

# 清須市自転車等駐車対策基本方針（案）

平成 26 年 2 月

清 須 市  
公益財団法人自転車駐車場整備センター

## <用語について>

本方針では、以下の用法を統一して用いることとする。

- 自転車** …………… 道路交通法第2条第1項第11号の2に規定する自転車。
- 原動機付自転車** …… 道路交通法第2条第1項第10号に規定する原動機付自転車。総排気量50cc以下。原付またはミニバイクと呼ぶ場合もある。
- 自転車等** …………… 自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の総称。
- 自動二輪車** …………… 道路交通法施行規則第2条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車。自動二輪と呼ぶ場合もある。
- バイク** …………… 原動機付自転車及び自動二輪車の総称
- 駐車** …………… 車両等が継続的に停止すること（貨物の積卸しのための5分以内の停止、人の乗降のための停止を除く）、または車両等が停止し、運転者がその車両等を離れて直ちに運転することができない状態にあること。
- 駐輪** …………… 自転車等を駐車すること。本方針では原則として駐車と表現する。ただし、慣例として駐輪と表現されることも多いため、意識調査その他の場合において「駐輪」の表現も用いる。
- 放置** …………… 自転車等駐車場以外の場所で、自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動させることができない状態。
- 自転車等駐車場** …… 一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設。一般的には単に駐輪場、駐車場と呼ぶ場合もある。ただし、本方針では、原則として自転車等駐車場と呼ぶ。
- 代表交通手段** …… 複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ（移動）を行う場合の、代表的な交通手段。優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪車、自転車、徒歩の順とされている。
- 末端交通手段** …… 複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ（移動）を行う場合に、代表交通手段となる手段トリップに付随している二次的トリップの交通手段。二次交通、アクセス交通と呼ぶ場合もある。
- 正利用** …………… 複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ（移動）を行う場合に、代表交通手段の末端交通に相当する交通の中で、特に代表交通手段に接近する交通のことをいう。鉄道を利用する通勤交通では、駅までの徒歩やバス等の交通がこれに当たる。アクセス（アクセス交通）と呼ぶ場合もある。
- 逆利用** …………… 複数の交通手段を用いて1つの目的トリップ（移動）を行う場合に、代表交通手段の末端交通に相当する交通の中で、特に代表交通手段から遠ざかる交通のことをいう。鉄道を利用する通勤交通では、駅で下車後の徒歩やバス等の交通がこれに当たる。イグレス（イグレス交通）と呼ぶ場合もある。

# 目次

<b>1. 方針概要</b>	<b>1</b>
1.1 背景と目的	1
1.2 方針対象地域	1
1.3 方針の期間	1
1.1 上位計画における自転車関連施策	2
1.2 方針の構成・調査分析フロー	3
<b>2. 地域概要</b>	<b>4</b>
2.1 位置・地勢	4
2.2 人口	4
2.3 交通特性	6
2.4 現況の自転車等対策	8
<b>3. 自転車等利用実態</b>	<b>11</b>
3.1 自転車等駐車実態調査結果	11
3.2 自転車等駐車場利用者アンケート調査	27
3.3 清須市民意識調査	39
<b>4. 自転車等駐車場に関する課題と対応策</b>	<b>53</b>
4.1 自転車等駐車需要に関する課題	53
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	53
課題 2. 自転車等駐車場の収容能力を上回る需要がある	54
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	55
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	56
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	57
課題 6. 市有地が少ないため、恒久的な確保が難しい	59
4.2 市営自転車等駐車場の管理運営に関する課題	59
課題 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	59
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	60
課題 9. 適切な受益者負担が求められている	60
課題 10. 長期放置・廃棄自転車が自転車等駐車場の収容能力を圧迫している	61
課題 11. 防犯性・安全性に課題がある	61
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	62
4.3 放置自転車対策に関する課題	63
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	63
4.4 自転車等駐車場の課題と対応策のまとめ	64
<b>5. 自転車等駐車対策基本方針</b>	<b>65</b>
方針 1. 自転車等駐車場の有料化	66
方針 2. 自転車等駐車場の整備に関する方針と施策	71
方針 3. 自転車等の放置防止対策に関する施策	77
<b>6. 駅別自転車等駐車対策基本方針</b>	<b>78</b>
6.1 自転車等将来駐車需要予測	78
6.2 駅別の駐車対策方針	84



# 1. 方針概要

## 1.1 背景と目的

自転車は、近距離交通手段として、また手軽で便利な地球環境にやさしい乗り物として利便性、経済性に優れていて、主に通勤・通学や買い物目的などに幅広く利用されている。

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

その結果、駅周辺には多くの自転車等が集中し、駐車空間の不足や利用マナーの欠如などから無秩序な放置が生じ、歩行者環境と公共空間の安全性や機能の低下、都市景観の悪化などさまざまな問題を引き起こしてきている。

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、放置自転車問題などの根本的な解決には至っていない。

このようなことから、市では、関連する諸課題に適切に対応し、安全で快適な自転車等駐車環境の確保を推進するために、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てきた。そして、他都市の事例などから、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報告があり、当市においても有料化を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、自転車等駐車実態調査、自転車等利用者対象アンケート調査、市民意識調査を実施し、その結果を分析することで、自転車等駐車対策に関する市民の意識と自転車等駐車場利用者の意識を把握し、その結果をもとに、「清須市自転車等駐車対策協議会」を設置し、市内駅周辺の自転車等駐車特性や、有料化に向けた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。

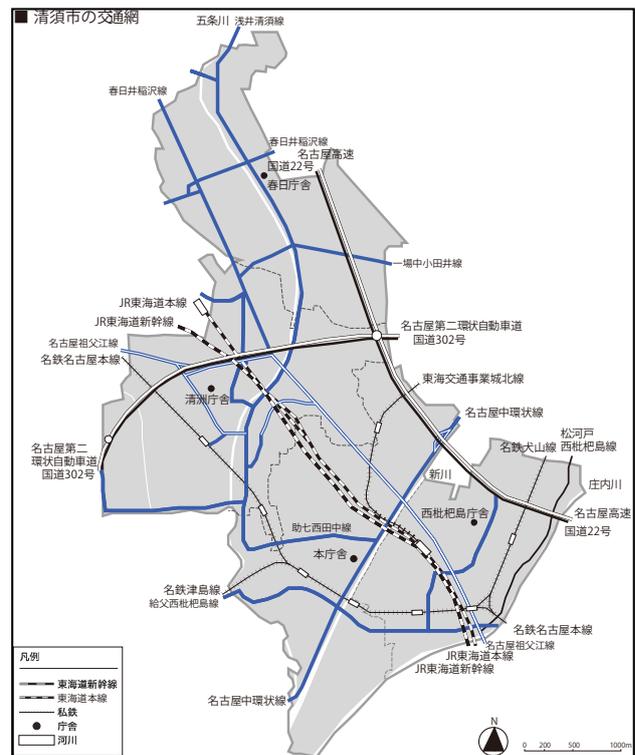
## 1.2 方針対象地域

下記に示す駅(10 駅)周辺を方針対象地域とする。

- ・ JR:清洲駅、枇杷島駅
- ・ 名古屋鉄道: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
- ・ 東海交通事業:尾張星の宮駅、(枇杷島駅)

## 1.3 方針の期間

平成 26 年度を初年度とし、平成 36 年度を目標年度とする 10 年間の方針とする。



## 1.1 上位計画における自転車関連施策

本方針は、上位計画である清須市第1次総合計画(改訂版・H24.3)、清須市都市計画マスタープランに基づき策定するものである。

### (1) 清須市 第1次 総合計画[改訂版] (平成24年3月 改訂)

(抜粋)

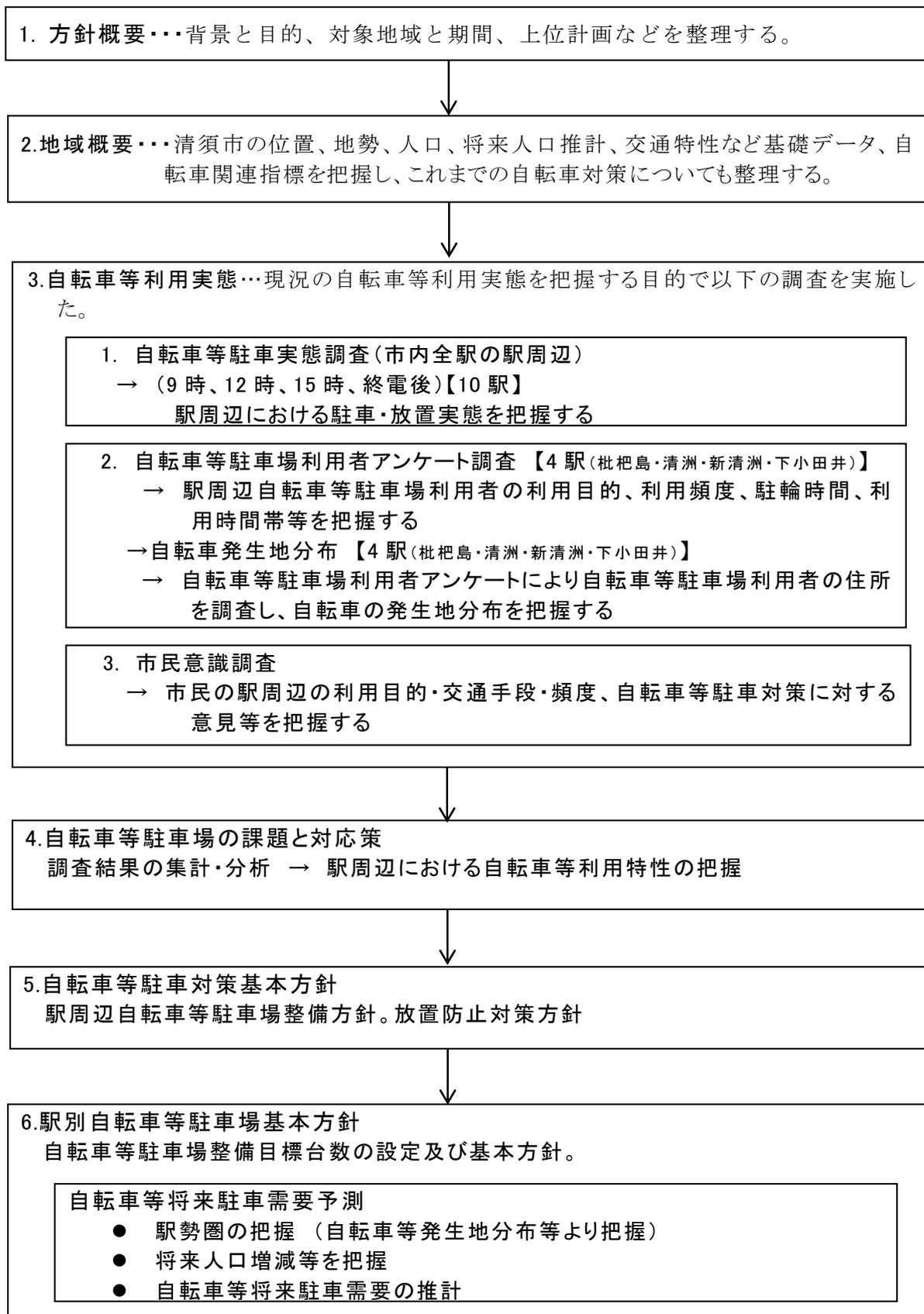
V 施策の指針
1 安全・安心で自然が息づくまちづくり
3 防犯・交通安全対策の充実 犯罪の抑止を図るために、警察などの関係機関や市民との連携のもとで防犯対策の充実を図ります。さらに、交通事故等の発生を抑制するために、関係機関と連携し、交通安全意識の啓発に努めます。
4 便利で快適に暮らせるまちづくり
3 道路・橋りょうの充実 歩行者や自転車が安心して通行できるよう、暮らしに密着した生活道路の整備を行うとともに、段差解消など安全で快適な歩行空間の創出を進めます。
4 公共交通の充実 市民が自家用車に依存せず容易に移動ができるよう、鉄道以外にも市民が利用しやすい「足」の確保に努めます。
7 新しい時代に対応した参加と交流のまちづくり (市民参加と行政運営)
3 行政運営の合理化 「第二次行政改革大綱・集中改革プラン」及び「公共施設のあり方基本方針」に基づき、行政組織のスリム化と公共施設運営のあり方の見直しを進め、過度の歳出を抑制するとともに、公共料金の見直しなどを通じて歳入の適正な確保を図り、市の財政の長期的な持続性を担保します。

### (2) 清須市都市計画マスタープラン(平成21年10月策定)

(抜粋)

Ⅲ. 全体構想
2. 都市整備の方針・(2) 分野別都市整備の方針
2) 施設整備の方針・■交通施設
○ 道路 生活道路については、舗装、排水施設の維持補修及び交通安全施設等の整備を行い、歩行者・自転車利用者を含む道路利用者の利便の増進、安全確保を図ります。
○ 鉄道 清須市は市内各所から最寄りの駅まで2.5 km以内の距離であり、市内全域が駅まで徒歩圏、自転車利用範囲内であることから、鉄道の利用促進につながる駐輪場の確保等、各駅の状況に合わせた整備を図ります。
4) その他の方針・■環境・人にやさしいまち
歩行者・自転車利用者が安全に移動できるまちづくり、高齢者・障害者等が安心して移動できるバリアフリー化、公共交通機関の利用環境の整備、きよすあしがるバスの存続等、環境に負荷が少なく環境にやさしいまちづくり、人にやさしいまちづくりを目指します。

## 1.2 方針の構成・調査分析フロー



## 2. 地域概要

### 2.1 位置・地勢

清須市の区域は、愛知県西部、尾張平野のほぼ中央に位置し、南部は名古屋市に、北部は一宮市及び稲沢市に、東部は北名古屋市に、西部はあま市に隣接している。

地形は比較的平坦で、庄内川の下流域にあり、ほとんどの地域が海拔 10m 未満となっている。

総面積は 17.32k m<sup>2</sup>で、東西約 5.5km、南北約 8.0km の広がりをもっている。



図 2-1 清須市位置図



図 2-2 清須市位置図

### 2.2 人口

#### (1) 総人口・世帯数の推移

##### ① 人口

清須市の人口は、平成 18 年から 25 年にかけて約 4% 増加しており、平成 25 年 4 月 1 日現在、65,960 人となっている。特に清洲地区における増加率が高い。

表 2-1 清須市の人口(外国人含む。各年 4 月 1 日現在)  
春日地区(旧春日町)は、平成 21 年 10 月 1 日に清須市に編入

	清洲地区	新川地区	西枇杷島地区	春日地区	計
平成18年	20,250 人	18,842 人	16,500 人	7,742 人	63,334 人
平成19年	20,769 人	18,920 人	16,810 人	7,773 人	64,272 人
平成20年	21,003 人	18,904 人	17,015 人	7,774 人	64,696 人
平成21年	21,410 人	18,959 人	17,109 人	7,821 人	65,299 人
平成22年	21,683 人	19,036 人	17,151 人	7,821 人	65,691 人
平成23年	21,939 人	19,067 人	16,896 人	7,924 人	65,826 人
平成24年	22,072 人	18,879 人	16,831 人	7,920 人	65,702 人
平成25年	22,042 人	18,951 人	17,015 人	7,952 人	65,960 人
平成18~25年 増加率	8.8%	0.6%	3.1%	2.7%	4.1%

## ② 世帯数

清須市の世帯数は、平成18年から25年にかけて約9%増加しており、平成25年4月1日現在、26,494世帯となっている。

表 2-2 清須市の世帯数(外国人含む。各年4月1日現在)  
春日地区(旧春日町)は、平成21年10月1日に清須市に編入

	清洲地区	新川地区	西枇杷島地区	春日地区	計
平成18年	7,842 世帯	7,036 世帯	6,606 世帯	2,802 世帯	24,286 世帯
平成19年	8,157 世帯	7,198 世帯	6,799 世帯	2,882 世帯	25,036 世帯
平成20年	8,313 世帯	7,252 世帯	6,926 世帯	2,926 世帯	25,417 世帯
平成21年	8,553 世帯	7,342 世帯	6,970 世帯	3,037 世帯	25,902 世帯
平成22年	8,676 世帯	7,417 世帯	7,069 世帯	3,037 世帯	26,199 世帯
平成23年	8,781 世帯	7,478 世帯	7,009 世帯	3,117 世帯	26,385 世帯
平成24年	8,845 世帯	7,436 世帯	7,007 世帯	3,125 世帯	26,413 世帯
平成25年	8,793 世帯	7,463 世帯	7,094 世帯	3,144 世帯	26,494 世帯
平成18~25年 増加率	12.1%	6.1%	7.4%	12.2%	9.1%

## (2) 将来人口推計

清須市では、近年は人口が増加に転じている。この傾向は今後しばらくの間続くものと考えられるが、全国的な人口減少と少子高齢化が進む中において、清須市においても将来的には減少に転じるものと考えられる。

国立社会保障・人口問題研究所の示す生残率・出生率と、清須市の転入・転出の動向から人口を推計すると、平成27年には約66,800人、平成37年には約67,500人となり、将来人口は概ね横ばいの傾向で推移すると予想される。

表 2-3 清須市の将来人口推計の推移(出典:清須市総合計画)

	実績値		推計値				
	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年
総人口	63,358 人	65,757 人	66,842 人	67,334 人	67,455 人	67,237 人	66,970 人
構成比	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
0~14歳 年少人口比	8,771 人 13.8%	9,372 人 14.3%	9,083 人 13.6%	8,476 人 12.6%	7,350 人 10.9%	7,045 人 10.5%	6,992 人 10.4%
15~64歳 生産人口比	43,113 人 68.0%	42,792 人 65.1%	41,978 人 62.8%	42,210 人 62.7%	43,343 人 64.3%	43,138 人 64.2%	42,161 人 63.0%
65歳以上 老年人口比	11,234 人 17.7%	13,215 人 20.1%	15,399 人 23.0%	16,263 人 24.2%	16,377 人 24.3%	16,670 人 24.8%	17,435 人 26.0%
年齢不詳 比	240 人 0.4%	378 人 0.6%	382 人 0.6%	385 人 0.6%	385 人 0.6%	384 人 0.6%	382 人 0.6%

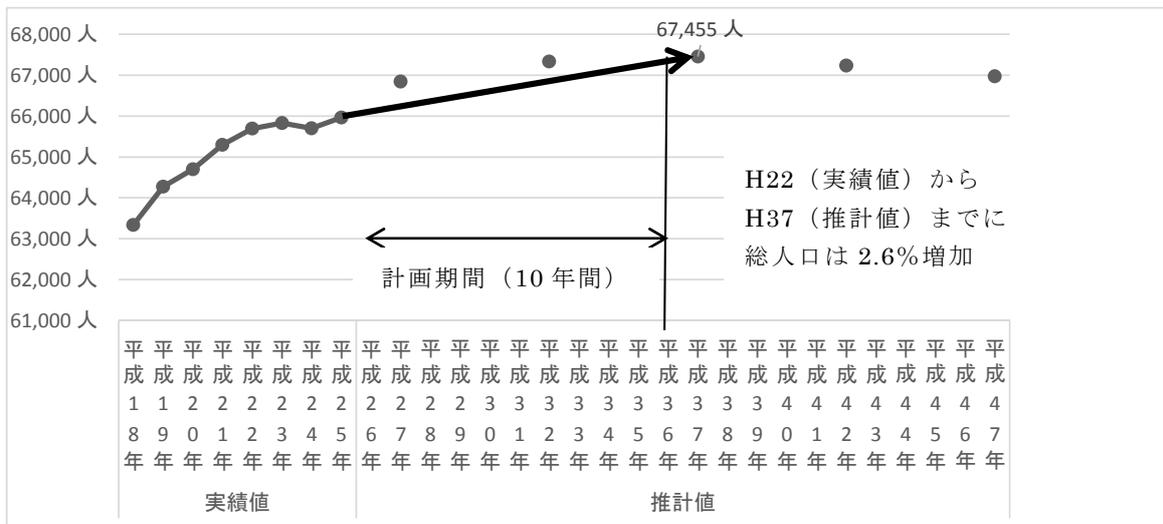


図 2-3 清須市の人口の推移(実績値と推計値)  
(出典:実績値:市資料、推計値:清須市総合計画)

## 2.3 交通特性

### (1) 交通概要

交通は広域の利便性に恵まれ、JR 東海道本線、名鉄名古屋本線・犬山線・津島線及び東海交通事業城北線の鉄道網のほか、名古屋第二環状自動車道、名古屋高速 6 号清須線、名古屋高速 16 号一宮線、国道 22 号・302 号などの道路網により周辺都市との連携が図られている。

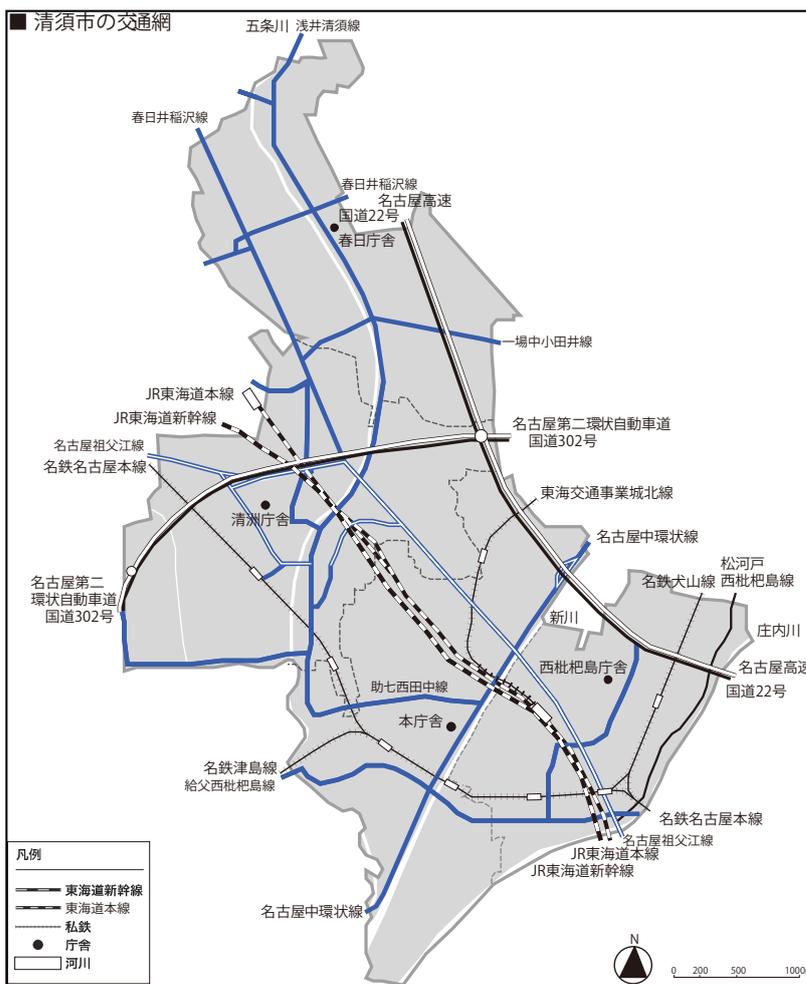


図 2-4 清須市の交通網

### (2) 通勤・通学時の代表交通手段

清須市内在住者の通勤・通学時の代表交通手段の役割（総数）は、自家用車が最も多く 38% を占め、次いで鉄道の 27% となっている。また自転車利用者は、20% となっている。

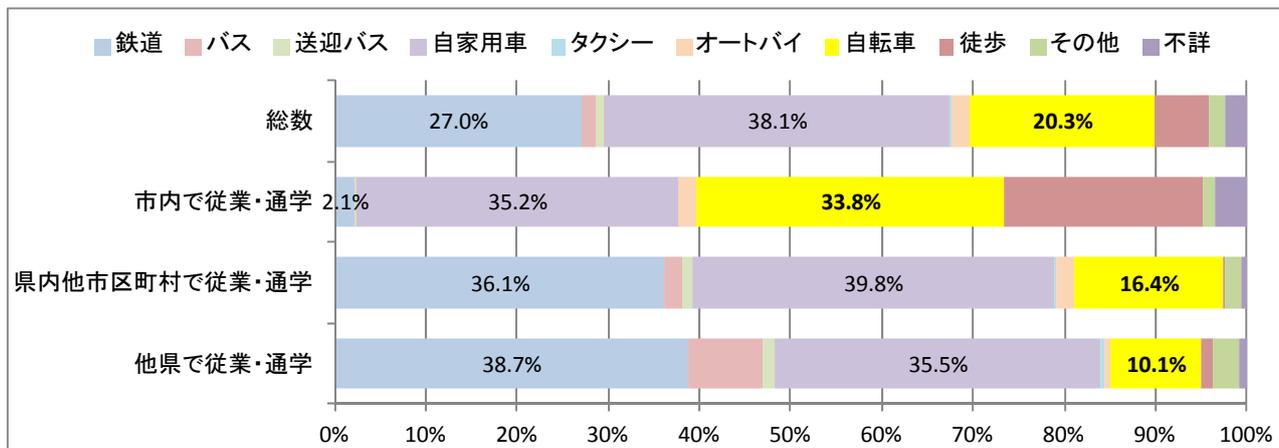


図 2-5 通勤・通学の際の利用交通手段(出典:平成 22 年国勢調査)

### (3) 鉄道

市内には、3事業者6路線の鉄道が通っている。市内に立地する駅は、JR東海道本線「枇杷島駅」、名鉄名古屋本線「新清洲駅」「丸ノ内駅」「須ヶ口駅」「新川橋駅」「二ツ杵駅」「西枇杷島駅」、名鉄犬山線「下小田井駅」、名鉄津島線「須ヶ口駅」、東海交通事業城北線「枇杷島駅」、「尾張星の宮駅」がある。また、市の北部隣接地の稲沢市内にJR東海道本線「清洲駅」がある。

#### ① 乗車人員

最も平均乗車人員が多いのは、名鉄須ヶ口駅で4,015人/日で、次いで新清洲駅、JR清洲駅、枇杷島駅の順となっている。

表 2-4 鉄道駅乗車人員(平成21年度)

(出典:平成23年度刊愛知県統計年鑑「乗車人員」は、「乗換え乗車」も含む)

鉄道乗車人員		年間乗車者数(人)	1日平均乗車数(人)
名鉄	西枇杷島駅	149,805	410
	二ツ杵駅	462,716	1,267
	新川橋駅	91,105	249
	須ヶ口駅	1,465,628	4,015
	丸ノ内駅	155,812	426
	新清洲駅	1,367,788	3,747
	下小田井駅	610,193	1,672
JR	枇杷島駅	1,217,298	3,335
	清洲駅	1,242,511	3,404
東海交通	尾張星の宮駅	82,644	226
	枇杷島駅	82,733	226

#### ② 駅利用者の端末交通手段

市内鉄道利用者の端末交通手段(乗車駅までの交通手段)は、自転車が多く49%を占めている。他に、徒歩(44%)、車(送迎)(6%)となっている。

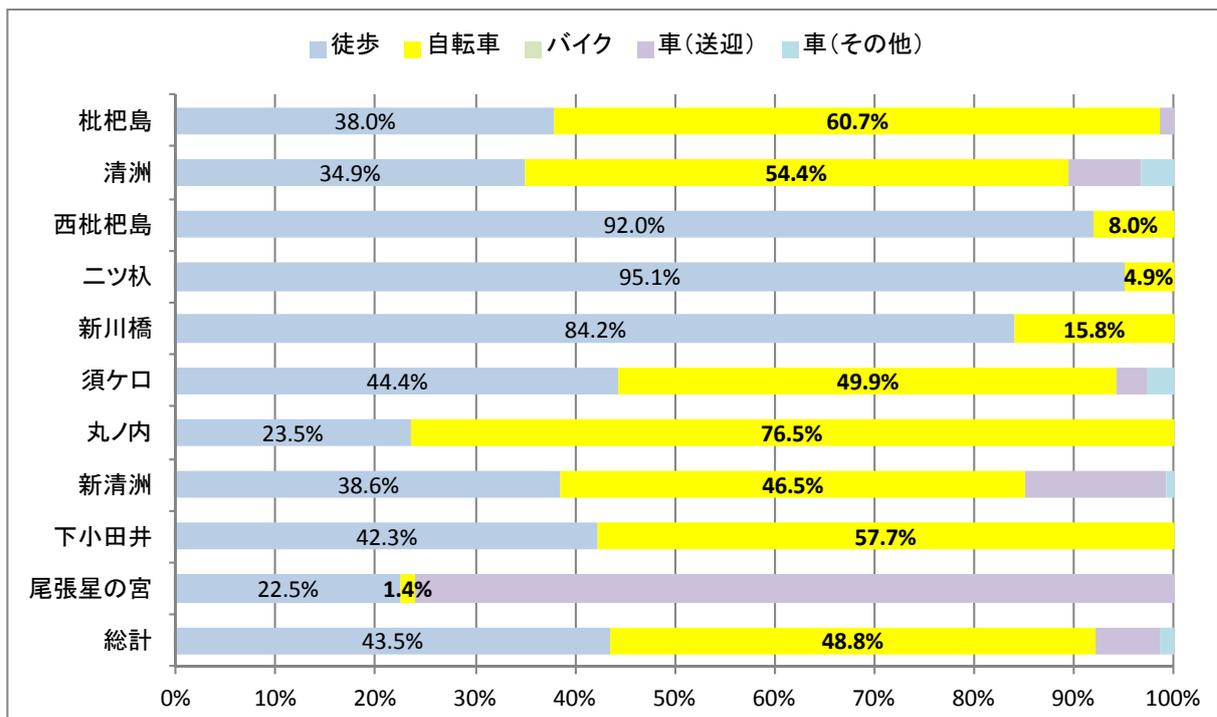


図 2-6 鉄道利用者の端末交通手段(出典:平成22年大都市交通センサス)

## 2.4 現況の自転車等対策

### (1) 自転車等駐車場の整備、管理

#### ① 自転車等駐車場の整備状況

市内の8駅周辺には、16か所の清須市営自転車等駐車場が整備されており、合計5,141台の収容可能台数となっている。また、JR清洲駅周辺には稲沢市が管理している駐車場が4か所（収容可能台数585台）整備されている。

民営自転車等駐車場は5駅周辺に7施設設置されており、1,663台の収容可能台数となっている。

表 2-5 駅周辺の市営自転車等駐車場一覧(平成25年5月時点)

駅名	施設名	収容可能台数	利用料金(自転車)	管理者	土地所有者
JR枇杷島	JR東海枇杷島駅東口自転車駐車場	1,428台	無料	清須市	清須市
	JR東海枇杷島駅西口自転車駐車場	586台	無料	清須市	清須市
	<b>合計</b>	<b>2,014台</b>			
JR清洲	JR東海清洲駅東自転車駐車場	507台	無料	清須市	一般個人
	JR東海清洲駅前自転車駐車場	225台	無料	清須市	一般個人
	稲沢市清洲駅第4自転車等駐車場	94台	無料	稲沢市	JR東海
	稲沢市清洲駅第3自転車等駐車場	77台	無料	稲沢市	一般個人
	稲沢市清洲駅第2自転車等駐車場	94台	無料	稲沢市	一般個人
	稲沢市清洲駅第1自転車等駐車場	320台	無料	稲沢市	稲沢市
	<b>合計</b>	<b>1,317台</b>			
西枇杷島	名鉄西枇杷島駅自転車駐車場(陸橋下)	120台	無料	清須市	愛知県
	日の出自転車駐車場	100台	無料	清須市	清須市
	<b>合計</b>	<b>220台</b>			
二ツ杵	二ツ杵自転車駐車場	129台	無料	清須市	一般個人
	名鉄二ツ杵自転車駐車場	148台	無料	清須市	名鉄
	<b>合計</b>	<b>277台</b>			
新川橋	名鉄新川橋駅自転車駐車場	60台	無料	清須市	名鉄
	<b>合計</b>	<b>60台</b>			
須ヶ口	東外町自転車駐車場	86台	無料	清須市	愛知県
	東須ヶ口自転車駐車場	104台	無料	清須市	愛知県
	<b>合計</b>	<b>190台</b>			
新清洲	名鉄新清洲駅東自転車駐車場	170台	無料	清須市	一般個人
	名鉄新清洲駅北自転車駐車場	376台	無料	清須市	清須市
	名鉄新清洲駅前自転車駐車場	726台	無料	清須市	清須市
	<b>合計</b>	<b>1,272台</b>			
下小田井	名鉄下小田井駅自転車駐車場(駅隣接)	170台	無料	清須市	名鉄
	名鉄下小田井駅自転車駐車場(上新)	206台	無料	清須市	清須市
	<b>合計</b>	<b>376台</b>			
<b>市営自転車等駐車場 合計</b>		<b>5,726台</b>			

表 2-6 駅周辺の民営自転車等駐車場一覧

駅名	施設名	収容可能台数	利用料金(自転車)	管理者	土地所有者
西枇杷島	西枇杷島駅自転車駐車場	35台	無料	名鉄	名鉄
	<b>合計</b>	<b>35台</b>			
須ヶ口	名鉄協商パーキング 須ヶ口自転車駐車場	1,000台	1,940円/月 130円/日	名鉄	名鉄
	堀田自転車駐輪場	246台	1,500円/月 100円/日	一般個人	一般個人
	鈴木自転車預り店	150台	1,500円/月	一般個人	一般個人
	<b>合計</b>	<b>1,396台</b>			
丸ノ内	丸ノ内駅自転車駐車場(駅内)	72台	無料	名鉄	名鉄
	<b>合計</b>	<b>72台</b>			
新清洲	井戸田自転車預り所(H25.11廃止)	100台	2,000円/月 100円/日	民間事業者	一般個人
	<b>合計</b>	<b>100台</b>			
下小田井	名鉄協商パーキング 下小田井自転車駐車場	60台	1,000円/月	名鉄	名鉄
	<b>合計</b>	<b>60台</b>			
	<b>民営自転車等駐車場 合計</b>		<b>1,663台</b>		

## ② 自転車等駐車場の利用料金

市内の市営自転車等駐車場の利用料金は、すべて無料であり、民営の利用料金は、無料を除くと、定期利用が1,000～2,000円/月、一時利用が100～130円/日となっている。

## (2) 放置自転車等対策

### ① 条例等

現在、「清須市自転車等の放置の防止に関する条例（平成17年7月7日条例第17号）」及び「清須市自転車等の放置の防止に関する条例施行規則（平成17年7月7日規則第20号）」が施行されている。

### ② 放置禁止区域の設定

市内において、須ヶ口駅周辺のみ「放置禁止区域」の指定を行っており、駅から最大で約500mの範囲で設定している。この放置禁止区域内に放置された自転車等については警告札を貼り付け、撤去し、返還の際には保管手数料を徴収している。

※禁止区域以外であっても、長期間放置されているときは、市において撤去し、保管場所へ移動することがある。

### ③ 放置自転車等の撤去から返還、処分までの流れ

「駐輪場内の長期放置自転車等」及び「放置禁止区域内の放置自転車等」に対する警告から撤去、返還、処分までの流れは、以下のとおりである。

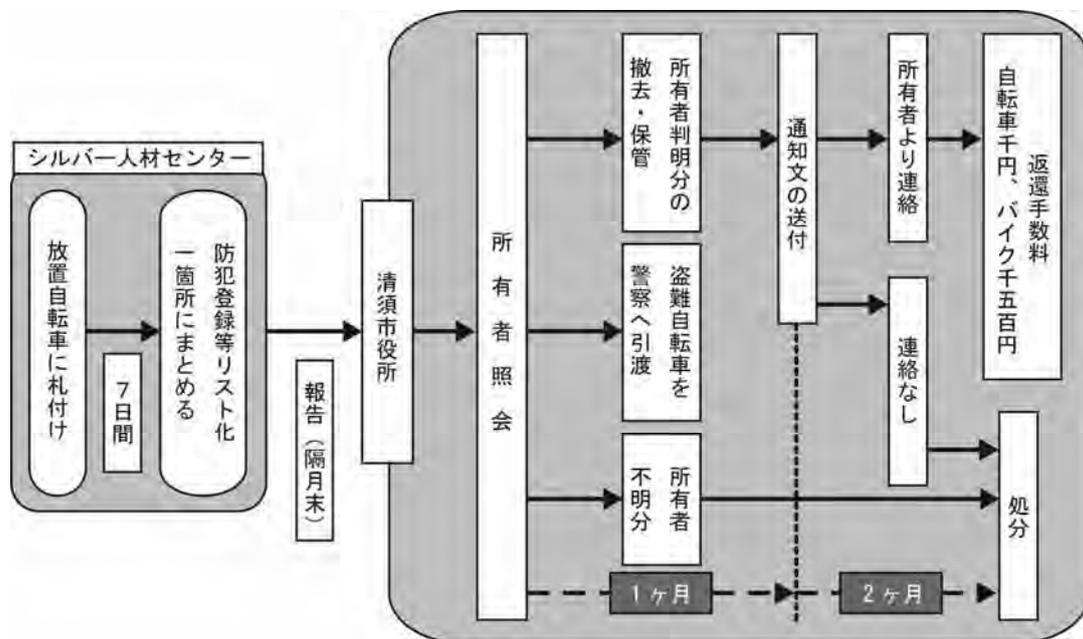


図 2-7 放置自転車等の撤去から返還、処分までの流れ

#### ④ 撤去自転車の返却実績

「自転車等駐車場内及び放置禁止区域」で撤去された自転車の返還率（(盗難届台数＋返還台数)÷撤去台数）は、約1割となっている。

表 2-7 撤去台数、返却台数、返却率の推移

		平成23年度	平成24年度
撤去台数	A	565 台	558 台
うち、放置禁止区域内の撤去台数		45 台	22 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%

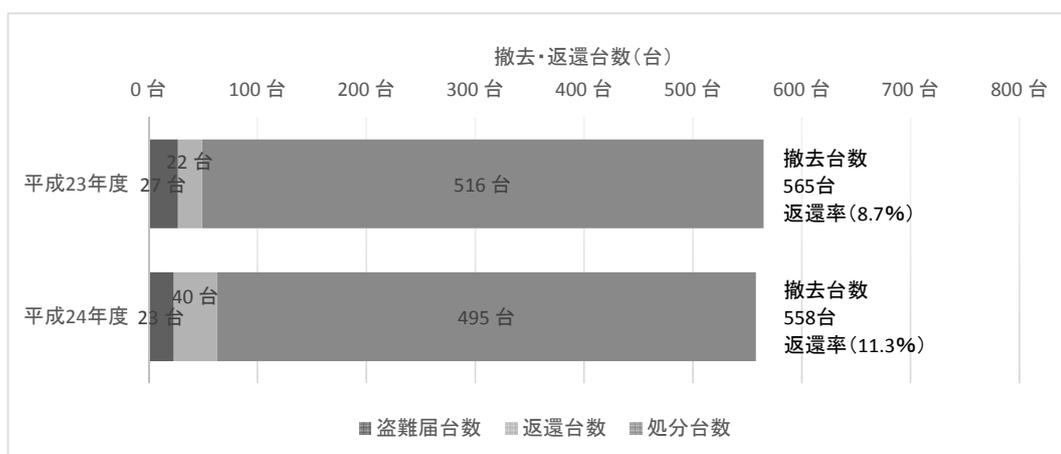


図 2-8 撤去台数、返却台数、返却率の推移

注)1台あたり500円の処分コストがかかる。

#### (3) 自転車等駐車対策費

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、収入は50千円であり、収支は、14,664千円のマイナスであり、一般財源で賅っている。

表 2-8 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

表 2-9 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. 自転車等利用実態

#### 3.1 自転車等駐車実態調査結果

##### (1) 調査概要

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明らかにする目的で行った。

調査日時 時間帯	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	清洲駅、枇杷島駅、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、尾張星の宮駅の自転車等駐車場（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。

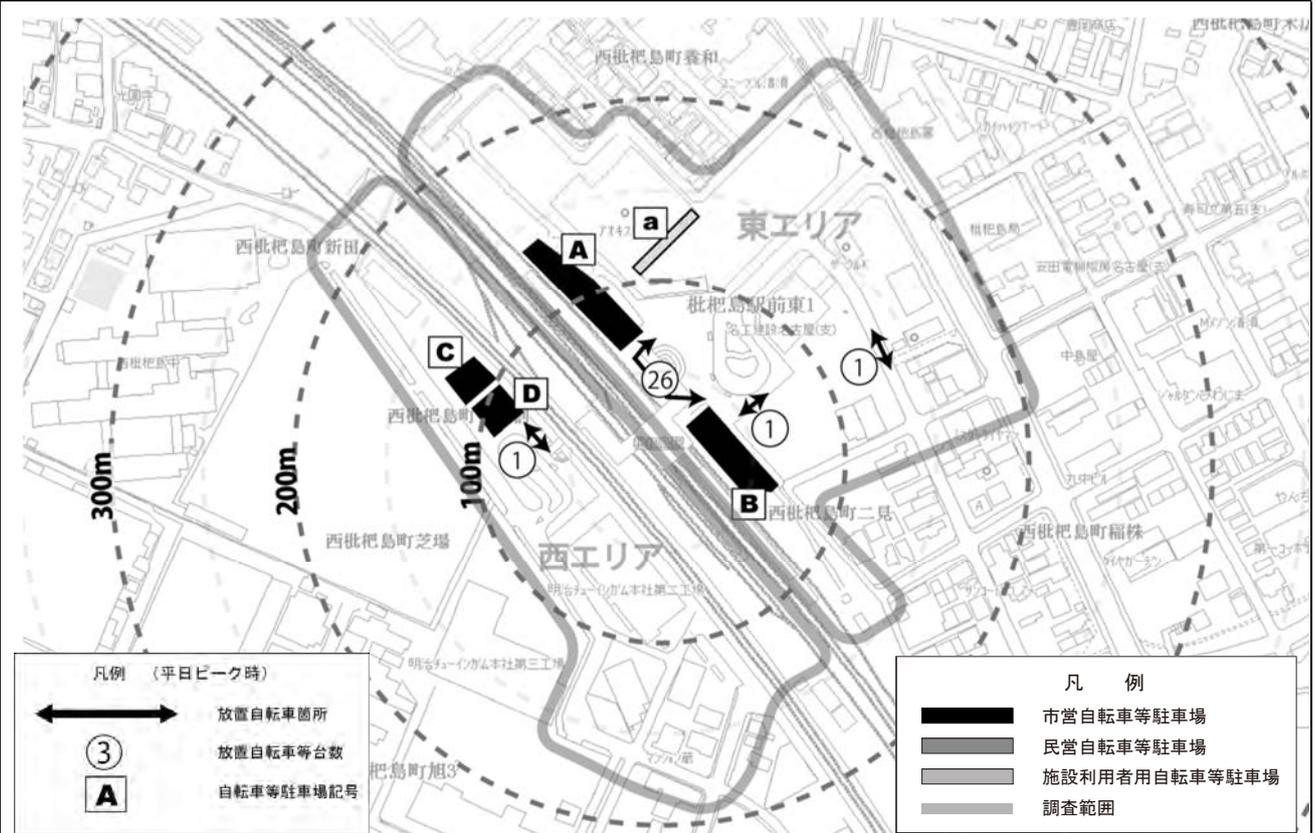
##### (2) 駅別駐車実態調査結果

###### <用語の説明>

駐車台数(集中台数)	各時間帯別、平日休日別の自転車等駐車場、放置駐車台数を集計
自転車等駐車場利用率	自転車等駐車場収容台数に対し、駐車している台数の割合 ※収容台数の詳細データが明らかな自転車等駐車場のみ算出
車種別比率	全車種のうち、各車種（自転車、原付、自動二輪）が占める割合
エリア別駐車比率	駅全体の集中台数に占める、エリア別の集中台数の割合 （鉄道や主要道路などを境に調査範囲をエリア分けし、エリア別の駐車台数を集計。西枇杷島駅、新川橋駅、は、エリア分けをしていない）
収容可能台数	自転車等が駐車できる設計上の台数。区営及び民営で収容台数が決まっている施設については、黒字で示しているが、施設等で収容可能台数が把握できない施設については、調査時間帯で最も多く駐車されていた台数を採用し、「*1）」で示している

① JR 枇杷島駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図

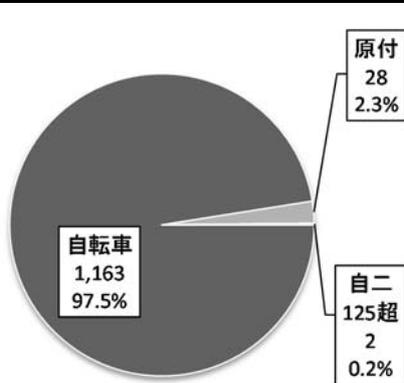


集中台数 (時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数)

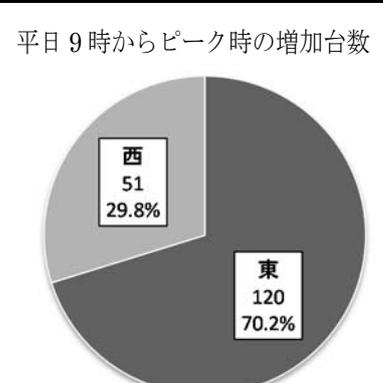
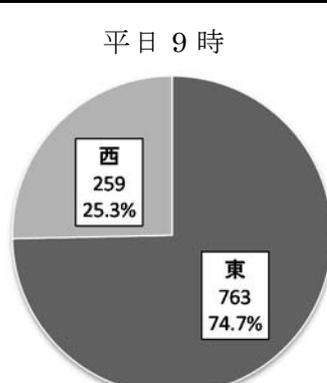
記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率		
					9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日	
自転車 駐車場	A	無料	北	市営	1,428	492	523	499	237	291	314	319	57%	37%
	B		南			市営	262	288	273	124	181	202		
	C	無料	北	市営	586	2	3	4	0	0	0	0	53%	29%
	D		南			市営	257	306	302	48	132	168		
	a	アオキスーパー西枇杷島店	無料	施設	44 1*)	6	44	31	3	19	24	30		
小計					2,058	1,019	1,164	1,109	412	623	708	721	57%	35%
放置	放置禁止区域内				0	0	0	0	0	0	0			
	放置禁止区域外				3	29	43	5	41	65	76			
	小計				3	29	43	5	41	65	76			
合計					2,058	1,022	1,193	1,152	417	664	773	797		

\*1)施設等で収容可能台数が把握できない施設は、調査時間帯で最も多く駐車されていた台数を採用

車種別比率

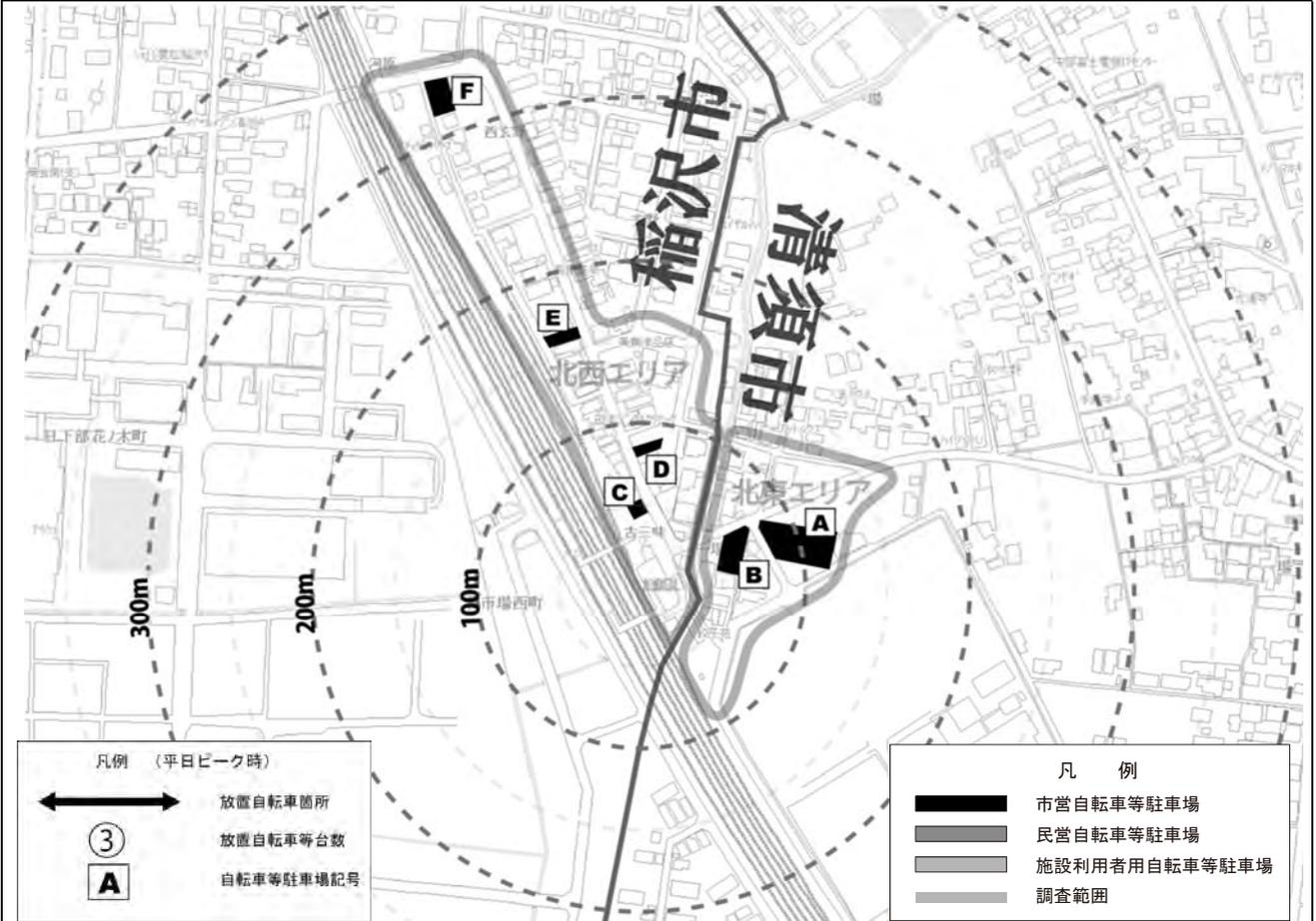


エリア別駐車比率



② JR 清洲駅

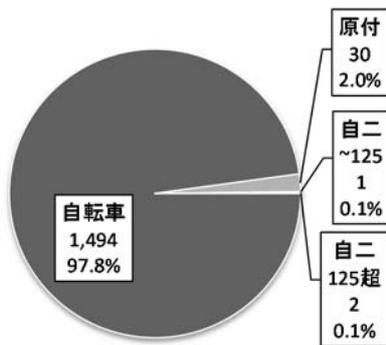
自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



集中台数 (時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数)

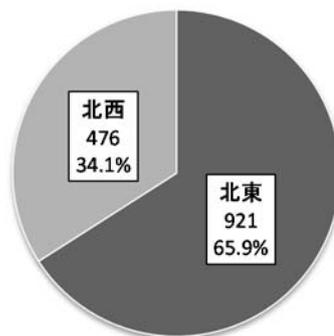
	記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
						9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
自転車 駐車場	A	JR東海清洲駅東自転車駐車場	無料	市営	507	618	685	674	397	460	515	522	135%	103%
	B	JR東海清洲駅前自転車駐車場	無料	市営	225	303	326	334	123	199	230	245	148%	109%
	C	稲沢市清洲駅第4自転車等駐車場	無料	市営	94	174	170	167	70	114	139	149	185%	159%
	D	稲沢市清洲駅第3自転車等駐車場	無料	市営	77	150	158	155	27	56	82	85	205%	110%
	E	稲沢市清洲駅第2自転車等駐車場	無料	市営	94	141	177	164	24	53	71	72	188%	77%
	F	稲沢市清洲駅第1自転車等駐車場	無料	市営	320	10	11	10	6	8	6	6	3%	3%
		小計			1,317	1,396	1,527	1,504	647	890	1,043	1,079	116%	68%
放置		放置禁止区域内				0	0	0	0	0	0	0		
		放置禁止区域外				1	0	0	0	0	1	0		
		小計				1	0	0	0	0	1	0		
合計					1,317	1,397	1,527	1,504	647	890	1,044	1,079		

車種別比率

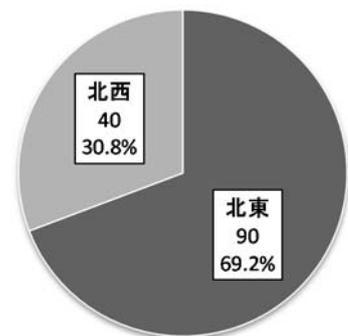


エリア別駐車比率

平日 9 時

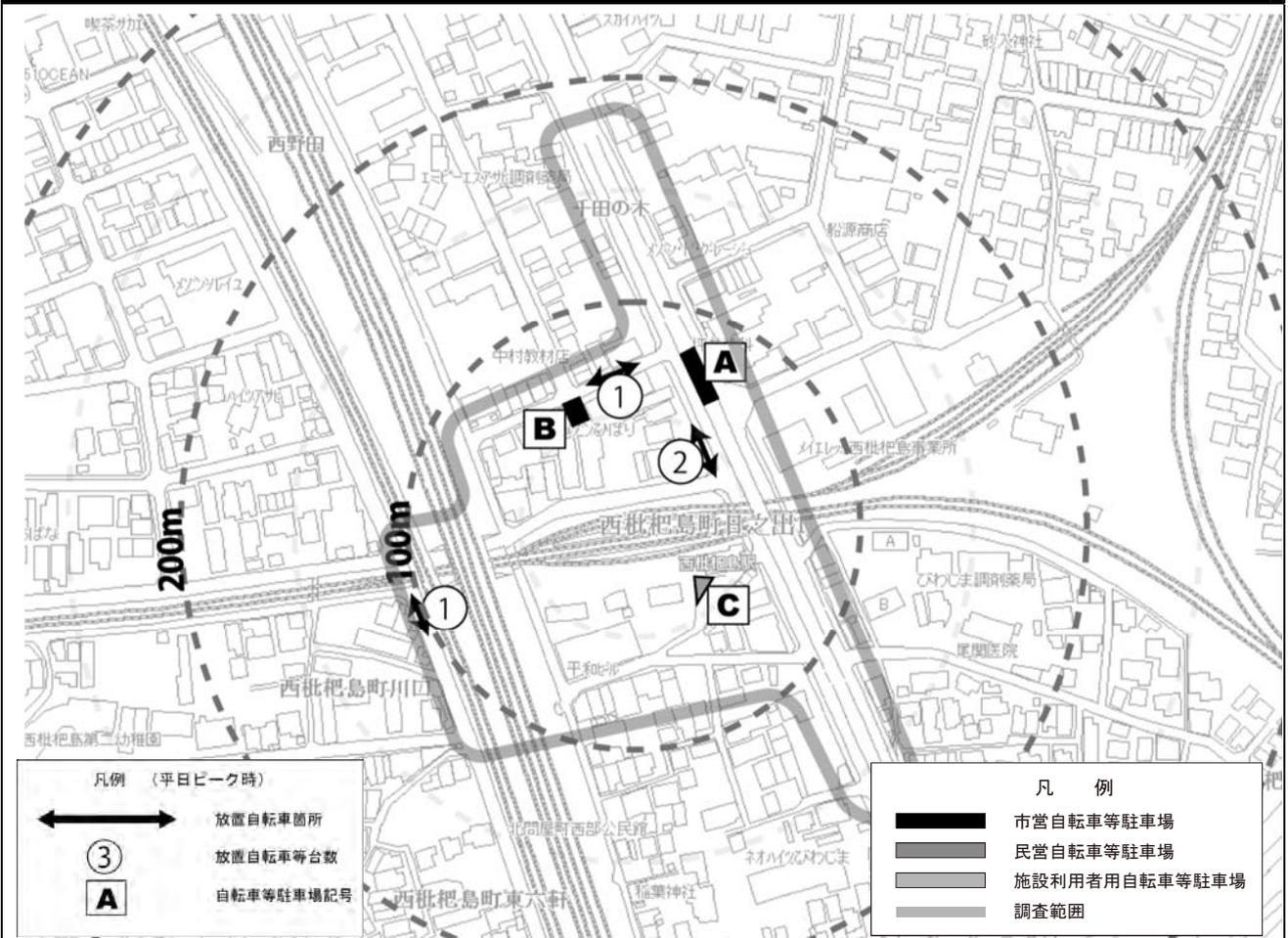


平日 9 時からピーク時の増加台数



③ 西枇杷島駅

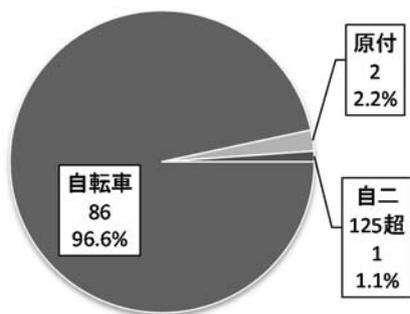
自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



集中台数 (時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数)

	記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
						9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
自転車 駐車場	A	名鉄西枇杷島駅自転車駐車場 (陸橋下)	無料	市営	120	39	45	34	20	22	27	23	38%	23%
	B	日の出自転車駐車場	無料	市営	100	24	24	24	21	25	26	26	24%	26%
	C	西枇杷島駅自転車駐車場	無料	民営	35	11	16	13	11	19	13	10	46%	54%
	小計					255	74	85	71	52	66	66	59	33%
放置	放置禁止区域内					0	0	0	0	0	0	0		
	放置禁止区域外					5	4	1	1	3	3	2		
	小計					5	4	1	1	3	3	2		
合計					255	79	89	72	53	69	69	61		

車種別比率

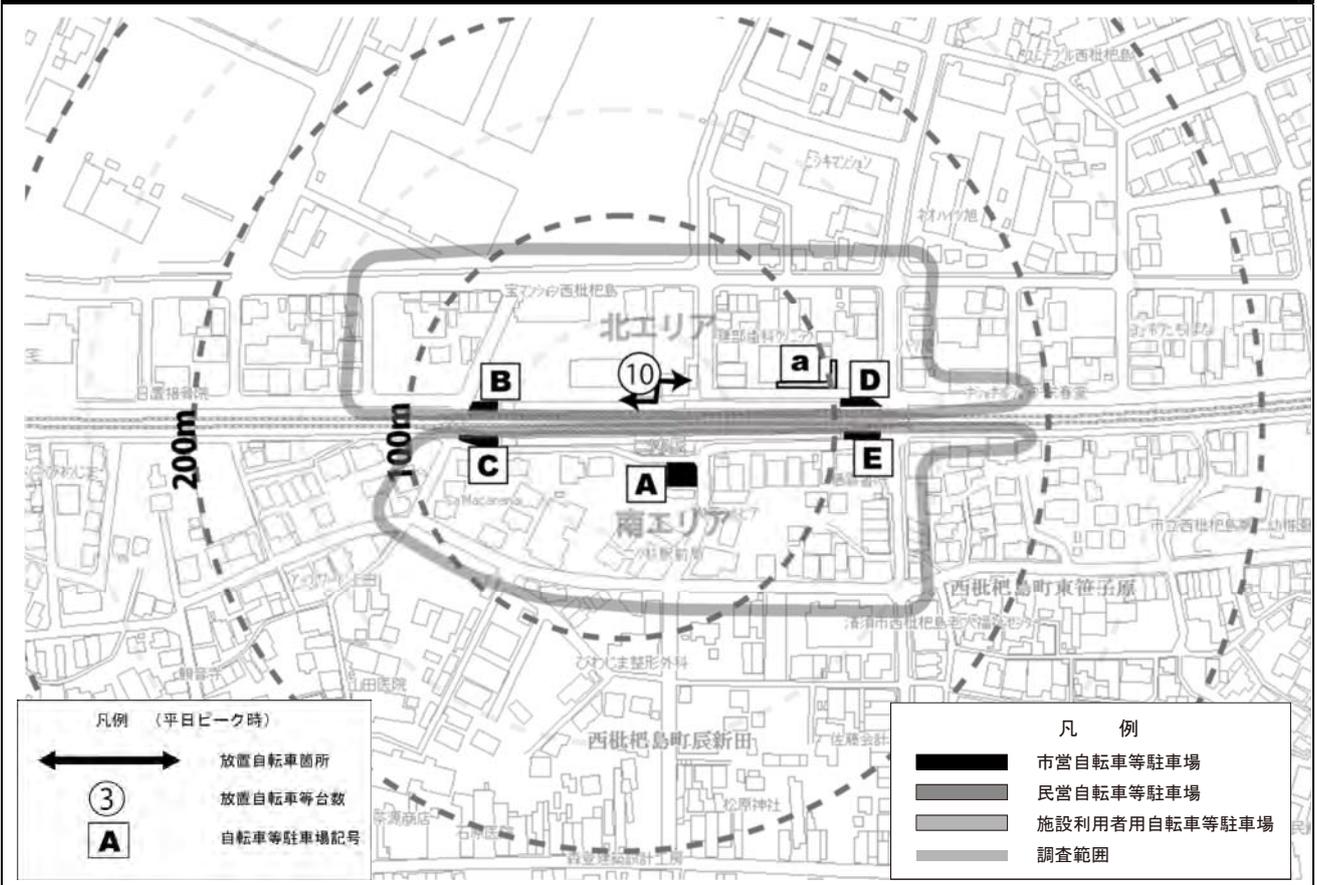


エリア別駐車比率

エリア分類なし

④ ニツ杵駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図

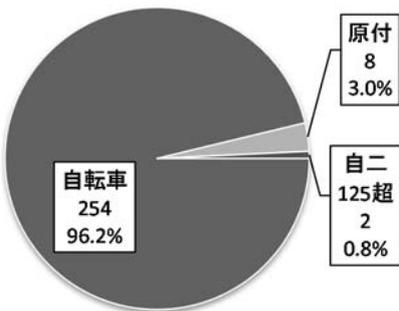


集中台数 (時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数)

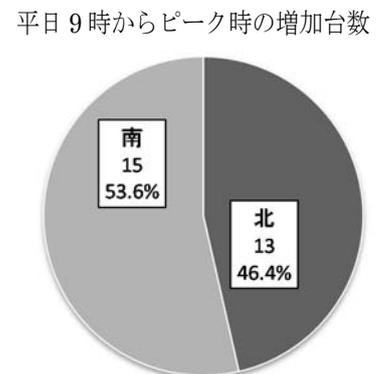
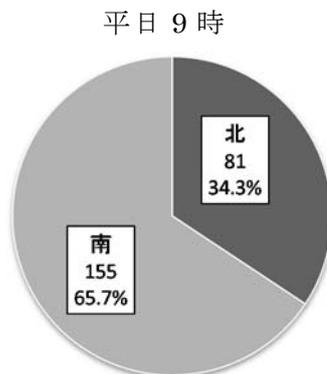
記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率		
					9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日	
自転車等駐車場	A ニツ杵自転車駐車場	無料	市営	129	98	110	110	16	31	56	48	85%	43%	
	名鉄ニツ杵自転車駐車場	北西	無料	市営	148	20	23	25	4	7	10	10	85%	50%
		南西	無料	市営		37	39	35	2	16	29	15		
		北東	無料	市営		42	43	43	16	14	22	21		
		南東	無料	市営		20	21	14	4	9	13	10		
	a コンツネニツ杵店	無料	施設	18 1*)	9	18	17	0	3	8	6			
小計				295	226	254	244	42	80	138	110	86%	47%	
放置	放置禁止区域内				0	0	0	0	0	0	0			
	放置禁止区域外				10	10	10	3	4	6	7			
	小計				10	10	10	3	4	6	7			
合計				295	236	264	254	45	84	144	117			

\*1)施設等で収容可能台数が把握できない施設は、調査時間帯で最も多く駐車されていた台数を採用

車種別比率

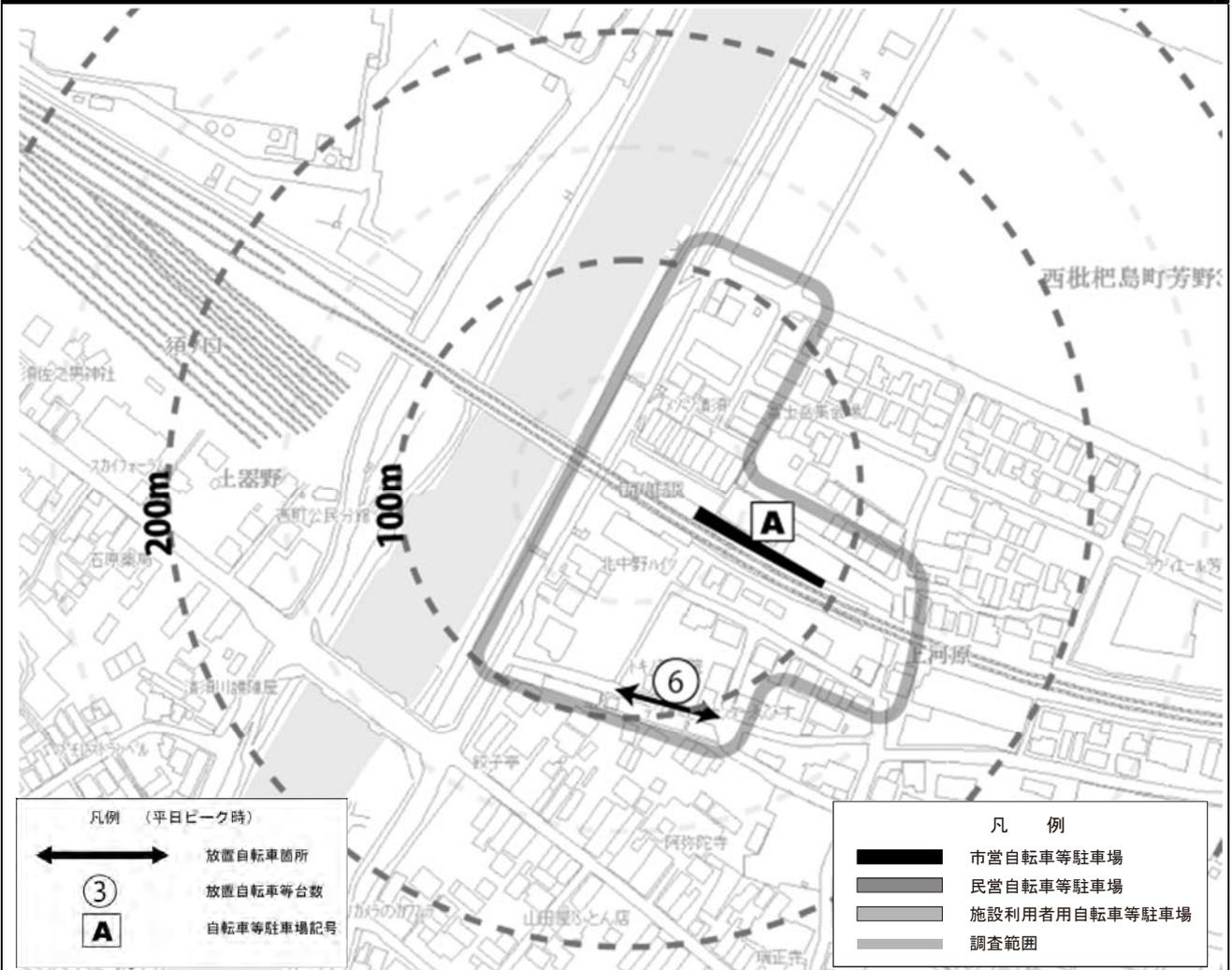


エリア別駐車比率



⑤ 新川橋駅

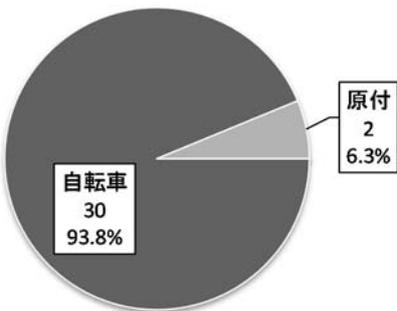
自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



集中台数（時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数）

	記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
						9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
自転車 駐車場	A	名鉄新川橋駅自転車駐車場	無料	市営	60	25	26	25	14	16	17	21	43%	35%
		小計			60	25	26	25	14	16	17	21	43%	35%
放置		放置禁止区域内				0	0	0	0	0	0	0		
		放置禁止区域外				5	6	6	6	8	7	5		
		小計				5	6	6	6	8	7	5		
		合計			60	30	32	31	20	24	24	26		

車種別比率

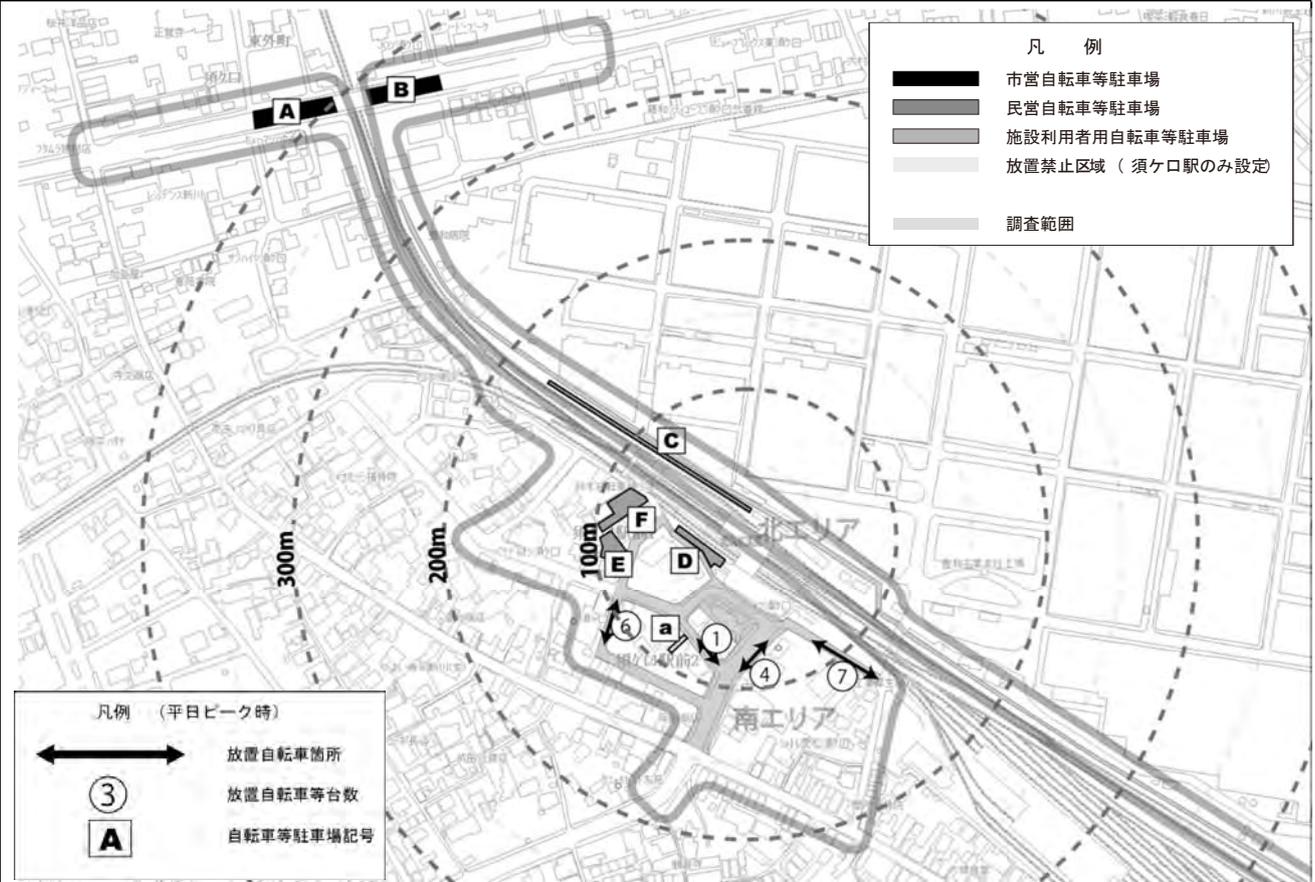


エリア別駐車比率

エリア分類なし

⑥ 須ヶ口駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図

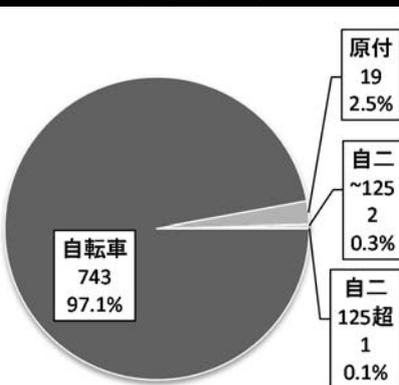


集中台数（時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数）

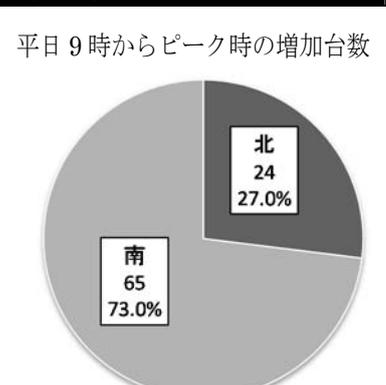
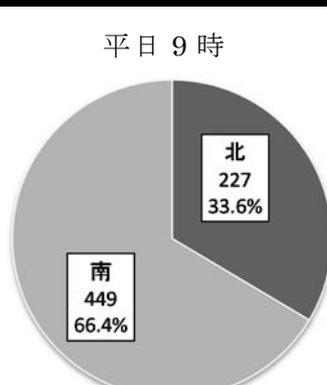
記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
					9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
A	東外町自転車駐車場	無料	市営	86	16	18	17	10	12	15	15	21%	17%
B	東須ヶ口自転車駐車場	無料	市営	104	86	99	97	32	47	60	56	95%	58%
C	名鉄協商パーキング須ヶ口自転車駐輪場	北口 有料	民営	1,000	141	152	150	24	48	70	75	15%	8%
D	名鉄協商パーキング須ヶ口自転車駐輪場	南1F 有料	民営		91	101	92	18	45	77	84	10%	8%
D	名鉄協商パーキング須ヶ口自転車駐輪場	南2F 有料	民営		128	141	138	30	56	69	67	14%	7%
E	堀田自転車駐輪場	有料	民営	246	141	153	146	56	70	75	78	62%	32%
F	鈴木自転車預り店	有料	民営	150	61	65	61	44	58	61	64	43%	43%
a	P-STAGE K-2	無料	施設	22 (1*)	4	18	22	0	2	10	21		
小計				1,608	668	747	723	214	338	437	460	46%	29%
放置	放置禁止区域内				8	18	12	6	8	7	12		
	放置禁止区域外				0	0	0	1	0	0	0		
小計					8	18	12	7	8	7	12		
合計				1,608	676	765	735	221	346	444	472		

\*1)施設等で収容可能台数が把握できない施設は、調査時間帯で最も多く駐車されていた台数を採用

車種別比率

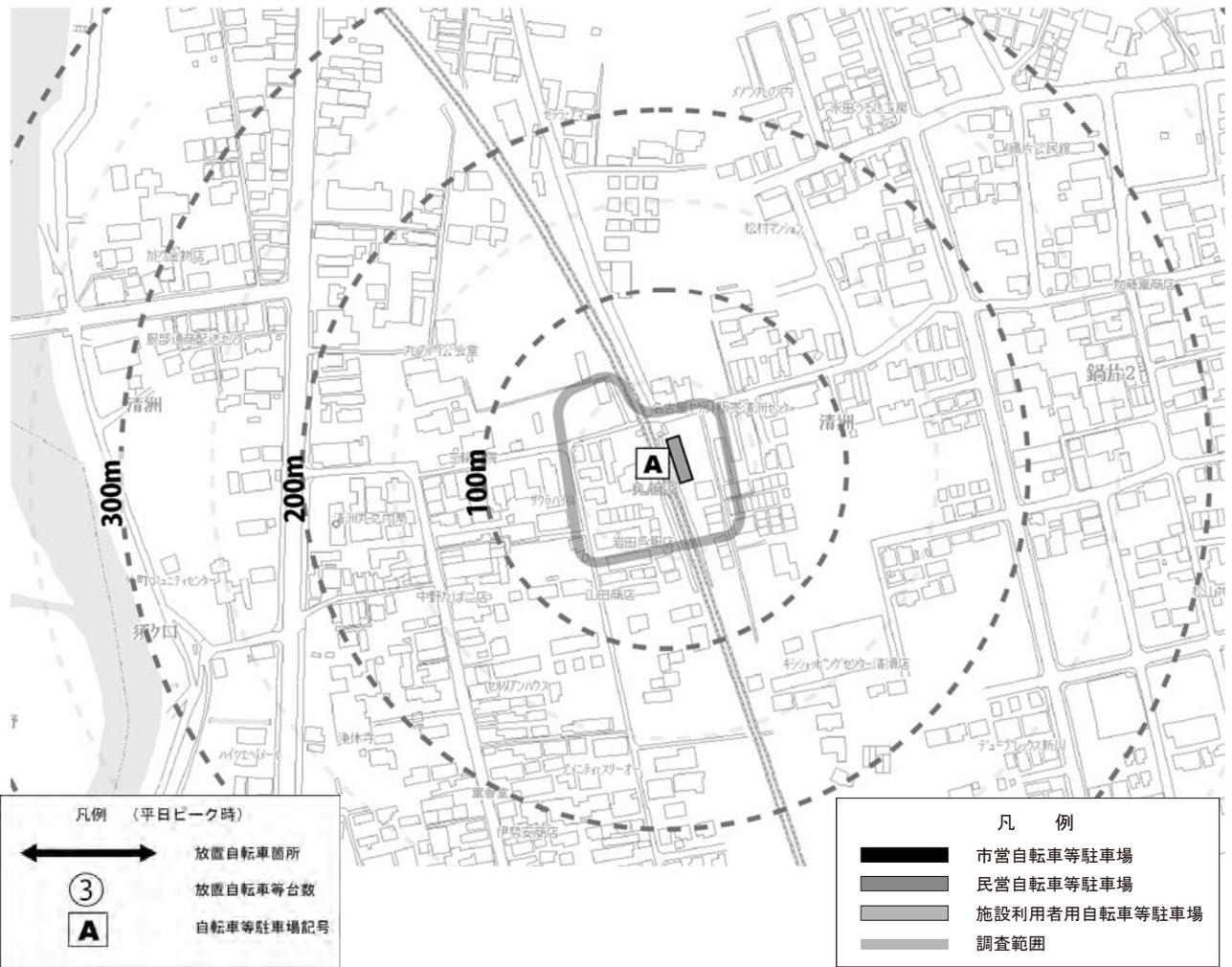


エリア別駐車比率



⑦ 丸ノ内駅

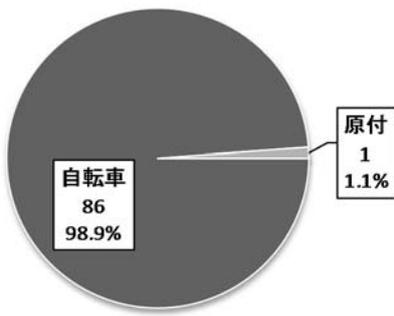
自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



集中台数 (時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数)

	記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
						9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
自転車 駐車場	A	丸ノ内駅自転車駐輪場 (駅内)	無料	民営	72	85	87	81	32	58	56	54	121%	81%
		小計			72	85	87	81	32	58	56	54	121%	81%
放置		放置禁止区域内				0	0	0	0	0	0	0		
		放置禁止区域外				0	0	1	0	0	0	0		
		小計				0	0	1	0	0	0	0		
合計					72	85	87	82	32	58	56	54		

車種別比率

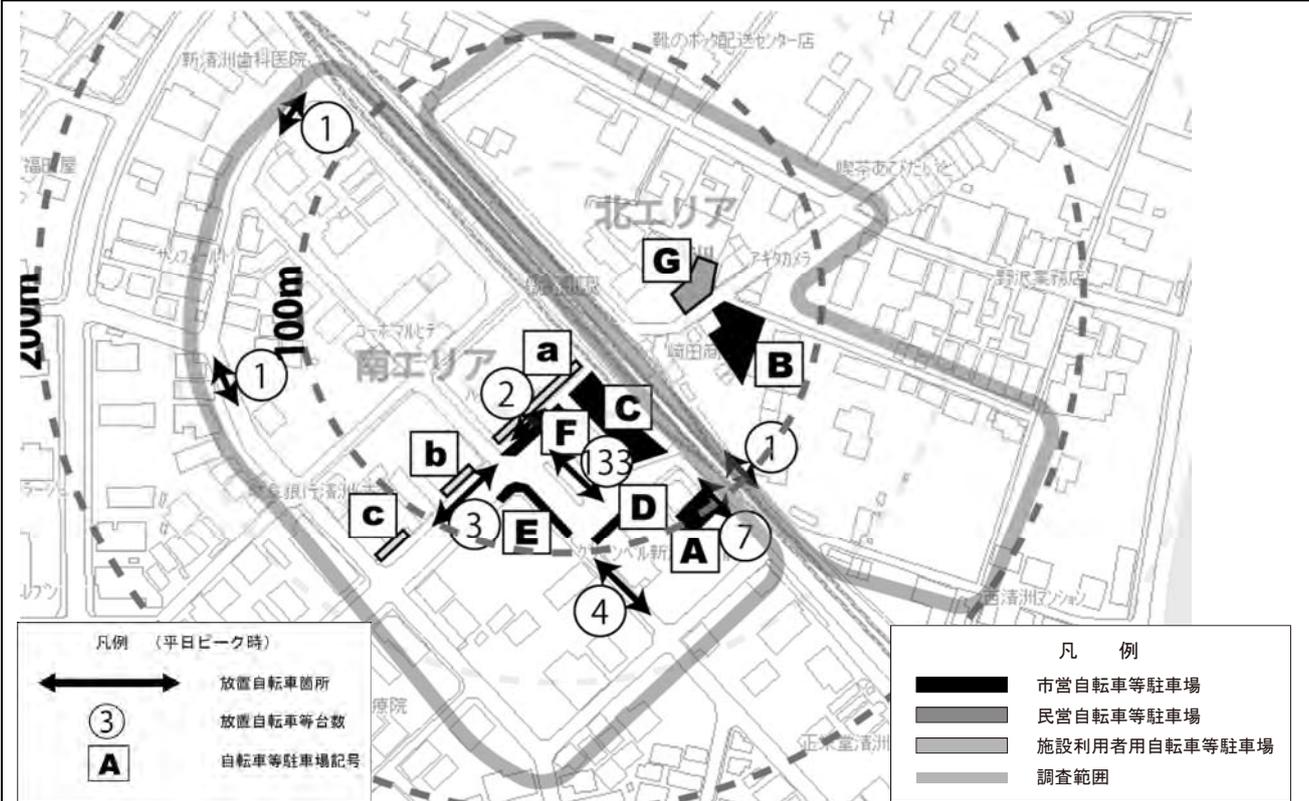


エリア別駐車比率

エリア分類なし

⑧ 新清洲駅

自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図

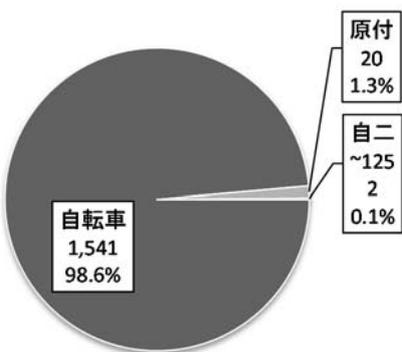


集中台数（時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数）

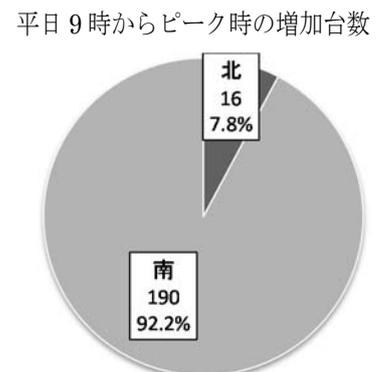
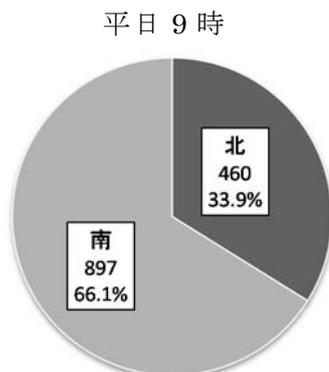
記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率		
					9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日	
A	名鉄新清洲駅東自転車駐車場	無料	市営	170	125	152	153	22	39	54	51	90%	32%	
B	名鉄新清洲駅北自転車駐車場	無料	市営	376	414	428	420	102	201	258	278	114%	74%	
C	名鉄新清洲駅前自転車駐車場	北東	無料	市営	726	463	532	511	156	238	296	311	73%	43%
D		南東	無料	市営		82	84	81	12	36	48	50	12%	7%
E		南西	無料	市営		39	68	59	52	67	66	66	9%	9%
F		北西	無料	市営		86	88	84	12	26	39	40	12%	6%
G	井戸田自転車預り所	有料	民営	100	43	47	44	9	0	0	0	47%	0%	
a	ハックドラッグ新清洲駅前店	無料	施設	8 1*)	0	7	6	0	3	5	8			
b	COFFEEレッド	無料	施設	4 1*)	3	3	1	0	4	1	1			
c	十六銀行	無料	施設	3 1*)	1	2	3	0	0	0	0			
小計					1,387	1,256	1,411	1,362	365	614	767	805	102%	58%
放置	放置禁止区域内				0	0	0	0	0	0	0			
	放置禁止区域外				101	152	148	17	40	55	55			
小計					101	152	148	17	40	55	55			
合計					1,387	1,357	1,563	1,510	382	654	822	860		

\*1)施設等で収容可能台数が把握できない施設は、調査時間帯で最も多く駐車されていた台数を採用

車種別比率

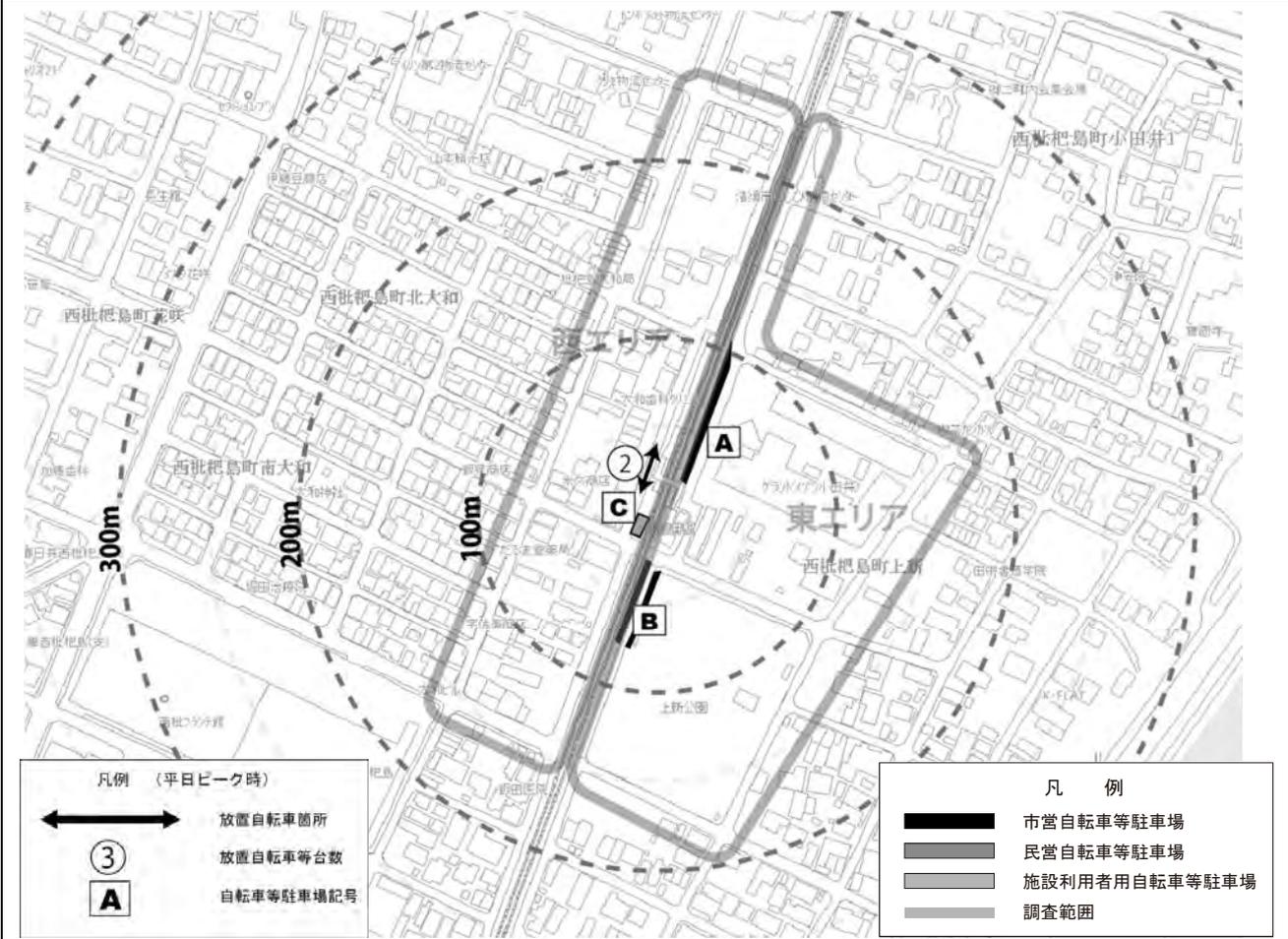


エリア別駐車比率



⑨ 下小田井駅

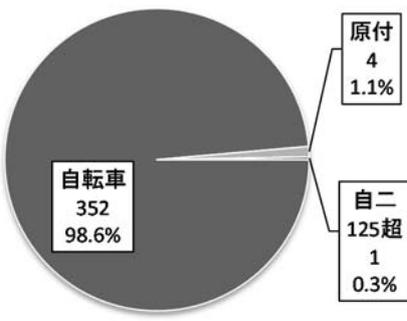
自転車等駐車実態・自転車等駐車場配置図



集中台数 (時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数)

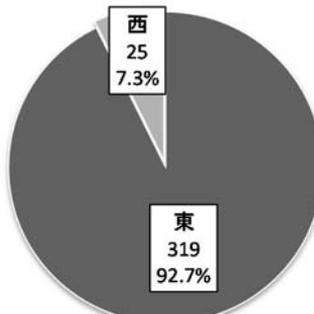
	記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
						9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
自転車 駐車場	A	名鉄下小田井駅自転車駐車場 (駅隣接)	無料	市営	170	124	121	116	27	46	44	70	73%	41%
	B	名鉄下小田井駅自転車駐車場 (上新)	無料	市営	206	195	211	214	67	113	136	154	104%	75%
	C	名鉄協商パーキング下小田井自転車駐車場	有料	民営	60	23	23	22	7	11	13	17	38%	28%
小計					436	342	355	352	101	170	193	241	81%	55%
放置	放置禁止区域内					0	0	0	0	0	0	0		
	放置禁止区域外					2	2	3	1	0	0	0		
小計						2	2	3	1	0	0	0		
合計					436	344	357	355	102	170	193	241		

車種別比率

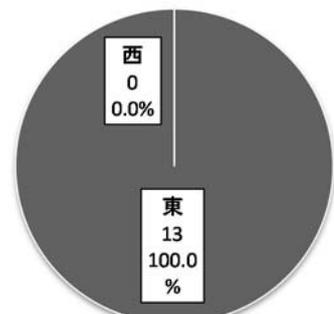


エリア別駐車比率

平日 9 時

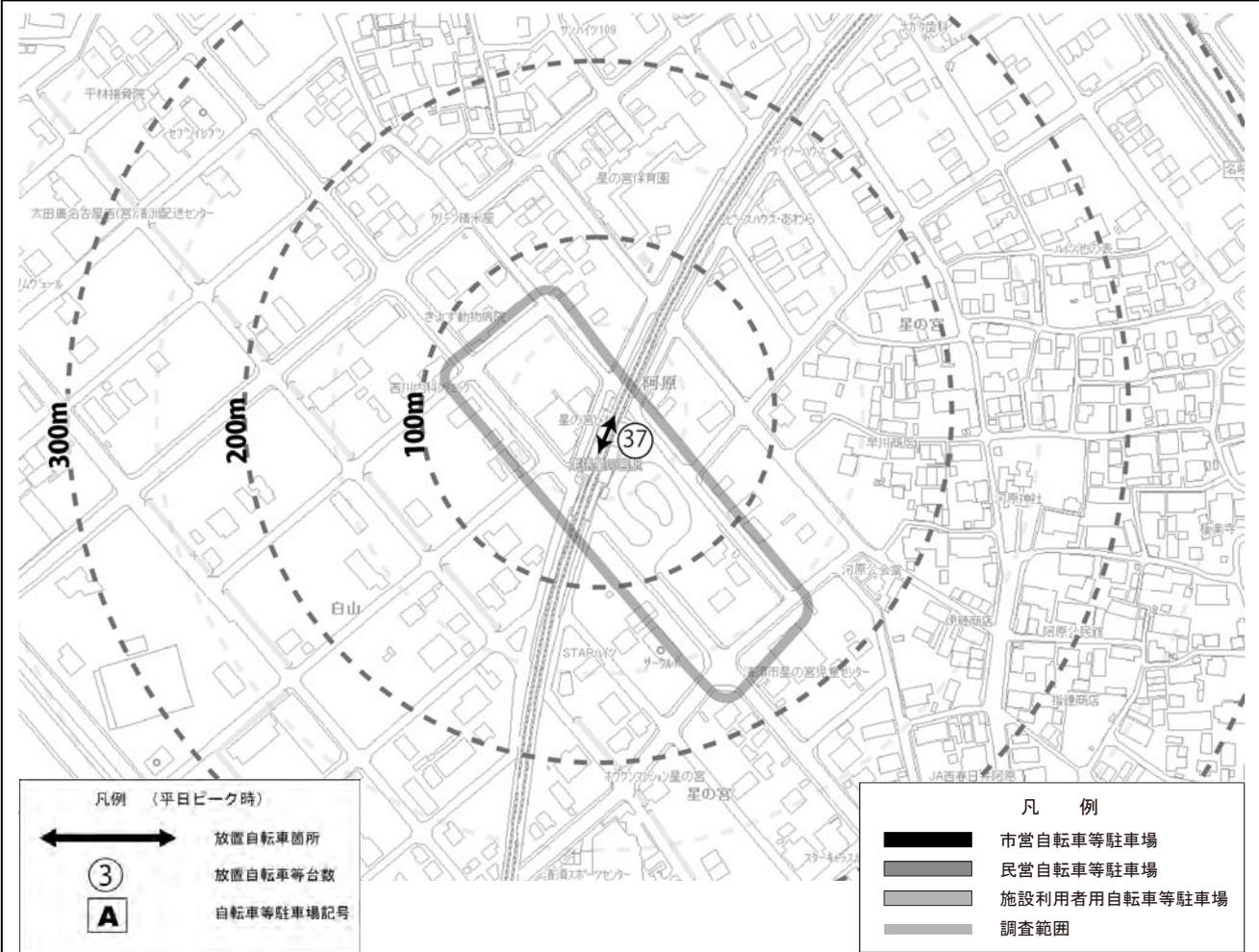


平日 9 時からピーク時の増加台数



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

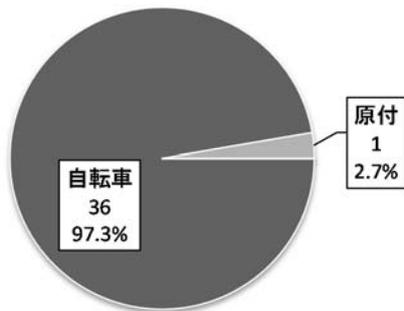


集中台数（時間帯別自転車等駐車場実駐車台数・放置台数）

	記号	自転車等駐車場名	料金体系	区分	収容可能台数	平日				休日			最大利用率	
						9:00	12:00	15:00	深夜	9:00	12:00	15:00	平日	休日
放置	放置禁止区域内					0	0	0	0	0	0	0		
	放置禁止区域外					37	37	35	35	34	35	37		
	小計					37	37	35	35	34	35	37		
<b>合計</b>						0	37	37	35	35	34	35	37	

（放置は、全て尾張星の宮駅構内の駐車である）

車種別比率



エリア別駐車比率

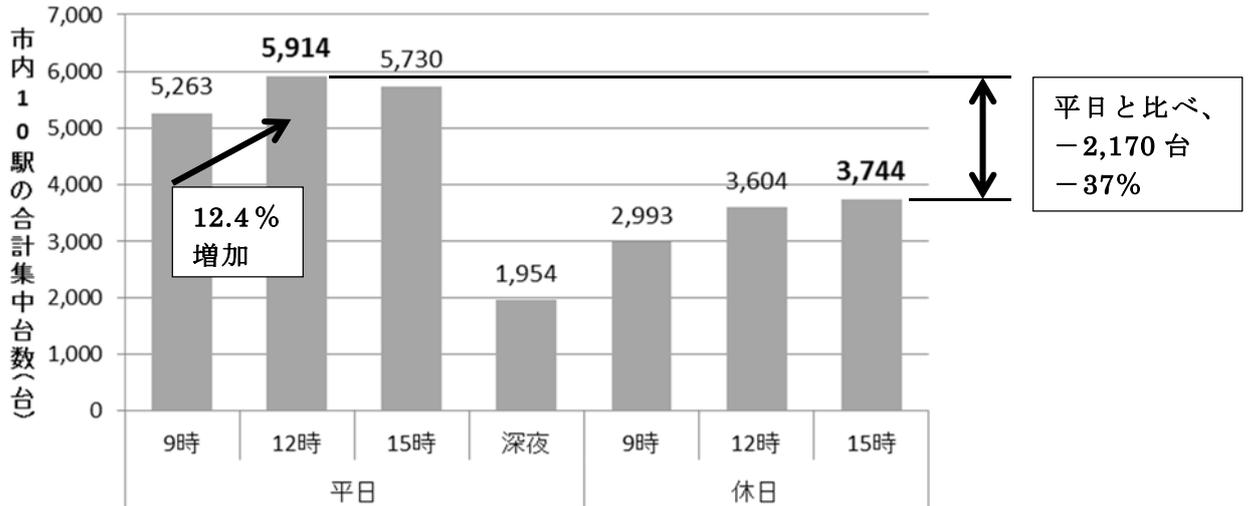
エリア分類なし

(3) 駐車実態のまとめ

① 乗入（集中）台数

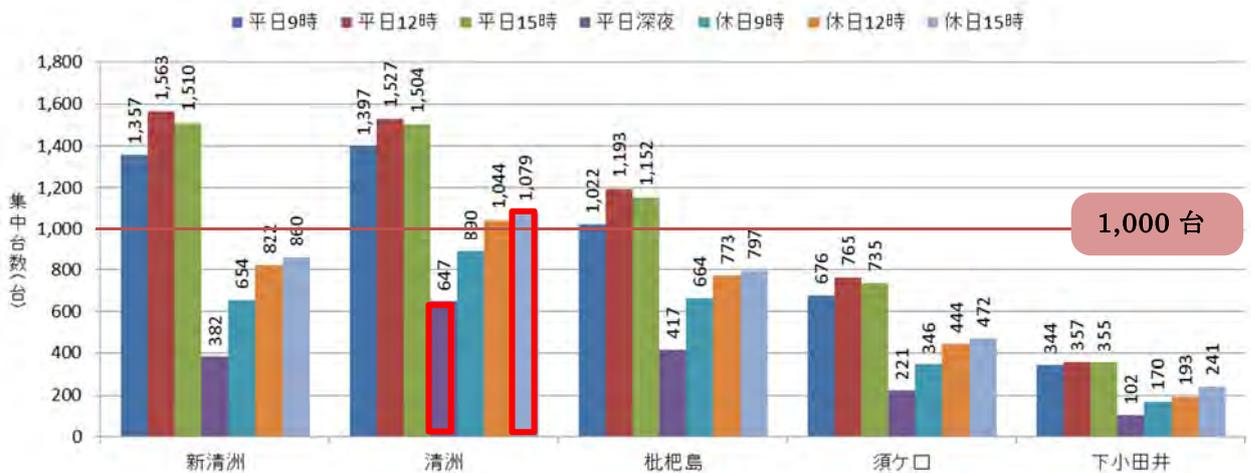
i) 市内全駅の時間帯別推移

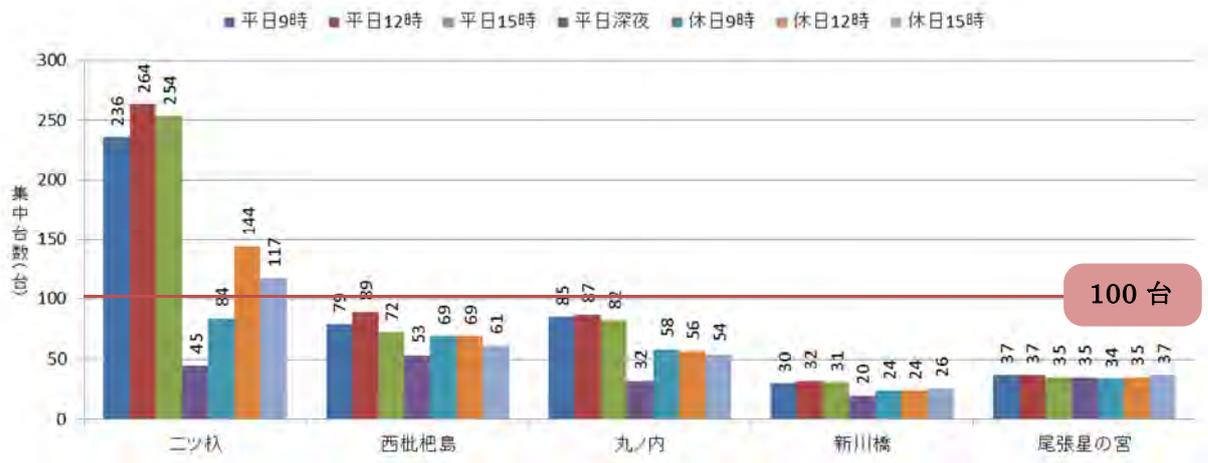
市内 10 駅で平日 12 時が最大となり、5,914 台が駅周辺に乗り入れている。休日は 15 時が最大で 3,744 台となっている。（平日の最大と比べると 37% 少ない）  
 主に通勤通学者が駐輪した後の平日 9 時からピーク時である平日 12 時の間に 12.4% 増加している。



ii) 駅別時間帯別集中台数

平日ピーク時の乗入台数が多い駅は、新清洲駅 1,563 台、清洲駅 1,527 台、枇杷島駅 1,193 台の順となっており、この 3 駅が 1,000 台を超えている。次いで、須ヶ口駅 765 台、下小田井駅 357 台、二ツ杵駅 264 台となっており、この 3 駅が 100 台を超えている。その他の 4 駅は、100 台以下となっている。  
 休日は、清洲駅が最も多く 15 時で 1,079 台となっており、次いで新清洲 860 台、枇杷島 797 台となっている。  
 深夜（終電後）の残留台数が多いのは、清洲駅 647 台、枇杷島駅 417 台、新清洲駅 382 台、須ヶ口駅 221 台、下小田井駅 102 台となっている。

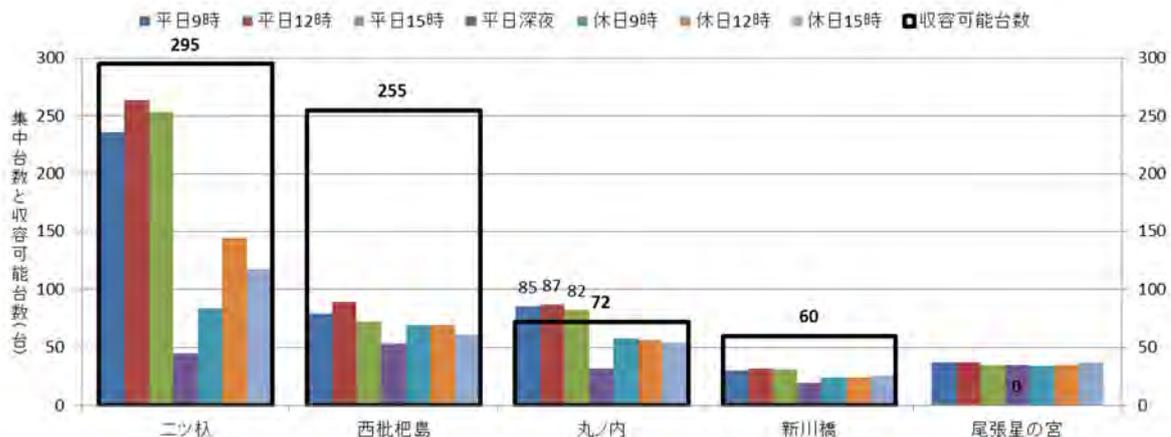
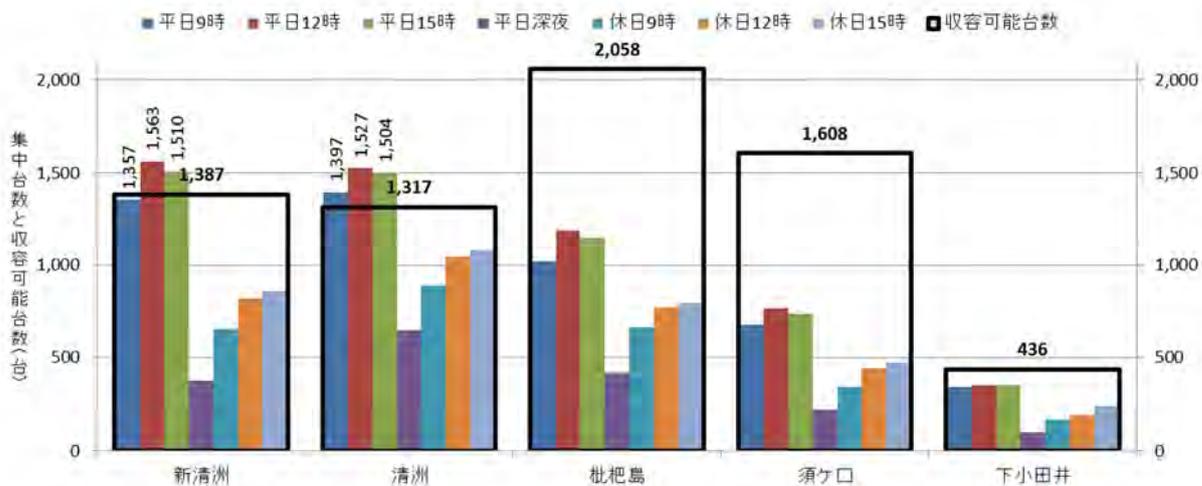




② 過不足台数（現況の收容可能台数から乗入台数を引いた台数）

市内 10 駅で平日朝 9 時の時点で自転車等駐車場の收容台数が不足しているのは、清洲駅-80 台、尾張星の宮駅-37 台、丸ノ内駅-13 台の 3 駅である。平日ピーク時で不足しているのは、清洲駅-210 台、新清洲駅-176 台、尾張星の宮駅-37 台、丸ノ内駅-15 台の 4 駅である。平日深夜、及び休日のピーク時においては、收容可能台数が乗入台数を上回っている。

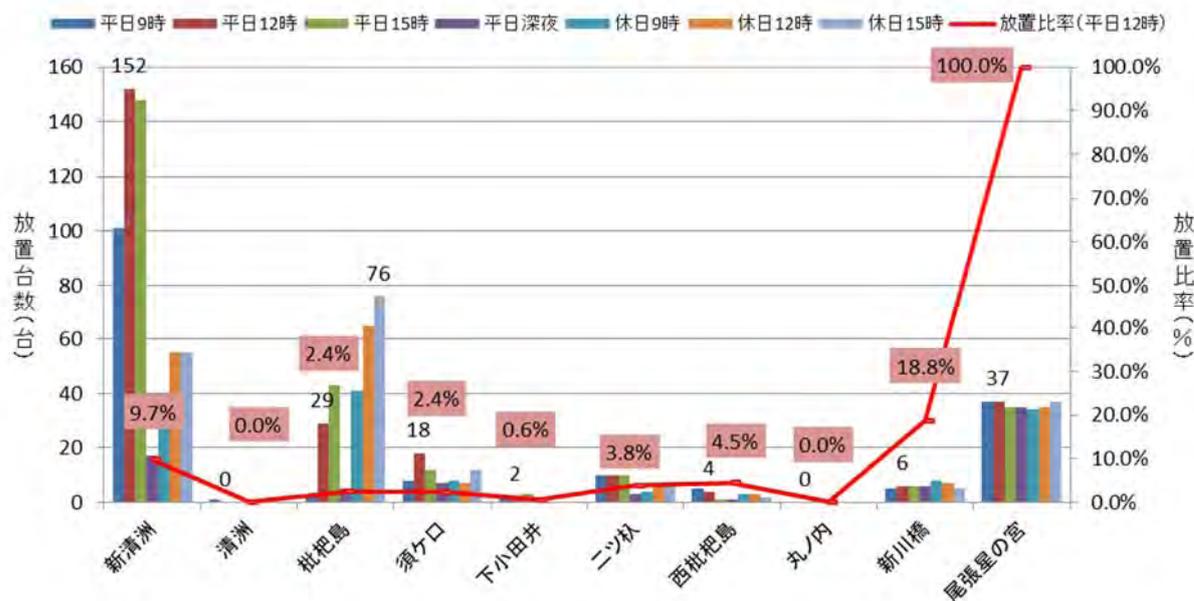
乗入台数の最も多い平日ピーク時に自転車等駐車場に余裕がある駅は、枇杷島駅 865 台、須ヶ口駅 843 台となっている。



### ③ 放置台数・放置比率

平日 12 時で放置自転車等が多い駅は、新清洲駅 152 台、尾張星の宮駅 37 台、枇杷島駅 29 台、須ヶ口駅 18 台の順となっている。市内 10 駅の合計では 258 台となっており、乗入台数に占める割合（放置比率）は、4%程度である。丸ノ内駅、清洲駅においてはほとんど放置自転車等がなかった。

乗入台数のうち放置自転車等が占める割合（放置比率）は、平日 12 時で尾張星の宮駅が 100%で最も多く、次いで新川橋駅 19%、新清洲駅 10%となっている。



### ④ 増加台数・増加率

平日 9 時（朝の通勤通学による駐車がおおよそ終わる時間）と平日 12 時（買い物客や私用目的による自転車利用が多くなる時間）の乗入台数の増加率は、市内 10 駅平均で 12%増となっており、増加率が高い駅は、枇杷島駅 17%、新清洲駅 15%、西枇杷島駅・須ヶ口駅 13%となっている。

### ⑤ 深夜残留比率

平日ピーク時の台数に対する深夜残留台数の割合が高い駅は、尾張星の宮駅 95%、新川橋駅 63%、西枇杷島駅 60%、清洲駅 42%、枇杷島駅 35%の順となっている。

⑥ 1日平均乗車人員に対する乗入台数の割合

割合が高い順に、清洲駅 45%、新清洲駅 42%、枇杷島駅 34%、西枇杷島駅 22%、二ツ杵駅・下小田井駅 21%となっている。  
 須ヶ口駅は、乗車人員が多いが駅周辺の自転車等駐車がほとんど有料であることが影響していると考えられるため、低い割合となっている。



⑦ バイク等（原動機付自転車・自動二輪）比率

市内 10 駅におけるバイク（原動機付自転車及び自動二輪）の割合は、駅周辺集中台数の約 2.2%を占めている。  
 駅別では、新川橋駅、二ツ杵駅、西枇杷島駅において割合が高いが、ほとんどの時間帯で駐車されており、長期的に置かれている可能性が高い。

最大値	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
原動機付自転車	34	31	2	8	3	22	1	20	5	1	120
自動二輪	3	2	4	2	0	1	3	0	3	0	14
ピーク時(平日12時)バイク比率	2.5%	2.2%	3.4%	3.8%	6.3%	2.9%	1.1%	1.4%	1.4%	2.7%	2.2%

< 駅別実態調査関連指標 >

		東海交通		JR東海		名鉄						東海交通	合計
		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		
1日平均乗車数(人)		226	3,335	3,404	410	1,267	249	4,015	426	3,747	1,672	226	18,977
放置禁止区域の設定		なし	なし	なし	なし	なし	●	なし	なし	なし	なし	なし	
収容可能台数	清須市営	2,014	732	135	277	60	190	0	1,272	376	0	0	5,056
	その他公営	0	585	0	0	0	0	0	0	0	0	0	585
	民営	0	0	120	0	0	1,396	72	100	60	0	0	1,748
	施設等	44	0	0	18	0	22	0	15	0	0	0	99
	合計	2,058	1,317	255	295	60	1,608	72	1,387	436	0	0	7,488
乗入(集中)台数	平日	9時	1,022	1,397	79	236	30	676	85	1,357	344	37	5,263
		12時	1,193	1,527	89	264	32	765	87	1,563	357	37	5,914
		15時	1,152	1,504	72	254	31	735	82	1,510	355	35	5,730
		深夜	417	647	53	45	20	221	32	382	102	35	1,954
	休日	9時	664	890	69	84	24	346	58	654	170	34	2,993
		12時	773	1,044	69	144	24	444	56	822	193	35	3,604
		15時	797	1,079	61	117	26	472	54	860	241	37	3,744
		合計	1,036	-80	176	59	30	932	-13	30	92	-37	2,225
過不足台数 [収容可能台数-乗入台数]	平日	9時	865	-210	166	31	28	843	-15	-176	79	-37	1,574
		12時	906	-187	183	41	29	873	-10	-123	81	-35	1,758
		15時	1,641	670	202	250	40	1,387	40	1,005	334	-35	5,534
		深夜	1,394	427	186	211	36	1,262	14	733	266	-34	4,495
	休日	9時	1,285	273	186	151	36	1,164	16	565	243	-35	3,884
		12時	1,261	238	194	178	34	1,136	18	527	195	-37	3,744
		15時	3	1	5	10	5	8	0	101	2	37	172
		深夜	29	0	4	10	6	18	0	152	2	37	258
放置台数	平日	9時	43	0	1	10	6	12	1	148	3	35	259
		12時	5	0	1	3	6	7	0	17	1	35	75
		15時	41	0	3	4	8	8	0	40	0	34	138
		深夜	65	1	3	6	7	7	0	55	0	35	179
	休日	9時	76	0	2	7	5	12	0	55	0	37	194
		12時	0%	0%	6%	4%	17%	1%	0%	7%	1%	100%	3%
		15時	2%	0%	4%	4%	19%	2%	0%	10%	1%	100%	4%
		深夜	4%	0%	1%	4%	19%	2%	1%	10%	1%	100%	5%
放置比率 [放置台数/乗入台数]	休日	9時	6%	0%	4%	5%	33%	2%	0%	6%	0%	100%	5%
		12時	8%	0%	4%	4%	29%	2%	0%	7%	0%	100%	5%
		15時	10%	0%	3%	6%	19%	3%	0%	6%	0%	100%	5%
		深夜	1%	0%	2%	7%	30%	3%	0%	4%	1%	100%	4%
増加台数(平日の集中台数比較) [ピーク時-9時]	平日	171	130	10	28	2	89	2	206	13	0	651	
	休日	133	189	0	60	2	126	0	206	71	3	751	
増加率(平日の集中台数比較) [ピーク時÷9時]	平日	1.17	1.09	1.13	1.12	1.07	1.13	1.02	1.15	1.04	1.00	1.12	
	休日	1.20	1.21	1.00	1.71	1.08	1.36	1.00	1.31	1.42	1.09	1.25	
1日平均乗車数に対する 自転車等乗入台数の割合		34%	45%	22%	21%	13%	19%	20%	42%	21%	16%	31%	
深夜残留比率 (ピーク時台数に対する深夜の台数)		35%	42%	60%	17%	63%	29%	37%	24%	29%	95%	33%	
原動機付自転車	平日	9時	27	28	2	8	2	22	1	13	4	1	108
		12時	28	30	2	8	2	19	1	20	4	1	115
		15時	34	31	2	8	2	18	0	19	5	1	120
		深夜	7	6	2	0	1	6	0	3	1	1	27
	休日	9時	12	18	2	3	3	10	0	9	0	0	57
		12時	12	24	2	3	1	10	0	12	2	1	67
		15時	14	23	0	3	1	13	0	10	2	1	67
		深夜	1	2	3	2	0	0	2	0	3	0	13
自動二輪	平日	9時	2	2	2	2	0	1	2	0	3	0	14
		12時	3	0	2	2	0	1	3	0	3	0	14
		15時	1	0	0	2	0	1	0	0	2	0	6
		深夜	2	1	2	2	0	1	1	0	1	0	10
	休日	9時	3	2	3	2	0	0	0	0	1	0	11
		12時	3	2	4	2	0	1	0	0	1	0	13
		15時	1	2	4	2	0	1	0	0	1	0	13
		深夜	1	2	4	2	0	1	0	0	1	0	13

### 3.2 自転車等駐車場利用者アンケート調査

#### (1) 調査概要

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する目的で行った。

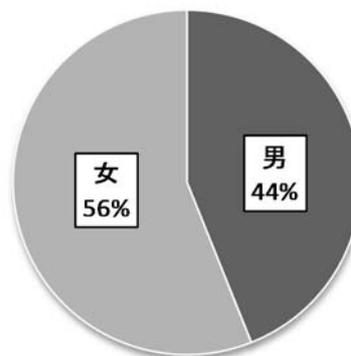
調査日時	平成 25 年 5 月 27 日（月）晴れ 16:00~22:00					
調査場所	J R 枇杷島駅、J R 清洲駅、新清洲駅、下小田井駅の市営自転車等駐車場（8 施設）					
調査対象	上記の 4 駅周辺公営自転車等駐車場利用者					
調査方法	調査員による対面式聞き取り調査（ヒアリング）					
回収数	721 件					
	調査場所		件数	構成比	件数	構成比
	JR 枇杷島	JR 東海 枇杷島駅東口自転車駐車場	140	19.4%	200	27.7%
		JR 東海 枇杷島駅西口自転車駐車場	60	8.3%		
	JR 清洲	JR 清洲駅前自転車駐車場	54	7.5%	143	19.8%
		JR 清洲駅東自転車駐車場	89	12.3%		
	新清洲	名鉄新清洲駅前自転車駐車場	164	22.7%	292	40.5%
		名鉄新清洲駅東自転車駐車場	15	2.1%		
		名鉄新清洲駅北自転車駐車場	113	15.7%		
	下小田井	名鉄下小田井駅自転車駐車場（駅隣接）	25	3.5%	86	11.9%
名鉄下小田井駅自転車駐車場（上新）		61	8.5%			
総計		721	100%	721	100%	

#### (2) サンプルの属性

##### ① 性別

「女性」が「男性」より 12 ポイント多い。

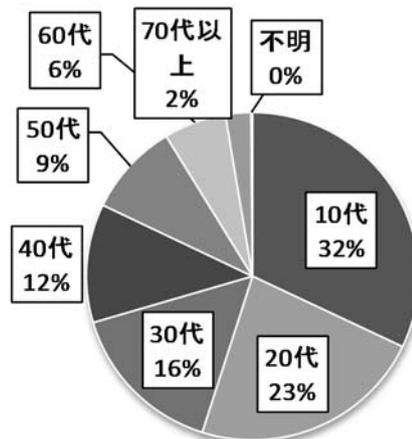
性別	件数	構成比
男	317	44.0%
女	404	56.0%
総計	721	100.0%



##### ② 年代

「20 代」以下で 55%と、若い世代の比率が高い。

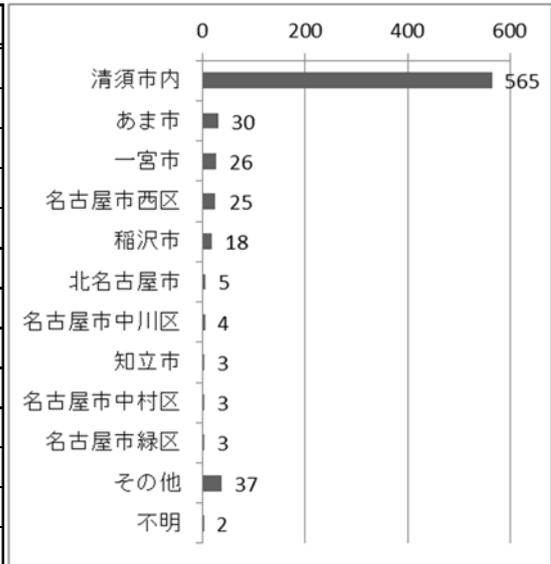
年代	件数	構成比
10代	231	32.0%
20代	165	22.9%
30代	112	15.5%
40代	84	11.7%
50代	66	9.2%
60代	44	6.1%
70代以上	18	2.5%
不明	1	0.1%
総計	721	100.0%



### ③ 住所

「清須市」が78.4%で最も多く、「あま市」(4.2%)、「一宮市」(3.6%)と続く。

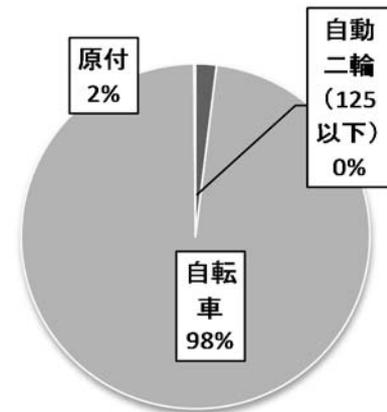
住所（市区町村別）	件数	構成比
清須市内	565	78.4%
あま市	30	4.2%
一宮市	26	3.6%
名古屋市西区	25	3.5%
稲沢市	18	2.5%
北名古屋市	5	0.7%
名古屋市中川区	4	0.6%
知立市	3	0.4%
名古屋市中村区	3	0.4%
名古屋市緑区	3	0.4%
その他	37	5.1%
不明	2	0.3%
総計	721	100.0%



### ④ 自転車等の種別

「自転車」が97.9%で最も多く、「原付」(1.9%)、「自動二輪(125cc以下)」(0.1%)となっている。

自転車等の種別	件数	構成比
自転車	706	97.9%
原付	14	1.9%
自動二輪(125以下)	1	0.1%
総計	721	100.0%

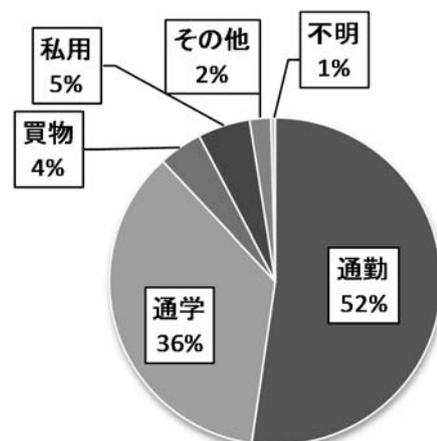


### (3) 単純集計

問1. 本日、駐輪する(した)主な目的は何ですか？【SA】

「通勤」が約52.3%と最も多く、「通学」(35.8%)、「私用」(5.1%)と続く。  
通勤・通学で約88%を占める。

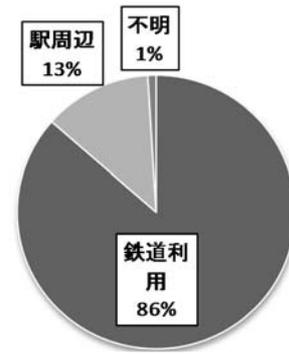
駐輪場の利用目的	件数	構成比
通勤	377	52.3%
通学	258	35.8%
買物	31	4.3%
私用	37	5.1%
その他	15	2.1%
不明	3	0.4%
総計	721	100.0%



問2. この場所に駐輪した直後の目的地は、どこですか？（どこでしたか？）【SA】

「鉄道利用」が約 86%と多くを占める。

駐輪後の目的地	件数	構成比
鉄道利用	623	86.4%
駅周辺	91	12.6%
不明	7	1.0%
総計	721	100.0%

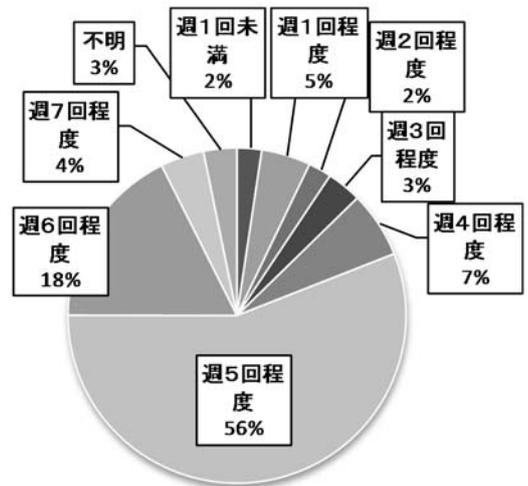


問3. 駐輪場の利用は、週に何回程度ですか？また、本日は何時から何時まで止めますか？

● 利用頻度

「週 5 回程度」が 56.0%と最も多く、週 5 回以上の利用が 77.8%を占める。

利用頻度	件数	構成比
週 1 回未満	17	2.4%
週 1 回程度	34	4.7%
週 2 回程度	16	2.2%
週 3 回程度	24	3.3%
週 4 回程度	46	6.4%
週 5 回程度	404	56.0%
週 6 回程度	127	17.6%
週 7 回程度	30	4.2%
不明	23	3.2%
総計	721	100.0%



● 駐車開始時間・駐車終了時間

時間	開始	終了
5	8	1
6	60	2
7	263	32
8	144	32
9	71	3
10	24	1
11	13	1
12	19	2
13	8	0
14	1	1
15	17	43
16	20	76
17	16	95
18	23	100
19	12	126
20	7	91
21	4	80
22	0	15
23	0	7
24	0	1
不明	11	12
総計	721	721

駐輪開始時間は、7時台が最も多く、全体の 66%が 9 時前までに駐車している。

駐輪終了時間は、15 時台から徐々に増え始め 19 時をピークに減っていく。

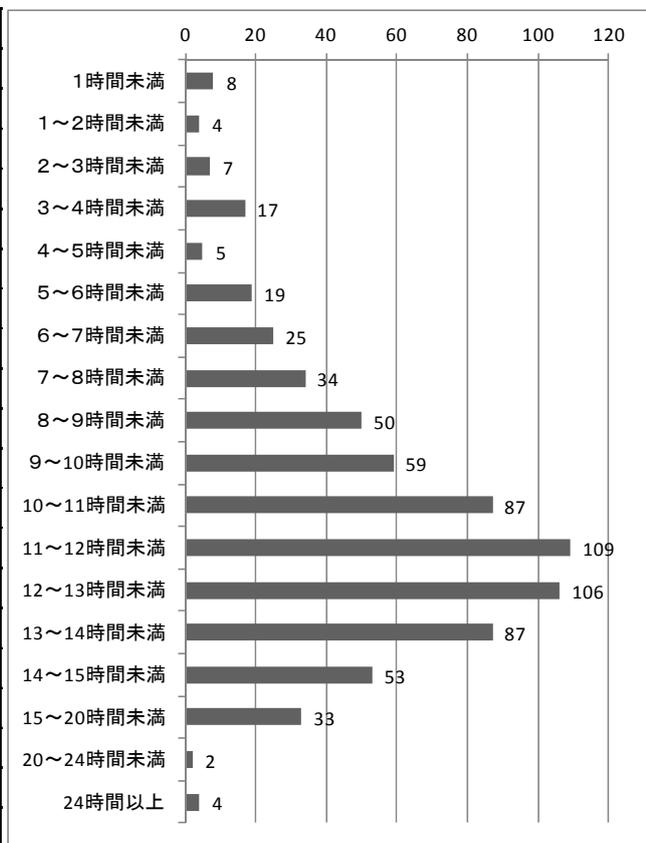
次ページの表から、駐車時間は 11~12 時間が最も多く、7 時台-19 時台の間、駐車している人が最も多くなっている。

夜の 16-20 時台にかけて駐車し始め、翌朝 7-8 時台まで駐車している人も多く、逆利用者と考えられる。

	入庫時間(駐車開始時間)																総計			
	5時台	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台		21時台	(空白)	
出庫時間(駐車終了時間)	5時台															1			1	
	6時台		1													1			2	
	7時台			1									7	3	11	6	2	2	32	
	8時台			1									5	10	9	4	2	1	32	
	9時台												2				1		3	
	10時台													1					1	
	11時台							1											1	
	12時台			1	1														2	
	13時台																			
	14時台			1															1	
	15時台		3	3	8	9	8	1	7	1		2						1	43	
	16時台	3	2	18	18	16	6	3	1	2	1	5	1						76	
	17時台	2	4	34	28	15	4	2	3	2		1							95	
	18時台		9	56	23	4	1		1			4	1	1					100	
	19時台		16	65	24	12		2	2	1			2	1		1			126	
	20時台	2	10	46	20	3	3		3	1		1	1			1			91	
	21時台	1	12	32	19	4	1	5		1		1	2		2				80	
	22時台			5	2	4			1			1		1	1				15	
	23時台		2		1	3	1												7	
	24時台					1													1	
	(空白)		1																11	12
	総計	8	60	263	144	71	24	13	19	8	1	17	20	16	23	12	7	4	11	721

● 利用時間

利用時間	件数	構成比
1時間未満	8	1.1%
1～2時間未満	4	0.6%
2～3時間未満	7	1.0%
3～4時間未満	17	2.4%
4～5時間未満	5	0.7%
5～6時間未満	19	2.6%
6～7時間未満	25	3.5%
7～8時間未満	34	4.7%
8～9時間未満	50	6.9%
9～10時間未満	59	8.2%
10～11時間未満	87	12.1%
11～12時間未満	109	15.1%
12～13時間未満	106	14.7%
13～14時間未満	87	12.1%
14～15時間未満	53	7.4%
15～20時間未満	33	4.6%
20～24時間未満	2	0.3%
24時間以上	4	0.6%
不明	12	1.7%
総計	721	100.0%



問4. 駅周辺の駐輪場がもし有料になったら、あなたは駐輪場を利用しますか？【SA】

1.利用する

2.条件次第で利用する → 問4-2 最優先する条件は？【SA】

1.料金 2.設備 3.その他( )

3.利用しない → 問4-3 では、どうされますか？【SA】

1.自転車利用をやめる、そして【徒歩・バス・車による送迎・その他】で

来る

2.やむを得ず放置する 3.その他( )

有料化後の利用意向		件数	構成比	
利用する		149	20.7%	
条件次第で利用する	料金	205	28.4%	
	設備	23	3.2%	
	その他	6	0.8%	
	不明	5	0.7%	
利用しない	自転車利用をやめて他の交通手段を使う	徒歩	197	27.3%
		バス	3	0.4%
		車による送迎	12	1.7%
		その他	4	0.6%
		不明	27	3.7%
	やむを得ず放置する	26	3.6%	
	その他	30	4.2%	
不明	30	4.2%		
不明		4	0.6%	
総計		721	100.0%	

自転車駐輪場が有料化した場合、「利用する」が20.7%、「条件次第で利用する」が33.1%、「利用しない」が45.6%となった。

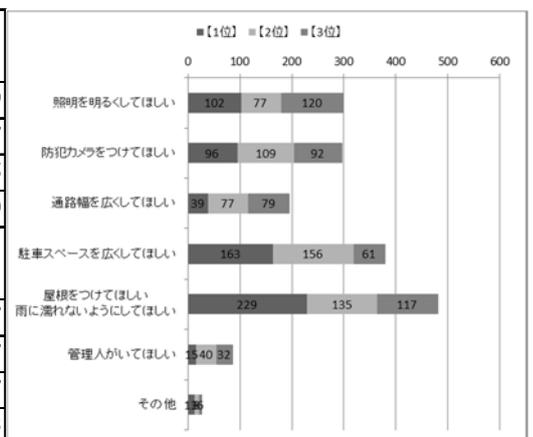
条件次第と回答した人の86%が優先する条件は、料金と回答している。

利用しないと回答した人のうち75%は、他の交通手段を使うと答えており、そのうちの78%が徒歩で駅まで来ると回答している。

問5. 有料化後の駐輪場に求める設備等がありますか？【上位3つを回答】

有料化後に求める設備（一位）で最も要望が多かったのは、「屋根を付けてほしい」で229件（31.8%）、次いで「駐車スペースを広くしてほしい」163件（22.6%）、「照明を明るくしてほしい」102件（14.1%）、「防犯カメラをつけてほしい」96件（13.3%）となっている。

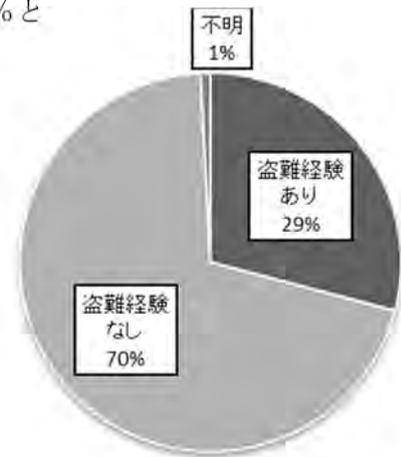
有料駐輪場に求める設備・サービス	【1位】	【2位】	【3位】	累計
照明を明るくしてほしい	102	77	120	299
防犯カメラをつけてほしい	96	109	92	297
通路幅を広くしてほしい	39	77	79	195
駐車スペースを広くしてほしい	163	156	61	380
屋根を付けてほしい 雨に濡れないようにしてほしい	229	135	117	481
管理人がいてほしい	15	40	32	87
その他	13	8	6	27
特になし	64	119	214	397
総計	721	721	721	2,163



問6. 自転車を盗難された経験はありますか？【SA】

「盗難経験あり」は、29.1%で「盗難経験なし」が70.0%となっている。

自転車等の盗難経験	件数	構成比
盗難経験あり	210	29.1%
盗難経験なし	505	70.0%
不明	6	0.8%
総計	721	100.0%



- 問6-2 その際、自転車をどこに駐輪していましたか？（盗難経験ありの人のみ回答）【MA】

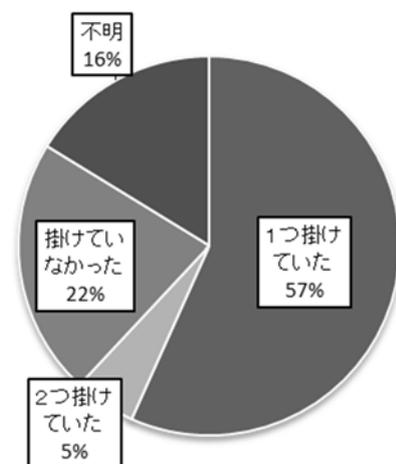
盗難された場所で最も多かったのは、「駅周辺の駐輪場」で60.6%、次いで「自宅」14.7%、「施設等の駐輪場」11.0%となっている。

住所（市区町村別）	件数	構成比
駅周辺の駐輪場	132	60.6%
施設等の駐輪場	24	11.0%
路上	7	3.2%
自宅	32	14.7%
その他	15	6.9%
不明	8	3.7%

- 問6-3 自転車にカギは掛けていましたか？（盗難経験ありの人のみ回答）【SA】

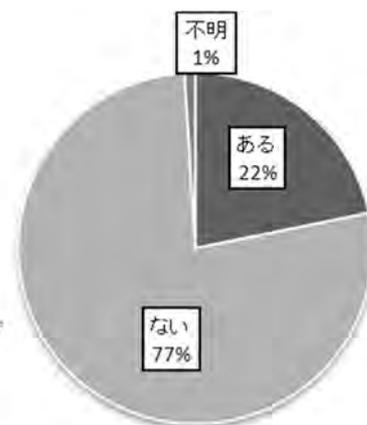
盗難された時に鍵を掛けていた人は、「1つ」が56.7%、「2つ」が5.2%で計61.9%であった。「掛けていなかった」のは、21.9%。

盗難時の施錠	件数	構成比
1つ掛けていた	119	56.7%
2つ掛けていた	11	5.2%
掛けていなかった	46	21.9%
不明	34	16.2%
総計	210	100.0%



問7. この駐輪場であなたの自転車を「いたづら」された経験はありますか？【SA】

いたづらされた経験	件数	構成比
ある	157	21.8%
ない	557	77.3%
不明	7	1.0%
総計	721	100.0%



● 問7-2 どのような被害でしたか

盗難（鍵、カゴ、傘、サイクルコンピュータ、空気入れの穴のキャップ  
タイヤ、ベル、サドル、ライト、自転車サドルカバー、備品など）

破壊（カギ壊された、カゴをへこまされた、パンクをさせられた、  
ガムをつけられた、サドルを破られた、ハンドルカバーが切られていた

、ブレーキワイヤーが切られていた、タイヤを切られていた、ハンドルを外されていた  
、ライトが壊された、冬、手カバーをカッターで切られた など）

イタズラ（ゴミが入っていた、シールを貼られた、タイヤの空気を抜かれた、自転車の上に乗せられた、  
ダイヤルロックを付けられた、自転車倒された、マジックで書かれた、画鋸が刺してあった  
後輪泥よけカバーが汚された。駐輪場の外に投げすてられた など）

問8. その他、自転車等に対するご意見等ありましたらお教えてください。

- ・ 自転車取り出しにくい。つめすぎ。強引にすきまにとめるので出しにくい。4
- ・ 駐車スペースを広くしてほしい。3
- ・ シルバーの人が整頓してくださるのはいいけど、移動していて見つからない時があるので、あまり遠くまで移動しないで欲しい。3
- ・ 料金について（月 1,000 円位×2、月 500 円位×1、月 2,000 位×1）
- ・ 防犯カメラを設置して欲しい。2（チカンにあったから…）
- ・ 無料のままです有料にしないで欲しい。2
- ・ 空気入れを設置して欲しい。2
- ・ きちんと整理してほしい。2
- ・ 屋根をつけてほしい。2
- ・ 駐車スペースのはみ出しが許せない。2
- ・ 学生は学生のスペース作ってほしい。2
- ・ なかなか止める場所があいていない。2
- ・ 自転車が倒れないようにしてほしい。2
- ・ 係員の対応が悪いので、良くなって欲しい。2
- ・ イタズラの無いようにして下さい。
- ・ 乗ってない自転車（長期放置自転車）を撤去してほしい。
- ・ 個人マナーを大事にしてほしい。
- ・ 一台一台固定してとめられたらよい。
- ・ 放置をなくしてほしい。
- ・ いつもキレイに整理してあるので、ありがとうございます！
- ・ 有料化なら照明をつけてほしい。
- ・ 管理人を置いてほしい。
- ・ 有料化された場合、スーパーアオキの方に流れるのでは。他名鉄。
- ・ かぎつきの駐輪場をつくってほしい。
- ・ たまに人が集まっているので（学生）注意してほしい。
- ・ 駅前の橋を広くしてほしい。
- ・ 駅前の自転車屋がなくなって、修理するのが面倒になった。
- ・ 駅入口の階段のところ屋根がほしい（西口）。雪が降るとすべる。
- ・ 下小田井駅周辺が夜うるさい（バイクの騒音など、若い人のたむろ）。

#### (4) 自転車発生地分布

対象の 4 駅周辺において、市営自転車等駐車場利用者アンケート調査の回答者\*1)の住所（町丁単位）を集計対象とした。各駅の自転車利用者のサンプル数は以下のとおり。

表-1 “自転車”発生サンプル数

駅名	調査個所	件数
JR枇杷島駅	枇杷島西口	53
	枇杷島東口	101
	計	154
JR清洲駅	清洲駅前	18
	清洲駅東	53
	計	71
新清洲駅	新清洲駅前	142
	新清洲北	92
	新清洲東	14
	計	248
下小田井駅	下小田井北	25
	下小田井南	53
	計	78
合計		551

\*1)全サンプルのうち、下記①～③の条件に当てはまるサンプルを集計対象とした。

①利用車種が「自転車」②逆利用者（問3で日付をまたぐ駐車を逆利用者と判断）を除く。③住所不明のサンプルを除く。

4 駅における自転車等駐車場利用者の住所サンプルを集計し、町丁別自転車発生件数を算出する。それをもとに距離別自転車発生件数を算出し、各駅の自転車利用勢圏をとらえる。

#### <用語の説明>

駅からの距離別発生件数	各町丁の中心と駅までの距離を自転車発生距離として、発生件数を距離別に集計。これにより最も自転車利用の高い距離帯と自転車発生限界(自転車利用がほとんどなくなる距離)が算出できる。
方向別自転車発生数・比率	自転車発生サンプルのうち駅から4km以内の件数を、動線を考慮してエリア別に集計し、方向別発生比率を算出した。各駅のどの方向から自転車が集まっているかが分かる。

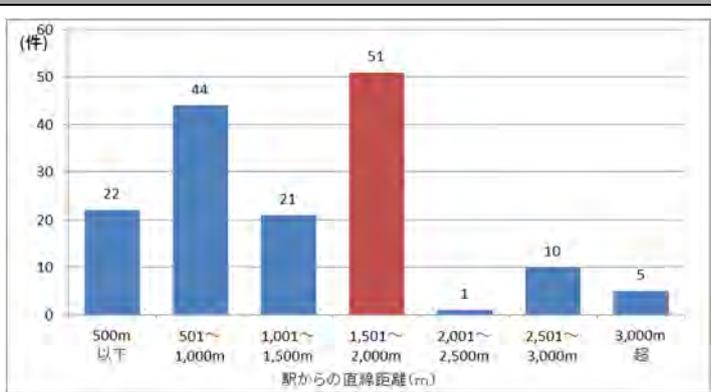
## ◆ J R 枇杷島駅

- 町丁別では、「清須市阿原」が 26 件 (16.9%) と最も多く、次いで、「清須市下河原」が 9 件 (5.8%) となっている。
- 市区町村別では、「清須市」が 137 件 (89.0%) と多くなっている。
- エリア別 (2 区分) では、「東エリア」が 106 件 (68.8%)、「西エリア」が 48 件 (31.2%) となっている。
- 駅から「1,501～2,000m」が 51 件と最も多く、「2,000m」以下の利用がほとんどである。

市区町村別発生数

	件数	構成比
清須市	137	89.0%
あま市	1	0.6%
稲沢市	2	1.3%
名古屋市中村区	1	0.6%
名古屋市西区	13	8.4%
合計	154	100.0%

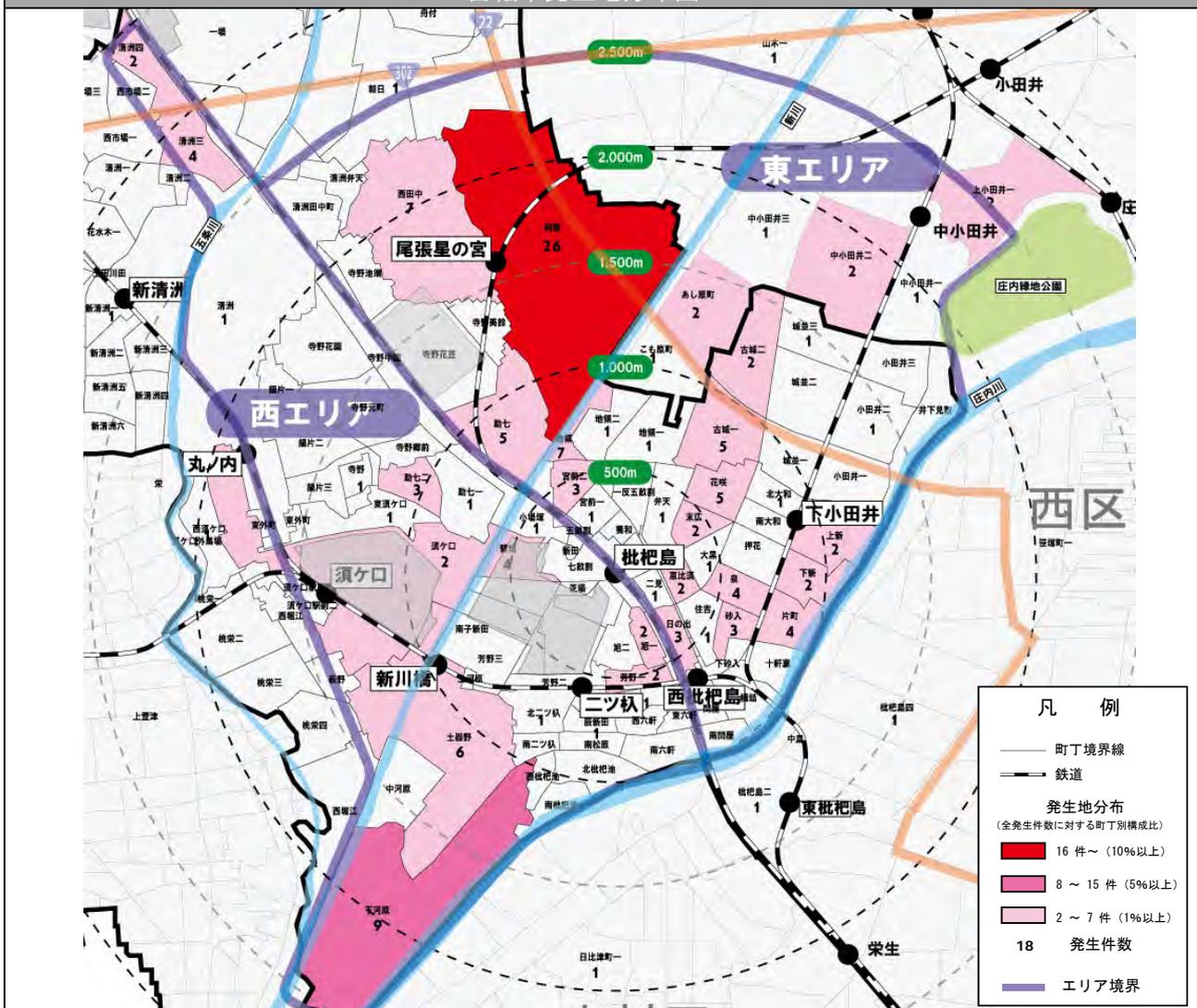
距離別発生件数 (単位: 件)



エリア別自転車発生数・比率

発生エリア	件数	構成比
東エリア	106	68.8%
西エリア	48	31.2%
合計	154	100.0%

自転車発生地分布図



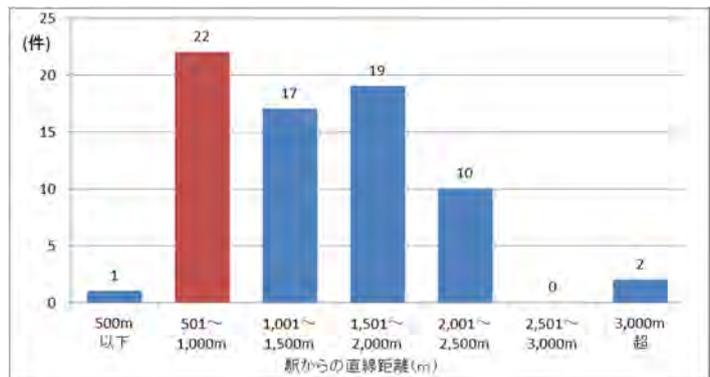
## ◆ JR 清洲駅

- 町丁別では、トヨタ自動車の専門学校寮が所在する「清須市春日上中割」が 12 件(16.9%)と最も多く、次いで、「清須市一場」が 10 件(14.1%)となっている。
- 市区町村別では、「清須市」が 65 件(91.6%)と多くなっている。
- エリア別(2 区分)では、「東エリア」が 54 件(76.1%)、「西エリア」が 17 件(23.9%)となっている。
- 駅から「501~1,000m」が 22 件と最も多く、「2,500m」以下の利用がほとんどである

市区町村別発生数

	件数	構成比
清須市	65	91.5%
稲沢市	4	5.6%
北名古屋市	1	1.4%
名古屋市西区	1	1.4%
合計	71	100.0%

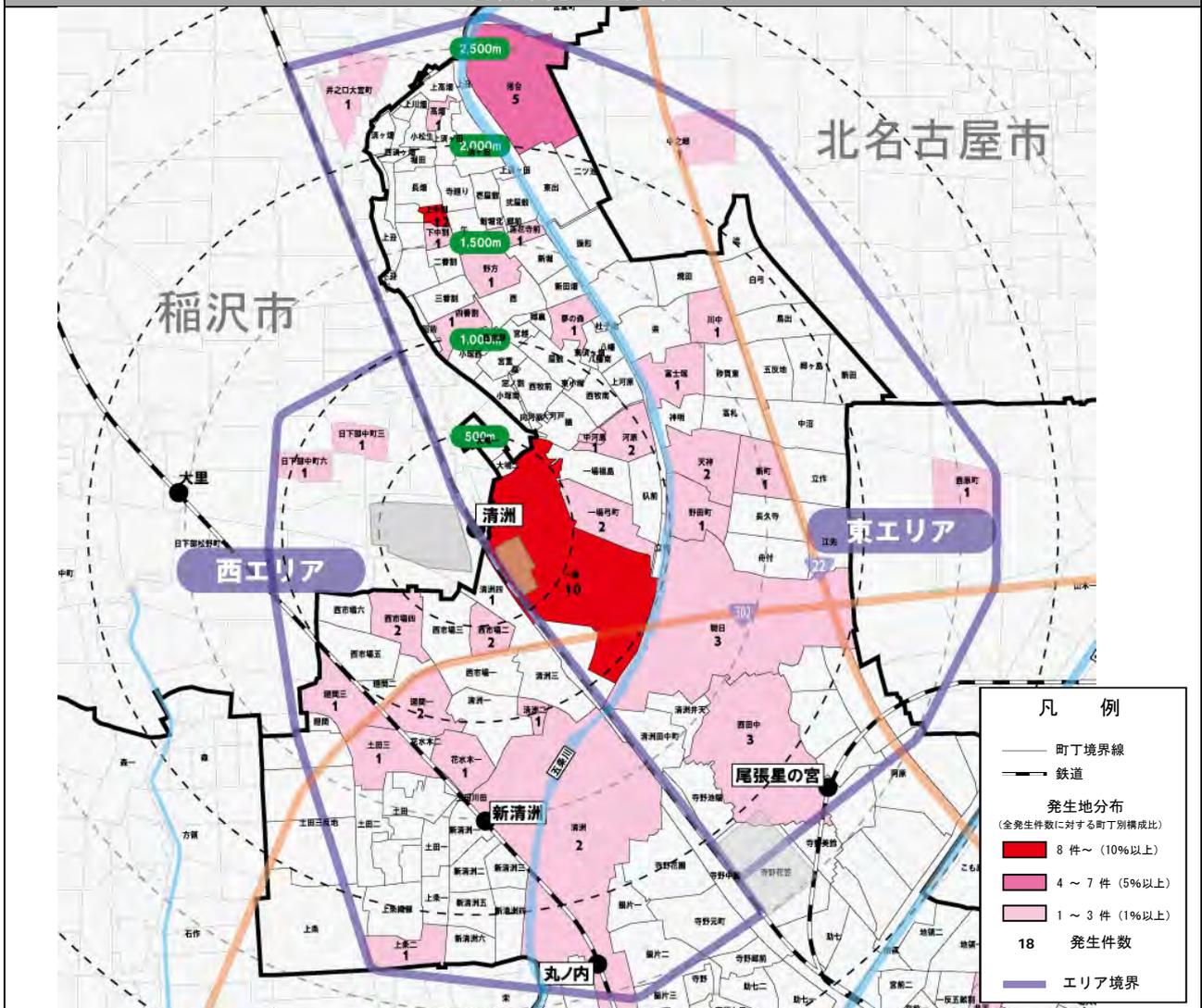
距離別発生件数(単位:件)



方向別自転車発生数・比率

発生エリア	件数	構成比
東エリア	54	76.1%
西エリア	17	23.9%
合計	71	100.0%

自転車発生地分布図

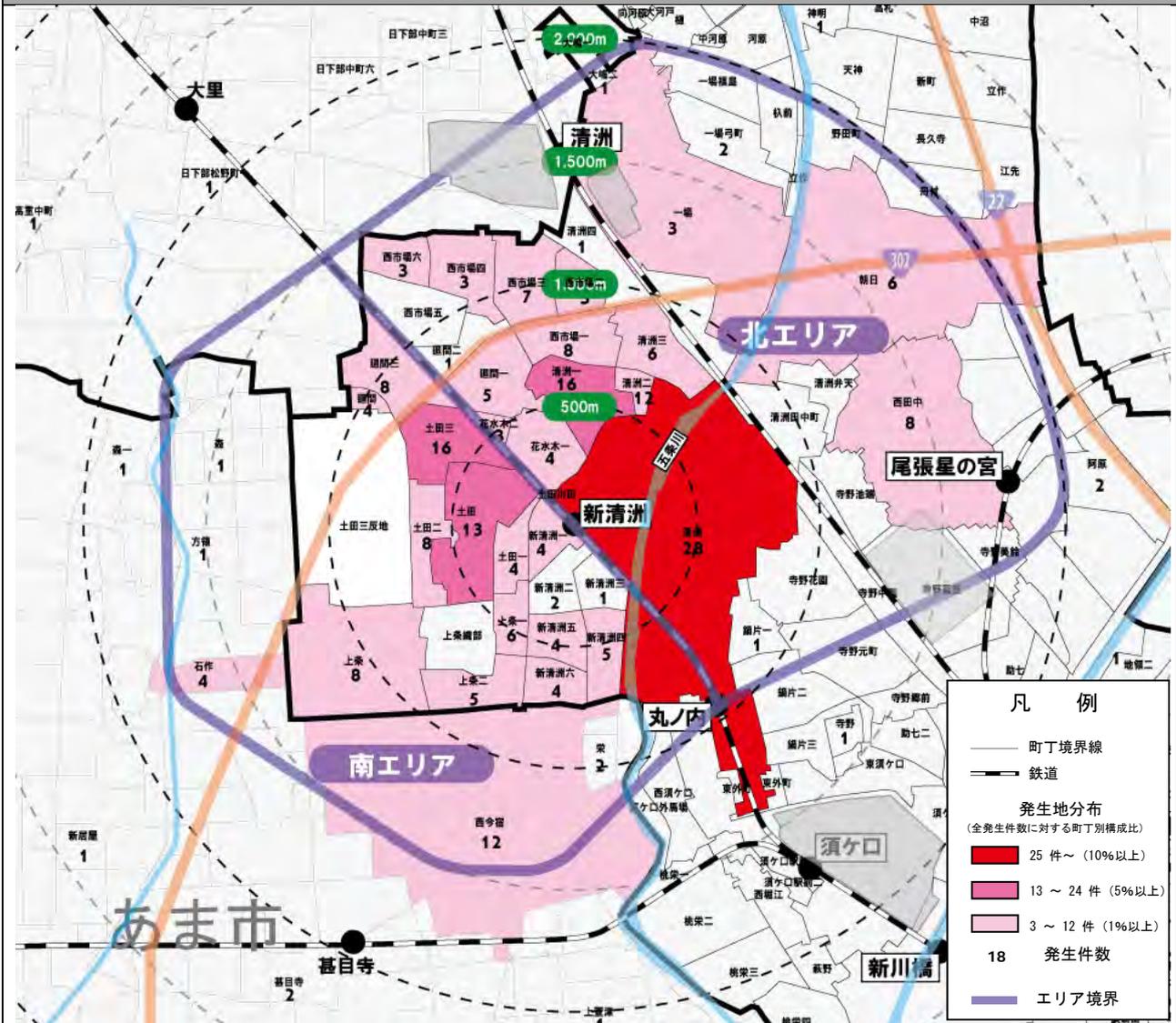


## ◆新清洲駅

- 町丁別では、「清須市清洲」が 28 件 (11.3%) と最も多く、次いで、「清須市清洲 1 丁目」、「清須市土田 3 丁目」が 16 件 (6.45%) となっている。
- 市区町村別では、「清須市」が 220 件 (88.7%) と多くなっている。
- エリア別 (2 区分) では、「北エリア」が 121 件 (48.8%)、「南エリア」が 127 件 (51.2%) となっている。
- 駅から「501～1,000m」が 137 件と最も多く、「2,500m」以下の利用がほとんどである。



自転車発生地分布図



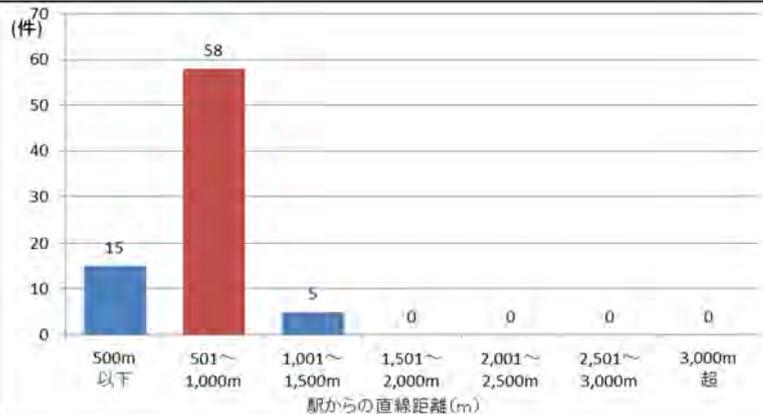
## ◆下小田井駅

- 町丁別では、「清須市西枇杷島町城並 2 丁目」が 10 件 (12.8%) と最も多く、次いで、「清須市西枇杷島町片町」が 8 件 (10.7%) となっている。
- 市区町村別では、「清須市」が 73 件 (93.6%) と多くなっている。
- エリア別 (2 区分) では、「西エリア」が 51 件 (65.4%)、「東エリア」が 27 件 (34.6%) となっている。
- 駅から「501~1,000m」が 58 件と最も多く「1,500m」以下の利用のみである。

市区町村別発生数

	件数	構成比
清須市	73	93.6%
名古屋市西区	5	6.4%
合計	78	100.0%

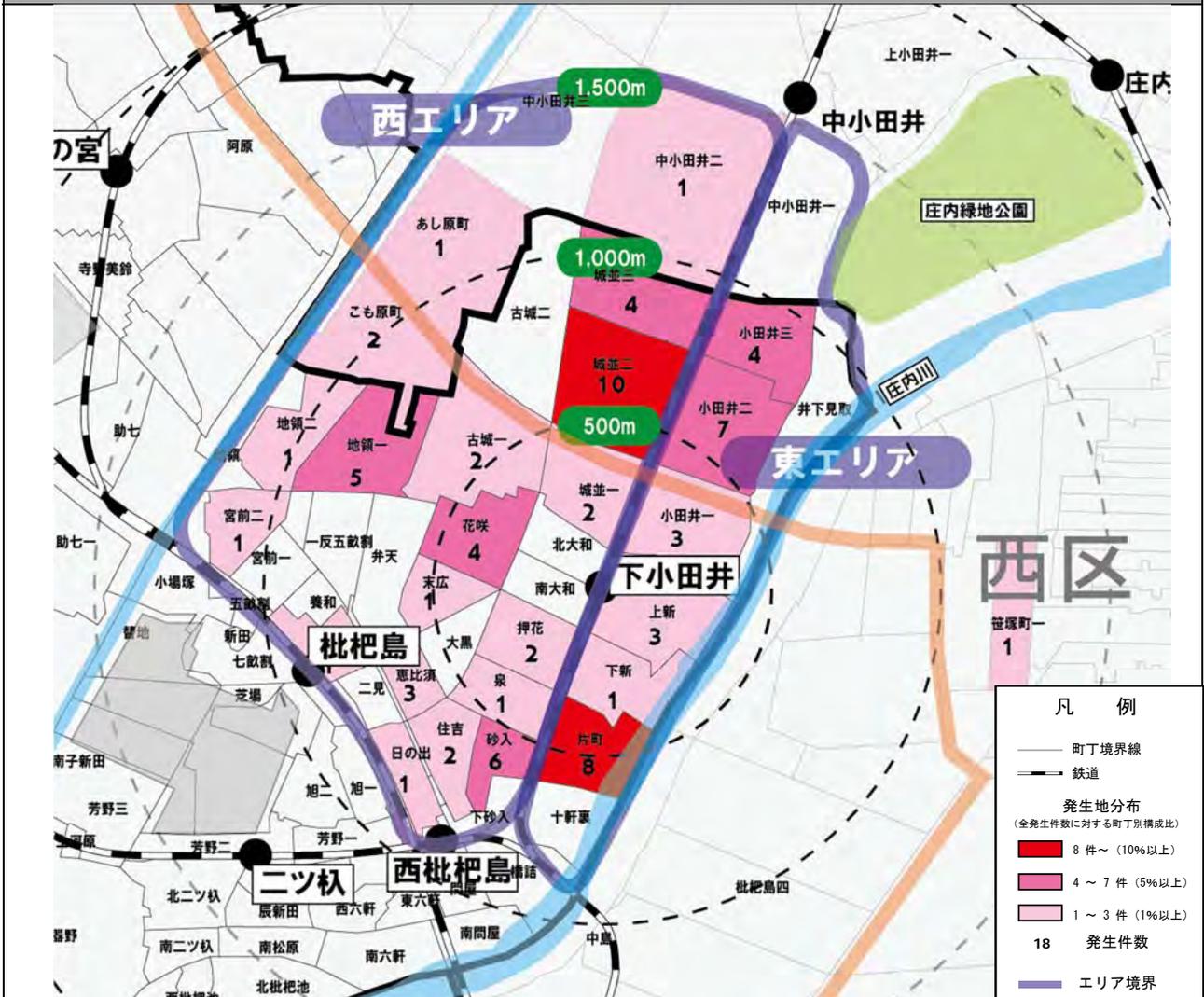
距離別発生件数 (単位: 件)



方向別自転車発生数・比率

発生エリア	件数	構成比
東エリア	27	34.6%
西エリア	51	65.4%
合計	78	100.0%

自転車発生地分布図



### 3.3 清須市民意識調査

#### (1) 調査概要

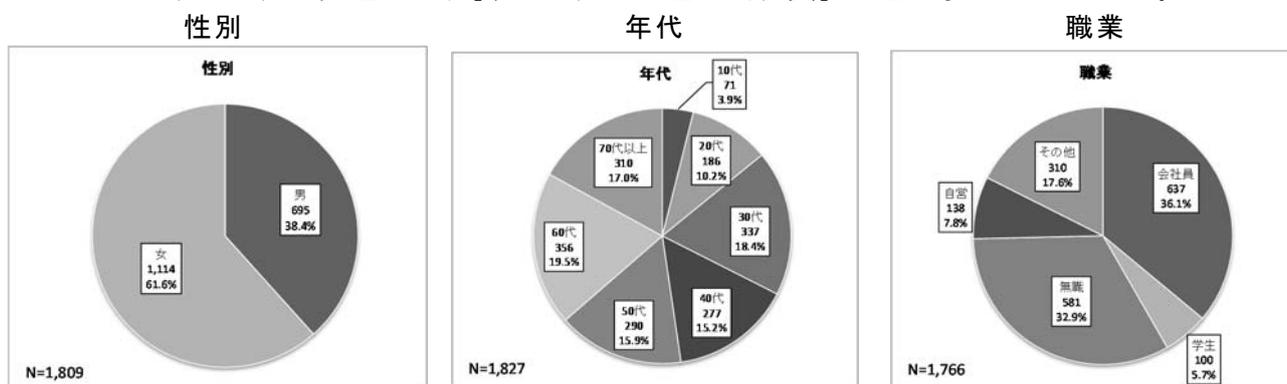
日時	発送日 : 平成 25 年 6 月 21 日 (金) 郵送回収期間 : 平成 25 年 6 月 21 日 (金) ~ 7 月 8 日 (月)
調査場所	平成 25 年 6 月 1 日時点で満 15 歳以上の清須市民
調査方法	住民基本台帳 (満 15 歳以上) から無作為抽出した 4,000 人に対して郵送配布・郵送回収を行った。
回収数	有効回答数 1,853 件、有効回答率 46.3%

#### (2) 調査結果

##### ① サンプルの属性

性別は、「女」が「男」より多く、年代は、「60代」(19.5%)が最も多く、次いで「70代以上」(17.0%)となっている。職業は、「会社員」(36.1%)が最も多く、次いで「無職」(32.9%)となっている。

「60代~70代・女性・無職」、「30代・男性・会社員」などが多くなっている。



性別	年代	会社員	学生	無職	自営	その他	総計
男性	10代	4	29			1	34
	20代	47	17		5	4	73
	30代	117		3	4	5	129
	40代	71		2	14	3	90
	50代	67		7	16	7	97
	60代	44		72	25	8	149
	70代以上	10		77	14	7	108
女性	10代		36	1			37
	20代	65	14	13		15	107
	30代	81	3	62	6	52	204
	40代	68		54	6	54	182
	50代	42		42	21	82	187
	60代	14		111	18	47	190
	70代以上	5		131	7	24	167
総計		635	99	575	136	309	1,754

< 住所 >

住所	件数	構成比
清洲	129	7.0%
一場	39	2.1%
西田中	30	1.6%
朝日	29	1.6%
廻間1	24	1.3%
土田3	23	1.2%
土田	20	1.1%
西市場6	19	1.0%
新清洲5	18	1.0%
新清洲4	16	0.9%
清洲1	16	0.9%
清洲3	16	0.9%
花水木1	15	0.8%
西市場4	15	0.8%
上条	14	0.8%
土田2	13	0.7%
廻間3	12	0.6%
新清洲2	12	0.6%
西市場1	12	0.6%
清洲4	11	0.6%
清洲田中町	11	0.6%
西市場2	11	0.6%
西市場3	11	0.6%
上条2	8	0.4%
土田1	8	0.4%
新清洲3	7	0.4%
新清洲6	7	0.4%
清洲2	7	0.4%
上条1	6	0.3%
西市場	5	0.3%
大嶋1	5	0.3%
朝日天王	5	0.3%
一場弓町	4	0.2%
新清洲1	4	0.2%
西市場5	4	0.2%
朝日五条	4	0.2%
花水木	3	0.2%
廻間2	3	0.2%
大嶋2	3	0.2%
朝日愛宕	3	0.2%
花水木2	2	0.1%
廻間	2	0.1%
上条織部	2	0.1%
新清洲	2	0.1%
西田中城下	2	0.1%
土田郷下切	2	0.1%
土田郷前	2	0.1%
清洲弁天	1	0.1%
西田中松本	1	0.1%
西田中長堀	1	0.1%
西田中白山	1	0.1%
西田中本城	1	0.1%
朝日城屋敷	1	0.1%
朝日弥生	1	0.1%
弁天	1	0.1%
小計	624	33.7%

：細かい住所不明

住所	件数	構成比
春日	127	6.9%
春日落合	9	0.5%
春日野方	5	0.3%
春日県	4	0.2%
春日天神	4	0.2%
春日屋敷	3	0.2%
春日宮重町	3	0.2%
春日焼田	3	0.2%
春日中沼	3	0.2%
春日東出	3	0.2%
春日富士塚	3	0.2%
春日夢の森	3	0.2%
春日砂賀東	2	0.1%
春日寺廻り	2	0.1%
春日振形	2	0.1%
春日野田町	2	0.1%
春日流	2	0.1%
春日午	1	0.1%
春日高札	1	0.1%
春日高畑	1	0.1%
春日小松生	1	0.1%
春日上須ヶ田	1	0.1%
春日新田	1	0.1%
春日西須ヶ畑	1	0.1%
春日西牧	1	0.1%
春日西牧前	1	0.1%
春日川中	1	0.1%
春日西	1	0.1%
春日式屋敷	1	0.1%
春日白弓	1	0.1%
春日堀田	1	0.1%
八幡	1	0.1%
小計	195	10.5%

：細かい住所不明

住所	件数	構成比
西枇杷島町	262	14.1%
西枇杷島町上新	12	0.6%
西枇杷島町城並2	11	0.6%
西枇杷島町泉	9	0.5%
西枇杷島町北二ツ杵	9	0.5%
西枇杷島町旭2	8	0.4%
西枇杷島町小田井3	8	0.4%
西枇杷島町古城1	7	0.4%
西枇杷島町古城2	7	0.4%
西枇杷島町花咲	6	0.3%
西枇杷島町砂入	6	0.3%
西枇杷島町地領1	6	0.3%
西枇杷島町片町	6	0.3%
西枇杷島町北大和	6	0.3%
西枇杷島町城並1	5	0.3%
西枇杷島町芳野3	5	0.3%
枇杷島駅前東1	5	0.3%
西枇杷島町旭3	4	0.2%
西枇杷島町下新	4	0.2%
西枇杷島町地領	4	0.2%
西枇杷島町芳野2	4	0.2%
西枇杷島町宮前2	3	0.2%
西枇杷島町城並3	3	0.2%
西枇杷島町替地	3	0.2%
西枇杷島町地領2	3	0.2%
西枇杷島町東六軒	3	0.2%
西枇杷島町南六軒	3	0.2%
西枇杷島町日の出	3	0.2%
西枇杷島町芳野1	3	0.2%
西枇杷島町間屋	3	0.2%
西枇杷島町旭1	2	0.1%
西枇杷島町恵比須	2	0.1%
西枇杷島町住吉	2	0.1%
西枇杷島町十軒裏	2	0.1%
西枇杷島町小田井1	2	0.1%
西枇杷島町小田井2	2	0.1%
西枇杷島町西六軒	2	0.1%
西枇杷島町川口	2	0.1%
西枇杷島町南大和	2	0.1%
西枇杷島町南二ツ杵	2	0.1%
西枇杷島町弁天	2	0.1%
西枇杷島町押花	1	0.1%
西枇杷島町下砂入	1	0.1%
西枇杷島町宮前	1	0.1%
西枇杷島町宮前1	1	0.1%
西枇杷島町七畝割	1	0.1%
西枇杷島町小田井	1	0.1%
西枇杷島町大野	1	0.1%
西枇杷島町辰新田	1	0.1%
西枇杷島町東笹子原	1	0.1%
西枇杷島町南松原	1	0.1%
西枇杷島町二見	1	0.1%
西枇杷島町未広	1	0.1%
小計	455	24.6%

：細かい住所不明

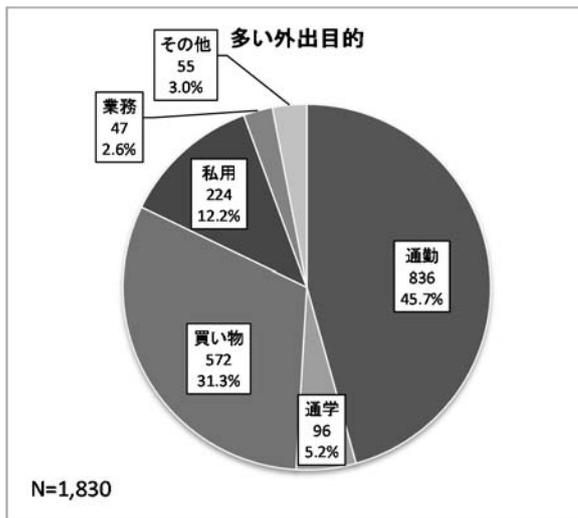
住所	件数	構成比
土器野	84	4.5%
須ヶ口	53	2.9%
阿原	39	2.1%
西堀江	23	1.2%
東須ヶ口	22	1.2%
寺野	21	1.1%
下河原	19	1.0%
助七	19	1.0%
助七1	18	1.0%
桃栄4	18	1.0%
助七2	16	0.9%
西須ヶ口	13	0.7%
桃栄2	13	0.7%
寺野元町	12	0.6%
中河原	12	0.6%
鍋片3	12	0.6%
鍋片2	11	0.6%
鍋片1	10	0.5%
阿原八幡	9	0.5%
桃栄3	9	0.5%
阿原神門	8	0.4%
萩野	6	0.3%
阿原宮東	5	0.3%
寺野郷前	5	0.3%
東外町	5	0.3%
阿原宮前	4	0.2%
寺野花園	4	0.2%
須ヶ口駅前1	4	0.2%
桃栄	4	0.2%
阿原池之表	3	0.2%
助七五反田	3	0.2%
桃栄1	3	0.2%
阿原星の宮	2	0.1%
阿原鴨池	1	0.1%
寺野花笠	1	0.1%
寺野美鈴	1	0.1%
上河原	1	0.1%
須ヶ口駅前2	1	0.1%
鍋片	1	0.1%
小計	495	26.7%

：細かい住所不明

地区	件数	構成比
清洲地区	624	34%
春日地区	195	11%
西枇杷島地区	455	25%
新川地区	495	27%
無回答	84	5%
合計	1,853	100%

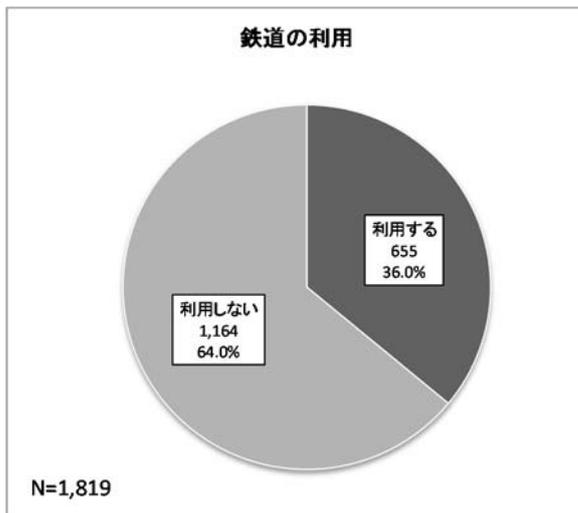
② 単純集計

問1. 1週間で最も多い外出目的は何ですか？



1週間で最も多い外出目的は、「通勤」が836件(45.7%)と最も多く、次いで、「買い物」が572件(31.3%)、「私用」が224件(12.2%)となっている。

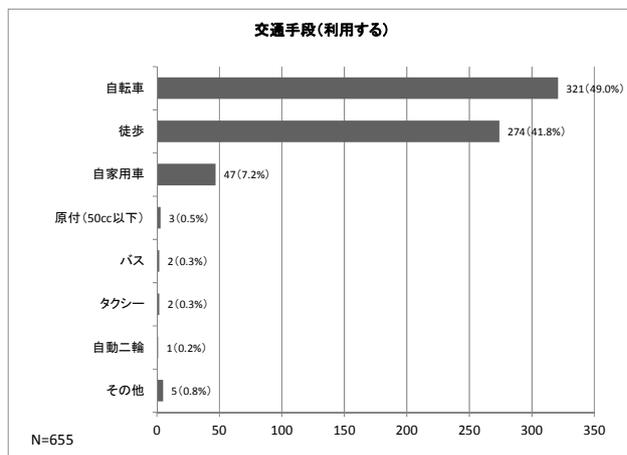
問2. 問1の目的で外出する際、目的地へ行くのに鉄道を利用しますか？



外出の際、目的地へ行くのに鉄道の利用は、「利用しない」が1,164件(64.0%)、「利用する」が655件(36.0%)となっている。

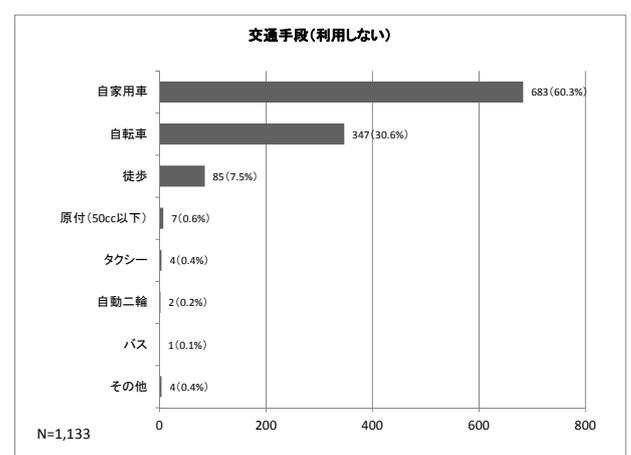
<利用すると答えた方の駅周辺までの交通手段>

利用すると答えた方の駅周辺までの交通手段では、「自転車」が321件(49.0%)と最も多く、次いで、「徒歩」が274件(41.8%)、「自家用車」が47件(7.2%)となっている。



<利用しないと答えた方の目的地までの交通手段>

利用しないと答えた方の目的地までの交通手段では、「自家用車」が683件(60.3%)と最も多く、次いで、「自転車」が347件(30.6%)、「徒歩」が85件(7.5%)となっている。

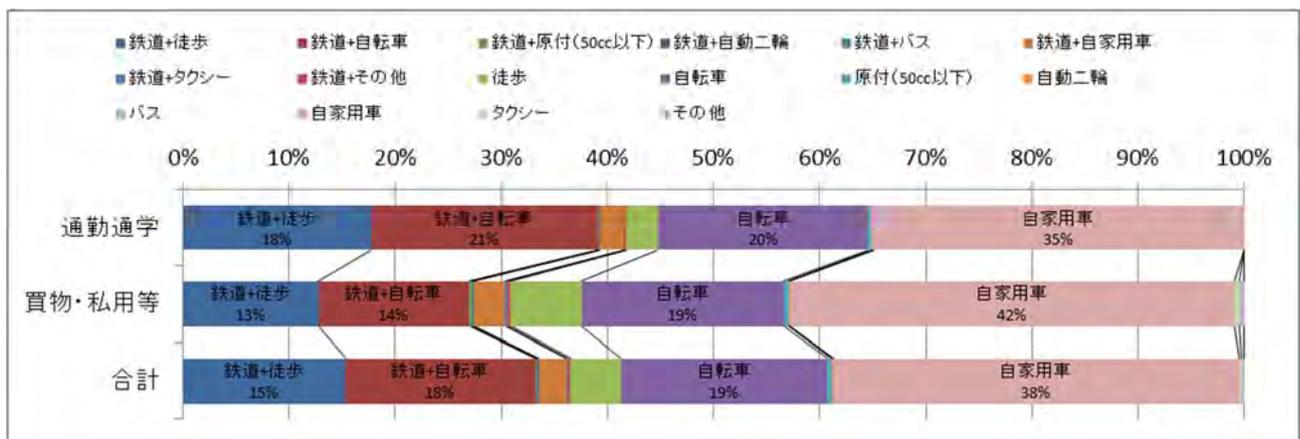


< 市民の外出時における交通手段（問1×問2） >

- 目的に関わらず、外出時に利用する交通手段は「自家用車」が最も多くなっている。
- 代表交通手段としての自転車利用は19%で、端末交通手段としての自転車利用は18%となっており、外出時に自転車を利用する人の割合は、37%となっている。
- 通勤通学目的は、買物・私用等目的に比べ、鉄道利用の割合が高く、自転車利用の割合も高い。
- 市民の18%が鉄道利用のために、駅周辺まで自転車で乗り入れている。

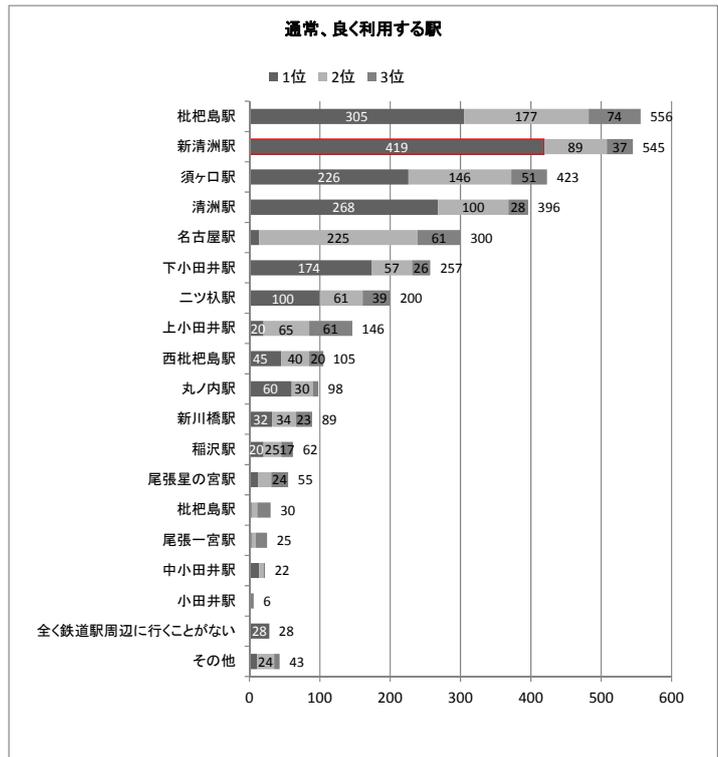
利用目的	鉄道								徒歩	自転車	原付(50cc以下)	自動二輪	バス	自家用車	タクシー	その他	合計
	徒歩	自転車	原付(50cc以下)	自動二輪	バス	自家用車	タクシー	その他									
通勤通学	162	195	1	1	0	21	0	2	27	181	3	1	1	319	0	0	914
買物・私用等	111	123	2	0	2	25	2	3	58	165	4	1	0	363	4	4	867
合計	273	318	3	1	2	46	2	5	85	346	7	2	1	682	4	4	1,781

利用目的	鉄道								徒歩	自転車	原付(50cc以下)	自動二輪	バス	自家用車	タクシー	その他	合計
	徒歩	自転車	原付(50cc以下)	自動二輪	バス	自家用車	タクシー	その他									
通勤通学	18%	21%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	3%	20%	0%	0%	0%	35%	0%	0%	100%
買物・私用等	13%	14%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	7%	19%	0%	0%	0%	42%	0%	0%	100%
合計	15%	18%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	5%	19%	0%	0%	0%	38%	0%	0%	100%



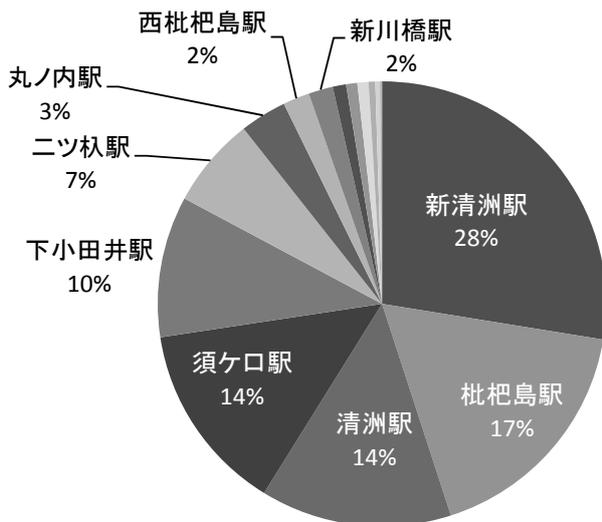
問3. 通常、最も多く利用する駅（周辺も含む）は、どちらですか？

最も多く利用する駅では、「枇杷島駅」が556件（16.4%）と最も多く、次いで、「新清洲駅」が545件（16.1%）、「須ヶ口駅」が423件（12.5%）、「清洲駅」が396件（11.7%）となっている。



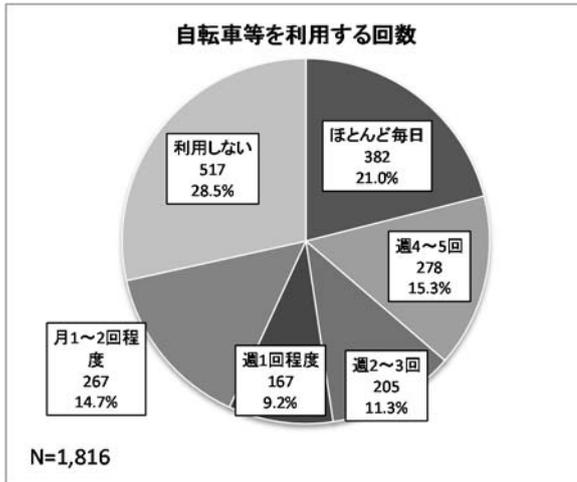
< 普段の外出時に鉄道を利用する人の利用駅 >

- 市民が良く利用する駅は、新清洲駅、枇杷島駅、清洲駅、須ヶ口駅、下小田井駅の順に多く、この上位5駅で全体の約83%を占めている。
- 通常利用する駅以外に利用する駅としては、名古屋駅が最も多い。近隣の駅に限ると、新清洲駅においてはJR清洲駅、枇杷島駅においては須ヶ口駅、JR清洲駅においては新清洲駅、須ヶ口駅においては新川橋駅、下小田井駅・二ツ杵駅・西枇杷島駅においては枇杷島駅、丸ノ内駅・新川橋駅においては須ヶ口駅となっている。



よく利用する駅		次に良く利用する駅	
新清洲駅	172	清洲駅	名古屋駅
枇杷島駅	109	名古屋駅	須ヶ口駅
清洲駅	86	名古屋駅	新清洲駅
須ヶ口駅	86	名古屋駅	新川橋駅
下小田井駅	64	枇杷島駅	名古屋駅
二ツ杵駅	41	枇杷島駅	西枇杷島駅
丸ノ内駅	21	須ヶ口駅	
西枇杷島駅	12	枇杷島駅	
新川橋駅	11	須ヶ口駅	
名古屋駅	6		
上小田井駅	5	枇杷島駅	
尾張星の宮駅	5		
稲沢駅	3		
その他	2		
小田井駅	1		

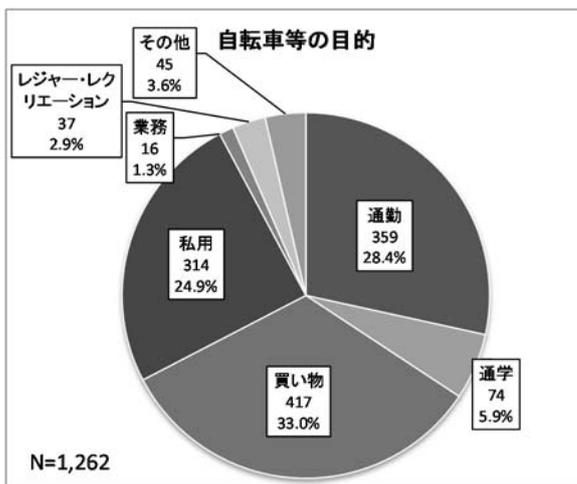
問4. 自転車やバイク等を利用する回数はどのくらいですか？



自転車やバイク等を利用する回数は、「利用しない」が 517 件（28.5%）と最も多く、次いで、「ほとんど毎日」が 382 件（21.0%）、「週 4~5 回」が 278 件（15.3%）となっている。

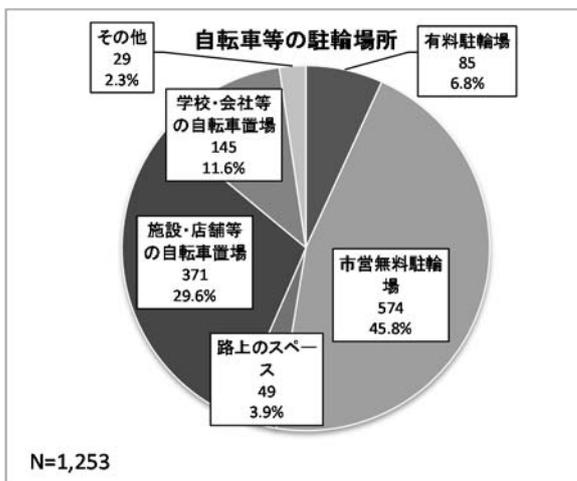
◆ 問 5~10 は自転車・バイク等を月に 1 回以上利用する方のみ回答

問5. 自転車やバイク等を利用する主な目的は何ですか？



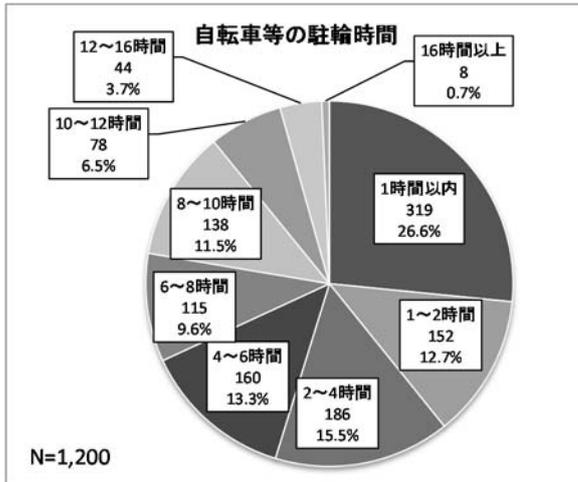
自転車やバイク等を利用する目的は、「買い物」が 417 件（33.0%）と最も多く、次いで、「通勤」が 359 件（28.4%）、「私用」が 314 件（24.9%）となっている。

問6. 目的地または駅周辺等において、自転車やバイク等を主にどこに駐輪していますか？



自転車やバイク等の駐輪場所は、「市営無料駐輪場」が 574 件（45.8%）と最も多く、次いで、「施設・店舗等の自転車置場」が 371 件（29.6%）、「学校・会社等の自転車置場」が 145 件（11.6%）となっている。

問7. その置場（問6で回答した場所）に通常、1回あたり何時間程度駐輪していますか？



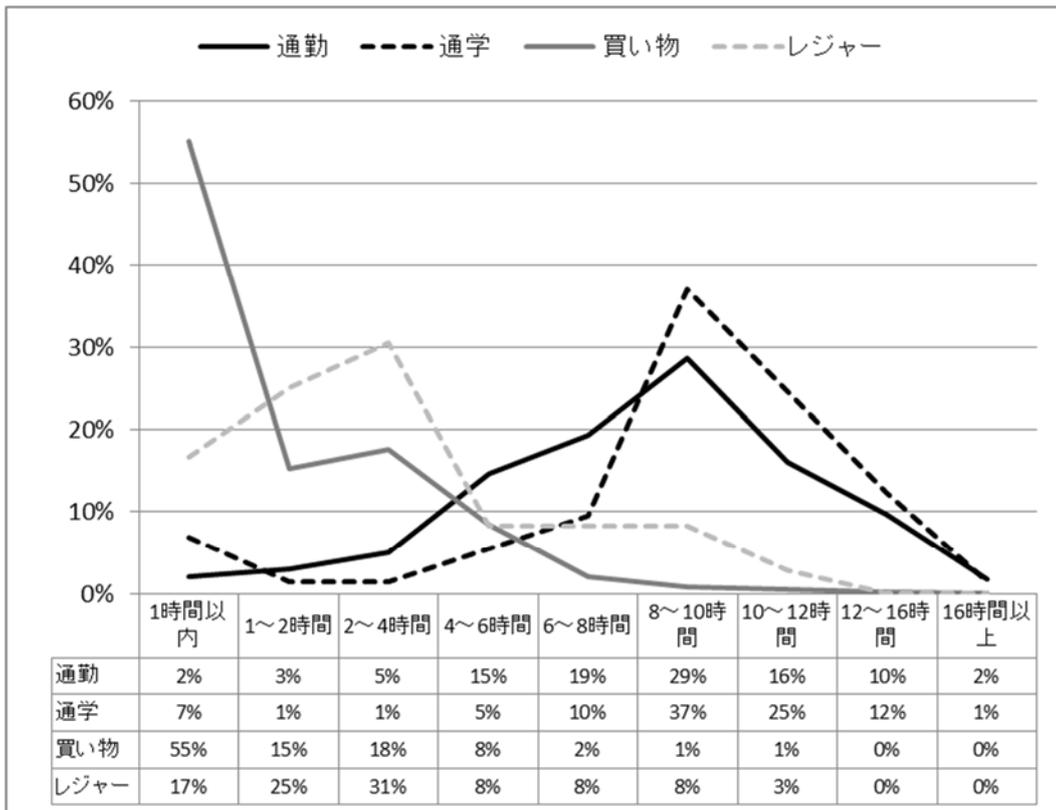
1回あたりの駐輪時間は、「1時間以内」が319件（26.6%）と最も多く、次いで、「2～4時間」が186件（15.5%）、「4～6時間」が160件（13.3%）となっている。  
1時間～10時間までは、ほとんど同じ件数である。

＜自転車等の利用目的別駐輪時間＞

- 各目的別の平均駐輪時間は、通学（9.1時間）、通勤（8.3時間）の順に長い一方、業務（1.6時間）や買い物（1.8時間）目的は、駐輪時間が短い。

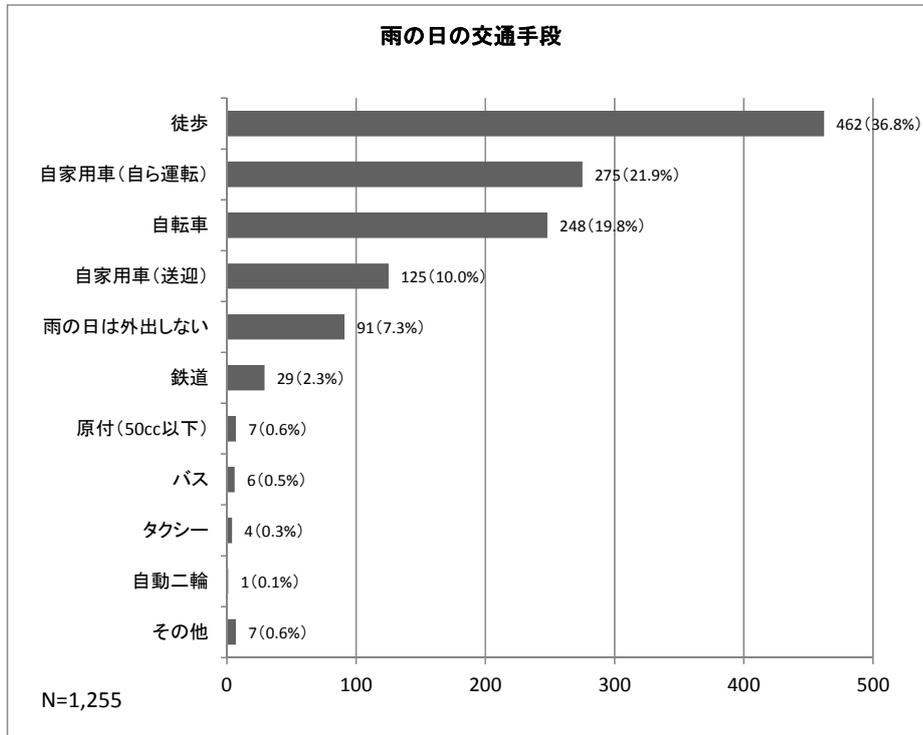
	通勤	通学	買い物	私用	業務	レジャー	その他	総計
平均駐輪時間（時間）	8.3	9.1	1.8	3.3	1.6	3.4	2.2	4.5

- 自転車等駐輪目的別の駐輪時間の構成比を見ると、通勤・通学目的では「8-10時間」が最も多く、買い物目的では、半数以上（55%）が「1時間以内」の利用となっている。

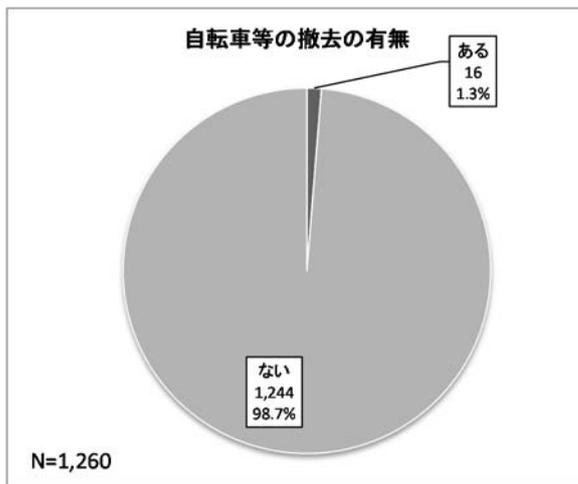


問8. 通常、自転車やバイクを利用しているルート（区間）における、雨の日の主な交通手段は何ですか？

雨の日の交通手段では、「徒歩」が462件（36.8%）と最も多く、次いで、「自家用車（自ら運転）」が275件（21.9%）、「自転車」が248件（19.8%）となっている。



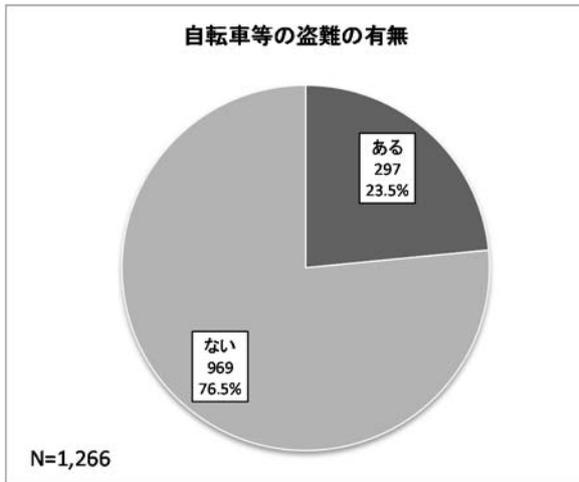
問9. 自転車やバイク等を、清須市内で撤去されたことはありますか？また、ある方は、何回保管所へ取りに行っていますか？



自転車やバイク等の撤去については、「ない」が1,244件（98.7%）、「ある」が16件（1.3%）となっている。

撤去回数	件数
1回	8
2回	2
3回	1
無回答	5
合計	16

問10. あなたは清須市内で自転車やバイク等の盗難にあったことはありますか？また、盗難にあった回数・場所はどこですか？

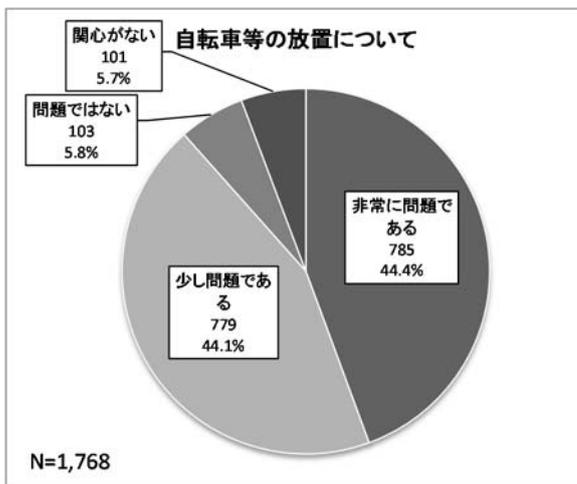


自転車やバイク等の盗難については、「ない」が 969 件 (76.5%)、「ある」が 297 件 (23.5%) となっている。

盗難回数	件数
1回	184
2回	74
3回	24
4回	3
無回答	12
合計	297

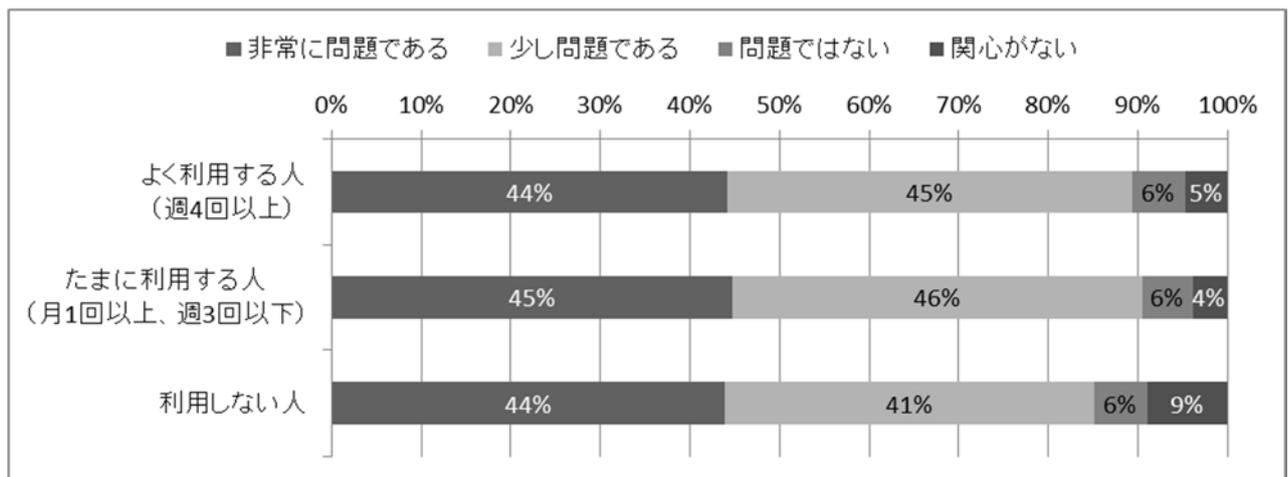
場所	件数
駅、駅周辺駐輪場	142
家、自宅	116
施設、スーパー、店	23
仕事先	10
その他	5
無回答	16
合計	312

問11. 駅周辺の路上における自転車等の放置についてどう思いますか？



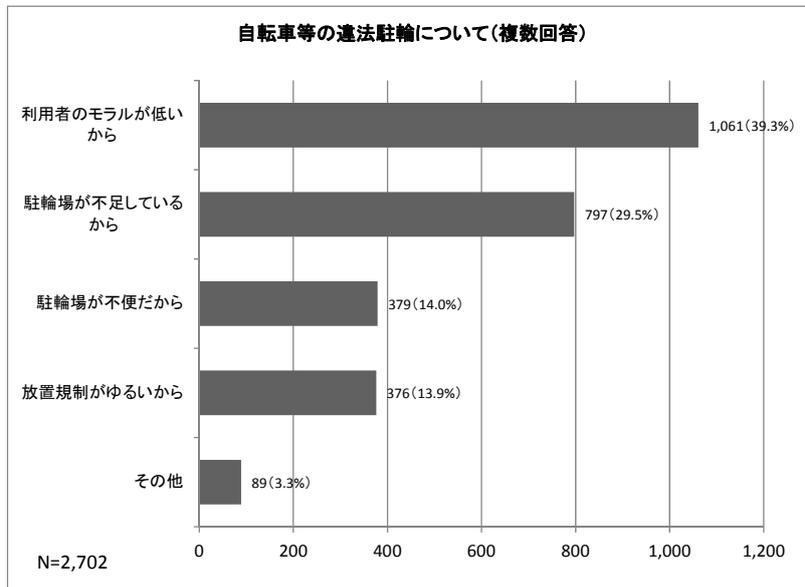
駅周辺における自転車やバイク等の放置については、「非常に問題である」が 785 件 (44.4%) と最も多く、次いで、「少し問題である」が 779 件 (44.1%) となっている。

問題だと感じている人は多い。

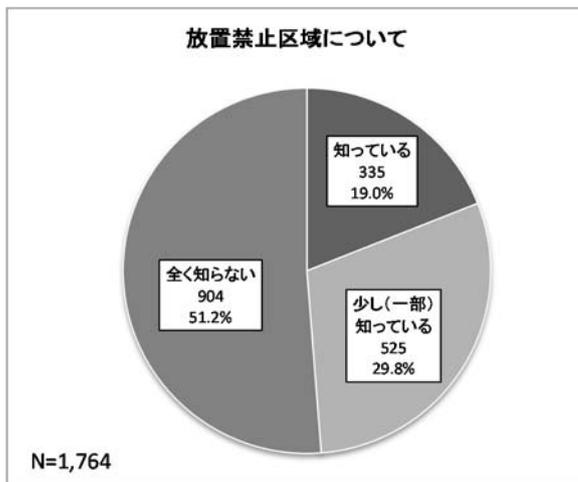


問12. なぜ駅周辺の自転車やバイク等の違法駐輪の問題が生じていると思いますか？（複数回答）

自転車やバイク等の違法駐輪については、「利用者のモラルが低いから」が 1,061 件（39.3%）と最も多く、次いで、「駐輪場が不足しているから」が 797 件（29.5%）となっている。



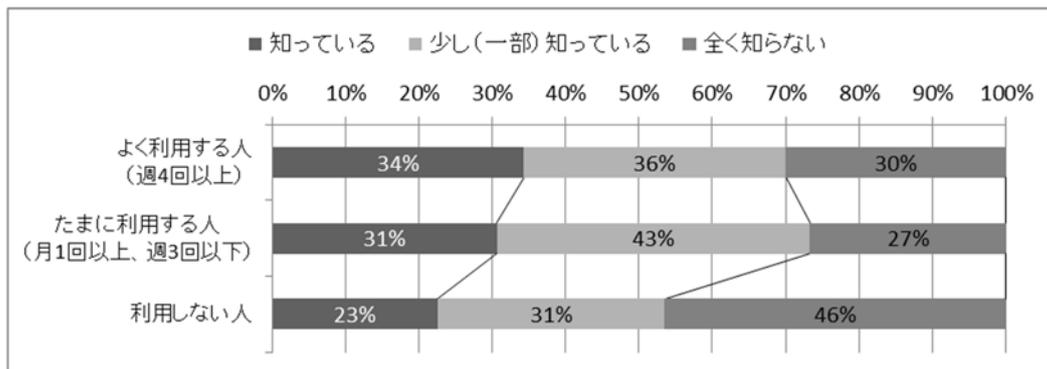
問13. あなたがよく利用する駅（問3で回答した駅）の放置禁止区域を知っていますか？



よく利用する駅の放置禁止区域については、「全く知らない」が 904 件（51.2%）と最も多く、次いで、「少し（一部）知っている」が 525 件（29.8%）、「知っている」が 334（19.0%）となっている。

＜放置禁止区域が設定されている須ヶ口駅利用者の放置禁止区域の認知度＞

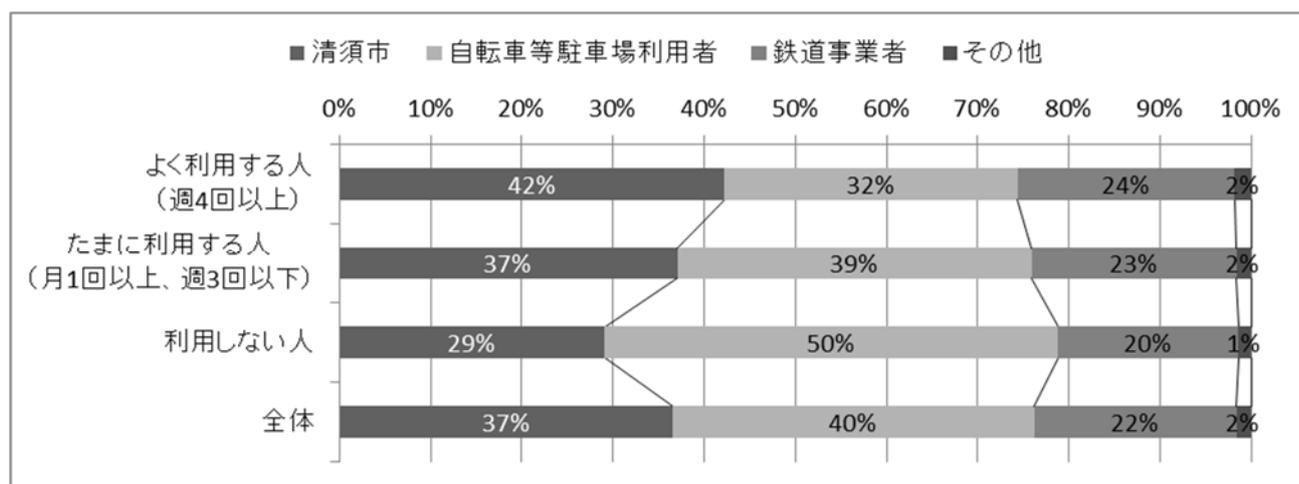
- 市内で唯一、放置禁止区域が設定されている須ヶ口駅においては、他の駅利用者よりも認知度は高く、利用頻度が高い人ほど認知度が高い傾向にあるが、それでも約30%は全く知らないと回答している。



問14. 現在、清須市が管理する駐輪場は全て無料ですが、これらの駐輪場は市民の税金によって、整備・運営されています。これらの駐輪場の整備、運営費は誰が負担すべきだと思いますか？

- 自転車等を良く利用する人（週4回以上）の人は、「清須市が負担すべき」という回答が最も多く42%。
- 自転車等を利用しない人は、「自転車等駐車場利用者が負担すべき」という回答が最も多く50%。
- 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。
- その他の意見としては、「三者（市・利用者・鉄道事業者）が応分に負担すべき」や「違法駐輪者が負担すべき」、「近くの会社、学校、商業施設など」が挙げられている。

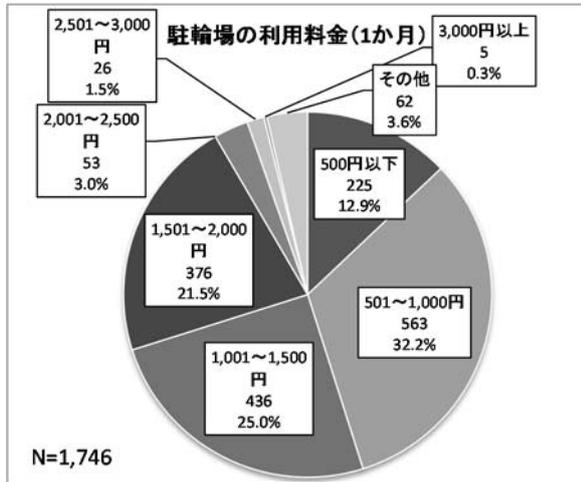
<自転車等の利用頻度別>



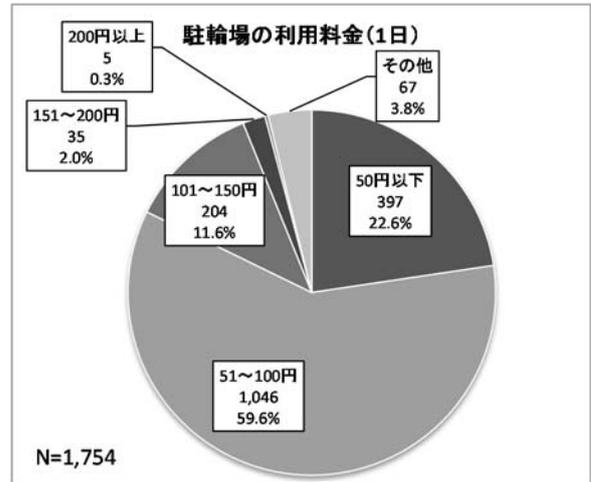
問15. 駐輪場の利用料金は、どのくらいが適正だと思いますか？1か月あたりと1日あたりの料金をお答えください。※一般（学生・障害者などを除く）の自転車（原付等除く）の料金として、お答え下さい。

- 駐輪場の利用料金については、1ヶ月では適正価格、利用料金ともに「1,000円以上1,500円未満」が最も多くなっており、1日では適正価格、利用料金ともに「100円以上150円未満」が最も多くなっている。

<駐輪場の利用料金（1か月あたり）>

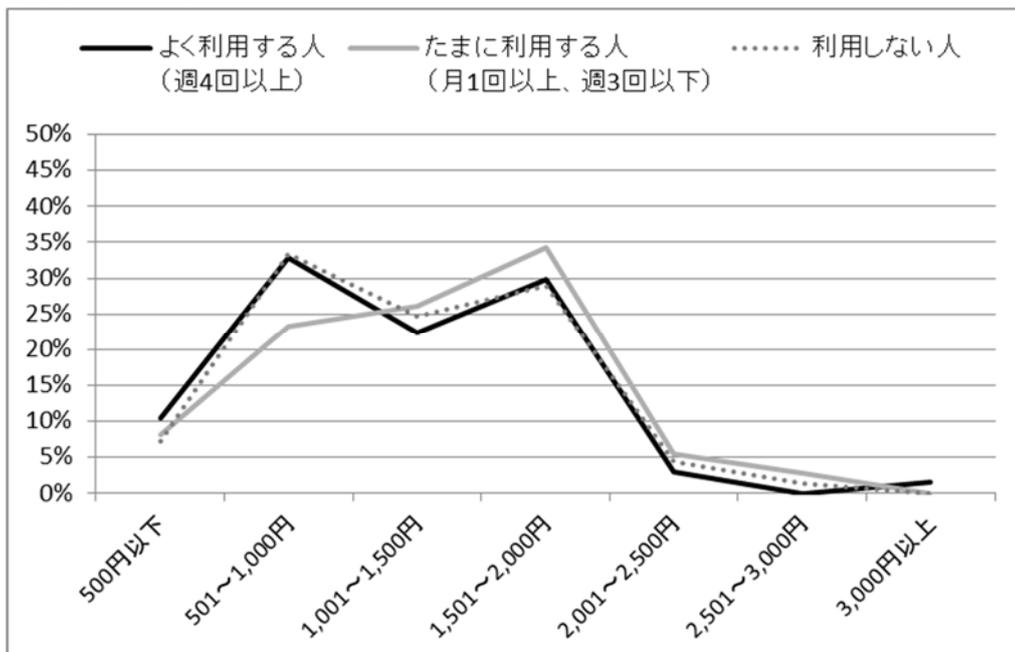


<駐輪場の利用料金（1日あたり）>



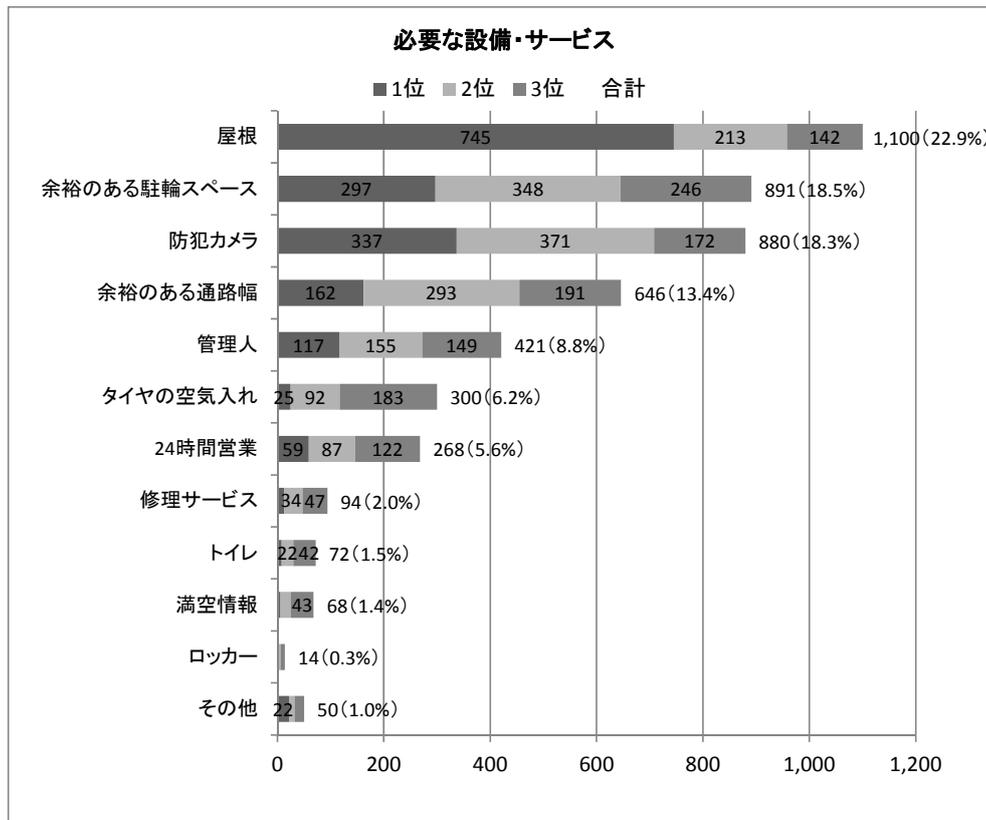
<利用頻度別の適当だと思う自転車等駐車場利用料金（1ヶ月）の割合>

- 「よく利用する人」も「利用しない人」も適当であると考えている料金に大きな違いはなく、約90%近くの人が、501円～2,000円（1ヶ月）の範囲が適当であると回答している。



問16. 駐輪場に必要な設備・サービスは何だと思いますか。また、何を望んでいますか？

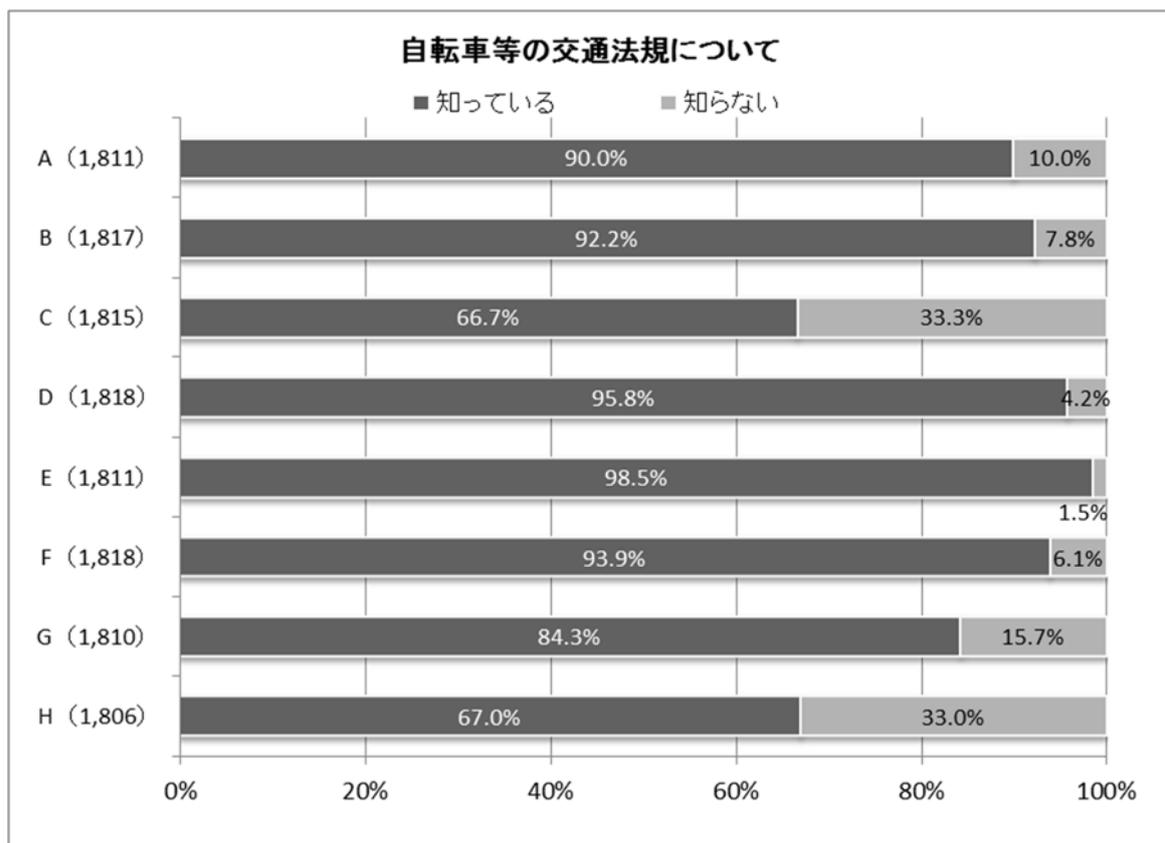
駐輪場に必要な設備・サービスについては、「屋根」が1,100件(22.9%)と最も多く、次いで、「余裕のある駐輪スペース」が891件(18.5%)、「防犯カメラ」が880件(18.3%)、「余裕のある通路幅」が646件(13.4%)となっている。



問17. 現在、自転車に関する下記のような交通法規があります。それぞれについて知っているかどうかお答えください。

交通法規については、全体的に「知っている」という回答が多く見られた。(ほとんどが80%以上)「C」と「H」が「知っている」と答えた方が70%以下となっている。

A	道路交通法上、歩道と車道の区別のあるところは <u>車道通行が原則</u> である。ただし「 <u>通行可</u> 」の標識のある歩道は、自転車も通行することができる。
B	自転車はそれぞれの <u>車道の左側</u> に寄って通行しなければならない。
C	自転車が <u>歩道を通行</u> する場合は、 <u>車道寄りの部分を徐行</u> しなければならない。歩行者の通行を妨げるような場合は <u>一時停止</u> 、または自転車から降りて <u>押して歩かなければならない</u> 。
D	飲酒をして自転車を運転してはいけない。
E	夜間、自転車で道路を走るときは、 <u>前照灯及び尾灯</u> (または反射器材)をつけなければならない。
F	傘をさし、又は物を不安定な方法で持って交通量の多い道路を通行してはならない。 <u>イヤホン等</u> をして安全上必要な音又は声が聞こえないような状態で、また <u>携帯電話</u> を手で持って通話又は画像を注視しながら運転してはならない。
G	6歳未満の子供を幼児用座席に乗せるなどの場合を除いて、自転車には運転者一人しか乗車してはならない。
H	「 <u>並進可</u> 」の標識があるところ以外では、 <u>並んで走って</u> はならない。



## 4. 自転車等駐車場に関する課題と対応策

### 4.1 自転車等駐車需要に関する課題

#### 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

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57%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。

無料制である現在の利用者の多くは、徒歩10分圏内の近距離から発生しており、需要を増大させている。そのため、必要整備台数も多くなり、整備・維持管理費用も多くかかっている。

<駅からの直線距離別発生件数の構成比(自転車等駐車場利用者アンケート結果より作成)>

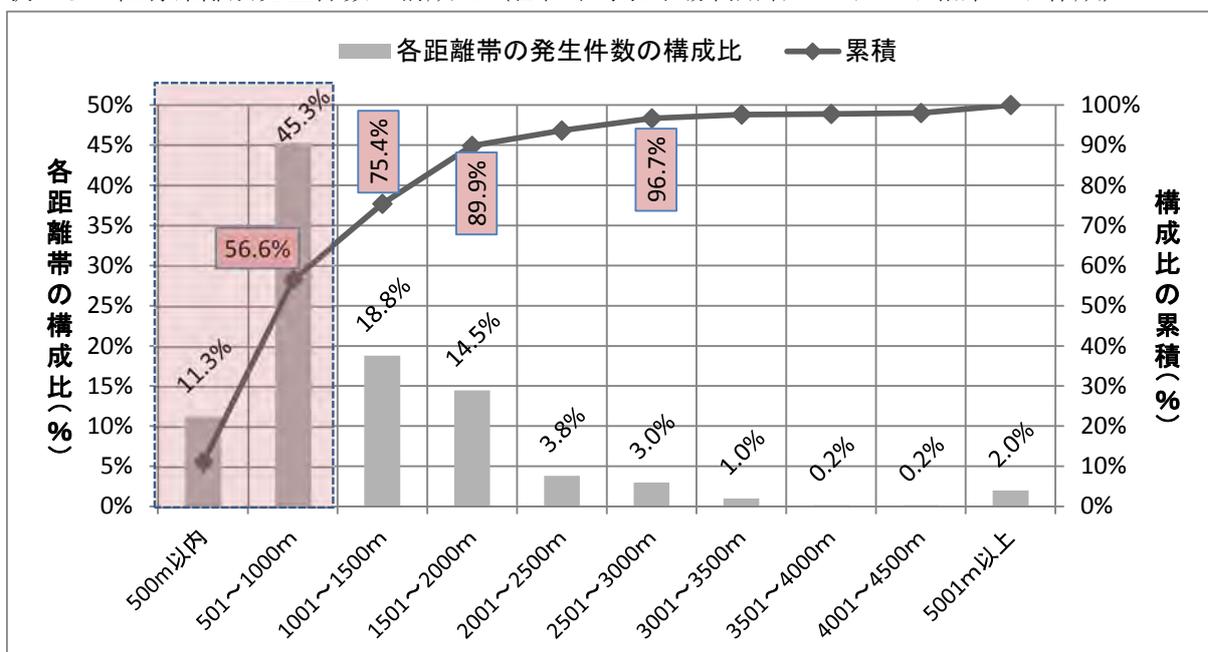


図 4-1 市営自転車等駐車場利用者の発生距離(構成比累計)  
(自転車等駐車場利用者アンケート調査結果)

#### 課題と対応策の方向性

##### ◆ 近距離利用者の需要抑制

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。

## 課題2. 自転車等駐車場の収容能力を上回る需要がある

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。

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。

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 4-1 駅別時間帯別の過不足台数〔収容可能台数－乗入台数〕

		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
	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

表 4-2 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

#### ◆ 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、自転車等駐車場の有料化、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、自転車等駐車場の新規整備、既存自転車等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。

#### ◆ 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(p34～)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。

### 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

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内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 4-3 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	J R 東海枇杷島駅東口自転車駐車場	無料	市営	清須市	1,428	53%	57%	33%	37%					
	J R 東海枇杷島駅西口自転車駐車場	無料	市営	清須市	586	44%	53%	23%	29%					
J R 清洲	J R 東海清洲駅東自転車駐車場	無料	市営	一般個人	507	122%	135%	91%	103%					
	J R 東海清洲駅前自転車駐車場	無料	市営	一般個人	225	135%	145%	88%	109%					
	稲沢市清洲駅第 4 自転車等駐車場	無料	市営	JR東海	94	185%	181%	121%	159%					
	稲沢市清洲駅第 3 自転車等駐車場	無料	市営	一般個人	77	195%	205%	73%	110%					
	稲沢市清洲駅第 2 自転車等駐車場	無料	市営	一般個人	94	150%	188%	56%	77%					
	稲沢市清洲駅第 1 自転車等駐車場	無料	市営	稲沢市	320	3%	3%	3%	2%					
西枇杷島	名鉄西枇杷島駅自転車駐車場（陸橋下）	無料	市営	愛知県	120	33%	38%	18%	19%					
	日の出自転車駐車場	無料	市営	清須市	100	24%	24%	25%	26%					
	西枇杷島駅自転車駐車場	無料	民営	名鉄	35	31%	46%	54%	29%					
二ツ杵	二ツ杵自転車駐車場	無料	市営	一般個人	129	76%	85%	24%	37%					
	名鉄二ツ杵自転車駐車場	無料	市営	名鉄	148	80%	85%	31%	38%					
新川橋	名鉄新川橋駅自転車駐車場	無料	市営	名鉄	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%					
	名鉄協商パーキング須ヶ口自転車駐車場	有料	民営	名鉄	1,000	36%	39%	15%	23%					
	堀田自転車駐輪場	有料	民営	一般個人	246	57%	62%	28%	32%					
	鈴木自転車預り店	有料	民営	一般個人	150	41%	43%	39%	43%					
丸ノ内	丸ノ内駅自転車駐輪場（駅内）	無料	民営	名鉄	72	118%	121%	81%	75%					
新清洲	名鉄新清洲駅東自転車駐車場	無料	市営	一般個人	170	74%	89%	23%	30%					
	名鉄新清洲駅北自転車駐車場	無料	市営	清須市	376	110%	114%	53%	74%					
	名鉄新清洲駅前自転車駐車場	無料	市営	清須市	726	92%	106%	51%	64%					
	井戸田自転車預り所	有料	民営	一般個人	100	43%	47%	0%	0%					
下小田井	名鉄二ツ杵駅自転車駐車場（駅隣接）	無料	市営	名鉄	170	73%	71%	27%	41%					
	名鉄二ツ杵駅自転車駐車場（上新）	無料	市営	清須市	206	95%	102%	55%	75%					
	名鉄協商パーキング下小田井自転車駐車場	有料	民営	名鉄	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。

#### 課題4. 民間事業者の自転車等駐車が利用されていない

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 4-4 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	9時	12時	15時
清須市営	無料	16	5,056	77%	84%	82%	44%	52%	54%
稲沢市営		4	585	81%	88%	85%	39%	51%	53%
民営	無料	2	192	50%	54%	49%	40%	36%	33%
	有料	5	1,556	40%	44%	42%	19%	23%	25%

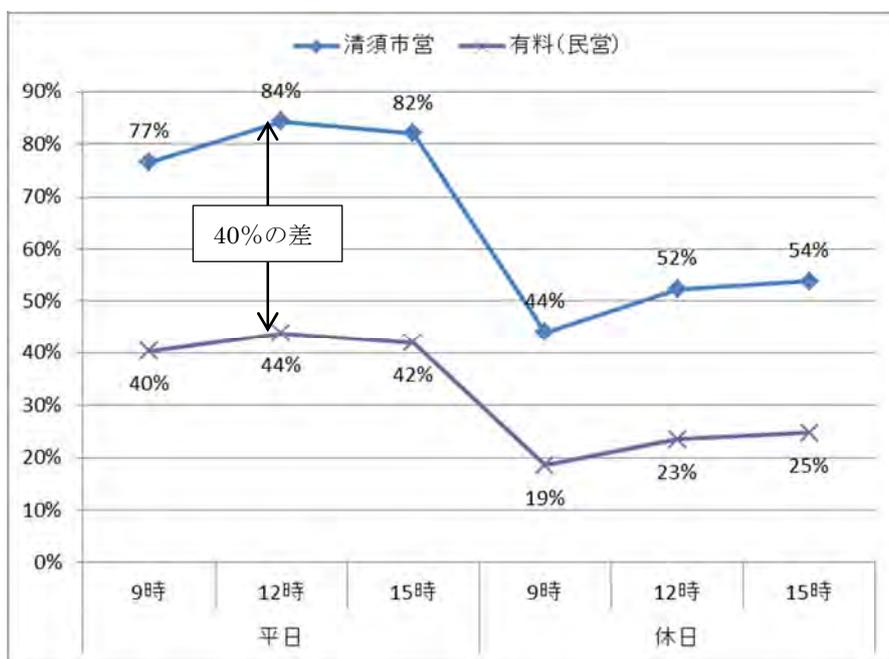


図 4-2 無料駐車場  
(名鉄二ツ杵駅自転車駐車場(上新))



図 4-3 有料駐車場  
(名鉄協商パーキング下小田井自転車駐車場)

#### 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。

**課題5. 将来廃止予定の自転車等駐車が場があり、供給不足が生じる**

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が場が廃止される。  
 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が場が廃止される。

<新清洲駅>



図 4-4 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 4-5 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  
 (H25.11 廃止)



図 4-6 新清洲駅北自転車等駐車場  
 収容可能台数 376 台  
 平日ピーク時駐車台数 428 台

<清洲駅>

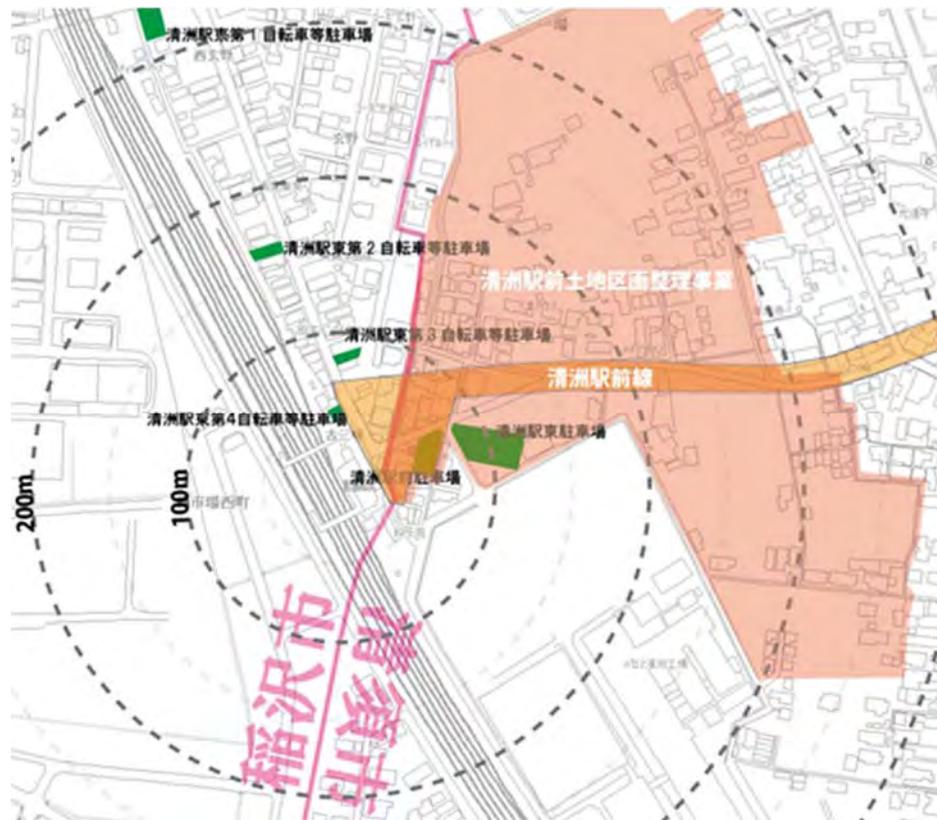


図 4-7 JR清洲駅の都市計画事業

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 4-8 清洲駅東自転車等駐車場  
 収容可能台数 507 台  
 平日ピーク時駐車台数 685 台



図 4-9 清洲駅前自転車等駐車場  
 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。

## 課題6. 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収容可能台数のうち、市有地の比率は67%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 4-5 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	3	310	6.0%
市	6	3,422	66.6%
鉄道用地	3	378	7.4%
民地	4	1,031	20.1%
計	16	5,141	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。

## 4.2 市営自転車等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13千円その他、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 4-6 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

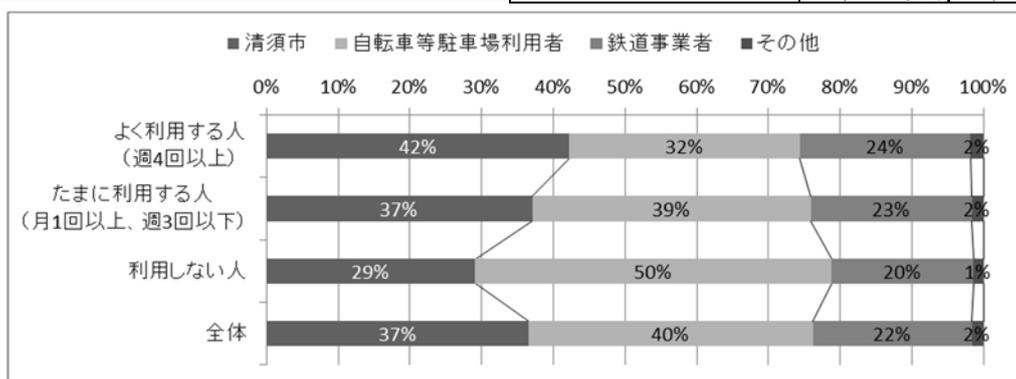


図 4-10 市営駐輪場の整備、運営費は誰が負担すべきだと思いますか？(自転車等の利用頻度別)

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。

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

全国の自転車等駐車場の料金別設置状況を見ると、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。

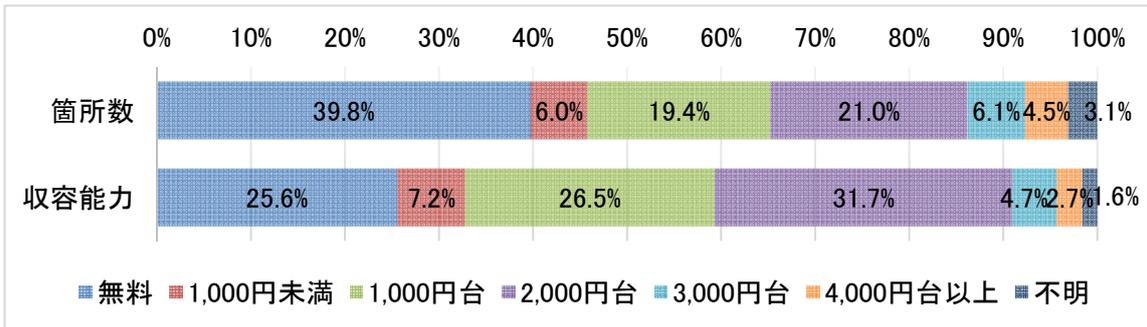


図 4-11 1ヶ月定期利用料金別 自転車等駐車場箇所数・収容能力比率  
「駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果」平成24年3月。内閣府

課題9. 適切な受益者負担が求められている

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>



図 4-12 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

## 課題10. 長期放置・廃棄自転車が自転車等駐車場の収容能力を圧迫している

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 4-13 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 4-7 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

入出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。

## 課題11. 防犯性・安全性に課題がある

自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、防犯面で十分であるとはいえない。

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 4-14 新清洲駅前自転車等駐車場



図 4-15 東須ヶ口自転車等駐車場(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。  
入出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 チェーン用バーラック、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。

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

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 4-16 新清洲駅東自転車等駐車場  
(未舗装)

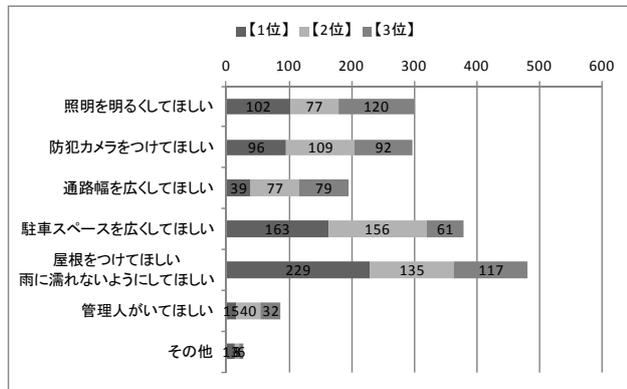


図 4-17 市営自転車等駐車場が有料になった場合の求めるサービス  
自転車等駐車場利用者アンケート調査結果から

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。

## 4.3 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

民間による有料自転車等駐車が設置されているにもかかわらず、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 4-18 下小田井駅(民営駐車場)  
平日 12 時の利用率が 38%



図 4-19 下小田井駅(放置)  
(放置禁止区域未指定)



図 4-20 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 4-21 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

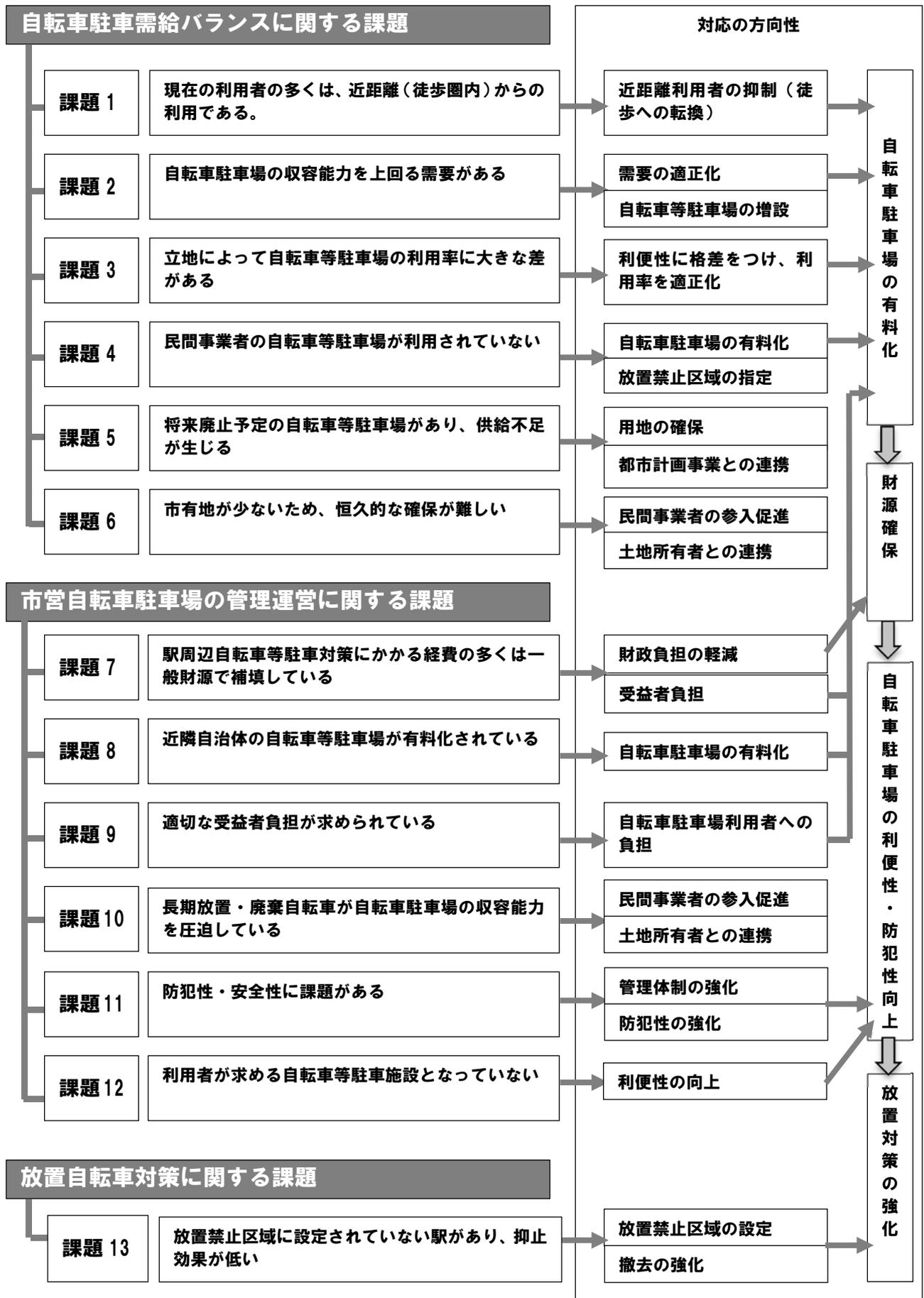
#### 課題と対応策の方向性

##### ◆ 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。

#### 4.4 自転車等駐車場の課題と対応策のまとめ



## 5. 自転車等駐車対策基本方針

### <総合的方針>

1. 原則的に市内全ての自転車等駐車を有料化するが、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、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

## 方針1. 自転車等駐車場の有料化

### (1) 背景

1. 無料自転車等駐車場であることから、徒歩圏内である近距離からの需要を呼び起こしている。また、駅に近い自転車等駐車場に需要が集中し、遠い自転車等駐車場がほとんど利用されず、需給バランスに問題がある。
2. 現在市内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、土地の借地料で年間約350万円、自転車等駐車場の整理等に年間約850万円の維持管理費等がほとんど市の一般財源によって賄っている。
3. 自転車等駐車場の維持管理費の負担について、自転車等駐車場利用者と非利用者間で不公平感が生じており、一定程度の受益者負担が求められている。
4. 無料自転車等駐車場であることから、管理が行き届きにくく、通路などに無造作に駐車されたり、盗難やいたずらが多く、安全性や防犯性に問題がある。また、盗難自転車や廃棄自転車などが長期放置され、自転車等駐車場のスペースを圧迫している。
5. 清洲駅、新清洲駅においては土地区画整理事業に伴い、自転車等駐車場がそれぞれ732台、376台（計1,108台）廃止されるが、新規整備のための用地費や建設費の財源確保が困難である。
6. 民間事業者の有料自転車等駐車場は、無料自転車等駐車場があるため極めて利用率が悪く、有効活用されていない。

### (2) 有料化の目的

現状及び将来に向かって様々な背景と課題があり、これらの課題を解決するために自転車等駐車場駐車場の有料化を図っていく。1～3の目的で有料化を図ることで、財源を確保することができ、その結果4～6の目的を達成していく。

1. 自転車駐車需要の適正化（近距離利用者の抑制）
2. 財政負担の軽減
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）
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）

### <自転車等駐車場有料化のメリット・デメリット>

メ リ ツ ト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市の財政負担を軽減できる</li> <li>・ 自転車等駐車場利用者と非利用者との税負担、および公共サービスなどの受益等の公平化ができる。</li> <li>・ 民間事業者の参入が期待でき、それにより財政負担等が軽減され、その財源を転用できる。</li> <li>・ 近距離利用の抑制や、バス等の公共交通機関への転換により、自転車等利用需要の抑制ができる。</li> <li>・ 管理人の配置により盗難防止、駐車状態の整頓などが行われ、利用環境およびサービスの向上が望める。</li> <li>・ 自転車等駐車場内の長期放置の減少により、限られた駐車スペースを有効利用できる。</li> </ul>
デ メ リ ツ ト	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 放置自転車が増える可能性がある</li> <li>・ 放置自転車等の増加に伴い、撤去を強化する必要がある。また、撤去自転車の保管所を確保する必要がある。</li> <li>・ 周辺の無料自転車等駐車場に需要が集まる恐れがある</li> <li>・ 施設等利用者専用の無料自転車等駐車場に駐車される恐れがある</li> </ul>

## ① 自転車駐車需要の適正化

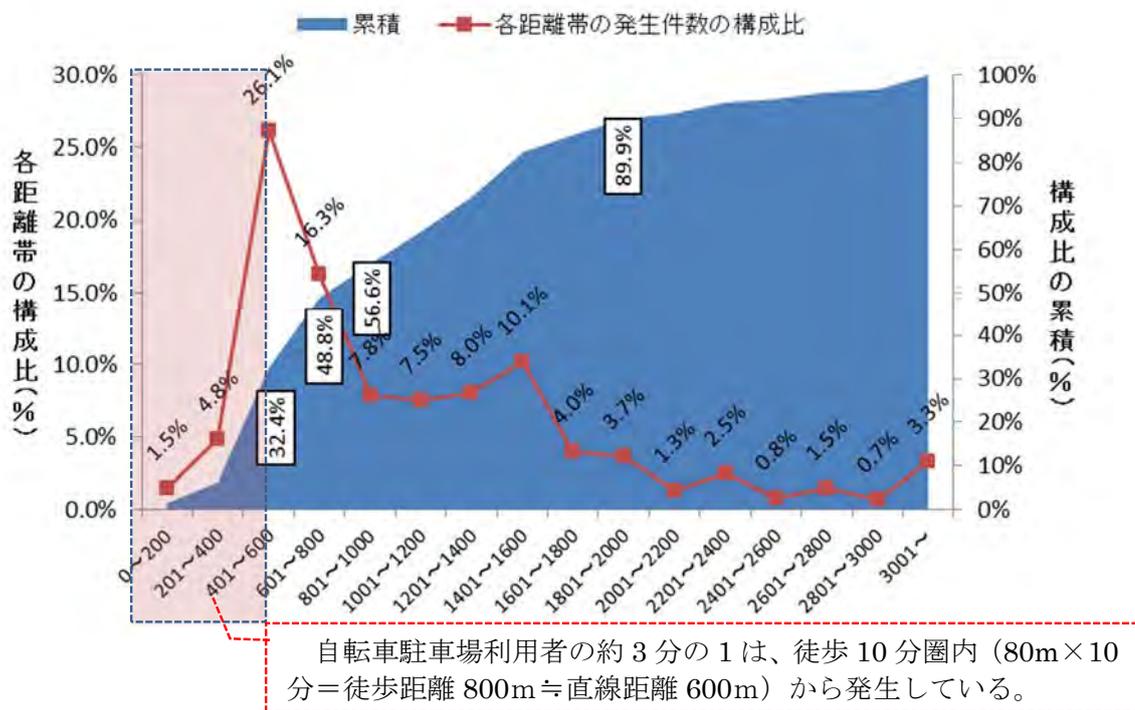
利用者の約32%が駅から600m以内から自転車を利用しており、駅から800m以内が約半数を占めている（下図：自転車等駐車場利用者アンケート）。

また、自転車等駐車場が有料化した場合、全体の27%が徒歩へ転換すると回答（p31）しており、市民意識調査でも自転車利用者の雨の日の交通手段は、37%が徒歩と回答している（p47）。つまり、多くの自転車利用者は徒歩圏内（徒歩10分）から発生していると考えられる。

現在の需要は駅前の利便性の高い場所に無料自転車等駐車場があることによって、本来徒歩で移動可能な需要までも呼び起こし、必要以上の台数を整備・運営しているといえる。

そのため、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3割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>



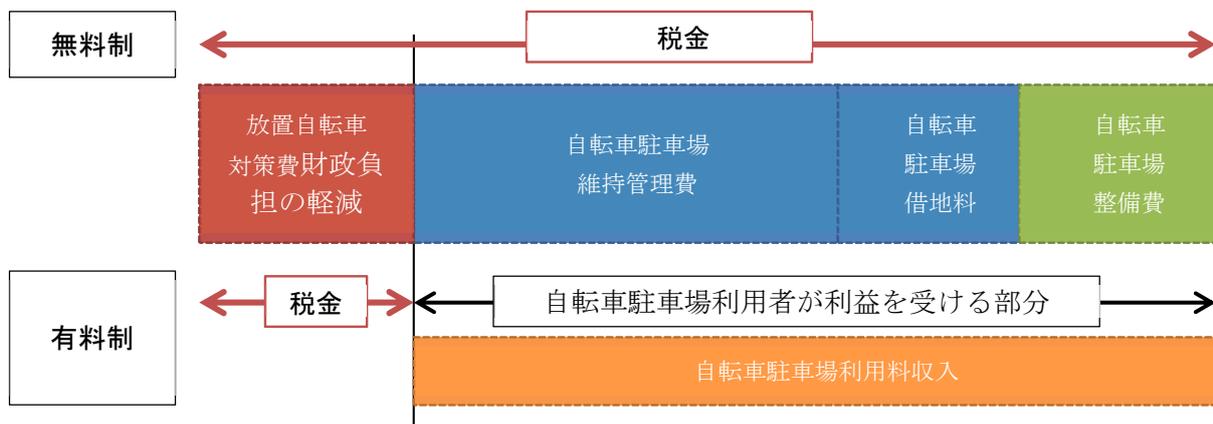
## ② 財政負担の軽減

無料制を維持していく場合でも、年間 1,500 万円程度の維持管理費と新規整備や施設を改修する費用がかかり、放置自転車対策費用もかかる。これらの全てが税金によって賄われている。

そのため、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、駅周辺の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、財政負担適正化及び軽減を図る。

＜無料制と有料制の財政負担に関する比較＞

- ・ 自転車等駐車場の維持管理費…有料施設にすることで設備等の維持管理、管理人などが必要となるため増加する。
- ・ 自転車等駐車場の借地料（用地代）…有料制にすることで需要を抑制することができるため、必要整備台数が少なくて済むため、削減できる。
- ・ 自転車等駐車場の整備費…無料制（屋根なし平置き式）に対し、有料制は屋根や照明などの設備が必要となるため、増加する。
- ・ 放置自転車対策費…放置自転車の撤去、保管、返却、処分等に関わる費用及び、放置防止対策に関わる費用で、有料制にすると放置自転車が増加するため、対策費用も増加する。



(3) 有料制自転車等駐車場整備を優先する駅

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。原則的に市内全ての自転車等駐車施設を有料化するが、整備については以下の条件が整った地域から順次有料化していく。

- 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、需要の適正化が図れている駅（須ヶ口）
- その他の駅については、需要が多くないため、優先する駅の整備後に条件が整うまで無料制として存続する。

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・丸ノ内
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・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

駅	i)	ii)	iii)	有料化について
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				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				無料制存続
須ヶ口	▲		●	全面有料化
尾張星の宮				無料制存続

#### (4) 有料制自転車等駐車場整備の手順

1. 適正な需要に対応し、かつ恒久的な整備が可能な用地が確保できた場合（市有地・用地の購入・借地の権利者の承諾を得た場合）。ただし、民間事業者による整備が可能な場合はその限りではない。  
※恒久的な用地確保が困難な場合、暫定利用として導入が可能な場合
2. 有料自転車等駐車場に必要な設備（屋根など）が設置でき、適切な運営管理において財政負担が少なく整備可能な場合。  
※必要な設備が設置できない場合においても、運営管理費用が発生するため暫定利用として導入が可能な場合
3. 有料自転車等駐車場整備に伴い、既存自転車等駐車場の代替地が確保できた場合  
※施設整備に伴う工事の期間中は、使用できないため。

## 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。

#### 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員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員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、各駅の方向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等駐車場が廃止される。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場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等駐車施設の設置を行う。

## ④ 原動機付自転車及び自動二輪車に対応した自転車等駐車場

平成 18 年 6 月の道路交通法の一部改正施行以来、自動二輪車の駐車違反取締りの強化が指摘されている。自動二輪車の駐車需要に対応するため、自動二輪車駐車場の整備を促進する。なお、自動二輪車の駐車場は、建築基準法及び消防法では自動車駐車場として扱われ、耐火性能や消防設備等の規制が自転車等駐車場より厳しくなる。このため、対応が比較的容易な屋外スペースの転用を含め、施設の状況に応じて検討する。

## 方針 2-2. 利用しやすい自転車等駐車場整備の促進

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。

### ① 屋根の設置

利用者から最も要望が高いため、雨に濡れない屋根、シェルターなどを設置する。

### ② 駐車スペース、通路の確保

無料自転車等駐車場においては、需要が駅に近い部分に集中し、通路や駐車スペースを圧迫していたため、適切な通路幅の確保、ラック等の設置による駐車スペースの確保に努める。

### ③ 管理人の配置、防犯カメラの設置

管理人の配置、防犯カメラの設置、照明の設置などにより防犯性を高める。



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

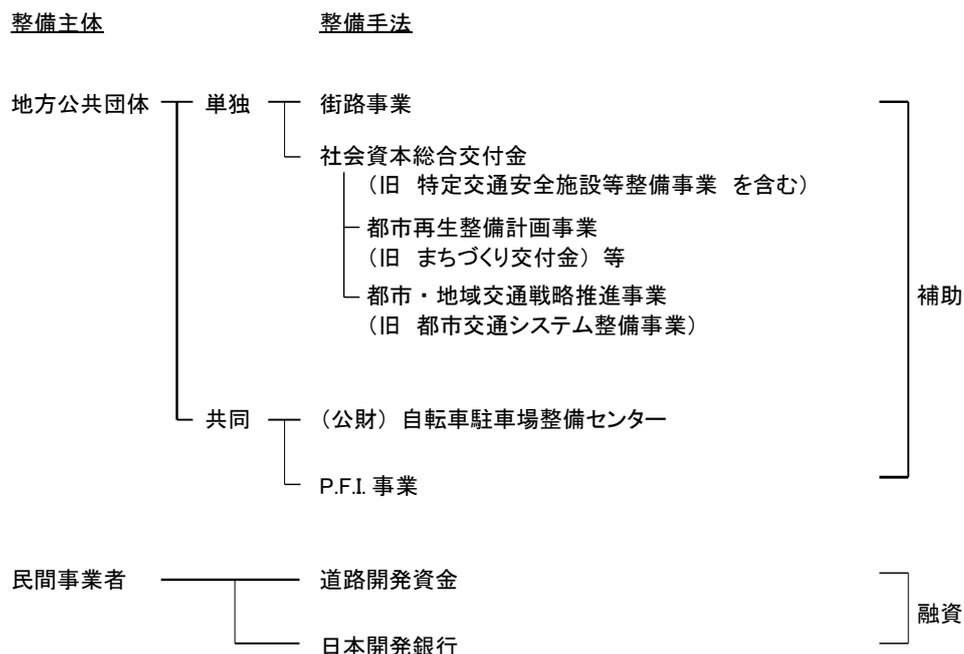
スムーズに自転車等駐車を有料化するには、施設の整備費用が必要となり、多額の費用を市が単独で準備するのが困難な場合がある。そのため、補助金制度の活用や PFI 方式の検討、民間事業者による整備などを組み合わせて検討していく必要がある。そこで、各種事業手法別に定められた援助方法をうまく活用する必要がある。

#### ① 整備主体

自転車等駐車場の整備主体は、地方公共団体が単独で設けるもの、民間事業者が単独で設けるもの、地方公共団体と民間事業者などが協力して設置するものと大きく3つに分けることができる。通勤通学を目的とした端末型駐車で大量放置が発生している駅前広場等は、自転車等の安全と利用と促進を図り、都市環境を整備保全すること、道路管理者として道路を管理する立場から国又は地方公共団体が整備主体として位置付けられる。

#### ② 整備手法

地方公共団体が整備する場合、単独で行うか、公益財団法人や民間と共同で行うかに分けることができる。どちらの場合にも補助金等の補助制度があり、場合によっては PFI 事業などの検討もする必要がある。



### ③ 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 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。

### 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。

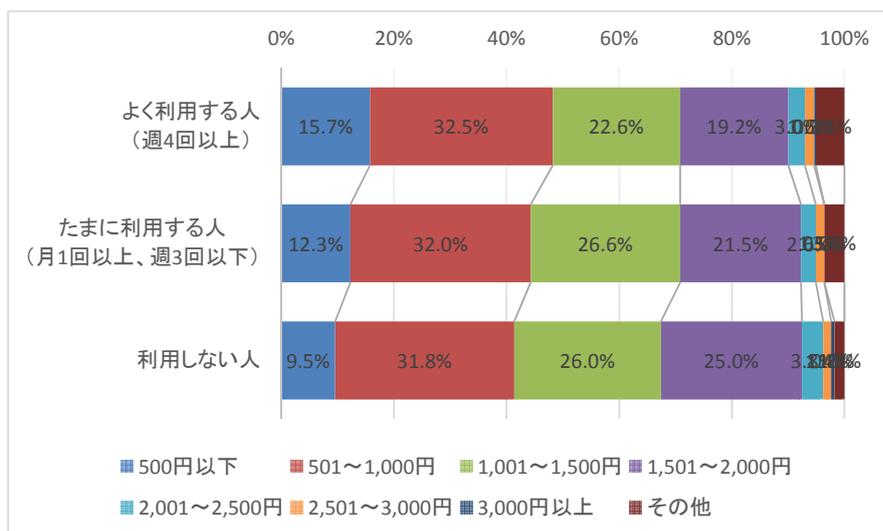
有料制の場所貸しの場合、利用したい人の数だけ整備しなければならないが、ゾーン制や一時利用スペースを確保することで、スペースの効率利用が図れるため、需要台数分よりも少ない整備台数で運営可能となる。

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 5-1 「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。

## 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

#### 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 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。

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。

## 6. 駅別自転車等駐車対策基本方針

### 6.1 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

時間帯別自転車等駐車実態調査では、その時間帯に駐輪されていた自転車の数であることから、自転車等の利用者数を算出するために、以下の表のように正利用者と逆利用者に分類する。

・正利用者数…自宅から駅へ利用する人（主に朝から夕方・夜までの駐輪）

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

$$= \boxed{1,115 \text{ 人}}$$

・逆利用者数…駅から会社や学校などまで自転車等を利用する人（主に夕方・夜から朝までの駐輪）

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

$$= \boxed{380 \text{ 人}}$$

表 6-1 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	買い物等施設等利用者			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

#### (2) 将来需要台数予測フロー

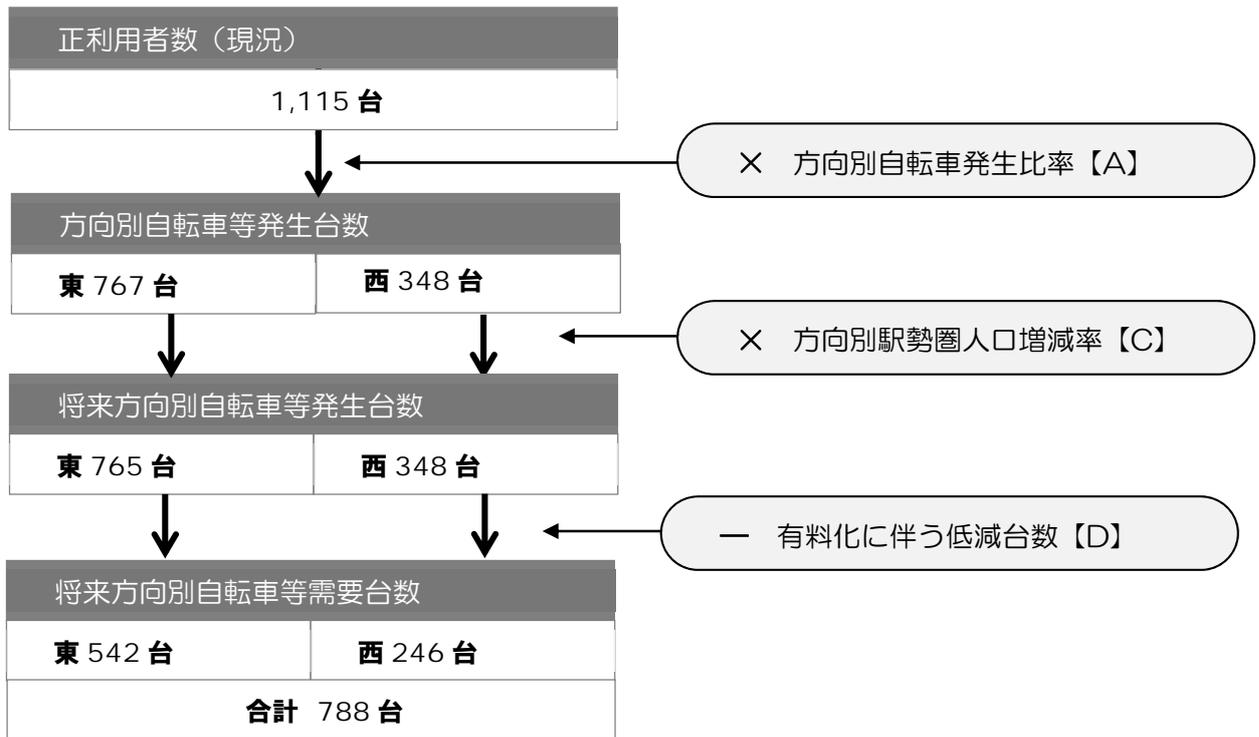
前項で分類した利用者の種別ごとに、駅別、方向別の駐車需要台数を算出する。

##### ① 正利用者数の推計

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。

併せて、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 逆利用者数の推計

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

#### i) 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		JR 清洲駅		新清洲駅	
東	西	東	西	北	南
68.80%	31.20%	76.10%	23.90%	48.80%	51.20%

下小田井駅	
東	西
34.60%	65.40%

#### ii) 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		JR 清洲駅		新清洲駅	
東	西	東	西	北	南
88.49%	11.51%	80.37%	19.63%	29.06%	70.94%

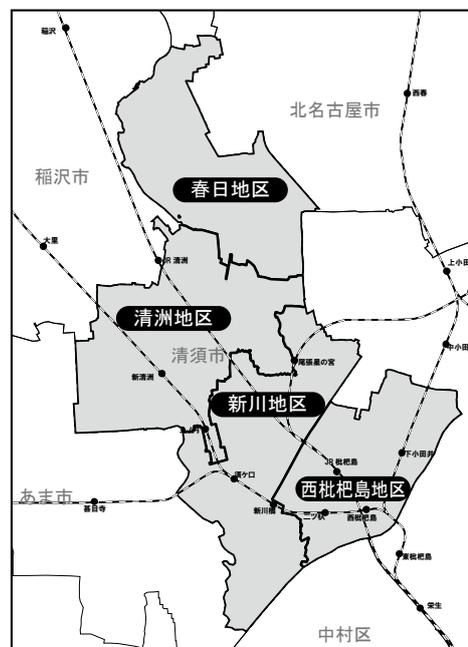
下小田井駅	
東	西
92.16%	7.84%

#### iii) 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%
<b>清須市全体</b>	<b>66,842</b>	<b>67,455</b>	<b>100.9%</b>

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。

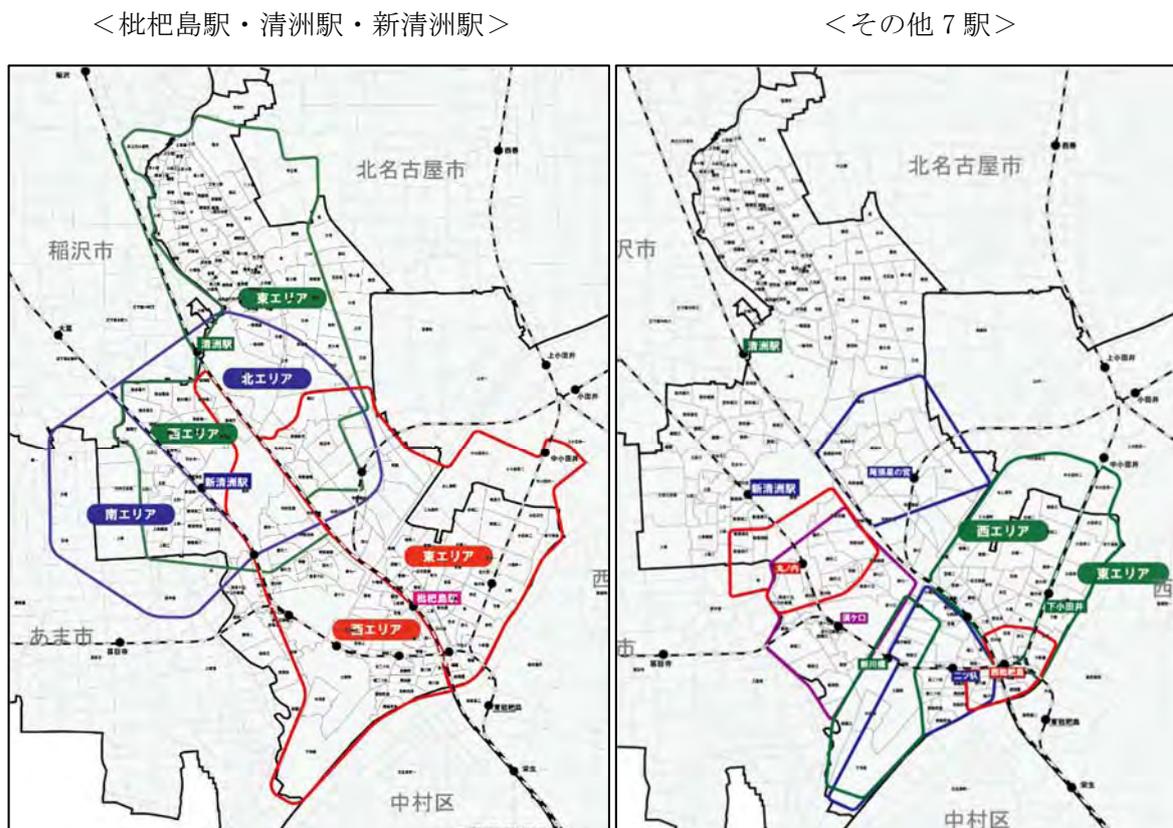


図 6-1 各駅の駅勢圏図

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 6-2 駅別、エリア別の駅勢圏人口

駅		JR枇杷島		JR清洲		西枇杷島	二ツ萩	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) 【C】	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%

駅		須ヶ口	丸ノ内	新清洲		下小田井		尾張星の宮
				北	南	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) 【C】	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%

iv) 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】

有料化した場合、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。

市営自転車等駐車場利用者のアンケート調査（H25）を実施した4駅については、方向別における有料化低減率を調査結果から算出した。なお逆利用者においても同様に数値を算出した。

また、アンケート未調査駅について、すでに民営が多く有料施設の多い須ヶ口駅については10%、有料施設のない西枇杷島駅、二ツ杵駅、新川橋駅、丸ノ内駅、尾張星の宮駅については40%の低減率と設定した。

表 6-3 駅別方向別有料化低減率(市営自転車等駐車場利用者のアンケート調査対象駅)

駅		JR枇杷島		JR清洲		新清洲		下小田井	
エリア		東	西	東	西	北	南	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 6-4 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		1,527 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		1,527 台		89 台	246 台	32 台
	長期放置自転車	34 台		47 台		5 台	4 台	2 台
	利用台数 合計	1,115 台		1,480 台		84 台	242 台	30 台
	深夜台数	414 台		647 台		53 台	45 台	20 台
種別 利用台数	正利用者数	1,115 台		1,480 台		84 台	242 台	30 台
	逆利用者数	380 台		600 台		48 台	41 台	18 台
	総利用者数	1,495 台		2,080 台		132 台	283 台	48 台
方向別発生比率【A】		68.80%	31.20%	49.50%	50.50%	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)【C】	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%				
将来需要台数 (無料制)		765 台	348 台	731 台	806 台	83 台	237 台	29 台
		1,113 台		1,537 台				
将来需要台数 (有料化)		542 台	246 台	428 台	472 台		237 台	
		257 台	33 台	260 台	63 台		41 台	
計		799 台	280 台	688 台	535 台		278 台	
		1,079 台		1,223 台				

表 6-5 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				北	南	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)【C】	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				北	南	東	西	
将来需要台数 (無料制)		714 台	86 台	787 台	815 台	120 台	227 台	35 台
				1,602 台		346 台		

駅		須ヶ口	丸ノ内	新清洲		下小田井		尾張 星の宮
エリア				北	南	東	西	
将来需要台数 (有料化)	正利用者	660 台	86 台	493 台	510 台	72 台	137 台	
	逆利用者	176 台	29 台	74 台	181 台	53 台	4 台	
	計	836 台	115 台	567 台	691 台	125 台	141 台	
				1,259 台		266 台		

※須ヶ口駅は、現在無料自転車駐車場を利用している人のみ有料化により低減するものとして計算している。

## 6.2 駅別の駐車対策方針

各駅の将来需要台数（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。

### (1) 自転車等駐車場整備目標台数

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

### (2) 自転車等駐車場の新設・廃止予定

現時点で廃止予定の自転車等駐車場は、4駅1,518台である。

駅名	廃止予定・施設名	収容可能台数	備考
JR清洲	JR清洲駅東自転車駐車場	507台	土地区画整理事業に伴い廃止予定
	JR清洲駅前自転車駐車場	225台	土地区画整理事業に伴い廃止予定
西枇杷島	名鉄西枇杷島駅自転車駐車場（陸橋下）	120台	陸橋架替に伴い廃止予定
須ヶ口	東外町自転車駐車場	86台	有料制導入に伴い廃止予定
	東須ヶ口自転車駐車場	104台	有料制導入に伴い廃止予定
新清洲	名鉄新清洲駅北自転車駐車場	376台	土地区画整理事業に伴い廃止予定
	井戸田自転車預り所	100台	H25.11廃止
駅名	新設予定・施設名	収容可能台数	備考
新清洲	(名称未定) 駅北側	97台	鉄道事業者による整備

(3) 将来の自転車等駐車場過不足台数

現時点で廃止予定のない自転車等駐車場は全て存続するものとして、整備目標台数に対する自転車等駐車場の過不足台数を算出する。

ただし、清洲駅については有料制導入に伴い、稲沢市営の無料自転車等駐車場も廃止されるものとして検討する。

駅	エリア	将来			今後の自転車駐車場整備に関する方針
		整備目標台数	収容可能台数	需給バランス	
JR 枇杷島	東	800 台	1,428 台	628 台	現況の自転車駐車場用地で充足しているため、有料化に伴う再整備を行う。
	西	300 台	586 台	286 台	
JR 清洲	東	700 台	0 台	-700 台	土地区画整理事業の中で用地を確保していく。
	西	550 台	0 台	-550 台	稲沢市からの需要が多いため、東側と一体となって設置する場合は動線を考慮する。
西枇杷島		90 台	135 台	45 台	現状維持
二ツ杵		250 台	277 台	27 台	現状維持 鉄道事業者と連携
新川橋		30 台	60 台	30 台	現状維持
須ヶ口		850 台	1,396 台	546 台	市営の無料自転車駐車場を廃止し、既存の民間事業者のみで対応する。
丸ノ内		90 台	72 台	-18 台	不足するが、放置がないため現状維持 鉄道事業者と連携 長期放置自転車の撤去で対応。
新清洲	北	600 台	0 台	-600 台	土地区画整理事業の中で用地を確保していく。
	南	700 台	896 台	196 台	現状では充足しているが、歩道上であり望ましくないため用地の確保に努めていく。 長期的には、連続立体交差事業における高架下での整備を検討。
下小田井	東	150 台	376 台	226 台	東西の合計で見ると、充足していることから現状維持とする。 鉄道事業者と連携
	西	250 台	60 台	-190 台	
尾張星の宮		40 台	0 台	-40 台	長期放置自転車の撤去を強化。 将来的に需要が増加した場合、整備を検討。

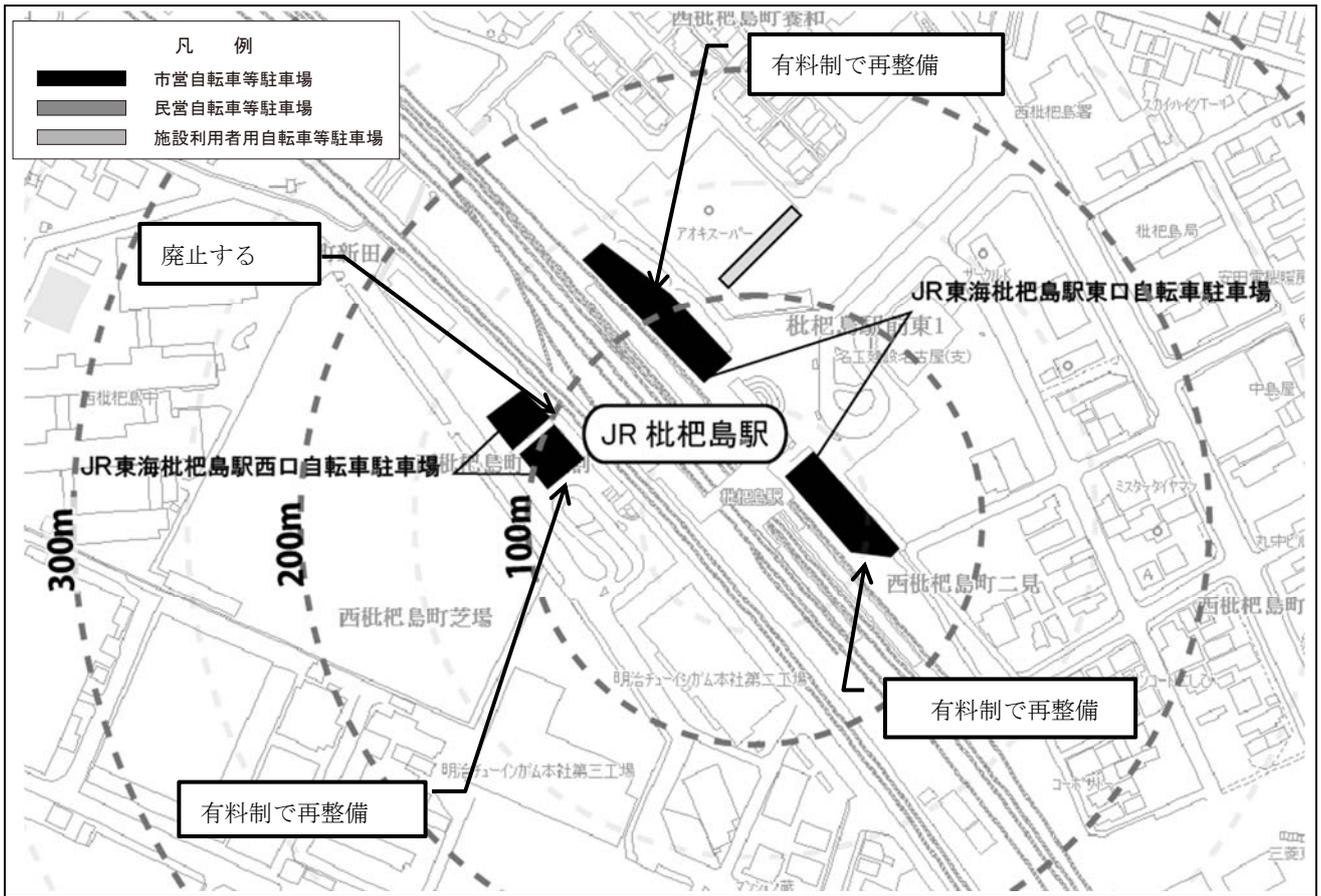
施策の優先順位	枇杷島駅	清洲駅	西枇杷島駅	二ツ杵駅	新川橋駅	須ヶ口駅	丸ノ内駅	新清洲駅	下小田井駅	尾張星の宮駅
	<b>基本方針 1 自転車等駐車場の有料化</b>									
1-1 自転車等駐車場の有料化	◎	◎	△	△	△	○	△	◎	△	△
<b>基本方針 2 自転車等駐車場整備・運営に関する方針</b>										
2-1 駐車需要の特性に応じた自転車等駐車場の整備	◎	◎	○	○	○	○	○	◎	◎	△
2-2 利用しやすい自転車等駐車場の整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2-3 民間事業者の活用(公設公営以外)	○	○	○	△	○	○	○	○	△	○
2-4 登録制効率的な自転車等駐車場の管理・運営民間事業者の活用(公設公営以外)	△	△	◎	◎	◎	◎	◎	△	◎	◎
<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

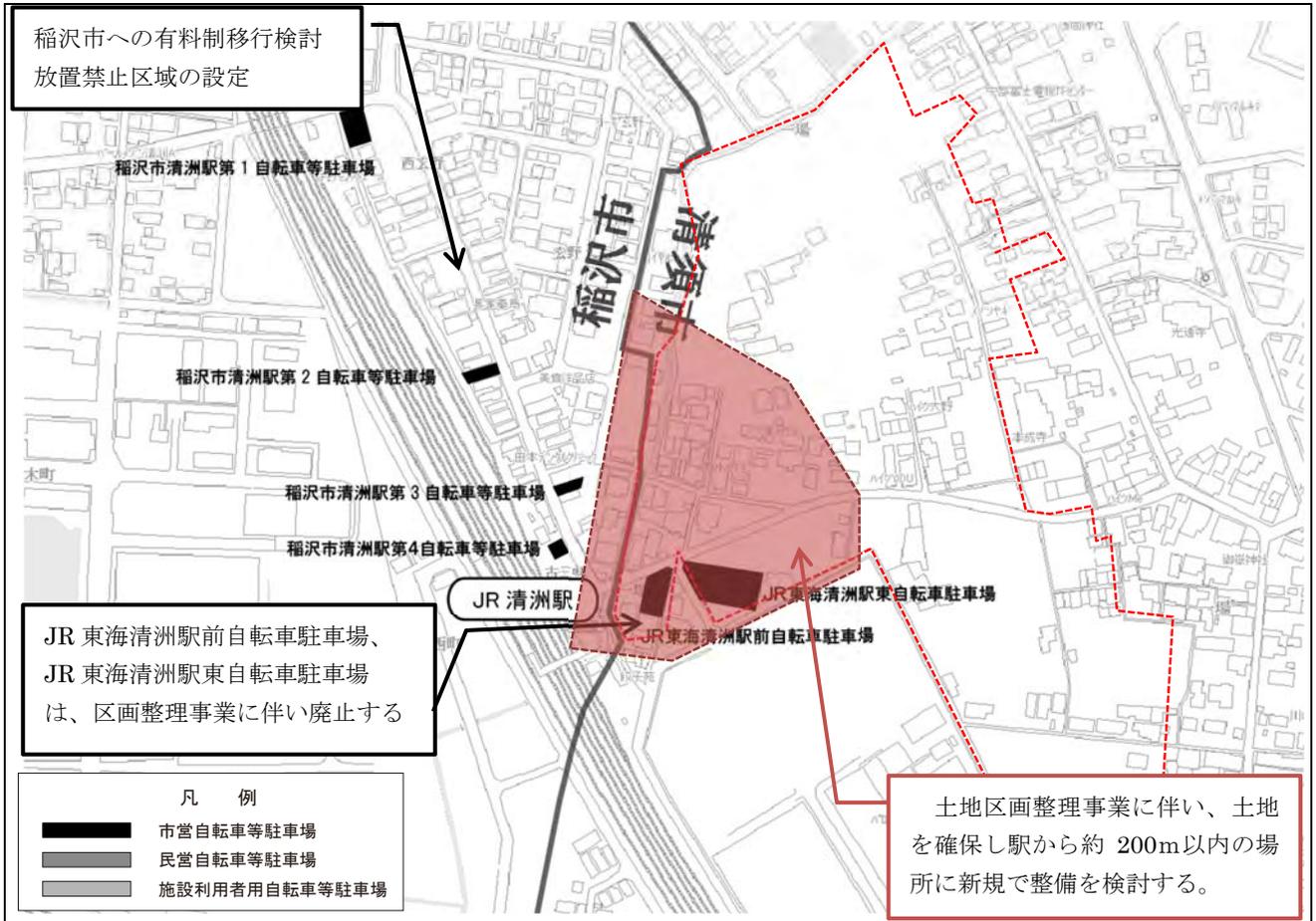
市営自転車等駐車場の有料化に伴い、増加が懸念される放置自転車等に対応するため、適正な放置禁止区域を指定した上で、効果的な撤去活動を実施し、自転車等駐車場への誘導を図っていく。

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。

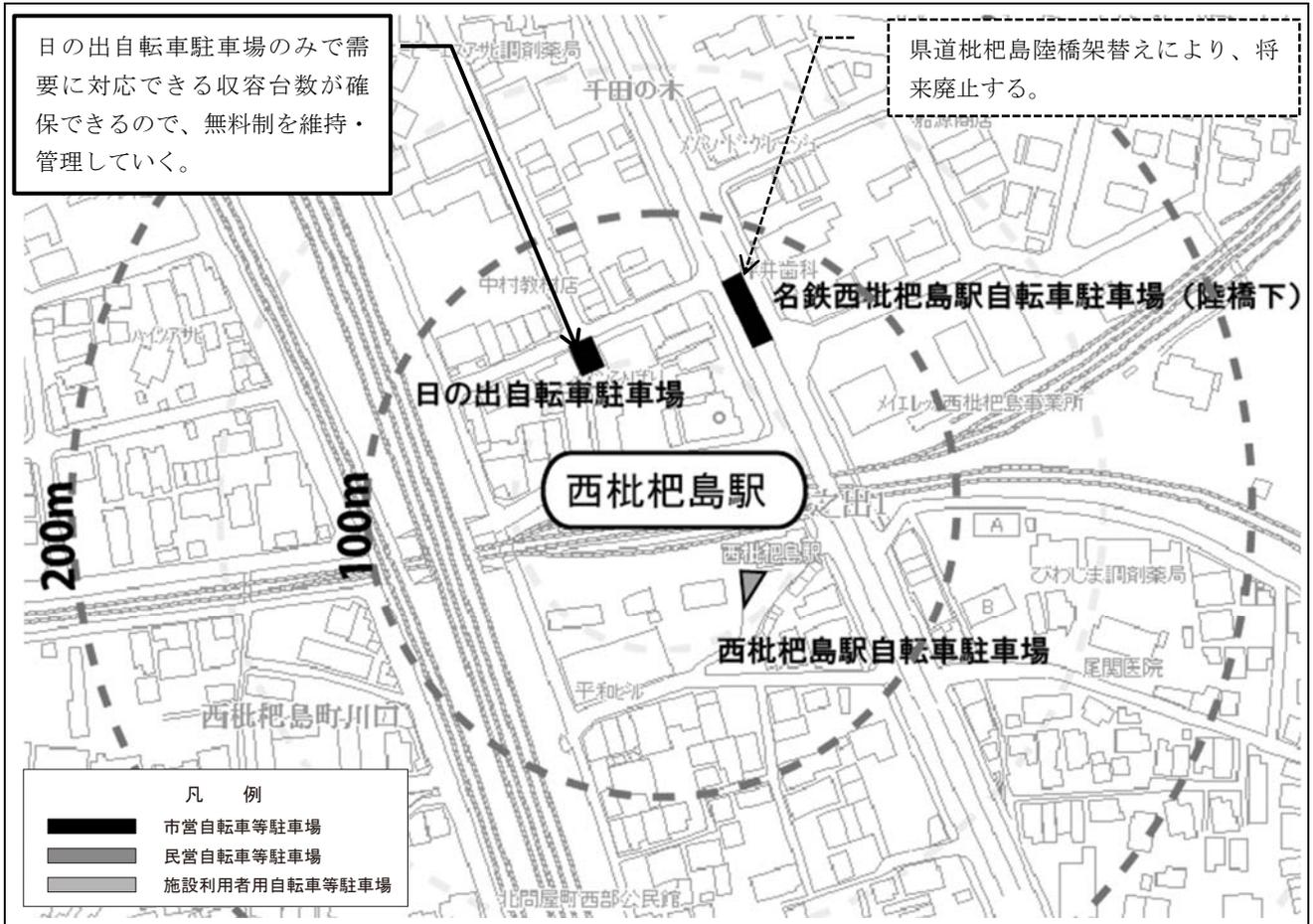
① JR 枇杷島駅



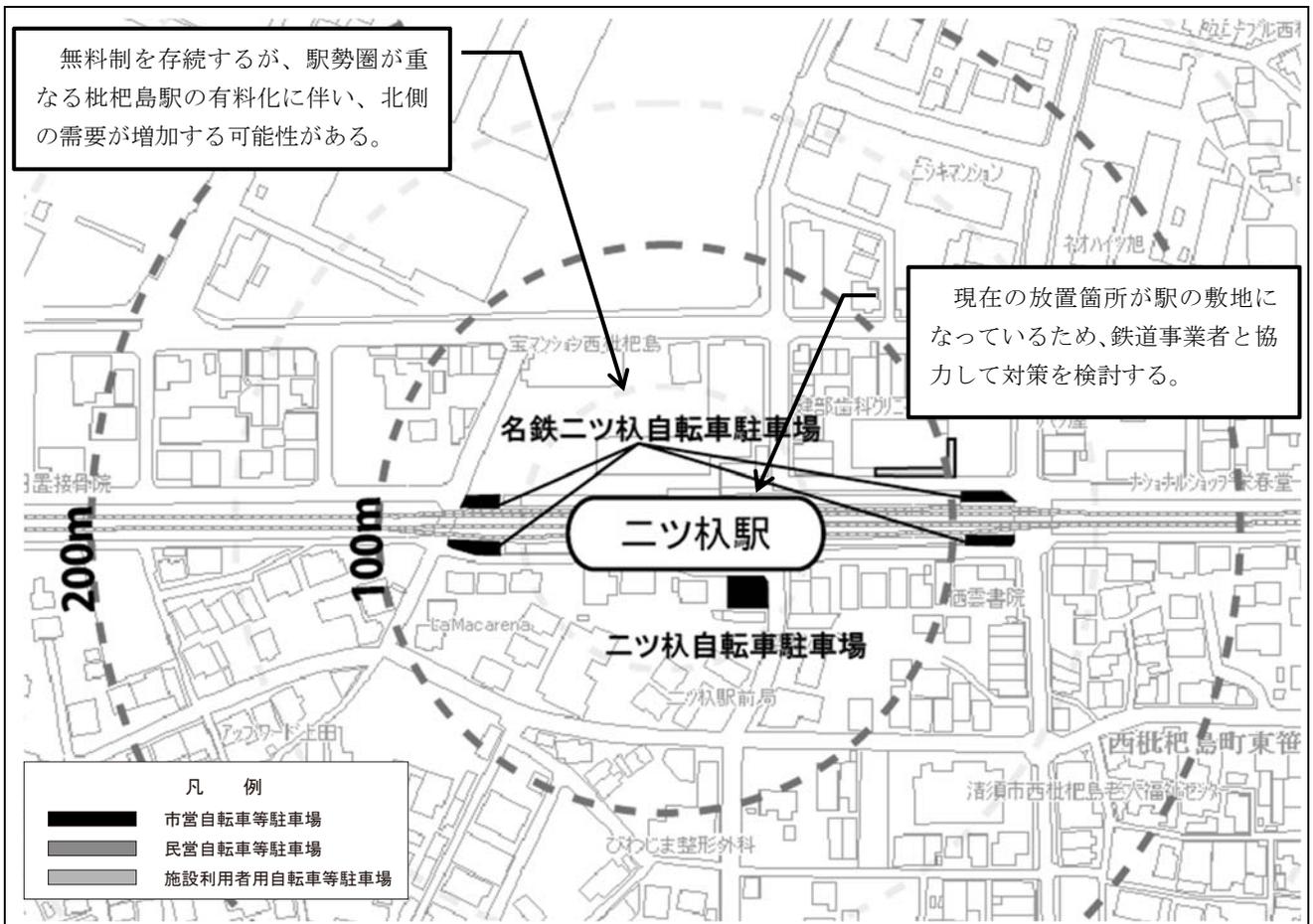
② JR 清洲駅



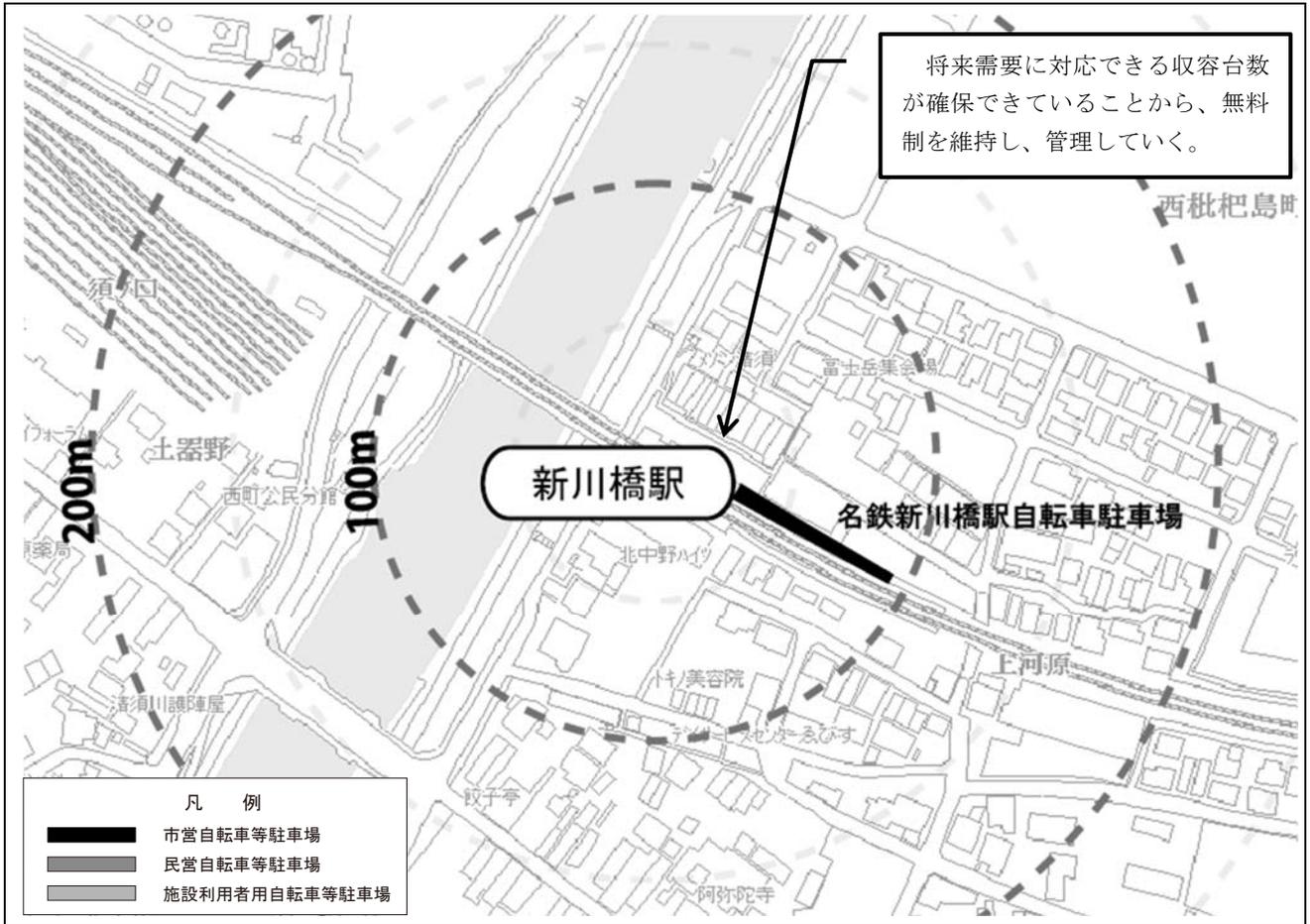
### ③ 西枇杷島駅



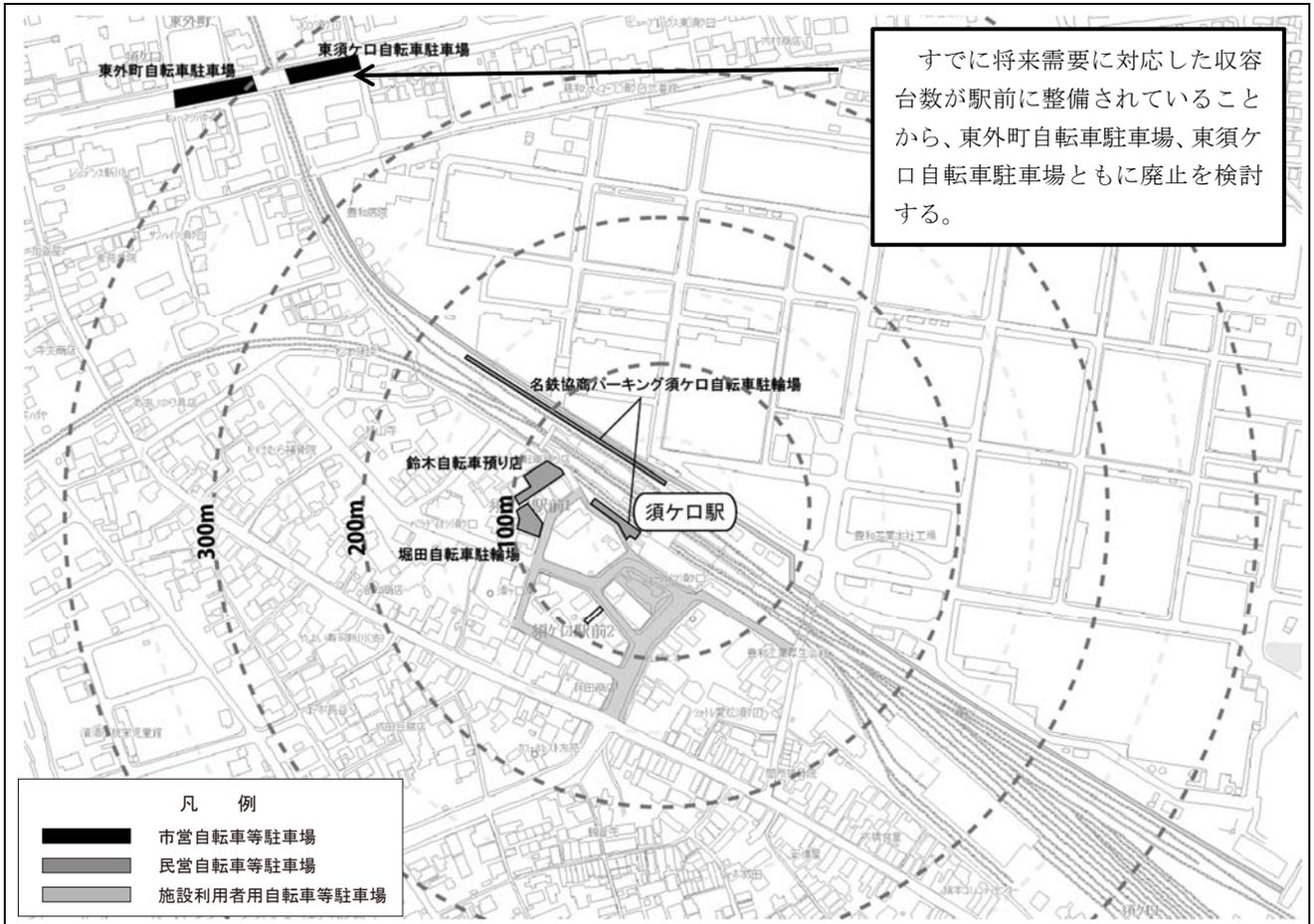
### ④ ニツ杵駅



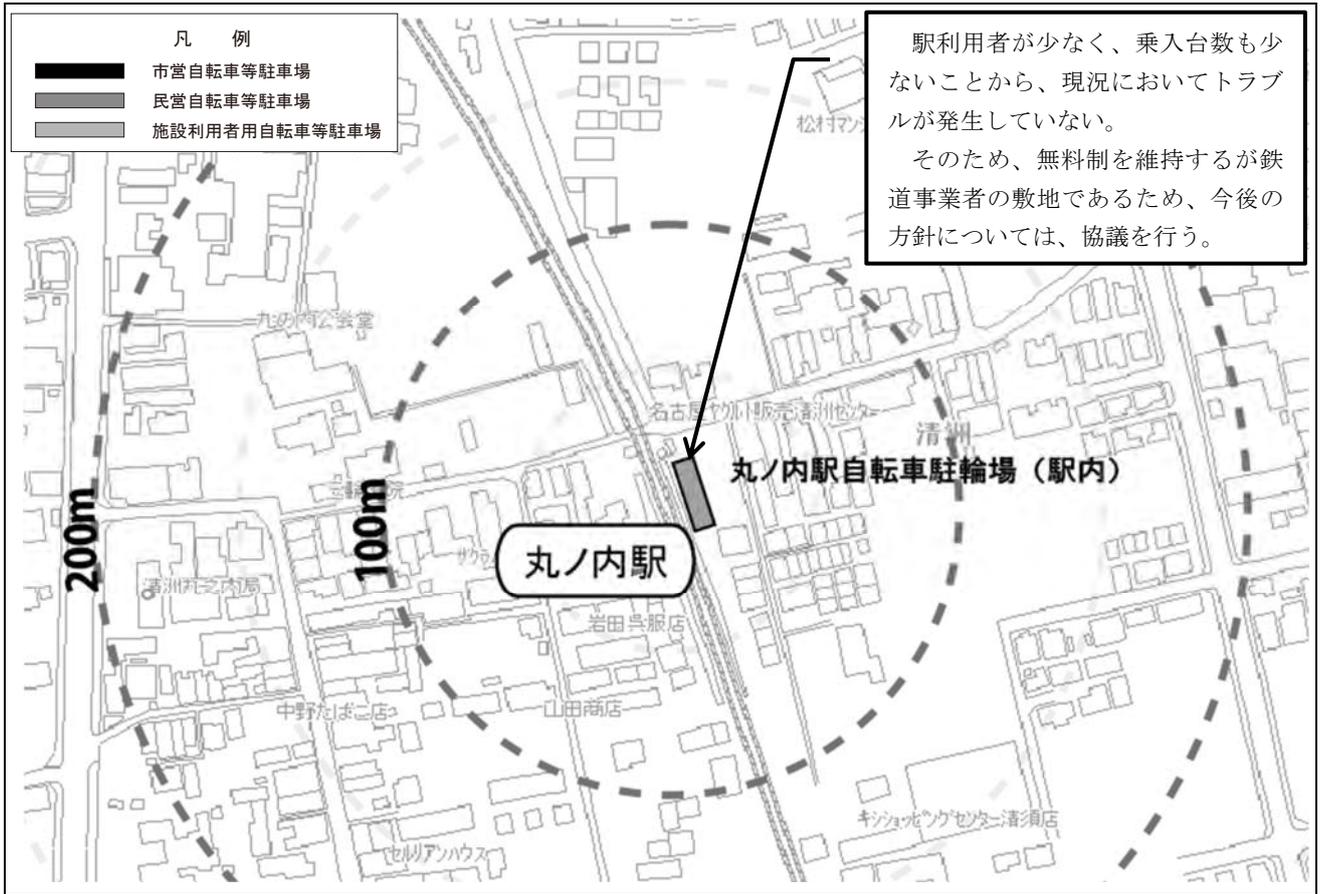
⑤ 新川橋駅



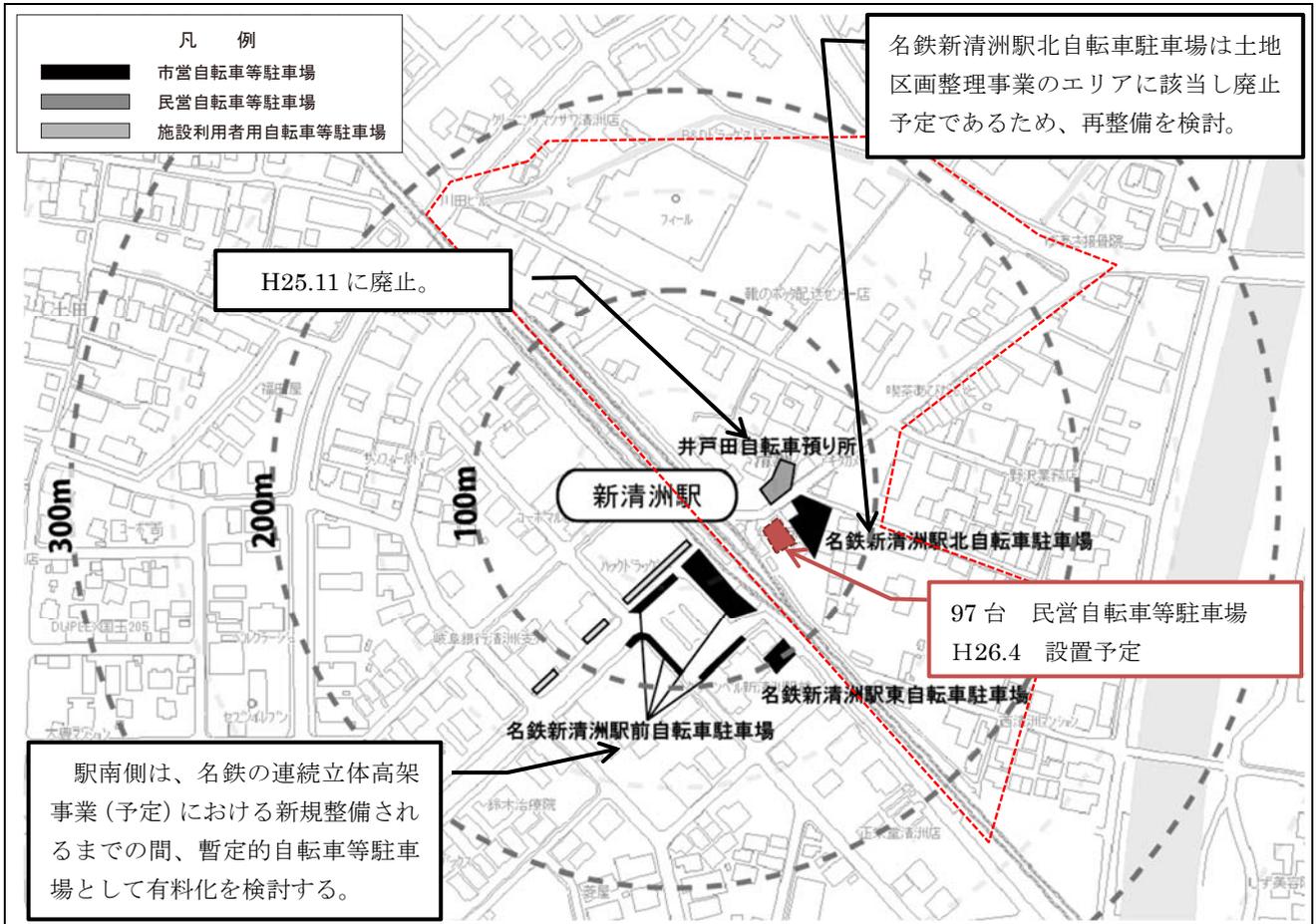
⑥ 須ヶ口駅



⑦ 丸ノ内駅



⑧ 新清洲駅



⑨ 下小田井駅



⑩ 尾張星の宮駅

