

(2) 自転車駐車場について

1) 自転車駐車場の需要と収容能力

新型コロナウイルス感染症の影響により駐車場利用が減少するなかでも、駅周辺の駐車場は利用率が高く、収容能力は不足する状況が続いています。駐車場内は、煩雑に置かれた自転車で混雑しており、駐車が困難な自転車が周辺路上に放置される等、駐車場の適正利用に支障が生じています。本市が調査した結果より、駐車場に対する需要（駐車場利用台数+路上放置台数）と収容能力のバランスをみると、第一通り駅エリアを除いた駐車場では、需要が収容台数を上回り、収容台数が不足しています。そのため、利用実態を踏まえた駐車場の整備を進める必要があります。

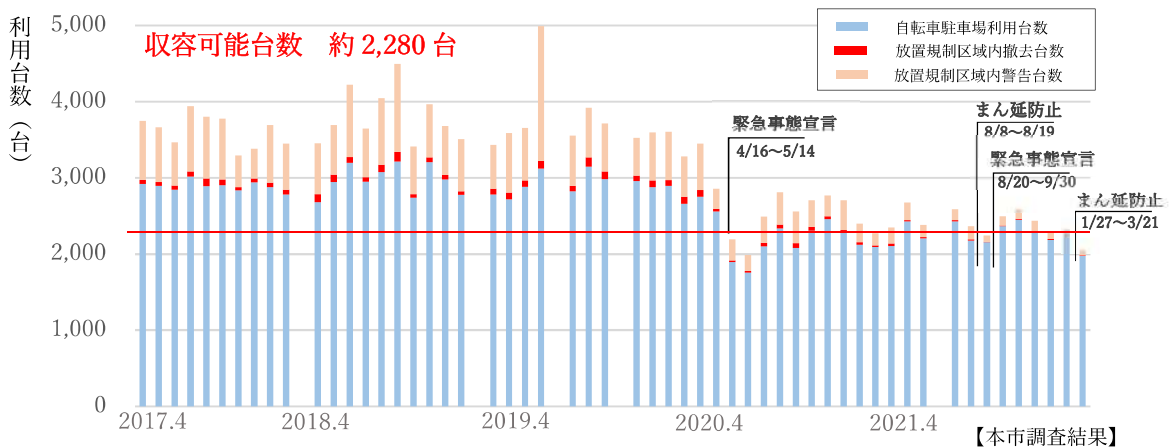


図 19- 駐車場に対する需要の推移（自転車）

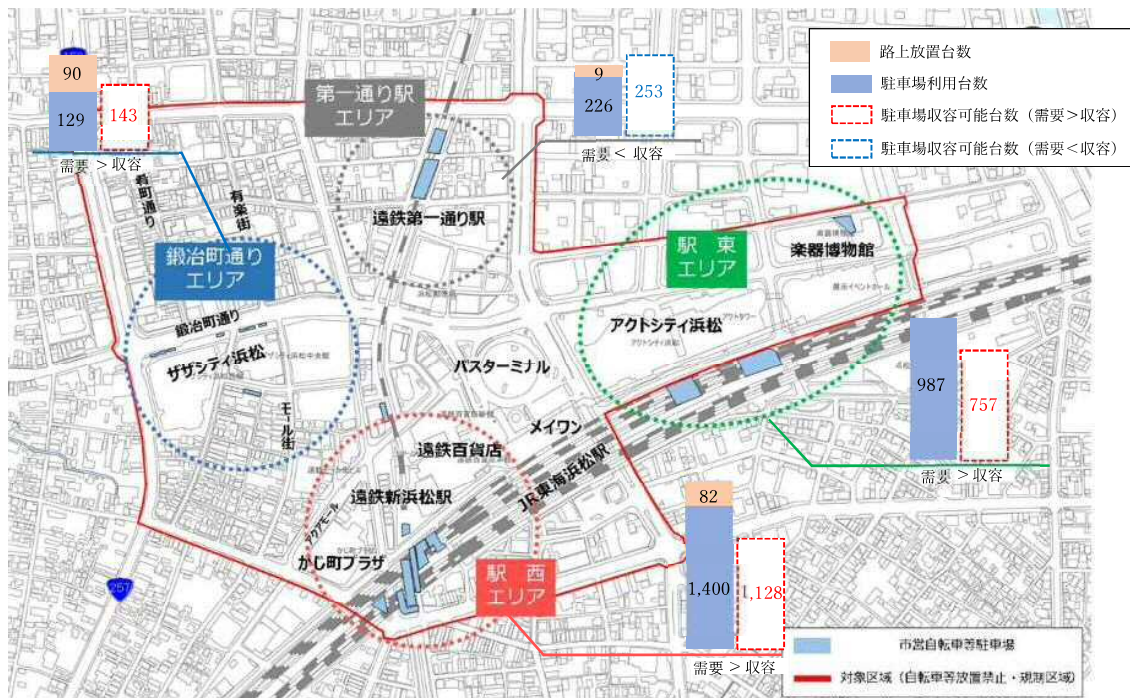
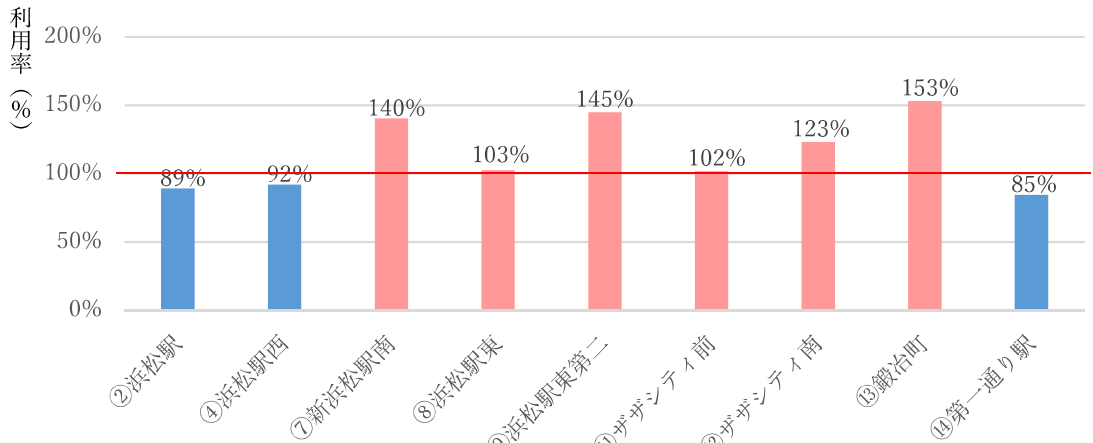


図 20- 収容台数の不足状況（自転車） 【2021年度本市調査結果】

2) 不適正な利用と盗難発生状況

現状の駐車場は、誰でも、無料で、自由に利用できる一方、各駐車場の利用の偏りや駐車場内の放置自転車、利用頻度が低い長期間の占有が利用者の妨げとなっています。また、電動アシスト車など高価な自転車が増加している一方、駐車場内では、自転車やパーツ盗難の課題が顕在化しています。そのため、駐車場の適正な利用を誘導するとともに安心して快適に利用できる駐車場が求められています。



【本市調査結果 H29～R3 平均値】

図 21- 駐車場の利用率（自転車）

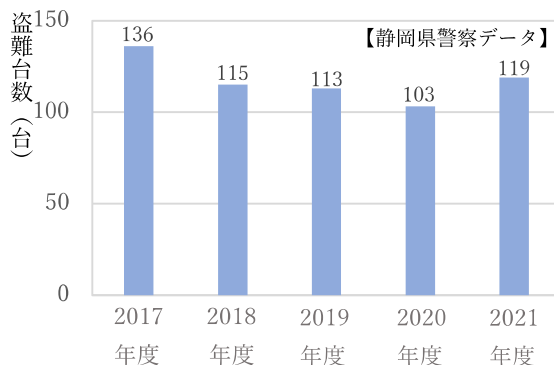


図 22- 駐車場内の盗難台数（自転車）

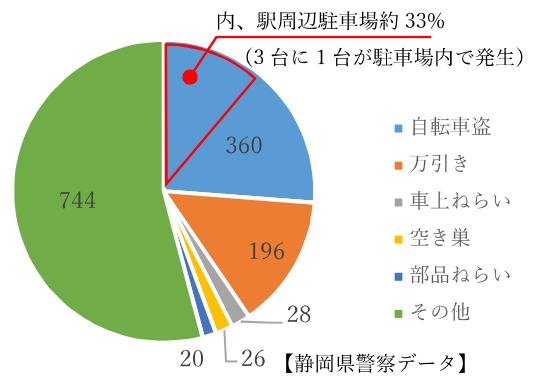


図 23- 本市中区窃盗犯の内訳(2021 年度)



図 24- 駐車場内へ煩雑に置かれた自転車



図 25- 駐車場外の歩道に放置された自転車

(3) バイク駐車場について

駅周辺のバイク駐車場の収容能力は充足しており、新たな駐車場の整備は必要ないが、各駐車場の利用の偏りにより、駅西エリアの一部駐車場に集中していることや、自動二輪駐車場を原付が占有するなど、駐車場の適正利用に支障が生じているとともに、盗難などの課題も抱えています。そのため、駐車場の適正な利用を誘導するとともに安心して利用できる駐車場が求められています。

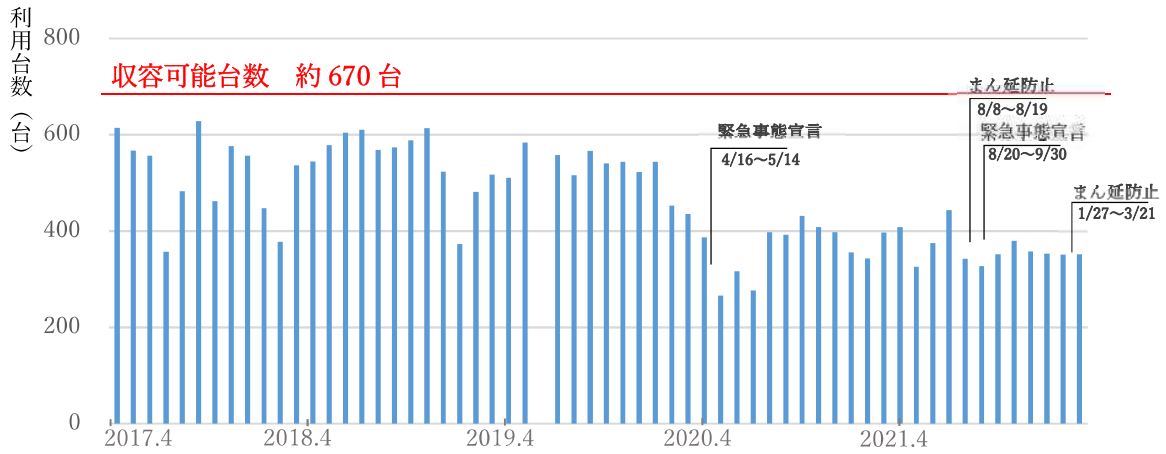


図 26- 駐車場に対する需要の推移 (バイク)

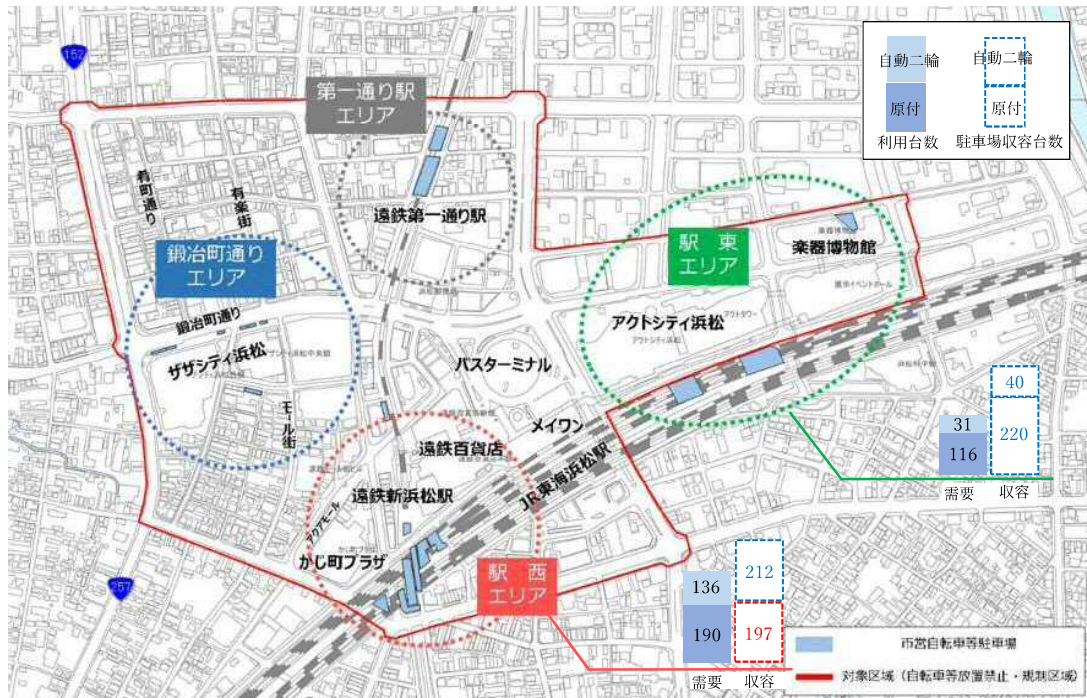
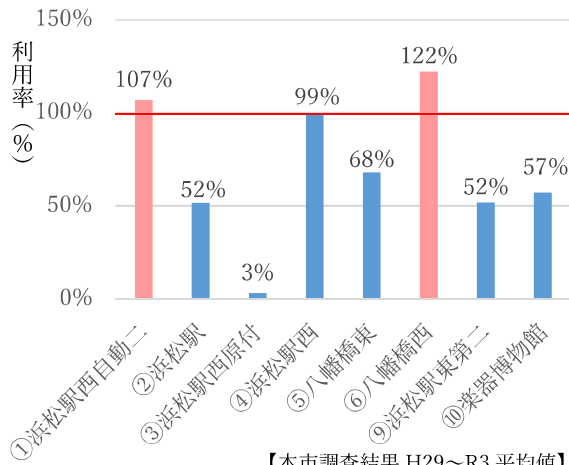
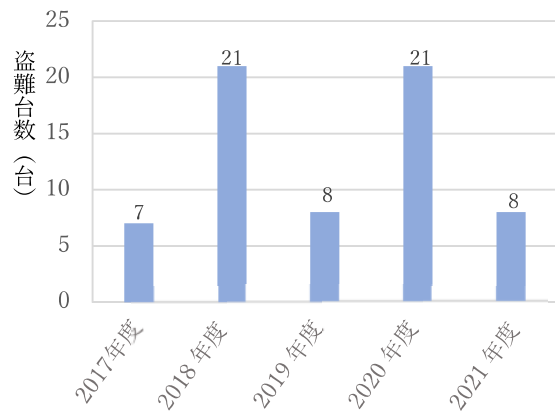


図 27- 収容台数の不足状況 (バイク)



【本市調査結果 H29～R3 平均値】
図 28- 駐車場の利用率（バイク）



【静岡県警察データ】
図 29- 駐車場内の盗難台数（バイク）



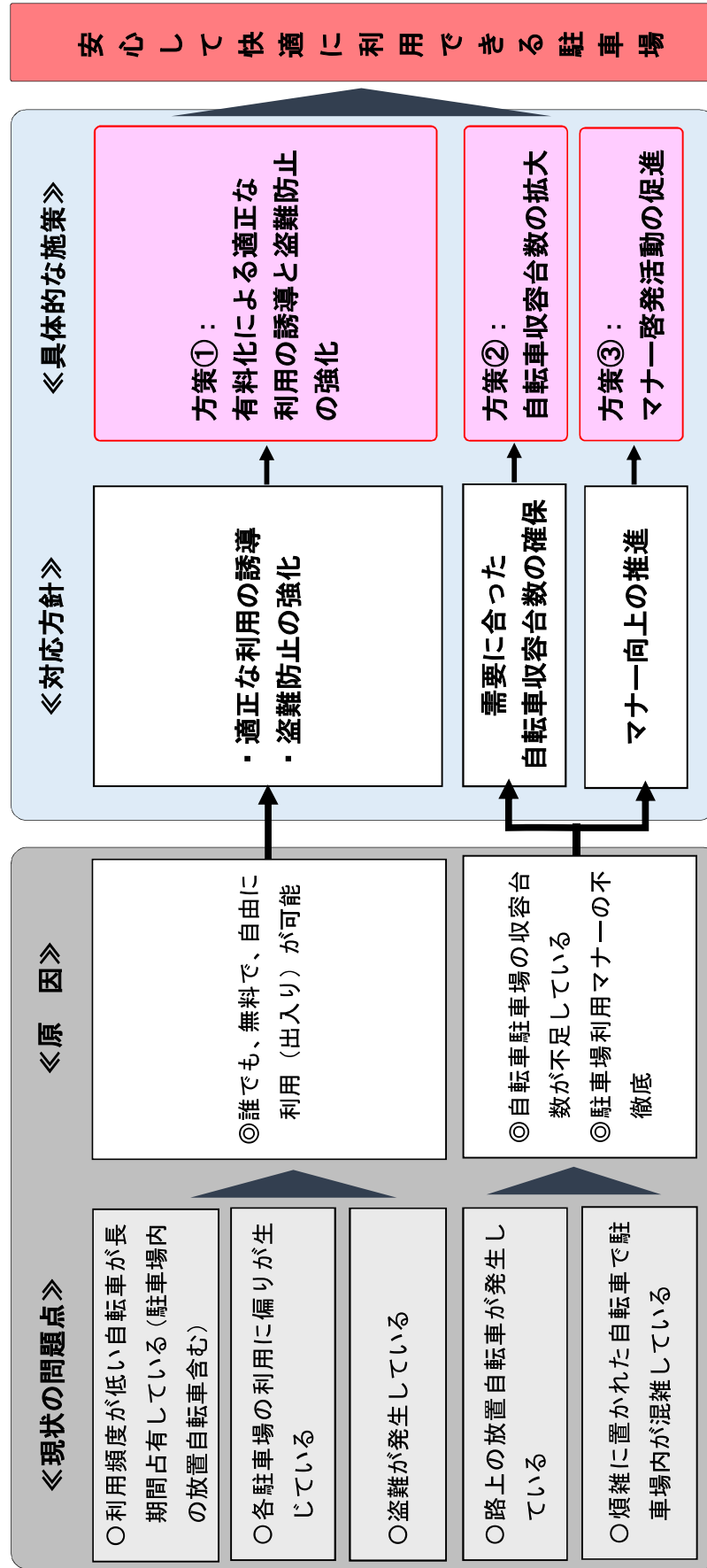
図 30- 収容台数を越え通路へ駐車（左:①浜松駅西自動二輪 右:④浜松駅西）



図 31- 自動二輪駐車を原付が占有（⑥八幡橋西）

2-3 現状の問題点と対応方針

2-2 において示した現状の問題点と原因の整理を踏まえた対応方針と具体的な方策を以下に整理します。



3. 具体的な施策

3-1 方策

方策① 有料化による適正な利用の誘導と盗難防止の強化

(1) 有料化による適正な利用の誘導

第一通り駅自転車駐車場以外の駐車場は、各駐車場の利用の偏りが生じているとともに、利用頻度が低い自転車が長期間駐車場を占有することが収容台数不足の要因となっているため、有料化することにより、適正な利用を誘導し、駐車場の収容台数不足の解消を図り、快適に利用できる駐車場とします。



図 32- 有料化により適正利用が図られた駐車場の例（静岡市）

(2) 盗難防止の強化

有料化によるゲートや防犯カメラの設置により、利用者以外の出入りの抑制や施錠効果を高めることで、盗難防止の強化を図り、安心して利用できる駐車場とします。



図 33-市営有料駐車場・ゲート式（磐田市）



図 34-市営有料駐車場・ロック式（名古屋市）



図 35- 防犯カメラ設置イメージ

方策② 自転車収容台数の拡大

(1) 自転車収容台数の拡大について

有料化後の駐車場利用台数が現況の駐車場収容台数を上回るエリアにおいて、既設の駐車場の再整備や駐車場の新設により、有料化後の駐車場利用台数以上を確保し、収容台数不足の解消及び放置自転車等の削減を図ります。

1) 有料化後の駐車場利用台数の算出

現況の駐車場利用台数及び放置自転車台数を 2021 年度（令和 3 年度）とし、有料化による滞留自転車（長期未利用者や駐車場内放置自転車）の減少を考慮したうえで、有料化後の駐車場利用台数を算出します。なお、滞留自転車は、2021 年度（令和 3 年度）に実施した利用者実態調査結果より約 2 割とします。

$$\cdot \text{有料化後の駐車場利用台数} = \text{現況駐車場利用台数} \times 80\% + \text{現況放置自転車台数}$$

表 3- 有料化後の駐車場利用台数に対する対応方針

エリア	現 況			有料化後	対応方針
	駐車場 収容台数	駐車場 利用台数	放置自転 車台数	駐車場 利用台数	
駅 西	1,128 台	1,400 台	82 台	1,202 台 (74 台不足)	(現況収容 < 有料化後利用) 駐車場の再整備
駅 東	757 台	987 台	0 台	790 台 (33 台不足)	(現況収容 < 有料化後利用) 駐車場の再整備
鍛冶町	143 台	129 台	90 台	193 台 (50 台不足)	(現況収容 < 有料化後利用) 駐車場の新設
計	2,028 台	2,516 台	172 台	2,185 台 (157 台不足)	—

2) 収容台数拡大の対応方針

有料化後の駐車場利用台数を算出した結果、現況の駐車場収容台数を上回るため、駅西・駅東エリアは既存駐車場を再整備、鍛冶町通りエリアは新たな駐車場を整備することにより、有料化後の駐車場利用台数以上を確保します。

3) 社会情勢の変化等への対応について

今後、社会情勢の変化等により、大幅に利用台数が増加する場合、民間の有料自転車等駐車場の新設状況なども考慮しながら、必要に応じて更なる整備台数の拡大やアクアモールなどへ駐車場を新設するなどの対策を講じます。

(2) 駅西エリア駐車場の再整備

自転車・バイクの利用実態に応じた適正な配置となるよう再整備を行い、有料化後の自転車駐車場利用台数以上を確保します。なお、再整備にあわせ、利用区分に応じた施設名称へ変更します。

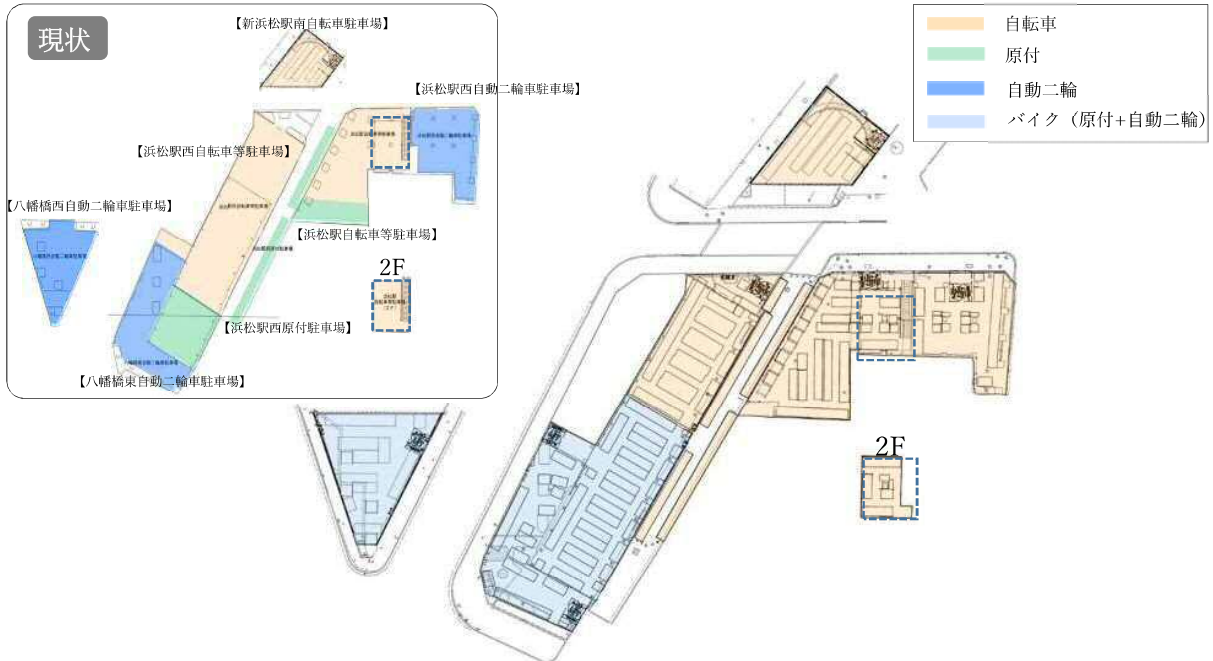


図 36- 駅西エリア駐車場の再整備イメージ図

(3) 駅東エリア駐車場の再整備

既存駐車場の中で、多くの自転車が駐車できる自転車ラックを用いる等の再整備を行い、有料化後の自転車駐車場利用台数以上を確保します。

(4) 鍛冶町通りエリア駐車場の新設

鍛冶町通りエリアでは、土地利用の高度化が進み、新たに用地を確保することが困難な状況であるため、道路空間の活用が可能な鍛冶町通りへ駐車場を新設し、有料化後の自転車駐車場利用台数以上を確保します。なお、上位計画である、浜松市都市計画マスタープランの方針「ゆとりある歩行」「創造都市の顔にふさわしい風格と魅力を兼ね備えた景観を形成」に即した駐車場とします。

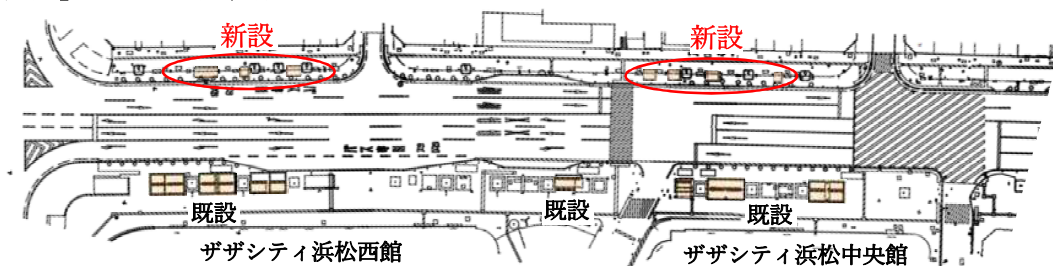


図 37- 鍛冶町通りエリア駐車場の新設イメージ図

方策③ マナー啓発活動の促進

市民に対し、放置自転車等によって生じる問題点や駐車マナーを SNS 等により広く啓発し、駐車場の適正な利用を促します。



図 38- 放置自転車削減の啓発リーフレット



図 39- 広報はままつによる啓発

(2) 既存駐車場施設等の修繕について

本計画の方策とあわせて、既存駐車場施設等の修繕を実施し、施設の長寿命化と利用者の安全・安心の確保を図ります。



図 42- 駐車場施設の塗装の劣化状況



図 43- 駐車場の注意喚起標識の劣化状況

(3) 鍛冶町自転車駐車場の廃止について

鍛冶町自転車駐車場は、利用者からわかりづらい位置であり、また駐車場内の必要な通路幅が確保できていないため、廃止するとともに鍛冶町通りに必要台数を確保します。



図 44- 駐車場の出入口状況



図 45- 駐車場の状況

3-3 施策実施図

方針①：有料化による適正な利用の誘導と盗難防止の強化

駐車場の適正な利用を誘導するとともに安心して利用できる駐車場とするため、「駅西・駅東・鍛冶町通りエリアを有料化」します。また、有料化によるゲートや防犯カメラの設置により、利用者以外の出入りの抑制や施錠効果を高めることで、盗難防止の強化を図り、安心して利用できる駐車場とします。

方針②：自転車収容台数の拡大

有料化後の自転車駐車場利用台数が現況の駐車場収容台数を上回る「駅西・駅東・鍛冶町通りエリアの収容台数を拡大」します。なお、整備台数は、有料化後の利用台数以上を整備することとし、今後、社会情勢の変化等により、大幅に利用台数が増加する場合、民間の有料自転車等駐車場の新設状況なども考慮しながら、必要に応じて更なる整備台数の拡大やアクアモールなどへ新たな駐車場を整備するなどの対策を講じます。また、原付・自動二輪は、2021年度（令和3年度）の最大利用台数以上を確保します。



図 46- 施策実施図

表 4- 整備台数表

エリア	現況の駐車場収容台数			整備台数 ※原付・自動二輪は R3 最大利用台数		
	自転車	原付	自動二輪	自転車	原付	自動二輪
駅西	1,128 台	197 台	212 台	1,202 台以上	190 台以上	136 台以上
駅東	757 台	220 台	40 台	790 台以上	116 台以上	31 台以上
鍛冶町通り	143 台	-	-	193 台以上	-	-
計	2,028 台	417 台	252 台	2,185 台以上	306 台以上	167 台以上

※整備台数は、今後実施する詳細な設計により決定する。

4. 参考資料

4-1 他都市の有料駐車場事例について



令和元年度 JR 東海（在来線+新幹線）の日平均乗車人数

駅名	乗車人数
浜松	37,026
磐田	8,046
袋井	5,325
掛川	11,330
島田	5,537
藤枝	11,311
焼津	8,868
安倍川	4,853

駅名	乗車人数
静岡	59,396
東静岡	8,400
草薙	10,961
清水	10,332
由比	1,388
新富士	4,662
沼津	20,670
三島	30,622
熱海	4,690

【出典：静岡県 HP】



静岡市 市営 有料駐車場

【出典：静岡市 HP】



豊橋市 市営 有料駐車場

4-2 市民アンケート調査報告書

3 調査実施概要

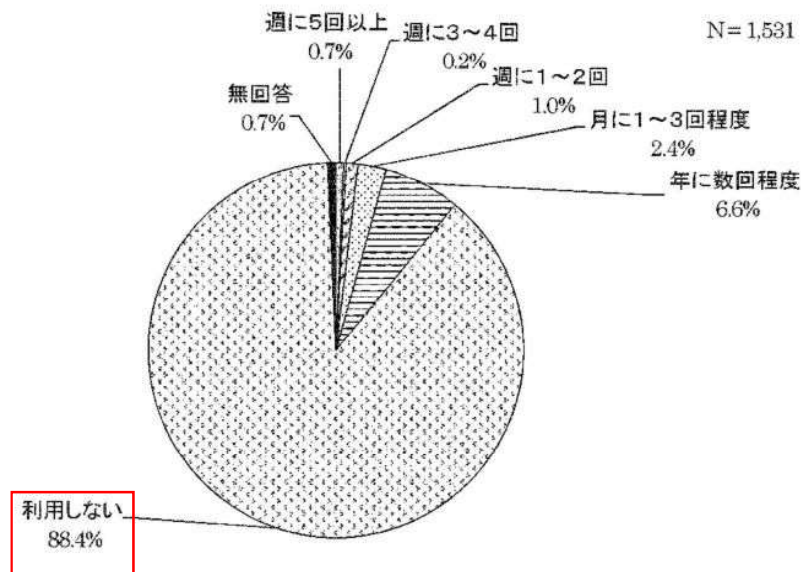
- (1) 調査地域 浜松市全域
- (2) 調査対象 満18歳以上の男女3,000人
- (3) 抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- (4) 調査方法 質問紙郵送法
- (5) 調査期間 平成30年6月9日～30日
- (6) 調査機関 一般財団法人 しんきん経済研究所

4 回収状況

発送数	有効回収数	有効回収率
3,000件	1,531件	51.0%

問 18 浜松駅周辺には市民の方が無料で利用できる市営の自転車等駐車場（以下「市営駐輪場」という）があります。あなたは、市営駐輪場をどのくらい利用していますか。
（1つだけ○を付けてください）

「利用しない」と回答した人は88.4%



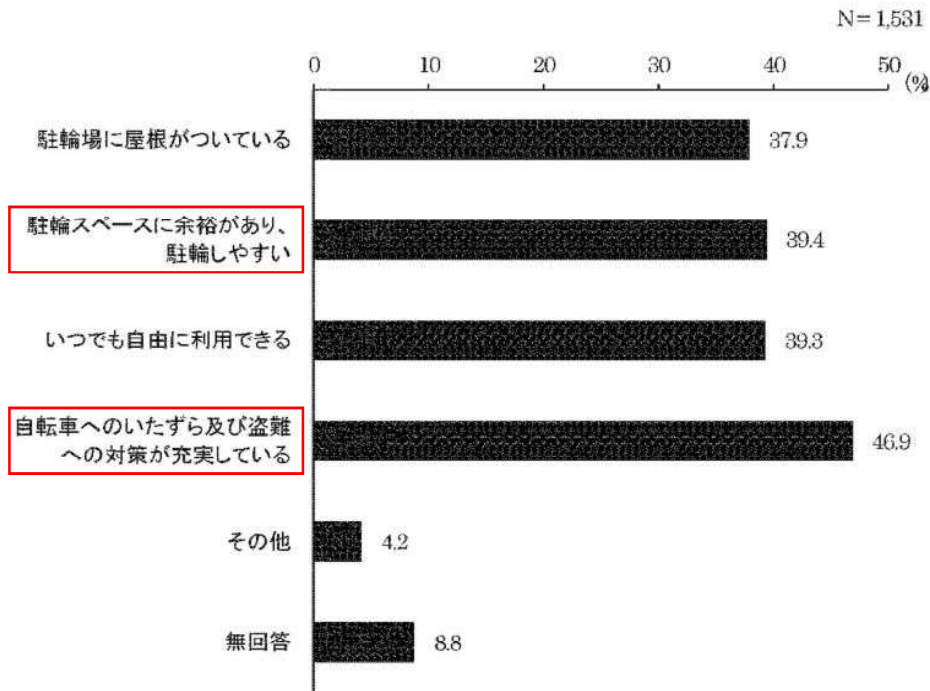
市営駐輪場を「利用しない」と回答した人は88.4%となり、全体の約9割を占めた。「週に1～2回」、「週に3～4回」、「週に5回以上」を合わせた『週1回以上』は1.9%となった。また『週1回以上』、「月に1～3回程度」、「年に数回程度」を合わせた『利用する』と回答した人は全体の10.9%となった。

年齢別でみると、『利用する』と回答した人の割合は10歳代が29.2%と最も高く、次いで20歳代の17.3%となった。

行政区別でみると、『利用する』と回答した人の割合は中区が22.5%と最も高く、次いで南区の15.2%、東区の10.9%と続いている。また、「利用しない」と回答した人の割合は北区が97.4%と最も高く、次いで天竜区が96.5%となった。

問 19 市営駐輪場の駐輪環境、管理運営に求めることを、優先度が高いものから2つお選びください。(2つまで○を付けてください)

「自転車へのいたずら及び盗難への対策が充実している」が 46.9%



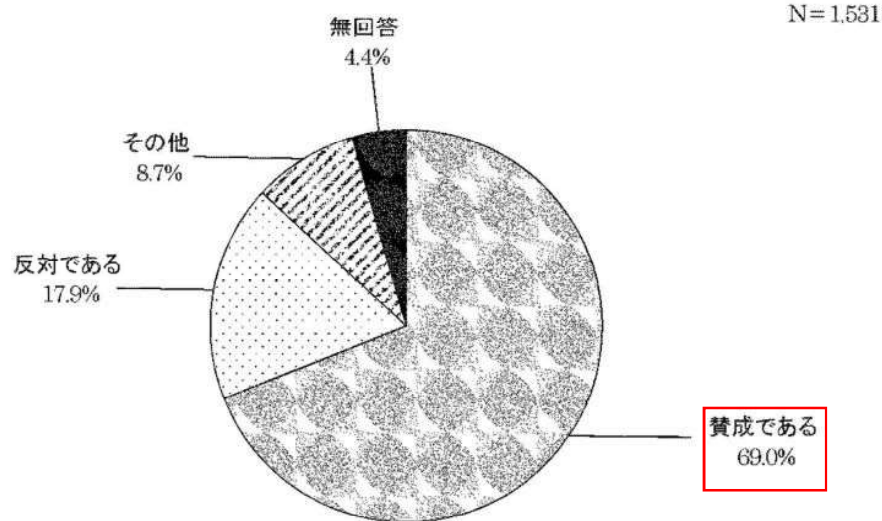
「自転車へのいたずら及び盗難への対策が充実している」が 46.9%と最も高くなったものの、「駐輪スペースに余裕があり、駐輪しやすい」が 39.4%、「いつでも自由に利用できる」が 39.3%、「駐輪場に屋根がついている」が 37.9%と、これらの回答も約 4 割を占める結果となり、項目ごとの大きな差はみられない。

年齢別でみると、70 歳代以上は「いつでも自由に利用できる」ことを重視しているのに対し、20 歳代から 60 歳代までは「自転車へのいたずら及び盗難への対策が充実している」ことを重視していることが分かる。また、10 歳代は「駐輪スペースに余裕があり、駐輪しやすい」が 66.7%と最も高い回答となったが、「いつでも自由に利用できる」も 50.0%と高い回答割合となった。

また、問 18 でたずねた利用頻度に応じた回答をみると、「週 1 回以上」、「月に 1~3 回程度」と回答した人は「駐輪スペースに余裕があり、駐輪しやすい」が最も高く、「年に数回程度」と回答した人は「いつでも自由に利用できる」が、「利用しない」と回答した人は「自転車へのいたずら及び盗難への対策が充実している」が最も高くなった。

問 20 浜松駅周辺の市営駐輪場を有料化し、例えば、防犯カメラの完備や管理員の配置により盗難やいたづらを防止するなど、市営駐輪場の環境や管理の質を高めることについて、あなたはどのように思いますか。(1つだけ○を付けてください)

「賛成である」が69.0%



「賛成である」が69.0%と全体の約7割を占め、「反対である」は17.9%であった。

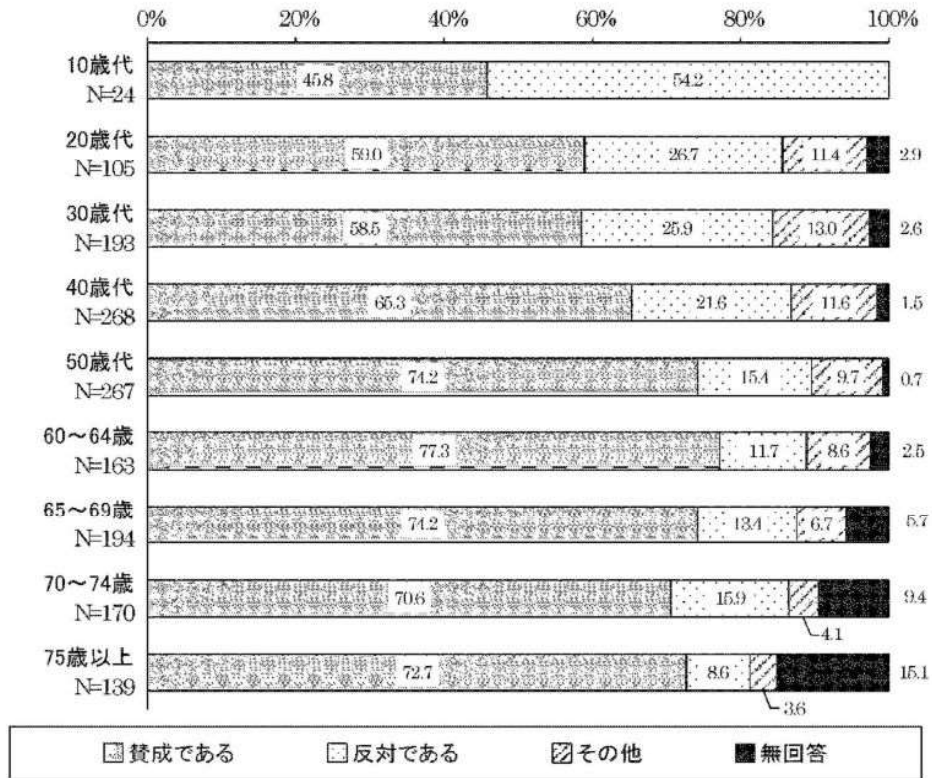
年齢別で見ると、10歳代は「反対である」(54.2%)が「賛成である」(45.8%)を上回ったものの、他の世代はすべて「賛成である」が「反対である」を上回った。

また、問18でたずねた利用頻度に応じた回答をみると、利用頻度が少なくなるにつれ「賛成である」が高くなり、「利用しない」と回答した人のうち「賛成である」は71.4%であった。一方で、「週1回以上」利用する人では51.7%が「反対である」と回答した。

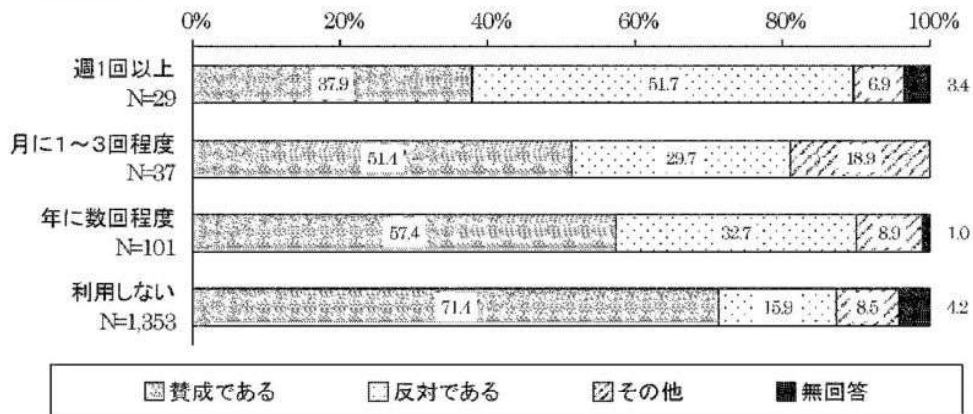
問18～20の調査結果から、利用しない層を含めた全体的な市民意識の傾向としては、駐輪場を有料化し、駐輪環境や管理の質を高めることに賛成の割合が高く、具体的に求めることとして「自転車へのいたづら及び盗難への対策の充実」の割合が最も高かったが、一方で、属性等によるクロス集計結果から、年代や利用頻度によって駐輪環境や駐輪場の管理運営に求めることの傾向が異なることも分かった。

今後は、利用者の声も聴きながら、これらの回答結果・意見を浜松駅周辺自転車等駐市場再整備計画の策定に生かしていきたい。

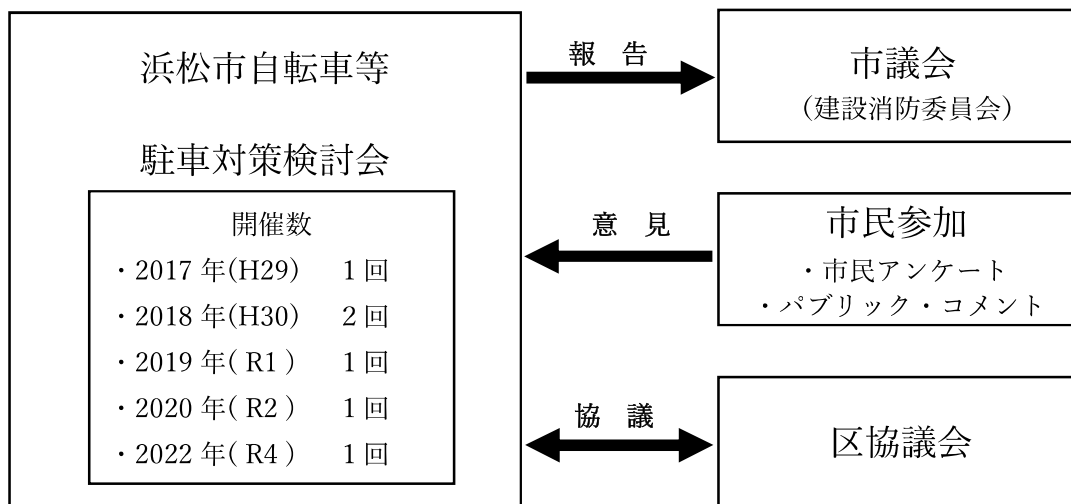
【年齢別】



【利用頻度別】



4-3 検討体制



4-4 浜松市自転車等駐車対策検討会 委員名簿

議長	土木部道路保全課長
委員	土木部道路企画課長
委員	土木部南土木整備事務所長
委員	都市整備部都市計画課長
委員	都市整備部交通政策課長
委員	産業部産業振興課商業振興担当課長
オブザーバー	日本都市計画家協会 自転車まちづくり研究会 代表
オブザーバー	一般社団法人浜松商店界連盟 会長
オブザーバー	西遠地区高等学校生徒指導研究協議会 理事
オブザーバー	遠州鉄道株式会社鉄道営業所長
オブザーバー	東海旅客鉄道株式会社静岡支社管理部総務課 担当課長
オブザーバー	一般社団法人日本二輪車普及安全協会中部ブロック統括事務局長
オブザーバー	浜松自転車協会長
オブザーバー	浜松商工会議所産業振興部商業観光課長
オブザーバー	浜松中央警察署交通第一課規制係長
オブザーバー	浜松市中央地区自治会連合会長

4-5 用語解説

用語	解説
自転車等駐車場	自転車、原動機付自転車、自動二輪車の駐車場のこと。
放置自転車等	路上に自転車等が置かれていて、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて、直ちに移動することができない状態のこと。また、駐車場内に相当の期間自転車等が放置されている状態のこと。
原付	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のこと。
自動二輪	道路交通法第3条に規定する大型自動二輪車及び普通自動二輪車のこと。
アクセス	主要な交通手段に至るまでのこと。
イグレス	主要な交通手段利用後、目的地に至るまでのこと。