

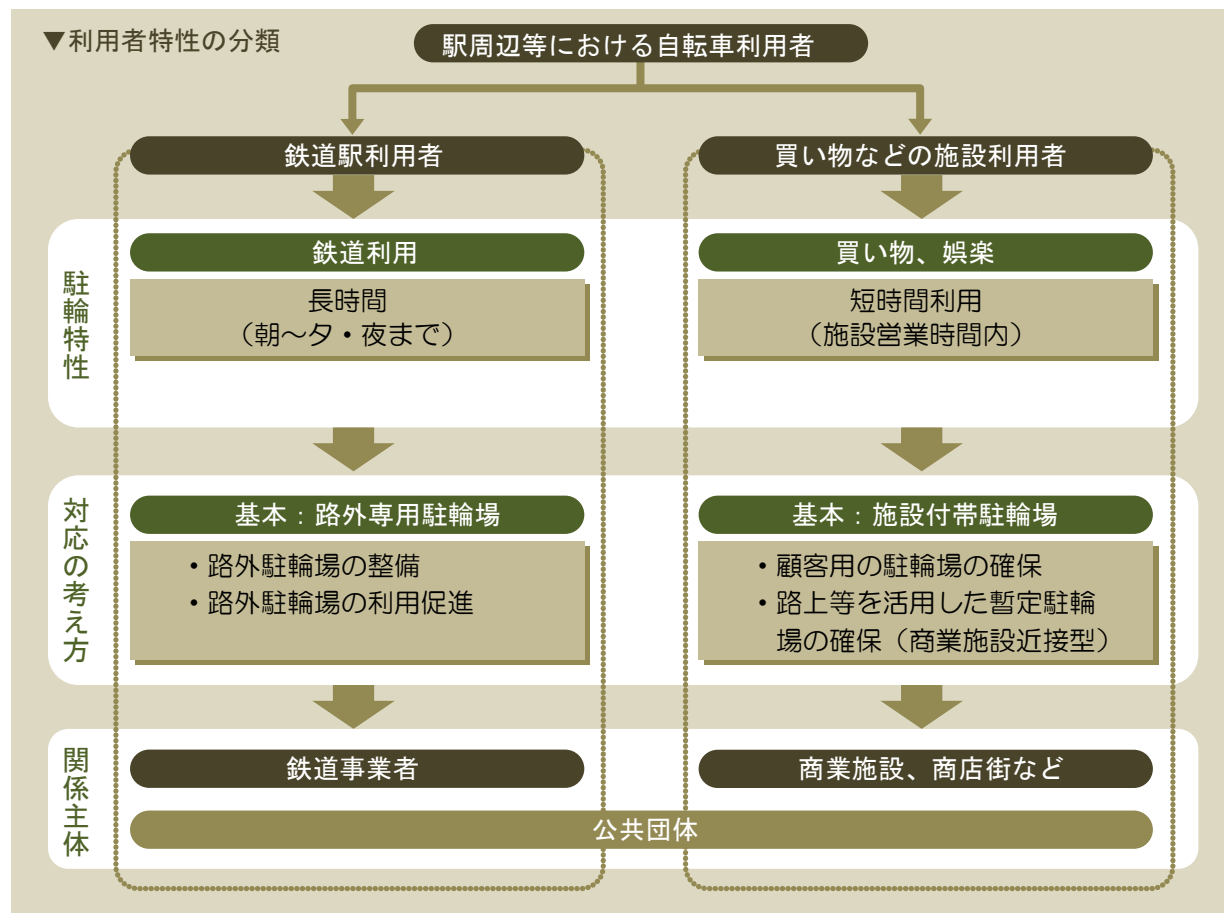
【とめる】に関する協議資料－「駐輪対策の基本的な方向性」と「駐輪対策方針」について

1 「駐輪対策の基本的な方向性」

① 駐輪特性に応じた駐輪対策の必要性

- 駐輪問題には、「買い物等の施設利用者の放置自転車、駐輪場不足」と、「鉄道駅利用者の放置自転車、駐輪場不足」の2点の問題があります。
- 買い物などの施設利用者と鉄道駅利用者では、駐輪の特性が異なります。
 - ・ 買い物などの施設利用者は、比較的短時間の利用が多く、施設の営業時間内の駐輪である。
 - ・ 鉄道駅利用者は、比較的長時間の利用が多く、朝～夕方、夜までの駐輪である。
- そのため、「買い物等の施設利用者の駐輪対策」と「鉄道駅利用者の駐輪対策」の2つに大別して駐輪対策を検討します。
- また、鉄道駅から遠い地域において、バス停まで自転車で行く方の交通の便を確保するとともに、自転車とバスの連携を図るため、バス停周辺に駐輪場を確保する「サイクルアンドバスライド」について検討します。

■ 鉄道駅周辺等の自転車利用者の特性の分類

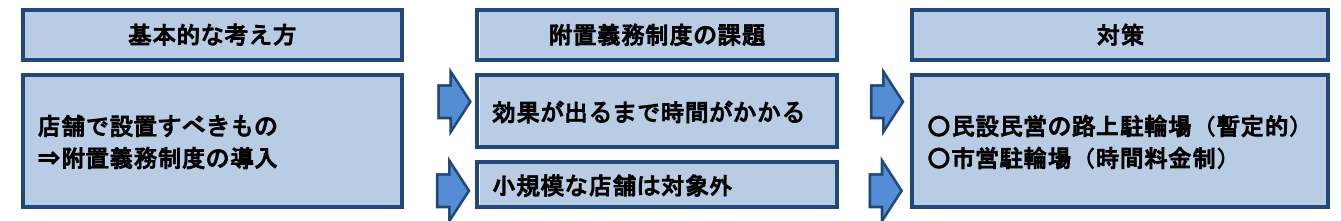


② 駐輪タイプ別の主な対策

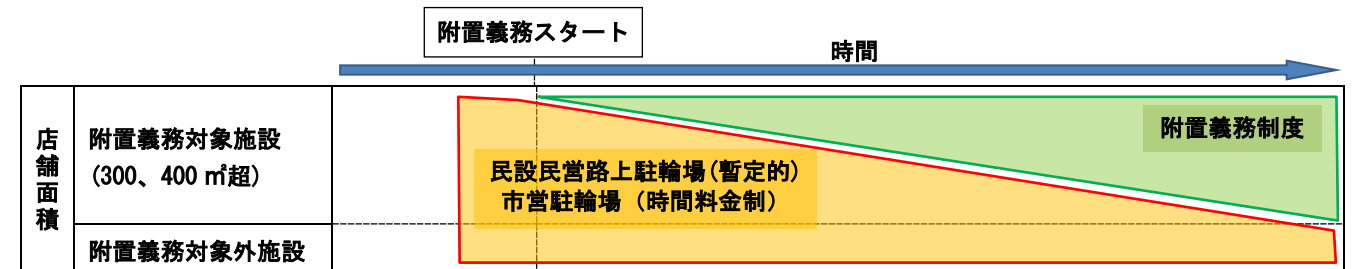
■ 買い物等の施設利用者の駐輪対策

- 買い物等の施設利用者用の駐輪施設は、施設で設置すべきものです。そのため、附置義務制度の導入を検討します。
- しかしながら、他都市の例を見ると、義務を課しても建物の建替えまで駐輪場が整備されないため、「効果が出るまで時間がかかる」制度となっています。また、他都市では、対象となる施設面積が概ね 300 から 400 m²以上と規定され、「小規模な施設が対象にならず」、別途対策を講じる必要があります。
- 「効果が出るまで時間がかかる」「小規模な店舗が対象にならない」という課題への対策として、民設民営での暫定的な「路上駐輪場の確保」を行います。また、買い物利用の放置自転車が多い地域などにおいて、市営駐輪場の余剰などを活用し、時間料金制の導入を検討します。
- 店舗の規模や対策に要する時間、駐輪問題の程度に応じて駐輪対策を選定します。

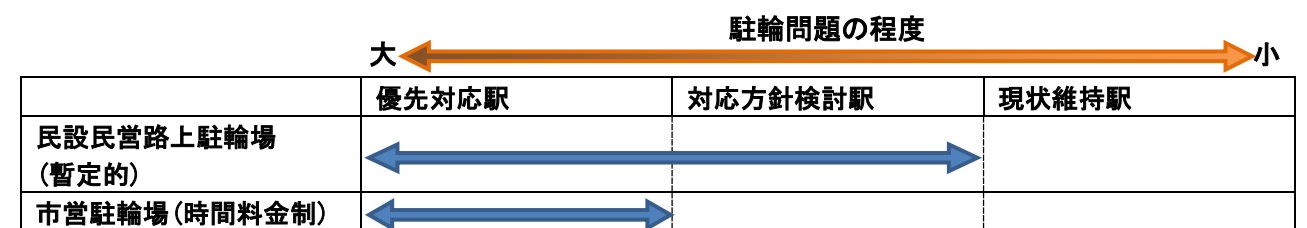
■ 買い物等の施設利用者の駐輪対策の概要



■ 店舗面積別の対策



■ 「買い物等の施設利用者の駐輪対策」と「駐輪問題の程度」の関係



2・優先対応駅の選定方法について

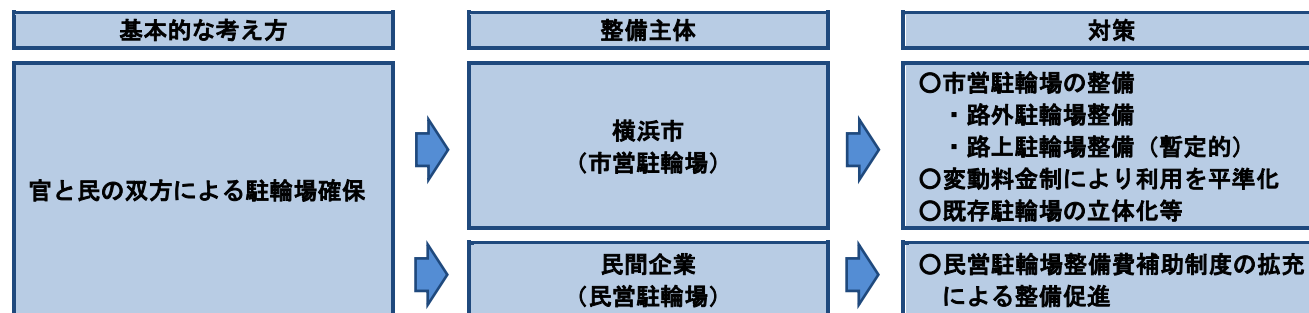
①駅周辺ごとの対策検討の必要性

- 駅周辺ごとに、民営駐輪場を含む自転車等の収容台数に対する利用者数および定期利用の待機者数（下図左）を見ると、自転車等の需要に対する収容台数の過不足の状況が、おおよそ把握できます。
- また、放置自転車台数と駐輪場の余剰台数（下図右）を見ると、買い物利用を含む放置自転車の受け皿の過不足の状況が、おおよそ把握できます。
- ただし、駐輪場の整備必要台数を把握するにあたっては、駅の東口、西口などの方面別に利用者に偏りがあることや、駐輪場の待機者に、既に他の駐輪場を定期利用している方や、一時利用の駐輪場（市営及び民営）を利用している方が含まれていることなどを踏まえて、より詳細に分析する必要があります。
- そのため、駅周辺ごとに状況を分析し、対策を検討する必要があります。

■鉄道駅利用者の駐輪対策

- 鉄道駅利用者用の駐輪施設の確保は、横浜市と民間事業者の双方で行います。
- 駐輪場の確保の必要性については、駅ごとに、市営駐輪場と民営駐輪場を合わせた全体での駐輪場の余剰、放置自転車台数及び市営駐輪場の定期利用補欠待機者数等の状況を分析した上で検討します。駐輪場の確保が必要な駅については、市営駐輪場の整備や民営駐輪場の整備費補助制度を活用し、確保を検討します。市営駐輪場を整備する場合は、路外駐輪場の整備を基本とします。土地の制約があり、必要な収容台数が難しい場合に、暫定的な路上駐輪場の整備等を検討します。駐輪場の確保が必要な駅において民営駐輪場の整備を促進するため、収容台数の緩和など、民営駐輪場整備費補助制度の拡充を検討します。
- 既存の市営駐輪場の利用の平準化及び不公平感の解消を図るため、駅からの距離などに応じた変動料金制を導入することを検討します。
- 横浜駅周辺のまちづくりの計画である「エキサイトよこはま22（横浜駅周辺大改造計画）」では、基盤整備の基本方針として、歩行者に配慮した安心・快適な自転車走行環境の確保などのため、中心エリアである「センターゾーン」の外延部への駐輪場の確保に取り組むこととしています。横浜駅の事例のように、まちづくりや駅前空間の有効活用の観点を考慮に入れ、まちの再開発等の機会なども活用しながら、駐輪場の適正な配置や既存市営駐輪場の立体化などを検討します（建物式や機械式立体駐輪場等）。

■鉄道駅利用者の駐輪対策の概要

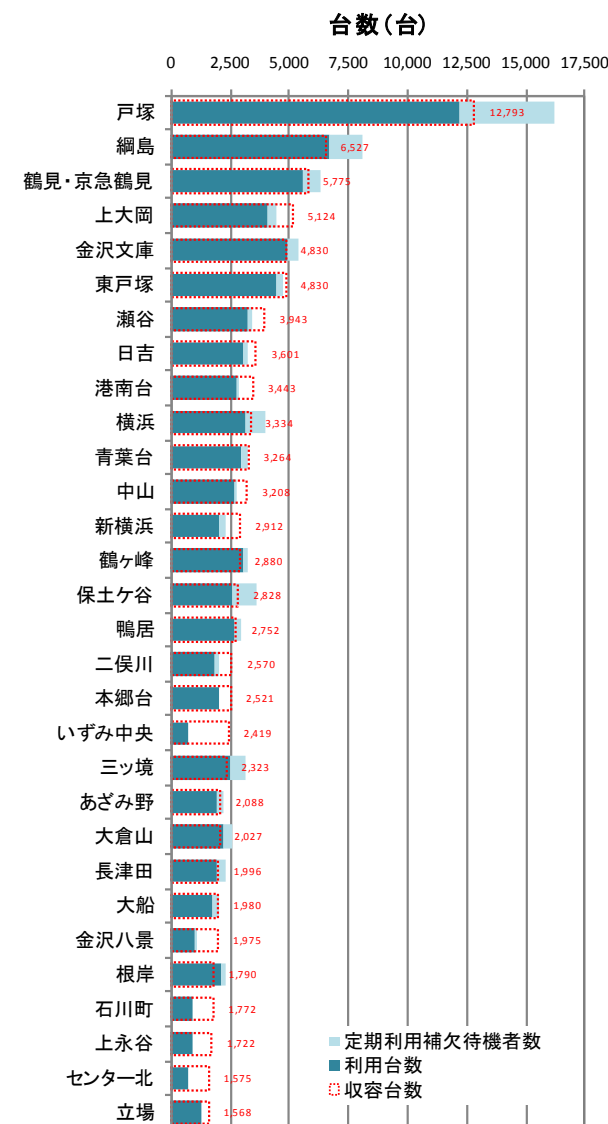


■「エキサイトよこはま22」の自転車関連インフラに関するイメージ図（「エキサイトよこはま22」基盤整備の基本方針P10より抜粋）

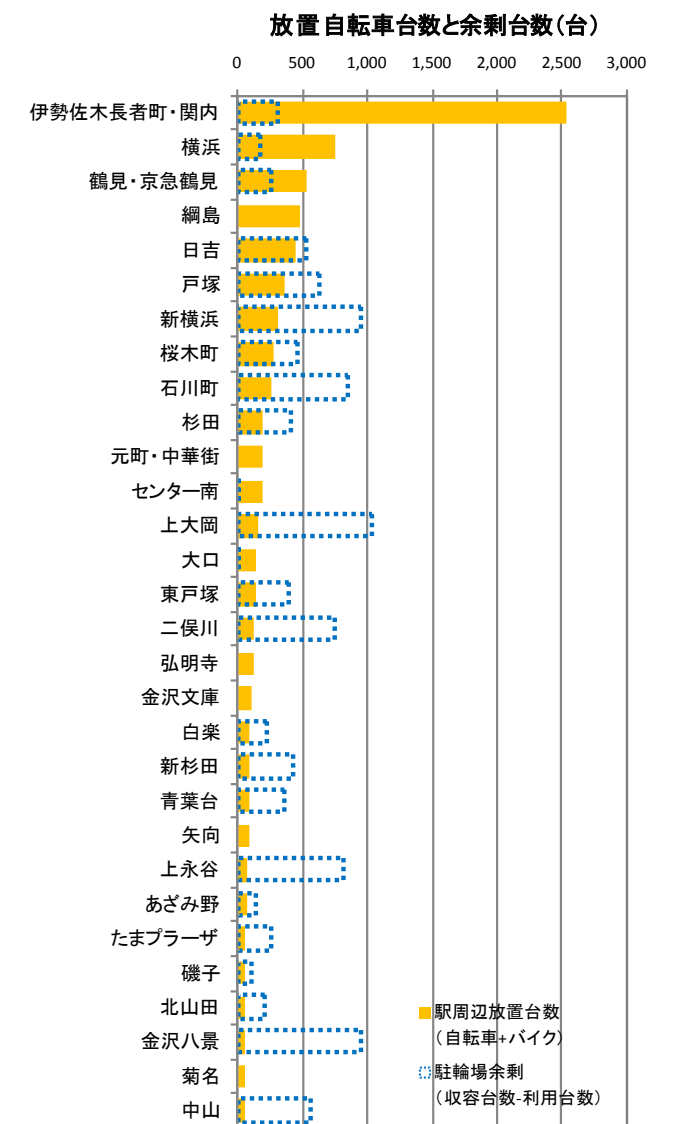


※イメージ図であり、具体的な位置・規模を示すものではありません。

■収容台数の多い上位30駅の利用状況



■放置自転車の多い上位30駅と駐輪場の余剰



※利用台数、駅周辺放置台数：平成26年11月実態調査に基づく
 ※定期利用補欠待機者数：平成27年1月時点のデータに基づく

②優先対応駅（駐輪問題への対応が求められる駅周辺）の選定

- 横浜市では、駐輪問題の程度に応じて、市内の駅周辺を「優先対応駅」「対応方針検討駅」「現状維持駅」に分類します。なお、駐輪問題の程度は、以下の2つの視点で整理します。

【駐輪問題の程度の視点】

視点①：放置自転車台数

視点②：自転車の集中度合

- 優先対応駅では、駅周辺ごとの特性を踏まえて対策を検討し、駐輪対策方針を策定します。対応方針検討駅では、駐輪対策の基本的な方向性に基づき、対策を検討していきます。
- 優先対応駅は、以下の条件（条件①と条件②のどちらかを満たす駅）で選定します。

【優先対応駅の選定条件】

条件①：放置自転車の台数が極めて多い鉄道駅周辺

条件②：自転車が過度に集中する鉄道駅周辺（以下の条件をすべて網羅する駅周辺）

A. 放置自転車台数が上位 20 位以内

B. 駅周辺の乗入台数が上位 20 位以内

※乗り入れ台数：放置自転車+駐輪場利用台数

C. 定期利用待機者が上位 20 位以内

- 現状維持駅は、以下の条件で選定し、優先対応駅と現状維持駅以外の駅周辺を対策方針検討駅とします。

【現状維持駅の選定条件】

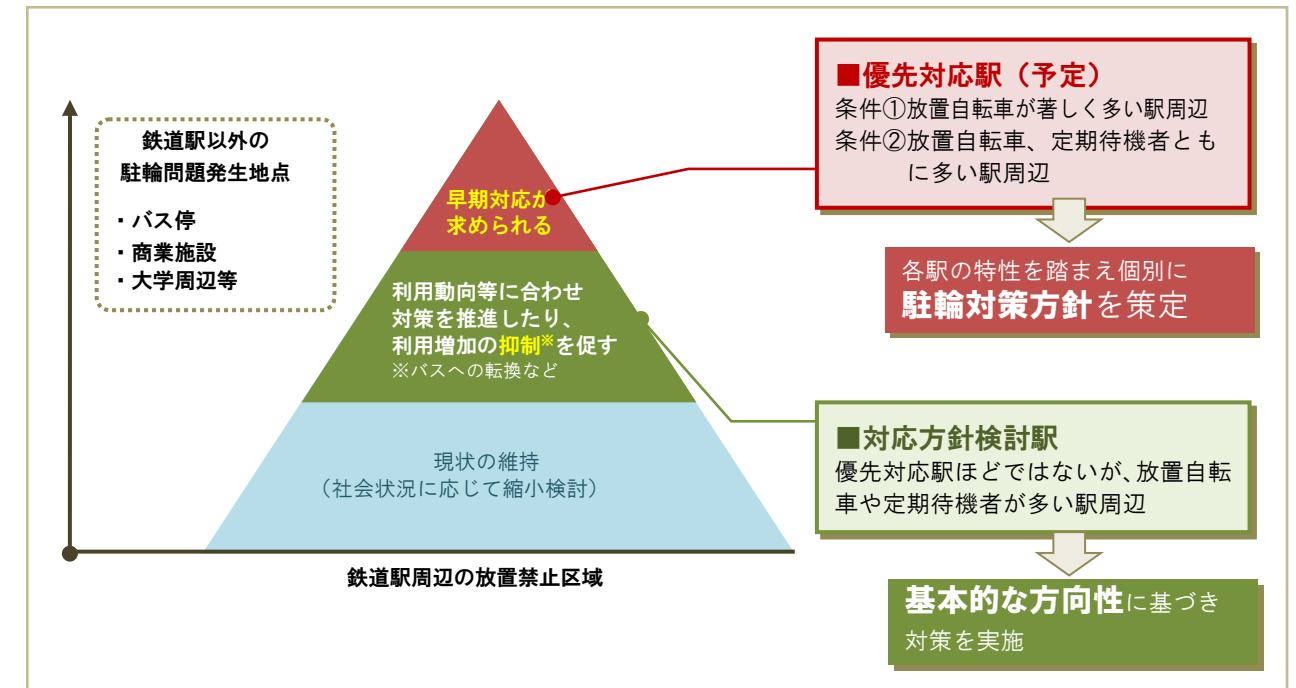
条件：当面对策を要さない駅周辺（以下の条件のいずれかを満たす駅周辺）

A. 放置自転車の台数が 50 台未満かつ市営駐輪場の定期利用待機者が 10 台未満

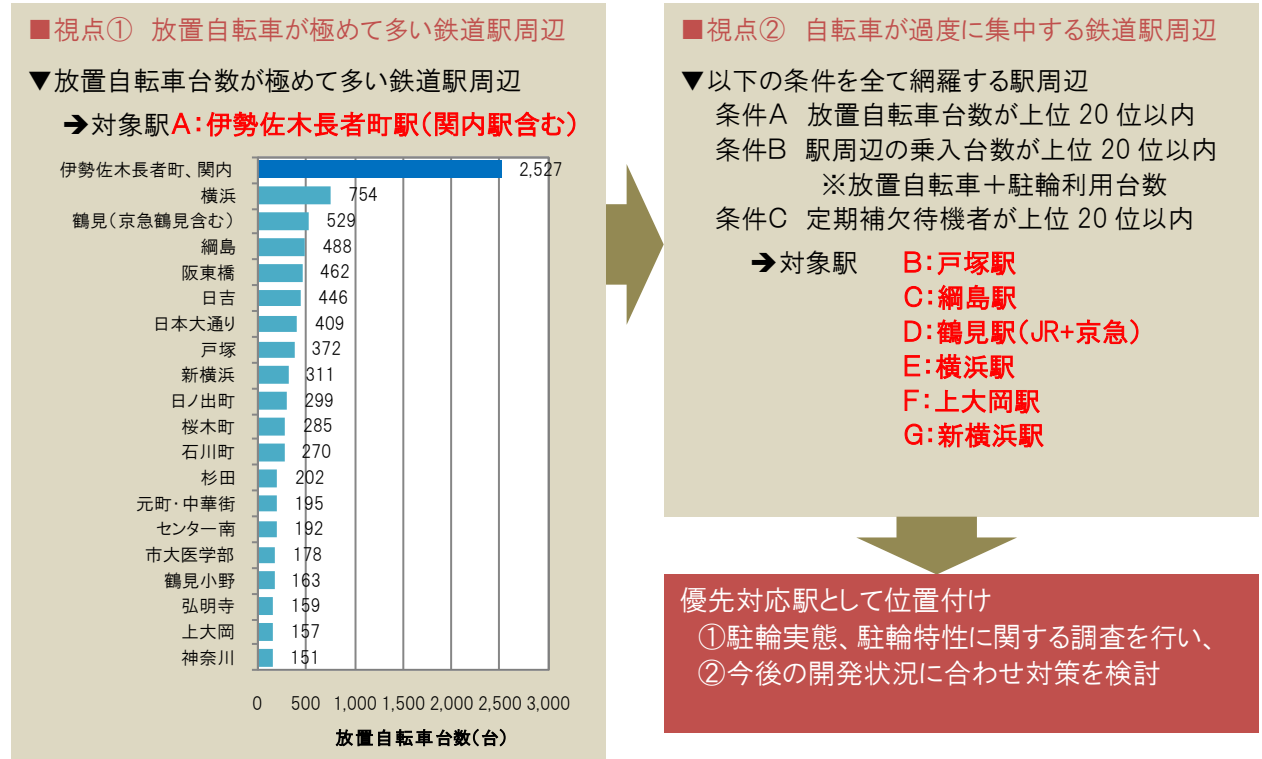
B. 市営駐輪場がなく、放置自転車台数が 50 台未満かつ民営駐輪場に余剰がある

- 横浜市自転車総合計画策定時の放置自転車等の実態調査(平成 26 年 11 月※定期待機者のみH27.1 時点)のデータを使用すると、優先対応駅は 7 駅、対応方針検討駅は 92 駅、現状維持駅は 38 駅です。なお、今後、放置自転車台数、駅周辺の乗入台数、定期利用待機者数の状況が変われば、優先対応駅、対応方針検討駅、現状維持駅は、柔軟に見直します。

■駐輪問題の対応が求められる駅周辺の考え方



■優先対応駅の選定条件



③駐輪対策方針の策定に向けて

■モデル駅の選定

- 総合計画では、優先対応駅から1～2駅程度をモデル地区として選定し、先行的に駐輪対策方針を策定することが示されています。また、「とめる」の施策と「はしる」の施策は、相互に連動することも多いため、一体的に進めていくことが重要であることも示されています。
- 以下の理由から、「戸塚駅」と「鶴見駅（JR・京急）」をモデル地区に選定することを想定しています。
戸塚駅：駅周辺の乗入台数が市内で最も多い（駅周辺の自転車利用者が多い）
鶴見駅：駅周辺の乗入台数が多く、既に自転車通行空間が整備されている箇所があるため、連続性を考慮した上で、新たな自転車通行空間の整備を行うことができる
- まずは、「戸塚駅」「鶴見駅（JR・京急）」において、駐輪対策方針を策定していきます。なお、「戸塚駅」「鶴見駅（JR・京急）」での駐輪対策方針の策定状況や、策定時の課題を踏まえて、順次その他の優先対応駅においても駐輪対策方針を策定します。

■駐輪対策方針の概要

- 駐輪対策方針の策定にあたっては、以下の分析・検討を進めます。

①現状の分析

- ア 放置自転車の利用目的の分析（買い物利用、鉄道駅利用）
- イ 駐輪場の定期利用者の分析

②対策の検討

- ア 駐輪場の整備必要台数の算出
- イ 対策メニューの検討（ハード、ソフト）
⇒対策の検討にあたっては、まちづくりの計画との整合性など、まちづくりとの関係や、対策メニューの費用対効果、公共交通の利便性に配慮
- ウ 駐輪場設置候補地の選定
- エ スケジュール