

岡崎市自転車等駐車場整備に関するガイドライン

平成 31 年 3 月

岡 崎 市

目 次

1. ガイドライン作成の目的	1
1.1 目的の概要	1
1.2 ガイドラインと各種計画との関連	2
2. 岡崎市における自転車等駐車場施策	6
2.1 自転車等駐車場の整備の現状	6
2.2 放置自転車の状況	11
2.3 自転車等駐車場施策をとりまく環境の変化	14
2.4 自転車等駐車場の需要の見通し	18
3. 自転車等駐車場施策の問題	22
3.1 自転車等駐車場施策の問題	22
3.2 自転車等駐車場施策の問題解消のための課題	28
4. 自転車等駐車場施策の展開	30
4.1 岡崎市が展開していく自転車等駐車場施策	30
4.2 (基本方針1) 公共交通の利用促進と駐車需要のコントロール	31
4.3 (基本方針2) 民間の資金やノウハウを活用した利便性の高い自転車等駐車場	33
4.4 (基本方針3) 安全を確保した駐車場の配置	36
4.5 (基本方針4) 自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知	39
4.6 (基本方針5) 駅前開発と合わせた自転車等駐車場の整備	41
5. 自転車等駐車場整備水準【参考】	42
5.1 自転車等駐車場の施設・設備の概要	42
5.2 自転車等駐車場整備水準例	47
5.3 自転車等駐車場毎の整備方針	48
6. 自転車等駐車場運営の方針	49
6.1 今後の自転車等駐車場の運営の方針	49
6.2 自転車等駐車場の運営	51
7. 今後の課題	52

1. ガイドライン作成の目的

1.1 目的の概要

自転車は、安価で手軽に利用できることから、近距離交通手段としての利便性、経済性が高く評価され、通勤・通学や買い物など日常生活における身近な交通手段として利用されている。また、近年の健康志向の高まりや地球温暖化などの環境問題の中で、全ての世代の人が乗ることのできる健康的で環境に優しい乗り物としての特性にも注目されている。

岡崎市でも自転車を都市における主要な交通手段として位置づけ、市民へ自転車利用を推奨するとともに、合わせて、駅周辺の無秩序な自転車等（自転車及び原動機付自転車の総称）の駐車・放置を防ぐべく、市内の鉄道駅近隣に無料の自転車等駐車場も整備してきた。近年では一部の駅で民間事業者による有料の自転車等駐車場も整備されてきている。

しかしながら、駅毎で自転車等駐車需要に偏りが生じており、特に岡崎駅や名鉄東岡崎駅など、市内の主要な鉄道駅では自転車利用者が集中し、利用マナーの欠如などから自転車等駐車場の乱雑化や長期駐車、放置が問題となっている。さらに、整備後、経年による駐車場の設備の破損、劣化が顕在化しつつあり、利便性・安全性の低下や市の財政的な観点からも将来的な維持管理・運営について懸念されている。

そのため、岡崎市では今後の自転車等駐車需要を踏まえて、市内の自転車等駐車場の適切な整備と運営について、「自転車等駐車場整備に関するガイドライン」を作成した。

本ガイドラインは、市内の自転車等駐車場の利用状況や施設・設備の状況等を把握した上で、自転車等駐車場の整備方針の提唱と具体的な対策及び管理・運営の方法を定めるとともに、自転車等駐車場の利用促進や利用マナー・ルールの啓発等も含めて、自転車等駐車場の利用者に継続したサービスの提供をしていくための指針とすることを目的としている。

1.2 ガイドラインと各種計画との関連

- ガイドラインは「第6次岡崎市総合計画」等の上位計画に示される岡崎市の「まちづくり」の方針を遵守し、他の交通施策に関する計画と整合を図るとともに、自転車等駐車場の整備に関して具体的な方針を示すものとする。
- 「第6次岡崎市総合計画」及び「岡崎市都市計画マスタープラン」では、都市構造の基本方向として、公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を配置し、各拠点へのアクセス性の向上と都市機能の集約化・高度化を図ることを目指して交通結節点整備に取り組んでいる。過度な自動車依存を前提としたこれまでの都市構造から、自転車・歩行者交通への転換を促進する取り組みが必要を増しており、中でも、自転車の利用と活用が計画を実現することに資する役割は大きいと考えている。
- 「岡崎市公共施設等総合管理計画」では、今後、自転車等駐車場は駅前再開発等を契機に既存の公設の自転車等駐車場の廃止し、より利便性の高い施設となるよう民間提案による民設民営の自転車等駐車場を設置して行くものとしている。
- 「岡崎市まちなか総合交通戦略」では、まちなかにおける戦略的な事業プログラムの一環として、自転車利用に関する以下のような事業を進めることとしている。
 - ・道路空間再配分による自転車通行空間の整備
 - ・自転車ネットワークの整備
 - ・レンタサイクルシステムの導入
 - ・サイクル&バスライド駐車場の整備

(解説)

(1) ガイドラインと関連する計画等との関係

ガイドラインと関連する計画等との関係を図1に示す。ガイドラインは上位計画の「まちづくり」の方針を遵守し、「岡崎市まちなか総合交通戦略」をはじめとする他の交通施策に関する計画と整合と連携を図りながら、自転車等駐車場の整備に関して具体的な方針を示すものとする。

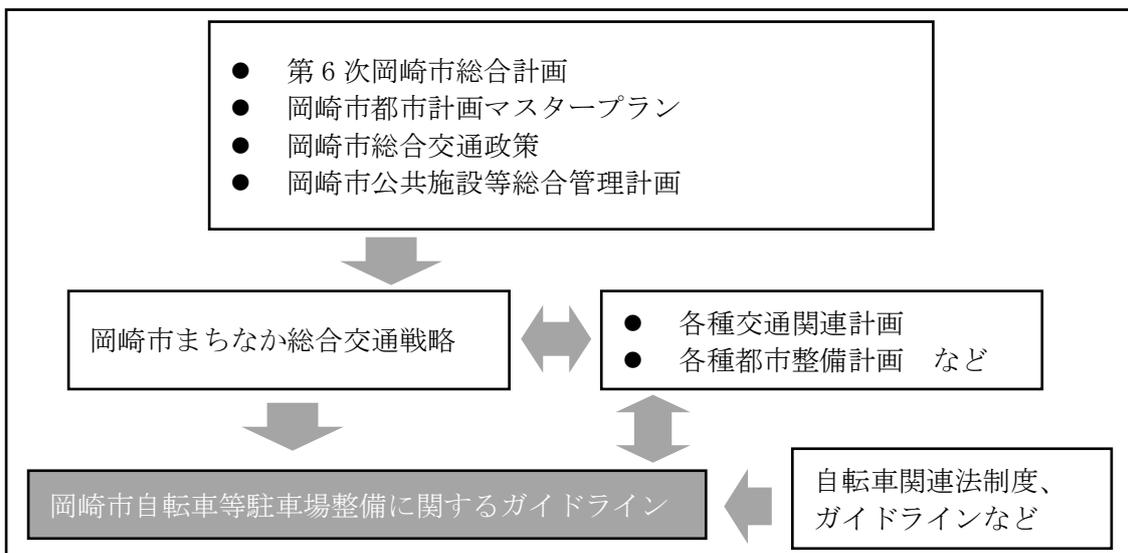
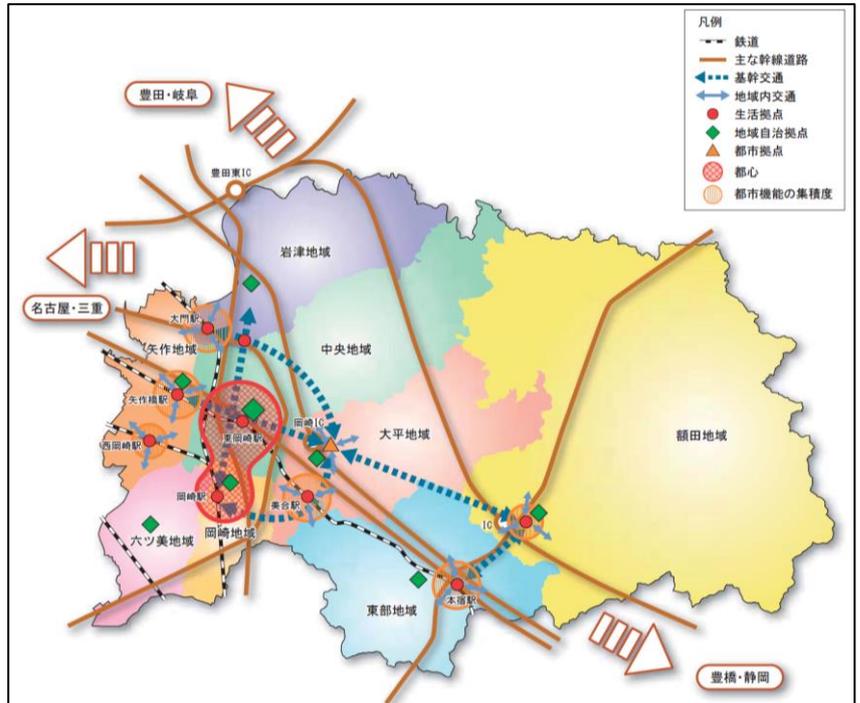


図1 ガイドラインとの関連する計画等との関係

(2) 第6次岡崎市総合計画

「第6次岡崎市総合計画」では、「基本構想」の「都市構造の基本方向」として、市民誰もが暮らしやすく、都市としての持続的な成長を確保するため、公共交通軸を中心に都市機能を集約した拠点を都心から各地域まで効率的に配置し、各拠点へのアクセス性の向上と都市機能の集約化・高度化を図ることで、各地域それぞれが都市機能や農業機能、自然機能などを分担し、共生する形で相互に補完しあいながら都市全体として高い機能を発揮できる「地域共生型」都市構造の形成を目指すとしている。

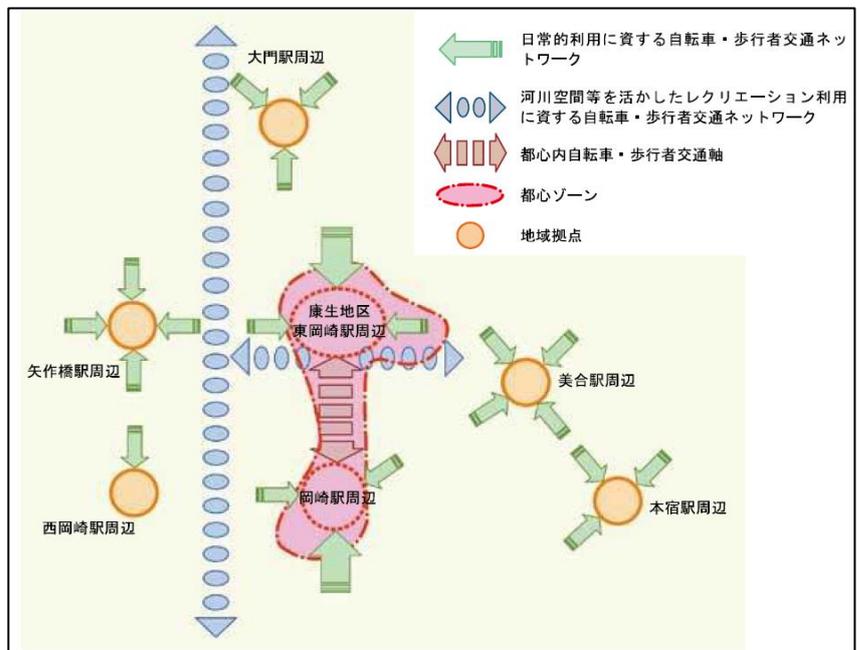


出典：「第6次岡崎市総合計画 後期基本計画」（平成27年2月）

図2 岡崎市の将来都市構造

(3) 岡崎市都市計画マスタープラン

「岡崎市都市計画マスタープラン」では、「全体構想」の「都市づくりの取組方向」として、「つながりを大切にする温かい都市<連携交流都市>」が目指すべき都市像の1つとして示されている。この都市像の基本方針として「環境にやさしい交通の実現」があり、具体的な取組方針に「自転車・歩行者交通ネットワークの強化」が挙げられている。



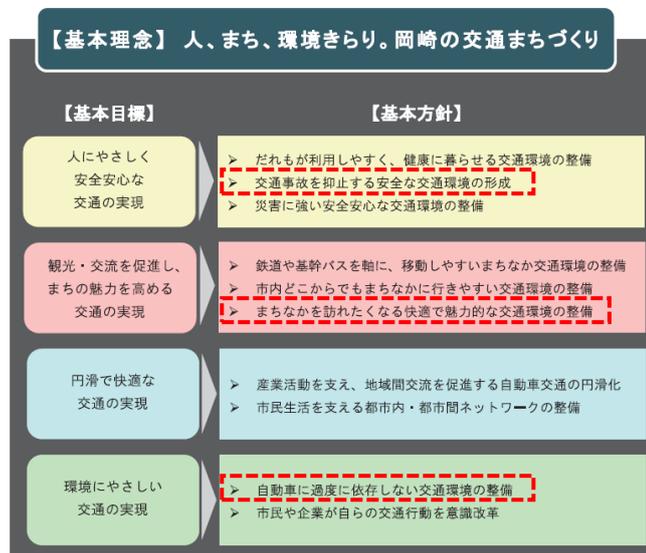
出典：「岡崎市都市計画マスタープラン2010」（平成22年2月）

図3 自転車・歩行者交通ネットワークの強化 方針図

(4) 岡崎市総合交通政策

「岡崎市総合交通政策」は自動車に過度に依存した交通体系から、地域の交通事情を踏まえ、公共交通が便利で使いやすく、歩行者や自転車が安全に安心して移動でき、自動車を加えたそれぞれの交通手段が連携した交通体系への転換をめざして、「人」「まち」「環境」「円滑化」という4つの視点から基本目標と基本方針が掲げられ、様々な取り組みが実施されている。

自転車に関しても国の動向（各交通分野に関する方針等）や交通を取り巻く潮流の変化を踏まえながら、「安全安心」、「観光・交流」、「環境」に関する取り組みが示されている。



出典：「岡崎市総合交通政策」

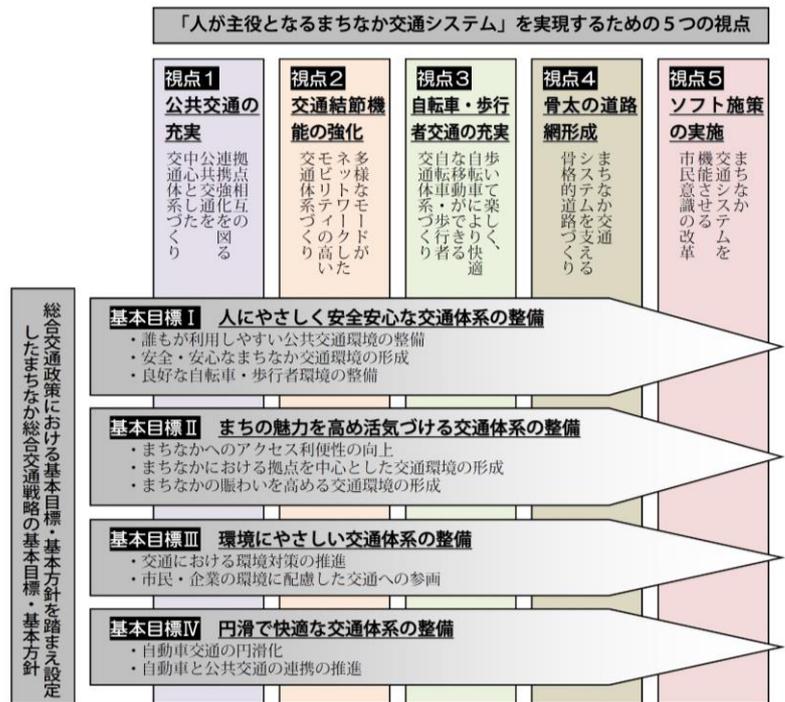
図 4 総合交通政策の基本目標と基本方針

(5) 岡崎市公共施設等総合管理計画

「岡崎市公共施設等総合管理計画」では、現世代への安全な公共施設サービスの確保や将来世代への過大な負担を解消、公共施設サービス水準の低下の回避を目指す姿としており、駐輪場については、駅前再開発等を契機に既存の公設駐輪場を廃止し、より利便性の高い施設となるよう民間提案による民設民営の駐輪場を設置して行くものとしている。

(6) 岡崎市まちなか総合交通戦略

「岡崎市まちなか総合交通戦略」で示されるように、まちなかにおける戦略的な事業プログラムの一環として、道路空間再配分による自転車通行空間の整備、自転車ネットワークの整備、レンタサイクルシステムの導入等のほか、交通モード間の連携と乗継利便性を高める交通結節点機能の強化を図るための事業が進められている。



出典：「岡崎市まちなか総合交通戦略」（平成23年3月）

図5 岡崎市まちなか総合交通戦略の組み立て

(7) 岡崎市サイクルシェア実証実験

近年、地方自治体や民間企業等により、相互利用が可能な複数のサイクルポートを設置し、自転車を面的な都市交通として利用するサイクルシェア（シェアサイクル、コミュニティサイクル）事業が各地で導入されている。サイクルシェアは、通学や通勤、業務目的などの日常的な利用だけでなく、観光目的でも利用されている。「自転車活用推進計画」（平成30年6月閣議決定）においても、シェアサイクルの普及促進が掲げられ、公共交通機関との接続強化やサイクルポートの設置を促進することとしている。

岡崎市においても平成29年よりサイクルシェアの実証実験を実施し、導入に向けた検討が進められている。



図6 サイクルシェア広告

2. 岡崎市における自転車等駐車場施策

2.1 自転車等駐車場の整備の現状

- 平成 30 年 4 月現在、市が整備した自転車等駐車場は市内の 14 の鉄道駅と 2 のバス停留所に 23 箇所ある。これらの自転車等駐車場の利用は、一部の施設を除いて全て無料となっている。
- 市内の公共自転車等駐車場は、一部の施設を除いて全体的に駐車台数が収容可能台数を下回っており、需要よりも供給が多くなっている。
- 岡崎駅、名鉄東岡崎駅、美合駅、矢作橋駅、宇頭駅には、民間事業者が運営する有料の自転車等駐車場（平成 30 年 4 月現在、6 箇所）ある。
- 名鉄東岡崎駅は、駅周辺の再開発等の事業が行われていることもあり、新たな民間の自転車等駐車場の建設が進められている。
- 岡崎駅は、西口自転車等駐車場を整備する計画があり、将来の自転車等駐車場の需要を考慮した検討が必要である。

(解説)

(1) 岡崎市の自転車等駐車場

岡崎市では、

表 1 に示すとおり岡崎駅や名鉄東岡崎駅をはじめとする鉄道駅やバス停留所周辺に無料の自転車等駐車場を整備している。

また、岡崎駅、名鉄東岡崎駅南口、美合駅、矢作橋駅、宇頭駅には民間の有料の自転車等駐車場がある。

(2) 自転車等駐車場の利用状況

表 1 に示した自転車等駐車場のうち生活拠点の駅（第 6 次岡崎市総合計画）に隣接する自転車等駐車場の利用状況を表 2 に示す。

(3) 平成 30 年 6 月実施のアンケート結果

平成 30 年 6 月に実施したアンケート結果の概要を図 8 に示す。

岡崎駅の西口自転車等駐車場で平成 30 年 6 月に実施したアンケートでは、自転車等駐車場を週に 4 日以上利用する人は 78%、自転車等駐車場を利用する目的は通勤と通学で 89%、駐車が多い時間帯は 7 時台から 19 時台であった。また、名鉄矢作橋駅、美合駅、本宿駅、愛環大門駅の 4 駅で平成 30 年 6 月に実施したアンケートでは、自転車等駐車場を週に 4 日以上利用する人は 82%（4 駅の合計、以下同様）、自転車等駐車場を利用する目的は通勤と通学で 91%、駐車が多い時間帯は 7 時台から 19 時台であった。

表 1 岡崎市市営の自転車等駐車場

JR 東海道本線 (JR)			
駅名	場所	収容台数	備考
岡崎駅	西	2,630 台	
	東	なし	民間自転車等駐車場 (1,883 台)
西岡崎駅	北	100 台	
	北西	400 台	
	南	150 台	
名鉄名古屋本線 (名鉄)			
駅名	場所	収容台数	備考
本宿駅	東 100m	240 台	
藤川駅	北	89 台	
	南	150 台	
美合駅	南東 100m	320 台	
	北	なし	民間自転車等駐車場 (300 台)
男川駅	北	317 台	
	南	81 台	
東岡崎駅	駅周辺工事により 現在、仮設自転車駐車場設置中		北に民間自転車等駐車場 (74 台) 南に公設民営自転車等駐車場 (450 台)
岡崎公園駅	西	77 台	
矢作橋駅	北	600 台	
	南	350 台	民間自転車等駐車場 (140 台)
宇頭駅	北西	54 台分	民間自転車等駐車場 (70 台)
	北東	173 台分	
	南	137 台分	
愛知環状鉄道線 (愛環)			
駅名	場所	収容台数	備考
六名駅		250 台	
中岡崎駅	西	200 台	
	東	181 台	
北岡崎駅		440 台	
大門駅		250 台	
名鉄バス停留所			
駅名	場所	収容台数	備考
福岡町	南	160 台	
大樹寺	北 100m	160 台	

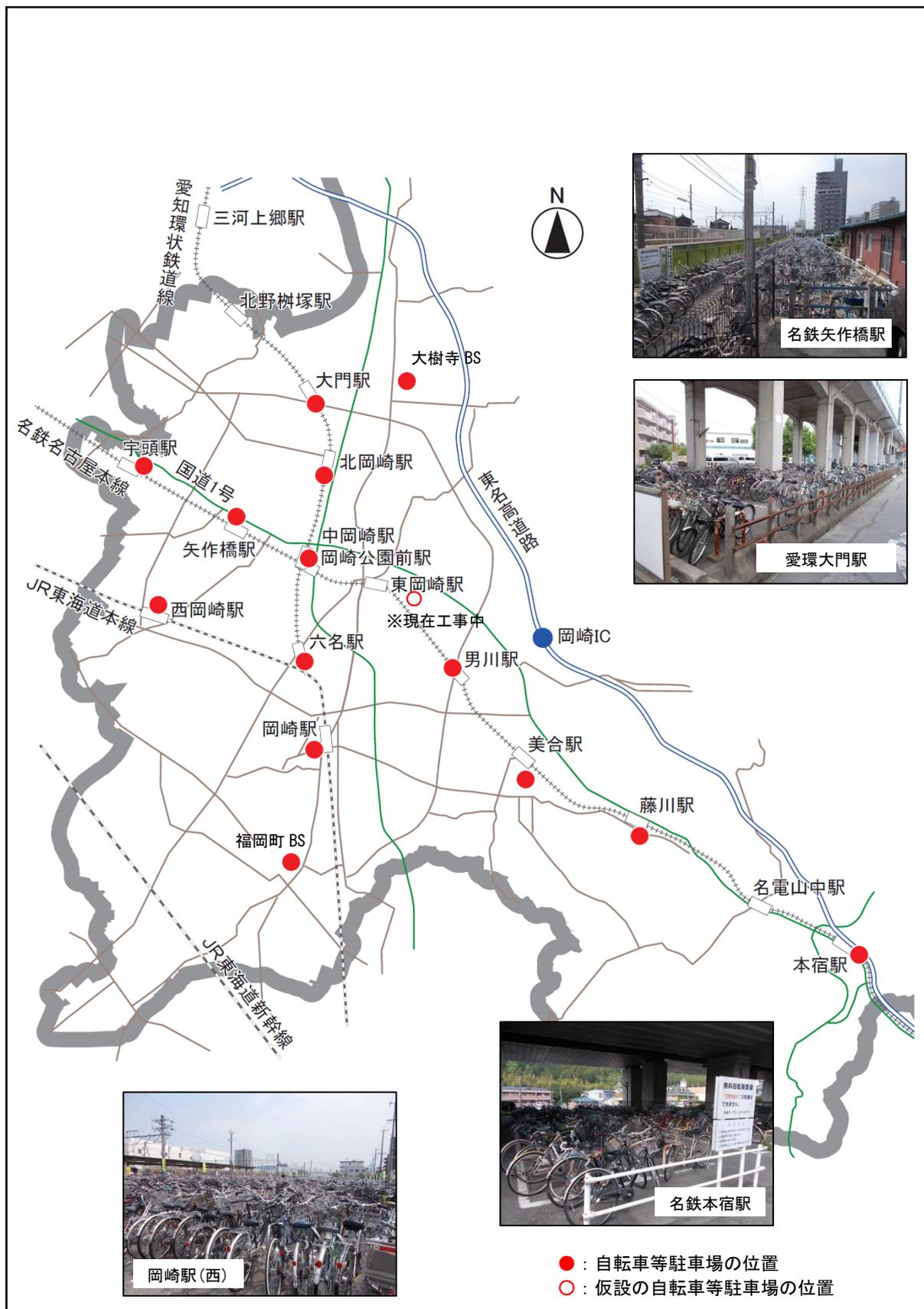


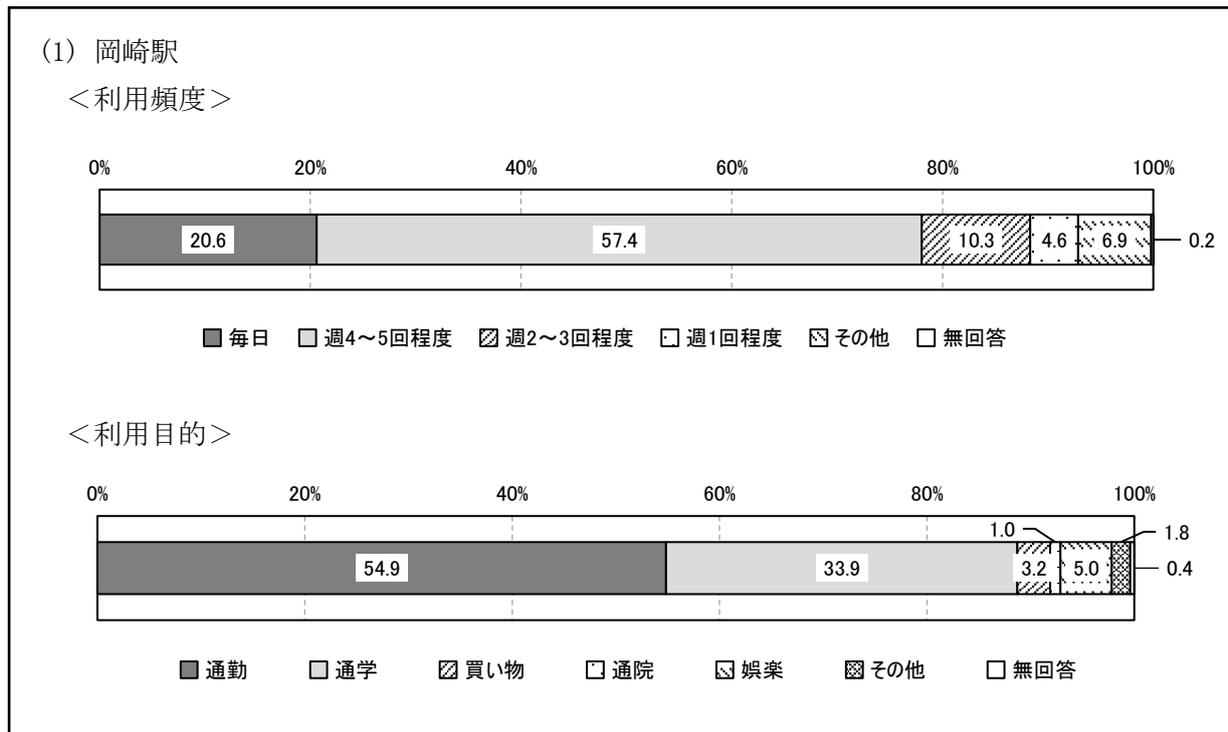
図 7 岡崎市内の自転車等駐車場

表 2 生活拠点の駅（第 6 次岡崎市総合計画）の自転車等駐車場の利用状況

施設名	収容台数 (台)	最大駐車台数(台) ※平成 30 年度内調査			飽和度 (%)
		自転車	原付・二輪車	合計	
岡崎駅(西口)	2,630	2,751	329	3,080	117.1
JR 西岡崎駅(北)	100	127	0	127	127.0
JR 西岡崎駅(北西)	400	306	13	319	79.8
JR 西岡崎駅(南)	153	131	4	135	88.2
名鉄本宿駅	240	176	20	196	81.7
名鉄美合駅	320	309	19	328	102.5
名鉄矢作橋駅(北)	600	729	16	745	124.2
名鉄矢作橋駅(南)	350	241	23	264	75.4
愛環大門駅	250	502	27	529	211.6

注) 名鉄東岡崎駅は現在、仮設の自転車等駐車場を運営しているため、対象外とした。

愛環大門駅の最大駐車台数は、市が整備した自転車等駐車場内の駐車台数に自転車等駐車場外の高架下等の愛環敷地内の駐車台数を加えたもの。

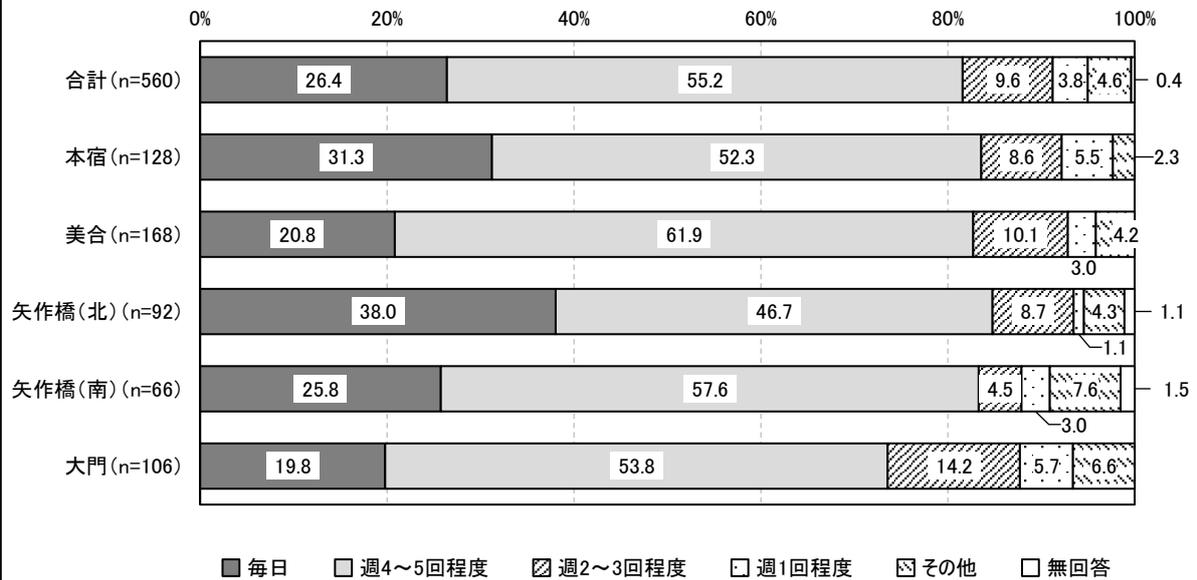


※平成 30 年 6 月に実施したアンケートの結果概要

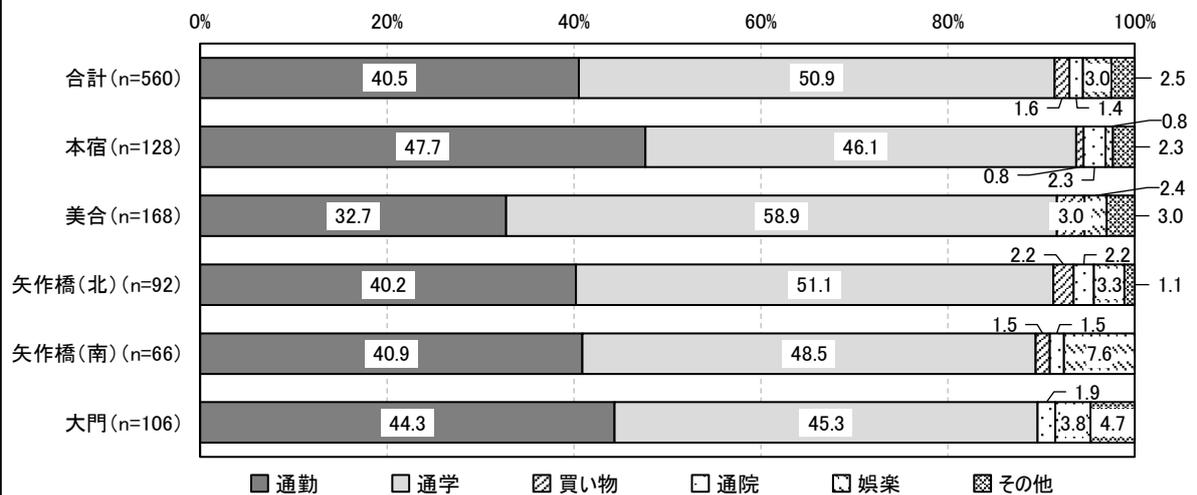
図 8(1) 自転車等駐車場の利用の状況と目的

(2) 名鉄矢作橋駅、美合駅、本宿駅、愛環大門駅

<利用頻度>



<利用目的>



※平成30年6月に実施したアンケートの結果概要

図 8(2) 自転車等駐車場の利用の状況と目的

2.2 放置自転車の状況

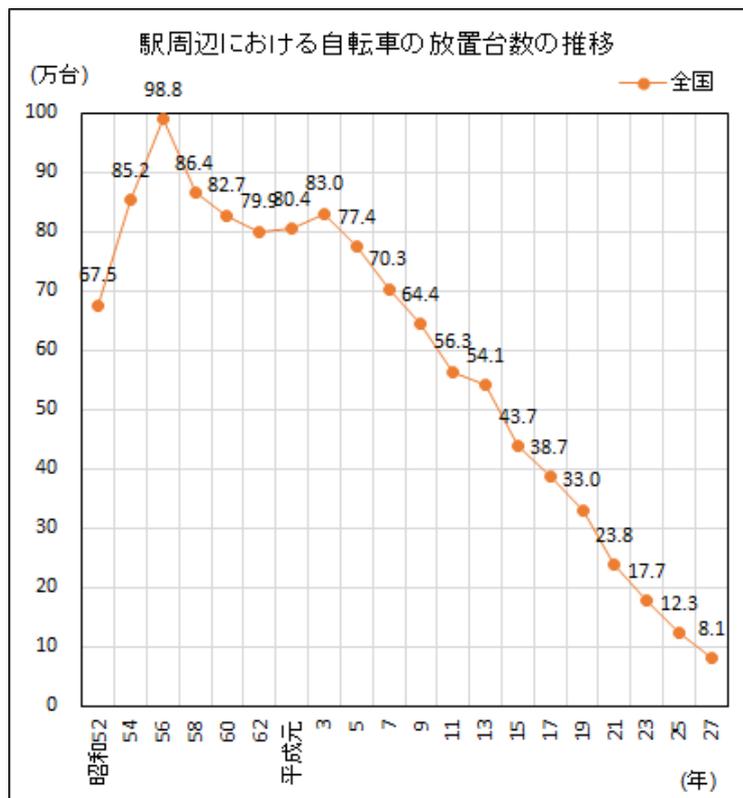
- 放置自転車は昭和 50 年代に社会問題化し、ピーク時には日本全国で約 98 万台の放置自転車が存在していた。その後、1980 年（昭和 55 年）に「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合推進に関する法律（以下、「自転車法」という）」が制定され、自転車等駐車場の整備や放置自転車の撤去等の取り組みが進み、平成 27 年では放置自転車等が約 8 万台に減少している。
- 岡崎市では、平成 8 年に「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例」を定め、「放置禁止区域」を指定し、これらの区域を始め市内の放置自転車等の撤去を進めている。
- また、岡崎駅や名鉄東岡崎駅をはじめとする鉄道駅やバス停留所周辺に無料の自転車等駐車場を整備（ただし名鉄東岡崎駅南口自転車駐車場については有料）するとともに、自転車等の適切な駐車のルールやマナーの指導、啓発に取り組んでいる。
- 岡崎市内における放置自転車の撤去台数は、平成 27 年～29 年では年間約 2,000 台である。保管料は無料であるが、年間で 400～500 台程度しか返還できておらず、残りの自転車は平成 29 年 2 月までは市が産業廃棄物として処理を行い、それ以降はすべて売却している。

（解説）

（1）放置自転車の状況

駅周辺における放置自転車は、①歩行者や救急車等の通行の障害となること、②乱雑な放置により美観が害されること、③自転車盗難が増加することの 3 点が主要な問題であると指摘されている。

全国の駅周辺における自転車の放置台数は、駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果（内閣府：平成 28 年 3 月）によると、ピークの昭和 56 年には約 98 万台であり、その後年々減少を続け、平成 27 年には約 8 万台となっている。



資料：駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果
（内閣府：平成 28 年 3 月）

図 9 駅周辺における自転車の放置台数の推移

(2) 岡崎市の放置禁止区域

歩道上の放置自転車は、歩行者や車いす利用者等、多様な道路利用者の通行を妨げ、道路機能を低下させてしまう。また、無秩序に放置された自転車の駐車状況は、商店街や住宅地等における地域景観を阻害する要因にもなる。

このような放置自転車を削減するためにも、自転車ネットワーク路線を考慮して、適切な駐車環境を整備することが必要となる。また、駅周辺等のように放置自転車が多発する可能性のある区域では、地方自治体の条例に基づいて、自転車の放置禁止区域に指定することも併せて検討することが有効とされている。

岡崎市では、公共の場所における自転車等の放置を防止することにより、公共の場所の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、もって良好な都市環境を確保するため、平成8年に「岡崎市自転車等の放置の防止に関する条例」を定め、名鉄東岡崎駅及び岡崎駅周辺で「放置禁止区域」を指定し、これらの区域を始め市内の放置自転車等の撤去を実施している。

現在、岡崎駅周辺では平成29年6月30日から自転車等放置禁止区域を拡張し、名鉄東岡崎駅周辺では平成30年1月15日から自転車等放置禁止区域を拡張している。

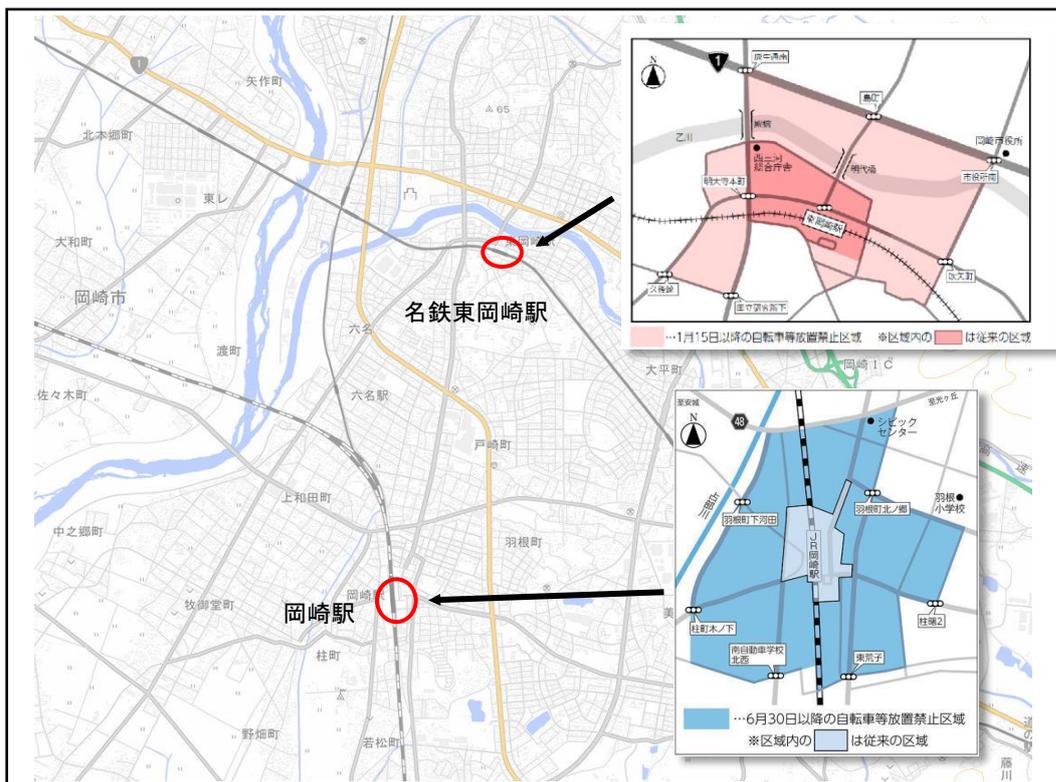


図 10 自転車放置禁止区域（岡崎市）

(3) 岡崎市内における放置自転車の撤去状況

道路交通法では「自転車」は「車両」の一つとして位置づけられている。このため、原則、駐車禁止や駐停車禁止の道路では路上に駐車してはいけない。また、道路法では道路に放置された物件（放置された自転車も含まれる）が道路の構造に損害を及ぼし、または交通に危険を及ぼしていると認められる場合で、所有者が不明なときは、道路管理者が当該の放置物件を除去することができることとされている。しかし、道路交通法や道路法に基づいて、放置された自転車を撤去するには所有者の特定や撤去した自転車の保管、処分等の手続き・対応が難しいという問題がある。

このため、多くの地方自治体では「自転車法」に基づいて、駐車対策を実施している。

岡崎市内における放置自転車の撤去台数は、平成 27 年～29 年では年間約 2,000 台（表 3 参照）である。岡崎市では路上への自転車の放置は少ないが、駐車場内への放置が多く、中でも最も撤去台数が多いのは岡崎駅 BP（自転車等駐車場）であり、年間約 500 台近くが撤去されている。



【主な内容】

- ・自転車等駐車場の設置、適正な駐車方法の指導啓発
- ・自転車への住所、氏名の明記、防犯登録の義務
- ・放置禁止区域の設定及び区域内放置自転車の撤去
- ・放置禁止区域外の放置自転車への注意札の取り付け 等

返還台数（引き取り希望があった台数）は、保管料が無料であるにもかかわらず年間で 400～500 台程度（20～25%）であり、残りの自転車は平成 29 年 2 月までは市が産業廃棄物として処理を行い、それ以降はすべて売却している。

図 11 放置自転車への取り組み内容

表 3 岡崎市内における放置自転車の撤去台数

撤去場所	上段：撤去台数（台） 下段：構成比率（%）		
	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度
岡崎駅自転車等駐車場	481 (23.0)	475 (22.0)	438 (23.8)
岡崎駅周辺	122 (5.8)	73 (3.4)	95 (5.1)
名鉄東岡崎駅自転車等駐車場	353 (16.9)	401 (18.6)	352 (19.1)
名鉄東岡崎駅周辺	139 (6.7)	101 (4.7)	78 (4.2)
名鉄矢作橋駅自転車等駐車場	148 (7.1)	149 (6.9)	137 (7.4)
岡崎駅、名鉄東岡崎駅、名鉄矢作橋駅以外の 自転車等駐車場	482 (23.1)	645 (29.9)	490 (26.6)
その他	362 (17.3)	316 (14.6)	254 (13.8)
総 数	2,087 (100.0)	2,160 (100.0)	1,844 (100.0)

2.3 自転車等駐車場施策をとりまく環境の変化

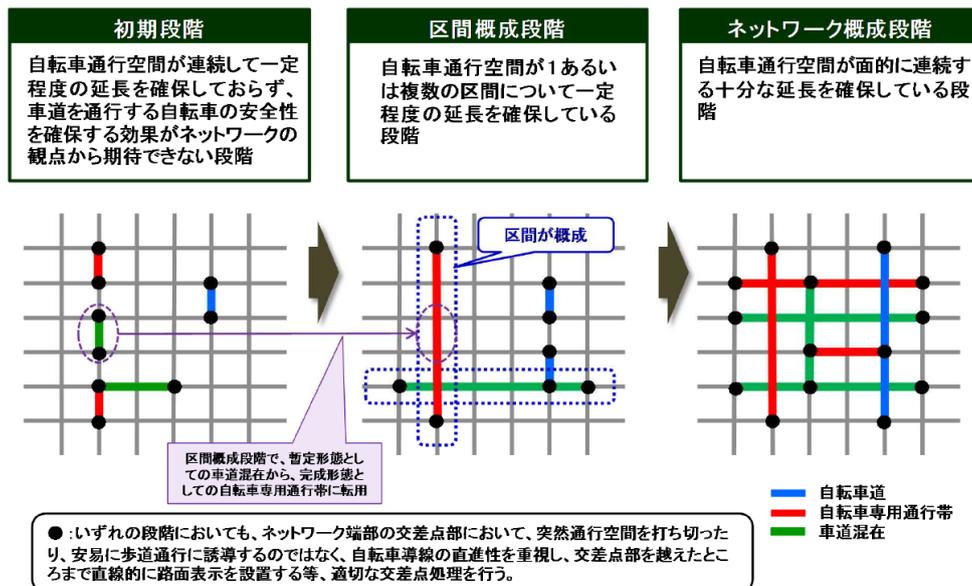
- 安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワークとなる路線を選定し、その路線の整備形態等を示す計画の策定が進められている。
- 近年、用途や個人の趣向により、多種多様な自転車が利用されている。自転車等駐車場は、基本的にシティサイクル（軽快車）の駐車を前提とした計画、設計が行われてきたが、シティサイクルでも電動アシストタイプが普及し、大型化、重量化が進んでいる。（表 4 参照）
- 超小型モビリティは、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による先導・試行導入が進んでいる。（表 5 参照）
- シニアカー（ハンドル型電動車いす）は、歩行に困難を感じる高齢者の行動範囲を広げる有用な移動手段として活用され、普及しつつある。（表 6 参照）
- 自動二輪車は、自転車に比べると駐車場が依然として不足しており、駐車場確保に向けて取り組みを推進していく必要がある。（表 7 参照）

（解説）

（1）自転車ネットワーク計画

自転車ネットワークとは、自転車が安全で快適に通行することができる道路（路線）を、連続性を持ちながら地域内を面的に繋ぐ道路網のことをいう。自転車ネットワーク計画は、自転車の通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワークとなる路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画である。

岡崎市でも自転車の安全な利用を促進するために、自転車の通行空間整備による歩行者と自転車の安全性・快適性の確保、利便性の向上を目的として、平成 32 年度の施行を目標に自転車ネットワーク計画の策定が進められている。



出典：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月）

図 12 自転車ネットワーク形成のイメージ

(2) 多種多様化する自転車

近年、用途や個人の趣向により、多種多様な自転車（表 4 参照）が利用されている。

自転車等駐車場は、基本的にシティサイクル（軽快車）の駐車を前提とした計画、設計が行われてきたが、軽快車でも電動アシストタイプが普及し、大型化、重量化が進んでいる。

表 4 自転車の種類（代表例）

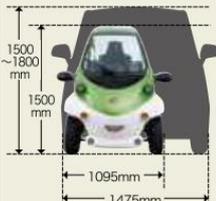
種類	外観イメージ	特徴
シティサイクル（軽快車）		国内で最も多用されているタイプの自転車 電動アシストタイプも多い
子乗せ自転車		前後に子供を乗せられるようなデザインの自転車 電動アシストタイプも多い
ロードバイク		タイヤが細く、前傾姿勢でスピードが出せる自転車
クロスバイク		タイヤはロードバイクのように細く、フラットタイプのハンドルの自転車
小径車（ミニベロ）		タイヤが小さめの自転車
ファットバイク		タイヤが太いスポーツ自転車 悪路での走行を目的とした自転車

(3) 超小型モビリティ

国土交通省では、超小型モビリティ（自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両）について、公道走行を可能とする認定制度を創設するとともに、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による超小型モビリティの先導・試行導入の優れた取組みを重点的に支援する補助を実施している。

超小型モビリティのうち、シニアカー（ハンドル型電動車いす）は、歩行に困難を感じる高齢者の行動範囲を広げる有用な移動手段として活用されている。シニアカーは、介護保険制度の福祉用具貸与種目の対象でもあり、普及が進みつつある。

表 5 超小型モビリティと軽自動車の比較

	超小型モビリティ	軽自動車
サイズ		
乗定員	1人～2人	4人
動力	電動モーター	ガソリン（660cc）
法定速度	時速80km以下	時速100km以下

出典：公益財団法人 日本自動車教育振興財団

表 6 電動車いすの種類と特徴

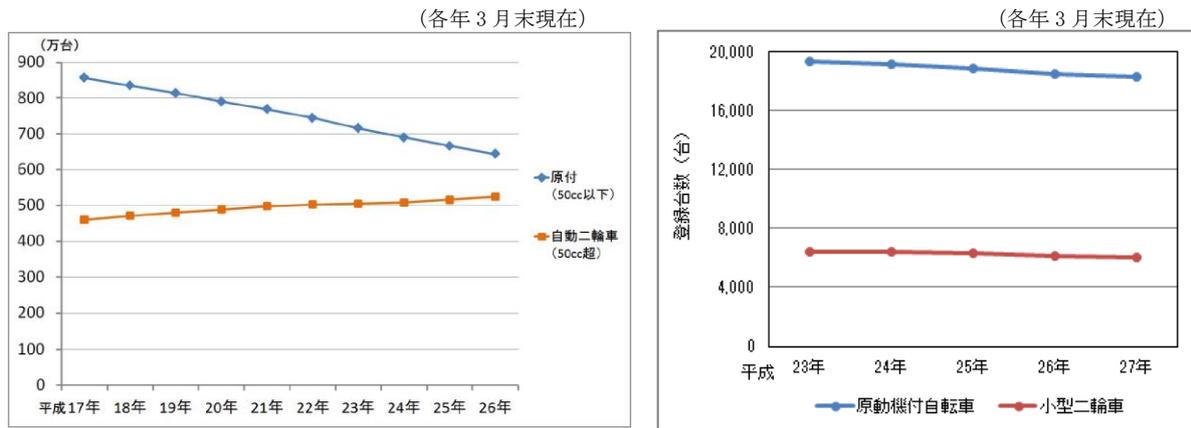
種類	自操用			介助用
	標準型	簡易型	ハンドル型（シニアカー）	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 「ジョイスティック型」とも呼ばれ、上下左右に動くジョイスティックレバーを自ら操作するタイプ バッテリー内蔵でモーターが駆動 ジョイスティックレバーを倒している間だけ、倒している方向に進むという仕組み レバーを倒す角度によって速度が変わる 	<ul style="list-style-type: none"> 一般的に使用されている普通の車椅子にバッテリーとモーターを取り付けたもの 折りたたむことができる設計になっているものが多い バッテリーがなくなっても手動で自走できるのが特徴 	<ul style="list-style-type: none"> 「シニアカー」や「電動カート」とも呼ばれ 操作部がハンドルになっていて、アクセルレバーを使って加速や減速をする 前進と後進はスイッチで切り替え、左右への方向転換はハンドルを使用する アクセルレバーを離すと停止する 坂道でもタイヤにロックがかかるため、勝手に走り出す心配はない 	<ul style="list-style-type: none"> 介助用の電動車椅子は、介助者の補助が必要な車椅子 上り坂ではモーター駆動でパワーアシスト、下り坂では反対にブレーキが働き、介助者が車椅子を操作する際の負担を軽減させる工夫が施されている
外観	 <p>写真：EMC-220/230Active Chair（株式会社今敏技術研究所）</p>	 <p>写真：JWアクティブSタイプ（ヤマハ発動機株式会社）</p>	 <p>写真：セニアカー ET4D（スズキ株式会社）</p>	

出典：電動車いす安全普及協会、公益財団法人 東京都福祉保健財団ホームページ

(4) 自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ

慢性的な自動二輪車の駐車場不足を解消する観点から、自転車等駐車場における自動二輪車の受け入れを積極的に推進していくことが求められている。特に 125cc までの原動機付自転車は需要が高く、岡崎市内でも 18,000 台以上が登録されており、駐車場が不足している状況である。

総排気量が 50cc を超える自動二輪車は平成 18 年 11 月 30 日の「改正駐車場法」の施行により、「駐車場法」の対象自動車となった。駐車場内の駐車の用に供される部分の面積が 500 m² を超える場合は「駐車場法」の適用を受けることになる。



※原付および自動二輪車（125cc 以下）の保有台数については総務省統計
125cc を超える自動二輪車の保有台数は国土交通省調べ

出典：岡崎市統計書

出典：自治体の 二輪車駐車場 事例集 2016 - 国土交通省

(i) 国内の二輪車保有台数の推移

(ii) 岡崎市の二輪車の登録台数

図 13 二輪車保有台数の推移

「自転車法」では、自転車等駐車場への自動二輪車の駐車は対象外とされている。しかし、自治体の自転車等駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車等駐車場における自動二輪車の受け入れが可能となるため、国土交通省から各自治体へ、積極的に自転車等駐車場の管理条例の改正等による対応の推進を要請している。

岡崎市内の自転車等駐車場でも自動二輪車の駐車も多く、自転車等駐車場における自動二輪車の受け入れ環境の整備について取り組んで行く必要がある。

自動二輪車の駐車対策は、自転車等駐車場毎の自動二輪車の駐車需要の他、自動二輪車が駐車可能な路外駐車場の整備状況や自動二輪車の路上駐車等の実態等を踏まえ、適切な手法により推進することが必要である。なお、自転車等駐車場における自動二輪車の受け入れに当たっては、当該自転車等駐車場の構造、必要な設備等について、建築基準法、消防法等の関係法令への対応が必要となる場合がある。

表 7 自動二輪車の区分

車両	排気量	法的車両区分		駐車関係法の規定		
		道路運送車両法による区分	道路交通法による区分	車庫法 ^{*1}	駐車場法	自転車法 ^{*2}
自転車 (普通自転車等)		軽車両	軽車両	×	×	○
二輪車	50cc 以下	原付一種	原付	×	×	○
	50cc 超~125cc 以下	原付二種		×	○	×
	125cc 超~250cc 以下	軽二輪	普通自動二輪車	×	○	×
	250cc 超~400cc 以下	小型二輪	大型自動二輪車	×	○	×
400cc 超	×			○	×	
自動車 (普通自動車等)		自動車	自動車	○	○	×

*1：自動車の保管場所の確保等に関する法律

*2：自動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

☐：受け入れの検討が必要な自動二輪車

2.4 自転車等駐車場の需要の見通し

- 現状、市内の公設の自転車等駐車場は、岡崎駅（西口）や名鉄矢作橋駅（北）などの一部の自転車等駐車場は駐車台数が収容可能台数を上回っているが、他の自転車等駐車場では駐車台数が収容可能台数を下回っており、需要よりも供給が多くなっている。
- 岡崎駅、名鉄東岡崎駅、美合駅、矢作橋駅、宇頭駅は民間事業者の駐車場が整備されている。
- 岡崎市全体では、将来人口は平成42年までは増加するものの、それ以後は減少するとされている。人口は増加していくが、高齢者の割合も多くなることから、駐車需要は現在と同程度で推移すると考えられる。
- ・15歳以上64歳未満の生産年齢人口は現在が最も多く、将来的には同程度もしくは減少の傾向にある。このため、自転車等の利用も同様の推移を示すと考えられる。
 - ・自転車等駐車場の需要は現状と同等と考え、供給も現状の維持で需要を満たすことが出来ると考えられる。
- ただし、「まちなか総合交通戦略」の対象区域内の岡崎駅、名鉄東岡崎駅、岡崎公園駅及び愛環中岡崎駅は自転車利便性の向上が目標として定められており、自転車等駐車場の需要動向に注視して、自転車等駐車場の供給量を検討する必要がある。

(解説)

岡崎市内の自転車等駐車場の需要と供給の評価は、駅周辺の整備が実施・予定されている岡崎駅、名鉄東岡崎駅、美合駅、本宿駅などの一部を除いて、15歳以上64歳未満の生産年齢人口と高齢者人口を推移と傾向を考慮すると、将来的には自転車等駐車場の需要は現状と同等であり、供給も現状の維持で需要を満たすことが出来ると考えられる。

名鉄矢作橋駅（北）、愛環大門駅は自転車等駐車場の需要が供給を上回っているが、設備の改修や関係機関との協議により改善を図ることができると考えられる。

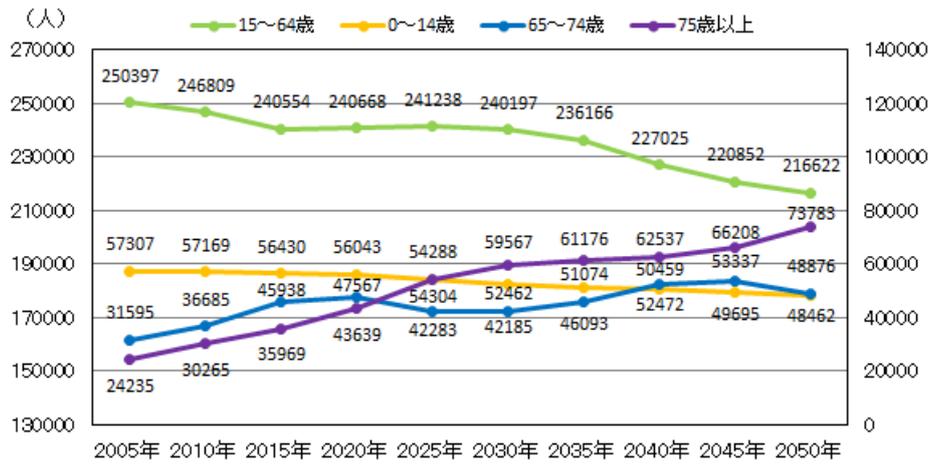
なお、岡崎駅、名鉄東岡崎駅、岡崎公園駅及び愛環中岡崎駅は、「まちなか総合交通戦略」における岡崎市が目指す都市交通の将来像や理念で自転車利用の促進や公共交通の利用と合わせた回遊性の確保と向上が謳われており、戦略プランでは「自転車による移動のしやすさ」、「まちなかにおける自転車交通量の増加」などが目標指標で定められている。また、名鉄美合駅では日清紡旧美合事業所再開発プロジェクトが進められているほか、名鉄本宿駅では駅西側一帯で住居系拠点整備と広域観光交流拠点整備を目指した土地区画整理事業による新市街地整備の予定がある。このため、これらの駅では現状よりも自転車等駐車場の需要が多くなることが予測され、需要増を考慮した駐車場整備を検討する必要がある。自転車等駐車場の整備に関しては、徒歩可能圏域、バス等の公共交通機関の状況、地形的条件なども踏まえて、自転車等駐車場の需要に対して、駅周辺のどの範囲に供給すべきかを検討し、適正な供給台数を算定していく必要がある。

表 8 岡崎市人口推計結果

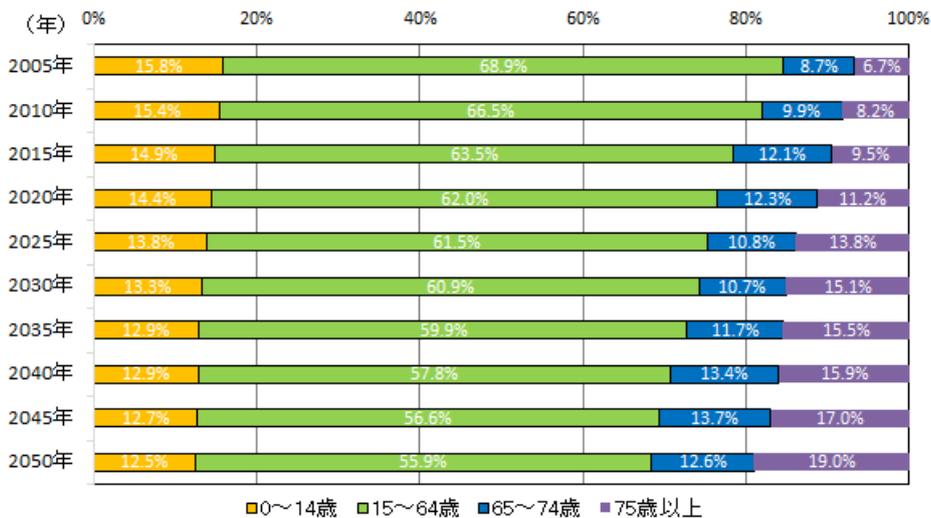
単位：人

	2005年	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年	2050年
0～14歳人口	57,307	57,169	56,430	56,043	54,288	52,462	51,074	50,459	49,695	48,462
15～64歳人口	250,397	246,809	240,554	240,668	241,238	240,197	236,166	227,025	220,852	216,622
65～74歳人口	31,595	36,885	45,938	47,567	42,283	42,185	46,093	52,472	53,337	48,876
75歳以上人口	24,235	30,265	35,969	43,639	54,304	59,567	61,176	62,537	66,208	73,783
合計	363,534	370,928	378,891	387,917	392,113	394,411	394,509	392,493	390,092	387,743
0～14歳割合	15.8%	15.4%	14.9%	14.4%	13.8%	13.3%	12.9%	12.9%	12.7%	12.5%
15～64歳割合	68.9%	66.5%	63.5%	62.0%	61.5%	60.9%	59.9%	57.8%	56.6%	55.9%
65～74歳割合	8.7%	9.9%	12.1%	12.3%	10.8%	10.7%	11.7%	13.4%	13.7%	12.6%
75歳以上割合	6.7%	8.2%	9.5%	11.2%	13.8%	15.1%	15.5%	15.9%	17.0%	19.0%

(1) 年齢4階級別による人口見通し

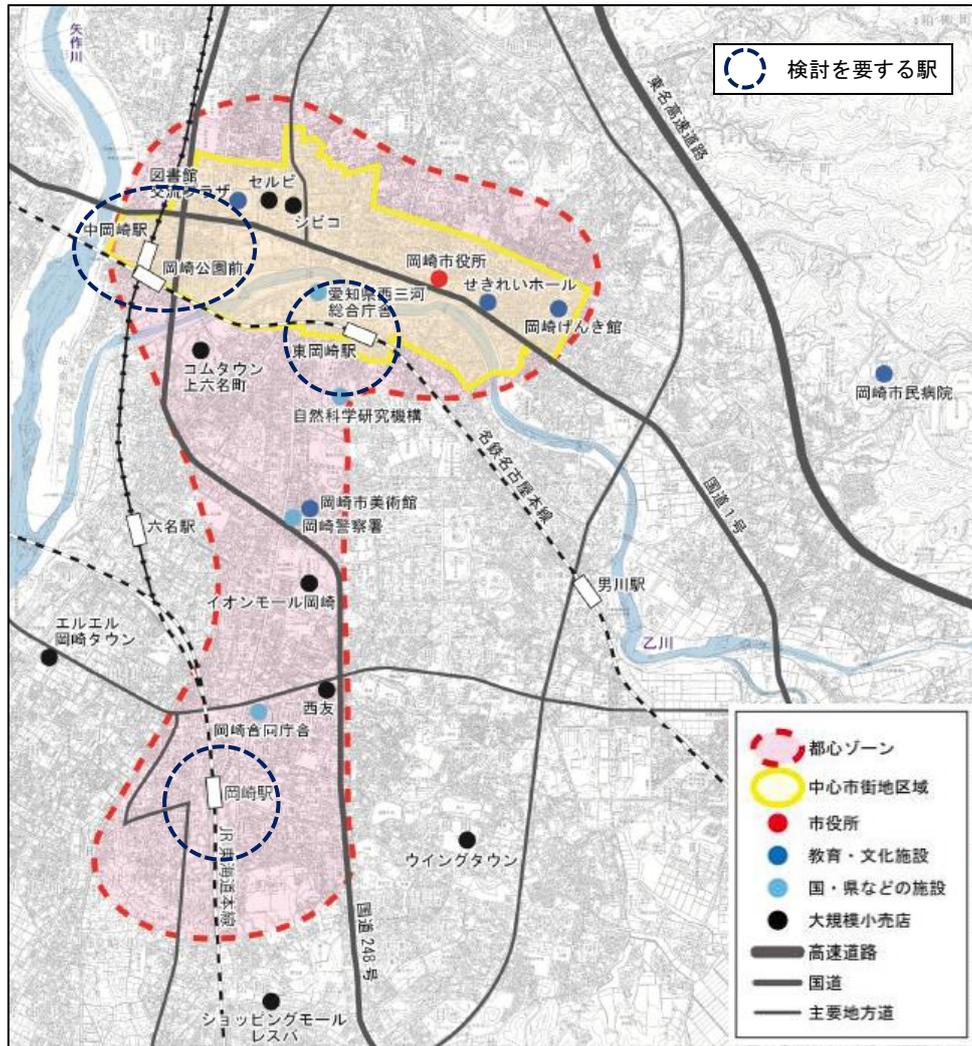


(2) 年齢4階級別による人口構成の見通し



出典：岡崎市人口推計速報（平成30年11月）

図 14 岡崎市人口推計結果



出典：岡崎市まちなか総合交通戦略（平成 23 年 3 月）

図 15 まちなか総合交通戦略の区域

表 9 まちなか総合交通戦略の戦略プランと指標（抜粋）

基本目標Ⅰ 人にやさしく安心安全な交通体系の整備		
成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの自転車による移動のしやすさ	31%	市民の満足が半数を上回る

基本目標Ⅱ まちの魅力を高め活気づける交通体系の整備		
成果目標（アウトカム）	現況値	目標値
まちなかの自転車・歩行者通行量	19,264 人	27,000 人（40%増）

出典：岡崎市まちなか総合交通戦略（平成 23 年 3 月）

表 10 まちなか総合交通戦略の施策・事業の概要（抜粋）

施策名称	交通モード間の連携と乗り継ぎ利便性を高める交通結節機能の強化
施策・事業の名称	東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備 岡崎駅東口駅前広場の整備 乗り継ぎ拠点の整備 中岡崎・岡崎公園前駅の乗り継ぎ円滑化 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 吹矢駐車場の整備 パーク&ライド等駐車場の整備
施策・事業の内容	<p>東岡崎駅周辺地区の整備、東岡崎駅交通施設の整備 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 吹矢駐車場の整備</p> <p>誰もが使いやすい賑わいの交流拠点を基本方針とし、東岡崎駅北口駅前広場の利便性・機能性の向上と周辺道路における混雑緩和を進めるとともに、南口駅前広場との機能分担や岡崎の玄関口にふさわしい景観形成を始め、周辺のまちづくりにも配慮した施設整備を進めていく。</p> <p>東岡崎駅北口駅前広場及び明大寺交通広場の整備に伴い用地取得の対象となる既存駐車場の機能確保するため、吹矢駐車場を整備するとともに、<u>鉄道駅端末としてのサイクル&ライド駐輪場、バス停端末としてのサイクル&バスライド駐輪場の整備を行い、公共交通の利用促進を図っていく。また、市役所駐車場の休日開放によるパーク&バスライド、サイクル&バスライドを検討し、まちバス等の利用促進を図っていく。</u></p> <p>岡崎駅東口駅前広場の整備 サイクル&ライド駐輪場の整備 サイクル&バスライド駐輪場の整備 パーク&ライド等駐車場の整備</p> <p>岡崎駅東土地区画整理事業に伴い、都市の玄関口のシンボリックな空間形成と、交通の利便性の向上を図るため、駅前広場を構成する各種施設整備を進めるとともに、<u>駅アクセス利便性の向上のため、新たな駐車需要への対応の検討、鉄道駅端末としてのサイクル&ライド駐輪場の整備、バス停端末としてのサイクル&バスライド駐輪場の整備を行い、公共交通の利用促進を図っていく。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR の旧駅舎部分撤去後の道路整備 ・ トイレ 1 箇所、総合案内板 1 基、シェルター等の整備 ・ 岡崎駅西口駐輪場の整備 ・ パーク&ライド等駐車場の整備 等

出典：岡崎市まちなか総合交通戦略（平成 23 年 3 月）

3. 自転車等駐車場施策の問題

3.1 自転車等駐車場施策の問題

3.1.1 自転車等駐車場の老朽化

○開設後 20～30 年経過した自転車等駐車場で施設・設備の破損、劣化が顕在化している。

(解説)

岡崎市内の自転車等駐車場の整備は、昭和 53 年～平成 2 年頃に名鉄東岡崎駅をはじめ、矢作橋駅、美合駅、本宿駅、岡崎駅、愛環六名駅や大門駅など、主に鉄道駅近くの空地や高架下に整備され、その他の自転車等駐車場も同様に、順次整備が進められてきた。自転車等駐車場は一部の施設を除いて利用が無料であり、必要最低限の設備が施されているが、近年に整備された自転車等駐車場と比較すると、自転車等駐車場は施設・設備の破損や劣化、稚拙さが目立っている。自転車等駐車場の舗装や柵、区画線などの補修・更新が望まれるが、自転車等駐車場の場内整理、放置自転車撤去等に要する経費負担が大きく、維持管理が優先されてしまっている。

3.1.2 自転車等駐車場改修のための代替地の確保

○既存の自転車等駐車場の改修等を行うためには、施設を一時閉鎖し、代替地に自転車等の駐車を促す必要があるが、近隣に空地等が無く、改修等の計画の作成が難しい状況である。

(解説)

自転車等駐車場の多くは駅やバス停留所など公共交通機関の近隣に整備されることが多いため、その改修に必要な代替地の確保は難しい状況にある。また、駅前開発を伴う場合は、その整備の工程に左右されることもあり、仮設自転車等駐車場の確保も含め、改修等の計画の作成は難しい状況である。

例えば、名鉄東岡崎駅は、橋上駅舎と駅前広場及び交通広場の整備が並行して進められている。既存の自転車等駐車場の廃止に伴い、限られた公有地や民間からの借地に仮設の自転車等駐車場を設けているが、「乙川リバーフロント QURUWA 戦略地区」の工事を含む各種工事が輻輳しているため駐車場用地の確保が難しくなっている。また、岡崎駅では、「シビックコア地区交流拠点整備事業」に併せて、平成 29 年に駅東口に民設民営の有料の自転車等駐車場が整備されたが、有料と無料が混在することにより、無料である駅西口自転車等駐車場に利用者が集中するなどの現象が生じている。駅近辺には自転車等駐車場に供する用地がほとんど無く、自転車等駐車場が整備されるまでの間の自転車等の駐車問題が懸念される。

3.1.3 自転車等駐車場の利用状況

- 市内の自転車等駐車場は、需要と供給のバランスが取れていない箇所がある。
 - ・重要な交通結節点である岡崎駅、名鉄東岡崎駅は自転車等の利用が集中している。
 - ・名鉄矢作橋駅（北）、愛環大門駅等は自転車等駐車が収容可能台数を超過している。
 - ・その他の鉄道駅、バス停の自転車等駐車場は駐車台数に余裕がある。

(解説)

名鉄東岡崎駅と岡崎駅は、岡崎市の中心的鉄道駅であり、通勤・通学に利用する人も多く、市統計（平成28年）による年間の乗客数は2駅で1,300万人を超え、1日当たりでは約3.7万人である。鉄道利用に際して、駅までの交通手段が自転車、原付の人も一定量あり、自転車等駐車場の需要も多い。また、名鉄矢作橋駅（北）や愛環大門駅等も自転車等駐車の利用が多く、自転車等駐車場の収容可能台数を超過している状態である。

しかし、その他の鉄道駅、バス停では自転車等駐車場の駐車台数に余裕があり、場所によっては稼働率が極端に低い自転車等駐車場もある。

3.1.4 鉄道駅に集中する自転車

- 市内の自転車等駐車場は、主に鉄道駅近くに整備されている。利用者の多くは、駐車目的が「鉄道等を利用する通勤・通学」であるため駐車時間が長い。よって、駐車の本質（目的、駐車時間等）に応じた自転車等駐車場の供給のあり方を検討する必要がある。
- 主要駅は特に利便性が高いため、自転車等の駐車が過度に集中する。駅周辺で自転車等駐車場用地の確保に努める一方で、集中する自転車等の駐車を分散させる必要がある。

(解説)

鉄道駅近くの自転車等駐車場を利用する人の多くは、駐車目的が「鉄道等利用」である。駐車時間は、一般的に通勤では12時間前後、通学は6時間前後、業務・私用（買い物等）は1時間程度の利用時間とされている。アンケート結果では、自転車等駐車場を利用する人は、鉄道等を利用する通勤者、通学者が多く、そのために駐車時間が6～12時間以上と長い利用となっている。

特に主要駅である岡崎駅と名鉄東岡崎駅の自転車等駐車場は、自転車等の駐車が過度に集中し、駐車台数も他の鉄道駅よりも多く、長時間にわたって飽和した状態となっている。

このため、地域の自転車の駐車実態を把握したうえで、自転車等駐車の本質（目的、駐車時間等）と量を的確に捉えて、適切に自転車等駐車場を配置する必要がある。自転車等駐車場の配置を検討する際は、既存の自転車等駐車場用地だけでなく、駅周辺で未利用な土地を自転車等駐車場用地として活用が可能かどうか、土地所有者、土地管理者と協議を行って自転車等駐車場用地として確保に努める必要がある。また、主要駅等の過度に自転車等の駐車が集中する自転車等駐車場は、バス等公共交通への転換を誘導するため、課金とその差別化の導入等により、バス停留所付近に自転車等駐車場を整備するなど、駐車を分散させる取り組みが必要である。

3.1.5 駐車場整理に要する経費負担

- 自転車等駐車場内の自転車等の駐車が雑然としており、長期間放置されている自転車等も多数ある。
- シルバー人材センターに委託している自転車等駐車場内整理業務や、保管所の職員が行う保管所内の整理などの経費を低減する取り組みが必要である。

(解説)

現状、市内の自転車等駐車場はシルバー人材センターに定期的な巡回及び場内整理を委託しているが、自転車等駐車場の利用が無料であることや、利用者の自転車等を整然と駐車することの意識が低いこともあり、場内は常に雑然としている。また、長期間放置されている自転車等も多数あり、放置自転車の所有者への返却を促しているものの、撤去した自転車等の保管にかかる経費も大きい。これら、自転車等駐車場の整理を行わなければ、特に収容台数を上回っている自転車等駐車場では場内に自転車等が収まらないため、場内整理を継続する必要があるが、業務等の経費を低減する取り組みが必要である。

表 11 駐車場整理に要する経費（平成 29 年度決算ベース）

(i) 施設維持管理に関する項目

費目	金額	備考
土地賃借料	¥2,718,932	矢作橋駅 ¥450,677 藤川駅 ¥47,094 美合駅 ¥1,919,640 大樹寺バス停 ¥235,894 福岡バス停 ¥65,627
防犯カメラ保守点検等	¥612,360	
合計	¥3,331,292	

(ii) 自転車の整理・撤去・保管に関する項目

費目	金額	備考
自転車等駐車場整理業務 (シルバー人材センター)	¥12,109,608	
放置自転車等撤去運搬業務	¥296,784	
燃料費	¥102,919	保管所職員の駐輪場巡回のため
合計	¥12,509,311	

3.1.6 駐車マナーの悪さ

- 自転車等駐車場で一部の利用者により駐車マナーが軽視されており、個人の利便性を優先した駐車により駐車場内が雑然としている。
- 駐車枠内への無理な駐車や通路への駐車・放置等により、自転車の出し入れが困難になる場合がある。

(解説)

自転車等駐車場で、駅へのアクセス等の良い場所に自転車の駐車が集中する傾向がある。一部の駐車マナーが悪い利用者により、これらの場所に駐車が集中したり、長期に渡って駐車場所や通路が占拠されることで、駐車場の利便性が損なわれる状態となっている。

3.1.7 自転車利用者、歩行者の安全確保

- 自転車利用者、歩行者の安全確保は、基本的には歩行者と自転車の通行空間を適切に分離することが望ましいが、自転車等駐車場がある鉄道駅周辺では、自転車等駐車場に至る自転車の動線と歩行者の動線が交錯する。
- 駅前の広場や歩道では、乗車したままの自転車が歩道上を通行することもあり、朝夕の通勤・通学の時間帯などは危険な状態である。
- 自転車等駐車場内でも、通路上で乗車したままの自転車と歩行者が接触する危険もあり、事故等の防止に向けた取り組みを施す必要がある。

(解説)

自転車等駐車場がある鉄道駅周辺では、自転車等駐車場に至る自転車の動線と駅へ行き来する歩行者との動線が交錯する。自転車等駐車場に至る自転車の動線には駅前の広場や歩道が含まれていることも多く、利用者の多い主要駅では自転車と歩行者が交錯する頻度が高くなり、事故等が生じる危険性も高い。このため、歩行者の安全を確保するうえでの、自転車通行空間の整備や通行規制を検討する必要がある。特に自転車や歩行者の往来が多い朝夕の通勤・通学の時間帯などは、将来的に自転車ネットワークが整備されて機能するまでの間、自転車利用者と歩行者の事故等の防止に努め、必要であれば対策を施して安全を確保しなければならない。

また、自転車等駐車場内でも、乗車したまま通路を走行する自転車と歩行者が接触することもあり、重大事故につながる危険がある。駐車場内の安全を確保するために、歩行者と自転車の出入り口の分離や、自転車の押し歩きのアナウンスを行うなど、事故等の防止に向けた取り組みを行う必要がある。

3.1.8 受益者負担の必要性

- 現状、自転車等駐車場の利用は無料であり、駐車場の維持・運営に多額の市税が投入されている。
- 自転車等駐車場の維持管理・運営には有料化による収益を充当する考えがある。

(解説)

名鉄東岡崎駅南口以外の自転車等駐車場の利用は無料であり、収益は得られない状況である。現状、市内の公設公営自転車等駐車場の維持・運営には市税が用いられている。

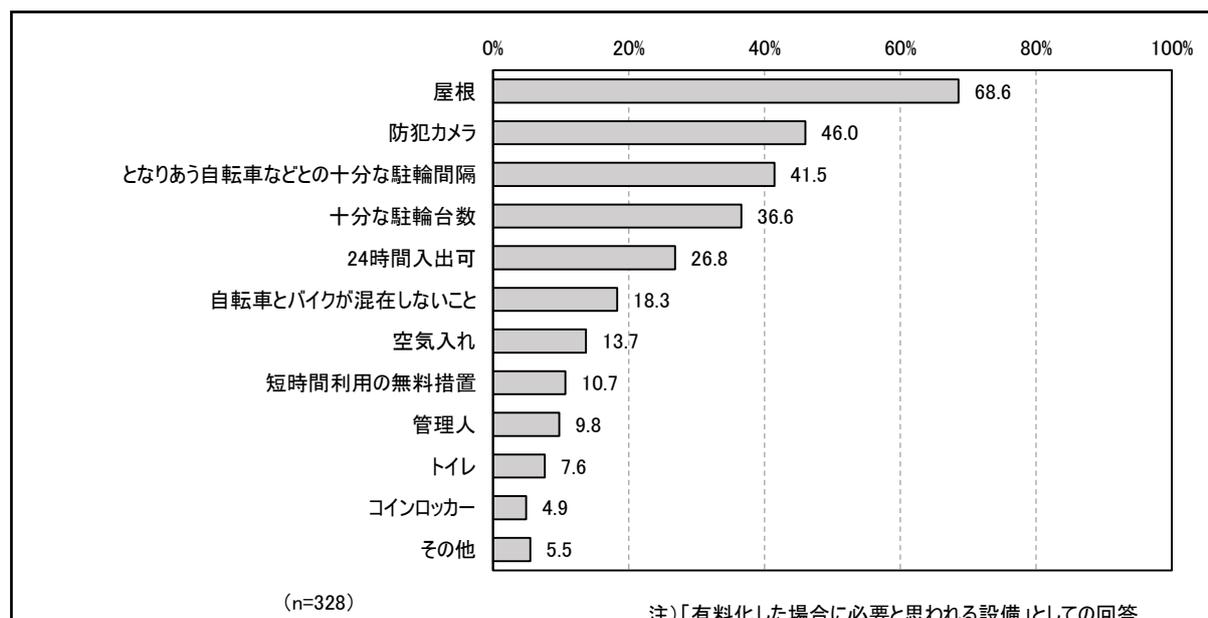
自転車等駐車場を利用することで利用者が便益を受けていることから、自転車等駐車場の利用者（受益者）から自転車等駐車場の維持管理・運営に必要な経費の一部を有料化により賄うことが必要である。

3.1.9 利便性の高い自転車等駐車施設の設置

- 開設後 20～30 年経過した自転車等駐車場で施設・設備の破損、劣化が顕在化している。
- 自転車等駐車場の施設・設備について利用者ニーズも多様化していることもあり、自転車等駐車場の利用促進のための更新・整備も必要である。

(解説)

これまでの自転車等駐車場は、単に自転車等を置く施設で、利用者サービスという観点には乏しいものが多かったといえる。岡崎市内の自転車等駐車場は施設・設備の劣化等が顕在化しており、また、自転車等駐車場の施設・設備について、利用者からは屋根や明るい照明の設置、駐車スペースや通路幅の拡大等のニーズがある。自転車等駐車場の利用促進を図るためにも、利便性の高い自転車等駐車場として施設・設備の改善が必要である。



※平成 30 年 6 月に実施したアンケートの結果概要

図 16 自転車等駐車場に求める設備等

3.1.10 安定的な駐車施設の運営

- 市内の自転車等駐車場の多くは鉄道事業者などからの借地である。
- 利用者へ安定した自転車等の駐車サービスを維持していくために、自転車等駐車場用地の長期的な賃貸契約を保持するなど、権原の確保に努める必要がある。

(解説)

岡崎市内の自転車等駐車場は、民間の土地での立地が多く、恒久性が担保されていない。現状、自転車等駐車場に関して土地の所有者との契約上の問題は生じていないものの、土地所有者の意向により契約の解除が求められる可能性もある。駅周辺に自転車等駐車場が1箇所しかない箇所では、土地所有者と可能な限り長期の自転車等駐車場用地契約を継続するなど、権原の確保に努める必要がある。

3.1.11 放置自転車対策の限界

- 岡崎市の放置自転車は、路上よりも自転車等駐車場内の放置が多く、撤去台数は自転車等駐車場内の撤去が撤去総数の70%以上を占めている。
- 長期放置の自転車が多く、撤去してもすぐに別の放置が発生し、現状では放置自転車の問題の解消に効果的な方法が見いだせない状況である。

(解説)

岡崎市内の放置自転車の相当数が自転車等駐車場内への放置であることから、放置自転車の撤去を適宜行っているが、放置自転車を排除することに効果が現れていない。しかし、放置の状況を見過ごすことは自転車等駐車場の機能及び利便性を損なうことになるため、放置自転車の撤去は継続していく必要がある。放置自転車の問題の解消に向けて、抜本的な取り組みが必要である。

3.1.12 駐車場内への自転車の放棄

- 自転車等駐車場内の放置が多いことをふれたが、撤去した後の返還台数（引き取り希望があった台数）は総撤去台数の20~25%であり、返還率が低い。
- 残りの放置自転車は平成29年3月までは市が産業廃棄物として処理を行っていたが、それ以降はすべて売却している。

(解説)

放置自転車の返還率が低いことは問題であるが、相当数の自転車が自転車等駐車場内へ放棄されている状況に近いと考えられる。放置自転車の問題の解消と同様に、この様な状況の改善に向けて、抜本的な取り組みが必要である。

3.2 自転車等駐車場施策の問題解消のための課題

○自転車等駐車場施策の問題は、それぞれが別の他の問題と密接に絡み合っている。
 ○問題の解消のためには、個別の対策ではなく、関連性を踏まえた課題を整理し、方針を定めて取り組む必要がある。

(解説)

(1) 自転車等駐車場施策の問題の整理

自転車等駐車場施策の問題を整理した結果を表 12 に示す。問題を「財政・費用」、「土地利用」、「利便・便益」、「利用促進」、「安全・安心」、「啓発・周知」、「管理・運営」の項目に分類して整理すると、それぞれが項目を跨いだ関連性をもっていることがわかる。

表 12 自転車等駐車場施策の問題の整理

【自転車等駐車場施策の問題の整理項目】

「財政・費用」：自転車等駐車場施策に必要な市の支出、整備等の事業費など
 「土地利用」：自転車等駐車場の用地確保や設置場所など
 「利便・便益」：自転車等駐車場の使いやすさと利用者のサービス享受など
 「利用促進」：自転車等駐車場の利用率の向上や是正など
 「安全・安心」：自転車利用者や歩行者の安全確保と駐車場の防犯性の向上など
 「啓発・周知」：自転車等駐車場利用者への警鐘及び情報提供など
 「管理・運営」：自転車等駐車場の施設維持に関する日常の業務など

問題点	問題の整理	財政・費用	土地利用	利便・便益	利用促進	安全・安心	啓発・周知	管理・運営
自転車等駐車場の老朽化				○		○		○
自転車等駐車場改修のための代替地の確保		○	○					
自転車等駐車場の利用状況			○	○	○			
鉄道駅に集中する自転車				○				○
自転車等駐車場整理に要する経費負担		○					○	○
駐車マナーの悪さ					○		○	○
自転車利用者、歩行者の安全確保						○	○	○
受益者負担の公平性		○		○				
利便性の高い駐車施設の設置				○	○	○		
安定的な駐車施設の運営			○	○				○
放置自転車対策の限界		○						○
自転車等駐車場内への自転車の放棄		○					○	○

(2) 問題解消のための課題

自転車等駐車場施策の問題はそれぞれが項目を跨いだ関連性をもっていることから、問題の解消のためには、個別の対策ではなく、問題の関連性を考慮して課題を整理することが効果的と考えられる。表 13 に問題解決のための課題を示す。これらの課題を踏まえて、岡崎市の自転車等駐車場施策に関する基本的な方針を定めるとともに、方針の付随する具体的な施策を取り組んで行く。

表 13 自転車等駐車場施策の問題解消のための課題

【自転車等駐車場施策の問題解消のための課題】

- ① 自転車等駐車場毎に駐車需要を適正に評価し、利用率の偏在の解消や需要が多い場合の分散の方法を検討して実践する。
- ② 市の支出を低減しながら、質の高いサービスを自転車等駐車場の利用者提供していくために、民間の有する資金やノウハウを活用する。
- ③ 誰もが安全に安心して利用できる自転車等駐車場として、安全な経路の確保や施設・設備の安全性、防犯性を向上させる。
- ④ 自転車等の正しい駐車の推進や自転車等の放置を無くしていくために、自転車等駐車場を利用する全ての人へ、利用のルールやマナーについて理解と実践を促していく。
- ⑤ 自転車等駐車場の安定した運営と利用の促進、および利用者へのサービス提供の維持と向上を図るために、限りある土地の有効活用に取り組む。

4. 自転車等駐車場施策の展開

4.1 岡崎市が展開していく自転車等駐車場施策

前章で岡崎市の自転車等駐車場施策の問題と、問題を解消するための課題について整理した。自転車は市民の主要な交通手段であり、市のまちづくりの計画である「環境にやさしい交通の実現」の「自転車・歩行者交通ネットワークの強化」、「良好な歩行者・自転車環境に整備」の推進に伴い、今後、その利用と活用の範囲はさらに大きくなると考えられる。市内の自転車等駐車場をより便利に安心して利用できる施設として整備していくためには、市、道路管理者、事業者、利用者等の自転車に関わる者が、それぞれの役割に応じた責務を果たしていく必要がある。さらには、これまでの市が主体となって行ってきた管理・運用の方式から、民間事業者のもつ新たな知見や手法を取り入れた方式への転換や、多様なサービスを付加するなどにより、今よりも自転車等駐車場の利便性を高めて利用の促進を図るとともに、安全性、防犯性にも優れた施設として整備していくことも重要である。

自転車等駐車場施策の問題を解消するための課題から、今後、岡崎市が展開していく自転車等駐車場施策の基本となる5つの方針を表14に示す。これらの方針について、個々にその内容と具体的な施策について次節に示す。

表 14 岡崎市が展開していく自転車等駐車場施策の基本となる5つの方針

【岡崎市が展開していく自転車等駐車場施策の基本となる5つの方針】

基本方針1：公共交通の利用促進と駐車需要のコントロール

基本方針2：民間の資金やノウハウを活用した利便性の高い自転車等駐車場

基本方針3：安全を確保した駐車場の配置

基本方針4：自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知

基本方針5：駅前開発と合わせた自転車等駐車場の整備

4.2 (基本方針1) 公共交通の利用促進と駐車需要のコントロール

4.2.1 方針の内容

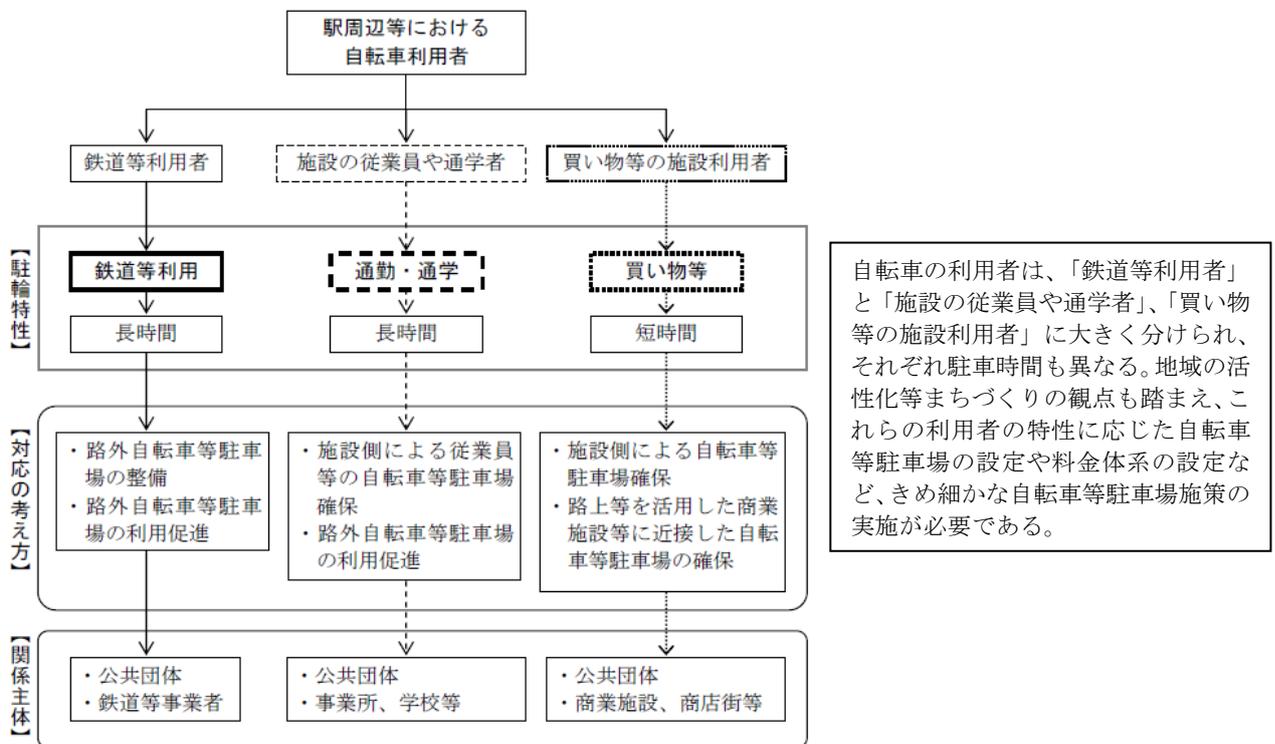
- 需給バランスを考慮し、適正な駐車場の配置を図る。
- 鉄道駅に集中する自転車の分散した駐車を促す。

(解説)

自転車等駐車場の供給状況や駐車の量（駐車台数、放置自転車の数等）と質（目的、駐車時間等）について把握し、自転車等利用者のニーズに応じた駐車対策を講じることが重要である。自転車等の利用実態に応じて自転車等駐車場が適切に整備されていない場合、放置自転車の増加が懸念されるため、地域の駐車実態を把握した上で、適切に自転車等駐車場を配置する必要がある。

自転車等の駐車実態の把握は、地域の自転車等の駐車需要や利用ニーズを適切に把握することが重要であり、「自転車等駐車場の供給状況を把握」とするとともに、「自転車等駐車の量と質の把握」をすることが必要である。なお、自転車等駐車の量は、自転車等駐車場の利用台数・放置自転車台数等を示し、質は、出発地の特性・駐車場所・駐車特性（目的、鉄道利用の有無、駐車時間等）・自転車利用者の意向等を示す。

また、主要駅である岡崎駅と名鉄東岡崎駅の自転車等駐車場は、自転車等駐車が過度に集中し、長時間にわたって飽和した状態となっている。このため、自転車通行空間及び自転車ネットワークの整備との連携を図りながら、駅周辺の適切な位置に自転車等駐車場を計画・配置していくとともに、「岡崎市まちなか総合交通戦略」でも提唱されている、自転車から徒歩や公共交通（バス等）への移動手段の転換が図りやすい環境を整備することも重要である。



出典：「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）」

図 17 駐車の質と量に応じた対応の考え方

4.2.2 具体的な施策

(1) 自転車等駐車場の需給バランスの把握

地域の自転車等駐車の実態をもとに、自転車等駐車場の需給バランスを把握する必要がある。

自転車等駐車場利用の実態は、駐車の数（駐車台数、放置自転車の数等）のみならず駐車の本質（目的、駐車時間等）をあわせて把握することが重要である。

- 自転車等駐車の数と駐車の本質を把握することを目的に、適宜調査を行う。
- 調査結果を基に、自転車等利用者のニーズに応じた自転車等駐車場整備の対策を講じる。

(2) 地域（商業者、事業者等）による自転車駐車スペースの確保

駅周辺商店街や事業者との協働により、地域の主体的な自転車等駐車場を整備する。

- 小規模駐車施設等を分散及び面的な配置の検討
- 商店街の空き店舗用地を活用した自転車等駐車場の整備
- 民間駐車場の一部を転用した自転車等駐車場の整備
- 道路等の公共空地や民地に対する民間主導の自転車等駐車場の整備

(3) サイクル&バスライドの推奨

自動車利用からの転換による環境負荷の低減等を目的に公共交通の利用を促進するために、鉄道駅周辺のみならず、バス停の周辺でも自転車等駐車場の整備を進めていくことも重要である。

- 主要なバス停付近の私有地や民間施設等を活用しながら、自転車等駐車場を整備する。
- サイクル&バスライドの利用促進を図るため、駐車場の利用は無料とする。なお、駐車場利用は予め登録を行った者のみとする。



図 18 サイクル&バスライド自転車等駐車場のイメージ

4.3 (基本方針2) 民間の資金やノウハウを活用した利便性の高い自転車等駐車場

4.3.1 方針の内容

- 自転車等駐車場の整備及び管理・運営について、市の支出の軽減とサービス水準の向上を図るために、民間の資金やノウハウを取り入れて行く。
- 自転車等駐車場の持続可能で効率的な運用を促すために、施設毎に適正な設置・運営の形態を検討する。

(解説)

(1) 施設の管理・運営への民間活力の導入

従来の公共施設は「公設公営」であったが、民間のノウハウ・専門性を活用することによりコスト削減やサービス向上等を推進することを目的として、施設の設置・運営に民間活力を導入する動きが広まりつつある。

岡崎市でも、現在の自転車等駐車場をより利便性の高い施設としつつ、持続可能なサービスを提供していくために、自転車等駐車場の管理・運営に民間の資金とノウハウを取り入れて活用していくことが有効と考えられる。

表 15 に既存の自転車等駐車場への民間活力導入のパターンを示す。民間の資金やノウハウを取り入れる手法として① 公設民営、② 民設公営、③ 民設民営の3つに分類される。

(2) 自転車等駐車場の設置・運営の形態の検討

これまでの自転車等駐車場は公共による建設と管理・運営が当然と考えられていたが、多様化・高度化する市民ニーズに的確に対応するためには、施設の設置及び管理・運営についての新たな形態を検討していく必要がある。

表 15 既存の自転車等駐車場への民間活力導入のパターン

		管理・運営	
		行政	民間
整備	行政	公設公営 (従来の公共サービス) ・ 全て行政が担当	① 公設民営 ・ 管理運営委託 (指定管理者制度含む) ・ 施設貸与 ・ DBO
	民間	② 民設公営 ・ 施設受譲 ・ 施設借用 (リース方式)	③ 民設民営 ・ PFI 事業 ・ 第3セクター方式 ・ 定期借地権方式

① 公設民営

- ・ 管理運営委託 (指定管理者制度含む)
 施設等を公共が建設し、その管理運営を民間に委託する形態
- ・ 施設貸与
 施設等を公共が建設、所有し、これを民間に貸し付け、民間が管理運営する形態
- ・ DBO (Design-Build-Operate)
 施設等の設計 (Design)、建設請負工事 (Build、発注する建設主体は公共) 及び管理運営 (Operate) を一体的に民間に委ねる形態

② 民設公営

- ・ 施設受譲
 民間が建設した施設を行政が取得 (所有) し、管理運営する形態
- ・ 施設借用 (リース方式)
 施設等を民間が建設、所有し、これを行政が借りて、管理運営する形態

③ 民設民営

- ・ PFI 事業 (Private Finance Initiative : プライベート・ファイナンス・イニシアティブ)
 民間に施設等の設計・建設・運営・資金調達を一体的に委ねるもので、「民設民営」における最も代表的な形態
- ・ 第3セクター方式
 公共部門 (第1セクター) と民間部門 (第2セクター) との共同出資により設立された経営事業体 (第3セクター) に、施設等の設計・建設・管理運営・資金調達を一体的に委ねる形態
- ・ 定期借地権方式
 不動産開発事業者等の民間に土地を貸し付け、土地の活用の企画 (政策と合致する優良な民間事業) とセットで、施設等の設計・建設・管理運営を委ねる形態

4.3.2 具体的な施策

(1) 既存の自転車等駐車場への民間活力の導入

既存の自転車等駐車場のあり方や必要性について、利用者のニーズや施策との適合性、費用対効果等の面から評価を行い、自転車等駐車場毎に将来需要や設備等の機能維持を考慮して、適切な管理・運営の方針を定める。定めた方針に適合する民間と適正な役割の分担のもとに、効率的で効果的な自転車等駐車場の運営とサービスの提供を行っていく。

- 既設の自転車等駐車場は、民設民営による更新を基本とする。
- 自転車等駐車場の設備を、民間のノウハウを活用してサービス水準の高いものに更新する。
- 民設民営により自転車等駐車場の設備の更新が望めない場合は、公設により設備を更新し、管理・運営を民間事業者委ねる（民営化）ことを基本とする。

(2) 新規の自転車等駐車場整備への民間活力の導入

新たに自転車等駐車場を設置する場合は、その後の管理・運営においても経費削減の効果やサービス水準の向上が期待される手法から検討を進める。

自転車等駐車場を設置する場所は、道路等を含む公共用地や、未利用の私有地の活用も含めて検討する。

公共用地の活用の場合は、道路占用等の手続きを市、民間事業者のいずれが行うかを明確にしておく。また、私有地の活用は地域や商店街等と十分に協議を行い、協力を得るものとする。

(3) 民間のノウハウを活用した自転車等駐車場のサービス・機能の付加

自転車等駐車場は本来求められる「停める」機能に加え、利用者の利便性の向上を目指した、より快適に自転車等が利用出来るサービス・機能を提供していくことも有効と考えられる。

このため、民間のノウハウを活用し、多様な利用者のために使いやすく安全に利用されるような施設であるとともに、自転車等を利用する人の生活形態の多様化や地域の特性に配慮した対応にも取り組んで行く。

- 自転車等駐車場を明るく楽しい雰囲気的空間にリニューアルする。
- 子ども乗せ自転車、スポーツ車などに対応した駐車スペースを設ける。
- 自転車等駐車場内の空きスペースや周囲の空地を活用し、自転車利用の更なる利便機能を加える。
- 商店街等と連携により地域の交流・情報拠点として整備する。

【併設機能の例】

- ・ 地域や商店街の情報スペース
- ・ コンビニエンスストア
- ・ 交流サロンやカフェ
- ・ コインロッカー
- ・ 子どもの遊び場
- ・ ベビーカー等の貸出し
- ・ 自転車の整備工房や自転車屋
- ・ レンタサイクルやシェアサイクルステーション など

4.4 (基本方針3) 安全を確保した駐車場の配置

4.4.1 方針の内容

- 自転車ネットワークと自転車等駐車を結ぶ経路の安全性を検証する。
- 既存空きスペースの有効活用を検討する。(歩道や歩道橋下に路上タイプの自転車等駐車場の設置を検討)
- 無料であっても防犯という観点を含めた「安全」を確保する。
 - ・無料自転車等駐車場であっても最低限の整備水準を定める。
 - ・照明は有料自転車等駐車場と遜色ない水準の確保を目指す。
 - ・過度な防犯施設は設置しない方針として、自転車等盗難などの発生状況を勘案して設置を検討する。

(解説)

一般的に、鉄道駅や商業施設は自転車等の駐車需要が多い場所であり、自転車の集中地点として自転車ネットワーク路線(策定中)の選定の際に拠点として抽出しておく必要がある。しかし、自転車トリップが集中することは自転車等が関係する事故等の発生する危険性が高いため、事故防止のための措置を講じておかなければならない。交通事故全体に占める自転車事故の割合は増加しており、特に歩行者と自転車による接触事故の件数は、他の相手当事者や自転車単独事故と比較して減少幅が小さく、平成29年は前年より増加している。駅前広場などは自転車と歩行者の交錯が多く事故発生の可能性が高いため、できるだけ両者が交錯しないような自転車等駐車場の配置を検討する必要がある。

自転車ネットワークと自転車等駐車を結ぶ経路についても、事故等の発生する危険性について予め検証しておく必要がある。自転車関連事故の発生箇所は、警察資料を基に把握することができる。また、潜在的な事故を抑制するためにも、ヒヤリハット等の危険体験箇所を把握しておくことも重要である。これらの情報を整理して可視化し、自転車等利用者や地域に周知することで、交通安全に対する意識啓発につながり、安全性を積極的に向上させることができる。

既存空きスペースの有効活用を図るという点では、道路法施行令が改正されたことにより、道路の附属物の占用物件として、道路上に自転車等駐車を設置することが可能となった。面的な広がりがある中心市街地では、自転車等が集中する施設が点在し、できるだけ目的地に駐輪しようとする自転車等に対応するためには、既存の道路空間も活用し、小規模な自転車等駐車を面的に配置することが効果的と考えられる。また、駅前広場などでも自転車等の駐車需要が多い場合、自転車等の放置対策や周辺環境との調和、景観・美観を考慮したうえで路上タイプの自転車等駐車場の設置も検討の範囲となる。これらの駐車施設には、自転車ネットワークとの連携や料金施策により、自転車等駐車を適切に誘導して利用を促していくことも重要である。

自転車等駐車場の「防犯」という観点では、自転車等駐車場の整備水準で求められる設備は無料の自転車等駐車場であっても最低限の整備水準を定めるものとし、特に照明は防犯上重きを置かれている事項であることから、必要な水準の確保していく。

なお、防犯カメラは基本的には設置しない方針とし、自転車等の盗難などが多発するような状況が生じた場合、関係者間で協議を行って設置の要否について検討する。

4.4.2 具体的な施策

(1) 利用動線の安全を考慮した配置・施設計画

これまで整備された自転車等駐車場は十分なアクセスのための通行空間が考慮されておらず、自転車等駐車場へ遠回りを余儀なくされたり、駅前周辺の歩行者空間を通行して歩行者交通との交錯が生じているケースが多く見られる。駅周辺は歩行者交通が多く、歩行者と自転車利用者の分離を目指して、自転車等駐車場の配置を行うとともに、自転車通行空間の形成を図ることが重要である。

- 自転車が集中する駅周辺における交通の整序化を図るため、道路管理者と協議を行い、駅周辺の自転車交通量が多い道路を対象に自転車ナビマーク等を整備する。
- 新たに自転車等駐車場を新たに設置する場合は、自転車ネットワーク路線からの接続を考慮した出入口等の配置とする。
- 自転車ネットワーク路線から自転車等駐車場までの安全な経路を案内するための案内看板・標識等を設置する。
- 自転車等駐車場の自転車と歩行者の出入口を分離し、歩行者との交錯を減らす。

(2) 既存空きスペースの有効活用の検討

道路法及び道路法施行令が改正され、道路の附属物や占有物件として、道路上に自転車等駐車場を設置することが可能となったことから、歩行者道路の通行に十分配慮し、道路空間も有効に活用して自転車等駐車場施策を進めることも必要である。

- 駅周辺の未利用地（空き地や民間の駐車場等）に小規模自転車等駐車場を整備する。
- 駅周辺や市街地内で自転車等駐車場の用地を確保することが困難な場合で、道路上の自動車、自転車、歩行者等の通行を阻害しない場合は、既存道路空間を活用して路上自転車等駐車場を整備する。
- 自転車ネットワーク計画との連携や料金施策により、自転車の適切な利用を誘導していく。



(1) 駅前歩道



(2) 駅周辺空地（民間）



(3) 住宅地内空地

図 19 既存空きスペースの有効活用の例

(3) 自転車等駐車場の防犯性・安全性・快適性・利便性の向上

自転車等駐車場の設備は、無料の自転車等駐車場であっても最低限の整備水準を維持する必要がある。特に照明は防犯上重要であることから、無料、有料を問わず、一定の水準を確保しなければならない。

また、自転車等駐車場の有料化に際しては、防犯性の他にも、安全性、快適性、利便性の向上に寄与する設備について、有料化に見合った水準の整備を行う必要がある。

- LED 灯などの照明を増やし、自転車等駐車場内の明るさを確保して防犯性向上及び、夜間でも安心して利用できる自転車等駐車場とする。
- 自転車等駐車場の出入口を限定するとともに、ゲートを設置するなどにより、自転車等駐車場利用者以外が容易に立ち入りできない環境を整える。
- 適正な通路幅を設けるとともに駐輪ラックや転倒防止柵の設置により、自転車を整列し通路等への駐車を避け、駐車スペースを確保し、利用者が安全で容易に駐車できる環境を整える。
- 駐車スペースに屋根やシェルターを設置し、風雨による快適性低下の緩和を図る。
- 自転車と原付等の駐車区分を明確にする。



(1) 高輝度照明



(2) 出入口ゲート



(3) 駐輪ラック



(4) 上屋（屋根）

図 20 自転車等駐車場設備による防犯性・安全性・快適性・利便性の向上の例

4.5（基本方針4）自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知

4.5.1 方針の内容

- 自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知に努める。
- 放置自転車等の撤去強化に努める。
- 自転車等放置禁止区域の設定を適宜見直す。

（解説）

既存の自転車等駐車場の多くは、駅周辺に設置されているため、一部の利用のルールやマナーを無視する利用者により、駅へのアクセス等の良い場所や通路上、出入り口近くへの自転車等の駐車により、自転車等駐車場の利便性が損なわれている。また、何日も出庫せずに放置された自転車等も多数あり、駐車場内が雑然とした状態となり、街の景観を大きく損ねることとなる。

このような状態は自転車等の盗難などの犯罪や、自転車等と歩行者の交錯による接触などの事故の誘発にもつながることになる。

このため、自転車等駐車場の利用のルールやマナーの周知に努めるとともに、放置自転車等の撤去の強化にも努めていき、多くの利用者がより快適に自転車等駐車場を使えるよう、駐車環境を整える必要がある。

なお、自転車等駐車場内での放置（放棄）自転車等が多い状態が続いているため、放置自転車等への対策は継続していく必要がある。

また、既に自転車等放置禁止区域が設定されている所や、未だ禁止区域が設定されていない所でも、路上の放置自転車等の状況により、適宜、対象範囲の見直しや新規設定に努めていく必要がある。

【自転車等駐車場の利用のルールやマナーの例】

- ・鍵をかける。（なお、柵等の施設にチェーン等での固定はしない）
- ・ツーロックを奨励する。
- ・場内では自転車を降りて押して歩く
- ・整理した駐車を心掛ける。
- ・通路を確保した駐車をする
- ・長期間の駐車はしない。 など

4.5.2 具体的な施策

（1）自転車等駐車場の利用ルールの周知徹底とマナー向上の啓発

自転車等の正しい駐車方法等の啓発活動は、入学・就職等、新たに自転車等駐車場を利用開始すると考えられる時期（4月中旬）に実施する。自転車等駐車場への自転車等の長期間放置や放棄禁止の周知は、長期休暇前と乗り捨てが多発すると考えられる時期（3月初～中旬）に実施する。実施に際しては、行政・市民・関係事業者が相互に協力・連携して取り組む。

表 16 防犯・マナー向上等の啓発のあり方

(i) 安全対策

利用者への注意喚起	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車の仕方などのルールやマナーについての啓発 ・駐車場の通路や出入り口での押し歩きなどの注意喚起
市民への情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・幅広い世代を対象とした交通安全教育の実施 ・自転車と歩行者が混在する道路等における注意喚起
地域団体などとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全活動などを行う地域団体等と連携した啓発活動の推進 ・教育機関等と協力した学生利用マナーの指導

(ii) 放置自転車対策

利用者への注意喚起	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車等駐車場の利用徹底の周知 ・路上放置の禁止についての啓発
市民への情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車等放置禁止区域や放置自転車の台数、撤去や保管所などについての周知 ・自転車等駐車場の設置箇所や料金等の施設についての周知
地域団体などとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者等と連携した啓発活動の推進 ・自転車等駐車場の利用者に対する割引サービス等、地域や事業者と連携した取組の推進

(iii) 盗難防止対策

利用者への注意喚起	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車時の施錠や防犯登録などについての啓発 ・路上放置の禁止についての啓発 ・防犯カメラの設置状況の周知
市民への情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・盗難防止に関する市の取組などについての周知 ・盗難件数や発生場所など、盗難の状況についての周知 ・盗難にあった場合の連絡先などの周知
地域団体などとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ・防犯協会や地域団体等と連携したパトロールや啓発活動の推進

(2) 自転車利用者に対する安全講習会等の開催

自転車利用者には自転車の正しい乗り方を講義しながら、防犯登録等の防犯対策や道路・自転車等駐車場等の公共の場所への放置など、無責任な行動を行わないためのマナー教育を行う。

実施には警察や学校、地域の交通安全協会などの関係機関と協力し、子どもから高齢者まで広い年齢層を対象として、各層にあった啓発を行う。

(3) 駅前広場への自転車の乗り入れ禁止区域の設定

現在、岡崎駅と名鉄東岡崎駅周辺のみには放置禁止区域が設定されているが、無料の自転車等駐車場しか整備されていない駅周辺であっても、駅ロータリー等での駐車が乱雑な場合は、「自転車等放置禁止区域」を指定する。

4.6 (基本方針5) 駅前開発と合わせた自転車等駐車場の整備

4.6.1 方針の内容

- 駅前開発を契機に既存の公設自転車等駐車場を廃止し、より利便性の高い施設に更新することを検討する。
- 民間提案による民設民営の自転車等駐車場の整備も考慮する。

(解説)

駅前開発が行われる場合、土地の高度利用や複合的な利用が計画される場合が多く、自転車等駐車場の再整備を計画する上で、より利便性の高い施設とする必要がある。

現状の平面式の自転車等駐車場では土地の利用効率が低く、限られた土地で最大限の駐車台数を確保しつつ、より利便性の高い施設とするためには、立体式の自転車等駐車場への更新が望ましいが、平面式と比べて建設費をはじめ、事業費が高額となり、さらに自転車等の収納・取り出しを機械で行う型式を取り入れた場合は年間の維持費も一定額必要となる。

自転車等駐車場の安全性、利便性、快適性、防犯性等を向上し、より長期的に質の高いサービスを提供するとともに、自転車等駐車場の維持管理コストの削減を図るためには、他の施設との一体的な整備や市有地の有効活用も検討していく必要がある。

これらを踏まえて、「岡崎市公共施設等総合管理計画」の類型別方針では、駐輪場は駅前再開発等を契機に既存の公設駐輪場を廃止し、より利便性の高い施設となるよう民間提案による民設民営の駐輪場を設置して行くものとしている。

また、民間からの自転車等駐車場の修繕・機能更新に関する提案を受け、民間資金等の活用と民営による維持管理費の低減を図る整備も考慮していく。

4.6.2 具体的な施策

(1) 駅前開発等による民間大規模施設の立地にあわせた自転車等駐車場整備

駅前用地は商業地域であることが多く容積率を活かした複合施設の計画がされやすい。近年では駅前の市有地を民間に売り渡さず事業用定期借地手法を活用し、民間事業者の提案を受けて公共空間と民間施設とを一体的に開発する事例も増えてきている。本市においても、名鉄東岡崎駅や岡崎駅で同様の手法を用い駅前開発が行われ、商業施設等と合わせて民設民営の路外自転車等駐車場が整備されている。

今後も市有地を有効活用するために、同手法により駅前開発等が計画された場合は、同様に自転車等駐車場も含めた計画とし、民間事業者へ整備水準を示し、高度利用化された利便性の高いものを民設民営にて整備することを検討していく。

5. 自転車等駐車場整備水準【参考】

5.1 自転車等駐車場の施設・設備の概要

- 自転車等駐車場の施設は、出入路、通路（機械式の場合は搬器）、置場に大別される。これらの施設に備えるべき条件として次の項目があげられる。
 - ・維持管理が容易なこと
 - ・通行上安全なこと
 - ・防犯上問題がないこと
 - ・防火、耐震に優れていること
 - ・誰でも容易に利用できること
 - ・収容効率をできるだけ高くすること
- 市内の公設公営自転車等駐車場は平面式である。一般的に土地の高度利用や複合的な利用を計画するには、立体式への更新が望ましいが、平面式と比べて建設費、維持費が必要である。
- 自転車等駐車場の設備は、防犯灯（照明）、屋根、防犯カメラ、駐車ラックなどがある。
- 防犯上、自転車等駐車場は常に一定以上の明るさを保ち、見通しも良いことが望ましい。
- 防災上では、可燃性の建材、付属物は使用しないものとする。
- 屋外の場合、雨水等の排水が容易で、利用上支障がないようにする。
- 収容方法は自転車等駐車場用地の敷地形状と出入口位置の制約によって概ね決定されるが、出入口位置の制約がない場合は、駐車目的施設に対してできるだけ近い動線パターンとなるように、あるいは空きスペースを見つけやすいような収容方法を採用することが望ましい。
- 自転車等駐車場の施設・設備の状態を把握して、目指すべき整備水準と照らし合わせて評価し、整備水準との乖離が大きい場合は更新、改修に取り組む必要がある。
- 自転車等駐車場における、自動二輪車や電動車いす（シニアカー）の利用についても検討する必要がある。

（解説）

駐車施設の規模は自転車等利用の実態、将来の駐車需要の予測に基づいて決定する。また、土地の形状や利用方法、計画に配慮して、適切な形式、構造を選択する。

収容方法は自転車等駐車場用地の敷地形状と出入口位置の制約によって概ね決定されるが、出入口位置の制約がない場合は、駐車目的施設に対してできるだけ近い動線パターンとなるように、あるいは空きスペースを見つけやすいような収容方法を採用する必要がある。

自転車等駐車場には、自転車等の出し入れ、夜間における自転車等の管理等の作業を考慮して、必要に応じて照明を設置するものとする。自転車等駐車場の照明施設は、駐車場利用者に自転車等駐車場の存在を明らかにするとともに、駐車場利用者の安全の確保、施設・自転車等の管理、盗難防止等の防犯の観点から設置を検討する。

自動二輪車駐車場は、四輪車駐車場に比べると依然として不足しており、国から各自治体へ駐車場確保に向けて、自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ、附置義務条例への自動二輪車の追加の取り組みの推進が求められている。岡崎市でも自動二輪車の駐車需要を踏まえて、自動二輪車の駐車場確保について検討する必要がある。

また、近年の高齢化社会の進展に伴い、電動車いす（シニアカー）の利用が多くなっている。電動車いすの駐車について、現状、明確な指針等はないが、自転車等駐車場での受け入れの可否や、駐車需要及び利用方法について検討する必要がある。



(a) 立体式自転車等駐車場



(b) 地下機械式自転車駐車場

図 21 自転車等駐車場の型式・構造の例

表 17 自転車等駐車場の設計諸元

建築限界	床面から梁下まで 2.5m以上 (ただし、高架下等でやむを得ない場合は 2.1m以上)			
走路(通路)	幅員 1.5m以上			
斜路(斜路付階段)	幅員 2.0m以上(2.1m) 勾配 12%以下(25%)			
置場必要面積 (m ² /台)	平面自走式			機械式
	配列	片側一列	両側一列	0.063~0.25
	90° 配列	1.14	0.99	
	90° 高低配列	0.78	0.69	
	30° 高低斜配列	0.80		
(注) 90°, 30°, 40° はそれぞれ走路に対して駐車する角度をいう。 高低は二段型駐車をいう	45° 高低斜配列	0.82		
柵(置台のない場合)	約 6m間隔(自転車平均収容台数 約 10 台)			
基準照度	20 lx 以上(地下式 出入口 100 lx、その他 50 lx)			
待ち時間(機械式)	入庫 0 秒、出庫 30~60 秒			

出典：「交通工学ハンドブック」(社団法人 交通工学研究会編)

表 18 自転車等駐車場の照明に関する指針等

○駐車場設計・施工指針 同解説(社団法人 日本道路協会)

地下駐車場では、車路、車室、階段・通路および管理諸室等に照明設備を設けるものとする。
必要な平均照度は原則として以下のとおりとする。

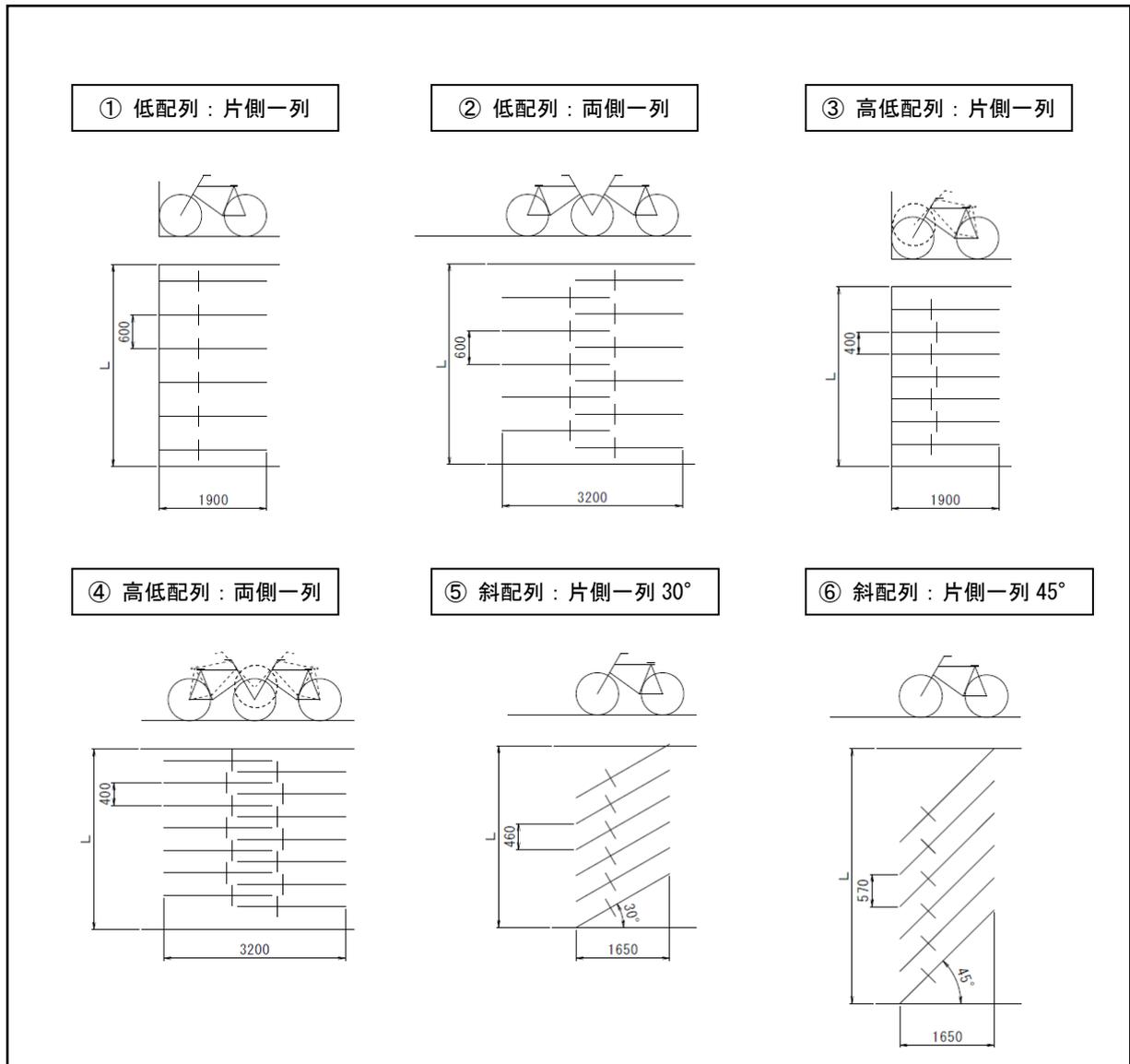
- ・車路… 75~150 lx
- ・車室… 50~100 lx
- ・機械駐車装置の出入口部… 150~300 lx
- ・階段・通路… 100~250 lx
- ・管理諸室… 建築設備設計要領に準拠した照度

○自転車駐車場整備マニュアル(監修：建設省都市局)

自転車駐車場内の照度は下記のとおりとする。

- ・駐車スペース・通路… 100 lx 程度
- ・斜路付階段・階段… 50 lx 程度

自転車駐車場内の照度は、鍵の操作のみを考えた場合は 20 lx 程度で問題ないが、防犯上、さらに駐車場利用者が安心して利用できるように、明るく設定したものである。なお、近隣に住宅地等の場合は、影響を考え、状況に応じて照度、照明の方法を検討する必要がある。



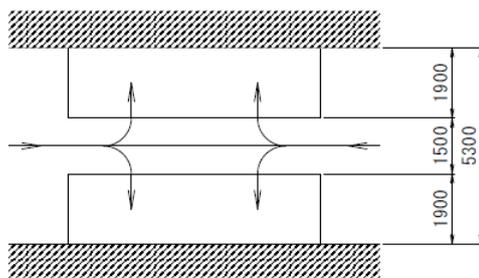
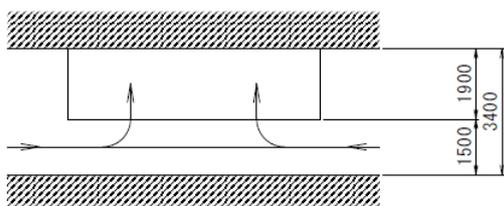
出典：「道路構造令の解説運用」（社団法人 日本道路協会発行）

図 22 自転車の駐車方法の例

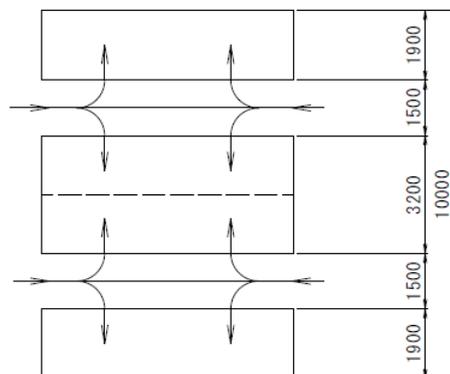
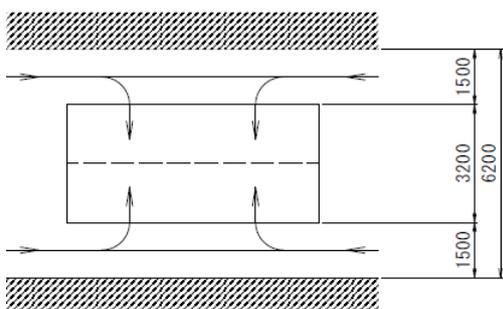
主道路から直接収容するケース

※一般に用地が長方形の場合に用いる。
(片側収容、両側収容)

① 片側収容

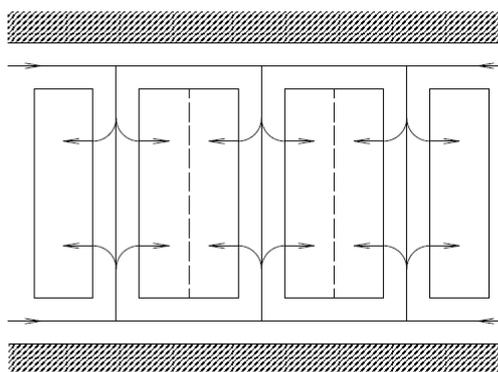
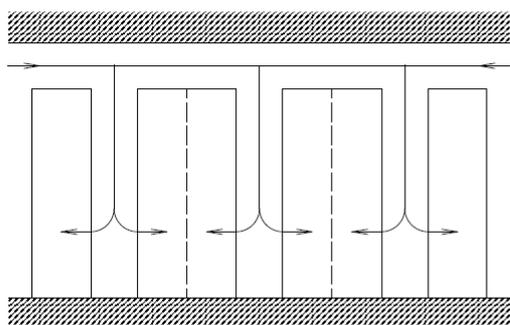


② 両側収容



主道路から支線通路を経て収容するケース

※一般に用地が正方形に近い場合に用いる。



出典：「道路構造令の解説運用」(社団法人 日本道路協会発行)

図 23 自転車の収容方式の例

表 19 自動二輪車及び電動車いす（シニアカー）の技術的基準

◇自転車等の駐車ますの大きさ

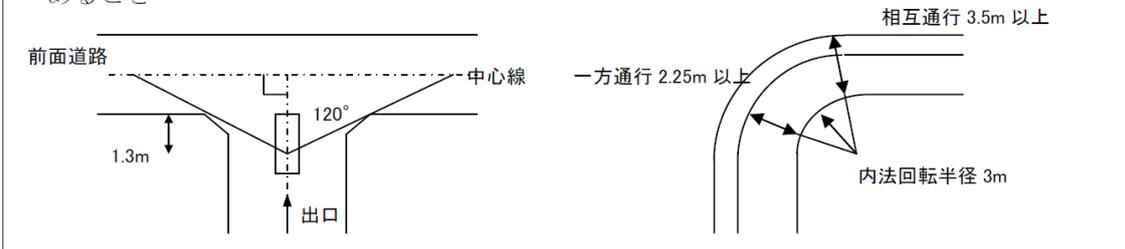
(単位：m)

	長さ	幅員
自転車	1.9	0.6
原動機付自転車	1.9	0.8
自動二輪車	2.3	1.0

出典：路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針 同解説

◇自動二輪車駐車場の技術的基準（駐車場法施行令第7条、8条）

- 自動二輪車専用駐車場又は駐車場のうち専ら自動二輪車の駐車のために供する部分について、
- ① 出口から 1.3 メートル後退した車路の幅員の中心線上 1.4 メートルの高さにおいて、道路中心線に直角に向かって左右にそれぞれ 60 度以上の範囲内において、歩行者の存在を認識できるようにすること
 - ② 車路の幅員は 3.5 メートル以上とすること
 - ③ 一方通行の車路の幅員は 2.25 メートル以上（ただし、駐車料金の徴収施設が設けられており、歩行者の通行のために供しない部分にあつては、1.75 メートル以上）とすること
 - ④ 屈曲部では、自動二輪車を 3 メートル以上の内法半径で回転させることができる構造であること



◇電動車いす（シニアカー）の現状の扱い

電動車いすは加齢や事故などで歩行が難しいとき、移動手段として使用するものであり、基本的に目的地に到着するまで乗車した状態である。

駐車場等は主に自動車や自転車等の駐車を目的とする施設であり、電動車いすは駐車の対象としていない。

やむを得ず駐車場の利用を必要とする場合は、障害者等用駐車スペースを促すこともあるが、基本的には駐車は認められていない。

社団法人 日本駐車場工学会の見解

5.2 自転車等駐車場整備水準例

○自転車等駐車場整備水準例を示す。

(解説)

基本的には路外自転車等駐車場に適用する。

有料の場合はサービス水準を高める必要があり、無料の自転車等駐車場と差別化した方が良い。

表 20 自転車等駐車場に必要な条件（自転車等駐車場要求水準）の例

区分	要求項目	要求水準	有料	無料
駐台車数	駐車台数の確保	自転車、原付（125cc未満）の駐車台数を確保する なお、自転車と原付の駐車場所は区分する	○	○
防犯性	防犯カメラの設置	施設内に死角の無いように配置する また、防犯カメラが設置されている旨の表示をする	○	△ (盗難件数が3年連続で増加傾向を確認された場合に設置する)
	場内放送設備（注意放送用）の設置※	各フロアに1個程度設置する	○	×
	非常通報装置の設置※	各フロアに1個程度設置する	○	×
安全性	自転車の転倒防止策の構築	サイクルラック（着脱が容易なもの）等、自転車が横倒れにならないような対策を講じる	○	△ (簡易なものに限る)
	ゆとりある通路の確保	自転車：幅員1.5m以上、原付：幅員1.8m以上を確保する	○	△ (可能な範囲)
	十分な駐車間隔の確保	自転車：全幅600×全長1,900/原付：全幅840×全長2,000を確保する	○	△ (可能な範囲)
	利用及び管理上必要な照度の確保	平均水平面照度：100ルクス程度、斜路・階段50ルクス程度を確保する (屋内自走式駐車場の場合)	○	○
	利用者の安全・誘導サイン表示の設置	利用者誘導看板、安全確保看板、利用案内看板を設置する また、認知性の高い明快なデザインとし、利用者の見やすい位置に設置する	○	○
	出入庫口の安全対策の構築	自転車と歩行者が交錯しない分離された経路を確保する なお、出入り口の幅員は主線幅以上とする	○	△ (可能な範囲)
利便性	屋根の設置	利用者や自転車が雨に濡れない範囲	○	×
	管理人室への通話装置※	各フロアに1個程度設置する	○	×
	24時間出入庫可能	24時間営業とし、常時連絡がとれる体制とする	○	—
	空気入れ、簡易修理工具等の設備	利用者の日常の利便性向上として、必要最低限の器具が配置されている	○	×
	定期券の導入※	定期利用を可とすることにより手続きの簡素化と、放置自転車防止を図る	○	×
	適切な利用者料金の設定※2	近隣駅有料駐車場と均衡した料金とし、学割等の設定を行う（近隣の参考値：1回150～200円、定期1,500～3,000円）	○	×
その他	自動二輪車や電動車いす（シニアカー）受け入れの対応		△（需要により検討）	
	建築・工作物等及び屋外広告物について、周辺環境との調和に配慮した素材・形態・意匠・色彩の選択に努めること。		○	○

※印：有人の立体駐車場等の場合

参考：「岡崎駅周辺自転車等駐車場整備基本計画」、「東岡崎駅北口周辺自転車駐車施設整備計画」

5.3 自転車等駐車場毎の整備方針

○市内の自転車等駐車場毎の整備方針を示す。

(解説)

現状では抜本的な更新等は考慮していない。維持すべき整備水準に見合う整備にとどめる。

表 21 岡崎市内の自転車等駐車場の整備方針

(2019. 3. 31 時点)

JR 東海道本線 (JR)		
駅名	場所	整備方針
岡崎駅	西	民設民営を前提として自転車等駐車場整備を計画中
	東	駐車場 (民設民営) 整備済み
西岡崎駅	北	北西・南に新規駐車場整備済み
名鉄名古屋本線 (名鉄)		
駅名	場所	整備方針
本宿駅	東 100m	今後の駅周辺地域拠点整備の動向に注視しながら整備を検討
藤川駅	北	特になし
	南	駐車枠設置、(照明設置)
美合駅	南東 100m	今後の駅周辺大規模開発の動向に注視しながら整備を検討
男川駅	北	舗装敷設、通路確保、駐車枠設置、敷地境界柵設置 (一部)
	南	特に必要なし
東岡崎駅	北	民設民営で自転車等駐車場を整備中
	南	駅舎橋上化工事が検討されており、既存の自転車等駐車場が支障となるため、移設等を検討中
岡崎公園駅	西	駅バリアフリー化整備の支障となる
矢作橋駅	北	駐車禁止区域明示
	南	特に必要なし
宇頭駅	北西	舗装敷設、駐車枠設置
	北東	駐車禁止区域明示
	南	特に必要なし
愛知環状鉄道線 (愛環)		
駅名	場所	整備方針
六名駅		敷地境界柵更新、駐車禁止区域明示
中岡崎駅	西	特に必要なし、(照明設置)
	東	特に必要なし、(照明設置)
北岡崎駅		駐車禁止区域明示、(敷地境界柵更新)
大門駅		敷地境界柵更新、駐車禁止区域明示
名鉄バス停留所		
駅名	場所	整備方針
福岡町	南	舗装修繕、駐車枠設置、(照明設置)
大樹寺	北 100m	舗装修繕、駐車枠設置

注) () 内は整備することが望ましい項目を示している。

6. 自転車等駐車場運営の方針

6.1 今後の自転車等駐車場の運営の方針

○公共の自転車等駐車場は、今後、有料化を検討する。

(解説)

岡崎市内の自転車等駐車場で顕在化している問題の多くは、自転車等駐車場利用が無料であることに起因している。しかし、問題となっている防犯性や安全性・快適性・利便性等の低下に対応するには、設備投資や維持管理、人員の配置等が必要であり費用が発生する。

【駐車料金を有料化することで解決される問題】

- ・ 駐車場整理に要する経費負担
- ・ 駐車マナーの悪さ
- ・ 受益者負担の不公平
- ・ 駐車施設の利便性が低い
- ・ 放置自転車対策の限界
- ・ 駐車場内への自転車の放棄

市が税金により設備投資や維持管理等を賄うことは、自転車等駐車場利用者と非利用者の間で不公平の拡大にもつながる。このため、自転車等駐車場を有料化し、支出の低減と受益者負担の適正化を図る検討が必要と考えられる。

自転車等駐車場の利用に関して行ったアンケート（図 24 参照）でも、自転車等駐車場を有料化した場合に「利用する（「料金や設備により利用してもいい」を含む）」は約 6 割であり、有料化に一定の理解を示していることが伺える。

自転車等の駐車の秩序を確保しつつ、より利便性の高い施設として活用していくには有料化が必要であるが、自転車等駐車場毎に規模や設備が異なることから、有料化に見合ったサービス水準を確保できない場合や、既存の自転車等駐車場の再整備は民間の資金やノウハウを活用する民設民営をまず検討し、民設民営が適用できない場合は次に公設民営を検討する。設置・運営に民間事業者の参入が見込めない場合は、無料の自転車等駐車場として維持していく。

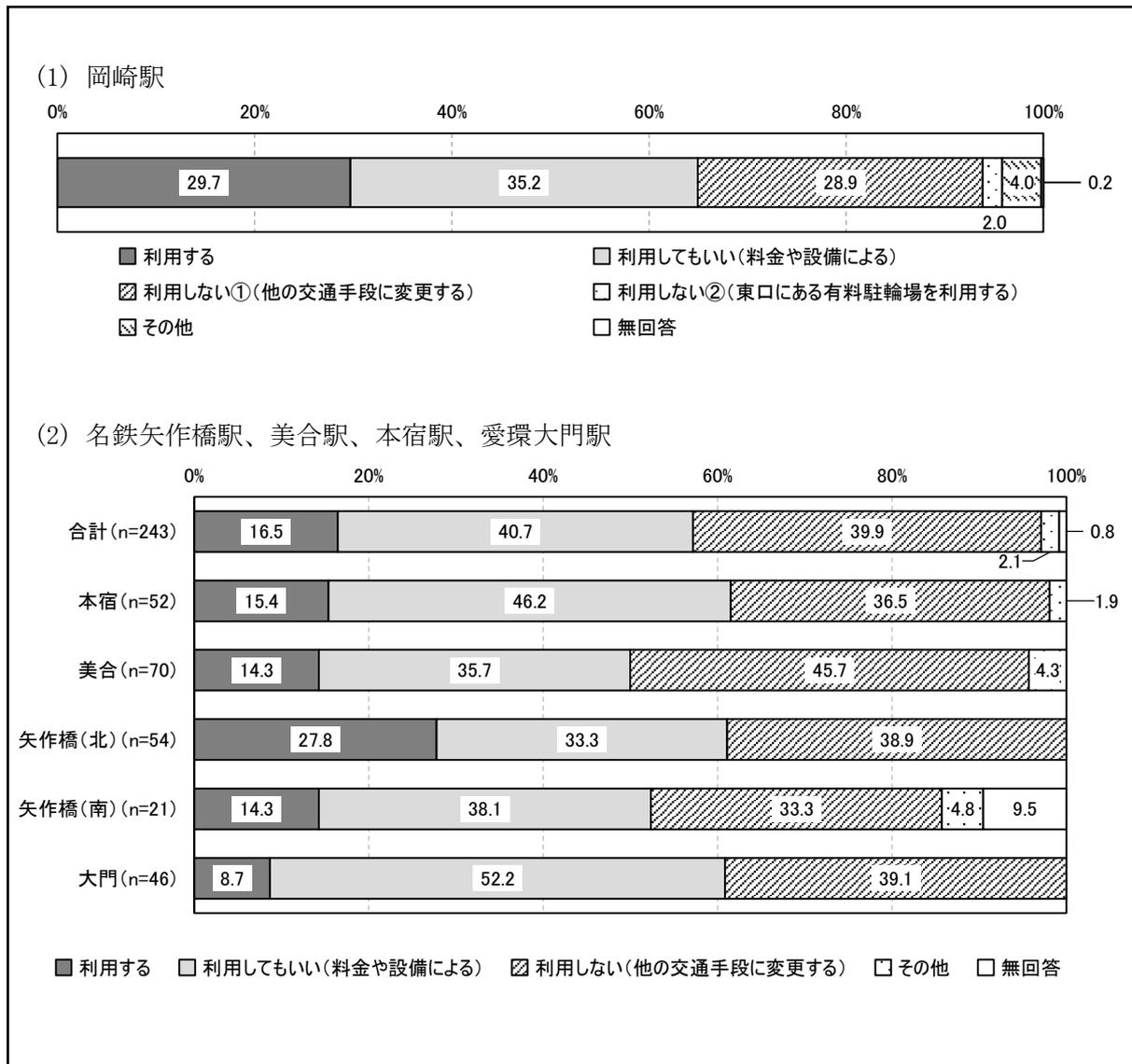
有料化した場合でも、買い物客等に対応するため、短時間利用（例えば 2 時間）についても無料を含めて低価格の料金設定を考慮する必要がある。

また、自転車等駐車場が複数ある場合、各駐車場の利用促進や駐車場間の利用率の平準化を図るため、駅等の目的地からの距離や施設の設備等に応じて、駐車料金の格差を設けることも効果的であり、近距離の自転車利用者の駐車場利用の抑制を図ることもできる。

なお、以下の事情等がある場合は、自転車等駐車場の利用を無料とする。

【駐車料金を無料とする事例】

- ・ 自転車等駐車場の地権者に有料化の承諾が得られていない場合
- ・ 有料化に見合ったサービス水準を確保できない場合
- ・ 民間事業者の設置・管理・運営に関する参入が見込めない場合
- ・ 自転車等駐車場を有料化する確かなメリットが無い場合
- ・ サイクル&バスライドの自転車等駐車場



※平成 30 年 6 月に実施したアンケートの結果概要

図 24 自転車等駐車を有料化した場合の利用意向

6.2 自転車等駐車場の運営

- 岡崎市における自転車等駐車場の運営は、今後、「民営」方式を基本とする。
- 市内の各自転車等駐車場について、個々の自転車等駐車場が持つ目的や役割、機能を整理した上で、民間事業者を対象としたヒアリング調査などを行い、その結果を踏まえて最適な管理、運営手法を検討する。

(解説)

(1) 自転車等駐車場の運営形態の検討

これまでの自転車等駐車場は公共による建設と管理・運営が当然と考えられていたが、多様化・高度化する市民ニーズに的確に対応するためには、今後、民間事業者に自転車等駐車場の運営を委ねる（民営化）ことが望ましい。運営に民間事業者の参入が見込めない場合は、委託や指定管理者制度も含めて検討していく。

なお、施設整備に関する場合でも、民間事業者が主体となる「民設」が求められるが、「民設」による施設整備が困難な場合は「公設」を検討する必要がある。

(2) 個々の自転車等駐車場に適した管理・運営

市内の自転車等駐車場は、自転車等駐車場毎に設置位置や大きさ、設備とその状況が異なる。このため、個々の自転車等駐車場に適した管理・運営を行うために、各自転車等駐車場の特徴や性質で整理して分類し、それぞれに求められる施設・設備の整備水準を維持していく必要がある。

それには、自転車等駐車場の管理・運営について専門的な知見を持つ民間事業者等に、個々の自転車等駐車場の整備や管理・運営方法について意見等を聞き、その結果を踏まえて自転車等駐車場の分類毎の最適な管理、運営手法を検討し、自転車等駐車場の利用を促進していく取り組みを行うことも必要である。

表 22 自転車等駐車場の管理・運営に関する確認項目の例

- ① 自転車等駐車場の管理に関すること
- ② 施設の総務及び経理業務に関すること
- ③ 施設の利用促進に関すること
- ④ 緊急時の対応に関すること
- ⑤ 防災及び防犯に関すること
- ⑥ 施設及び備品等の管理に関すること
- ⑦ 書類の作成、保管及び提出に関すること
- ⑧ 施設の利用に伴う業務に関すること
- ⑨ 設備の運転監視及び保安業務に関すること
- ⑩ 設備及び機械等の保守点検に関すること
- ⑪ 設備の修繕等に関すること
- ⑫ 消耗品の補充及び交換等に関すること
- ⑬ 清掃、植栽の維持管理に関すること
- ⑭ 景観の創出・維持保全に関すること
- ⑮ 屋外広告物の設置・活用に関すること

7. 今後の課題

- より利便性の高い施設となるように有料化と「民設民営」を推進する。
- 駅前開発、区画整理事業と連携した用地の確保に努める。
- 関係者（鉄道事業者等）の密接な連携・協力を図る。

（解説）

（1）民設民営

自転車等駐車をより利便性の高い施設としていくには、施設の有料化を前提とし、さらに民間の資金や技術を活用した施設の設置・運営にシフトしていくことが望ましい。公営のままでも、駐車の立地条件等から定期・一時利用や時間制課金制の有料化とし、徴収した料金を維持管理費として補填することもできるが、民営化した場合、それ以外にも民間のノウハウの活用と競争原理の導入により利用者サービスの向上と運営の効率化が図られる。

（2）用地の確保・民設民営の推移と料金水準、安全な経路の確保

現在、名鉄東岡崎駅周辺地区では再開発整備が進められており、岡崎駅は駅西口広場の改修が予定されている。また、名鉄美合駅の駅周辺の大規模開発や名鉄本宿駅の駅周辺地域拠点整備は、開発等の動向にも注視していく必要がある。駅前の整備等に伴い、既存の自転車等駐車の移設が必要となった場合は、代替用地で自転車等駐車を整備しなければならないため、計画の段階で整備方法や今後の管理・運用について検討しておく必要がある。

しかし、駅周辺に自転車等駐車の整備に適した用地が無い場合もあるため、整備する自転車等駐車の構造の比較検討や土地の高度利用を含めた代替案も想定しなければならない。さらに、自転車利用の安全性と利便性を高めるために、自転車ネットワークと自転車等駐車の結びつきも考慮する必要がある。

以下に名鉄東岡崎駅と岡崎駅に代表される岡崎市の都心の駅周辺の自転車等駐車の整備に関する課題を示す。

- ① 駅周辺の自転車等駐車用地候補の整理（地域・自治会等を含む）
- ② 自転車等駐車整備への民間事業者参入の促進
- ③ 駅周辺の自転車等駐車の利用を平準化するための料金体系等の整理と検証
- ④ 自転車ネットワークと自転車等駐車を結ぶ経路の検証

(3) 関係者（鉄道事業者等）の連携・協力

自転車等駐車場の整備は、地域の駐車ニーズに対応して行う必要がある。特に利用者の多い駅では、鉄道利用者用の自転車等駐車場は、駅を中心とした方向別に駐車需要と供給のバランスを考慮し、各方向で目標台数を設定して整備・配置することが望ましく、そのためには、自転車の駐車需要を発生させる関係者（鉄道事業者、商業関係者等）と市、道路管理者、交通管理者等との役割分担のもとに、自転車等駐車場の整備に取り組むことが重要であり、総合的な検討が必要になる。

以下に関係者（鉄道事業者等）の協力に関する課題を示す。

- ① 自転車等駐車場用地の確保のために、鉄道事業者が管理する用地や、路上自転車等駐車場の設置に供する駅前歩道の活用を含めて、各管理者との連携、協議が必要である。
- ② 買い物利用者等の駐車は、商業施設側へ自転車等の駐車場所の確保を指導していくとともに、商業施設周辺への路上自転車等駐車場や小規模自転車等駐車場を整備する方法について検討していく必要がある。
- ③ 企業及び商業施設の従業員の駐車は、それぞれが自転車等駐車場の確保に努めることを基本とするが、供用できる従業員専用の路上自転車等駐車場や小規模自転車等駐車場を整備する方法について検討していく必要がある。

表 23 自転車等駐車場に関する関係者役割

関係者	役割分担・取組内容等
市・道路管理者など	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の利用促進や自転車等駐車場の整備に関する方針を定め、関係する事業者等と協議を行いながら、各種施策を推進する。 ○自転車利用者や市民に対し、自転車等の利用ルール・マナーの啓発を行う。 ○駅やバス停留所周辺の自転車等駐車場の整備、放置自転車等の撤去、自転車走行空間の整備など自転車利用環境の整備を推進する。 ○自転車が走行する道路空間にある不法駐車車両・放置物件の排除等を交通管理者(警察)と連携し、実施する。
事業者 (鉄道事業者・バス事業者など)	<ul style="list-style-type: none"> ○市・道路管理者と連携し、駅やバス停留所周辺の自転車等駐車場の整備を推進する。 ○駅前広場等の良好な環境および空間の維持・創出に協力する。(市・道路管理者・地域等が行う自転車等の整理や啓発活動、放置自転車の撤去等など)
事業者 (商業施設運営事業者など)	<ul style="list-style-type: none"> ○施設周辺に停めている利用者に対し、自転車等駐車場へ誘導する。
利用者 (市民など)	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車等駐車場を正しく利用する。 ○自転車等駐車場では、ルール・マナーを守って駐車する。 ○自転車等駐車場周辺道路を含む自転車走行時のルール・マナーを遵守する。(違反例：ながら運転、歩道での暴走、信号無視、無灯火、車道の逆走など) ○自転車の防犯登録を行い、盗難防止のため施錠する。
交通管理者(警察)	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車の防犯について周知し、市・道路管理者と自転車の盗難に関する情報共有を行う。 ○自転車走行時のルール・マナーの啓発を行う。 ○市・道路管理者と連携し、自転車の走行する道路空間にある不法駐車車両・放置物件の排除等を実施する。

表 24 (参考) 自転車の利用特性に対応した自転車等駐車場施策の考え方

利用特性			対応の考え方		整備主体 ・関係者
目的地 (施設)	目的	駐車 時間	駐車場所	対応方策	
駅	鉄道等 利用	長	<ul style="list-style-type: none"> 路外自転車等 駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> 駅(バス停、電停等含む)周辺の 自転車等駐車場整備 既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒駅からやや離れている自転車 等駐車場の利用率向上 ※料金施策による対応 (距離、施設設備等による料金格 差の設定) 	公共団体 鉄道等事業者
会社・ 学校、 商業施 設等	通勤、 通学	長	<ul style="list-style-type: none"> 会社・学校等に おける従業員 用の自転車等 駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務の適用、強化 自転車等駐車場確保の働きかけ ⇒自動車駐車場の自転車等駐車 場への転用等 	会社・学校等の 事業所 商業施設
			<ul style="list-style-type: none"> 路外自転車等 駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の路外自転車等駐車場利用 の徹底 既存自転車等駐車場の利用促進 ⇒不便な地域の自転車利用者を 既存自転車等駐車場に誘導 ※料金施策による対応 (長時間の駐車を安く設定) 	会社・学校等の 事業所 商業施設 公共団体
商業施 設等	買物等	短	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設等の 自転車等駐車 場 	<ul style="list-style-type: none"> 附置義務の適用、強化 ⇒地域の駐車実態に応じた附置 義務対象等の見直し 商店街における近接する自転車等 駐車場の確保 ⇒空地等への自転車等駐車場設 置の働きかけ 商店街等の共同による自転車 等駐車場確保 	商業施設 商店街
			<ul style="list-style-type: none"> 路上自転車等 駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> 小規模で商店街等に近接な路上自 転車等駐車場の整備 自転車等駐車場の利用促進 ⇒短時間駐車の利用促進 ※料金施策による対応 (短時間の駐車の無料化、長時間 駐車を高く設定等) 	公共団体 商店街等の団 体

出典：「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第2版)」