

浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画

令和5年1月

浜 松 市

目 次

1. 計画の基本的事項	1
1-1 背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	2
1-3 計画期間	6
1-4 対象区域	6
2. 駐車場を取り巻く状況について	8
2-1 利用状況	8
(1) 利用目的	8
(2) 通勤・通学利用者の利用状況	9
2-2 現状と課題	11
(1) 放置自転車等について	11
(2) 自転車駐車場について	12
(3) バイク駐車場について	14
2-3 現状の問題点と対応方針	16
3. 具体的な施策	17
3-1 方策	17
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	17
方策② 自転車収容台数の拡大	18
方策③ マナー啓発活動の推進	20
3-2 方策にあわせた対策等について	21
(1) 有料化による放置自転車等の増加対策	21
(2) 既存駐車場施設等の修繕について	22
(3) 鍛冶町自転車駐車場の廃止について	22
3-3 施策実施図	23
4. 参考資料	24
4-1 他都市の有料駐車場事例について	24
4-2 市民アンケート調査報告書	25
4-3 検討体制	29
4-4 浜松市自転車等駐車対策検討会 委員名簿	29
4-5 用語解説	30

1. 計画の基本的事項

1-1 背景と目的

本市では、1990年代に浜松駅周辺（以下「駅周辺」という。）で通勤や通学、買い物客などによる路上への放置自転車等が常態化し、大きな社会問題となっていました。

そこで、より安全で快適な市民生活の実現を図るため、自転車等駐車場（以下「駐車場」という。）の整備に順次着手し、2022年度（令和4年度）には現状となる14箇所にて2,950台を収容する無料駐車場の整備を行ってきたところです。

また、駐車場の整備と並行して、「浜松市自転車等の放置の防止に関する条例（1994年（平成6年）10月施行）」による自転車等放置禁止・規制区域内の放置自転車等の撤去や一定規模の集客施設における駐車場設置の指導、駐車場内の整理、駐車マナーの啓発活動を行ってきました。

その結果、駅周辺の放置自転車等は、2009年度（平成21年度）の約2,380台から、約1,750台（2019年度（令和元年度））まで減少する等、一定の効果을上げてきました。

しかし、自転車の駐車場においては、新型コロナウイルス感染症の影響による在宅勤務の普及等により駐車場利用が減少するなかでも、収容能力は不足する状況が続いています。そのため、駐車場内に駐車できない自転車が路上へ駐車し、歩行者の阻害になっているとともに、駐車場内への過度な駐車が適正利用の障害となっています。また、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の妨げとなっているとともに、盗難などの課題も抱えているため、安心して快適に利用できる駐車場が求められています。

そのため、本市では、2017年（平成29年）5月に施行された自転車活用推進法に基づき「浜松市自転車活用推進計画（2020年（令和2年）3月）」を策定し、「自転車が安全・快適に利用できる環境の創出」、「生活・レクリエーションにおける利活用の高揚」を目標として、自転車の通行環境整備やサイクルツーリズムの醸成を図るとともに、駐車場再整備計画の策定を施策の一つに位置づけました。

以上のことから、駅周辺の自転車等利用実態を踏まえたうえで、駐車場の適正な利用を誘導し、「自転車が安全・快適に利用できる環境の創出」、「生活・レクリエーションにおける利活用の高揚」を実現するため、浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「浜松市自転車活用推進計画」で位置づけられた4つの基本方針のうち、「基本方針2「自転車の利活用を高める」2 駐輪場対策の推進」を具体化するため、駅周辺の自転車等利用実態にあった運営を推進し、駐車場の適正な利用を誘導するとともに、駐車場の新設を含む再整備を行うことにより「自転車が安全・快適に利用できる環境の創出」、「生活・レクリエーションにおける利活用の高揚」を図ります。

また、上位計画である浜松市都市計画マスタープラン、浜松市総合交通計画等の関連計画とも整合を図ります。

【浜松駅周辺自転車等駐輪場再整備計画の位置づけ】

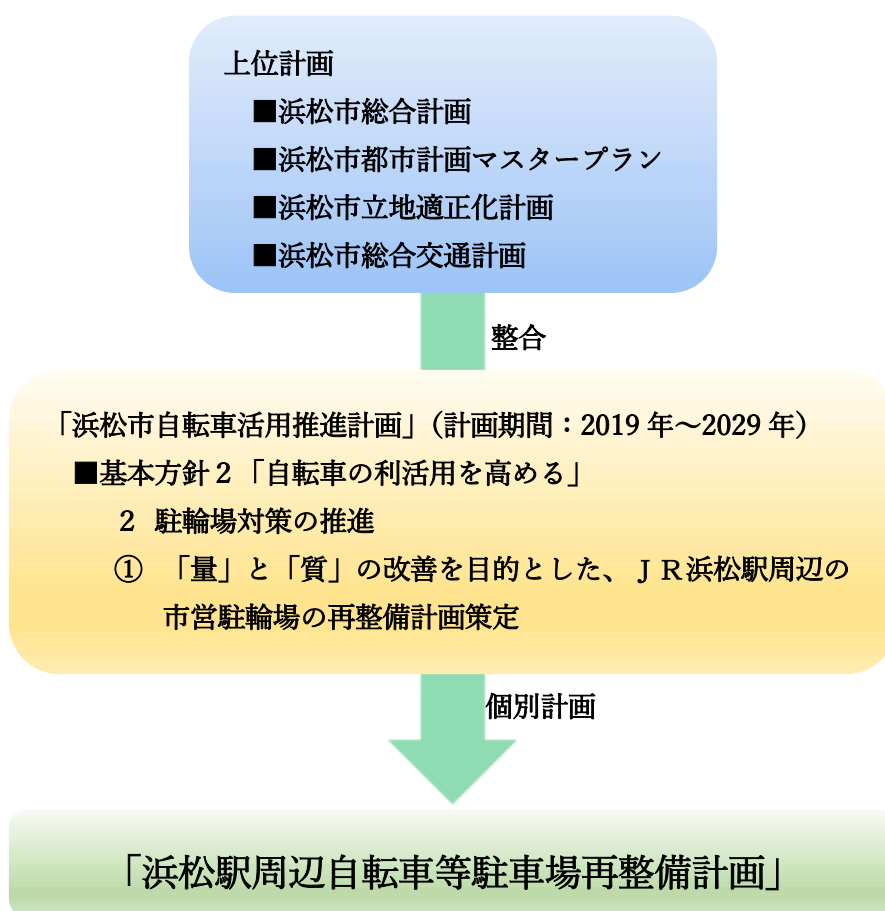


図-1 計画の位置づけイメージ図

【浜松市都市計画マスタープラン（2021年（令和3年）3月改定）】〈抜粋〉

■将来の暮らしのイメージ

「都心」の暮らしのイメージ



- 商業・業務、教育・文化・行政など多様な高次都市機能が集積し、創造都市の顔として魅力的で、居心地が良く歩きたくなる都市空間が創出されています。
- 都心居住者をはじめ、様々な地域に住む市民や市外からの出張者や観光客など多くの人が集い、賑わっています。
- 市内外の誰もが公共交通を使って都心へ訪れやすい交通体系が構築されています。

第5章 地域別構想 1.都心編 (5) 分野別の方針

■都市交通

方針3 便利な公共交通ネットワーク形成のための交通結節点の機能強化

- JR 浜松駅前周辺は、市民をはじめ市外の出張者や観光客などの多くの人々が多様な交通手段に容易に乗り換えができるよう、総合ターミナルの改善や駐車需要に応じた駐車場・駐輪場の適正配置、商業施設などとの連携の向上などにより、広域交通結節点としての機能強化を図ります。
- 鉄道駅とその周辺では、ユニバーサルデザインに配慮した整備・改良を推進します。

方針4 歩きたくなる人中心の道路ネットワークの形成

- 居心地が良く歩きたくなる空間を形成するため、車中心から人中心のゆとりある道路空間へ転換を図ります。
- このため、都心内の通過交通を抑制するための都心環状線の整備を推進するとともに、賑わい交流空間を中心として道路空間の再配分などによるゆとりある歩行・滞在空間の確保と、都心の賑わいづくりのための官民連携による道路空間の利活用を進めます。

■景観・歴史的風致

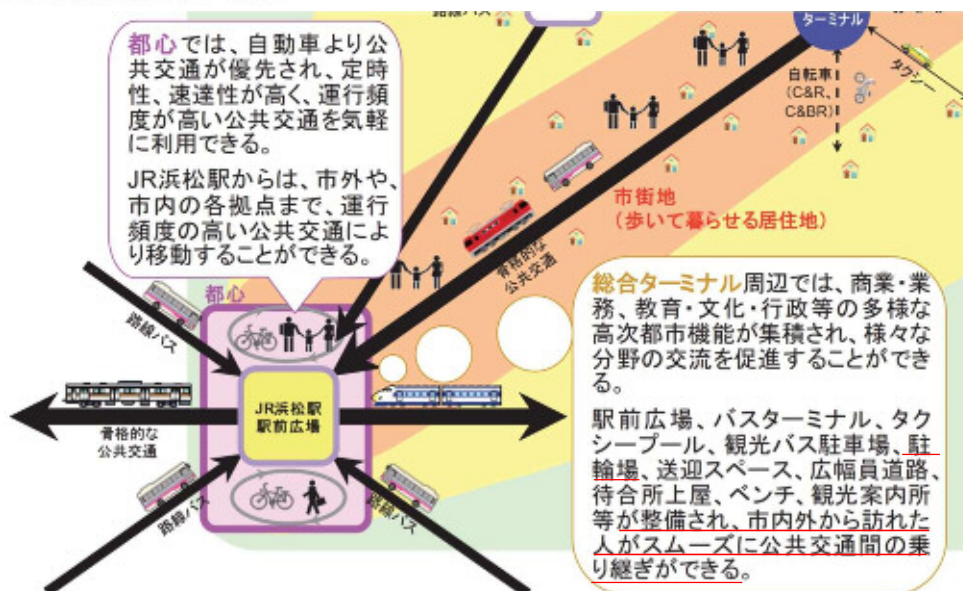
方針7 創造都市の顔として魅力ある景観の形成

- 西濃都市圏や市域をけん引し、市民、出張者、観光客などの多くの人々が集まり、交流する場として、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します。
- 賑わい交流空間や個店が立地する各通りでは、多くの人々が集まり、交流する場として、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出するため、道路などの公共空間と民有空間が一体となったまち並み景観を形成します。このため、公共空間では、花や緑、照明などにより賑わいを演出し、民有空間では、壁面後退とともに建築物・工作物のデザイン・色彩を誘導します。

【浜松市総合交通計画（2021年（令和3年）3月改定）】〈抜粋〉

第3章 基本となる交通の方針
3-1 公共交通

(3) 公共交通のあるべき姿



4-2-5 重点施策⑤：歩きやすさ、移動しやすさの向上・公共空間を活用した「まち」のにぎわい創出

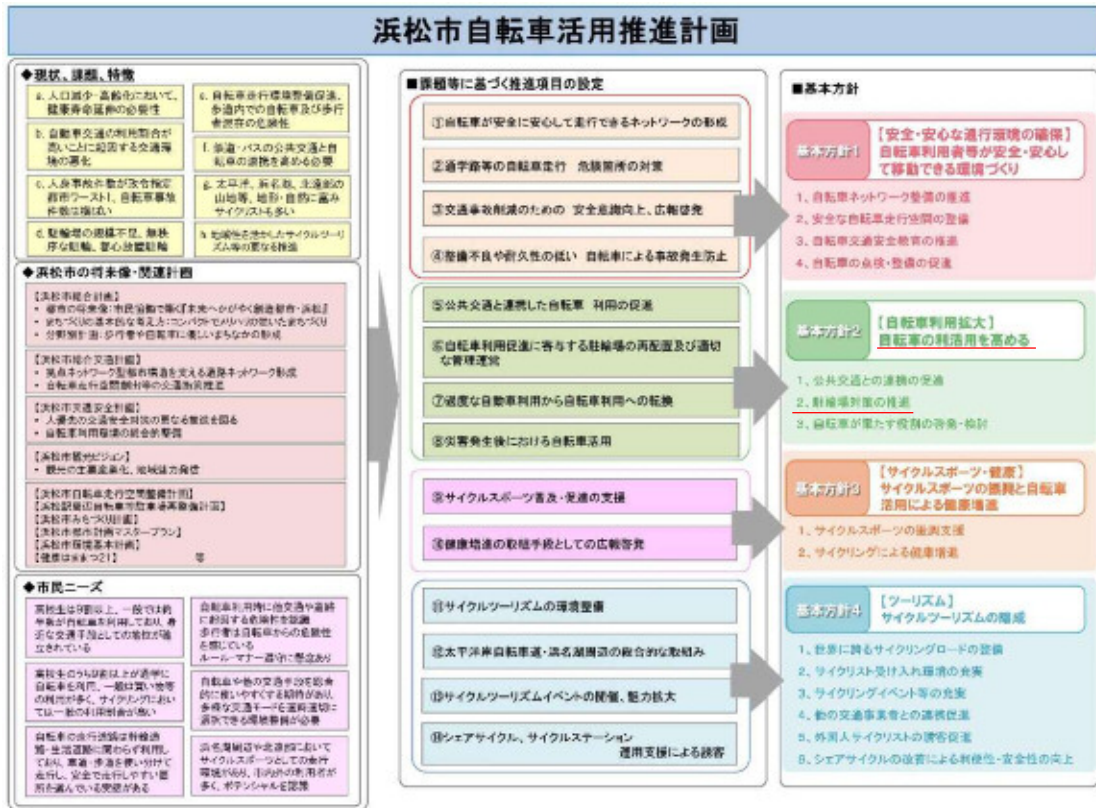
都心部では、循環まちバス「く・る・る」が廃止となり、また中心市街地の歩行者数は減少しており、都心全体への回遊が十分に図られているとは言えない状況です。

一方で、近年は JR 浜松駅の乗降客数が増加し、都心居住者も増加傾向にあることから、市内外の人々が集まる JR 浜松駅周辺から鍛冶町通りの商業施設や中心市街地の商店街などへの回遊を促すことにより、都心全体のにぎわい向上につなげる必要があります。

特に、都心における交通は徒歩が主となるため、都心環状線の整備による都心内の通過交通の抑制や、歩行空間の連続性の確保、快適性向上や官民連携による歩行空間の利活用等により、居心地が良く歩きたくなる都心空間を創出する必要があります。

分野	交通施策	施策の細目 (関連計画など)	実施主体 及び関係者	目的	施策の内容	事業実施スケジュール
						長期（今後約10年間の施策） （令和2年度～令和12年度）
自転車	9 自転車通行空間などの創出	9-2 自転車駐車場の整備	浜松市 商業者	<ul style="list-style-type: none"> 駐車空間を確保する 歩行空間を保全する 	<ul style="list-style-type: none"> 商業者による整備の推進 一定の構造や機能を有する歩道における自転車駐車場の整備 駐車需要の集中又は分散に応じた自転車駐車場の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車等駐輪場の再整備 「浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画」に基づき、浜松駅周辺の放置自転車対策として、自転車等駐車場の再整備を実施

【浜松市自転車活用推進計画（2020年（令和2年）3月策定）】〈抜粋〉



3 実施すべき施策及び具体的な措置

表 7 実施すべき施策及び具体的な措置（基本方針1、2）

「自転車の利活用を高める」	基本方針 2	1 公共交通との連携の促進	① 鉄道駅・バス停の駐輪場情報の地図作成者への提供によるサイクル&ライドの促進 ② 交通事業者がサイクル&ライド駐輪場を設置する際の事業費補助による整備促進 ③ 転入者へのバス路線図や鉄道時刻表等の提供によるモビリティ・マネジメントの推進
		2 駐輪場対策の推進	① 「量」と「質」の改善を目的とした、JR浜松駅周辺の市営駐輪場の再整備計画策定 ② 浜松市自転車等駐車対策検討会による継続的な駐輪場対策の検討 ③ 高校新入生を対象とした、浜松駅周辺の駐輪場位置や放置禁止区域が記載されたパンフレットの配布・啓発 ④ 駐輪場への長時間駐輪対策として、「通勤シェアサイクル」の導入可能性を検討
		3 自転車が果たす役割の啓発・検討	① 運輸部門からの二酸化炭素排出量軽減対策として、「COOL CHOICE」の普及啓発によるマイカー等から自転車への転換促進の啓発 ② 災害発生後における自転車活用の検討

1-3 計画期間

本計画の期間は、浜松市自転車活用推進計画の計画期間と整合を図り、2029年（令和11年）までとします。ただし、駅周辺の駐車場の利用や放置自転車の状況等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

1-4 対象区域

駅周辺では、1990年代に通勤や通学、買い物客などによる放置自転車等が常態化し、大きな社会問題となっていたため、14箇所に2,950台を収容する無料駐車場の整備を行ってきたところです。

また、1994年（平成6年）3月に「浜松市自転車等の放置の防止に関する条例」を施行し、放置自転車等が顕著な範囲を自転車等放置禁止・規制区域として指定を行い、放置自転車等を撤去しています。

このことから、駅周辺における自転車等放置禁止・規制区域を、本計画の対象区域として設定します。なお、対象区域内のザザシティ駐車場（原付を含む自動二輪）は「浜松市駐車場経営戦略」に基づき検証が進められているため、本計画の対象外とします。

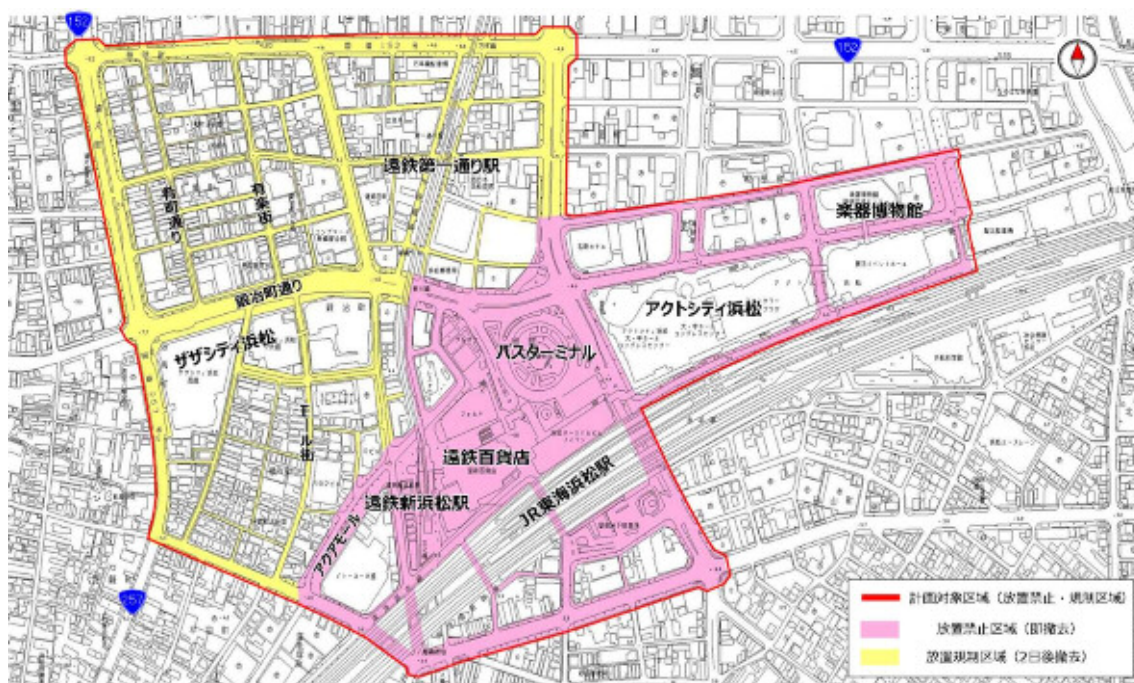


図-2 本計画の対象区域（自転車等放置禁止・規制区域）

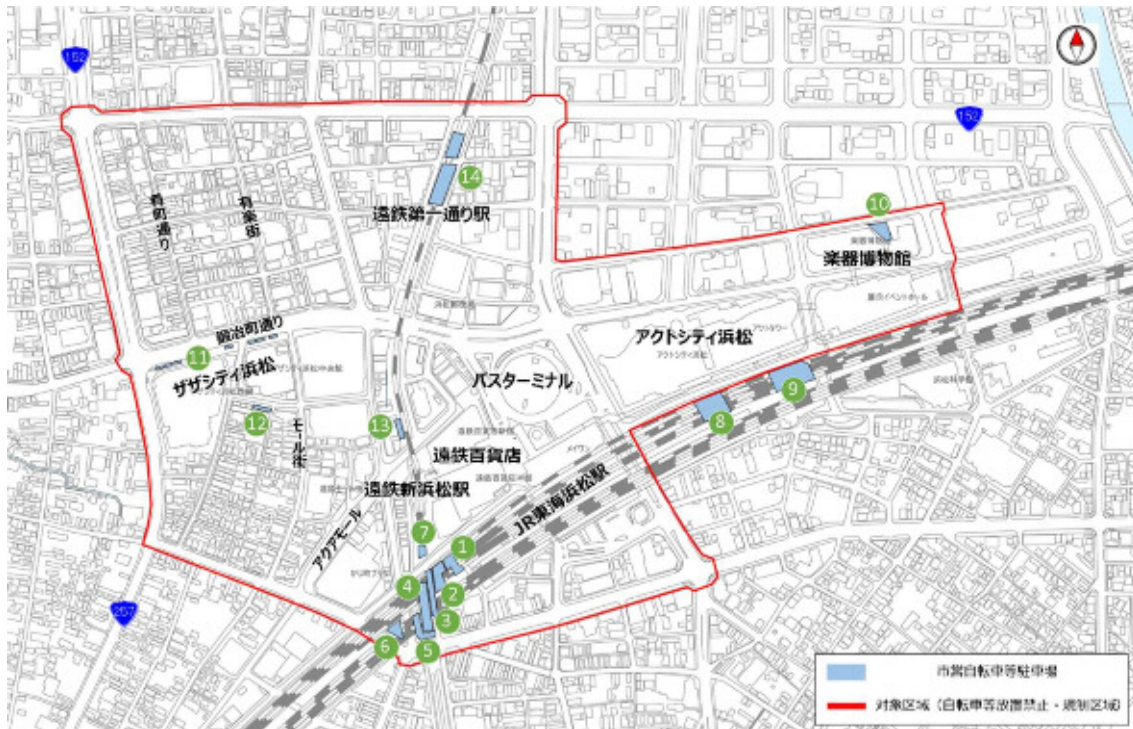


図-3 駅周辺の駐車場位置

表-1 駅周辺の駐車場一覧

番号	名称	供用開始年	形式	収容可能台数（台）		
				自転車	バイク	
					原付	自動二輪
①	浜松駅西自動二輪車駐車場	2008年(H20)	平面式	—	—	70
②	浜松駅自転車等駐車場	1980年(S55)	階層式(2階)	386	40	—
③	浜松駅西原付駐車場	2012年(H24)	平面式	—	75	—
④	浜松駅西自転車等駐車場	1984年(S59)	平面式	642	82	—
⑤	八幡橋東自動二輪車駐車場	2004年(H16)	平面式	—	—	97
⑥	八幡橋西自動二輪車駐車場	2005年(H17)	平面式	—	—	45
⑦	新浜松駅南自転車駐車場	2016年(H28)	平面式	100	—	—
⑧	浜松駅東自転車駐車場	1981年(S56)	階層式(2階)	586	—	—
⑨	浜松駅東第二自転車等駐車場	2000年(H12)	平面式	171	220	—
⑩	楽器博物館東自動二輪車駐車場	2016年(H28)	平面式	—	—	40
⑪	ガザシティ前自転車駐車場	2005年(H17)	平面式	100	—	—
⑫	ガザシティ南自転車駐車場	2009年(H21)	平面式	33	—	—
⑬	鍛冶町自転車駐車場	1993年(H5)	平面式	10	—	—
⑭	第一通り駅自転車駐車場	2002年(H14)	平面式	253	—	—
計			14箇所	2,281台	417台	252台

2. 駐車場を取り巻く状況について

2-1 利用状況

(1) 利用目的

2018年度（平成30年度）に実施した「浜松駅周辺駐車場等利用者実態調査」の利用者アンケート結果より、通勤・通学による駐車場利用（週5日、18時間以下/1日）が約8割を占めます。

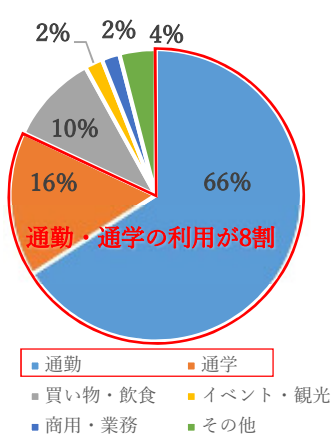


図4 - 利用目的

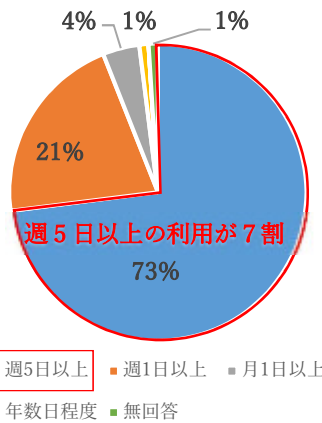


図5 - 利用頻度

【2018年9月28日（金）利用者アンケート N=259】

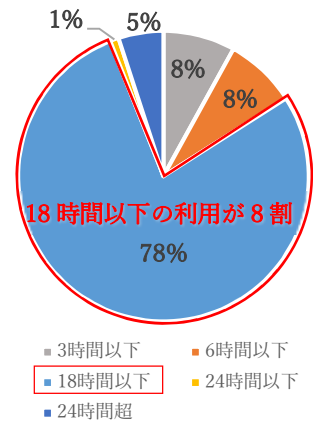


図6 - 駐車時間

また、本計画対象区域内の駐車場を4エリアに分類し、利用状況をみると、浜松駅に近接する「駅西・駅東エリア」では通勤・通学の利用が約9割、ザザシティ浜松及び飲食店・商店が集積する「鍛冶町通りエリア」では買い物・飲食の利用が約4割と、都心施設の立地に応じた使われ方が見られます。

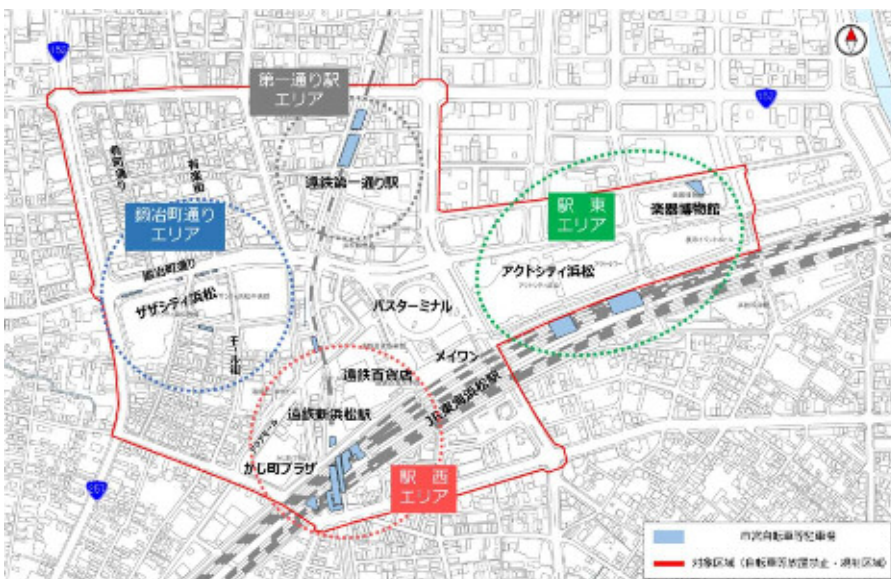


図7 - 駐車場のエリア分類

【2018年9月28日(金)利用者アンケート N=259】

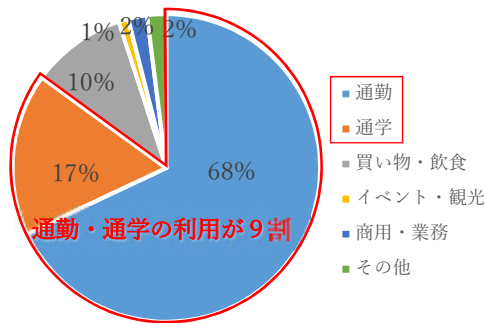


図8- 駅西エリア利用目的

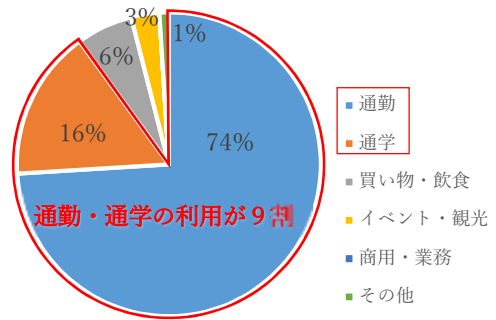


図9- 駅東エリア利用目的

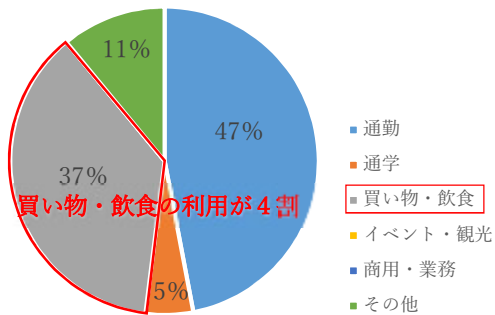


図10- 鍛冶町通りエリア利用目的

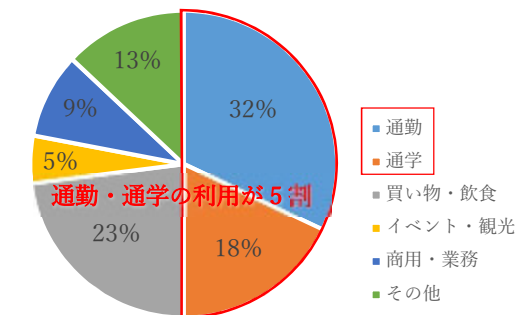


図11- 第一通り駅エリア利用目的

(2) 通勤・通学利用者の利用状況

2021年度(令和3年度)に実施した「利用者実態調査」の結果より、駅西エリアは昼利用(アクセス)と夜利用(イグレス)が同等数、駅東エリアは夜利用(イグレス)に比べ昼利用(アクセス)が多い状況です。また、出庫しない「滞留自転車(長期未利用者、駐車場内放置自転車等)」が駐車場内の約2割を占めます。

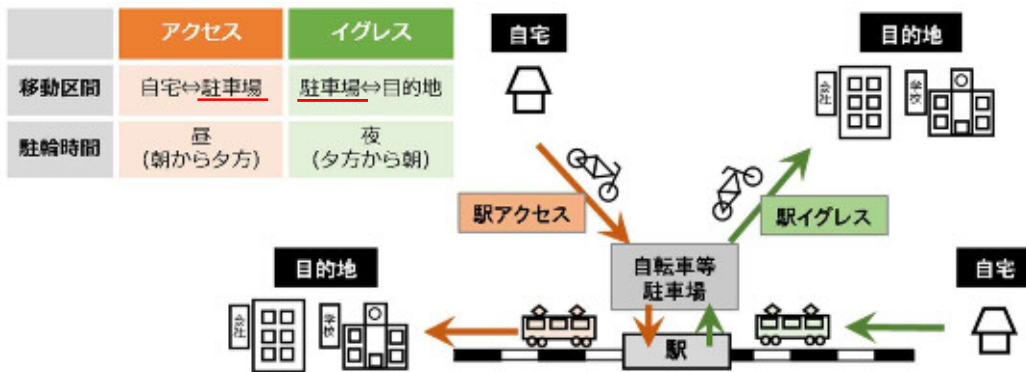


図12- 通勤・通学による駐車場の利用イメージ

【2022年1月27日（木）調査結果】

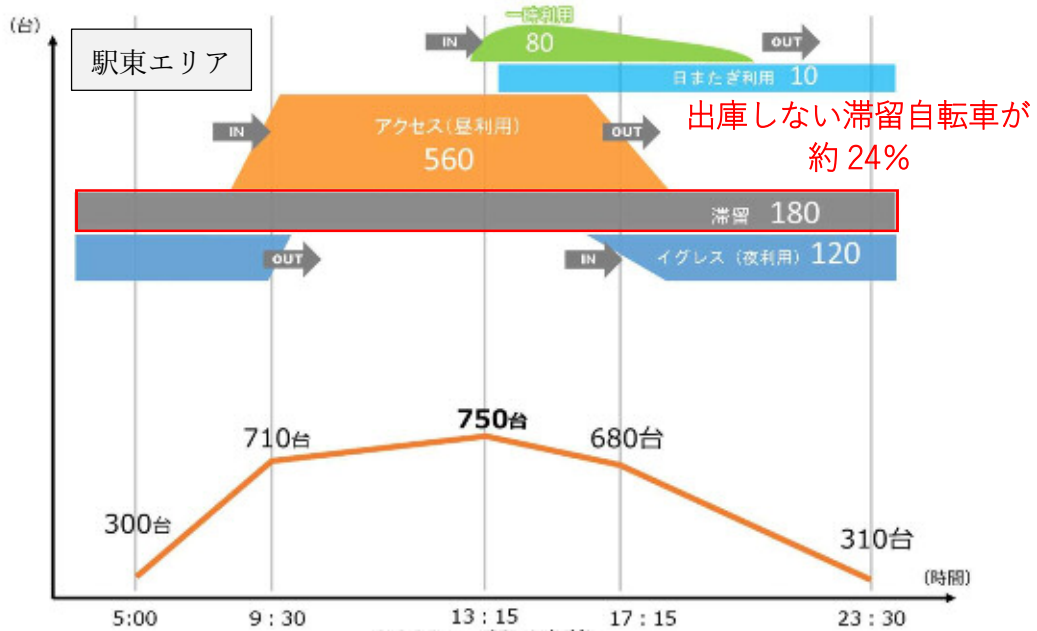
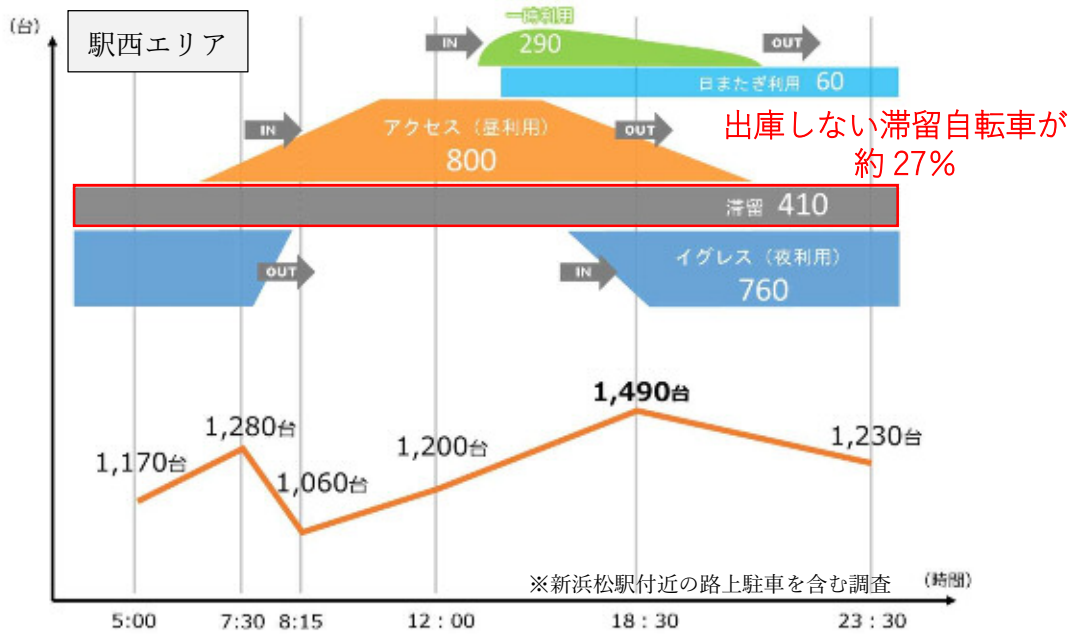


図13- 利用実態



図14-自宅等から駐車場へ入庫する状況



図15-浜松駅から駐車場へ向かう状況

2-2 現状と課題

(1) 放置自転車等について

駅周辺の放置自転車等は、2009年度（平成21年度）には約2,380台ありましたが、自転車等放置禁止・規制区域内及び駐車場内の放置自転車等を撤去するとともに、一定規模の集客施設における駐車場設置の指導や駐車場内の整理、駐車マナーの啓発活動を継続して行ってきた結果、約1,750台（2019年度（令和元年度））まで減少する等、一定の効果を上げてきました。しかし、依然として放置自転車等は残っており、特に、駐車場内へ放置された自転車の撤去に係る課題が顕在化しています。

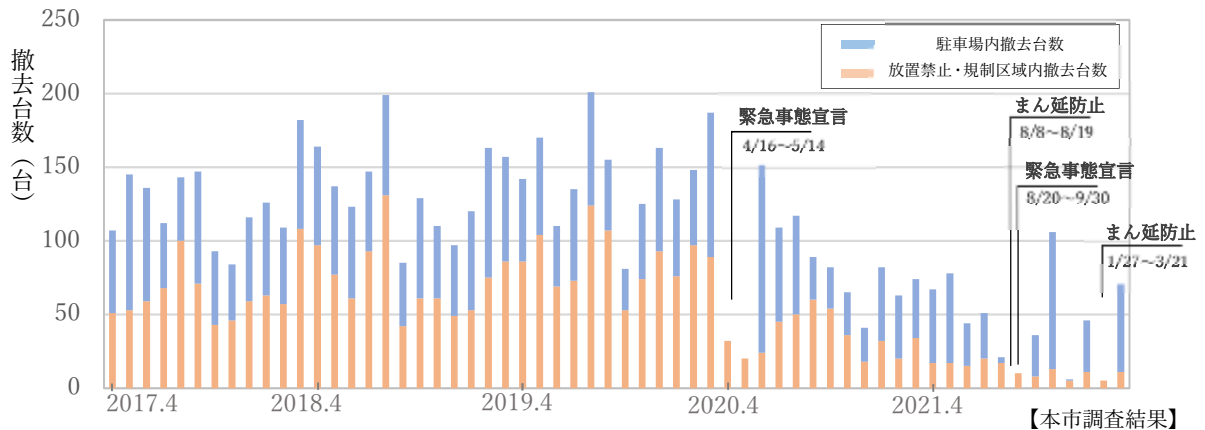


図 16- 駅周辺の放置自転車等の撤去台数の推移

表 2-集客施設における駐車場設置の指導（自転車等駐車場附置に関する指導要綱）

施設の用途	対象面積	設置規模
<ul style="list-style-type: none"> ・官公署、学校等公益的施設その他これに類する施設 ・百貨店、スーパーマーケット等小売店舗 ・銀行その他これに類する施設 ・遊技場その他これに類する施設 等 	500～1,000m ²	10台
	1,000～2,500m ²	25台
	2,500～5,000m ²	50台
	5,000～7,500m ²	100台
	7,500～10,000m ²	150台
	10,000m ² ～	200台



図 17- 放置自転車等の撤去の状況



図 18- 駐車場内の整理作業の状況

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。

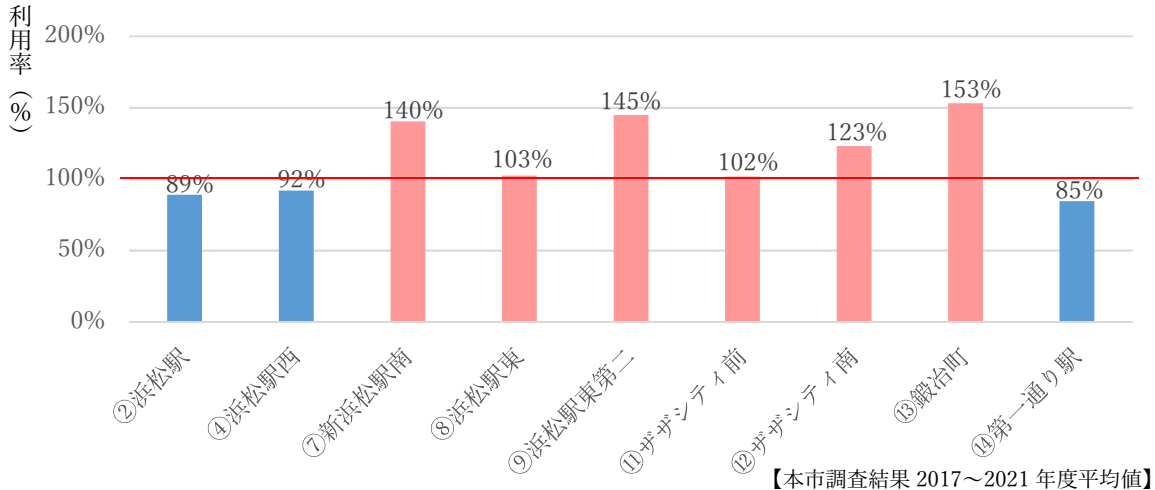


図 21- 駐車場の利用率 (自転車)

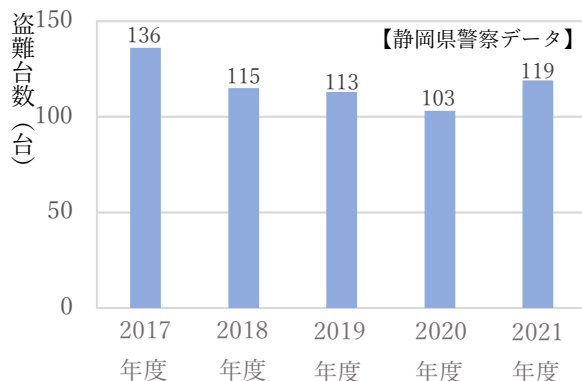


図 22- 駐車場内の盗難台数 (自転車)

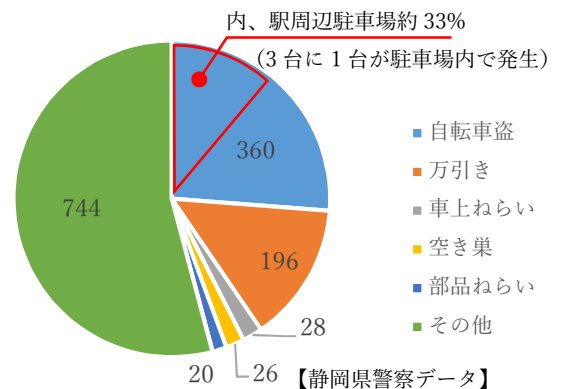


図 23- 本市中区窃盗犯の内訳(2021 年度)



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。

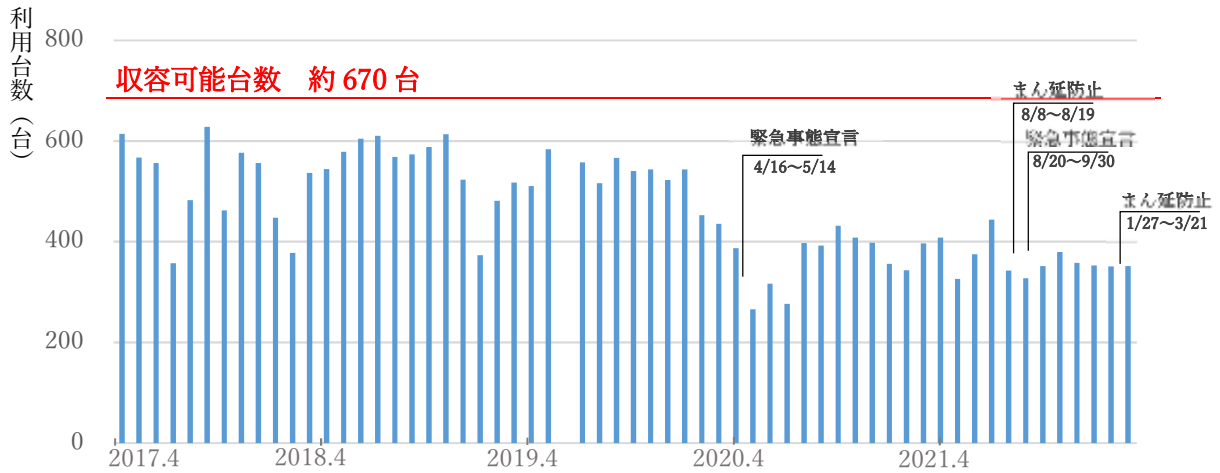


図 26- 駐車場に対する需要の推移 (バイク)

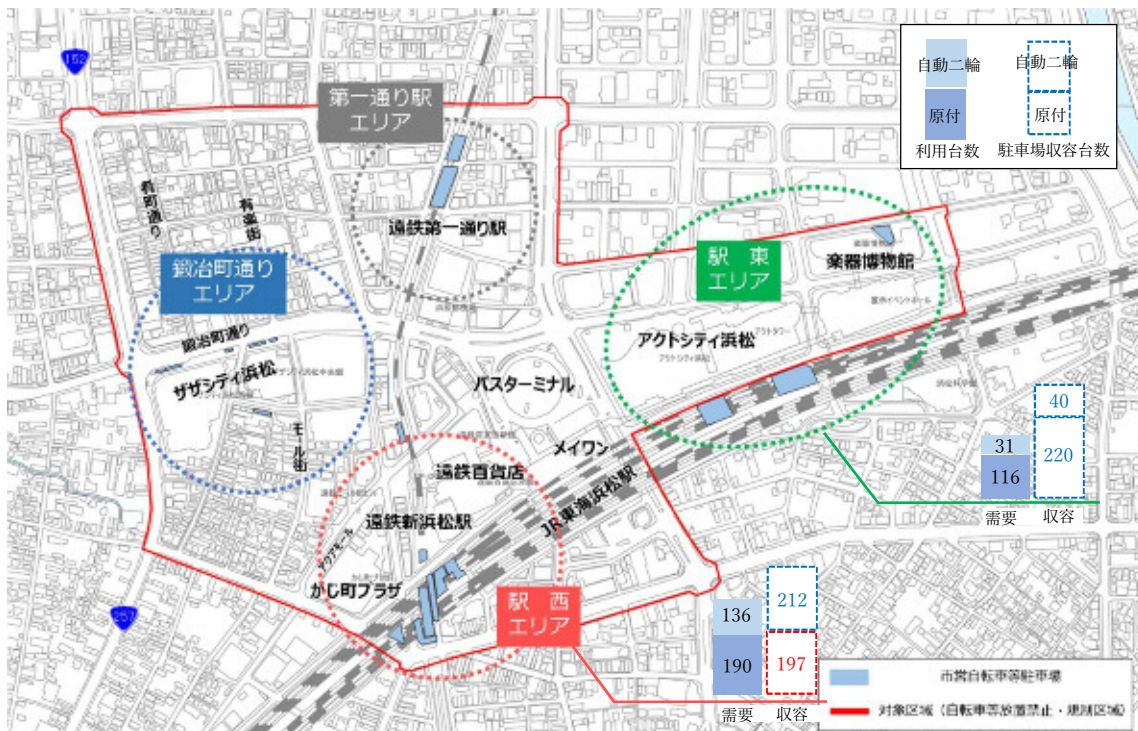
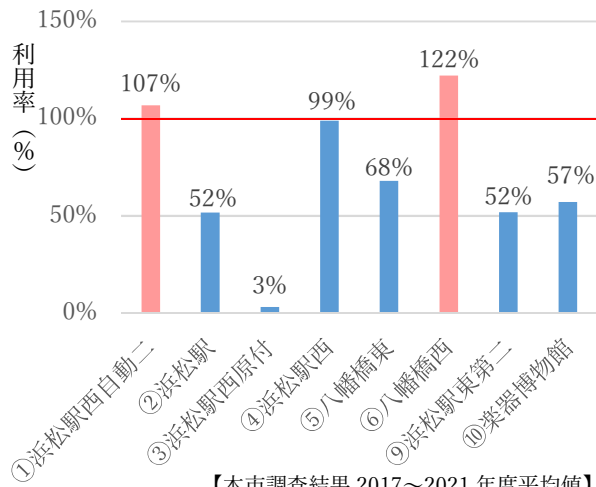
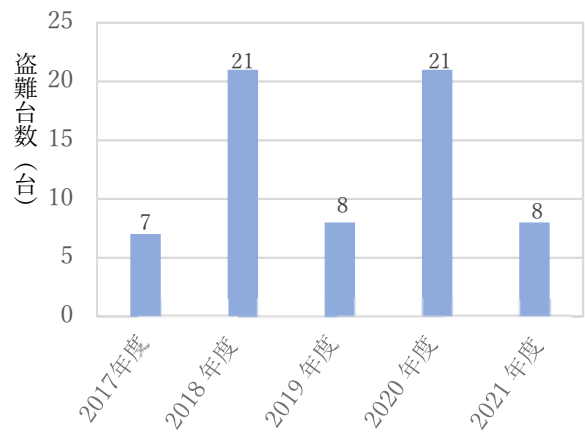


図 27- 収容台数の不足状況 (バイク)



【本市調査結果 2017～2021 年度平均値】
 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)



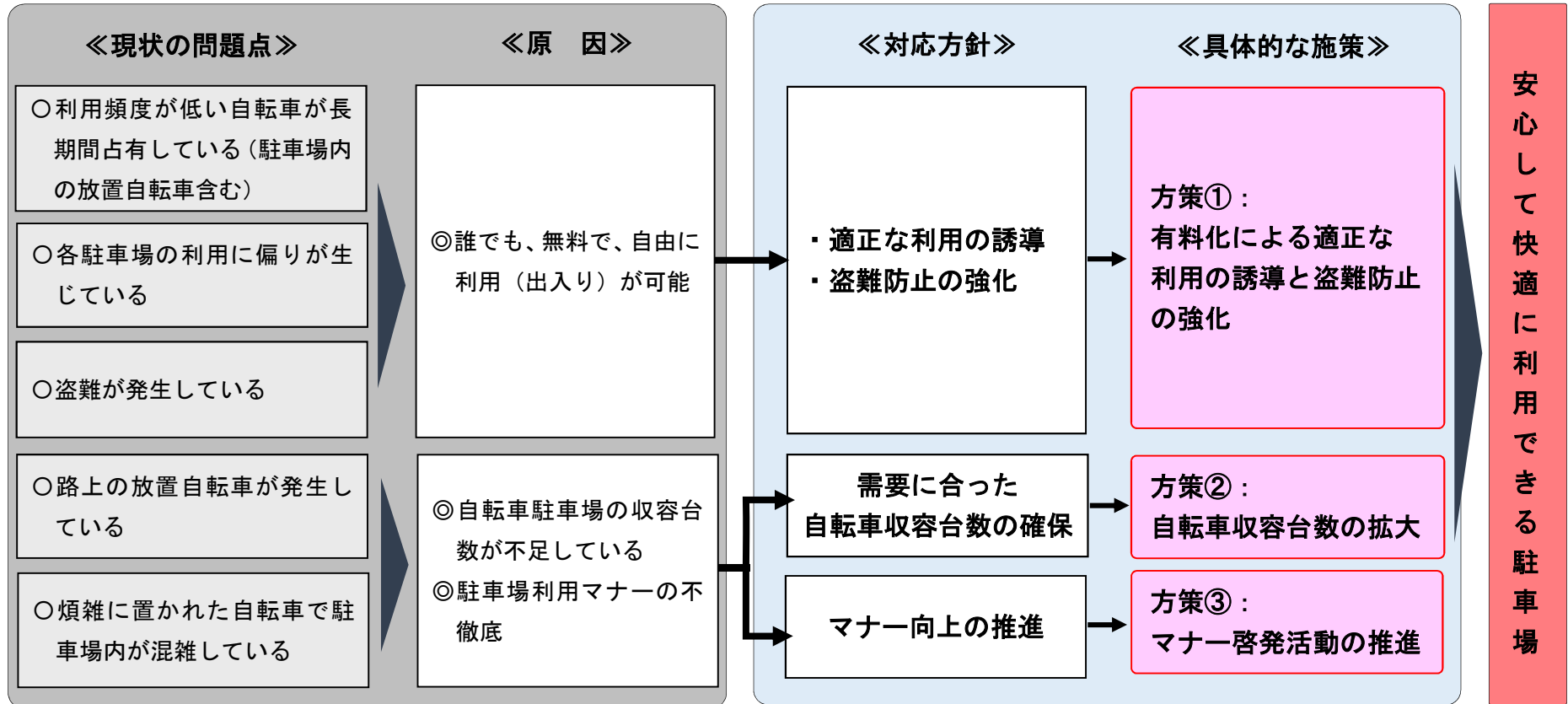
図 30- 収容台数を越え通路へ駐車 (左:①浜松駅西自動二輪 右:④浜松駅西)



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。

※料金体系や支払い方法については、今後検討します。



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。

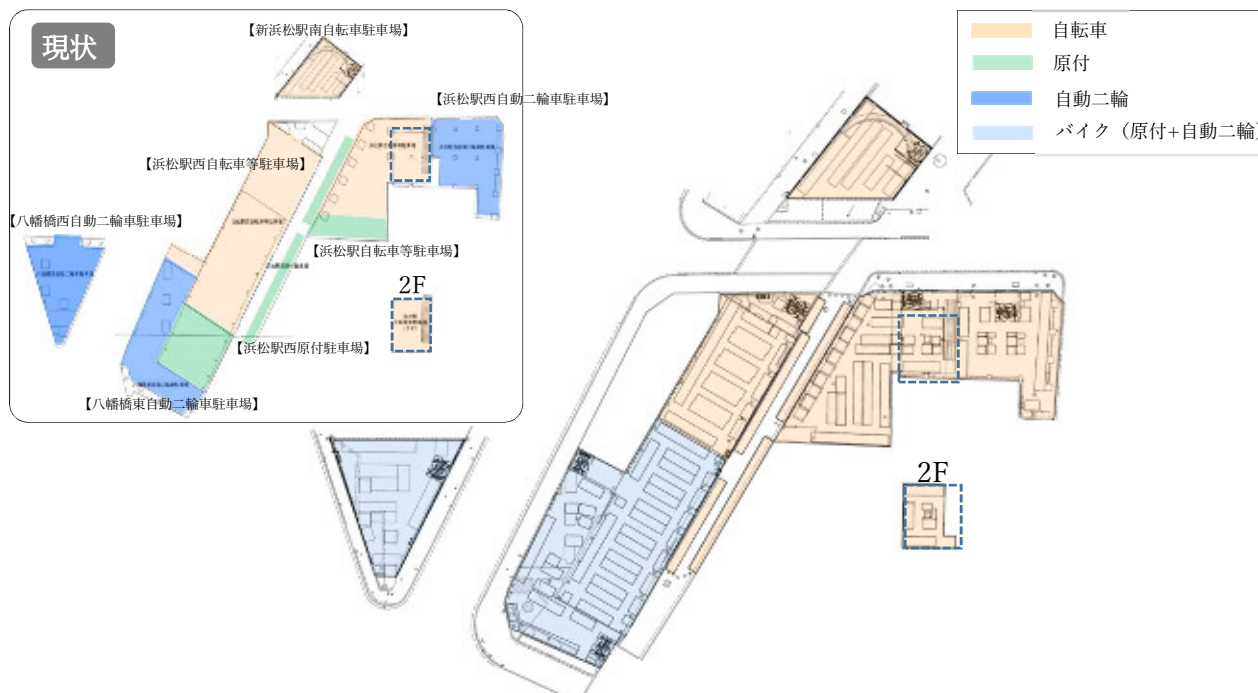


図 36- 駅西エリア駐車場の再整備イメージ図

(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。

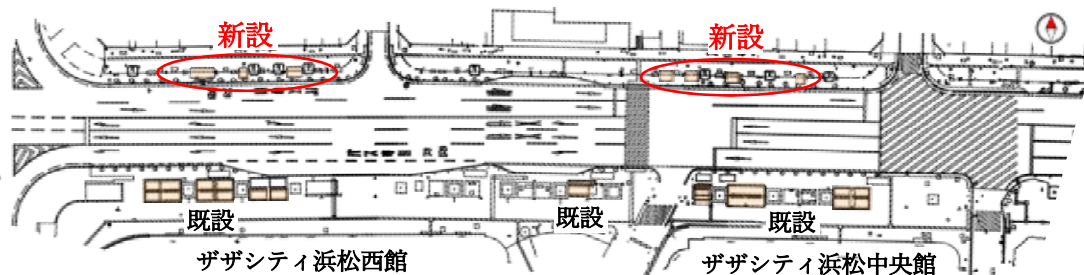


図 37- 鍛冶町通りエリア駐車場の新設イメージ図

方策③ マナー啓発活動の推進

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

3-2 方策にあわせた対策等について

(1) 有料化による放置自転車等の増加対策

駐車場の有料化は、今までの無料駐車場利用者が路上に放置することで、放置台数が増加することが懸念されるため、有料化と同時に放置抑止力を強化する必要があります。

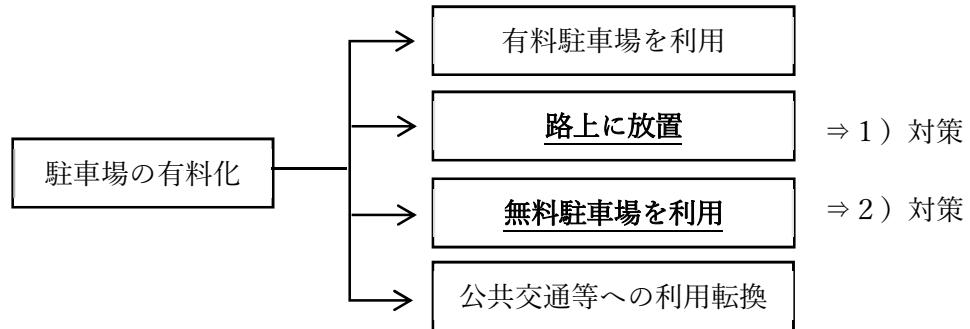


図 40- 有料化後の利用者の動向

1) 放置禁止区域の拡大

有料駐車場の利用を誘導するため、有料駐車場付近の放置規制区域（2日後撤去）を禁止区域（即日撤去）へ見直し、放置自転車等の撤去を強化することにより、放置自転車等の発生を抑制します。

2) 第一通り駅自転車駐車場（無料）について

駐車場の有料化により、第一通り駅自転車駐車場（無料）の利用が増加することが懸念されるため、収容能力の不足など課題が顕在化した場合、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、必要に応じて有料化などの対策を講じます。

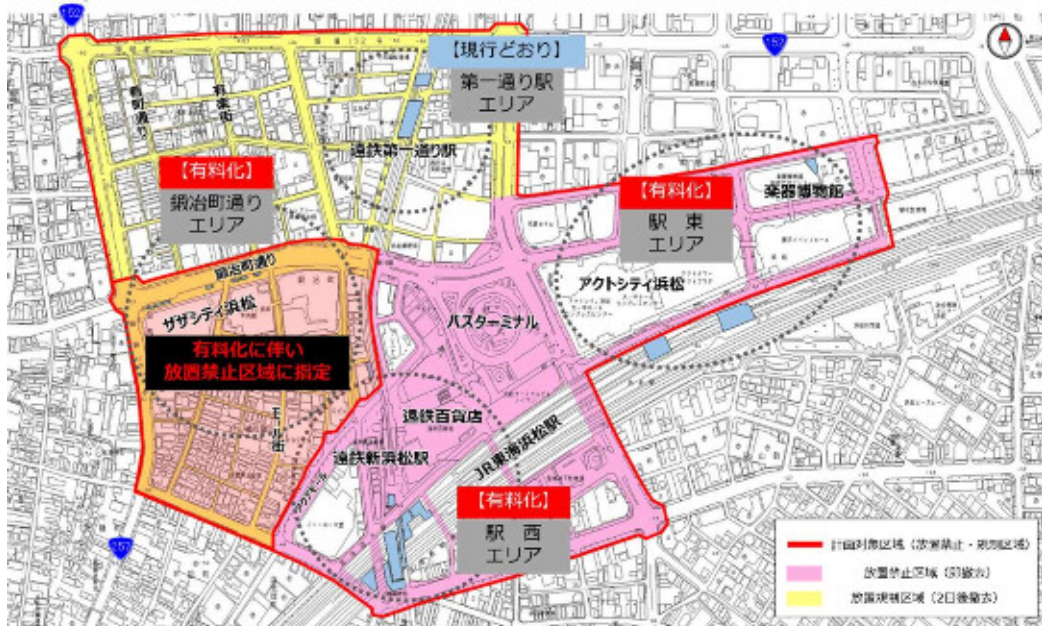


図 41- 有料化及び放置禁止区域の指定

(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・自動二輪の駐車場は、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

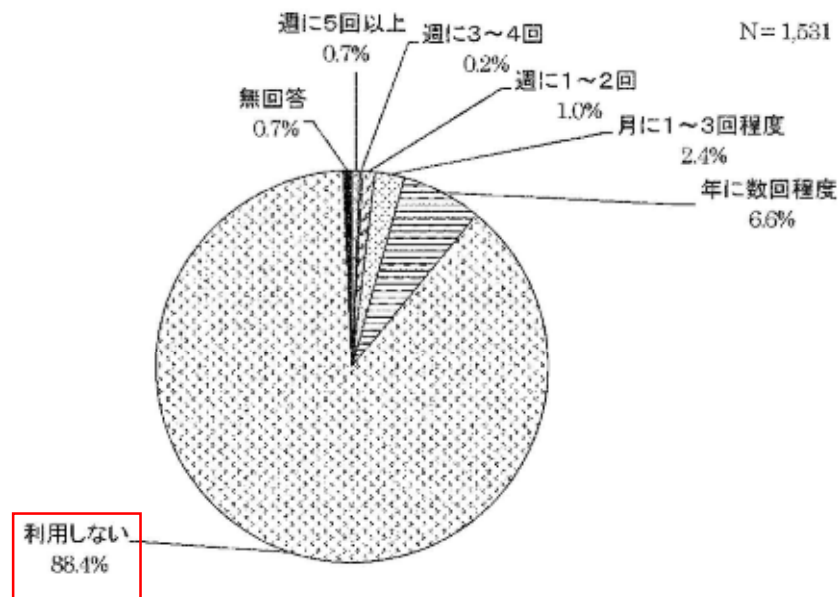
- (1) 調査地域 浜松市全域
- (2) 調査対象 満18歳以上の男女3,000人
- (3) 抽出方法 住民基本台帳から無作為抽出
- (4) 調査方法 質問紙郵送法
- (5) 調査期間 平成30年6月9日～30日
- (6) 調査機関 一般財団法人 しんきん経済研究所

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%



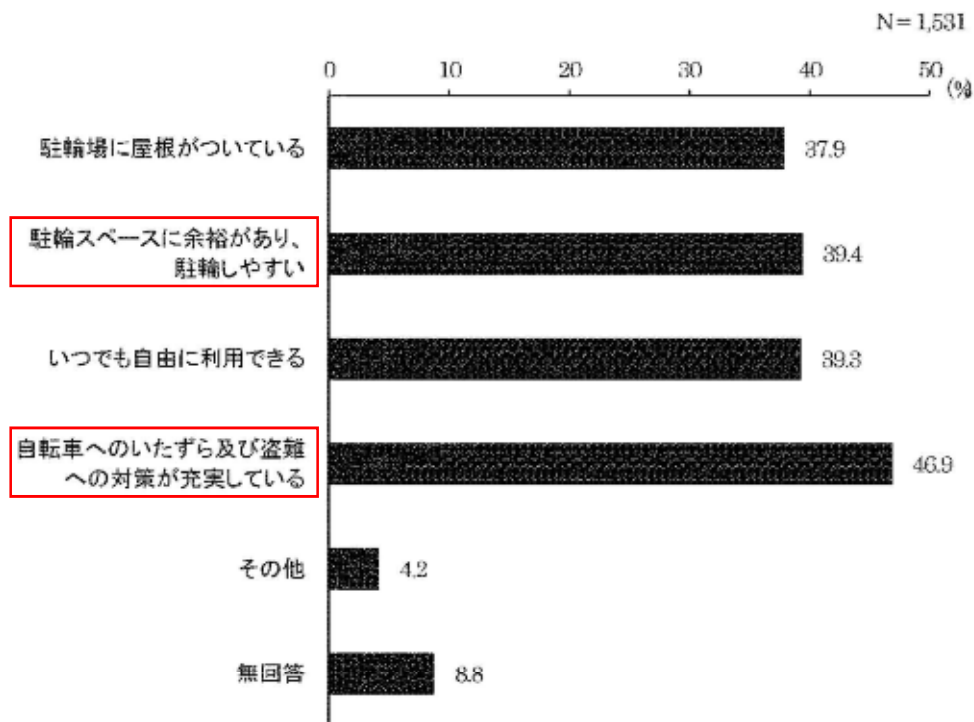
市営駐輪場を「利用しない」と回答した人は88.4%となり、全体の約9割を占めた。「週に1～2回」、「週に3～4回」、「週に5回以上」を合わせた『週1回以上』は1.9%となった。また『週1回以上』、「月に1～3回程度」、「年に数回程度」を合わせた『利用する』と回答した人は全体の10.9%となった。

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%



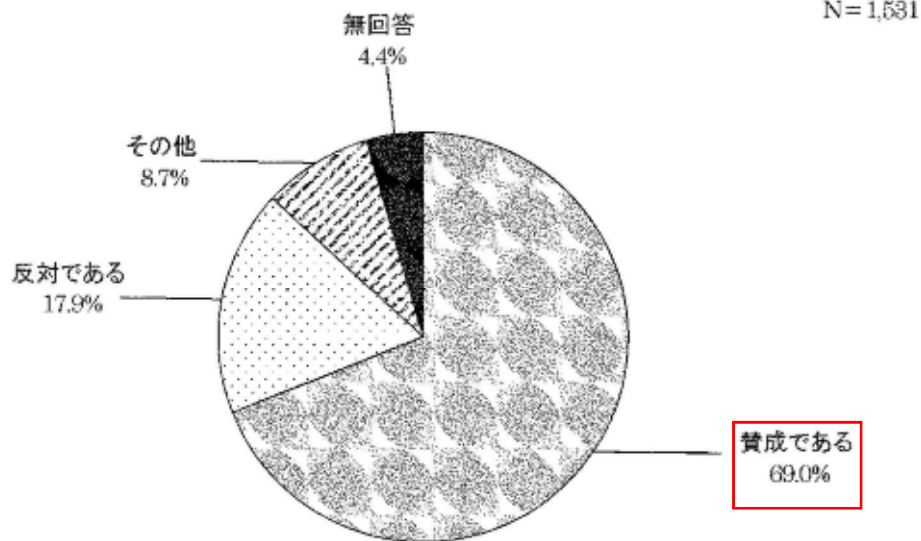
「自転車へのいたずら及び盗難への対策が充実している」が46.9%と最も高くなったものの、「駐輪スペースに余裕があり、駐輪しやすい」が39.4%、「いつでも自由に利用できる」が39.3%、「駐輪場に屋根がついている」が37.9%と、これらの回答も約4割を占める結果となり、項目ごとの大きな差はみられない。

年齢別で見ると、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。

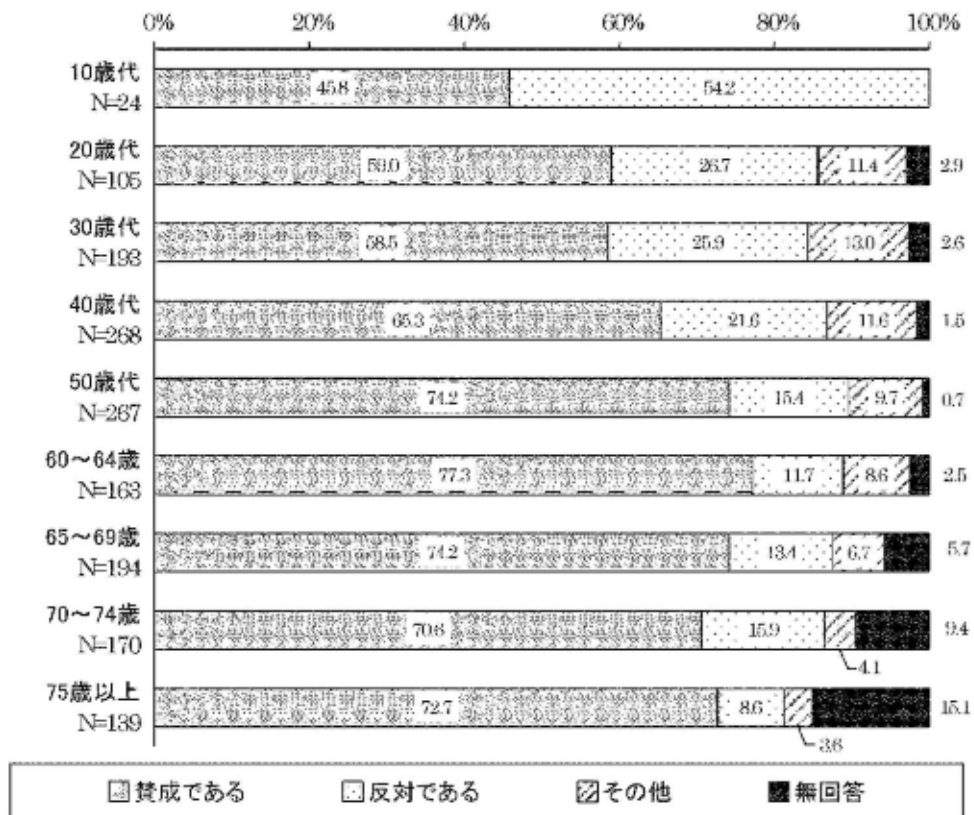
年齢別で見ると、10 歳代は「反対である」(54.2%)が「賛成である」(45.8%)を上回ったものの、他の世代はすべて「賛成である」が「反対である」を上回った。

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。

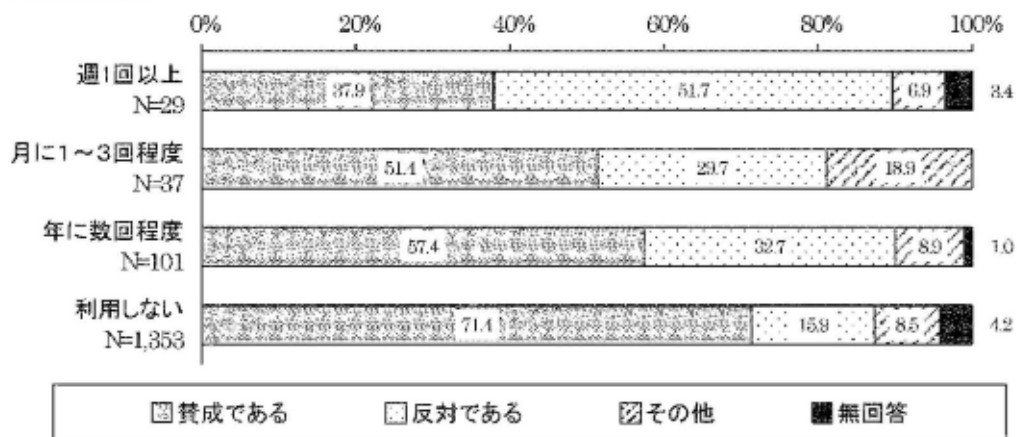
問 18~20 の調査結果から、利用しない層を含めた全体的な市民意識の傾向としては、駐輪場を有料化し、駐輪環境や管理の質を高めることに賛成の割合が高く、具体的に求めることとして「自転車へのいたづら及び盗難への対策の充実」の割合が最も高かったが、一方で、属性等によるクロス集計結果から、年代や利用頻度によって駐輪環境や駐輪場の管理運営に求めることの傾向が異なることも分かった。

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。

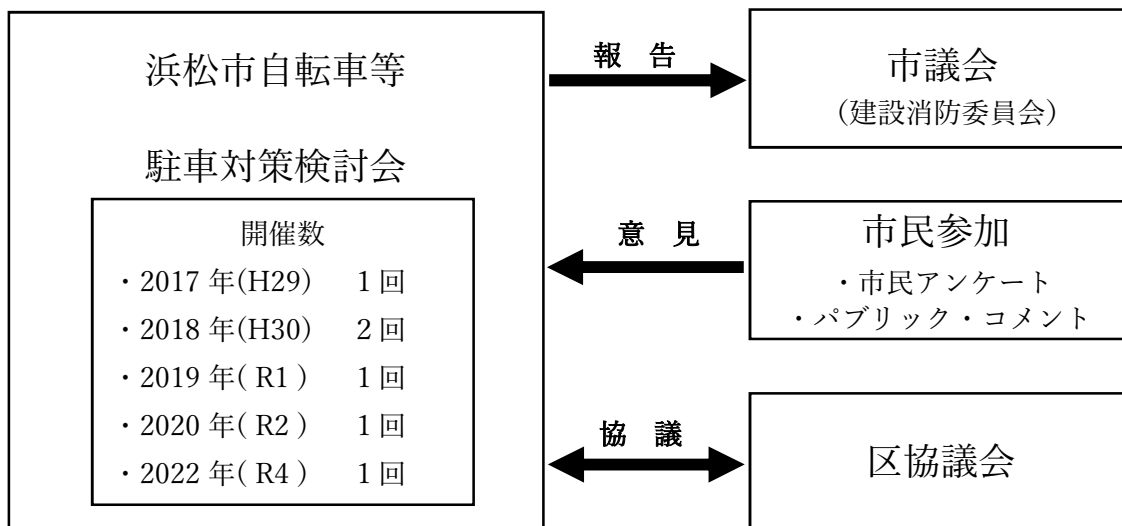
【年齢別】



【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。