

浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画
(案)

令和●年●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 マナー啓発活動の促進	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、一定の効果を上げてきました。

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、駐車場の再整備計画を策定することを施策の一つに位置付けました。

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を始め、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】

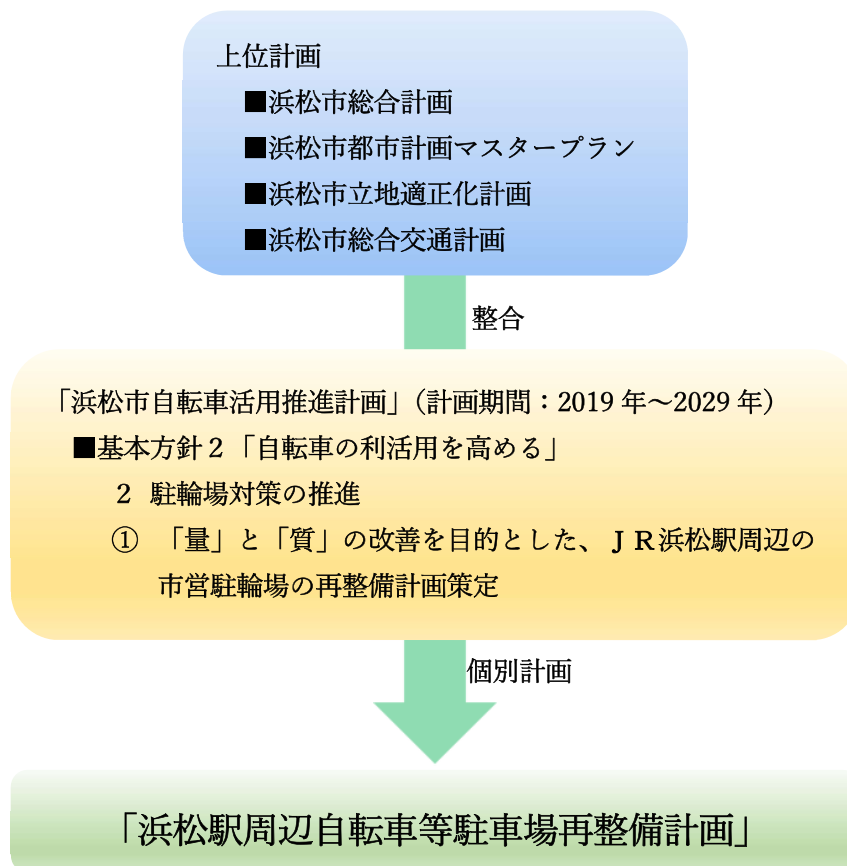


図-1 計画の位置づけイメージ図

【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

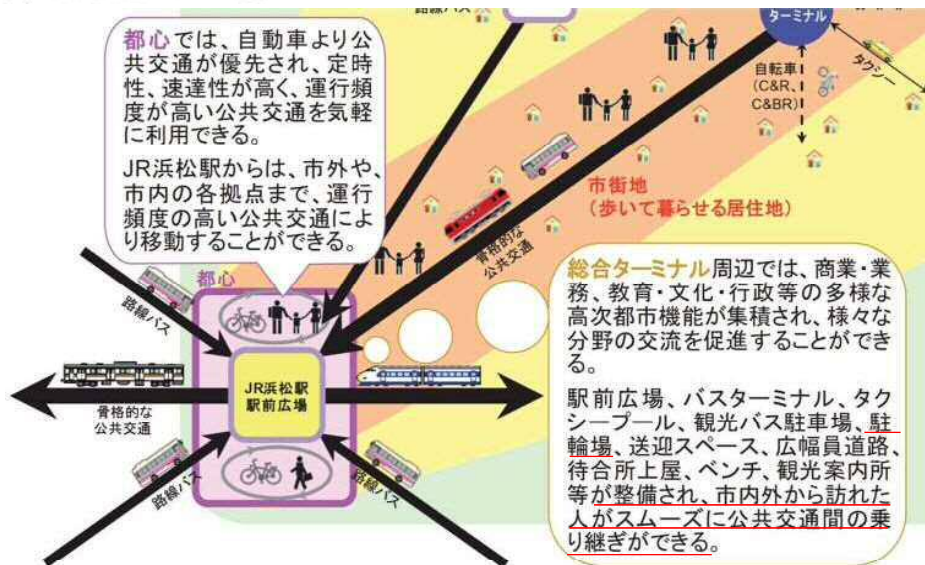
- 西遠都市圏や市域をけん引し、市民、出張者、観光客などの多くの人々が集まり、交流する場として、創造都市の顔にふさわしい風格と魅力を兼ね備えた景観を形成します。
- 賑わい交流空間や個店が立地する各通りでは、多くの人々が集まり、交流する場として、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出するため、道路などの公共空間と民有空間が一体となったまち並み景観を形成します。このため、公共空間では、花や緑、照明などにより賑わいを演出し、民有空間では、壁面後退とともに建築物・工作物のデザイン・色彩を誘導します。

【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

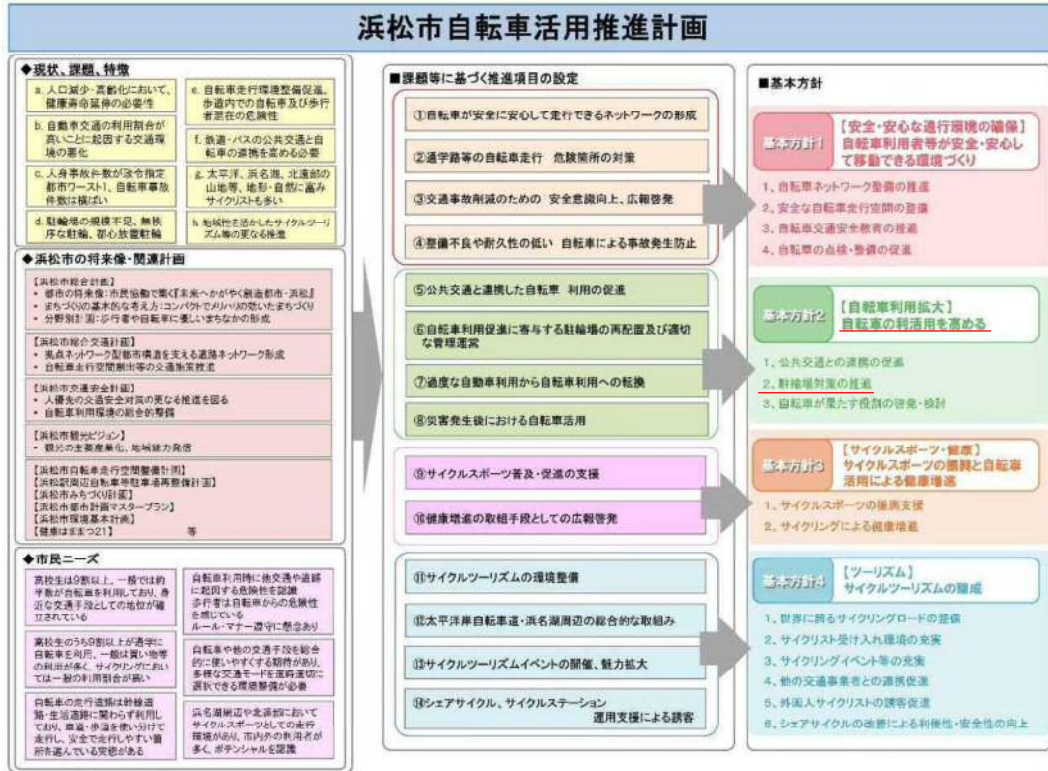
都心部では、循環まちバス「く・る・る」が廃止となり、また中心市街地の歩行者数は減少しており、都心全体への回遊が十分に図られていない状況です。

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)
日常生活	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 事業者	<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"> ・事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"> ➢自転車等駐車場の再整備 ・「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車）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。

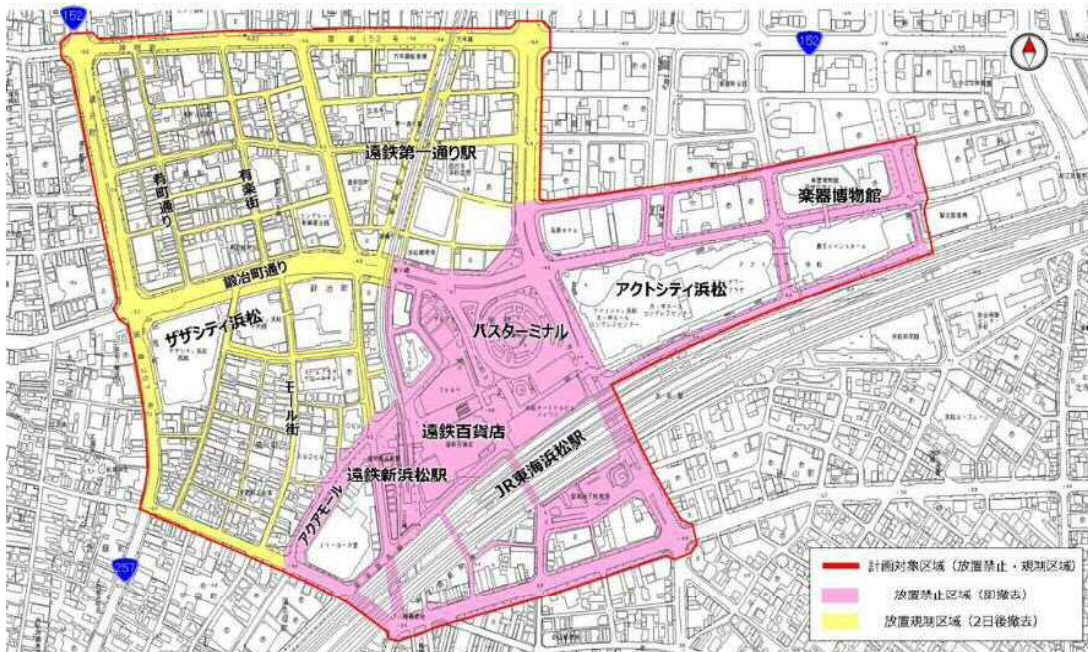


図-2 本計画の対象区域（自転車等放置禁止・規制区域）

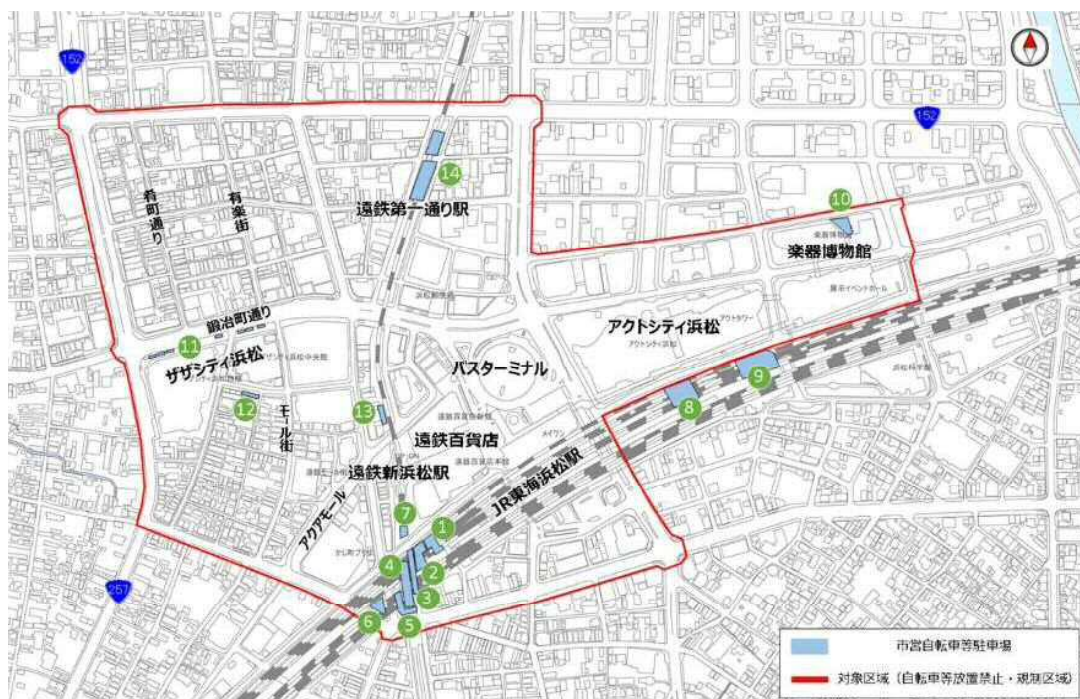


図-3 駅周辺の駐車場位置

表-1 駅周辺の駐車場一覧

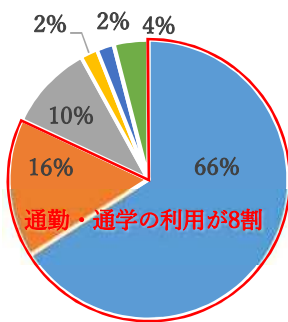
番号	名称	供用開始年	形式	収容可能台数 (台)		
				自転車	バイク	
					原付	二輪
①	浜松駅西自動二輪車駐車場	2008年(H20)	平面式	—	—	70
②	浜松駅自転車等駐車場	1980年(S55)	階層式(2階)	386	40	—
③	浜松駅西原付駐車場	2012年(H24)	平面式	—	75	—
④	浜松駅西自転車等駐車場	1984年(S59)	平面式	642	82	—
⑤	八幡橋東自動二輪車駐車場	2004年(H16)	平面式	—	—	97
⑥	八幡橋西自動二輪車駐車場	2005年(H17)	平面式	—	—	45
⑦	新浜松駅南自転車駐車場	2016年(H28)	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	ザザシティ前自転車駐車場	2005年(H17)	平面式	100	—	—
⑫	ザ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

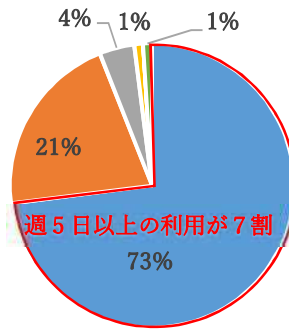
(1) 利用目的

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。



■ 通勤 ■ 通学
■ 買い物・飲食 ■ イベント・観光
■ 商用・業務 ■ その他
■ 無回答

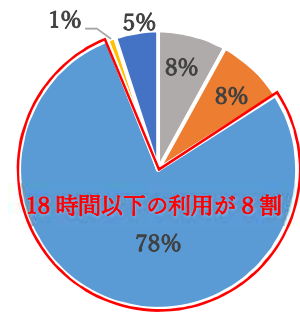
図4- 利用目的



■ 週5日以上 ■ 週1日以上 ■ 月1日以上
■ 年数日程度 ■ 無回答

図5- 利用頻度

【2018年9月28日(金)利用者アンケート N=259】



■ 3時間以下 ■ 6時間以下
■ 18時間以下 ■ 24時間以下
■ 24時間超

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、利用状況を見ると、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】

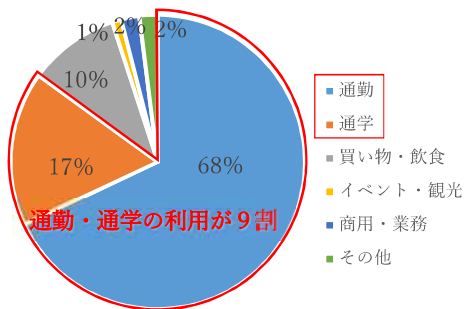


図 8- 駅西エリア利用目的

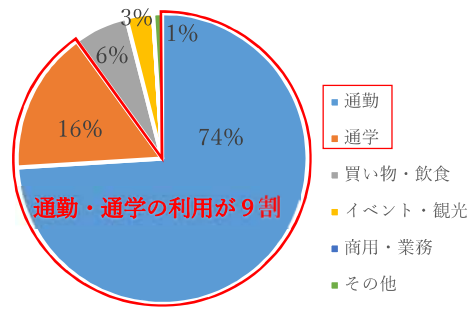


図 9- 駅東エリア利用目的

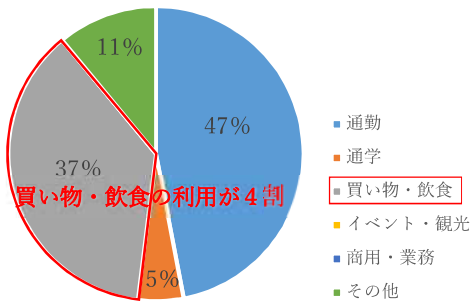


図 10- 鍛冶町通りエリア利用目的

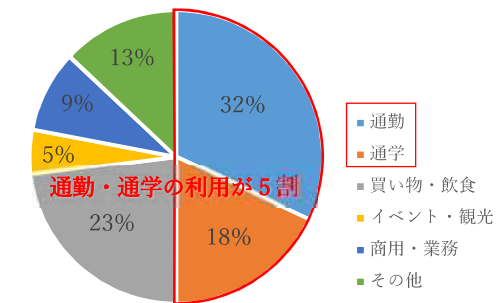


図 11- 第一通り駅エリア利用目的

(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。

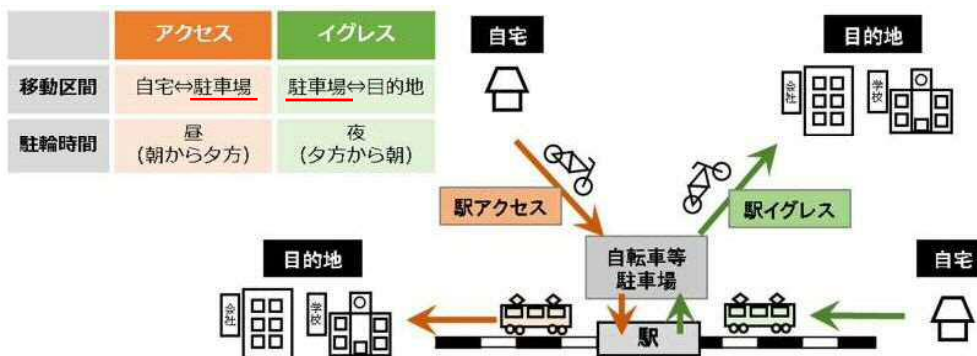


図 12- 通勤・通学による駐車場の利用イメージ

【2022年1月27日（木）調査結果】

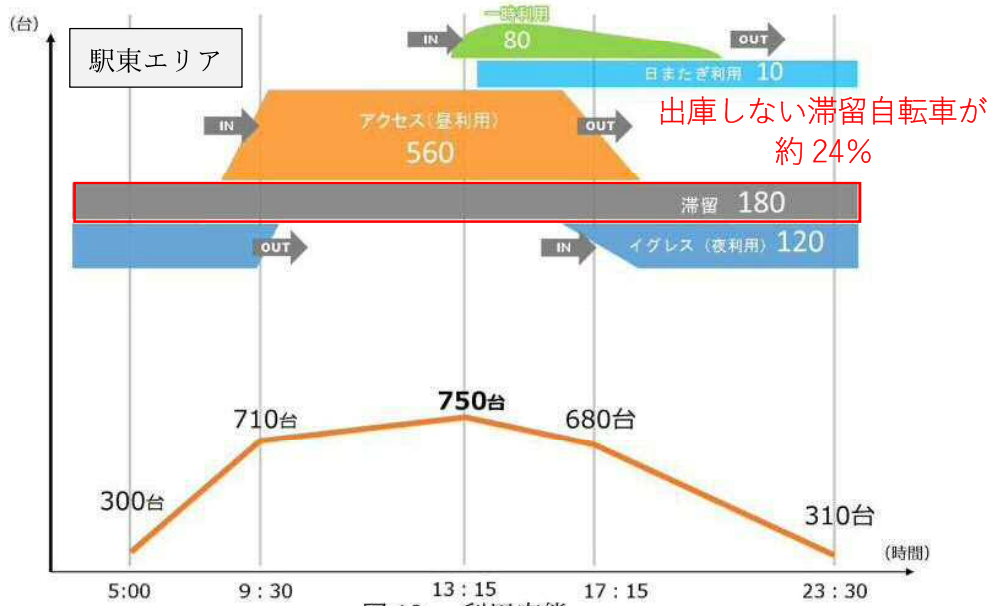
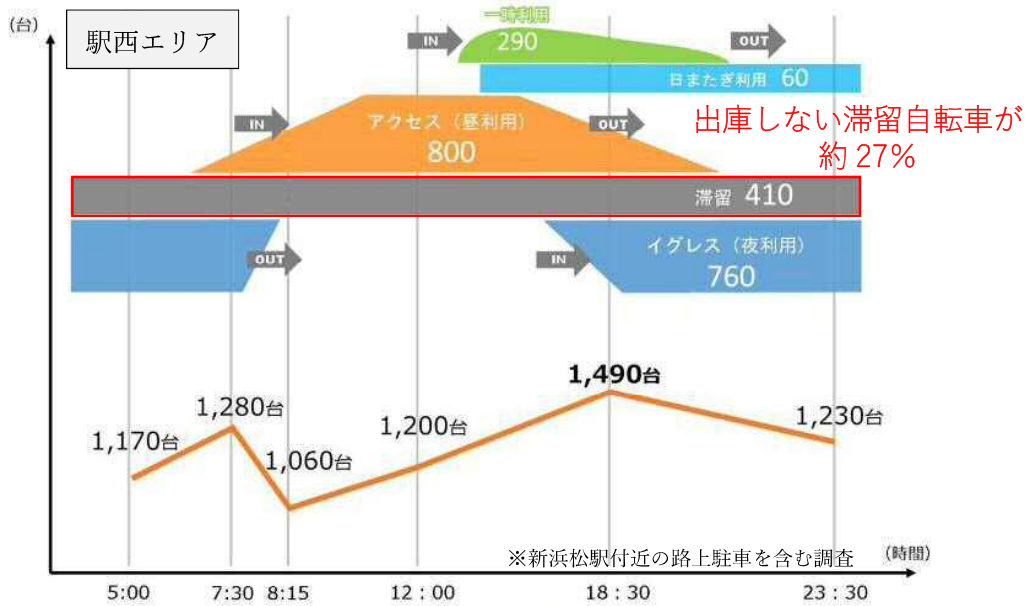


図 13- 利用実態



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。

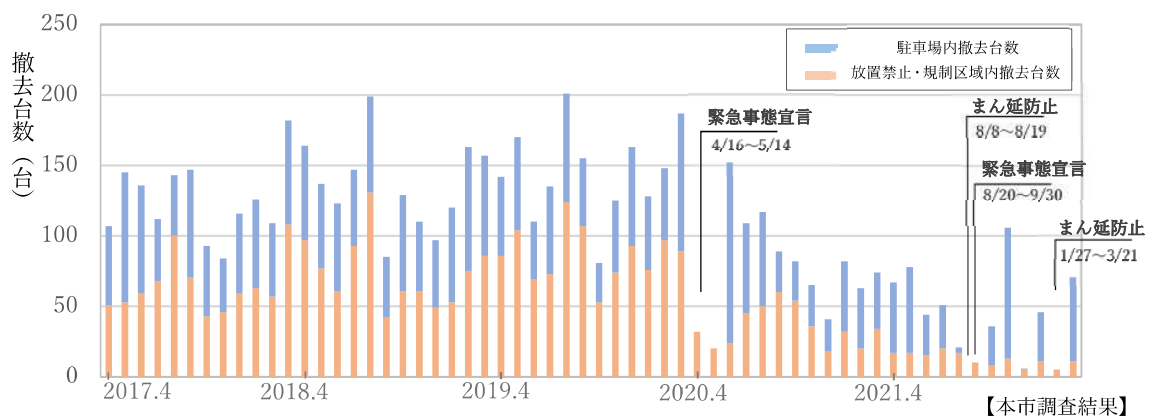


図16- 駅周辺の放置自転車等の撤去台数の推移

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