

大垣市自転車駐車場等整備計画(案)

自転車駐車場

1. 趣旨

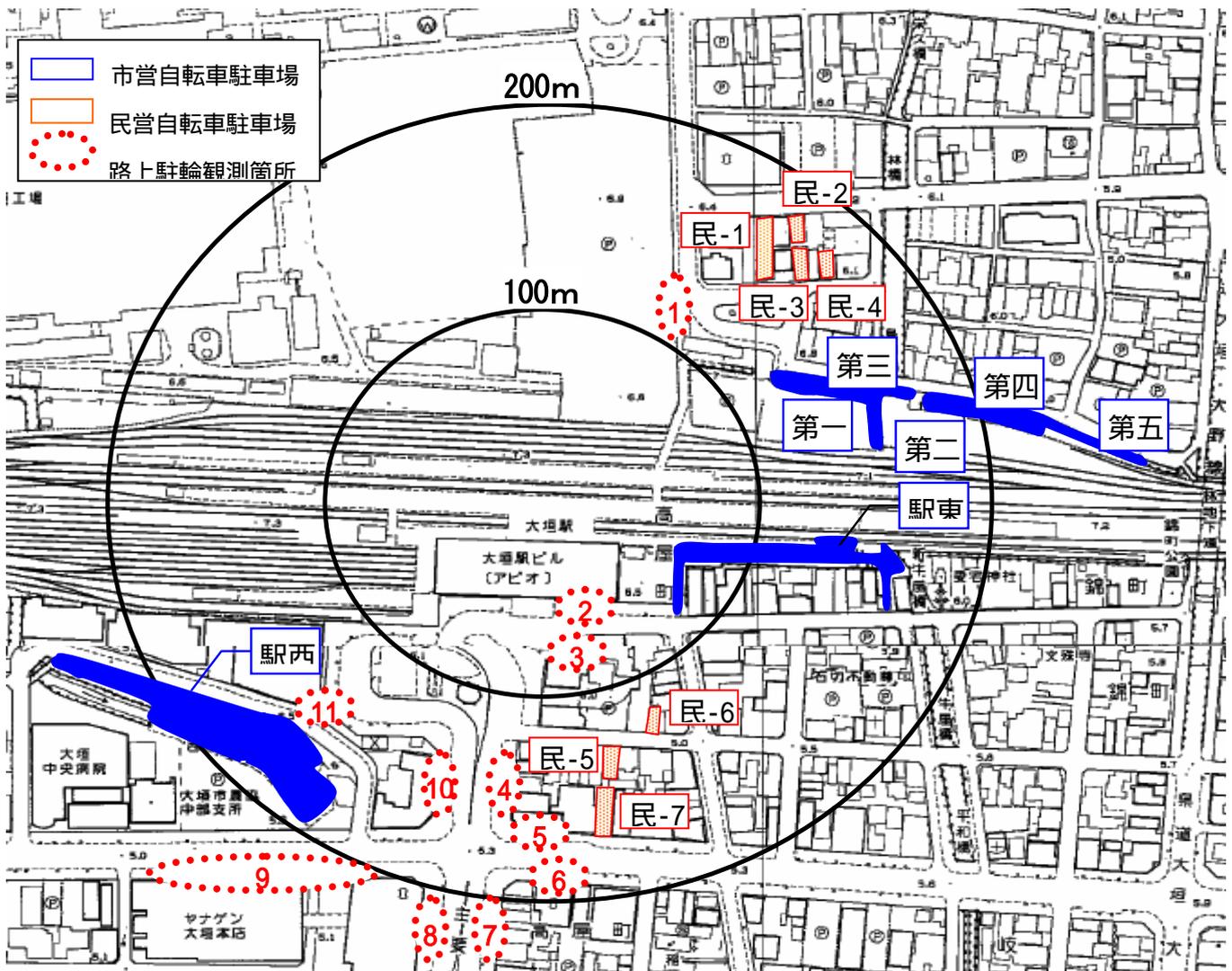
大垣駅北口広場整備に伴う自転車駐車場整備の方針や、放置自転車対策及び盗難防止対策としての駅周辺自転車駐車場の有料化を含めた整備計画を、平成19～20年度の2か年事業で策定しました。

平成19年度は、自転車駐車場等の現況把握として、自転車駐車場出入り流動調査等を行い、現状の自転車駐車場の利用実態からの需要台数の推計を行いました。

平成20年度は、利用実態からの需要台数を基に、整備目標台数の推計を行い、具体的な自転車駐車場の整備計画を策定しました。

2. 大垣駅周辺の自転車駐車場

大垣駅周辺には計7か所の市営自転車駐車場があり、収容台数は3,794台(都市計画決定されていない自転車駐車場含む。)となっています。また、民営の自転車駐車場は、7か所(収容台数430台)となっています。



自転車駐車場	駅西	駅東	駅北(第一～第五)	合計
収容台数	1,987	767	414 + 626(都市計画決定されていない自転車駐車場)	3,794台

3. 自転車駐車場の利用状況（駐輪している自転車台数）

市営自転車駐車場の利用状況について、午前10時、午後3時、深夜0時30分における自転車等の駐車台数を調査した結果、駅東で収容台数を超過しているほか、駅西、駅北ともあまり余裕は見られない状況です。

表-1 自転車駐車台数

（単位：台）

区分	平日（H19.11.27（火））			休日（H19.12.2（日））		収容台数	差（収容台数－平日午後）
	午前	午後	深夜	午前	午後		
駅東	927	923	463	681	658	767	-156
駅西	1,669	1,808	1,056	1,467	1,427	1,987	179
駅北	919	988	585	820	853	1,040	52
計	3,515	3,719	2,104	2,968	2,938	3,794	75

路上の駐輪状況は、休日午前10時の時点で、最大277台が観測されています。

表-2 路上駐輪台数（11か所で調査）

（単位：台）

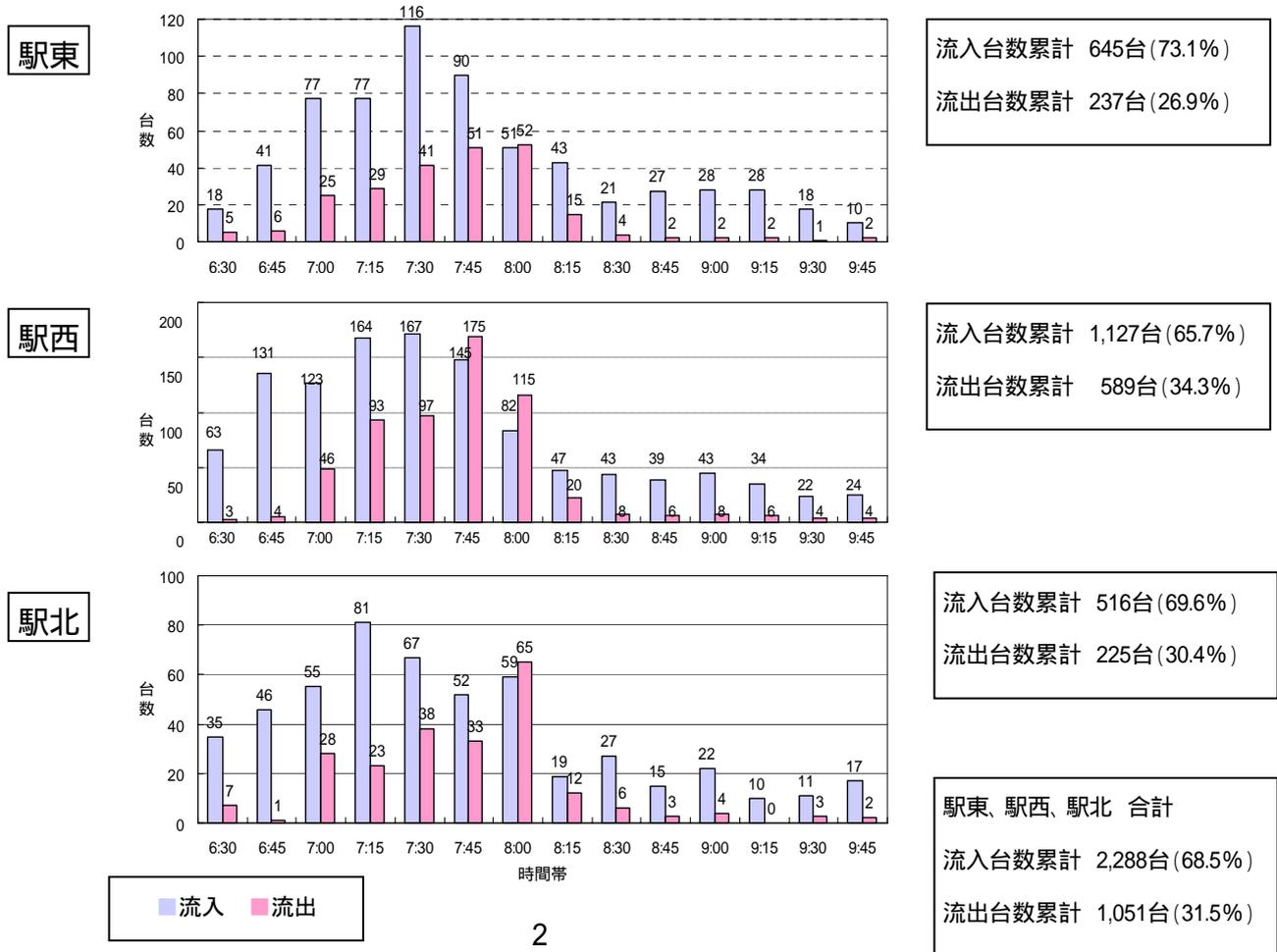
区分	平日（H19.11.27（火））			休日（H19.12.2（日））	
	午前	午後	深夜	午前	午後
路上	267	269	41	277	257

4. 自転車駐車場出入り状況

各自営自転車駐車場における流入（自転車駐車場に入るもの）、流出（自転車駐車場から出るもの）について、利用がピークとなる、午前6時30分～午前10時の時間帯での調査結果は以下のとおりです。

※平成19年11月27日調査（単位：台）

グラフ-1 市営自転車駐車場における流入流出台数（午前6時30分～10時）



5. 現状の自転車駐車場利用実態からの需要台数について

駐車場利用実態調査（平成19年11月27日（火）、12月2日（日））より、深夜の駐車台数（2,104台）が日中の駐車台数（3,719台）の約60%にも及んでいることから、正利用者（自宅から駅へ行くために自転車を利用している者）だけでなく、逆利用者（駅から職場・学校等へ行くために自転車を利用している者）を想定した推計を行います。

大垣駅周辺において自転車利用者の大半を占めると考えられる通勤・通学利用は、概ね午前6時ごろから午前10時ごろまでに行われ、駅周辺全体では、流入の累計は2,317台、流出の累計が1,051台となっています。

毎日継続的に利用されている自転車は、正利用と逆利用の合計ですが、調査日に自転車を利用しなかった断続利用（不定期に自転車駐車場を利用する者）を考慮して需要台数を推計します。

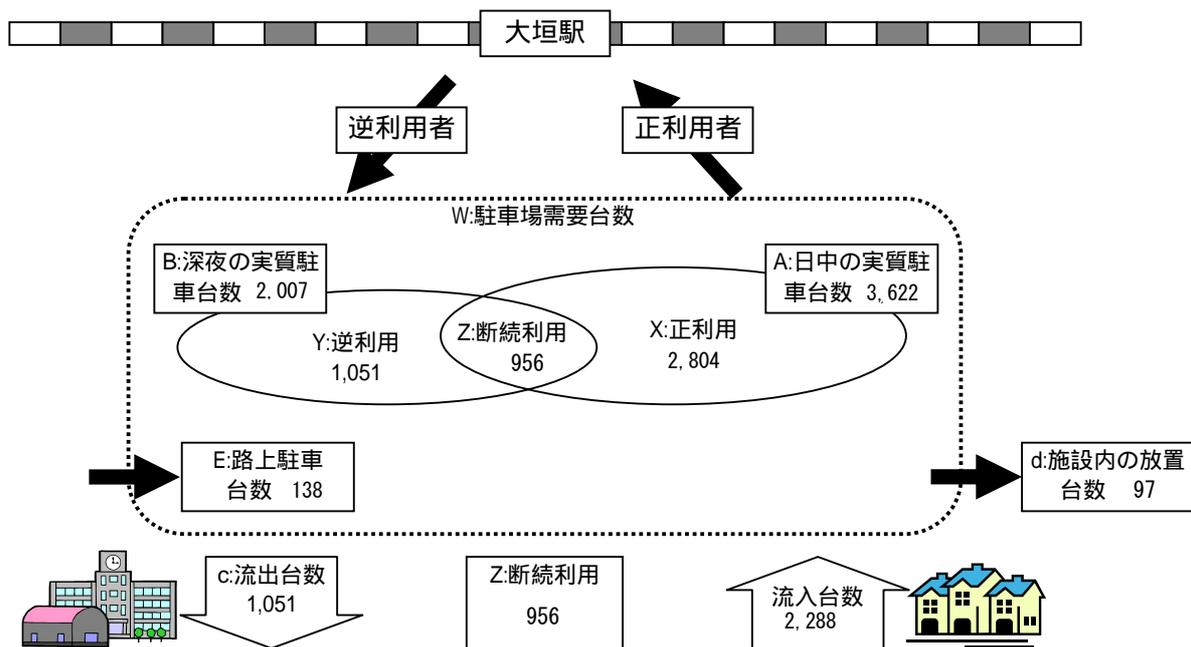


表-1 需要台数の推計

(単位：台)

		駅東	駅西	駅北	計
実測値	日中の駐車台数 (a)	923	1,808	988	3,719
	深夜の駐車台数 (b)	463	1,056	585	2,104
	流出台数 (c)	237	589	225	1,051
	施設内の放置台数 (d)	27	37	33	97
推計値	日中の実質駐車台数 (A = a - d)	896	1,771	955	3,622
	深夜の実質駐車台数 (B = b - d)	436	1,019	552	2,007
	路上駐車台数 (E)	61	77	0	138
	正利用 (X = A + E - Z)	758	1,418	628	2,804
	逆利用 (Y = c)	237	589	225	1,051
	断続利用 (Z = B - c)	199	430	327	956
	需要台数 (W = X + Y + Z)	1,194	2,437	1,180	4,811

6. 将来の需要台数

将来の需要の変化については、人口、乗降客数ともに将来減少していくことが推計されています。しかしながら、中心市街地の活性化や自家用車から公共交通や徒歩・自転車への利用転換を進めていくことで、現状の駐車需要を満たすことが必要です。よって、大垣駅周辺における自転車駐車場の需要台数は、現況の需要台数 = 将来の需要台数とし、4,811台を見込みます。

7. 自転車駐車場整備計画の策定

(1) 整備基本方針

- ① 推計した需要合計台数（自転車＋ミニバイク）を駅東・駅西・駅北自転車駐車場で確保
- ② 駅南側の需要は駅東・駅西自転車駐車場で対応、駅北側の需要は駅北自転車駐車場で対応
- ③ 駅東・駅西自転車駐車場は、既存施設の活用又は改築も検討し、ラック等の整備により利便性を向上し、需要にあった収容台数を確保
- ④ 駅北自転車駐車場は、北口広場の整備にあわせ、現在の自転車駐車場を廃止し、新たに北口広場近くに立体自転車駐車場として整備
- ⑤ 駅南側、もしくは駅北側で駐車需要に対応できない場合は、整備台数を増加できる自転車駐車場へ誘導することで、全体の需要台数を確保

(2) 整備目標台数

上記の整備基本方針に沿って、各自自転車駐車場の目標整備台数を設定します。

表-2 整備目標台数

(単位：台)

	駅南側			駅北側	合計
	駅東	駅西	小計	駅北	
都市計画台数	767	1,987	2,754	414	3,168
需要台数	1,194	2,437	3,631	1,180	4,811
移行台数	△417	213	△204	204	0
整備目標台数	777	2,650	3,427	1,384	4,811

① 駅東自転車駐車場

駅東自転車駐車場は、敷地形状から、現況の収容台数が最大であるため、有料化に伴う利用者の利便性を向上させるための平面ラックの導入を行います。収容台数については、ミニバイクの駐車スペースは、現況で自転車用の駐車スペースに変更されているため、今回の整備計画でもミニバイクの駐車スペースについては、確保しないこととします。そのため、ミニバイクの駐車台数56台分が減少し、自転車の駐車台数66台が増加するため、整備目標台数は777台とします。

② 駅西自転車駐車場

駅西自転車駐車場は、駅東自転車駐車場の不足分の受入と、有料化に伴う利便性の向上のため、スライドラックや二段ラックの導入、又は改築も検討しながら、2,650台の収容台数とします。そのうち、ミニバイクの駐車スペースは、現状で計画上の自転車用の駐車スペースに入り込んでいるため、計画台数108台を上回る205台分を確保します。

③ 駅北自転車駐車場

駅北自転車駐車場は、新たな整備により、2階建の自走式の立体自転車駐車場とし、利用勝手に優れたスライドラックを一部導入し、1,384台を確保します。その中には、駅東自転車駐車場の利用者のうち、新しく自転車駐車場を整備することで、移行することが見込まれる204台分を含みます。また、ミニバイクの駐車スペースは、現況から63台を確保します。なお、新たな整備場所については、今後、都市計画に関する手続きを進める必要があります。

以上の整備により、需要台数である4,811台の収容台数を確保します。

8. 放置自転車対策

(1) 放置防止条例の検討

路上における自転車の放置対策としては、自転車駐車場の整備とあわせて、放置防止等の条例を制定し、積極的な取締りを行うことが重要です。自転車対策条例は、主に次の内容で構成されます。

放置自転車の規制・撤去・保管・返還・処分・リサイクル

自転車駐車場の附置義務

自転車駐車場の管理

自転車駐車場周辺に放置禁止区域を設け、徹底した取締りと撤去を行わなければ、放置自転車はなくなりません。その場合、放置自転車に対する取締り、撤去等を十分に住民や利用者にPRしておくことが必要です。

(2) 有料制の検討

自転車駐車場の施設管理・運営について、有料制を導入することにより、次のようなメリットが考えられます。

個人のスペースが確保され、毎日安心して自転車利用ができる。

駐車状態が整頓され、出入りが容易になり、利用しやすくなる。

利用料収入により、財政負担が軽減する。

施設内の放置自転車が減少する。

盗難が減少する。

近距離利用の抑制が図れる。

しかし、有料制を導入することで、路上の放置自転車等が増加することが考えられるため、あわせて放置自転車防止に関連する法的制度の確立や撤去等の強化、快適な施設の整備・管理運営が重要であります。また、利用料金の徴収を行うため、自転車利用者の理解と協力が必要です。

(3) 放置禁止区域の検討

自転車駐車場の有料化にあわせて、放置禁止区域を設定することで、放置自転車の対策を行うことが必要です。大垣駅周辺における放置禁止区域については、自転車利用者の利用特性等を考慮し、大垣駅を中心とする概ね半径300mの区域を中心に設定することを検討します。

自動車駐車場

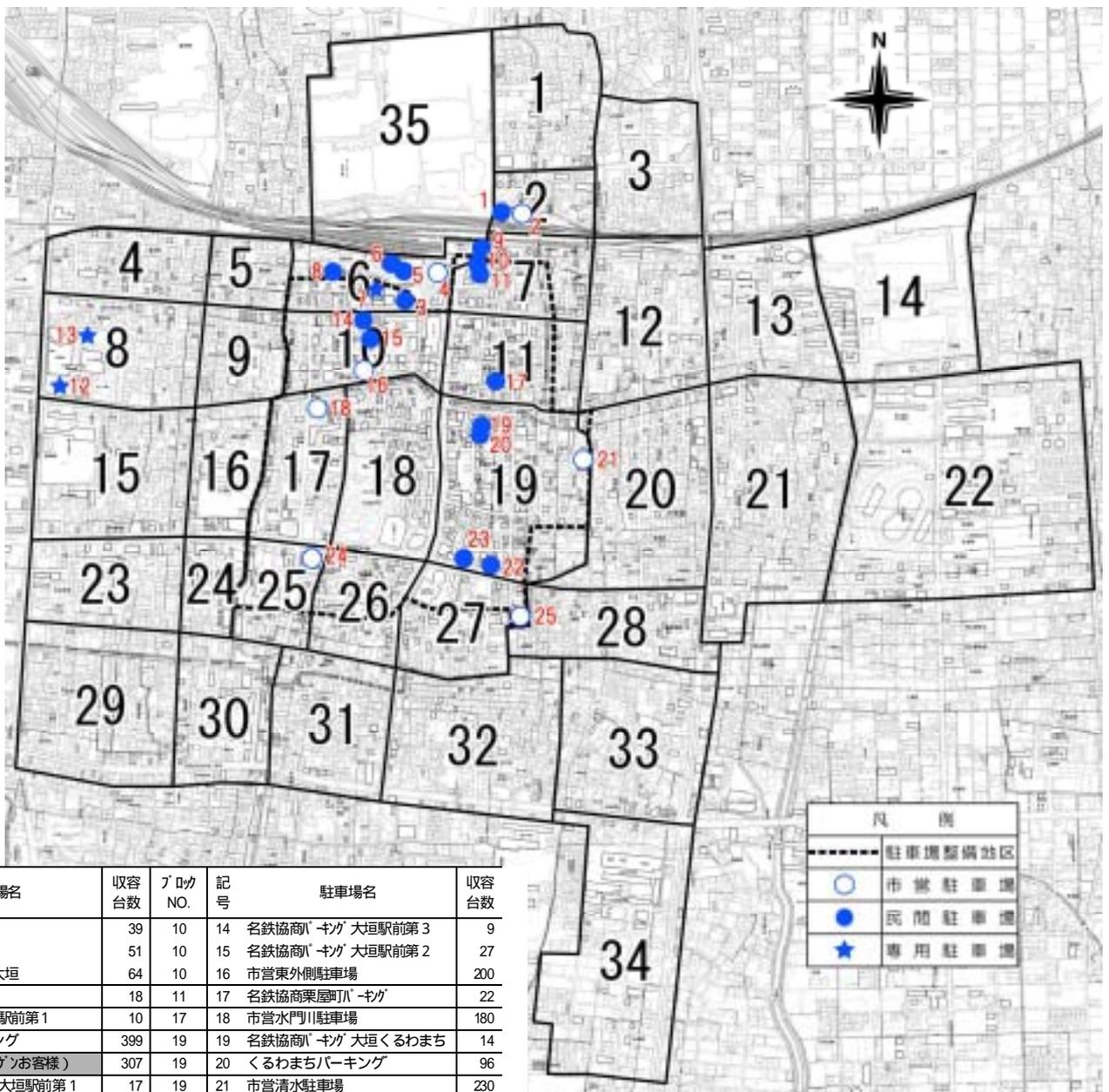
1. 趣 旨

大垣駅周辺の有効利用対策等を含めた総合的な駐車対策の観点から、平成8年度に駐車場整備計画を作成しましたが、10年以上経過しており、大垣駅周辺の店舗形態やそこに集中する自動車交通だけでなく、駐車場需要と供給についても大きく様変わりしています。

このような背景から、駐車場需要・供給状況などについて改めて実態把握を行い、駐車場整備計画を策定しました。

2. 大垣駅周辺の自動車駐車場

大垣駅周辺には計7か所の市営駐車場のほか、民間の時間貸駐車場や月極駐車場が多く有り、下図に示す駐車場整備計画の調査対象区域内では、総計1,107か所、収容台数は25,180台(競輪場駐車場含む。)となっています。



ブロック NO.	記号	駐車場名	収容 台数	ブロック NO.	記号	駐車場名	収容 台数
2	1	アピオ駐車場	39	10	14	名鉄協商バ-キ-グ 大垣駅前第3	9
2	2	市営駅北駐車場	51	10	15	名鉄協商バ-キ-グ 大垣駅前第2	27
6	3	ペリカンパーク大垣	64	10	16	市営東外側駐車場	200
6	4	市営駅南駐車場	18	11	17	名鉄協商栗屋町バ-キ-グ	22
6	5	e-PARK大垣駅前第1	10	17	18	市営水門川駐車場	180
6	6	大垣駅前パーキング	399	19	19	名鉄協商バ-キ-グ 大垣くるわまち	14
6	7	島田バ-キ-グ (ヤザンお客様)	307	19	20	くるわまちパーキング	96
6	8	名鉄協商バ-キ-グ 大垣駅前第1	17	19	21	市営清水駐車場	230
7	9	アピオ駅前駐車場	11	19	22	郭町有料駐車場	13
7	10	有料駐車場(日比野)	13	19	23	名鉄協商 大垣くるわまち第2	14
7	11	有料駐車場(コバヤホム)	9	25	24	市営丸の内駐車場	251
8	12	スイトピアセンター	75	27	25	市営本町駐車場	42
8	13	文化会館	395				

3. 駐車場に関する課題の整理

(1) 駐車実態調査からの現況整理 (調査日：平成19年11月27日(火) 12月2日(日))

① 駐車場施設

- ◆ 平成7年より駐車場全体では、収容台数は約2,500台増加。

(平成7年 22,678台 平成19年 25,180台)

- ◆ 不特定利用の時間貸駐車場は合計約2,900台で、平成7年より約950台増加。

(平成7年 1,978台 平成19年 2,930台)

主な増加分 ブロック6~8 約300台、ブロック18・19 約200台、ブロック34 約220台

- ◆ 不特定利用の時間貸駐車場は周辺他都市(岐阜市、各務原市、関市、羽島市)と比較し、1haあたりの駐車場収容台数は多い。(大垣市：71.1台/ha、岐阜市：59.5台/ha、各務ヶ原市：35.3台/ha、関市：46.7台/ha、羽島市：50.6台/ha)
- ◆ 大垣競輪場(ブロック21)、市民病院(ブロック34)、郊外型大型店舗(ブロック14、35)が立地するブロックでは、特定利用の収容台数がそれぞれのブロックの駐車容量の7割以上を占めています。

② 駐車場利用状況

- ◆ 平休日ともに、ピーク時(平日11時、休日14時)の利用率はいずれも4割強で、かなり余裕があります。
- ◆ 収容台数10台以上の時間貸駐車場のうち、利用率が8割を超えるものは、市営駅北駐車場(平休日)、ペリカンパーク大垣(休日)、市営大垣駅南駐車場(休日)です。
- ◆ 特に利用率が1割以下と低い時間貸駐車場は、市営水門川駐車場(平休日)、清水駐車場(平日)。
- ◆ 特定利用の駐車場は、全体で利用率は3割強、最も高い市民病院周辺でも6割強です。

③ 路上駐車状況

- ◆ ピーク時の路上駐車状況は、平日で500台強、休日で400台強であり、平成7年から5~6割に減少しています。(平成7年 平日834台、休日838台 平成19年 平日515台、休日432台)
- ◆ ブロック別では、19ブロック(本町商店街を含む中心商店街)の路上駐車割合が多く、休日においては26ブロック(大垣郵便局)が最も多くなっています。

(2) 駐車場に関する課題

① 市営駐車場をはじめとした適正な需給バランスの検討

市営駐車場利用の向上を図る

付近の市営駐車場にかなりの空きがあるにも関わらず、路上駐車が多く市営駐車場が有効に利用されておらず、新たな利用促進施策が必要

統廃合を含めた市営駐車場の必要性の検討

利用台数が激減している清水・水門川のうち、付近に市営東外側駐車場がある水門川駐車場については、廃止に向けた検討が必要

② 駅周辺整備に関わる駐車場の確保

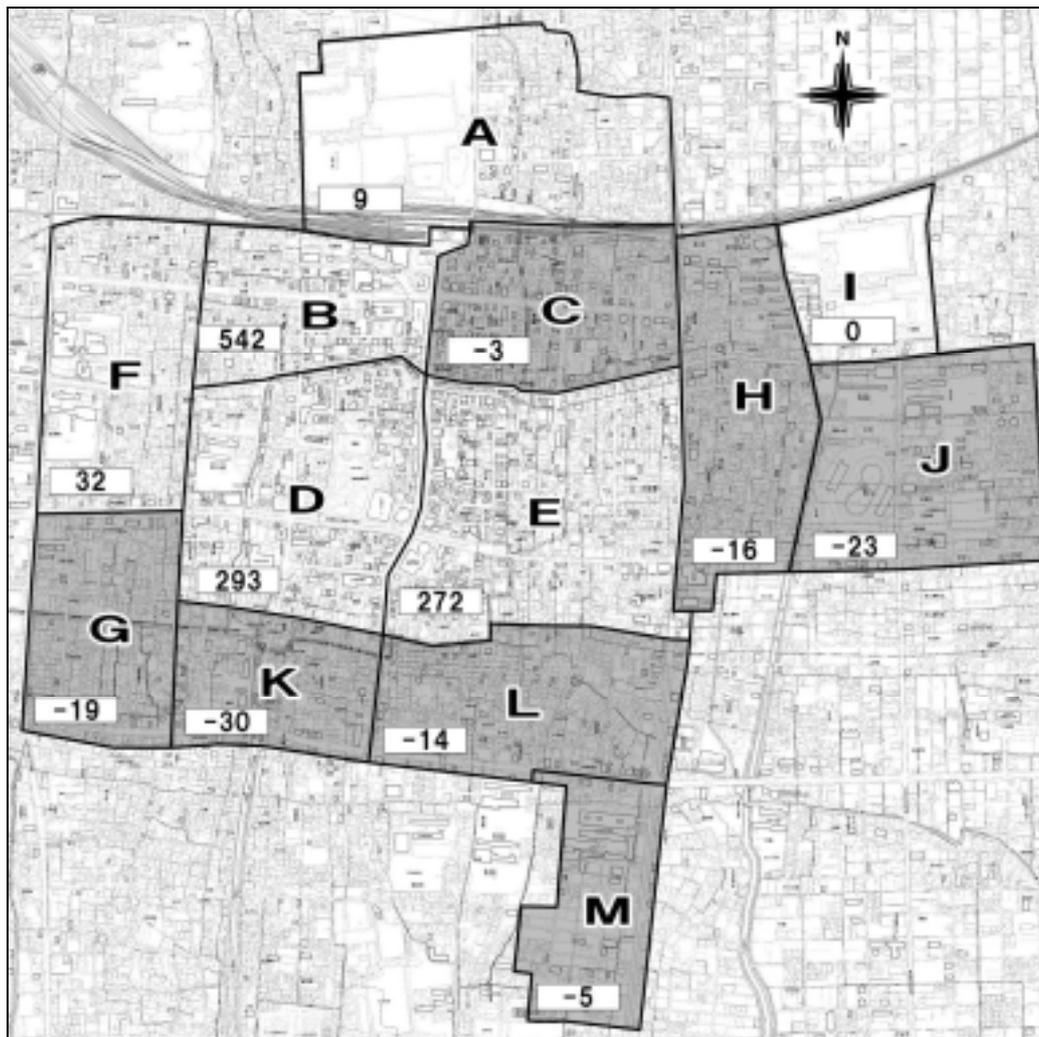
駅周辺の駐車場利用率は高い。

4 駐車場整備計画の策定

(1) 駐車場の需給バランス

駐車実態調査より、調査対象ブロック（35 ブロック）を、地域特性等を考慮し、図のようにA～Mまでの13ゾーンに集約し、ゾーンごとの需給バランスを確認した。なお、将来の駐車需要については、人口減少や自家用車から公共交通への転換施策等による減少が見込まれる一方、中心市街地の活性化や新たな開発などによる中心市街地の来訪者の増加といった需要の増加も考えられるため、本計画においては、将来駐車場の需給バランスは現状を維持するものとして検討します。

図 駐車場の需給バランス（ゾーン）



ゾーン	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
ブロック	1	5	7	16	19	4	23	13	14	22	30	32	34
	2	6	11	17	20	8	29	21			31	33	
	3	9	12	18	27	15							
	35	10		24	28								
				25									
			26										

時間貸駐車場があるゾーン（A、B、C、D、E、F）

各ゾーンの数字は、路上駐車台数がゾーン内の時間貸駐車場に停めた場合の駐車場の空き台数を表したもの

(2) 供給不足ゾーンにおける対応方針

不足するゾーンにおいては、他ゾーンの駐車場への利用促進や、マナー・モラル向上の普及啓発活動により対応可能であり、公共駐車場（一般公共の用に供される駐車場）の不足数はないと考えられます。

(3) 市営駐車場の整備計画

① 駐車場整備の基本方針

本市の市営駐車場がある中心市街地では、時間貸駐車場（民間の時間貸駐車場も含む）が多く、全体として収容台数に余裕がある状況になっています。このことから、駐車場の需給バランスに基づき、市営駐車場については、新規整備や既存施設の拡張については行わず、需要に対応した施設の統廃合等の再配置等を検討するものとし、必要に応じ既存施設の改善等を行うこととします。

② 市営駐車場の改善計画

改善項目	内 容	駐車場名
1．駐車場の照明の改善	駐車場内の照明を改善 (うす暗いため)	清水駐車場 丸の内駐車場
2．駐車ますの改善	駐車ますの改良(拡大)	清水駐車場 丸の内駐車場
3．統廃合等	廃止の検討及び移転	水門川駐車場(注1) 駅北駐車場(注2)

(注1) 水門川駐車場は老朽化が進み、継続して利用するには大規模な改修が必要となりますが、現状の利用率と今後の見通しから新たな公共投資は難しい状況であります。

また、近接する東外側駐車場との連携により、水門川駐車場の機能の代替が可能と考えることから、水門川駐車場は廃止についての検討を行います。

(注2) 駅北駐車場については、周辺の民間駐車場との連携により代替が可能と考えられることから、駅北口整備に合わせて駅前広場内に K&R 用の駐車場（駅南駐車場と同等の施設）を整備します。

※K&R(キス・アンド・ライド)とは:家族等に交通結節点(鉄道駅など)まで自家用車で送迎してもらう方式。