

# 駐輪場適正配置の検討について

## ■ 1 自転車駐輪場整備状況

市内には、官民合わせて361箇所の自転車等駐輪場が運営されています(平成27年11月現在)。そのうち、市営・公営の自転車等駐輪場は70箇所、約19%、自転車の収容台数ベースでは120,776台中55,451台で約46%となっています。

区分	施設数	自転車収容台数
市営 (さいたま市営自転車等駐輪場条例に定められた施設)	27箇所 (7%)	55,451台 (46%)
公営 (市が土地等を貸すなどして関与している施設)	43箇所 (12%)	
民営 (上記のいずれにも該当しない施設)	291箇所 (81%)	65,325台 (54%)
合計	361箇所 (100%)	120,776台 (100%)

## ■ 2 駐輪場各駅の需給バランス

駅名	供給 収容可能台数 (台)	集中台数(需要)			需給 バランス 過不足台数 (台)	放置比率
		自転車駐輪場 (台)	放置(平日11時) (台)	合計 (台)		
1 大宮	16,032	11,931	155	12,086	3,946	1.3%
2 さいたま新都心	6,641	2,333	58	2,391	4,250	2.4%
3 与野	2,454	1,488	19	1,507	947	1.3%
4 北浦和	5,597	4,172	139	4,311	1,286	3.2%
5 浦和	9,760	6,948	62	7,010	2,750	0.9%
6 北与野	980	739	21	760	220	2.8%
7 与野本町	4,036	2,604	3	2,607	1,429	0.1%
8 南与野	4,764	3,012	4	3,016	1,748	0.1%
9 中浦和	2,162	1,769	2	1,771	391	0.1%
10 指扇	2,478	1,338	1	1,339	1,139	0.1%
11 西大宮	1,428	1,046	0	1,046	382	0.0%
12 日進	2,662	1,495	4	1,499	1,163	0.3%
13 宮原	6,843	2,951	14	2,965	3,878	0.5%
14 東大宮	7,079	4,994	18	5,012	2,067	0.4%
15 土呂	2,221	1,615	1	1,616	605	0.1%
16 西浦和	2,421	1,700	1	1,701	720	0.1%
17 武蔵浦和	7,896	5,685	13	5,698	2,198	0.2%
18 南浦和	10,416	7,941	126	8,067	2,349	1.6%
19 東浦和	6,254	5,095	28	5,123	1,131	0.5%
20 北大宮	279	101	5	106	173	4.7%
21 大宮公園	514	361	3	364	150	0.8%
22 大和田	3,169	1,760	15	1,775	1,394	0.8%
23 七里	3,467	2,364	0	2,364	1,103	0.0%
24 岩槻	7,400	2,109	16	2,125	5,275	0.8%
25 東岩槻	1,605	1,123	5	1,128	477	0.4%
26 鉄道博物館	94	72	3	75	19	4.0%
27 加茂宮	481	215	4	219	262	1.8%
28 東宮原	366	142	3	145	221	2.1%
29 今羽	441	163	0	163	278	0.0%
30 吉野原	307	117	1	118	189	0.8%
31 浦和美園	529	339	1	340	189	0.3%
	120,776	77,722	725	78,447	42,329	0.9%

平成27年11月調査

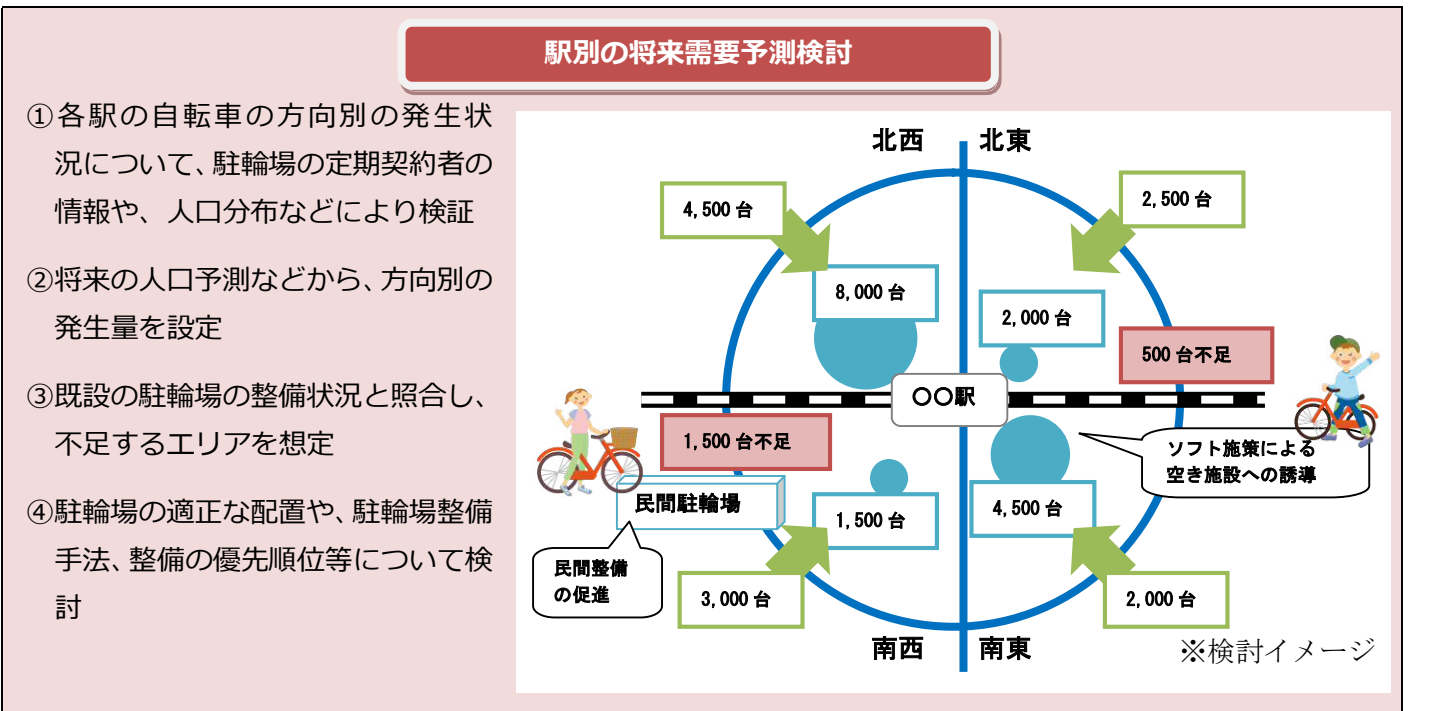
## ■ 3 撤去台数の推移

撤去台数は平成23年度よりも約54%減少し、大きく改善しているものの、年間13,671台もの自転車が撤去されています。

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
撤去台数	29,700	26,891	20,350	17,496	13,671

## ■ 4 各駅の発生分布と駐輪場整備状況の検証

市内各駅の駐輪需要に対し、駐輪場の供給台数は充足している状況にありますが、需要の発生方向を考慮すると、より利用しやすい駐輪場の配置を検討する必要があります。そのため、各駅の自転車駐輪場の整備状況、方向別利用状況、放置台数の関係性を整理し、以下の手順で、将来自転車等駐輪場需要の予測を行います。



## ■ 5 適正配置の方策の検討(案)

検証結果を基に、今後の駐輪場の確保にあたり、過剰な投資をさけるべく、以下の取り組みについて検討し、官民連携のもと、効果的・効率的な駐輪場の確保、及び適正利用を進めます。

### ① 機械式立体駐輪場の導入可能性の検討

多くの駐輪需要が見られ、それに対応した駐輪場の確保が求められる駅では、駐輪場の確保に十分な土地を確保することが難しい現状を考慮し、再開発事業や公共施設整備に併せて、小規模な土地に多くの自転車を収容できる機械式立体駐輪場の導入可能性について検討を行います。

### ② 民間駐輪場の整備支援

市営駐輪場の整備には、駐輪施設の整備に加え、駐輪場用地の確保も必要となります。このため、官民連携による駐輪場供給量を確保するため、不特定多数の自転車利用者を対象とした民間事業者による駐輪場の整備に対する、補助制度を活用し、駐輪場の不足エリアへの整備を促進します。

### ③ 駐輪場の附置義務制度の推進

駐輪需要は、鉄道駅だけでなく、駅周辺に立地する商業施設においても発生しています。こうした駐輪の目的施設に対して適切に駐輪場が確保されるよう、自転車によるアクセスが発生する施設を対象とした駐輪場の附置義務制度による、駐輪場整備を推進します。

### ④ 駐輪場の情報発信の充実

方向別の需給バランスの確保が困難な場合において、駐輪場までの利用案内や、利用状況の発信など、情報発信を充実させることで、利用しやすい駐輪環境を推進します。