

1 市営駐車場の転用による大規模駐輪場の整備

(1) 整備内容

道路上に 1,000 台近くの自転車等が放置されていた稲荷町・京橋地区での都市機能や景観を確保するため、市営路上駐車場を駐輪場に転用し、本年 7 月 1 日から稲荷町駐輪場として供用開始するとともに、同地区を自転車等放置規制区域に指定しました。

<位置図>



【参考：整備状況写真】

有料駐輪場（一時利用・登録利用）、整備台数：670 台



(2) 利用状況等

稲荷町駐輪場の整備にあわせて、同地区を自転車等放置規制区域に指定したことから、整備前に 1,000 台近くあった放置自転車が約 90%減少しました。なお、この 1 か月間での駐輪場の利用状況は、一時利用が一日平均 39 台、登録利用が 360 台となっています。

表 II-1 稲荷町・京橋地区における放置自転車台数

	H25. 5. 20 (17 時時点)	H27. 7. 15 (17 時時点)
稲荷町・京橋地区における放置自転車の台数	960 台	125 台

【参考：稲荷町での駐輪場整備前後の放置自転車状況写真】

整備前状況



整備後状況



表Ⅱ－２ 一時利用・登録利用別の利用状況（H27.7.27 時点）

駐輪場名	利用形態	収容台数 (台)	利用台数 (台)	1 日平均利用台数 (台)	利用率 ※1
稲荷町駐輪場	一時利用	194	1,044	39	0.20
	登録利用	476	360	—	0.76
計		670	—	—	—

※1 一時利用：1 日平均利用台数／収容台数 登録利用：登録利用台数／収容台数

2 民間事業者による路上駐輪場の整備（事業者：アマノマネジメントサービス㈱）

(1) 整備内容

駐輪場の不足から満車状態が慢性化している紙屋町・八丁堀周辺地区では、買物目的の利用者が駐輪場を利用できない状況にあります。こうした状況に対応するため、本市が指定する歩道において、民間路上駐輪場を整備、管理運営する事業者を公募型プロポーザル方式により選定し、3箇所において、昨年7月31日から供用開始しました。また、整備にあわせて自転車等放置規制区域を拡大しました。

<位置図>



料金体系	①駐輪後 60 分まで無料 駐輪後 60 分を超え、深夜 0 時まで 100 円、以降、1 日毎に 200 円
	②駐輪後 30 分まで無料 駐輪後 30 分を超え、深夜 0 時まで 100 円、以降、1 日毎に 200 円
	③駐輪後 40 分まで無料 駐輪後 40 分を超え、3 時間まで 100 円、以降、3 時間毎に 100 円

■	路上駐輪場整備箇所
■	既存駐輪場
■	既存自転車等放置規制区域
■	拡大した区域

【参考：整備状況写真】 有料駐輪場（一時利用専用）、整備台数：計 234 台



① 白島通り



② 相生通り



③ アリスガーデン前

(2) 利用状況等

供用開始した昨年7月31日から本年3月31日（244日間）までの総利用台数は、68,275台で3箇所平均の利用率は1.20です。特に「アリスガーデン前駐輪場」では利用率が2.72となっており、本市が運営する都心部での駐輪場と比較しても高い利用率となっています。

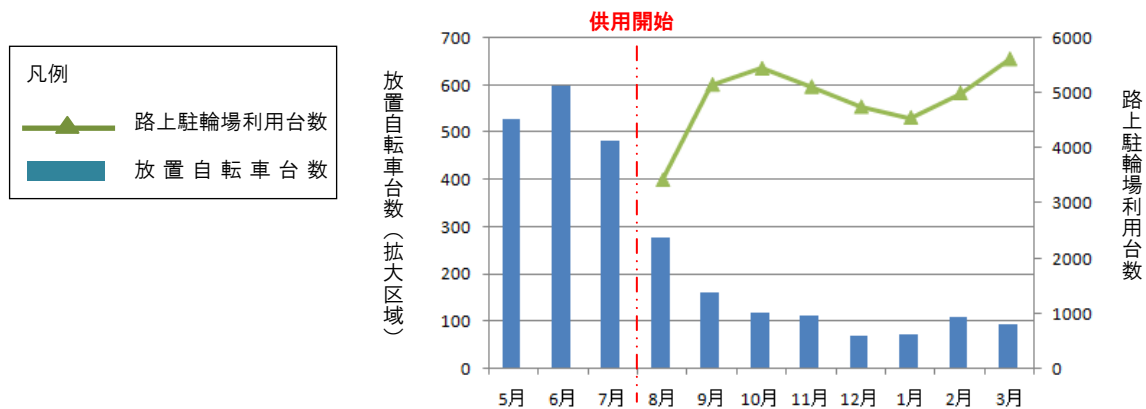
表Ⅱ-3 路上駐輪場別利用状況（H27.3末時点（244日間））

路上駐輪場名	収容台数	利用台数（台）			1日平均 利用台数	利用率 ※1
		無料利用	有料利用	合計		
①白島通り駐輪場	80	2,325 (12%)	16,368 (88%)	18,693	77	0.96
②相生通り駐輪場	110	2,528 (12%)	17,807 (88%)	20,335	83	0.76
③アリスガーデン前駐輪場	44	10,598 (36%)	18,649 (64%)	29,247	120	2.72
合計	234	15,451	52,824	68,275	280	1.20

※1 利用率：1日平均利用台数／収容台数 なお、（ ）は無料、有料それぞれの利用割合

ア 「①白島通り駐輪場」、「②相生通り駐輪場」整備後の状況変化

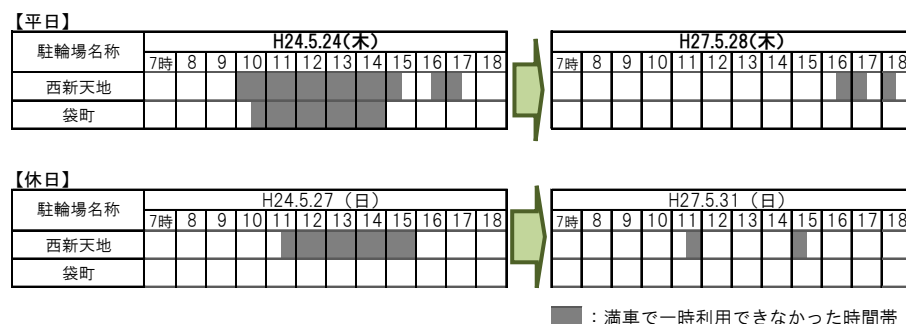
駐輪場の整備にあわせた自転車等放置規制区域の拡大により、整備前は500台を超えていた放置自転車が、100台程度に減少しました。



図Ⅱ-1 放置自転車の推移と路上駐輪場の利用状況（H26.5～H27.3）

イ 「③アリスガーデン前駐輪場」整備後の状況変化

当駐輪場に隣接した市営の西新天地・袋町駐輪場は、一時利用スペースの満車状態が慢性化していましたが、整備後には概ね解消しました。これは、当駐輪場が短時間利用を無料としたことなどが要因となり、買物目的などの利用者が市営駐輪場から転換したと考えられます。なお、無料利用（駐輪後40分まで）は36%と高い割合を占めています。



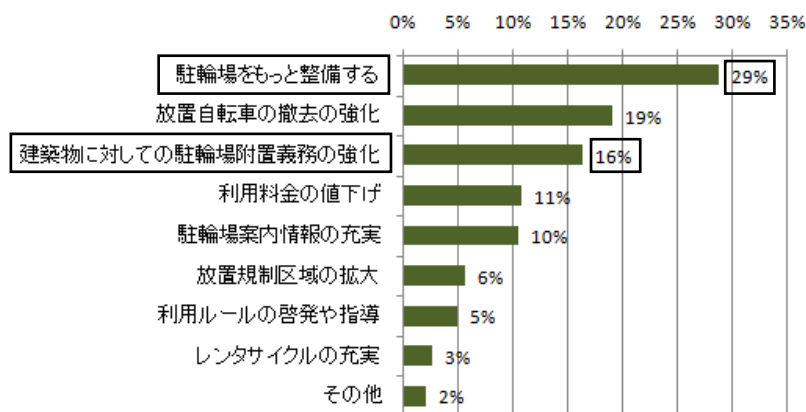
図Ⅱ-2 一時利用スペースの満車状況の変化

3 取組の成果

- ・ 都心部では駐輪場の整備にあわせて、自転車等放置規制区域を拡大したことで、放置自転車を大幅に減少させる効果がありました。特に稲荷町周辺は、自転車等放置規制区域に指定された広島駅周辺と紙屋町・八丁堀周辺地区に隣接しており、撤去を免れようとする一部の利用者により大量の自転車が放置されていましたが、広島駅から紙屋町・八丁堀まで連続的な規制となり、放置自転車が大幅に減少しました。
- ・ 新たに整備された民間事業者による路上駐輪場では、近接する市営駐輪場の一時利用スペースで慢性的な満車状態の解消が見られました。
- ・ 民間事業者による路上駐輪場は、時間料金制と短時間利用の無料化により、高い利用率となっており、特に買物等の短時間利用者の利便性が大きく向上しています。

4 自転車利用者へのアンケート調査結果

Q 放置自転車を減らすには何が重要か。(N=1,027 複数回答)



調査結果では、「駐輪場をもっと整備する」が29%、「建築物に対しての駐輪場附置義務の強化」が16%など、駐輪場の増設を求める意見が多くあります。

5 今後の取組の方向性

- ・ 駐輪場の整備や自転車等放置規制区域の拡大の取組により、自転車利用者の利便性の向上や放置自転車の減少に効果がありました。
- ・ 自転車利用者へのアンケート調査結果では、放置自転車を減らすために駐輪場整備や駐輪場附置義務の強化を求める意見が多くあります。
- ・ 都心部では放置自転車は減少傾向にあるものの、まだ多くの放置自転車があるため、引き続き、民間事業者による路上駐輪場や民間駐輪場整備費補助金交付制度の活用などにより、官民が一体となって駐輪場整備に取り組んでいく必要があります。