

相模原駅北口地区土地利用計画における自転車利用上の観点について

公益財団法人自転車駐車場整備センター（自転車総合研究所）

1 趣 旨

この度民間提案募集が行われた相模原駅北口地区土地利用計画について、当センターは提案参加資格（現時点において、対象地全体の事業の具体化を見据えた提案ができる）を満たしません。しかしながら、この民間提案募集の目的は、事業者決定のためのいわゆるコンペではなく、市が土地利用計画を策定する上での参考とし、土地利用のアイデアや実現可能性等を検討し、検討の深度化を図るためのものであるとされています。

このため、当センターは、相模原市とは、市内の一部の駐輪場（以下、自転車等駐車場を「駐輪場」といいます。）を運営してきたという地域的な関わりもあり、駐輪対策の専門機関として、よりよい計画づくりの参考にさせていただくため、当センターの自主的な調査研究事業の一環として、本土地利用計画に関する検討における自転車利用上、特に交通対策・駐輪対策上の観点からの要点を述べることとしたものです。

相模原市におかれては、これまでも、駅前放置自転車対策、市営駐輪場整備等の経験を踏まえた自転車交通に関する十分な知見を蓄積し、「自転車活用推進計画（令和6年3月改定）」にも反映されています。このため、今後の市と民間事業者との対話や具体的な土地利用計画の策定に当たっては、「自転車活用推進計画」等との十分な整合が図られることが期待されます。

本件提案は、以上のとおり、募集されている民間提案とは別に、行政と民間それぞれの立場を認識した上で、双方の建設的な対話が進められるよう、その中間的な立場及び駐輪対策の専門的見地から行うものです。

2 駐輪場の交通需要の特性に応じた駐輪機能配置

対象地（民間提案対象範囲。以下「本件地区」といいます。）は、周囲既存道路が自転車等放置禁止区域に指定され、自転車通行環境整備済ないし自転車通行環境ネットワーク候補路線とされているとともに、駅前駐輪対策の基幹的施設である「市営相模原駅北口自転車駐車場」（自転車 1,500 台、バイク 300 台規模）及びその敷地が含まれています。現在の利用状況及び駅前放置がほぼ解消されている状況から、概ね駐輪需要を満たしていますが、新たな土地利用計画の中で、この機能が適切に維持承継されなければ、

自転車の駅前放置を惹起しかねません。

(参考) 本件地区及び相模原駅北口自転車駐車場

出典：相模原市ホームページ（一部加筆修正）



本件地区内に必要な駐輪機能としては、上記のほか、新たに本件地区に立地する施設利用のために発生する駐輪需要を満たすための駐輪場が必要となり、「相模原市建築物における駐車施設の附置に関する条例」に基づき配置・設置されることとなります。

1) 土地利用のプランニングにおける駐輪機能の位置付け

駐輪場の配置は、一般的にあって、道路や交通広場の計画との関係、本件地区内の施設計画・建築計画等との関係から見て、これらより優先的に決せられる問題ではなく、これらの枠組に応じて定まる従属的な項目であるという面があります。

一方、先決問題ではないといっても、駅前放置など実際の混乱を招かないようにするためには、以下のような特性を十分に踏まえる必要があります。

- ① 既存の「市営相模原駅北口自転車駐車場」の駐輪需要は、本件地区内の土地利用に起因するものではない外的要因であり、本件地区内の土地利用の便宜のみでは判断できない面があります。これまでの駅前放置自転車解消の取組は、駐輪場は、施設側の

都合で設置すれば当然に利用されるような施設ではなく、放置自転車撤去など行政的な秩序維持行為と相俟って、初めて成立するものであることを示しています。

逆に、計画上は収容力を備えていても、位置が自転車動線等と整合しなければ、利用されず、駅前の自転車乗入れ可能な歩道、緑地など余裕空間の存在等と相俟って、駅前放置を惹起したり、その解消のために、取締の行政負担の増大を招くという面があります。すなわち、自転車走行空間の整備だけで駐輪場（結節機能）の視点を欠く計画は、望ましくありません。

- ② 駅前放置の原因となり得る駐輪需要は、主に通勤・通学のため住所地から相模原駅に移動し、鉄道利用を行う「通過」トリップであり、特に朝の混雑時間帯に駐輪場入庫が集中する特性があります。東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年実施）によれば、相模原駅利用者に占める自転車利用者の割合は終日で 14%ですが、その多くは通勤通学時間帯に集中していると考えられます。このため、特に、駐輪機器機械化等を行う場合には、入庫処理速度が、集中する朝ラッシュ時の需要に見合うことを確認する必要があり、必要に応じ誘導動線を十分にとるなどの措置を講じなければ、入庫渋滞が発生することになります。

民間提案募集実施要領等には、駐輪問題の処理については、具体的な条件等は示されておらず、これは、民間側の創意工夫を十分に活かす観点から、あえて制約要因を多数並べたことを避けるとともに、また、「市営相模原駅北口自転車駐輪場」の機能は、民間提案に基づく民設民営方式の駐輪場にゆだねることが前提とされているように見受けられます。しかしながら、以上のような特性も踏まえ、民間側の自主的な取組に委ねるだけではなく、本件地区内の道路等交通施設配置との整合を含め、民間側のプランニングに対する「後出し」条件とならないよう、行政側が相当程度主導・先行して方針を決め、対話を行う必要があると考えられます。

2) 計画のチェックポイント（1）：歩行者動線と自転車動線の錯綜の抑制

現在の市営相模原駅北口自転車駐輪場の位置は、駅入り口に近く、自転車利用者にとっては便利な配置となっていますが、これをそのまま維持することが先決条件であるとは、必ずしも考えられません。土地の高度利用有効利用の観点からは、現在のような平面単体の駐輪施設が、最も合理的であるともいえないと考えられます。

したがって、新しい街の顔にふさわしいプランが様々な考えられるであろうと予想されます。この場合、重要なことは、ピーク時に集中的に発生する自転車の動線と歩行者の

動線が過度に錯綜することは、避けた方がよいと考えられることです。

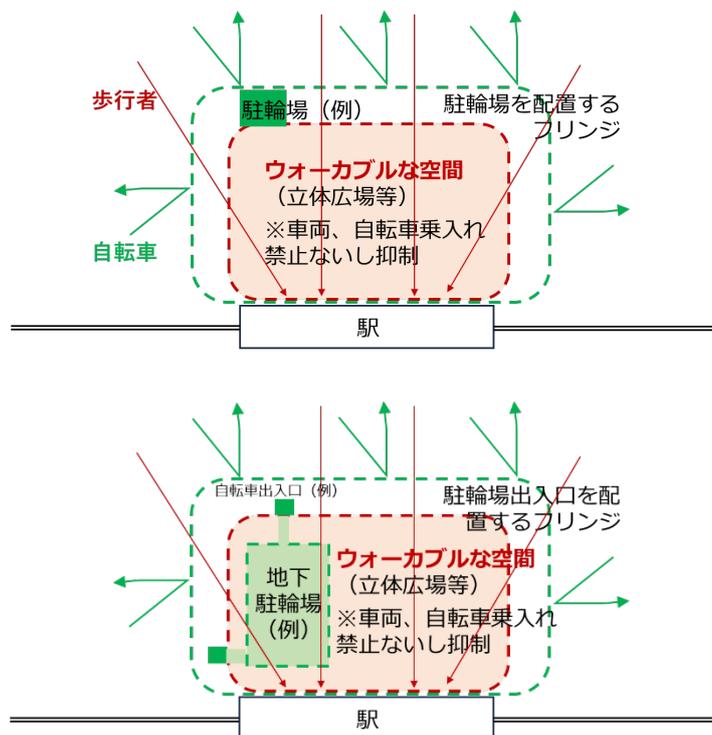
具体的には、

- ① 現在の市営相模原駅北口自転車駐輪場は、これと同方面の駐輪需要を分担する施設はなく、「集中」型であると考えられます。これは、施設運営上は効率的であり、案内誘導上（施設の存在や位置の分かりやすさ）有利な面があります。一方、規模の大きな施設であるほど、朝ラッシュ時には入庫の集中が生じやすく、歩行者の動線によっては、錯綜が問題となりやすくなります。

これに対し、本件地区内に付置義務駐輪場が設置される場合には、これを含め、機能を相互に分担した「分散・ネットワーク型」の配置も考えられ、自転車利用者の選択肢を広げる面があります。また、自転車の動線が分散することにより、歩行者動線との錯綜は緩和されることが考えられます。ただし、このような「分散・ネットワーク型」配置の場合には、後述するように料金設定に起因する利用の偏りを抑止するなど、全体として総合的な運営が図られる必要があります。また、満空情報のリアルタイム提供など、ソフト面の総合的な案内誘導施策との組み合わせが効果を高めます。

- ② 駅前に、歩行者専用のウォークアブルな広場的空間を配置する場合には、駐輪場は、可能な限りその外縁に配置し、当該空間内への自転車の乗入れを規制ないし抑制することが、望ましいと考えられます。

(参考) 概念図



例えば、歩行者デッキなど、立体的な歩車分離が図られる場合には、立体的な駐輪場をウォークアブルな空間のフリンジに設置し、歩行者出入口を歩行者デッキなどと直結するように配置することで、当該空間への自転車乗入れの抑制と相俟って、歩行者と自転車の錯綜を整理することが期待できます。駐輪場を駅前広場の地下に設ける場合の出入口についても同様です。

(参考) 当センターの近年設置した駐輪場の例



3) 計画のチェックポイント (2) : 需要変動等への対応

駐輪需要は、本件地区外の駅勢圏としての人口動態や開発動向によって、将来に向けて大きく変動する可能性があり、固定的な施設では、過不足を生ずることになります。

これに対する具体的対応については、

- ① 計画開発地で、施設計画が作り込まれたような場合には、駐輪需要の増加に機動的に対応するような駐輪場増設用地の適地における確保が困難となる可能性があります。一方、そのために実需に対し過大な駐輪場を設置することは、維持負担が大きなものとなります。したがって、段階的整備を可能とする等、こうした需要変動の受け皿が用意・想定されていることが肝心です。

例えば、上下二段式駐輪ラックの増設等によって、単位面積当たりの収容台数を増減することは可能ですが、そのためには、一定の階高が必要であるなど、細かい仕様に反映しなければならない項目もあります。

(参考) 相模原駅北口自転車駐車場 (二段式ラック) 出典: 相模原市ホームページ



- ② こうした需要変化に対応するためには、幅広歩道等の占用物件として、駐輪帯を設けられるように備えておくことも一つの考え方です。ただし、これは、当初からその収容力に依存した場合には、駐輪需要の増加に対応する余地がなくなることから、当初は、これに依存しない計画としておくことが無難であると考えられます。また、設置した場合においても、歩行者との錯綜、街並みの美観等の観点から、通勤・通学者向け長時間駐輪（定期利用）ではなく、来街者の短時間利用（一時利用）に利用を特化することが合理的です。

(参考) 当センター管理の「八王子駅北口駅前駐輪帯」



- ③ なお、「相模原駅北口自転車駐車場」については、これをそのまま存置する場合を除き、移転が必要となります。最終的な施設整備が別の場所に建設され、完成後移転すればよい場合以外は、駅前付近の工事中の仮設駐輪場を設置しなければなりません。駐輪場としては規模が比較的大きいことから、他の施設整備計画との十分な調整が行われる必要があります。

3 駐輪場の料金体系

1) 駐輪場料金体系見直しの可能性と施設プランの選択肢の幅の関係

現在の市営相模原駅北口自転車駐車場は、構造からみて、最も低いコストで建設・運営されており、料金も低廉均一に抑えられています。したがって、この条件を維持するかどうかで、具体的な施設プランの選択肢は大きく変わることとなります。

仮に、駐輪条件面で料金水準を含め現状の維持を主眼とする場合には、ほぼ、現状の駐輪場を維持する以外に、民間側の負担増高を避ける手段はないと考えられます。しかし、これが本件地区の土地利用上最適といえるかは、先述したとおり、議論のあるところです。本件地区内全体として土地利用を再構築する場合、駐輪条件面の変更は不可避となります。

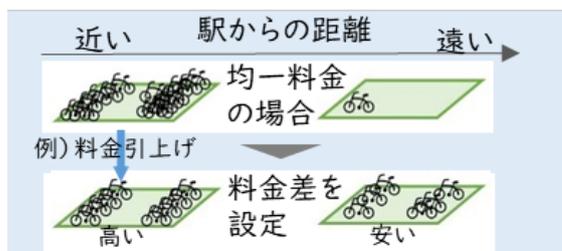
一方、近年、公共的駐輪場においても、電磁ロック式ラックなどの駐輪機器の導入にあわせ、均一料金から、駅からの距離や施設の状況によって差を設けた応益的な料金への転換が徐々に広がっています。このような柔軟な料金設定が可能となれば、分散配置、立体的施設や機械化など、より施設プランの幅が広がります。

ただし、相模原駅南口自転車駐車場等市内の他の公共的駐輪場料金との関係など、調整を要する面があります。例えば、北口と南口とで、料金差が生じ、北口が割高となった場合には、北口方面から線路を横断して南口に駐輪需要が移動する可能性もあり、動線が合理的ではありません。このような観点から、料金水準として、駅南口方面を含む周辺一体としての整合性を保つことが望まれます。

2) 料金差による誘導効果を活かした地区内駐輪場運営

応益的料金設定により、混雑駐輪場と閑散駐輪場の利用の偏りを抑止し平準化することは、当センターの管理する駐輪場でも、混雑の緩和による利用環境向上、施設の総体としての有効利用等に成果を挙げてきています。

(参考) 料金差による利用の偏りの是正



特に、民間駐輪場では一般的となっている「一時利用料金に駐輪機器機械化と併せ、時間制を導入する手法」によれば、朝夕の通勤・通学利用や昼の来街者利用を効果的に誘導

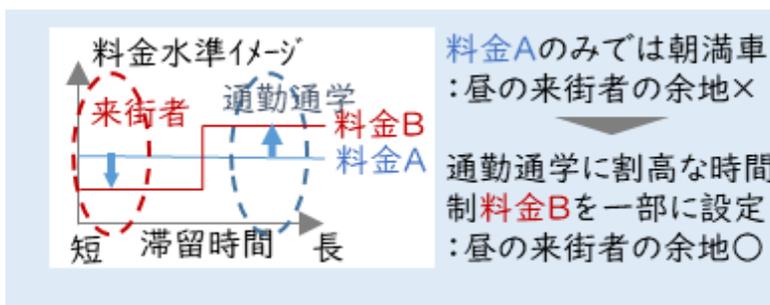
することが可能です。例えば、本件地区内に立地する施設の付置駐輪場について、

- ① 一部は、通勤・通学需要に応じた料金水準
- ② 一部は、①よりも、短時間は割安に、長時間（通勤・通学需要に応じた時間帯）は割高となる料金水準

を設定することにより、駅利用者にとっても利便性のある駐輪場が、朝、通勤・通学需要で満車となって、昼の来街者が駐輪できなくなるという事態を避けることができます（反対に、地区内すべて現在の「相模原駅北口自転車駐車場」の一日あたり料金を踏襲した場合には、付置義務駐輪場が、通勤・通学需要に占められてしまう可能性があります）。

こうした料金設定ごとの定数を機動的に見直すことで、駐輪需要の変化にも応じやすくなります。

（参考）料金差の設定による通勤・通学需要（朝）と来街者需要（昼）の共存



当センターの駐輪場としては、前後駅周辺駐輪場（愛知県豊明市。令和4年10月リニューアル・オープン）等で実現

このような料金設定の考え方（制約を設けるかどうか）については、それ次第では、整備可能な施設の構造・規模等に制約が生ずる施設計画のあり方に関わる問題であることから、必要な議論を経て方針が示されることが適当であると考えます。

以上のとおり、新しい土地利用計画に基づくまちづくりについては、駐輪対策としても、

- ① 計画の具体化を待ってそれに応じて対応すれば足りる項目ばかりでなく、
- ② 計画の前提と捉えられるべき項目、計画の中に十分組み込まれるべき項目が考えられます。さらに、
- ③ 料金施策など、あらかじめ条件が明確となることによって、施設整備のあり方の選択肢・可能性が広がる項目があります。

適切なタイミングで様々な対話が行われることを通じ、実りあるまちづくりのプランニングが実現するよう期待いたします。