

三宮駅周辺の自転車駐車場整備の進め方

令和 2 年 10 月
神戸市建設局

目次

1. はじめに	1
2. 現状の駐輪・放置の状況	2
3. 設置目標の考え方と設置台数	4
4. スケジュール	8
5. その他	8

1. はじめに

自転車の駐車対策等については、「自転車の安全利用促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（以下「法」という）」において、自転車駐車場（以下、「駐輪場」という）の設置に関し、地方公共団体の責務が定められている。また、公益的施設や商業施設等の駐輪需要を生じさせる施設等の設置者に対しても、設置の責務が定められているとともに、地方公共団体が、施設等設置者の駐輪場の附置義務を条例で定めることができることとなっている。さらに、自転車等の利用者の責務も定められている。自転車の駐輪対策については、総合的に推進していく必要がある。

神戸市では、法の趣旨に則り、神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例（以下「条例」という）を制定し、自転車等の放置の防止、市立駐輪場の設置及び管理、及び駐輪場の附置義務について定めている。三宮駅周辺においても、条例に則り、市営駐輪場の設置及び管理運営とあわせて、自転車等放置禁止区域の指定及び放置自転車の即時撤去を実施しているほか、大量の駐輪需要を生じさせる施設の設置者に対しては、施設設置者自らが利用者のための駐輪場を確保する附置義務を課しており、施設利用者が利用しやすい駐輪場となるよう、施設設置者に対する協議・指導を行っている。また、放置対策の一環として、平成 25 年からは、三宮～元町駅周辺において、道路占用により路上に駐輪機器を配置して運営する民間駐輪場の設置を進めている。

一方、神戸市は、神戸のまちや経済全体を活性化するため、民間活力の導入を図りながら、魅力的で風格ある都市空間を実現すべく、神戸のリーディングエリアとして都心三宮再整備を進めている。平成 31 年には、都心エリアを商業・業務などの都市機能を高度に集積していくための「特別用途地区（都心機能誘導地区）」として、さらに、三宮駅周辺等を商業・業務などの都市機能に特化した土地利用を誘導していくための「都心機能高度集積地区」として指定し、住宅等の建築を禁止するなどの規制とあわせて、企業誘致に対するインセンティブ施策を総合的に進めている。その一環として、令和 2 年 10 月には、企業誘致やビル建て替えへの機運を高め、都市機能の集積を促進し、三宮駅周辺を神戸の玄関口にふさわしい高質な空間とすることを目指すために、都心機能高度集積地区内に限定して、建築（新築・増築（増築部分のみ））物への駐輪場の附置義務を免除する条例改正を実施した。

以上のことを考慮し、三宮駅周辺の駐輪場については、神戸市が地方公共団体の責務として、都心機能高度集積地区内の附置義務免除に相当するものも含めて、主体的に整備を進め必要台数を確保する。整備にあたっては、三宮の再整備にあわせて、市営駐輪場の再編や集約した駐輪場の新設を行っていく。

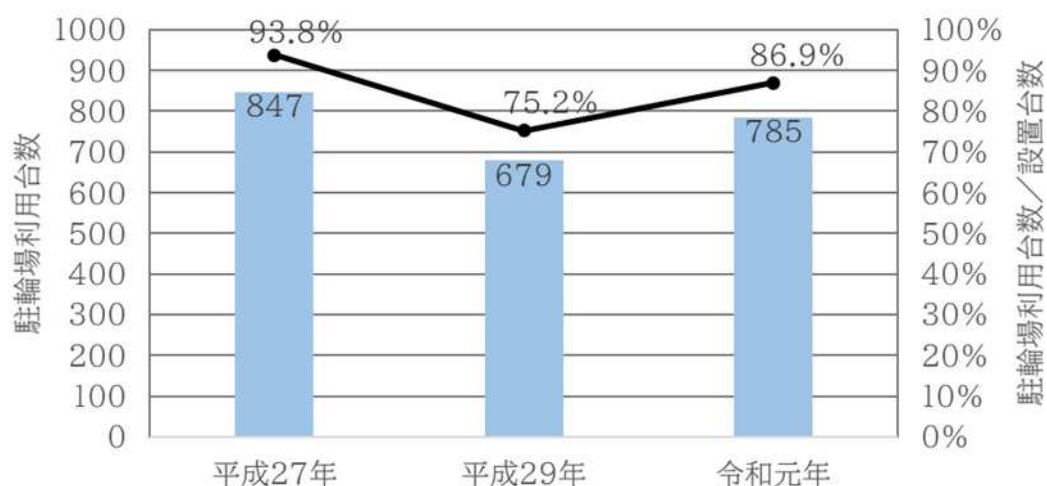
この資料は、三宮駅周辺の駐輪場の設置に向けた進め方について示すものである。

2. 現状の駐輪・放置の状況

三宮駅周辺の市営駐輪場は、設置台数に対し、9割近くが利用されている状態であり、定期利用を希望する利用者に定期券が発行できない、いわゆる「定期待ち」の状態が発生している。また、放置自転車対策が一定程度効果を発揮し、自転車等放置禁止区域内における放置自転車台数は、減少傾向にあるが、放置台数そのものは100台を超えており、市内の他地区に比べて多い。さらに、自転車等放置禁止区域外に新たな放置自転車が発生するといった状況も見られる。次ページには参考として、平成27年に放置禁止区域外も含めて調査したブロックごとの放置自転車台数を示す。

これらのことから、三宮駅周辺における駐輪需要を満たす規模の駐輪場を確保することが求められている。

<三宮駅周辺の駐輪場利用状況（市営駐輪場のみ）※>

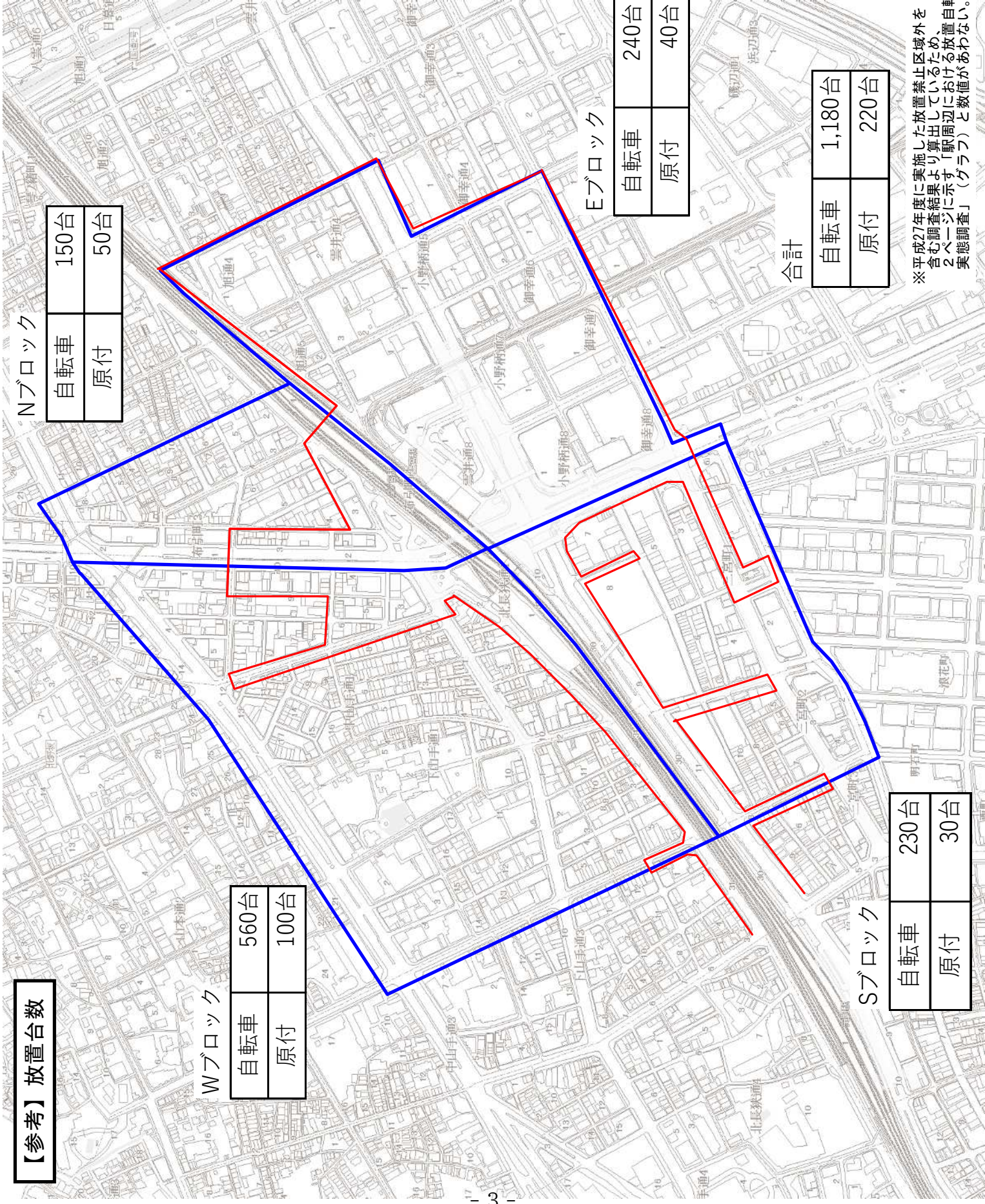


<三宮駅周辺の放置自転車台数（自転車等放置禁止区域内のみ）※>



※データ出典：神戸市「駅周辺における放置自転車等の実態調査」

【参考】 放置台数



Nブロック

自転車	150台
原付	50台

Wブロック

自転車	560台
原付	100台

Eブロック

自転車	240台
原付	40台

Sブロック

自転車	230台
原付	30台

合計

自転車	1,180台
原付	220台

凡例

調査区域 □

放置禁止区域 □

※平成27年度に実施した放置禁止区域外を含む調査結果より算出しているため、2ページに示す「駅周辺における放置自転車等の実態調査」(グラフ)と数値が合わない。

3. 設置目標の考え方と設置台数

(1) 設置目標

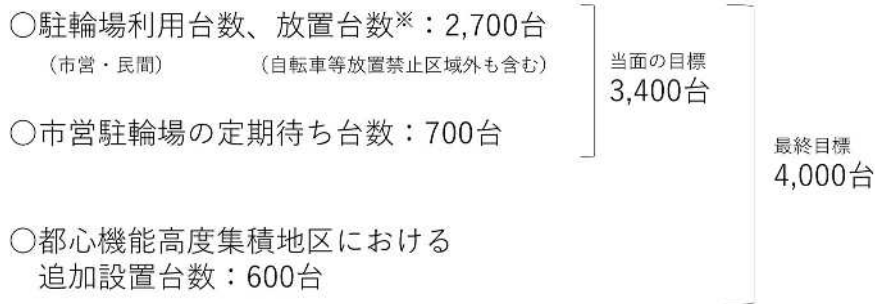
①当面の目標設置台数

現在の市営及び民間の駐輪場利用台数（1,300台）と、駅周辺の放置台数（自転車等放置禁止区域外も含む）（1,400台）の合計台数（2,700台）に、市営駐輪場の定期待ち台数（700台）を加えた台数を当面の目標設置台数（3,400台）とする。

②最終の目標設置台数

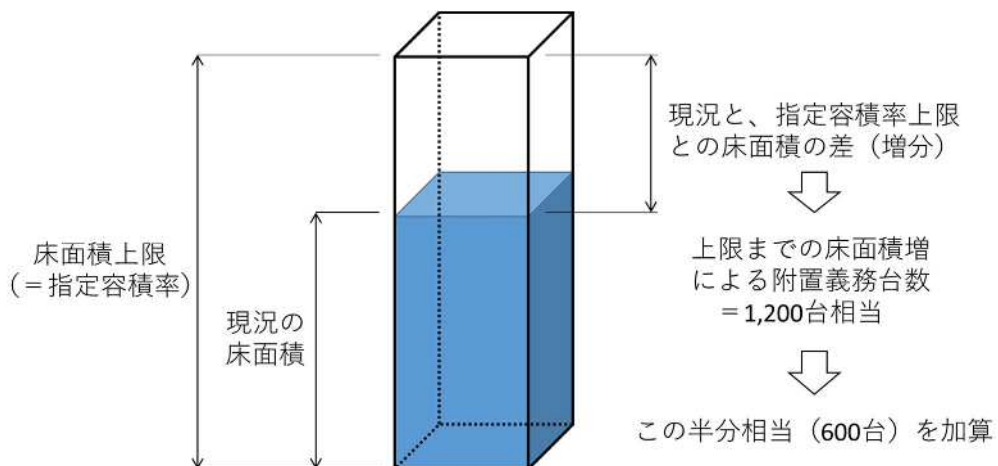
都心機能高度集積地区において新築・増築される建築物の附置義務を免除することを踏まえ、当面の目標設置台数（3,400台）に、新たに発生する駐輪需要に相当する追加設置台数（600台）を加えたものを、最終の目標設置台数（4,000台）とする。

ただし、最終の目標設置台数は、当面の目標設置台数を達成した時点で、都心三宮の再整備の状況や人の移動の状況等を踏まえて精査する。



※データ出典：神戸市「三宮駅周辺駐輪場整備台数検討業務」

現時点では、新たに発生する駐輪需要に相当する台数は、都心機能高度集積地区内で、指定容積率全量分の建築物が建てられた場合に必要な附置義務台数と、現在使われている容積分に相当する附置義務台数の差（1,200台相当）の半分を充足させるものとする。（=600台相当）



(2) 当面の設置台数

三宮駅周辺で整備を進めていく当面の駐輪場設置台数をブロックごとに示した図を6ページに示す。最終の駐輪場設置台数については、参考として7ページに示す。

なお、三宮駅周辺では空間的な余裕がなく、従来整備してきた地上平面式の駐輪場だけでは設置台数の確保が難しい。そのため、地下空間の活用や機械式駐輪場など、様々な整備手法を用いて、限られた空間を有効に活用しながら、整備を進めていく。また、再開発事業にあわせた駐輪場整備など、さまざまな制度を活用しながら設置台数の確保を図るとともに、道路占用型の民間駐輪場など、民間活力の導入も積極的に図っていく。

【駐輪場整備手法の事例】

<地上平面式>



<地下式>

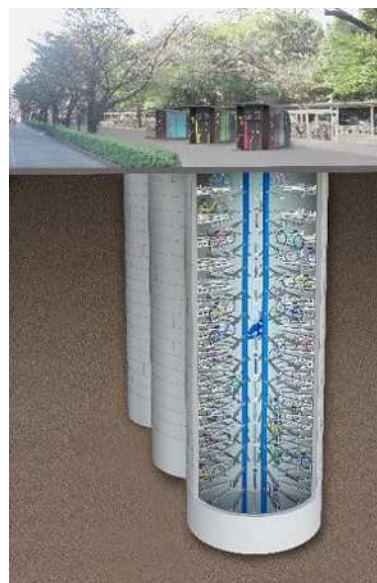


<地上機械式（タワー式）>



(JFE エンジニアリング HP より)

<地下機械式（タワー式）>



(JFE エンジニアリング HP より)

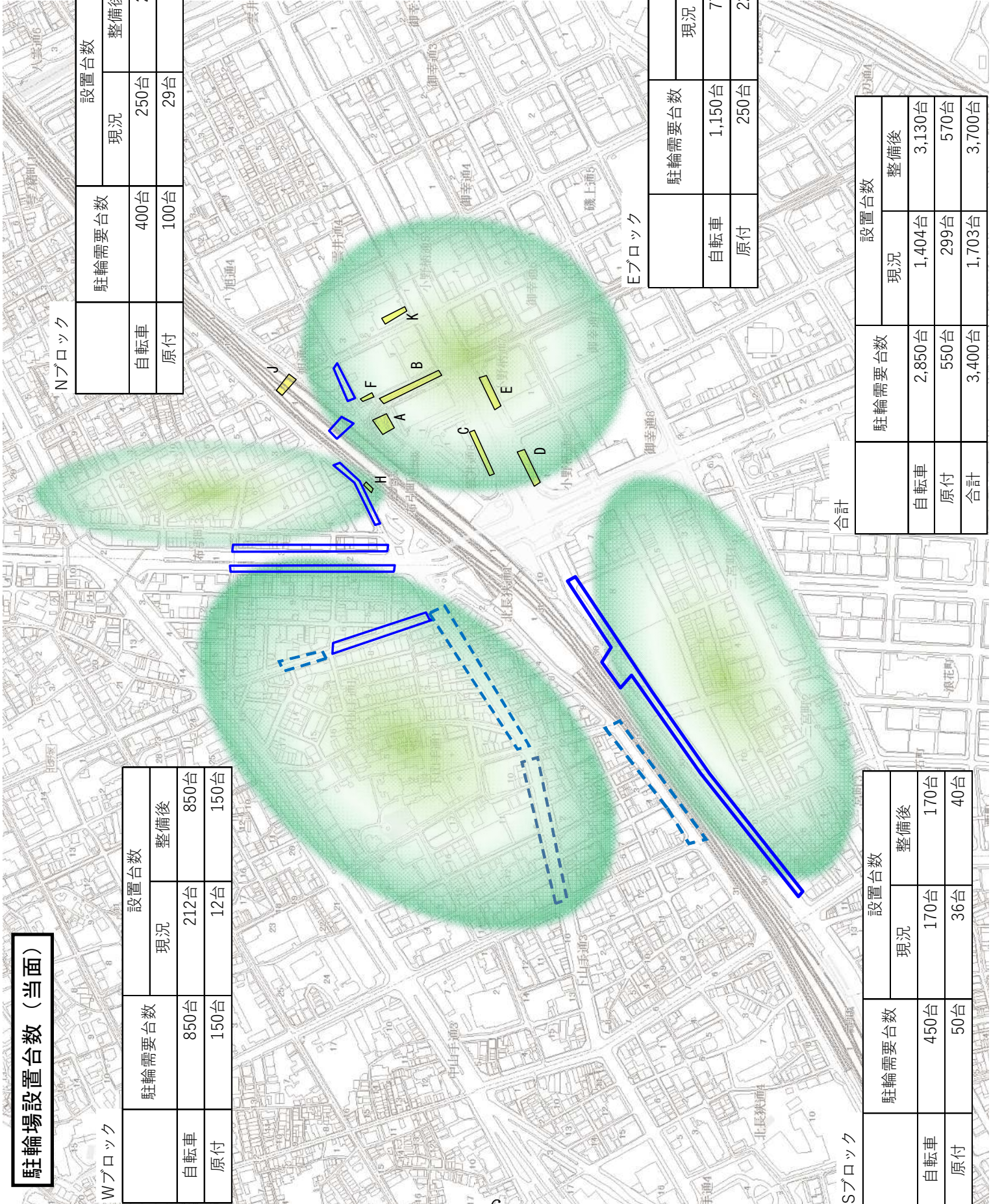
<道路占用型（民間）>



駐輪場設置台数 (当面)

Wブロック	駐輪需要台数	設置台数	
		現況	整備後
自転車	850台	212台	850台
原付	150台	12台	150台

Nブロック	駐輪需要台数	設置台数	
		現況	整備後
自転車	400台	250台	250台
原付	100台	29台	30台



Eブロック

	駐輪需要台数	設置台数	
		現況	整備後
自転車	1,150台	772台	1,860台
原付	250台	222台	350台

凡例

- 市営 (現況)
- 民間 (現況)
- 民間 (整備中)

合計

	駐輪需要台数	設置台数	
		現況	整備後
自転車	2,850台	1,404台	3,130台
原付	550台	299台	570台
合計	3,400台	1,703台	3,700台

Sブロック	駐輪需要台数	設置台数	
		現況	整備後
自転車	450台	170台	170台
原付	50台	36台	40台

4. スケジュール

当面の設置目標については、都心三宮再整備の進捗にあわせ、雲井通5丁目再開発等の完成時期を目途に整備を進めていく。

5. その他

(1) 既存の附置義務駐輪場の検討

条例では、制定された昭和58年以降、該当する用途地域内に設置される建物について、規模に応じた駐輪場の附置義務を課している。

三宮駅周辺においても、これまで条例に基づき附置義務駐輪場が設置されているが、利用しにくい場所に設置されるなどにより、十分に活用されていないといった課題がある。そのため、平成27年に条例を一部改正し、利用しやすい場所に駐輪場を設置するよう技術基準を設けるなどして、設置者への指導を是正してきたところである。しかしながら、平成27年の改正より前に設置された附置義務駐輪場については、改正後の規定を遡及適用できないことから、依然として十分に利用されていない状態となっており、駐輪場としての利用促進も含め、都心部において低未利用状態にある空間の有効活用が、課題として残っている。

そこで、令和2年の条例改正では、条例改正後3年を目途として、都心機能高度集積地区内における駐輪場の整備状況や自転車の放置の状況を勘案し、既存の附置義務駐輪場の取り扱いにかかる条例の規定について検討を加え、その結果に基づき必要な措置を講ずることを附則に定めた。

(2) 駐輪施策への展開

市内の放置自転車対策としては、条例の趣旨に則り、

- ・ 駅前の駐輪場整備推進と有人・有料化
- ・ 自転車等放置禁止区域の指定、拡大
- ・ 自転車等放置禁止区域内の放置自転車等の即時撤去

の3点セットで実施している。

三宮駅周辺においても、放置禁止区域内の放置は減少しているが、区域境界部などにおいて新たな放置が発生しており、この対策として、地域や関係機関等との連携のもと、新たな駐輪場の設置や放置禁止区域の拡大に向けた検討を進めている。また、放置自転車の即時撤去も随時実施しているところである。

今後も駐輪場の整備とあわせて総合的な施策を着実に実施していくことにより、放置自転車の減少につなげていく。

<三宮駅・元町駅周辺の自転車等放置禁止区域>



<放置自転車の即時撤去>



<撤去した自転車の保管（保管所）>



(3) 自転車活用施策の推進

平成 29 年に制定された自転車活用推進法に基づき、令和 2 年に策定した「神戸市自転車活用推進計画」では、これまで取り組んできた自転車の安全利用の視点だけではなく、多様なニーズに対応した自転車を楽しむことのできる環境づくりや、新たな交通手段としての自転車活用施策を位置づけている。

さらに、今後、with コロナ時代に対応した多様な交通手段の確保が求められる中で、自転車利用に対するニーズはさらに高まるものと考えられ、特に、商業・業務機能が集積する三宮駅周辺地区においては、自転車通勤へのニーズの増加が想定される。

そこで、神戸市では、自転車通勤等の利用者に対し、付加価値の高いサービスを提供する駐輪施設である「サイクルステーション」の設置に向けた検討を進めている。サイクルステーションの設置は、単に高付加価値を求める自転車通勤者の需要を満たすだけでなく、サイクリストが神戸のまちを訪れ、観光する機会の創出といった効果も期待できる。

また、平成 27 年に事業を開始し、都心部の便利な交通手段として利用されているシェアサイクル「コベリン」についても、ポートの増設など、さらなる利便性を向上させるための検討を進めている。コベリンのようなシェアサイクルが交通機関としてまちに定着すれば、長期的には放置自転車の減少にもつながっていくことも期待できる。

駐輪場の整備とあわせて、様々な施策を進めることで、市民が自転車を安全・安心・快適に利用できるまちづくりを進め、さらにはまちの活性化や美観向上にもつなげていく。

<サイクルステーション（東京・日比谷ライド）>



<コベリン（三宮駅前ポート）>

