益城町駐輪場整備計画

令和4年8月 益城町

目 次

第1章	背景と目的	
1-1.	背景と目的	1
1-2.	本計画において想定する「公共交通⇔自転車利用」などのパターン	3
第2章	計画策定にあたっての前提条件の確認	
2-1.	本計画に関連する計画及び事業の整理	4
第3章	駐輪場整備の現状	
3-1.	駐輪場の現状	13
第4章	駐輪場整備に関する基礎データ整理	
4-1.	計測データによる現状整理	14
4-2.	地域住民の意向の整理	21
4-3.	公共交通を利用した観光目的地の現状	28
第5章	課題設定	
5-1.	課題設定	29
第6章	駐輪場整備方針	
6-1.	基本方針	30
6-2.	利用パターンと駐輪場タイプの設定	31
6-3.	計画対象エリア	33
6-4.	駐輪場目標利用人数の設定	35
6-5.	優先的な整備地選定と拡張可能性	36
6-6.	整備スケジュール及び事業費	39
第7章	駐輪場整備の関連方策	
7-1.	管理運営方法	39
7-2.	自転車利用の促進方策	42

第1章 背景と目的

1-1. 背景と目的

観測史上初めて震度7を2回経験した平成28年熊本地震から、本町はまちづくりに関する数々の教訓を学びました。

この教訓を活かし、本町が「住みたいまち、住み続けたいまち、次世代に継承したいまち」となるには、くらしを復興し、災害に強いまちづくりを行い、震災前の活力を回復するとともに地域の価値を高めていく必要があります。このため、「第6次益城町総合計画」を策定し、復興の歩みを進めているところです。

復興事業としては、都市の幹線としての県道熊本高森線の4車線化整備に取り組むとともに、これらと道路網を形成する都市計画道路整備事業、更には、木山地区土地区画整理事業、交通広場整備事業といった都市計画事業などを進めています。併せて、地域拠点におけるにぎわい拠点整備や、都市拠点におけるコワーキングスペース、シェアオフィス、チャレンジショップ開設など、町内外からの人の集まりを誘引する事業(にぎわいづくり)も進めています。これらの事業によって、町内における人の動きはこれまでよりも大きく変化し、より活発化することが期待されています。

しかし、一方で、本町でも将来的には人口が減少するとともに、少子高齢化が進むことも念頭 に復興を進めなければなりません。

このためには、災害に強いまちづくり、にぎわいづくりとともに、例えば、将来自動車を使えなくなった高齢者の方などが、公共交通などを利用して徒歩圏で生活できる範囲内で生活サービスを享受できるようにする取り組みなどが必要です。そのために、「復興」と「コンパクトシティ+ネットワーク」のまちづくりを同時に進める「益城町立地適正化計画」を策定しました。また、歩いて暮らせるまちを目指して、「ウォーカブル都市宣言」も行っているところです。

このような復興によるまちの変化と将来的な課題を見据えながら、本町では令和3年3月に、地域公共交通の活性化と再生を図るため、「益城町地域公共交通計画(以下「公共交通計画」という)」を策定しました。この公共交通計画では、「町内外の利便性を高め、復興まちづくり・まちのにぎわいづくりを加速させる持続可能な公共交通体系の構築」を目標に、「安心なくらしづくり」「移動しやすいまちづくり」「歩きやすいまちづくり」「環境・人にやさしいまちづくり」「強靭なまちづくり」「交流人口拡大」の6つを実現するためのプロジェクトを推進することとしています。

これらのプロジェクトを進めるにあたって、「公共交通の利用促進」は特に重要なテーマであり、多くの施策・事業が掲げられていますが、公共交通の利用を促進するにあたって大きな役割を果たす二次交通(公共交通機関の拠点(バス停等)と自宅・目的地を結ぶ交通)としての"自転車"がより積極的に利用されるための環境整備の重要性が認識されているところです。

このため施策の中に、「路線バスと自転車の結節機能の充実(駐輪場整備)」が位置付けられています。

また、都市をコンパクト化するとともにその中に都市機能を誘導し、そのことで歩いて暮らせるまちづくりを行うには、これらの区域へのアクセス手段としての"自転車"の重要性が高まっています。

本町の現状に目を向けてみると、自転車利用者が使いやすい道路の整備といったハードウェアの整備は進められていますが、公共交通と自転車の結節点などとなる「駐輪場」については未だ整備が進んでいない状況です。これから、公共交通計画などに沿って駐輪場の整備を進めていく

予定としていますが、その整備にあたっては、多くの人が「自転車を利用したい/公共交通を利用したい」と思えるようになるよう、利用者の意識転換も促す環境づくりを意識した整備を行っていく必要があると考えています。よって、本計画においては、公共交通計画において整理されている内容を踏まえつつ、本町において、自転車が二次交通としてより積極的に活用されるようになるための、また、歩いて暮らせるまちづくりのための、「あるべき駐輪場の姿」を描き出し、それを通じて、自転車及び公共交通の利用がより促されていくことを目的として整理を行います。なお、平成30年11月には、「過度な自動車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携した都市交通体系の構築」という目的のもと、熊本都市圏総合交通戦略(以下「総合交通戦略」という)が策定されており、県道熊本高森線沿線における「サイクル&ライド用の駐輪場整備」が施策として明記されています。この総合戦略は、熊本都市圏における基本的な交通体系として整理されているものであり、この総合戦略の方針や内容も念頭に、本計画を策定しています。

1-2. 本計画において想定する「公共交通⇔自転車利用」などのパターン

本計画においては、本町における「あるべき駐輪場の姿」をより明確に描くために、公共交通と自転車の両方を利用して行われる移動について、「①通勤・通学型の利用」と「②回遊型の利用」という2つのパターンを具体的に想定し、整理を行っていきます。

「①通勤・通学型の利用」については、主に町内に居住している人が、町外の勤務先や学校に通うために自転車と公共交通を利用するパターンで、決まった場所で決まった時間に利用する、という特徴を持つパターンとして想定します。

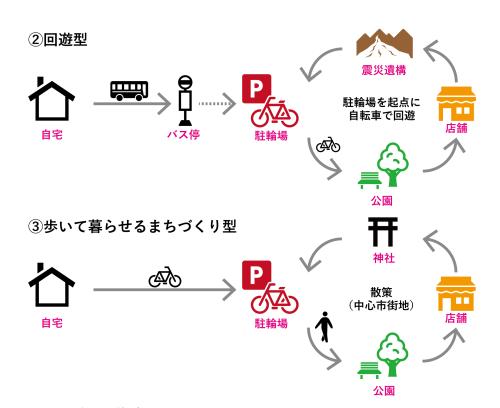
一方、「②回遊型利用」については、例えば町外から公共交通機関で町に来られた方が、そこからさらに町内を観光するために自転車を利用するというパターンで、町の拠点施設が出発・到着点となることが多いという特徴を持つパターンとして想定します。

更には、自転車のみによる「③歩いて暮らせるまちづくり型の利用」も考えられます。これは、 主に町内に居住している人が、まちの中心街やウォーカブル区域として整備される区域を散策す るため、そこまでの移動手段として自転車を利用するというパターンです。

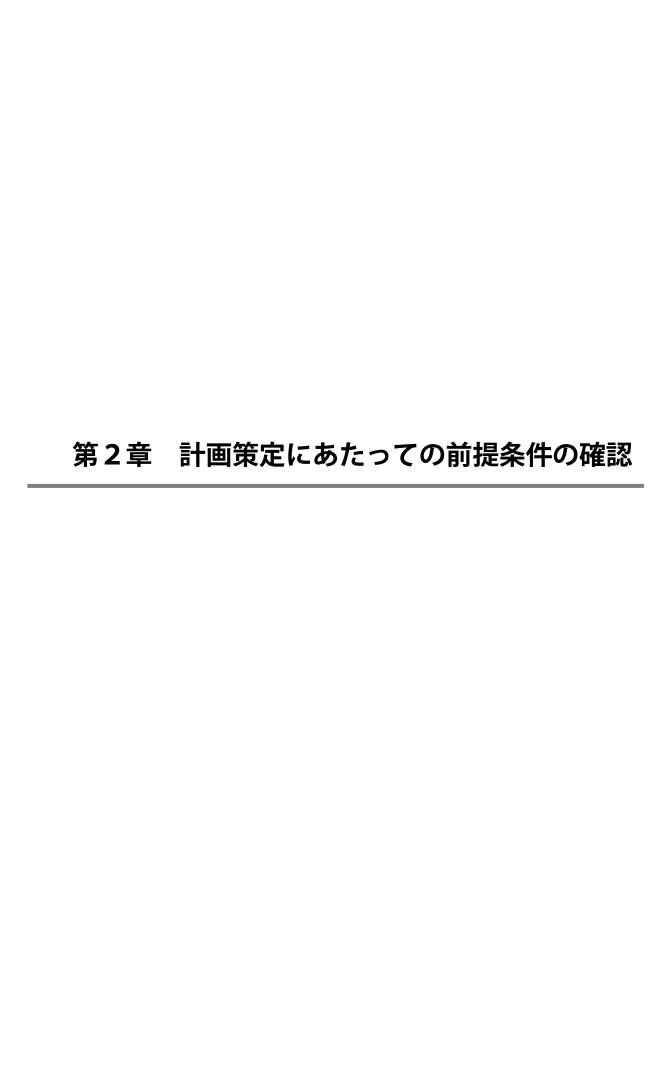
これらはいずれも一般的に考えられるパターンとして想定するものであり、本町における発生 可能性については、本節以降で整理する「まちづくりの方針」や「現状把握」も踏まえながら、 本計画の中で改めて確認するものとします。

①通勤・通学型





▲サイクルアンドライド概念図



2-1. 本計画に関連する計画及び事業の整理

本町では、復興に向けた計画や事業が複数並行して進んでいます。その中から、特に本計画の 策定にあたって前提として理解しておくべき内容を整理します。

(1) 上位計画

第6次益城町 総合計画

▶「住みたいまち 住み続けたいまち 次世代に継承したいまち」をまちの将来 像として掲げる最も上位に位置づけられる計画。

平成 30 年 12 月

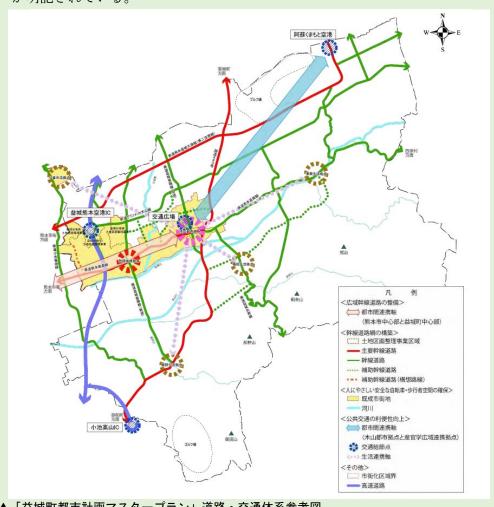
・本計画に直接的に関係するプロジェクトとして、重点プロジェクト「新たなま」 ちづくりに対応した公共交通の検討」が挙げられており、新たなまちづくりに 対応した公共交通について、関係機関と連携、協議しながら検討を進めること が明記されている。

益城町都市計画 マスタープラン

令和2年3月

・都市計画法に基づいて定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」 であり、都市計画区域内を基本として、都市として発展していくための課題に 対応し、本町のあるべき姿と、その実現に向けた本町のまちづくりの方針を示 す計画。

道路・交通体系の方針として、広域幹線道路の整備や幹線道路網の構築と併せ て、「人にやさしい安全な自転車・歩行者空間の確保」「公共交通の利便性向上」 が明記されている。



▲「益城町都市計画マスタープラン」道路・交通体系参考図

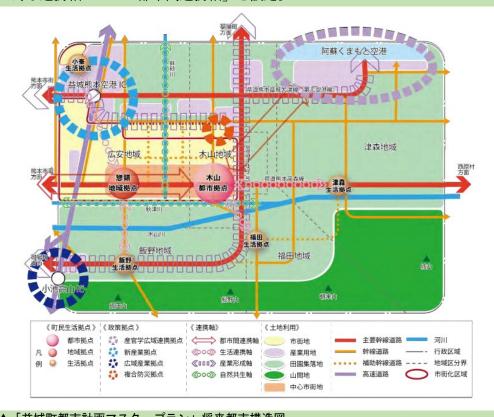
(2) まちづくりの方針

益城町都市計画 マスタープラン ・木山地区:町の中心となる市街地で、人口規模に応じた高次都市機能の導入を図る「都市拠点」として設定。

令和2年3月

※再掲

- ▶ 惣領地区: 地域住民の生活利便施設と都市拠点を補完する施設の集積を図る「地域 拠点」として設定。
- ・熊本市中心部と益城町中心部及び木山都市拠点と産官学広域連携拠点を結ぶ広域 的な連携軸として「都市間連携軸」を設定。

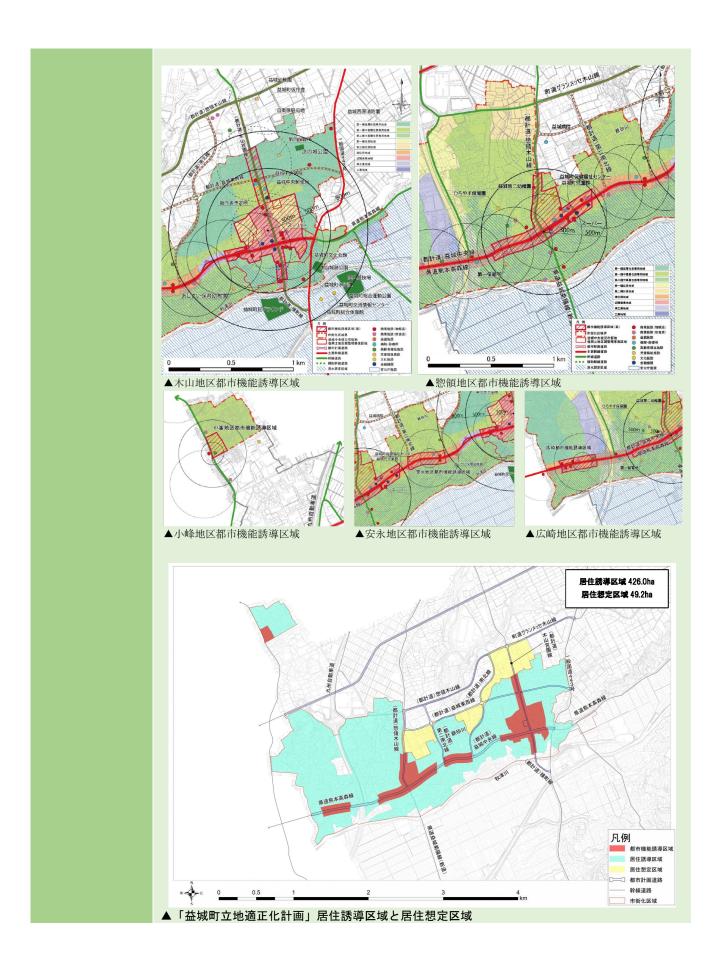


益城町立地適正 化計画

令和4年3月

▲「益城町都市計画マスタープラン」将来都市構造図

- ・医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、住民が公共交通により これらの生活利便施設等にアクセスできるなど、より効果的で安全安心な都市経 営に向け、都市機能の集約と公共交通の充実等による持続可能な都市を目指すた めの計画。
- 各拠点において、以下の都市機能誘導区域を設定。
 - ·都市拠点:「木山地区都市機能誘導区域」
 - ·地域拠点:「惣領地区都市機能誘導区域」
 - ・生活拠点:「小峯地区都市機能誘導区域」「安永地区都市機能誘導区域」 「広崎地区都市機能誘導区域 |
- ・居住に適した区域を基本に、災害リスク等の高い区域を除外し、都市計画事業等 の影響区域を考慮して、居住誘導に相応しい区域として居住誘導区域を設定。
- ・益城町独自の区域として、熊本地震からの復興を図るため、創造的復興に向けた 都市基盤の強化と災害復興ゾーンにおける誘導の観点から、居住想定区域を設 定。



益城町中心市街 地活性化基本計 画

令和3年3月

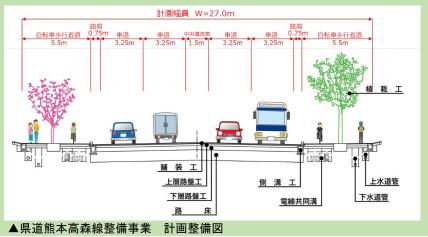
- ・「人が活動し、人が行き交い、人が暮らし続ける中心市街地」を目指す中心市街 地の都市像として、中心市街地の活性化に関する法律に基づき策定。
- ・「駐輪場整備事業」として、自転車や公共交通の利用者増を実現するため、県道 熊本高森線沿線のバス停付近の狭小地等の活用について、駐輪場整備を積極的に 推進することを明記。
- ・「サイクル&ライド事業」として、公共交通利用の増進を通じて、中心市街地の 歩行者通行量増加を実現していくために、駐輪場の整備やレンタサイクルの設 置、公共交通機関利用促進に向けた取組(PR、インセンティブの設定等)を明記。



(3) まちづくり事業/都市基盤整備事業

県道熊本高森線 整備事業

- ・ 平成 28 年熊本地震後、「交通の円滑化」「安全な歩行空間の確保」「防災機能の 向上」を目的に整備を開始。
- ► 約3.8 km区間において、2 車線から4 車線(幅27m)への拡幅整備。
- 平成 28 年度~ 令和 7 年度
- 自転車歩行者道を整備予定。

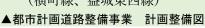


都市計画道路 整備事業

平成 30 年度~ 令和 7 年度

- ・平成28年熊本地震後、「災害に強い幹線道路ネットワークの構築」「都市内外の 交通の円滑化」「歩行者及び自転車の安全な通行空間の確保」を目的に整備を開 始。
- ・横町線、益城東西線、南北線、第二南北線の4路線あり、総延長約3,520m。
- 横町線、益城東西線において自転車歩行者道を整備予定。







(南北線、第二南北線)

益城中央被災市 街地復興土地区 画整理事業

平成 30 年度~ 令和9年度

- ・熊本都市圏東部地域における都市拠点にふさわしい行政・商業・サービス・交 通結節等、高次の都市機能を誘導するとともに、快適で災害に強いまちづくり の実現に向け、道路や公園等、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図るこ とを目的として実施。
- ▶ 事業面積は約 28.3ha。
- ・役場新庁舎南側に交通広場を整備予定。



▲益城中央被災市街地復興土地区画整理事業 交通広場完成イメージパース

「惣領にぎわい 拠点」整備事業

令和3年度

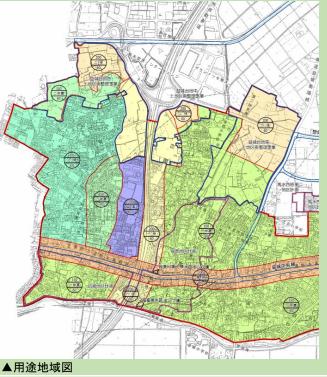
・復興事業等により移転を余儀なくされる事業者の移転先となるテナントビルを 整備し、益城町のにぎわいの維持・向上を図る。



▲「惣領にぎわい拠点」整備事業 複合施設「BOX PARK マシキラリ」

熊本都市計画益 城台地土地区画 整理事業

・熊本都市計画区域マスタープランに郊外住宅地として位置づけを行い、安全・ 快適な魅力ある生活環境を形成するため、周辺地域の土地利用と調和を図り道 路等の都市基盤施設を一体的に整備する予定。



にぎわいづくり に資する町道道 路横町線の道路 高質化

- ・都市拠点の形成の手段として、木山地区で益城中央被災市街地復興土地区画整理事業に着手したことに伴い、平成30年12月「都市拠点のにぎわいづくりビジョン」を策定。町道横町線は都市拠点のにぎわいづくりに欠かせないものとして掲載。
- ・令和2年3月、町と地元まちづくり協議会により「横町線まちなみBOOK」 を作成。
- ・都市計画道路横町線整備事業に合わせた道路高質化およびまちづくりを進めて いる。



(4) 公共交通整備の方針

熊本都市圏総合 交通戦略

平成 30 年 11 月

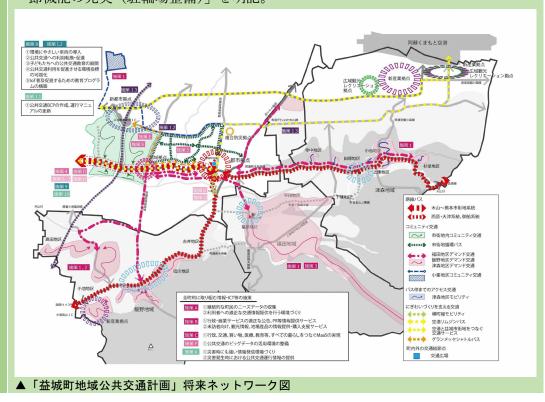
- ・熊本都市圏の交通ネットワークの将来像の実現と、熊本地震で再認識した交通 の防災機能強化及び熊本地震からの復旧・復興を目指し、熊本都市圏の交通施 策の実行計画(アクションプラン)。
- ・「過度な自動車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携した都市交通体系の構築」を目的。
- ・本計画対象地におけるサイクル&ライド用の駐輪場整備について、施策として 明記。



益城町地域公 共交通計画

令和3年3月

- ・「町内外の利便性を高め、復興まちづくり・まちのにぎわいづくりを加速させる持続可能な公共交通体系の構築」を目標に、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定計画として策定。
- ・本町における令和3年度から7年度の5年間の公共交通のビジョンと具体的な施 策を整理。
- ・「歩きやすいまちづくりプロジェクト」における「施策6公共交通の利用が楽しい 益城の交通づくり」のひとつとして、本計画の内容である「路線バスと自転車の結 節機能の充実(駐輪場整備)」を明記。



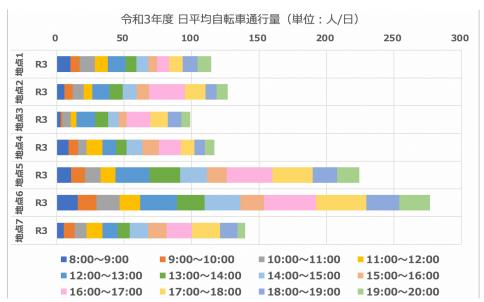


3-1. 駐輪場の現状

本町では現在のところ、駐輪場が整備されていません。町内には、「バス利用者用駐輪場」としてスーパー側が開放しているなど、駐輪スペースのニーズが確認できます。一方で、ニーズに対する駐輪場の不足により、古閑や馬水など、自転車の違法駐輪も散見されています。

また、令和3年10月及び令和4年3月に町内7箇所にて実施された「歩行者・自転車通行量調査」によると、朝夕の時間帯を中心に自転車交通が一定数存在しており、本計画の策定を通じての駐輪場整備は有用であると考えられます。





歩行者・自転車通行量調査

調査方法:調査員による目視計測調査。町内 7 箇所の調査地点において、8 時から 20 時まで

の12時間で、調査員の目の前を通過した歩行者と自転車の数をカウント。

調 査 月:令和3年10月、令和4年3月(それぞれ、平日・休日の2日ずつ、計4日実施)

調査主体:株式会社未来創成ましき



4-1. 計測データによる現状整理

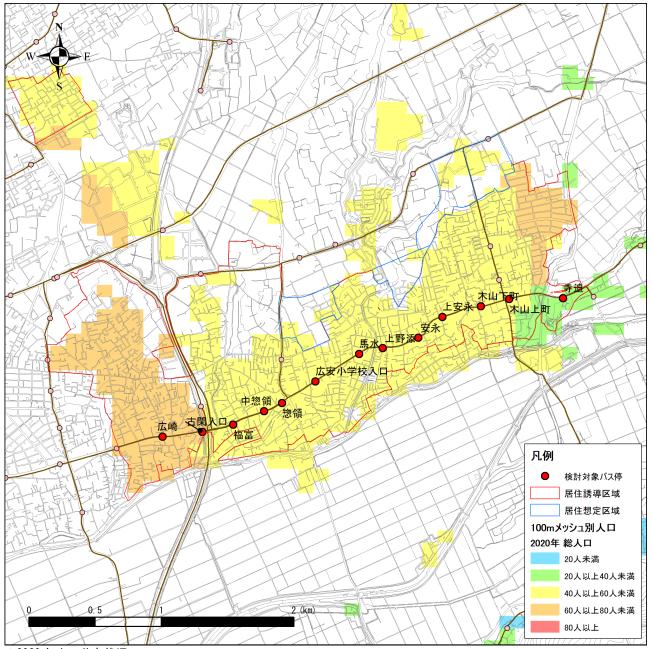
駐輪場整備にあたっての課題を設定するに向け、計測データから現状の整理を行います。

(1) 人口

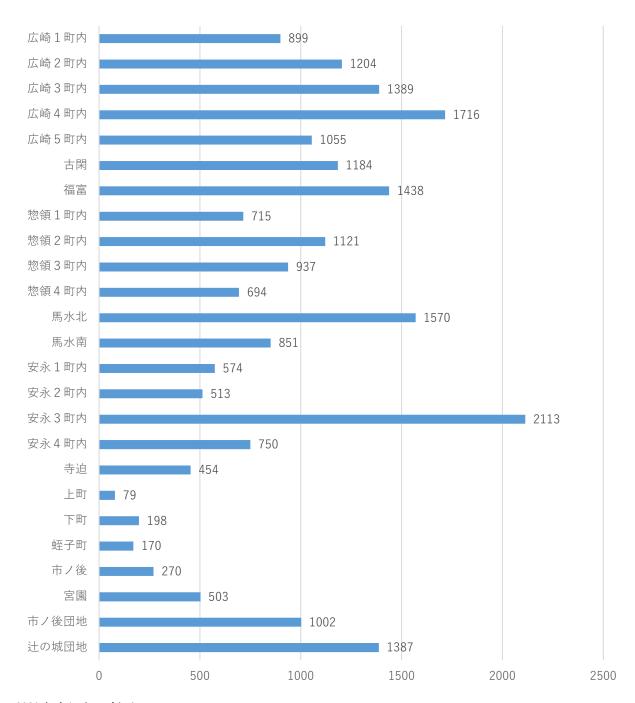
■総人口

本町の市街化区域内 1 ha あたりの人口密度を見ると、広崎や古閑入口が 60 人以上 80 人未満で最も人口が多いエリアとなっています。また、惣領や馬水、木山などにおいても 40 人以上 60 人未満となっており、人口の偏りは見られません。

行政区ごとの人口を見ると、安永3町内が最も多く、次いで広崎4町内、馬水北の順に人口が 多い状況となっています。



▲2020 年人口分布状況

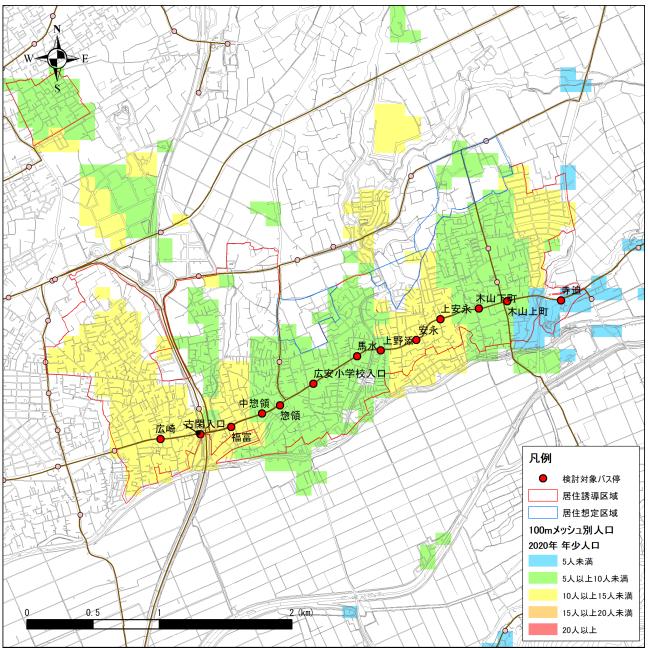


▲2020 年度行政区ごと人口

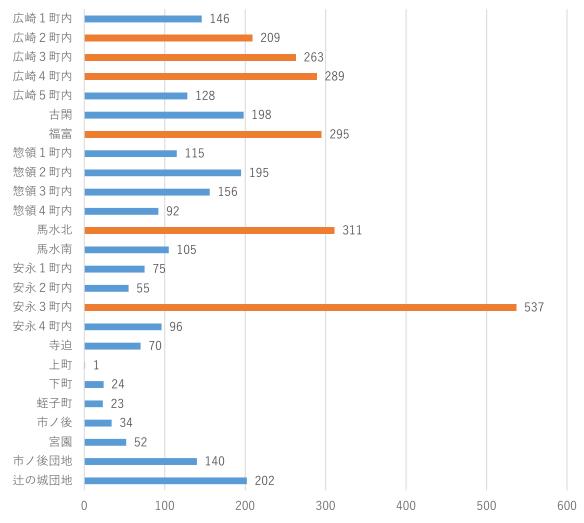
■年少人口

将来的に通学等でバスを利用することが予想される、年少人口 0~15 歳未満の人口密度を見ると、広崎、古閑入口、福富バス停周辺の年少人口密度が高く、10 人以上 15 人未満となっています。また、安永付近も同様に人口密度が高い状況です。

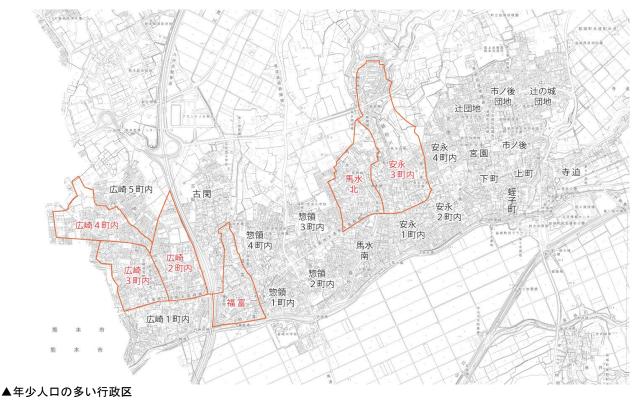
一方、行政区ごとの年少人口を見ると、安永3町内が突出して高く、安永3町内に最も近い上 野添、安永バス停の利用も高まることが予想されます。



▲2020 年年少人口分布状況



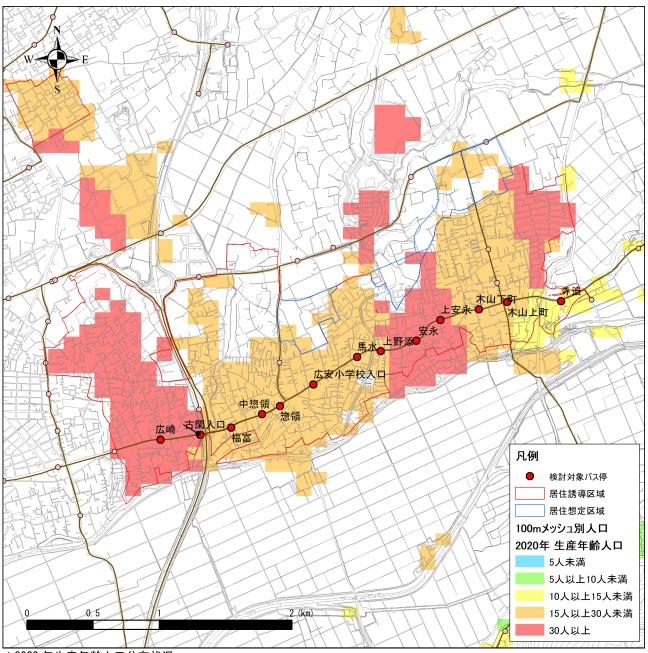
▲2020 年度行政区ごと年少人口



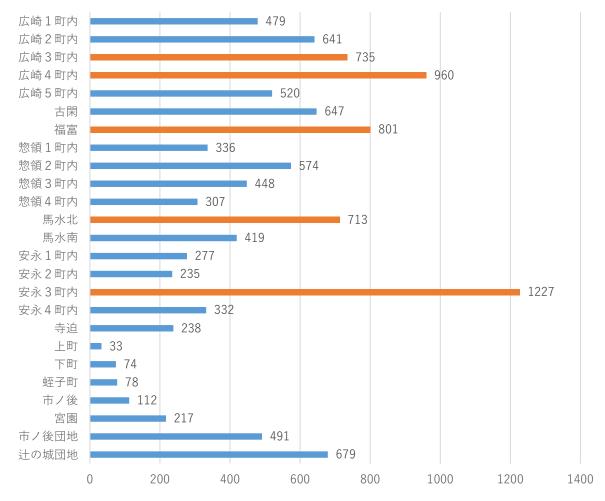
■生産年齢人口

通勤等で最もバスを利用することが想定される生産年齢人口 15~60 歳未満の人口密度を見ると、年少人口と同様に広崎、古閑入口、安永バス停周辺の人口密度が高い状況です。

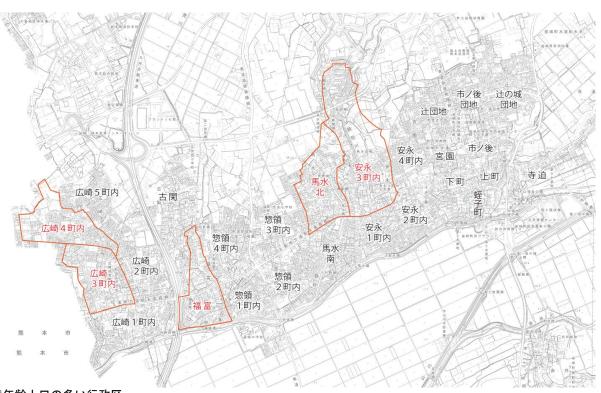
また、行政区ごとの生産年齢人口を見ると、安永3町内が突出して高く、次いで広崎4町内となっています。



▲2020 年生産年齢人口分布状況



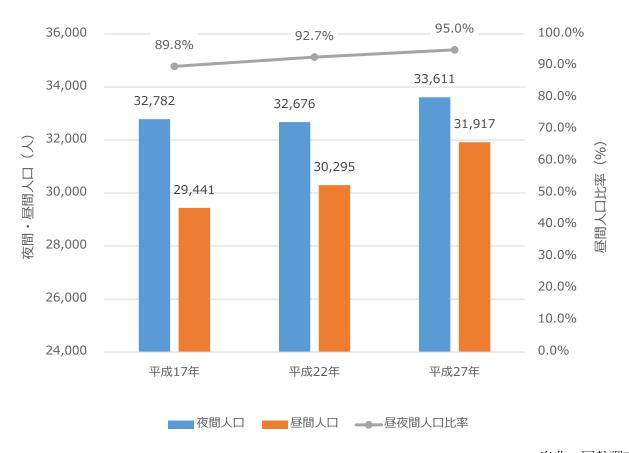
▲2020 年度行政区ごと生産年齢人口



▲生産年齢人口の多い行政区

■昼間人口と夜間人口の推移

震災前の平成 27 年までの推移をみると、本町では、昼間人口が夜間人口を下回っていることがわかります。これは、町外の学校や勤務先への通勤通学者が多いことが背景にあると考えられます。



出典:国勢調査

4-2. 地域住民の意向の整理

(1) 通勤・通学について

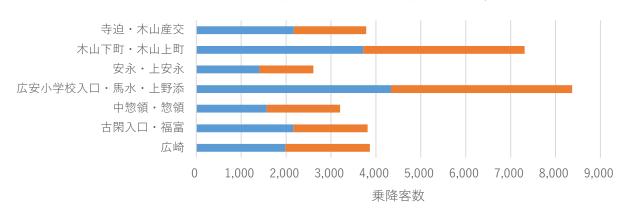
益城町地域公共交通計画(2021.3)策定時に実施した令和2年度町民アンケート調査結果を再整理し、バス・自転車利用の実態を整理します。

①通勤通学の実態

駐輪場のニーズを確認するためバス停ごとの乗降客数を整理します。乗降客数は広安小学校入口・馬水・上野添が最も多く、次いで木山下町・木山上町が多くなっています。

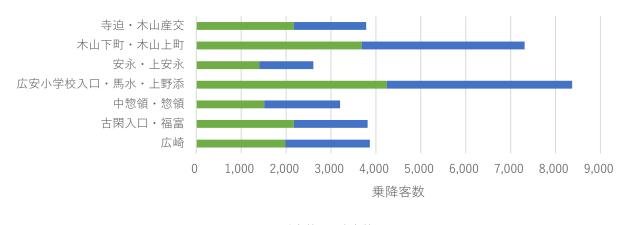
バス停名	乗降数 上り	乗降数 下り	乗車数	降車数	乗降客数計
広崎	1,983	1,883	1,987	1,879	3,866
古閑入口・福富	2,161	1,654	2,172	1,643	3,815
中惣領・惣領	1,566	1,637	1,517	1,686	3,203
広安小学校入口・馬水・上野添	4,337	4,034	4,242	4,129	8,371
安永・上安永	1,404	1,204	1,406	1,202	2,608
木山下町・木山上町	3,719	3,593	3,687	3,625	7,312
寺迫・木山産交	2,172	1,610	2,172	1,610	3,782

出典:九州産交バス提供データ(2020.6~8 月 OD データ)



■乗降数 上り ■乗降数 下り

▲バス停別乗降数・上り下り



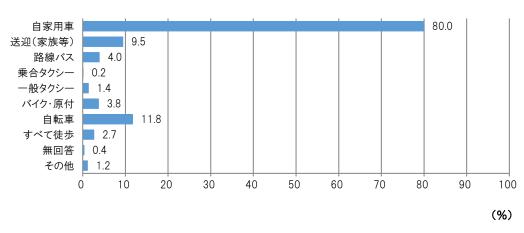
■乗車数 ■降車数

▲バス停別乗降数・乗車降車数

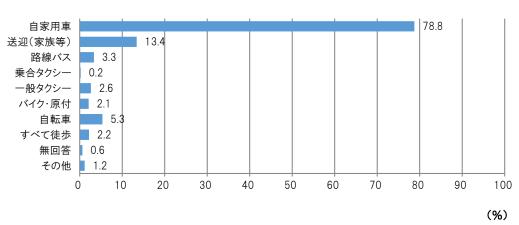
②移動手段

買物・通院・通勤通学における移動手段の回答結果を見ると、「送迎」も含めると全てで「自家 用車」が 9 割程度であり突出して多い結果です。「自転車」は通勤通学で 17.3%であり自家用車 に次いで多い状況です。また、「路線バス」は全ての項目で少ない結果です。

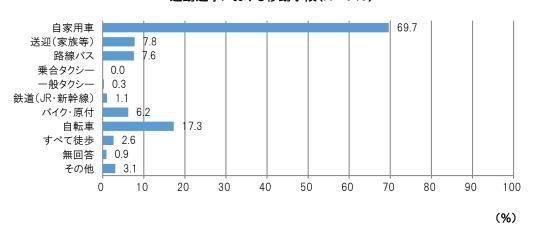
買物における移動手段(N=1486)



通院における移動手段(N=1290)

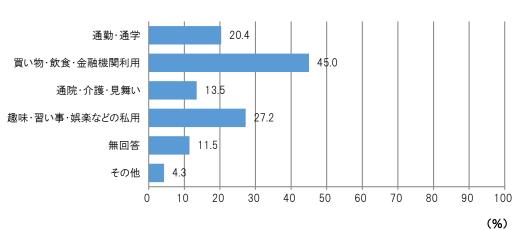


通勤通学における移動手段(N=949)



③バスの利用目的

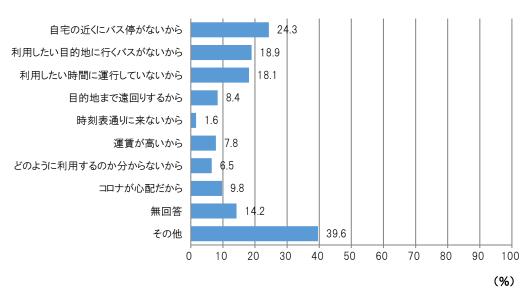
路線バスの利用目的を見ると、「買い物・飲食・金融機関利用」が最も多く 45%です。一方、利用ニーズが高いと思われる「通勤・通学」は 20.4%であり、現状バス利用が多いとは言えない状況です。



バスを利用した目的(N=393)

④利用しない理由

路線バスを利用しない理由を見ると、「自宅の近くにバス停がないから」が最も多く 24.3%であり、次いで「利用したい目的地に行くバスがないから」、「利用したい時間に運行していないから」の順となっています。

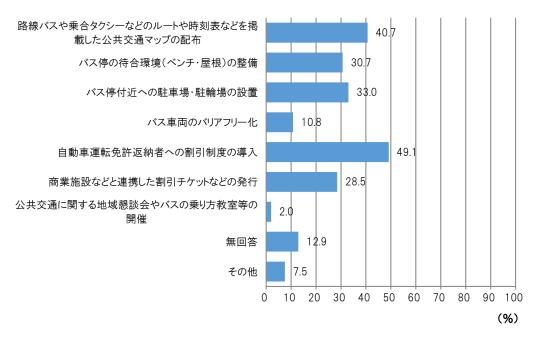


バスを利用しない理由(N=1230)

⑤バス利用を促進するために必要な取組

路線バス利用を促進するために必要な取組を見ると、「自動車運転免許返納者への割引制度の導入」が最も多く、次いで「路線バスや乗合タクシーなどのルートや時刻表などを掲載した公共交通マップの配布」などのソフト施策に対して回答が多い結果です。一方、「バス停の待合環境(ベンチ・屋根)の整備」や「バス停付近への駐車場・駐輪場の設置」は、上記ソフト施策の次ぎに多い結果です。

バス利用を促進するために必要な取組(N=1606)

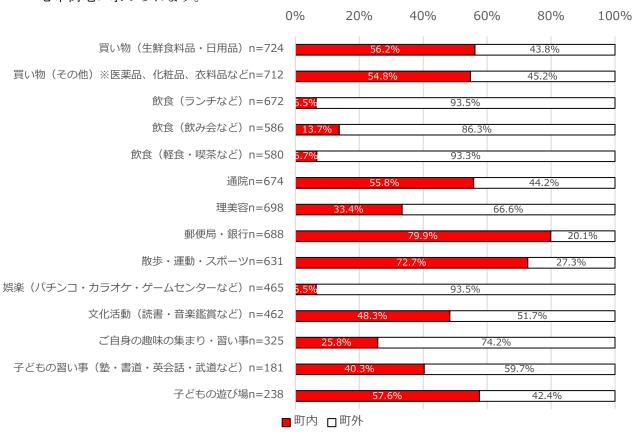


(2) 中心市街地への来街について

益城町中心市街地活性化基本計画(2021.3)策定時に実施した令和元年度町民アンケート調査 結果を再整理し、中心市街地への来街の実態を整理します。

①中心市街地への来街目的別頻度

中心市街地への来街目的別頻度を見ると、散歩・運動・スポーツ等の散策を目的とする町外からの来街者も27.3%みられます。このことから、来街者に向けて散策を支援する機能の整備が中心市街地に求められます。



②中心市街地を訪れる際の代表的な交通手段

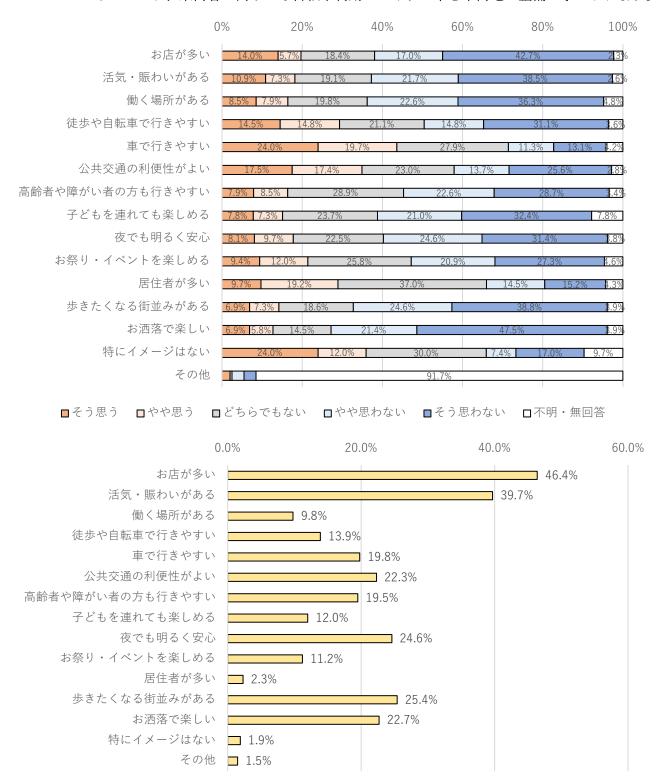
中心市街地を訪れる際の代表的な交通手段を見ると、自転車利用者は17.2%確認でき、一定数の利用がみられる状況です。また、今後に向けては、歩いて暮らせるまちづくりを推進するために、アクセス手段としての自転車利用を促す必要があることから、中心市街地の自転車利用を増加させる整備が求められます。



③中心市街地の現状と今後について

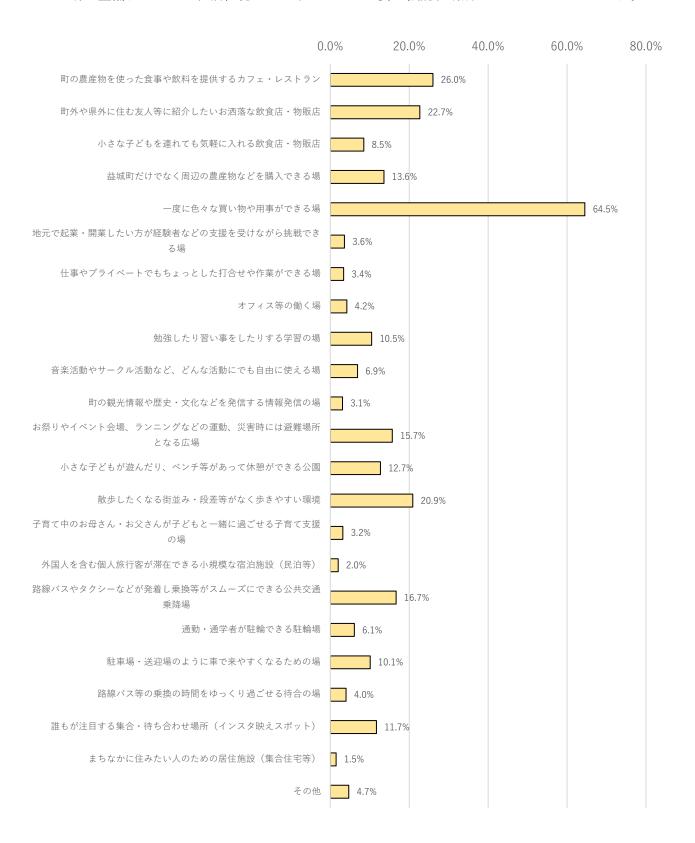
中心市街地の現状を見ると、回答者の約 29.3%が「徒歩や自転車で行きやすい」と回答している状況であり、徒歩や自転車による中心市街地へのアクセスがしやすいことがわかります。

また、今後の中心市街地についても、回答者の13.9%が「徒歩や自転車で行きやすい」と回答していることから、来街者に向けても自転車利用がしやすい中心市街地の整備が求められます。



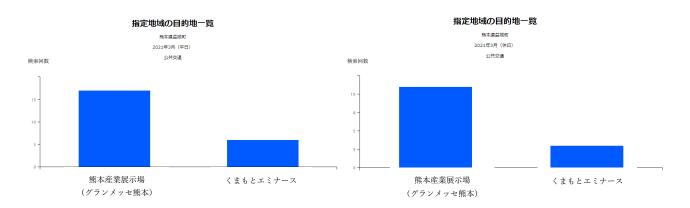
④中心市街地の活性化に向けた、具体的な機能、場所

中心市街地の活性化に向けた、具体的な機能、場所を見ると、回答者の 6.1%が「通勤・通学者が駐輪できる駐輪場」と回答していることが確認できます。以上より、中心市街地における駐輪場を整備することは、活性化につなげるための必要な機能、場所であることがわかります。



4-3. 公共交通を利用した観光目的地の現状

公共交通を利用した観光来訪地については、現時点では少ない状況です。特に、統計上は、グランメッセ熊本とくまもとエミナースが主な目的地となっていますが、それらの場所に向かう人数も多くない状況となっています。



(検索回数は、同一ユーザの重複を除いた月間のユニークユーザ数)

【出典】RESAS - 地域経済分析システム

一方で、平成 28 年熊本地震以降、震災前には見られなかった人の往来が見られるようになってきました。特に、防災・減災学習を目的とした個人や団体の来訪が増加しており、これらの受け入れ体制の強化が求められている状況です。

第5章 課題設定

5-1. 課題設定

ここまで整理した内容を踏まえ、駐輪場を整備するにあたっての課題を以下のように設定します。

整備目標

- ●二次交通としての自転車利用を促進する駐輪場
- ●新たなにぎわいづくりに寄与できる駐輪場
- ●歩いて暮らせるまちづくりに寄与する駐輪場

導き出される 課題

●駐輪場目標利用人数の設定

益城町における公共交通利用や中心市街地来街意向等を考慮 し、将来想定される全駐輪台数を算出する必要があります。

●地域特性に応じた駐輪場の整備の必要性

地域特性を把握した上で、各駐輪場の駐輪台数の配置、機能 を検討する必要があります。

駐輪場整備 に向けての 条件の確認 ●地域特性に応じた駐輪場整備の必要性 人口等の計測データや、まちづくりの方針から、地域 特性に応じた駐輪場整備の必要性を確認しました。

●駐輪場ニーズの確認

地域住民に意向調査を実施した結果、バス停付近への 駐輪場の設置のニーズが高いことがわかりました。 中心市街地についての意向調査結果から、中心市街地 に来街する際の交通手段としても自転車を利用する意 向があることがわかりました。

現状

●益城町内での駐輪場の整備は行われておりませんが、朝夕の時間帯を中心に自転車交通が一定数存在し、違法駐輪等もあるため、解消に向けた取り組みが求められます。





6-1. 基本方針

現状及び課題を踏まえ、駐輪場を整備するにあたっての基本方針を、以下のように設定します。

整備目標キーワード

- ■二次交通としての自転車利用を促進する駐輪場
- ■新たなにぎわいづくりに寄与できる駐輪場
- ■歩いて暮らせるまちづくりに寄与する駐輪場

整備目標を実現するための3つの基本方針

地域住民の自家用車利用の転換と観光来訪者の両者に円滑な自転車利用を促すため、駐輪場の駐輪台数を適正に確保します。また、駐輪場の機能においても地域特色を反映させた駐輪場の整備を図ります。

- ■方針 2 公共交通の利用(サイクル&ライド)と中心市街地への来街を支える駐輪場の配置……公共交通の利用促進を図るため、通勤・通学、回遊性向上に資するサイクル&ライドを支え、促す駐輪場の整備を図ります。また、中心市街地への自転車での来街を促すための駐輪場の整備も図ります。なお、各駐輪場は、それぞれの地域の特色を把握し、ニーズに対応した機能の導入を図ります。
- ■方針 3 復興まちづくりの進展とともに段階的に変化し、愛着が高まる駐輪場の整備…………… 各種まちづくりの計画に基づき、拠点形成・強化や新たな交通事業による復興まちづくりの 進展が進められており、今あるニーズから変化することが考えられます。そこで、まちづく りの進展とともに駐輪場に求められる新たなニーズに備え、柔軟に対応可能な段階的整備を 許容する駐輪場の整備を図ります。復興とともに段階的に変化する駐輪場の風景は、時間を かけ地域住民の愛着を高めていきます。

6-2. 利用パターンと駐輪場タイプの設定

駐輪場整備の基本方針を踏まえサイクルアンドライドの拠点等となる駐輪場を整備するにあたって、地域それぞれの特性に応じた駐輪場を検討するために、駐輪場の利用パターンを以下のように整理します。それに伴い、設置する駐輪場のタイプを以下に設定します。

■利用パターン 1 通勤・通学型 …………

本町の公共交通の利用促進のためには、通勤者の自家用車利用を転換することが重要です。 また、現状自転車利用の多い通学者に対しても、雨天時や気候の厳しい季節などにバスを利 用しやすい環境を整備することが求められます。そこで、通勤・通学の際に利用しやすい、 公共交通サービスとしてのサイクルアンドライドを促す駐輪場を整備することで、自転車利 用が促進されることが想定されます。

設置タイプ:通勤・通学タイプ

設置するべき場所:人口の多い地域のバス停付近

都市拠点に位置付けられている「木山」や地域拠点に位置付けられている「惣領」は、今後のまちづくりの核となるエリアであり、公共交通結束機能の充実が望まれます。また、都市機能が充実していくことも予想されることから、各拠点への交通手段を拡充することも必要です。公共交通機関とつながる都市拠点を目指す駐輪場の整備を行うことで、サイクルアンドライドを促し、回遊性の高まった利用が促進されることが想定されます。

設置タイプ:回遊タイプ

設置するべき場所:地域拠点に位置付けられている地域のバス停付近

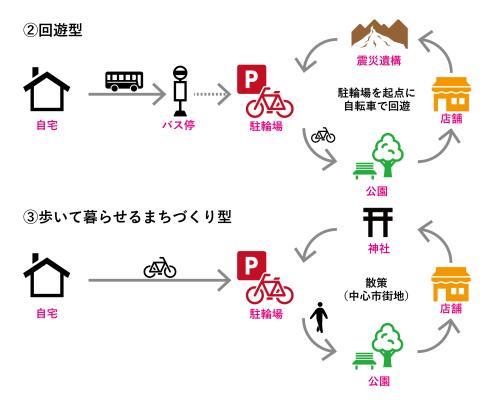
本町では、「復興」と「コンパクトシティ+ネットワーク」のまちづくりを同時に実現していくために、「益城町立地適正化計画」を策定しています。また、「ウォーカブル都市宣言」を通じて、歩いて暮らせる中心市街地づくりを推進しています。この中心となる都市拠点(木山地区)や地域拠点(惣領地区)に駐輪場を整備することで、主に町内に居住している人の中心市街地への来街や、散策等での拠点内の回遊が促進されることが想定されます。

設置タイプ:ウォーカブルまちづくりタイプ

設置するべき場所:都市拠点及び地域拠点

①通勤・通学型





▲サイクルアンドライド概念図 (再掲)

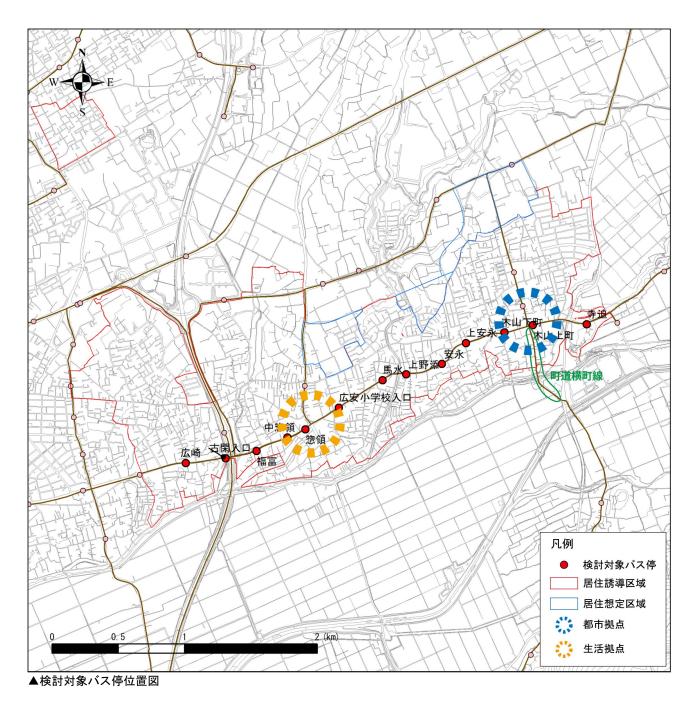
6-3. 計画対象エリア

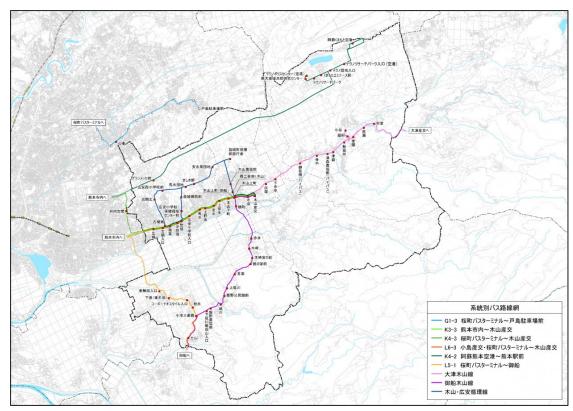
利用パターンと駐輪場タイプの設定から、本計画における計画対象エリアを本町の中心市街地である県道熊本高森線沿線とします。

県道熊本高森線沿線には、熊本市内へ向かうバス路線があり、サイクルアンドライドの拠点となるとともに、都市拠点である木山地区や生活拠点である惣領地区は、町外からの公共交通による来訪者が町内を周遊する拠点となります。

また、歩いて暮らせるために必要となる歩道も、4車線化事業により両側に幅員 5.5 メートルの自転車歩行者道が整備されます。さらに、県道に木山地区で接続する町道横町線も、「まちなみ BOOK」などによるまちづくりを行うとともに、両側に自転車歩行者道が整備されます。

以上から、本計画で想定する自転車利用のパターンに最適なエリアと考えます。





▲益城町系統別バス路線図

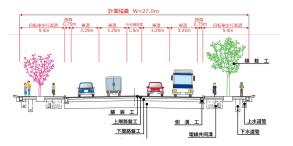
路線バス運行本数(益城町:木山産交、熊本市内:桜町バスセンターを起点とした本数)

	平日	土曜	日・祝日
益城町 → 熊本市内	73本(6時~21時)	71本(6時~21時)	62本(6時~21時)
熊本市内 → 益城町	76本(7時~23時)	71本(7時~23時)	58本(7時~22時)

資料: 産交バスホームページ (20 22 年 4 月 1 日時点)



(生活拠点)「惣領にぎわい拠点」



県道熊本高森線整備事業 計画整備図



(都市拠点) 交通広場



横町線まちなみ BOOK (令和2年度)

6-4. 駐輪場目標利用人数の設定

ここまでの現状及び課題を踏まえ、本計画対象エリアに整備する駐輪場台数を検討するにあた っての目標利用者数を以下に設定します。

目標となる駐輪場利用人数については、主に、①公共交通で通勤・通学する際の駐輪場利用、 ②都市拠点や地域拠点に公共交通で来訪した方による駐輪場利用(拠点内回遊を目的としたレン タサイクル・シェアサイクル等拠点としての駐輪場利用)、③都市拠点や地域拠点に自転車で来 訪した方による駐輪場利用(拠点から中心市街地を散策等する際に自身の自転車を駐輪するため の駐輪場利用)の3つを想定しながら人数を計算する必要があると考えられます。

このうち、①については平日日中が主な利用時間、②及び③については休日日中が主な利用時 間として想定され、特に、①については、一部需要が顕在化しており、今後も確実な需要が見込 まれることから、本計画においては、①の「公共交通で通勤・通学する際に駐輪場を利用する人 数|を目標駐輪場利用人数として以下のように設定し、その人数を目標値として、優先的に整備 すべき駐輪場台数を検討することとします。

(「公共交通で通勤・通学する際に駐輪場を利用する人数 | の考え方)

「益城町地域公共交通計画」においては、年間目標公共交通利用者数を338,500人と設定して います。その338,500人のうち、特に本計画対象エリア内で公共交通を利用し、さらに二次交通 として自転車を利用する可能性のある方については 299,150 人となりますので、そこに意向調査 で得られた「バス停付近への駐車場・駐輪場の設置希望率」である33%を乗じて、一日当たりの 駐輪場利用者数の目標人数を270人と設定しました。

【1日当たりの駐輪場目標利用人数】=299.150(人/年)×33(%)÷365(日) =270 (人/日)





6-5. 優先的な整備地選定と拡張可能性

ここまでの整理を踏まえ、バス停周囲に駐輪場を整備するにあたって、駐輪場目標利用人数を 適切に配分し、かつ優先的に整備すべき地点を選定するための条件として、以下の5点を設定し ます。

- ① バス停近傍であること。
- ② 地域ごとの駐輪場利用パターンに対応した整備ができること。
- ③ 将来の公共交通・自転車利用者のニーズの変化に対応できること。
- ④ 土地の取得可能性があること。
- ⑤ 全体で270人/日を収容できること。

現在、本町では、計画対象エリアである県道熊本高森線において、都市計画道路益城中央線整備事業が進んでいます。その影響で、県道熊本高森線沿線に事業により発生した狭小用地が点在しています。(条件②)

この中で、バス停近傍である条件を満たしながら(条件③)、利用パターン1,2に対応した駐輪スペースを提供でき(条件④)、将来ニーズの変化に対応できる(条件⑤)地点を選定しました。

なお、これらの用地の面積から駐輪可能台数を確認すると、270 台を満たすため(条件①)、通 勤・通学型の駐輪場を広崎、古閑入口、馬水、上野添の各地点に、回遊型の駐輪場を惣領、交通 広場に優先的に整備します。

条件(1)		条件②、③		条件(4)		条件(5)		
	1	通勤・通学型	回遊型	3] 1		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	- :
近傍のバス停	バス利用者数	年少、生産年齢人口の 多い地域	都市機能誘導区域	土地の取得可能性	地点名	駐輪台数	整備パターン	インメロ
広崎	3,866	広崎2,3、4町内	生活拠点	•	広崎	06	通勤・通学型の整備	バス利用者が多く、今後も需要の増加 が見込めるエリアであるため、通勤・ 通学型の整備を行う
古開入口	3,815	広崎2町内、福富	-	•	古開入口	25	通勤・通学型の整備	バス利用者が多く、今後も需要の増加 が見込めるエリアであるため、通勤・ 通学型の整備を行う
福富		福富	-	•				
中惣領			地域拠点	•				
惣領	3,203		地域拠点	•	惣領	25	回遊型の整備 ウォーカブルまちづ くり型の整備	地域拠点(惣領地区)の中心部であり、交差点に位置するため、回遊型及びウォーカブルまちづくり型の整備を行う
広安小学校入口			地域拠点					
馬水	8,371	馬水北	生活拠点	•	馬水	45	通勤・通学型の整備	バス利用者が多く、今後も需要の増加 が見込めるエリアであるため、通勤・ 通学型の整備を行う
上野添		馬水北、安永3町内	生活拠点	•	上野添	32	- 顕素の歴学題・健野	バス利用者が多く、今後も需要の増加 が見込めるエリアであるため、通勤・ 通学型の整備を行う
安永	2,608	安永3町内	-					
上安永			1	•				
木山下町木山上町	7,312		都市拠点都市拠点	交通広場を活用可能	交通広場	50	回遊型の整備 ウォーカブルまちづ くり型の整備	町の交通結節点であり、都市拠点内の回遊の拠点でもある交通広場において、回遊型及びウォーカブルまちづくり型の整備を行う
寺迫	3,782							
					計	270		

▲条件の整理結果及び駐輪場整備地

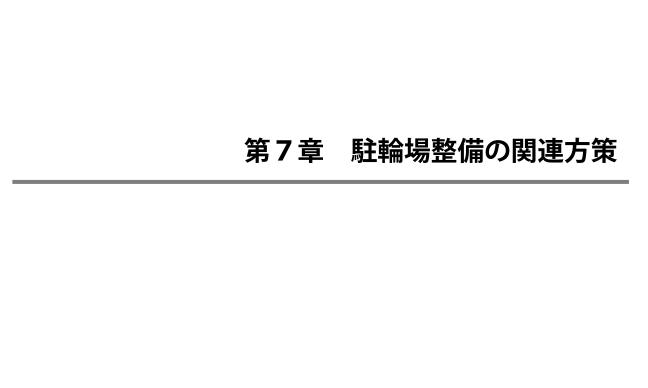


▲駐輪場整備方針マップ

6-6. 整備スケジュール及び事業費

整備スケジュールについては、令和4年度に本計画策定および事業着手後、おおむね3か年の整備を予定しています。

また、事業費については、新型コロナウイルスの影響及び世界情勢を鑑み現在精査中です。



7-1. 管理運営方法

(1)管理方法

駐輪場の管理については、設備として【開放型】と【閉鎖型】、更に管理として【有人管理】と 【無人管理】が考えられます。

それぞれの特徴を以下に整理します。

【開放型】

- 駐輪場を終日開放する方式
- 利用者の利便性は高くなる
- 夜間の防犯面や放置自転車が発生する可能性があるなど、安全性・清潔性の確保が課題と なる

【閉鎖型】

- 駐輪場への入退場を時間限定などの制限を設ける方式
- 機械式の設備を設けるなど、有料駐輪場や民間駐輪場で多く見られる
- 開放型と比較し、安全性・清潔性の確保は担保されるが、運営費用や設備等の維持管理費 の捻出が課題となる

【有人管理】

- 管理員を配置し、場内整理、料金授受、防犯監視などを行う
- 人件費が必要となるため、管理費が増大する

【無人管理】

- 駐輪場が無料の場合は無人管理が多い
- 有料の場合でも駐輪システム等の構築によって運営も可能である

上記の4つの管理運営の考え方の組み合わせを考慮し、特徴を整理すると以下のようになります。本町の駐輪場の管理運営については、これらの組み合わせの中から地域特性やニーズの状況などに応じて、検討することが必要です。

	有人管理	無人管理
開放型	防 犯 性:〇	防 犯 性:×
	管理しやすさ:◎	管理しやすさ:×
	整備コスト:中	整備コスト:小
	運営コスト:中	運営コスト:小
閉鎖型	防犯性:◎	防 犯 性:〇
	管理しやすさ:◎	管理しやすさ:○
	整備コスト:大	整備コスト:中
	運営コスト:大	運営コスト:小

▲管理方の組合せとそれぞれの特徴

(2) 運営方法

運営方法については、大きく【町直営管理】と【指定管理者制度の導入】が考えられます。 町直営での管理では、各駐輪場の清掃やメンテナンスなどを町が直接実施することになります。 ただし、町職員が専属的に駐輪場の管理運営に携わることは難しいため、部分的に外部委託や自 治会などとの連携といった官民連携・協働も必要になります。

一方、指定管理者制度の導入では、民間事業者等が有するノウハウを駐輪場運営に活用することにより、住民サービスの質の向上を図ることができます。更に駐輪場の運営だけでなく、コミュニティサイクルの導入なども合わせて検討することにより、民間事業者の収益性が上がり、参画する事業者が増えることも考えられます。

今後、(1)で整理した管理方法と合わせて運営方法についても検討し、本町の駐輪場に最適な管理運営方法について継続的に検討していきます。

7-2. 自転車利用の促進方策

駐輪場を整備するだけでは自動車利用から自転車利用への転換は、難しいと考えます。そのため、自転車利用を促すソフト施策も合わせて検討し実行することが必要です。そこで以下に、自転車利用を促すためのソフト施策の案を示します。

●レンタサイクル・コミュニティサイクル

レンタサイクルは一つのサイクルポートを中心に往復利用が可能なものです。コミュニティサイクルは相互利用可能な複数のサイクルポートを設置し、貸出場所と返却場所を限定しないネットワーク型のサービスです。本町においても回遊型の自転車利用を促すことを目指し、レンタサイクル・コミュニティサイクルの導入が考えられます。

また、これらの導入により、一定の収入を得ることができ、その収入を管理運営費用とすることも可能となります。

●交通系 IC カードと連携したポイント制度

熊本都市圏とのサイクル&ライドを促していくためには、自転車利用と公共交通(バス)利用をシームレスにつなげるための仕組みの構築が考えられます。例えば、駐輪場を有料とした場合、利用料金の支払を交通系 IC カードで行えるようになることで利便性が向上し、バス利用にもつながります。また、駐輪場利用にポイントを付与し、それを還元することができるなど、駐輪場利用にインセンティブを設けることも考えられます。

●駐輪場及び周囲の利便性向上

自転車利用の促進のために、まず駐輪場を認知・利用していただくことも重要です。そこで、 駐輪場に Wi-Fi を整備し、駐輪場利用者がバスの待合時に利用できるなど、バスの待合時間の質 の向上も考えられます。また、駐輪場敷地内にバス待合用のベンチなどを配置することで高齢者 や障がい者の待合を容易にさせることも考えられます。

●イベント開催など駐輪場を駐輪以外の用途にも活用

駐輪場は、シェルターなどを設けなければ、比較的自由に利用できるオープンスペースにもなります。駐輪場をオープンスペースとして捉えた時、自転車・バス利用を促すための簡易なイベントの開催や地域での簡易な催しを行うなど、駐輪以外の用途にも活用することで、駐輪場の認知度の向上を図ることが可能になります。