



伊勢原市自転車等駐車場整備計画



伊勢原市公式イメージキャラクター
クルリン

令和 6 年 5 月

伊勢原市

目 次

第1章	はじめに	p5
1-1	策定の背景	
1-2	計画の位置づけ	
1-3	計画期間	
第2章	自転車利用環境を取り巻く変化	p8
2-1	自転車利用者へのヘルメット着用の努力義務化	
2-2	良好な自転車交通秩序の実現	
2-3	自転車損害賠償責任保険等の加入義務化	
2-4	環境意識の高まり	
第3章	地域の現状	p9
3-1	本市の位置	
3-2	通勤・通学の動き	
3-3	都市計画	
3-4	人口	
3-5	市街地整備	
3-6	交通	
※第3章のデータの一部は、令和5（2023）年6月に改定された伊勢原市地域公共交通計画より引用しています。		
第4章	自転車等駐車場の設置等の状況	p18
4-1	自転車等駐車場と放置禁止区域	
4-2	市営自転車等駐車場の運営状況	
4-3	放置自転車等の状況	
第5章	駐車実態の把握	p25
5-1	駐車に関する実態調査	
5-2	自転車等駐車場利用者アンケート調査	
5-3	自転車等利用発生地調査	
第6章	駐車需要の将来推計	p37
6-1	駅勢圏の設定	
6-2	整備目標台数の算出	
第7章	自転車等駐車場の再整備について	p44
7-1	整備に向けた課題と基本的な考え方	
7-2	鉄道駅毎の整備方針	
7-3	整備水準	
7-4	管理運営の効率化	
巻末参考資料		p64

第1章 はじめに

1-1. 策定の背景

自転車は、手軽で便利かつ地球環境にも優しいエコな移動手段であるとともに、買物等の近距離移動や通勤通学時等における交通手段として幅広く利用されています。一方で、鉄道駅などの交通結節点の周辺に放置される自転車は、歩行者等の安全かつ快適な通行を阻害する、良好なまちなみ景観を損なう等の問題を引き起こします。

本市では、昭和50年代から市営自転車駐車場を整備するとともに、平成2年12月に「伊勢原市自転車等の放置防止に関する条例」を施行し、自転車等放置禁止区域の指定や自転車等駐車場の運営を行っています。

将来にわたって快適で安全な自転車利用環境を形成していくため、本市の市街地整備の状況や、利用実態の把握、駐車需給の将来予測等の調査を行い、官民の役割分担を踏まえたうえで、自転車等駐車場の再配置、整備水準等を含む自転車等駐車場整備計画として策定します。

また、SDGsの「目標11住み続けられるまちづくりを」などの関連目標についても配慮した計画とします。

1-2. 計画の位置づけ

伊勢原市第6次総合計画前期基本計画（令和5年3月）では、「自転車等駐車場の整備等により、駅周辺の安全な自転車利用環境を整える」としており、伊勢原市公共施設等総合管理計画（令和5年3月）では、「自転車等駐車場について、鉄道駅への自転車等の乗り入れ台数を精査し、必要台数を分析するとともに、民間との役割を明確にした上で、施設の再配置及び集約化や民間事業者と連携した施設配置について検討する」こととしています。

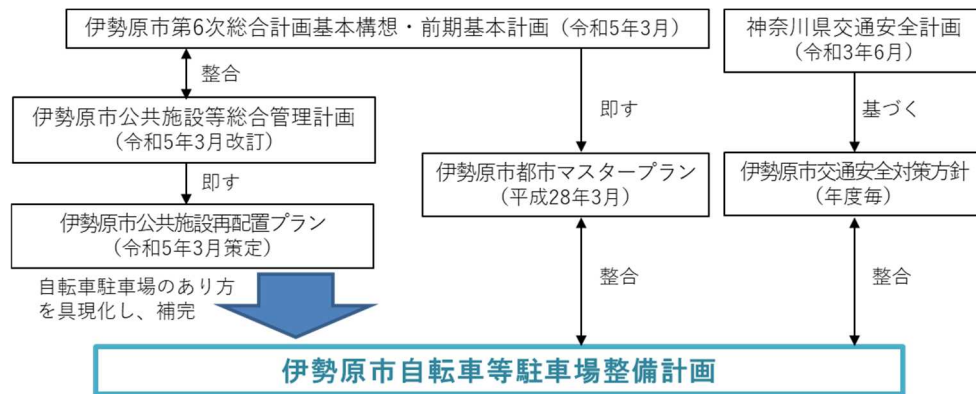
また、伊勢原市都市マスタープラン（平成28年3月）では、「自家用車利用の抑制による環境負荷の低減に向けて、公共交通の利便性の向上及び歩行者や自転車が移動しやすい都市環境の創出を図る」こととしています。

本計画は、上位関連計画に定められた鉄道駅周辺の安全な自転車利用環境の創出に向けて、自転車等駐車場の再配置等について具現化するための計画です。

1-3. 計画期間

10年間とします。

図1 計画の位置づけ



（参考）上位関連計画の記載内容（抜粋）

伊勢原市第6次総合計画基本構想・前期基本計画（令和5年3月策定）

施策04 交通安全

自転車等駐車場の整備等により駅周辺の安全な自転車利用環境を整えます。

伊勢原市公共施設等総合管理計画（令和5年3月改訂）

〔建物〕

鉄道駅への自転車等の乗り入れ台数を精査し、自転車等駐車場の必要台数を分析した上で、施設の再配置及び集約化について検討します。

その際、民間との役割を明確にした上で、民間事業者と連携した施設配置について検討します。

〔管理運営について〕

一部を除き、管理運営に指定管理者制度を導入しているものの、より効率的な施設の管理運営を図り、適正な競争環境の中で事業者選定ができるように、事業者の募集に際して、要求水準書の内容を精査するなど、見直しを進めます。

自転車等駐車場を利用する市民と利用しない市民との負担の公平性を確保する観点から、料金設定の水準を含め、受益者負担の適正化を図ります。

伊勢原市公共施設再配置プラン（令和5年3月策定）

【基本的な方向性】

〔機能〕

- ・駅利用者等の利便性と交通安全を確保するため、継続します。

〔管理運営〕

- ・市直営で管理運営している施設は、より効果的かつ効率的な管理運営手法を検討します。
- ・既に指定管理者制度で運営している施設は、指定管理者制度を継続するものの、次期指定管理者の選定に当たっては、さらに民間活力を活用した選定方法について検討します。

【伊勢原駅北口】

- ・伊勢原駅北口地区において検討が進められている市街地再開発事業にあわせて、民間自転車等駐車場の設置状況や、利用実態を精査し、自転車等駐車場のあり方を検討します。

【伊勢原駅南口】

- ・耐震基準を満たしているものの、建築から42年が経過し、老朽化が進んでいます。当面、必要な修繕を行い継続するものの、伊勢原駅南口の自転車等の乗り入れ台数を精査するとともに、民間自転車等駐車場の設置状況や、利用実態を分析する中で、今後のあり方を検討します。（南口第1）
- ・伊勢原駅南口の自転車等の乗り入れ台数を精査するとともに、民間の自転車等駐車場の

設置状況や、利用実態を分析する中で、今後のあり方を検討します。（南口第2）

【愛甲石田駅】

- ・愛甲石田駅の自転車等の乗り入れ台数や厚木市の自転車等駐車場や民間の自転車等駐車場の設置状況を精査し、利用実態を分析するとともに、借地有償であることも含め、今後のあり方を検討します。

伊勢原市都市マスタープラン（平成28年3月改定）

Ⅱ章 全体構想【都市づくりの基本方針】

低炭素型・循環型社会の形成

- ・自家用車利用の抑制による環境負荷の低減に向けて、公共交通の利便性の向上及び歩行者や自転車が移動しやすい都市環境の創出を図ります。

Ⅲ章 地域別構想【まちの地域（中央部）】

3 地域づくりの方針（1）多様な世代が快適に暮らせる都市づくり

- ・地域の実情を踏まえながら、通学路をはじめとして、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる道路空間の創出に努めます。

Ⅲ章 地域別構想【まちの地域（東部）】

3 地域づくりの方針（1）多様な世代が快適に暮らせる都市づくり

- ・地域の実情を踏まえながら、通学路をはじめとして、歩行者や自転車が安全・快適に通行できる道路空間の創出に努めます。

伊勢原市交通安全対策方針（令和5年9月策定）

第3章 対策方針

第1 道路交通環境の整備

6 自転車利用環境の総合的整備

- (1) 交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全・快適な自転車利用環境の創出を図る。
- (2) 自転車等の駐車対策について、「伊勢原市自転車等の放置防止に関する条例」（平成2年12月19日条例第19号）等による施策を総合的に推進する。
- (3) 市営自転車等駐車場の適切な維持管理を図る。
- (4) 行政と民間の適切な役割分担のもと、自転車等駐車場の再配置及び集約化や民間事業者と連携した施設配置について検討を進める。
- (5) 商業施設や共同住宅等、駐車需要を生じさせる開発事業等を行う場合には、本市開発事業の駐車場施設の整備基準に基づく駐車場の整備を推進する。

第2章 自転車利用環境を取り巻く環境変化

2-1. 自転車利用者へのヘルメット着用の努力義務化

令和5年4月1日より改正道路交通法が施行され、全ての自転車利用者はヘルメットの着用が努力義務化されました。

警察庁によると、自転車乗用中の交通事故で亡くなられた方は、約6割が頭部に致命傷を負っています。また、ヘルメットを着用していなかった場合、着用している場合と比較して致死率が約2.1倍高くなっています（平成30年から令和4年までの合計）。

2-2. 良好な自転車交通秩序の実現

警察庁によると、自転車関連交通事故件数及び自転車乗用中死者・重傷者数が減少傾向にある一方、全交通事故に占める構成比及び自転車対歩行者事故件数は近年増加傾向となっています。

また、交通ルールを無視する自転車利用者に厳しい批判が寄せられており、実際に自転車関連死亡・重傷事故の約4分の3には自転車側にも法令違反があるとされています。

警察庁が設置した有識者会議では、自転車に関するより効果的な交通安全教育のあり方、自転車の交通違反に対する効果的な違反処理のあり方、自転車が通行しやすい交通規制のあり方などについて議論がなされており、関連法令改正も含めて今後の自転車利用環境への影響が考えられます（※1）。

2-3. 自転車損害賠償責任保険等の加入義務化

神奈川県では、県内における自転車対歩行者の交通事故の増加や重大事故の発生、全国での自転車事故加害者への高額賠償事例などから、自転車損害賠償責任保険等の加入義務化を含む「神奈川県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を平成31年3月に制定しています。

自転車利用者は、自転車は道路交通法上「車両」に位置付けられていることを認識し、交通ルールを遵守し、加害者にも被害者にもならないよう、自転車の安全利用に努めることが一層求められています。

2-4. 環境意識の高まり

本市では、令和3年10月22日（金）に、地球温暖化対策のため「ゼロカーボンシティいせはら」を表明しており、今後、2050年における二酸化炭素排出量実質ゼロ（※2）と、気候変動に強いまちの実現に向けた取組を進めていきます。

自転車は排気ガスを排出しないエコな乗り物であり、社会、個人の意識の高まりに併せて需要が高まっていくことが考えられます。

※1 令和6年5月24日付けで道路交通法の一部を改正する法律が公布されました。

※2 二酸化炭素排出量実質ゼロとは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、実質的に「ゼロ」にする取り組み。

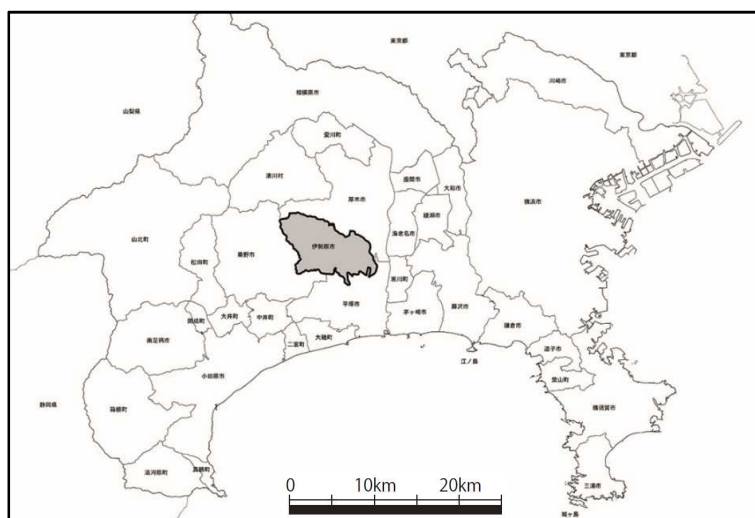
第3章 地域の現状

3-1. 本市の位置

本市は神奈川県ほぼ中央に位置し、南部を平塚市、西部を秦野市、北東部を厚木市と接し、東西方向に新東名高速道路、東名高速道路、国道 246 号、小田急小田原線が通っています。

東京都心から約 50 km の位置にあり、東京からは東名高速道路で約 40 分、鉄道利用では小田急小田原線新宿駅から約 60 分、横浜駅からは海老名駅経由で約 50 分と交通の利便性が高い首都圏近郊都市です。

図 3-1 伊勢原市の位置



3-2. 通勤・通学の動き

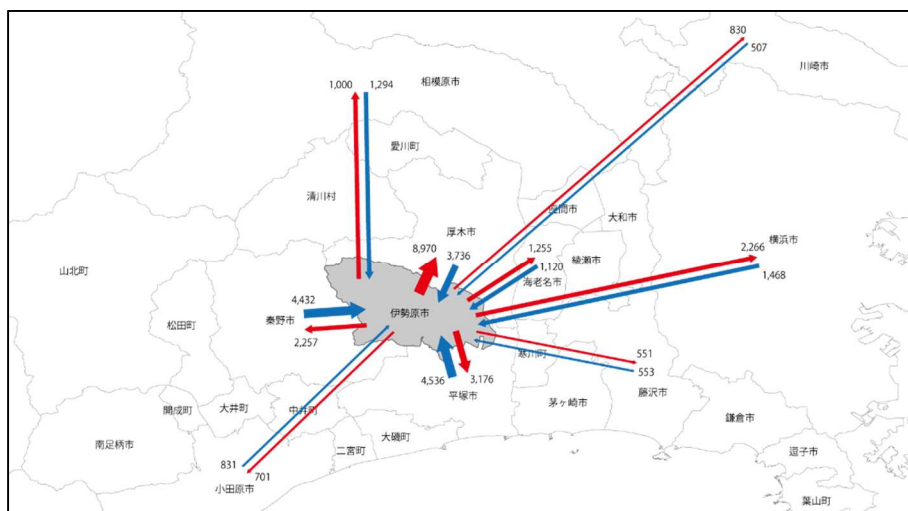
鉄道駅までの市内での通勤・通学による流動は、22,928 人となっています。

他都市間での主な流出・流入は次のとおりです。

〔流出〕 1 位：厚木市（8,970 人） 2 位：平塚市（3,176 人） 3 位：横浜市（2,266 人）

〔流入〕 1 位：平塚市（4,536 人） 2 位：秦野市（4,432 人） 3 位：厚木市（3,736 人）

図 3-2 通勤通学流動図



資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

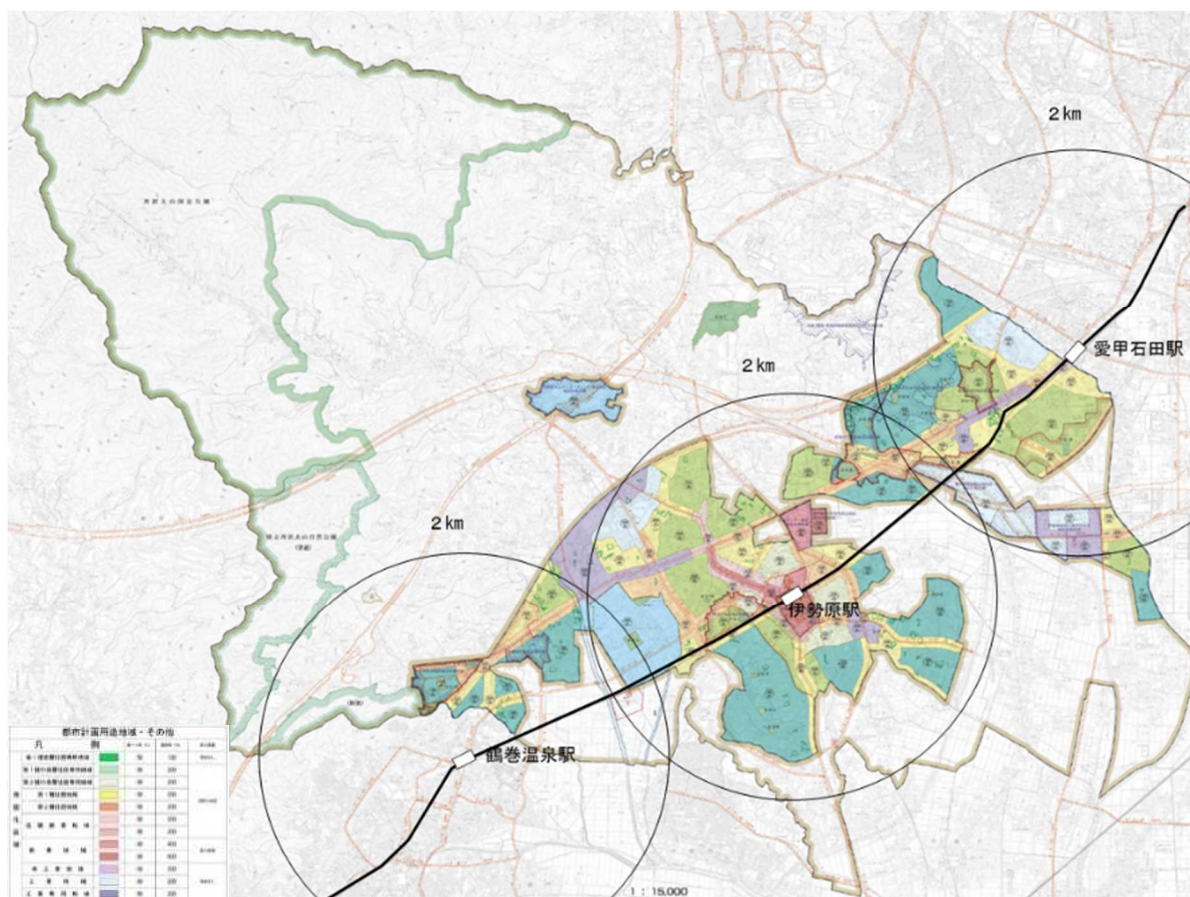
3-3. 都市計画

(1) 区域区分・用途地域

市域（5,556ha）のうち、市街化区域は1,207ha（市域の約22%）、市街化調整区域は4,349h（市域の約78%）となっています。

市街化区域は、小田急小田原線3駅（伊勢原駅、愛甲石田駅、鶴巻温泉駅）から約2km圏域に網羅され、コンパクトな市街地が形成されています。

図 3-3 都市計画総括図



資料：伊勢原市都市計画図

3-4. 人口

(1)人口推計

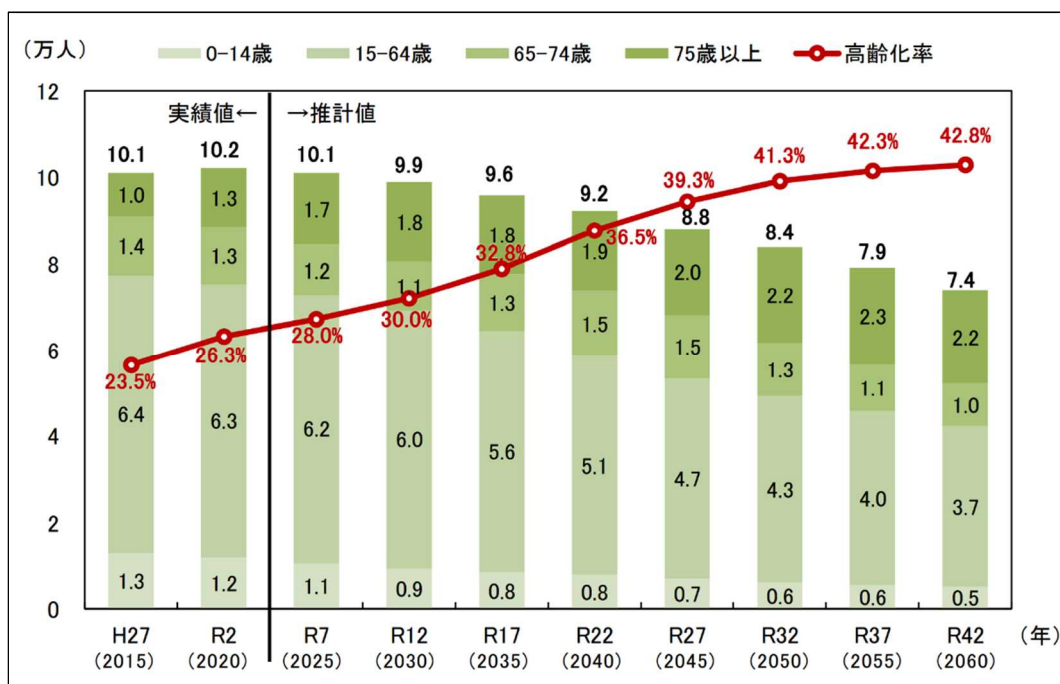
ア 全体

市の人口は、今後減少に転じ、令和 42（2060）年には約 74,000 人になると予測されています。

年少人口（0～14 歳）では、令和 2（2020）年から令和 42（2060）年にかけて約 6 割減少し、生産年齢人口（15～64 歳）では約 4 割減少しています。

また、高齢化率は令和 12（2030）年には 30%以上となり、約 3 人に 1 人が高齢者となると予測されています。

図 3-4 人口の推移(単位:万人)

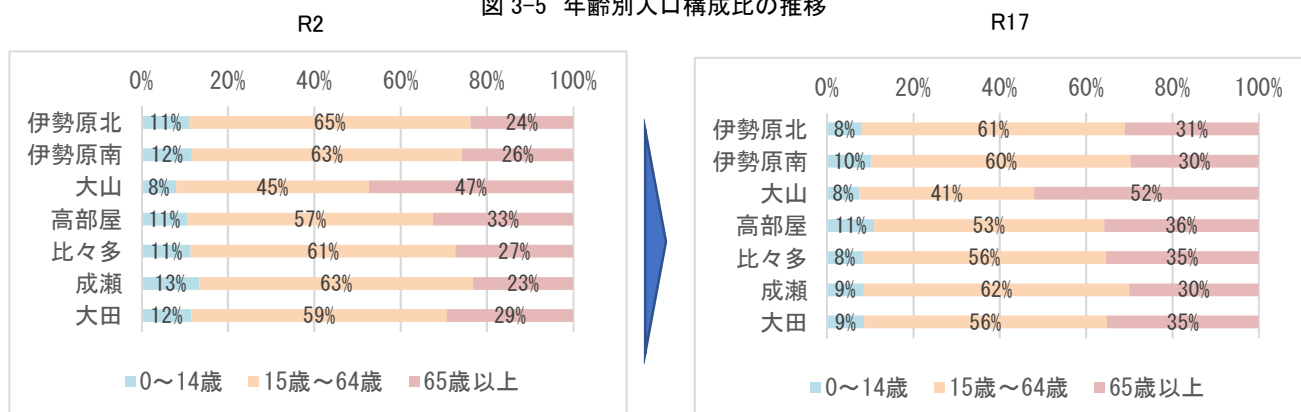


資料: 令和 2 年度伊勢原市次期総合計画策定基礎調査における将来人口推計結果

イ 地域別

地区別では、大山地区、高部屋地区において、他の地区と比較して老年人口（65 歳以上）の割合が比較的高くなっており、特に、大山地区では、令和 17（2035）年には、53%と過半数を占めると予測されています。

図 3-5 年齢別人口構成比の推移

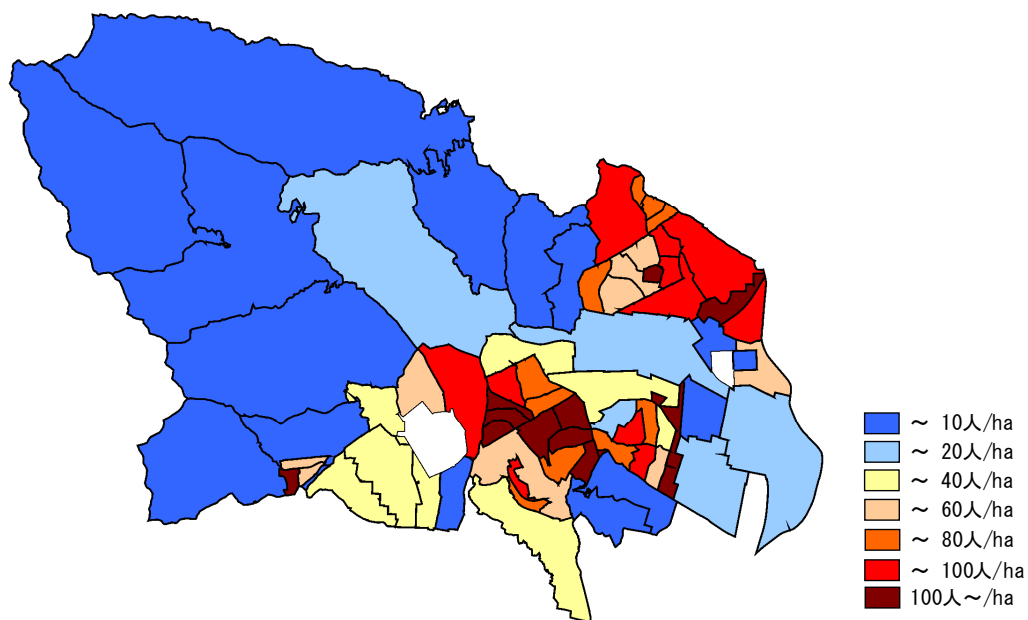


資料: 令和 2 年度伊勢原市次期総合計画策定基礎調査における将来人口推計結果

(2)大字別の人口

令和 2（2020）年の国勢調査の結果によると、伊勢原駅及び愛甲石田駅を中心に人口密度が高くなっています。また、郊外部を中心に高齢化率が高くなっています。

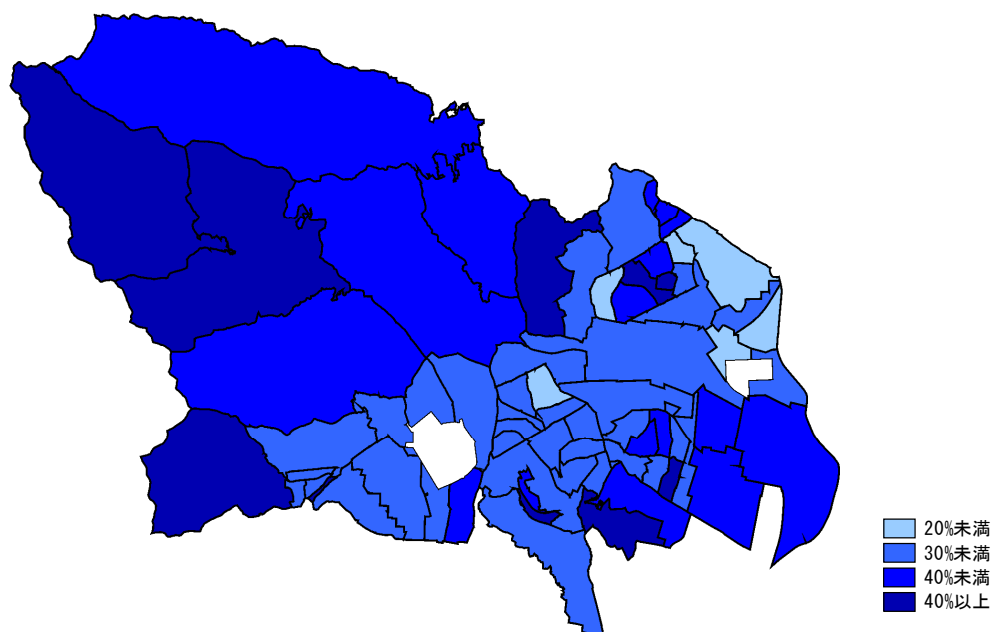
図 3-6 大字毎の人口密度（令和 2 年国勢調査）



資料：国勢調査（統計局 HP データを市で加工）

※鈴川地区及び歌川地区の一部は居住実態なし

図 3-7 大字毎の高齢化率（令和 2 年国勢調査）



資料：国勢調査（統計局 HP データを市で加工）

※鈴川地区及び歌川地区は居住実態なしまたは秘匿処理

3-5. 市街地整備

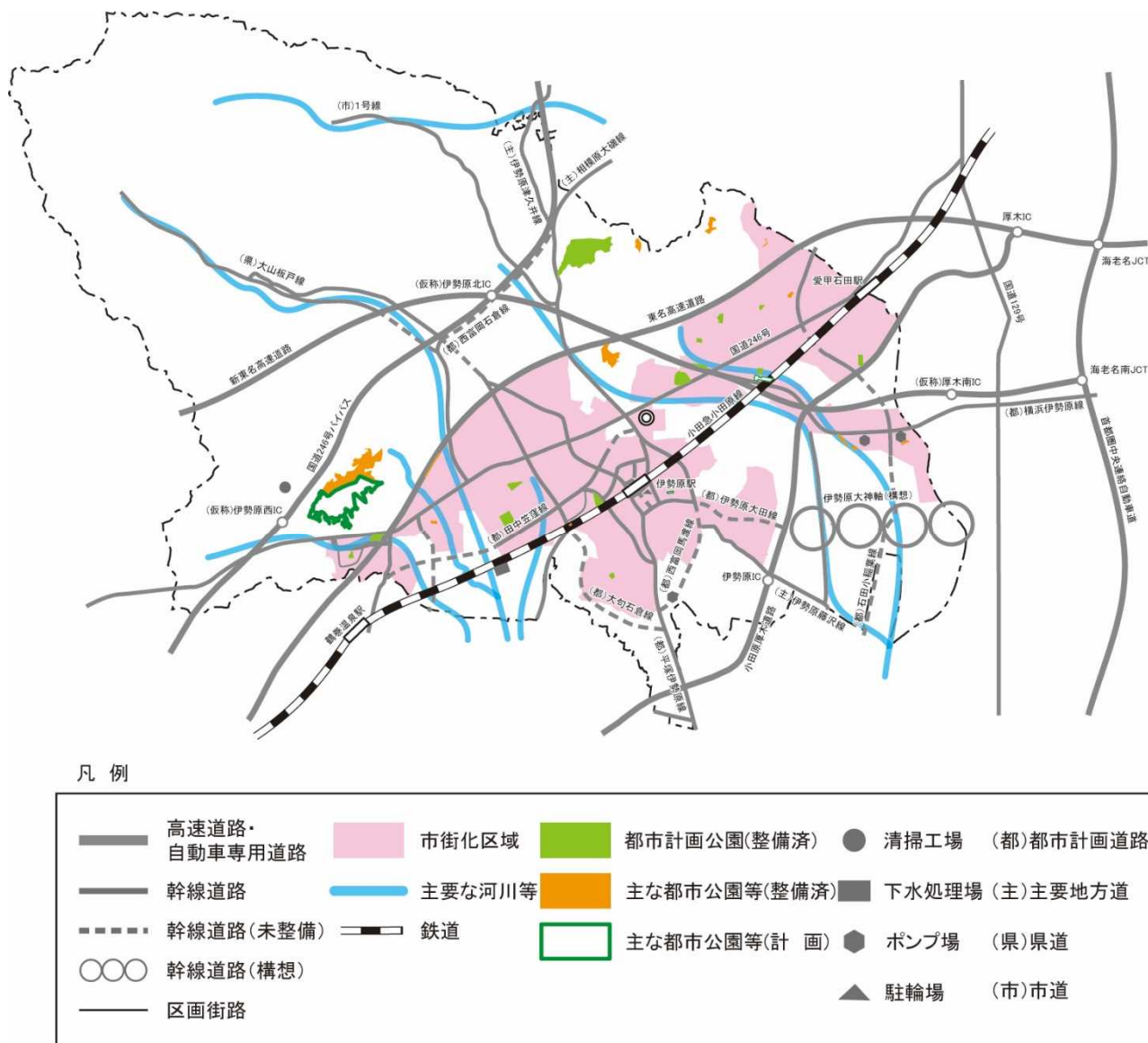
(1) 道路ネットワーク

市域の道路ネットワークは、新東名高速道路などの広域幹線道路、国道や県道など周辺都市と本市を結ぶ道路、伊勢原駅を中心とした環状放射型の道路などで構成されています。

新東名高速道路は、令和2（2020）年3月に伊勢原大山インターチェンジが供用開始しました。

また、令和4（2022）年4月には、新秦野インターチェンジまでの区間が開通し、令和9（2027）年度の全線開通に向けて工事が進められています。

図 3-8 都市施設の整備方針図



資料：伊勢原市都市マスタープラン（H28.3 改定）

(2)伊勢原駅北口市街地再開発事業(予定)

本地区は、都市計画道路や駅前広場などの整備による交通結節点機能を向上させ、中心市街地として利便性の高い交流拠点の形成を図るため、現在、再開発準備組合が中心となり、市街地整備に向けた取組を進めています。

再開発事業が検討されている区域では、複数の自転車等駐車場(市営・民営)が設置されており、事業進捗に伴って廃止が想定されます。

図 3-9 伊勢原駅北口市街地再開発事業予定区域



自転車交通ルール クイズ第1問 (全5問)

Q.自転車は、一時停止の標識があっても、従わなくてもよい。

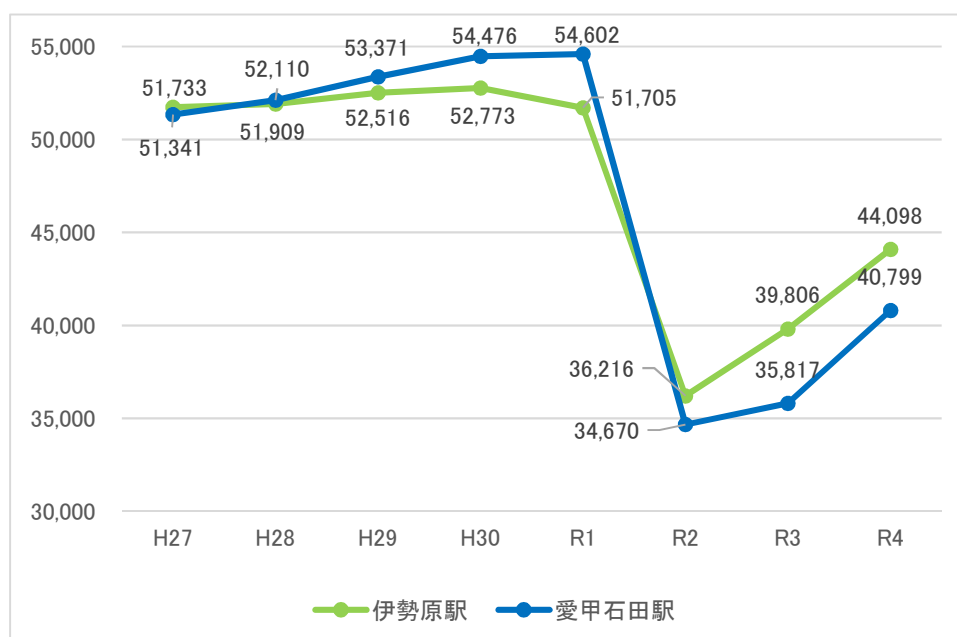
→答えは次のページ

3-6. 交通

(1) 鉄道

伊勢原駅及び愛甲石田駅の乗降客数は、令和元(2019)年度までは概ね 50,000 人/日程度で推移していましたが、令和 2 (2020) 年度は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により両駅で約 3 割減少しました。令和 3 (2021) 年度以降は増加傾向となっています。

図 3-10 鉄道 1 日平均利用者数 (単位 : 人)



資料 (株)小田急電鉄

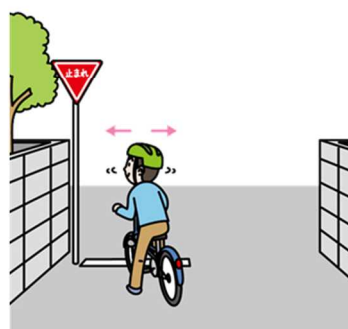
前ページのクイズの答え

Q. 自転車は、一時停止の標識があっても、従わなくてもよい。

答え：× **自転車も、一時停止の標識で必ず停まりましょう。**



飛び出しは危険です



一時停止し、左右を確認

(2)路線バス

市内の路線バス事業者は、神奈川中央交通株式会社 1 社により運行され、系統数は 52 系統となっています。

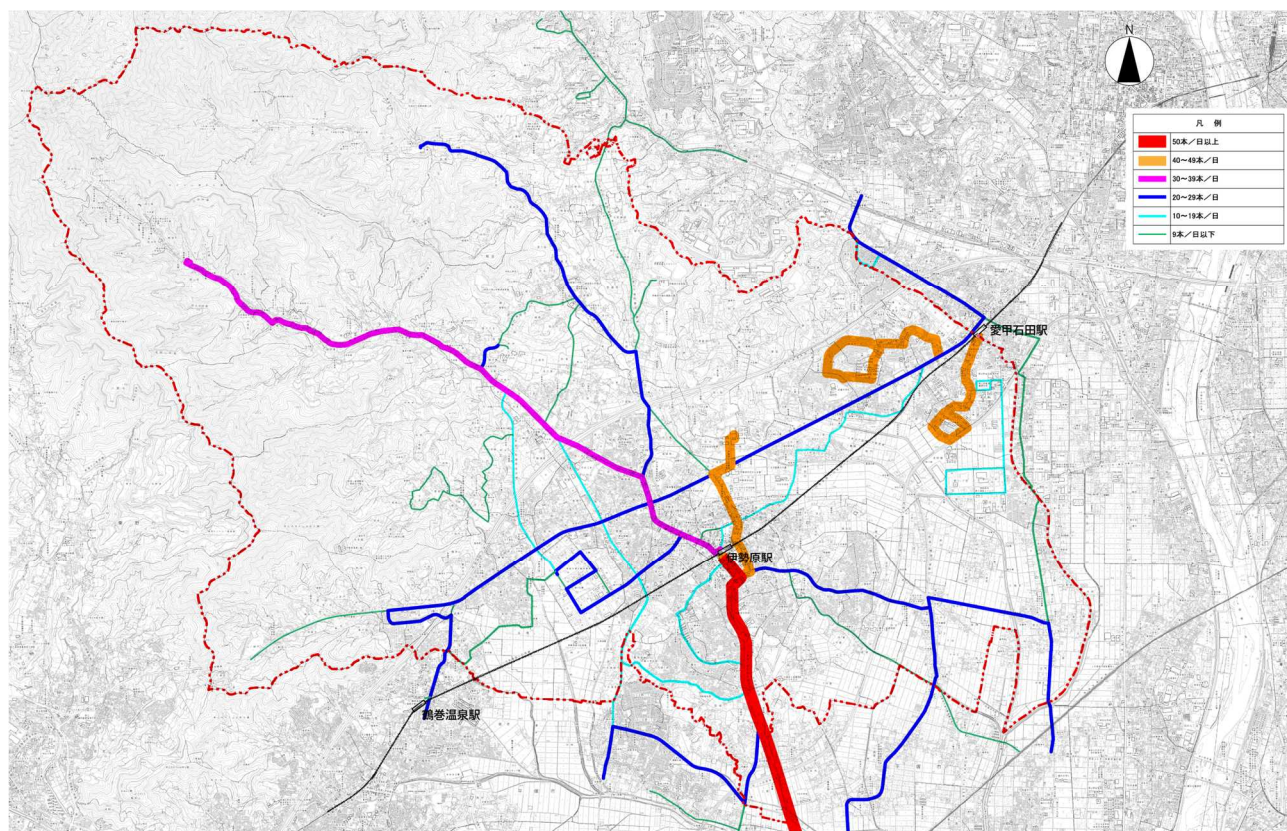
路線バスのネットワークは、伊勢原駅から大山・日向方面、JR 平塚駅方面などに向かう放射型、愛甲石田駅を起終点とする循環型、さらには、地域内の拠点や施設を繋ぐバス路線により形成しています。

コロナ禍で、運行本数の減便はあったものの、運行路線の廃止はなく、現状の交通網を維持しています。

平日で最も本数が多い路線は、「伊勢原駅南口～平塚駅北口（団地経由）」62 本/日（往路）、60 本/日（復路）で、次いで、「伊勢原駅南口～東海大学病院」43 本/日（往路）、44 本/日（復路）となっています。

日曜/祝日では、「伊勢原駅南口～平塚駅北口」47 本/日（復路）が最も多く、次いで「伊勢原駅北口～大山ケーブル」46 本/日（往路）となっています。

図 3-11 運行本数(1往復1本として算出)



出典:伊勢原市地域公共交通計画(令和5年6月改定)

(3) 駅までの移動手段

東京都市圏交通計画協議会が10年に1度実施するパーソントリップ調査データによると、伊勢原駅又は愛甲石田駅への移動手段として、「徒歩」及び「路線バス」の割合がいずれも多くなっています。伊勢原駅では、次いで「自転車」の割合が8.9%と多くなっており、身近な移動手段の1つとなっています。

また、愛甲石田駅では、企業バスを含める「自家用・貸切りバス」の割合が12.8%と、伊勢原駅と比べて高くなっているものの、「自転車」の割合も8.6%と伊勢原駅同様の割合となっており、身近な移動手段の1つとなっています。

表 3-12 駅までの主な交通手段

鉄道駅	交通手段別乗降トリップ数(下段は構成比)										
	路線バス	乗用車	貨物車	自家用・ 貸切りバス	タクシー	自動二輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
伊勢原駅	13,686	2,832	0	888	275	818	4,677	28,318	196	1,098	52,788
	25.9%	5.4%	0.0%	1.7%	0.5%	1.5%	8.9%	53.6%	0.4%	2.1%	100.0%
愛甲石田駅	13,670	7,832	0	8,150	248	256	5,492	26,685	646	783	63,762
	21.4%	12.3%	0.0%	12.8%	0.4%	0.4%	8.6%	41.9%	1.0%	1.2%	100.0%

資料：H30 東京都市圏パーソントリップ調査

第4章 自転車等駐車場の設置等の状況

4-1. 自転車等駐車場と放置禁止区域

市では、「伊勢原市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、伊勢原駅及び愛甲石田駅周辺区域を放置禁止区域に指定し、公共の場所に放置された自転車等の指導・警告、撤去等を行っています。

また、「伊勢原市営自転車等駐車場条例」に基づき、自転車等利用者の利便を図るための施設として、伊勢原市営自転車等駐車場を伊勢原駅周辺で7箇所、愛甲石田駅周辺で2箇所設置しています。民間の自転車等駐車場も駅周辺に複数箇所立地しています。

なお、市営自転車等駐車場の利用料金は、民間の自転車等駐車場に比べると、施設の整備水準などが異なっていることから一概に比べられないものの、同等か安く設定されています。

図 4-1 自転車等駐車場及び放置禁止区域(伊勢原駅周辺)

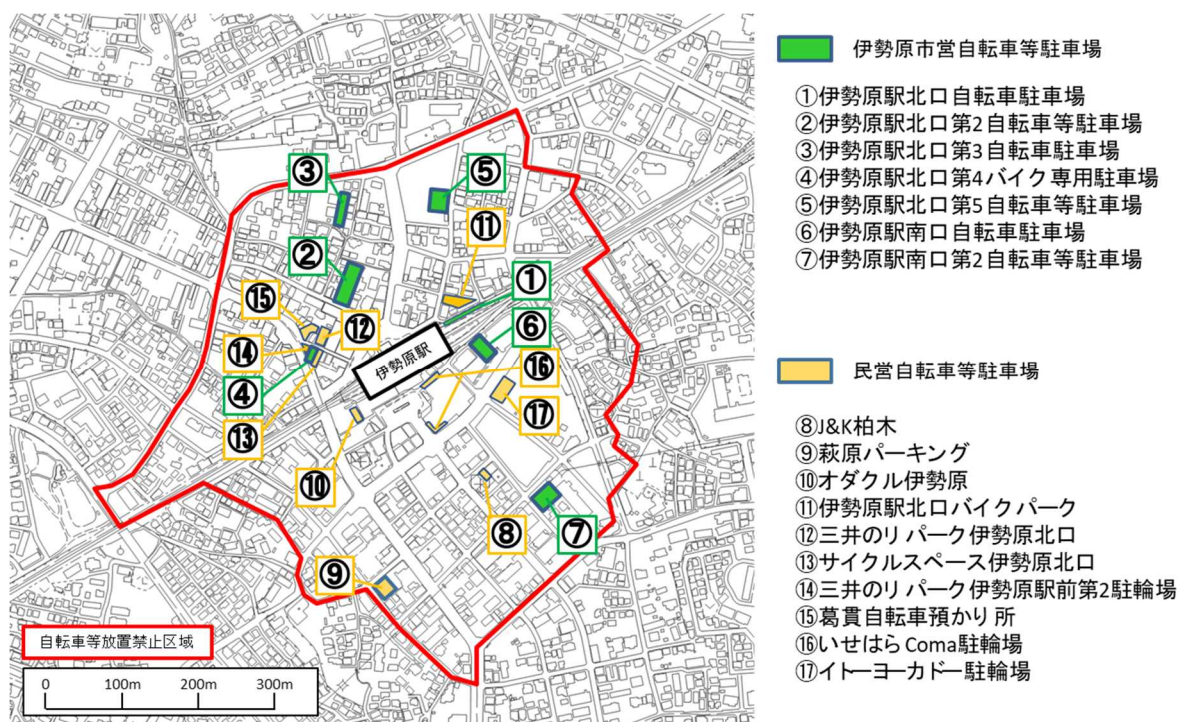


表 4-2 自転車等駐車場の設置状況(伊勢原駅周辺)

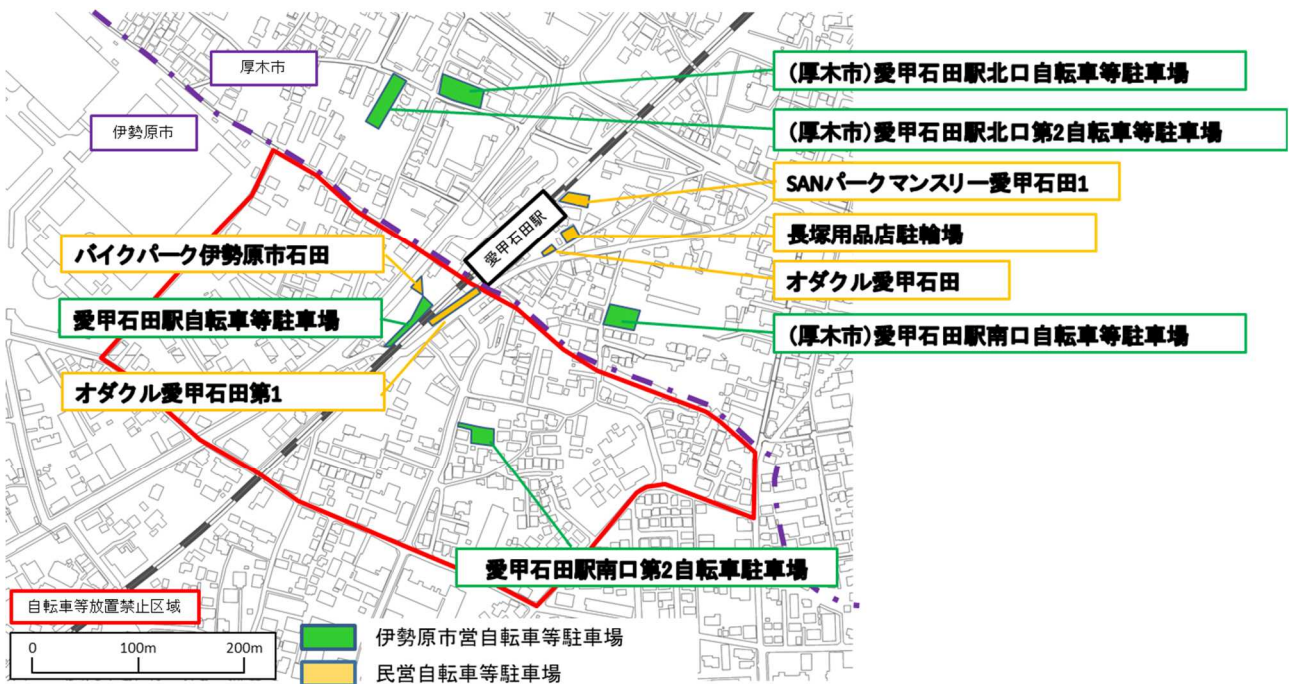
位置	種別	施設名称	構造	収容可能台数(台)				計	利用料金	
				自転車		バイク			自転車	バイク
				定期	随時	定期	随時			
伊勢原駅北口	市営	伊勢原駅北口自転車駐車場	シェルター	186	—	—	—	186	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円	—
		伊勢原駅北口第 2 自転車等駐車場	無蓋	262	60	69	40	431	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円 随時 1 日:100 円	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円
		伊勢原駅北口第 3 自転車駐車場	無蓋	281	—	—	—	281	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円	—
		伊勢原駅北口第 4 バイク専用駐車場	無蓋	—	—	65	—	65	—	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円
		伊勢原駅北口第 5 自転車等駐車場	無蓋	133	—	117	—	250	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円
		市営 計		862	60	251	40	1,213		
	民営	伊勢原駅北口バイクパーク	無蓋	—	—	—	132	132	—	50～125cc:2,700 円 250～400cc:5,500 円 12 時間以内 200 円 以降 6 時間毎 100 円
		葛貫自転車預かり所	屋内	200	定期に 含む	—	—	200	定期 2,000 円 随時 1 日 150 円	—
		三井のリパーク伊勢原	無蓋	—	230	—	20	250	24 時間毎 100 円	14 時間以内 200 円 以降 12 時間毎 200 円
		三井のリパーク伊勢原駅前第 2 駐輪場	無蓋	—	89	—	—	89	12 時間毎 100 円	—
		サイクルスペース伊勢原駅北口	無蓋	—	121	—	7	128	10 時間毎 100 円	14 時間以内 200 円 以降 12 時間毎 200 円
		民営 計		200	440	0	159	799		
	伊勢原駅北口 合計			1,062	500	251	199	2,012		
伊勢原駅南口	市営	伊勢原駅南口自転車駐車場	鉄骨 3 階層	531	51	—	—	582	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円 随時 1 日:100 円	—
		伊勢原駅南口第 2 自転車等駐車場	無蓋	180	—	294	—	474	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円
		市営 計		711	51	294	—	1,056		
	民営	オダクル伊勢原	シェルター	—	66	—	11	77	1 時間以内無料 以降 8 時間毎 100 円	【原付】1 時間以内無料 以降 8 時間毎 200 円 【大型】1 時間以内無料 以降 8 時間毎 200 円
		J&K 柏木	シェルター ・ 無蓋	—	—	52	—	52	—	【原付】 定期:2,600 円(屋外) 定期:3,000 円(屋根付き)
		萩原パーキング	屋内 ・ 無蓋	40	—	120	—	160	定期:1,500 円(屋内) 定期:1,000 円(屋外) 一時 150 円(屋内) 一時 100 円(屋外)	【125cc まで】 定期:3,000 円(屋内) 一時:300 円(屋内) 【125cc 以上】 定期:4,500 円(屋内) 一時:450 円(屋内) 【原付】 定期:2,000 円(屋外) 一時:200 円(屋外)
		いせはら Coma 駐輪場	無蓋	—	72	—	9	81	2 時間以内無料 以降 5 時間毎 100 円	2 時間以内無料 以降 5 時間毎 200 円
		イトーヨーカドー駐輪場	無蓋	—	155	—	56	211	3 時間以内無料 以降 10 時間毎 100 円	3 時間以内無料 以降 10 時間毎 200 円
		民営 計		40	293	172	76	581		
	伊勢原駅南口 合計			751	344	466	76	1,637		

※収容可能台数は現地確認及び聞き取りにより記載しています。

※料金及び収容可能台数は調査時点のものです。

※定期は 1 か月の利用料金を指します。

図 4-3 自転車等駐車場及び放置禁止区域(愛甲石田駅周辺)



(参考)図 4-4 厚木市 自転車等放置禁止区域(愛甲石田駅周辺)

(厚木市自転車の放置防止に関する条例)



出典: 厚木市 HP

表 4-5 自転車等駐車場の設置状況(愛甲石田駅周辺)

位置	種別	施設名称	構造	収容可能台数(台)					利用料金	
				自転車		バイク		計	自転車	バイク
				定期	随時	定期	随時			
愛甲石田駅北口	市営	愛甲石田駅自転車等駐車場	無蓋	267	—	85	—	352	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円	定期一般:1,500 円 定期学生:1,200 円
		市営 計		267	—	85	—	352		
	厚木市営	愛甲石田駅北口自転車等駐車場	無蓋	398	30	115	10	553	定期一般:1,300 円 定期学生:900 円 随時1日:100 円	定期一般:1,950 円 定期学生:1,350 円、 随時1日:200 円
		愛甲石田駅北口第2自転車等駐車場	無蓋	209	0	72	—	281	定期一般:1,300 円 定期学生:900 円	定期一般:1,950 円 定期学生:1,350 円
		厚木市営 計		607	30	187	10	834		
	民営	バイクパーク愛甲石田	無蓋	—	—	3	—	3	—	定期:3,850 円
		民営 計		—	—	3	—	3		
	愛甲石田駅北口 合計			874	30	275	10	1,189		
愛甲石田駅南口	市営	愛甲石田駅南口第2自転車等駐車場	無蓋	196	—	—	—	196	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円	—
		市営 計		196	—	—	—	196		
	厚木市営	愛甲石田駅南口自転車等駐車場	無蓋	144	7	73	10	234	定期一般:1,300 円 定期学生:900 円 随時1日:100 円	定期一般:1,950 円 定期学生:1,350 円 随時1日:200 円
		厚木市営 計		144	7	73	10	234		
	民営	AN パークマンスリー愛甲石田 1	無蓋	90	—	25	—	115	定期一般:1,200 円 定期学生:1,000 円	【125cc 未満】 定期:2,000 円 【125cc 以上】 定期:3,000 円 (敷金、仲介手数料別途)
		長塚洋品店駐輪場	屋内	200	月極に 含む	20	月極に 含む	220	定期:2,000 円 一時:150 円	定期:2,500 円 定期:3,000 円(大型) 一時:200 円
		オダクル愛甲石田	無蓋	—	141	—	13	154	10 時間毎 100 円	5 時間毎 100 円(～50cc)
		オダクル愛甲石田第 1	無蓋	296	—	56	—	352	定期:2,200 円 一時:10 時間毎 130 円	定期:2,750 円 一時:6 時間毎 130 円
		民営 計		586	141	101	13	841		
	愛甲石田駅南口 合計			926	148	174	23	1,271		

※収容可能台数は現地確認及び聞き取りにより記載しています。

※料金及び収容可能台数は調査時点のものです。

※定期は 1 か月の利用料金を指します。

4-2. 市営自転車等駐車場の運営状況

(1) 定期利用率

本市の市営自転車等駐車場の定期契約率は、令和元(2019)年度まではほぼ100%となっていました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2(2020)年度～令和3(2021)年度に減少が見られますが、近年は概ね利用率が従前通りに回復しています。

表 4-6 市営自転車等駐車場の定期利用率(年度別)と待機者数

駅	箇所	種類	R1	R2	R3	R4	R5
伊勢原駅	伊勢原駅北口自転車駐車場	自転車	99.8%	97.8%	94.5%	96.6%	99.2%
	伊勢原駅北口第 2 自転車等駐車場	自転車	99.9%	99.6%	99.8%	99.7%	99.8%
		バイク	99.9%	99.7%	99.9%	98.9%	100.0%
	伊勢原駅北口第 3 自転車駐車場	自転車	99.0%	90.4%	83.3%	86.2%	84.8%
	伊勢原駅北口第 4 バイク専用駐車場	バイク	99.6%	100.0%	98.6%	99.0%	98.1%
	伊勢原駅北口第 5 自転車等駐車場	自転車	98.6%	84.7%	64.3%	70.7%	89.6%
		バイク	99.6%	97.5%	96.1%	94.9%	98.7%
	伊勢原駅南口自転車駐車場	自転車	99.8%	97.8%	97.9%	98.5%	98.7%
	伊勢原駅南口第 2 自転車等駐車場	自転車	99.6%	83.9%	71.2%	85.1%	96.8%
バイク		99.9%	93.6%	96.6%	99.1%	96.8%	
愛甲石田駅		愛甲石田駅自転車等駐車場	自転車	99.8%	90.2%	97.4%	98.3%
	バイク		99.9%	89.0%	84.6%	90.6%	98.2%
	愛甲石田駅南口第 2 自転車等駐車場	自転車	97.2%	94.0%	93.5%	96.6%	96.2%
全平均			99.5%	93.8%	91.5%	94.2%	96.5%

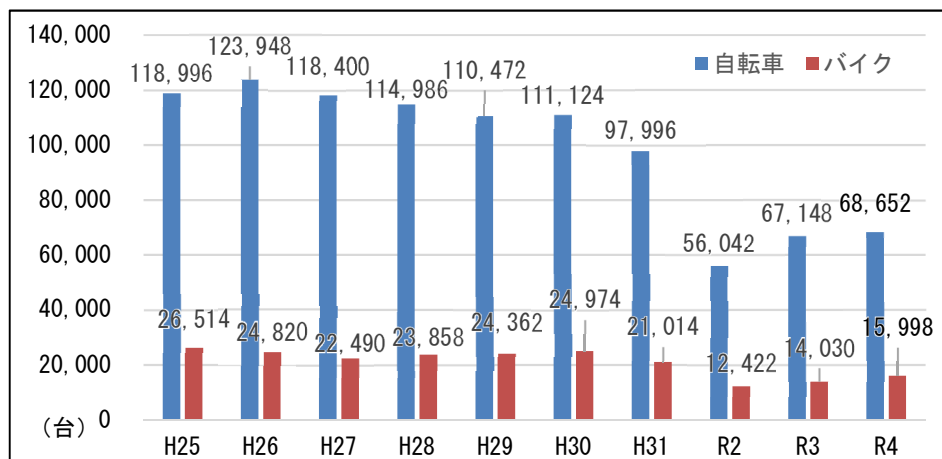
※定期利用率は、契約者数を収容可能台数で除した数値です。

※令和5(2023)年度は、4～12月のデータで算出しています。

(2) 随時利用の状況

随時利用(1日利用)については、令和元(2019)年度まで自転車は11～12万台/年、バイクは2.5万台/年で推移していました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和2(2020)年度に落ち込みが見られ、徐々に回復傾向にあるものの、従前通りの水準には回復していません。

グラフ 4-7 市営自転車等駐車場の随時利用状況(年度比較)



(3) 収入と支出

ア 収入

施設毎の収入（令和 4(2022)年度）を見ると、「伊勢原駅南口自転車駐車場」が 9,644 千円と最も多く、次いで「伊勢原駅北口第 2 自転車等駐車場」が 8,495 千円となっています。いずれも一時利用の料金設定があり、一定程度の収入を得ています。

全体では、42,363 千円の収入となっています。

表 4-8 市営自転車駐車場の収入(令和 4(2022)年度)

箇所	収入(千円)		合計
	定期収入	随時利用	
伊勢原駅北口自転車駐車場	2,889	-	2,889
伊勢原駅北口第 2 自転車等駐車場	4,667	3,828	8,495
伊勢原駅北口第 3 自転車駐車場	3,314	-	3,314
伊勢原駅北口第 4 バイク専用駐車場	1,131	-	1,131
伊勢原駅北口第 5 自転車等駐車場	3,148	-	3,148
伊勢原駅南口自転車駐車場	8,440	1,204	9,644
伊勢原駅南口第 2 自転車等駐車場	6,740	-	6,740
愛甲石田駅自転車等駐車場	4,489	-	4,489
愛甲石田駅南口第 2 自転車等駐車場	2,513	-	2,513
合計	37,331	5,032	42,363

イ 支出

施設毎の支出（令和 4(2022)年度）を見ると、「伊勢原駅南口自転車駐車場」が 11,795 千円と最も多く、次いで「伊勢原駅北口第 2 自転車等駐車場」が 11,290 千円となっています。いずれも一時利用の設定のある施設であり、全ての施設で「委託料」が大部分を占めています。また、一部の施設は券売機のリース料や借地代が生じています。

全体では、55,266 千円の支出となっています。

また、この表のほか令和元年度～令和 4 年度の 4 年間に、駐車場内の照明や管理人小屋の修繕などで約 150 万円の修繕費用が発生しています。

表 4-9 市営自転車駐車場の支出(令和 4(2022)年度)

箇所	支出(千円)				合計
	消耗品、 光熱水費等	通信費等	委託料	機器リース料、 借地料等	
伊勢原駅北口自転車駐車場	85	21	5,365		5,471
伊勢原駅北口第 2 自転車等駐車場	282	66	10,862	80	11,290
伊勢原駅北口第 3 自転車駐車場	119	21	5,365	835	6,340
伊勢原駅北口第 4 バイク専用駐車場	7	0	2,517		2,524
伊勢原駅北口第 5 自転車等駐車場	74	0	2,517		2,591
伊勢原駅南口自転車駐車場	353	73	11,282	87	11,795
伊勢原駅南口第 2 自転車等駐車場	161	21	5,365		5,547
愛甲石田駅自転車等駐車場	99	21	5,365	511	5,996
愛甲石田駅南口第 2 自転車等駐車場	22	21	2,682	947	3,672
合計	1,202	244	51,320	2,460	55,226

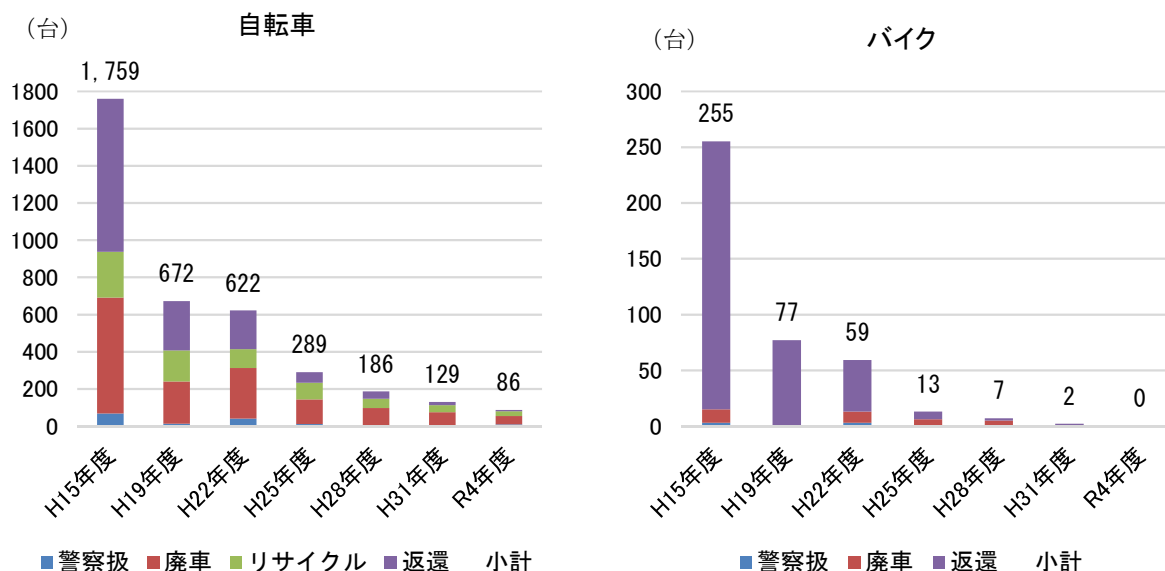
※台数等より案分している項目があるため、他の資料との金額は一致しません。

※市職員の事務費は含まれていません。

4-3. 放置自転車等の状況

放置自転車は、平成 15(2003)年度には 1,759 台でしたが、令和 4(2022)年度には 86 台と、約 20 年間で約 1/20 に減少しました。同じくバイクも大きく減少しています。

グラフ 4-10 市内放置自転車等出庫台数



自転車交通ルール クイズ第2問（全5問）

Q.神奈川県では、自転車損害賠償責任保険等の加入に努めなければならない、いわゆる「努力義務」となっている。

→答えは次のページ

第5章 駐車実態の把握

5-1. 駐車に関する実態調査

(1) 実態調査の概要

現状及び将来の駐車需要を検証するため、自転車等駐車場の設置状況を踏まえ、伊勢原駅及び愛甲石田駅周辺に指定されている自転車等放置禁止区域を中心に駐車に関する実態調査を実施しました。

調査の概要は次のとおりです。

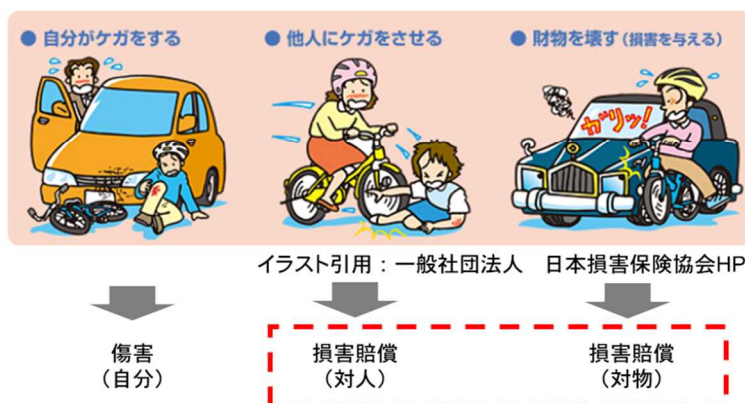
表 5-1 調査の概要

項目	内容
実施日	令和 5 年 10 月 14 日(土)、10 月 16 日(月)
調査時間帯	①10 時～11 時 ②13 時～14 時 ③19 時～20 時
調査範囲	伊勢原駅と愛甲石田駅(伊勢原市域+厚木市域)の放置禁止区域
対象施設等	・市営、民営の自転車等駐車場 (一般の利用が可能な店舗用の自転車等駐車場を含む) ・放置禁止区域を含む道路、公園等
車種、区分	自転車、原付一種(50cc 以下)、原付二種(125cc 以下)、自動二輪(125cc 超)

前ページのクイズの答え

Q.神奈川県では、自転車損害賠償責任保険等の加入に努めなければならない、いわゆる「努力義務」となっている。

答え：× **努力義務ではありません。義務です。**



高校生に対して1億円近い賠償金の支払いを命じた判例もあります。
自転車損害賠償責任保険等に参加し、安全運転に努めましょう。

(2)実態調査の結果

ア 自転車

①伊勢原駅北口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 984 台がピークとなっています。
また、放置自転車の台数は、平日 10 時で 10 台がピークとなっています。

伊勢原駅北口の収容可能台数は合計 1,562 台であり、放置自転車を収容した場合のピーク時の稼働率は約 64%の稼働となります。

表 5-2 平休別の駐車・放置台数(自転車・伊勢原駅北口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	925	984	657	553	660	573
放置台数	10	9	2	7	8	2
小計	935	993	659	560	668	575
稼働率	60%	64%	42%	36%	43%	37%
収容可能台数	1,562					

②伊勢原駅南口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 685 台がピークとなっています。
また、放置自転車の台数は、休日 10 時などで 6 台がピークとなっています。

伊勢原駅南口の収容可能台数は合計 1,095 台であり、放置自転車を収容した場合のピーク時の稼働率は約 63%の稼働となります。

表 5-3 平休別の駐車・放置台数(自転車・伊勢原駅南口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	680	685	373	367	437	310
放置台数	2	4	4	6	6	3
小計	682	689	377	373	443	313
稼働率	62%	63%	34%	34%	40%	29%
収容可能台数	1,095					

③愛甲石田駅北口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 686 台がピークとなっています。また、放置自転車の台数は、休日 19 時で 15 台がピークとなっています。

愛甲石田駅北口の収容可能台数は合計 904 台であり、放置自転車を収容した場合のピーク時の稼働率は約 77%となります。

表 5-4 平休別の駐車・放置台数(自転車・愛甲石田駅北口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	659	686	409	321	342	259
放置台数	3	8	12	4	9	15
小計	662	694	421	325	351	274
稼働率	73%	77%	47%	36%	39%	30%
収容可能台数	904					

④愛甲石田駅南口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 471 台がピークとなっています。また、放置自転車の台数は、休日 10 時などで 1 台がピークとなっています。

愛甲石田駅南口の収容可能台数は合計 1,074 台であり、放置自転車を収容した場合のピーク時の稼働率は約 44%となります。

表 5-5 平休別の駐車・放置台数(自転車・愛甲石田駅南口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	450	471	337	277	360	301
放置台数	0	0	0	1	1	1
小計	450	471	337	278	361	302
稼働率	42%	44%	31%	26%	34%	28%
収容可能台数	1,074					

イ バイク

①伊勢原駅北口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 251 台がピークとなっています。
また、放置バイクの台数は、休日 19 時で 2 台がピークとなっています。

伊勢原駅北口の収容可能台数は合計 450 台であり、放置バイクを収容した場合のピーク時の稼働率は約 56%となります。

表 5-6 平休別の駐車・放置台数(バイク・伊勢原駅北口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	232	251	161	145	143	126
放置台数	1	1	1	1	1	2
小計	233	252	162	146	144	128
稼働率	52%	56%	36%	32%	32%	28%
収容可能台数	450					

②伊勢原駅南口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 305 台がピークとなっています。
また、放置バイクの台数は、平日 10 時の 6 台がピークとなっています。

伊勢原駅南口の収容可能台数は合計 542 台であり、放置バイクを収容した場合のピーク時の稼働率は約 57%となります。

表 5-7 平休別の駐車・放置台数(バイク・伊勢原駅南口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	289	305	200	184	178	131
放置台数	6	4	5	4	5	4
小計	295	309	205	188	183	135
稼働率	54%	57%	38%	35%	34%	25%
収容可能台数	542					

③愛甲石田駅北口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 160 台がピークとなっています。また、放置バイクの台数は、休日 10 時で 2 台がピークとなっています。

愛甲石田駅北口の収容可能台数は合計 285 台であり、放置バイクを収容した場合のピーク時の稼働率は約 56%となります。

表 5-8 平休別の駐車・放置台数(バイク・愛甲石田駅北口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	157	160	91	77	69	54
放置台数	1	1	1	2	0	0
小計	158	161	92	79	69	54
稼働率	55%	56%	32%	28%	24%	19%
収容可能台数	285					

④愛甲石田駅南口

駐車台数の合計が最も多い時間帯は、平日 13 時の 92 台がピークとなっています。また、放置バイクの台数は、休日 19 時の 2 台がピークとなっています。

愛甲石田駅南口の収容可能台数は合計 197 台であり、放置バイクを収容した場合のピーク時の稼働率は約 47%となります。

表 5-9 平休別の駐車・放置台数(バイク・愛甲石田駅南口)

	平日			休日		
	10 時	13 時	19 時	10 時	13 時	19 時
駐車台数	82	92	66	57	61	53
放置台数	0	0	0	0	1	2
小計	82	92	66	57	62	55
稼働率	42%	47%	34%	29%	31%	28%
収容可能台数	197					

(1) アンケート調査の概要

調査の概要は次のとおりです。

項目	内容
実施日	令和 5 年 10 月 16 日(月)午前・午後
対象施設	市営、民営の自転車等駐車場(一般の利用が可能な店舗用の自転車駐車場を含む)
実施方法	対象施設を巡回し、駐車していた自転車に調査票を配布(※)  ←配布の様子
調査票 (設問)	問 1 あなた自身のことについて伺います。 (1) 居住地 ()市()丁目) (例:「伊勢原市桜台 4 丁目」「岡崎」など丁目・大字まで記載をお願いします。) (2) 年齢 ()歳 (3) ご利用の車種 ①自転車 ②原付(~50cc) ③自動二輪(50cc~125cc) ④その他() 問 2 駐輪場の利用形態を教えてください。 ①自宅からこの駐輪場まで自転車などを利用している。 ②電車等で駅まで来て、この駐輪場から学校や職場まで自転車などを利用する。 問 3 駐輪場の利用頻度と、よく利用する曜日を教えてください。(複数回答可) 週()回程度 → よく利用する曜日【月・火・水・木・金・土・日】 問 4 本日は、何時から何時まで駐輪場を利用しますか？(しましたか？) ():() ~ ():() (例: 7:00~15:30、18:00~8:30) 問 5 どのような料金区分で駐輪場を利用していますか？ ①定期利用 ②一時利用 問 6 駐輪場の主な利用目的を教えてください。 ①通勤 ②通学 ③買い物 ④私用 ⑤その他() 問 7 利用する駐輪場を決めるにあたり、重要だと思う項目を教えてください(2つまで) ①駅やお店までの距離 ②防犯設備(防犯カメラ等) ③屋根 ④電子決済可能な精算システム ⑤利用方法のわかりやすさ ⑥有人の管理 ⑦その他() 問 8 駐輪場の利用料金に違い(差)を付けるとしたら、どの項目であれば納得感が高まりますか。(2つまで) ①駅までの距離 ②防犯設備の充実 ③屋根 ④置き場の階層(1F,2F) ⑤駐輪ラックの上段・下段 ⑥有人の管理 ⑦スマホ等での利用申込や電子決済 ⑧その他()
回答方法	調査票に記載の QR コードより WEB で回答
回答期限	令和 5 年 10 月 27 日(金)
回答率	約 10%(回収数 399/配布数 3,950)

-30-

(2) アンケート調査の結果概要

ア 駐車場の利用形態

2 駅総計では、「自宅からこの駐輪場まで自転車等を利用」が 95.2%と大部分を占めています。

愛甲石田駅のうち、民営の自転車等駐輪場に限ると、「電車等で駅まで来て、この駐輪場から学校や職場まで自転車等を利用」する割合が 15.2%と高くなっています。

イ 利用頻度

2 駅総計では、「週 5 日」が 54.4%と半数を超えています。次いで、「週 6 日」(15.3%)、「週 4 日」(9.0%) となっています。

「週 5 日以上」の比率は、愛甲石田駅が 81.3%と、伊勢原駅(75.1%)に比べやや高くなっています。

ウ 利用曜日(複数回答)

2 駅総計では、平日の利用が 8 割以上、土曜日の利用が 3 割程度、日曜日の利用が 1 割程度となっています。

エ 駐車時間

駐車開始時については、2 駅総計では、「7 時台」が 38.1%と最も多く、次いで「6 時台」(21.1%)、「8 時台」(17.5%)の順に多くなっています。

駐車終了時については、2 駅総計では、「19 時台」が 20.1%と最も多く、次いで「18 時台」(17.8%)、「20 時台」(14.3%)の順に多くなっています。

駐車開始、終了の組み合わせを見ると、「7 時台を中心とした朝の時間帯に駐車開始(入庫)し、19 時台を中心とした夜の時間帯に駐車終了(出庫)」という利用が多くなっています。なお、一時利用に限っては、「8 時台を中心とした朝の時間帯に駐車開始(入庫)し、15~20 時台の時間帯に駐車終了(出庫)」という利用傾向となっています。

表 5-11 駐車開始時と駐車終了時のヒートマップ

【開始時】	【終了時】																				
	6時台	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	20時台	21時台	22時台	23時台	24時台	総計	
	0時台												1			1				2	
	1時台		1			1														2	
	2時台																			0	
	3時台																			0	
	4時台																			0	
	5時台	1							1			4	9	5	7	3	1		1	32	
	6時台						1	1		2	2	6	14	22	14	13	6	2	1	84	
	7時台		2			1	2		1	2	4	13	10	27	32	24	17	13	4	152	
	8時台				1		1			2	4	5	6	16	15	5	5	6	3	1	70
	9時台			1					2		3	1	6	2	5	3	2	1		26	
	10時台												2	1		3		1	1	8	
	11時台											2	1	1					1	1	6
	12時台										1	1				1		1			4
	13時台																	1			1
	14時台						1								1				1		3
	15時台																1				1
	16時台												1								1
	17時台		1																		1
	18時台			1																	1
	19時台	1	2																		3
20時台			1		1															2	
総計	2	5	4	1	2	5	1	4	5	14	24	36	71	80	57	42	30	12	4	399	

オ 利用目的

2 駅総計では、「通勤」「通学」を目的とする利用が合計 97.8%となっています。

カ 駐輪場に重要な設備・サービス(2 個まで回答可)

2 駅総計では、「①駅やお店までの距離」が回答率 74.4%と約 4 分の 3 を占めています。次いで、「③屋根」(34.6%)、「②防犯設備の充実」(32.6%)となっています。

2 駅ともに、「①駅やお店までの距離」の回答率が最も高いが、2 番目に高い回答は、伊勢原駅が「③屋根」(39.9%)であるのに対し、愛甲石田駅は「②防犯設備の充実」(36.7%)となっています。

なお、年齢別による差はほとんど確認できませんでした。

表 5-12 駐輪場に重要な設備・サービス(回答数)

	伊勢原駅			愛甲石田駅				総計
	市営	民営	計	市営	厚木市営	民営	計	
①駅やお店までの距離	138	26	164	41	68	24	133	297
②防犯設備の充実	59	10	69	16	34	11	61	130
③屋根	79	14	93	8	21	16	45	138
④電子決済可能な精算システム	22	1	23	2	9	3	14	37
⑤アスファルト等の舗装	21	1	22	11	7	0	18	40
⑥有人の管理	31	7	38	8	14	1	23	61
⑦利用方法のわかりやすさ	14	3	17	3	4	5	12	29
⑧その他	13	1	14	1	5	0	6	20

表 5-13 駐輪場に重要な設備・サービス(割合)

	伊勢原駅			愛甲石田駅				総計
	市営	民営	計	市営	厚木市営	民営	計	
①駅やお店までの距離	69.0%	78.8%	70.4%	87.2%	79.1%	72.7%	80.1%	74.4%
②防犯設備の充実	29.5%	30.3%	29.6%	34.0%	39.5%	33.3%	36.7%	32.6%
③屋根	39.5%	42.4%	39.9%	17.0%	24.4%	48.5%	27.1%	34.6%
④電子決済可能な精算システム	11.0%	3.0%	9.9%	4.3%	10.5%	9.1%	8.4%	9.3%
⑤アスファルト等の舗装	10.5%	3.0%	9.4%	23.4%	8.1%	0.0%	10.8%	10.0%
⑥有人の管理	15.5%	21.2%	16.3%	17.0%	16.3%	3.0%	13.9%	15.3%
⑦利用方法のわかりやすさ	7.0%	9.1%	7.3%	6.4%	4.7%	15.2%	7.2%	7.3%
⑧その他	6.5%	3.0%	6.0%	2.1%	5.8%	0.0%	3.6%	5.0%

キ 利用料金に差をつける要素(2 個まで回答可)

2 駅総計では、「①駅までの距離」が回答率 68.9%と約多くを占めています。次いで、「③屋根」(46.9%)、「②防犯設備の充実」(27.8%)となっています。

2 駅ともに、「①駅やお店までの距離」の回答率が最も高く、2 番目に高い回答は、伊勢原駅が「③屋根」となっています。

表 5-14 利用料金に差をつける要素(回答数)

	伊勢原駅			愛甲石田駅				総計
	市営	民営	計	市営	厚木市営	民営	計	
①駅までの距離	139	23	162	35	54	24	113	275
②防犯設備の充実	51	8	59	14	32	6	52	111
③屋根	98	17	115	19	33	20	72	187
④置き場の階層(1F,2F)	17	2	19	2	5	4	11	30
⑤アスファルト等の舗装	16	2	18	8	12	1	21	39
⑥有人の管理	26	9	35	4	9	5	18	53
⑦スマホ等での利用申込や支払い	13	1	14	3	8	1	12	26
⑧その他	4	0	4	1	1	0	2	6

表 5-15 利用料金に差をつける要素(割合)

	伊勢原駅			愛甲石田駅				総計
	市営	民営	計	市営	厚木市営	民営	計	
①駅までの距離	69.5%	69.7%	69.5%	74.5%	62.8%	72.7%	68.1%	68.9%
②防犯設備の充実	25.5%	24.2%	25.3%	29.8%	37.2%	18.2%	31.3%	27.8%
③屋根	49.0%	51.5%	49.4%	40.4%	38.4%	60.6%	43.4%	46.9%
④置き場の階層(1F,2F)	8.5%	6.1%	8.2%	4.3%	5.8%	12.1%	6.6%	7.5%
⑤アスファルト等の舗装	8.0%	6.1%	7.7%	17.0%	14.0%	3.0%	12.7%	9.8%
⑥有人の管理	13.0%	27.3%	15.0%	8.5%	10.5%	15.2%	10.8%	13.3%
⑦スマホ等での利用申込や支払い	6.5%	3.0%	6.0%	6.4%	9.3%	3.0%	7.2%	6.5%
⑧その他	2.0%	0.0%	1.7%	2.1%	1.2%	0.0%	1.2%	1.5%

ク 自由意見

自由意見では、屋根や防犯設備、電子決済の導入についての意見が多くありました。

また、区画が狭いこと、線が引かれていないこと、駐輪マナーの悪さなどにより停めにくいという意見がありました。その他、自転車の駐車方法について、注意喚起や整列など、積極的な対応を管理人に望む意見が多くありました。

※自由意見の一覧は巻末参考資料に掲載しています。

5-3. 自転車等利用発生地調査

(1) 自転車等利用者発生地調査

伊勢原市営自転車等駐車場の契約者住所及び自転車等駐車場利用者アンケート結果から、自転車等駐車場利用者の発生地住所を町丁別に整理し、駅別に自治体別、方向別・駅からの距離別の発生地の調査を実施しました。

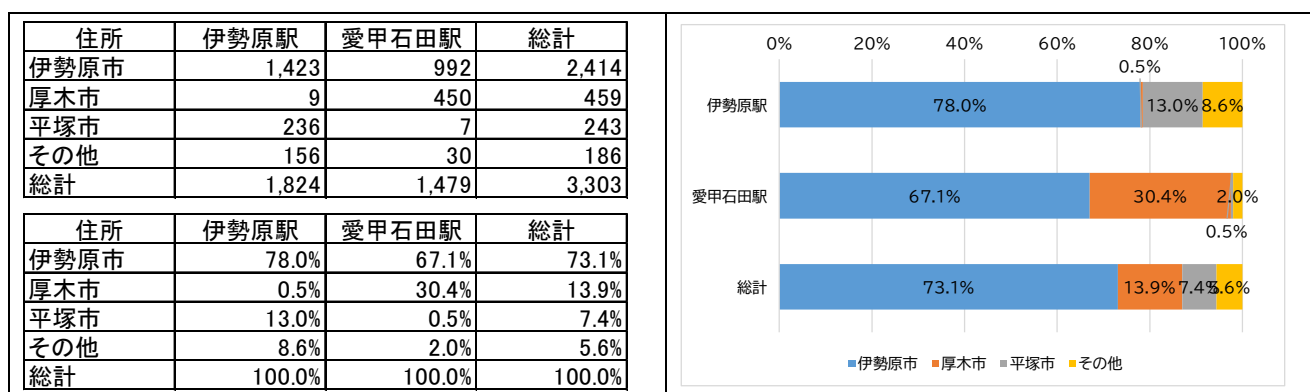
(2) 自治体別

ア 自転車

全体、駅別共に「伊勢原市」からの利用者が最も多くなっています。

駅別では、伊勢原駅は「平塚市」（13%）、愛甲石田駅は「厚木市」（30.4%）が次いで多くなっています。

表・グラフ 5-16 自治体別の発生地状況（自転車）

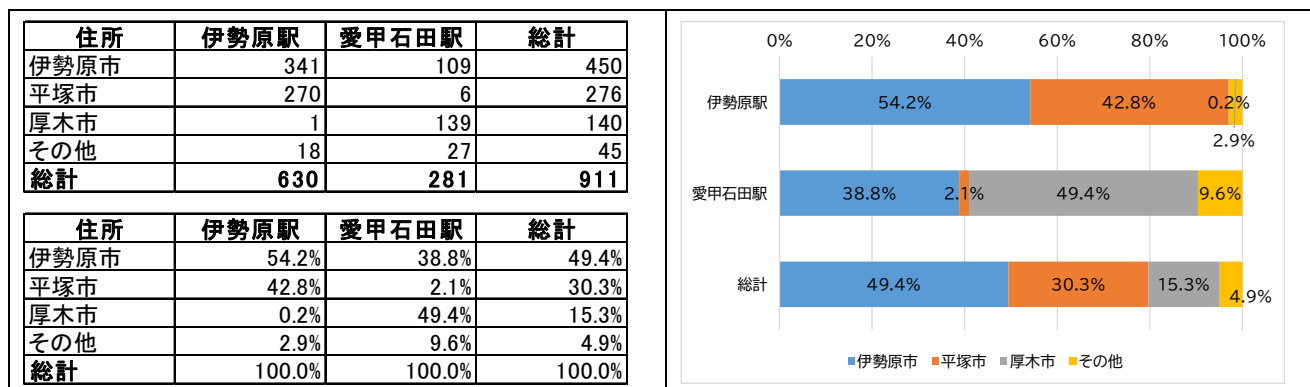


イ バイク

全体、駅別共に「伊勢原市」からの利用者が最も多くなっています。

駅別では、伊勢原駅は「平塚市」（42.8%）、愛甲石田駅は「厚木市」（49.4%）が次いで多くなっています。

表・グラフ 5-17 自治体別の発生地状況（バイク）



(3) 方向別、駅からの距離別

駅別に、南北方向別、駅からの距離別に集計しました。

ア 自転車

①伊勢原駅

伊勢原駅では、北から 59%、南から 41%の発生比となっています。

駅からの距離別では、1,000～2,000mの発生比が 67%と多くなっています。

表 5-18 南北別・距離別の発生地状況(自転車・伊勢原駅)

伊勢原駅からの距離	北	南	計
0-500m	8	7	15
500-1000m	99	103	202
1000-1500m	350	118	468
1500-2000m	321	248	569
2000-2500m	72	39	111
2500-3000m	0	79	79
3000-3500m	5	13	18
3500-4000m	44	5	49
4000-4500m	16	21	37
4500-5000m	3	6	9
5000m以内 計	919	639	1,558

伊勢原駅からの距離	北	南	計
0-500m	0.9%	1.1%	1.0%
500-1000m	10.8%	16.2%	13.0%
1000-1500m	38.1%	18.4%	30.1%
1500-2000m	34.9%	38.9%	36.5%
2000-2500m	7.8%	6.1%	7.1%
2500-3000m	0.0%	12.3%	5.1%
3000-3500m	0.5%	2.0%	1.2%
3500-4000m	4.8%	0.8%	3.1%
4000-4500m	1.7%	3.3%	2.4%
4500-5000m	0.3%	0.9%	0.6%
5000m以内 計	100.0%	100.0%	100.0%

	北	南	計
5000m以内 計	59.0%	41.0%	100.0%

②愛甲石田駅

愛甲石田駅では、北から 61%、南から 39%の発生比となっています。

駅からの距離別では、1,000～2,000mの発生比が 58%と多くなっています。

表 5-19 南北別・距離別の発生地状況(自転車・愛甲石田駅)

愛甲石田駅からの距離	北	南	計
0-500m	29	28	57
500-1000m	84	122	206
1000-1500m	274	56	330
1500-2000m	195	198	393
2000-2500m	74	17	91
2500-3000m	48	64	112
3000-3500m	36	2	38
3500-4000m	0	0	0
4000-4500m	14	0	14
4500-5000m	0	0	0
5000m以内 計	753	487	1,240

愛甲石田駅からの距離	北	南	計
0-500m	3.8%	5.7%	4.6%
500-1000m	11.1%	25.1%	16.6%
1000-1500m	36.4%	11.5%	26.6%
1500-2000m	25.8%	40.7%	31.7%
2000-2500m	9.8%	3.4%	7.3%
2500-3000m	6.4%	13.1%	9.0%
3000-3500m	4.8%	0.4%	3.1%
3500-4000m	0.0%	0.0%	0.0%
4000-4500m	1.9%	0.0%	1.1%
4500-5000m	0.0%	0.0%	0.0%
5000m以内 計	100.0%	100.0%	100.0%

	北	南	計
5000m以内 計	60.7%	39.3%	100.0%

イ バイク

①伊勢原駅

伊勢原駅では、北から 31%、南から 69%の発生比となっています。

駅からの距離別では、1,500～3,000mの発生比が比較的多くなっています。

表 5-20 南北別・距離別の発生地状況(バイク・伊勢原駅)

伊勢原駅からの距離	北	南	計
0-500m	1	3	4
500-1000m	16	43	58
1000-1500m	19	30	49
1500-2000m	63	75	137
2000-2500m	58	10	68
2500-3000m	0	61	61
3000-3500m	1	7	8
3500-4000m	14	5	19
4000-4500m	13	34	47
4500-5000m	1	22	23
>5000m	2	118	120
計	187	406	593

伊勢原駅からの距離	北	南	計
0-500m	0.5%	0.7%	0.7%
500-1000m	8.4%	10.5%	9.8%
1000-1500m	10.2%	7.3%	8.2%
1500-2000m	33.5%	18.4%	23.1%
2000-2500m	30.8%	2.5%	11.4%
2500-3000m	0.0%	15.0%	10.3%
3000-3500m	0.5%	1.7%	1.3%
3500-4000m	7.5%	1.2%	3.2%
4000-4500m	7.0%	8.4%	7.9%
4500-5000m	0.5%	5.4%	3.9%
>5000m	1.1%	28.9%	20.2%
計	100.0%	100.0%	100.0%

	北	南	計
計	31.5%	68.5%	100.0%

②愛甲石田駅

愛甲石田駅では、北から 68%、南から 32%の発生比となっています。

駅からの距離別では、1,500～3,000mの発生比が比較的多くなっています。

表 5-21 南北別・距離別の発生地状況(バイク・愛甲石田駅)

愛甲石田駅からの距離	北	南	計
0-500m	1	1	2
500-1000m	0	1	1
1000-1500m	6	3	9
1500-2000m	29	26	55
2000-2500m	10	4	13
2500-3000m	31	35	66
3000-3500m	20	1	21
3500-4000m	0	0	0
4000-4500m	12	0	12
4500-5000m	30	1	31
>5000m	21	5	26
計	158	76	234

愛甲石田駅からの距離	北	南	計
0-500m	0.6%	1.3%	0.9%
500-1000m	0.0%	1.3%	0.4%
1000-1500m	3.8%	3.9%	3.8%
1500-2000m	18.4%	33.6%	23.3%
2000-2500m	6.0%	4.6%	5.6%
2500-3000m	19.3%	46.1%	28.0%
3000-3500m	12.5%	1.3%	8.9%
3500-4000m	0.0%	0.0%	0.0%
4000-4500m	7.5%	0.0%	5.0%
4500-5000m	18.7%	1.3%	13.1%
>5000m	13.2%	6.6%	11.0%
計	100.0%	100.0%	100.0%

	北	南	計
計	67.5%	32.5%	100.0%

第6章 駐車需要の将来推計

前章で実施した駐車実態調査等の結果を踏まえ、駅勢圏を設定し、将来の人口推計などを踏まえ、駐車需要の将来推計を実施します。

6-1. 駅勢圏の設定

(1) 自転車

発生地調査の結果を参考に、鉄道駅毎の駅勢圏を次のとおり設定します。

図 6-1 駅勢圏(自転車・伊勢原駅)

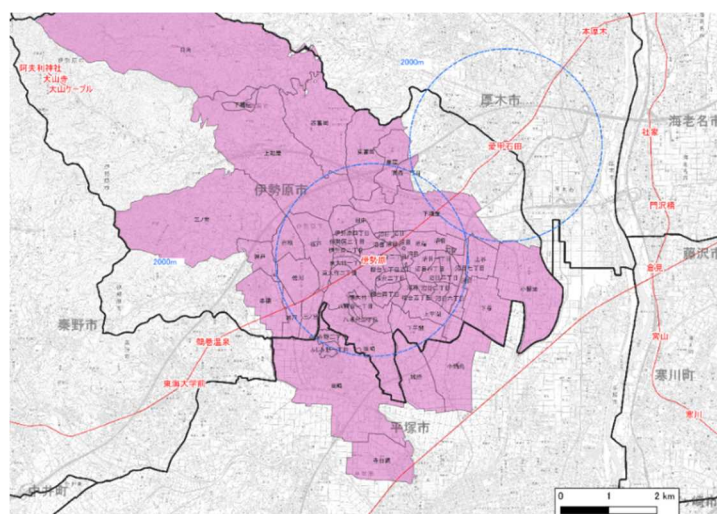
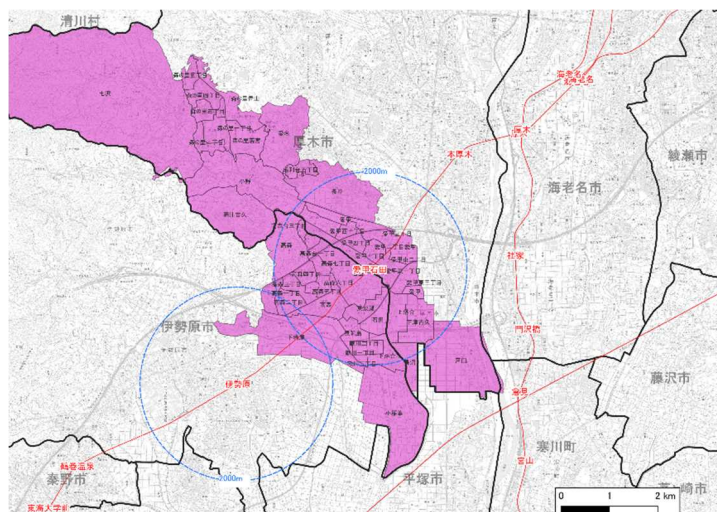


図6-2 駅勢圏(自転車・愛甲石田駅)



(2) バイク

発生地調査の結果、自転車に比べてバイクの利用者は広域であるため、駅勢圏を市域単位で設定します。

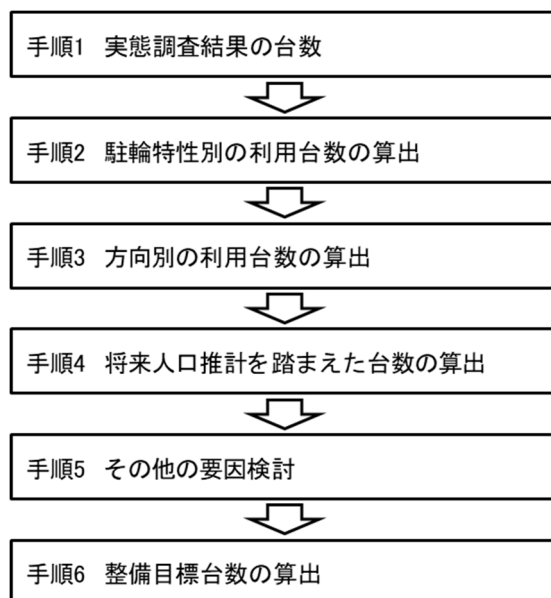
伊勢原駅については「伊勢原市及び平塚市」、愛甲石田駅については「伊勢原市及び厚木市」とします。

6-2. 整備目標台数の算出

(1) 整備目標台数の算出フロー

整備目標台数は、次のフローのとおり算出します。

図 6-3 整備目標台数の算出フロー



(2) 整備目標台数の算出

ア 【手順 1】実態調査結果の台数

実態調査結果から、車種別、駅別の最大駐車台数を得ます。

表 6-4 実態調査結果まとめ

車種	駅	カウント調査台数						最大駐 車台数
		平日			休日			
		10時	13時	19時	10時	13時	19時	
自転車	伊勢原駅	1,617 台	1,682 台	1,036 台	933 台	1,111 台	888 台	1,682 台
	愛甲石田駅	1,112 台	1,165 台	758 台	603 台	712 台	576 台	1,165 台
バイク	伊勢原駅	528 台	561 台	367 台	334 台	327 台	263 台	561 台
	愛甲石田駅	240 台	253 台	158 台	136 台	131 台	109 台	253 台

表 6-5 最大駐車台数の内訳

車種	駅	自転車等駐車場				放置	計
		市営	厚木市営	民営	計		
自転車	伊勢原駅	1,028 台		641 台	1,669 台	13 台	1,682 台
	愛甲石田駅	229 台	649 台	279 台	1,157 台	8 台	1,165 台
バイク	伊勢原駅	349 台		207 台	556 台	5 台	561 台
	愛甲石田駅	36 台	157 台	59 台	252 台	1 台	253 台

イ【手順2】駐輪特性別の利用台数

利用者の目的地により、利用特性や対応する主体が異なることを踏まえ、駐車台数カウント調査及び利用者アンケート調査から、目的別（「鉄道利用者＝通勤・通学」と「駅周辺利用者＝買物・私用」）に利用台数を算出します。

表 6-6 最大駐車台数の内訳(駐車台数カウント調査 ピーク時台数)

車種	駅	自転車等駐車場	放置	計
自転車	伊勢原駅	1,669台	13台	1,682台
	愛甲石田駅	1,157台	8台	1,165台
バイク	伊勢原駅	556台	5台	561台
	愛甲石田駅	252台	1台	253台



表 6-7 目的別比率(利用者アンケート調査)

車種	駅	利用目的		
		通勤・通学	買物・私用	計
自転車	伊勢原駅	98.2%	1.8%	100.0%
	愛甲石田駅	97.8%	2.2%	100.0%
バイク	伊勢原駅	95.2%	4.8%	100.0%
	愛甲石田駅	100.0%	0.0%	100.0%

殆どが店舗等施設前の
放置であることから、
「買物・私用(駅周辺施
設)」と整理



表 6-8 目的別利用台数

車種	駅	通勤・通学 (鉄道利用)	買物・私用 (駅周辺施設 利用)	計
自転車	伊勢原駅	1,640台	42台	1,682台
	愛甲石田駅	1,131台	34台	1,165台
バイク	伊勢原駅	530台	31台	561台
	愛甲石田駅	252台	1台	253台

ウ【手順3】利用台数の方向別比率

① 鉄道利用者(通勤・通学)

鉄道利用者は、居住地から駅までの動線上に立地する自転車等駐車場への利用がスムーズであることから、発生地調査で求めた南北の方向別の比率より、方向別の台数を算出します。

表 6-9 居住地の方向別の比率(発生地調査から)

伊勢原駅自転車	北(割合)	南(割合)	計
5,000m以内 計	59.0%	41.0%	100.0%
愛甲石田駅自転車	北(割合)	南(割合)	計
5,000m以内 計	60.7%	39.3%	100.0%
伊勢原駅バイク	北(割合)	南(割合)	計
計	31.5%	68.5%	100.0%
愛甲石田駅バイク	北(割合)	南(割合)	計
計	67.5%	32.5%	100.0%

② 駅周辺施設利用者(買物・私用)

駅周辺利用者は、施設の立地する付近の駐車がスムーズであることから、現在の方向別の駐車台数を算出します。

駐車台数については、カウント調査における平日 10 時から 13 時の増加台数（商業施設の自転車等駐車場及び放置）を用います。

表 6-10 方向別の比率(実態調査から)

車種	駅	エリア	駅周辺駐輪場		放置		計		10時から13時までの増加	
			平日10時	平日13時	平日10時	平日13時	平日10時	平日13時	台数	南北比
自転車	伊勢原駅	北口			10台	9台	10台	9台	-1台	0.0%
		南口	180台	182台	2台	4台	182台	186台	4台	100.0%
		計			12台	13台	192台	195台	3台	100.0%
	愛甲石田駅	北口			3台	8台	3台	8台	5台	100.0%
		南口							0台	0.0%
		計	0台	0台	3台	8台	3台	8台	5台	100.0%
バイク	伊勢原駅	北口			1台	1台	1台	1台	0台	0.0%
		南口	52台	60台	6台	4台	58台	64台	6台	100.0%
		計	52台	60台	7台	5台	59台	65台	6台	100.0%
	愛甲石田駅	北口			1台	1台	1台	1台	0台	100.0%
		南口							0台	0.0%
		計	0台	0台	1台	1台	1台	1台	0台	100.0%

自転車交通ルール クイズ第3問 (全5問)

Q. 自転車は、原則として車道を走行し、左側を通行しなければならない。

→答えは次のページ

エ【手順4】将来人口推計を踏まえた台数の算出

2023年から2033年までの駅勢圏内の人口増減率を算出した結果は以下のとおりです。

※詳細は巻末参考資料に掲載しています。

表 6-11 方向別の駅勢圏将来人口増減率(2023年から2033年まで)

伊勢原駅自転車	北(割合)	南(割合)	計
将来駅勢圏人口増減率	96.0%	94.8%	95.4%

愛甲石田駅自転車	北(割合)	南(割合)	計
将来駅勢圏人口増減率	96.1%	99.3%	97.1%

伊勢原駅バイク	北(割合)	南(割合)	計
将来駅勢圏人口増減率	95.7%	94.2%	94.7%

愛甲石田駅バイク	北(割合)	南(割合)	計
将来駅勢圏人口増減率	97.3%	96.1%	96.8%

① 鉄道利用者(通勤・通学)

鉄道利用者については、発生地の人口の増減率を反映させるため、エリア別(南北別)の人口増減率を採用します。

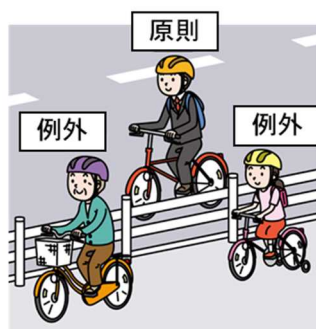
② 駅周辺施設利用者(買物・私用)

駅周辺利用者については、発生地の人口でなく、駅周辺施設の立地状況等によって需要が変化するため、駅勢圏全体の人口増減率を採用します。

前ページのクイズの答え

Q.自転車は、原則として車道を走行し、左側を通行しなければならない。

答え：◎ **自転車は原則として車道を走行し、左側を通行しなければなりません。**
ただし、例外もあります。



例外(歩道を通行してもよいとき)
(1)標識や標示により自転車の歩道通行を許可しているとき
(2)13歳未満、70歳以上の方又は身体の不自由な方が自転車を運転するとき
(3)このほかやむを得ないと認められるとき
(道路工事や自動車との接触の危険がある場合)



[普通自転車歩道通行可]

※歩道を通行する場合は、車道寄りを走行してください。

オ【手順 5 その他の要因検討】

①新型コロナウイルス感染症の影響について

新型コロナウイルス感染症の拡大前後の鉄道乗降者数、自転車等駐車場の利用者数の推移を見ると、感染拡大前（令和元(2019)年）から感染拡大期（令和 2(2020)年）にかけて大きく減少しましたが、その後は増加傾向です。

今後も増加傾向が続く場合、感染拡大前の水準に戻ると考えられます。また、感染拡大前の市営自転車等駐車場の定期契約率は 100%であったことから、収容可能台数にある程度の余裕を持たせることが必要と考えます。

②市営自転車等駐車場の契約率と利用率の乖離について

定期利用について、契約率は自転車 97%、バイクは 96%であり、一部の駐車場では待機者も発生しています。一方、実態調査結果では、定期利用スペースに実際に駐車されている台数は収容可能台数の 5 割程度（自転車 54%、バイク 55%）です。

利用頻度や駐車時間のずれによることが考えられますが、契約者の利用状況の変化により、定期利用スペースの利用率が高まる可能性があります。

また、実際の駐車台数の余裕を把握しつつ、契約者数を増加させていくことも運営上必要と考えられます。

以上を考慮し、将来駐車需要台数に 10%分を増やした整備目標台数とします。

カ【手順 6 整備目標台数の算出】

整備目標台数の算出結果を次のとおり示します。

なお、下に示す鉄道利用者及び駅周辺施設利用者台数に対する整備の基本的な考え方は、P. 48（第 7 章 7-1. 再整備に向けた課題と基本的な考え方の(4)）に記載しています。

表 6-12 整備目標台数(鉄道利用者)

	自転車				バイク			
	伊勢原駅		愛甲石田駅		伊勢原駅		愛甲石田駅	
鉄道利用台数(表6-8)	1,640台		1,131台		530台		252台	
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
方向別発生比率(表6-9)	北	南	北	南	北	南	北	南
	59.0%	41.0%	60.7%	39.3%	31.5%	68.5%	67.5%	32.5%
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
方向別発生台数	968台	672台	687台	444台	167台	363台	170台	82台
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
駅勢圏将来人口増減率(表6-11)	96.0%	94.8%	96.1%	99.3%	95.7%	94.2%	97.3%	96.1%
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
将来駐車需要台数	929台	637台	660台	441台	160台	342台	165台	79台
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
整備目標台数 (10%追加・10台単位で切り上げ)	1,030台	710台	730台	490台	180台	380台	190台	90台

表 6-13 整備目標台数(駅周辺施設利用者)

	自転車				バイク			
	伊勢原駅		愛甲石田駅		伊勢原駅		愛甲石田駅	
鉄道利用台数(表6-8)	42台		34台		31台		1台	
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
方向別発生実態比率(表6-10)	北	南	北	南	北	南	北	南
	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%	0.0%
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
方向別発生台数	0台	42台	34台	0台	0台	31台	1台	0台
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
駅勢圏将来人口増減率(表6-11)	95.4%		97.1%		94.7%		96.8%	
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
将来駐車需要台数	0台	40台	33台	0台	0台	29台	1台	0台
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
整備目標台数 (10%追加・10台単位で切り上げ)	0台	50台	40台	0台	0台	40台	10台	0台

第7章 自転車等駐車場の再整備について

7-1. 整備に向けた課題と基本的な考え方

(1) 将来の需要や供給を見通した上での市営自転車等駐車場の整備

【課題】

本市の人口は減少局面にあり、今後も人口減少が続くと推計されています。

伊勢原駅北口市街地再開発事業(予定)の実施に伴い廃止される市営・民間の自転車等駐車場の受け皿となる供給場所の確保や、伊勢原駅南口自転車駐車場の老朽化への対応など、人口減少下にありながらも当面必要な台数を確保していくことが必要です。



【基本的な考え方】

整備目標台数や関連事業のスケジュールを踏まえ、自転車等駐車場の計画的な整備を図ります。

図 7-1 伊勢原駅北口市街地再開発事業予定区域と自転車等駐車場

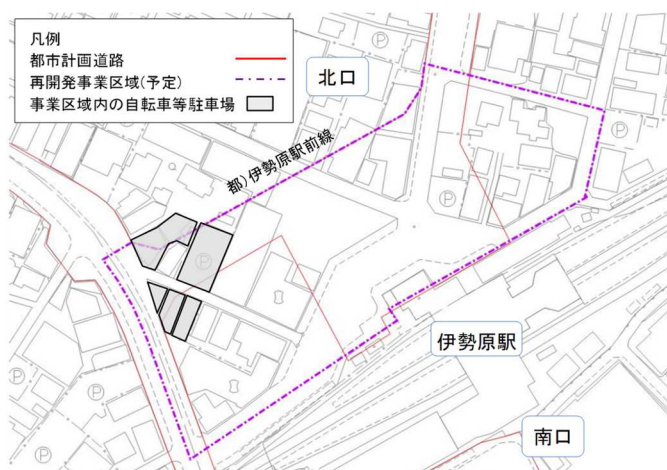


写真 7-2 伊勢原駅南口自転車駐車場



(2) 有人管理のメリットを生かした効率的な管理運営への転換

【課題】

市営自転車等駐車場については、指定管理者制度を導入し、民間事業者のノウハウを公共施設の運営に生かすとともに、利用者利便性の向上を図っています。

しかし、自転車等駐車場の数が多いことなどから、管理運営に関する支出が収入を上回っており、管理運営の効率化を図ることが必要です。



【基本的な考え方】

きめ細かく現場を確認できる有人管理のメリットを生かせるよう、システムにできることはシステムに任せるような運営に転換し、利用者の利便性の向上を図ります。

写真 7-3 自動ゲートシステムの例



写真 7-4 利用申請受付サイトの例(墨田区)



(3)利用者ニーズ(質)を踏まえた市営自転車等駐車場の整備

【課題】

自転車等駐車場利用者アンケート調査では、必要と思う設備・サービスについて「屋根」、「防犯設備」と回答した方が比較的多い結果となりました。

また、利用者の駐輪マナーの悪さや、舗装や区画線が整備されていないことにより停めにくいという自由意見も多くありました。さらに、近年では、チャイルドシート付自転車や電動アシスト付自転車に加えて、タイヤの太いオフロードスポーツバイクや電動キックボードなど多様なモビリティが普及しつつあります。

多様化する利用者のニーズに対応し、利用者の利便性の向上を図る必要があります。



【基本的な考え方】

舗装や屋根、防犯設備の設置など、利用者ニーズを踏まえた施設改修を図ります。

写真 7-5 防犯カメラ



写真 7-6 LED 照明



(4)民間事業者が参入・運営しやすくなるような環境整備

【課題】

自転車等の駐車需要の著しい地域においては、地方公共団体は一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとされています。また、鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう協力しなければならないとされています。

しかし、市が全ての駐車需要に対する施設を確保していくことは現実的に難しいことから、鉄道事業者以外の民間事業者とも協働して、駐車施設を整備していく必要があります。



【基本的な考え方】

現在、自転車駐車場を利用し鉄道を利用している方を対象とし、市が鉄道事業者と協力して自転車等駐車場を整備することを基本とします。

併せて、鉄道事業者以外の民間事業者が運営する自転車等駐車場が果たす公共的な役割も大きいため、民間事業者が参入・運営しやすくなるような環境整備を図ります。

表 7-7 駐輪特性に応じた自転車等駐車場整備の考え方

＜自転車等の駐車特性＞			＜駐車特性に応じた整備の考え方＞			
鉄道利用の有無	自転車等利用の目的地	利用者の最終目的地		駐車場の種類	整備主体	整備方針
鉄道利用 (端末利用)	鉄道駅 (乗車駅)	鉄道降車後に向かう 会社・学校・商業施設など	→	一般公共用 駐車場	市・鉄道事業者 (+その他の民間事業者)	市が鉄道事業者と協力して整備するとともに、鉄道事業者以外の民間事業者が参入しやすくなるよう環境整備を図る。
非鉄道利用 (直行型利用)	会社・学校・ 商業施設など	駐車場所付近の 会社・学校・商業施設など	→	施設利用者用 駐車場	会社・学校・商業施設など	伊勢原市地域まちづくり推進条例などに基づき、駐車需要を発生させる事業者へ附置義務を設け、整備促進を図る。

(参考)

自転車の安全利用の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（昭和 55 年法律第 87 号）

第 5 条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域（中略）においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、（中略）当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。

7-2. 鉄道駅毎の整備方針

(1)伊勢原駅北口

①市営自転車等駐車場の整備

- 北口市街地再開発事業（予定）に伴い、収容可能台数が自転車を中心に減少となることを踏まえ、北2または北5の既存のバイクの駐車スペースを自転車の駐車スペースに転換します。
- 再整備を進める上では、施設によって工事の期間を分散させることや、工区分け等により、工事期間に可能な限り収容可能台数を確保することに努めます。
- 北口市街地再開発事業（予定）に伴い廃止される北4を除き、機能を継続します。

②民間自転車等駐車場の利用促進等

- 現在、北口の市営自転車等駐車場を利用しているバイクについては、北口・南口を問わず民間の自転車等駐車場の利用促進を図る必要があること、また、民間事業者が参入・運営しやすくする必要があることから、市営自転車等駐車場の利用料金の見直しを検討するとともに、一定の施設整備を実施します。
- 市営自転車等駐車場の整備に伴い、一時的に収容可能台数が減少する時期、また、北口市街地再開発事業（予定）に伴い複数の自転車等駐車場が廃止される時期においては、事前に自転車等駐車場利用者へ案内を行い、民間自転車等駐車場利用の誘導等を図ります。

図 7-8 配置計画(伊勢原駅北口)



表 7-9 整備による収容可能台数の見通し(自転車・伊勢原駅北口)

種別	施設名称	図中略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	伊勢原駅北口自転車駐車場	A	維持	186	186	186	186	186	186
	伊勢原駅北口第2自転車等駐車場	B	維持	322	322	322	322	322	322
	伊勢原駅北口第3自転車駐車場	C	維持	281	281	281	281	281	281
	伊勢原駅北口第5自転車等駐車場	E	維持(車種配分変更)	133	133	133 (整備)	350	350	350
				922	922	922	1,139	1,139	1,139
民営	葛貫自転車預り所	b	※再開発事業の進捗に応じて廃止	200	200	200	廃止	-	-
	三井のリパーク伊勢原	c	※再開発事業の進捗に応じて廃止	230	230	230	廃止	-	-
	三井のリパーク伊勢原駅前第2駐輪場	d	※再開発事業の進捗に応じて廃止	89	89	89	廃止	-	-
	サイクルスペース伊勢原駅北口	e	※再開発事業の進捗に応じて廃止	121	121	121	廃止	-	-
				640	640	640	0	0	0
合計				1,562	1,562	1,562	1,139	1,139	1,139
整備目標台数(1,030) に対する過不足				532	532	532	109	109	109

表 7-10 整備による収容可能台数の見通し(バイク・伊勢原駅北口)

種別	施設名称	図中略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	伊勢原駅北口第2自転車等駐車場	B	維持	109	109	109	109	109	109
	伊勢原駅北口第4バイク専用駐車場	D	※再開発事業の進捗に応じて廃止	65	65	65	廃止	-	-
	伊勢原駅北口第5自転車等駐車場	E	維持(車種配分変更)	117	117	117 (整備)	0	0	0
				291	291	291	109	109	109
民営	伊勢原駅北口バイクパーク	a	継続を想定	132	132	132	132	132	132
	三井のリパーク伊勢原	c	※再開発事業の進捗に応じて廃止	20	20	20	廃止	-	-
	サイクルスペース伊勢原駅北口	e	※再開発事業の進捗に応じて廃止	7	7	7	廃止	-	-
				159	159	159	132	132	132
合計				450	450	450	241	241	241
整備目標台数(180) に対する過不足				270	270	270	61	61	61

※収容可能台数の見通しについては、通路幅の見直しなど実際の整備にあたって若干前後する場合がある。

※工事期間中は、供用台数が減少することがある。

(2)伊勢原駅南口

①市営自転車等駐車場の整備

- 南口自転車駐車場（南1）の修繕を実施し、収容可能台数の維持を図ります。
- 南口自転車駐車場（南1）の修繕にあたっては、民間活力を活用して、設計と工事を一括して発注するなど、工事期間の短縮を図ります。また、工区分け等により、工事期間に可能な限り収容可能台数を確保することに努めます。
- 南口第2自転車駐車場は、機能を継続します。

②民間自転車等駐車場の利用促進等

- 民間事業者が参入・運営しやすくなるよう、市営自転車等駐車場の利用料金の見直しを検討するとともに、一定の施設整備を実施します。
- 南1自転車駐車場の修繕に伴い、一時的に収容可能台数が減少する時期においては、事前に自転車等駐車場利用者へ案内を行い、民間自転車等駐車場利用の誘導等を図ります。

図 7-11 配置計画(伊勢原駅南口)

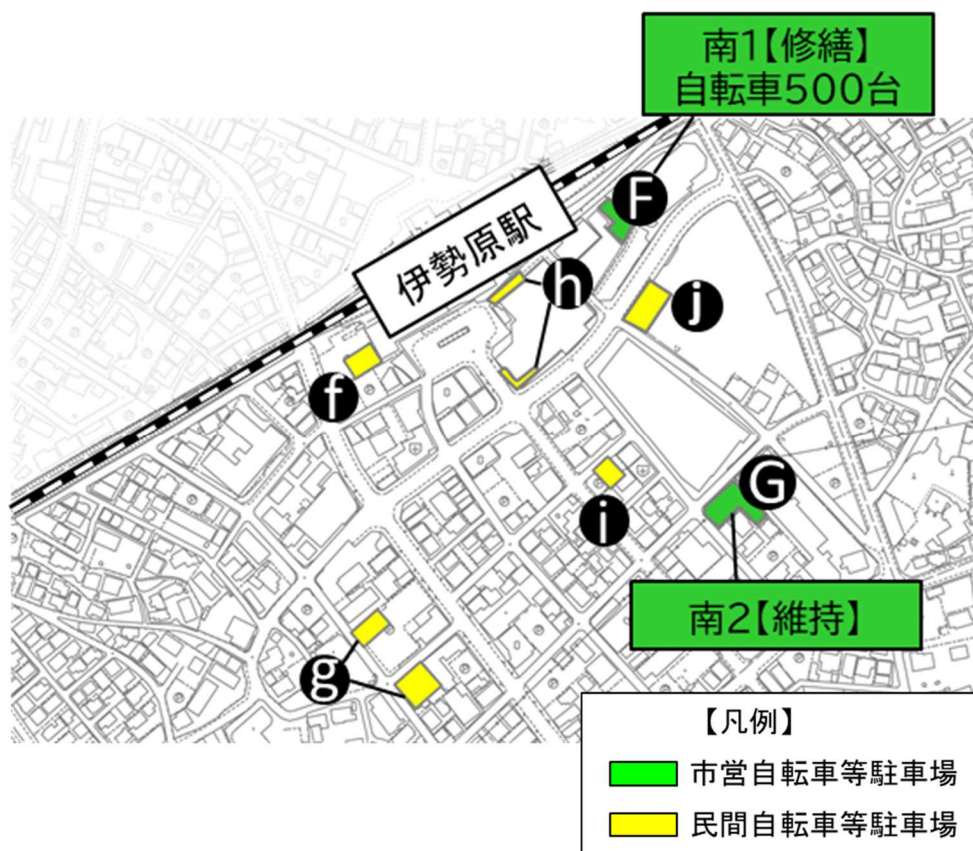


表 7-12 整備による収容可能台数の見通し(自転車・伊勢原駅南口)

種別	施設名称	図中略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	伊勢原駅南口自転車駐車場	F	大規模修繕	582	582	500 (修繕)	500	500	500
	伊勢原駅南口第2自転車等駐車場	G	維持	180	180	180	180	180	180
				762	762	680	680	680	680
民営	オダクル伊勢原	f	継続を想定	66	66	66	66	66	66
	萩原パーキング(屋外、屋内)	g	継続を想定	40	40	40	40	40	40
	いせはらcoma駐輪場	h	継続を想定	72	72	72	72	72	72
	イトーヨーカドー駐輪場	j	継続を想定	155	155	155	155	155	155
				333	333	333	333	333	333
			合計	1,095	1,095	1,013	1,013	1,013	1,013
			整備目標台数(710) に対する過不足	385	385	303	303	303	303

表 7-13 整備による収容可能台数の見通し(バイク・伊勢原駅南口)

種別	施設名称	図中略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	伊勢原駅南口第2自転車等駐車場	G	維持	294	294	294	294	294	294
				294	294	294	294	294	294
民営	オダクル伊勢原	f	継続を想定	11	11	11	11	11	11
	萩原パーキング(屋外、屋内)	g	継続を想定	120	120	120	120	120	120
	いせはらcoma駐輪場	h	継続を想定	9	9	9	9	9	9
	J&K柏木	i	継続を想定	52	52	52	52	52	52
	イトーヨーカドー駐輪場	j	継続を想定	56	56	56	56	56	56
				248	248	248	248	248	248
合計				542	542	542	542	542	542
整備目標台数(380) に対する過不足				162	162	162	162	162	162

※収容可能台数の見通しについては、通路幅の見直しなど実際の整備にあたって若干前後する場合がある。

※工事期間中は、供用台数が減少することがある。

自転車交通ルール クイズ第4問(全5問)

Q. 自転車は軽車両であるため、歩道を通行していても、歩行者用信号機では無く
車両用信号機に従う。

→答えは54ページ

(3) 愛甲石田駅

①市営自転車等駐車場の整備

- ・ 北口の市営自転車等駐車場については、整備目標台数確保のため、機能を継続します。
- ・ 南口の市営自転車等駐車場については、整備目標台数と民営の自転車等駐車場の利用状況などを踏まえながら、当面は機能を継続します。

②民間自転車等駐車場の利用促進等

- ・ 民間事業者が参入・運営しやすくなるよう、市営自転車等駐車場の利用料金の見直しを検討するとともに、一定の施設整備を実施します。

図 7-14 配置計画(愛甲石田駅)

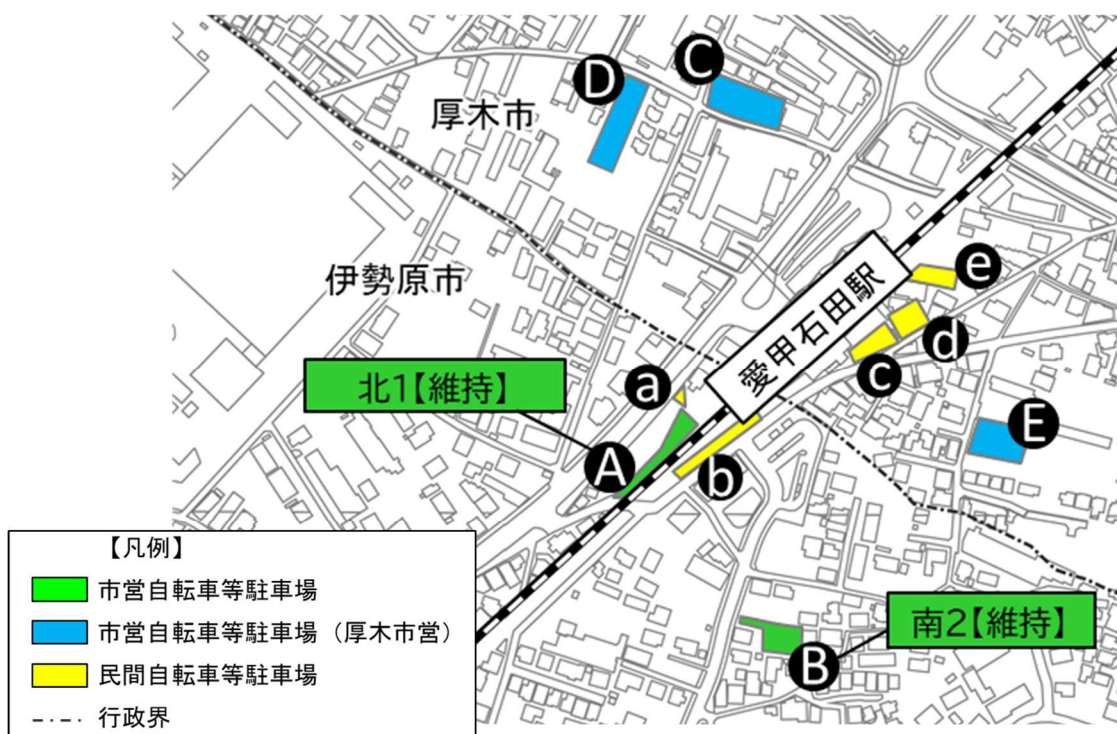


表 7-15 整備による収容可能台数の見通し(自転車・愛甲石田駅北口)

種別	施設名称	図中略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	愛甲石田駅自転車等駐車場	A	維持	267	267	267	267	267	267
				267	267	267	267	267	267
厚木市営	愛甲石田駅北口自転車等駐車場	C	継続を想定	428	428	428	428	428	428
	愛甲石田駅北口第2自転車等駐車場	D	継続を想定	209	209	209	209	209	209
				637	637	637	637	637	637
合計				904	904	904	904	904	904
整備目標台数(730) に対する過不足				174	174	174	174	174	174

表 7-16 整備による収容可能台数の見通し(バイク・愛甲石田駅北口)

種別	施設名称	図中略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	愛甲石田駅自転車等駐車場	A	維持	85	85	85	85	85	85
				85	85	85	85	85	85
厚木市営	愛甲石田駅北口自転車等駐車場	C	継続を想定	125	125	125	125	125	125
	愛甲石田駅北口第2自転車等駐車場	D	継続を想定	72	72	72	72	72	72
				197	197	197	197	197	197
民営	バイクパーク愛甲石田	a	継続を想定	3	3	3	3	3	3
				3	3	3	3	3	3
			合計	285	285	285	285	285	285
			整備目標台数(190)に対する過不足	95	95	95	95	95	95

表 7-17 整備による収容可能台数の見通し(自転車・愛甲石田駅南口)

種別	施設名称	図中 略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
市営	愛甲石田駅南口第2自転車等駐車場	B	維持(需要等動向により縮小検討)	196	196	196	196	196	196
				196	196	196	196	196	196
厚木市営	愛甲石田駅南口自転車等駐車場	E	継続を想定	151	151	151	151	151	151
				151	151	151	151	151	151
民営	オダクル愛甲石田第1	b	継続を想定	296	296	296	296	296	296
	オダクル愛甲石田第2	c	継続を想定	141	141	141	141	141	141
	長塚用品店駐輪場	d	継続を想定	200	200	200	200	200	200
	ANパークマンスリー愛甲石田1	e	継続を想定	90	90	90	90	90	90
				727	727	727	727	727	727
			合計	1,074	1,074	1,074	1,074	1,074	1,074
			整備目標台数(490) に対する過不足	584	584	584	584	584	584

表 7-18 整備による収容可能台数の見通し(バイク・愛甲石田駅南口)

種別	施設名称	図中 略称	整備方針	収容可能台数の見通し					
				R5 (現況)	R6	R7	R8	R9	R10
厚木市営	愛甲石田駅南口自転車等駐車場	E	継続を想定	83	83	83	83	83	83
				83	83	83	83	83	83
民営	オダクル愛甲石田第1	b	継続を想定	56	56	56	56	56	56
	オダクル愛甲石田第2	c	継続を想定	13	13	13	13	13	13
	長塚用品店駐輪場	d	継続を想定	20	20	20	20	20	20
	ANパークマンスリー愛甲石田1	e	継続を想定	25	25	25	25	25	25
				114	114	114	114	114	114
			合計	197	197	197	197	197	197
			整備目標台数(90) に対する過不足	107	107	107	107	107	107

※収容可能台数の見通しについては、通路幅の見直しなど実際の整備にあたって若干前後する場合があります。

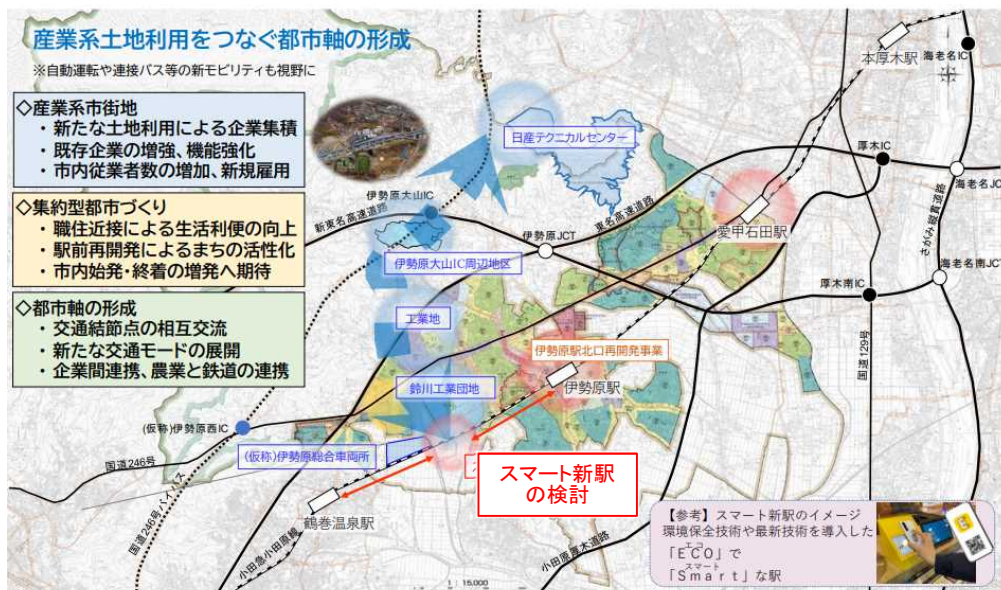
※工事期間中は、供用台数が減少することがある。

(4)留意すべき事項

伊勢原駅北口市街地再開発事業（予定）や、鈴川地区で検討されているスマート新駅の整備など、需給バランスに大きな変化が見込まれる場合には、伊勢原駅北口臨時駐車場の区域の一部を自転車等駐車場に活用するなどにより整備を検討します。

図 7-19 スマート新駅の検討

3-(2) 期待されるまちづくりへの主な波及効果



出典:「都市計画道路田中笠窪線」及び 小田急電鉄による「(仮称)伊勢原総合車両所」の建設計画に係る説明会

51ページのクイズの答え

Q.自転車は軽車両であるため、歩道を通行していても、歩行者用信号機では無く車両用信号機に従う。

答え：× **歩道を通行している場合は、歩行者用信号に従い、
車道を通行している場合は、車両用信号機に従いましょう。
ただし、自転車・歩行者用信号機がついている場所では、
その信号に従いましょう。**



7-3. 整備水準

(1) 整備水準検討の前提

① 関連法令・ガイドライン

整備水準の検討にあたっては、建築基準法等の関連法令を遵守するとともに、以下の資料を参考にします。

・自転車駐車場設置基準の手引き検討調査報告書

(平成 19 年 10 月 財団法人自転車駐車場整備センター 自転車等駐車場設置技術の手引き検討委員会)

・自転車駐車場整備マニュアル(平成 9 年 自転車駐車場研究会(著)、建設省都市局(監修))

② 利用者の意識や近年の動向

ア 利用者の意識

自転車等駐車場利用者アンケート調査では、必要と思う設備・サービスについて「屋根」、「防犯設備」と回答した方が比較的多くありました。

また、利用者の駐輪マナーの悪さや、出しづらい、入れづらい、区画が狭い等により停めにくいという自由意見が多くありました。

イ 自転車の安全利用

令和 5 年 4 月 1 日より改正道路交通法が施行され、全ての自転車利用者はヘルメットの着用が努力義務化されました。

しかし、ヘルメットの着用率(令和 5 年 7 月 警察庁調べ)は神奈川県で 8.4%(全国では 13.5%)と依然と低く、その理由としては、「自転車に乗る前、乗った後のヘルメットの置場に困るから」が、「努力義務だから」に次いで高くなっています。(自転車の交通ルールに関するアンケート調査報告書 2023 年 8 月 警察庁)

ヘルメットの保管環境の充実(「屋根」や「防犯設備」)によってヘルメットの着用率改善につながる可能性があります。

ウ 多様な自転車等の普及

近年は、チャイルドシート付自転車や電動アシスト付自転車に加えて、タイヤの太いオフロードスポーツバイクや電動キックボードなど多様なモビリティが普及しつつあります。

これらに対応するために、ゆったりとした「駐車幅」のスペースを一部に設けるなどの対応を行います。

(2)整備水準の検討

施設を維持する市営自転車等駐車場については、準備の整った施設から以下の水準に基づき整備を図ります。

①置場

ア 置場の区画

駐車場内の整理のため、自転車等の置場は、区画線、柵または塗装の色を変えること等により、通路と区別します。

自転車等の置場外へのはみ出し防止、歩行者の安全確保の面で、置場の短辺には柵を設置することを基本とします。柵は、利用者の安全性等の面からパイプ型式等を用います。

置場の長辺が長すぎると、利用者が駐車場所を確認する際や管理者が場内巡回をする際に不便が生じ、防犯上も問題があるので、長くなり過ぎないように適切な間隔（10m～20m程度）で置場と置場の間に人専用の通路を設けます。

図 7-20 置場短辺に設ける柵の例(目印マーク(置場区画番号看板)支柱兼用型)

出典:自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書(平成 19 年 10 月)

(財団法人自転車駐車場整備センター 自転車等駐車場設置技術の手引き検討委員会)

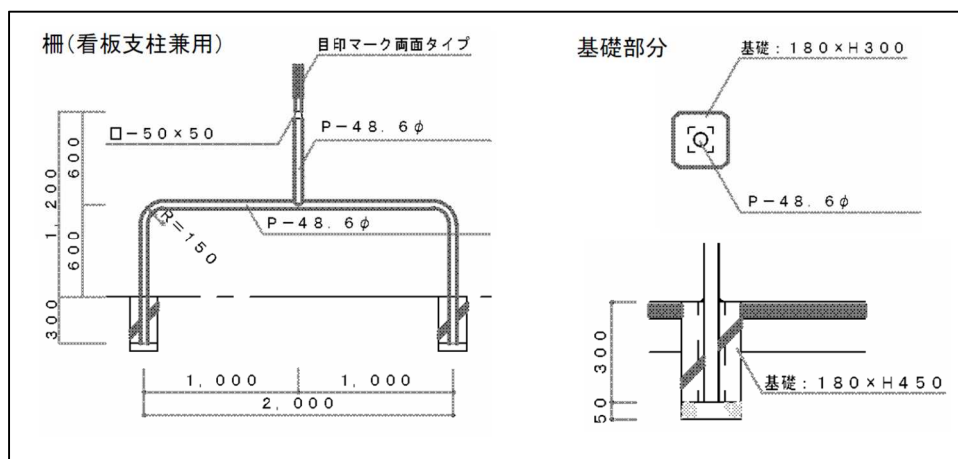


写真 7-21 柵の設置例



イ 駐車スペースの幅

i 自転車

駐車ますの幅は、ハンドルを斜めにして駐車間隔を狭くする方式で0.4mが広く採用されています。自転車等の全幅は、ほぼハンドル幅であり、ハンドルを斜めに切って隣接車両間のハンドルの干渉を防ぐことで全幅以下の間隔で駐車することができ、収容効率を高めることが可能となります。

また、幼児座席付きや、後ろカゴ付き自転車など、自転車の大型化とともに、駐車ます内での荷物の出し入れ、同乗幼児の乗り降りなど、自転車の形状と利用方法が多様化しています。

そのため、本計画においては0.4mを基本として採用するとともに、必要に応じて0.6mの幅の駐車ますを一部確保することとします。

ii バイク

バイク駐車ますの幅は0.8mを基本とします。

ウ ラックの設置

自転車の収容効率を高めるため、また自転車等を乱雑に置かれることを防止する目的で、ラックが多く利用されています。

ラックの配置間隔は一般的な平面式ラックの場合0.4m程度、スライド式ラックの場合は1台当たり0.3m程度まで縮小できます。

エ 駐車スペースの奥行き

自転車を向い合せて配列する場合、前輪部分を互いに対面する駐車スペースに入り込ませることにより、奥行きを短くすることができます。

この場合、駐車ますの幅は0.6mが基本ですが、ラックを使用して前輪に高低差を設けることにより0.4mとすることも可能です。

自転車交通ルール クイズ第5問（全5問）

Q.自転車は、歩道を走るときは、徐行し、歩行者に配慮しなければならない。

→答えは64ページ

図 7-22 駐車ますの幅の考え方(自転車)

出典: 自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書(平成 19 年 10 月)
 (財団法人自転車駐車場整備センター 自転車等駐車場設置技術の手引き検討委員会)

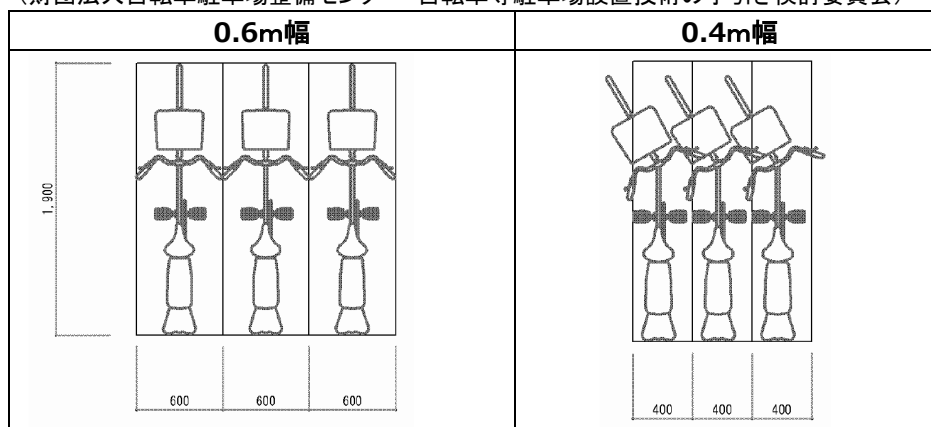


図 7-23 駐車ますの奥行短縮の考え方(自転車)

(図中の“L”は、台数により変化する。)

出典: 自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書(平成 19 年 10 月)
 (財団法人自転車駐車場整備センター 自転車等駐車場設置技術の手引き検討委員会)

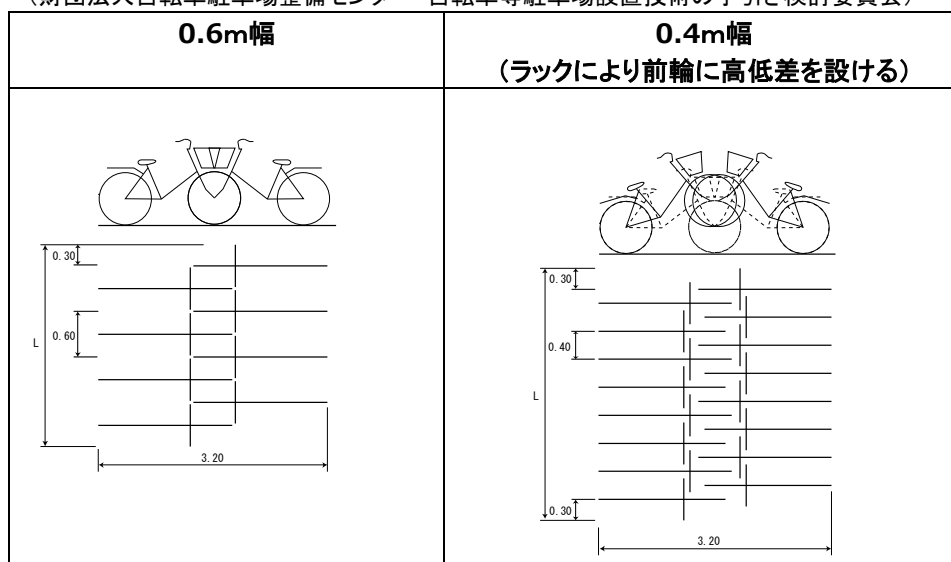
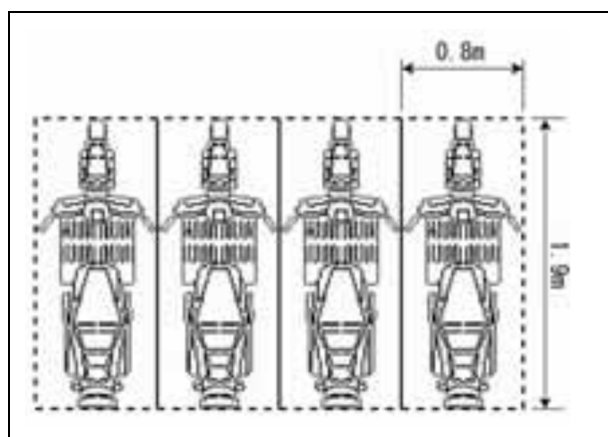


図 7-24 駐車ますの幅の考え方(原動機付自転車)

出典: 自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書(平成 19 年 10 月)
 (財団法人自転車駐車場整備センター 自転車等駐車場設置技術の手引き検討委員会)



②舗装

駐車場内は、自転車等の安全な通行及び駐車のため、アスファルト等による舗装をします。

○自転車駐車場整備事業の取扱いについて(昭和五四年五月一日 街路課建設専門官事務連絡)(抜粋)

七 (設計基準)

(一) 自転車駐車場はセメントコンクリート舗装またはアスファルト舗装で舗装することとする。設計及び施行の基準はアスファルト舗装要綱の歩道自転車道、セメントコンクリート舗装要綱に準拠することとする。ただし、自転車駐車部分はセメントコンクリート舗装とするのが望ましい。

写真 7-25 舗装の例



③屋根

利用者の利便性の向上を図るため、駐車スペースへの屋根（シェルター）を設置します。

○自転車駐車場整備事業の取扱いについて(昭和五四年五月一日 街路課建設専門官事務連絡)(抜粋)

(資料—5))

(二)

1) 鉄道、道路の高架下等を除き原則として上屋を設置することとする。

写真 7-26 屋根(シェルター)の設置例



④防犯設備等

ア 照明

利用上及び管理上必要な照度を確保するため、照明施設を設置します。

照度は、利用者による自転車等の出し入れや施錠・開錠の利便性、管理人による管理作業の容易性、および場内の防犯性や快適性、周辺への影響等を考慮して定めます。

また、LED 照明の導入などにより、消費電力の効率化を図ります。

○自転車駐車場整備マニュアル(監修:建設省都市局)

自転車駐車場内の照度は下記のとおりとする。

・駐車スペース・通路… 100 lx 程度

・斜路付階段・階段… 50 lx 程度

自転車駐車場内の照度は、鍵の操作のみを考えた場合は 20 lx 程度で問題ないが、防犯上、さらに駐車場利用者が安心して利用できるように、明るく設定したものである。なお、近隣に住宅地等の場合は、影響を考え、状況に応じて照度、照明の方法を検討する必要がある。

○自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書(平成 19 年 10 月)

(財団法人自転車駐車場整備センター 自転車等駐車場設置技術の手引き検討委員会)

駐車場内の平均照度は、鍵の操作のみを考えた場合は20ルクス程度で問題はないが、防犯上、快適性の観点からは、屋内式駐車場の自転車等置場と通路は100ルクス程度、階段・斜路付階段は50ルクス程度が望ましい。

屋外式駐車場については、周辺への迷惑とならぬよう配慮する必要があるが、平均照度は自転車等置場と通路は30ルクス程度、出入口付近は50ルクス程度が望ましい。

平均照度として定めた照度は、原則として場内の隅等においても、ばらつきなく確保されなければならない。駐車場の形状等により、やむを得ず平均照度が確保できない箇所においても、最低10ルクス程度は確保することが望ましい。

○日本工業規格 JIS Z 9110 照度基準 付表 10 駐車場

■ 駐車場

照 度 (lx)	屋内・地下			屋 外			
300	機械式駐車装置 の出入口部	車 路 (交通量大)	—	—	—	—	—
200		車 路 (一般)		バスターミナル、 トラックターミナル (交通量大)			
150	—	—	駐車位置 (出入りの多い場合)	バスターミナル、 トラックターミナル (交通量小)	サービスエリア (高速道路)	有料 (17) (大規模)	商業、レジャー、 公共施設などの 附属施設
100			駐車位置 (出入りの少ない場合)	—	パーキングエリア (高速道路)	有料 (小規模)	
75			—	—	—	—	
50			—	—	—	—	
30	—	—	—	—	—	—	—
20							
10							
5							

注意 (17) パーキングメータによる路上駐車場は除く。

備考 屋内駐車場の出入口部は、昼間外部の照度に応じて増燈する。

イ 防犯カメラ

場内における盗難等の未然防止や、非常事態の早期発見のため、防犯カメラを設置します。

写真 7-27 防犯設備等の設置例(LED 照明、防犯カメラ、防犯ベル)

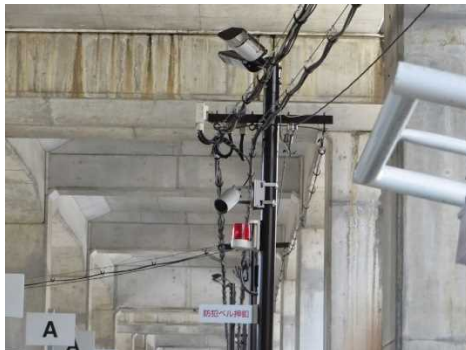


写真 7-28 複数のカメラを随時管理人室においてチェックできるシステムの例



ウ 視認性確保

犯罪防止の観点から内外部からの視認性を確保することが有効であり、自転車等駐車場の設置に当たっては周辺環境に悪影響のない範囲で、内外部からの視認性を極力確保します。

エ 出入りの管理

路外自転車等駐車場については、外周をフェンス、柵等で囲み、周囲と区分することとします。また、出入口の数を必要最小限にするとともに、必要に応じて出入管理システム等の設置又は管理人等を配置し、利用者以外の侵入防止を図ります。

7-4. 管理運営の効率化

利用者の利便性の向上及び人的管理からの置き換えによる管理の効率化を図るため、機械による入退管理や時間管理、精算機のキャッシュレス化、WEB 等による現地以外での定期利用申請が可能になるシステムなどを導入します。

(1)入退、時間管理

機械による入退・時間管理を導入することにより、管理業務の効率化を図ります。

管理する方式は、出入口にゲートを設け内外の入退を管理する方式と、ラックに前輪をロックする機器を設けラックごとに駐車を管理する方式が考えられます。

写真 7-29 自動ゲートシステムの例



写真 7-30 電磁ロック付きラックの例



(2)機械による決済

管理人による料金收受業務に代わる自動精算機の導入により、管理業務の効率化を図ります。

また、利用者の利便性の向上や円滑な入出庫のため、PASMO 等の電子決済可能な精算機の導入を検討します。

写真 7-31 電子決済可能な精算機の例



(3)定期利用の電子申請受付

現地での定期利用受付に代わる、WEB 等からの定期利用申請やキャンセル待ち申請ができるシステムの導入を検討します。

写真 7-32 利用申請受付サイトの例(墨田区)



(4)駐車情報の提供

現地や WEB 等から、自転車等駐車場を利用しようとする者に空き情報を提供するシステムの導入を検討します。

写真 7-33 自転車等駐車場の利用者に空き情報を提供する電光掲示板(三鷹駅北口)



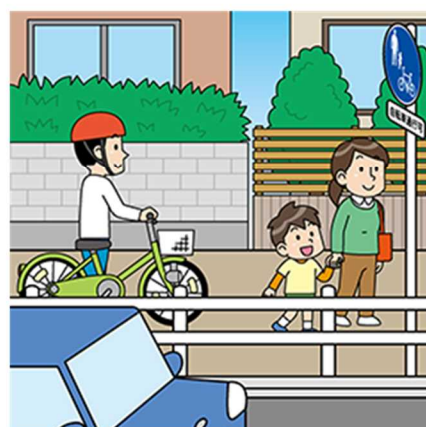
巻末参考資料

1. 駅勢圏における人口減少率
2. アンケートの自由意見回答

57ページのクイズの答え

Q.自転車は、歩道を走るときは、徐行し、歩行者に配慮しなければならない。

答え：◎ **歩行者に配慮し、必ず徐行しましょう。**



徐行するとともに、必要に応じて自転車から降りましょう。

1. 駅勢圏における人口減少率

自転車及びバイク利用が生じている地域の増減率を整理しました。

推計年：2028年、2033年、2038年、2043年

伊勢原市：伊勢原市資料から作成

厚木市：第2期厚木市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略（令和3（2021）年3月）から作成

平塚市：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」から作成

<伊勢原駅自転車駅勢圏>

		駅勢圏														
		北					南					計				
		2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
伊勢原市	栗窪	437	434	425	410	392						437	434	425	410	392
	伊勢原一丁目	989	942	874	796	720						989	942	874	796	720
	伊勢原三丁目	1,513	1,407	1,296	1,190	1,080						1,513	1,407	1,296	1,190	1,080
	伊勢原四丁目	1,705	1,711	1,707	1,692	1,664						1,705	1,711	1,707	1,692	1,664
	伊勢原二丁目	1,030	1,002	963	918	863						1,030	1,002	963	918	863
	岡崎						4,157	4,194	4,175	4,138	4,104	4,157	4,194	4,175	4,138	4,104
	下糟屋	2,156	2,198	2,231	2,249	2,248						2,156	2,198	2,231	2,249	2,248
	下谷						1,005	976	930	874	819	1,005	976	930	874	819
	下平間						396	367	339	313	289	396	367	339	313	289
	串橋	2,837	2,868	2,864	2,841	2,809						2,837	2,868	2,864	2,841	2,809
	高森一丁目	1,278	1,453	1,638	1,838	2,064						1,278	1,453	1,638	1,838	2,064
	桜台一丁目						2,239	2,251	2,253	2,225	2,179	2,239	2,251	2,253	2,225	2,179
	桜台五丁目						1,328	1,317	1,283	1,241	1,200	1,328	1,317	1,283	1,241	1,200
	桜台三丁目						1,725	1,682	1,626	1,562	1,495	1,725	1,682	1,626	1,562	1,495
	桜台四丁目						1,369	1,347	1,315	1,278	1,238	1,369	1,347	1,315	1,278	1,238
	桜台二丁目						1,375	1,260	1,147	1,038	934	1,375	1,260	1,147	1,038	934
	三ノ宮	2,196	2,086	1,952	1,803	1,655						2,196	2,086	1,952	1,803	1,655
	小稲葉						2,405	2,380	2,331	2,264	2,189	2,405	2,380	2,331	2,264	2,189
	沼目						194	209	217	217	207	194	209	217	217	207
	沼目一丁目						377	387	393	396	397	377	387	393	396	397
	沼目五丁目						1,276	1,271	1,246	1,211	1,170	1,276	1,271	1,246	1,211	1,170
	沼目三丁目						1,217	1,161	1,084	996	912	1,217	1,161	1,084	996	912
	沼目四丁目						966	855	751	664	593	966	855	751	664	593
	沼目七丁目						258	259	258	255	251	258	259	258	255	251
	沼目二丁目						1,164	1,164	1,154	1,127	1,096	1,164	1,164	1,154	1,127	1,096
	沼目六丁目						520	509	488	472	453	520	509	488	472	453
	上谷						154	162	172	170	165	154	162	172	170	165
	上粕屋	7,092	7,009	6,858	6,692	6,555						7,092	7,009	6,858	6,692	6,555
	上平間						359	359	354	339	317	359	359	354	339	317
	神戸	1,170	1,148	1,110	1,054	1,003						1,170	1,148	1,110	1,054	1,003
	西富岡	1,565	1,489	1,403	1,331	1,258						1,565	1,489	1,403	1,331	1,258
	池端	2,424	2,357	2,245	2,108	1,962						2,424	2,357	2,245	2,108	1,962
	田中	1,344	1,276	1,205	1,125	1,041						1,344	1,276	1,205	1,125	1,041
	東大竹						4,644	4,655	4,645	4,618	4,570	4,644	4,655	4,645	4,618	4,570
	東大竹一丁目	1,192	1,139	1,085	1,024	954						1,192	1,139	1,085	1,024	954
	東大竹二丁目	1,421	1,421	1,454	1,526	1,606						1,421	1,421	1,454	1,526	1,606
	東富岡	494	470	440	402	364						494	470	440	402	364
	日向	1,582	1,554	1,520	1,468	1,407						1,582	1,554	1,520	1,468	1,407
	白根	2,253	2,244	2,229	2,211	2,180						2,253	2,244	2,229	2,211	2,180
	八幡台一丁目						726	634	544	466	401	726	634	544	466	401
	八幡台二丁目						591	535	482	441	410	591	535	482	441	410
	板戸	6,839	6,621	6,359	6,074	5,776						6,839	6,621	6,359	6,074	5,776
	鈴川	0	0	0	0	0						0	0	0	0	0
	計	41,517	40,827	39,856	38,752	37,601	28,447	27,933	27,187	26,303	25,392	69,963	68,760	67,042	65,056	62,993
平塚市	ふじみ野一丁目						964	935	900	866	829	964	935	900	866	829
	ふじみ野二丁目						1,064	1,032	993	955	915	1,064	1,032	993	955	915
	岡崎						7,198	6,980	6,718	6,463	6,193	7,198	6,980	6,718	6,463	6,193
	寺田縄						2,918	2,830	2,723	2,620	2,511	2,918	2,830	2,723	2,620	2,511
	小鍋島						1,196	1,160	1,116	1,074	1,029	1,196	1,160	1,116	1,074	1,029
	城所						992	962	926	891	854	992	962	926	891	854
計							14,332	13,898	13,376	12,868	12,331	14,332	13,898	13,376	12,868	12,331
総計		41,517	40,827	39,856	38,752	37,601	42,779	41,831	40,562	39,171	37,723	84,295	82,658	80,418	77,924	75,324
		北					南					計				
		2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
駅勢圏人口		100.0%	98.3%	96.0%	93.3%	90.6%	100.0%	97.8%	94.8%	91.6%	88.2%	100.0%	98.1%	95.4%	92.4%	89.4%

＜愛甲石田駅自転車駅勢圏＞

		駅勢圏														
		北					南					計				
		2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
伊勢原市	下糟屋	2,156	2,198	2,231	2,249	2,248	0	0	0	0	0	2,156	2,198	2,231	2,249	2,248
	下落合	0	0	0	0	0	1,855	1,817	1,747	1,665	1,596	1,855	1,817	1,747	1,665	1,596
	歌川一丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	歌川三丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	歌川二丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	見附島	0	0	0	0	0	198	175	156	151	147	198	175	156	151	147
	高森	3,903	3,951	3,955	3,928	3,873	0	0	0	0	0	3,903	3,951	3,955	3,928	3,873
	高森一丁目	1,278	1,453	1,638	1,838	2,064	0	0	0	0	0	1,278	1,453	1,638	1,838	2,064
	高森五丁目	825	716	608	503	407	0	0	0	0	0	825	716	608	503	407
	高森三丁目	1,044	1,049	1,037	1,028	1,030	0	0	0	0	0	1,044	1,049	1,037	1,028	1,030
	高森四丁目	899	832	757	686	623	0	0	0	0	0	899	832	757	686	623
	高森七丁目	1,261	1,327	1,389	1,442	1,484	0	0	0	0	0	1,261	1,327	1,389	1,442	1,484
	高森台一丁目	588	568	547	529	511	0	0	0	0	0	588	568	547	529	511
	高森台三丁目	363	341	321	302	282	0	0	0	0	0	363	341	321	302	282
	高森台二丁目	568	579	587	597	607	0	0	0	0	0	568	579	587	597	607
	高森二丁目	1,281	1,239	1,185	1,132	1,090	0	0	0	0	0	1,281	1,239	1,185	1,132	1,090
	高森六丁目	1,089	1,091	1,078	1,053	1,018	0	0	0	0	0	1,089	1,091	1,078	1,053	1,018
小稲葉	0	0	0	0	0	2,405	2,380	2,331	2,264	2,189	2,405	2,380	2,331	2,264	2,189	
石田	3,580	3,631	3,657	3,661	3,638	325	330	332	333	331	3,905	3,961	3,990	3,994	3,968	
東成瀬	0	0	0	0	0	3,786	3,565	3,334	3,064	2,729	3,786	3,565	3,334	3,064	2,729	
計	18,835	18,975	18,991	18,948	18,875	8,569	8,267	7,900	7,477	6,992	27,404	27,242	26,892	26,425	25,867	
厚木市	愛甲	133	131	129	128	126	0	0	0	0	0	133	131	129	128	126
	愛甲一丁目	1,469	1,447	1,429	1,409	1,388	0	0	0	0	0	1,469	1,447	1,429	1,409	1,388
	愛甲三丁目	1,010	995	982	968	955	0	0	0	0	0	1,010	995	982	968	955
	愛甲四丁目	1,252	1,233	1,218	1,201	1,183	0	0	0	0	0	1,252	1,233	1,218	1,201	1,183
	愛甲西一丁目	386	380	375	370	365	0	0	0	0	0	386	380	375	370	365
	愛甲西三丁目	339	334	330	325	320	0	0	0	0	0	339	334	330	325	320
	愛甲西二丁目	998	983	971	957	943	0	0	0	0	0	998	983	971	957	943
	愛甲東一丁目	0	0	0	0	0	894	881	870	857	845	894	881	870	857	845
	愛甲東三丁目	0	0	0	0	0	389	383	378	373	368	389	383	378	373	368
	愛甲東二丁目	0	0	0	0	0	420	414	409	403	397	420	414	409	403	397
	愛甲二丁目	1,955	1,926	1,902	1,875	1,848	0	0	0	0	0	1,955	1,926	1,902	1,875	1,848
	愛名	4,019	4,058	4,066	4,059	4,046	0	0	0	0	0	4,019	4,058	4,066	4,059	4,046
	岡津古久	190	181	171	161	152	0	0	0	0	0	190	181	171	161	152
	下津古久	0	0	0	0	0	357	349	342	333	323	357	349	342	333	323
	七沢	1,804	1,716	1,622	1,532	1,445	0	0	0	0	0	1,804	1,716	1,622	1,532	1,445
	小野	1,521	1,447	1,367	1,292	1,219	0	0	0	0	0	1,521	1,447	1,367	1,292	1,219
	上落合	0	0	0	0	0	1,913	1,871	1,830	1,782	1,732	1,913	1,871	1,830	1,782	1,732
	森の里一丁目	1,168	1,146	1,096	1,021	935	0	0	0	0	0	1,168	1,146	1,096	1,021	935
	森の里五丁目	678	665	636	592	543	0	0	0	0	0	678	665	636	592	543
	森の里三丁目	1,254	1,231	1,177	1,096	1,004	0	0	0	0	0	1,254	1,231	1,177	1,096	1,004
	森の里四丁目	1,521	1,493	1,428	1,329	1,217	0	0	0	0	0	1,521	1,493	1,428	1,329	1,217
	森の里若宮	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	森の里青山	337	331	316	294	270	0	0	0	0	0	337	331	316	294	270
森の里二丁目	1,165	1,143	1,094	1,018	932	0	0	0	0	0	1,165	1,143	1,094	1,018	932	
長沼	0	0	0	0	0	299	292	286	279	271	299	292	286	279	271	
長谷	0	0	0	0	0	6,652	6,716	6,731	6,718	6,696	6,652	6,716	6,731	6,718	6,696	
毛利台三丁目	1,131	1,142	1,144	1,142	1,139	0	0	0	0	0	1,131	1,142	1,144	1,142	1,139	
計	22,330	21,983	21,454	20,769	20,029	10,924	10,906	10,845	10,745	10,632	33,254	32,890	32,299	31,514	30,661	
		北					南					計				
		2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
駅勢圏人口		100.0%	98.4%	96.1%	93.0%	89.7%	100.0%	99.8%	99.3%	98.4%	97.3%	100.0%	98.9%	97.1%	94.8%	92.2%

<伊勢原駅バイク駅勢圏>

発生件数(住所が明確なサンプルのみ)			
	北	南	計
伊勢原市	180	150	330
厚木市	1	0	1
平塚市	0	248	248
総計	181	398	579

将来人口推計				
2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
100,592 人	98,778 人	96,207 人	93,180 人	89,927 人
224,459 人	222,915 人	219,962 人	216,696 人	213,431 人
250,199 人	242,619 人	233,502 人	223,482 人	213,044 人

将来人口増減率				
2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
100.0%	98.2%	95.6%	92.6%	89.4%
100.0%	99.3%	98.0%	96.5%	95.1%
100.0%	97.0%	93.3%	89.3%	85.1%

将来発生件数	北					南					計				
	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
伊勢原市	180	177	172	167	161	150	148	144	139	134	330	324	316	306	295
厚木市	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
平塚市	0	0	0	0	0	248	240	231	221	211	248	240	231	221	211
総計	181	178	173	168	162	398	388	375	361	345	579	566	548	528	507
駅勢圏人口	100.0%	98.2%	95.7%	92.7%	89.4%	100.0%	97.4%	94.2%	90.6%	86.8%	100.0%	97.7%	94.7%	91.2%	87.6%

<愛甲石田駅バイク駅勢圏>

発生件数(住所が明確なサンプルのみ)			
	北	南	計
伊勢原市	40	53	93
厚木市	88	20	108
平塚市	0	6	6
総計	128	79	207

将来人口推計				
2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
100,592 人	98,778 人	96,207 人	93,180 人	89,927 人
224,459 人	222,915 人	219,962 人	216,696 人	213,431 人
250,199 人	242,619 人	233,502 人	223,482 人	213,044 人

将来人口増減率				
2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
100.0%	98.2%	95.6%	92.6%	89.4%
100.0%	99.3%	98.0%	96.5%	95.1%
100.0%	97.0%	93.3%	89.3%	85.1%

将来発生件数	北					南					計				
	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年	2023年	2028年	2033年	2038年	2043年
伊勢原市	40	39	38	37	36	53	52	51	49	48	93	92	89	86	83
厚木市	88	88	86	85	84	20	20	19	19	19	108	107	106	104	103
平塚市	0	0	0	0	0	6	6	6	5	5	6	6	6	5	5
総計	128	127	125	122	120	79	78	76	74	72	207	205	201	196	191
駅勢圏人口	100.0%	99.0%	97.3%	95.3%	93.3%	100.0%	98.4%	96.1%	93.4%	90.5%	100.0%	98.7%	96.8%	94.6%	92.2%

2. アンケートの自由意見回答

駐輪場別の自由意見（要旨）は次のとおりです。

なお、民営の駐輪場が特定できてしまう意見、直接駐輪場に関係の無い意見は掲載していません。

①伊勢原駅北口自転車駐車場

ぜひ安くしてください	40代	自転車
ハンドルに色んな形状があるので、停めづらい。もう少し間隔を開けたほうが、使いやすい	10代	自転車
空き缶等のゴミ掃除がされていない、最低限してほしい	無回答	自転車
新規申し込みの際あちこちを回ったのですが、それぞれの管理人の言うことが違って大変不快な思いと無駄な時間を要した。	10代	自転車
自転車の大型化に伴う駐輪スペースの拡大と屋根付き施設の充実をしてほしい。	50代	自転車

②伊勢原駅北口第2自転車等駐車場

管理人には、自転車の区画を利用開始前にきちんと確認し、両サイド、上下の既に使用している人が使いづらくなならないか確認してから許可を出してほしい。また歩道にはみ出ない大きさの自転車か確かめてほしい。たとえば、ハンドルの形状によって両サイドのユーザーに迷惑がかかる。	50代	自転車
遠い場所に定期の空きがあるのは知っていますが、表通りから行くまでの経路の夜間の道の暗さ・人通りの無さを、考えるとこちらを随時で利用するのが一番安心です。	40代	自転車
土日はバスが無いのでバイクで駅まで来ています。	50代	自動二輪 (50~125cc)
稀に2~3日連続で停めさせていただく時があり、防犯カメラや屋根等、設備が充実していれば安心できます。	50代	自転車
隣の利用者が詰めずに止めていることで、所定の場所に駐輪できない事が多々あります。	20代	原付 (~50cc)
屋根はどこにも欲しいです。	40代	自転車
回数券や電子マネーなどで支払いが出来ると嬉しい。毎回支払いに時間がかかる。	40代	自転車
管理人がいない時間帯に料金を払わず、半券を前から抜いている人間がいる。たまに250cc以上のバイクが停まっている。	50代	自動二輪 (50~125cc)
単純に統合や削減などせずに、伊勢原市にクラス人へ寄り添った計画をお願いいたします。	40代	自転車
支払方法が不便なので、カード決済や電子決済が出来れば非常に助かります。	40代	自転車
自転車が錆びるので屋根が欲しい。出入り口の導線が悪くて人にぶつかりそうになる。	30代	自転車
自転車盗難防止の駐輪パイプの設置と駐輪場のライン引きをお願いしたい。	20代	自転車
電動アシスト付自転車を使用しており、北口自転車駐輪場のような枠に入れて駐輪するタイプは、車体も重く停めにくいです。北口第二、第三のようにフリーで停められるスペースがあると嬉しいです。	40代	自転車
防犯カメラの設置、料金の徴収等を簡素化することで、管理員が不要になるような仕組みを考えて欲しい。	60代	原付 (~50cc)
毎日、管理してくださりありがとうございます。	40代	自転車
定期的に場内の見回りなどをして自転車の整理整頓をしたり、見回りによる防犯効果も高めたり、有人管理のメリットを活かしていただきたい。	40代	自転車
利用開始時間が遅い為、既に多くの自転車が停まっており、停めるのが大変である。また、違う番号の人が停めている事もあり、	60代	自転車

余計な手間がかかる。
管理人の方は直ぐに助けてくれる方、まったく気づかずにおしゃべりされている方、色々であり、もう少しきちんとチェックして欲しい。

③伊勢原駅北口第3自転車駐車場

距離と防犯が優先ですが、屋根がある駐輪場が増えると嬉しいです。	30代	自転車
強風の時、自転車が倒れてしまうのを何とかして欲しいです。	50代	自転車
最低限、地面はアスファルトにしてほしいです。	20代	自転車
支払いが窓口と銀行振込以外にできたら楽だと思う。電子決済とか。窓口空いてる時間に行けない人もいます。	40代	自転車
駐輪場全体では空きの区画にばらつきがあるため、契約更新の時に利用客と相談し、空いている場所に移動し、利用しやすくしてほしい。	50代	自転車
フェンス際は一区画に対して9台が駐輪できることになっていますが、スペースが狭く混んでいると停めるのに苦労しています。最も利用者の出入りが激しい朝の時間帯に困っている利用者がいるのを見かけることも少なくありません。しかし係員の方はこうした状況にほとんど無関心で業務管理が全くなされていないと感じています。	50代	自転車

④伊勢原駅北口第4バイク専用駐車場

指定された駐輪場所に無断で契約外の車両(バイク)が停まっていることが頻繁にあり、指定された場所以外に停めざるおえない場合があります。困っています。	50代	原付 (~50cc)
一台一台の間隔が狭く、ゆったりと停める、ハンドルを左に切らずに真っ直ぐ停めるなどの為、自分の区画に停めることが出来ない。	50代	自動二輪 (50~125cc)

⑤伊勢原駅北口第5自転車等駐車場

大型のバイクも止められると嬉しい。	40代	自動二輪 (50~125cc)
料金はできれば安くしてほしいし、継続支払いも簡単にさせていただきたいです。	60代	自転車
砂利が荒れている。備え付けの空気入れがあると嬉しい。	30代	自転車
自転車が多過ぎて昼頃はぎりぎりでは何とか駐める感じです!	60代	自転車
定期バイク置場スペース(白線の広さ)と、指定するバイク台数では狭すぎると感じています。原付きと中型バイクの大きさも関係している事もあると思いますが。指定したバイク数が全部停めた時のスペースを考慮すべきではないかと思います。	60代	原付 (~50cc)
厚木市の駐輪場は舗装されており、定期利用 1,350 円であり、伊勢原市は未舗装で、バイクが倒れそうな大きい石の砂利にもかかわらず 1,500 円である。値段据え置きで環境を整えてほしい。	40代	自動二輪 (50~125cc)

⑥伊勢原駅南口自転車駐車場

伊勢原駅南口自転車駐車場のスロープ部分に、滑り止めマットのようなものを敷いてほしい。	30代	自転車
管理人さんが整頓や見守りをしていただき、安心して利用できる。	30代	自転車
鍵をかけ忘れてしまう時があるので、注意喚起の張り紙を設置してほしい。	20代	自転車
自転車の一台分の幅を広くしてほしい。	20代	自転車
雨天だとスロープが金属のため滑るので、滑り止めを設置してほしい。	40代	自転車
管理されてる方々が、優しく対応してくれるので、助かります。駅に近く、屋根も有るので、雨の時には、置いて帰れるので安心。出来れば、間隔をもう少し空けて頂けると、助かります。	10代	自転車
空き情報がネットで随時見れたら嬉しい。	20代	自転車
クレジットカードを使った支払いができるようにしてほしい。	20代	自転車
水たまりや塗装が剥げているところを直してほしい。料金を電子決済にして欲しい。	50代	自転車

支払の案内をハンドルに巻き付けていてとても助かるが、スマホで決済できればいいと思った。	10 代	自転車
値上げするならば、改装等きれいにしてからすべきではと思う。現状のまま値上げは反対。	40 代	自転車
値段が高い。	40 代	自転車
隣に喫煙所ができて、臭いが駐輪場にまで届くので困る。特に朝夕の混雑する時間帯で、管理人さんに自転車の整理整頓を気にかけていただきたい。	30 代	自転車
値段差を設けるのは、反対です。長期割引もない現状だが、逆に公平な利用になっていると思う。	30 代	自転車
利用予約の申し込みがなかなかできない。現地に行かないといけないうのも不便です。 もっと駐輪場の数を増やし、屋根付きにしてほしい。 臨時利用の時に遅い時間だと満車だと言われる。 100 円をいちいち機械に入れて、チケットを出して、管理の方に渡して…という時間が無駄すぎて電子決済可能にしてほしい。	20 代	自転車
電子決済を取り入れて欲しいです。	10 代	自転車
喫煙所がすぐ隣にあって通るとタバコ臭くなって不快です。一応小屋みたいに囲いがあるけど、はみ出して外で吸ってる人がちらほらいて改善してほしい。駐輪場は学生とかも利用するから、教育にもよくないと思う。	30 代	自転車
南口駐輪場の管理人は皆さん親切で利用していて気持ち良い。	10 代	自転車
隣の建物に併設された喫煙所の煙が凄くて駐輪場の利用をやめなきゃならないかと思うほどでしたが、意見を伝える前に対処してもらえて壁ができたので煙くならず良かったです。 チャイルドシート付きの自転車は場所を大きめにとるので、普通の自転車との駐輪料金（特に定期利用）は差がついても良いと思います。 30 年ほど料金が据え置きだと思いますが、利用料金を上げる場合には、長期割引があると嬉しいですよ。	40 代	自転車

⑦伊勢原駅南口第 2 自転車等駐車場

雨の日に屋根があると大変助かります。ご検討願います。	50 代	原付（～50cc）
明るい照明があると安心です。 また、「防犯カメラ稼働中」の看板を通りに面した目立つ位置に設置していただければと思います。	20 代	自転車
管理人のおじさんたちも挨拶をしてくれていて原付を安心して駐輪できています。	20 代	原付（～50cc）
カッパなど着替える場所がほしい。大型のスクーターが多くなったので、料金区分を設けて専用区画を設定する等検討ください。	50 代	自動二輪（50～125cc）
一台のスペースが狭い。特に原付二種は、他のバイクにぶつけられる。ハンドルロックを推奨してほしい。	50 代	自動二輪（50～125cc）
駅前に大型の駐輪場が必要。特にバイクは時間貸し、定期の両方共足りない。また支払い方法が電子マネー等で払え更新手続きも機会が出来ると良い。	40 代	自動二輪（50～125cc）
屋根があるととても助かります	50 代	原付（～50cc）
屋根付き駐輪場をもっと増やして欲しい。 年間割引して欲しい。駅に直結した駐輪場がいい。	10 代	自転車
契約者ではない不審者をよく見かけるので防犯カメラを設置するなどしてほしいです。	40 代	原付（～50cc）
管理人の方がいる時間を長くして欲しいです。	10 代	自転車
管理人が感じがよく、挨拶してくださるのがとても嬉しい。	40 代	自転車
更新時に毎回銀行などで手続きするのが大変手間なので、振込か、電子決済などスマホで支払いできるようにしてもらいたい。	40 代	原付（～50cc）
利用している駐輪場に屋根はありませんが、駅までの近さから考えると料金の安さに納得です。	10 代	原付（～50cc）
最近大型スクーターが増え、バイク枠が狭いです。	50 代	原付（～50cc）

支払いがスマホなどで駐車場の窓口に行かなくてもできると良いと思う。 伊勢原南2は屋根もなく駅から少し離れるので、料金を下げてほしい。	40代	自転車
駐輪場内ゴミが散見される。 枠内適切でない置き方(斜め置き、枠外はみ出し、など)の注意や置き直しなどとして頂けると良いと感じる	50代	原付 (~50cc)
一台ずつ区画に線を引いて欲しいです。	50代	自動二輪 (50~125cc)
利用している駐輪場には屋根がないので設備等で料金の差は必要だと思います。	40代	自動二輪 (50~125cc)
立地、利便性もよく、良心的な価格でいつも利用させていただいています。 現状維持でも問題ありません。	50代	自動二輪 (50~125cc)
料金の支払い方法が現金のみであり、更に有人管理のため24時間決済ができず不便なので改善を期待します。	30代	自転車

⑧ 民営の駐輪場(伊勢原駅周辺)

バイクのチェーンが低くてやりにくい	40代	原付 (~50cc)
現在、個人で経営しているところを利用しているが、そこは絶対になくさないで欲しい	50代	自転車
今利用している個人の預かり所が一番ニーズに合っています。	50代	自転車
通勤と買い物の為に利用して居るので継続して利用して行きたい。	50代	自転車
有人の駐輪場は、防犯上安心して預けられます。屋根有りだと雨にぬれず預けられることが利用しやすいです。駅開発の話も出ていますが、 駅近の有人の駐輪場は、なくしてほしいです。	50代	自転車
有人管理はプラス料金を払う価値があります。朝の「行ってらっしゃい」、帰りの「おかえり」を必ず言ってくれる人がいる。それが支えになっている人が沢山いるはずです。	20代	自転車
伊勢原市の駐輪場はせっかく場所があるのに屋根がなく、きちんと整備されてないイメージ。	30代	原付 (~50cc)

⑨ 愛甲石田駅自転車等駐輪場(伊勢原市営)

アスファルト舗装にして頂けると助かります。 指定場所に駐輪するよう、注意喚起して頂いているがマナーの悪い方が見受けられますので、駐輪場所の固定化を出来るとありがたいです。	50代	原付 (~50cc)
愛甲石田駅北口の駐輪場の通路を舗装してほしい	70代	原付 (~50cc)
段差などはタイヤが小さい原付や自転車には危ないので、舗装を修繕するのであれば、利用者の使い心地や安全面に配慮をお願いしたいです。 隣の方が停めやすいように駐輪についてもしっかり指導があるといいと思います。	30代	原付 (~50cc)
値上げはしないでほしいです	40代	原付 (~50cc)
スペースを大幅にはみ出して駐輪するなど、利用者のマナーの悪さが最近目立つ。	40代	自転車
道がガタガタしているので舗装をしてきれいに整備してほしいです。	30代	自転車
南口がなくなってしまったのが、非常に残念です。やはり、踏切を渡るの、事故率も含めリスクがある。北口まで無くなってしまうとかなり厳しいです。	50代	自動二輪 (50~125cc)
定期利用券の更新手続きが簡単になれば、料金上げるのに、賛成です。	40代	自転車

⑩ 愛甲石田駅南口第2自転車等駐輪場(伊勢原市営)

月極利用してますが、電子決済出来る様にして欲しい。	60代	自転車
自転車のヘルメットが努力義務となっていて、自転車から離れる	30代	自転車

時のヘルメットの置き場に迷う人があると思う。		
舗装してほしいです。	40代	自転車

⑪愛甲石田駅南口自転車等駐車場(厚木市営)

半年とか一年の長期更新ができるようにしてほしいです。	40代	自転車
一度伊勢原市の駐輪場へ切り替えを考えた事が、あったが舗装していない、管理人居ない、駅から遠いため断念した。	50代	自転車
契約は3ヶ月が最長であるが、半年または1年契約を設定した方がよい。長期利用者の場合3ヶ月だと直ぐ経過するので、できれば1年がよい。	50代	自動二輪 (50~125cc)
契約は3ヶ月が最長であるが、料金について、3ヶ月契約ではなく1年契約を設定したほうが良いと思います。	60代	原付 (~50cc)
今の料金を維持してほしい。	40代	原付 (~50cc)

⑫愛甲石田駅北口自転車等駐車場(厚木市営)

綺麗に清掃して頂いてありがとうございます。アスファルト敷きになって嬉しいです。	50代	自転車
とても満足して利用させて頂いております。	20代	自転車
パスモで支払いできるようにして下さい。一時利用のスペースを増やしてください。	50代	原付 (~50cc)
伊勢原市でも愛甲側に駐輪場を作って欲しい。	40代	自転車
雨の日でもレインコートを脱ぎ着しやすいように屋根が欲しい。サドルが濡れてしまうのが嫌です。	10代	自転車
雨合羽を着替える場所がありますが場所が遠くまた、スペースが狭いこともあり着替えづらいです。	30代	原付 (~50cc)
屋根が欲しいです。一部だけ屋根付きにして値段を少し上げるなどでも構いません。	10代	自転車
管理されている方に月極で指定された場所に停めているのに、勝手にバイクを移動された。	40代	原付 (~50cc)
間隔広くとってあると、止めやすいです。	60代	自転車
自転車が飛び出して止めてあってもスタッフが直してくれないので入れづらいし、出しづらい。もちろん、キチンと対応してくださるスタッフの方もいるのでそういう方には感謝しています。いるだけで何もしないなら係の人がいる意味はないのではないかと思います。	40代	自転車
自転車が乱雑に置かれており、通りにくい場合がある。注意喚起をお願いします。	50代	自転車
自転車同士が密着していたり、無理やりつつこんで停めてたりしてる事が多く、管理してる方がいるのに、無法地帯となってる時があります。一度タイヤが曲がってしまってる時もありました。1列に停められる自転車の数の見直しをしていただきたいと思います。	40代	自転車
秦野駅前駐輪場は精算システム、屋根、エレベーターありとても利用しやすいです、今朝の窓口は一人で定期契約の対応をしていて、一時利用する為の人の対応もして大変そうでした。	70代	自転車
駐輪場に屋根をつけたり、2階建ては歓迎。そのための相応の負担もやむを得ない。が、現在の場所は維持してほしい。	40代	原付 (~50cc)
朝支払いをしているにも関わらず、バイクに【支払いをして下さい】との通知が貼られている事が多々ありました。観ていると管理人の間に連携が取れていないようなので、早急に改善してもらいたい。	30代	自動二輪 (50cc~125cc)
定期利用のバイクについては、場所を決めてほしい。	40代	自動二輪 (50~125cc)
一台一台自転車を停めるスペースが狭く、ある程度スペースに余裕を持って置けるようにしてほしい。	40代	自転車
盗難や自転車の破損などのトラブルも無く、いつも安心して使わせて頂いています。管理人室などに『更新が今月切れるシールは何色』と知らせがあると更新のタイミングが分かりやすくありがたいと思います。	30代	自転車

無人時間帯の利用であり、期間延長手続きを簡単にできるようにしてほしい。 また、鍵を探すのが大変なので、照明を明るくしてほしい。	30 代	自転車
料金払いにキャッシュレスを導入して欲しい。	50 代	自転車

⑬愛甲石田駅北口第 2 自転車等駐車場(厚木市営)

伊勢原市営もこちら愛甲側にあってもいいと思います。こちらは厚木市管理なので、厚木市の情報はありますが伊勢原の情報や割引などがあるといいです。	60 代	自転車
バイクで利用していますが、いつも止めるスペースが無く困っています。適正なスペースや枠を設けるとか、対策を講じて頂きたいです。	40 代	自動二輪 (50~125cc)
私は愛甲石田駅までバイクで来てますが、家からの最寄り駅は本厚木です。慢性的にバイクの駐輪場が少な過ぎて愛甲石田まで来ています。利用者の多くは 50cc の原付ですが、ちょっと排気量が上がると止められる駐輪場がなくなります。行政には排気量に拘らず、バイクの駐輪場をもう少し増やしていただければと思う所存です。	40 代	自動二輪 (50~125cc)
斜めに止める人が居て 5 台置けないことがある。駐輪枠の線を引いてほしい。	40 代	自動二輪 (50~125cc)
定期的にアンケートして改善出来るところはして欲しいです。	40 代	原付 (~50cc)

⑭民営の駐輪場(愛甲石田駅周辺)

愛甲石田は、駐輪場が高い	10 代	自転車
留めて居る場所は防犯カメラ、屋根が無いですが駅近くで以前寄り料金は安くてたすかります。	60 代	自転車
チャイルドシート付きの電動自転車が左右にあると出し入れしにくいので、チャイルドシート専用スペースを作ってほしい。	50 代	自転車
時々無断駐輪されることがありますが今まで便利に利用させてもらっておりますので現状に満足しています。 もし今後改善できるのであれば隣との間隔をもう少し空けてくれたら停めやすくなり嬉しいです。 二階層の駐輪場は反対です。面倒で時間が掛かり電車に乗り遅れかねないので平地の駐輪場の現状維持を希望します。	20 代	自転車
横との感覚が狭く、隣の自転車がこちらにかなり倒れかかりリムが歪み修理をした。改善してほしい。	20 代	自転車
月極で支払いしてるのに月極の場所に無断駐輪している自転車が 多々ある。有人管理だが本当に確認してるのか疑問である。以前は 見つけ次第、一時利用に移動していたのにコロナ後は管理が緩く なった気がします。そこは残念だと思う。	30 代	自転車
番号が消えかかっている区画が多いのでメンテすべきだと思う。 更新が面倒なので、以前のようにクレジットカードで自動引き落とし も対応して欲しい。	50 代	自転車
鍵にいたずらされたことがあります。	20 代	原付 (~50cc)
駐輪場の数が少なく、利用したいと思って、申し込んでも、一年待ちと言われました。もっと駐輪場の数を増やしてほしい。	40 代	自転車

<<自転車安全利用五則>>

- 1 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先
- 2 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認
- 3 夜間はライトを点灯
- 4 飲酒運転は禁止
- 5 ヘルメットを着用

伊勢原市自転車等駐車場整備計画

策定:令和6年5月
担当:市民生活部市民協働課
住所:伊勢原市田中348番地
電話:0463-94-4711(代表)