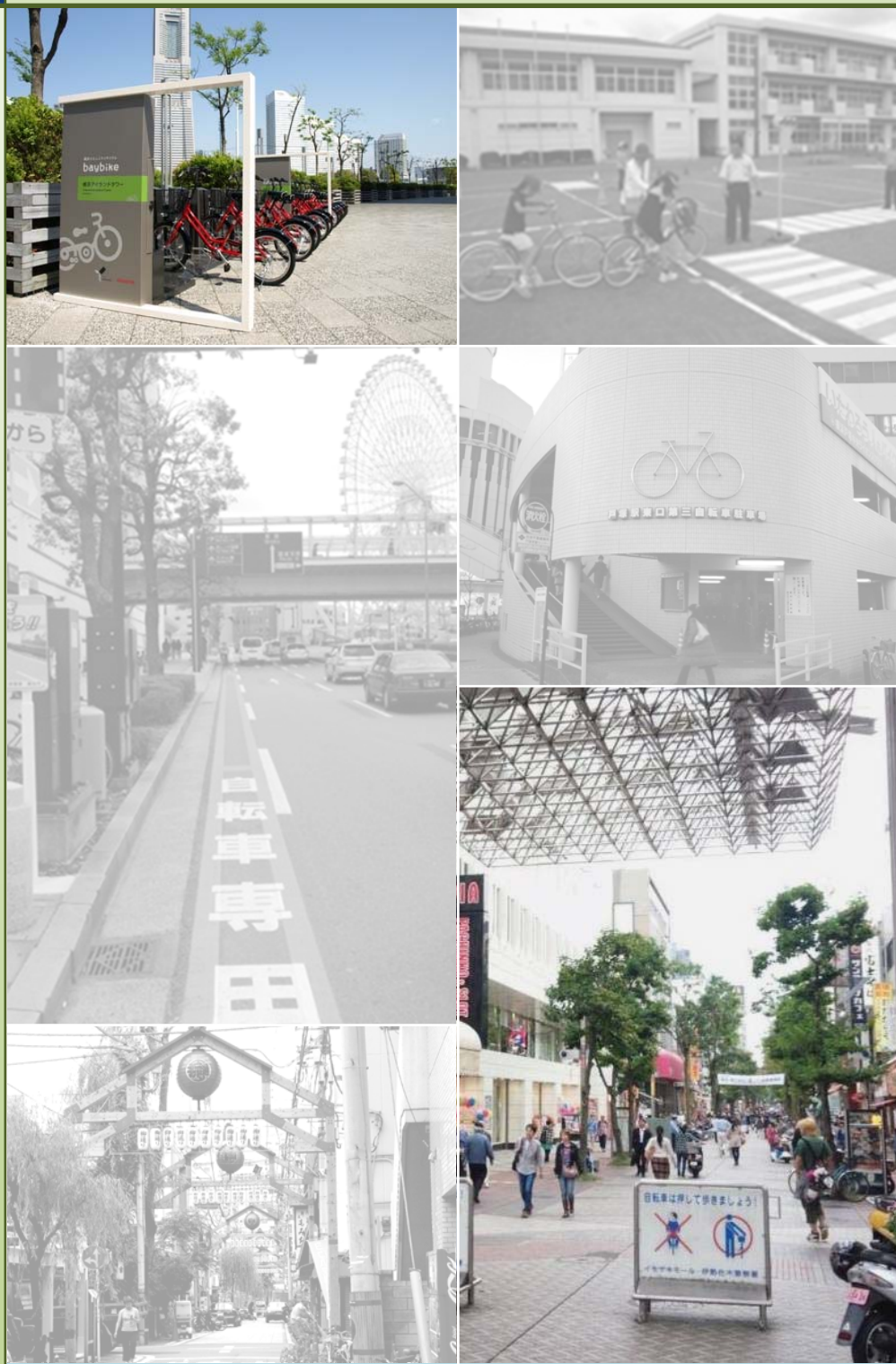




第3回 自転車等施策検討協議会

基本方針【とめる】
使い方に応じた駐輪環境



平成27年1月23日(金)
横浜市

I 自転車の駐輪場確保の必要性

1. 「とめる」の現状

①駐輪場確保の現状と確保の考え方

- 自転車は必ず「とめる」行為が発生します。しかし土地や費用の面から「とめたい」と思う場所に、**全員が止められる駐輪場***を、**計画的に整備することは困難な現状**です。
- また鉄道駅周辺では、通勤、通学などの利用が多く、買い物などの**短時間利用の需要**に**応じていない現状**もあります。
- 今後、定年退職者の増加や少子化等を考慮し、**将来に必要な量**を見極めながら、買い物等の利用に合わせた**柔軟な駐輪サービス**を提供することで、適切な駐輪環境と質の向上を目指します。

▼放置自転車台数の上位10駅(平成25年実績)

順位	鉄道駅	路線名	放置台数
1	伊勢佐木長者町	市営地下鉄(BL)	1,166
2	関内	JR京浜東北・根岸線	827
3	横浜	JR東海道・横須賀線	815
4	関内(地下鉄)	市営地下鉄(BL)	712
5	京急鶴見	京浜急行線	643
6	石川町	JR京浜東北・根岸線	525
7	綱島	東急東横線	421
8	日吉	東急東横線	392
9	戸塚	JR東海道・横須賀線	382
10	阪東橋	市営地下鉄(BL)	382

※原動機付き自転車、バイク含む総数

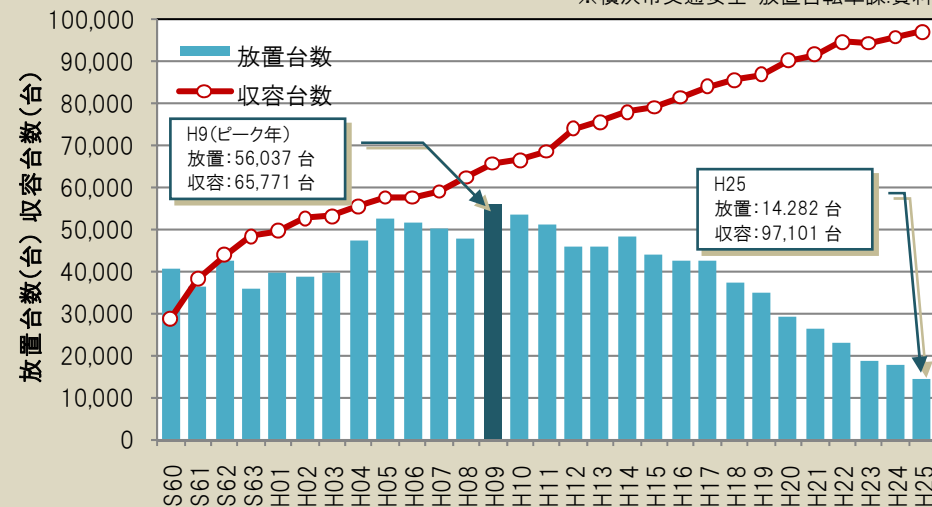
※本検討での「駐輪場」の取り扱い

本検討では、自転車を対象とした駐輪施設として呼称。
市では原動機付自転車及び125cc以下の二輪車まで「自転車等駐車場」において収容している。

▼放置自転車台数と駐輪場の収容台数の推移

- 横浜市では市内各駅周辺を中心に駐輪場の整備を進め、平成25年現在、**収容台数約10万台の駐輪場を確保**。
- 一方、放置自転車台数は大幅に減少し、H25年現在1.4万台。平成9年のピーク5.6万台に対して、**約25%まで減少**

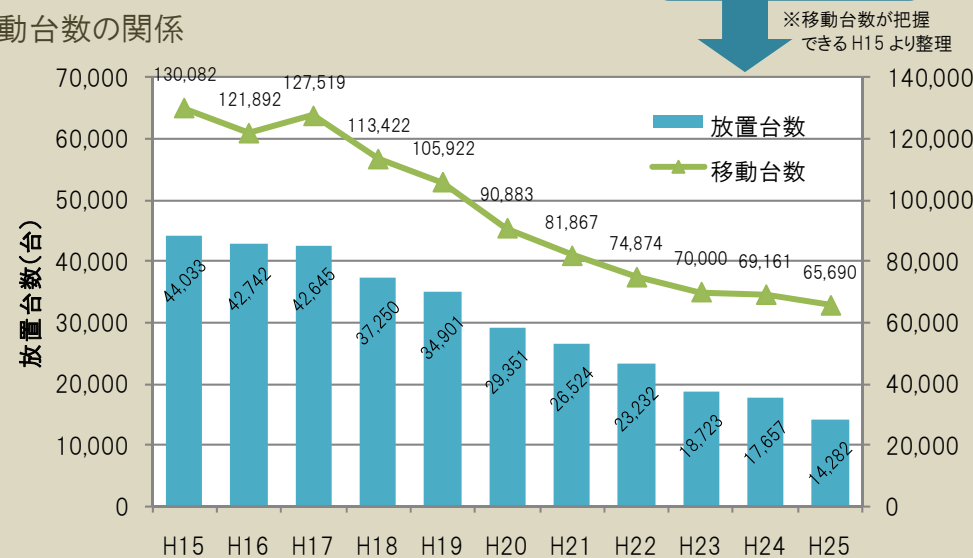
↓
駐輪場整備により、駅に集まる自転車の大半を収容



▼放置自転車台数と年間の移動台数の関係

- 駅周辺の放置台数の減少とともに、放置自転車を移動する台数(年間合計)も年々減少。
- 平成23年度以降、**放置台数や年間の移動台数の減少が鈍化**してきており、現行の対策では効果が薄くなってきている状況

↓
通勤通学中心の駐輪場には「停めにくい」需要である可能性(買い物など短時間駐輪)

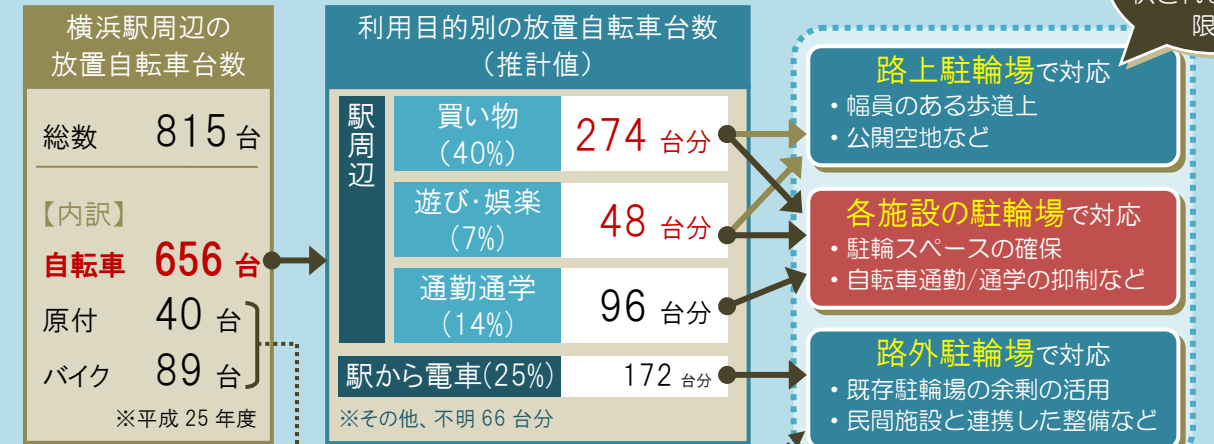


②放置自転車の現状

- 横浜市では、市内137駅中115駅(JR鶴見線、金沢シーサイドライン以外のほぼ全駅)において、放置禁止区域の指定をするとともに、全241箇所、約10万台分の市営駐輪場を整備してきました。また、民営の駐輪場事業者へ、整備補助も行い、整備を推進してきました。
- その結果、放置自転車台数は**1日5.6万台以上(H9)から1.4万台(H25)と、16年間で約25%に減少**しました。
- ここで、この約1.4万台の放置自転車の中には、駅周辺の商業施設の利用者や就業者も含まれています。
- 例えば、横浜駅周辺には**656台の自転車**が放置され、その多くが**店舗近くに駐輪(次頁参照)**している現状です。平成19年度に横浜駅周辺の放置自転車の持ち主に実施したアンケートから利用目的別の台数を推計すると、**買い物、遊び・娯楽などの利用が合計約320台**と算定されます。
- その他の問題として、以下のような問題が出ている場所等もあります。
 - ・駅近くの店舗の駐輪場を**通勤・通学者が店舗の駐輪場を占有し、買い物客がとめる場所がない**(港南台駅等)
 - ・**駅から離れた放置禁止区域外**でも、商業施設周辺等に大量の放置自転車が発生(本牧地区、潮田地区等)
- 現在の駐輪場を適切に利用しない・できない自転車を、どのように適正化するか検討が必要。

▼横浜駅での「放置した理由」を考慮した駐輪施設の必要台数の推計例

※横浜駅の特徴を示すものであり、全市的な特徴を示すものではありません。



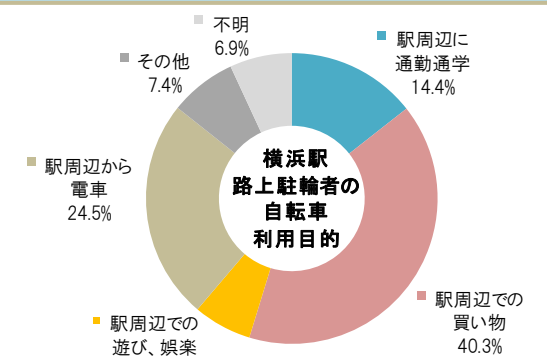
路上駐輪場は一般公共の用に供されるものに限定

残りの「放置自転車」の特徴

▼横浜駅の放置自転車の駐輪目的

- 平成19年度の横浜駅周辺の路上駐輪者(放置自転車)の自転車利用目的では、放置自転車をした理由の約4割が「**駅周辺での買い物**」。
- 駅周辺施設を目的地とする人は、全体の6割。
- 「**駅から電車**」に乗る回答は、全体の2割程度。

※横浜駅周辺における放置自転車に関する市民アンケート調査(H19.10)

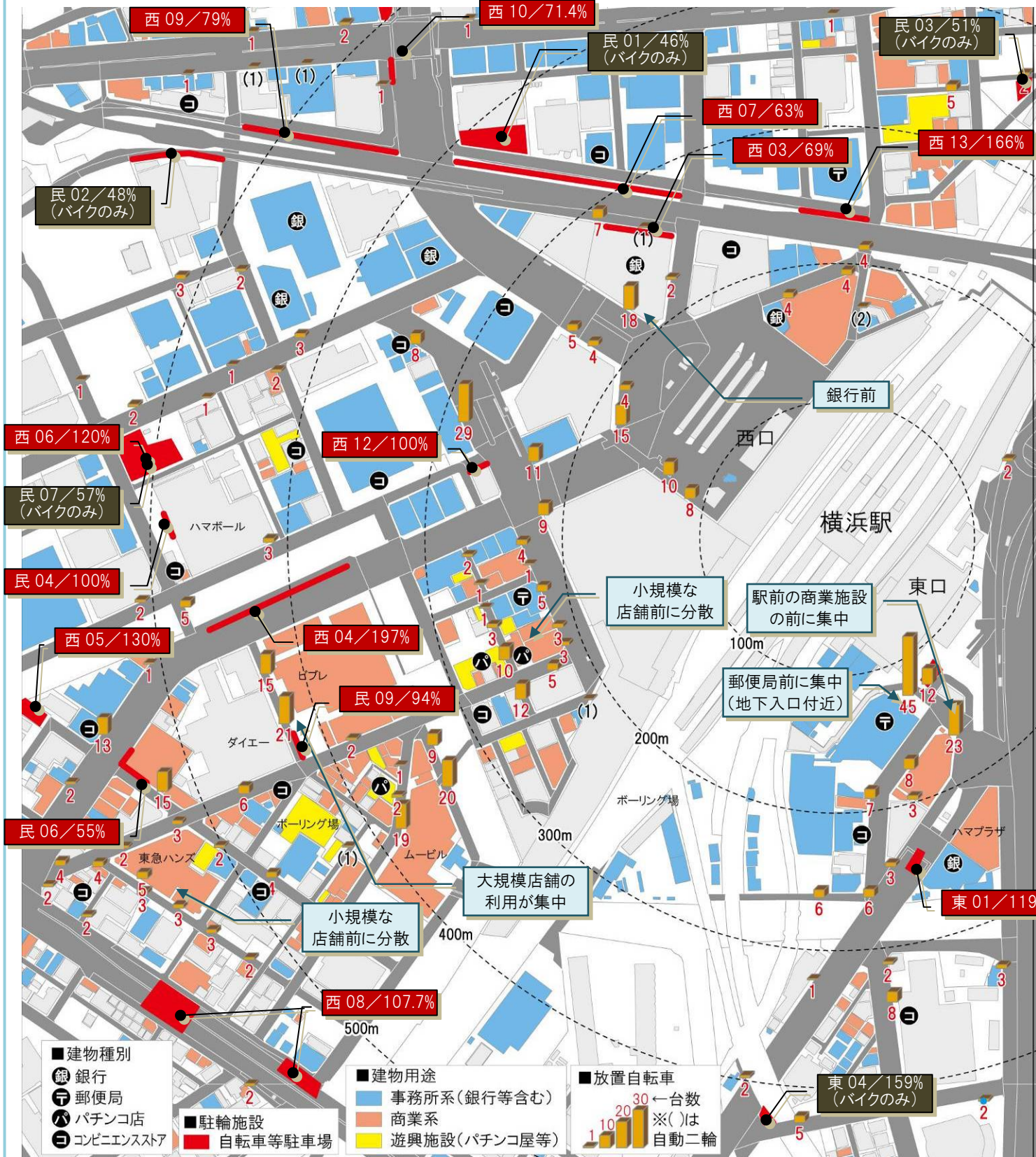


参考① 横浜駅周辺の放置自転車の実態

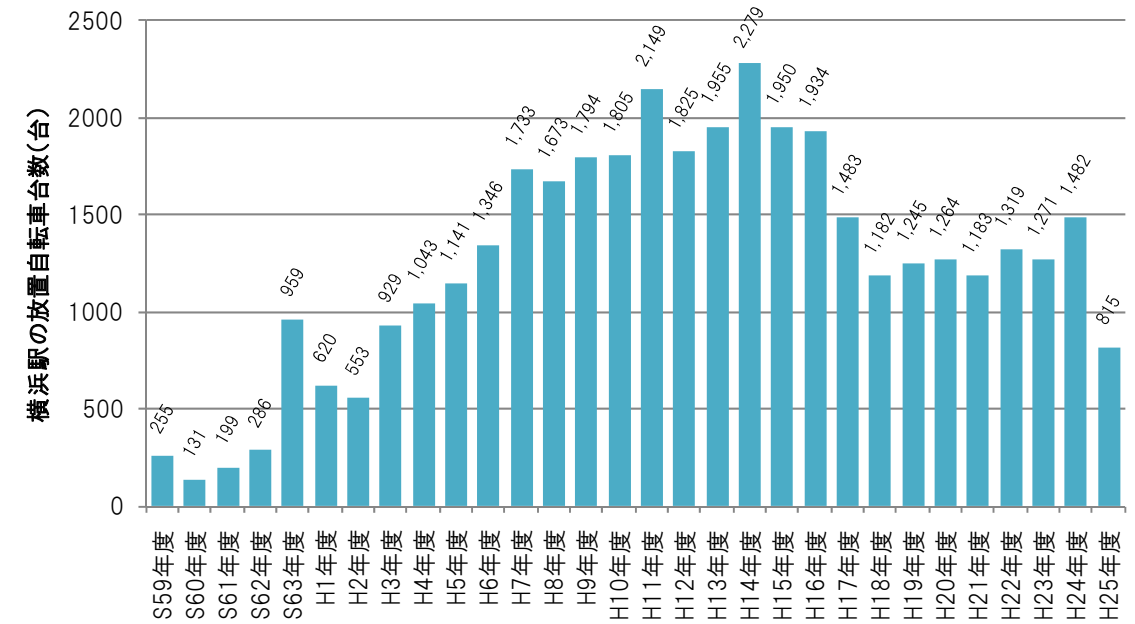
■コラム 横浜駅西口の状況(平成25年:横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査)

●横浜駅周辺の放置自転車の場所と台数及び、周辺の駐輪場の利用率は以下の通りです。

※平成25年11月(平日) 午前9時~午後3時の調査



■コラム 横浜駅の放置自転車の推移



■コラム 横浜駅周辺の自転車等駐車場の利用状況(平成25年度)

番号	名称	駐輪種別		収容台数	定期利用		一時利用		利用合計	利用率(%)	
		自転車	バイク		自転車	バイク					
市営西口	西03 第三	○	○	120	17	66	0	0	83	69.2	
	西04 第四	○	○	126	124	124	0	0	248	196.8	
	西05 第五	○	○	172	76	58	60	30	224	130.2	
	西06 第六	○	○	727	201	146	210	315	872	119.9	
	西07 第七	○	○	105	17	49	0	0	66	62.9	
	西08 第八	○	○	324	83	89	79	98	349	107.7	
	西09 第九	○	×	89	70	0	0	0	70	78.7	
	西10 第十	○	○	91	42	23	0	0	65	71.4	
	西11 第十一	○	×	97	95	0	0	0	95	97.9	
	西12 第十二	○	×	24	0	0	24	0	24	100.0	
	西13 第十三	○	×	65	108	0	0	0	108	166.2	
	市営東口	東01 東口	○	○	42	24	26	0	0	50	119.0
		東02 第二	○	×	323	152	0	156	0	308	95.4
東03 第三		○	○	60	100	71	0	0	171	285.0	
東04 第四		×	○	32	0	51	0	0	51	159.4	
東05 第五		○	×	85	0	0	85	0	85	100.0	
市営合計			2482	1109	703	614	443	2869	115.6		
民営	民01 横浜駅西口オートバイク・キング	×	○	81	0	0	0	37	37	45.7	
	民02 横浜北幸自動二輪駐輪場	×	○	50	0	0	0	24	24	48.0	
	民03 @パーク横浜鶴屋町第三	×	○	43	0	0	0	22	22	51.2	
	民04 エコステーション21ハマホールイアス	○	×	71	0	0	71	0	71	100.0	
	民06 エコステーション21ダイエー	○	×	103	0	0	0	0	57	55.3	
	民07 横浜西口自動二輪駐輪場	×	○	44	0	0	0	25	25	56.8	
	民08 横浜バイクオート・駐輪場	○	○	310	0	0	89	13	102	32.9	
	民09 エコステーション21ダイエー	○	×	46	0	0	43	0	43	93.5	
	民営合計			748	0	0	203	121	381	50.9	

2. 駐輪の発生要因と整備に係る取組み状況

- 市内での駐輪の集まる場所や施設と、そこでの駐輪場確保の取組み、制度について整理します。
- 鉄道駅は、市営、民営の駐輪専用の施設により対応しています。また、大型の物販店舗では大規模小売店舗立地法に基づく駐輪場の確保が求められています。
- 一方、これらに含まれないその他の施設では、自発的な整備が基本となっています。

鉄道駅：主に通勤・通学利用

市営の専用駐輪場

- 鉄道駅利用者の利用（主に通勤通学）
- 一部、周辺店舗等の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 市営の自転車等駐車場の整備・運営
- ※公設公営（民間事業者への業務委託方式）



民営の専用駐輪場

- 鉄道駅利用者の利用（主に通勤通学）
- 一部、周辺店舗等の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 横浜市民営自転車駐車場建設費補助金による促進
- ※整備費用の一部を補助
- 補助金対象は以下の条件に限る
 - ・ 駅から概ね300m以内
 - ・ 放置禁止区域に隣接する場所
 - ・ 運営期間は5年(平置き)～10年(立体機械式)



特定施設：主に買い物、遊びなど

大型の物販店舗

- 店舗利用者及び従業員の利用
- 夜間営業の場合、バス運行時間外の深夜利用

【駐輪場整備の取組み】

- 大規模小売店舗立地法：店舗面積1,000㎡を超える物販店に適用
- 店舗面積及び業態に応じて整備
- 20～150㎡当り1台(原則店舗敷地内に整備)



飲食店・サービス施設や小規模な物販店舗など

- 店舗利用者及び従業員の利用
- 夜間営業の場合、バス運行時間外の深夜利用

【駐輪場整備の取組み】

- 大規模小売店舗立地法対象外の場合、整備の基準なし
- 自転車等の放置防止に関する条例では努力義務のみ（大量の駐車需要を生じさせる施設のみ）
- 商店街での駐輪場整備への補助制度あり



集合住宅

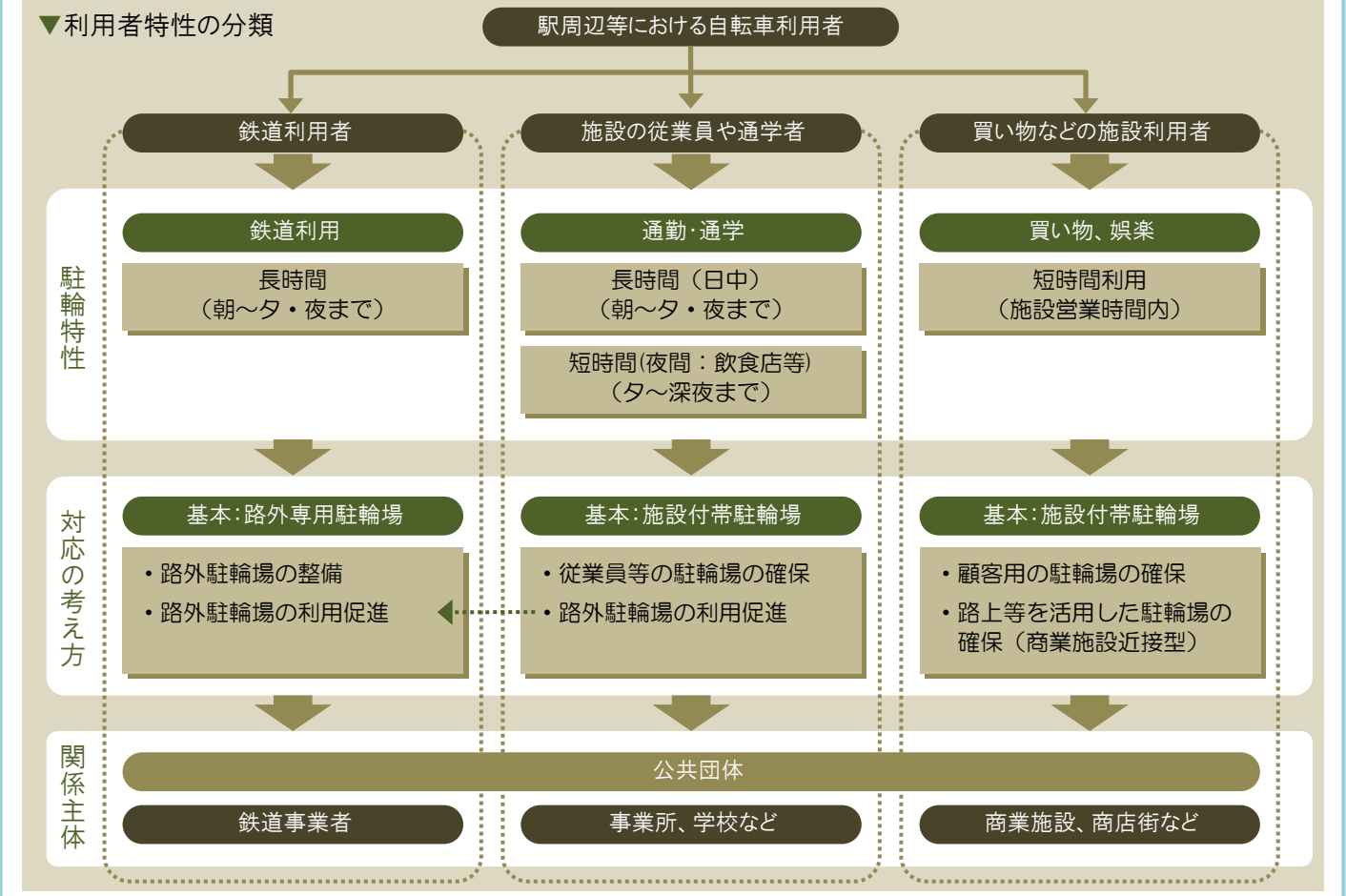
- 入居者の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 自発的な整備が基本

■コラム 駅周辺等の自転車利用者の特性の分類

（国土交通省 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(H24)を基本に加筆）



■コラム 駐輪場の整備・運営の手法：【行政】と【民間】の関わり方

▼利用者特性の分類

- 駐輪場整備の方法を、行政と民間の関わり方から分類すると、以下のように整理されます。横浜市では、専用の駐輪場は市事業が一般的で、民間ノウハウを活かした運営等は行っていない状況です。

分類	設置位置	用地・施設	駐輪施設整備	運営	イメージ	横浜市の実施状況
専用駐輪場	路外	市 ※借上げ含む	市	市	市事業(委託) 委託・指定管理等 (整備・運営)	○市営駐輪場の一般的な運営方法
			民間	民間	民間事業	×
	路上	道路管理者	市	市	市事業(委託) 委託・指定管理等 (運営のみ)	○市営駐輪場の一般的な運営方法
			民間	民間	委託・指定管理等 (整備・運営)	×
施設付帯駐輪場	施設内	民間	民間	民間	自発的整備 (努力義務)	△一部施設のみ実施
					法律による	○大規模小売店舗立地法 (店舗面積1,000㎡以上は原則整備)
					条例による	×現状は附置義務条例なし
					要綱による	△ワンルームマンションのみ指定 (2階建以上、10戸以上は原則整備)

参考 政令指定都市での「駐輪場の附置義務」に関する条例

- 地方公共団体は「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（通称 自転車法）」に基づき、条例により「自転車等駐車場の義務化」を図ることができます。
 - ★自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設①の設置者は「施設利用者のために必要な自転車等駐車場の設置」に努める（努力義務）（第5条第三項）
 - ★地方公共団体は、条例により指定の①の施設を新設・増築する者に対して「自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定める」ことができる（第5条四項）
- 法に基づき定める条例は建築基準法施行令第9条第14項に該当するため、「建築確認の際に適合確認を受けるもの」として義務付けられることとなります。
- 政令指定都市 20市のうち 17市が、大量の駐輪が集まる施設に対して自転車法に基づく「駐輪場の附置義務」の条例を定め、駐輪需要に対応しています。

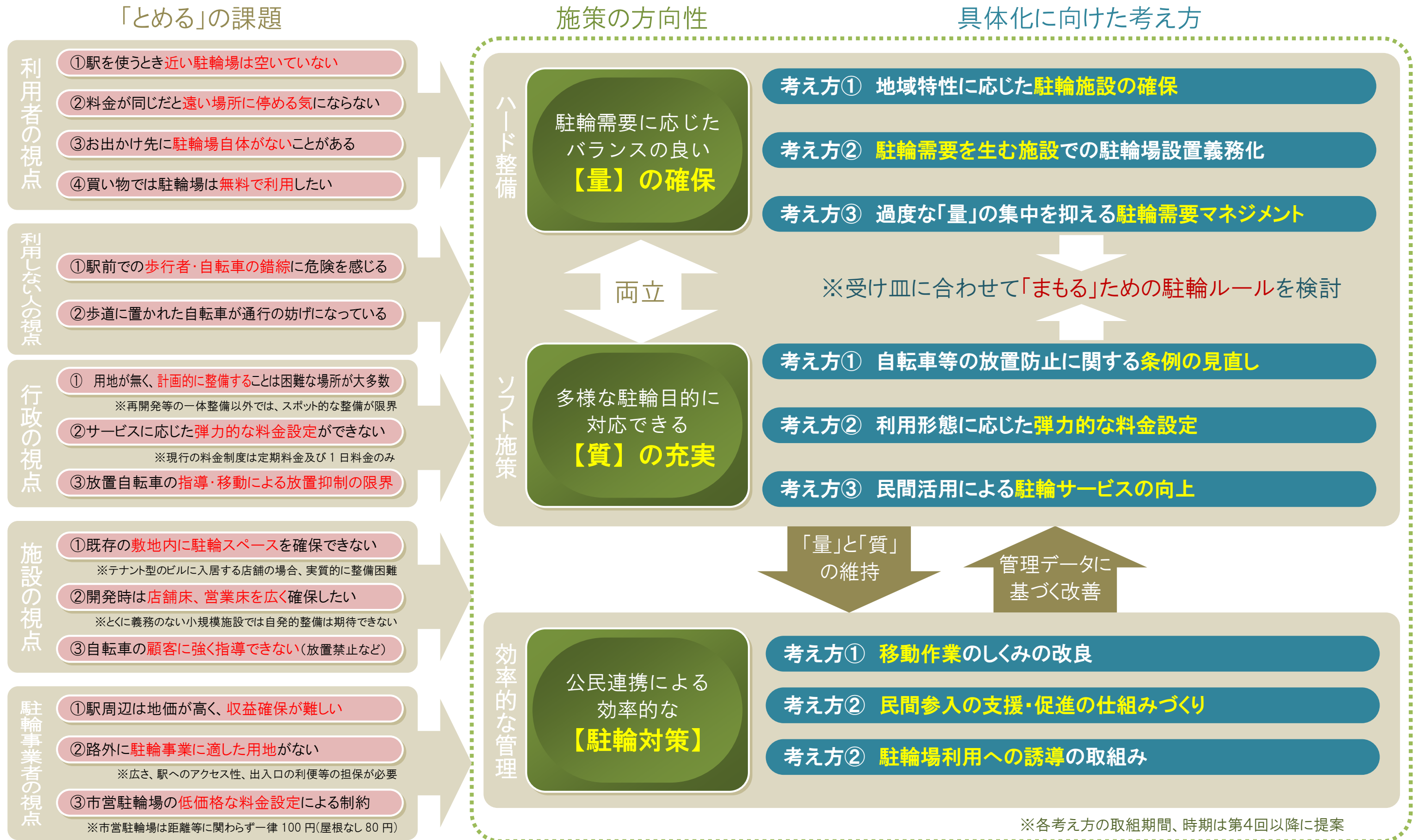
都市名	条例有無	原付・バイク対象 ○原付のみ ◎原付及びバイク	対象区域					隔地設置の距離	商業・娯楽・厚生							金融		業務		共同住宅	関連条例名	策定年時 ※最終改定			
			市域全体	駐車場整備地区	近隣商業地域・商業地域	市街化区域全体	放置禁止区域		小売店舗	飲食店	コンビニ	レンタルビデオ店	映画館	ボックスカー	パチンコ屋等	スポーツ施設	学習施設	病院	銀行				郵便局	官公署等	事務所
									20㎡以上	20㎡以上	20㎡以上	15~20㎡以上	15~20㎡以上	20~30㎡以上	15㎡以上	15~25㎡以上	15~30㎡以上	20~25㎡以上	25㎡以上				10~25㎡以上	15~25㎡以上	70~100㎡以上
札幌市	○	○		●	●		50m	●				●					●						札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例	H13	
仙台市	○	◎			●		100m	●				●		●			●			●			仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例	S62 ※H7	
さいたま市	○	○			●		50m	●	●			●	●	●	●	●	●	●	●				さいたま市自転車等駐車場の附置に関する条例	H13	
千葉市	○	○			●		周辺	●	●			●					●						千葉市自転車等放置防止に関する条例	S58 ※H25	
横浜市	×																					▲	横浜市ワンルーム形式集合建築物に関する指導基準	S62 ※H26	
川崎市	○	○			●		50m	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例	H17	
相模原市	※1		●				—	※開発行為、1,000㎡以上の敷地で行う事業又は21戸以上の宅地開発は全て対象															相模原市開発事業基準条例	H17	
新潟市	○	○			●		50m	●	●	●		●		●			●						新潟市自転車等駐車場の附置に関する条例	H19	
静岡市	○	○			●		周辺	●				●		●			●			●			静岡市自転車等の駐車秩序に関する条例	H15	
浜松市	※2			●			50m	※浜松駅周辺の駐車場整備地区内のみ適用。全て対象															浜松市自転車等駐車場附置に関する指導要綱（中区の要綱：浜松駅周辺にのみ適用）	H7 ※H21	
名古屋市	○	○	●				50m	●				●		●			●	●					名古屋市自転車等の放置防止に関する条例	S63 ※H24	
京都市	○	○				●	50m (特例 250m)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●				京都市自転車等放置防止条例	S60 ※H21	
大阪市	○		●				50m	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●			●	大阪市自転車等駐車場の附置等に関する条例	H22	
堺市	○	○			●		周辺	●	●			●					●						堺市自転車等の放置防止に関する条例	S62 ※H21	
神戸市	○	○			●		周辺	●				●					●						神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例	S58 ※改正検討中	
岡山市	○	×			●		100m	●				●					●						岡山市自転車等駐車場附置義務条例	S57 ※H12	
広島市	○	◎			●		50m	●				●		●			●						広島市自転車等の放置防止に関する条例	S60	
北九州市	○	×			●		50m	●									●						北九州市自転車の放置防止に関する条例	H1	
福岡市	○	○			●		50m	●						●			●			●			福岡市自転車等駐車場の設置及び建設奨励に関する条例	S57 ※H11	
熊本市	○	○			●		50m	●									●	●	●	●			熊本市自転車等駐車場の附置に関する条例	H21 ※H24	

※1 相模原市では、大規模な開発行為（都市計画法での許可を要する開発行為）及び建築事業（建築基準法での新築行為のうち、1,000平方メートル以上の敷地で行う事業又は21戸以上の住宅の新築を行う事業）に伴う附置義務として、基本的には全ての施設を対象に附置義務を規定

※2 浜松市では、浜松駅周辺（中区）の駐車場整備地区に限定し、指導要綱で規定。全市的な附置義務はない。

Ⅱ 「とめる」の課題と施策の方向性

- 「とめる」環境の整備に対しては、自転車を利用する人、利用しない人、行政、集客施設などそれぞれの視点から、様々な課題があります。
- これらの課題を解決するための施策の方向性や、考え方は以下の通りです。なお「考え方」の実施時期や期間については、第4回協議会以降で提案する予定です。



Ⅲ 「とめる」の施策の具体化に向けた考え方

方向性① 駐輪需要に応じたバランスの良い【量】の確保

- 市の現状として、鉄道駅等の駐輪需要が集中する場所では、**駐輪場を整備する場所自体が無い**現状にあります。
- この状況に対して、新たな需要に応じた【量】を確保するためには、これまで駐輪場として**利用してこなかったスペースの活用**や、駐輪需要を発生させる**施設側への附置義務**等を含めた、基本的な方針を明確にすることが必要と考えます。

駐輪目的に応じたバランスの良い【量】の確保

▼整理すべき事項

①駐輪場の確保のための基本方針

- 計画的な整備が困難な「駐輪場」の整備の基本的な方向性の整理
- 買い物等のニーズへ対応方法の整理

②新たな駐輪場用地の確保方法

- 道路(公道)活用の考え方の整理
- 公開空地の活用の考え方の整理

③混雑する駅前等での駐輪場の適正配置のあり方

- 歩行者安全性、バス利便性、まちの賑わい等を優先した駐輪場の配置のあり方
- 再開発事業、大規模開発等と連携した駐輪場の整備方針、配置論
- 駅前に立地する駐輪場の周辺環境・景観に対する影響に関する考え方の整理

④将来の自転車需要を見据えた適正量の考え方

- 少子高齢化に伴う人口減少、通勤・通学需要などの低下を見据えた方針
- 自転車利用の変化に応じたサービスのあり方(通勤用からお出かけ用など)

⑤鉄道駅に集中する駐輪需要の分散・抑制・誘導手法

- 徒歩、バスなどへの転換を促進する手法の導入に対する考え方の整理
- 受益者(原因者)負担を原則とし、それを可能とする**立地条件、サービス水準に応じた料金制度**のあり方の整理

▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

考え方① 地域特性に応じた駐輪場の確保

■取組施策(案)

道路、公開空地等での駐輪場の確保の検討

※道路の占有、公開空地活用の考え方、公共空間での収益事業の是非など

既存の自動車駐車場の駐輪場への転用の検討

土日営業をしていない事業者の施設開放の検討

機械式立体駐輪場の検討(採算性を含めた検討)

再開発事業、大規模開発時の将来需要を見据えた整備の検討

まちづくりと連携した「とめる」「はしる」環境の整備の検討

※「いかす」で検討

考え方② 駐輪需要を生む施設での駐輪場の確保

■取組施策(案)

駐輪場整備の附置義務の検討

附置義務駐車場の一部転用による駐輪場整備の検討

補助制度の改善・拡充の検討

※商店街等への補助拡充、地域的な駐車場への補助金などを検討

道路等の活用による暫定的*な駐輪スペースの確保

※附置義務の効果が発揮されるまでの代替手段。地域連携を前提に手法を検討

駐輪需要の偏りを抑えるため

考え方③ 過度な「量」の集中を抑える駐輪需要マネジメント

■取組施策(案)

駅の特徴をふまえた駐輪環境整備の考え方の整理

※受益者負担を前提とした受入れを原則としつつ、困難な駅の対応の考え方の整理など

利用体系(料金・契約)の再構築

※詳細は次頁参照

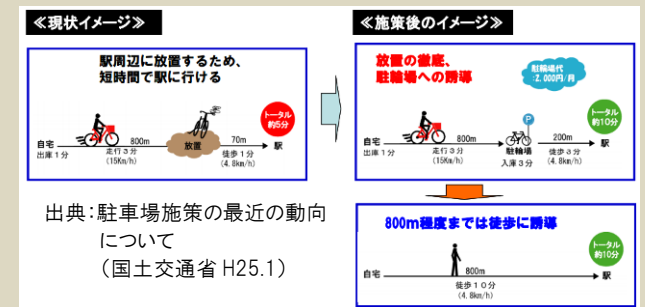
歩行者の安全、公共交通の利便性、まちの賑わい等を優先した駐輪場の配置

モビリティマネジメントの推進(自転車から徒歩、バスへの転換)

■コラム 徒歩と自転車の所要時間

▼国土交通省による試算

- 国土交通省は「自転車駐輪需要のコントロール」として、所要時間の変わらない短距離利用の徒歩への転換を提案しています。
- 駅から200mの駐輪場利用の場合、全行程800mまで所要時間が変わらないと試算しています。



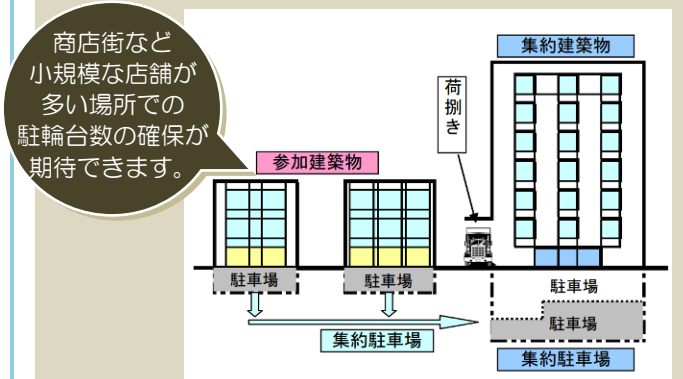
■コラム 地域全体で駐車場を分散確保する事例

▼中央区銀座地区の地域ルール(自動車駐車場)

- 中央区銀座地区では、附置義務自動車駐車場の独自の地域ルールとして、附置義務委譲の台数を有する建築物の駐車場を、**協力金を支払い隔地駐車場***として利用できる仕組みがあります。

※本来敷地内に造るべき駐車場を、離れた場所で確保するルール

- 協力金(200万円/台)は、集約駐車場整備の助成(50万円/台)及び、地区の交通環境改善支援事業に充てられます。



方向性② 多様な駐輪目的に対応できる【質】の向上

- 横浜市の市営駐輪場の料金は、「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」により規定され、弾力的な運用ができない状況です。
- 一方で、現在の駐輪施設は駅を利用する“通勤通学”利用が中心であり、買い物や通院、遊びなどの短時間の駐輪では使いづらい状態です。加えて、料金設定も短時間でも長時間でも、近くても遠くても、均一のため、結果的に「ちょい乗り」利用の人が放置する傾向があります。
- 買い物等にも使いやすい、駐輪目的に応じた使いやすいサービスと、適正な料金設定に転換していくことが必要です。

多様な駐輪目的に対応できる【質】の向上

▼整理すべき事項

①サービスに応じた料金設定の考え方

- 受益者(原因者)負担の考え方を可能とする施策
- 適度に利用が分散される料金格差を可能とする施策
→ 他都市拠点駅周辺の事例(次頁)を参照
- 公共性と収益性を両立する上限/下限金額の設定

▼サービス水準による料金格差(案)

■料金設定		【高い】	【安い】
立地	①駅までの距離	隣接	遠方
	②屋根の有無	屋根あり	屋根なし
施設特性	③上下移動(階層)	なし(1階)	あり(地下、2階等)
	④駐輪ラック	下段ラック	上段ラック
	⑤管理人の有無	管理人あり	管理人なし
駅特性	⑥都心/郊外	都心部	郊外部
	⑦ターミナル性※1	高い	低い
	⑧バス代替性※2	高い	低い

※1 ターミナル性: 複数の鉄道路線の乗継、急行停車駅等によりランク分け
※2 バス代替性: 各方面からのバスが集中するバスターミナル

利用抑制が必要な駅での転換促進

②買い物等に利用しやすい駐輪料金制度

- 買い物等の短時間駐輪に適した料金設定
- 駐輪場設置場所周辺の買い物、通院、塾など駐輪目的と駐輪時間の把握

③駐輪に関する条例のあり方

- 料金改定のための横浜市自転車等の放置防止に関する条例改正の課題整理
- 整理手数料を根拠とした料金徴収による施策の限界

■整理手数料(現行)	■使用料(見直しの方向)
自転車を整理するための費用。 駅までの距離等は整理の手間と無関係のため、料金差をつけられない	駐輪サービスの対価として徴収。 立地条件や施設の水準など、使いやすさが料金差をつける根拠となる。

▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

考え方① 自転車等の放置防止に関する条例の見直し

- 取組施策(案)
料金収受の根拠の見直し(整理手数料→使用料金制)
- 条例に規定される料金の見直し
- 駐輪場の管理運営方法の見直し

「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」の改定

考え方② 利用形態に応じた弾力的な料金設定

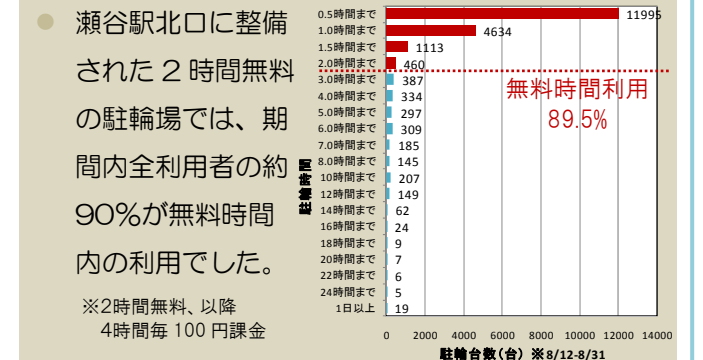
- 取組施策(案)
短時間利用に適した時間料金制の導入(短時間無料を含む)
- サービス水準に応じた料金設定の見直し
- 既存駐輪施設の機械化の検討(電磁ラック、出入庫管理ゲート)

考え方③ 受益者負担をふまえた駐輪サービスの向上

- 取組施策(案)
利用ニーズに合わせた駐輪サービスの向上
※運営時間、簡易な点検など、サービス向上に資する取組み
共通駐車券、交通ICカード利用等の使いやすさ向上のしかけ
一時利用駐輪場の利用推進(定期利用から一時利用への転換)
スポーツバイク対応等、より高度なサービス提供方策の検討
- 利用ニーズに応じた弾力的な料金設定(昼間/夜間差別化など)
- 民間提案型の運営に向けて…
- 民間活用に向けた制度設計の検討

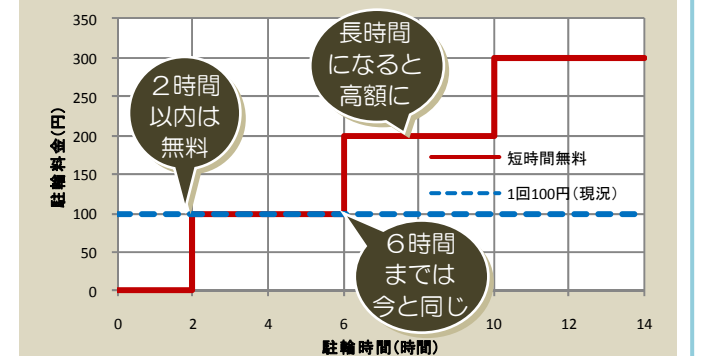
■コラム 短時間無料の利用パターン

▼瀬谷駅北口民間駐輪場の例



▼現行の均一料金との比較

- 瀬谷駅北口の時間料金制と、現行の一律料金100円の、駐輪時間に対する料金を比較すると、6時間までは現行と同じ100円となります。



■コラム バスと自転車の料金比較

▼駅から2km圏内での料金比較

- 現在の駐輪料金は、1カ月の定期2,000円、1日利用100円です。
※戸塚駅、屋根あり施設のケース
- バスの短距離定額エリア(約2km圏)の料金と比較すると、1カ月9,190円、1日432円と約2割程度の金額となっています。

	1か月	1日	備考
バス(市営)	9,190円(定期券)	432円(往復)	短距離2km以内 均一区間
自動車	20,000円(平日20日)	1,000円(日利用券)	戸塚モディ駐車場 (駅前ビル併設)
自転車	2,000円(定期利用)	100円	屋根つき

参考 他都市での「サービスに応じた料金設定」の事例

- 他都市では、駅からの距離や立体式駐輪場の階層など、使いやすさの視点から料金差をつけることで、利用の分散を図っています。

＜施策例（川崎市）＞

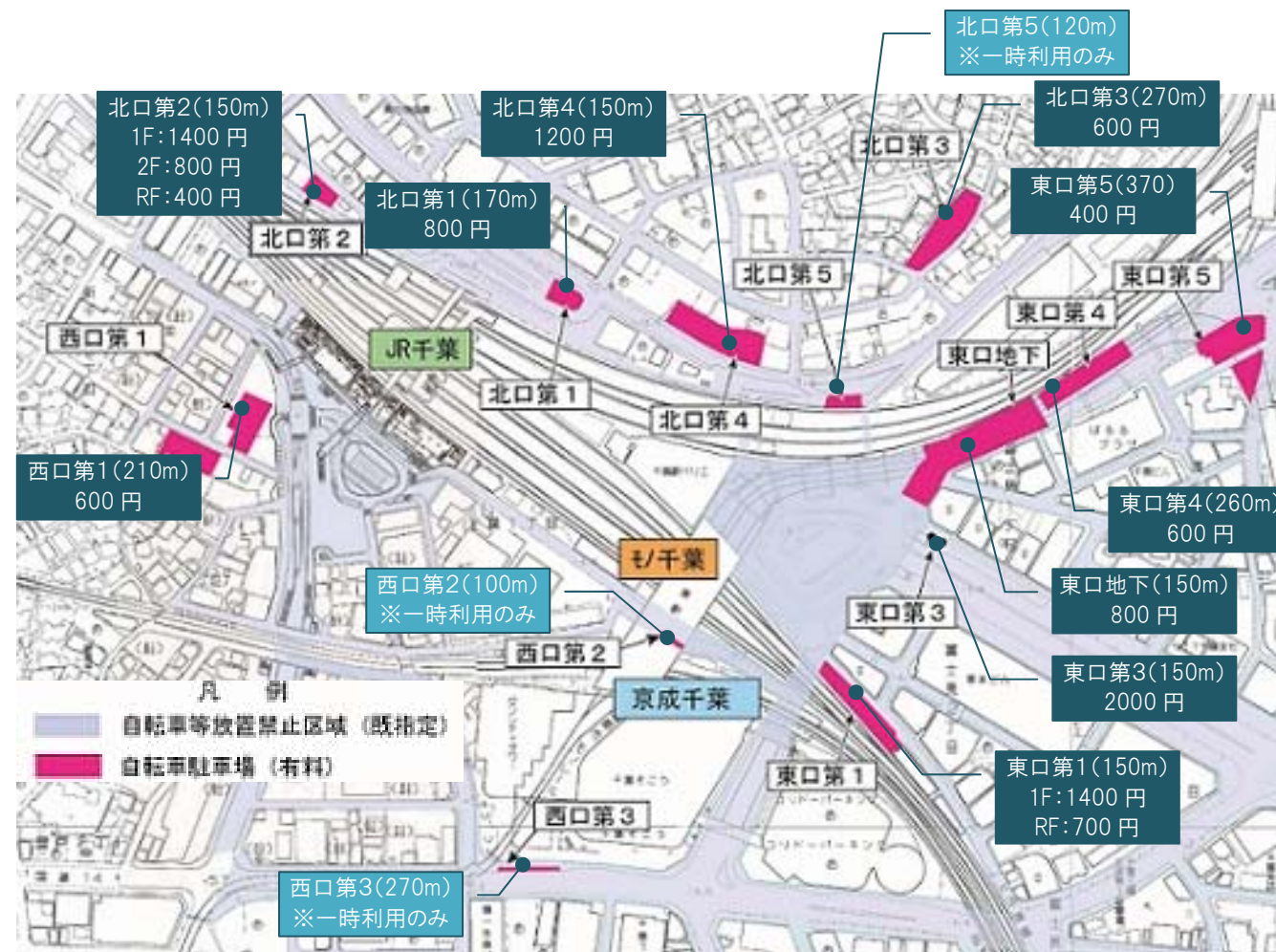
各駐輪場の利便性等に応じて料金を改定+料金改定後の1年間の利用状況を踏まえた見直し

反響 以前に比べ、一部料金の下がった駐輪場もあるが、全体的に値上げとなったため、多数の苦情が発生

効果 料金差により、各利用者が個々の判断で駐輪場を選択⇒改定前に比べ、各駐輪場利用率が平準化

■コラム 千葉駅周辺の市営駐輪場（1カ月定期券）

- 千葉市では、市営の自転車等駐車場の駐輪料金を、駅からの距離、立体式の階層などにより定期利用料金を変動させています。（下図は1カ月定期利用）
※一時利用は1日1回100円（原付150円）
- 千葉市の中心駅の「千葉駅」周辺では、放置自転車禁止区域内を中心に、定期利用を中心とした市営駐輪場を整備し、以下の1カ月定期料金に基づき運営しています。



※距離は千葉市ホームページに記載の直線距離による

■コラム 川崎駅周辺の市営駐輪場（1カ月定期券）

- 川崎市では、指定管理者制度に基づく民間事業者の運営を行っています。
- 駐輪料金は、駅からの距離、立体式の階層、屋根の有無などにより、一時利用料金、定期料金ともに変動させています（下図は1カ月定期利用）。
※川崎駅周辺の一時利用は、80~150円
※東口第6（路上駐輪場）は2時間無料、時間制の一時利用料金を導入。
- 川崎駅周辺では、駅西口に直結する第3駐輪場の3,400円が最も高く、川崎駅から離れた第9駐輪場3Fの1,300円が最も安くなっています。



※距離は「川崎駅」改札口からの徒歩移動最短経路による

方向性③ 公民連携による効率的な【駐輪対策】

- 駐輪場の「量」と「質」の拡充とともに、**駐輪場を正しく利用いただき、放置自転車をしない、させない意識を創っていく**が必要です。
- しかし、放置自転車の移動、保管、返還には多大な費用が掛かります。
- この状況の中で、地元や民間事業者等との**公民連携を図りながら、効率的に管理・運営**するための取組みが求められます。

公民連携による効率的な【駐輪対策】

▼整理すべき事項

①放置自転車対策の効果的・効率的な運用方法

- 放置自転車の**指導、移動の強化**と、掛る**経費の抑制**の両立

【参考】 自転車1台あたりの移動・保管費用(平成25年度)

	台数・費用
移動自転車(バイク含む)	65,690 台
委託料等諸経費	32,370 万円
1台あたりの移動・保管費用 (自転車、バイクの平均利用)	4,928 円/台

②民間の参入しやすい管理・運営の仕組み

- 放置自転車の**移動、撤去、保管の民間ノウハウ**の活用できる契約方式
- 道路、公開空地の民間活用など、駐輪場**整備・管理・運営に参入しやすい**仕組み

③放置自転車に対する周辺駐輪場への誘導方法

- 放置禁止区域などでの**最寄り駐輪場への誘導方法**
- 自転車を**放置しにくい環境**づくり
- **地元、民間事業者との連携**による相互監視の体制の構築

【参考】 新羽駅での児童絵画路面シートの貼付

- 新羽小学校6年生の描いた「明日の新羽」をテーマとした絵画に「駐輪禁止」の言葉を添えて、路面に貼りつけました。取組開始後2年経った現在も、放置自転車はほとんど発生していません。



▼具体化に向けた考え方と取組施策(案)

考え方① 移動作業のしくみの改良

■取組施策(案)

保管手数料の見直しの検討

放置自転車の指導強化の検討

撤去・保管・返還の民間ノウハウの活用(駐輪事業との連動等)

考え方② 民間参入の支援・促進の仕組みづくり

■取組施策(案)

道路や公開空地等での駐輪場整備の許可要件の見直し検討

駐輪場の整備・管理・運営への指定管理制度の導入

放置自転車対策への民間参入を支援する仕組みの検討

より高度な駐輪サービスの提供方策の検討

考え方③ 駐輪場利用への誘導の取組み

■取組施策(案)

自転車を「停めにくい」啓発・抑制手法の検討・実施

商店街、自治会等と連携した啓発・抑制手法の検討・実施

自転車マナーアップ監視員による活動の推進

大量の駐輪を発生させる施設による案内・誘導手法の検討

※学校、企業から学生や従業員への指導等

駐輪場運営事業者による周辺放置自転車への啓発

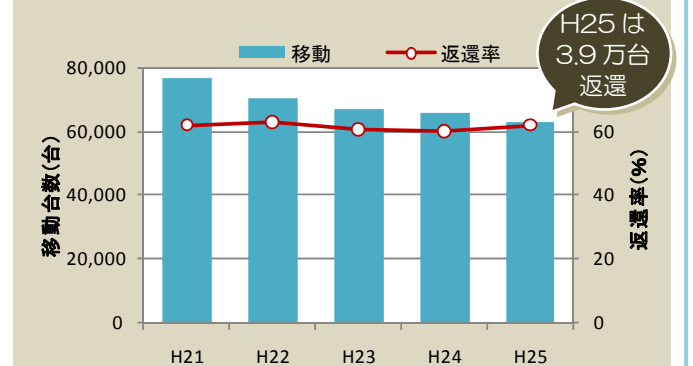
■コラム 放置自転車の撤去と返還

▼過去5年間の移動(撤去)と返還の実績

- 市内の放置自転車の移動台数は、年々減少していますが、返還率はほぼ横ばいで、平成25年度は約2.4万台が返還されませんでした。

- 返還されなかった自転車のうち、リサイクルは約0.7万台*で、残り1.7万台はスクラップになっているのが現状です。

※リサイクルした自転車は、1台平均3000円前後で売却し、年間1,000万円程度の収入に加算



■コラム 放置自転車の撤去と返還

▼過去5年間の移動(撤去)と返還の実績

- 放置自転車の保管について、保管期間2ヶ月、保管手数料1,500円としています。

- 他政令指定都市では、保管期間20~30日と短く、また保管手数料も2~2.5千円と設定する自治体が多くなっています。

都市名	撤去後の保管期間	自転車保管手数料	
横浜市	2ヶ月	1,500円	
関東圏	さいたま市	30日	1,000円
	千葉市	2ヶ月	2,000円
	川崎市	30日	2,500円
	相模原市	2ヶ月	2,000円
他大都市	名古屋市	30日	1,500円
	大阪市	20日	2,500円
	福岡市	2ヶ月	2,000円