

自転車の適正利用に向けた 駐輪場利用促進プラン

平成23年2月

川 崎 市

はじめに

自転車は、身近な交通手段として利用され、幅広い年齢層の市民に、様々な目的・用途で利用されています。また、近年の環境負荷低減への意識向上や健康志向の高まりにより、更なる自転車利用者の増加が想定されます。

そのような中で、本市では未だ多い放置自転車や駐輪場の混雑など、様々な問題が発生しており、駐輪場の適正な利用を促進し、安全で快適な通行環境を実現するための新たな仕組みの構築が必要となっています。

このため本市では、平成20年8月より、学識者、市民代表、商工業者代表、交通事業者代表、交通管理者などで構成する「自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議」を外部委員会として設置し、自転車の適正な利用促進を目指した新たな料金体系などについて検討をすすめ、平成22年4月にはこの検討会議において「駐輪場の適正な料金設定と新たな管理運営に関する提言」が取りまとめられました。

本プランは、この提言を基本に、駐輪場の適正な利用や管理運営に向け、本市として取り組むべき施策の方向性を取りまとめたものです。

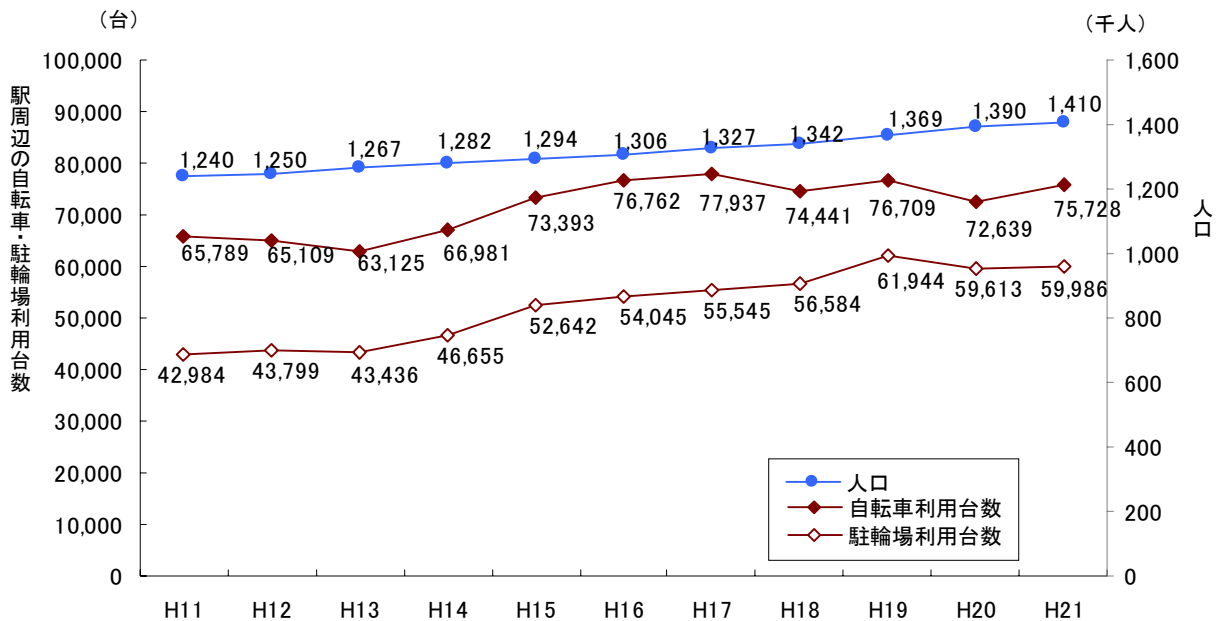
目 次

1. 背景	1
1-1 自転車利用者の動向	1
1-2 放置自転車の状況	2
1-3 これまでの放置自転車対策	3
2. 現状と課題	4
2-1 放置自転車による影響	5
2-2 自転車関連事故の割合の増加	6
2-3 駐輪場の利用率の偏在	7
2-4 収容台数の不足	8
2-5 利用実態と異なる定期割引率	9
2-6 利用者ニーズへの対応	10
2-7 低い料金水準	11
2-8 駐輪場施設の老朽化	12
2-9 駐輪場関連費用の増加に伴う税負担の増加	13
2-10 撤去自転車の返還率の低迷と保管期間の長期化	14
3. 目標および基本方針	15
3-1 目標	15
3-2 基本方針	15
3-3 施策の体系	16
4. 施策	17
4-1 駐輪場の利用促進に向けた施策	17
4-2 駐輪場・保管所運営の改善、効率化に向けた施策	22
4-3 公民連携による駐輪場整備促進に向けた施策	26
4-4 施策全体の総合的な運用	28
5. 本プランの推進に向けて	29
5-1 料金体系の変更	29
5-2 指定管理者制度の導入	30
6. 今後のスケジュール	31
巻末資料: 市民調査結果の概要	32

1. 背景

1-1 自転車利用者の動向

- 本市における鉄道駅周辺の自転車利用者は、平成 11 年度から平成 21 年度までの 10 年間で、65,789 台から 75,728 台へと約 1 万台（15%）増加しました。この間、本市の人口は 124 万人から 141 万人へと 17 万人（14%）増加しています。
- 人口は 10 年間ほぼ一定の割合で増加しているのに対し、自転車利用者は平成 13 年度までは 6 万台半ばで推移し、平成 14 年度から平成 17 年度の 4 年間で約 1 万台増加した後は 7 万台半ばで推移するなど、人口以外の要因の影響を受けてはいるものの人口とほぼ同等の増加を示しています。
- また、駐輪場の利用者数は、平成 11 年度の 42,984 台から徐々に増加しており、平成 21 年度には 59,986 台となっています。平成 18 年度以降の放置自転車対策の強化より、自転車利用者との差は徐々に縮小しています。
- このような傾向には、「中原区以南の市南部地域や南武線の沿線において平坦な地形が広がる」本市の地形的な特性などが影響していると考えられます。



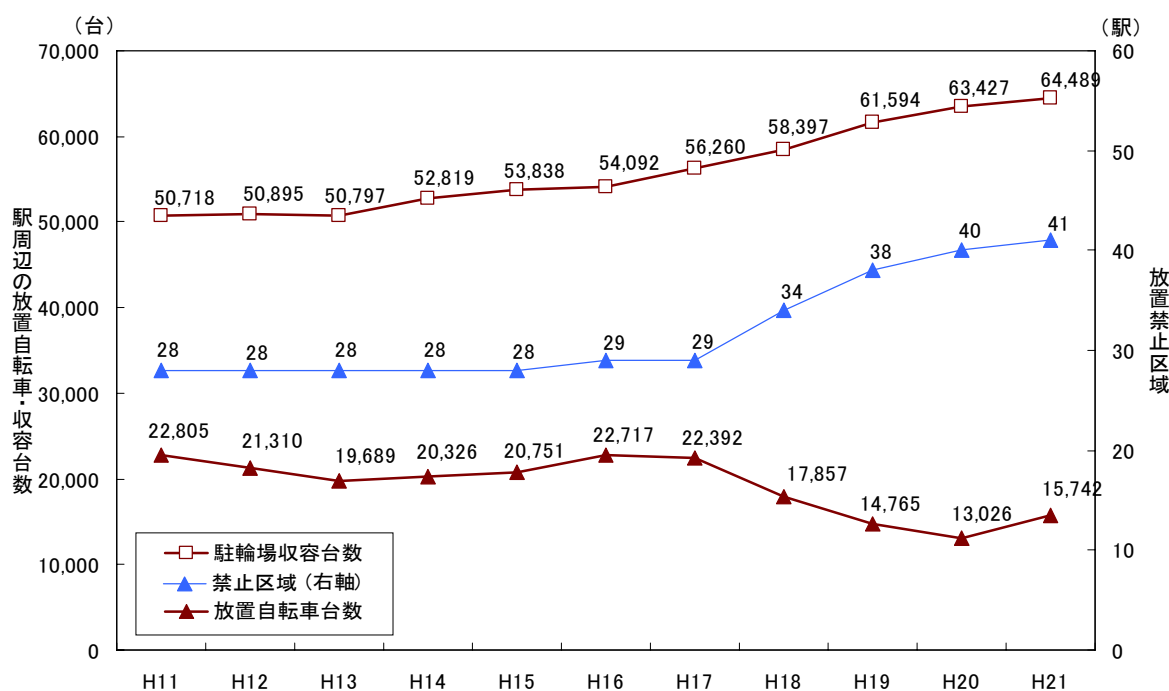
（出典：H21 川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査、川崎市統計書より作成）

図 1 過去 10 年間の人口*1と自転車利用台数等の推移

*1 人口は 10 月 1 日、自転車利用台数および駐輪場利用台数は 6 月（9 時台）の数値。

1-2 放置自転車の状況

- 本市の駅周辺における通勤通学等の自転車利用者は、平成 11 年度から平成 17 年度にかけて 1.18 倍（図 1）に増加しましたが、駐輪場の整備による収容台数の増設により放置自転車の増加は抑制され、約 2 万台前半で推移（H11 年→H17 年で 0.98 倍）してきました。
- 放置自転車の縮減に向け、平成 17 年度以降は、大型商業施設等の建設に対し駐輪場の設置を義務づけるなど公民連携による駐輪場整備を一層推進するとともに、利用率の低い一部の駐輪場の利用料金を引き下げる料金格差の導入、更には条例に基づく放置禁止区域を平成 17 年度の 29 駅から平成 21 年度には 41 駅に拡大（1.41 倍）するなど、放置自転車の撤去の強化を推進しました。（図 2）
- これらの取り組みにより、平成 18 年度以降、放置自転車は減少に転じましたが、平成 21 年度現在においても依然として 1 万台を超える放置自転車が駅周辺に発生し、昼間の買い物利用等による放置自転車と併せ、地域の課題となっています。
- 市内の放置禁止区域は、平成 21 年度現在、48 駅^{*2}中 41 駅で指定されており、ターミナル駅など乗降客が多い市内の主要駅は禁止区域の指定が完了している状況です。放置自転車の更なる削減に向けて、今後は新たな対策の推進が必要となっています。



（出典：H21 川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査）

図 2 駅周辺の放置自転車、駐輪場の収容台数^{*3}及び放置禁止区域数の推移

^{*2} 市内の鉄道駅 52 駅中、貨物専用の 4 駅を除く。

^{*3} 市営、民営含む。

1-3 これまでの放置自転車対策

- **法律の制定（昭和 55 年 11 月）**

自転車事故の増加や放置自転車による交通障害等の現状を背景に、自転車の安全な利用促進と利用者の利便性向上を目的として、「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」（以下「自転車法」）が制定。

- **川崎市条例の制定（昭和 62 年 3 月）**

放置自転車の増加への対応に向け、本市では「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」（以下「放置防止条例」）を制定し、放置禁止区域の指定による放置自転車の撤去を推進。併せて、駐輪場の有料化を実施。

- **市営駐輪場の計画的整備の推進（昭和 62 年～）**

不足する駐輪場の計画的な整備を推進。駐輪場の整備に併せ、放置禁止区域の指定も拡大。

- **自転車法の改正（平成 6 年 6 月）**

放置自転車による駅前広場等の環境悪化を受け、駅周辺の撤去対策の強化や撤去自転車の保管・処分を含めた総合的な対策を目指し、昭和 55 年制定法が「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」に改正。

- **鉄道事業者・民間事業者による整備の促進（平成 6 年～）**

改正自転車法及び放置防止条例に基づき、自転車利用が集中する駅周辺において鉄道事業者との連携による駐輪場整備を促進。

- **整理誘導員の配置（平成 16 年～）**

放置自転車の削減に向け、駅周辺における放置防止と駐輪場の利用促進のため、整理誘導員を配置。

- **商業施設等への義務付け（平成 17 年 3 月）**

市内における土地利用転換の進展や増加する駐輪需要への対応に向け、大規模商業施設等の新築・増築に際し駐輪場の整備を義務付ける「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」を制定し、民間事業者による駐輪場整備を推進。

- **道路法の改正（平成 17 年 4 月）**

駅周辺等における放置防止対策の促進に向け、自転車駐車を道路付属物として設けることができるように改正。

- **利用料金の一部引き下げ（平成 17 年 7 月）**

既存施設の有効活用に向け、駅から遠い駐輪場や立体駐輪場における上層階など、立地条件から利用率が低い施設に対し、整理手数料を引き下げて利用率の向上を図るなど放置自転車の削減に向けた取組を推進。

- **自転車対策の現状（平成 21 年 6 月）**

- ・ 市営 140 箇所、民営 42 箇所の計 182 箇所の駐輪場が整備
- ・ 総収容台数は 64,489 台で、内訳は市営駐輪場 77.7%、民営駐輪場 22.3%。

※下線：国による対策

2. 現状と課題

本市の自転車利用に関する主な現状を「歩行者・市民」「自転車利用者」「行政」の３つの視点から、次に挙げる１０の課題に整理しました。

表 1 自転車利用に関する現状と課題

2-1	放置自転車による影響	歩行者・市民からみた課題
2-2	自転車関連事故の割合の増加	
2-3	駐輪場の利用率の偏在	自転車利用者から見た課題
2-4	収容台数の不足	
2-5	利用実態と異なる定期割引率	
2-6	利用者ニーズへの対応	
2-7	低い料金水準	行政から見た課題
2-8	駐輪場施設の老朽化	
2-9	駐輪場関連費用の増加に伴う税負担の増加	
2-10	保管所運営の効率化	

2-1 放置自転車による影響

- 自転車利用が集中する駅周辺には多くの自転車が放置され、平成 21 年度には 1 日の自転車利用台数が 75,728 台であるのに放置台数は 15,742 台(20.8%)となっています*4。
(図 1、2)
- 放置自転車は、通行空間を阻害し、歩行者や自動車の通行の妨げになっています(写真 1)。また、点字ブロック上に放置されるなど障害者等の安全な通行に支障をきたしています(写真 2)。さらに、歩行者と自転車との接触事故の危険性を増大させます。
- 「かわさき市民アンケート」によると、市民の約 4 割が、放置自転車問題を「今後特に力を入れてほしい市政の仕事」に挙げています*5。

- ◆ 放置自転車は安全な通行の妨げになっているだけでなく、火災や救急など緊急活動の障害になり、市民生活の安全性向上の支障となっています。
- ◆ また放置自転車は、快適な歩行や都市景観の悪化を招き、街の魅力の低下につながります(写真 3)。
- ◆ 放置自転車対策に対する市民からの要望が多く、放置自転車の解消に向けた総合的な対策の推進が求められています。



写真 1 歩行者等の通行の妨げになっている様子(左:武蔵溝ノ口駅、右:川崎駅東口)



写真 2 点字ブロックの妨げとなっている様子(武蔵溝ノ口駅)



写真 3 整備された街並み景観を阻害している様子(川崎駅西口)

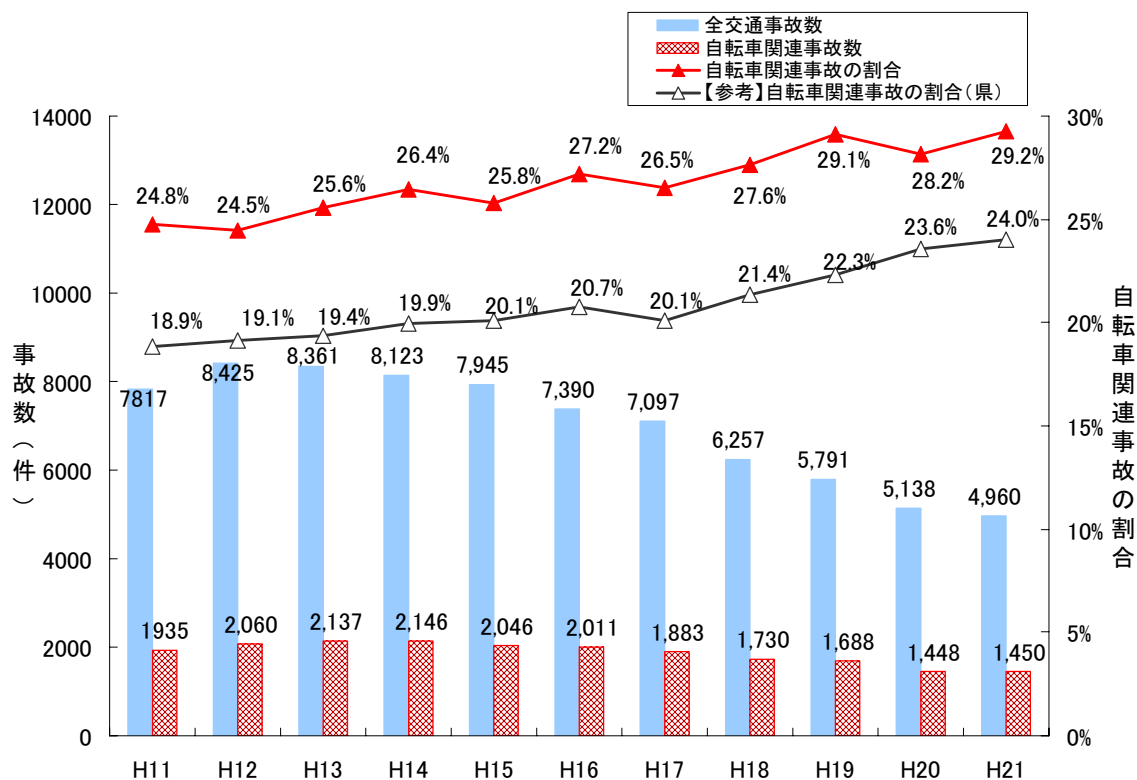
*4 「平成 21 年度 川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査」、朝 9 時時点。

*5 「かわさき市民アンケート」では、38.3%の市民が「今後特に力を入れてほしい市政の仕事(複数回答)」に「放置自転車、駐輪場の整備などの自転車対策」を挙げている(平成 17 年度から平成 21 年度の 5 ヶ年データの平均値)

2-2 自転車関連事故の割合の増加

- 過去 10 年間の市内における全交通事故数は、地域や関係機関との連携により交通安全対策を強化した結果、平成 12 年度の 8,425 件を境に減少傾向に転じ、平成 21 年度は 4,960 件まで減少しています。
- 自転車関連事故数は、平成 14 年度の 2,146 件から平成 21 年度の 1,450 件へと減少していますが、減少数が少ないため、全交通事故数が半数程度に減少したのに比べ、自転車関連事故の減少率は 32%にとどまっています。
- 全交通事故数に対する自転車関連事故の割合は、平成 21 年度に約 3 割まで上昇し、神奈川県全体と比べて高くなっています。
- 神奈川県において川崎区、幸区、中原区、高津区が交通事故防止対策を重点的に推進する「自転車事故多発地域」として平成 20 年 4 月に指定されています。

- ◆ 自転車関連事故の割合の上昇は、自転車関連事故への対策が遅れていることが一因と考えられ、今後の課題となっています。
- ◆ また、自転車事故対策の主な取り組みの一つとして放置自転車の削減がありますが、抜本的解決には至っておらず、安全性向上のため、駐輪場の利用促進などにより放置自転車の削減を図る必要があります。
- ◆ 特に、歩行者等の多い川崎駅東口周辺地区では自転車関連事故の危険性が高く、安全確保に向けた対策が求められています。



(出典：警察庁資料、川崎市交通安全対策協議会資料より作成)

図 3 川崎市内の自転車関連事故の発生件数

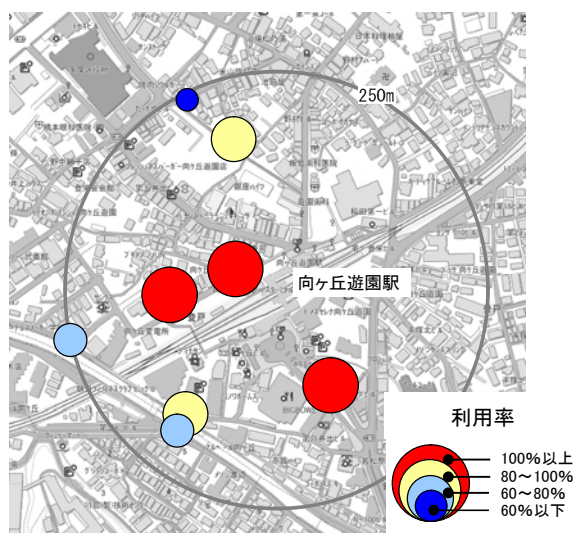
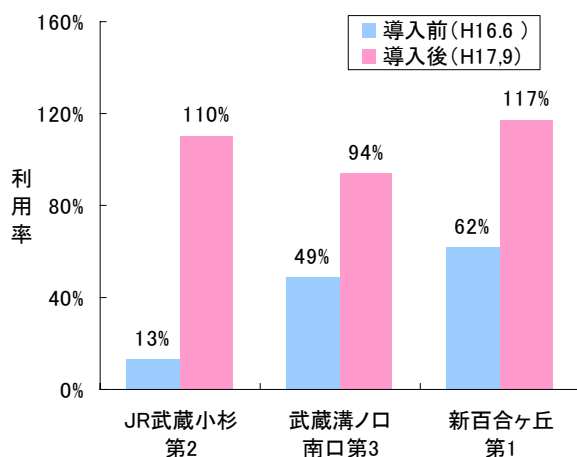
2-3 駐輪場の利用率の偏在

- 駅から近い駐輪場では相対的に混雑が著しく、川崎駅新川通り自転車等駐車場で216%、向ヶ丘遊園駅南口自転車等第1駐車場では136%など、収容台数以上の自転車が駐輪しています*6。
- 駅から遠いことなどにより利用率が特に低い駐輪場については、平成17年度に料金の引き下げを行った結果、利用率が導入前の29%から71%に42%上昇しました。しかし、駅から遠く料金引き下げを行っていない駐輪場では、利用率が依然76%に留まっています*7。

- ◆ 駅から近いなど利便性の高い駐輪場への過度な利用の集中は、駅周辺の交通の輻輳や、放置自転車の発生の要因の一つとなっています。
- ◆ 駐輪場利用者からも、駐輪場の混雑改善が求められています。
- ◆ 放置自転車の削減や自転車利用者の利便性向上に向け、駐輪場間の利用の偏りを解消するなど、既存施設を最大限に活用する必要があります。



写真4 川崎駅新川通り自転車等駐車場の状況
(朝9時時点)



(出典：H21 川崎市内鉄道駅周辺における
放置自転車等実態調査より作成)

図4 駅周辺の駐輪場の利用状況(向ヶ丘遊園)

(出典：H16 川崎市内鉄道駅周辺における
放置自転車等実態調査、川崎市資料)

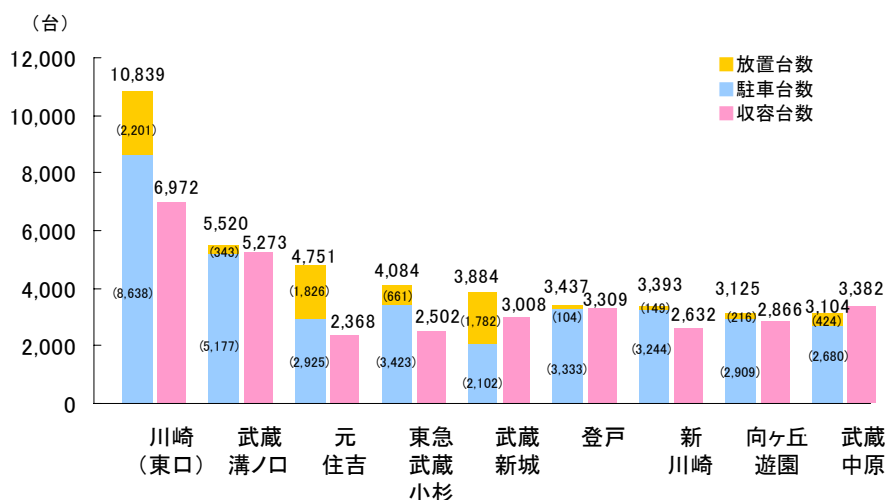
図5 料金を引き下げた駐輪場の利用率の変化

*6 朝9時時点。

*7 ①料金格差を導入していない駅の駐輪場、②定期専用以外の駐輪場、③平置き形式の駐輪場の条件に該当する駐輪場を対象に、駅から最も近い駐輪場と最も遠い駐輪場を抽出し、利用率の平均値を算出。

2-4 収容台数の不足

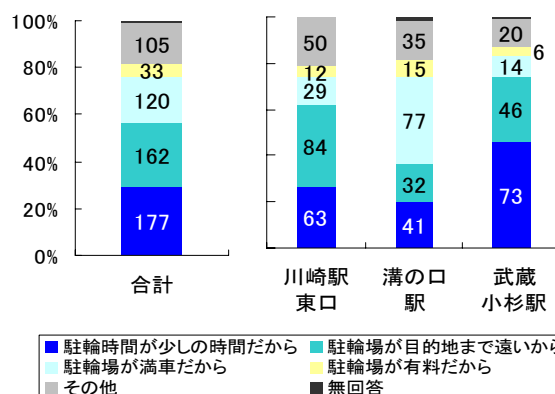
- 主に通勤通学目的で利用されている駅周辺の駐輪場は、行政と民間事業者の連携により現在、約 64,500 台が整備されていますが、自転車利用台数の約 75,700 台に対し、約 11,200 台が不足しています*8。
- 特に、自転車利用者の多い川崎駅東口や元住吉駅などにおいて収容台数不足が2,000 台を超えています。(図 6)



(出典：H21 川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査)

図 6 主要駅における駐車台数と収容台数

- 市内駐輪場の75%を占める市営駐輪場は、一日利用を想定した料金体系であること、また、通勤・通学目的の利用者によって多くの駐輪場が朝9時には既に満車状態となっていることから、買い物目的等の利用者が利用しにくい環境となっています*9。
- 自転車利用者調査*10では、路上駐輪をした理由として「駐輪時間が少しの間だから」との回答が30%と最も多く、「駐輪場が満車だから」と答えた人も20%いました。(図7)。



(出典：H21 短時間利用駐輪場の導入に関する自転車利用者調査より引用)

図 7 路上駐輪者が駐輪場を利用しない理由

- ◆ 川崎駅東口や元住吉駅、京急川崎駅など収容台数が不足する駅周辺では、通勤・通学利用者の需要に対応した収容台数の拡大が必要です。
- ◆ 今後は、買い物等を目的とした利用者のニーズに対応するとともに、路上放置を防ぐため、短時間利用目的の駐輪場を整備する必要があります。

*8 朝9時時点。

*9 「平成21年度川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査」によれば、川崎駅東口の市営駐輪場の利用率は、9時：139.1%、12時：146.7%、16時：136.8%となっている。

*10 「巻末資料」参照。

2-5 利用実態と異なる定期割引率

- 現在、駐輪場の定期料金は、主な利用目的を通勤・通学と想定しているため、1ヶ月の平日日数である20日分を1ヶ月定期料金の設定日数としています。
- 定期利用は入場の際の支払い等の手続きが不要になるなど、駐輪に要する時間が短縮でき、利用者にとって利便性が向上するとともに、管理運営コストの縮減など管理者側の利点があります。しかし、現状では定期利用率は約45%にとどまっています。
- 3大都市圏の政令市^{*11}における定期の設定日数は平均17.2日、東京23区では平均18.1日、また、市内民営駐輪場では平均16.8日となっており、いずれも本市の市営駐輪場より割引率が高い設定となっています（図8）。

- ◆ 現行の定期の設定日数は、天候や休暇取得などを考慮していないため（図9）、実際の利用日数と差が生じていることが想定されます。
- ◆ 定期利用を促進して駐輪場の利用率を向上するために、天候等を考慮した定期料金を設定する必要があります。

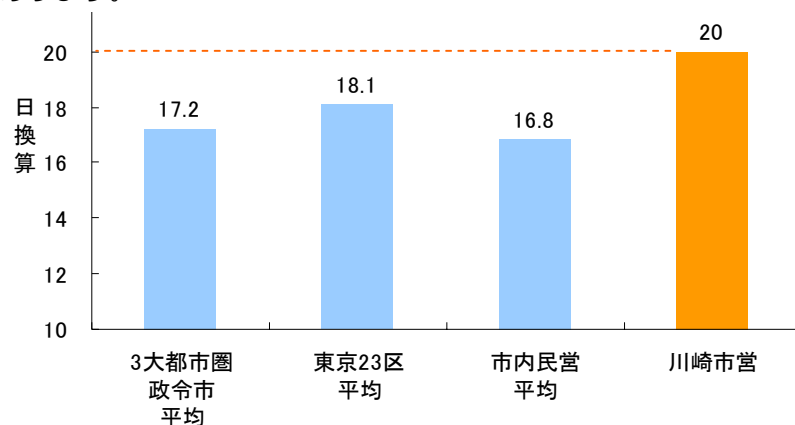
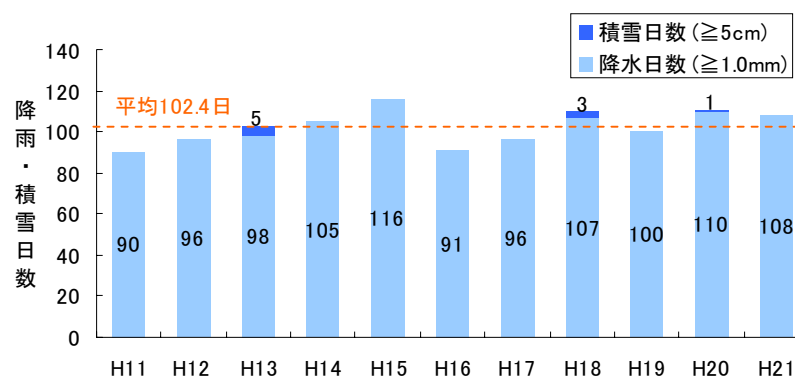


図8 他都市および市内民営駐輪場の定期料金の設定（出典：川崎市調べ）



（出典：気象庁横浜気象観測所データ）

図9 1mm以上の降雨および5cm以上の積雪日数の推移^{*12}

^{*11} さいたま市、千葉市、横浜市、相模原市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市

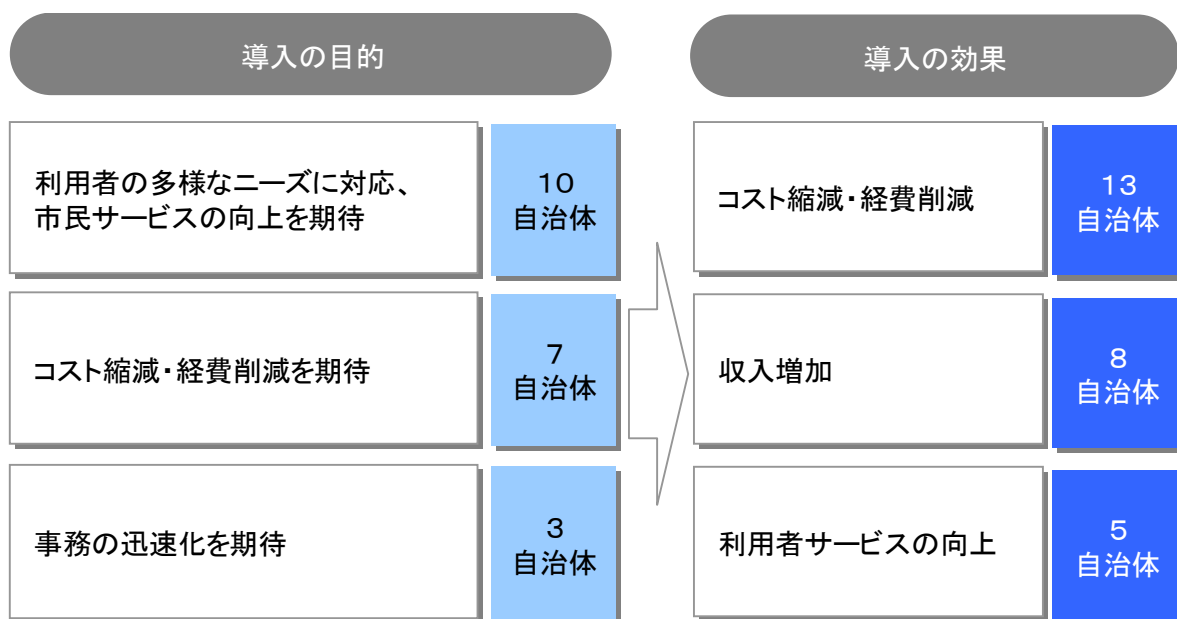
^{*12} 1mm以上の雨または5cm以上の積雪の確率は28.0%（年間102.4日：H11～21年平均（気象庁資料））。平日20日の間に天候不良の可能性があるのは5.6日（≒6日）。

2-6 利用者ニーズへの対応

- 駐輪場に対する利用者の要望は様々で、地域や駅、駐輪場により異なっています。
- 現在の市営駐輪場の管理運営は、年度当初にあらかじめ業務内容^{*13}を定め、民間事業者
に委託する業務委託方式をとっています。



- ◆ 駐輪場の利用を促進するためには、利用者からの要望への対応や、駐輪場の利用動向など
に応じて機動的に人員を配置するなど、柔軟で迅速な対応が必要です。
- ◆ 出入時間が短縮できるゲートシステムや防犯設備など利用者ニーズが高く利用促進につ
ながる設備について、導入を促進する必要があります。
- ◆ 現行の業務委託方式における単年度契約では、年度ごとに管理運営業者が変わる可能性が
あるため、地域に密着したきめ細かなサービス提供に向け、複数年にわたる管理運営が可
能な仕組みの導入が必要です。
- ◆ 駐輪場の利用促進を図るため、質の高いサービス提供に向けて民間事業者のノウハウを活
用するなど、管理運営体制の見直しが必要です（図 10）。



（出典：指定管理者制度を導入済みの 20 自治体へのアンケート結果）

図 10 駐輪場管理運営に民間ノウハウを導入した自治体における目的と効果^{*14}

^{*13} 主な業務委託内容は、自転車の整理や料金徴収など。

^{*14} 民間事業者のノウハウを活用して質の高い公共サービスを提供できると考えられる指定管理者制度について、導入済みの地方自治体 20 団体（神奈川県、東京都の自治体：10 自治体、政令指定都市：10 自治体）を対象にアンケート調査を実施。

2-7 低い料金水準

- 市営駐輪場の一日利用料金は、「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」および「川崎市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」により、整理手数料として自転車 80 円、バイク 100 円と規定されています^{*15}。
- この料金は、昭和 62 年の条例制定以降、基本的に見直しを行わず現在に至っています。

- ◆ 市内の民営駐輪場では自転車の 1 日利用料金を 100～300 円と設定しており、平均は 155 円です。市営駐輪場の料金は、民営の平均と比べると 75 円低くなっています（図 11）。同様に、バイク料金では市営が 180 円低い状況です。
- ◆ 本市と条件が比較的類似した 3 大都市圏の政令市及び東京 23 区における公営駐輪場では、自転車料金について 33 自治体のうち 28 団体（85%）が 100～200 円に設定しており、本市の 80 円は低い水準となっています（表 2）。バイク料金は、他都市の最低価格と同じ 100 円です。
- ◆ 今後、公共と民間が連携して駅周辺の駐輪需要に対応するためには、民間駐輪場の料金設定などを考慮した適切な料金水準への見直しが必要です。

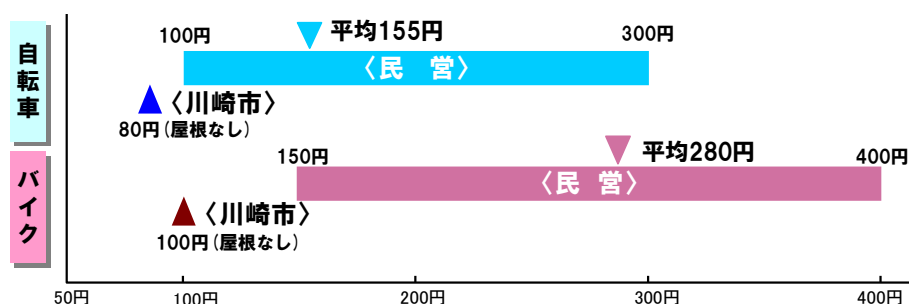


図 11 民営駐輪場と市営駐輪場の 1 日利用料金^{*16}の比較

（想定利用時間：8～20 時）（出典：川崎市調べ）

表 2 他都市における公営駐輪場の 1 日利用料金（屋根なし：1 日最大料金）

自転車				バイク(原付)			
料金	政令市*	23区	合計	料金	政令市*	23区**	合計
200 円		2	2	480 円	1		1
150 円	3	5	8	400 円	1		1
120 円		1	1	300 円		1	1
100 円	4	13	17	250 円	1	1	2
80 円	3		3	200 円	3	12	15
50 円		1	1	160 円	1		1
無料		1	1	150 円	1	2	3
合計	10	23	33	100 円	2	2	4
				合計	10	18	28

*: 3 大都市圏(政令指定都市)・・・さいたま市、千葉市、横浜市、相模原市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、川崎市(網掛け部)

**：東京 23 区のうち、千代田区、文京区、墨田区、豊島区、葛飾区はバイク料金を設定していない。

（出典：川崎市調べ）

^{*15} 屋根なしの料金。屋根ありは自転車 100 円、バイク 130 円。

^{*16} 1 日料金（時間単位で課金する駐輪場の場合）は、都内の事業所に勤務する人の標準的な利用時間（8～20 時（12 時間））を想定して算出した。（移動：往復 2 時間、労働：8 時間（毎月勤労統計調査平成 17～21 年度平均）、休憩他：2 時間）

2-8 駐輪場施設の老朽化

- 現在の市営駐輪場の多くは昭和 60 年代以降に急速に整備を行ったことから、供用開始から 20 年以上が経過する施設が増加するなど老朽化が進んでいます（図 12）。
- 駐輪場の補修費は、平成 17 年度まで 1 千万円程度であったものが、施設の外壁補修やラック等収容設備の交換により、平成 22 年度には 1 億 6 千万円に達しています（図 12）。
- また、市内の建物形式の駐輪場 37 箇所の施設のうち 22 箇所が、今後 10 年以内に耐用年数を超過します（図 13）。

- ◆ 利用者の安全性確保や駐輪場の利用促進のため、新規施設の整備とともに、既存施設の適切な維持補修を実施する必要があります。
- ◆ 特に耐用年数を迎える施設の大規模補修は、施設の長寿命化などの視点も含めて実施時期の平準化を図った上で、計画的に実施することが重要です。

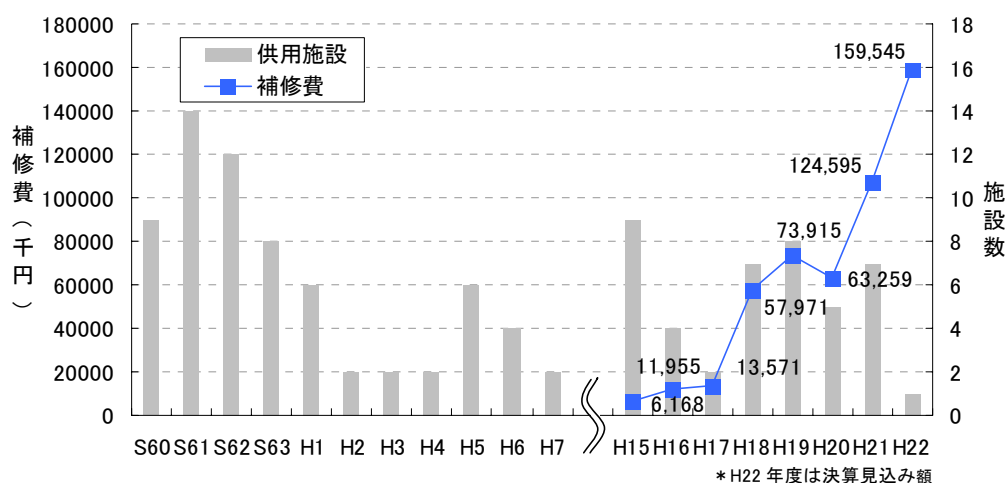


図 12 駐輪場の補修費の推移と供用開始年度(出典:川崎市資料)

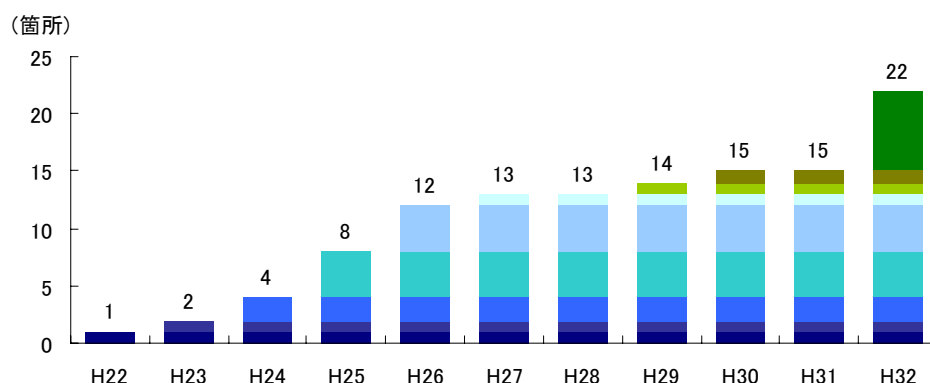


図 13 耐用年数(25 年)を経過する施設数の推移^{*17}(出典:川崎市資料)

^{*17} 「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」によると、「建物（金属造のもの）：車庫用」の法定耐用年数は 19～31 年（平均 25 年）。

2-9 駐輪場関連費用の増加に伴う税負担の増加

- 本市の市営駐輪場の利用料金は、条例により「整理手数料」（条例第 15 条）として徴収し、主に駐輪場における人件費、土地の賃借料、光熱費など、施設の管理運営費をまかかってきました。
- 駐輪場は、昭和 60 年台以降の急速な整備から 20 年以上が経過し、初期に整備した施設の補修費が増加していることから（図 12）、日常的な管理運営費に補修費を加えた駐輪場関連費用は年々増加しています（図 14）。
- 駐輪場に係る収支は、平成 21 年度において約 9 億 6 千万円の収入に対し、支出は約 11 億 1 千万円となっており、収入が支出を満たせず、不足額は市民の税金で補っています（図 15）。
- 管理運営費と補修費の他に、建設費や過去の整備に係る起債償還分も市民の税負担となっています。
- 支出を抑制するため、平成 15 年度より自動式ゲートの導入を進め、現在 14 箇所まで自動化が完了していますが、整理手数料として設定した利用料金や、約 9 割にとどまる駐輪場の利用率などにより、支出が収入を超過する状況は改善していません。

- ◆ 今後、耐用年数を超えた施設の建替えなど大規模補修や、新たに駅周辺で整備する駐輪場の立体化などから、駐輪場を維持・運営・整備していく経費は今後も増加し、税金の投入が増大することが想定されます。
- ◆ 施設の補修費や建設費が増大するなかで、今後も昭和 62 年に制定した現条例における「整理手数料による利用者の負担」を基本とした運営の継続は難しくなっています。
- ◆ 駐輪場の利用が自転車利用者に限定されることから、今後増大する駐輪場の補修費や建設費を全て税金で賄うことは、バスなど他の交通機関の利用者と、負担の公平性の観点から課題があると考えられます。

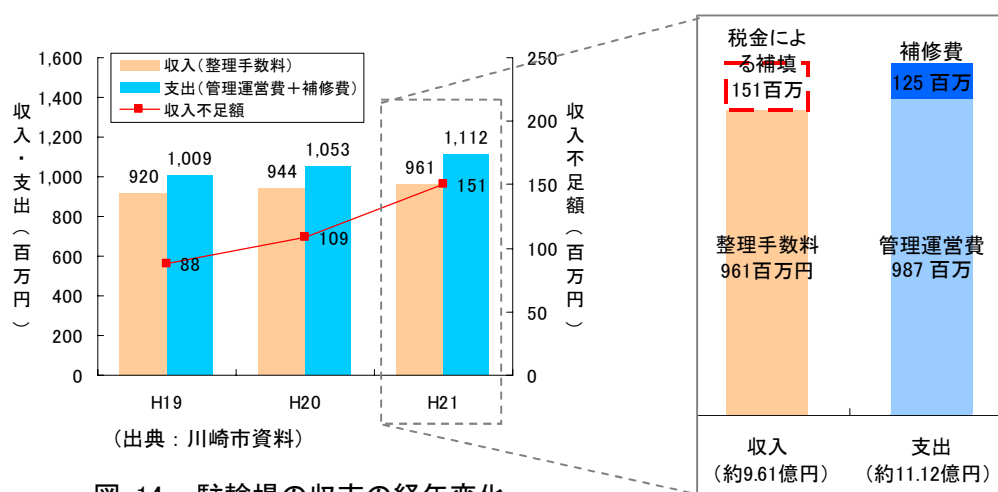


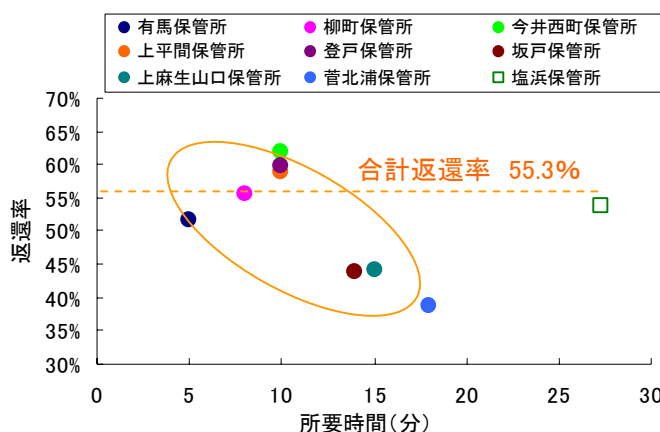
図 14 駐輪場の収支の経年変化

図 15 駐輪場の収支の内訳 (H21 年度)

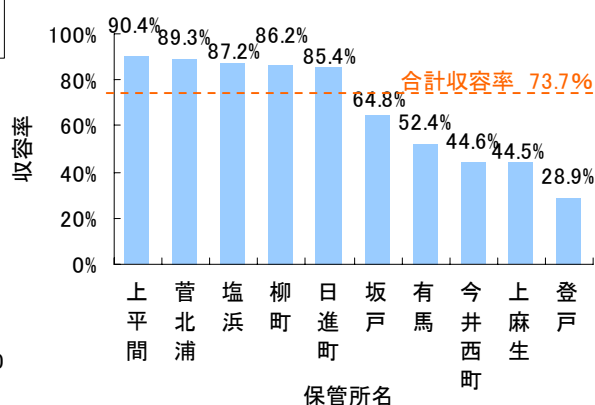
2-10 撤去自転車の返還率の低迷と保管期間の長期化

- 撤去された放置自転車の返還率は全市平均で 55.3%と低く*18、菅北浦保管所では40%程度となっています。駅から保管所までの所要時間がかかるほど返還率は下がる傾向があります（図 16）。
- 撤去自転車の保管期間は「川崎市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」により 1 ヶ月と定められていますが、現状では、所有者の確認・通知などの返還事務手続きに時間がかかり、処分までに 50 日程度を要しています（平成 21 年 11 月実績）。
- 返還請求者の 98%が 35 日間で手続きを完了しているにもかかわらず、その後も引き取りのない自転車を保管し続けており、新たな撤去自転車の保管スペースの確保に影響が生じています。
- 川崎区や中原区などの保管所では、収容率が高く、受け入れスペースが少ないことから、撤去活動への支障が生じてきています（図 17）。
- また、撤去にかかる経費や保管所の管理運営費用には返還手数料等が充てられていますが、返還率が低く、支出が収入を超過しています（図 18）。

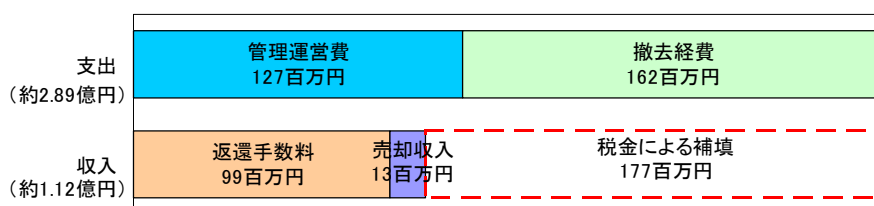
- ◆ 適切な撤去活動の実施に向け、返還率を向上させ、保管所の収容率の改善を図ることが必要です。
- ◆ 保管所の回転率を向上させるために、保管期間の短縮など効率的な管理運営が必要です。



（出典：川崎市資料）
図 16 保管所の最寄り駅からの所要時間と返還率の関係 (H21 年度)



（出典：川崎市資料）
図 17 保管所ごとの収容率 (H22.9 時点)



（出典：川崎市資料）
図 18 保管所の収支 (H21 年度)

*18 整理手数料は、平成 15 年に 1,500 円から 2,500 円へと改定されたが、それ以前にも返還率は 63.8%と低かった（平成 13 年度）。返還手数料の額にかかわらず、4 割前後の自転車が返還されていない。

3. 目標および基本方針

3-1 目標

駐輪場の利用促進と効率的な管理運営による

持続可能な駐輪場サービスの提供

3-2 基本方針

基本方針 1 駐輪場の利用促進

- ◆ 放置自転車を抑制するため、自転車利用者にとって利用しやすい施設や料金制度を導入し、駐輪場の利用を促進します。

基本方針 2 駐輪場・保管所運営の改善、効率化

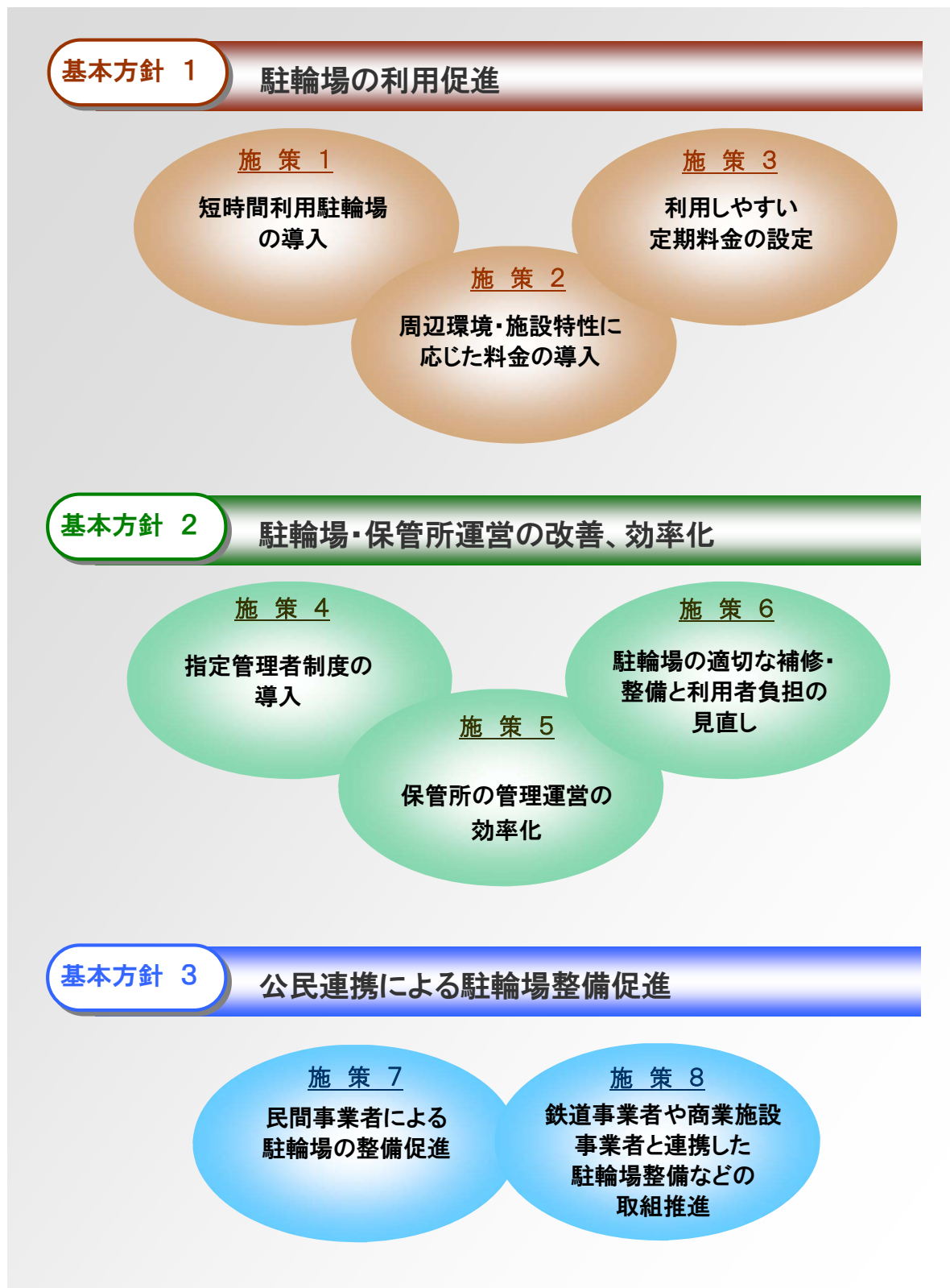
- ◆ 今後も駐輪場の運営や新たな整備ができるよう、利用者負担の見直しや、効率的で効果的な管理運営体制への移行を推進します。

基本方針 3 公民連携による駐輪場整備促進

- ◆ 収容台数の拡大を目指し、民間事業者による積極的な駐輪場整備に向けた支援策の導入や、パートナーシップの強化を図ります。

3-3 施策の体系

3つの基本方針に基づき、8つの施策を推進します。



4. 施策

4-1 駐輪場の利用促進に向けた施策

施策 1 短時間利用駐輪場の導入

課題 2-1,2-2,2-4 対応

- 通勤・通学利用を主な目的とする 1 日利用駐輪場とは別に、買い物等を目的とした短時間利用駐輪場を導入します。
- 短時間利用駐輪場は、2 時間まで無料とし、それ以降は時間単位で課金します。
- 1 日の上限金額を設けるとともに、最大駐輪時間を設定します。

(1) 目的

- 短時間利用の駐輪場に対する利用者ニーズを踏まえ、買い物目的などで自転車を利用する人のための短時間利用駐輪場を導入します。
- 駅周辺に多くの商業施設が立地し、短時間利用駐輪場の需要が高いターミナル駅などから優先的に設置します。

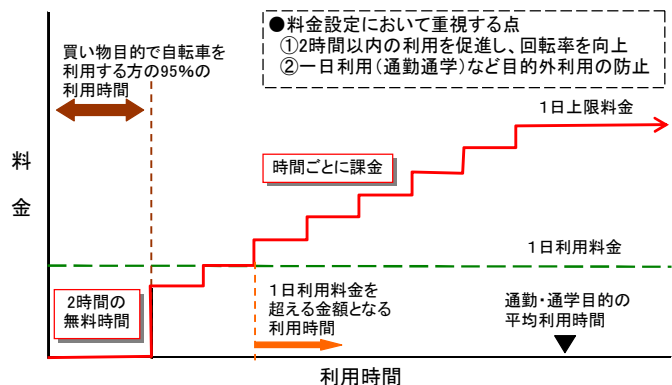
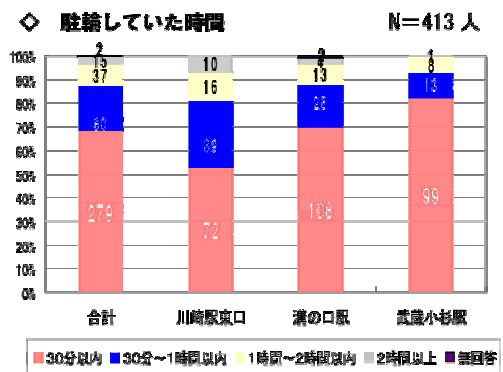


図 19 短時間料金の設定イメージ

(2) 料金設定の考え方

1) 無料時間の導入

- ・ 買い物目的等の短時間利用者の駐輪場利用を促進するため、無料時間を導入します。
- ・ 市民調査の結果^{*19}では、買い物目的などの利用者の95%以上が2時間以内の駐輪だったことから、無料時間を2時間に設定します。



(出典:H21 短時間利用駐輪場の導入に関する自転車利用者調査)

2) 課金制の導入

図 20 短時間利用者の駐輪時間

- ・ より多くの方に利用していただくため、先進事例^{*20}を参考に、課金単位は100円とし、時間ごとに課金する料金体系を基本とします。
- ・ 課金時間の設定は、1日利用料金や民営の短時間利用駐輪場の料金との整合を図りながら、商業集積など駅の特性や周辺環境に応じて設定します。
- ・ 運用後は、利用実態を把握し弾力的に対応していきます。

^{*19} 「巻末資料」を参照。

^{*20} 相模原市および市川市では、2時間ごとに100円を課金する料金体系を導入しており、相模原市では1日5回転という効率的な運営が行われている。

3) 1日の上限金額の設定

- ・ 自転車利用は天候に左右されるため、突然の天候変化などの不測の事態による長時間の駐輪に配慮し、1日の上限金額を設定します。
- ・ 1日の上限金額は、一日利用料金や、バスなどの公共交通手段の運賃との整合を踏まえて設定します。

4) 最大駐輪時間の設定

- ・ 1日の上限金額を設定することで、駐輪場の長時間利用も想定されることから、先行事例^{*21}を参考に、駐輪時間の上限を「72 時間（3 日）」とし、それを超える場合は撤去するなど管理面での対策を講じます。

5) バイクの料金設定

- ・ バイクは、自転車より広い駐車スペースを必要とし、また管理費がかかることから、自転車の 1.5～2.0 倍程度の料金設定とします。

(3) 効果

- ・ 短時間利用を目的とした駐輪場の整備や、買い物利用者にとって使いやすい料金体系の導入により、短時間利用者の駐輪場利用が促進されます。
- ・ 買い物等を目的とした利用者による路上放置の減少が期待されます。



写真 5 短時間利用駐輪場の事例(鹿島田駅付近)

【参考1】短時間駐輪場の先進事例

- ・ 相模原市の相模大野駅周辺の市営駐輪場では、駅直近の駐輪場の課金時間を短縮して、回転率を高めています。



◆相模大野駅周辺の料金体系

相模大野駅北口第1路上等自転車駐車場（市営）
最初の2時間無料、 その後2時間ごとに100円
回転率:5.0回転/日
相模大野駅北口第2路上等自転車駐車場（市営）
最初の2時間無料、 その後2時間ごとに100円
回転率:4.8回転/日
相模大野駅北口第3路上等自転車駐車場（市営）
最初の2時間無料、 その後2時間ごとに100円
回転率:3.7回転/日
相模大野駅南口路上等自転車駐車場（市営）
自転車： 最初の2時間無料、その後24時間ごとに100円 原動機付自転車： 最初の2時間無料、その後24時間ごとに200円
回転率:0.8回転/日

^{*21} 相模原市では、1回の駐輪時間の上限を72時間（3日）としている。

- 通勤・通学利用を主な目的とする1日利用駐輪場において、駐輪場の利用促進や駐輪場間の利用率を平準化するため、周辺環境や施設特性に応じた料金格差を設けます。
- 市内の駐輪場における基準額（平均料金）を基に、最も条件の良い駐輪場に設定する最大料金を200～300円程度に設定します。

(1) 目的

○駐輪場の利用促進や利用率の平準化を目的として、市内一律の利用料金を改め、基準額（平均料金）に基づき周辺環境や施設特性に応じた料金格差を設けます。（図21）

(2) 料金設定の考え方

1) 基準額（平均料金）の設定

- ・ 基準額を、「駐輪場利用者が1日1台あたり負担すべき市内全駐輪場の平均料金」として設定します^{*22}。

2) 最大料金の見直し

- ・ 平成21年度の市民調査結果^{*23}で過半数の利用者が「150～300円」を支払い可能と考えていることや、他都市及び市内民間駐輪場の料金水準を踏まえ、最も条件の良い駐輪場に設定する最大料金を「200～300円程度」とします。

3) 周辺環境・施設特性による料金格差の設定

- ・ 駐輪場利用者の適正な利用を誘導するため、駅の特性や駅からの距離、駐輪施設の形態など、利用者にとっての利便性、駐輪の容易性、自転車の安全性に係る指標を設定して各駐輪場を評価し、料金格差を設定します。
- ・ 具体的には、市内全域の鉄道駅周辺地区を区分した上で、駐輪場ごとに[1]駅からの距離、[2]屋根の有無、[3]駐輪する階層、[4]駐輪方法の4つの指標に基づき、料金格差を設定します。（図22）

4) バイク料金の見直し

- ・ バイクは、自転車より広い駐車スペースを必要とし、また管理費がかかることや、消防法など安全基準への対応により消火設備等の設備費も必要なことから、自転車の1.5～2.0倍程度の料金設定とします。

(3) 効果

- ・ 周辺環境や施設特性に応じた料金格差を設けることで、利便性が高く混雑している駐輪場の混雑解消が期待されます。
- ・ 利用率が低い駐輪場については、低い料金設定により、利用率の向上が期待されます。
- ・ 駐輪場間の利用率が平準化され、施設の有効活用が推進されます^{*24}。

^{*22} バイク含む。

^{*23} 「巻末資料」を参照。

^{*24} 平成17年に一部の駐輪場で料金格差を先行導入した結果、料金を下げた駐輪場では利用率が平均で42%上がり、利用率の平準化効果が実証された。

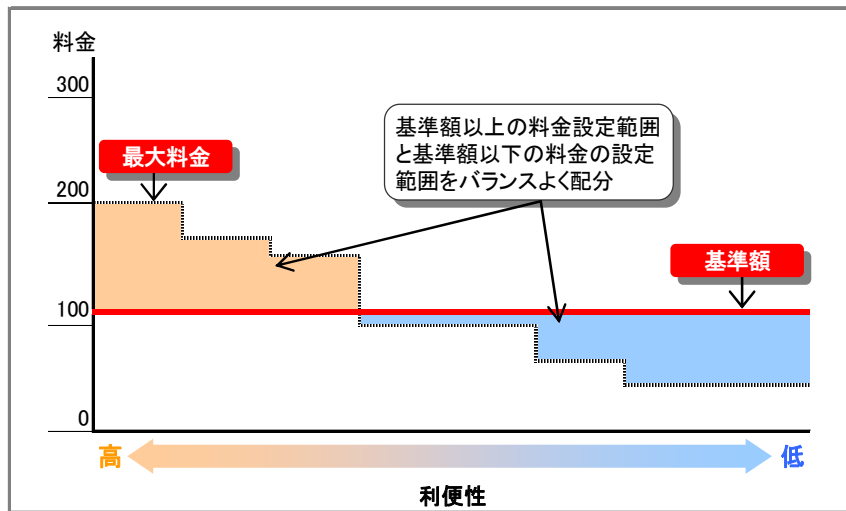


図 21 料金格差の設定イメージ

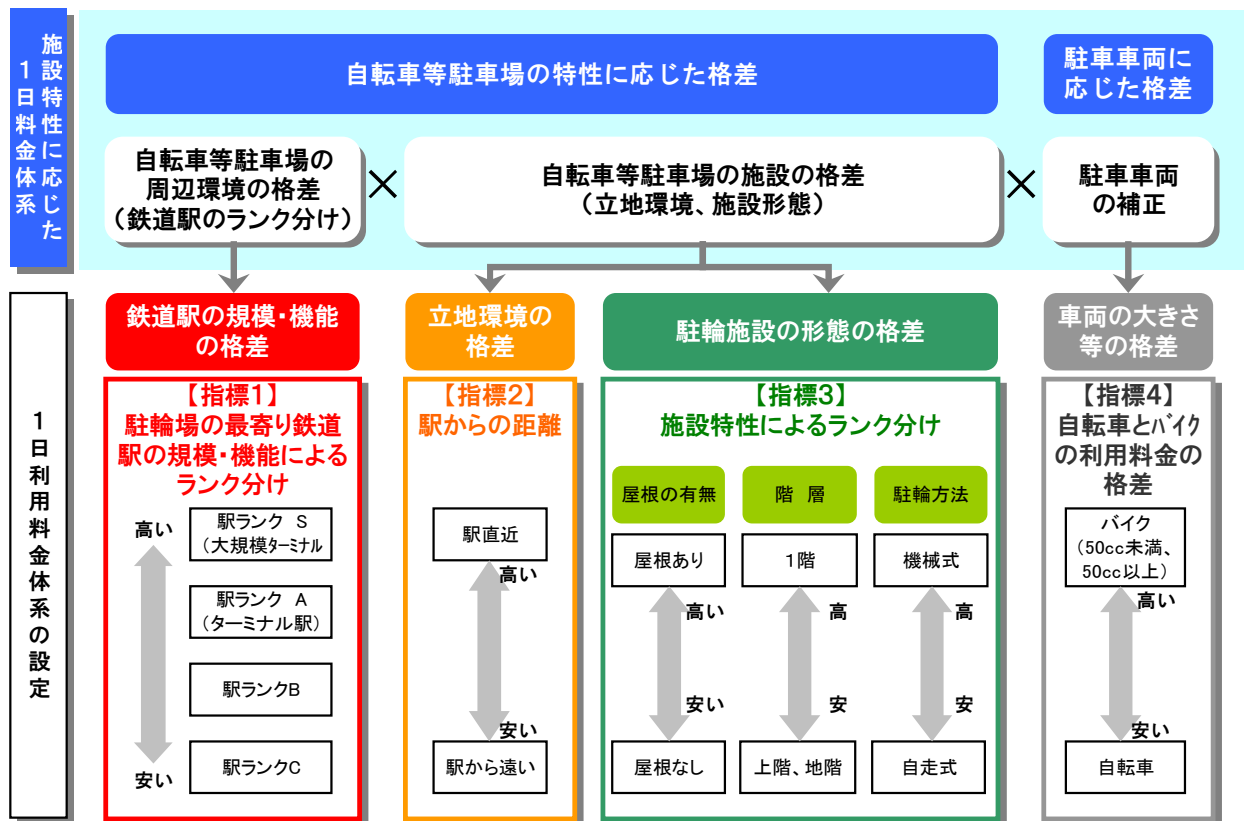


図 22 周辺環境や施設特性、車両格差に応じた 1 日利用料金設定の体系

施策 3 利用しやすい定期料金の設定

課題 2-1,2-5 対応

- 定期利用の促進を図るため、定期料金（1 ヶ月）を「1 日利用料金」×「15～20 日程度」で設定します。

(1) 目的

- 駐輪場の定期利用の促進と利用者の負担を軽減するため、1 ヶ月定期料金を、1 日利用料金の 15～20 日程度に設定します。

(2) 定期割引の考え方

- ・ 定期利用は通勤通学を目的とした平日利用が主ですが、1 ヶ月の平日日数である 20 日のうち平均で 6 日程度は雨や雪が想定されるため、1 ヶ月の定期料金の設定日数と実際の利用日数とに差が生じていることが想定されます。
- ・ 本市の現在の定期料金は、1 日利用料金の 20 日分に設定していますが、他都市の公営駐輪場（三大都市圏の政令市：平均 17.2 日、東京 23 区：平均 18.1 日）や市内の民営駐輪場（平均 16.8 日）に比べて割引率が低い状況です。
- ・ 本市において定期利用を促進するために、天候不良等や他都市及び市内民営駐輪場の定期料金を参考に、月の半分である 15 日から現行の 20 日分の間で 1 ヶ月の定期料金を設定します。

(3) 効果

- ・ 定期料金の割引率が拡大することで利用者の負担が軽減され、定期利用の促進が期待されます。
- ・ 毎回料金を支払う必要がなくなり手続きが簡素化されるため、駐輪場利用の利便性が向上します。
- ・ 毎回の料金収受が不要になるため、管理運営費の縮減効果が期待できます。

4-2 駐輪場・保管所運営の改善、効率化に向けた施策

施策4 指定管理者制度の導入

課題 2-1,2-6 対応

- 駐輪場の管理運営に指定管理者制度を導入し、利用者のニーズに柔軟かつ迅速に対応します。
- 民間ノウハウの活用により、駐輪場の管理運営の効率化やコスト縮減を図ります。

(1) 目的

- 駐輪場の利用促進を図るため、指定管理者制度を導入して、駐輪場の経営・管理運営に対する民間事業者のノウハウを活用します。

(2) 指定管理者制度の導入の考え方

- ・ 利用者ニーズに即したサービスを柔軟かつ迅速に提供するため、業務内容があらかじめ規定されている管理委託方式から指定管理者制度^{*25}へ変更します。
- ・ 豊富な管理運営経験により蓄積された民間事業者のノウハウを活かし、管理運営の効率化やコストの縮減を図ります。
- ・ 指定管理者制度の導入にあたり、高いノウハウを持つ民間事業者の参加が期待できる「プロポーザル（企画提案）方式」での事業者選定や、指定管理者の自主的なサービス向上に対する努力を促す「利用料金制^{*26}」の採用、コスト削減に向けた設備投資等が行いやすくなるような契約期間の設定などを推進します^{*27}。

表 3 指定管理者制度導入の考え方

	管理委託方式【現状】		指定管理者制度		効果
選定方法	指名競争入札 ・ 評価は「価格」 ・ 業務内容は仕様で規定	→	プロポーザル(企画提案) ・ 評価は「価格+提案内容」 ・ 業務内容は事業者が提案	→	・ 柔軟で迅速な利用者対応
収入	業務委託料 ・ 行政からの委託料	→	利用料金制 ・ 利用料金を直接収受 ・ 利益の一部を市へ納付	→	・ サービス向上とコスト縮減 ・ 補修等の財源確保
期間	単年度	→	3～5 年間	→	・ 民間による設備投資の促進

^{*25} 指定管理者制度とは、公の施設の目的を効果的に達成するため、法人その他の団体の中から行政が指定する者(指定管理者)に管理運営を委ねることができる制度(地方自治法第244条の2第3項)。従来は行政機関以外が担えなかった使用許可などを指定管理者が担えるようになり、柔軟で迅速なサービス提供が可能になる。

^{*26} 民間事業者は利益に応じて市への「納付金」を納めることとし、この納付金を駐輪場の大規模補修や新設などの財源に充当し、利用環境を改善する。

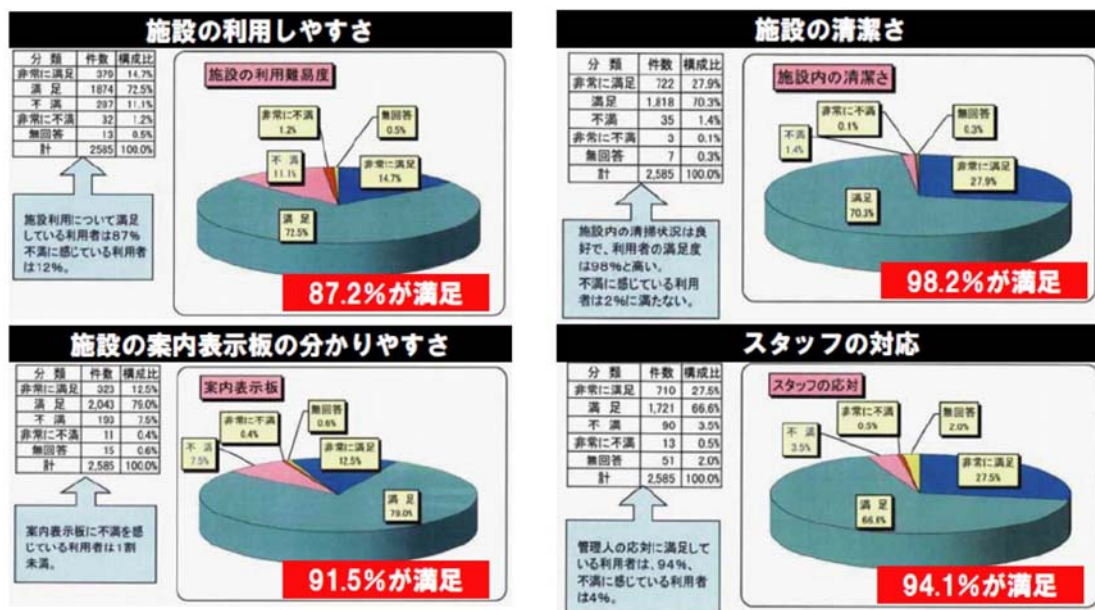
^{*27} 駐輪場に指定管理者を導入している自治体では、指定期間を5年としているものが多い。

(3) 効果

- ・ 利用者の要望への迅速な対応や、駐輪場ごとの利用動向を踏まえた柔軟な人員配置、ゲートシステムの導入など機械化が進むことで、自転車利用者にとって利用しやすい環境が整備され、駐輪場の利用促進が期待できます。
- ・ 民間事業者のサービス向上やコスト縮減を誘導する利用料金制度の導入により、利用者数の増加や管理運営費等の削減が期待できます。

【参考2】指定管理者制度の効果事例

- ・ 既に指定管理者制度を導入している地方自治体へのアンケート結果から、指定管理者制度導入によって「市民サービスの向上」や「多様なニーズへの対応」、「コスト縮減」等の効果が見込めることが分かりました。
- ・ 市民等駐輪場利用者による指定管理者の評価を行った北九州市では、高い満足度が得られています。



◆市民等駐輪場利用者による指定管理者の評価結果(北九州市)

施策5 保管所の管理運営の効率化

課題 2-1,2-10 対応

- 保管所の回転率の向上のため、現在の返還手続きを見直し、撤去自転車の保管期間を35日間程度に短縮します。
- 返還率の向上を目指し、保管所を新設する場合には、可能な限り利便性の高い土地への整備に努めます。

(1) 目的

- 保管所の施設を有効活用し効果的な撤去活動を行うため、保管期間の短縮や返還手続きを簡素化して保管所の回転率の向上を図ります。
- 放置自転車を削減するためには適切な撤去活動が必要なことから、返還率を向上するため、立地の良い保管所の確保に努めます。

(2) 施策の内容

1) 保管期間の短縮、返還手續の簡素化

- ・ 撤去した自転車の保管期間は「川崎市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」で1ヶ月と規定されていますが、実際には50日を要しています。
- ・ 保管所の回転率を高めて施設を有効活用するために、保管所搬入から通知の発送までの期間や通知に記載する保管期間、事務連絡・売却準備などの返還手続きを簡素化して保管期間を35日程度に短縮します^{*28}。

2) 立地の良い保管所の確保

- ・ 撤去自転車の返還率は、市内平均で55%と低く、川崎区の塩浜保管所など特にバス便の良い保管所を除くと、駅から離れるほど返還率が下がる傾向にあります。
- ・ 自転車利用者が返還手続きを行いやすい環境を整えて返還率を高めるため、保管所を新設する場合には、可能な限り利便性の高い立地を選定します。

(3) 効果

- ・ 駅からの利便性を確保することにより返還率の向上が図られ、保管所の収容率の改善が期待できます。
- ・ 保管所の回転率が向上して施設が有効活用できるようになり、放置自転車の撤去対策を強化して、自転車の放置防止に対する市民意識の向上を図ることができ、駐輪場の利用促進が期待されます。

^{*28} 具体的には、①保管所搬入から通知発送までの期間、②通知に記載する保管期間、③事務連絡・売却準備、の3つを短縮することで、処分までの期間を35日程度とする(2週間程度の短縮)。

施策6 駐輪場の適切な補修・整備と利用者負担の見直し

課題 2-7, 2-8, 2-9 対応

- 持続可能な駐輪場サービスの提供に向け、適切な施設の補修と計画的な駐輪場の整備を推進します。
- 利用者負担の範囲を見直し、現行の「管理運営費」に加え、「補修費＋建設事業費の一部（起債償還分）」までを対象とします。

(1) 目的

- 今後も増加が見込まれる駐輪場の補修費や建設費を踏まえ、持続的に駐輪場サービスを提供するため、利用者として得られる便益などを考慮し、受益者負担の原則に基づいて利用者の負担範囲を見直します。

(2) 適正な負担の範囲の考え方

- ・ 現在の利用者負担の範囲は、駐輪場の「管理運営に要する費用」としていますが、今後、駐輪場の運営を続けていくためには、現状施設の補修費や、新たな駐輪場の建設事業費が必要となります。そのため、利用者負担の範囲を、新たに「補修費」および「建設事業費」へと広げます。
- ・ 「補修費」は、駐輪場の機能を維持し、利用者の安全性を確保するうえで必要な経費と考えられます。
- ・ 「建設事業費」については、年度間の増減が大きく、そのまま受益者負担の増減につながり、世代間の公平性を欠くことが想定されますが、建設事業費のうち市の起債償還分については分割して支払われるものであり、施設維持のための必要な費用と考えられます。
- ・ 以上を踏まえ、「管理運営費等＋補修費等＋建設事業費の一部（起債償還分）」までを利用者負担と設定します。
- ・ 見直し後の利用者負担範囲により、基準額を平成 21 年度データに基づき算出すると、現在の「82 円」から「108 円^{*29}」となります。

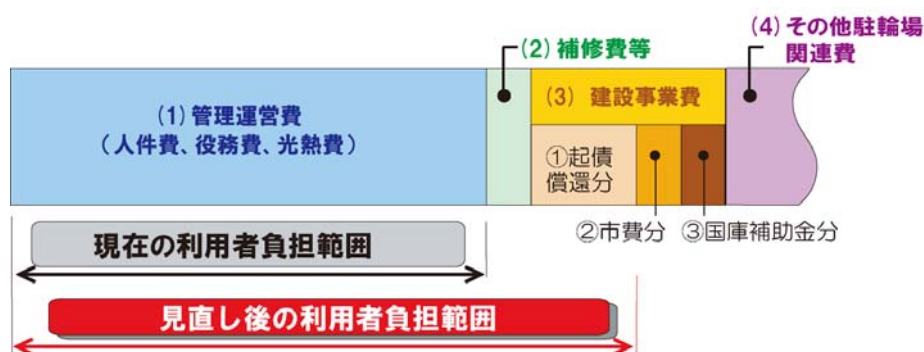


図 23 適正な駐輪場の利用者負担の範囲 イメージ

(3) 効果

- ・ 安全で快適な駐輪場の利用環境に向けた継続的な施設の補修が適切に実施されます。
- ・ 駐輪需要に対応した計画的な施設の整備が継続的に実施可能となります。

^{*29} 自転車の場合、平均料金は 104 円である。

4-3 公民連携による駐輪場整備促進に向けた施策

施策7 民間事業者による駐輪場の整備促進

課題 2-1,2-4 対応

- 民間事業者による駐輪場の整備促進を図るため、助成制度の導入などに向け取り組みます。

(1) 目的

- 地価が高く駐輪場の用地を確保しにくい駅周辺地区において、既存の低未利用地を活用するなど民間事業者による駐輪場の整備を促進する助成制度などの支援策の導入に取り組めます。

(2) 民間事業者による駐輪場整備促進の考え方

1) 助成制度の検討

- ・ 民間事業者による積極的な駐輪場の整備を促進するため、助成制度などの導入を検討します。
- ・ 特に主要ターミナル駅周辺地区では駐輪場が不足しており、需要が高いことから、優先的に検討を進めます。

2) その他の促進策の検討

- ・ 平成19年の道路法改正で、道路占用許可による道路内（歩道等）での民間事業者等の駐輪場整備が可能になったことから、この制度を活用し、民営駐輪場の積極的な整備の促進を検討します。
- ・ また、駐輪場の整備事業を行う財団法人自転車駐車場整備センターとの連携による駐輪場整備の促進を検討します。

(3) 効果

- ・ 助成制度や道路占用許可の活用などにより、民間事業者による積極的な駐輪場整備が進むことが期待されます。
- ・ 公民連携による駐輪場の収容台数拡大により放置自転車が減少し、安全で快適な通行空間の実現につながります。

【参考3】民間事業者に対する助成制度等の事例

●助成制度

- ・ 京都市などの各政令指定都市では、民間事業者による整備に対して助成制度を設けているものがあります（建設費の一定割合に対する助成金交付が多い）。

●道路占用許可の活用

- ・ 千葉市など先進的な自治体では、道路区域内への民間駐輪場整備に対して占用許可基準の緩和等を行っています。

●自転車駐車場整備センターとの連携

- ・ 財団法人自転車駐車場整備センターとの連携により、川崎駅東口（ルフロン横）に立体式駐輪場を整備しました。



◆完成した駐輪場（ルフロン横）

施策8 鉄道事業者や商業施設事業者と連携した駐輪場整備などの取組推進

課題 2-1,2-4 対応

- 鉄道事業者や商業施設事業者とのパートナーシップを強化し、駐輪場の整備促進を図ります。

(1) 目的

- 今後も増加が見込まれる自転車利用に対応し、必要な駐輪場の整備や適切な管理運営に取り組むため、駐輪場の整備により受益が見込まれる鉄道事業者や商業施設事業者等とパートナーシップを強化します。

(2) パートナーシップの強化

- ・ これまで、市内にある駐輪場の約15%が鉄道事業者等により整備されており、今後も引き続き整備が予定されています。
- ・ 平成17年度に制定した附置義務条例により、商業施設等で約4,000台分の駐輪場が整備されてきました。
- ・ 鉄道事業者や商業施設事業者等による一層の整備促進に向けて、密接な連携を図りパートナーシップの強化を進めます。

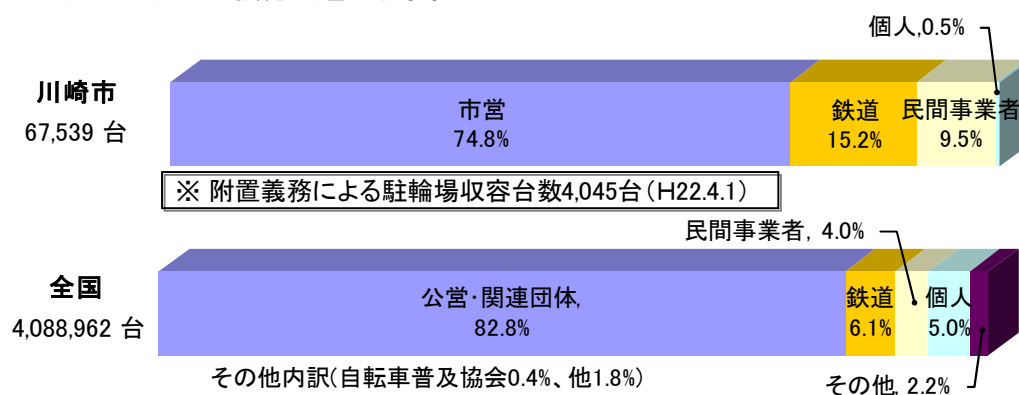


図 24 駐輪場整備割合 (H22 年度)

(3) 効果

- ・ 自転車利用者が多い鉄道駅や商業施設の近隣で駐輪場が整備されることにより、駐輪場の収容台数が拡大し、放置自転車の減少が期待されます。

4-4 施策全体の総合的な運用

「駐輪場の利用促進と効率的な管理運営による持続可能な駐輪場サービスの提供」の実現に向け、8つの施策を総合的に実施します。

これらの施策が所定の効果を発揮できるよう、体系的かつ段階的に運用を進めていきます。また、運用状況をモニタリングしながら、見直しが必要な施策については適宜変更を加えていきます。

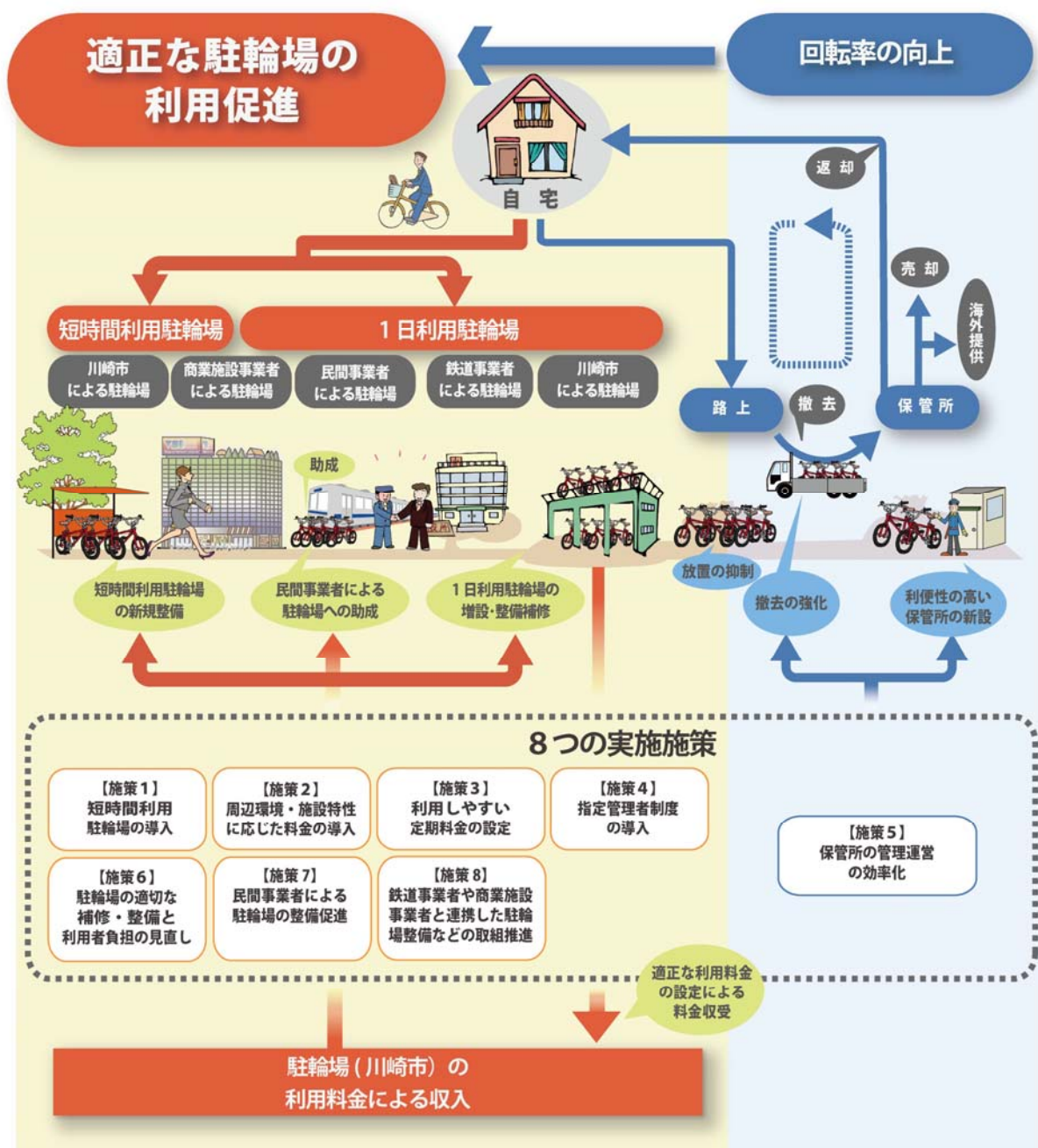


図 25 施策全体の運用方針の体系イメージ

5. 本プランの推進に向けて

放置自転車対策に関する放置禁止区域、撤去対策、駐輪場利用等は、「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」及び「川崎市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」で規定されています。これらの条例や施行規則は、今回新たな施策の導入により見直しが必要となります。

以下に、条例等の主な改正点を整理しました。

5-1 料金体系の変更

(1) 「整理手数料」から「使用料（利用料金）」に変わります。 **施策6対応**

- 現在の駐輪場料金は、駐輪場内の整理などの役務の提供に必要な経費（人件費、光熱費等）を駐輪場利用者が負担する「整理手数料」として徴収しています^{*30}。



- 新たな駐輪場の料金は、公共施設の利用に対する対価として駐輪場利用者が負担する「使用料（利用料金）」に変更します^{*31}。

(2) 条例等に規定された料金を見直します。 **施策2, 施策3対応**

- 現在の駐輪場料金は、一時利用と定期利用の2種類について「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」で表4のとおり上限金額が規定されています。また、料金は原則として市営駐輪場に一律に適用されています。



- 「使用料（利用料金）」への変更に伴い、一時利用と定期利用の上限金額を見直します。
- 周辺環境・施設特性等に基づき、駐輪場間に料金格差を設けます。
- 個々の駐輪場の使用料は「川崎市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」に規定しますが、指定管理者制度を導入する駐輪場の料金は、条例の範囲内で指定管理者が市と協議の上設定します。

表 4 駐輪場の整理手数料

利用区分		金額	
		自転車	原動機付自転車 及び自動二輪車
一時利用	1日1回	100円	130円
定期利用	1箇月	2,000円	2,500円
	3箇月	5,600円	7,000円

（出典：「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」第16条の2より抜粋）

^{*30} 地方自治法第277条。手数料の具体例として、住民票の写しの交付手数料などがある。

^{*31} 地方自治法第225条。使用料の具体例として、市営住宅の家賃や下水道使用料などがある。

(3) 時間利用（短時間料金）を新たに設定します。 施策 1 対応

- 現在の料金区分は、利用時間に関わらず 1 回当りにかかる一時利用と、1 ヶ月または 3 ヶ月の定期利用の 2 種類となっています。



- 利用目的によって使いやすい料金体系とするため、時間利用（短時間料金）を新たに設定します。
- 2 時間までの利用は無料とし、回転率を高めるため、それを超える場合は利用時間に応じて課金します。
- 利用時間の上限は 72 時間（3 日間）とし、それを超える場合は撤去するなど対策を講じます。

5-2 指定管理者制度の導入

施策 4 対応

- 現在の市営駐輪場の維持管理運営は、市が直接運営する業務委託方式により実施しています。



- 市営駐輪場を「公の施設」と位置づけ、新たに指定管理者制度^{*32}を導入します。
- 指定管理者制度の導入により、民間事業者が有するノウハウを活用して既存駐輪場の管理運営を行います。
- 指定管理者制度に関する規定（指定管理者の要件、指定の手続、管理の基準、業務の範囲等）を条例に追加します。

^{*32} 指定管理者制度は、民間事業者の能力を活用して効果的・効率的に「公の施設」の管理を行うため、地方公共団体が適正な手続きのもと、特定の法人等を指定して施設の使用許可等を委任する制度。（地方自治法第 244 条の 2 第 3 項）

6. 今後のスケジュール

条例改正に向けて、今後予定されているスケジュールは次のとおりです。

表 5 条例改正のスケジュール

平成 23 年 3 月	川崎市自転車等駐車対策協議会開催
6 月	市議会での審議(条例改正)
7 月	指定管理者募集
12 月	市議会での審議（指定管理者選定）
平成 24 年 1 月	新たなサービス導入に向けた広報
4 月	条例改正施行（新たなサービスの運用開始）