



# 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（案）

—— 持続可能な駐輪場サービスの提供を目指して ——

平成 22 年 4 月

自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議



## <目次>

---

【1】はじめに	1
【2】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	2
1 川崎市の目標	2
2 目標の実現に向けた4つの基本方針	2
3 4つの基本方針に基づく7つの施策	3
4 7つの実施施策の具体化	4
4.1 「基本方針Ⅰ：適正なコスト範囲の設定」に基づく施策	4
◇ 施策【1】適正なコスト範囲の設定	4
4.2 「基本方針Ⅱ：料金の弾力的な運用」に基づく施策	5
◇ 施策【2】周辺環境・施設特性に応じた1日利用料金設定	5
◇ 施策【3】利用実態に即した短時間利用料金の設定	7
◇ 施策【4】駐輪場の利用促進を目指した定期割引の設定	9
4.3 「基本方針Ⅲ：駐輪場の新たな管理運営手法の検討」に基づく施策	11
◇ 施策【5】民間活力を活用した駐輪場管理運営手法	11
4.4 「基本方針Ⅳ：効率的な返還方法の検討」に基づく施策	13
◇ 施策【6】返還率向上を目指した保管所の確保	13
◇ 施策【7】保管期間等の短縮や返還手続きの簡素化	14
5 7つの実施施策の運用方針	15
5.1 施策全体の運用方針	15
◇ 施策全体の運用方針	15
5.2 適正な駐輪場の利用促進のための料金設定の運用方針	16
◇ 駐輪場利用率の平準化	16
【3】おわりに	17
【参考】自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議の構成員一覧及び開催実績	



## 【1】はじめに

我が国において、自転車は身近な交通手段として利用され、幼児から高齢者まで幅広い年齢層の方が、通勤・通学や買い物など様々な目的・用途で幅広く利用している。また、近年の健康志向の高まりや環境負荷低減への意識の向上により、更なる自転車利用者の増加が想定される。

川崎市においても、通勤・通学目的における鉄道駅周辺地区への利用や、買い物目的における商業地区への利用など、多くの市民が自転車を利用している。

そのような中、川崎市では次のような課題がある。

自転車の利用実態においては、①放置自転車台数は数々の対策にも関わらず大幅な減少にはいたっていないこと、②満車の駐輪場がある一方で、利用率の低い駐輪場があり、駐輪場利用に偏りが生じていること、③買い物目的等で利用する短時間利用の駐輪場がないことなど、

また、施設の管理運営においては、①駐輪場に係る支出が収入を上回っていること、②今後、駐輪場の大規模修繕や新たな施設建設が必要となること、③撤去保管自転車等の返還率が低く、効率的な運営が求められていることなどが主な課題となっている。

そのため、今後、持続可能な駐輪場サービスを提供するためには、駐輪場の適正な利用の促進に向け、適正な負担の仕組みへの改善などが必要であると考えられる。

これらの背景や課題を踏まえ、川崎市では《川崎市新総合計画川崎再生フロンティアプラン 第2期実行計画》の中で「総合的自転車対策の推進」を位置付け、駐輪場の適正な利用促進を目指し、駐輪場の新たな料金体系などを検討する「自転車等駐車場の適正な負担のあり方検討会議」を外部委員会として設立した。

本「自転車等駐車場の適正な負担のあり方検討会議」では、市内における自転車等駐車場の料金の適正な受益者負担の仕組みと新たな管理運営方法等について、平成20年8月から合計6回にわたり、駐輪場利用に関わる学識者、市民代表、商工業者代表、交通事業者代表、交通管理者、行政が議論を重ねてきたところであり、その結果を本提言として取りまとめを行った。

本提言では、川崎市における自転車等の駐輪実態、及び駐輪場の運用実態等を踏まえ目標を設定し、目標に基づく4つの基本方針と7つの実施施策を設定した。そして、各実施施策の取組みのあり方を具体化した上で、目標達成のための施策の運用方針を整理し、川崎市における適正な駐輪場利用の促進に関する方向性について取りまとめた。



## 【2】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

### 1 川崎市の目標

#### ◇ 川崎市の目標

### 持続可能な駐輪場サービスの提供

### 2 目標の実現に向けた4つの基本方針

上記の目標の達成に向け、4つの基本方針に基づく施策を実施する。

#### ◇ 目標の実現に向けた4つの基本方針

#### 基本方針Ⅰ：適正なコスト範囲の設定

これまでの利用料金は、「自転車等駐車場の維持管理費等にかかる費用のみ」を利用者負担としている。しかしながら、今後、自転車等駐車場の運営を続けていくためには、現状施設の維持補修費用、また整備すべき駐輪場へ対応するための更なる駐輪場の建設事業費が必要となる。これを踏まえ、持続可能な駐輪場サービスの提供を目指して、自転車等駐車場の管理運営費用に充当するための費用負担を再設定する。

#### 基本方針Ⅱ：料金の弾力的な運用

適正な利用を推進する料金を設定することで自転車等駐車場の利用促進、及び利用の平準化を目指して、駅からの距離だけでなく、利用目的や地域差を踏まえた適正料金や、短時間利用を促進する課金制料金等の導入など、持続可能な交通体系実現のための料金を設定する。

#### 基本方針Ⅲ：駐輪場の新たな管理運営手法の検討

自転車等駐車場の利用促進、及び新たな駐輪場の整備促進を目指して、民間活力を活用した駐輪場の管理運営手法や、鉄道事業者・商業施設事業者等との連携について検討する。

#### 基本方針Ⅳ：効率的な返還方法の検討

放置自転車の削減と自転車等駐車場の利用促進を目指して、保管期間の短縮による回転率向上や、利便性のよい保管所の確保による返還率の向上を検討する。

### 3 4つの基本方針に基づく7つの施策

前述した基本方針に基づき、7つの施策を実施する。

#### ◇ 4つの基本方針に基づく7つの施策

#### 基本方針 I：適正なコスト範囲の設定

施策  
【1】

##### 適正なコスト範囲の設定

➢ 駐輪場の継続的な管理運営を実現するために、駐輪場利用者が負担すべき適正な金額を設定する。

#### 基本方針 II：料金の弾力的な運用

施策  
【2】

##### 周辺環境・施設特性に応じた1日利用料金設定

➢ 駐輪場利用の利便性や快適性、自転車への安全性などを考慮して、均一な料金体系から施設特性などに応じた料金設定にすることで、利用率を平準化する。

施策  
【3】

##### 利用実態に即した短時間利用料金の設定

➢ 自転車利用者の利用目的で駐輪場の利用時間が異なるため、時間単位で課金される駐輪場を導入し、1日単位の料金である駐輪場と区別することで、利用実態に即した料金を設定する。

施策  
【4】

##### 駐輪場の利用促進を目指した定期割引の設定

➢ 定期割引率を増加し、利用者の負担の軽減及び利便性の向上を図り、駐輪場利用を促進する。

#### 基本方針 III：駐輪場の新たな管理運営手法の検討

施策  
【5】

##### 民間活力を活用した駐輪場管理・運営手法の検討

➢ 民間事業者が有するノウハウを活用し、更に質の高い公共サービスを自転車利用者へ提供することにより、駐輪場の利用を促進する。

#### 基本方針 IV：効率的な返還方法の検討

施策  
【6】

##### 返還率向上を目指した保管所の確保

➢ 撤去された自転車利用者が取りに行きやすい立地に保管所を建設することで、返還率を向上させる。

施策  
【7】

##### 保管期間等の短縮や返還手続きの簡素化の検討

➢ 保管・返還業務を簡素化し、効率的かつ効果的な撤去・返還・処分を行うことで、放置自転車の削減を目指し、以って駐輪場の利用を促進する。



## 4 7つの実施施策の具体化

### 4.1 「基本方針Ⅰ：適正なコスト範囲の設定」に基づく施策

「基本方針Ⅰ：適正なコスト範囲の設定」に基づき、次の施策を実施する。

#### ◇ 施策【1】適正なコスト範囲の設定

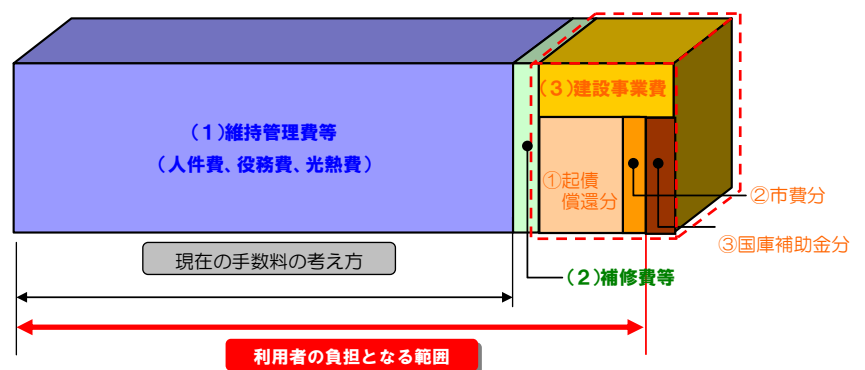
- 駐輪場の管理運営、新規建設費用等は、利用者が負担すべきものとみなし、今後は「維持管理費等+補修費等+建設事業費の一部」を利用者負担とする。

#### 【設定の考え方】

- 駐輪場利用者の適正な負担の範囲は、継続的な駐輪場の管理運営、新規建設費用等を踏まえ、利用者として得られる便益等を考慮し設定する。

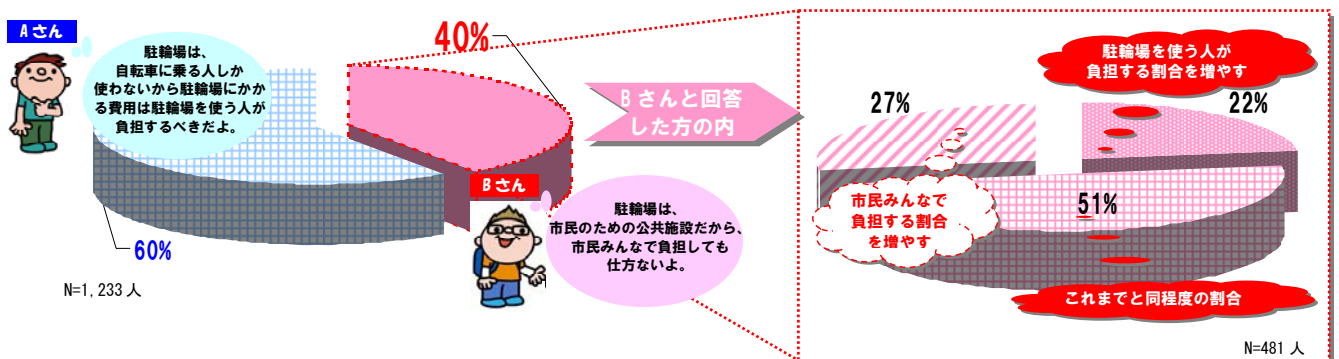
※駐輪場利用者の負担とする建設事業費の範囲は、今後、行政側で検討が必要である。

#### ＜適正なコストの充当範囲の設定案＞



- 一方で、駐輪場利用者の適正な負担の範囲は、実際に負担する川崎市民の方々（自転車を利用する方、利用しない方の両方を含む）の意向に即した設定が望ましい。
- 平成21年度 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果によると、川崎市民の方々の60%が、駐輪場に係る費用は駐輪場利用者が負担するべきと考えている。
- また、市民みんなで負担するべきと考えている方（40%）の内、22%の方が駐輪場利用者の負担割合を現在より増やすべきと考えている。
- これらを踏まえ、駐輪場に係る費用の内、補修費等、及び建設事業費の一部を駐輪場利用者の負担とすることを基本とする。

#### ＜川崎市民の駐輪場に係る費用負担に対する意向＞



出典：平成21年度 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果より

## 4.2 「基本方針 II：料金の弾力的な運用」に基づく施策

「基本方針 II：料金の弾力的な運用」に基づき、次の3つの施策を実施する。

### ◇ 施策【2】周辺環境・施設特性に応じた1日利用料金設定

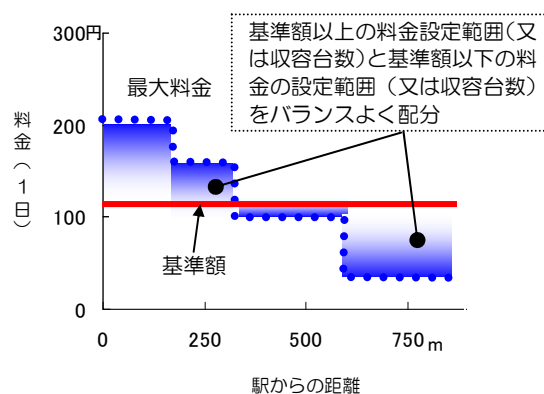
- ◇ 通勤・通学等の1日利用を基本とする駐輪場の利用料金は、  
【①基準額】、【②周辺環境・施設特性による格差】、【③車両の補正】の各要素を基に算出することとする。
- ◇ 【①最大料金】は、200円～300円程度を基本とする。

#### 【設定の考え方】

##### 【1】施設特性に応じた1日利用料金設定の考え方

- ・ 駐輪場利用者が1日1台あたり負担すべき川崎市全域の平均の料金である基準額に見合う料金設定をすべきである。
- ・ 駐輪場利用者の適正な利用誘導（駐輪場の利用促進、駐輪場別利用率の平準化）を図るため、利便性等に応じた料金設定とする。
- ・ 駅直近のきわめて利便性が高く、駅利用者と歩行者が錯綜する駐輪場については、持続可能な交通体系実現のため、バスの往復運賃とのバランスを考慮し、適切な水準を検討すべきである。
- ・ 新たな料金の導入に際しては、社会情勢、経済状況等を勘案した適正な料金を設定することが望ましい。

<1日利用料金体系イメージ>

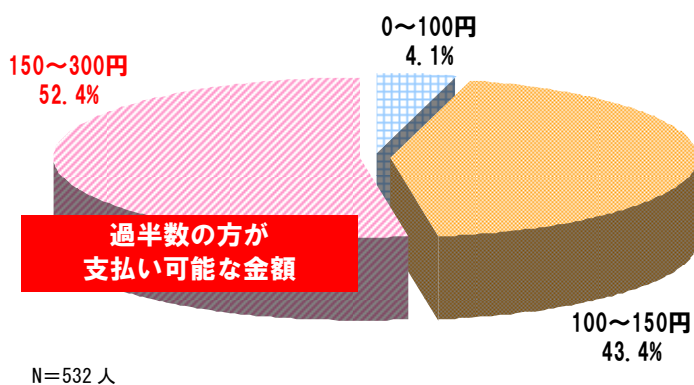


##### 【2】料金設定の設定要素の考え方

###### ① 基準額・最大料金の考え方

- ・ 基準額は、駐輪場利用者の適正な負担に基づく料金設定を図り、コストの充当範囲から算出する。
- ・ 基準額は、コストの充当範囲に基づき平成20年度のデータにより試算すると約110円である。
- ・ 基準額を元に設定する最大料金は、実際に料金を支払う駐輪場利用者の意向と市内の民営駐輪場の1日利用料金を踏まえて設定する必要がある。
- ・ 駐輪場利用者の意向としては、最も条件の良い駐輪場を利用する場合に支払う最大の金額は150円～300円（52.4%）と考えられる。

<最も条件が良い駐輪場利用時に支払い可能な最大料金>



N=532人

出典：平成21年度 自転車等駐輪場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果より

＜主な民営駐輪場の自転車の利用料金＞

鉄道会社	駅名	料金体系	想定利用時間 (例 7時～20時)	1日(24h)
JR東日本	武蔵小杉駅	1h無料、100円/8h	200円	300円
東急	武蔵小杉駅	150円/1日	150円	
	宮崎台駅			
	溝の口駅	100円/12h	200円	
	二子新地駅	100円/8h	200円	300円
京王	稲田堤駅	1h無料、100円/13h	100円	200円
小田急	登戸駅	100円/12h	200円	
	栗平駅			
市営(現行)	市内全域	屋根あり 100円/1日		
		屋根なし 80円/1日		

- 川崎市内における民営駐輪場の通勤・通学等の1日利用料金は、鉄道駅の規模に関わらず100円～300円程度と市営駐輪場の利用料金と比べて、比較的高い。
- これらを踏まえ、駐輪場利用者が使いやすく、民営駐輪場との整合性に配慮し、最大料金は200円～300円程度を基本とする。

② 周辺環境・施設特性による格差の考え方

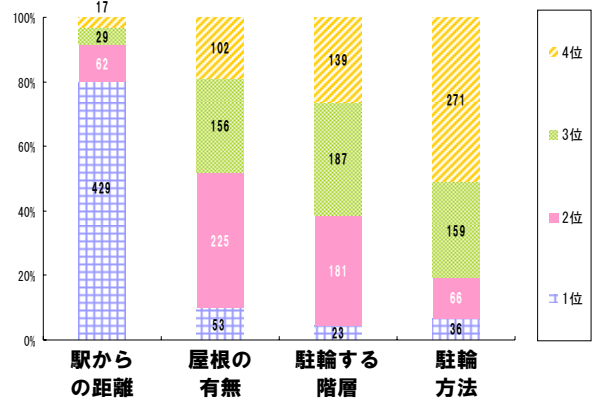
- 駅の特長、駅からの距離や駐輪施設の形態など利用者の利便性、容易性、安全性に係る指標により、駐輪場ごとの料金格差を設定することとする。
- 市内全域の鉄道駅周辺地区を区分した上で、駐輪場ごとに[1]駅からの距離、[2]屋根の有無、[3]駐輪する階層、[4]駐輪方法の4つの指標に基づき、料金格差を設定する
- 施設特性による利用者の利便性、容易性、安全性に係る指標は、駐輪場利用者によってその重み付けは異なると考えられるため、実際の運用を踏まえ、駐輪場利用者の意向を踏まえた指標間の重み付けにすることが望ましい。

(参考：駐輪場利用者の駐輪場を選択する際の重要項目の意向)

川崎市営の自転車等駐車場を利用している方は、

- [1] 駅からの距離
- [2] 屋根の有無(有り、無し)
- [3] 駐輪する階層(地下階、1階、2階以上)
- [4] 駐輪方法(自走式、機械式)

の順番で重要と考え、駐輪場を選択している。



出典：平成21年度 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果より

駅からの距離 N=537人、屋根の有無 N=536人  
駐輪する階層 N=530人、駐輪方法 N=532人

③ 車両の補正(バイクの料金設定)の考え方

- バイクは駐車に必要な空間が自転車よりも広く、また、安全基準へ対応するため、施設設備投資及び維持管理費用等が必要となることから、自転車の1日利用料金の1.5～2.0倍とすることが望ましい。

＜車両1台駐輪するために必要な空間＞

- 自転車の場合 : 長さ1.9m 幅員0.6m (面積1.14㎡)・・・①
- 原動機付自転車(50cc未満)の場合 : 長さ1.9m 幅員0.8m (面積1.52㎡)・・・①の約1.3倍
- 自動二輪車(50cc以上)の場合 : 長さ2.3m 幅員1.0m (面積2.3㎡)・・・①の約2.0倍

出典：「路上自転車・自動二輪車等駐車場設計指針同解説(社団法人 日本道路協会)」

## ◇ 施策【3】利用実態に即した短時間利用料金の設定

◇ 買い物客等の短時間利用を導入する駐輪場の利用料金は、

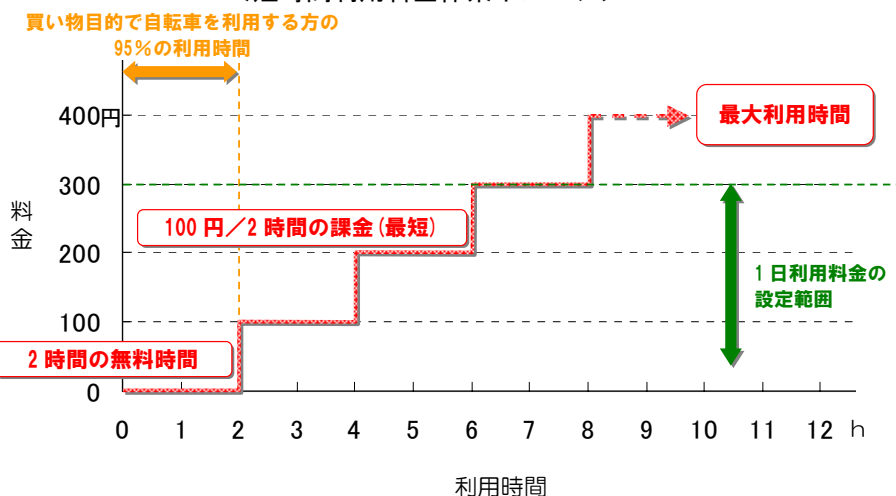
- ① 無料時間：2時間まで無料を基本とする。
- ② 課金：回転率が高い料金体系として、100円/2時間を最短とした課金にすることを基本とする。
- ③ 1日上限金額：周辺環境や利用実態に応じて設定する。

### 【設定の考え方】

#### 【1】利用実態に即した短時間利用料金設定の考え方

- ・ 短時間利用料金は、1日利用と区別するため、短時間の駐輪では1日利用料金より安く、長時間では高く設定する必要がある。
- ・ 短時間利用料金は、買い物目的で自転車を利用する方を対象に駐輪場の利用促進を図ることを目指して導入するため、利用しやすい料金設定にすることが望ましい。

#### <短時間利用料金体系イメージ>

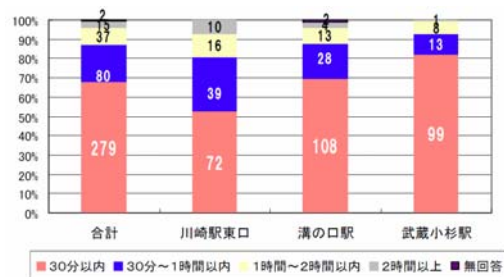


#### 【2】料金設定の設定要素の考え方

##### ① 無料時間の考え方

- ・ 短時間利用駐輪場の主な利用者は、買い物目的の自転車利用者を想定している。
- ・ 平成21年度自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果では、買い物等自転車利用者全体の95%以上の方の駐輪時間が2時間以内である。
- ・ 平成20年度市民アンケート調査結果より、買い物目的の自転車利用者の中、約10%が違法駐輪をしている。
- ・ これらを踏まえ、適正な駐輪場の利用促進を目指し、2時間まで無料を基本とする。

#### <買い物目的等の自転車利用者の駐輪時間>



出典：平成21年度 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討における市民調査結果より

## ② 課金の考え方

- ・ 短時間利用料金は、買い物目的で自転車を利用する方を対象に駐輪場の利用促進を図ることを目指して導入するため、回転率を向上できる課金の設定が望ましい。
- ・ 先進事例である相模原市の駐輪場の回転率は、100円/2時間で最大5.0回転/日と非常に高い。
- ・ これを踏まえ、回転率向上を目指した課金の設定として100円/2時間を最短とした課金にすることを基本とする。
- ・ 課金の設定は、駐輪場利用の平準化のため、1日利用料金設定と民営の短時間利用駐輪場の料金設定との整合を図り、運用にあたっては周辺環境や利用実態に応じて、弾力的に対応することが望ましい。

## ③ 1日上限金額の考え方

- ・ 短時間利用を導入する駐輪場は、買い物目的で自転車を利用する方を対象に駐輪場の利用促進を図ることを目指して導入するため、回転率を高め、より多くの方に利用して頂くことが望ましい。
- ・ 一方で、自転車利用は天候に左右されるため、突然の雷雨等により自転車に乗車して帰宅できない場合などの不測の事態で長時間駐輪した場合に留意するとともに、1日利用料金やその他の交通手段の運賃との整合を踏まえて、1日上限金額の設定を検討する必要がある。
- ・ 1日上限金額の設定により、中には長時間の駐輪利用が想定されるため、駐輪後72時間（3日）程度で撤去するなどの管理面からの対策を検討することが望ましい。

## 【3】車両の補正（バイクの料金設定）の考え方

- ・ 短時間利用料金は、1日利用料金と同様に、施設設備投資及び維持管理費用等が必要となることから、自転車の1日利用料金の1.5～2.0倍とすることが望ましい。

## 【4】利用実態に即した短時間利用駐輪場の設置の考え方

- ・ 短時間利用駐輪場は、主に買い物利用目的の自転車利用者に対応した駐輪施設として導入することを踏まえ、駅周辺に多くの商業施設が立地するターミナル駅への設置を優先すべきと考える。
- ・ そのため、川崎市内の主要なターミナル駅である川崎駅などから段階的に、駐輪場の必要性を踏まえ、導入することが望ましい。

### <短時間利用駐輪場の事例（鹿島田駅付近）>





## ◇ 施策【4】駐輪場の利用促進を目指した定期割引の設定

- ◇ 実施する割引は、「定期割引（全利用者対象）」のみを基本として考える。
- ◇ 定期割引率は、「1日料金設定後の利用料金」×「15～20日分」を基本として考える。但し、割引率の設定は、運用時の最大料金に応じて設定することが望ましい。

### 【設定の考え方】

#### 【1】定期割引の種類の方

- ・ 定期割引には、「①定期割引（全利用者対象）」「②学生割引」「③高齢者割引」の3種類が考えられる。
- ・ 現在は、「①定期割引」のみ20日分/月（約33%割引）の料金で販売している。
- ・ また、障害者及び生活保護者の料金を免除としている。
- ・ 「①定期割引」の割引率を増加し、駐輪場の定期利用を促進することにより、利用者の負担の軽減及び利便性の向上と併せて、管理運営経費の削減が図られる。

※学生、高齢者といった特定の利用者を対象とした割引は、「(1) 駐輪場の特性」「(2) 割引の効果」「(3) 負担の公平性」の3点から、実施する必然性があるとはいえないため、設定しない。但し、今後、行政側で検討が必要である。

#### 【2】定期割引率の設定の方

- ・ 首都圏の電車、バス、自転車駐輪場の事例をまとめると、割引率は「12日分～23日分」である。
- ・ 割引率の設定は、「①定期割引（全利用者対象）」のみの販売とすること、定期料金の単価となる1日利用料金が現状より増額となることを考慮して設定する必要がある。
- ・ 定期割引の利用者の多くは、通勤・通学利用者と想定されるため、利用曜日は平日が基本となると想定されるため、割引率は月当たりの平日日数（約20日）を考慮する必要がある。
- ・ 以上3点を踏まえ、雨天時はバス利用への転換の誘導と合わせ、月の日数の半分である「15日分」を最大割引率とし、現行の「20日分」を最小割引率とし、その間で設定することを基本として考える。

#### 【3】駐輪場の利用促進を目指した定期割引の運用の方

- ・ 1日利用料金設定は、充当範囲の設定により自転車利用者の負担を増額し、その一方で定期割引率を増加することでその負担を軽減している。
- ・ また、定期利用は、駐輪場での手続きの簡素化、駐輪時間の短縮など、駐輪場利用の利便性向上につながることから、今後は定期利用を促進することが望ましい。

## 川崎市内の駐輪場、及び保管所の整備状況

### ＜川崎市内の市営駐輪場及び保管所の整備状況＞

市営駐輪場及び保管所（平成22年4月1日現在）

区	駐輪場 箇所数	収容台数		計(台)	保管所名	収容台数
		自転車	バイク			
川崎区	28	9,016	424	9,440	塩浜陸橋下	3,800
					日進町	560
幸区	14	5,074	500	5,574	柳町	1,200
中原区	23	10,841	796	11,637	上平間	3,050
					今井西町	1,460
高津区	17	5,894	869	6,763	坂戸第三京浜高架下	970
宮前区	14	2,227	1,261	3,488	有馬	900
多摩区	35	9,932	1,438	11,370	菅北浦	430
					登戸陸橋高架下	850
麻生区	14	2,533	1,145	3,678	上麻生山口	800
合計	145	45,517	6,433	51,950	10箇所	14,020

放置禁止区域      41箇所指定

### ＜川崎市内の代表的な市営駐輪場の概要＞



名称	JR 武蔵小杉駅自転車等 第3駐車場	
最寄り駅	JR 武蔵小杉駅	
形式	立体自走式（地上）	
収容 台数	自転車	1,383台(1階～4階)
	バイク等	127台



名称	登戸駅北側自転車 第2駐車場	
最寄り駅	登戸駅	
形式	機械式*（地上）	
収容 台数	自転車	654台
	バイク等	—

※機械式とは、全自動で入出庫が可能な施設

※下記のような利点がある。

- 小さな敷地で多くの収容台数を確保できる
- 入出庫時間が短い（入庫時間が5秒）
- 機械室内での収容のため、盗難などの危険がない
- 天候などの影響を受けない

（機械式駐輪場入庫の様子）



## 4.3 「基本方針Ⅲ：駐輪場の新たな管理運営手法の検討」に基づく施策

「基本方針Ⅲ：駐輪場の新たな管理運営手法の検討」に基づき、次の施策を実施する。

### ◇ 施策【5】民間活力を活用した駐輪場管理・運営手法

民間活力を活用した駐輪場管理・運営手法として、

- ◇ 民間事業者のノウハウを活用した質の高い公共サービスの提供を目的として、指定管理者制度を導入することを基本とする。
- ◇ 自転車等駐車場の受益者と考えられる鉄道事業者、商業施設事業者等とパートナーシップを図り、適正な役割分担のもと、整備の促進や管理運営を行うことを基本とする。
- ◇ 民間事業者による更なる駐輪場整備の促進、及び整備から管理運営まで一貫した施策を検討する。

#### 【民間活力を活用した駐輪場管理・運営手法の考え方】

##### 【1】民間事業者のノウハウを活用した質の高い公共サービスの提供の考え方

- ・ 既存駐輪場の設備やサービスの向上など自転車利用者にとって利用しやすい環境づくりを進めることにより、駐輪場の利用促進を図ることができる。
- ・ これまで、川崎市内合計約 150 箇所 の公営駐輪場は、川崎市が直営で運用してきた。今後、更なる質の高い公共サービスを提供するためには、民間事業者が有するノウハウを活用して管理運営を行うことが考えられる。
- ・ そこで、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、既に指定管理者制度を導入している地方自治体 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したところ、指定管理者制度導入によって駐輪場の公共サービスの向上を見込めることが分かった。
- ・ また、北九州市のアンケート調査では、指定管理者制度を導入した駐輪場利用者は、施設の公共サービスである「① 施設の利用しやすさ」「② 施設内の清潔さ」「③ 施設の案内表示板の分かりやすさ」「④ スタッフの対応」に対して、約 90%以上の方が満足している
- ・ 以上を踏まえて、自転車利用者に対する質の高い公共サービスの提供を目指して、指定管理者制度を導入することを基本とする。

##### 【2】受益者と考えられる鉄道事業者、商業施設事業者等とパートナーシップの考え方

- ・ 全国各地で、受益者と考えられる鉄道事業者、商業施設事業者が次のような取組みを行っている。
  - ① 鉄道事業者が主体的に駐輪場の整備などを進めている。
  - ② 鉄道事業者と駐輪場の事業者が同一の場合には、定期券のセット販売などにより販売金額を割引することで、駐輪場の利用促進を図っている。
  - ③ 商店街等の商業施設事業者は、駐輪場利用促進のため、駐輪場の利用料金の割引サービスなどを行っている。



- ・ 川崎市では、川崎駅をはじめ多くの自転車利用者が集中する鉄道駅や商業施設が建ち並ぶ商店街などの地域が多くある。
- ・ そのため、今後は自転車利用者の増加を踏まえ、行政単独ではなく、自転車利用者の受益者であると考えられる鉄道事業者や商業施設事業者などと連携し、駐輪場の整備の促進や管理運営を行うことで、駐輪場の利用促進を図ることを基本とする。

### 【3】更なる駐輪場整備の促進のための総合的な施策の検討の考え方

- ・ 川崎市では、今後も増加する自転車利用に対応するため、更なる駐輪場の整備が必要となる駅周辺地区がある。
- ・ 駅周辺地区の内、主要ターミナル駅周辺地区では地価が高く、また土地利用の高度化などにより、駐輪場のための空間を確保しづらい状況である。
- ・ このため、これらの地区では、今後の駐輪場整備の促進を図るために、既存の低未利用地を利用するなど民間事業者の主導のもと、行政がバックアップする方法による対策が望ましいと考えられる。
- ・ また、整備から管理運営までを一括した施策の実施により、効率的な駐輪場の運用の実施が望ましいと考えられる。
- ・ これらを踏まえ、「民間主導の駐輪場の整備、及び管理運営方策」として、次の2つの対策について整理し、必要に応じて検討を行うことが考えられる。

#### 【方策1】 助成制度の概要

概要：整備規模や立地、補助額など、多様な補助要件に基づき、民間事業者の駐輪場整備を補助する制度

導入の効果：駐輪場が一部の地域で不足していること、及び今後も増加することが想定される自転車利用者への対応を踏まえ、事業費等の支援により、民間事業者による駐輪場整備の促進が期待される。

#### 【方策2】 P F I 事業の概要

概要：複数段階、複数年継続する業務が、包括的に、複数年度にわたる長期契約の形態で発注できる事業

導入の効果：「国民に対して低廉かつ良質な公共サービスが提供されること」により、駐輪場の利用促進が期待される。

### 【4】民間活力を活用した駐輪場管理運営手法の運用の考え方

- ・ 質の高い公共サービスの提供を目指して導入する指定管理者制度は、可能な限り民間事業者のノウハウを活用しやすい実施環境で導入することが望ましいが、全市を対象に導入する駐輪場の適正な料金設定が効果的に活用されるよう料金設定を行う必要があると考えられる。
- ・ 駐輪場が不足する駅周辺地区では、新規駐輪場を対象とした施策として、受益者と考えられる鉄道事業者、商業施設事業者等とパートナーシップを図った整備促進、及び民間事業者への助成制度の導入による整備促進により、駐輪場の増設を図る必要が考えられる。

## 4.4 「基本方針Ⅳ：効率的な返還方法の検討」に基づく施策

「基本方針Ⅳ：効率的な返還方法の検討」に基づき、次の施策を実施する。

### ◇ 施策【6】返還率向上を目指した保管所の確保

- ◇ 撤去された自転車の返還率向上を目指し、自転車利用者が返還手続きを行いやすい環境として、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に整備することが望ましい。

#### 【返還率向上を目指した保管所の確保の考え方】

##### 【1】返還率向上を目指した保管所の確保の考え方

- ・ 現在、川崎市内にある全9箇所（平成22年3月時点）の保管所の返還割合は、約30%～60%と保管所によって差がある。
- ・ また、最も高い返還率の保管所であっても約40%の自転車は返還されずに、行政が撤去保管料を負担して売却処分されている。
- ・ これらを踏まえ、撤去された自転車利用者が返還手続きを行いやすい保管所を確保することで、放置自転車の削減を目指すことが考えられる。

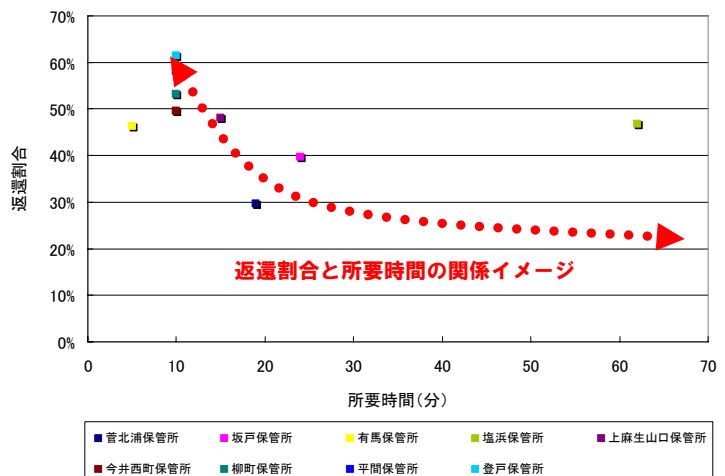
##### 【2】返還率向上を目指した保管所の立地条件の考え方

- ・ 利便性のよい保管所の立地条件として、下記の点に留意することが望ましい。
  - ① 鉄道駅から徒歩でアクセスできる場所であること。
  - ② 鉄道駅から比較的距離のある立地である場合にも、可能な限り徒歩でアクセスできる場所であること。
  - ③ 鉄道駅からバスを利用しないと行けない立地の場合には、バスの便数が多いターミナル駅からアクセスできる場所であること。

#### （参考：川崎市内全9箇所の保管所の立地条件と返還率の関係）

- バス乗車時間を徒歩時間に換算すると、全体的に所要時間が短いほど、返還割合が高い。
- バス利用の有無との関係は、バスを利用しないでアクセスできる保管所の返還割合は、バスを利用してアクセスする保管所の返還割合よりも約15%高い。
- バスを利用してアクセスする保管所の返還割合は、バス便数の多い保管所とバス便数の少ない保管所で約17%の差がある。

#### <保管所までの所要時間と返還割合の関係イメージ>



## ◇ 施策【7】保管期間等の短縮や返還手続きの簡素化

放置自転車の削減による駐輪場の利用促進を目指して、

- ◇ 保管所の回転率を向上させるために、現在の返還手続きの作業を見直し、撤去した自転車の保管期間を35日間程度（2週間程度の短縮）に短縮することが望ましい。
- ◇ 撤去した放置自転車は、効率的な保管所の管理運営を図るため、条例に規定する保管期間経過後、すみやかに処分することが望ましい。

### 【保管期間等の短縮や返還手続きの簡素化の考え方】

#### 【1】放置自転車の削減による駐輪場の利用促進の考え方

- ・ 現在の放置自転車の撤去から処分までの工程を短縮することにより、保管所の空間が確保でき、そのことにより放置自転車の撤去の強化が可能となる。
- ・ 更に、撤去頻度の増加により、自転車の放置に対する危機感を高めることで、駐輪場利用の促進が期待できる。

<保管所の状況>



#### 【2】保管期間等の短縮や返還手続きの簡素化の考え方

- ・ 現在、保管所の返還手続きは、返還手続きを行う方内、約98%の人が撤去後35日間で完了している。
- ・ 一方で、条例に規定する保管期間は1ヶ月であるが、実際には作業期間等により、撤去から売却処分まで50日間を要している。
- ・ 撤去から35日間経過後は、返還手続きが少ない中、保管所に引取りのない自転車全てを保管している。それにより、新たな放置自転車の撤去作業などが行えない場合があるため、返還手続きの簡素化、及びそれに伴う保管期間の短縮による回転率の向上を目指す必要がある。
- ・ 返還手続きの簡素化の視点として、次の3点について検討し、可能な限り短縮することが望ましい。
  - ① 保管所送付から葉書の発送までの期間
  - ② 葉書に記載する保管期間
  - ③ 保管所連絡・売却準備

## 5 7つの実施施策の運用方針

ここまで検討した7つの実施施策を、総合的に、かつ効果的に実施することにより、本対策の目標である「持続可能な駐輪場サービスの提供」の実現を目指して運用する。

### 5.1 施策全体の運用方針

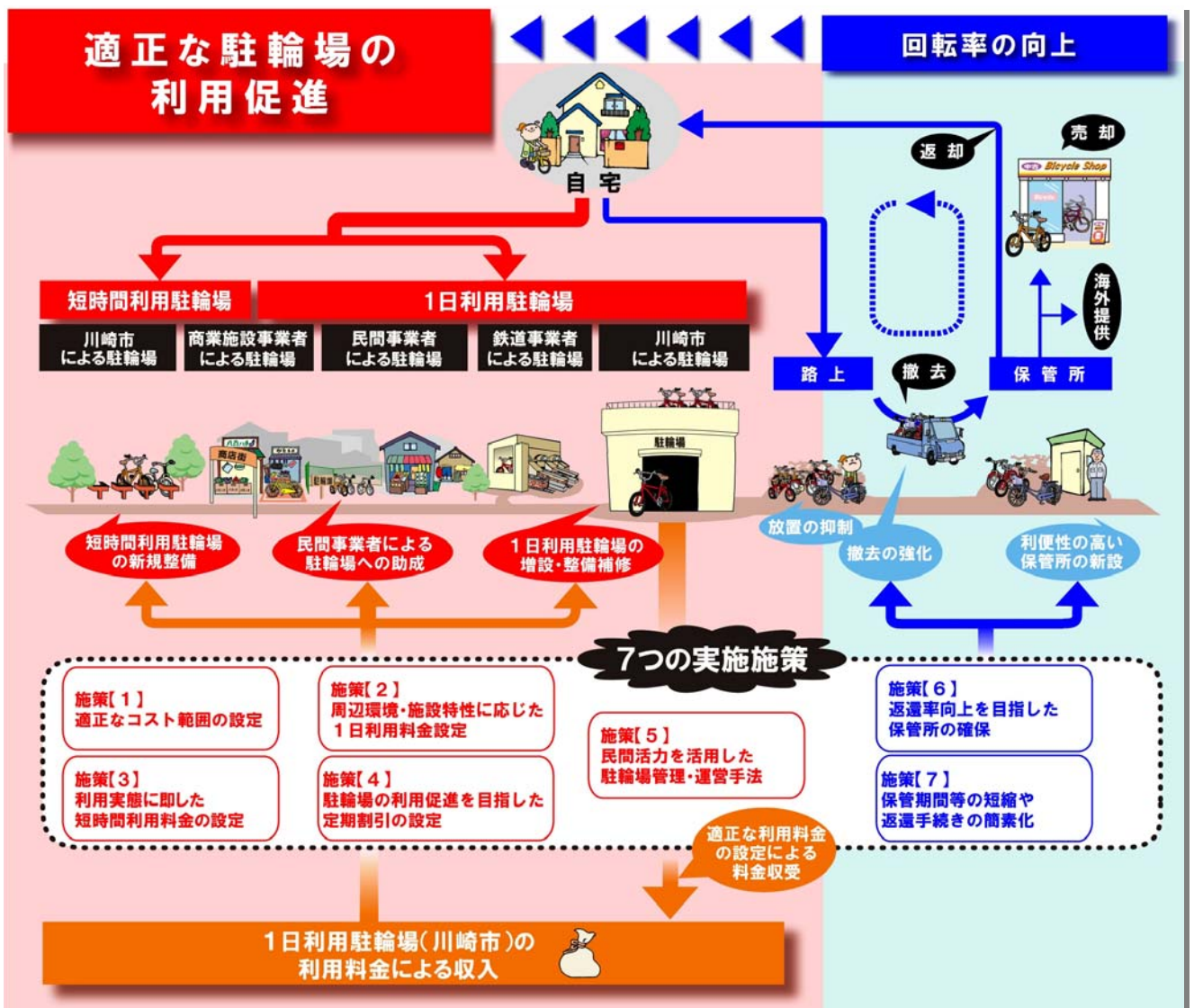
#### ◇ 施策全体の運用方針

本対策で検討した7つの施策は、総合的に、かつ体系的に実施することで、相乗効果が期待できるため、全体の運用の視点で必要に応じて見直しを実施することが望ましい。

#### 【施策全体の運用方針の考え方】

- ・ 本対策で検討している実施施策は、共通に「持続可能な駐輪場サービスの提供」を目指し、自転車等駐車場の利用促進と平準化を目的としている。
- ・ そのため、全ての施策が総合的に効果を発揮することが望ましい。

#### <施策全体の運用方針の体系イメージ>





## 5.2 適正な駐輪場の利用促進のための料金設定の運用方針

「基本方針②：料金の弾力的な運用」に基づく3つの施策を効果的に実施するために、次の取り組みを行う。

### ◇ 駐輪場利用率の平準化

- ◇ 駐輪場利用を平準化するために、今後の状況や利用率の変化に応じ、料金を変更できるシステムを構築する。

#### 【駐輪場利用率の平準化の考え方】

##### 【1】駐輪場利用率の平準化の必要性

- ・ 弾力的な料金の運用とは、「状況変化に対応した変動的な料金設定に基づく運用」と考えられる。
- ・ 駐輪場利用の平準化を含め、適正な利用を誘導するためには、これまでの単一の料金設定から「適正な利用を推進する料金設定」へと変更した後、実際の運用で明らかになる利用実態に対応することが必要となり、それが弾力的な運用と考えられる。
- ・ そのため、目標である「持続可能な駐輪場サービスの提供」実現に向け、状況変化に応じた料金設定の見直しを個別の駐輪場単位で実施することが必要であると考えられる。

##### 【2】状況変化の考え方

状況変化として、次の3点を想定している。

- ① 周辺民間施設との整合
- ② 需要動向の変化への対応
- ③ 市の施策に即した対応

##### 【3】駐輪場利用率の平準化の考え方

- ・ 状況変化に対し、次の図のような対応を想定している。

<1日利用駐輪場利用率の平準化対応のイメージ（料金対応の場合※）>

駐輪場利用率	対応方策イメージ
<b>利用率が高い</b> (例) 125%	<b>料金増額により、周辺駐輪場へ誘導する</b>
100%	<b>料金設定を変更せずに、運用維持</b>
(例) 75%	<b>料金設定を変更せずに、運用維持</b>
<b>利用率が低い</b>	<b>料金減額により、当該駐輪場の利用を促進する</b>

※駐輪場利用率の平準化対応は、料金変更による対応以外に駐輪場施設の機能の転換（1日利用から短時間利用へ変更等）等が考えられる。



### 【3】おわりに

本提言では、自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議における約1年半の検討を経て、川崎市における自転車等の駐輪実態、及び駐輪場の運用実態等を踏まえて設定した目標である「持続可能な駐輪場サービスの提供」の実現を目指し、4つの基本方針、7つの実施施策を設定し、各実施施策の取組みのあり方を具体化した上で、目標達成のための施策の運用方針を整理することにより、川崎市における適正な駐輪場利用の促進に関する方向性を示した。

本提言で取りまとめた施策の方向性は、行政をはじめ学識者や市民代表、商工業者代表、交通事業者代表、交通管理者といった多様な主体の協働のもと導き出された、川崎市における駐輪対策の重要な事項であると考えられる。

今後は、本提言に基づく各主体の連携・協働による総合的な施策を推進して頂きたい。

行政である川崎市へは、実施施策を実行するために必要な条例改正等の手続きに関する詳細な検討を進めるとともに、川崎市新総合計画の次期実行計画に位置づけ、総合的な施策の推進をお願いする。

また、鉄道事業者、商業施設事業者へは、本提言に記載している通り、パートナーシップを図り、適正な役割分担のもと、整備の促進や管理運営の推進をお願いしたい。

最後に、ここで取りまとめた実施施策の推進により川崎市の駐輪場サービスが持続可能なものとなり、市民にとっては駐輪場の利便性が向上し、利用しやすくなることで駐輪場の利用促進が図られ、適正な自転車利用が促進されることを期待する。

平成22年4月20日

自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議 座長

屋井 鉄雄

## 【参考】

### ◇ 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議 構成員一覧

区分	所属	氏名※	役職
学識者	東京工業大学大学院 総合理工学研究科 教授	屋井 鉄雄	座長
	専修大学商学部 教授	太田 和博	副座長
	東京海洋大学流通情報工学科 教授	兵藤 哲朗	
市民 代表	川崎市全町内会連合会 会長	小島 春男	
	川崎市商店街連合会 会長	尾澤 良二 (和田 義盛)	
商工業者 代表	川崎商工会議所 専務理事	埜瀬 武	
交通 事業者 代表	東日本旅客鉄道株式会社 横浜支社 企画部長	末弘 保	
	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部計画営業部 計画課長	島村 昭一 (森 明裕)	
	東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部事業統括部 事業推進課長	坂本 織也	
	小田急電鉄株式会社 交通企画部 課長	杉森 俊彦	
	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部計画管理部 計画担当課長	橋木 正明	
交通 管理者	神奈川県警察川崎市 警察部長	野中 隆志 (大澤 潤一) (舗屋 正三) (塚原 正徳)	
行政	川崎市 総合企画局長	平岡 陽一 (三浦 淳)	
	川崎市 財政局長	野村 謙一郎 (浮揚 庸夫)	
	川崎市 交通局長	小林 隆 (菅原 久雄)	
	川崎市 建設緑政局長	栗林 栄 (齋藤 力良)	

※ ( ) は前任者



◇ 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討会議 開催実績

開催回数	開催日時	主な議題
第1回	平成20年8月4日(月)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 開催あいさつ</li> <li>➤ 委員の紹介</li> <li>➤ 検討会議要綱の説明</li> <li>➤ 座長あいさつ</li> <li>➤ 討議</li> </ul>
第2回	平成20年10月22日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 適正な負担のあり方に関する検討</li> </ul>
第3回	平成21年1月22日(木)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 実施施策の内容(基本方針①、②)について</li> </ul>
第4回	平成21年3月25日(水)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 「基本方針②：料金の弾力的な運用」に基づく実施施策について</li> <li>➤ 中間取りまとめについて</li> </ul>
第5回	平成21年8月27日(木)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 基本方針に基づく実施施策(基本方針③、④)について</li> <li>➤ 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討に関する市民意向調査について</li> </ul>
第6回	平成22年4月20日(火)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自転車等駐車場利用者の適正な負担のあり方検討に関する市民意向調査結果について</li> <li>➤ 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(案)について</li> </ul>