

自転車の適正利用に向けた 駐輪場利用促進プラン

【概要版】

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 自転車利用者の動向
- 1-2 放置自転車の状況
- 1-3 これまでの放置自転車対策

2. 現状と課題

- 2-1 放置自転車による影響
- 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
- 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
- 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 撤去自転車の返還率の低迷と保管期間の長期化

3. 目標、基本方針および実施施策

- 3-1 駐輪場の利用促進
- 3-2 駐輪場・保管所運営の改善、効率化
- 3-3 公民連携による駐輪場整備促進

4. 本プランの推進に向けて

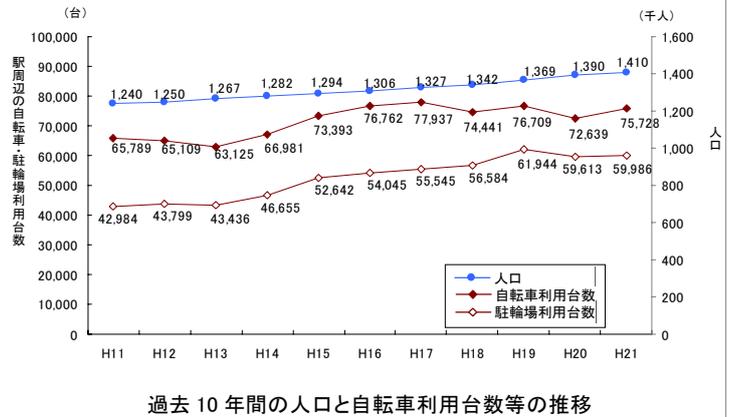
- 4-1 料金体系の変更
- 4-2 指定管理者制度の導入

5. 今後のスケジュール

1 背景

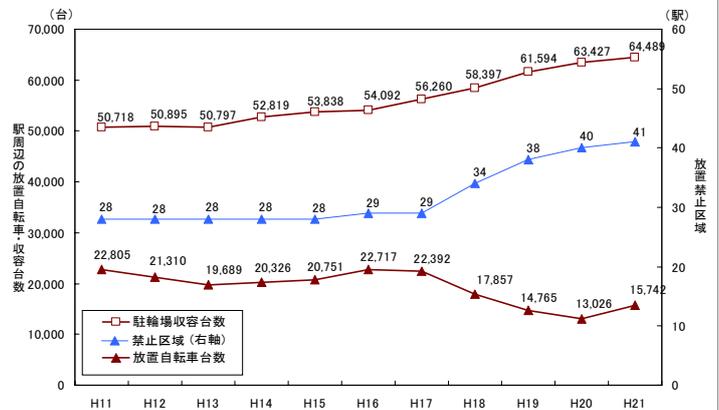
(1) 自転車利用者の動向

- 本市の駅周辺の自転車利用者数は過去10年で15%増加。人口は14%増加。
- 自転車利用台数は人口とほぼ同等の傾向。
- 駐輪場利用台数は増加傾向であり、過去10年における自転車利用台数との差は徐々に縮小。
- 自転車利用がしやすい本市の地形的特性などが影響。



(2) 放置自転車の状況

- 放置自転車数は平成17年まで約2万台前後で推移。
- 平成17年以降、附置義務の導入*1、一部駐輪場の料金格差の導入*2、放置禁止区域の拡大*3を推進。
- 放置自転車数は平成18年以降減少傾向にあるが、依然1万台以上が発生。
- 放置禁止区域の拡大は、平成21年度までにほぼ完了し、新たな対策が必要。



- *1: 大量の駐輪需要を生じさせる施設における駐輪場設置の義務づけ
- *2: 利用率の低い駐輪場の料金引き下げ
- *3: 市内の旅客駅48駅のうち41駅が指定済(H21年度)

(3) これまでの放置自転車対策

※網かけ: 国による対策

昭和55年	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の安全利用や利便性向上のため、「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)制定
昭和62年	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車の増加への対応に向け、「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」を制定 放置防止のため、放置禁止区域の指定に着手 条例に基づき、駐輪場を有料化
昭和62年～	<ul style="list-style-type: none"> 不足する駐輪場の計画的な整備推進、整備に併せ放置禁止区域の拡大
平成6年	<ul style="list-style-type: none"> 総合的な駐輪対策を推進するため、自転車法を「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
平成6年～	<ul style="list-style-type: none"> 自転車法の改正に基づき、鉄道事業者・民間事業者による整備を促進
平成16年	<ul style="list-style-type: none"> 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
平成17年	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪需要を生じさせる施設へ対応するため、「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」を制定 既存施設の有効活用に向け、利用率の低い一部駐輪場に料金格差を導入

- 平成21年6月現在、市内182箇所(市営140箇所、民営42箇所)の駐輪場を整備。総収容台数は約6万4千台。(市営78%、民営22%)

2 現状と課題

2-1 放置自転車による影響

- 駅周辺の自転車利用台数 75,728 台の 21%が放置自転車*4。
- 通行空間の阻害やバリアフリー施設の障害、接触事故等の危険性増大。
- 市民アンケート*5では、約 4 割の市民が放置自転車の改善を要望。

*4: 朝 9 時時点 (H21 年度調査)、*5: 「かわさき市民アンケート」

《課題》

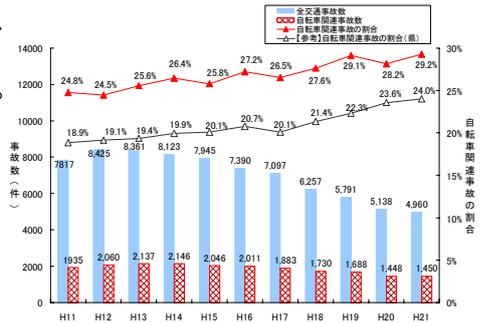
- ◆ 緊急活動の支障など市民生活の安全性が低下。
- ◆ 都市景観の悪化による街の魅力低下。
- ◆ 放置解消に向けた総合的対策が必要。



【上】通行空間の支障状況
【左】整備された街並み景観を阻害

2-2 自転車関連事故の割合の増加

- 過去 10 年間で市内の全交通事故数が半数程度に減少する中、自転車関連事故数の減少率は 32%。
- 全交通事故に占める自転車事故の割合は約 3 割で、増加傾向。県全体より高い。



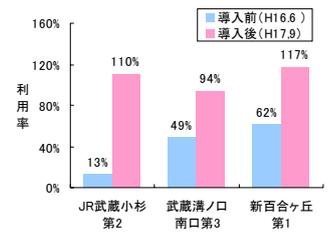
川崎市内の自転車関連事故の発生件数

《課題》

- ◆ 自転車関連事故への対策が必要。
- ◆ 事故の一つの要因となる放置削減に向け、駐輪場の利用促進が必要。

2-3 駐輪場の利用率の偏在

- 駅から近い駐輪場では、収容台数以上が駐輪。新川通り駐輪場では 216%、向ヶ丘遊園駅南口では 136%と混雑。また、駅から遠い駐輪場では 76%。
- 平成 17 年度に、特に利用率の低い駐輪場で料金の引き下げを実施し、利用率が 42%上昇 (29%→71%)。



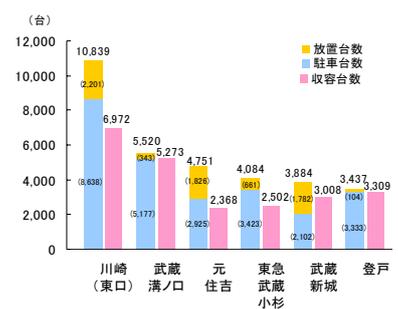
料金を引き下げた駐輪場の利用率の変化

《課題》

- ◆ 利用者の集中により、駅から近い駐輪場が混雑、放置の要因。
- ◆ 利用率の偏在を解消し、既存施設の有効活用が必要。

2-4 収容台数の不足

- 駅周辺では主に通勤・通学目的により、約 7 万 5 千台の自転車利用があるが、収容台数は 6 万 5 千台で 1 万台以上の差。
- 現在の料金体系は 1 日利用を想定。通勤・通学利用により朝 9 時には満車。
- アンケート*6における放置理由は、「短時間だから」が約 3 割、「駐輪場が満車」が約 2 割。*6: 「短時間利用駐輪場の導入に関する自転車利用者調査」



主要駅における駐車台数と収容台数

《課題》

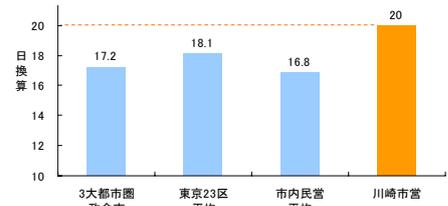
- ◆ 川崎駅東口や元住吉駅などにおいては、通勤通学目的の収容台数の拡大が必要。
- ◆ 買い物目的等に対応した短時間利用駐輪場の整備が必要。

2-5 利用実態と異なる定期割引率

- 1 ヶ月定期料金は、通勤通学を想定した平日日数の 20 日分に設定。定期利用率は 45%。
- 他都市の公営駐輪場や市内民営駐輪場の定期料金は、16.8~18.1 日分で設定。

《課題》

- ◆ 定期利用の促進による駐輪場の利用率向上のため、天候等を考慮した料金設定が必要。



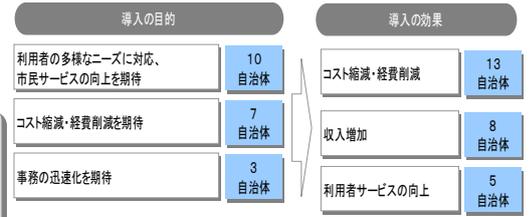
他都市および市内民営駐輪場の定期料金

2-6 利用者ニーズへの対応

- 駐輪場に対する利用者要望は地域や駅、駐輪場により多様。
- 現行の管理運営は、業務委託方式を採用しているため、年度当初にあらかじめ業務内容を規定。

《課題》

- ◆ 利用者からの要望に対する柔軟で迅速な対応が必要。
- ◆ 地域に密着したサービス提供や機械化設備の導入推進のため、複数年にわたる管理運営の仕組みが必要。
- ◆ 駐輪場の利用促進のため、民間事業者のノウハウを活用した管理運営体制への見直しが必要。



駐輪場管理運営に民間ノウハウを導入している主な20自治体のアンケート調査

2-7 低い料金水準

- 市営駐輪場の一日利用料金は、条例等により整理手数料として自転車 80 円(屋根なし)、バイク 100 円(屋根なし)と規定。
- 昭和 62 年の条例制定から現在まで、料金は未改定。

《課題》

- ◆ 市内民営駐輪場や他都市公営駐輪場と比べて低い料金水準。
- ◆ 民間事業者と連携して駐輪需要に対応するため、民営駐輪場料金などを考慮した適切な料金水準への見直しが必要



民営駐輪場と市営駐輪場の他都市における公営駐輪場の1日利用料金

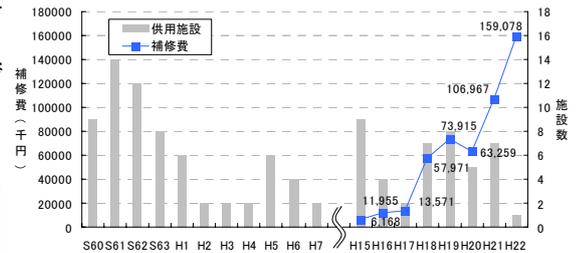
*5 :さいたま市、千葉市、横浜市、相模原市、名古屋市、京都市、大阪市、堺市、神戸市、川崎市(網掛け部)

2-8 駐輪場施設の老朽化

- 駐輪場の多くは昭和 60 年代以降に急速に整備され、20 年が経過。
- 補修費は、平成 17 年までの 1 千万円程度から平成 22 年では 1 億 6 千万円に増加。
- 今後は建替え等を含む大規模補修が必要となる見通し。

《課題》

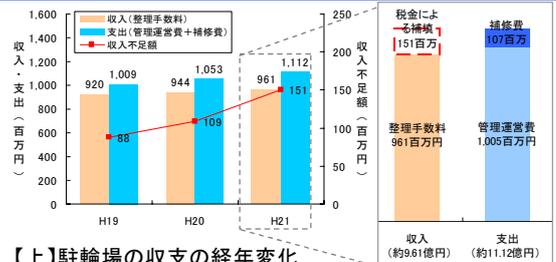
- ◆ 既存施設の適切な補修の継続的な推進が必要。
- ◆ 大規模補修は、平準化を図った上で着実に取り組むことが重要。



駐輪場の補修費の推移と供用開始年度

2-9 駐輪場関連費用の増加に伴う税負担の増加

- 駐輪場の管理運営費は整理手数料として徴収。
- 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、平成 21 年度には 1 億 5 千万の収入不足を税金により補填。
- この他に、建設費や過去の整備に係る起債償還分も負担。
- 支出抑制のために駐輪場の自動化を進めているが、現在も支出超過。



【上】駐輪場の収支の経年変化
【右】駐輪場の収支の内訳(H21)

《課題》

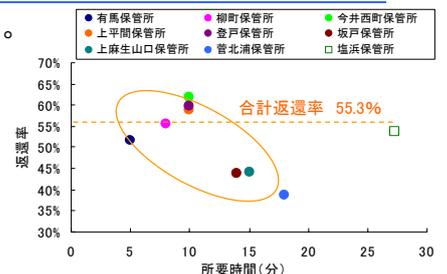
- ◆ 大規模補修や駐輪場の立体化などから、今後も経費は増加し、税金投入が増大の見込み。
- ◆ 補修費や建設費の増大により、「整理手数料による利用者負担」とした現在の運営体制の継続は困難。
- ◆ 補修費や建設費の全額を税金で賄うことは、バスなど代替交通との負担の公平性の観点から課題。

2-10 撤去自転車の返還率の低迷と保管期間の長期化

- 撤去自転車の返還率は 5 割程度で、駅から離れるほど返還率は低下。
- 規定の保管期間1ヶ月に対し、現状では 50 日程度の期間を要す。
- 保管所の収容率が高く撤去活動に支障。
- 返還率の低迷による収入不足を税金により補填。

《課題》

- ◆ 適切な撤去活動のために、返還率の向上が必要。
- ◆ 保管所の回転率向上のため、保管期間の短縮が必要。



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)

3 目標、基本方針および実施施策

目標

基本方針

施策

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

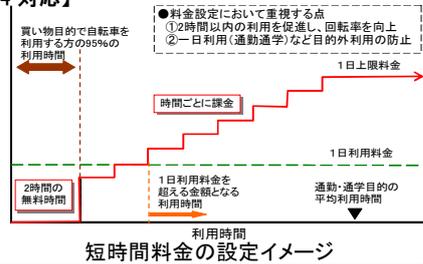
駐輪場の利用促進

駐輪場・保管所運営の改善、効率化

公民連携による駐輪場整備促進

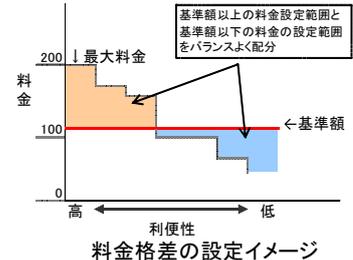
1 短時間利用駐輪場の導入【課題 2-1,2-2,2-4 対応】

- 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。
- 2 時間まで無料とし、それ以降は時間単位で課金。
- 1 日の上限金額を設けるとともに、最大駐輪時間を設定。



2 周辺環境・施設特性に応じた料金の導入【課題 2-1,2-2,2-3,2-7 対応】

- 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定。
- 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。



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。

4 指定管理者制度の導入【課題 2-1,2-6 対応】

- 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指し、駐輪場の管理運営に指定管理者制度を導入。
- 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削減を図る。

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。
- 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る。

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。
- 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。



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た取り組みを推進。

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、駐輪場の整備などを促進。

4 本プランの推進に向けて

新たな施策の導入により、「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」の見直しが必要となるため、以下の点を踏まえ、これら条例等の改正に取り組みます。

1. 料金体系の変更

① 「整理手数料」から「使用料（利用料金）」への変更 【施策6対応】

- 現在の駐輪場料金は、役務に対する「整理手数料」として徴収。
- 新たな駐輪場料金は、公共施設の使用に対する対価である「使用料(利用料金)」に変更。

② 条例等に規定された料金の見直し 【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種類があり、上限を規定。(原則、一律料金)
- 「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。
- 周辺環境・施設特性等に基づき、駐輪場間に料金格差を設定。
- 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※。

※指定管理者制度を導入する駐輪場では、条例の範囲内で指定管理者が市と協議の上設定。

③ 時間利用（短時間料金）を新たに設定 【施策1対応】

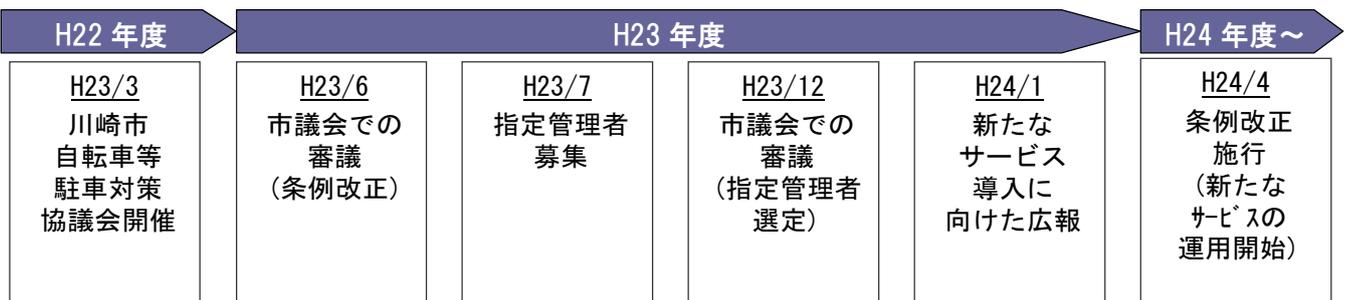
- 現在の駐輪場の料金区分は、一時利用と定期利用の2種類のみ。
- 利用目的によって使いやすい料金体系とするため、時間利用(短時間料金)を新たに設定。
- 2時間までの利用を無料とし、回転率を高めるため、それを超える場合は利用時間に応じて課金します。
- 利用時間の上限は72時間とし、それを超える場合は撤去するなどの対策を実施。

2. 指定管理者制度の導入

【施策4対応】

- 現在の管理運営は、市が直接運営する業務委託方式で実施。
- 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を導入。
- 指定管理者の民間ノウハウを活用して既存駐輪場の管理運営を実施。
- 指定管理者制度に関する規定(指定管理者の要件、指定の手續、管理の基準、業務の範囲等)を追加

5 今後のスケジュール



**自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン
概 要 版**

平成 23 年 2 月
川 崎 市

【お問合せ先】
川崎市建設緑政局自転車対策室
電話：044-200-2303
FAX：044-200-3979