

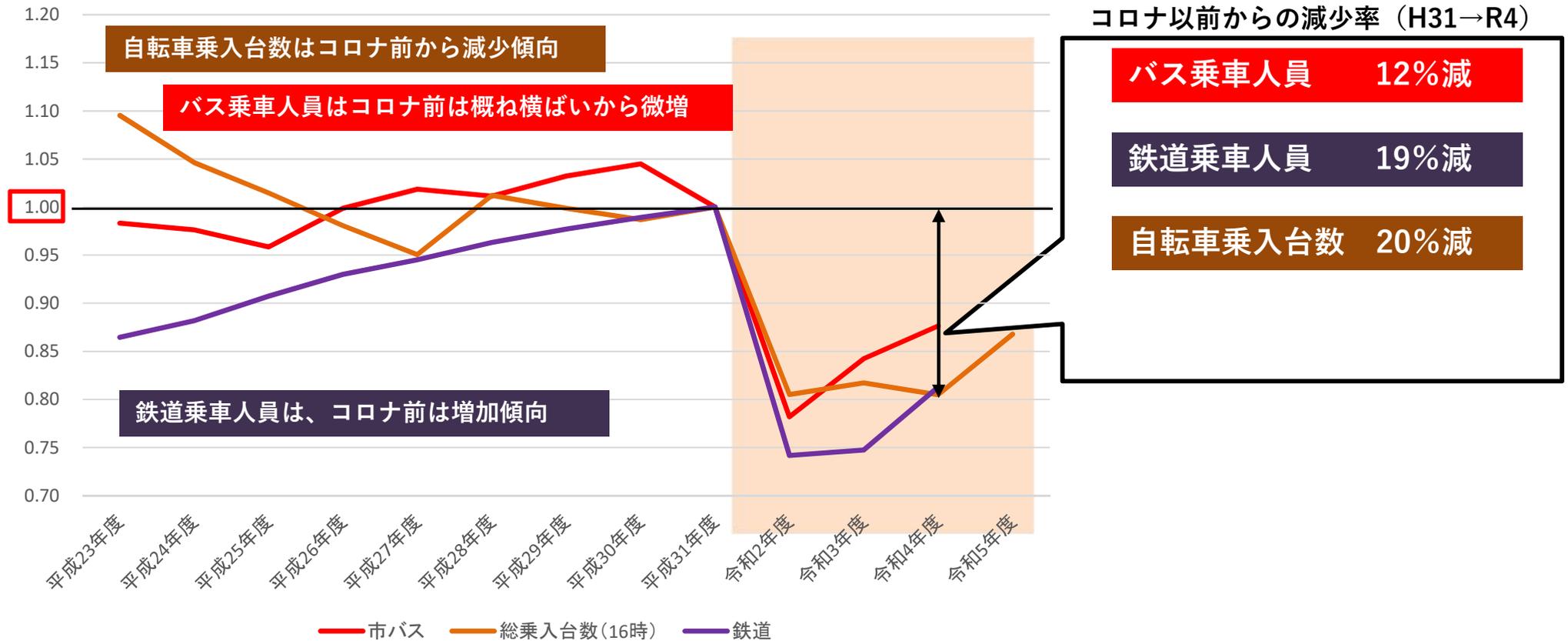
第2回川崎市自転車等駐車対策協議会（参考資料）

- | | | |
|----|---------------------------|--------------|
| 1 | コロナ禍における鉄道、バス、自転車利用の推移 | 【資料1 P1】 |
| 2 | 川崎市における行政区別人口の推移 | 【資料1 P4】 |
| 3 | 武蔵小杉駅500m圏内の人口推移 | 【資料1 P4】 |
| 4 | 1日利用料金設定の体系 | 【資料2 P1、P2】 |
| 5 | 市内の自転車等駐車場の収容台数の推移（公民比率） | 【資料2 P1】 |
| 6 | 利用料金による利用率の平準化 | 【資料2 P1】 |
| 7 | 適正な駐輪場の利用負担の範囲 | 【資料2 P3】 |
| 8 | 放置自転車等の台数（平日9時・16時調査）の推移 | 【資料2 P5、P11】 |
| 9 | 撤去自転車1台あたりの撤去、保管に要した費用 | 【資料2 P5】 |
| 10 | 首都圏の自治体における返還手数料の設定状況 | 【資料2 P6】 |
| 11 | 放置禁止区域の指定状況と保管所の概要 | 【資料2 P7】 |
| 12 | 区別放置自転車等の台数 | 【資料2 P7】 |
| 13 | 保管所の収容率の推移 | 【資料2 P7】 |
| 14 | 放置自転車等の返還までの日数の推移 | 【資料2 P8】 |
| 15 | 撤去自転車等と返還率の推移 | 【資料2 P8】 |
| 16 | 自転車等駐車場の整備促進の取組 | 【資料2 P13】 |
| 17 | 平成29年度川崎市包括外部監査の結果報告書（抜粋） | 【資料2 P6】 |

1 コロナ禍における鉄道、バス、自転車利用の推移 【資料1 P1】

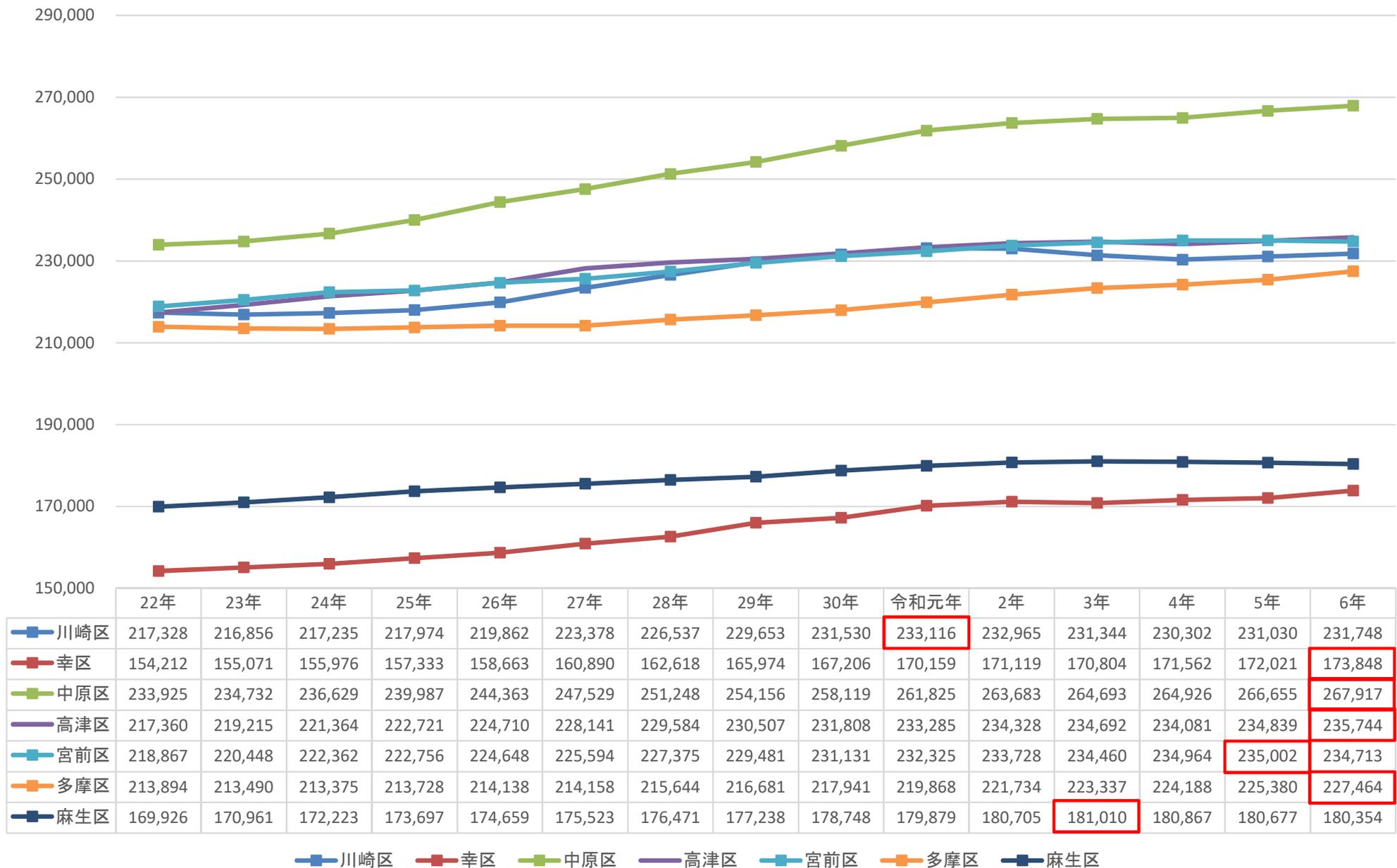
◆ 新型コロナウイルスの影響を受ける前のH31からR4にかけての減少率では、駅周辺の自転車乗入台数は20%減少、鉄道が19%減少、バスが最も影響を受けておらず12%減となっている。

<各交通手段の乗車人員・自転車乗入台数の推移（H31を1.00とした場合の指数）>



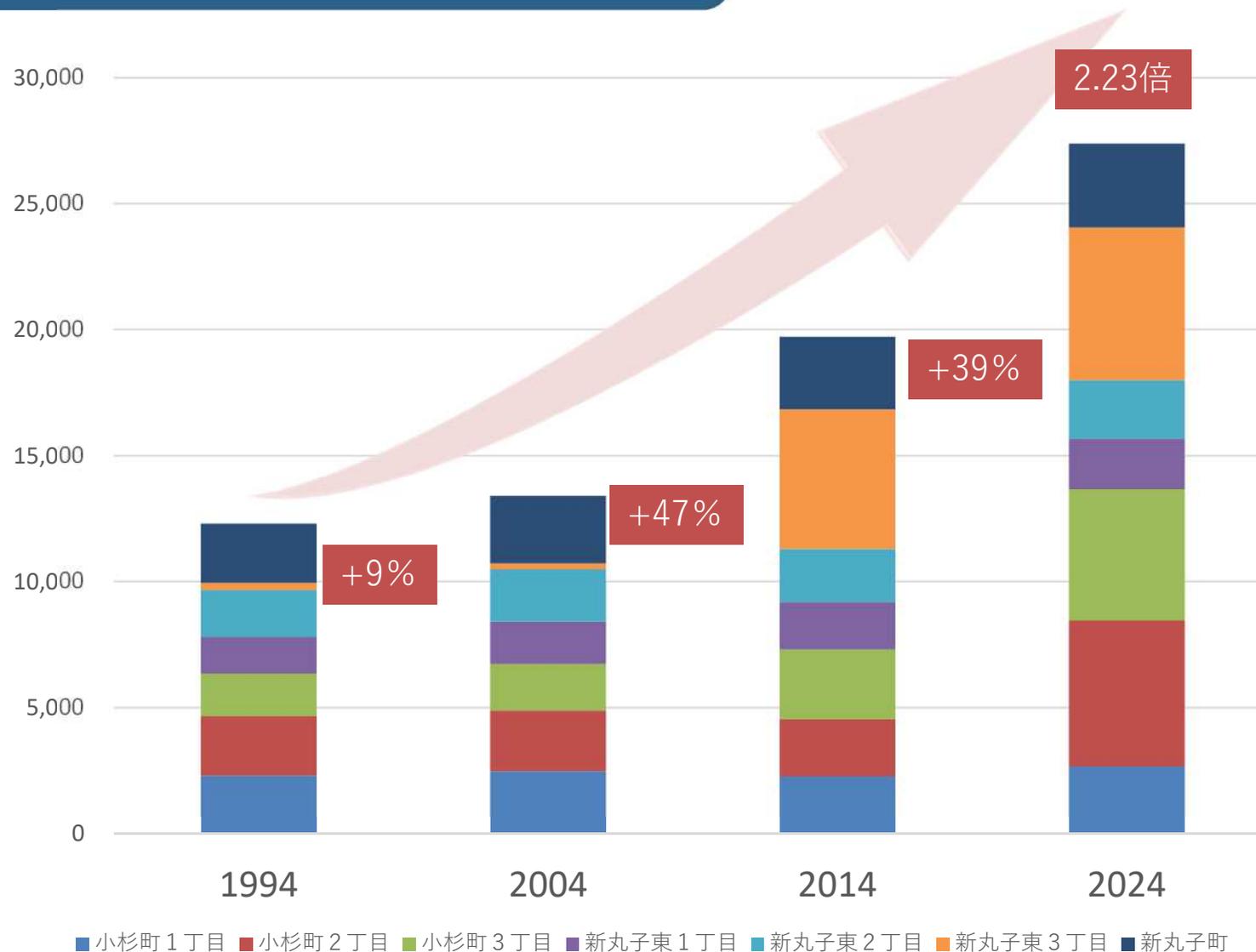
出典 バス乗車人員・鉄道乗車人員：川崎市統計書
 自転車乗入台数：川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査

2 川崎市における行政区別人口の推移 【資料1 P4】

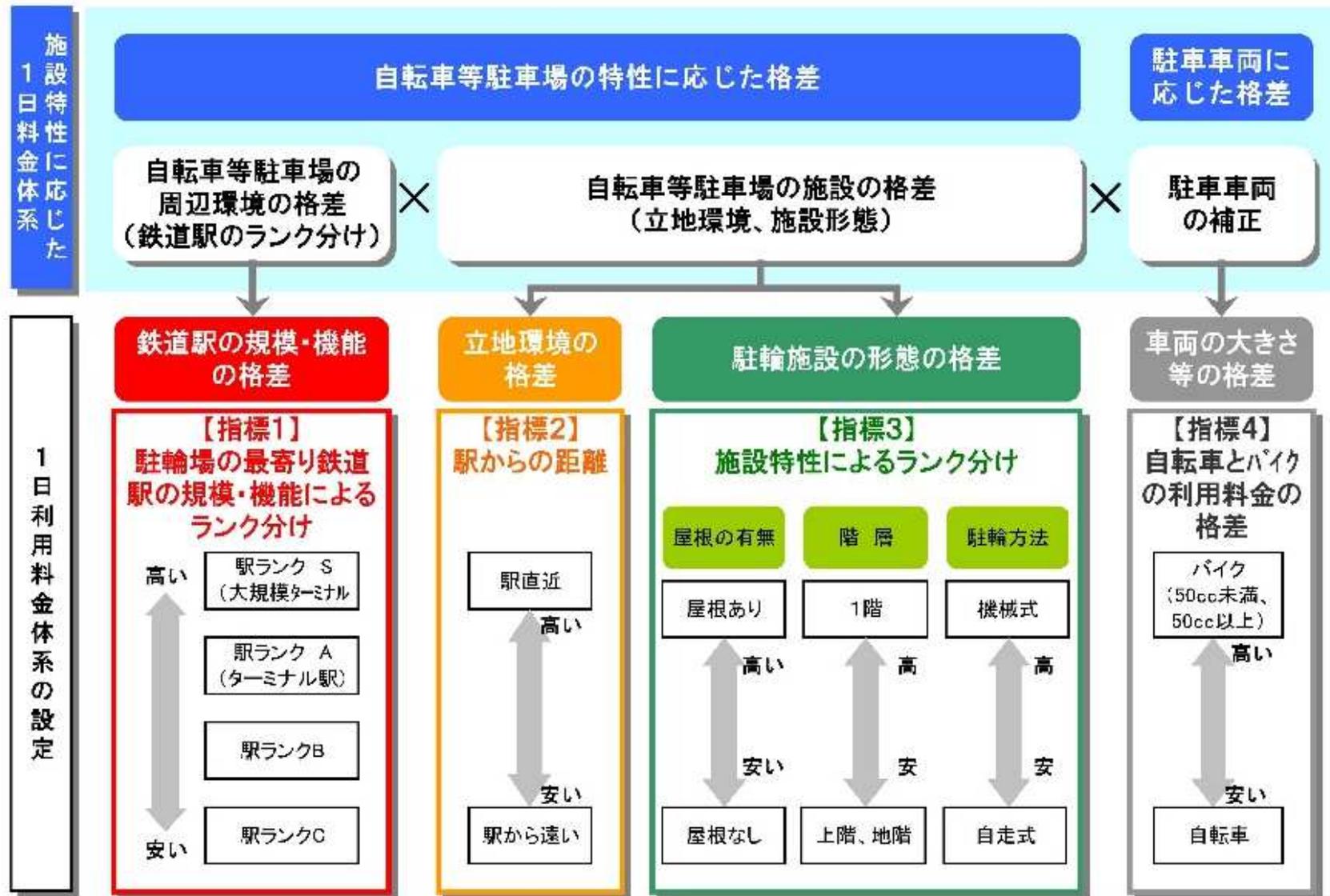


3 武蔵小杉駅500m圏内の人口推移 【資料1 P4】

武蔵小杉駅500m圏内の人口推移



4 1日利用料金設定の体系 【資料2 P1、P2】



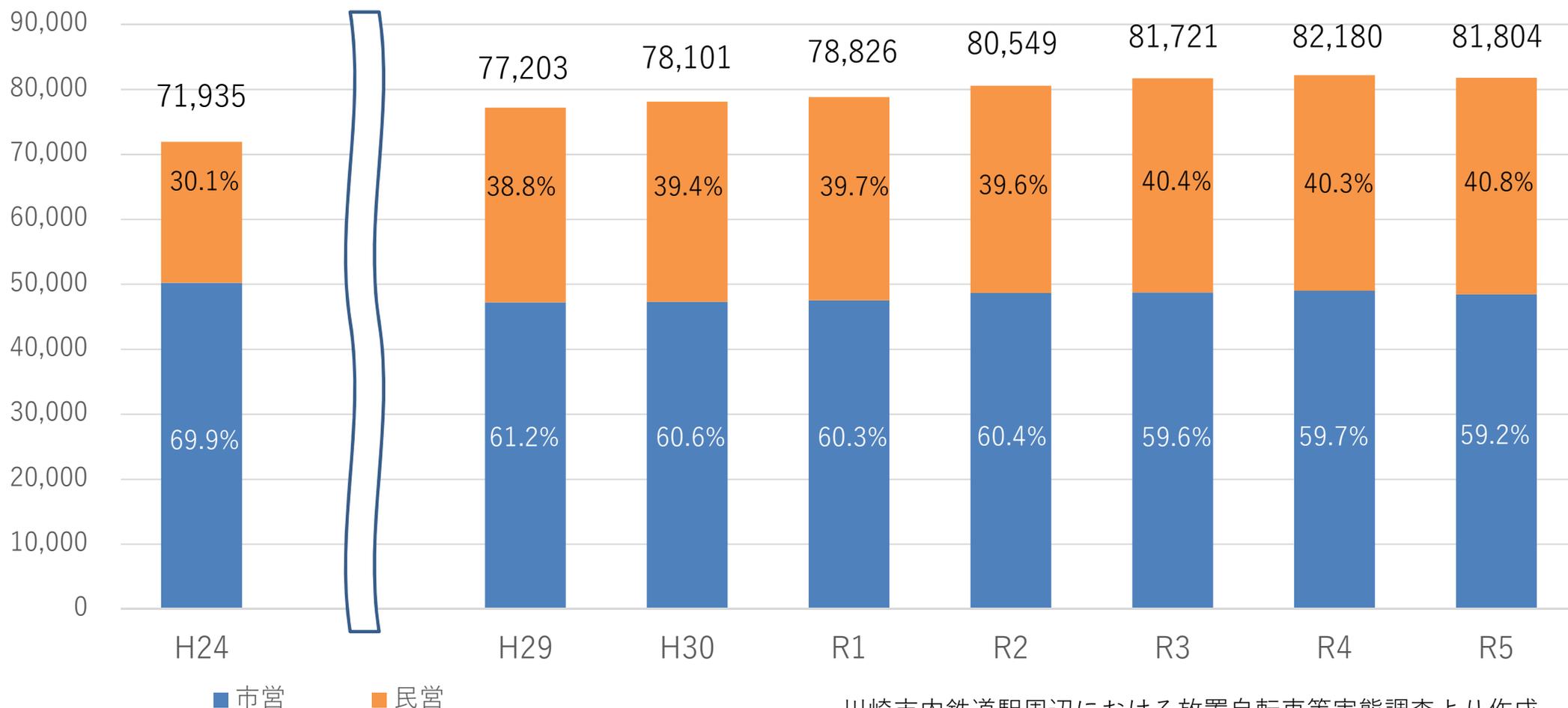
1日利用料金設定の体系

5 市内の自転車等駐車場の収容台数の推移

【資料2 P1】

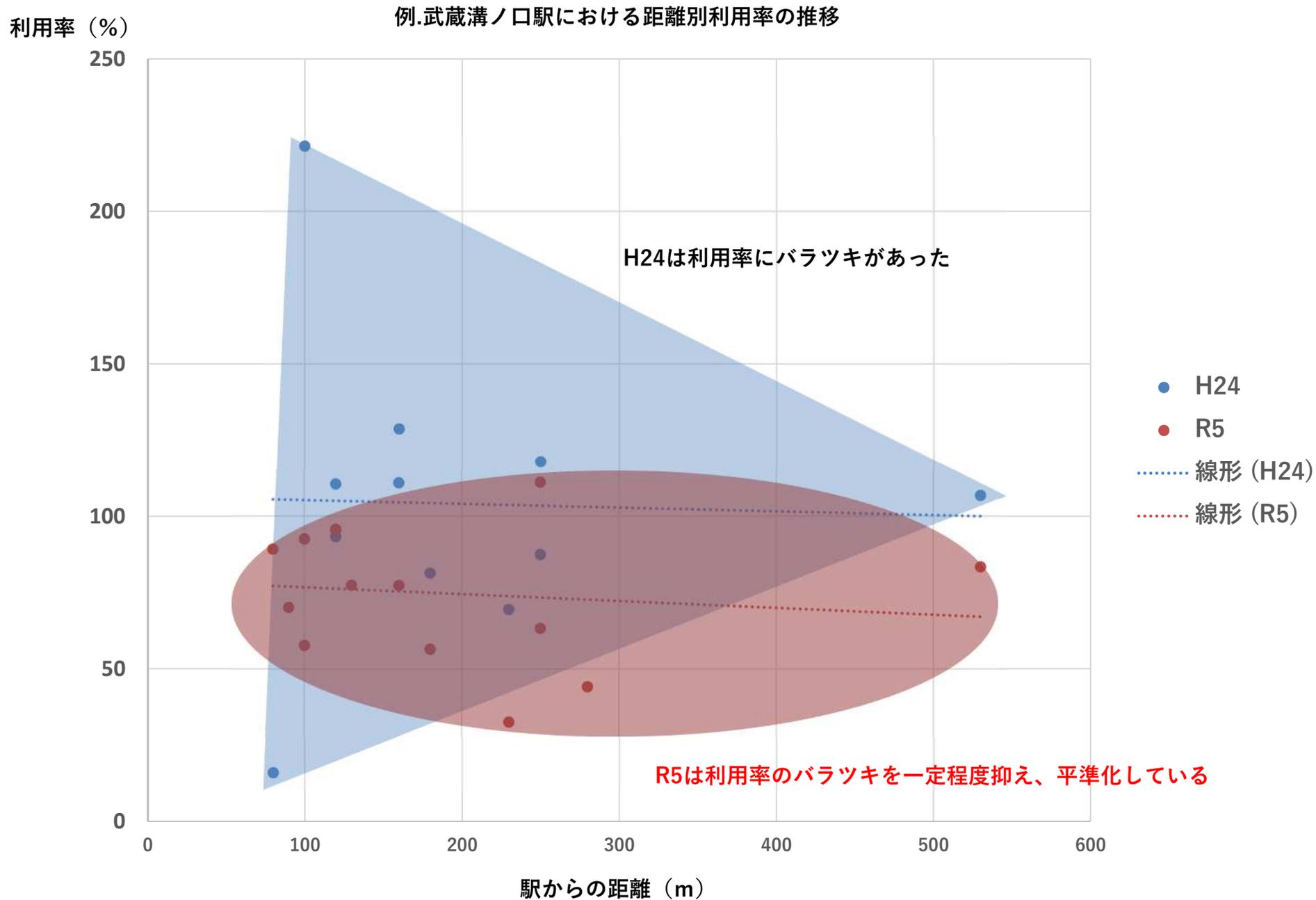
川崎市における自転車等駐車場の収容台数の推移

- ◆ 自転車等駐車場の収容台数は、微増ながら年々増加しており、現在、市内に約82,000台整備されている。
- ◆ 令和5年度実態調査における民営自転車駐車場は、全体の41%を占めている。
- ◆ 指定管理者制度を導入した平成24年度と比較すると、民営比率が30%から41%に上昇、民営の収容台数も1.5倍となっている。

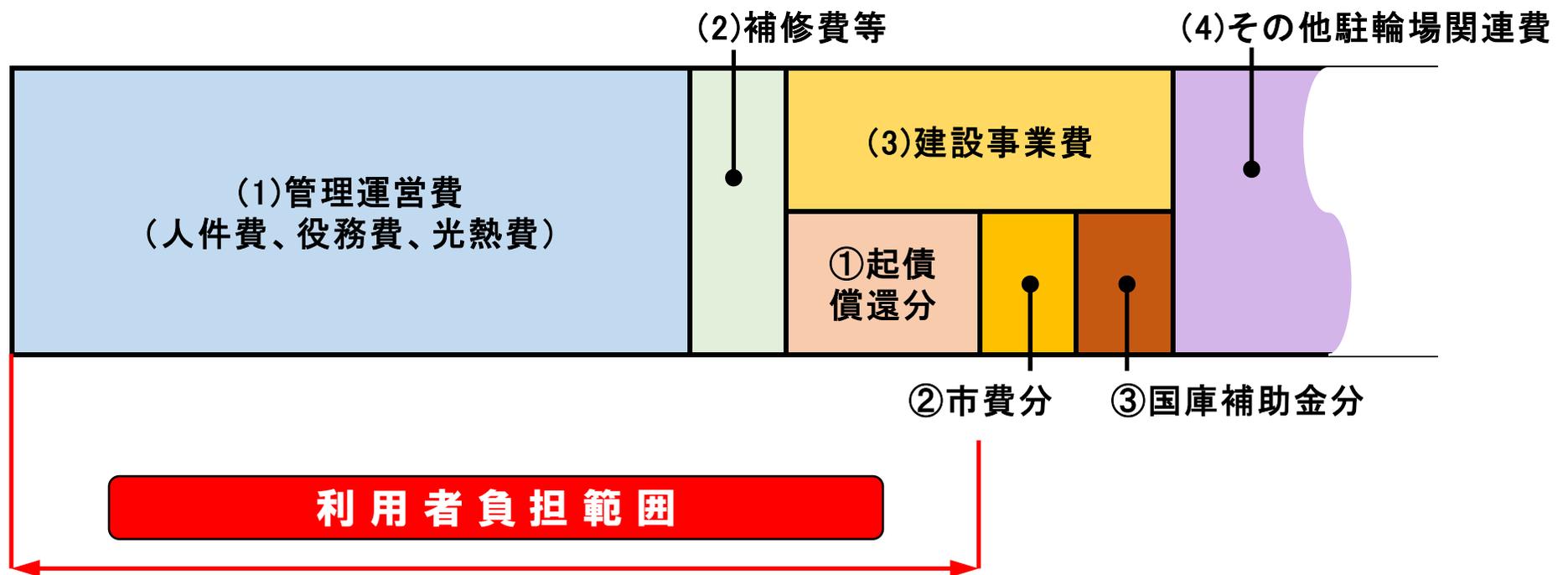


川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査より作成

6 利用料金による利用率の平準化 【資料2 P1】



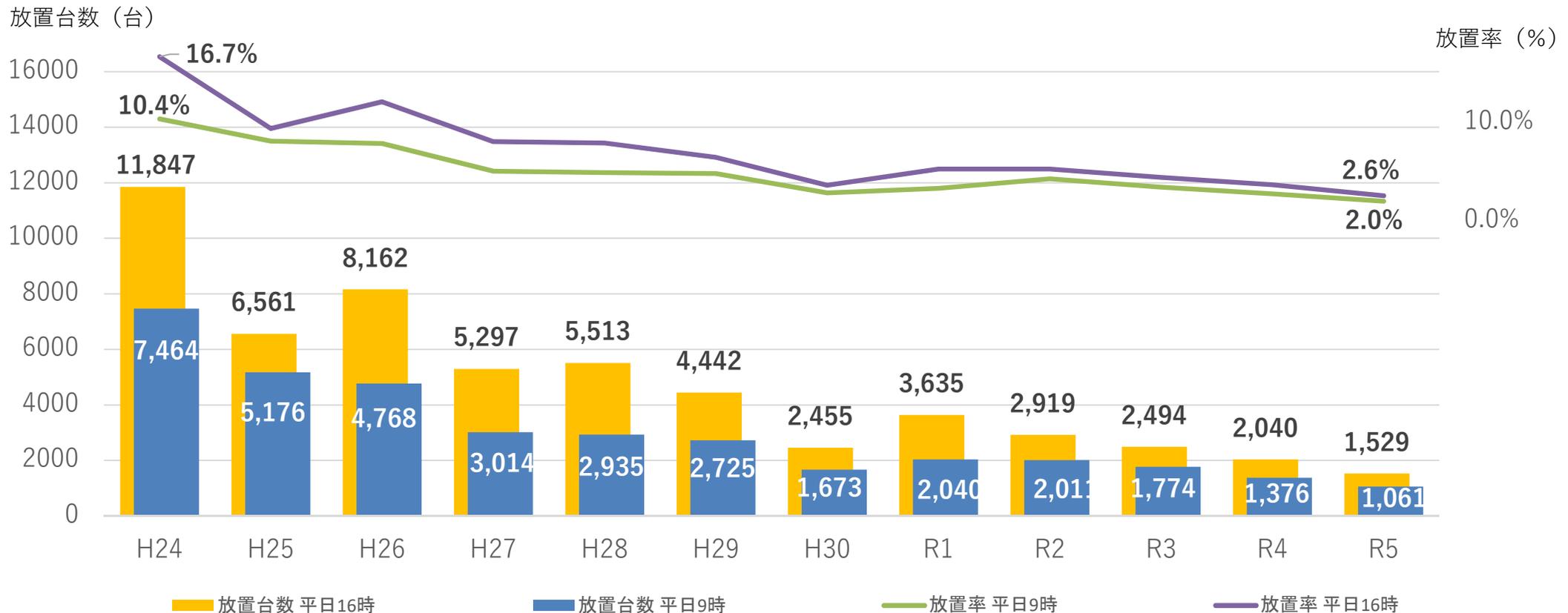
7 適正な駐輪場の利用負担の範囲 【資料2 P3】



適正な駐輪場の利用者負担の範囲

8 放置自転車等台数（平日9時・16時調査）の推移 【資料2 P5、P11】

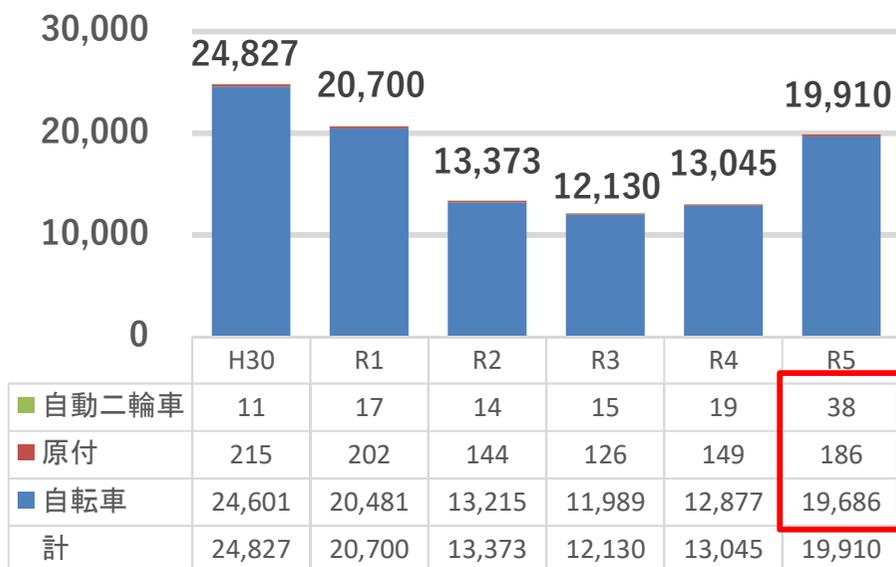
- ◆ 市内における放置自転車台数は、平日9時台で平成24年度7,464台から令和5年度では1,061台と86%減少している。また、平日16時台では、平成24年度11,847台から令和5年度には1,529台と87%減少している。
- ◆ 自転車利用台数に占める放置台数の割合（放置率）は、平成24年度で9時が10.4%、16時で16.7%だったものが令和5年度はそれぞれ、2.0%、2.6%となっている。



9 撤去自転車1台あたりの撤去、保管に要した費用 【資料2 P5】

撤去自転車1台あたりの撤去、保管等に要する費用（返還手数料）

◆ 令和5年度の撤去自転車1台あたりの実際の撤去、保管等に要した費用は、約19,000円であり、条例などで定める撤去、保管等に要する費用2,500円と大きな乖離がある。



$$\begin{aligned}
 \text{自転車1台当たりの実際にかかる撤去、保管にかかる費用} &= \text{年間事業費} \div \text{年間撤去台数} \times \\
 (\text{令和5年度}) &= 3.86 \text{億円} \div 20,210 \text{台} \\
 &= \text{約}19,000 \text{円}
 \end{aligned}$$

※年間撤去台数については、原付、自動二輪車をすべて自転車と仮定し、返還手数料の設定方法と同様に、原付は2倍、自動二輪車は4倍した台数とする。 $19,686 + 186 \times 2 + 38 \times 4 = 20,210$ 台

1 0 首都圏の自治体における返還手数料の設定状況

【資料 2 P6】

首都圏（東京、神奈川、千葉、埼玉）の自治体（市・区のみ）における撤去手数料の設定状況

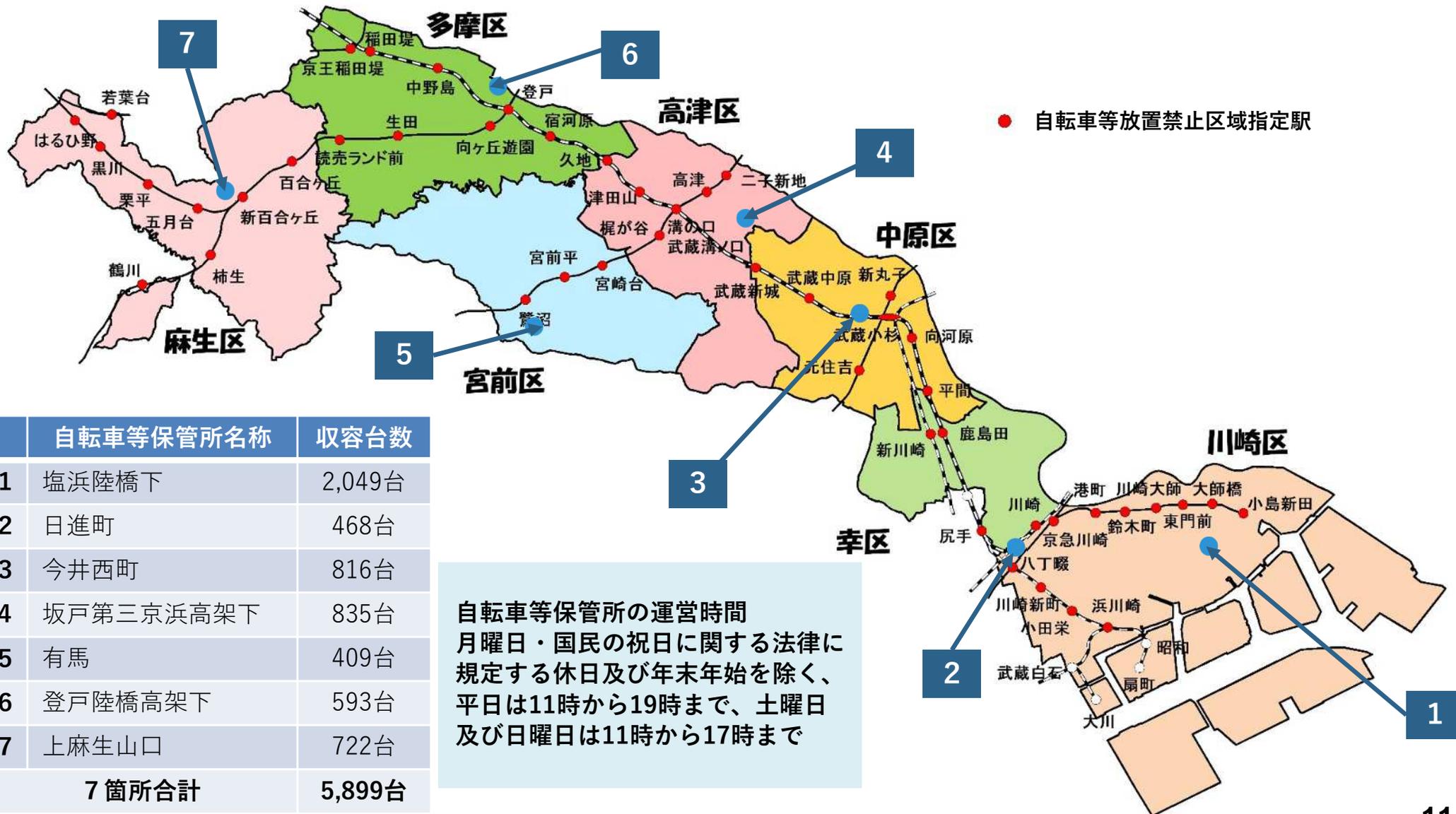
- ◆ 首都圏の市・区における撤去手数料は、平均値2,244円、中央値2,000円となっている。
- ◆ 近隣市区は、世田谷区、大田区、町田市、狛江市、稲城市が3,000円と川崎市よりも高く、調布市が同じ2,500円、横浜市が1,500円と川崎市よりも安い設定となっている。
- ◆ 地域性から見ると高すぎず、安過ぎず適正な設定と考えられる。

自転車の返還手数料	自治体数	構成比	主な自治体（太字：近隣自治体）
500円以下	4	3%	木更津市、加須市、山武市、匝瑳市
501-1000円	17	14%	伊勢原市、川越市、流山市、青梅市、福生市
1001-1500円	4	3%	横浜市 、朝霞市、成田市
1501-2000円	45	36%	千代田区、港区、千葉市、大和市、 多摩市
2001-2500円	15	12%	藤沢市、横須賀市、さいたま市、 調布市
2501-3000円	22	18%	中央区、 世田谷区 、品川区、 大田区 、新宿区、 稲城市 、 町田市 、 狛江市
3001-4000円	7	6%	江戸川区、江東区、練馬区、文京区、渋谷区、新座市
4001円以上	10	8%	荒川区、杉並区、台東区、豊島区、目黒区、北区、墨田区、川口市
総計	124	100%	

1 1 放置禁止区域の指定状況と保管所の概要

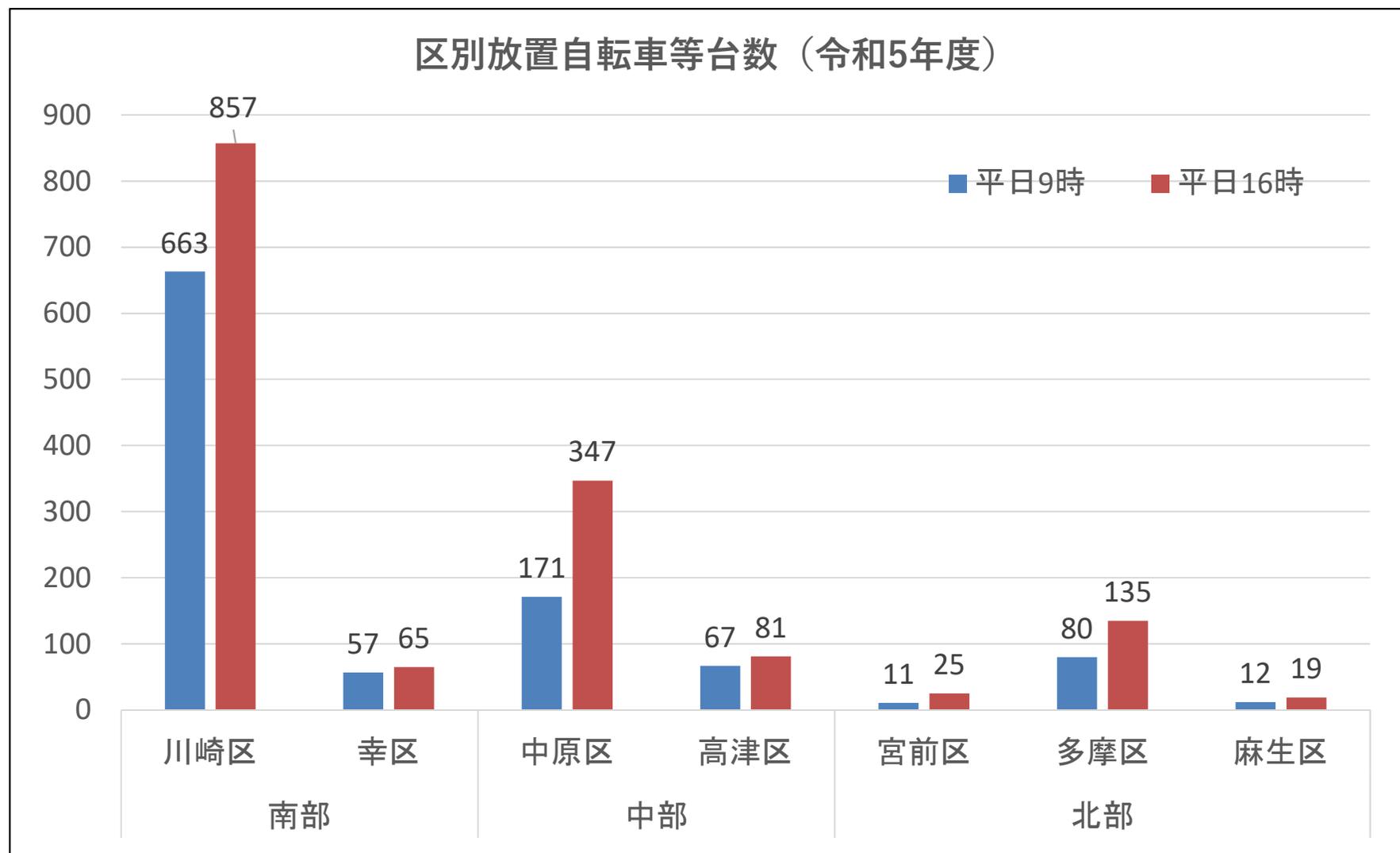
【資料2 P7】

◆ 市内55の鉄道駅のうち、JR鶴見線の武蔵白石駅、大川駅、昭和駅、扇町駅の4駅を除く、51駅周辺と隣接する町田市内の鶴川駅周辺の52駅周辺（49区域）を自転車等放置禁止区域に指定している。



1 2 区別放置自転車等の台数 【資料2 P7】

◆ 放置自転車等の台数は、南部が多く、北部が少ないなど、地域によってその実情は異なる。

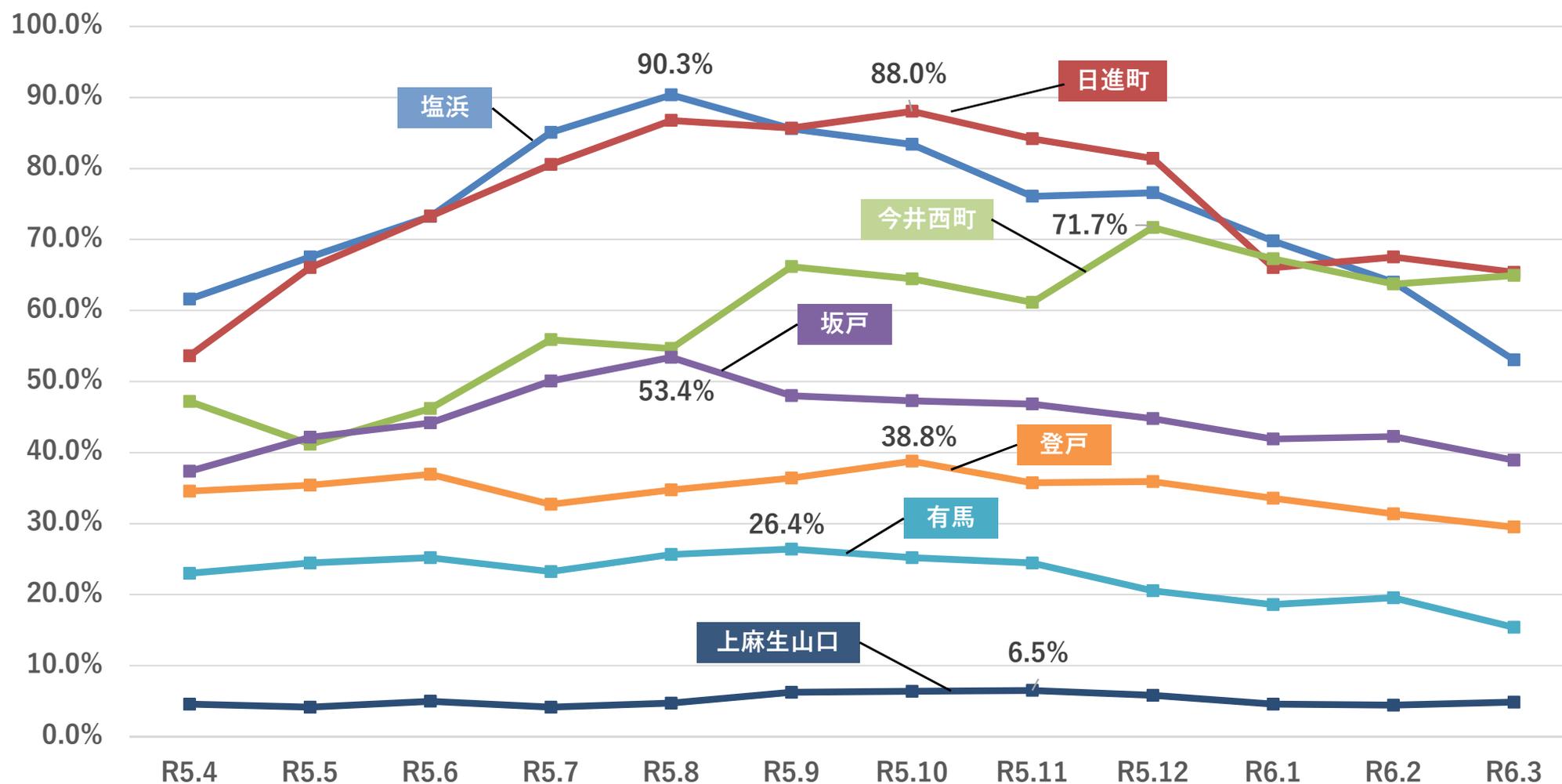


数値は、「川崎市内鉄道駅周辺における放置自転車等実態調査」による

1 3 保管所の収容率の推移 【資料2 P7】

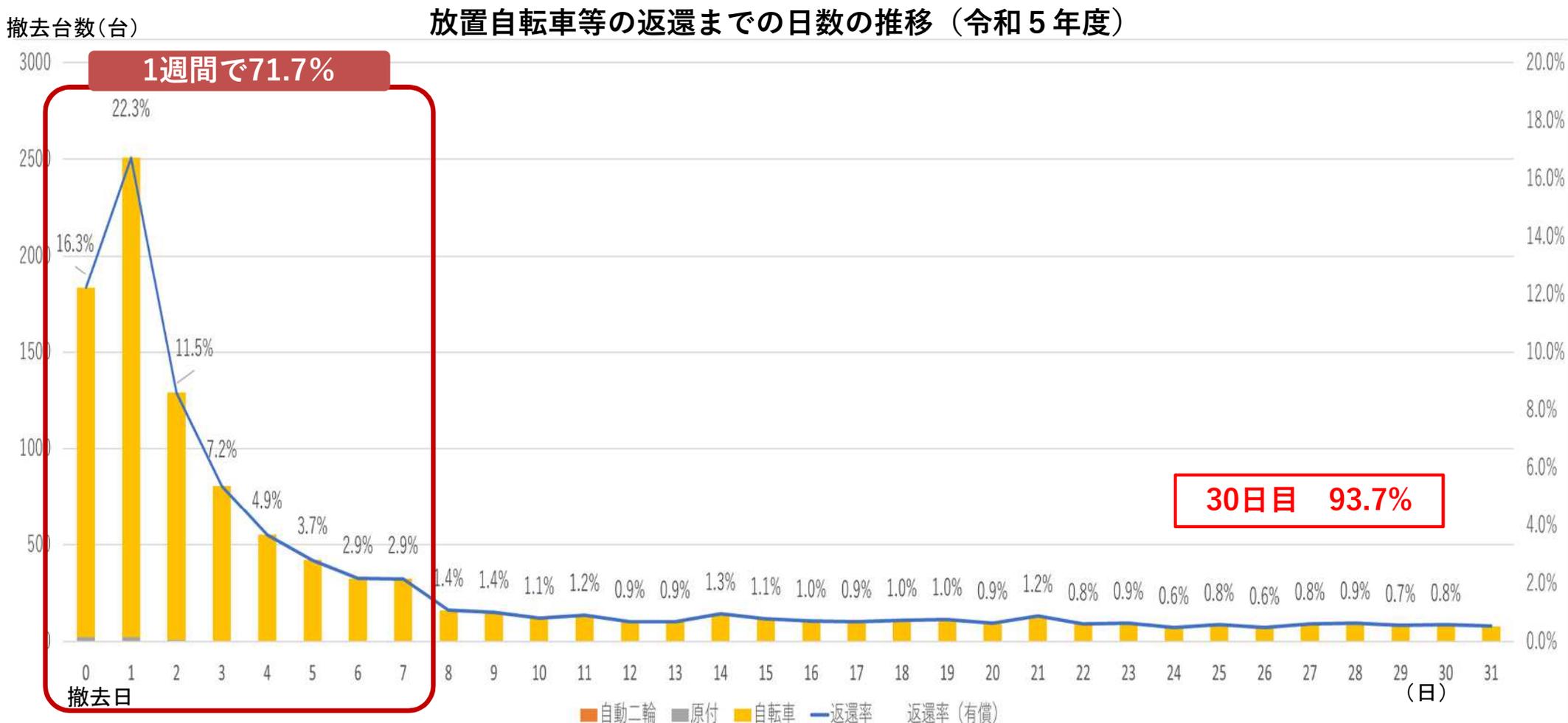
◆ 令和5年度の各保管所の収容可能台数（台）に対する保管台数（台／日）の割合（収容率）の月別の最大値（％）は、塩浜や日進町が約90％と南部は高く、北に行くほど収容率は低く保管スペースに余裕がある。

月別最大収容率の推移（令和5年度）



1 4 放置自転車等の返還までの日数の推移 【資料 2 P8】

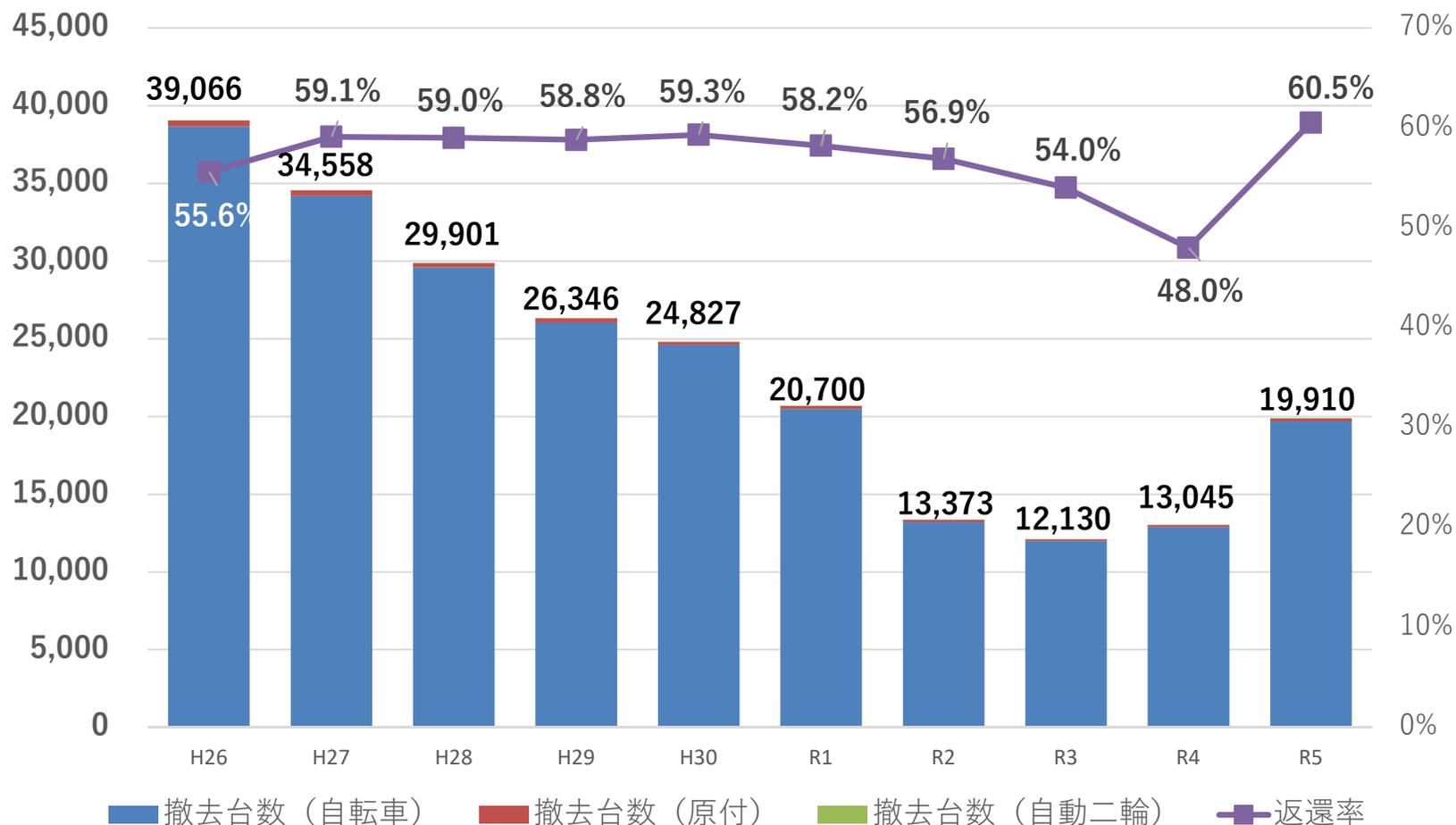
- ◆ 返還された自転車等（返還率60.5%）のうち、撤去されてから持ち主が引き取る（返還）までの日数は、1日目（撤去した次の日）が最も多く、全返還台数の22.3%を占めている。次いで、当日の16.3%、2日目の11.5%となっており、半数以上が3日目までに返還されている。
- ◆ その後、1週間で71.7%、10日目以降は1日1%程度で推移し、30日目で93.7%の返還率である。



1 5 撤去自転車等と返還率の推移 【資料 2 P8】

- ◆ 撤去台数は、年々減少傾向にあり、新型コロナウイルスの影響でR2-4にかけては約13,000台前後であったが、昨年度（R5）は、コロナ前の約20,000台に戻っている。
- ◆ 返還率については、概ね60%で推移していたが、コロナ禍で低下したものの、R5は60%台に回復している。
- ◆ 南部の方が返還率が高く、北に行くほど低下している。

撤去自転車等と返還率の推移



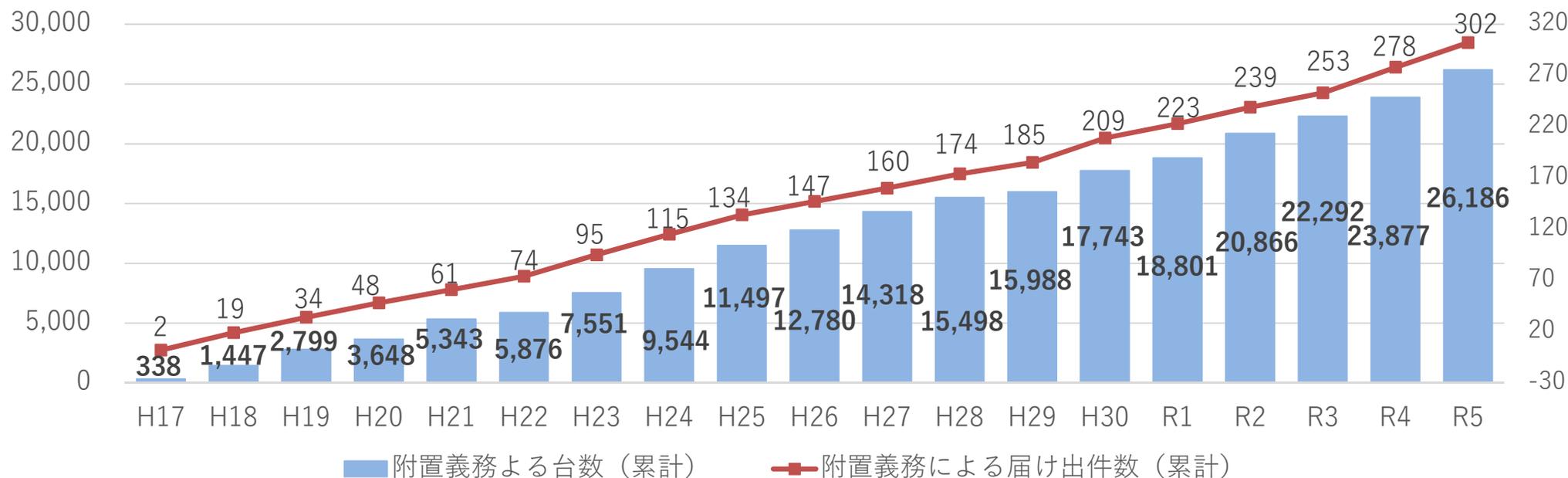
保管所別返還率
(令和 5 年)

保管所名	返還率
塩浜	62.3
日進町	52.7
今井西町	64.7
坂戸	57.0
有馬	55.9
登戸	53.6
上麻生	49.6
市内全域	60.5

1 6 自転車等駐車場の整備促進の取組 【資料2 P13】

川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例

- ◆ 平成 17（2005）年 10 月1日から「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」により、市内（市街化調整区域及び工業専用地域を除く）で一定規模以上の集客施設や商業施設等を新築又は増設する場合、駐輪場の設置が施設管理者に義務付けられている。
- ◆ 令和5年度までに、302 件、26,186 台の施設が設置されている。



民間自転車等駐車場整備費補助金制度

- ◆ 平成25年4月から「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を導入し、駐輪需要の高い地域、特に夕方短時間の自転車利用者への対応として、民間主体による駐輪場整備を促進している。
- ◆ 平成26年度に5件、平成27年度に1件補助金を交付している。

17 平成29年度川崎市包括外部監査の結果報告書(抜粋)【資料2 P6】

抜粋

平成 29 年度 川崎市包括外部監査の結果報告書

使用料及び手数料等の事務の執行について

平成 30 年 2 月 9 日

川崎市包括外部監査人

公認会計士 山崎 聡一郎

【17】 放置自転車等返還手数料

(1) 概要

項目	内容
手数料の概要	市内で撤去した放置自転車等の保管・返還に係る手数料
所管局部課名	建設緑政局 自転車対策室
料金体系	自転車：1台につき 2,500 円 原動機付自転車：1台につき 5,000 円 自動二輪車：1台につき 10,000 円
根拠法令・条例	川崎市自転車等の放置防止に関する条例、同施行規則
手数料の減免	減額・免除 有 盗難された自転車等で撤去し、保管されたものの利用者等

【手数料の推移】

(単位：千円)

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
手数料	54,105	51,090	41,185

【利用件数の推移】

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
施設数	10 箇所	9 箇所	9 箇所
<返還台数>			
自転車	20,642 台	19,417 台	16,782 台
バイク	203 台	175 台	141 台
自動二輪車	3 台	5 台	4 台

(2) 使用料に対する基本的な考え方

① 手数料の算定方法

i) 原価の算出方針及び金額

放置自転車等返還手数料に係る決算額を原価として集計している。原価総額は 153,604 千円であり、主な計上費目は撤去費用を含む委託費 (7 割程度)、土地借上料 (3 割程度) である。

ii) 現行の料金の設定方針

平成13年度の撤去費用の実績（自転車244,461千円、原動機付自転車33,335千円）を、それぞれの撤去台数（自転車88,782台、原動機付自転車5,250台）で除して一台当たりのコストを算出し、それをすべて賄う水準として手数料を設定している。

その際、近隣市区町村の手数料も参考にした。例えば、相模原市の手数料は、自転車2,000円、原動機付自転車4,000円となっている。

② 手数料の改定・見直し

近隣市区町村とのバランス、引き上げによる返還率の低下の懸念などを考慮した結果、平成28年度の全庁の見直しにおいて、料金の改定は必要ないと判断している。

(3) 監査の結果

① 手数料の改定の要否の検討について（意見）

現行の手数料は、平成13年度の撤去費用と撤去台数の実績に基づき、返還率100%（違反者が全員引き取りに来る状況）を前提として、コスト全額を違反者に負担させる水準で設定されている。

設定から15年が経過し、保管場所の再編や引き取り時間の短縮など運営方法の工夫を行った結果、コスト削減努力や放置自転車の減少等の成果が認められる。

一方で、放置禁止区域の増加など取締強化に伴うコストが増加している。

また、実際の返還率は6割程度で推移している。

返還されなかった自転車等は、一定のルールの下で売却し、売却収入も発生している。

放置自転車等返還手数料は、違法駐輪自転車の保管という行政サービスの受益という側面もさることながら、放置自転車に対するペナルティーの性格も有していると考えられる（盗難に対してはペナルティーの性格はないため、盗難自転車に対しては免除措置によって対応を図っている）。単純にコスト総額を違反者全員で負担するという考え方に照らすと、巡回コストをかければかけるほど放置自転車は減っていくが、その分手数料水準が上がっていくという状況になる。放置自転車が減ることによって受益するのは必ずしも違反者だけには限られず、歩道を利用する全員が享受するものであり、受益者負担という考え方になじまないものと考えられる。

また、平成13年度の料金設定当初と比べ市の放置自転車対策の環境は大きく変化している。このため、市は料金設定の前提となる考え方を整理したうえで、環境の変化を反映した料金改定の要否を検討すべきである。