資料 2　課題解決に向けた今後の方向性(案)について

01　効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-1.　駐輪場利用の現状を踏まえた利用料金のあり方について

1-2.　持続可能な駐輪サービスの提供に向けた適切な施設の補修について

1-3.　放置自転車等対策にかかるコストと返還手数料の取扱いについて

1-4.　保管所の機能集約や再配置などについて

02　放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-1.　放置禁止区域以外の放置自転車の対応について

2-2.　夕方以降における放置自転車対策の取組について

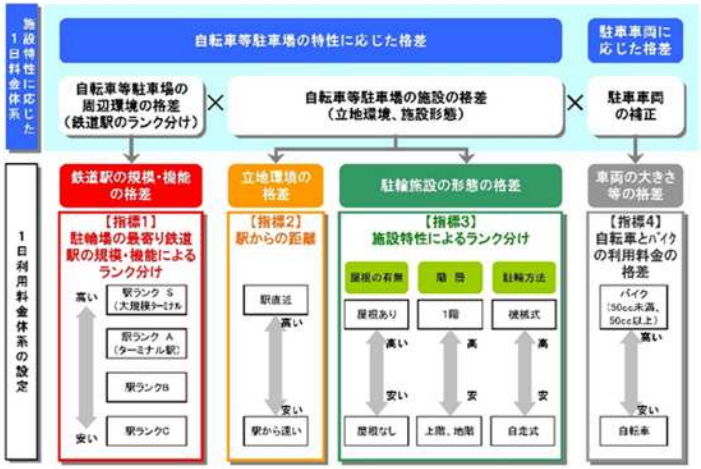
2-3.　公民連携による駐輪場整備の促進について

01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-1.　駐輪場利用の現状を踏まえた利用料金のあり方について

これまでの取組

◆　平成23年2月に策定した「自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン」を踏まえ、駐輪場の利用促進や利用率の平準化を目的として、平成24年4月の「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」改正により、市内一律の料金制度は廃止し、１日利用の料金の上限（200円）を定めるとともに、別に策定した「１日利用料金設定の体系」に基づき、各施設の周辺環境や施設特性に応じて利用料金を設定することとした。



「１日利用料金設定の体系（平成23年2月策定）

◆　通勤・通学を主な利用目的とする１日利用の駐輪場とは別に、買い物等を目的として、２時間以内は無料とする、短時間利用の駐輪場の設置を推進してきた。
（短時間利用駐輪場11箇所、1,829台）

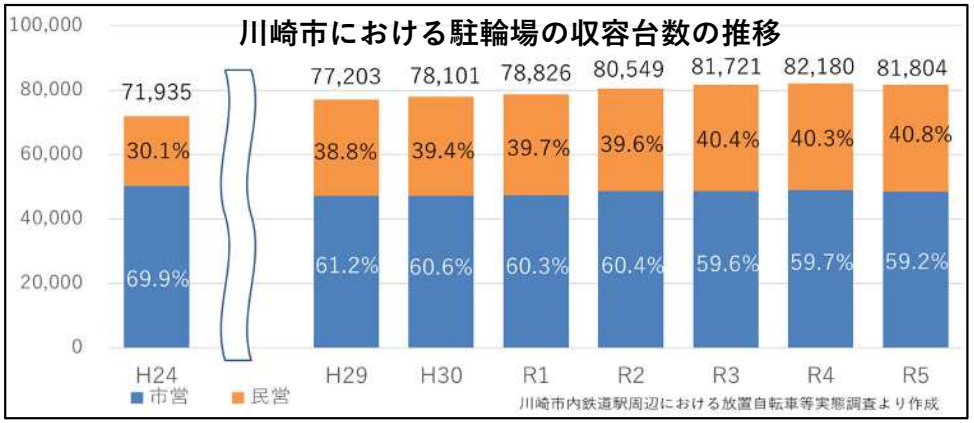
現状を踏まえた課題

◆ 駐輪場間の利用の偏りの解消

「１日利用料金設定の体系」に基づく、各施設ごとの利用料金の設定により、一部地域においては、市営駐輪場間の利用率の平準化に一定の効果が表れている。しかしながら、駅周辺の再開発など地域環境の変化に伴い、新たな駐輪場間の利用の偏りが顕在化している地域もあることから、地域や施設に応じた柔軟な利用料金の設定が必要である。

◆ 民間駐輪場の利用状況を踏まえた適正な料金設定

市内において、公共の用に供されている駐輪場の収容台数の民間比率は、約４０％と高まっており、周辺の民間駐輪場との利用状況や地域における公民の機能分担などを踏まえた適正な利用料金の設定が必要である。



01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

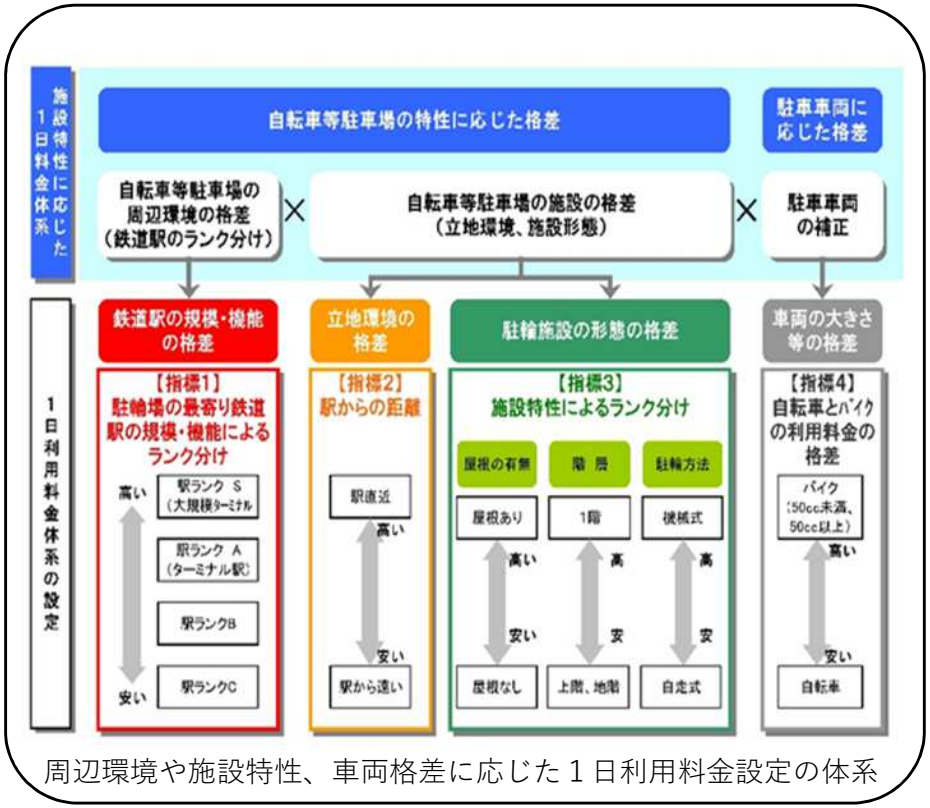
1-1.　駐輪場利用の現状を踏まえた利用料金のあり方について

今後の取組の方向性

引き続き、駐輪場の利用促進や駐輪場間の利用率の平準化を目的として、「１日利用料金設定の体系」に基づき、施設ごとの周辺環境や施設特性に応じた料金設定を行う。

方向性の基本的な考え方

- ◆「１日利用料金設定の体系」に基づく、施設ごとの利用料金の設定は、駐輪場間の利用率の平準化に一定の効果が示されていることから、駅周辺の再開発など地域環境の変化に伴い、新たな駐輪場間の利用の偏りが顕在化している地域においても、「１日利用料金設定の体系」を基本に、柔軟な料金設定を行う。
- ◆民間駐輪場の整備が進み、川崎市内における駐輪場の収容台数に占める民間駐輪場の比率が高くなっていることから、従前の「体系」には、周辺の民間駐輪場の施設内容や利用状況なども加味する必要がある。



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

＋ α

周辺民間駐輪場の施設内容や利用状況

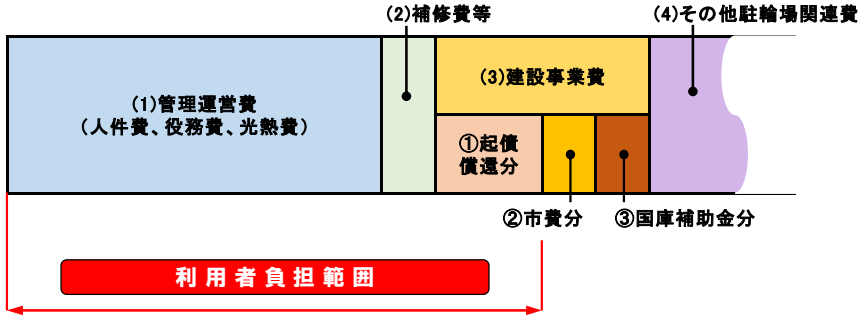
01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-2.　持続可能な駐輪サービスの提供に向けた適切な施設の補修について

これまでの取組

◆平成24年度から市営駐輪場の管理運営に指定管理者制度を導入し、民間ノウハウを活用したサービスの提供を行うとともに、指定管理者の収入としての市営駐輪場の利用料金の一部は、納付金として本市に納められ、それを活用して整備や補修を行っている。

◆市営駐輪場の利用料金については、受益者負担の原則に基づき、「管理運営費」に加え、「補修費＋建設事業費の一部（起債償還分）」までを利用者負担範囲として利用料金を設定している。



適正な駐輪場の利用者負担の範囲

◆これまで、市営駐輪場の劣化した部材・部品や機器などを、支障のない状態にまで回復させる「修繕」や、新しく取り換える「更新」を行ってきており、過去１０年間では、補修金額フレームの年間約９千万円程度に対し、補修費の実績がほぼ同等額であった。

現状を踏まえた課題

◆利用者ニーズへの対応

近年、子ども乗せ用など大型化した自転車の増加など、多様化する利用者ニーズへの対応に向けた施設の更新が必要である。

◆安全確保に向けた適切な修繕

老朽化した施設の長寿命化や利用者への安全確保の観点から、劣化した部材・部品や機器などの修繕を継続的に行う必要がある。

◆駐輪施設の目標耐用年数を見据えた計画的な維持管理の実施

建物形式等の駐輪施設の半数が令和３０年代に一斉に目標耐用年数に近づくため、施設の建替えや改築、大規模な補修の必要が見込まれることから、計画的な対策に向けた検討が必要となる。

01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-2.　持続可能な駐輪サービスの提供に向けた適切な施設の補修について

今後の取組の方向性

利用者ニーズへの対応と安全で快適な利用環境を確保するための適切な維持管理の取組を推進する。

方向性の基本的な考え方

◆子ども乗せ用など大型化した自転車の駐輪需要が増えていることから、各施設の利用状況に応じて、既存ラックの一部撤去などによる平置きスペースの増設と共に、既存ラック更新の際に固定タイプのラックから下段スライドタイプへの改修など、利用者ニーズに対応した適切な施設の更新に努める。

◆老朽化した施設の長寿命化や利用者への安全確保の観点から、劣化した部材・部品や機器などの修繕を継続的に行う。

◆建築物や土木構造物の駐輪場については、対象施設の約半数が令和３０年までに目標耐用年数（６０年）に近づくため、将来の駐輪需要を見据えた統廃合や予算の平準化を踏まえた段階的な改修等を検討する。

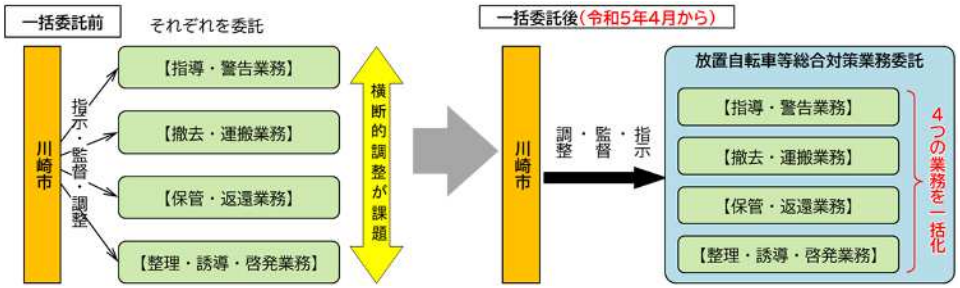
2段式ラック（下段スライドタイプ）への改修
武蔵溝ノ口駅南口周辺自転車等駐車場第3施設

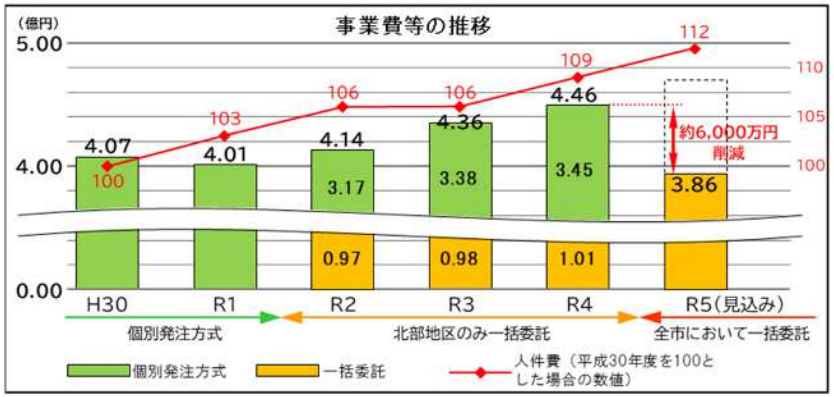
01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-3.　放置自転車等対策にかかるコストと返還手数料の取扱いについて

これまでの取組

◆　放置禁止区域内の「指導・警告」、「撤去・運搬」、「保管・返還」、「整理・誘導・啓発」の各業務を個別に委託等の発注を行っていたが、効率的、効果的な放置自転車対策を推進するため、令和5年度より放置自転車対策業務の一括委託化を実施したことで、対前年比で約6,000万円の削減が図られた。





現状を踏まえた課題

◆放置自転車対策にかかるコスト

平日９時の放置自転車等の台数は、平成24年度では7,464台あったが、令和4年度には1,376台と大幅に減少しており、一方で、人件費の高騰などにより放置自転車対策にかかる費用は増加傾向が続いている。一括委託化により事業費が削減されるなど効果はあったものの、今後も人件費などの増加が想定されることから、さらなるコスト縮減を図ることが求められている。

◆返還手数料の取扱い

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円となっており、条例などで定める撤去、保管に係る費用は2,500円と乖離がある。撤去・保管等に要した費用は、放置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、返還手数料の料金設定などの基本となる考え方について、再整理が必要となる。

01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-3.　放置自転車等対策にかかるコストと返還手数料の取扱いについて

今後の取組の方向性

放置自転車対策のコスト縮減に向け、さらなる効率的・効果的な取組を推進するとともに、返還手数料については、その考え方や適切な設定内容について改めて整理を行う。

方向性の基本的な考え方

◆放置自転車対策の一括委託化の取組により、約6,000万円の削減が図られたが、今後も、放置自転車は減少し、人件費等は増加する傾向は変わらないことから、コストを抑えた効率的かつ効果的な放置自転車対策の実施に向けた取組を推進する。

◆返還手数料については、設定料金と実際の費用との大きな乖離という課題を現実的に捉えると、放置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の考え方もあることなどから、単純にコストの総額を放置自転車等の所有者等に付加するこれまでの考え方について整理する必要がある。　（平成29年度川崎市包括外部監査の結果報告書参照）

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

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%	

平均値2,244円
中央値2,000円

川崎市　2,500円

01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-4.　保管所の機能集約や再配置などについて

これまでの取組

◆平日9時の放置自転車等の台数は、平成24年度では7,464台あったが、平成28年度には2,935台、令和4年度には1,376台と大幅に減少しており、効率的な放置自転車対策に向けて、これまで段階的に保管所の再編などを進めてきた

平成27～28年度　保管所の再編（１０箇所⇒9箇所）
平成29年度　運営時間の変更（土・日の運営時間短縮）
令和4年度　保管所の再編（９箇所⇒７箇所）

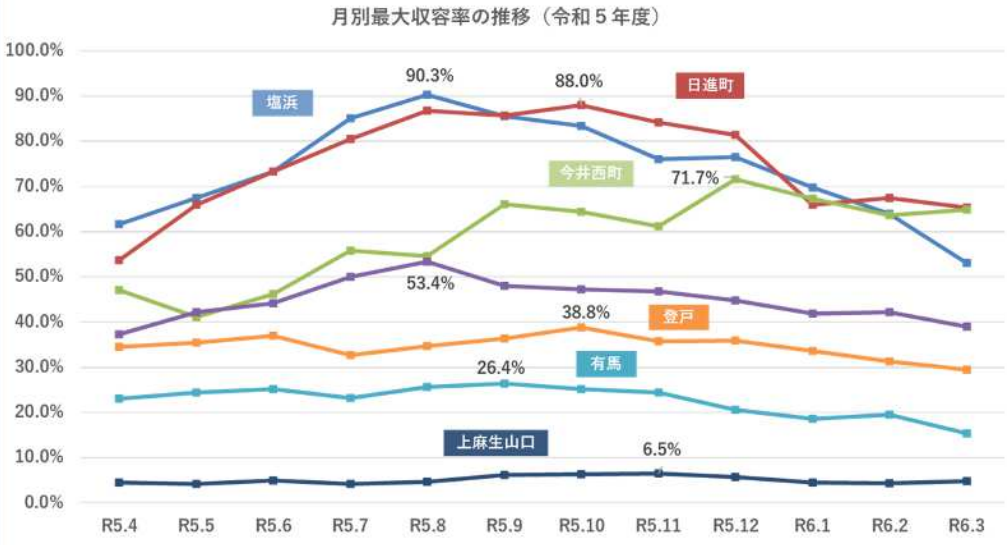
	自転車等保管所名称	収容台数
1	塩浜陸橋下	2,049台
2	日進町	468台
3	今井西町	816台
4	坂戸第三京浜高架下	835台
5	有馬	409台
6	登戸陸橋高架下	593台
7	上麻生山口	722台
	７箇所合計	5,899台

現在の保管所配置状況

現状を踏まえた課題

◆本市における放置自転車等は、南部が多く、北部が少ないなど、地域によってその実情が異なり、保管所の収容率についても、北部の施設では余裕が見られるとから、保管所の適正規模や配置を検討する必要がある。

◆保管する区域の統廃合など、保管所の機能集約や再配置を進めることにより、管理運営費の縮減など一定の効果が見られる一方、地域によっては、撤去した自転車等の運搬コストが増加するなどの課題も懸念される。



01. 効率的・効果的な駐輪場と保管所の管理運営について

1-4.　保管所の機能集約や再配置などについて

今後の取組の方向性

引き続き、保管所の機能集約や再配置などとともに、新たな保管返還方法の検討等を進める。

方向性の基本的な考え方

- ◆保管所の機能集約や再配置についても、管理運営経費の削減に一定の効果があることから、引き続き、従来の機能集約や再配置について検討を行う。
- ◆一方で、保管所の集約化などを進めることで、撤去した自転車等の運搬距離の増加によりコストと時間も増加することから、従来の手法に加えて、さらなる効率的・効果的な保管返還の手法の検討を進める。
- ◆令和5年度、撤去自転車の返還までの日数は、撤去後3日間で半数、１週間で７割以上返還していることから、より身近な場所で返還することで、運搬コストの削減など一定の有効性が期待できる。

駐輪場の一部を活用した一時保管所の事例（神戸市）

撤去した放置自転車を駅前の駐輪場の一部に１週間程度保管し、その後、既設の保管所に運搬する。

返還料　一時保管所での返還は１，０００円
既設の保管所に運搬した後は２，５００円

02. 放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-1.　放置禁止区域以外の放置自転車の対応について

これまでの取組

◆放置禁止区域以外に放置されている自転車等については、「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」第11条の規定により、指導及び警告を行い、一定の期間経過後、撤去し保管している。

◆期間については、条例制定時（昭和62年）は７日、平成7年4月からは３日に短縮した。

◆市内全域で撤去した自転車等のうち、バス停周辺など放置禁止区域以外の割合は11.9％である。そのうち、62.1%が川崎区内の放置禁止区域以外で撤去されている。

放置禁止区域以外における区別撤去台数（令和5年度）

	自転車	原付	自動二輪	計	構成比
川崎区	1,425	35	16	1,476	62.1%
幸区	220	15	2	237	10.0%
中原区	222	2	1	225	9.5%
高津区	191	8	0	199	8.4%
宮前区	106	6	3	115	4.8%
多摩区	76	8	1	85	3.6%
麻生区	39	0	0	39	1.6%
合計	**2,279**	**74**	**23**	**2,376**	**100.0%**

現状を踏まえた課題

◆令和5年10月に試行的に実施した川崎区内の一部のバス停周辺等での対策では、指導警告した453台のうち、3日間放置され撤去した自転車等は37台（約１割）であった。この結果、約9割は、通勤・通学などで自転車を利用し、日中にのみ放置しているものと考えられる。

◆放置禁止区域外のバス停周辺や放置禁止区域に指定されていない鉄道駅周辺の一部の場所では、歩道上に自転車等が放置され、歩行者の安全な通行の妨げになっていることから、これらの放置自転車についても対応が必要である。

02. 放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-1.　放置禁止区域以外の放置自転車の対応について

今後の取組の方向性

放置禁止区域以外の放置自転車等の抑制に向けた効率的・効果的な放置自転車対策を推進する。

方向性の基本的な考え方

◆放置禁止区域以外の場所における対策については、各地域の放置の実態等に応じて、従来の「市営駐輪場の整備と放置禁止区域の指定」のほか、民間事業者などとの連携による効率的・効果的な手法を検討する。

【放置自転車対策に寄与することが期待される事例】

サイクル＆バスライドの例
（神奈川中央交通）

バス停駐輪場の例（宇都宮市）

【出典：宇都宮市HP】

バス停とシェアサイクルの連携
（バス停付近の大島5丁目）

02. 放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-2.　夕方以降における放置自転車対策の取組について

これまでの取組

◆夕方の時間帯を中心に駐輪場への案内・誘導などの取組や、継続的なパトロールによる啓発活動など、放置自転車の抑制に向けた取組を進めてきた。

◆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川崎駅東口など需要が高いターミナル駅を中心に整備を進めてきた。

駅名	施設名	収容台数
川崎駅	川崎駅東口周辺自転車等駐車場第４施設	393台
	川崎駅東口周辺自転車等駐車場第６施設	475台
	川崎駅東口周辺自転車等駐車場第１０施設	291台
平間駅	平間駅周辺自転車等駐車場第１施設	15台
武蔵中原駅	武蔵中原駅周辺自転車等駐車場第５施設	244台
武蔵新城駅	武蔵新城駅周辺自転車等駐車場第１施設	65台
武蔵溝ノ口駅	武蔵溝ノ口駅北口周辺自転車等駐車場第３施設	98台
	武蔵溝ノ口駅北口周辺自転車等駐車場第４施設	53台
	武蔵溝ノ口駅北口周辺自転車等駐車場第５施設	53台
	武蔵溝ノ口駅北口周辺自転車等駐車場第６施設	95台
	武蔵溝ノ口駅北口周辺自転車等駐車場第７施設	47台

◆首都圏放置自転車クリーンキャンペーンの機会を捉え、夜間時間帯（18時～20時）において、試行的に撤去活動を実施した。

現状を踏まえた課題

◆令和5年度の放置自転車等台数は、平成24年度に比べ減少しているものの、16時台が1,529台と9時台の1,061台に比べ、いまだ多い状況にあることから、引き続き、夕方以降の対応が必要である。

◆特に駅周辺に商店街を抱える地域においては、撤去活動を行っていない時間帯（18時以降）の放置自転車が、平日、休日ともに多く、歩行者の通行の妨げとなっていることから、対応が必要である。

時間帯		自転車	原付	自動二輪
平日	9時	37	0	0
	12時	64	0	4
	16時	76	2	2
	20時	**270**	**5**	**8**
休日	9時	49	0	3
	12時	100	0	3
	16時	97	1	3
	19時	**218**	**11**	**4**

川崎駅東口周辺における時間帯別放置台数（令和5年度）

02. 放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-2.　夕方以降における放置自転車対策の取組について

今後の取組の方向性

夕方以降における放置自転車の抑制に向けて、駐輪場への案内・誘導などの取組や継続的なパトロールによる啓発活動など、商店街など地域と連携した取組を推進する。

方向性の基本的な考え方

- 夕方の時間帯を中心に、駐輪場への案内・誘導などの取組やパトロールによる啓発活動など、放置自転車の抑制に向けた取組を継続的に実施する。
- これまでどおり、夕方の時間帯の撤去活動を中心に進めていくとともに、夜間の時間帯の撤去活動について、費用対効果を踏まえた検討を進める。
- 首都圏放置自転車クリーンキャンペーンなどの機会を捉え、関係機関に加えて、商店街など地域と連携して、効果的な啓発活動を実施する。

令和６年度首都圏放置自転車クリーンキャンペーン

キャンペーンポスター

啓発活動

夜間時間帯の撤去活動

02. 放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-3.　公民連携による駐輪場整備の促進について

これまでの取組

◆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」の施行により、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、駐輪場の設置を施設管理者に義務付けており、令和5年度までに、302 件の届出があり、26,186 台分の民営駐輪場が設置されている。

◆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おり、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。

補助金の申請件数と補助額の推移

年度	件数	台数	補助額
平成26年度	5件	385台	15,250,000円
平成27年度	1件	52台	2,080,000円

◆一部の鉄道駅周辺においては、市が駐輪場を整備せず、鉄道事業者が整備し、市が放置禁止区域を指定するなど、連携して放置対策に取り組んできた。（新丸子駅、二子新地駅、梶が谷駅、五月台駅、栗平駅、黒川駅）

現状を踏まえた課題

◆駅周辺において民間が運営し、不特定多数の人が利用できる主に通勤・通学目的で利用されている有料駐輪場のうち、附置義務により整備された施設は、令和5年度実態調査では、市全体で15箇所、3,174台である。

◆そのうち、附置義務により整備された施設の駅周辺毎の合計で、16時台の平均利用率は、一番高いところで新百合ヶ丘駅の104.1%、一番低いところで向ヶ丘遊園駅は31.5%となっている。

◆こうしたことから、地域によっては、商業施設の利用者が駐輪場を利用できないなどの問題が発生している。

◆民間自転車等駐車場整備費補助金制度については、平成27年度以降、申請が無いことから利用を促進する必要がある。

02. 放置自転車等に係る新たな課題への対応について

2-3.　公民連携による駐輪場整備の促進について

今後の取組の方向性

地域の実情に応じた適切で効果的な駐輪場整備に向け、「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」や「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」を活用した民間事業者等による取組を促進する。

方向性の基本的な考え方

◆附置義務により設置した駅周辺の駐輪場の中には、下の表にある麻生区のように利用率か高く、施設利用者が駐輪できないなどの問題が生じていることから、公民連携して駐輪場利用の平準化を図るなどの対策が必要である。

◆「民間自転車等駐車場整備費補助金制度」の活用に向けては、本制度の認知を高めるなどの取組とともに、地域の実情に応じた補助制度のあり方を検討する必要がある。

各区ごとの　駅周辺における附置義務駐輪場の件数　及び　その収容台数　と利用率

	川崎区	幸区	中原区	高津区	宮前区	多摩区	麻生区	合計
件数	2	1	7	1	0	1	3	15
台数（計）	490	391	1919	50	0	54	270	3,174
利用率	99.8%	92.6%	57.0%	56.0%	—	31.5%	104.1%	