

1・【とめる】施策の検討状況について

- 横浜市自転車総合計画での【とめる】施策については、大きく3つの方向性を示したうえで、概ね1～3年目に実施する前期の取組として、以下の取組を挙げています。
- この取組施策の中で、民間による駐輪場整備を促進するための「民間駐輪場への補助制度の拡充」と、「料金制度の改定検討（利便性、サービス水準に基づく変動料金制など）」について、検討状況を報告します。



2・民間駐輪場への補助制度の拡充について

①補助制度の現状と課題

- 横浜市では「横浜市民営自転車駐車場整備費補助金交付要綱」を定め、民間事業者による駐輪場整備に対する補助制度を設けています。
- 補助対象事業については、位置や目的、収容台数に右のような制限を設けています。
- しかしながら、最近では買い物などの目的での短時間の放置自転車の増加が目立つようになり、現行制度ではこれらの駐輪需要に対する民間駐輪場の整備が進みにくい状況にあります。
- また、駐輪問題が顕著な駅周辺部では、過密な土地利用状況にある中で、収容台数の面から補助制度の適用が受けにくい状況があると考えられます。

■補助制度の対象と補助額

【駐輪場の位置】

- 駅から概ね 300m以内、又は放置禁止区域に接し、立地等が適当なもの

【施設の目的】

- 特定の店舗等利用者及び従業員のためでなく、主として通勤又は通学のため、住居と駐輪場との往復に利用する者を含む、不特定多数の者の収容施設であること

【収容台数】

- 新設の場合、1件もしくは1廉で 50 台以上であること
- 増設の場合、増設後の収容台数が 100 台以上であること
- 自動車駐車場内の場合、30 台以上であること

【補助率】

- 補助対象額の 2/3

【運営期間と基準単価】

- 構造に準じて、基準単価と運営期間を設定

構造		基準単価	期間
平置式		6万円	5年以上
立体 自走式	地上式	15万円	7年以上
	地下式	30万円	
立体機械式		30万円	10年以上

②補助制度の適用実績

- 横浜市では、補助制度が創設された平成元年度以降、平成 27 年時点で 73 件の駐輪場整備に採用され、全体で 26,406 台分の整備が進められました。

③民間駐輪場整備に関する補助制度の先進事例

- 政令指定都市や東京都特別区では、横浜市と同様に民間駐輪場整備に対する補助制度を設けている自治体があります。
- この中で、京都市では買い物等の目的の自転車の収容や、狭あいな土地での駐輪場整備等に適用できる補助制度を導入しています。

■京都市での自由度の高い民間補助制度の事例

- 京都市では、繁華街等での放置自転車を収容する民間駐輪場を確保するため、横浜市に比べて助成制度の要件が緩和されています。
- 狭あいな土地や、駐車場・建物内用地を使った駐輪場整備などで民間駐輪場の整備が進んでいます。

	京都市 民間自転車等駐車場整備助成金制度	横浜市 民営自転車駐車場整備費補助事業
①設置目的	不特定多数の者の利用に供するものであり、自動二輪車のみでの駐輪場でないこと	主として通勤又は通学のために利用する者を含む、不特定多数の者の自転車等収容施設
②収容台数	10台以上であること。 (原付・自動二輪 1台＝自転車 1.5台分として換算)	50台以上であること。 自動車駐車場内に設置する場合は、30台以上であること。
③運営期間	5年以上運営すること	平置き式 5年以上 立体自走式 7年以上 立体機械式 10年以上

間口狭小地を駐輪場として整備した事例



自動車コインパーキングを転用した事例



建物1階を整備した事例



④今後の補助制度見直しに向けた考え方

- 横浜市の民間駐輪場の補助制度は、駅周辺の通勤・通学の駐輪需要を満たすため有効に機能してきていると考えます。
- しかしながら、買い物等の目的での短時間駐輪の放置自転車が目立つ状況の中で、これらの駐輪需要に応じるとともに、狭あいな土地での民間駐輪場の整備を促進するためには、補助制度の見直しが必要となります。
- 他都市の事例を踏まえ、今後の見直しの方向性を以下のように整理します。ただし、見直しを進めていく中においては、同時に以下の課題も想定されることから、適切な制約条件の設定についても併せて検討していくものとします。

①買い物などの駐輪需要への対応

■見直しの方向性

現在の主に「通勤、通学」に限定される駐輪利用の目的に対して、商店街や店舗など**買い物利用などが発生するケースにも適用**できるように、条件緩和を検討します。

■懸念される課題

特定の店舗利用の駐輪場の扱いなどが課題
不特定多数の者が利用する駐輪場に対する助成など、一定の条件を検討。

②収容台数の小さな施設への対応

■見直しの方向性

現在は収容台数 50 台以上（新設）の条件がありますが、過密な土地利用の現状から**収容台数の要件を見直し、小規模施設にも適用**できるように、条件緩和を検討します。

■懸念される課題

申請が増え、助成額が増加する
申請状況を考慮しながら、予算規模を検討。

3・変動料金制度の検討（料金制度の改定検討）

①変動料金制度の検討の目的

- 横浜市の駐輪場の料金は、駅までの距離に関わらず均一な料金であるため、駅から遠い駐輪場は利用されにくい等の問題があります。
- 利便性・サービス水準に基づく「変動料金制」を導入することで、駐輪場の利用を平準化し、限られた駐輪場を有効に利用していただくとともに、利用者の不公平感を是正することに繋がるものと考えます。

②郊外拠点駅での駐輪場の空き状況と現況傾向の整理

■上大岡駅の駐輪場空き状況に見る状況の整理

- 上大岡駅では、駅から 150~300mの範囲に多くの駐輪場が整備されています。
- 市営駐輪場では、駅から 400m程度離れた「第三駐輪場（無料）」、急勾配の坂道のある「第六駐輪場」、バイクのみの駐輪場である「第二駐輪場」では、利用率が低くなっています。

■上大岡駅周辺の駐輪場の利用実態(平成 27 年度/平日)

		定期利用台数		収容台数 (台)	利用台数 (台)	利用率 (%)
		自転車 定期	バイク 一時			
市営	第二			309	219	70.9%
	第三(無料)			160	134	83.8%
	第四			185	198	107.0%
	第六			467	262	56.1%
	第七			155	138	89.0%
	第八			1,164	1,059	91.0%
	第九			334	364	109.0%
民営	第十			705	779	110.5%
	一			90	58	64.4%
	二			14	9	64.3%
	三			8	4	50.0%
	五			270	77	28.5%
	七			490	248	50.6%
	八			58	49	84.5%
	九			100	57	57.0%
	十			150	121	80.7%
	十一			30	32	106.7%
十二			22	12	54.5%	
十三			320	184	57.5%	
十四			93	40	43.0%	
十五			50	31	62.0%	
十六			50	28	56.0%	

市営駐輪場のうち
利用率の低い
3施設

民営駐輪場のうち
利用率の低い
3施設

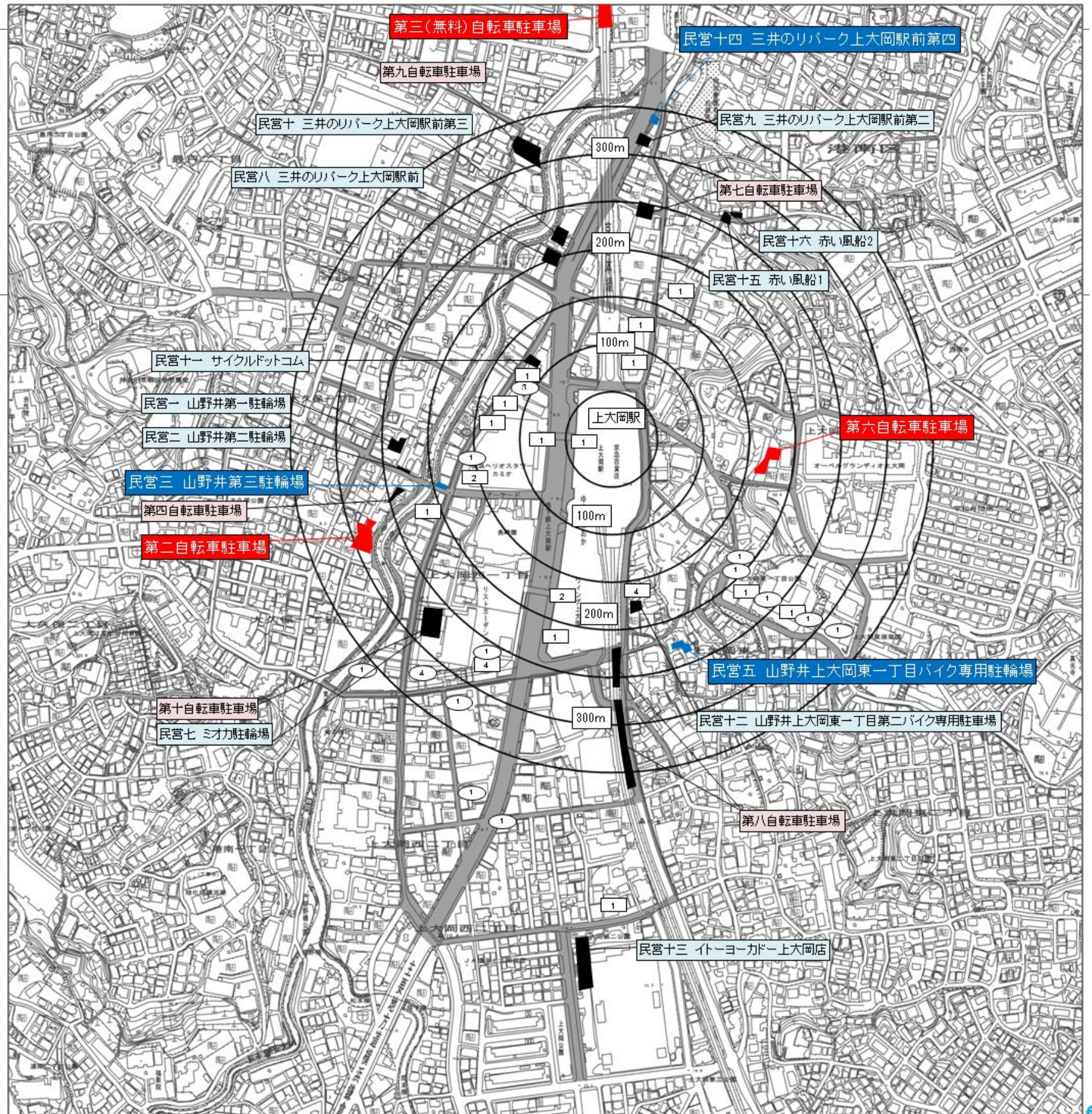
※利用台数

①市営（一時利用） …自転車は 11 月の一日の最大値、バイクは 11 月の一日の平均値

②市営（定期利用） …11 月時点での契約数

③民営及び市営無料 …実際に現地で利用台数を調査した実数

※利用率：利用台数÷収容台数。赤枠は、市営、民営それぞれの、利用率の低い3施設。



■利用率の低い市営駐輪場の特徴

上大岡駅第二駐輪場(定期のみ/バイクのみ)				
項目	条件		備考	現地状況
収容台数	309台			 <p>○駅から300m程度であり、平坦な経路 ○バイク専用の定期駐輪場であり、利用層が限定される。</p>
利用台数	自転車	定期	—	
		一時	—	
	バイク	定期	219台	
		一時	—	
合計		219台	2,000円/月	
利用率		70.9%		
立地条件	駅までの距離		300m	
	経路状況		平坦	
サービス	屋根の有無		無し	
	階層		1層(平面)	

上大岡駅第六駐輪場(定期のみ)				
項目	条件		備考	現地状況
収容台数	467台			 <p>○駅から200mと近いが、急勾配の坂道となっている ○そのため、駅西側の住宅地からは自転車で坂を上る形となり、利用しにくい状況となっている。</p>
利用台数	自転車	定期	57台	
		一時	—	
	バイク	定期	205台	
		一時	—	
合計		262台	1,500円/月	
利用率		56.1%	2,000円/月	
立地条件	駅までの距離		200m	
	経路状況		急坂	
サービス	屋根の有無		無し	
	階層		1層(平面)	

上大岡駅第三駐輪場(無料)				
項目	条件		備考	現地状況
収容台数	160台			 <p>○駅から400m程度で離れており、平坦な経路 ○大岡川を渡るために若干迂回する必要がある。</p>
利用台数	自転車	定期	—	
		一時	87台	
	バイク	定期	—	
		一時	47台	
合計		134台	無料	
利用率		83.8%	無料	
立地条件	駅までの距離		400m	
	経路状況		平坦	
サービス	屋根の有無		あり	
	階層		高架下	

■民間駐輪場のサービス状況

- 民間駐輪場では、総じて6～7割程度の利用率となっている施設が多くなっています。
- 特に、バイクのみを対象とする駐輪場については、利用率が低い傾向があります。
- 民間駐輪場の利用料金は、1日100円、12時間(半日)100円など、市営駐輪場と同程度の料金として運用されています。

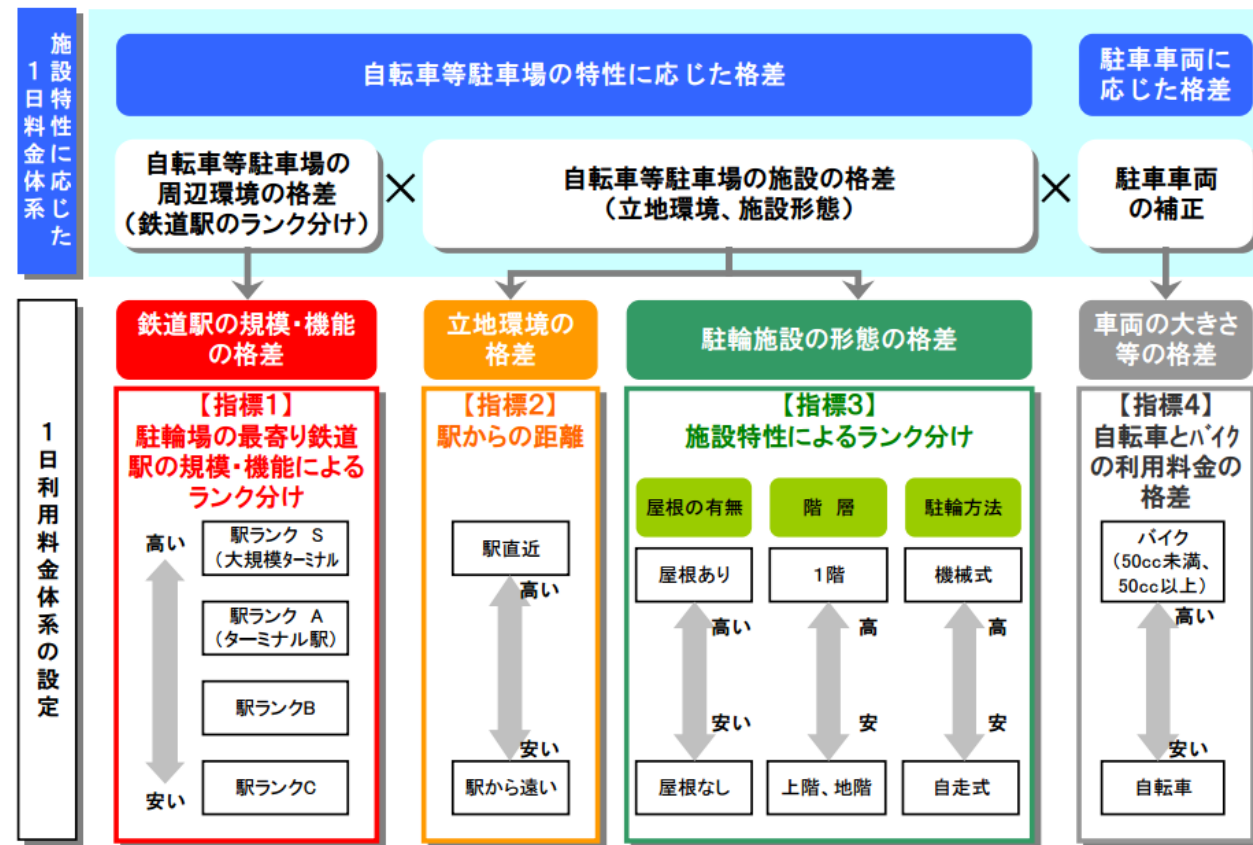
		収容台数(台)	利用率(%)	サービス内容		自転車		バイク	
				駅距離	屋根	定期	一時	定期	一時
民営一	山野井第一	90	64.4	230m	無し	1,800円/月	100円/日	原:2,500円/月 バ:3,900円/月	150円/日
民営二	山野井第二	14	64.3	240m	無し	1,800円/月	100円/日	原:2,500円/月 バ:3,900円/月	150円/日
民営三	山野井第三	8	50.0	200m	無し	1,800円/月	100円/日	原:2,500円/月 バ:3,900円/月	150円/日
民営五	山野井上大岡東	270	28.5	220m	無し	—	—	原:2,500円/月 バ:3,900円/月	150円/日
民営七	ミオカ駐輪場	490	50.6	280m	無し	—	100円/24h	—	100円/5h
民営八	三井のリパーク 上大岡駅前	58	84.5	200m	無し	—	100円/12h	—	—
民営九	三井のリパーク 上大岡駅前第二	100	57.0	310m	無し	—	100円/12h	—	—
民営十	三井のリパーク 上大岡駅前第三	150	80.7	230m	無し	—	100円/14h	—	—
民営十一	サイクルドットコム上大岡 アイマークビル駐輪場	30	106.7	120m	無し	—	100円/6h	—	200円/6h
民営十二	山野井上大岡東一丁目 第二バイク専用駐輪場	22	54.5	180m	無し	—	—	—	150円/日
民営十三	イトーヨーカドー 上大岡店	320	57.5	500m	無し	—	100円/12h ※3時間無料	—	130円/12h ※3時間無料
民営十四	三井のリパーク 上大岡駅前第四	93	43.0	340m	無し	—	100円/12h	—	—
民営十五	赤い風船1	50	62.0	300m	無し	—	100円/15h	—	200円/15h
民営十六	赤い風船2	50	56.0	300m	無し	—	100円/15h	—	200円/15h

③他都市での利便性やサービス水準に応じた料金設定の考え方

■川崎市での事例

- 川崎市では、駐輪場の施設特性に応じて「格差」をつけることで、基準金額に対して駐輪料金を補正する手法を採用しています。
- また、複数路線の集まるターミナル駅など、特定の鉄道駅に利用が集中しやすい傾向があることから、駐輪場の特性とは別に、「鉄道駅の規模・機能」を評価し、料金格差をつけています。
- 利便性やサービス水準に応じて料金が変わる項目は、①駅からの距離、②屋根の有無、③階層、④駐輪方法（機械式／自走式）となります。

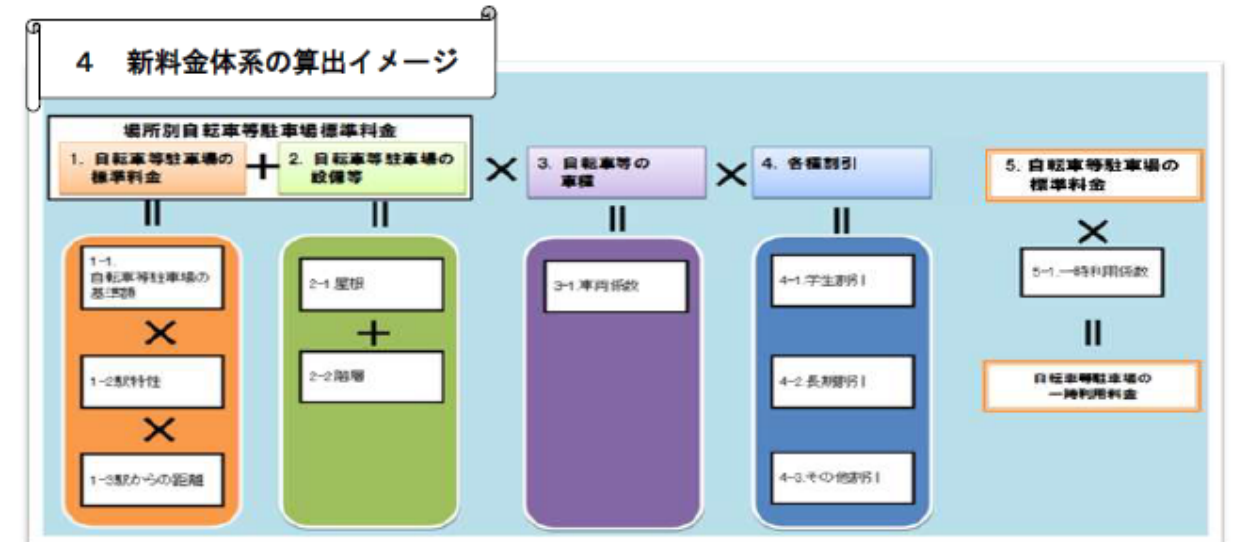
■川崎市(自転車の適正利用に向けた駐輪場利用促進プラン(2012年)より)



■さいたま市の事例

- さいたま市では、駐輪場の施設特性に基づき補正率を乗じる項目や、屋根の有無、階層の別に金額差を設けることで、定期利用の基準金額に対して、駐輪料金を補正する手法を採用しています。
- 施設特性については、補正率ではなく、明確な金額差を乗じることで、概念図を描くことができる分かりやすい料金体系としています。
- 駅特性に応じて、駅をグループにわけ、料金格差をつけています。
- 利便性やサービス水準に応じて料金が変わる項目は、①駅からの距離、②屋根の有無、③階層となります。

■さいたま市(議会資料_市営自転車等駐車場の新利用料金体系(案)について(2015)より)

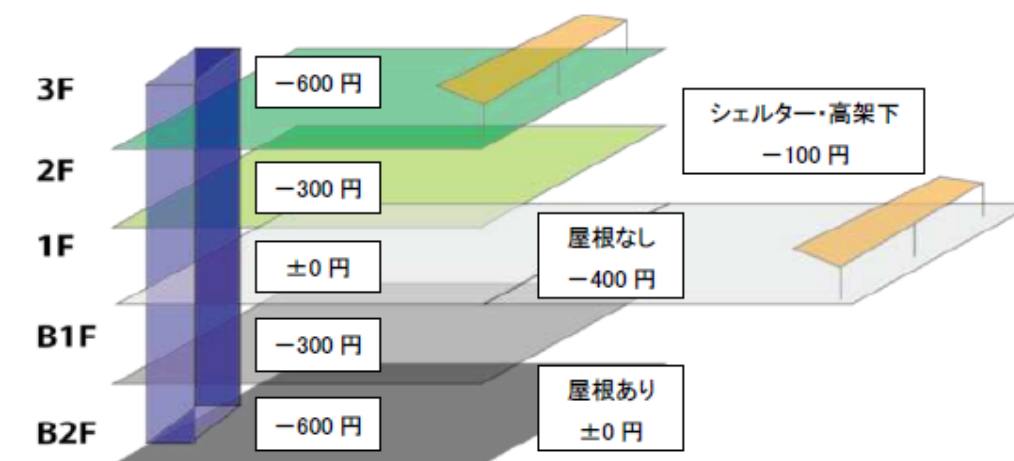


これまでの考え方に基づく各種設定は、次のとおりになります。

1-1 自転車等駐車場 基準額 3,150円	2-1 屋根 あり : ±0円 高架下 : -100円 シェルター : -100円 なし : -400円	3-1 車両係数 自転車 : 1.0 原付 : 1.3 自動二輪 : 2.0	4-1 学生割引 学生 : 0.75	5-1 一時利用係数 1/21
1-2 駅特性 A : 1.00 B : 0.86 C : 0.83	2-2 階層 ±1階 : -300円 ±2階 : -600円		4-2 長期割引 3ヶ月 0.9×3=2.7 6ヶ月 0.85×6=5.1	
1-3 駅からの距離 a : 1.00 (~100m) b : 0.90 (100m~300m) c : 0.76 (300m~)				

5 施設特性に基づく各種設定料金概念図

自転車等駐車場の施設の特性に基づく各種設定料金を概念図であらわすと、次のとおりになります。



④今後の変動料金制の導入に向けた考え方

- 上大岡駅では一部の市営駐輪場に若干の余剰が見られるほか、民間駐輪場の多くは利用率7割を下回るなど、料金制度の是正により、空き施設への分散が期待されます。
- また、他都市では、**駅からの距離、屋根の有無、階層**など、サービス水準に応じた変動料金制が導入される事例もあります。昨年度実施した川崎市へのヒアリングでは、変動料金制を導入する前後で一定の利用分散が見られたとされています。
- 横浜市では、平成 22 年から 25 年にかけて（一部は平成 20 年から実施）、試行的に、利用率の低い駐輪場において料金を半額にしました。その結果、多くの駐輪場で利用率が向上するとともに、地域によって放置自転車の減少に寄与しました。（右参考を参照）
- そのため、横浜市においても、駐輪場の利用を平準化し、限られた駐輪場を有効に利用いただくとともに、利用者の不公平感を是正するため、下表に示す基本的な駐輪場サービス特性の違いを基本として、料金格差を設定するための手法を検討しています。
- 料金格差の設定要素については、**①利用の平準化や不公平感の是正に寄与するか、②変動要素が少ないものであるか、③駐輪場で実際に運用できるものか**を考慮しています。

■料金格差をつけるケースとして想定される例

区分	要素	料金差をつける理由	
立地環境	①駅の機能(路線数)	路線数が多い駅では、公共交通の利便性が高く、複数駅が選択できる環境では、ターミナル性の高い駅に自転車が集まるため	【高い】 路線数が多い駅 ↕ 【低い】 路線数が少ない駅
	②駅からの距離	駅から近いほど、駐輪後での移動が容易であり、近い施設ほど人気が高くなるため	【高い】 駅改札から近い駐輪場 ↕ 【低い】 駅改札から遠い駐輪場
駐輪場の施設整備の充足度	③屋根の有無	屋根がある場合、自転車の保管環境が高く、天候等に影響しにくくなるため	【高い】 屋根がある ↕ 【低い】 屋根がない
	④駐輪場の階層	地上階であれば上下動の抵抗がないが、上層階になるほど、場内や駅との移動に抵抗が増すため	【高い】 一層部分で上下移動なし ↕ 【低い】 上/下層の移動がある

■参考 市内鉄道駅での【料金改定試行】取組前後の比較

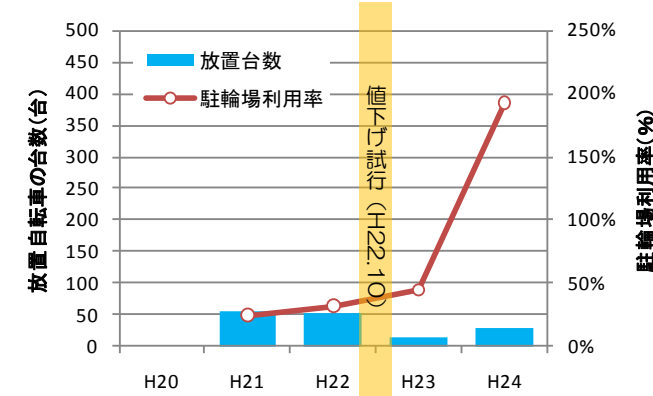
●料金改定の試行の概要

- 平成 21 年度の利用率が 50%を下回る駐輪場 31 施設について、平成 22 年から大幅な料金値下げの改定を試行（センター南駅など一部施設は平成 20 年に先行実施）
- 基本的な料金改定は、「従前の半額料金」として実施
- 平成 26 年 4 月 1 日をめぐり、料金は条例規定の通りに戻されている。

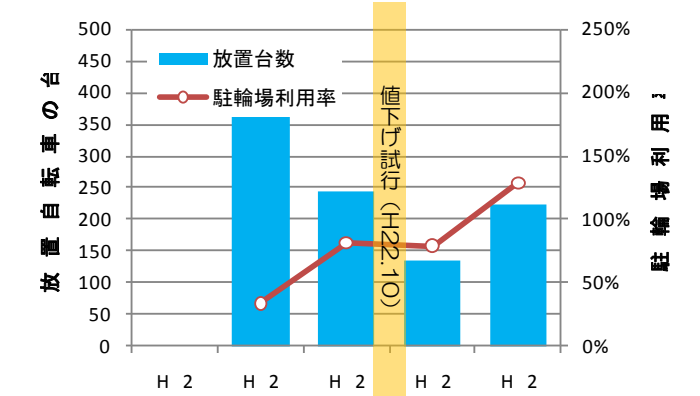
●料金改定による効果

- 料金改定とともに以下の効果あり。効果の見られた代表的な6駅を下グラフに示す。
- ①多くの駐輪場で利用率が増加
- ②地域によって放置自転車が減少

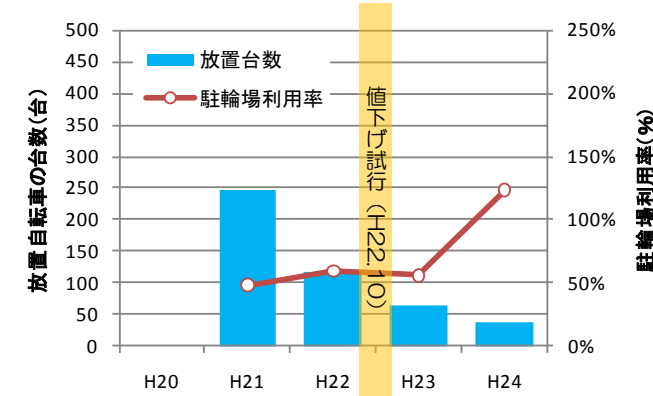
【青葉区 恩田駅】(収容台数 78 台)



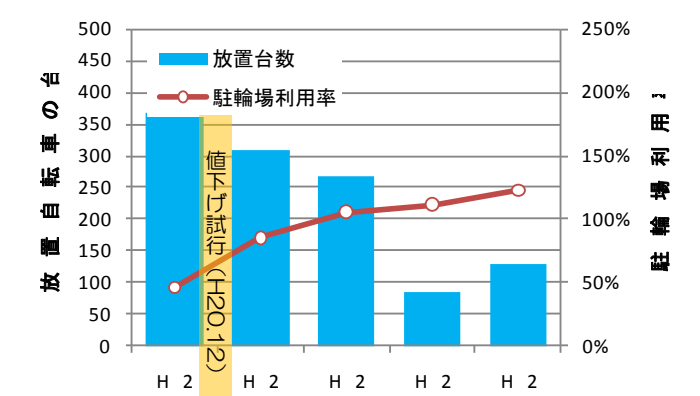
【中区 元町・中華街駅第二】(収容台数 194 台)



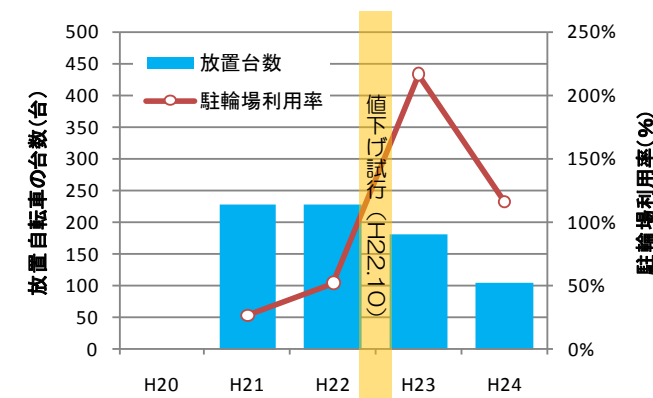
【磯子区 根岸駅第二】(収容台数 633 台)



【都筑区 センター南駅】(収容台数 539 台)



【鶴見駅 鶴見市場東口】(収容台数 79 台)



【戸塚区 東戸塚駅東口第三】(収容台数 443 台)

