

とめる

使い方に応じた
駐輪環境



『とめる』施策の方向性

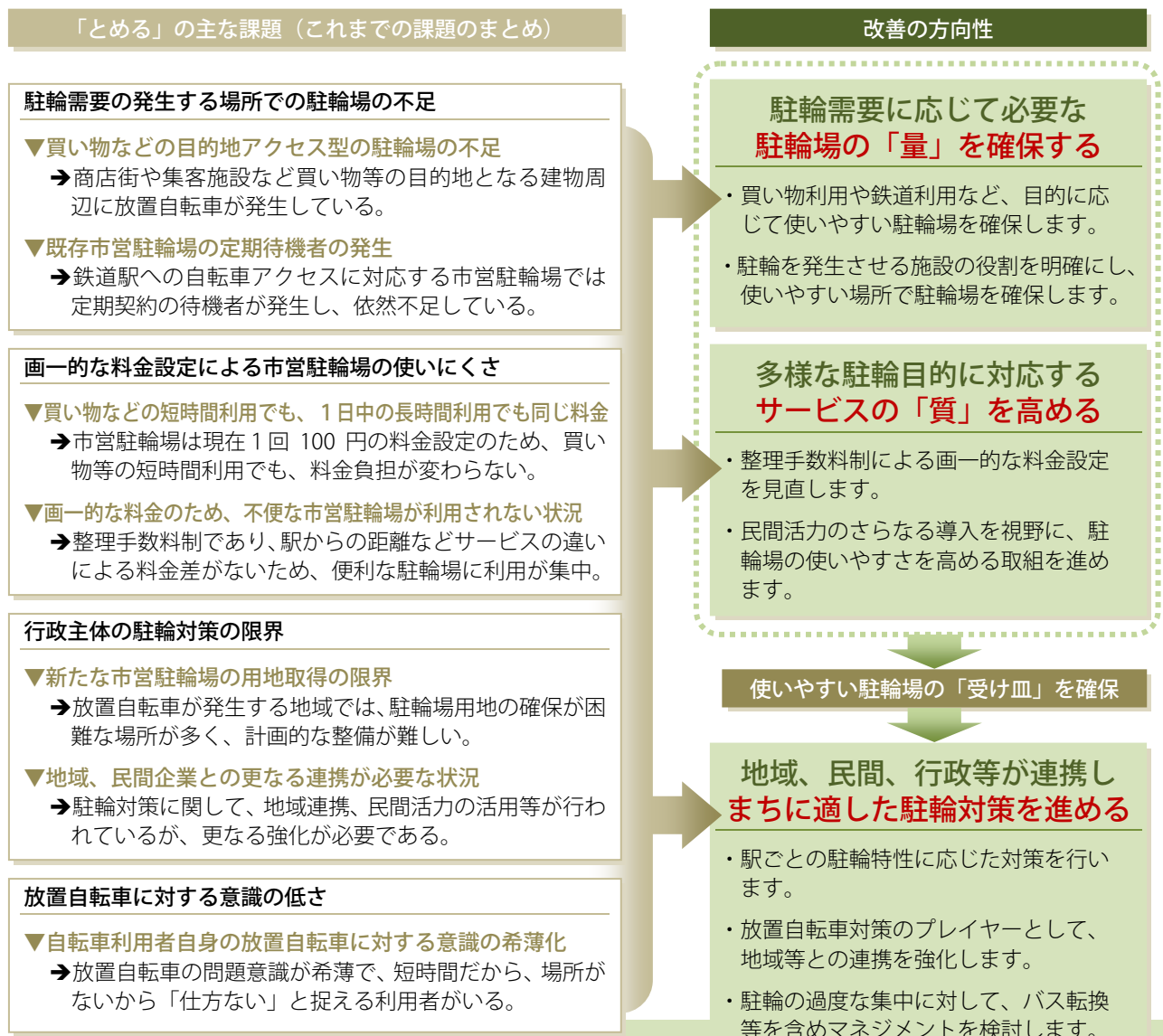
1. 施策の目指す姿

駐輪目的に応じた駐輪場の「量」と「質」の提供と、まちに適した駐輪対策

- 自転車利用に必ず発生する「とめる」行為に対して、通勤・通学、買い物など駐輪が発生する場所において、その目的に適したサービスを提供することで、適切な駐輪需要への対応を図ります。
- ただし、駐輪需要に対して十分な駐輪台数の確保が難しい現状もあることから、駅周辺など自転車の集まるまちの状況を踏まえ、駐輪対策を進めます。

2. 実現に向けた課題と改善の方向性

- 本市ではこれまで、市営駐輪場の整備を通じて放置自転車の大幅な削減を実現してきましたが、依然として買い物等の目的地に直接アクセスする駐輪など、一部の地域に放置自転車が発生しています。駐輪の発生する場所への駐輪場の「量」の確保や、買い物等にも使いやすいサービスの「質」の見直しを図るとともに、まちに適した駐輪対策を進めます。



「とめる」の方向性

①駐輪需要に応じて必要な駐輪場の「量」を確保する

■駐輪場の「量」の確保の考え方

本市では、放置自転車の削減と自転車の利用しやすい交通環境の整備に向けて、これまでに収容台数約10万台の市営駐輪場の整備を進めるとともに、民間事業者への整備費の一部補助制度や、大規模小売店舗立地法に基づく大型物販店舗での駐輪場の確保等、駐輪対策を進めてきました。

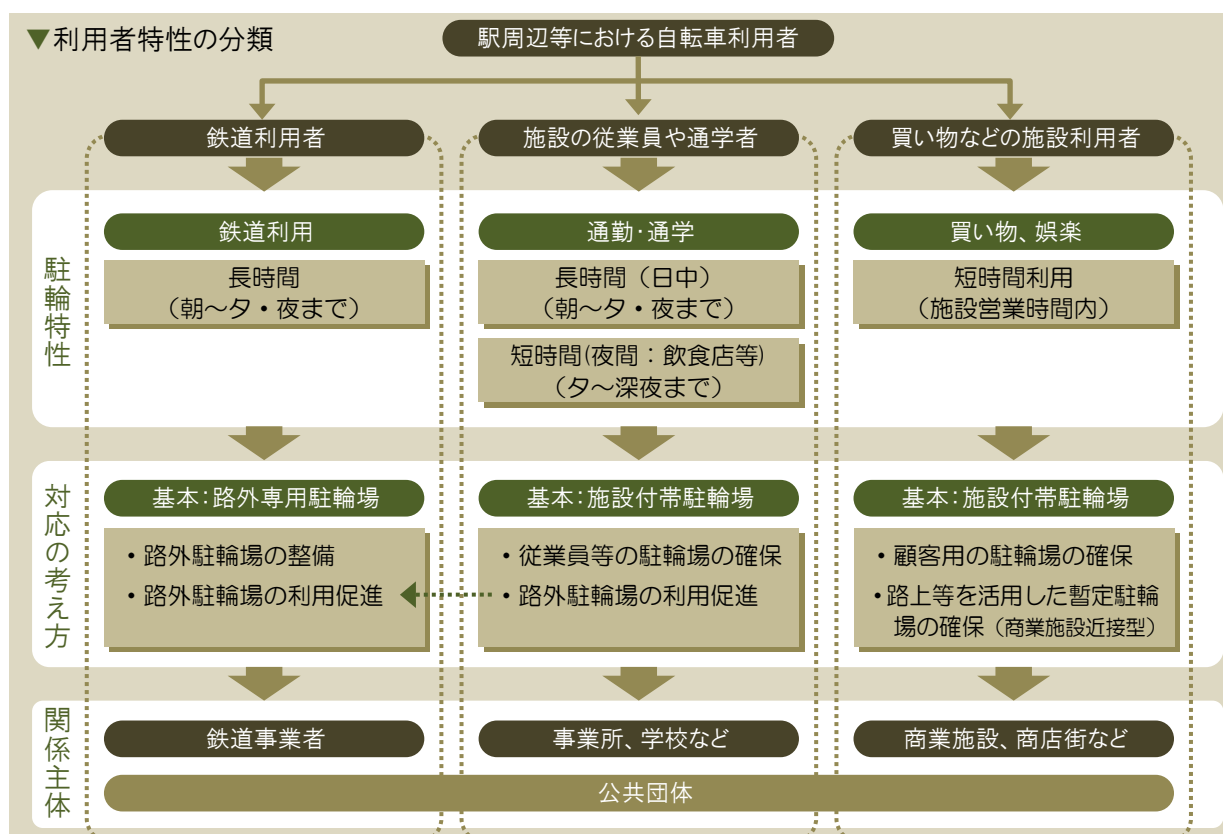
しかし依然として、全市で約14,000台の放置自転車が発生し、また特定の鉄道駅では収容台数を上回る定期利用者が集中し待機者が発生するなど、駐輪場の供給量の不足に起因する問題も発生しています。

今後の新たな駐輪場整備にあたっては、行政単独での計画的な整備が困難な現状を踏まえ、また現在放置している自転車利用者の利用促進につながる場所での整備を目指し、取組を進めることが求められます。

そのため、従来市営駐輪場で対応してきた鉄道利用に加えて、買い物などの施設利用者や、施設への通勤、通学者等に対して、駐輪需要を発生させる施設の役割を明確にしながら、附置義務制度の導入検討や、短期的な対応としての道路や公開空地等の公共空間を活用した駐輪施設の検討など、「量」の確保に資する取組を推進します。

■鉄道駅周辺等の自転車利用者の特性の分類

(国土交通省「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(H24)」を基本に加筆)



Column 現在取り組んでいる駐輪場の「量」の確保の取組み

鉄道駅：主に通勤・通学利用

市営の専用駐輪場

- 鉄道駅利用者の利用（主に通勤通学）
- 一部、周辺店舗利用者の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 市営の自転車等駐車場の整備・運営
※公設公営（民間事業者への業務委託方式）



民営の専用駐輪場

- 鉄道駅利用者の利用（主に通勤通学）
- 一部、周辺店舗利用者の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 横浜市民営自転車駐車場建設費補助金による促進（整備費用の一部を補助）
- 補助金対象は以下の条件に限る
 - ・ 駅から概ね 300m以内
 - ・ 放置禁止区域に隣接する場所
 - ・ 運営期間 5年(平置式)～10年(立体機械式)



特定施設：主に買い物、遊びなど

大型の物販店舗

- 店舗利用者及び従業員の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 大規模小売店舗立地法：店舗面積 1,000 m²を超える物販店に適用
→ 店舗面積及び業態に応じて整備
20～150 m²当り 1 台(原則店舗敷地内に整備)



飲食店・サービス施設や小規模な物販店舗など

- 店舗利用者及び従業員の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 大規模小売店舗立地法対象外の場合、整備の基準なし
- 自転車等の放置防止に関する条例では努力義務のみ（大量の駐車需要を生じさせる施設のみ）
- 商店街での駐輪場整備への補助制度あり



集合住宅

- 入居者の利用

【駐輪場整備の取組み】

- 自発的な整備が基本

■駐輪場の「量」の確保に向けた施策

施策 a 買い物利用等目的地へ直接アクセスする利用に対応した駐輪場の確保

伊勢佐木長者町駅や関内駅、横浜駅など、優先的な駐輪対策が求められる駅周辺などの放置自転車には、集客施設等（娯楽、習い事、通院等）の利用や、集客施設や事務所で働く従業員の利用が含まれています。

これらの駐輪需要は本来、駐輪需要を発生させる施設側での対応が求められますが、附置義務条例を持たない本市では、対応が困難な状況にあります。

そのため、長期的には附置義務駐輪場の導入を検討する一方で、短期的な対策として、道路や公開空地など、公共空間を活用した駐輪場の確保を含めて検討します。

また、都心部で余剰が発生している自動車駐車場の駐輪場への転用可能性について検討します。

①【短期】公共空間を活用した駐輪場の確保

依然として残る放置自転車に対して、民間や行政による道路や公開空地などを活用した駐輪場の確保策を検討します。

なお、道路や公開空地での駐輪場確保については、現行の法制度や市条例の中で設置は可能であるものの、歩行者の安全、円滑な通行空間への影響や、まちなみ景観の阻害が懸念されます。

そのため、道路や公開空地でのさらなる駐輪場確保について、基準や運用について検討します。

②【長期】附置義務駐輪場制度の検討

本市では、大規模小売店舗立地法に基づく大型の物販店舗以外には設置基準が無いことから、結果的に店舗前等での放置自転車の発生につながっています。

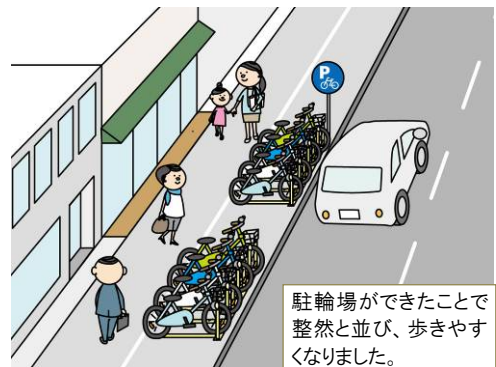
そのため、駐輪実態の調査を通じて、本市の実状に応じた有効な附置義務制度の導入検討を進めるとともに、制度導入を進める場合の条例の制定または改正について検討します。

■買い物等の駐輪需要への対応の考え方

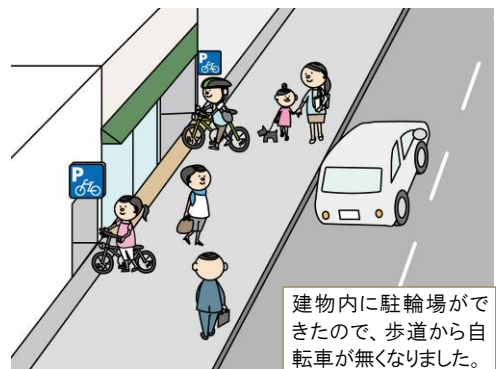
【現状】道路などに放置



【短期】道路などの活用



【長期】附置義務駐輪場制度の検討



■景観に配慮された路上駐輪施設（例）

京都市 御池通りまちかど駐輪場



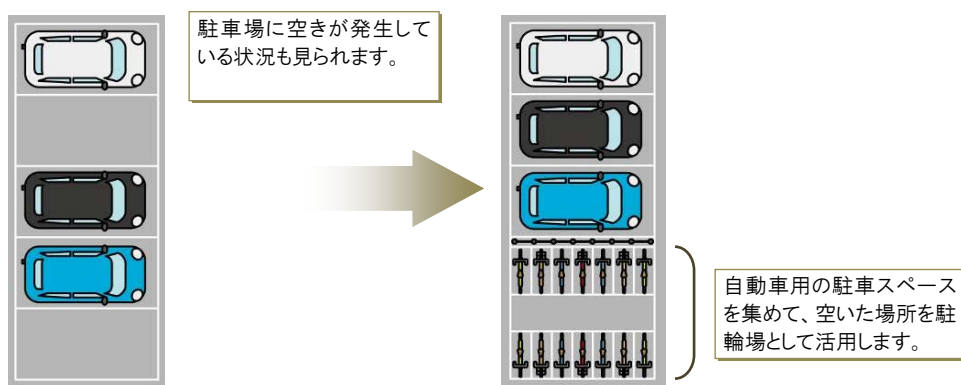
③【長期】自動車駐車場の駐輪場への転用可能性の検討

自動車駐車場は「大規模小売店舗立地法、駐車場条例、建築基準条例」等により、整備が進められていますが、余剰がある自動車駐車場も見受けられます。このような自動車駐車場の余剰を活用し、自転車の駐輪場として活用する取組みを検討します。

なお、自動車駐車場の駐輪場への転用については、上記法令の手続き等が必要となる場合があるほか、建築基準法や消防法など、建築物の構造面での条件等にも影響することから、転用の阻害要因を抽出し、実現性の検証を検討します。

■建築敷地内における屋外自動車駐車場の駐輪場への転用イメージ

【現状】 駐車スペースの余剰あり 【将来】 余剰部分を駐輪場に



施策b 鉄道駅利用等に対応した駐輪場の拡充

戸塚駅や鶴見駅などでは、駐輪場の定期利用に多くの待機者が発生しており、その一部は放置自転車につながったり、一時利用の駐輪場を活用するなど、利用者のニーズに対応できていない状況にあります。

ただし、新たな駐輪場用地の確保は困難なことから、民間事業者による整備支援や、新たな駐輪技術の活用などの取組みを通じて、鉄道駅利用に向けた駐輪場の拡充を検討します。

①民間駐輪場への補助制度の拡充

本市では、駅周辺に通勤・通学のための駐輪場を民間事業者が整備する場合に活用できる補助制度を行っています。

この補助制度の適用条件を見直すことで、民間事業者にとってさらに活用しやすい制度に見直します。その際、買い物等の駐輪場の整備にも活用しやすい制度となるよう検討します。

なお、補助要件の見直しにより極端な公的負担の増加が懸念されることから、効果的な駐輪対策になるよう、新たな基準についても検討します。

②最新の機械式立体駐輪場技術の導入検討

省スペースに多くの自転車を収容できる機械式立体駐輪場について、現在の市営駐輪場との整備コストや維持管理の効率性等を踏まえながら、導入の可能性について検討します。

■横浜市民営自転車駐車場建設費補助金 (現行の補助制度)

【補助対象】 主として**通勤又は通学**のための
自転車等収容施設であること

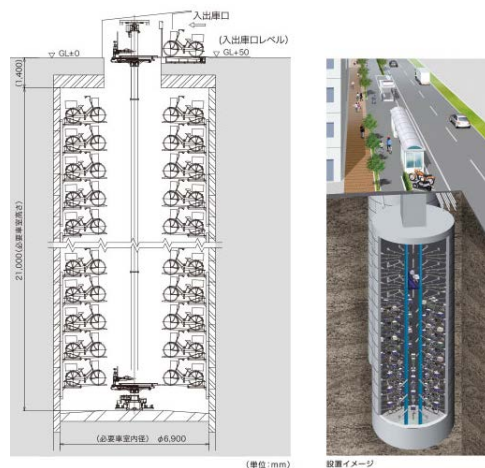
【立地場所】 駅から約300m以内又は、
自転車等放置禁止区域

【収容台数】 50台以上
(増設時は整備後台数100台以上)

【補助金額】 **建設費**の3分の2

■機械式立体駐輪場の概要

省スペースに多くの自転車を格納できる全自動の機械式駐輪場。他都市で導入される円筒形のシステムでは、地下に埋設することで地上部2m×3mの面積で、200~250台の自転車が収容可能(1機あたり)。



Ⅰ「とめる」の方向性

②多様な駐輪目的に対応するサービスの「質」を高める

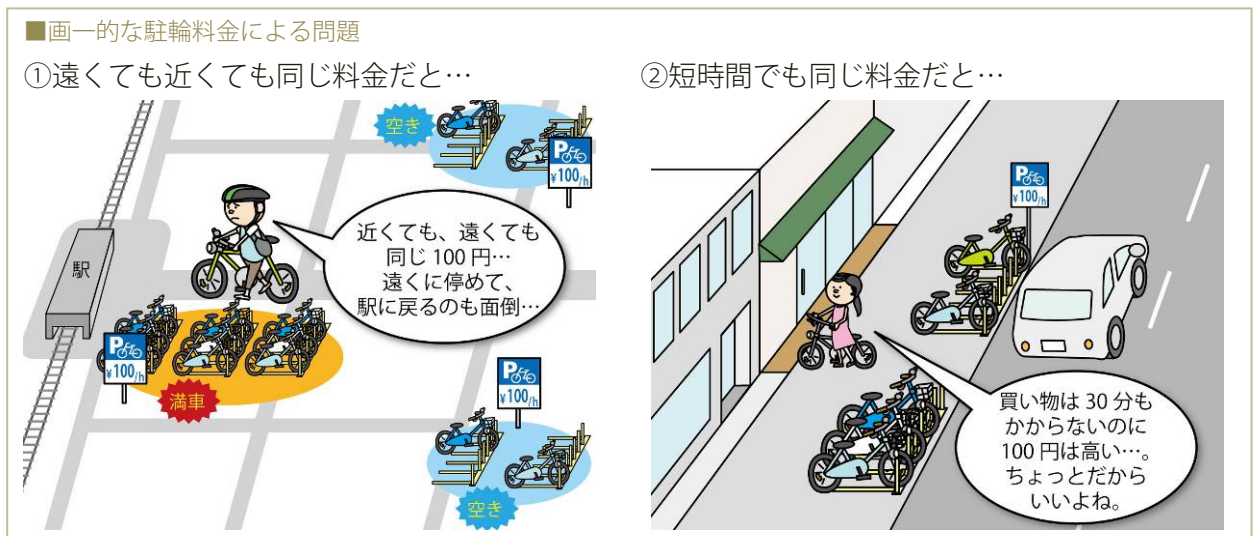
■駐輪場の「質」の向上の考え方

現在の市営駐輪場は、「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」の中で、自転車の整理に係る手数料として、1回100円(1ヶ月2,000円)を上限とした金額が定められており、実際の運用でも、屋根あり100円、屋根なし80円と画一的な設定となっています。

そのため、買い物などの短時間では割高に感じたり、近い駐輪場に利用が集中するなどの課題があります。その課題に対応するため、自転車利用者の利便の面や、施設利用の平準化の面を考慮し、駐輪の目的やニーズに応じた駐輪料金の設定について見直しが必要です。

このような駐輪サービスの向上に向けては、民間事業者のノウハウを積極的に取り入れていくことが求められることから、指定管理者制度の導入などを含めて、駐輪事業に関する民間事業者との連携のあり方を検討します。

また、駐輪場の使いやすさを高めるためのサービスとして、最寄りの駐輪場を誘導するための情報提供の充実や、子連れの方などが使いやすい駐輪スペースの確保など、既存の駐輪場を有効活用する取り組みの展開も必要です。



■サービスの「質」の向上に向けた施策

施策 a 料金制度の改定

画一的な料金設定に起因して、特定の市営駐輪場に利用が集中する、買い物などの短時間利用に使いにくいなどの問題に対して、料金制度の改定を検討します。

料金収受の考え方について、現行の整理手数料制から利用料金制への見直しや、安定的な駐輪事業の運営を実現するための料金設定などを検討した上で、条例の制定または改正を検討します。

なお、利用料金制の導入については、市営駐輪場を「公の施設」として位置付けることが必要となります。

①「時間料金制」の導入検討

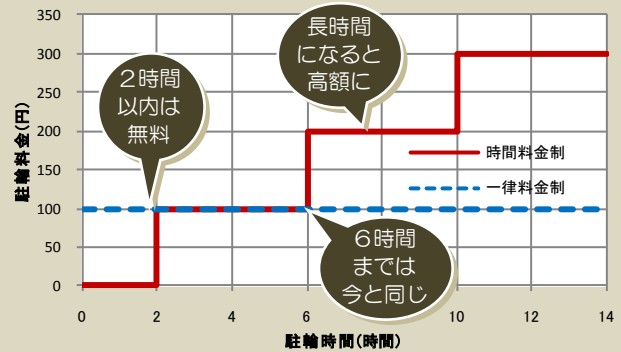
買い物などの1～2時間程度の駐輪でも利用しやすい、短時間利用に適した料金設定を検討します。

検討にあたっては、長時間利用と短時間利用の差別化を図るための時間料金制の導入とともに、買い物等での駐輪場利用を促すため、短時間無料の料金体系の導入を検討します。

また、時間料金制の導入では、既存施設への機械式の駐輪ラック、駐輪ゲートの導入等の機械化を進めていくことが必要となります。そのため、現状の有人駐輪場の人件費と機械式施設の導入コストの比較や施設減価償却費等の経年的な効果の検証なども含めた、設備費の考え方等を考慮に入れながら、検討します。

▼現行の均一料金との比較

- ・瀬谷駅の駅前広場には、駅利用と買い物の駐輪需要に対応するため、地域と民間駐輪事業者が連携して、時間料金制による駐輪場が整備されました。
- ・瀬谷駅の「時間料金制（2時間無料、以後4時間ごと100円）」と「一律料金制（1回100円）」比較すると、6時間までは現行と同じ100円となります。



②利便性・サービス水準に基づく「変動料金制」の導入検討

主に現行の市営駐輪場に対応する、終日利用を基本とする駅での通勤・通学の駐輪について、駐輪場から駅までの距離や、施設の特長、駅のターミナル性などの視点から、駐輪場のサービス水準を評価し、サービス水準に応じて利用料金に格差をつける料金設定を検討します。

なお、料金格差の設定については、実際の市営駐輪場運営時の実行性に配慮し、駐輪事業者と調整・連携しながら検討します。

■料金設定		【高い】	↔	【安い】
立地	①駅までの距離	隣接		遠方
	施設特性	②屋根の有無	屋根あり	
③上下移動(階層)		なし(1階)		あり(地下、2階)
④駐輪ラック		下段ラック		上段ラック
⑤管理人の有無		管理人あり		管理人なし
⑥駐輪時間帯		昼間		夜間
駅特性		⑦都心/郊外	都心部	
	⑧ターミナル性※1	高い		低い
	⑨バス代替性※2	高い		低い

※1 ターミナル性: 複数の鉄道線の乗継、急行停車駅等によりランク分け
 ※2 バス代替性: 各方面からのバスが集中するバスターミナル

利用抑制が必要な駅での転換促進

施策b 利便性を高める駐輪サービスの向上

放置自転車の駐輪場利用の促進や、サービスの良い便利な駐輪場の提供による自転車利用の促進に向けて、分かりやすい駐輪場の案内や、多様化する自転車需要に対応する駐輪サービスの提供を検討します。

①分かりやすい駐輪場情報の提供

駐輪場の場所が分からず放置するなど、情報不足による放置自転車の発生を防ぐとともに、放置禁止区域での最寄り駐輪場情報の充実により利用を誘導するため、情報提供の強化を検討します。

情報提供に関しては、民間の駐輪場などの情報についても提供するなど、利用者視点で必要な情報が取得できるよう、内容を検討します。

②多様なニーズに対応し、安心して利用できる駐輪環境の構築

幼児2人同乗自転車や電動アシスト付自転車などの大型自転車や、高齢者にとっても利用しやすいスペースの提供など、駐輪場を利用する多様なニーズに対して、使いやすさを向上するためのサービス向上策を検討します。また、施設環境等を考慮したうえで、防犯カメラ等の設置など、防犯対策の更なる強化に取り組み、誰もが安心して利用できる駐輪環境の構築に向けて、検討を行います。

③交通系ICカードなど料金收受方式の改良

将来的な駐輪場の設備更新等に合わせて、交通系ICカード決済等の料金收受方式を見直し、駐輪場利用時の利便性を高める取組みを検討します。

④駐輪ニーズに応じた、定期利用、一時利用の駐輪スペースの使い分け

定期利用、一時利用ともに対応する駐輪場については、駐輪ニーズに応じて駐輪スペースの調整を行うなど、既存施設の使い方を見直しの検討を行い、利便性の向上を図ります。

施策c 民間ノウハウのさらなる活用

市営駐輪場は現在、委託方式を採用しており、既に民間事業者のノウハウを活用し、運営していますが、今後、さらに市民サービスの向上を図り、効率的に運営を行うことが必要であり、指定管理者制度の導入などを含めて、駐輪事業に関する民間事業者との連携のあり方を検討します。

■駐輪場の「用地・施設所有」「整備」「運営」の官民の組合せ

分類	設置位置	用地施設	駐輪施設整備	運営	イメージ	横浜市の実施状況
専用駐輪場	路外	市 ※借上げ含む	市	市	市事業(委託)	○市営駐輪場の一般的な運営方法
			民間	民間	指定管理等(整備・運営)	×
	路上	道路管理者	市	市	市事業(委託)	○市営駐輪場の一般的な運営方法
			民間	民間	指定管理等(運営のみ)	×
施設付帯駐輪場	施設内	民間	民間	民間	道路占用等(整備・運営)	○瀬谷駅前での実施例あり
					自発的整備(努力義務)	△一部施設のみ実施
					法律による	○大規模小売店舗立地法(店舗面積1,000㎡越えは設置基準あり)
					条例による	×現状は附置義務条例なし
					要綱による	△ワンルームマンションのみ指定(2階建以上、10戸以上は原則整備)

Ⅰ「とめる」の方向性

③地域、民間、行政等が連携し、まちに適した駐輪対策を進める

■公民連携による、まちに適した駐輪対策の考え方

これまでの駐輪対策は、主に鉄道駅に大量に集まる自転車需要に対応するために、行政主体で市営駐輪場の整備、運営を進め、放置自転車を大幅に削減してきました。しかしながら、一部の駅や繁華街などでは、依然として放置自転車が発生しています。今後は、地域と連携し、地域の実状に合わせた駐輪対策を展開していくことがさらに重要になります。

そこで、駅ごとの駐輪特性に応じた対策を行います。特に、短期的に駐輪対策の推進が求められる鉄道駅については駐輪対策方針を策定します。

また、地域、民間、行政、警察など関係主体が、地域の駐輪対策のプレイヤーとしての役割を認識し、地域に合った適正な駐輪利用に向けて、取組を強化することが必要であり、その方策を検討します。

さらに、地域に合った適正な利用を考える上では、公共交通の利便性や駐輪場整備の難しさ等を勘案しながら、状況に応じた自転車利用の抑制も含めた、駐輪需要バランスのマネジメントのあり方についても検討します。



■公民連携による、まちに適した駐輪対策に関する施策

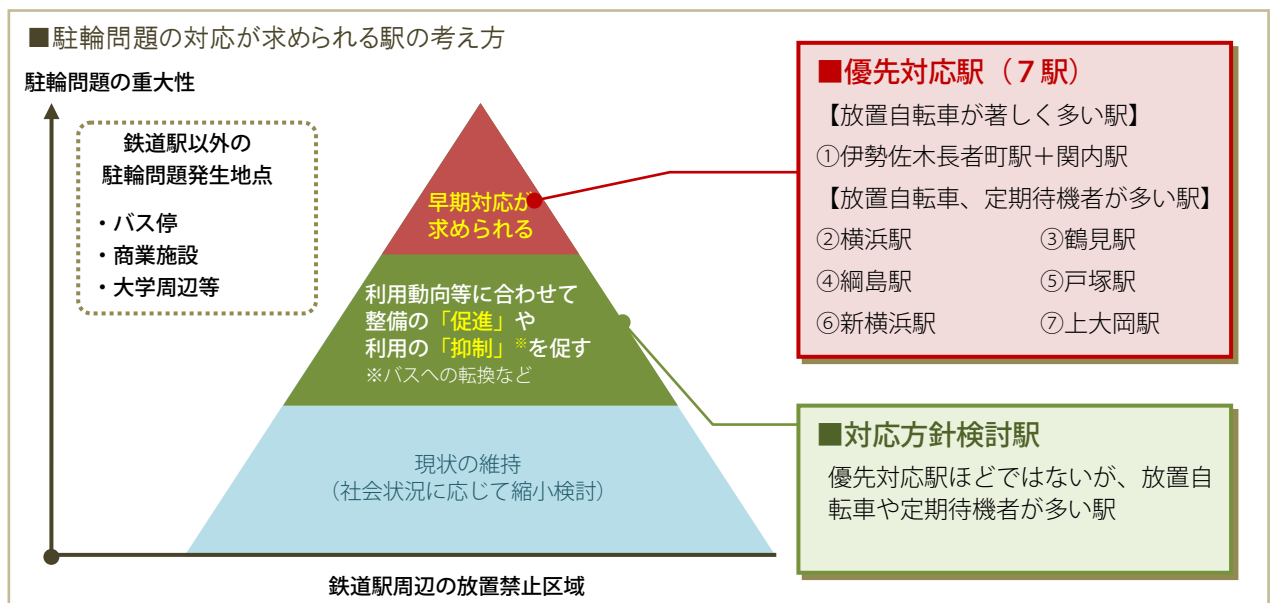
施策 a 駅ごとの駐輪特性に応じた対策（優先対応駅での駐輪対策方針の策定）

【駐輪問題に関する駅の種類】

横浜市の駅周辺では、土地の利用が進み、地価が高額な状況であり、現在発生している駐輪問題に対して、必要な場所に計画的に駐輪場を整備することは難しい状況です。

しかしながら、一部の駅周辺では、駅周辺、店舗周辺での放置自転車の過度の集中や、市営駐輪場の大量の定期待機者の発生などの駐輪問題が発生しており、このような駅周辺では、地域と連携して、まちに適した駐輪対策を展開していくことが求められます。

そこで、駐輪問題の程度に応じて、市内の駅を、優先対応駅、対応方針検討駅、現状維持駅に分類し、対策を行います。



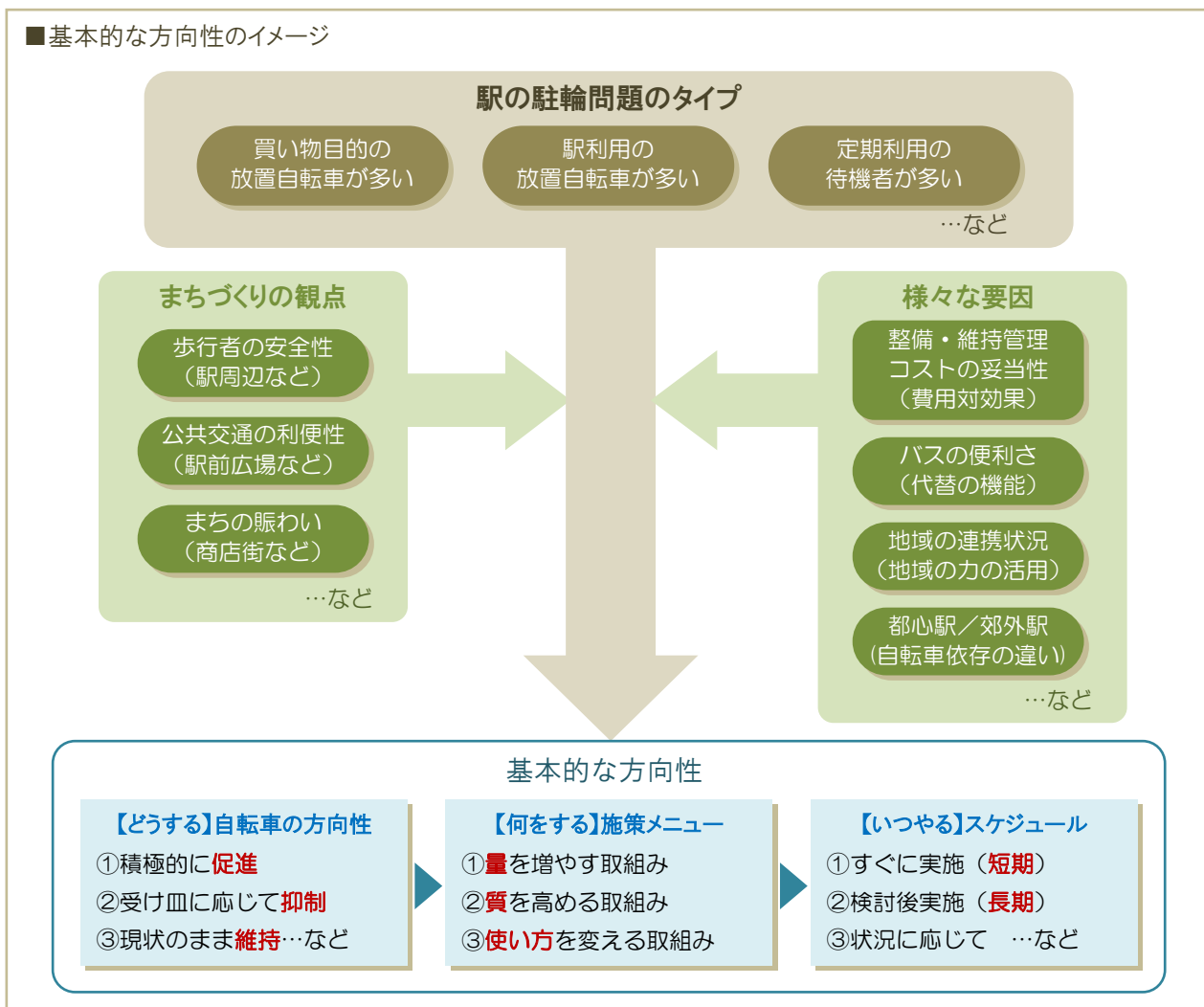
【基本的な方向性の整理と駅ごとの対策の考え方】

優先対応駅や対応方針検討駅の対策にあたっては、駅の駐輪問題のタイプごとに対策の「基本的な方向性」を整理したうえで、対策を行います。「基本的な方向性」では、どのような利用目的（買い物、駅利用）の放置自転車が多い駅なのか、市営駐輪場の定期待機者が多い駅なのか、など駅のタイプごとに、どの施策を、どの優先順位で行うか、大まかな方向性を整理します。その際、バスなどの公共交通の充実度、施策にかかるコストを考慮に入れながら検討します。

整理した「基本的な方向性」を踏まえ、優先対応駅については、各駅の特徴を踏まえ、まちづくりの観点、コスト、今後の再開発事業や大規模開発等の状況なども考慮に入れながら、駐輪対策のあり方、スケジュールなどを整理した「駐輪対策方針」を駅ごとに策定し、対策を行います。

対応方針検討駅については、駅の駐輪問題のタイプごとに整理された基本的な方向性に基づき、対策を行います。地域の協力などで早期に実施できるものはすぐに対応し、検討が必要なものは優先対応駅の対応後に進めます。

■ 基本的な方向性のイメージ



施策b 地域の駐輪問題解決に向けたガイドブックの検討

地域で発生している駐輪問題に対して、地域発意での改善を進めていく上では、地域でできること、行政との連携が必要なことなど、必要な情報を提供していくことが求められます。

地元や民間事業者が主体となり地域の駐輪問題の解決に取り組んだ事例や、取り組みを支援する補助事業の紹介、放置自転車対策に関する法的根拠などをまとめた、地域の駐輪問題の解決に向けたガイドブックを策定します。

あわせて、さらなる地域の駐輪問題改善に向けて、地域や民間事業者を支援し、連携して取り組みます。

施策c 放置しづらい環境の構築

駐輪場の「量」と「質」の充実を図る一方で、放置自転車の抑制につながる取組みを展開し、駐輪場利用への誘導効果を高めるため、警察や地元地域との連携を強化し、放置しづらい環境を構築します。

①放置自転車対策の強化

放置自転車の移動後、返還時に支払う自転車等保管手数料の見直し検討や指導強化などにより、放置自転車対策の強化を図るとともに、自転車の保管期間の見直しなどにより、移動、保管・返還業務の効率化に向けて、対策を検討します。

ただし、自転車等保管手数料を上げることは、返還率の低下につながる可能性もあるため、その点を踏まえた検討が必要です。

②地域や警察、民間事業者と連携した放置自転車抑制の取組強化

本市では、鉄道駅周辺において、自転車マナーアップ監視員による放置自転車への声かけを行っています。この事業を推進するとともに、自治会、商店街、警察などとの連携を強化し、放置自転車に対する指導を強化する方策について検討します。

また、駐輪場周辺の放置自転車を駐輪場に収容するため、駐輪場運営事業者の協力を得ながら適正な駐輪場利用に向けた案内誘導、啓発をする方策について検討します。

③心理的に「停めにくい」啓発手法の検討

放置自転車対策の新たな取組みとして、心理的に放置しづらくする啓発手法を実施し、一定の効果を発揮しています。

このような新しい啓発手法について、他都市等での事例を調査・検証し、試験的な導入を含めて検討します。

■新羽駅での児童絵画路面シートの貼付

新羽小学校6年生の描いた「明日の新羽」をテーマとした絵画に「駐輪禁止」の言葉を添えて、路面に貼りつけました。取組開始後2年経った現在も、放置自転車はほとんど発生していません。



実施前



実施後(2015.1 撮影)

施策d 地域の実状に応じた自転車利用の需給バランスの調整

今後も駐輪需要に応じて、道路など公共空間での駐輪場の確保、民間駐輪場への補助などを通じ、駐輪場の整備を進めていく一方で、駐輪場の整備が難しい場所や、バスの利便性が高く、自転車ばかりに依存しなくてもよい地域などでは、地域にとって適切な自転車利用になるように、需要と供給のバランスを図ることも必要です。

とくに、駐輪場整備が難しい鉄道駅や、放置自転車に悩む商店街などでは、公共交通との連携を図りながら、自転車からバスや徒歩への転換を促すことや、「サイクルアンドバスライド」などの視点を含めて検討を進めます。

