

持続可能な自転車駐車場のあり方について 答申案

令和3年3月

横浜市自転車等施策検討協議会

はじめに

自転車は便利で身近な乗り物として様々な場面で活用され、市民生活の一部として根付いている。近年、環境意識の高まり等により自転車の価値は再評価されており、我が国においては環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進を図ることなどを目的に、平成 29 年に自転車活用推進法が施行された。横浜市は平成 31 年 3 月に「横浜市自転車活用推進計画」を策定し、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の 4 本柱を掲げ、それぞれの施策に精力的に取り組んでいる。

そもそも「とめる」施策（駐輪環境施策）としては、これまで、戦後の都市開発と人口の急激な増加に伴う自転車利用者の増加及び放置自転車問題に対応すべく、鉄道駅周辺に市営自転車駐車を設け、駐輪環境の整備に努めてきた。既成市街地において駅周辺での用地確保は容易ではなく、昭和 60 年の「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」制定以降、高まる需要増の圧力のもと、収容台数の確保が自転車施策の大きな部分を占めてきたといっても過言ではない。

そのため、自ら市営自転車駐車を開設するだけでなく、昭和 60 年度より民営自転車駐車補助制度（制度開始当初は利子補給制度）、また令和元年度より自転車駐車場附置義務制度の運用を開始し、民間の自転車駐車場整備促進にも取り組んできた。

現在、横浜市は 242 か所、約 10 万台の収容台数を有する市営自転車駐車を運営するに至っており、多くの市民の方に日々利用されている。条例制定から 30 年が経過した現在、市営自転車駐車場は主に次のような課題を抱えている。

- 1、 自転車利用者のニーズの多様化に追い付いていない
- 2、 一部地域では未だに収容台数が不足している
- 3、 施設の老朽化が進んでいる

今後横浜市は人口減少・超高齢社会に入る一方で、一部の地域ではしばらく人口増加傾向が続くことが予測されている。また環境や健康への意識の高まりや、最近では新型コロナウイルス感染症への対策もあり、自転車の活用があらためて社会的にも求められている。

「横浜市自転車活用推進計画」では、持続可能な市営駐輪事業のしくみ構築について検討することとしており、横浜市自転車等施策検討協議会では、横浜市の諮問を受け、令和 2 年 10 月より持続可能な自転車駐車場のあり方について議論を重ねてきた。

市営自転車駐車場が事業として継続可能というだけでなく、SDGs をはじめとする社会的な要請に将来にわたって応えること、また市の駐輪施策がまちづくりとも連携することができてはじめて「持続可能」といえるのではないか。このような認識の下、協議会としての方向性をとりまとめ、以下のとおり答申する。

目次

| | |
|----------------------------------|----|
| はじめに | 2 |
| 第1章 現状と課題 | 5 |
| 1 駐輪環境の現状と課題..... | 5 |
| (1) 市の自転車等駐車対策の全体像 | 5 |
| (2) 公共用自転車駐車場の整備状況と整備効果 | 5 |
| (3) 市内放置自転車の発生状況..... | 8 |
| (4) 自転車の附置条例の対象範囲 | 9 |
| 第2章 持続可能な自転車駐車場に向けた基本的な考え方..... | 10 |
| 視点1 都市交通体系における自転車の役割の再認識..... | 10 |
| (1) 都市交通体系における自転車の役割 | 10 |
| (2) まちづくりにおける公共用自転車駐車場の確保..... | 10 |
| 視点2 多様化する利用者ニーズに対応する駐輪環境の整備..... | 10 |
| (1) 子ども乗せ電動アシスト自転車受け入れの促進..... | 10 |
| (2) 支払いのキャッシュレス決済の導入促進..... | 11 |
| (3) シェアサイクルポートの設置促進..... | 11 |
| (4) 多様化する車両・将来的なニーズへの対応..... | 11 |
| 視点3 既存施設の修繕と新規整備の両輪..... | 11 |
| (1) 市営自転車駐車場の計画的な修繕..... | 11 |
| (2) 民間活力を活かした自転車駐車場の新規整備 | 11 |
| 視点4 管理運営手法の見直しと柔軟な料金体系の導入 | 12 |
| (1) 管理運営手法の見直し | 12 |
| (2) 柔軟な料金体系の導入..... | 12 |
| 視点5 利用目的に応じた市と民間の役割分担..... | 12 |
| (1) 利用目的に応じたきめ細やかな駐輪対策..... | 12 |
| (2) 自転車駐車場整備における市と民間の役割分担..... | 12 |
| 第3章 主な実施施策..... | 13 |
| 施策1 市営自転車駐車場の管理運営手法の見直し | 13 |
| (1) 事業者の裁量を増やし、きめ細やかなサービス導入..... | 13 |
| (2) 民間活力を活用した管理運営手法の検討..... | 13 |
| 施策2 市営自転車駐車場における適正な料金体系の導入..... | 14 |
| (1) 立地や施設の特徴に応じた料金体系の導入 | 14 |
| (2) 自転車、バイクの料金差の見直し..... | 14 |
| (3) 新たな料金体系導入に必要な視点..... | 14 |
| 施策3 公民連携手法の導入による自転車駐車場の整備..... | 15 |
| (1) 公民連携（PPP）による新たな整備手法の導入..... | 15 |
| (2) 市街地開発事業等と一体的な自転車駐車場の整備..... | 15 |
| 施策4 民間による自転車駐車場整備の更なる促進 | 16 |

| | |
|--------------------------------|----|
| (1) 民営自転車駐車場の整備支援制度の充実..... | 16 |
| (2) 附置条例のさらなる活用..... | 16 |
| 施策対応の時間軸について..... | 17 |
| 資料..... | 18 |
| 1 市営自転車駐車場の現状と課題..... | 18 |
| (1) 市内の自転車・バイクの鉄道駅までの利用動向..... | 18 |
| (2) 市営自転車駐車場の混雑状況..... | 19 |
| (3) 駐輪需要の偏り..... | 19 |
| (4) 施設の老朽化..... | 20 |
| (5) 自転車の大型化..... | 20 |
| (6) 支払いのキャッシュレス決済への対応状況..... | 21 |
| (7) 利用者のニーズ..... | 21 |
| (8) 市営自転車駐車場関係予算（令和3年度）..... | 22 |
| 参考：委員名簿及び会議開催実績..... | 23 |

第1章 現状と課題

第1章では、市の駐輪対策の全体像、現状と課題を整理した。市営自転車駐車場の現状と課題については、資料として巻末に記載する。

1 駐輪環境の現状と課題

(1) 市の自転車等駐車対策の全体像

本答申においては、市内における自転車等の駐車場の整備環境について、主に鉄道を利用した通勤・通学や鉄道駅周辺での買物等のための「公共用自転車駐車場」と、買物、業務、居住等の施設利用のための「施設利用者用自転車駐車場」とに整理する。

市営自転車駐車場を含む「公共用自転車駐車場」については、『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』に基づき、横浜市や鉄道事業者等により整備が進められ、「施設利用者用自転車駐車場」については施設管理者において整備されてきた。

<利用目的に応じた自転車駐車場整備の全体像>

| | 公共用 自転車駐車場 | 施設利用者用 自転車駐車場 |
|-------|------------------------------|----------------------------|
| 利用者 | 鉄道駅周辺の利用者 | 大規模集客施設等の施設利用者 共同住宅の居住者 |
| 利用目的 | 鉄道を利用した通勤・通学 鉄道駅周辺での買物 | 買物、業務、居住等の 施設利用 |
| 整備主体 | 市・鉄道事業者 その他民間事業者等 | 施設管理者 |
| 整備エリア | 鉄道駅周辺等の自転車等の 駐車需要が著しい地域 | 市街化区域 |
| 整備手法 | 市営又は鉄道事業者等による 整備（一部民営補助有） | 附置条例等による 整備の義務化（規模要件有） |

(2) 公共用自転車駐車場の整備状況と整備効果

ア 市営自転車駐車場の整備状況

横浜市は昭和60年「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、それまで無料だった市営自転車駐車場を有料化し、整理手数料の徴収を開始した。以降、市営自転車駐車場の整備を進め、令和2年3月末時点で242箇所、収容台数約9万8千台、利用者数は約10万4千人となっている。

<市営自転車駐車場の基本データ> (有料自転車駐車場のみ)

R2年3月末現在

| | | |
|----------|-----------------------|----------------------|
| 箇所数 | 242 箇所 | |
| 収容台数 | 98,358 台 | |
| 棟数 (建物式) | 57 棟 | |
| 利用者数 | 定期利用 〈1 か月または3 か月〉 | 約7万人 (定期利用契約者数より) |
| | 一時利用 〈24 時間〉 | 約3万4千人/日 |
| 車種の利用割合 | 自転車 | 74% |
| | バイク | 26% |
| 管理運営 | 管理運営委託による | |

横浜市鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査 (R 元年)、道路局資料より作成

<市営自転車駐車場の整理手数料>

| 区分 | 屋根無 | | | 屋根有 | | |
|-----|-------|---------|---------|-------|---------|---------|
| | 一時利用 | 定期利用 | | 一時利用 | 定期利用 | |
| | | 1 か月 | 3 か月 | | 1 か月 | 3 か月 |
| 自転車 | 80 円 | 1,500 円 | 4,500 円 | 100 円 | 2,000 円 | 6,000 円 |
| バイク | 100 円 | 2,000 円 | 6,000 円 | 130 円 | 2,500 円 | 7,500 円 |

一時利用：一回ごとに手数料を支払い利用する方法

定期利用：月単位で手数料を支払い利用する方法

イ 民間事業者と連携した公共用自転車駐車場の整備

鉄道駅周辺においては、用地取得や予算の確保の問題から、駐輪需要のすべてを市営で対応することは不可能である。そこで、民間事業者による民設民営式での公共用自転車駐車場の整備を促進するため、昭和60年度より民営自転車駐車場整備費補助事業（以下「民営補助」という。）を立ち上げ運用してきた。直近20年間（H12年度～R1年度）では民営補助により、45か所、計11,793台の駐輪環境整備を実現している。

また令和元年度より、道路法の改正による新たな道路占用入札制度を活用した民営自転車駐車場の整備を進めており、これまで市内4か所で計412台の駐輪環境を整備している。

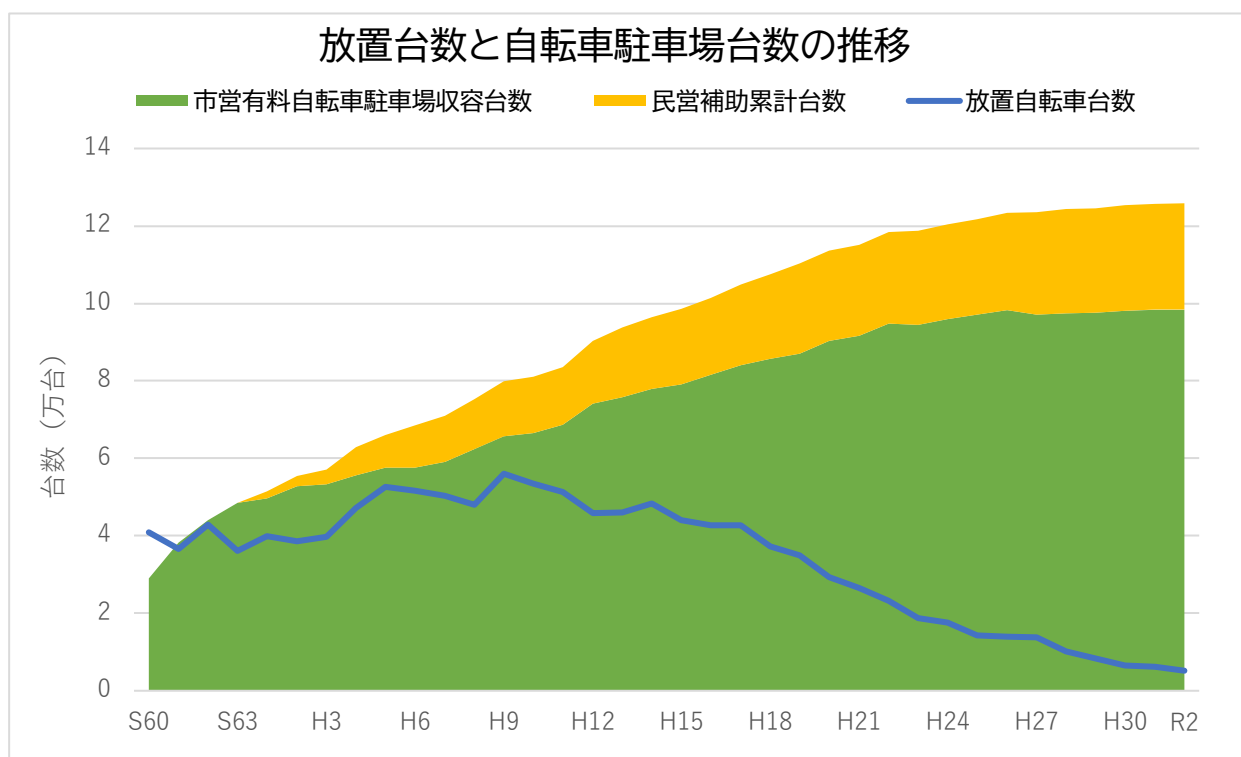
ウ 公共用自転車駐車場の整備効果

市営自転車駐車場は、鉄道駅周辺の放置自転車対策の一環として開設され、都市化の進展に伴い収容台数を増加させてきた。

市営自転車駐車場の開設や放置自転車の継続的な移動作業とともに、民営の公共用自転車駐車場の整備を着実に進めた結果、放置自転車台数（自転車及びバイク）はピーク時の約5万6千台（平成9年）から約5千台（令和2年）と10分の1以下に減少している。

市全体で見れば今後人口が減少していく中で、放置自転車の台数も減少傾向が続くことが予想されるが、一部の地域では人口が増加し、放置自転車の台数も依然として多い状況であることは課題である。

<市営自転車駐車場収容台数・民営補助累計台数と放置自転車台数の推移>



道路局資料

<道路占用入札による公共用自転車駐車場の整備実績>

| 占用の場所 | 占用面積 | 収容台数 | 開業年月 |
|------------------|-----------------------|-------|-----------|
| 鶴見区豊岡町（鶴見駅西口） | 74.1 m ² | 72 台 | R1 年 11 月 |
| 神奈川区羽沢南（羽沢横浜国大駅） | 63.81 m ² | 74 台 | R1 年 11 月 |
| 神奈川区羽沢南（羽沢横浜国大駅） | 169.23 m ² | 192 台 | R2 年 4 月 |
| 中区日本大通（中区役所前） | 75.68 m ² | 74 台 | R2 年 8 月 |

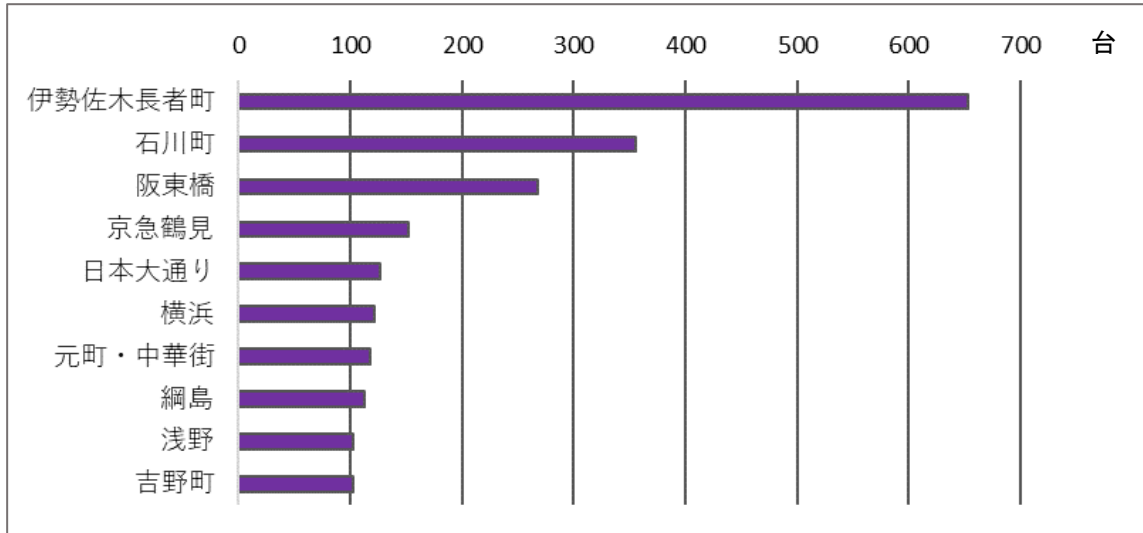
※ 収容台数は事業者の占用計画に基づく

(3) 市内放置自転車の発生状況

令和2年度に実施した「横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態調査」の結果では、伊勢佐木長者町駅、石川町駅、阪東橋駅など鉄道駅周辺に小規模な店舗等が集積しているエリアにおいて、放置自転車が多く発生している。今後これらのエリアに対して適切な駐輪環境を整備していくことが課題である。

<放置自転車台数上位10駅の放置自転車台数>

R2年度調査結果



<放置自転車台数上位10駅の変遷>

| | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 |
|----|-----------|---------|---------|
| 順位 | 駅名 | 駅名 | 駅名 |
| 1 | 伊勢佐木長者町 | 伊勢佐木長者町 | 伊勢佐木長者町 |
| 2 | 石川町 | 石川町 | 石川町 |
| 3 | 日本大通り | 阪東橋 | 阪東橋 |
| 4 | 阪東橋 | 日本大通り | 京急鶴見 |
| 5 | 横浜 | 横浜 | 日本大通り |
| 6 | 日ノ出町 | 京急鶴見 | 横浜 |
| 7 | 関内（JR） | 日ノ出町 | 元町・中華街 |
| 8 | 京急鶴見 | 花月園前 | 綱島 |
| 9 | 関内（市営地下鉄） | 元町・中華街 | 浅野 |
| 10 | 元町・中華街 | センター南 | 吉野町 |

横浜市鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査(令和2年11月 横浜市道路局)より作成

(4) 自転車の附置条例の対象範囲

横浜市では、平成30年4月1日に施行した「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」（以下「附置条例」という。）において、自転車の大量の駐車需要を発生させる一定規模以上の集客施設及び共同住宅等を新築又は増築する際に自転車駐車場の附置を義務付けている。附置条例に基づき整備された施設利用者用自転車駐車場は、令和元年度は363件の対象施設において計11,716台となった。今後年月を経ることで、確実に市内の駐輪環境は充実したものになる。

しかし、附置条例の適用とならない条例制定前の既存施設や、小規模な店舗・事業所においては、現在の附置条例は十分な効果を発揮できていない。

<附置条例の対象用途等>

| 集客施設の対象用途 | 施設の規模 | 自転車駐車場の設置の基準 |
|---|----------------|---------------------------------------|
| 小売店舗、飲食店・カラオケボックス等、レンタルビデオ店、劇場、病院・診療所、銀行、郵便局、官公署等 | 施設面積 400㎡以上 | 施設面積20㎡ごとに1台 |
| 遊技場、学習施設 | 施設面積 300㎡以上 | 施設面積15㎡ごとに1台 |
| スポーツ施設 | 施設面積 500㎡以上 | 施設面積25㎡ごとに1台 |
| 共同住宅等の対象用途 | 施設の規模 | 自転車駐車場の設置の基準 |
| 共同住宅 | 住戸の総数 10戸以上 | 30㎡以下の住戸1戸ごとに0.5台 30㎡を超える住戸1戸ごとに1台 |
| 寄宿舎 | 住室の総数 10室以上 | 1人用の住室1室ごとに0.5台 複数人用の住室1室ごとに1台 |

<令和元年度の附置条例適合確認件数及び附置義務台数等>

| | 件数 | 附置台数 | 設置台数 |
|-------|------|--------|---------|
| 集客施設 | 29件 | 931台 | 1,118台 |
| 共同住宅等 | 323件 | 5,999台 | 7,956台 |
| 複合施設※ | 11件 | 1,872台 | 2,642台 |
| 合計 | 363件 | 8,802台 | 11,716台 |

※1つの施設内に集客施設と共同住宅等が両方含まれるもの

第2章 持続可能な自転車駐車場に向けた基本的な考え方

視点1 都市交通体系における自転車の役割の再認識

(1) 都市交通体系における自転車の役割

- ・「横浜都市交通計画（平成30年）」において、自転車は環境への負荷が少なく健康増進にもつながる身近で便利な交通手段として、「誰もが移動しやすい地域交通の実現」と「マイカー交通から公共交通等への転換促進」という2つの政策目標の実現のため、都市交通体系の中で一定の役割を担っている。このため、鉄道やバス等の公共交通、自転車、徒歩の各交通手段が適切に役割分担をした交通体系が確立されるよう、必要な施策を総合的に展開する必要がある。
- ・都市の脱炭素化、SDGs 推進、さらに自転車活用を進める観点からも、自転車が都市の中で果たすべき役割はますます大きくなっている。また、コロナ禍が続く中で、通勤目的での自転車利用など潜在的なニーズも高まっており、横浜市としてそれらのニーズに答えていくことが求められている。
- ・横浜市は平成31年3月に「横浜市自転車活用推進計画」を策定し、「まもる」「はしる」「とめる」「いかす」の4つのテーマで自転車の活用を推進している。このことから、自転車の駐輪環境整備を進めていくべきである。
- ・一方で横浜市では、車道の混雑率が高く、一部の鉄道駅周辺では依然として自転車駐車場が不足していることから、自転車には他の交通手段と街の中でバランスよく共存することが求められていることにも留意すべきである。

(2) まちづくりにおける公共用自転車駐車場の確保

- ・鉄道駅周辺における市街地開発事業等のまちづくりが行われる際には、鉄道駅への主たる交通手段の中に自転車が含まれることを再認識し、鉄道交通とのスムーズな乗り換えが考慮された利便性が高い公共用自転車駐車場を適切に確保していく必要がある。
- ・地域活性化の観点において、商店街等の来街者の利便増進に貢献し、鉄道駅周辺の放置自転車の抑制につなげるため、道路等の公共空間や放置駐輪が多く発生している地域（自転車等放置禁止区域等）の建物敷地内の公開空地などを活用して小規模な自転車駐車場を分散して配置する取組や、コインパーキングなどの一部を自転車駐車場に転換させる取組も、商店街や民間事業者等と連携して引き続き進めていくことが望ましい。
- ・バス交通に依存する地域においては、利用者ニーズに応じて、バス停付近にサイクル・アンド・バスライド用の自転車駐車場を確保していくことも考えられる。

視点2 多様化する利用者ニーズに対応する駐輪環境の整備

(1) 子ども乗せ電動アシスト自転車受け入れの促進

- ・近年増加している子ども乗せ電動アシスト自転車について、市として子育て世代を支えていくためにも、市営自転車駐車場での受け入れを促進させる必要がある。

ある。

- ・子ども乗せ電動アシスト自転車の収容スペースの確保策として、駐輪ラックの撤去や車種別の収容スペース割り振りの見直しに取り組むべきである。

(2) 支払いのキャッシュレス決済の導入促進

- ・利用者の利便性向上、自転車駐車場の防犯、さらに新型コロナウイルス感染症対策としても、キャッシュレス決済の導入を全面的に促進していくべきである。

(3) シェアサイクルポートの設置促進

- ・市と民間事業者が連携したシェアサイクル事業によるポート設置に際しては、市営自転車駐車場の空きスペースを有効活用することで、ポート数の拡充に協力することも考えられる。

(4) 多様化する車両・将来的なニーズへの対応

- ・市営自転車駐車が個々の利用者の駐輪ニーズに十分に対応できておらず、利用に偏りがあり、有効に活用されていない側面がある。駅周辺という好立地に存在する重要な市民の財産である市営自転車駐車を、利用者の目線に立ってより使いやすいものとし、有効活用を図ることも必要である。
- ・子ども乗せ電動アシスト自転車のほかにも、折り畳み式の小径車やスポーツタイプなど、自転車は多様化しており、新たな自転車の開発も進んでいる。また、高齢者等も安全・快適に自転車を利用できる環境整備も重要である。自転車の活用を推進する観点から、市営自転車駐車場ではこれらの駐輪ニーズに対しても柔軟に対応していくことが望ましい。
- ・新たなモビリティの実証実験が各地で行われており、将来、近距離を移動する際の乗り物として普及していく可能性がある。これらの動きを注視し、必要に応じて市営自転車駐車場で対応することも考えられる。
- ・安心・安全に市営自転車駐車場を利用できるよう、セキュリティの向上が望まれる。

視点3 既存施設の修繕と新規整備の両輪

(1) 市営自転車駐車場の計画的な修繕

- ・修繕に必要な箇所を早期に発見するために、計画的な点検を徹底すべきである。
- ・建物式自転車駐車場については、その立地や劣化状況を勘案し、適切な修繕や更新方法を検討すべきである。
- ・修繕費の平準化を図り、施設の長寿命化を図るために、予防的修繕を行うべきである。また、施設の大規模な更新にあたっては、公民連携の導入を図るなど持続可能な維持管理について検討すべきである。

(2) 民間活力を活かした自転車駐車場の新規整備

- ・今後も自転車駐車場の整備が必要な地域においては、民設民営方式での整備を促進させるための必要な支援策（道路占用入札制度や民営補助の活用等）をより一層充実させることが望ましい。

視点4 管理運営手法の見直しと柔軟な料金体系の導入

(1) 管理運営手法の見直し

- ・昭和60年以降、整理手数料の見直しはされておらず、利用者のニーズを踏まえたサービスの向上も十分には図られてこなかった。
- ・多様なニーズへの対応、利用の平準化及び有効活用を図っていくためには、昭和60年から変わっていない現在の管理運営委託方式を見直し、指定管理者制度の導入などに転換すべきである。なお市営自転車駐車場は市民の財産でもあり、すべての自転車駐車場の民営化を求めるものではない。

(2) 柔軟な料金体系の導入

- ・利用の偏りをなくし、施設をより有効に活用していくためには、新たに柔軟な料金体系の導入が考えられ、提供するサービスに応じた適正な利用者負担を求めていくべきである。
- ・今後の修繕や利用者の利便増進に資する設備投資等に必要となる財源については、原則として受益者負担により確保していく必要があると考えるが、周辺の民営自転車駐車場の料金と比較して過大とならないような配慮は必要である。そのためには、一部市税による財源負担を図り、公共インフラである自転車駐車場の施設整備及び維持管理を適切に実施すべきである。

視点5 利用目的に応じた市と民間の役割分担

(1) 利用目的に応じたきめ細やかな駐輪対策

- ・自転車利用者は、主に通勤・通学目的の鉄道利用者、買物等を目的とした施設利用者、オフィス等への通勤を目的とした従業員などに分類される。それぞれの需要や目的に応じ、市と民間で適切に役割分担・連携しながら、きめ細やかな駐輪対策を実施するべきである。
- ・駐輪時間の差や利用頻度等の利用者の特性にも応じ、市営自転車駐車場の料金体系の見直しを図る必要がある。

(2) 自転車駐車場整備における市と民間の役割分担

- ・これまで放置自転車対策の一環として必要な駐輪台数を確保するために、市営自転車駐車場を設置・拡張するとともに、民間事業者による民営自転車駐車場の設置補助制度や自転車駐車場附置条例の運用等を進めてきた。引き続き市と民間事業者が適切に役割分担し、市内の駐輪環境をより一層充実させていく必要がある。
- ・自転車駐車場の整備手法については、利用目的に応じて自転車駐車場の整備主体を整理した上で、必要な対応方策の拡充を検討することが望ましい。
- ・公民連携による自転車駐車場の整備をさらに推進していくため、自転車利用の目的施設に対して働きかけを行うとともに、附置条例をより効果的に活用してもらいたい。

第3章 主な実施施策

施策1 市営自転車駐車場の管理運営手法の見直し

多様化する利用者のニーズに対応したハード、ソフトのサービスを、地域の実情に応じてきめ細やかに提供できる新たな管理運営の仕組みを導入する。

【取り組むべき主な施策】

(1) 事業者の裁量を増やし、きめ細やかなサービス導入

- ・多様化する利用者ニーズに地域の実情に応じて柔軟に対応し、効率的な維持管理を行うためには、事業者の裁量を増やす仕組みが必要である。

(2) 民間活力を活用した管理運営手法の検討

- ・現行の管理運営委託方式に代わる指定管理者制度の導入等を検討する必要がある。
- ・指定管理者制度導入により、経営・管理運営に関する民間事業者のノウハウを活用し、管理運営の効率化やサービスの向上が期待できる。
- ・公共サービスとして一定の公平性を保つため、事業者の裁量で実施できる範囲と、市として水準を設ける範囲を明確にする必要がある。
- ・指定管理者制度を活用し、利用者ニーズの多様化への対応や利便性向上に積極的に取り組むべきである。指定管理者がモデルケースとして新しい利用者ニーズを取り込むような運営提案を行ったり、ICTの活用により利用者には有益な情報をリアルタイムで発信したりするなど、サービスの底上げにつなげていく仕組みをつくることが考えられる。
- ・利用者からの料金収入以外に、広告設置など新たな収入源となる取り組みについても、その可能性を検討すべきである。

施策2 市営自転車駐車場における適正な料金体系の導入

利用の平準化及び有効活用を図るため、市営自転車駐車場に適正な料金体系の導入を検討する。

【取り組むべき主な施策】

(1) 立地や施設の特性に応じた料金体系の導入

- ・立地や施設特性などさまざまな条件の市営自転車駐車場を、利用者が自らのニーズに応じて選択できる仕組みとして、新たに柔軟な料金体系の導入を検討すべきである。
- ・現在、「屋根あり、屋根なし」「自転車、バイク」で料金差が設けられているが、駅ごと、あるいは一定の移動の圏域（複数の駅のまとまり）の中で、利用の偏りをなくし施設の有効活用につながるよう、料金差の要素を追加することを検討すべきである。
- ・料金差は、市内一律に定めるのではなく、予め市が定める範囲内で、自転車駐車場ごとに柔軟に設定できる方法が望ましい。
- ・建物式の自転車駐車場では、上階と下階とで料金差を設けることも考えられる。

(2) 自転車、バイクの料金差の見直し

- ・バイクは自転車と比べて駐車面積、重量が大きく、施設の整備に要する費用はより高額となる。こういった車種の違い及び需給バランスを考慮し、自転車とバイクの料金差を見直すべきである。

(3) 新たな料金体系導入に必要な視点

- ・自転車には他の交通手段と街の中でバランスよく共存することが求められている。また放置自転車対策の側面から、市営自転車駐車場は駅周辺の民営自転車駐車場とも共存し、その参入を促す必要がある。現状では、市営自転車駐車場の整理手数料は公共交通機関や民営自転車駐車場の料金と比べて差があり、それが利用の偏りにつながっている側面もある。これらともバランスの取れた適正な料金体系とすべきである。
- ・子育て世代の自転車利用については、より配慮されるべきである。
- ・駐輪スペースに余裕のある市営自転車駐車場では、放置自転車対策として、買い物などの短時間利用に対応した料金体系について検討が必要である。
- ・新たな料金体系の導入にあたっては、修繕や設備投資等に必要となる財源について利用者に適正な負担を求め、安定的に収入を確保していく必要があることも考慮すべきである。

施策3 公民連携手法の導入による自転車駐車場の整備

自転車駐車場の再整備や新規整備にあたっては、公民連携による整備を積極的に進める必要がある。市街地開発事業等による都市基盤施設の再整備と併せて、自転車駐車場を一体的に整備する。

【取り組むべき主な施策】

(1) 公民連携（PPP）による新たな整備手法の導入

- ・横浜市においては、市営自転車駐車場の老朽化に伴う修繕費が増加している。また需要が増加している地域では、新規に自転車駐車場を整備する必要がある。
- ・横浜市予算における施設等整備費の今後の見通しは大変厳しいものがある。そのため、新たな自転車駐車場の整備を進めるためには、民間の資金やノウハウを最大限活用できる整備手法の構築が必要となる。
- ・これまで、市営自転車駐車場は、主に鉄道駅周辺の市有地に市が整備し管理運営を行ってきたが、これらの土地は駅に近接した利便性の高い用地であるため、民間活力の導入が期待できる。
- ・このため、市営自転車駐車場の再整備や新規の自転車駐車場の整備に際しては、引き続き道路占用入札制度等の導入を検討する。あわせて、建替えなどの大規模更新にあたっては、定期借地契約等の貸付手法による民設民営方式での建物式自転車駐車場の整備についても、導入の検討を進めるべきである。
- ・民間事業者の公募に際しては、多様化する利用者ニーズに対応する駐輪環境の整備についても、公募要件の中で適切に評価されることが望ましい。

(2) 市街地開発事業等と一体的な自転車駐車場の整備

- ・市内の鉄道駅周辺における市街地開発事業等による都市基盤施設の再整備と併せて、公共用自転車駐車場及び自転車通行空間の一体的な整備を推進する必要がある。
- ・自転車駐車場の整備にあたっては、周辺地域の駐輪環境、放置自転車の状況、将来的な自転車需要の予測、自転車の通行動線、鉄道駅改札口までの歩行者経路等を踏まえ、位置及び収容台数を適切に定める必要がある。
- ・民間事業者による公民連携での公共用自転車駐車場の整備促進を図るため、必要に応じて地区計画の地区施設等に位置付けるなど、都市計画手法を積極的に活用することが望ましい。

施策4 民間による自転車駐車場整備の更なる促進

民間による自転車駐車場整備の更なる促進を図るため、民営自転車駐車場の整備支援制度の充実及び附置条例の対象拡大を検討し、駐輪環境のきめ細やかな対応を図る。

【取り組むべき主な施策】

(1) 民営自転車駐車場の整備支援制度の充実

- ・ 附置条例の対象となる施設規模を下回る小規模店舗が多い商店街等においては、周辺のコインパーキングなどの一部を活用し、自転車駐車場として整備するよう働きかけるとともに、道路占用入札制度を活用した自転車駐車場の整備についても検討を進めるべきである。
- ・ 民営補助については、制度周知を徹底するとともに、鉄道駅周辺での民間事業者による小規模な自転車駐車場の分散配置を促進するため、収容規模要件の緩和を検討するべきである。
- ・ 公共用自転車駐車場の整備が特に必要な地域においては、横浜市市街地環境設計制度等も活用し、民営の公共用自転車駐車場の整備を促進することが望ましい。

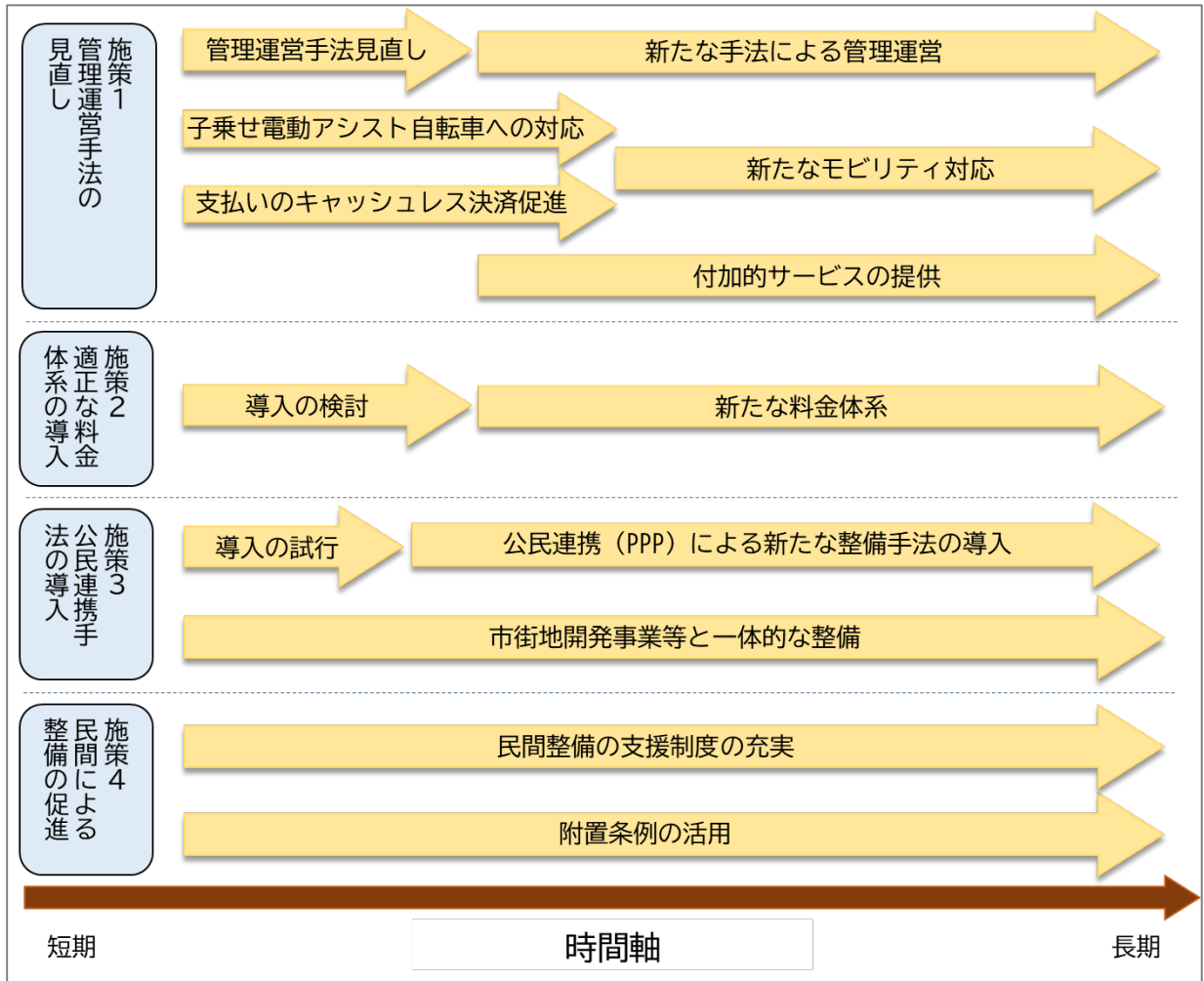
(2) 附置条例のさらなる活用

- ・ コロナ禍における自転車通勤需要の高まりを踏まえ、事業所側に主体的に従業員の駐輪環境整備に関心を持ってもらえるよう、附置条例の活用についても検討を進めることが望ましい。
- ・ 商業施設等の駐輪施設の利便増進を図るため、シェアサイクルポートの設置を一部認めることも考えられる。

施策対応の時間軸について

施策はそれぞれ概ね短期（1～3年）、中・長期（4年～）の視点で継続的に取り組んでもらいたい。

【検討・対応の時間軸】



資料

1 市営自転車駐車場の現状と課題

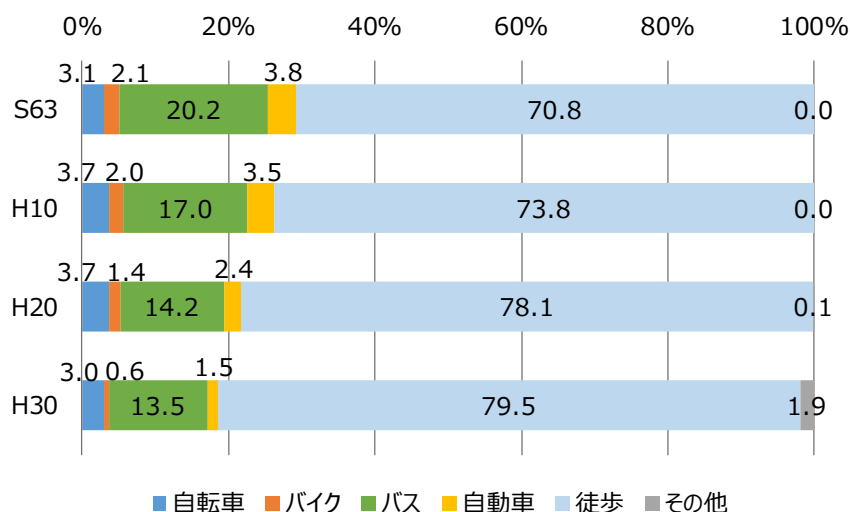
(1) 市内の自転車・バイクの鉄道駅までの利用動向

鉄道駅まで自転車で向かうトリップ*の割合は昭和 63 年以降増加傾向にあったが、平成 30 年時点では減少に転じ約 3%となっている。バイク、バス、自動車のトリップ割合についても減少傾向にあり、徒歩の割合が増加している。

平成 30 年時点の鉄道駅までの自転車・バイクのトリップ数を平成 20 年時点と比較すると、自転車・バイクとも減少しており、特にバイクのトリップ数は半分以下となっている。

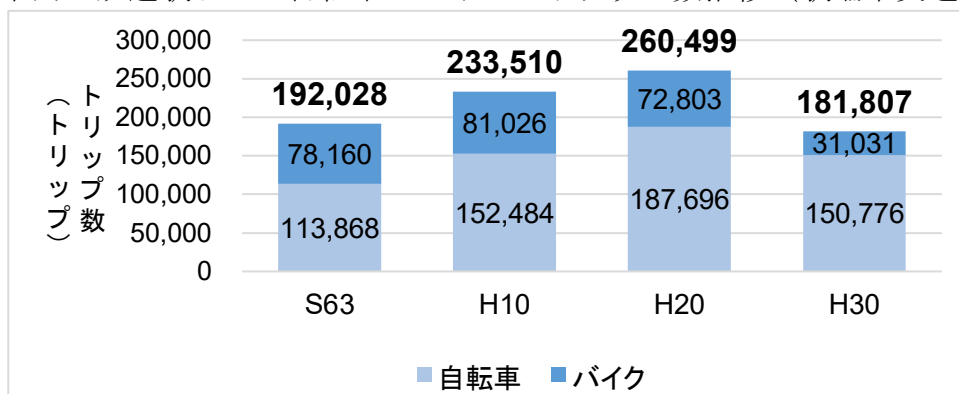
* 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても 1 トリップと数える。

<横浜市内 鉄道駅までの全交通手段のトリップ割合推移（駅端末交通手段）>



東京都市圏パーソントリップ調査 ゾーン別目的種類別代表交通手段別発生集中量 より作成

<横浜市内 鉄道駅までの自転車・バイクのトリップ数推移（駅端末交通手段）>



東京都市圏パーソントリップ調査 ゾーン別目的種類別代表交通手段別発生集中量 より作成

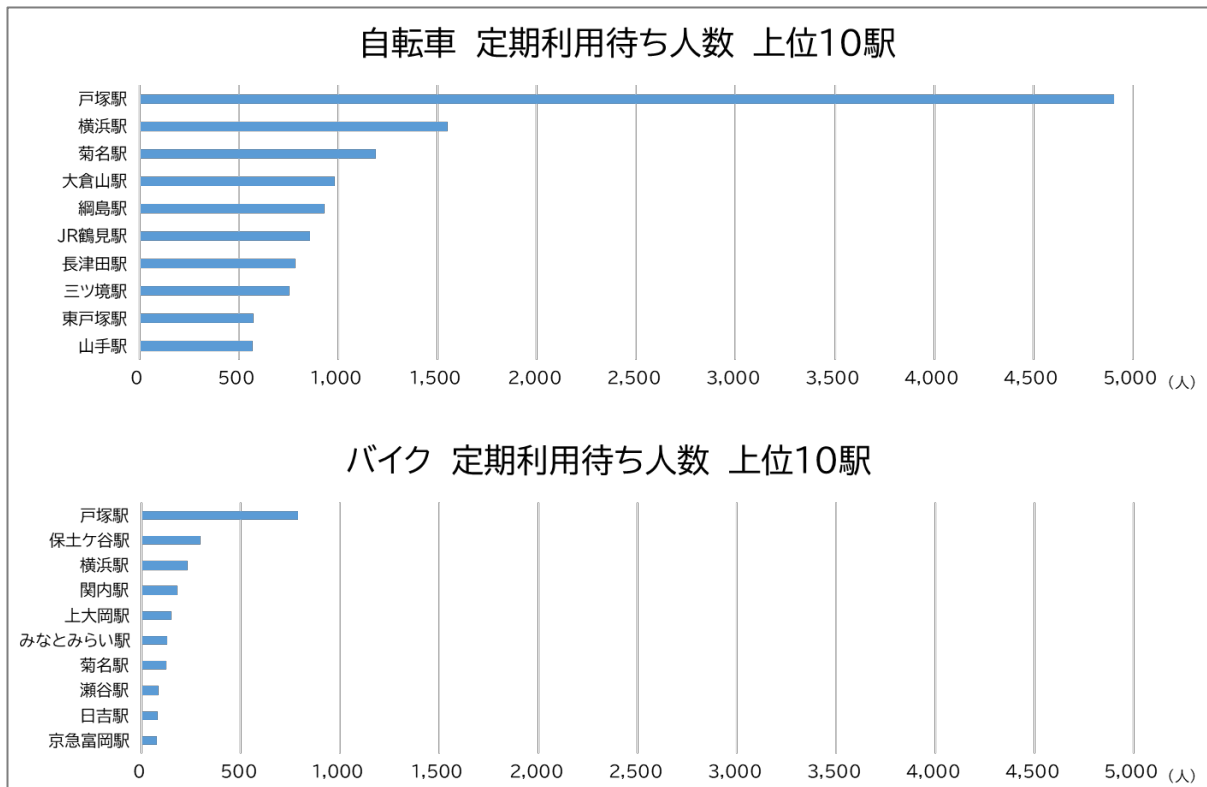
(2) 市営自転車駐車場の混雑状況

市営自転車駐車場の混雑状況を定期利用の待ち人数（駅ごと）から見ると、駅により大きな差が生じている。戸塚駅では5千人近い待ち人数が生じている。

また定期利用の待ち人数について、自転車とバイクを比較すると、自転車はバイクに比べて待ち人数が多く、待ち期間が長期化する傾向があり、使いづらい状況となっている。

<自転車、バイクの定期利用待ち人数 上位10駅>

R元年11月現在



道路局資料

(3) 駐輪需要の偏り

自転車の場合、約6割の駅では市営自転車駐車場のうち一か所または複数か所で空きがある。しかし、駅に最も近い、屋根があるなど特定の自転車駐車場に人気が偏り、その自転車駐車場で定期利用待ち期間が長期化する傾向が顕著である。

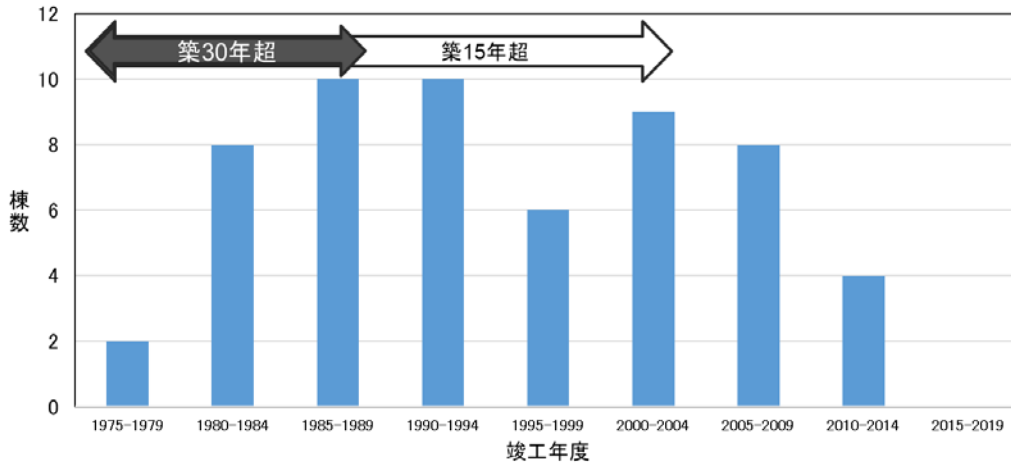
そのため、不足感がなかなか解消されず、利用者の満足度も低いままであり、自転車駐車場の有効利用の視点からも課題である。

(4) 施設の老朽化

市営自転車駐車場は、有料 242 施設の内、建物式のものが 57 棟あり、築 30 年を超えるものが 3 割以上ある。

施設の維持管理については、平成 20 年 7 月策定の「個別保全計画（建物系自転車駐車場）」に基づき修繕等を実施しているが、今後、施設の老朽化の進展に伴い、修繕必要額が増加していくことが予想される。

<建物式の市営自転車駐車場の竣工年度別棟数（全 57 棟）>



<老朽化が進む建物式の市営自転車駐車場>



錆びの進行（1986年完成 市営駐輪場内）



経年的な雨漏り（1980年完成 市営駐輪場内）

(5) 自転車の大型化

自転車の形態は近年多様化している。起伏に富んだ地形の横浜市では、電動アシスト自転車は急速に普及し、中でも子ども乗せ電動アシスト自転車は、自宅、保育園、職場を毎日行き来するような子育て世代の日常生活を支える、必要不可欠な移動手段となっている。

子ども乗せ電動アシスト自転車はチャイルドシートが幅をとり、重量もあるため、二段式ラックの上段は利用できず、平置きの場合でも、一般自転車に比べて駐輪区画幅は約 1.5 倍程度必要となる。市営自転車駐車場は、子ども乗せ電動アシスト自転車は普及する前に整備されたものが多く、それらの利用を前提とした駐車スペースが十分に整備されていない。

(6) 支払いのキャッシュレス決済への対応状況

キャッシュレス決済は近年急速に普及し、日々の買い物や支払いで一般的になっている。一方、市営自転車駐車場では、交通系 IC カードの支払いに対応した券売機は、一時利用対応の自転車駐車場でも約 3 分の 1 しか設置されておらず、未だに整理員または券売機による現金での料金収受が主流となっている。

<市営自転車駐車場のキャッシュレス対応調査結果>

R2年8月現在

| | 取り扱い 自転車駐車場 箇所数 ① | 券売機または 定期利用更新機 設置箇所数 | うち交通系 IC 支払対応機 設置箇所数 ② | キャッシュレス 対応割合 ②/① |
|------|----------------------------|----------------------------|---------------------------------|------------------------|
| 一時利用 | 140 | 89 | 44 | 31.4% |
| 定期利用 | 232 | 61 | 1 | 0.4% |

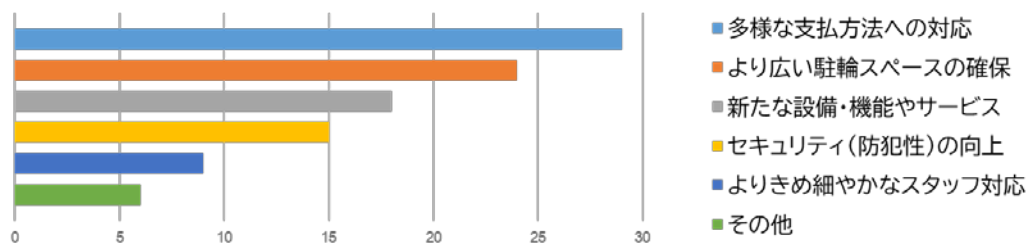
道路局資料

(7) 利用者のニーズ

市営自転車駐車場のサービスについて、満足度及びニーズを把握するため、利用者を対象としたアンケートを実施したところ、今後市営自転車駐車場に望むことの回答結果としては、交通系 IC カードや電子マネー等による「多様な支払方法」が最も多く、次いで「より広い駐輪スペースの確保」となっている。

<市営自転車駐車場利用者アンケート結果（抜粋）>

今後市営自転車駐車場に望むこと（複数選択）



道路局資料。なおアンケートは令和2年11月-12月実施、回答件数50件

(8) 市営自転車駐車場関係予算（令和3年度）

（単位：千円）

| 項目 | | 金額 | 備考 |
|------------|---------------|------------------|-----------|
| 収入 | 自転車駐車場整理手数料 | 2,223,880 | |
| | 放置自転車等保管手数料 | 28,500 | |
| | リサイクル自転車売却収入 | 5,245 | |
| 収入計 | | 2,257,625 | |
| 支出 | 有料自転車駐車場運営事業費 | 1,686,076 | |
| | 放置自転車移動・保管事業費 | 363,672 | |
| | 自転車活用推進計画事業費 | 89,496 | |
| | 民営施設整備助成費 | 10,000 | |
| | 整備補修費 | 152,500 | 交通安全施設整備費 |
| 支出計 | | 2,301,744 | |

参考：委員名簿及び会議開催実績

横浜市自転車等施策検討協議会 委員名簿

令和3年3月18日現在

| 氏名 | 職名 |
|------------------|--|
| 岡村 敏之 (会長) | 東洋大学国際学部国際地域学科 教授 |
| 青木 籌之 | (一社)横浜市商店街総連合会 副会長 |
| 阿部 竜士 | (株)シマノ企業文化コミュニケーション部文化推進課 課長 |
| 井上 義晃 | 横浜市道路局 計画調整部長 |
| 大石 龍巳 | 横浜高速鉄道(株) 取締役経営管理部長 |
| 岡崎 三奈 | 横浜観光コンベンションビューロー 事務局長 |
| 角地 孝司 (高橋 一成) | 神奈川県警察本部 交通総務課課長補佐 |
| 金子 勝雄 | 横浜市町内会連合会 副会長 |
| 苧部 信行 | 神奈川県警察本部 交通規制課課長補佐 |
| 絹 代 | サイクルライフナビゲーター |
| 木村 和夫 | (一財)横浜市交通安全協会 専務理事 |
| 小嶋 文 | 埼玉大学大学院理工学研究科 准教授 |
| 五反田 佐千子 | 横浜市交通安全母の会連合会 会長 |
| 鈴木 潤 | 神奈川県自転車商協同組合 青年部副部長 (有)グリーンサイクルステーション代表 |
| 野田 繁夫 | 神奈川県警察本部 駐車対策課課長補佐 |
| 八郷 大文 | (一社)神奈川県バス協会 理事長 |
| 福田 政也 | 横浜商工会議所 企画広報部長 |

() は前任者

(委員 五十音順)

持続可能な自転車駐車場のあり方検討部会 委員名簿

令和3年3月18日現在

| 氏 名 | 職 名 |
|------------------|---------------------|
| 岡村 敏之 〈部 会 長〉 | 東洋大学国際学部国際地域学科 教授 |
| 井上 義晃 | 横浜市道路局 計画調整部長 |
| 大石 龍巳 | 横浜高速鉄道(株) 取締役経営管理部長 |
| 絹 代 | サイクルライフナビゲーター |
| 小嶋 文 | 埼玉大学大学院理工学研究科 准教授 |
| 鈴木 潤 | 神奈川県自転車商協同組合 青年部副部長 |

(委員 五十音順)

- ・関係者（オブザーバー）：廣崎 英子 税理士
(横浜市自転車駐車場管理運営業務評価委員会 委員)

持続可能な自転車駐車場のあり方 会議開催実績

| 開催回 | 開催日 | 議題 |
|----------------------------------|------------|--|
| 令和2年度 第2回 横浜市自転車等施策検討協議会 | 令和2年10月27日 | <ul style="list-style-type: none"> ・協議会への諮問について ・部会の設置について |
| 令和2年度 第1回 持続可能な自転車駐車場のあり方検討部会 | 令和2年10月27日 | <ul style="list-style-type: none"> ・現状と課題 ・検討の方向性 ・第2回目以降の議論のために必要な資料 |
| 令和2年度 第2回 持続可能な自転車駐車場のあり方検討部会 | 令和2年12月25日 | <ul style="list-style-type: none"> ・市営自転車駐車場現地視察 ・第1回目に要請のあった資料の確認 ・答申の骨格 |
| 令和2年度 第3回 持続可能な自転車駐車場のあり方検討部会 | 令和3年2月26日 | <ul style="list-style-type: none"> ・第2回での積み残しについてのまとめ ・答申素案の検討 |
| 令和2年度 第3回 横浜市自転車等施策検討協議会 | 令和3年3月18日 | <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な自転車駐車場のあり方検討部会の報告 |