

# 持続可能な自転車駐車場のあり方について 答申素案

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、自転車活用を推進しているところである。同計画では、「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 年度より民営駐輪場補助制度（制度開始当初は利子補給制度）、また令和元年度より駐輪場附置義務制度の運用を開始し、民間の駐輪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・超高齢化社会に入る一方で、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のあり方について議論を重ねてきた。

市営自転車駐車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 .....	4
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.....	5
視点1 都市交通体系における自転車の役割の再認識.....	5
(1) 都市交通体系における自転車の役割 .....	5
(2) まちづくりにおける自転車駐車場の確保.....	5
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.....	5
(1) 子ども乗せ電動アシスト自転車受け入れの促進.....	5
(2) キャッシュレス決済の導入促進.....	5
(3) シェアサイクルポートの設置促進.....	6
(4) 多様化する車両・将来的なニーズへの対応 .....	6
視点3 既存施設の修繕と新規整備の両輪.....	6
(1) 市営自転車駐車場の計画的な修繕.....	6
(2) 民間活力を活かした自転車駐車場の新規整備.....	6
視点4 管理運営手法の見直しと適正な受益者負担 .....	6
(1) 管理運営手法の見直し .....	6
(2) 適正な受益者負担.....	7
視点5 利用目的に応じた市と民間の役割分担.....	7
(1) 利用目的に応じたきめ細やかな駐輪対策 .....	7
(2) 自転車駐車場整備における市と民間の役割分担.....	7
第3章 主な実施施策.....	9
施策1 市営自転車駐車場の管理運営手法の見直し .....	9
(1) 事業者の裁量を増やし、きめ細やかなサービス導入.....	9
(2) 民間活力を活用した管理運営手法の検討.....	9
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.....	10
(1) 立地や施設の特性に応じた料金体系の導入 .....	10
(2) 自転車、バイクの料金差の見直し .....	10
(3) 新たな料金体系導入に必要な視点 .....	10
施策3 公民連携手法の導入による自転車駐車場の整備.....	11
(1) 公民連携（PPP）による新たな整備手法の導入.....	11
(2) 市街地開発事業等と一体的な自転車駐車場の整備.....	11
施策4 民間による自転車駐車場整備の更なる促進 .....	12
(1) 民営自転車駐車場の整備支援制度の充実 .....	12
(2) 附置条例の対象拡大の検討.....	12
参考 その他の主なご意見 .....	13

# 第1章 現状と課題

---

※第1回～第3回部会で提示した資料をベースに、以下の項目で整理する。

## 1 駐輪環境の現状と課題

- (1) 市の自転車等の駐車対策の全体像
- (2) 公共用自転車駐車場の整備状況と整備効果
- (3) 市内放置自転車の発生状況
- (4) 自転車の附置義務条例の対象範囲

## 2 市営自転車駐車場の現状と課題

- (1) 市営自転車駐車場の混雑状況
- (2) 個別駅の駐輪状況
- (3) 駅周辺での駐輪需要の偏り
- (4) 市営自転車駐車場の整理手数料と他の公共交通機関の運賃比較
- (5) 周辺市区等の自転車駐車場との料金比較
- (6) 市営自転車駐車場の老朽化
- (7) 自転車駐車場の利用車種の大型化
- (8) キャッシュレス決済への対応状況
- (9) 市営自転車駐車場に対する利用者ニーズ
- (10) シェアサイクルへのポート提供

## 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の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も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、道路や公開空地などの公共空間における小規模な自転車駐車場の分散配置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べきである。

### 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。
- ・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、二段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) 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

- ・横浜都心部コミュニティサイクル「ベイバイク」等のシェアサイクルポートの設置に際しては、市営自転車駐車場の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が望ましい。

### (4) 多様化する車両・将来的なニーズへの対応

- ・市営自転車駐車場が、利用者にとって必ずしも使いやすいものでなく、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場を、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、自転車の多様化は進んでいる。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、柔軟に対応することが望ましい。
- ・新たな小型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もあるため、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。

## 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、毎年の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（道路占用入札制度の活用や民営補助等）をより一層充実させることが望ましい。
- ・自転車利用の近年の動向を踏まえ、自転車利用の目的施設において適切な駐輪施設が整備されるよう附置条例の改正を検討すべきである。

## 視点4 管理運営手法の見直しと適正な受益者負担

### (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いなかった。
- ・多様なニーズへの対応、利用の平準化及び有効活用のため、新たな料金体系の導入が必要であり、そのために現状の管理運営手法を見直すべきである。なお

市営自転車駐車場は市民の財産でもあり、民営化への100%の移行を図るものではない。

**(2) 適正な受益者負担**

- ・新たな料金体系の導入にあたっては、適正な利用者負担を求めるとともに、自転車駐車場の整備や維持管理にあたって民間を活用するなど、コスト圧縮の工夫が必要である。
- ・今後の大規模修繕等に必要となる財源についても確保していく必要がある。

**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。

<利用特性別の整備主体・対応方策>

立地場所	主な利用者	駐輪時間	整備主体	対応方策
駅周辺	通勤・通学 目的の鉄道 利用者	長	横浜市 鉄道事業者 民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺での市又は鉄道事業者等による自転車駐車場の整備</li> <li>・民営補助による整備</li> <li>・道路占用入札の活用</li> <li>・市街地環境設計制度の活用による民間での公共用自転車駐車場の整備</li> <li>【拡充策の例】</li> <li>・市営自転車駐車場の料金施策で対応（駅距離等による料金差の導入）</li> </ul>
大規模商業 施設、公共施 設等	買物等を目 的とした施 設利用者	短	商業施設等 の管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・附置条例の適用</li> <li>【拡充策の例】</li> <li>・シェアサイクルポートの設置誘導</li> </ul>
小規模店舗 (商店街)	買物等を目 的とした施 設利用者	短	商店街 横浜市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商店街等との協定に基づく道路占用</li> <li>・道路占用入札の活用</li> <li>【拡充策の例】</li> <li>・民営補助の対象拡大</li> <li>・市営自転車駐車場の料金施策で対応（割引時間の設定等）</li> </ul>
大規模事務 所	通勤を目的 とした従業 員	長	事務所等 の管理者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設内で自主的に整備</li> <li>【拡充策の例】</li> <li>・附置条例の対象拡大</li> <li>・企業の自転車通勤を推奨する施策</li> </ul>

## 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

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・管理運営に対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、事業者が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。

## 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、利用の平準化が図られ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、予め市が定める上限・下限の範囲内で、自転車駐車場ごとに柔軟に設定できる方法が望ましい。

#### (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も高くなることを考慮し、需給バランスを見て自転車と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ところでは、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。
- ・現在の定期利用（1,3 か月）よりも長期の定期利用や割引率の導入についても検討が必要である。
- ・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。市街地再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

- ・商店街等においては、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く、駐輪環境の整備が進まないことから、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導入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。
- ・横浜市市街地環境設計制度における公開空地等での公共的な自転車駐車場を整備した場合の容積率緩和について、積極的に周知を図り、民営による自転車駐車場の整備を促進する。

#### (2) 附置条例の対象拡大の検討

- ・コロナ禍における自転車通勤需要の高まりを踏まえ、事務所等の通勤先における駐輪環境の整備を促進させるため、附置条例の適用対象用途の拡充について検討を進めることが望ましい。
- ・大規模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。

## 参考 その他の主なご意見

---

- ・バス停付近における公共的自転車駐車場の整備ニーズを検証するため、社会実験や民営補助の対象拡充を行うことにより、サイクル&バスライドの可能性を検討する。