

# 横浜市自転車等施策検討協議会

## 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





## 第1回 (10月27日)

- ・ 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の洗い出し

## 第2回 (12月25日)

- ・ 市営自転車駐車場現場視察
- ・ 第1回目に要請のあった資料の確認
- ・ 答申の骨格

## 第3回 (2月)

- ・ 第2回での積み残しについてのまとめ
- ・ 答申素案の検討



## 第1回目に要請のあった資料の確認

### 1 多様なニーズへの対応

- (1) 駐輪場のキャッシュレス決済の動向
- (2) 電動アシスト自転車への対応
- (3) パーソナルモビリティ対応

### 2 自転車利用・市営自転車駐車場の利用分析

- (1) 市内自転車・バイク利用の動向〈パーソントリップ調査結果〉
- (2) 市営自転車駐車場利用分析（駅ごとの需要動向、圏域等）

### 3 公共交通、民営駐輪場、周辺市区との比較

- (1) 市内公共交通の料金推移との比較
- (2) 市内の民営自転車駐車場
- (3) 周辺市区の自転車駐車場
- (4) 車種（自転車、バイク）による違い

### 4 事業費

- (1) 市営自転車駐車場 管理運営費用（R2年度予算）
- (2) コロナ禍が駐輪事業に与える影響
- (3) 参考：民営駐輪場の費用（試算）

# 1(1) 駐輪場のキャッシュレス決済の動向



## 電磁ロック式駐輪場〈交通系ICカード〉

### 【概要】

- 電磁ロック式のラックに駐車。出庫時、現金または交通系ICカードで精算してロックを解除。
- 電磁ロック式のラックと精算機がセットとなる。

### 【特徴】

- 交通系ICカードでの精算は、利用者にとって便利だけでなく、運営側でも現金の回収や釣銭補充の手間が減るメリットがある。
- 自転車がラック上に固定され自動的に鍵がかかるため、防犯性が向上する。



中区役所前自転車駐車場（令和2年8月開設）

# 1(1) 駐輪場のキャッシュレス決済の動向



## ゲート式駐輪場〈交通系ICカード〉

### 【概要】

- ゲートにて場内管理。一時利用・定期利用共に、交通系ICカードのみでの入出場が可能。
- 利用状況はデータセンターで管理されるため、売り上げ等が容易に把握できる。
- 小田急電鉄の沿線直営駐輪場「オダクル」約60か所で導入している（2018.4時点）。

### 【特徴】

- 現金回収、釣銭や駐車券の補充が不要。
- 現金を扱わないため防犯性が向上。
- ICカード1枚で手軽に利用可能。また、駐車券紛失のリスクも無くなる。
- チケットレスに伴い廃棄物削減。

### 一時利用者



### 定期利用者



### チケットレス駐輪場システム 利用方法



設置状況



設置する機器

# 1(1) 駐輪場のキャッシュレス決済の動向



## WEBサイトでの決済〈クレジットカード〉

### 【概要】

- WEBサイトで駐輪場の位置情報の検索や、定期利用の新規申込・更新、定期料金支払い等が可能。
- 公営及び民営駐輪場でサービスが提供がされている。

### 【特徴】

- スマートフォン・パソコンから定期利用の新規申込や更新、空き待ち登録が可能。
- スマートフォン・パソコンからクレジットカード支払い、または現場の定期更新機で現金・交通系電子マネーによる支払いが可能。
- 交通系ICカードを現場の定期更新機で登録し、駐輪場の定期券として利用できる。
- 定期更新の時期をメールで受け取ることもできる。

### スマホ・PCでラクラク検索&定期申込



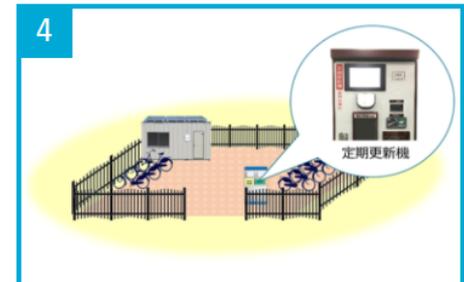
トップ画面から地域・路線等の条件で利用したい駐輪場を検索。駐輪場MAPが表示されます。



駐輪場MAPから駐輪場詳細画面に移動します。詳細画面には定期申込画面に進むボタンがあります。※定期申込画面に進むには事前に会員登録をしてマイページにログインしてください。



定期申込画面で契約開始日、契約月数の設定と定期料金の決済方法（クレジットカード、現金、電子マネー等）を選択し、申込完了。



申込をした駐輪場の「定期更新機」で料金をお支払いすると、定期シールが発行されます。

### サイカスマートナビの利用方法

# 1(1) 駐輪場のキャッシュレス決済の動向



## QRコードによる決済

### 【概要】

- 昨今急速に普及しているQRコード決済に対応した駐輪場。
- 複数の決済サービスへ対応することで、交通系ICカードを持たない海外からの観光客の利用も可能となる。
- 2019年12月より、開発元である日本コンピュータ・ダイナミクス株式会社が運営する駐輪場（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県等）を中心に順次導入。

### 【特徴】

- 利用者の好みの決済サービスにより支払可能。
- QRコードを読み込んでから数ステップで操作が完了し、精算・出庫することができる。
- スマートフォンの操作のみで精算・出庫できるため、精算機までの往復移動が不要、混雑時に精算待ちをする必要がない。
- 精算機の台数を減らすことができる。



ES21 QRコード決済システム 操作画面



QRコード決済（精算機）



QRコード決済（駐輪場所）

# 1(2)電動アシスト自転車への対応



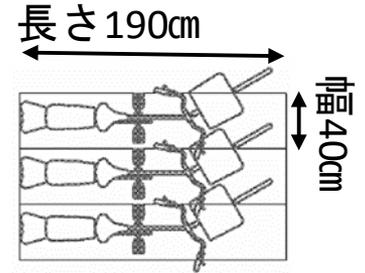
## 現在の駐輪場の状況



## 横浜市営駐輪場の1台当たりの駐輪区画

ラックなしの場合  
幅 : 40cm  
長さ : 190cm

※ハンドルを斜めにする事で、  
自転車全幅以下の間隔で駐輪可能



出典：平面式自転車駐車場整備の手引き (H20.3横浜市道路局)  
自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書 (H19.10財団法人自転車駐車場整備センター)

### 普通自転車※1,2



### 電動アシスト自転車※2



### 子ども乗せ電動アシスト自転車※2



現在の区画サイズ  
幅 : 40cm  
長さ : 190cm

課題：車体が重く、ラック上部への持ち上げが困難

課題：現在の区画幅40cmでは、  
チャイルドシート部の幅が不足

※1 「道路交通法施行規則 第九条の二」で定める、長さ190cm以下、幅60cm以下の自転車という

※2 出典：自転車総合カタログ2021P-SO1 (BRIDGESTONE) より作成

# 1(3)パーソナルモビリティ対応



## 新たな小型モビリティ

国の次期自転車活用推進計画の検討において、新たな小型モビリティについても議論が行われている。

- ▶ 計画期間は5年間でよいが、小型モビリティの登場など世の中は早く動いている。計画の中間見直しを盛り込むべき。
- ▶ 小型モビリティは高齢者の利用増加が期待できる。既存自転車と仲良く移動できる手段を提供すべき。
- ▶ 時速20kmで走る電動キックボードに自転車道を走行できるようにとの要望は強い。また、時速6~8kmで走る高齢者向けの電動車椅子は歩道を整備してほしいとの要望が強い。走行速度に応じた対策の整理が必要。

分類	立ち乗り電動スクーター	搭乗型移動支援ロボット	自動走行ロボット	電動車椅子	ミニカー・超小型モビリティ
例	 最高速度: 25km/h 長さ: 117cm 幅: 47cm 高さ: 120cm 最高速度: 20km/h 長さ: 106cm 幅: 43cm 高さ: 110cm	 最高速度: 20km/h 長さ: 65cm 幅: 63cm 高さ: 130cm 最高速度: 6km/h 長さ: 70cm 幅: 45cm 高さ: 121cm	 最高速度: 6km/h 長さ: 96cm 幅: 66cm 高さ: 109cm 最高速度: 6km/h 長さ: 110cm 幅: 61cm 高さ: 60cm	 最高速度: 6km/hと15km/hに切替え可能 ※ 現在開発中 最高速度: 6km/h 長さ: 119cm 幅: 66cm 高さ: 120cm ※ 自律走行可能	 最高速度: 60km/h 長さ: 234.5cm 幅: 109.5cm 高さ: 150cm ※ ミニカー
道路交通法の分類	定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車	定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車	定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車	「身体障害者用の車椅子」に当たる場合、通行させている者は歩行者  当たらなければ、定格出力等に応じて、自動車又は原動機付自転車	普通自動車

出典: 警察庁「第1回 多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」[資料5]より再構成

## 新たな低速小型モビリティの例

### 立ち乗り電動スクーター

- ▶ 海外ではシェアリングサービスが広がっている。
- ▶ 日本での公道の走行には、免許証、ナンバープレート、ヘルメットの着用等が必要。
- ▶ 都内一部エリアで自転車専用通行帯を走向する実証実験を実施中（令和2年10月27日~令和3年3月31日）。



長さ: 106cm  
幅: 43cm  
高さ: 110cm  
最高速度: 20km/h

株式会社Luup

### WHILL（電動車椅子）

- ▶ 最高速度6km/h。歩道走行可能、免許証は不要。
- ▶ 横浜市では令和元年11月より、みなとみらい21地区において、ラストワンマイルの移動ツールとしてシェアリング実証実験が行われている。



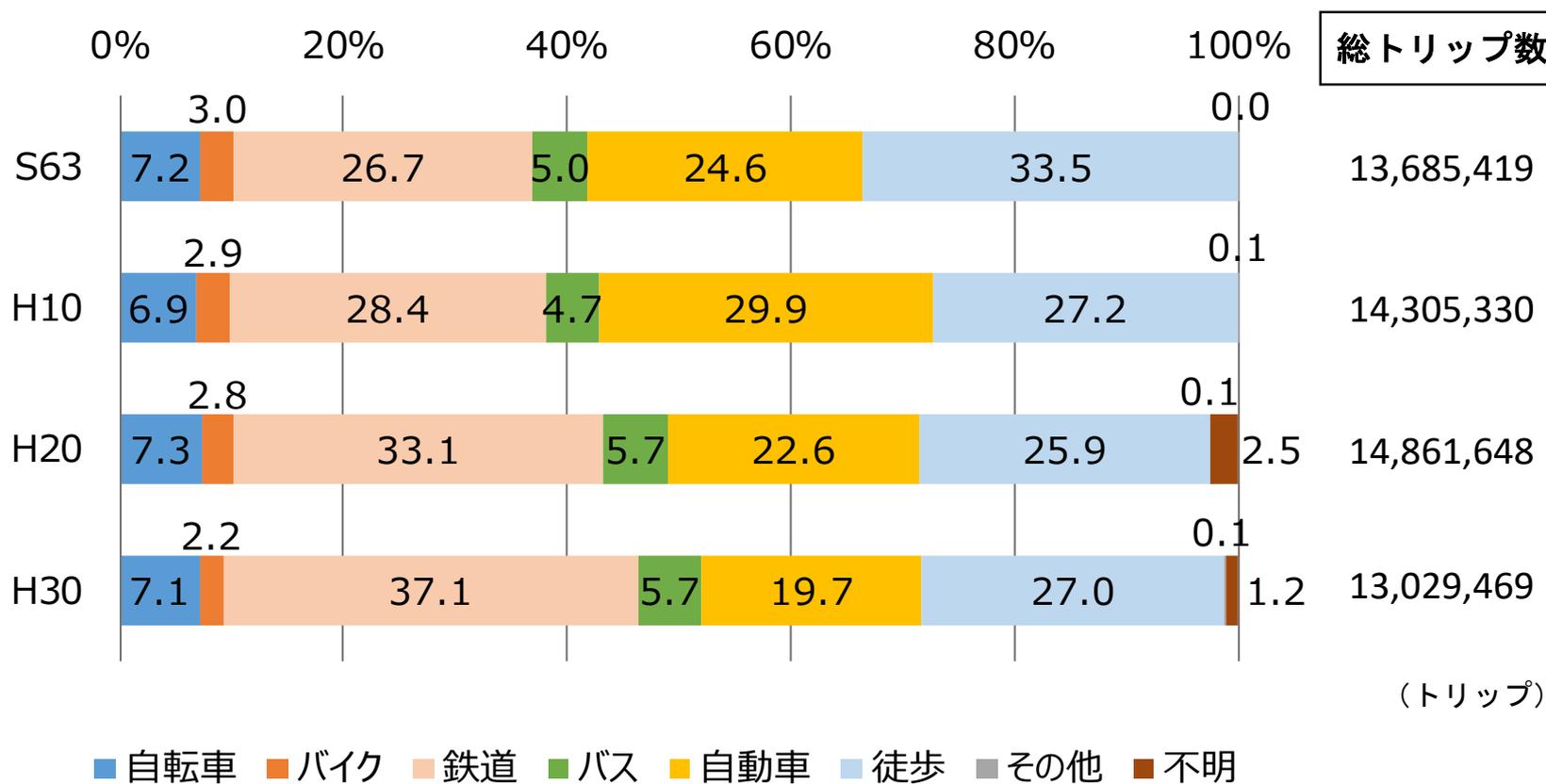
WHILL株式会社

## 2(1)市内自転車・バイク利用の動向



### 横浜市内 全交通手段のトリップ割合推移

〈パーソントリップ調査より〉

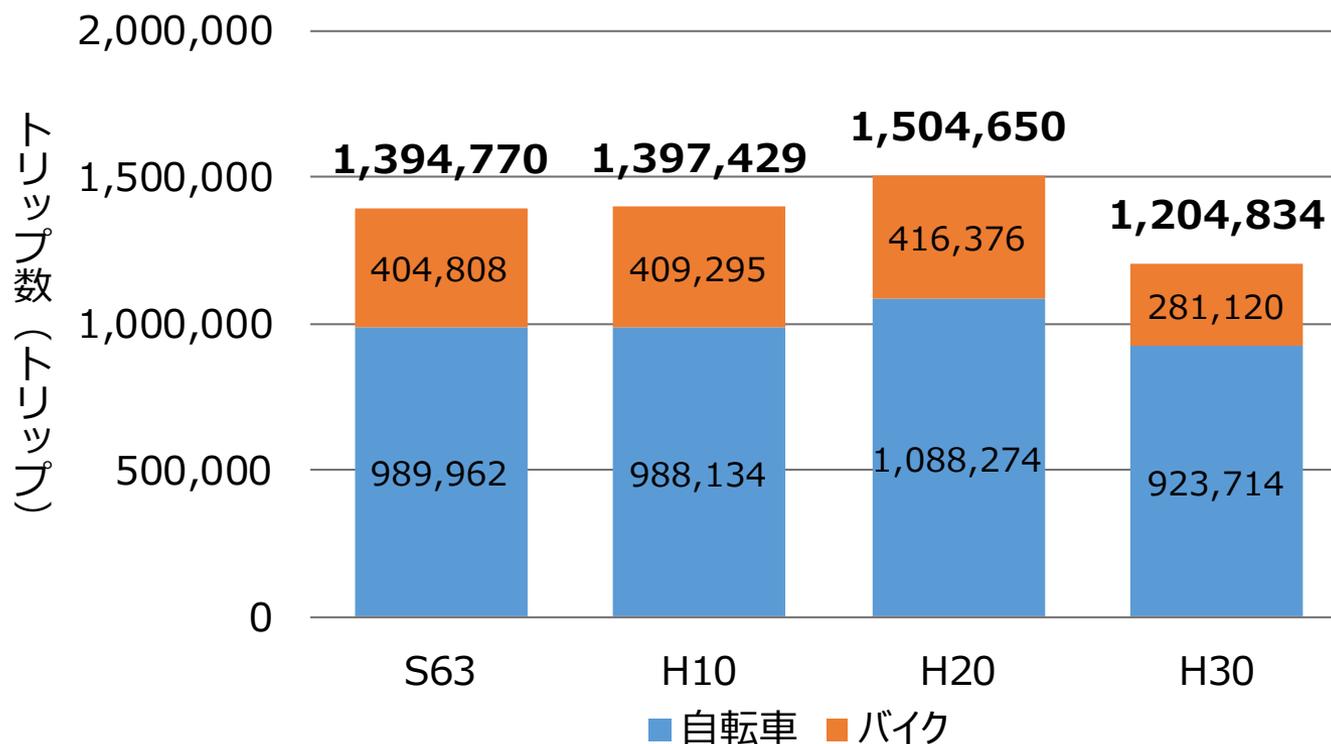


## 2(1)市内自転車・バイク利用の動向



### 横浜市内 自転車、バイクのトリップ数推移

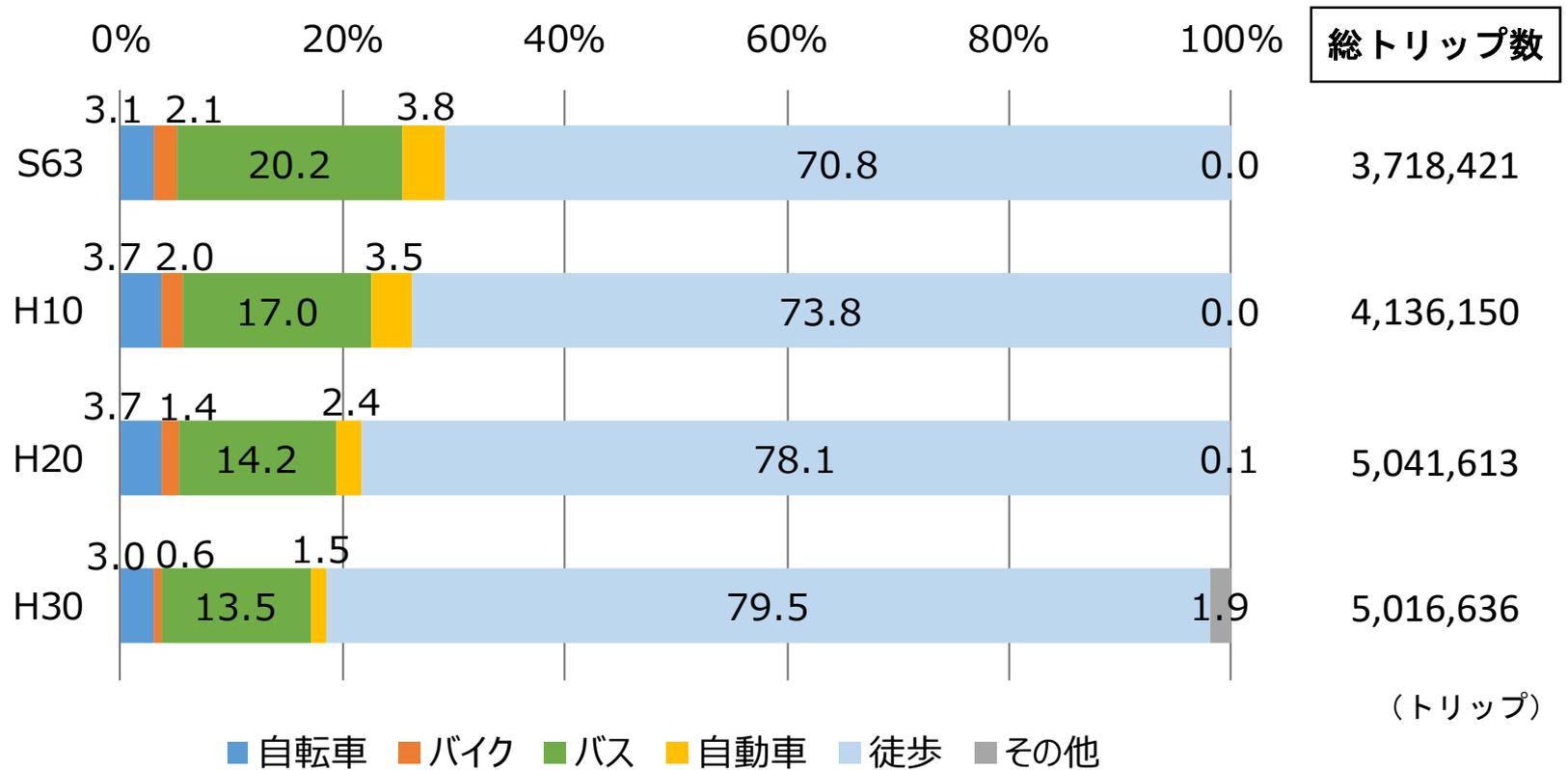
〈パーソントリップ調査より〉



## 2(1)市内自転車・バイク利用の動向



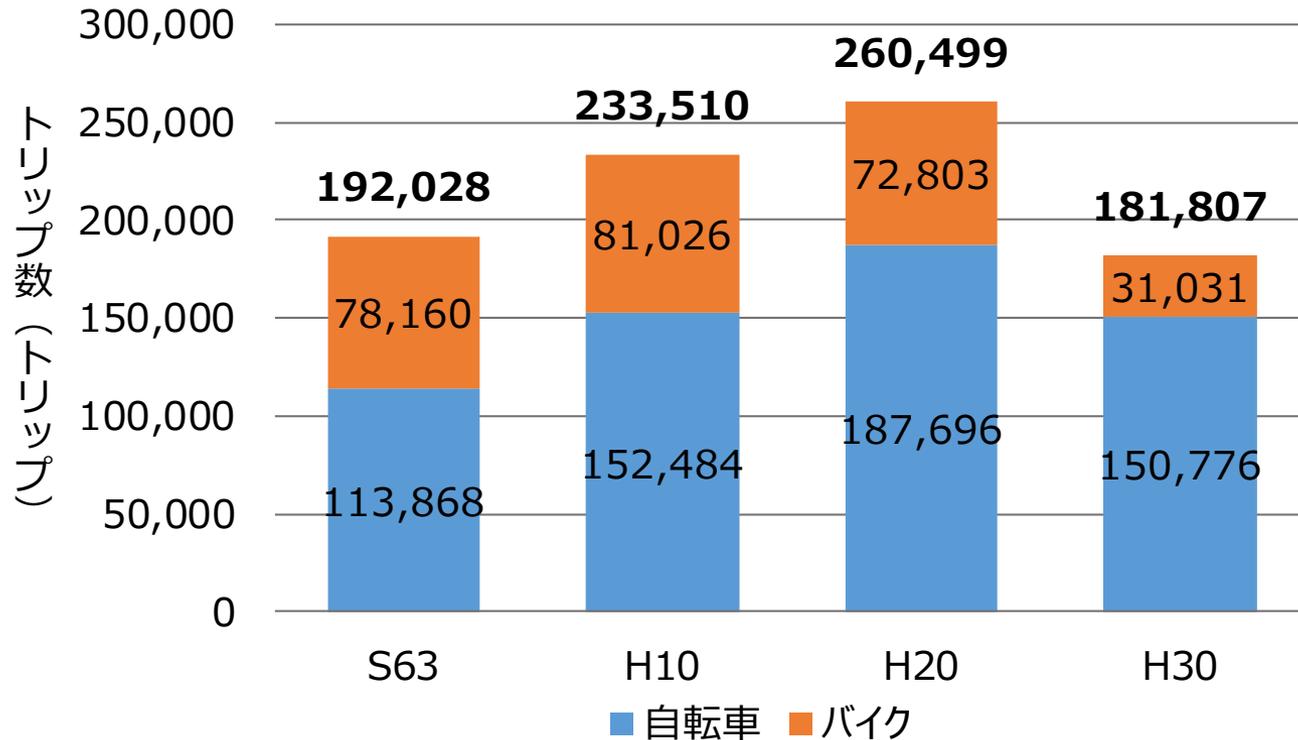
### 横浜市内 鉄道駅までの全交通手段のトリップ割合推移 〈駅端末交通手段, パーソントリップ調査より〉



## 2(1)市内自転車・バイク利用の動向



### 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, パーソントリップ調査より〉





市営自転車駐車場の利用者：約10万4千人/日

(有料自転車駐車場のみ・令和2年3月末現在)

⇒実際はどれくらいの需要があるのか

⇒有料市営自転車駐車場のある市内95駅について  
自転車・バイク別に需給バランスにより整理・分類

### 【指標】

- ・ 定期利用の収容台数、利用台数 (=契約台数)
- ・ 定期利用空き待ちの有無

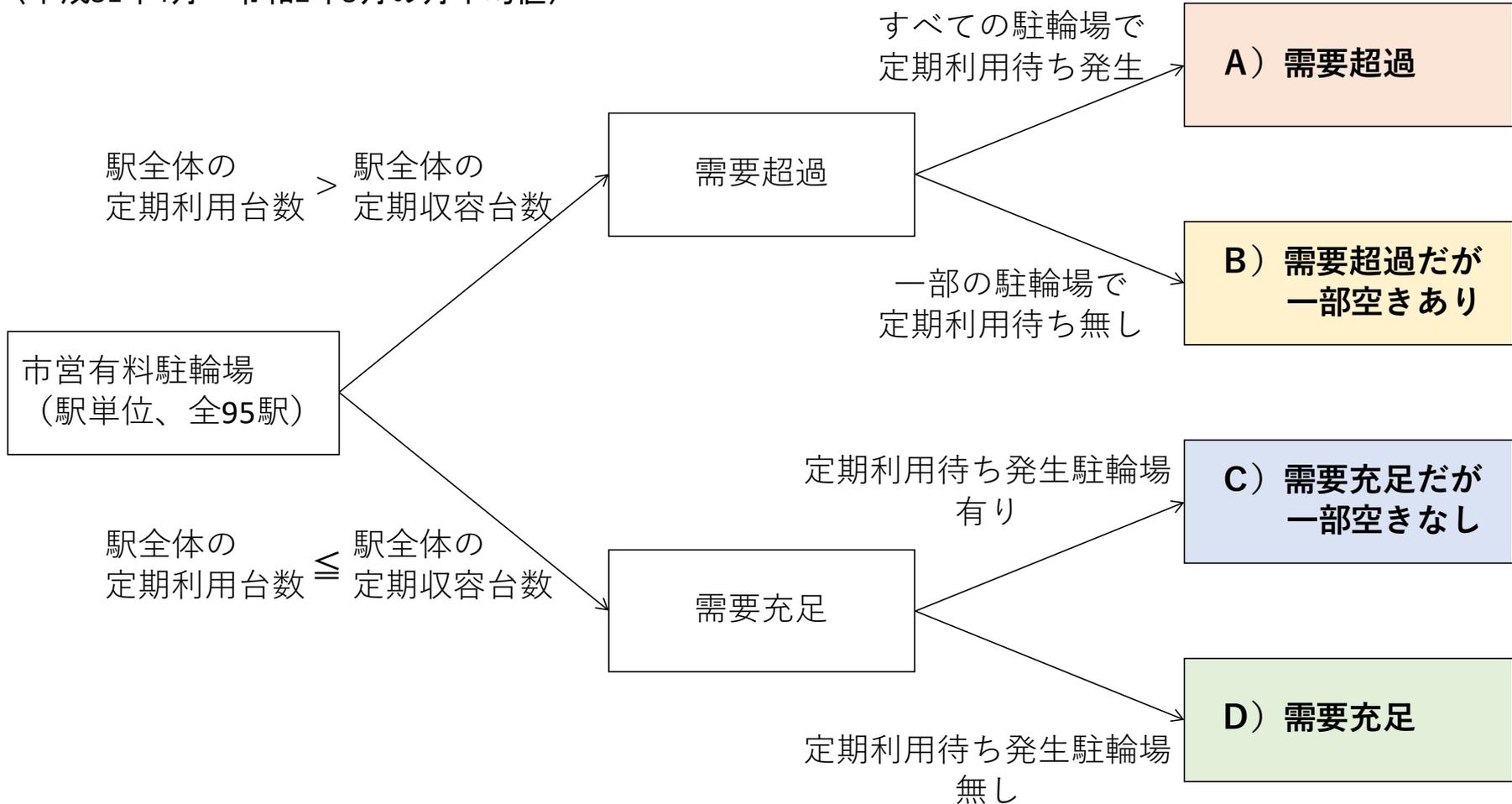
(平成31年4月～令和2年3月の月平均値を使用)

## 2(2)市営自転車駐輪場利用分析--- 駅ごとの需要動向



### 需給バランスに基づく分類

〈平成31年4月～令和2年3月の月平均値〉



## 2(2)市営自転車駐車場利用分析-- 駅ごとの需要動向



### 需給バランスに基づく分類

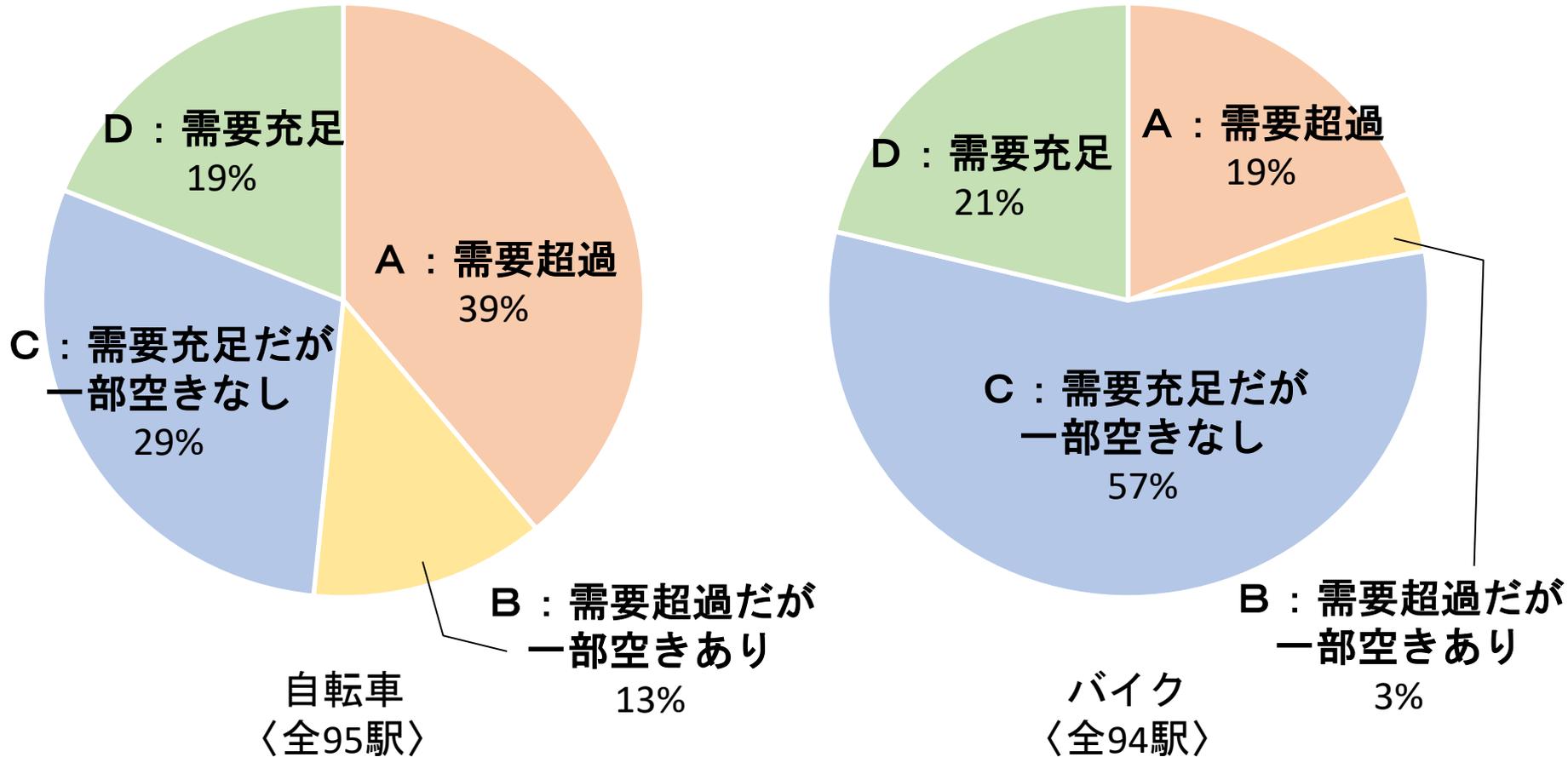


図 需要バランスの駅別割合

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例



### 需要超過の事例：大倉山駅

表 大倉山駅の基本情報

項目	内容				
駅乗車人数	27,725人（令和元年度 1 日平均値）				
乗り入れ路線	東急東横線				
優等列車の停車有無	停車無し				
バスターミナルの有無	無し				
市営自転車駐車場	全 4 箇所、収容台数 1,831台 ※				
	うち定期利用（H31年4月～R2年3月平均値）				
		箇所数	収容台数 （台）	利用台数 （台）	利用待ち 人数（人）
	自転車	4	1,040	1,408	984
	バイク	3	97	93	22
	計	-	1,137	1,501	1,006
民営自転車駐車場	全 4 箇所、収容台数 260台 ※				

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例

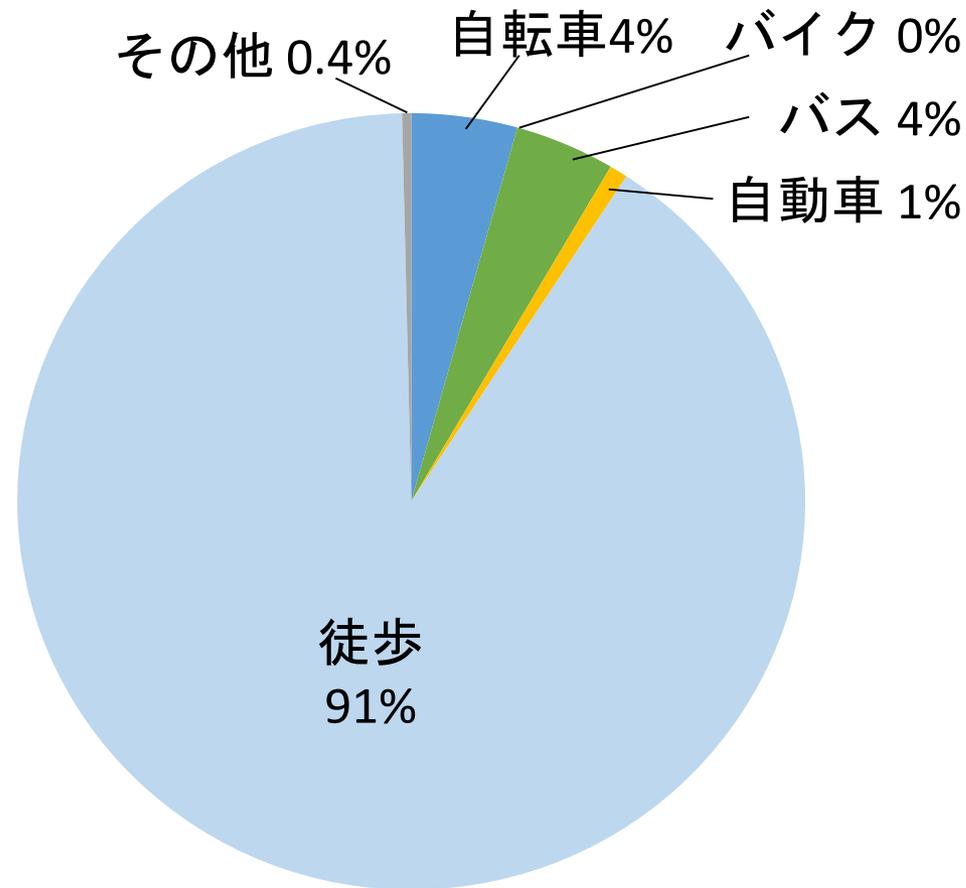


図 大倉山駅の駅端末手段分担率

出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査(令和元年11月)より作成

※パーソントリップ調査はサンプル調査のため、利用の少ない交通手段は推計結果と実態が乖離することがある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例

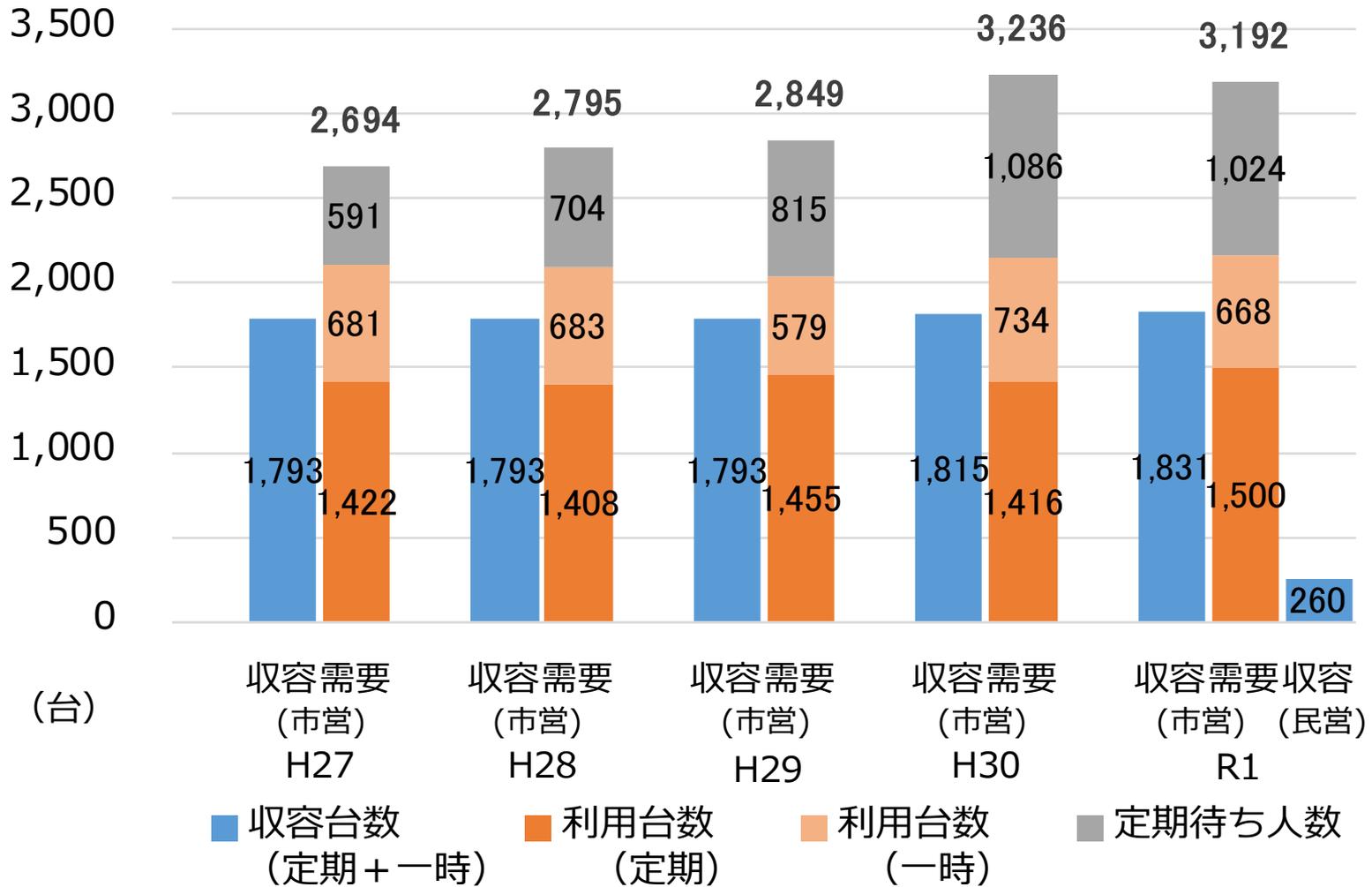


図 大倉山駅の市営駐輪場 駐輪需要の推移

(民営駐輪場収容台数は参考としてR1年のみグラフに掲載)

出典：収容台数 横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査 (H27~R1)

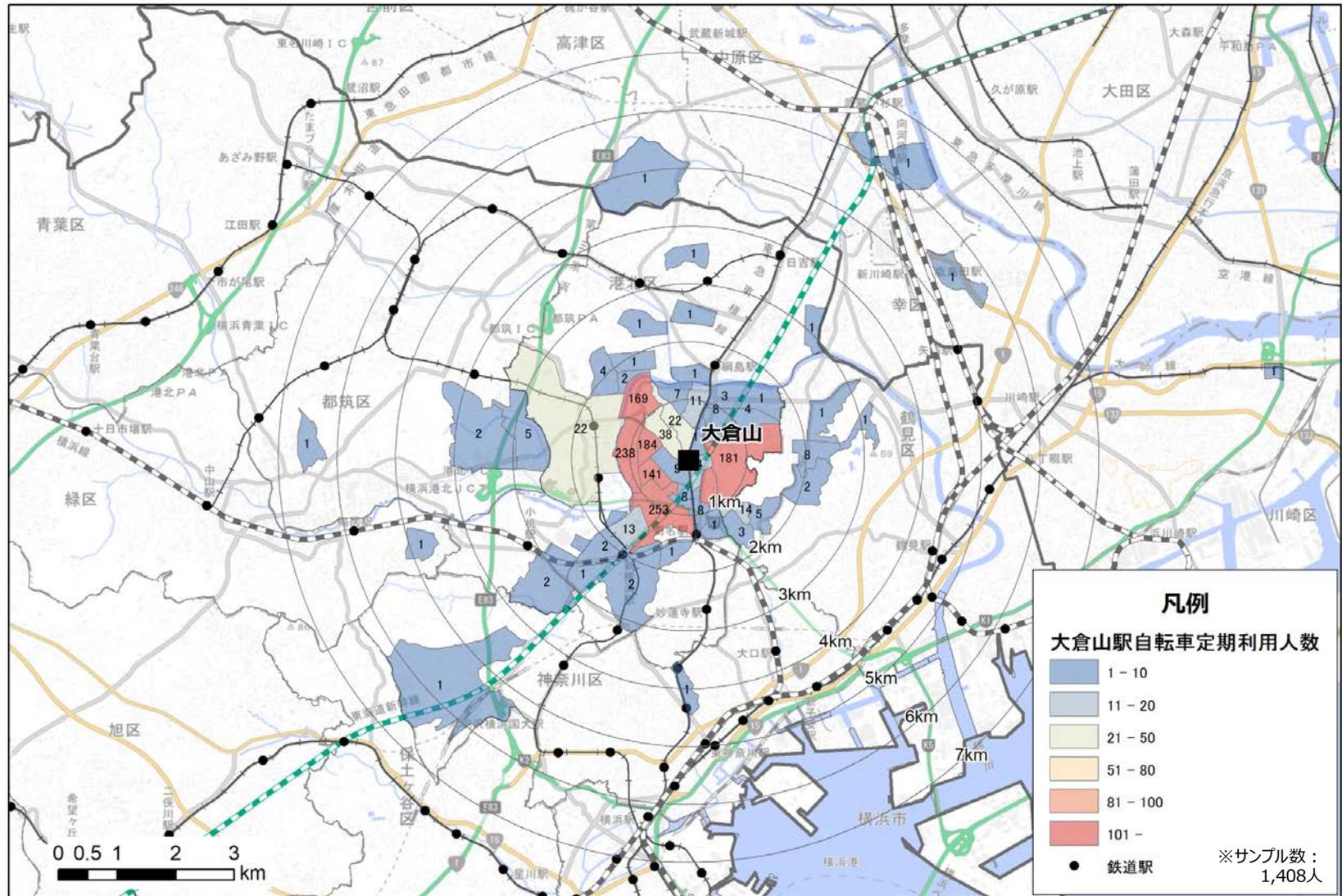
利用台数、定期待ち人数 道路局資料 (各年10月時点)

# 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例



駐輪場定期利用者（自転車）大倉山駅

駅までの平均アクセス距離：1,042m

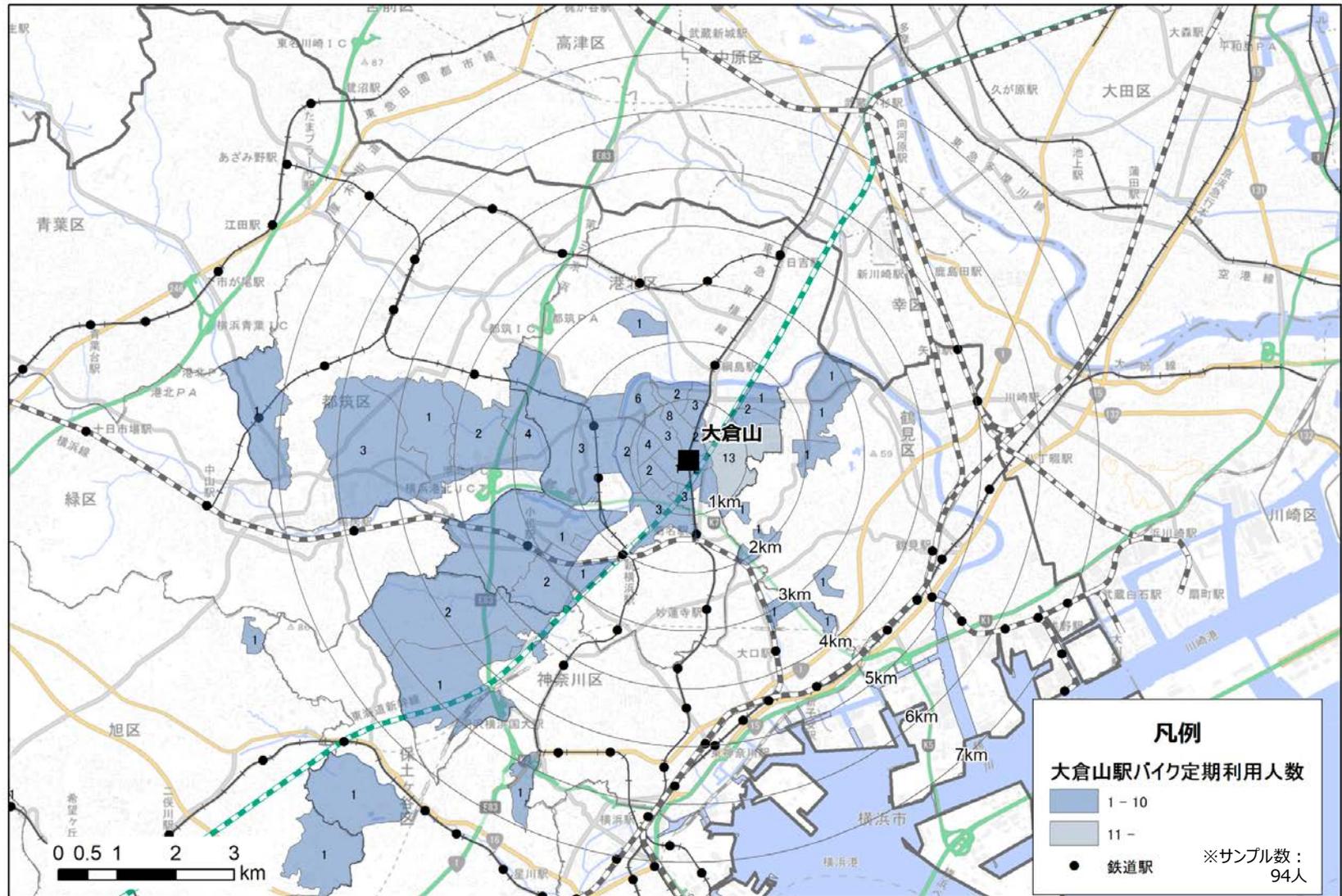


# 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例

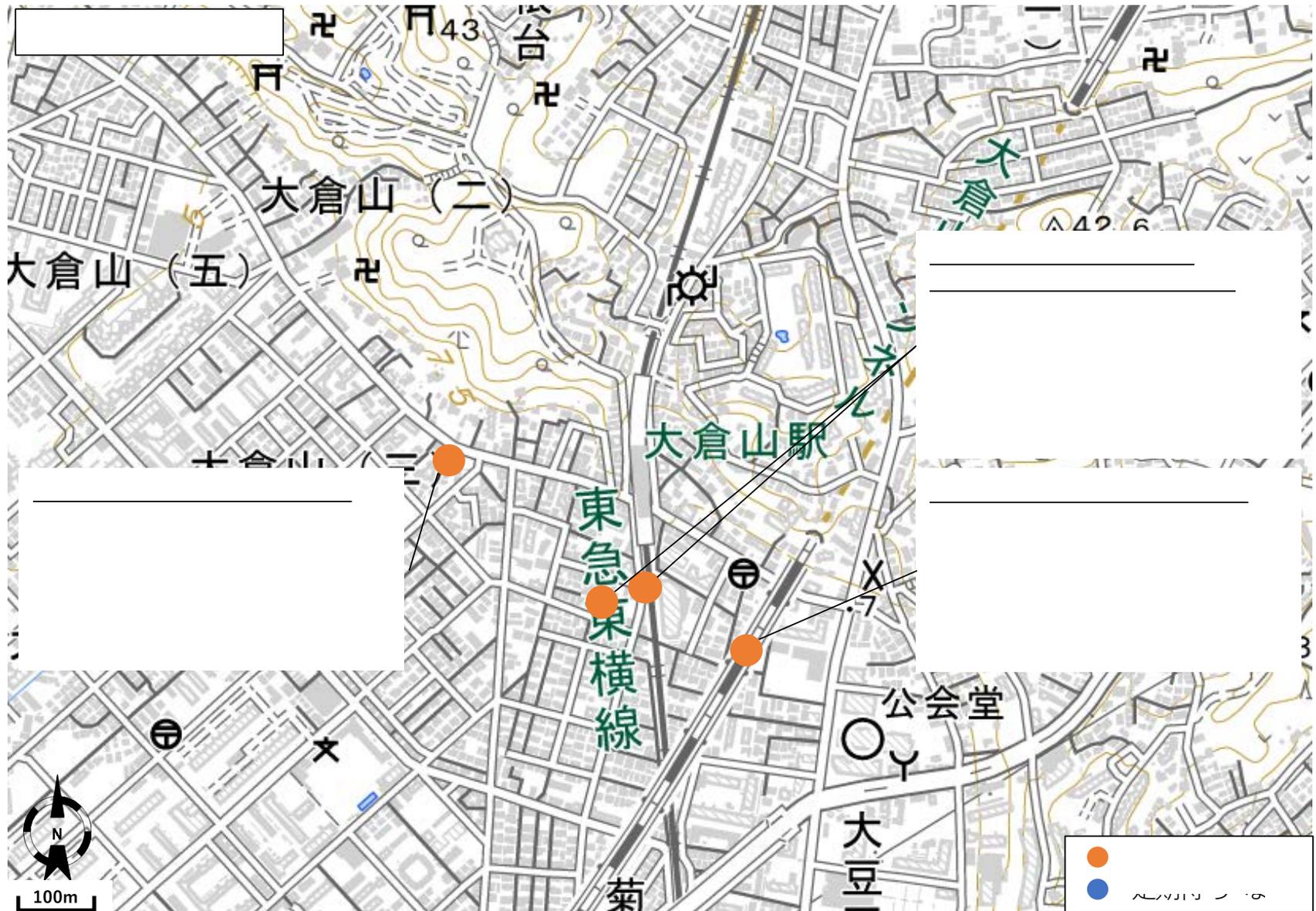


駐輪場定期利用者 (バイク) 大倉山駅

駅までの平均アクセス距離 : 2,375m

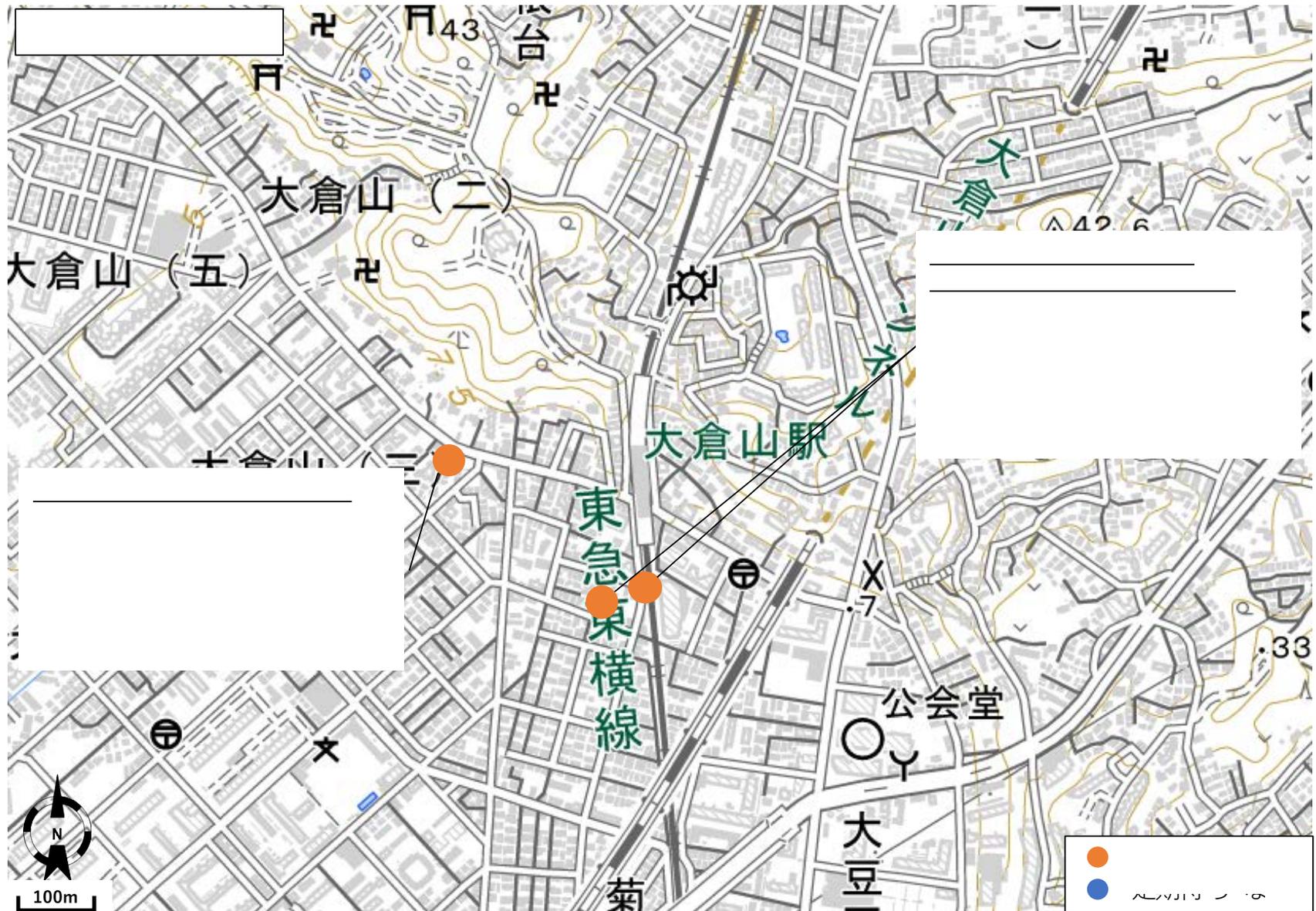


## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例



※値はすべてH31年4月～R2年3月の平均値。端数処理のため、駅合計値と合致しない場合がある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---大倉山駅の事例



※値はすべてH31年4月～R2年3月の平均値。端数処理のため、駅合計値と合致しない場合がある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析--- 戸塚駅の事例



### 需要超過だが一部空きありの事例：戸塚駅

表 戸塚駅の基本情報

項目	内容				
駅乗車人数	156,735人（令和元年度1日平均値）				
乗り入れ路線	JR東海道線、JR横須賀線、JR湘南新宿ライン 市営地下鉄ブルーライン				
優等列車の停車有無	停車有り（JR湘南新宿ライン：特別快速、 市営地下鉄ブルーライン：快速）				
バスターミナルの有無	有り				
市営自転車駐車場	全18箇所、収容台数 11,323台 ※ （うち無料自転車駐車場4箇所、収容台数2,101台）				
	うち定期利用（H31年4月～R2年3月平均値）				
		箇所数	収容台数 （台）	利用台数 （台）	利用待ち 人数（人）
	自転車	11	5,369	5,931	5,001
バイク	8	2,934	2,898	803	
計	-	8,303	8,829	5,804	
民営自転車駐車場	全14箇所、収容台数 2,289台 ※				

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---戸塚駅の事例

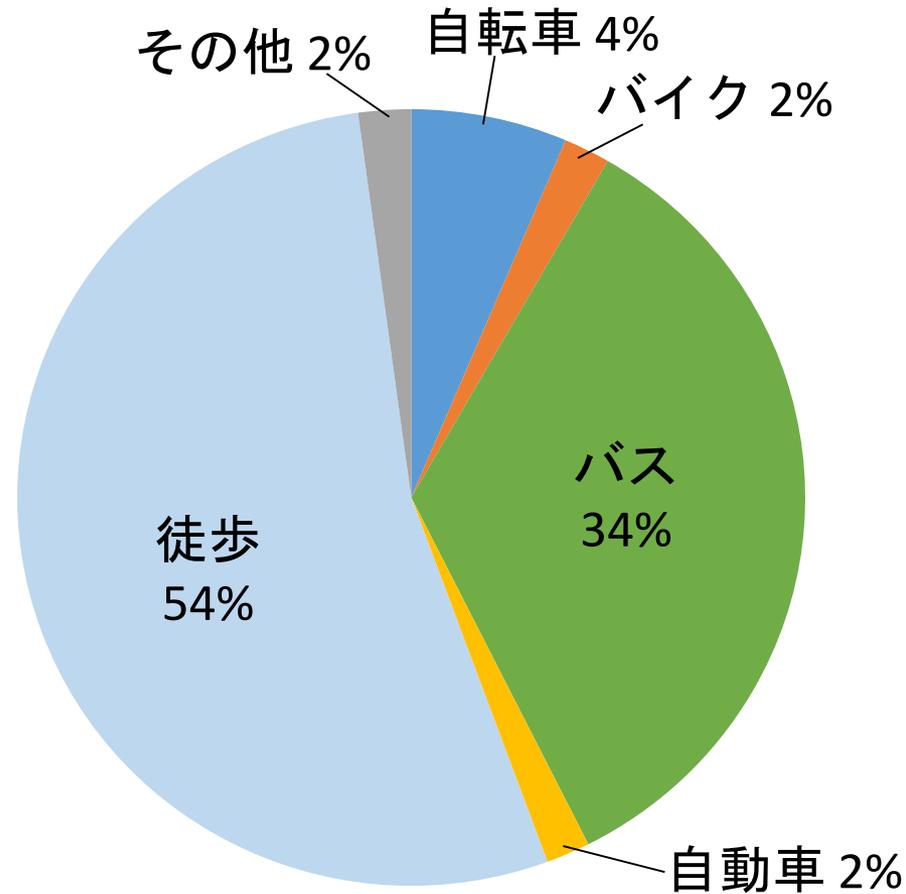


図 戸塚駅の駅端末手段分担率

出典: 第6回東京都市圏パーソントリップ調査(令和元年11月)より作成

※パーソントリップ調査はサンプル調査のため、利用の少ない交通手段は推計結果と実態が乖離することがある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析--- 戸塚駅の事例

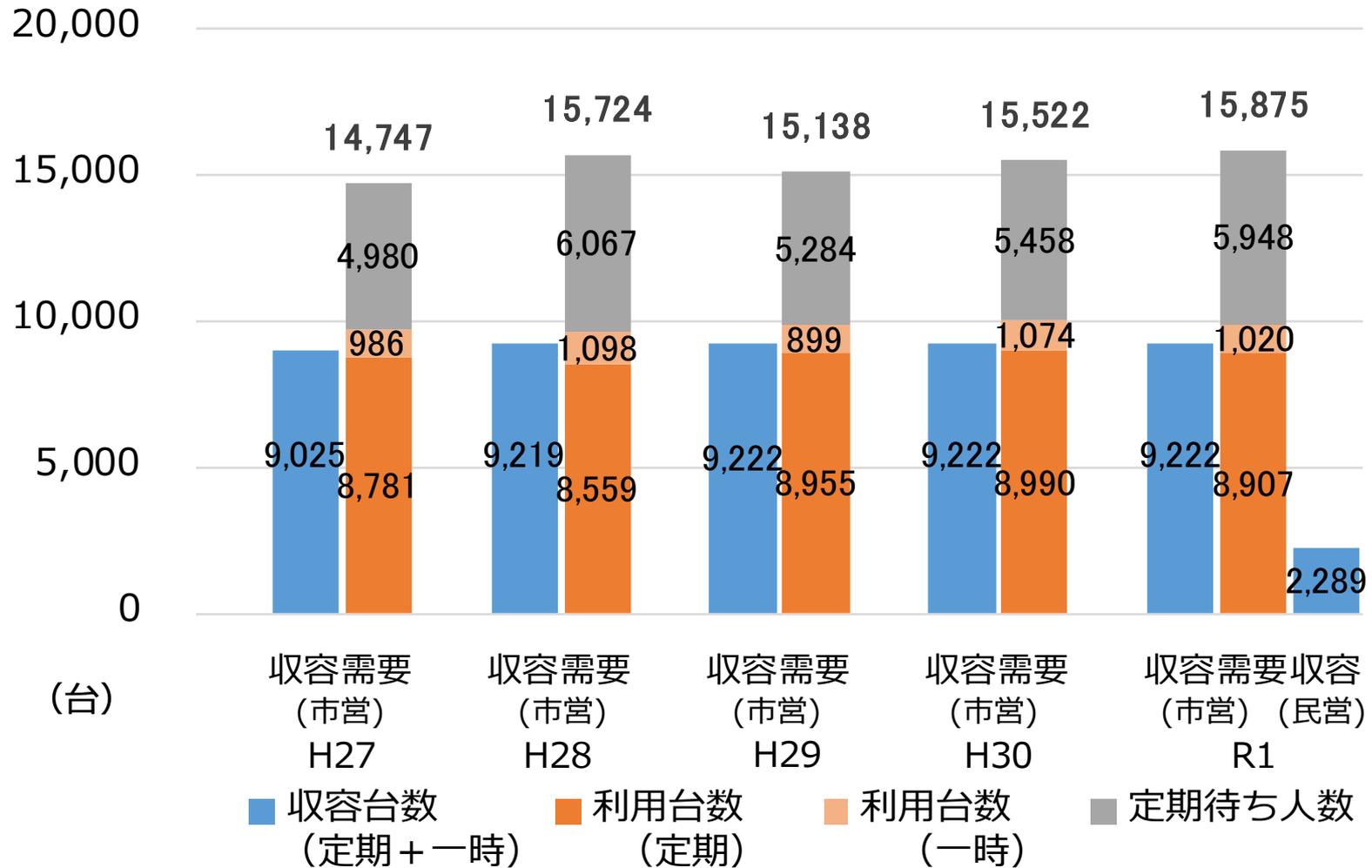


図 戸塚駅の市営駐輪場 駐輪需要の推移

(無料市営駐輪場を除く。民間駐輪場収容台数は参考としてR1年のみグラフに掲載)

出典：収容台数 横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査 (H27~R1)

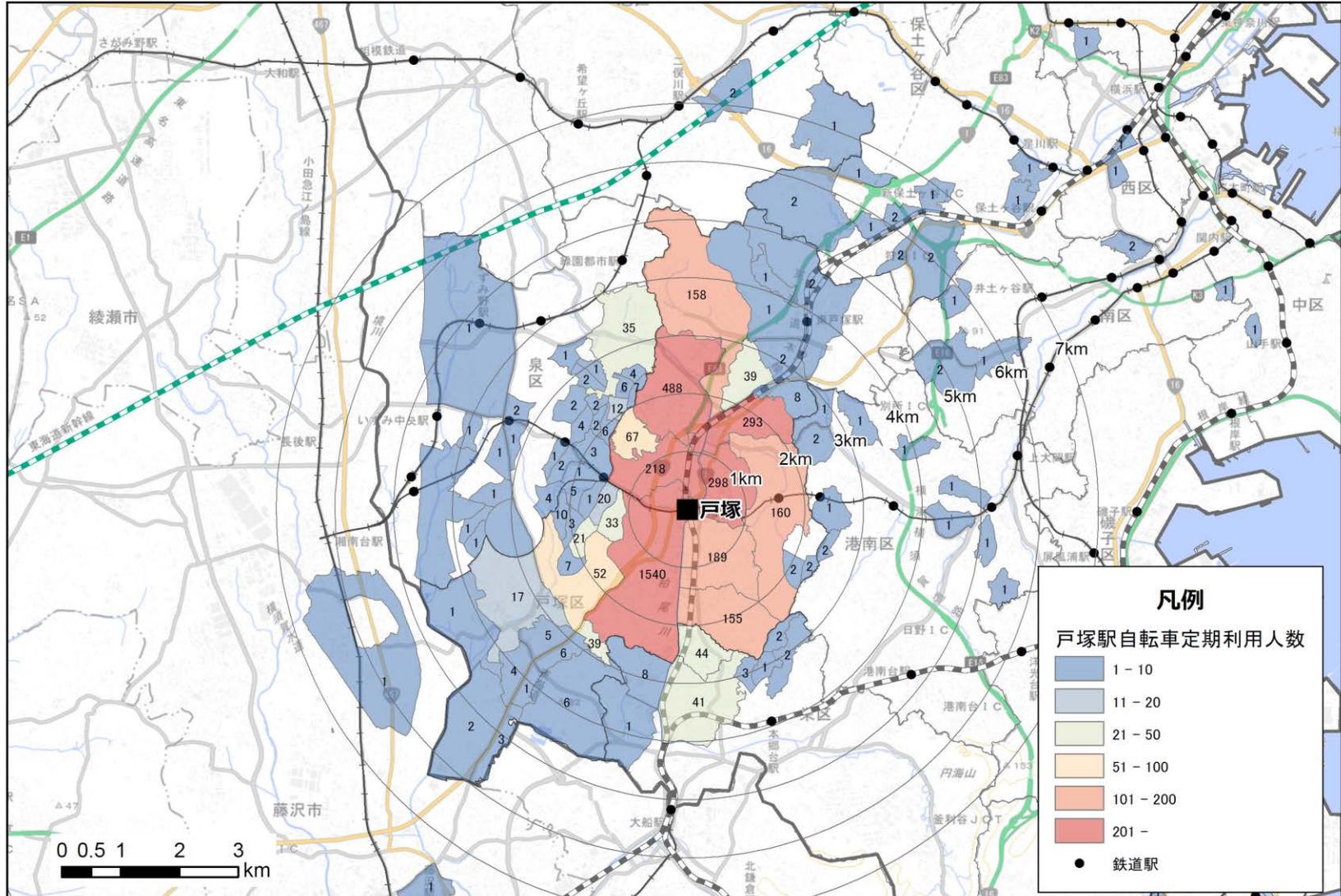
利用台数、定期待ち人数 道路局資料 (各年10月時点)

# 2(2)市営自転車駐車場利用分析---戸塚駅の事例



駐輪場定期利用者（自転車） 戸塚駅

駅までの平均アクセス距離：1,724m

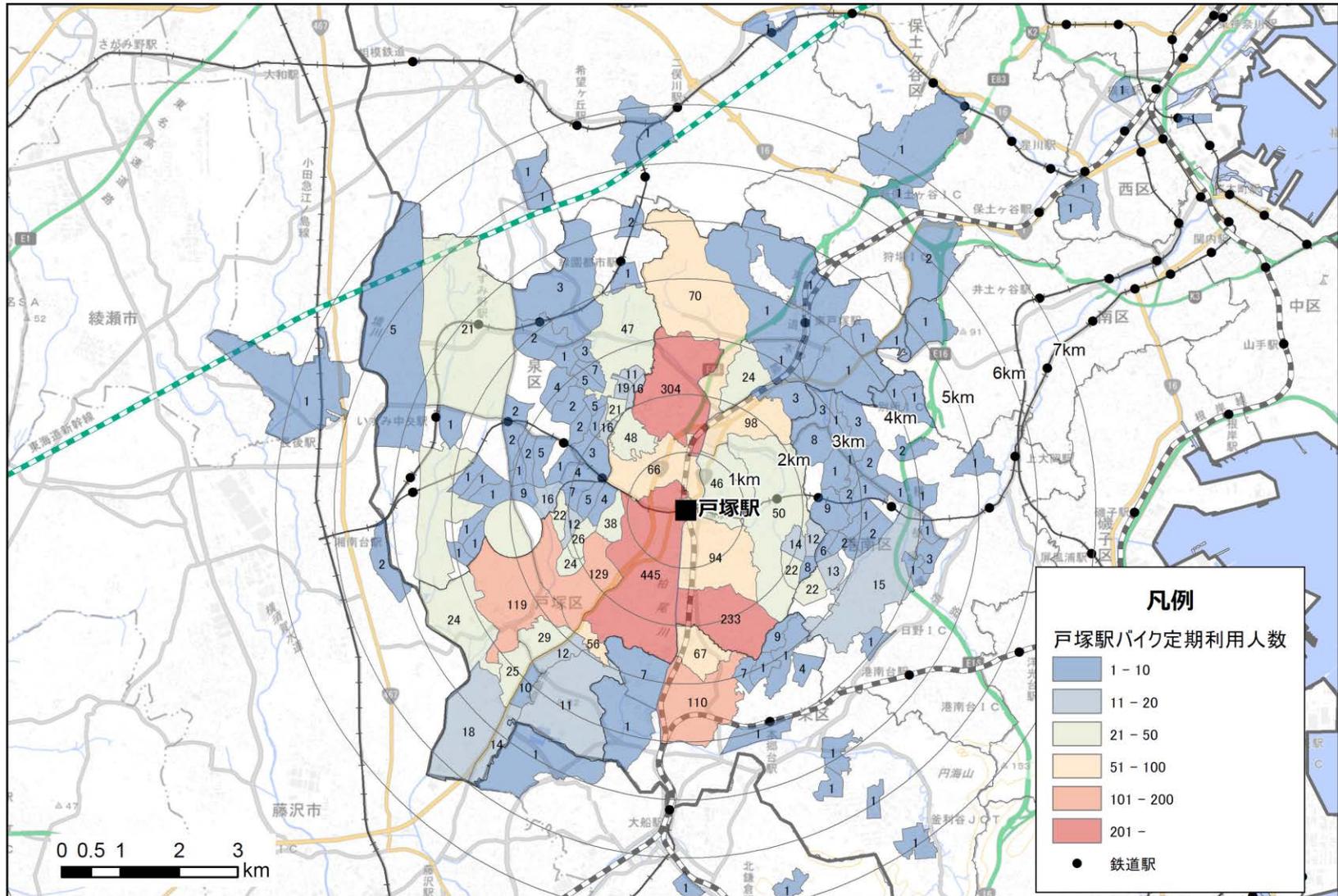


# 2(2)市営自転車駐車場利用分析---戸塚駅の事例

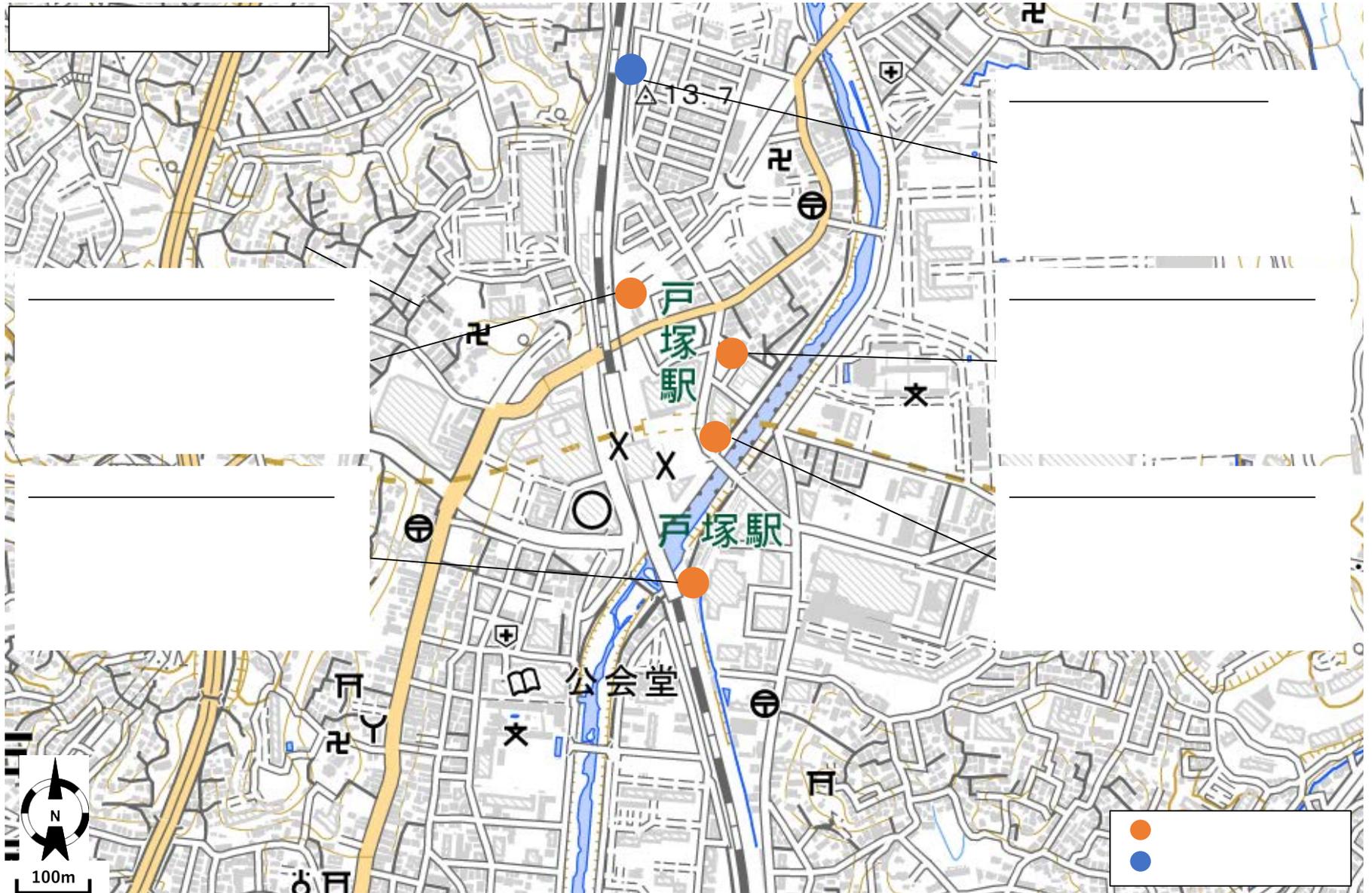


駐輪場定期利用者 (バイク) 戸塚駅

駅までの平均アクセス距離 : 2,377m

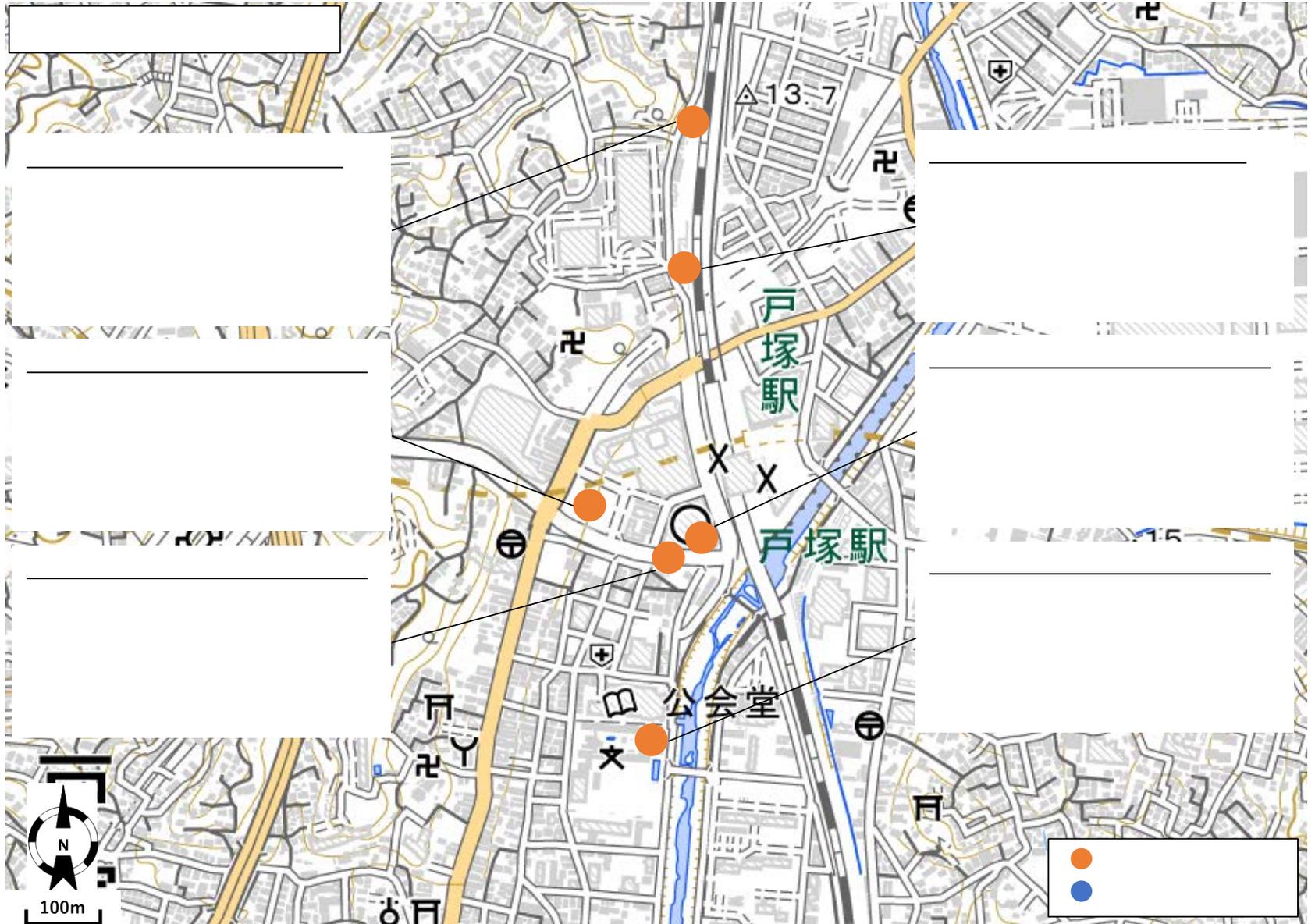


## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---戸塚駅の事例



※値はすべてH31年4月～R2年3月の平均値。端数処理のため、駅合計値と合致しない場合がある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---戸塚駅の事例



※値はすべてH31年4月～R2年3月の平均値。端数処理のため、駅合計値と合致しない場合がある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析---戸塚駅の事例



※値はすべてH31年4月～R2年3月の平均値。端数処理のため、駅合計値と合致しない場合がある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析--- 金沢文庫駅の事例



需要超過⇒需要充足の事例：金沢文庫駅

表 金沢文庫駅の基本情報

項目	内容				
駅乗車人数	34,572人（令和元年度 1 日平均値）				
乗り入れ路線	京急本線				
優等列車の停車有無	停車有り（快特、特急、エアポート急行）				
バスターミナルの有無	有り				
市営自転車駐車場	全 8 箇所、収容台数 4,280 台 ※				
	うち定期利用（H31年4月～R2年3月平均値）				
		箇所数	収容台数 （台）	利用台数 （台）	利用待ち 人数（人）
	自転車	8	2,696	2,998	90
	バイク	4	956	790	12
	計	-	3,652	3,788	102
民営自転車駐車場	全 6 箇所、収容台数 788 台 ※				

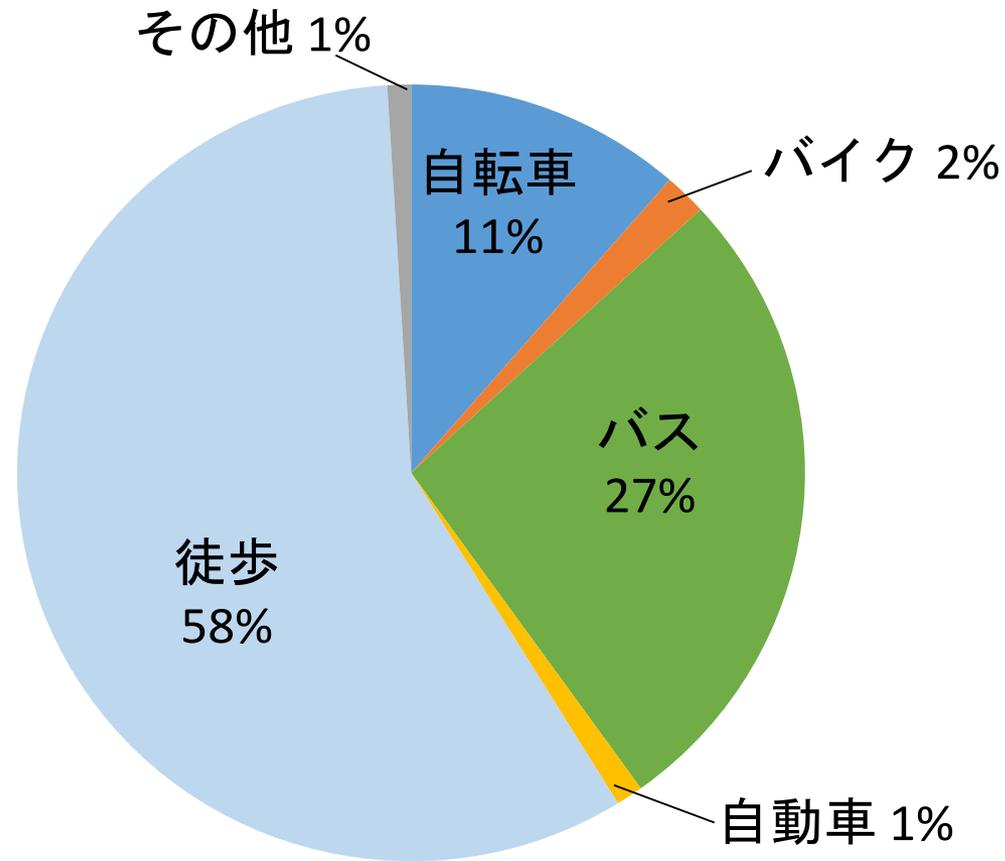


図 金沢文庫駅の駅端末手段分担率

出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査(令和元年11月)より作成

※パーソントリップ調査はサンプル調査のため、利用の少ない交通手段は推計結果と実態が乖離することがある。

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析--- 金沢文庫駅の事例

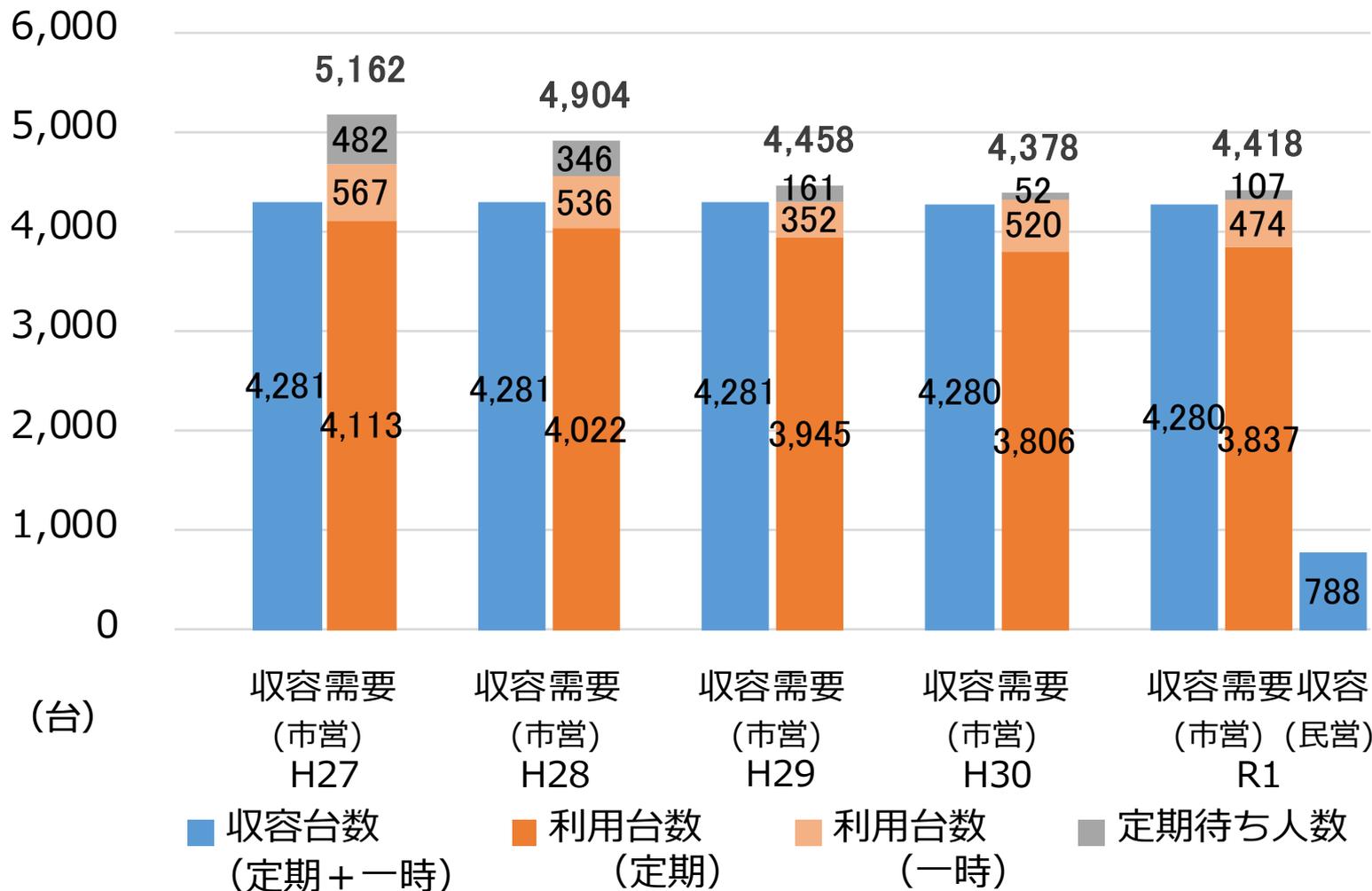


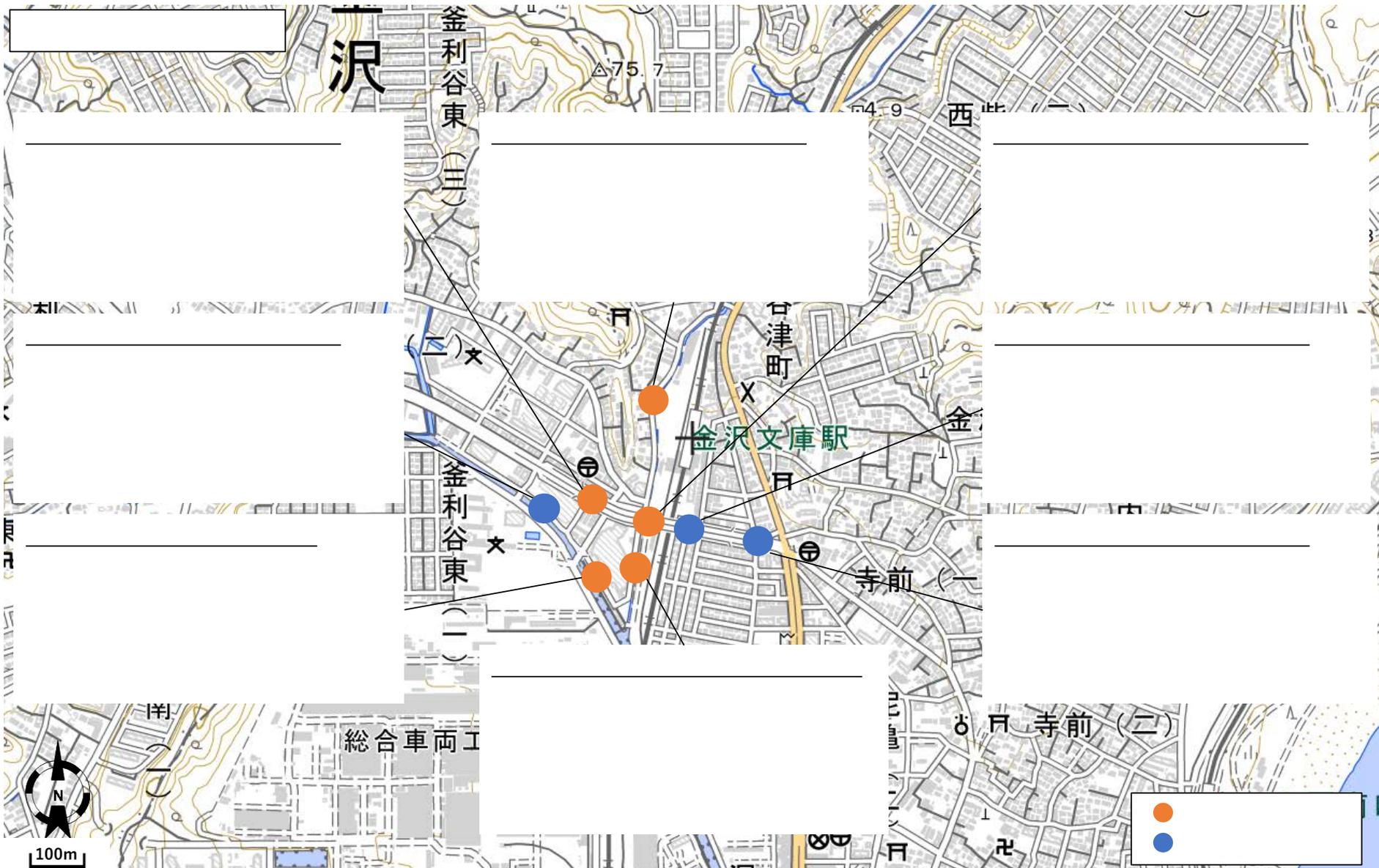
図 金沢文庫駅の市営駐輪場 駐輪需要の推移

(民営駐輪場収容台数は参考としてR1年のみグラフに掲載)

出典：収容台数 横浜市内鉄道駅周辺放置自転車等実態に関する調査 (H27~R1)

利用台数、定期待ち人数 道路局資料 (各年10月時点)

## 2(2)市営自転車駐車場利用分析--- 金沢文庫駅の事例



※値はすべてH31年4月～R2年3月の平均値。端数処理のため、駅合計値と合致しない場合がある。





### 駅ごとの需要動向 まとめ

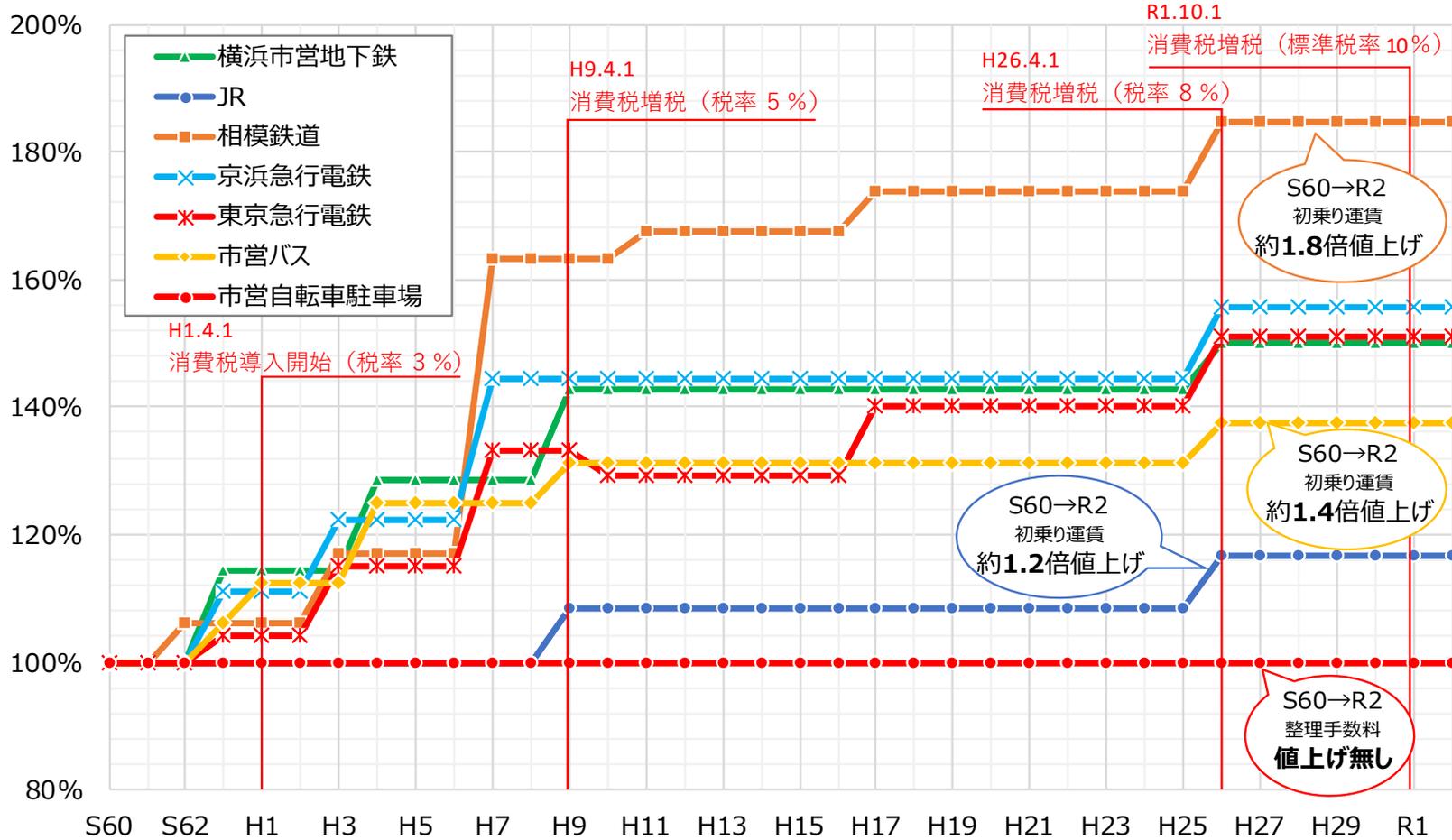
- ・ 駐輪場の絶対数が大きく不足している駅では、民営含め収容台数を増やす施策必要。
- ・ 需要に偏りがある駅では、空きのある駐輪場に誘導する施策はある程度有効と考えられる。
- ・ 需要が充足し空きのある駐輪場では、今後効率的な運営が必要となる。また付加価値をつけた運営展開の可能性。
- ・ 駐輪場の利用者は必ずしも居住地の最寄り駅の駐輪場を利用しているわけではなく、特にバイクは自転車と比較して駅までの平均利用距離が長い。他の公共交通機関とのバランスという視点も必要。

# 3(1)市内公共交通の料金推移との比較



鉄道会社別及び市営バス 初乗り運賃、  
市営駐車場の整理手数料推移

※昭和60年時点の初乗り運賃を100%としたときの初乗り運賃推移  
※相模鉄道、京浜急行電鉄、東京急行電鉄については、横浜市内  
を運行する路線のみを集計し、その平均を示す。



**初乗り運賃**  
R2年12月現在

- 相鉄:** 150円,200円
- 京急:** 140円
- 東急:** 130円,160円
- 市営地下鉄:** 140円
- 市営バス:** 220円
- J R:** 140円

出典：JTB時刻表、交通局資料より作成

## 3(2)市内の民営自転車駐車場



### 通勤・通学利用を想定した市内民営自転車駐車場の利用料金

	自転車		バイク（原付）	
箇所数	178箇所		111箇所	
駐車時間	12時間 あたり	24時間 あたり	12時間 あたり	24時間 あたり
平均料金	144円	233円	300円	492円

横浜市内鉄道駅周辺放置実態調査（令和元年11月）より作成

- ・ 市内の自転車等放置禁止区域内に位置する民営自転車駐車場全297か所のうち、
  - 自転車：12時間200円以下
  - バイク：12時間400円以下
- の自転車駐車場のみを通勤・通学用として集計

### 3(3)周辺市区の自転車駐車場



調査対象：周辺11市区の市・区営自転車駐車場

周辺市区：

神奈川県（6市）

川崎市、相模原市、藤沢市、  
鎌倉市、逗子市、横須賀市

東京都（5市区）

大田区、世田谷区、調布市、  
稲城市、町田市

・大和市は市営自転車駐車場が設置されていない、  
狛江市は有料の市営自転車駐車場が設置されていないため除外



### 3(3)周辺市区の自転車駐車場



自転車の一時利用（24時間あたりの料金）の料金分布

対象市区		自転車 一時利用（24時間あたりの料金）（ ←---→ : 料金幅）															
		50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
神奈川県	横浜市				←---→												
	川崎市	←-----→															
	相模原市						■										
	藤沢市						■										
	鎌倉市									←---→							
	逗子市												■				
	横須賀市									←---→							
東京都	町田市						←-▶										
	大田区						←-----→										
	世田谷区						■										
	調布市						■										
	稲城市						■										

※2020年8月時点

# 3(3)周辺市区の自転車駐車場



## バイクの一時利用（24時間あたりの料金）の料金分布

対象市区	バイク（50cc以下） 一時利用（24時間あたりの料金）（ ←---→ : 料金幅 )																				収容可能対象バイク												
	バイク（50cc超125cc以下） 一時利用（24時間あたりの料金）（ ←---→ : 料金幅 )																				50cc以下	50cc超 125cc以下	125cc超										
	5 0	6 0	7 0	8 0	9 0	1 0 0	1 1 0	1 2 0	1 3 0	1 4 0	1 5 0	1 6 0	1 7 0	1 8 0	1 9 0	2 0 0	2 1 0	2 2 0	2 3 0	2 4 0	2 5 0	2 6 0	2 7 0	2 8 0	2 9 0	3 0 0							
神奈川県	横浜市						←---→	←---→																			○	○	—				
	川崎市	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	○	○	—
	相模原市															■											■	○	○	—			
	藤沢市						←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	←---→	○	○	—
	鎌倉市															←---→	←---→											○	○	—			
	逗子市																						■					○	○	○			
	横須賀市													←---→	←---→	←---→	←---→											○	○	—			
東京都	町田市											■															○	○	○				
	大田区															■											■	○	○	—			
	世田谷区															■											○	—	—				
	調布市												■														■	○	○	○			
	稲城市												■	■													○	○	—				

※2020年8月時点





### 3(3)周辺市区の自転車駐車場



#### 自転車の定期利用（3ヵ月あたり料金）の割引率

対象市区		長期契約割引 (3ヶ月)
神奈川県	横浜市	—
	川崎市	3%～6%
	相模原市	5%
	藤沢市	—
	鎌倉市	1%～2%※
	逗子市	—
	横須賀市	7%
東京都	町田市	7%～8%※
	大田区	—
	世田谷区	—
	調布市	4%～7%
	稲城市	6%

※一部の自転車駐車場のみ割引制度を導入

### 3(4)車種（自転車、バイク）による違い



#### 自転車とバイクの比較

指標		自転車を1とした倍率	
		自転車と原付	自転車と自動二輪 (125cc 以下)
1	駐車面積	1.5 倍	3 倍
2	重量	3 倍～5 倍	4 倍～6 倍
3	舗装費用	3 倍	
4	周辺市区における利用料金設定（参考）※	1.3 倍～2.1 倍	1.3～3.3 倍
5	市内民営駐輪場における利用料金設定（参考）	2.1 倍	—

※定期利用料金の比較。駐輪場ごとに料金変動する自治体については、自転車、原付、自動二輪がすべて利用できる駐輪場を各市区1つずつ抽出。

バイクは自転車と比べて、駐車面積、重量が大きく、整備費用も高くなる。そのため駐車料金差も大きくなることが多い。

## 4(1)市営自転車駐車場 管理運営費用



### 市営有料自転車駐車場 管理・運営事業費の内訳 (R2年度予算)

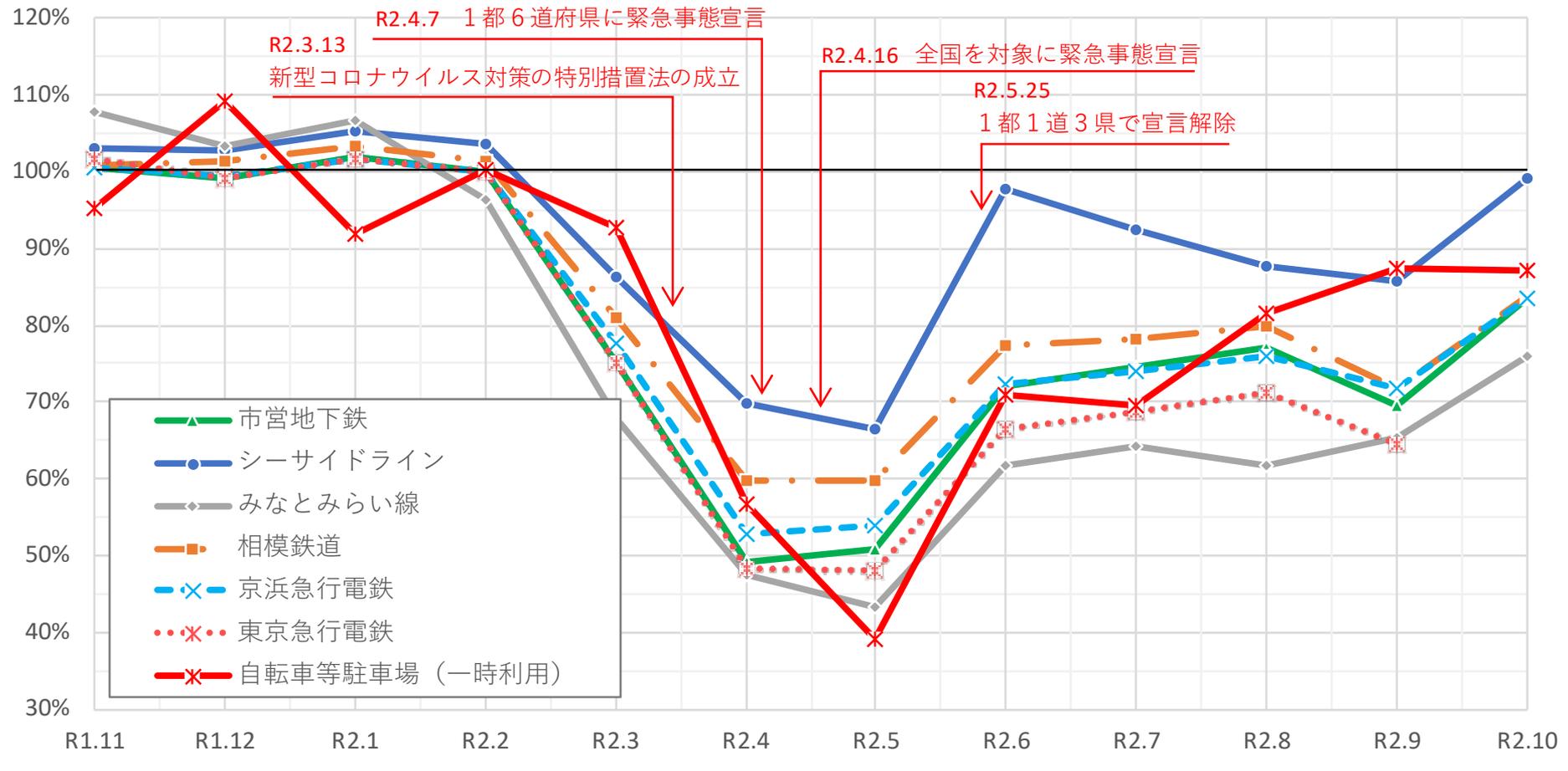
(単位：千円)

項目	金額	備考
委託費	1,485,265	
借地料	186,254	
その他諸経費	4,837	光熱水費等
整備補修費	117,170	
合計	1,793,526	

# 4(2) コロナ禍が駐輪事業に与える影響



鉄道会社別 鉄道利用者数、市営自転車駐車場一時利用者数の推移  
(対前年同月比)



出典：横浜市統計書、道路局資料より作成  
東急線R2年10月は未公表



## 4(3)参考：民営駐輪場の費用（試算）

### 市内で民営駐輪場を開設する際の事例

#### 〈前提〉

- ・ 収容台数100台の自転車駐車を整備し、7年間で初期費用を回収
- ・ 利用料金12時間110円、80%稼働（一台あたり110円/日の収入を100%として）

#### 〈初期費用、管理運営費の試算〉

項目	費用	備考
初期費用	約616万円 ※1	整備費、機器購入費等 (収容台数100台)
管理運営費	約233万円/年 ※2	借地料、管理費、光熱費等

※1 横浜市民営自転車駐車場整備費補助事業の実績等から推定

※2 収支±0と想定



## 方向性

多様なニーズへの  
対応

さらなる整備促進

将来にわたって持続可能な  
管理運営方策の確立

## 論点

- ・ あるべきサービス水準、  
付加的サービスの提供内  
容

- ・ PPPによる駐輪場整備運  
営
- ・ 民間による整備支援メ  
ニューの充実
- ・ 多様な公民連携手法への  
挑戦

- ・ 管理運営方法の見直し
- ・ 施設の長寿命化を見据え  
た計画的な修繕のあり方
- ・ 適正な利用者負担のあり  
方

SDGsの推進に寄与

# 検討・対応の時間軸



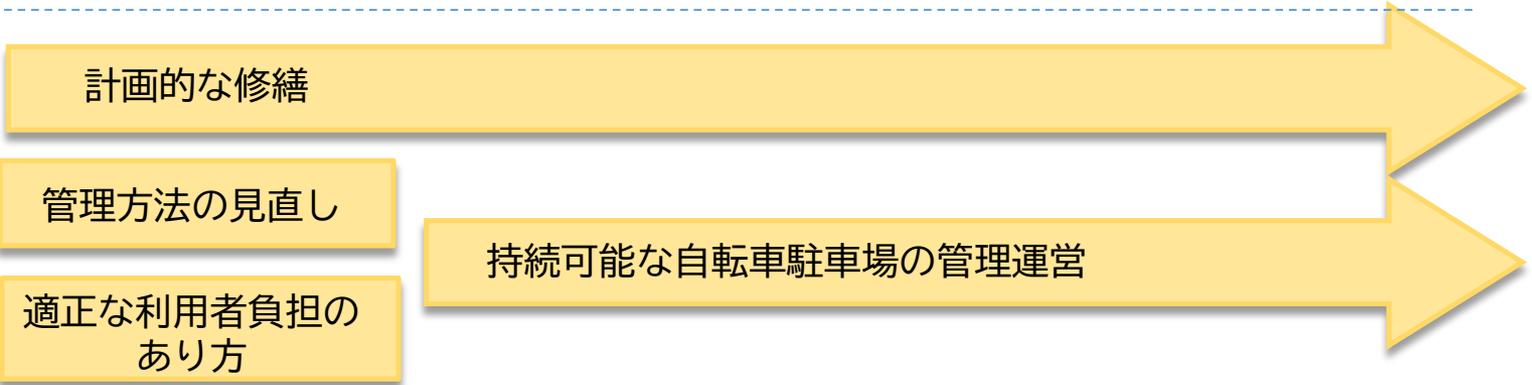
多様なニーズへの対応



さらなる整備促進



将来にわたって持続可能な管理運営方策の確立



短期

時間軸

長期



## 箇所数、利用者数

(有料自転車駐車場のみ)

箇所数	242箇所	
収容台数	98,358台	
棟数（建物型）	57棟	
利用者数	定期利用 （1か月または3か月）	約7万人 ※定期契約者数より算出
	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%



## 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

※昭和60年に条例・規則で定めて以来変更していない

・2社に委託し管理運営を行っている

## 持続可能な自転車駐車場のあり方について 答申骨子（案）

大項目	中項目	小項目
<b>はじめに</b>		
自転車利用を取り巻く背景		(1)放置自転車対策としての駐輪場整備（開始時期やその時点での課題） (2)自転車活用推進法の制定、横浜市自転車活用推進計画の策定 (3)市内自転車・バイク利用者数の推移（パーソントリップ調査結果） (4)放置自転車数の推移 (5)コロナ禍の「新しい生活様式」の中で注目される自転車
<b>市営自転車駐車場の現状と課題</b>		
現状と課題	現状	(1)市営自転車駐車場の基本情報 ・台数、整理手数料、管理方法、建物型駐輪場の基本情報 (2)利用者数の推移 (3)駐輪場管理運営コスト
	課題	(1)利用者ニーズへの対応 ・キャッシュレス決済、電動アシスト自転車対応 等 (2)需給バランス ・需要超過・充足、偏り (3)施設の老朽化 ・建物型駐輪場の老朽化進行
<b>持続可能な自転車駐車場のあり方</b>		
基本的な考え方 (ビジョン)	あるべき駐輪場施策	(1)まちづくりの観点から ・都市交通の中での自転車---市自転車活用推進計画 (2)市営自転車駐車場の位置づけ ・通勤・通学を目的とした、自宅と最寄り駅間の移動を支えるもの ・需要・目的に応じ民営駐輪場との役割分担必要 ・課題に対応していくことの必要性、そのための財源について
対応すべきこと	多様なニーズへの対応	(1)決済方法の見直し (2)付加的サービス提供（多様化への対応） (3)将来的なニーズへの対応（新たなモビリティなど）
	修繕、整備促進	(1)計画的な修繕の必要性 (2)地域によって足りない駐輪場を増やす必要
そのためには	1 管理運営手法の見直し	上記を進めるには・・・  (1)事業者の裁量を増やし、きめ細やかなサービス導入 (2)手数料制度の見直し
	2 新たな整備手法導入	(1)市営駐輪場の建て替えに関して新たな整備手法導入（PPP、公民連携推進） (2)民営駐輪場の整備支援促進 (3)附置義務条例の規制、対象増検討
	3 適正な料金体系の導入	(1)周辺都市、民営駐輪場との料金バランス (2)市内公共交通との料金バランス
その他	その他の課題	