

土木交通委員会 説明資料

有料自転車駐車場について

平成27年7月2日

緑政土木局

有料自転車駐車場について

目 次

	頁
1 自転車等駐車対策の経緯-----	1
2 有料自転車駐車場の現状と課題-----	3
3 料金制度・管理運営手法のあり方-----	5
4 今後の方針-----	6
5 期待される主な効果-----	9

1 自転車等駐車対策の経緯

(1) 経緯

本市では、自転車利用の増加に伴い深刻化する放置自転車問題に対応するため、昭和63年度に「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」を制定し、放置禁止区域の指定や自転車等の撤去、自転車駐車場の有料化などの取り組みを進めてきました。

一方で、環境や健康に対する社会的な潮流の変化や自転車利用者の事故の増加を受け、自転車を取り巻く様々な法制度が改正されたことに伴い、平成23年度に「名古屋市自転車利用環境基本計画」を策定しました。

この計画の中で課題とされた市営自転車駐車場にかかる料金制度と管理運営手法について、名古屋市自転車等駐車対策協議会から提言をいただきました。

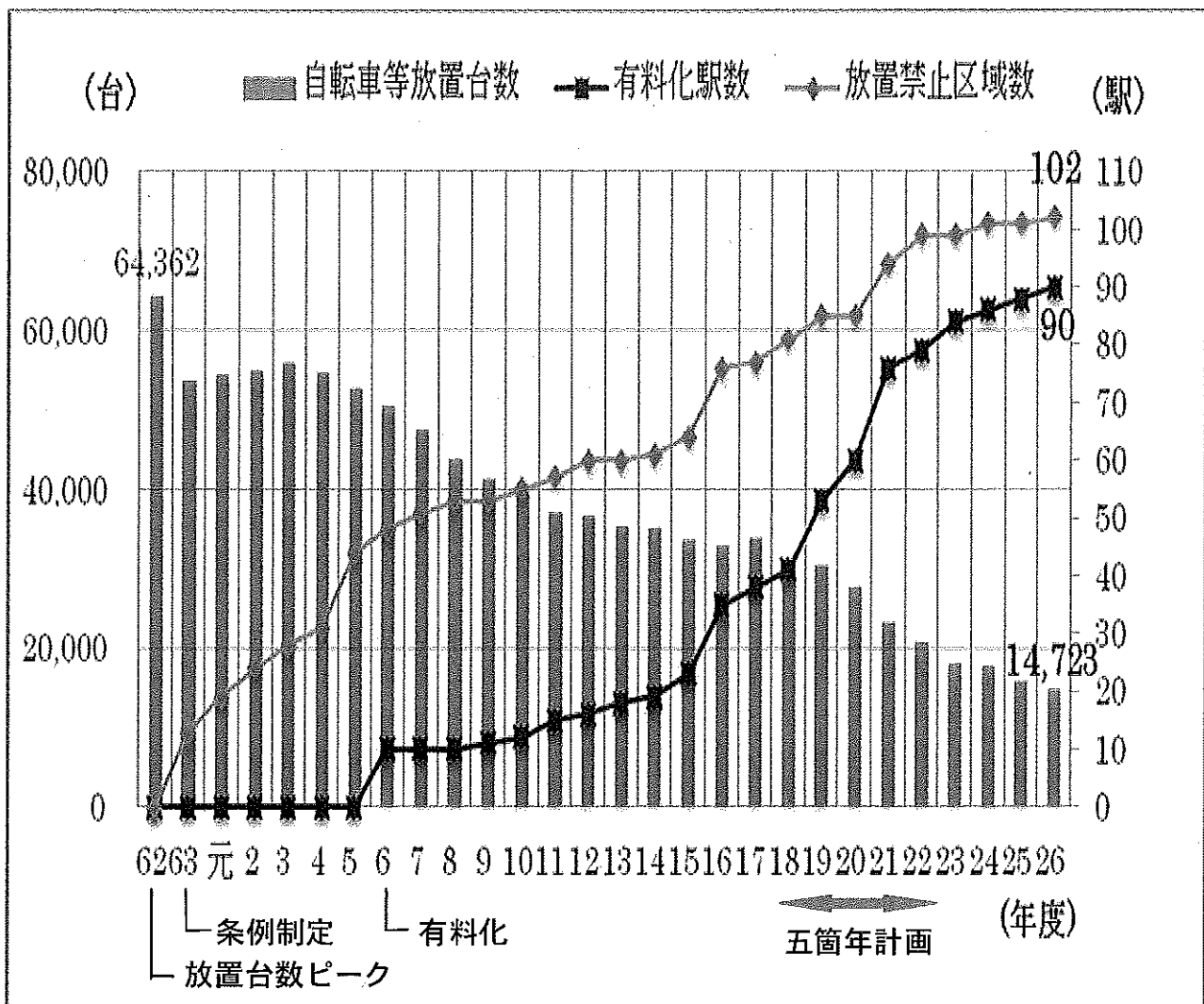
	主な取り組み内容
昭和63年10月	名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例の施行 放置禁止区域の指定等、自転車駐車対策の強化
平成6年4月	名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例の改正 自転車の適正利用を目的とした自転車駐車場の有料化
平成9年8月	名古屋市自転車等駐車対策協議会答申の受領 ～本市における今後の自転車等駐車対策のあり方～ 自転車等駐車対策の基本方針、今後の方向性の答申
平成18年度～ 平成22年度	有料自転車駐車場整備五箇年計画の実施 有料自転車駐車場整備の推進及び放置禁止区域の指定・拡大
平成19年度～	歩道上等での道路占用許可による民間自転車駐車場(許可自転車駐車場)の整備・管理運営の促進
平成23年12月	名古屋市自転車利用環境基本計画の策定 自転車駐車場の整備による適正な利用の促進及び安心・安全で 快適な自転車利用環境の確保
平成26年5月	名古屋市自転車等駐車対策協議会提言の受領 ～名古屋市営自転車駐車場に係る料金制度・管理運営手法のあり方について～

注：名古屋市自転車等駐車対策協議会とは名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例第26条に基づき設置する市長の附属機関

(2) 自転車等放置台数の推移

現在、放置禁止区域を102駅で指定するとともに、市内90駅で有料自転車駐車を整備することにより、昭和62年度に64,362台あった駅周辺の放置自転車は平成26年度では14,723台まで減少してきており、放置自転車対策として一定の成果をあげています。

自転車等放置台数の推移



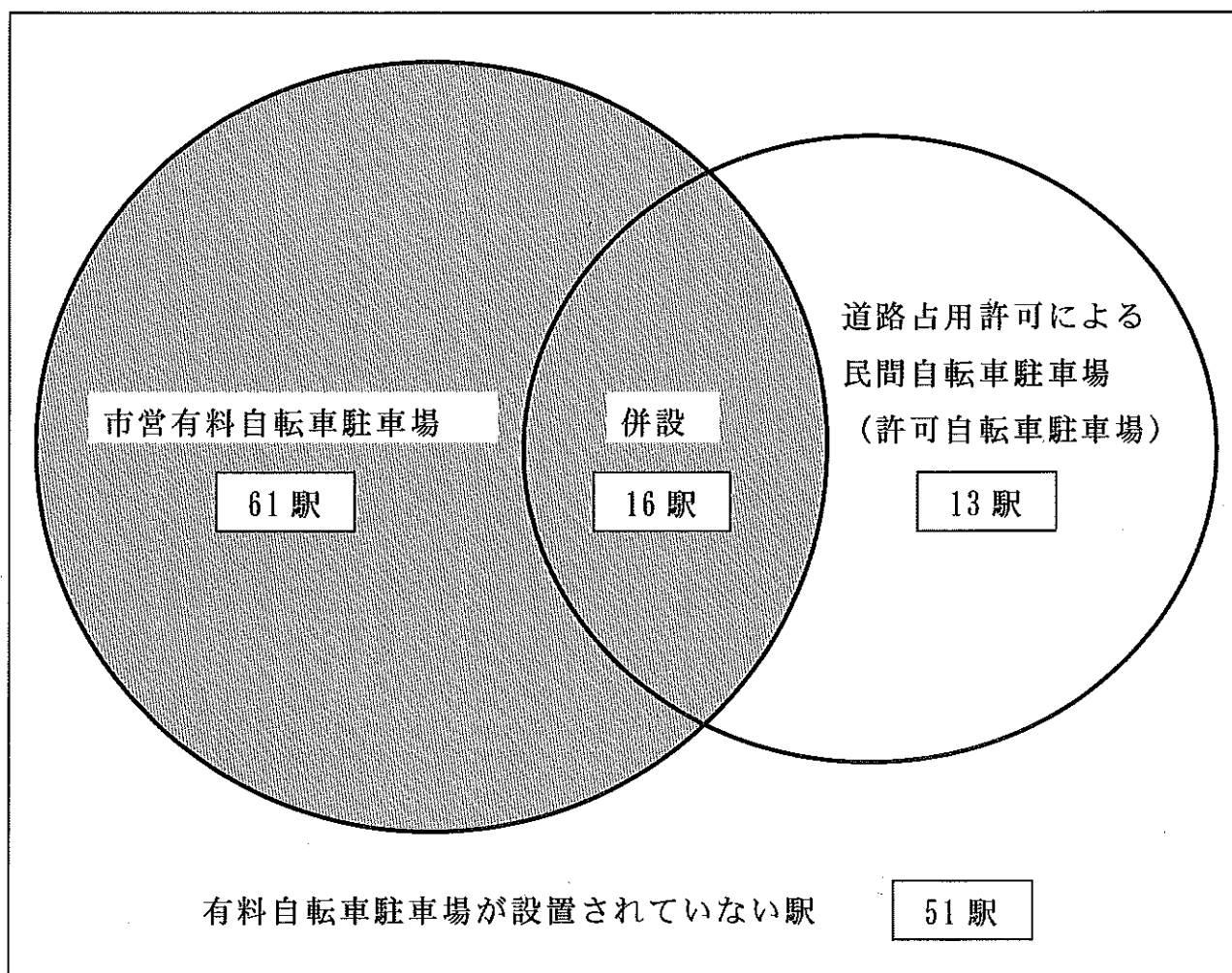
2 有料自転車駐車場の現状と課題

(1) 現状

市内90駅の有料自転車駐車場の管理運営状況は、市営自転車駐車場のみの駅が61駅、市営自転車駐車場と道路占用許可による民間自転車駐車場（許可自転車駐車場）を併設している駅が16駅、許可自転車駐車場のみの駅が13駅となっています。

市営自転車駐車場は、利便性を問わず一律の利用料金体系となっているため、結果として同じ駅にある複数の自転車駐車場において、利便性の高い自転車駐車場に利用が集中し、自転車駐車場に収まりきらないことによる放置や不正利用が発生しています。

そのため、利用者を始め地域の方々から、駅との距離や場所、利用時間の違いによる柔軟な料金の設定や利便性の向上及び定期利用料金の割引拡大の要望を受けています。



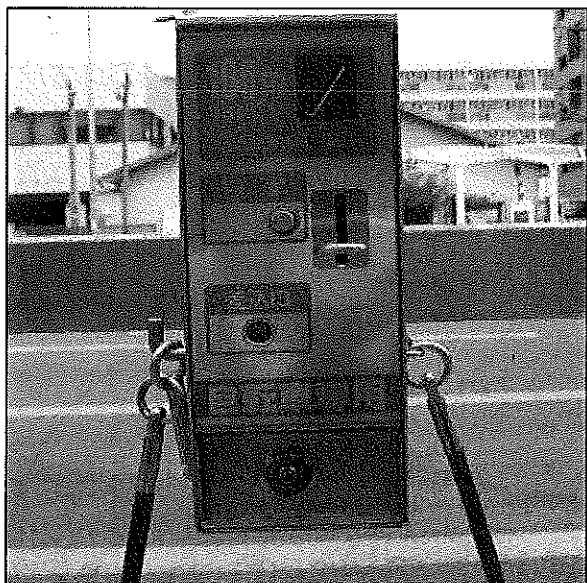
(民間が独自に設置したものを除く)

(2) 課題

より使いやすい自転車駐車場にするためには、様々な需要に対応した料金体系の導入が必要です。

しかし、市営自転車駐車場で使用している料金徴収機（コインポスト）が、単一の金額しか徴収できないものであることから、駅との距離や場所、利用時間に応じた料金体系を導入しようとした場合には、施設・機器の大規模な改修が必要になりますが、本市が独自に導入するには財政上、極めて困難であります。

現在の料金徴収機（コインポスト）



3 料金制度・管理運営手法のあり方

本市が抱える有料自転車駐車場の課題を解決するために、名古屋市自転車等駐車対策協議会でご議論いただき、平成26年5月12日に名古屋市営自転車駐車場に係る料金制度・管理運営手法のあり方についての提言をいただきました。この中で次のことが提言されました。

(1) 料金制度の改正

柔軟な料金制度（駅との距離又は位置関係、車室の幅や利用時間の違いによって料金を設定する等）の導入にあたっては、自転車駐車場の利用状況が各駅によって様々であり、一律の基準による料金設定が困難であるため、それぞれの自転車駐車場の特性に応じた料金体系とする必要があること。

(2) 効率的な管理運営

自転車駐車場の管理運営手法については、自転車駐車場の利用状況及び特性に応じた料金の提案や合理的な人員配置の提案が可能となるよう、利用料金制を採用した指定管理者制度を導入する必要があること。

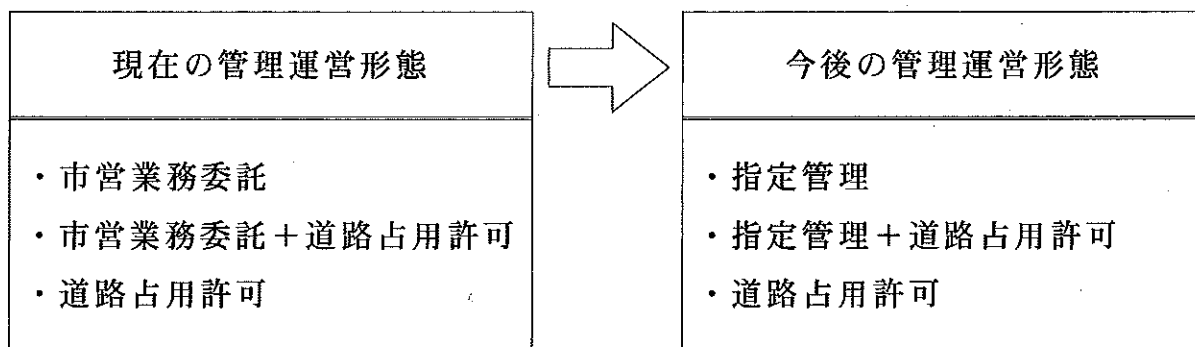
なお、指定管理者制度の導入にあたっては、多くの事業者が参入できるよう競争性を確保するとともに、事業者のノウハウを最大限に活用し、効率的・効果的な管理運営ができるようにする必要があること。

4 今後の方針

名古屋市自転車等駐車対策協議会より提言を受け、以下の方針で取り組んでまいります。

(1) 方針

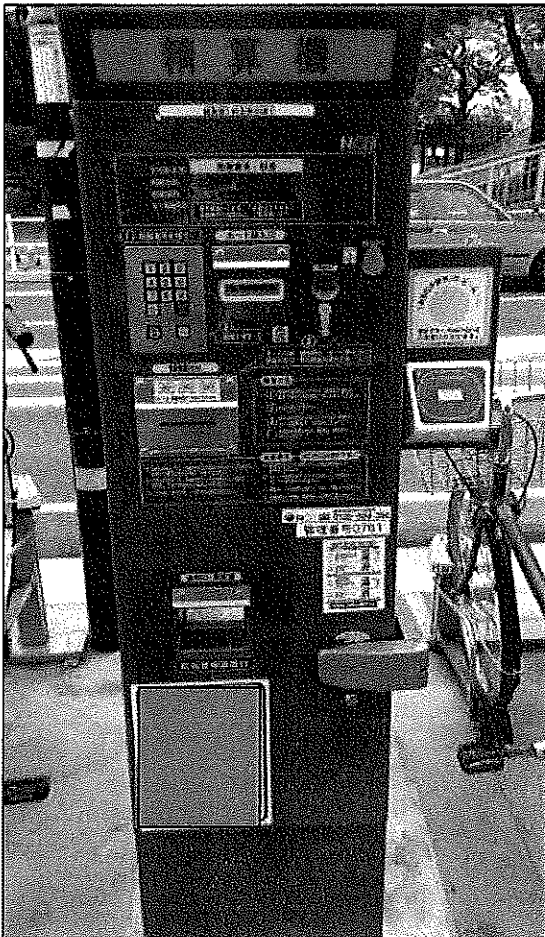
- ア 市営有料自転車駐車場のうち、許可自転車駐車場へ転換可能なものは転換を図ります。
- イ 市営として残るものについては、「公の施設」とし、利用料金制を採用した指定管理者制度を導入するとともに、指定管理者となる事業者の提案により料金の柔軟化を図ります。



(2) 手法

- ア 大多数の利用者の料金は現行料金と同程度としつつ、それぞれの自転車駐車場の特性やサービスに応じた柔軟な料金を設定します。
- イ 指定管理者制度の導入により指定管理者による料金徴収機の更新を実施します。(コインポストから電磁ロックラックへ)
- ウ サービスの安定性・継続性と効率的・効果的な管理運営のために指定管理期間を10年程度とします。

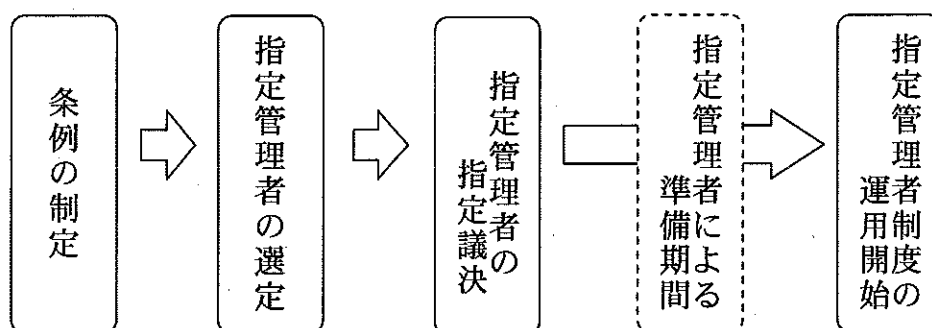
電磁ロックラック



(3) 導入の考え方

- ア 現行の市営有料自転車駐車を複数ブロックに分割し、各ブロックごとに指定管理者を選定します。
- イ 事業者の選定にあたっては、健全な事業運営を確保するため、経営の自由度を高めるとともに、利用者サービスの向上に資する独自事業の提案を受け入れます。

(4) スケジュール



5 期待される主な効果

実施の内容	現 在	効 果
民間提案による 機器更新	コインポスト	電磁ロックラックと料金精算機の導入により電子マネーによる対応が可能となる
柔軟な料金設定	駐車場の特性に関 係なく一律料金	<p>大多数の利用者の料金は現行と同程度としつつ、駐車場の特性やサービスに応じた柔軟な料金を設定することにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場利用の選択が広がり、適正利用が図られる ・ 利用の集中が抑制され、放置されにくい環境が形成される
市費負担の縮減	建設及び管理運営 費に市費投入	<p>〈指定管理による自転車駐車場〉 管理運営費は原則指定管理者が収入で賄う 借地料・建設費・大規模修繕費は市が負担する</p> <p>〈道路占用許可による民間自転車駐車場〉 建設費・大規模修繕費・管理運営費は事業者が収入で賄う</p>

