



市営自転車等駐車場の利用料金の考え方（案）について

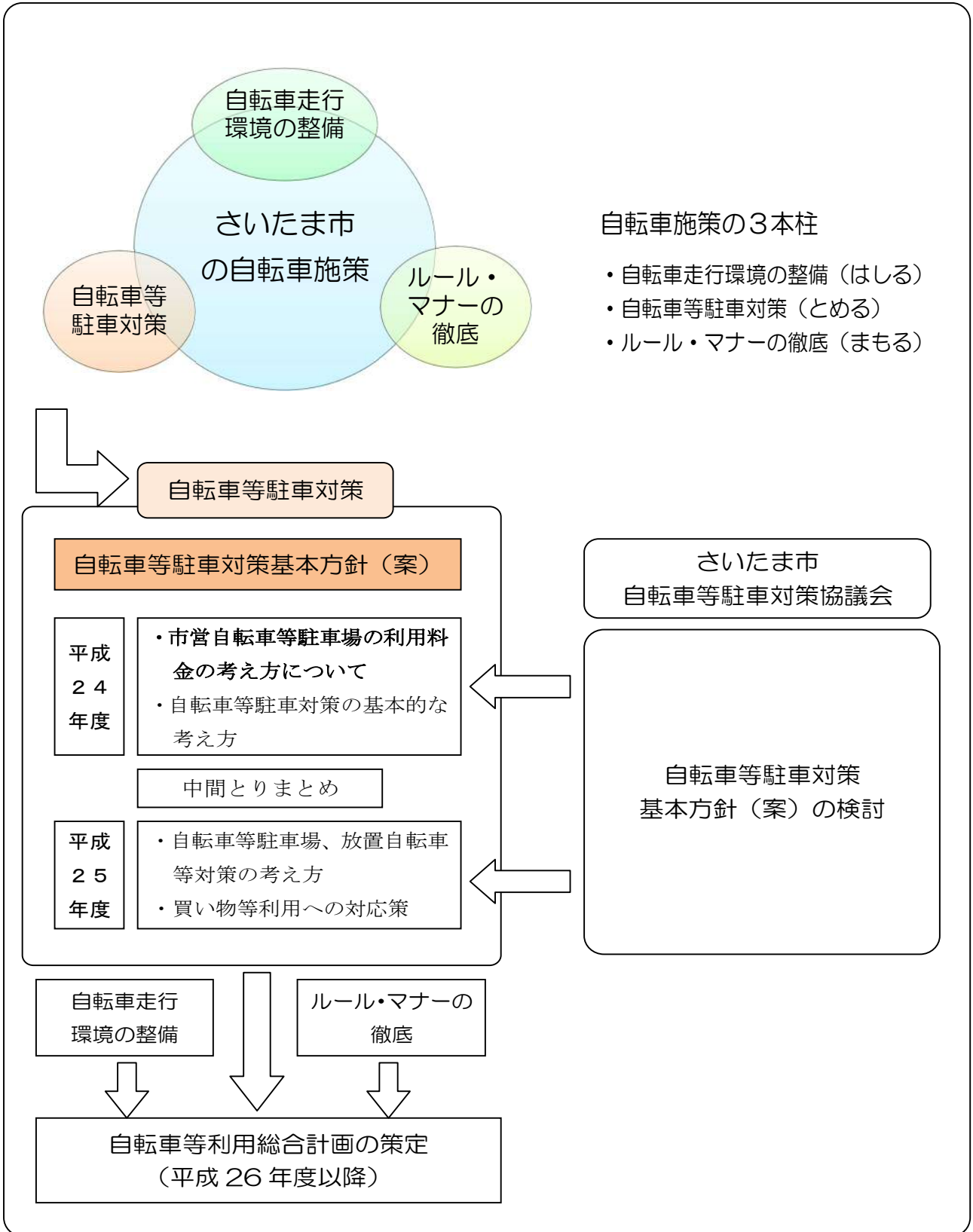


目 次

I. 自転車施策について	1
II. 市営自転車等駐車場利用料金に関する課題と対策	2
【1】さいたま市としての統一した考え方の必要性	2
【2】受益者負担の原則	3
【3】施設状況を考慮した料金体系の必要性	3
【4】民間施設への配慮の必要性	4
III. 市営自転車等駐車場の料金に関する方針(案)	5
【1】さいたま市として統一した料金体系	5
【2】立地特性、施設特性、受益者負担等をふまえた標準料金の検討	7
【3】現在の利用率や民間施設等に配慮した料金設定	9
【4】車種別・割引・一時利用料金等の設定	10
IV. スケジュール	11

I. 自転車施策について

さいたま市の自転車施策は3本の柱で支えています。1本目の柱として自転車ネットワークに代表される「自転車走行環境の整備」、2本目の柱として自転車等駐車場の整備に代表される「自転車等駐車対策」、3本目の柱として交通安全教室に代表される「ルール・マナーの徹底」です。



Ⅱ. 市営自転車等駐車場利用料金に関する課題と対策

【1】 さいたま市としての統一した考え方の必要性

現在の市営自転車等駐車場料金は、旧市の料金体系を尊重し踏襲しています。

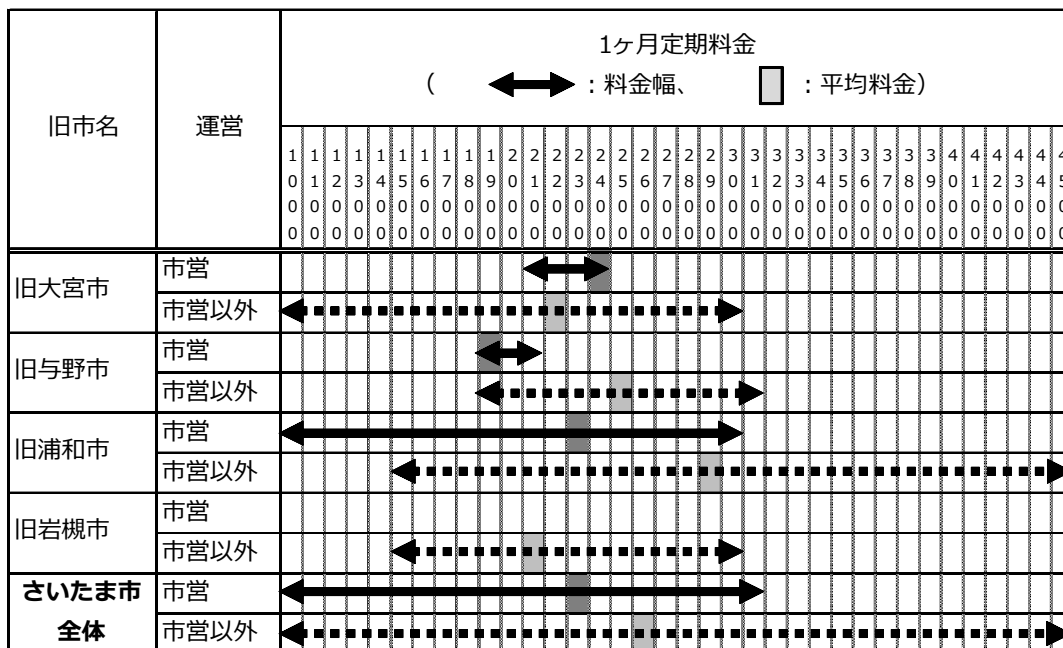
しかしながら、他市において立地の特性や施設の特性に応じた利用料金に改めるなどの事例が増えてきたことや、自転車等駐車場利用者からも駅からの距離や屋根の有無などで利用料金を変えて欲しいとのご意見をいただくことが多くなってきたため、さいたま市として新たな料金体系に見直すことで、考え方の統一を図るものです。

有料施設でみると、例えば旧浦和市では、1,050円から3,150円まで幅広く設定されていますが、旧大宮市では、ほぼ一律2,440円の料金設定がされています。

その一方で、無料施設もあり、利用者間で不公平があります。

表 1 旧4市別、運営者別自転車等駐車場1ヶ月定期料金

旧市名	運営	箇所数		料金幅（無料を除く）			平均料金
		無料	有料	最安値	～	最高値	
旧大宮市	市営	4	15	2,140	～	2,440	2,420
	市営以外	0	51	1,000	～	3,000	2,197
旧与野市	市営	0	6	1,890	～	2,140	1,932
	市営以外	0	17	1,900	～	3,150	2,491
旧浦和市	市営	0	5	1,050	～	3,150	2,310
	市営以外	0	83	1,560	～	4,500	2,860
旧岩槻市	市営	2	0	—		—	—
	市営以外	1	5	1,500	～	3,000	2,120
さいたま市 全体	市営	6	26	1,050	～	3,150	2,286
	市営以外	1	156	1,000	～	4,500	2,563



<対策案>

- ▶ さいたま市として、料金体系の考え方を統一することで、より公平な利用者負担を目指す。

【2】 受益者負担の原則

自転車等駐車場の整備・運営には、コストがかかります。その分をすべて税金でまかなうのではなく、利用者にも負担していただくことで、市民負担の公平化を図ります。



図1 現在の利用者のコスト負担イメージ

<対策案>

- 受益者負担の原則から、無料施設は有料化する。

【3】 施設状況を考慮した料金体系の必要性

自転車等駐車場利用者アンケート調査結果（平成24年7月実施）において、料金格差をつけてほしい項目という設問に対しては「駅からの距離」、「屋根の有無」、「置場の階層」の回答が多く、利用者はこれらの項目により、料金に差をつけてほしいと感じていることがわかりました。

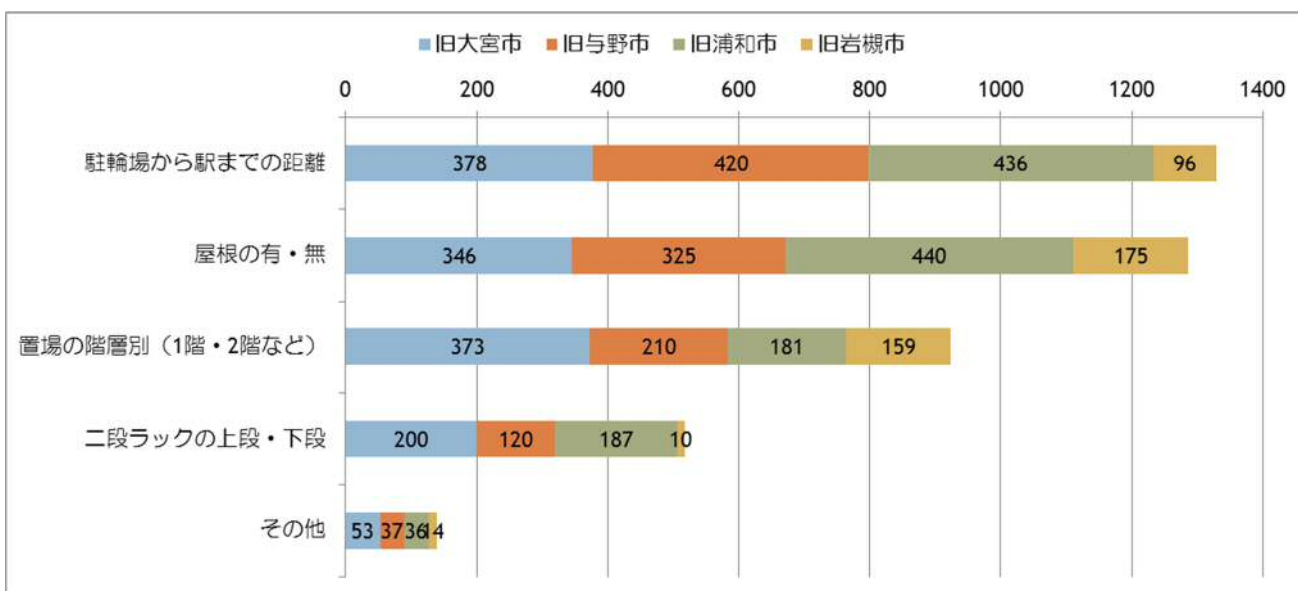


図2 料金格差をつけてほしい項目(旧4市別)

(自転車等駐車場利用者アンケート調査結果(平成24年7月実施))

<対策案>

- 施設の利便性に応じた料金体系とする。

【4】 民間施設への配慮の必要性

さいたま市は、自転車等駐車場の民間等比率が全国平均と比較して高いため、民間事業者等による自転車等駐車場の運営に配慮することが、駐車対策の上で重要であるといえます。

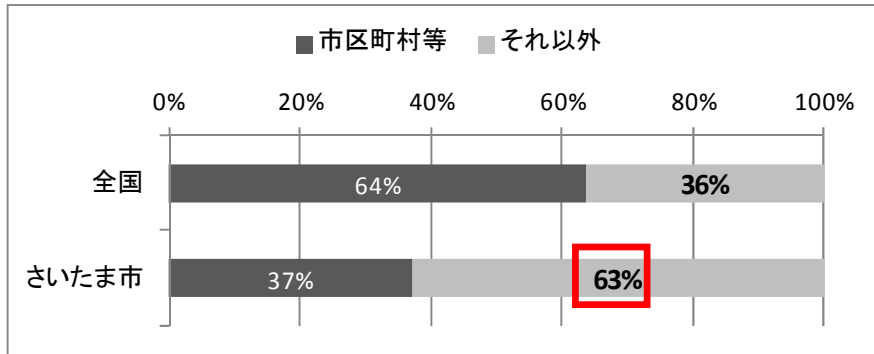


図3 管理主体別収容台数比率(全国との比較)

(平成23年度 駅周辺における放置自転車等の実態調査結果(内閣府)から)

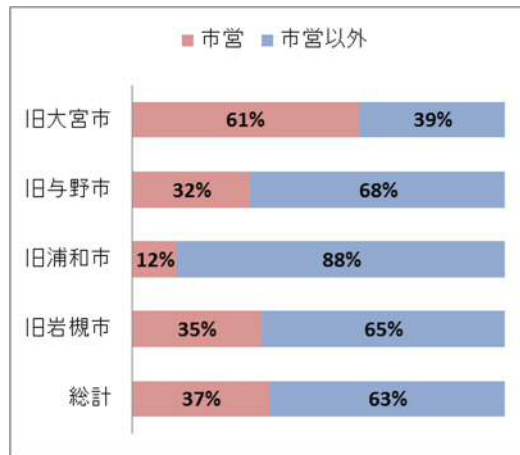


図4 旧4市別の収容台数の「市営」と「市営以外」の収容台数比率

◆収容台数ベースで見ると、「市営以外」の割合が63%と高く、他の自治体と比べてもその割合は高い状況です。

<対策案>

➤ 民間事業者の経営に配慮し、料金相場を考慮した料金体系とする。

Ⅲ. 市営自転車等駐車場の料金に関する方針（案）

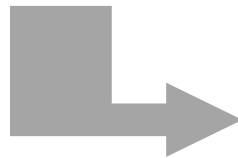
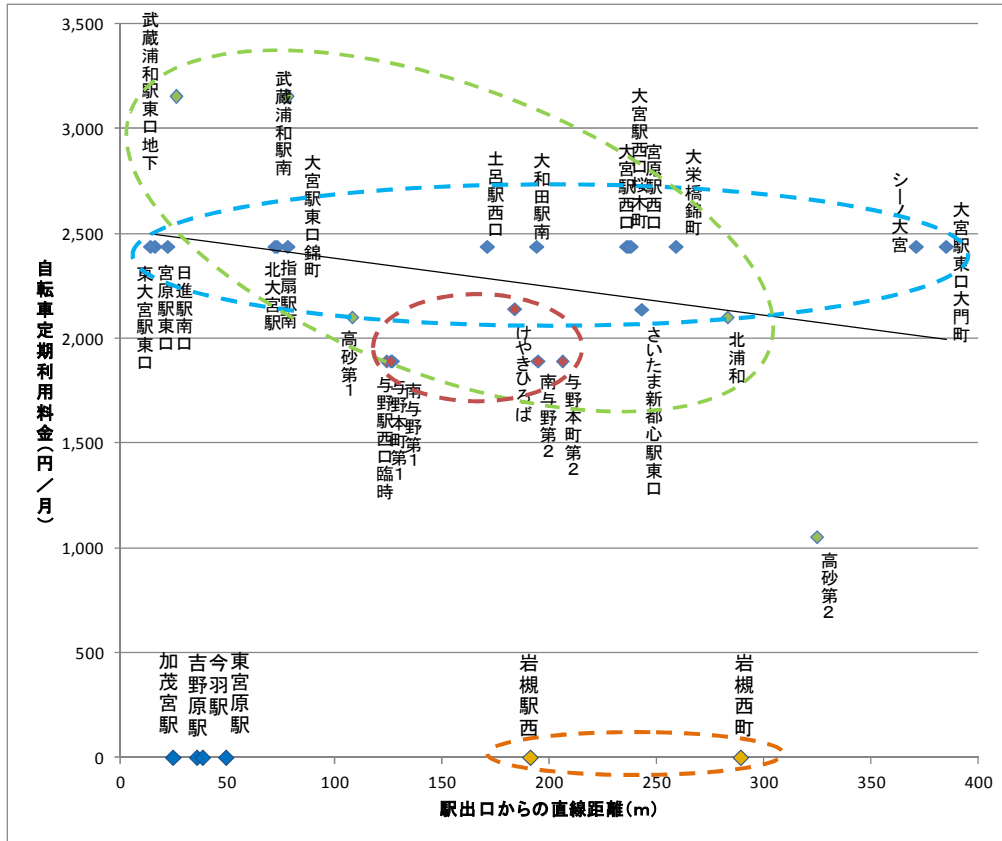
【1】さいたま市として統一した料金体系

1) 目的

- ・ さいたま市としての駐車料金の考え方を統一し、利用者間の公平性を確保します。
- ・ 受益者負担の原則により、無料施設を見直すことで、より公平な利用者負担を目指します。
- ・ 民間施設の経営維持に配慮し、民間事業者が自転車等駐車場を安定的に供給できるような環境維持に努めます。

【例】

＜ 駅からの距離と定期料金の関係（市営における旧市別の比較） ＞

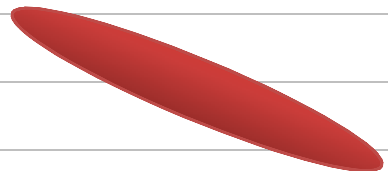


＜ 料金見直しにより、目指すイメージ ＞

- ・ 駅からの距離に応じた料金設定とする

自転車定期利用料金

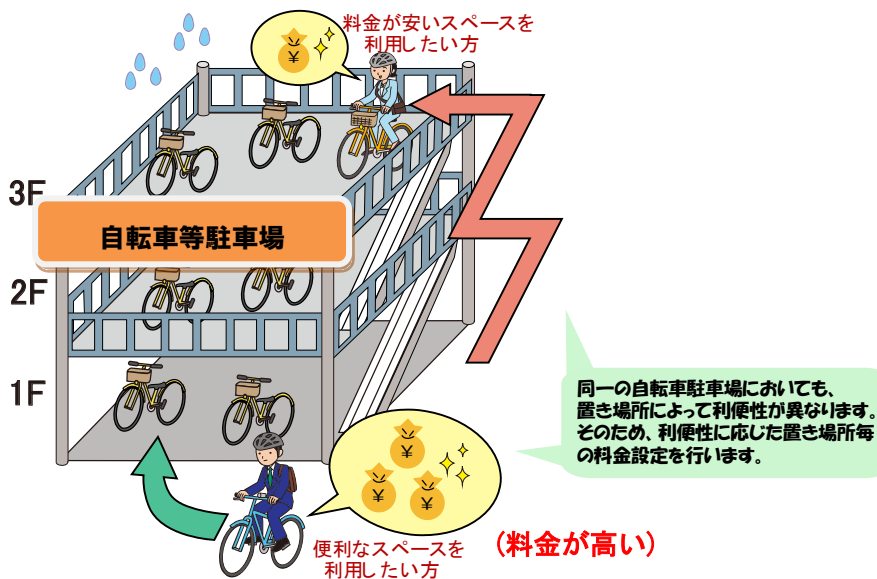
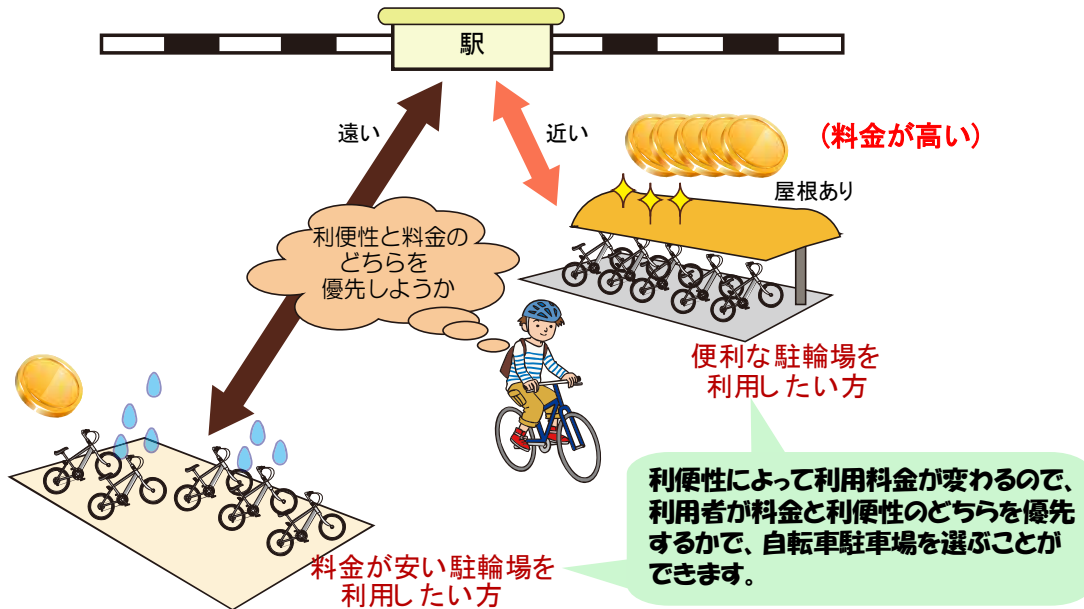
駅出口からの直線距離



2) 方針

- ・ 受益に応じた負担とするため、一律料金ではなく、施設の特성에応じて差をつけた料金とします。(これにより利用者が施設の特性と料金から、駐車をすることも可能となります。)
- ・ すべての市営自転車等駐車を有料化します。
- ・ 周辺の料金相場を考慮して設定します。

※様々な利用者ニーズに対応するために、各種割引制度なども導入します。

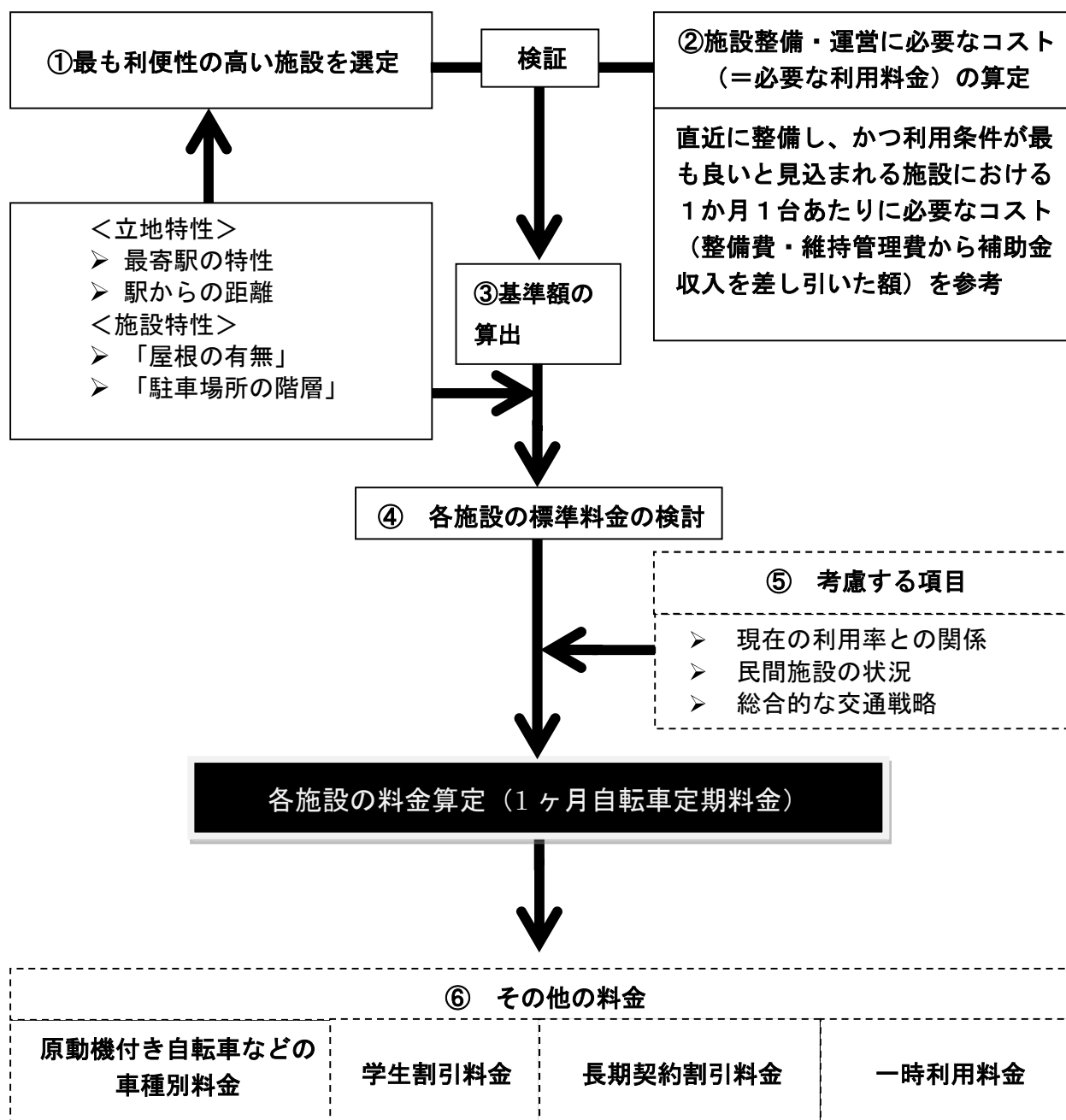


【2】立地特性、施設特性、受益者負担等をふまえた標準料金の検討

「施設の特性に応じて差をつけた料金とする」という方針から、次のとおり料金設定について検討します。

1) 設定手順

- ①立地や設備の条件など、最も利便性の高い施設を選定
- ②直近で整備する自転車等駐車場の、整備・維持管理に必要なコストを算定
- ③①で選定した施設の現行料金と②を比較検討し、基準額を算出
- ④立地特性・施設特性から、各施設の標準料金を算出
- ⑤標準料金をもとに、現在の利用率、民間施設の状況、総合的な交通戦略等を考慮して、各施設の基本料金（1ヶ月・自転車・定期利用）を算定
- ⑥基本料金をもとに、その他の車種別、各種割引、一時利用料金等を設定



2) 立地特性、施設特性の考え方

①立地特性

利用者は、駅の利便性や魅力、また駅からの距離などにより駐車場所を選択する傾向にあり、利用者アンケート結果や自転車発生分布図からも、そのことがうかがえます。しかし、そういった至便な場所に駐車スペースを確保することは、大きなコストが掛かります。

そのため、そういった駅の特性や駅からの距離により、料金差を設定することで、利用者の適正なコスト負担と、利用率の平準化を図ります。

(ア) 駅の特性

駅の利便性や魅力などにより、自転車等駐車需要は駅により大きく偏在しています。また、その需要に応じた十分な収容能力を確保するコストは、周辺環境により変わります。

それらを計る指標として、自転車等集中台数と路線価を用いて「駅の特性」を考えるものとします。

(イ) 駅からの距離

自転車等駐車場利用者アンケート調査結果で、料金差をつけてほしい項目として「駅からの距離」が最も多い回答を得ました。一方、その要望に応じ、駅直近に駐車場所を確保するためには、大きなコストがかかります。

そのため、駅からの距離に応じ、料金差を設けることとします。

②施設特性

市営自転車等駐車場では、これまで設備や置場の状況による料金差を設定していませんが、アンケート結果に基づき、要望の高かった屋根の有無と置場の階層別の2項目について料金差を設定とすることとします。

(ア) 屋根の有無

利用者にとっては、自転車等が雨に濡れるか否かが最も問題であると考えられます。

高架下などは屋根はあるが壁がないので、風が強いときには雨に濡れる場合があります。

このことから、地下や立体式で屋根がありかつ壁に囲まれている置き場を「屋根あり」、高架下やシェルター式など屋根はあるが壁がない置き場を「屋根一部あり」、全く屋根がない置き場を「屋根なし」とし、3区分で料金の差を検討します。

<他都市での導入事例>

屋根	あり	なし	料金差	割引率
船橋市	1,400	1,200	-200	14.3%
神戸市	1,500	1,200	-300	20.0%
横浜市	2,000	1,500	-500	25.0%
八千代市	1,050	520	-530	50.5%
堺市	1,800	1,500	-300	16.7%
民間 (松戸市)	2,000	1,500	-500	25.0%

<料金の調整(例)>

料金差は200～530円、割引率も14～50%と幅広い。
さいたま市内の平均料金から考えると、400～600円程度が望ましいのではないかと。

(イ) 階層別

駅へのアクセスにおいて、階層が地上1階から離れるにつれて利便性が悪くなり、肉体的負担が増えるため、地上1階との階層差に応じて料金差をつけることとします。

ただし、電動スロープ等の昇降装置が設置されている場合は差を緩和することとします。

<他都市での導入事例>

階層(地上)	1F	2F	3F	1Fとの料金差		1F比割引率	
				2F	3F	2F	3F
練馬区	2,000	1,800	1,500	-200	-500	10.0%	25.0%
川越市	2,000	2,000	1,000	0	-1,000	0.0%	50.0%
藤沢市	2,000	1,800	1,500	-200	-500	10.0%	25.0%
目黒区	2,600	2,400	2,200	-200	-400	7.7%	15.4%
武蔵野市	2,000	1,600	800	-400	-1,200	20.0%	60.0%
武蔵野市	2,000	1,600	1,200	-400	-800	20.0%	40.0%
				B1Fとの料金差		B1F比割引率	
階層(地下)	B1F	B2F		B2F		B2F	
武蔵野市	2,000	1,800		-200		10.0%	
練馬区	2,000	1,700		-300		15.0%	

【3】現在の利用率や民間施設等に配慮した料金設定

1) 総合的な交通戦略

市営自転車等駐車場の利用率が高く、定期利用の空き待ちが多い施設では、料金体系を見直すことで、バスなど他の公共交通機関との利用バランスに配慮するものとします。

2) 民間施設の状況

さいたま市では、民間事業者による自転車等駐車場の比率が高いため、民間施設の料金に対して市営自転車等駐車場の料金が著しく低くなると、多くの利用者が市営施設に移行し、民間施設の経営が成り立たなくなるおそれがあります。したがって、駅ごとに民間施設の立地状況や料金相場等を考慮して決定する必要があります。

特に、民間事業者のみによって自転車等駐車場が供給されている駅周辺で、新たに市営自転車等駐車場の整備を計画する場合は十分に考慮します。

3) 指定管理者の裁量に委ねる事項

利用率が高い場合に料金を値下げすると、さらなる需要増加につながる可能性があります。一方、利用率が低い場合に料金を値上げすると、さらに利用率が低下するおそれがあります。こうした利用率の不均衡を是正するために、利用率による料金の調整を検討します。

このほか、ラックの上下段で料金に差をつけることや、平日定期料金の導入などを検討します。

4) 現在の料金収入との関係

料金体系を見直すことにより、極端に利用料金収入の減少につながらないかなど、財政面からの検証が必要となります。

5) 無料施設における段階的な有料化

無料施設については、段階的に有料化することも検討します。

【4】車種別・割引・一時利用料金等の設定

1) 自転車等の車種に関する検討（定期・1ヶ月）

市営自転車等駐車場は、自転車、原動機付き自転車、自動二輪車（50cc 超）の受け入れをしています。

現行の原動機付き自転車の料金は、自転車の 1.17 倍～2.00 倍となっています（自動二輪車の定期料金設定はありません）が、「路上自転車・自動二輪車等駐車場設計指針同解説」によると、必要な駐車マスのスペースは次のとおりです。

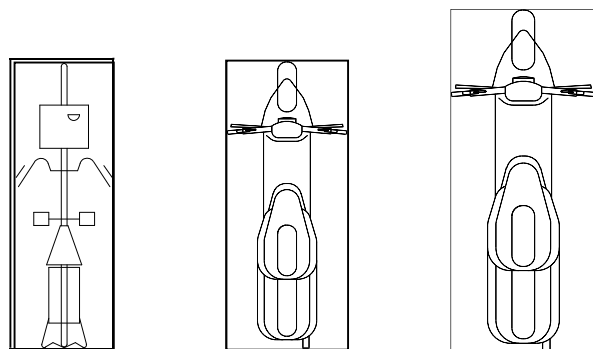
このことから、原動機付き自転車と自動二輪車については、必要な収容スペースを基準に料金を設定します。

車種	収容スペース	倍率
自転車	0.6m×1.9m=1.14 m ²	1.00
原動機付き自転車	0.8m×1.9m=1.52 m ²	1.33
自動二輪車	1.0m×2.3m=2.30 m ²	2.02

<車両係数の設定例>

車種	車両係数（例）
自転車	1.0
原動機付き自転車	1.3
自動二輪車	2.0

自転車 原動機付き自転車 自動二輪車



2) その他割引に関する検討（定期）

現在、市内の自転車等駐車場定期料金では、3ヶ月、6ヶ月の長期契約割引と、学生割引については実施しており、割引率は次に示すとおりとなっています。

(ア) 学生割引

学生割引は、現状維持の 25% の割引とします。それ以外に要望のあった高齢者や子供への割引制度、同一世帯での利用の場合の割引制度を検討します。

(イ) 長期契約割引

長期割引制度は、3ヶ月の割引率 10%、6ヶ月の割引率 15% は現状維持とします。

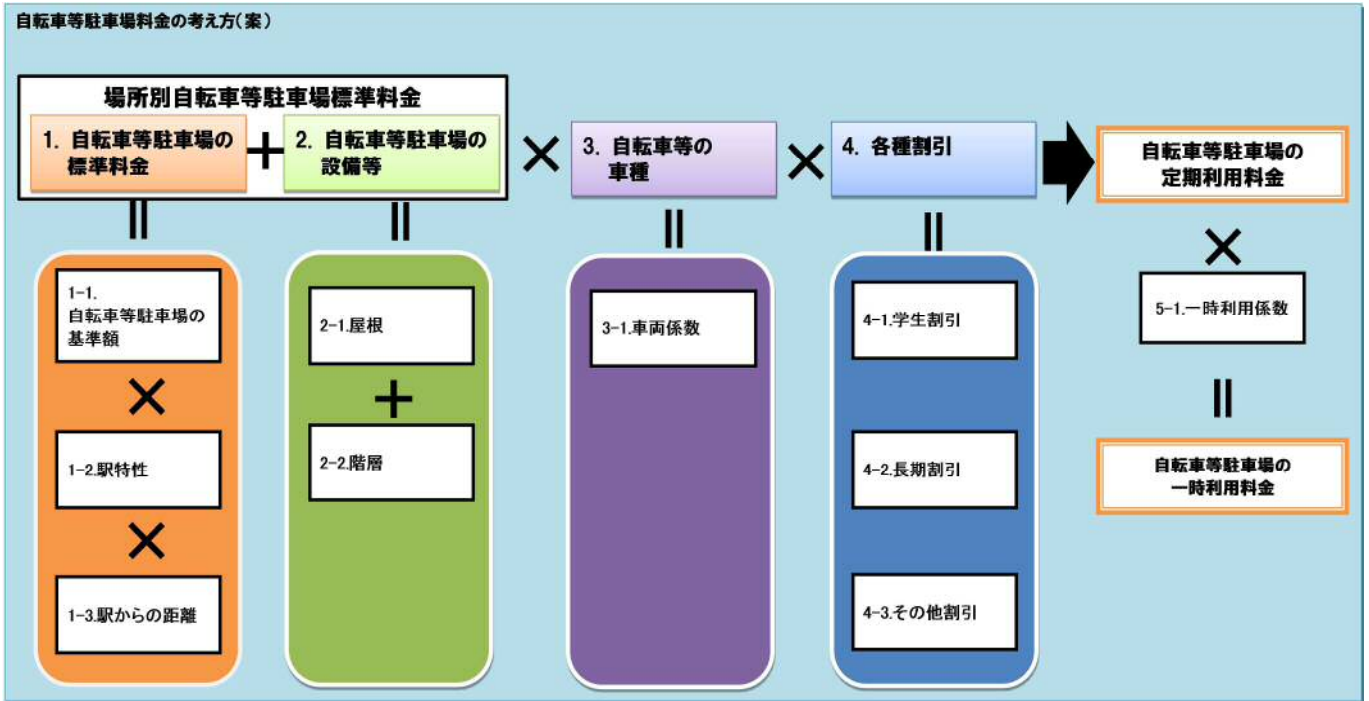
(ウ) 割引回数券の販売

指定管理者の裁量により販売します。

3) 一時料金に関する検討

自転車等駐車場を週 5 日利用する場合、月に平均して 18～23 日の利用となります。つまり、この日数分程度に定期料金を設定しないと定期契約の経済的メリットが少なくなります。

したがって、一時料金は定期料金（施設の標準料金）を概ね 18～23 で割った値を基本として考えます。



IV. スケジュール

平成 24 年度	<p>さいたま市自転車等駐車対策協議会開催日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成24年8月27日 ・平成24年10月30日（地域分科会） ・平成24年12月25日 ・平成25年2月26日 <p>※利用料金の考え方（案）については、さいたま市自転車等駐車対策協議会の意見を踏まえながら策定しました。</p>
平成 25 年度	<p>パブリックコメント</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年7月 <p>さいたま市自転車等駐車対策協議会開催日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年8月 <p>料金改定議案上程</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成25年12月議会（予定）