

今後の暫定自転車等駐車場の整備方針

区における放置自転車対策の取組みについては、平成20年3月に策定した「港区自転車等総合基本計画」（以下、「総合計画」という。）に基づき、自転車等駐車場の整備計画をはじめ自転車利用のマナー向上や放置自転車の撤去活動等、様々な施策を掲げて推進しています。

現在、区内には条例設置している区立自転車等駐車場以外にも、暫定自転車等置場、歩道上の自転車駐輪場、鉄道事業用地の借上げによる自転車駐車場など様々な形態の自転車駐車施設が存在しています。（別紙1「自転車等駐車場等の一覧」、別紙2「区内の自転車等駐車場等の配置状況」参照）

放置自転車対策については、平成23年3月11日に発生した東日本大震災を受け、4月11日に策定された区政運営の取組みの基本方針を踏まえ、更なる区民の安全・安心を最優先とする観点から、これまで以上に取組みを強化していく必要があります。

そのため、今後暫定的に整備すべき自転車等駐車場の整備の考え方、道路法施行令の改正に伴ない平成22年度に設置した歩道上の自転車駐輪場事業の今後のあり方及び混在する様々な形態の自転車駐車施設のあり方等を整理するため、以下のとおり、今後の暫定自転車等駐車場の整備方針を策定します。

記

1 取組みの経過と課題

区では、放置自転車の問題解決に向け、平成7年に「港区自転車等対策の基本的な考え方」並びに「港区自転車等駐車場整備基本計画」を策定し、平成10年以降、暫定自転車等置場を駅周辺に9箇所設置してきました。

平成12年には、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」（以下、「条例」という。）を制定し、同年6月の田町駅東口自転車等駐車場を皮切りに区立自転車等駐車場を開設し、平成22年7月開設のこうなん星の公園自転車駐車場に至るまで区内5箇所に区立自転車等駐車場を設置し放置自転車対策に取り組んできました。

この間、全国的にも自転車駐車場用地の確保が進まず放置自転車問題が一向に改善されないなか、道路法施行令が改正され、平成17年4月には道路管理者が道路附属物として自転車駐車場を設置できるようになり、さらに平成19年1月には道路管理者以外による路上自転車駐車場（自転車を駐車させるため必要な車輪止め装置その他の器具）も道路占用物件として可能となりました。

区では、平成20年3月に、平成7年に策定した「港区自転車等対策の基本的な考え方」並びに「港区自転車等駐車場整備基本計画」の見直しを行うとともに、その後の社会情勢や交通環境の変化、法改正等に対応するため、「港区自転車等総合基本計画」を策定いたしました。

このなかで、自転車等駐車場の整備の推進のため、「歩道上駐車場の検討・実施」を重点項目のひとつとしました。

その後、平成22年3月以降、区内2箇所駅の周辺歩道上に民間事業者による自転車駐車場を試行的に設置し運営しています。

以上のように放置自転車対策に取り組んできましたが、都心における駅周辺の自転車等駐車場用地確保は容易ではないため、本格的な自転車等駐車場の整備までの間の緊急対策として、暫定の自転車等駐車場を積極的に整備していく必要性が増しています。

については、以下の課題を解決しつつ、暫定自転車等駐車場を整備するにあたっての事業手法や規模等の具体的な方針を策定する必要があります。

(1) 歩道上の自転車駐車場事業の効果検証について

歩道上に設ける自転車駐車場については、「民間活用による歩道上の自転車駐車施設設置に関する基本方針」（平成19年10月1日施行）を策定し、平成22年3月に、青山一丁目駅周辺、同年4月には芝浦心頭駅周辺の歩道上において、民間事業者による設置、管理運営の自転車駐車場を試行的に運営しています。

2箇所で行っている歩道上自転車駐車場について、設置後1年を経過したため、この間の管理運営状況について別紙3のとおり検証いたしました。

検証の結果、歩道を活用した自転車駐車場の事業について、駅周辺での用地確保が困難な都心区の現状において、放置自転車解消のための手法として一定の有効性が確認されました。

については、今後も、道路管理者との調整により実現可能な箇所について、暫定自転車駐車場として歩道上への自転車駐車場の設置を検討していきます。

その際、現在は「設置主体等」を「区立自転車等駐車場に係る指定管理者」とし、協定期間（事業の実施期間）を「条例施設の指定管理に係る受託期間」としてはいますが、限られたスペースに設置する歩道上自転車駐車場は収容台数が限られるため、機器の初期投資を含めた採算を考慮すると、指定管理の期間に縛られない期間設定が必要となります。

そのため、設置主体を区立自転車等駐車場の指定管理者に限らず、広く民間事業者から提案を募り事業者を決定することとし、また、事業の実施期間については、設置場所の状況を勘案し設定する必要があります。

(2) 暫定自転車等置場について

自転車等置場は、本格施設の設置が見込めない駅周辺における放置自転車の解消に向けて遊休地を暫定的に自転車等の置場として確保し無料で開放しています。（一部、原動機付自転車を有料施設として管理している箇所があります。）

これらの自転車等置場は、以下のような課題を抱えています。

ア 十分な広さの土地を確保できない場合に自転車等置場として設置しているケースが多いため、自転車等の乗り入れ台数に見合うだけの収容台数を確保できない。

イ 上記アのような状況から、利用料を徴収しての施設の適切な管理が行いにくい。管理人を置かず、またラック等による置場スペースの整除を行っていない場合が多いため、自転車等置場内に自転車等が詰め込まれ利用しづらい状況になっている場合が多い。

ウ 土地を国等から賃借している場合もあり自転車等置場としての使用期間や使用方法について制約がある場合がある。

暫定自転車等置場については、上記のような課題を抱えていますが、条件が整い次第、適切な管理のできる自転車等駐車場として整備していくことが望まれます。

(3) 施設の名称について

現在は、条例設置している「自転車等駐車場」、歩道上の「自転車駐輪場」や利用料無料の「暫定自転車等置場」など、同じ自転車駐車施設であるにもかかわらず様々な名称を使用し分かりづらくなっています。利用者の立場から施設の名称についても分かりやすく統一する必要があります。

2 自転車等駐車場の整備の考え方

駅周辺の自転車等駐車場用地の確保が容易ではない都心区の状況を踏まえ、また、さきの東日本大震災を受けての更なる区民の安全・安心の強化の視点から、今後、本格的な自転車等駐車場の整備までの間の緊急対策として、暫定の自転車等駐車場を早期に整備し、駅周辺の放置自転車の解消を推進していきます。

については、上記1に掲げた課題を解決するため、現行の歩道上駐輪場や無料の暫定自転車等置場の存在など混在してきている多様な形態の自転車駐車施設の区分を下記のとおり整理します。

(1) 本格施設と暫定施設の考え方の整理

① 本格施設

恒久的な自転車等駐車場の用地として使用できる場合は、本格施設として条例設置し整備します。

本格施設用地の確保に際しては、区有地の活用に加え、条例に基づく鉄道事業者に対する自転車等駐車場の設置要請や用地提供の協力依頼、「港区開発事業に係る定住促進指導要綱」に基づく開発事業者等に対する生活利便施設としての自転車等駐車場の付置の要請等を行っていきます。

② 暫定施設

公共用地や鉄道事業用地等の民間事業者の用地を借用できた場合は、本格施設が整備されるまでの間に設置する「暫定施設」として整備します。

歩道上自転車駐輪場についても、道路管理者の協力を求め、実現可能な箇所について暫定施設として設置していきます。

また、既存の自転車等置場については、上記1(2)のとおり課題を抱えていますが、駅周辺への乗入れ自転車の収容施設として一定の役割を果たしているため、引続き無料開放の暫定施設として位置づけます。(現に、有料施設として管理している原動機付自転車は現行どおりとします。)

なお、「暫定施設」は、本格施設が整備された場合、速やかに撤去することを原則とします。

(2) 施設の名称の統一

今後、自転車等駐車施設の名称は、本格施設・暫定施設を問わず、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第2条第3号に規定する「自転車等駐車場」(一定の区画を限って設置される自転車等の駐車のための施設をいう。)を統一的使用します。(「等」は原動機付自転車を駐車させる場合に付します)

ただし、既存の「自転車等置場」については、駅周辺の狭い空きスペースを活用した特段の管理を行わない無料の置場として開放しているという経過があるため、利用料金を徴収する自転車等駐車場と区分するため、引き続き「自転車等置場」とします。

上記(1)及び(2)に基づき、自転車等駐車施設を整理すると下表のとおりとなります。

名称	区分	ケース	利用料金	施設管理	今後の名称
自転車等駐車場	本格	条例設置施設	有料	指定管理	自転車等駐車場
	暫定	区有地に暫定的に整備	有料	民間事業者による設置及び管理運営を基本	暫定自転車等駐車場
		民有地(区有地以外)を借上げて暫定的に整備 国道、都道、区道の歩道に占用許可を受け整備			
民設 民営	民間事業者等が建築物に附置した自転車等駐車場	有料	民間事業者による設置及び管理運営	民設民営自転車等駐車場	
自転車等置場	暫定	駅周辺の狭い空きスペースを活用した特段の管理を行わない無料の置場として開放	無料 *注	特段の管理なし(置場スペースの開放)	暫定自転車等置場

※ 名称のうち、「等」は原動機付自転車を駐車させる場合に付します。

*注:自転車等置場のうち、一部に原動機付自転車を有料で管理している箇所があります。

上表のとおりで整理された自転車等駐車場のうち、暫定自転車等駐車場について、今後の整備方針を以下のとおり定めます。

(3) 暫定自転車等駐車場の整備方針

今後、本格施設が整備されるまでの間の緊急暫定措置とし、道路管理者や鉄道事業者等の協力を得て、歩道上を活用した自転車等駐車場事業に加え、区有地や民間敷地等を活用して暫定自転車等駐車場を積極的に整備します。

暫定自転車等駐車場の整備に際しては、可能な限り車輪止め装置（ラック）等により盗難等の可能性が少なく整然と適正な管理ができる施設とします。

① 整備する施設規模

総合計画では、「自転車等駐車場の整備目標は、自転車等乗入れ台数を満たす自転車等駐車場の整備を行っていく」としています。

暫定施設の場合には、緊急的な措置のため、乗入れ台数に見合う収容規模を確保できない場合が想定されるため、施設規模は駅周辺への乗り入れ自転車台数の概ね5割以上を目指します。

ただし、確保できる用地の規模が5割に満たないような小規模な場合においても、駅周辺の用地の状況や放置自転車の状況を踏まえ、必要に応じて設置していきます。

また、駅周辺の状況によっては、複数個所に分けて整備することとします。

② 事業手法

原則として民間事業者のノウハウや技術を活用し自転車駐車場の設置から管理運営まで行うこととし極力、区財政に負担をかけないようにします。

ただし、土地の形状や整備する規模、事業期間等の条件により、民間事業者による設置・管理運営の手法になじまない（事業の採算性が見込めない）場合は、費用対効果の観点から区による管理運営または暫定自転車等置場（利用者負担なし）としての設置を個別に検討します。

③ 事業者選考

当該事業を実施させるにふさわしい事業者を提案方式により公募し、透明性及び公正性を確保した選考を実施します。

歩道上の自転車駐車場についても、設置主体を現行のように区立自転車等駐車場の指定管理者に限定せずに、広く民間事業者から提案を募り事業者を決定することとし、また、事業の実施期間については、設置場所の状況を勘案し設定します。

④ 利用料金

総合計画では、「自転車等駐車場の利用に際しては「利用者負担」とします」との考え方を示しています。

この考え方にに基づき、歩道上の自転車駐車場についても、条例設置している自転車

駐車場の利用料金との均衡を考慮した料金設定として運営されています。

今後整備する暫定自転車等駐車場についても同様に、原則として受益者負担の考えを基に利用料金を設定した有料の施設とします。

利用料金の設定に際しては、港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例（平成11年9月27日条例第23号）第21条第2項に基づく利用料金の範囲内において、既存の歩道上の自転車駐車場との均衡を失しないよう、事業者が区の承認を受けて決定することとします。

⑤ 自転車等放置禁止区域の設定

自転車等放置禁止区域については、「港区自転車等の放置防止及び自転車等駐車場の整備に関する条例」第9条により、自転車等の放置が著しく、通行の障害が恒常的で、区民の安全で快適な生活環境が阻害されていると認める地域を、自転車等の放置を禁止する区域として指定することができます。

これまでは、「今後の暫定自転車等駐車場の整備方針」により、本格施設と暫定自転車等駐車場を設置した場合には、当該自転車等駐車場を設置した駅周辺区域について、自転車等放置禁止区域を設定してきました。

このたび、民設民営自転車等駐車場が整備されることと、道路上における放置自転車等の早期解決を図る必要があることを踏まえ、従来の本格施設及び暫定自転車等駐車場の周辺区域に加え、新たに民設民営自転車等駐車場と自転車等置場の周辺区域も可能とします。

なお、自転車等放置禁止区域の範囲は、設置位置及び駅周辺の乗入れ状況等を勘案し、設定するものとします。

(4) 既存の暫定自転車等置場について

自転車等置場については、本格施設の設置が見込めない駅周辺における放置自転車の解消に向けて遊休地を暫定的に自転車等置場として確保し無料で開放している経緯を踏まえ、今後とも無料の自転車等置場として存置することとします。（現に、自転車等置場の一部を有料の原動機付自転車置場として管理している場合は現行どおり原動機付自転車は有料のままとします。）

ただし、本方針に基づく条件が整った場合、自転車等駐車場へと再整備していくこととします。