

Ⅲ 放置自転車解消に向けた対策

1. 駐輪需要に応じた自転車駐車場の確保

(1) 乗入台数に見合った自転車駐車場の確保

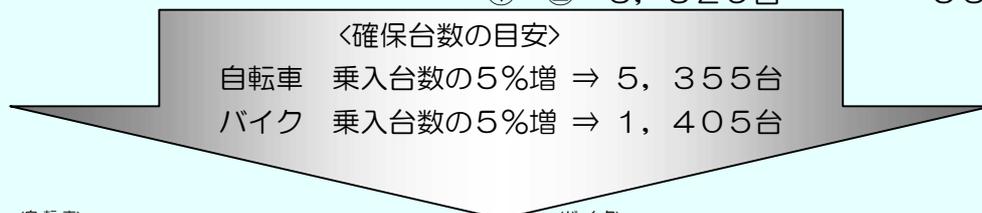
放置自転車の解消にあたっては、駐輪需要に応じた自転車駐車場を必要な場所に十分確保することが前提となり、その上で路上に放置されている自転車を無くすための啓発とパトロールが必要です。このため、まずは、特に放置自転車が多い中心部において、駐輪需要に応じた自転車駐車場の確保を図ることとします。

また、駐輪需要はエリア毎、あるいは時間帯や曜日によっても変動することから、利用者の利便性を考慮して、放置されている自転車も含む市内中心部への乗入台数に加え、5%程度の余裕を持って確保するとともに、可能な限りエリア毎の駐輪需要にも対応させます。

なお、民間事業者も参入の意向があることや、一定の期間に駐輪可能台数を相当量確保するためには、民間の自動車駐車場の一部を自転車駐車場に転換することが必要であることから、新たな自転車駐車場の整備は民間参入により確保することを優先することとします。その際、借地や路上、公園用地に暫定的に設置している自転車駐車場についても見直します。

【新たに確保する台数の目安】

	自転車	バイク
・ 中心部への乗入台数（H22.10 調査結果） ①	5,094台	1,335台
・ H23年度末自転車駐車場収容台数 ②	1,765台	805台
	①－②	3,329台
		530台



＜自転車＞

エリア	乗入台数 (H22.10)	確保予定台数	
		既整備 (市)	民間へ依頼
並木坂	710	750	750
上 通	315	650	650
水道町	214	120	120
手 取	1,355	1,375	760
銀座通	634	650	650
新市街	941	960	960
辛 島	925	850	350
計	5,094	5,355	3,590

＜バイク＞

エリア	乗入台数 (H22.10)	確保予定台数	
		既整備 (市)	民間へ依頼
並木坂	107	100	100
上 通	79	100	100
水道町	17	0	
手 取	645	705	300
銀座通	19	0	
新市街	76	100	100
辛 島	392	400	
計	1,335	1,405	600

民間事業者による整備 3,590台

- ・ 並木坂エリア 750台
- ・ 水道町エリア 120台
- ・ 手取エリア 760台
- ・ 銀座通エリア 650台
- ・ 新市街エリア 960台
- ・ 辛島エリア 350台

民間事業者による整備 600台

- ・ 並木坂エリア 100台
- ・ 上通エリア 100台
- ・ 手取エリア 300台
- ・ 新市街エリア 100台

(2) 自転車駐車場の整備計画

現在管理している市営自転車駐車場の運営を見直し、下表のとおり、市営及び民営自転車駐車場の確保を目指します。

○ 今後の市営および民営自転車駐車場と収容台数

エリア	駐輪場名称	駐輪場収容台数（見込み）			
		平成23～24年度			
		自転車		原付	
		市営	民営	市営	民営
並木坂	民間整備		750程度		100程度
	小計	0	750	0	100
上通	民間整備 （仮称）上通東側自転車駐車場	650			100程度
	小計	650	0	0	100
水道町	民間整備		120程度		
	小計	0	120	0	0
手取	熊本市自転車駐車場	365		405	
	熊本市市庁舎自転車駐車場	50			
	庁舎北側自転車駐車場	200			
	民間整備		760程度		300程度
	小計	615	760	405	300
銀座通	民間整備		650程度		
	小計	0	650	0	0
新市街	民間整備		960程度		100程度
	小計	0	960	0	100
辛島	熊本市辛島公園地下自転車駐車場	500		400	
	民間整備		350程度		
	小計	500	350	400	0
小計		1,765	3,590	805	600
			5,355		1,405

※民営自転車駐車場の整備が目標台数に達しない場合は、見直しを行う借地や路上、公園用地に設置している自転車駐車場等の活用により、市営自転車駐車場を確保するとともに、引き続き民営自転車駐車場の整備を働きかけて目標台数の確保に努めます。

○見直しする自転車駐車場

エリア	駐輪場名称	収容台数		理由
		自転車	バイク	
並木坂	城東町仮設自転車駐車場	230		借地につき
	草葉町仮設自転車駐車場	260	70	借地につき
上通	上通自転車駐車場（郵政横）	80	120	借地につき
水道町	白川公園自転車駐車場	120		公園用地につき
手取	蓮政寺公園自転車駐車場（手取交番跡）	60		公園用地につき
新市街	代継橋路上自転車駐車場	220		路上につき
	代継橋第2路上自転車駐車場	60		路上につき
	花畑電車通り路上自転車駐車場（新市街側）	280		路上につき
辛島	花畑電車通り路上自転車駐車場（交通センター側）	145		路上につき
	桜町仮設自転車駐車場	120		公園用地につき
	合計	1,575	190	

- 1.借地分については原則として見直しを行い、同等規模の自転車駐車場を民間により整備。
- 2.路上及び公園用地分についても見直しを行い、同等規模の自転車駐車場を民間により整備。
- 3.規模が小さい等、形状や立地等に問題のある自転車駐車場は、原則として見直す。

(3) 自転車駐車場の受益者負担の導入

市内における駐輪需要に応じた自転車駐車場を確保し、また管理運営していくためには多額の費用を要します。

特に、市内中心部においては高額となるため、その全てを行政が市税等の財源で負担することは、自転車利用者とその他の交通手段利用者等との公平性を確保する観点からも妥当でないと考えますことから、自転車駐車場利用者に受益者負担を求めることとします。

また、受益者負担を導入することにより、民間事業者が事業として自転車駐車場の運営に参入することが期待できます。

このことによって、市民の自転車に対する意識が高まり、自転車に関するマナー意識の醸成が図られ、歩行や緊急車両の妨げや、都市景観を損なう原因となっている放置自転車の解消に繋がると考えています。

① 実施地域

■ 中心部からの実施

多くの人が集まり賑わう上通り、下通り、新市街エリア等の中心部については、自転車に比べて自転車駐車場が不足していることや、駐輪マナーの悪さから、中心部に乗り入れる自転車の約34%が放置されている状況にあるため、早急に自転車駐車場を確保し、放置禁止区域の設定や、駐輪マナー向上のための駐輪指導強化などの一連の対応の中で放置自転車を解消していく必要があります。

このようなことから、特に駐輪対策に重点的に取り組む必要がある中心部から実施することとします。

■ 中心部以外の地域

駅周辺や郊外部にある自転車駐車場の受益者負担の導入については、自転車駐車場の整備状況や自転車利用者のニーズ等を十分検討し、順次実施します。

② 対象車両

現在の市営自転車駐車場においては自転車及び排気量125cc以下のバイクの入庫を認めており、受益者負担の導入後においても利用対象車両は同様とします。

ただし、辛島公園地下自転車駐車場は、125ccを超えるバイクも対象とします。

なお、自動二輪車の駐車場については、駐輪需要を調査し民間駐車場に働きかけます。

③ 実施時期

平成23年度にて「熊本市自転車駐車場条例」を改正し、平成24年度には中心部の自転車駐車場に受益者負担による利用料金の導入を実施する予定です。

(4) 市営自転車駐車場について

① 市営自転車駐車場の料金体系

市営自転車駐車場の利用形態については、一時利用と定期利用の2種類とし、料金体系はそれぞれ下表のとおりとします。(料金徴収の方法については参考資料P17 参照)

ア、一時利用料金

自転車	原付バイク (125cc 以下)	大型バイク (125cc 超)
100円/12h	100円/6h	100円/2h

○料金設定の考え方

・市営自転車駐車場の整備・運営に要する全ての経費を利用料に転嫁すると、自転車1台あたり193円、バイクが264円の負担となりますが、利用者の負担感や他都市の状況を総合的に勘案し100円からの課金が適当と考えます。

(50円→1/18市、100円→14/18市、150円→3/18市)

・バイクの料金については、駐輪時の占有面積が自転車では0.76㎡、バイクでは1.71㎡程度で推奨されており、自転車100円を基準にその占有面積の割合でバイクの金額を設定します。

(参考：自転車等駐車場設置技術の手引き検討調査報告書)

・公共交通機関(市電、バス)の初乗りの往復運賃も参考としました。

(初乗り→バス130円、往復260円。市電150円、往復300円)

イ、短時間利用無料制度

環境への負荷が少ない自転車の利用促進や、中心市街地の活性化、さらには短時間であっても路上駐輪を防止する観点から、入庫から2時間以内の自転車及び原付バイクの駐輪は無料とします。

なお、この2時間無料の制度は、民間参入により整備を行う民間自転車駐車場にも実施を働きかけます。

ウ、定期利用料金

定期的に自転車駐車場を利用する方の利便性を確保する観点から、1ヶ月ないし3ヶ月の定期利用形態も検討する必要があります。

その場合、1ヶ月定期の料金は、利用者の負担感や他都市の状況を勘案し、2,000円程度の料金(学生・障がい者については、さらに軽減)が妥当ではないかと考えます。

一方、定期利用においては、定期券を保有する方がいつでも利用できるよう、定期券を発行した分だけの自転車駐輪スペースを常時確保しておく必要があることから、利便性の高い場所にある自転車駐車場については、満車になりやすく一般の利用者が利用しにくくなるというデメリットもあります。

定期利用をどの自転車駐車場に、どの程度確保するかを引き続き検討します。

② 市営自転車駐車場のサービス向上

利用者に対して可能な限り施設の充実などサービスを向上していきます。

- ・ 24時間化等利用の実態に応じた営業時間とします
- ・ 照明、防犯カメラ、屋根、管理人等を可能な限り設置して、快適さや安全安心の確保に努めます
- ・ 自転車駐車場の分かりやすい案内表示を充実します
- ・ 各自転車駐車場の空き状況を携帯電話等で確認できるようにします

③ 市営自転車駐車場の管理の方法

現在、市営の自転車駐車場は指定管理者（熊本市自転車駐車場）及び業務委託により管理運営しています。

受益者負担の導入後については、管理運営を効率的に行っていくためには複数の施設を一元的に管理することが効果的であるため、一括して指定管理者により管理運営します。

（５）民間参入により整備する自転車駐車場について

① 民間事業者の施設整備

新たに確保する自転車駐車場については、民間事業者による整備を求めていくこととしますが、現状の自動車駐車場を自転車駐車場に転用するためには、民間事業者において転換工事や駐輪ラックの設置、料金徴収に必要となる発券機、精算機などの初期投資が必要となります。

こうした初期投資を民間事業者が自転車駐車場の料金に全て反映させると、市営の自転車駐車場の受益者負担の水準よりも高くなり、利用者間で大きな不均衡が生じます。

また、駐輪需要に応じた自転車駐車場の確保、放置自転車の徹底した排除、受益者負担の導入を同時期に実施する必要があることから、一定の期間内に必要とされる自転車駐車場の台数を民間事業者によって確実に整備する必要があります。

このため、必要とする台数を満たすまでの民間事業者の自転車駐車場の整備については、短時間の駐輪について市営の自転車駐車場に準じた料金体系とすること、一定期間の営業継続を確実なものとする、利用者の安全・安心の確保という観点から照明や防犯カメラを設置することなどを条件に5年間施設整備助成を行います。

なお、路上や借地により運営している既存の市営自転車駐車場についても、民間事業者による整備で代替可能な場合には、民間に移行していくことを検討します。

② 民間自転車駐車場の料金体系

民間自転車駐車場の利用料金は、上記の施設整備助成を通じ、市営自転車駐車場の料金と同様に100円からスタートすることとします。

その後の加算の時間については、民間事業者のサービスのあり方によって変わります。

また、市営と同様に入庫から2時間以内の自転車及び原付バイクの駐輪は無料となるよう、働きかけていきます。

なお、民間自転車駐車場は、独立採算で事業が運営されることから、競争原理に基づくそれぞれの創意工夫により商店街等と連携した駐輪サービス券やプリペイドカードの発行など利用者の利便性を高めるサービスの実施も期待できます。

(6) 既存の民間自転車駐車場について

現在、既に一般に利用されている民間自転車駐車場（熊本電鉄藤崎宮前駅駐輪場、鶴屋百貨店駐輪場、交通センター裏駐輪場等）があり、その中には利用者が利用料を負担する制度のものもあります。既存の民間自転車駐車場の取り扱いについては、今後の運営についての事業主の意見を聞きながら協議を進めていきます。

(7) 商店街等事業者の取り組みについて

商店街等においては、民間事業者が運営する自転車駐車場の利用に対する割引制度の導入や、民間の駐車場の転換や空きスペースの有効利用等による従業員、来客用の自転車駐車場の確保などの取り組みを通じ、放置自転車の解消や中心市街地の魅力向上に努めるよう働きかけを行います。

2. 駐輪マナーの向上

放置自転車を解消するためには、駐輪マナーの向上を図る必要があります。そのために、以下の方策を実施します。

(1) 路上放置禁止に関するPR及び標識、案内表示の設置の充実

ホームページ等の媒体を通じて積極的に情報発信を行うとともに、学校への周知を行い日頃から自転車を利用する機会が多い中学生や高校生に対し、より一層の駐輪マナーの啓発を重点的に実施します。

また、自転車駐車場や放置禁止区域に関する案内看板の設置や、案内チラシ・リーフレット等の配布により利用者が自転車駐車場の場所を認知し、利用する意識付けを行うことにより、自転車利用マナーの更なる向上を図ります。

(2) 駐輪指導員による指導、案内の強化

駐輪指導員による指導、案内により自転車駐車場利用の啓発を行います。

(3) 地元商店街や警察などの関係機関との更なる連携強化

駐輪マナーの向上には、地域の方々、特に地元商店街の協力が不可欠であり、連携を密にして共同での啓発活動を行うことが効果的であると考えます。

また、警察との連携も重要であり、合同での取締り等を実施することで、路上に自転車やバイクのない環境を目指します。

(4) 放置禁止区域の新規指定

①指定する区域・・・主に自転車駐車場から半径300m以内の範囲を想定し、市内中心部のエリアを放置禁止区域に指定します。

②指定する時期・・・自転車駐車場の充足等に合わせて指定します。

(5) 自転車放置禁止区域内の放置自転車の撤去の強化

これまで、中心部の放置禁止区域内での放置自転車の撤去は月1回程度でしたが、放置禁止区域の新規指定とともに今後増加が予想される放置自転車に対応するため、日常的に区域内の監視を強化し、放置自転車を撤去していくことが必要となります。