

# 平成30年度第2回 立川市自転車等駐車対策協議会

まちづくり部交通対策課  
平成31年2月7日(木)  
女性総合センター第2学習室

# 目次

- 自転車走行環境整備  
資料1
- 自転車等駐車場料金見直し  
資料2
- 玉川上水駅周辺の自転車等対策  
資料3
- 第4次自転車総合計画策定  
資料4

# 自転車走行環境整備

## 自転車走行環境整備マニュアル策定について

- 近年、自転車が身近で有用な移動手段として注目されている。
- 自転車利用の増加に伴い、自転車関連事故も増加している。
- 国、東京都、警察庁から自転車に関する方針や指針が示され、立川市も地域の実状に沿った整備指針を策定する必要がある。



- 「立川市自転車走行環境整備マニュアル」を策定し、庁内に通知する。
- 東京都、警視庁との連携を図り、わかりやすい路面表示による安全性向上を図る。

# 自転車走行環境整備

## 自転車走行環境整備マニュアルについて

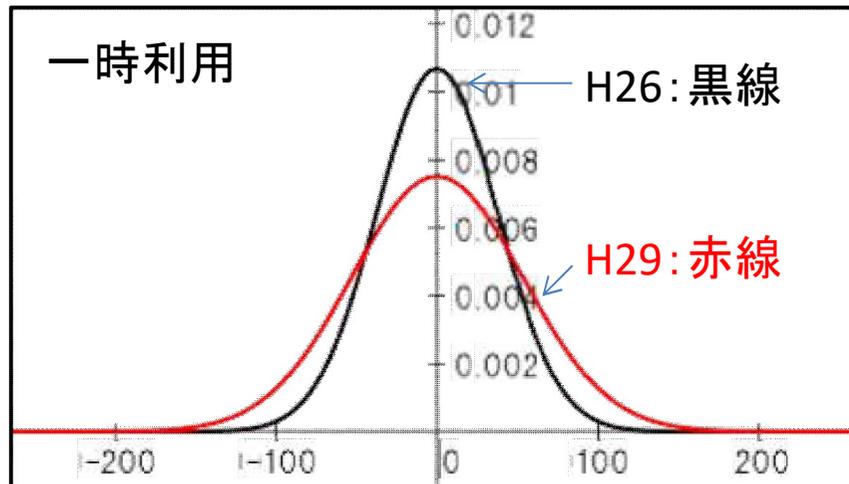
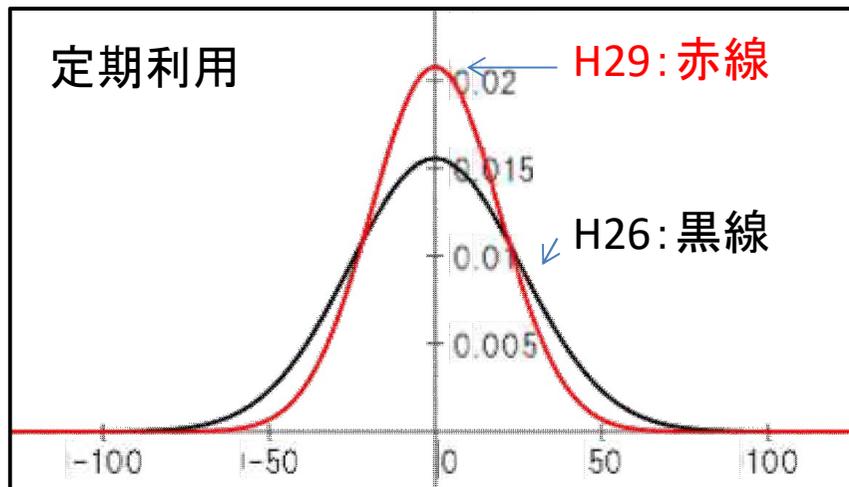
1. 目的
2. 整備の基本的な考え方
3. 整備路線の選定
4. 整備形態の選定
5. 構造基準

# 自転車等駐車場料金見直し

## 現行料金体系の検証

### 1.立川駅南口

正規分布曲線:各年度平均



料金改定を行った平成27年度を挟んで平成26年度、平成29年度の各施設における利用率の散らばりの度合いを標準偏差で比較した。

定期利用は、平成26年度と比較して平成29年度は標準偏差が減少し、平準化が進んでいるが、一時利用は逆に標準偏差が上昇し、施設によって増減に偏りが表れている。

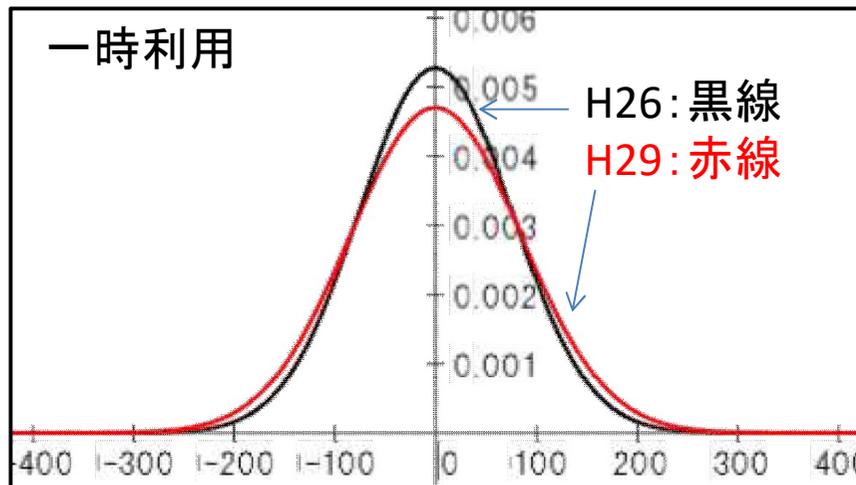
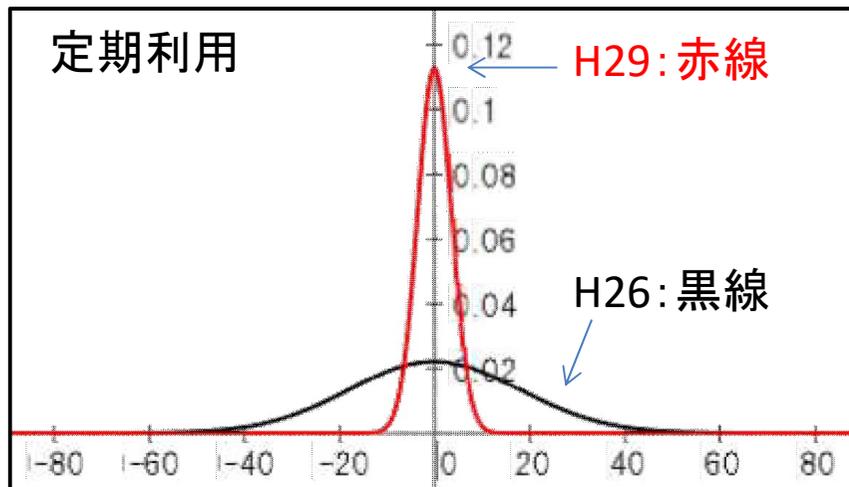
※「標準偏差」とは  
数値の散らばりの度合いを表す数値。数値が小さい方が散らばりの度合いが小さい。  
「正規分布曲線」とは  
数値の平均値と標準偏差を基に数値の散らばり具合をグラフ化したもの。

# 自転車等駐車場料金見直し

## 現行料金体系の検証

### 1.立川駅北口

正規分布曲線:各年度平均



料金改定を行った平成27年度を挟んで平成26年度、平成29年度の各施設における利用率の散らばりの度合いを標準偏差で比較した。

定期利用は、平成26年度と比較して平成29年度は標準偏差が大きく減少し、平準化が進んでいるが、一時利用は逆に標準偏差が上昇し、施設によって増減に偏りが表れている。

※「標準偏差」とは

数値の散らばりの度合いを表す数値。数値が小さい方が散らばりの度合いが小さい。

「正規分布曲線」とは

数値の平均値と標準偏差を基に数値の散らばり具合をグラフ化したもの。

# 自転車等駐車場料金見直し

## 社会実験の検討

市では平成26年度、立川駅周辺への過度な自転車の乗り入れの抑制や外縁部への利用転換を目的に、自転車等駐車場の利用料金を改定し、平成27年4月から運用を開始した。

運用開始から4年目を迎える現在、利用率平準化の課題に加え、子育て世代の利用しやすい環境整備や、利用状況に応じた料金設定のあり方等、利用者のニーズの変化に合わせた柔軟な対応が求められている。

このことから、中期的な施設改修や料金改定の時期を見据え、社会実験として一部施設の料金改定を行い、検証を進めたい。

# 自転車等駐車場料金見直し

## 現状と課題

### ①立川駅南口周辺

<施設別利用率（平成30年12月度）>

施設名	定期利用・利用率	一時利用・利用率
①立川駅南口立体	70%	163%
②立川駅南口第三	81%	-
③立川駅南口第四	92%	-
④立川駅南口西	96%	-
⑤立川駅南口第一タワー	59%	13%
⑥立川駅南口第二タワー	99%	46%
全体	80%	56%

<施設別定期抽選倍率（平成29年10月～平成30年9月契約の平均）>

施設名	倍率
①立川駅南口立体	2.5倍
②立川駅南口第三	24.6倍
③立川駅南口第四	6.8倍
④立川駅南口西	19.5倍
⑤立川駅南口第一タワー	随時契約可
⑥立川駅南口第二タワー	10.7倍
全体	9.9倍

※全体の倍率は、平成29年までの立川駅南口第二の数値を含む

- 全体と比較して、立川駅南口第一タワーの利用率は定期、一時ともに、いずれも著しく低い。
- 58街区の立川駅南口第二の閉鎖に伴う対応として、南口全体の一時利用の収容台数は、閉鎖前と比較して約300台不足する状況。
- 立川駅南口第一タワーは随時契約が可能なのに対し、全体では定期抽選倍率は9.9倍と高い状況である。

# 自転車等駐車場料金見直し

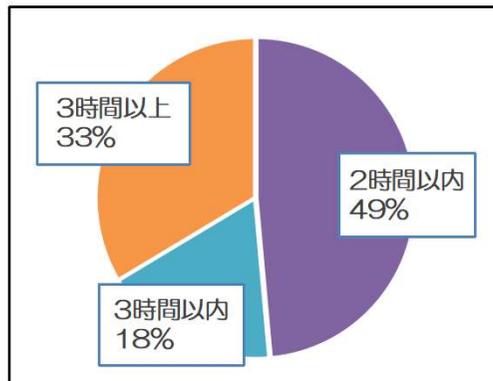
## 現状と課題

### ②立川駅北口周辺

<施設別利用率（平成30年12月度）>

施設名	定期利用・利用率	一時利用・利用率
⑧立川駅北口第三	102%	64%
⑨西地下道	83%	68%
⑩立川北駅下	-	251%
⑪立川北駅西	-	294%
⑫あけぼの口南臨時	99%	129%
⑬立川駅北口西地区	-	64%
⑭曙町一丁目東臨時	98%	137%
全体	93%	117%

<立川北駅下の駐車時間数割合（平成30年10月25日（木）の断面）>



- 立川北駅下の一時利用の利用率は、全体と比較して高く、混雑ピーク時には歩道上に数十台の入庫待ちの列ができ、歩行者の通行阻害等の問題が生じている。
- 立川北駅下の駐車時間数別の割合をみると、無料の2時間以内が49%と最も高くなっている。
- 立川駅北口西地区の一時利用の利用率は、全体と比較して低く、低調な傾向が続いている。
- 立川駅北口西地区の自転車ラックについては、設計上、ラックの設置間隔が狭小で、利用者から使いにくいとの声が多く寄せられている。

# 自転車等駐車場料金見直し

## 社会実験の意図と主な方針

### 1. はじめに

自転車駐車場の利用率平準化は自転車利用の促進に必要なことから、全体的な料金体系の見直しを検討する。

### 2. 社会実験の意図

- 利用率平準化には施設の大規模な改修や利用料金の改定が有効と考える。施設の大規模改修は財政負担や工事中の休止対策等、課題が多く、現時点で実現は困難な状況である。よって、まずはどのような料金体系が有効か検証するため、期間を限定した社会実験を実施し、将来の新料金体系に役立てる。
- 今回、社会実験を検討している2施設は利用率が平均と比べ隔たりがあり、社会実験を行うことにより、先行的に改善を図る。 利用率の低い施設を値下げすることにより、周辺環境、施設の使いやすさ、利用料金のどこに原因があるのかを究明する。

### 3. 社会実験の主な方針

- 社会実験として利用率の偏った施設を対象に料金改定を行ない、利用率の動向や周辺施設への影響を検証する。
- 社会実験の期間は1年間とし、社会実験期間満了時には現行の料金に戻す。

# 自転車等駐車場料金見直し

## 社会実験の目的と対応策

### ① 立川駅南口周辺

目的：利用率の低い施設を値下げすることにより、当該施設の利用者数を増やし、南口全体の利用率の平準化を目指す。

対応策：立川駅南口第一タワーの定期利用料・一時利用料を改定（値下げ）

#### <算出式>

##### 定期料金

基礎単価(C区域)120円+施設評価18円(屋根あり・タワー補正なし)

=138円≒基準単価130円(端数切捨て)

基準単価130円×0.7(対平均利用率比)=91円≒基準料金90円(端数切捨て)

基準料金90円×17(定期料金換算)=1,530円

≒定期(市内一般1ヶ月)料金1,500円(端数切捨て)

##### 一時料金

基礎単価(C区域)120円+施設評価18円

(屋根あり・タワー補正なし)=138円≒基準単価130円(端数切捨て)

基準単価130円×0.3(対平均利用率比)=39円≒一時(24時間まで)料金30円(端数切捨て)

→5時間50円を下回らないように50円(24時間ごと)

#### <立川駅南口第一タワーの利用料一覧>

定期利用		現行	改定後	
市内	一般	1ヶ月	1,700円	1,500円
		3ヶ月	4,500円	4,000円
		6ヶ月	8,600円	7,600円
	学生	1ヶ月	1,000円	900円
		3ヶ月	2,700円	2,400円
		6ヶ月	5,100円	4,500円
市外	一般	1ヶ月	2,000円	1,800円
		3ヶ月	5,400円	4,800円
		6ヶ月	10,200円	9,100円
	学生	1ヶ月	1,200円	1,000円
		3ヶ月	3,200円	2,700円
		6ヶ月	6,100円	5,100円
減免		1ヶ月	850円	750円
		3ヶ月	2,250円	2,000円
		6ヶ月	4,300円	3,800円

一時利用		現行	改定後
	3時間	無料	無料
	5時間	50円	50円
	24時間ごと	100円	50円

# 自転車等駐車場料金見直し

## 社会実験の目的と対応策

### ② 立川駅北口周辺

目的：利用率の高い施設の無料時間を短縮することにより、回転率を上げ、入庫待ちの行列の解消及び周辺施設（立川駅北口西地区）への誘導を促す。

対応策：立川北駅下の無料時間を3時間から2時間に変更（実質値上げ）

<立川北駅下の利用料一覧>

施設名	定期・一時	現行	改定後
⑩立川北駅下	一時	3時間無料	2時間無料
		5時間50円	5時間50円
		4時間ごと100円	4時間ごと100円

# 自転車等駐車場料金見直し

## 当面のスケジュール(案)と今後の検討課題

### 1. 当面のスケジュール (案)

	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度
自転車等駐車 対策協議会	社会実験内容検討 →	社会実験結果検証	→	
利用者への案 内	社会実験料金開始の お知らせの →	社会実験料金終了の お知らせ →	新料金開始のお知ら せ →	
利用料金		社会実験料金 →	現行料金 →	新料金 →
自転車駐車場 開設				58街区自転車駐車場 (仮称)運用開始 →

### 2. 今後の検討課題

- 平成34年度春に予定している58街区の自転車等駐車場のリニューアルオープンを見据え、立川駅周辺全体の料金体系の検証と見直しを検討する。
- 立川駅北口西地区の自転車ラックを改修し、施設利用者の利便性向上を図る。

# 玉川上水駅周辺の自転車等対策

## 有料化の必要性

- ①1日平均約67,000人の乗降がある西武線・多摩モノレールが乗り入れる「ターミナル駅」としての位置づけ
- ②駅南北間(市境)における自転車等駐車場運営の不均衡(有料・無料)の是正
- ③駅南側における自転車等流入台数の抑制

# 玉川上水駅周辺の自転車等対策

資料3-2

## 収容計画台数(案)

玉川上水駅	駐輪場		現収容台数(A)	利用台数+放置台数(10月) (B)	整備計画台数(C)	C-B
	①	玉川上水駅第一自転車駐車場	1,053台	1,087台	定期 1,053台	△34台
②	玉川上水駅第二自転車駐車場					
③	玉川上水駅第四自転車駐車場					
④	玉川上水駅臨時自転車駐車場	531台	609台	一時 531台	△78台	
⑤	玉川上水駅第五自転車駐車場(参考)	(174台)	(8台)	-		
計			1,584台	1,696台	1,584台	△112台
有料化による自転車流入台数の減少を2割想定 (1,696台×0.8=1,357台)				<b>1,357台が実質必要整備台数</b> 227台の空き(1,584台-1,357台=227台) →整備計画台数に対して利用台数が超えることはない想定		
駐輪場		現収容台数(A)	利用台数+放置台数(10月) (B)	新規整備予定台数 (C)	(A+C)-B	
砂川七番駅		約435台(※4)	392台	-	43台	
武蔵砂川駅		1,467台	1,600台	約300台	167台	
西武立川駅(北側民間・定期利用のみ)		約500台	268台	-	232台	
西武立川駅(市営)		438台	474台	約40台	4台	
計		2,765台	2,734台	約340台	446台	
有料化により周辺へ339台の自転車が移動する (1,696台-1,357台=339台)				<b>3駅(砂川七番駅・武蔵砂川駅・西武立川駅)計で107台の空き</b> (446台-339台=107台) →収容予定台数に対して利用台数が超えることはない想定		

※1 玉川上水駅の現収容台数については、一台当たり幅40センチで算出した予測収容台数

※2 利用台数及び放置台数については、平成30年10月18日午前11時頃調査(東京都青少年・治安対策本部調べ「駅前放置自転車の現況と対策」に報告)  
(武蔵砂川駅及び西武立川駅市営駐輪場の定期利用台数については、10月時の定期契約台数)

※3 整備計画台数については、前回協議会時に報告した整備台数(案)の計画台数

※4 砂川七番駅については、実際の収容台数を記載

# 玉川上水駅周辺の自転車等対策

資料3-3

## 管理運営手法

比較表			
事業方式	市運営(現在)	PPP(官民協働型)	
		指定管理者制度	(公財)整備センター
設置・運営の方法	公設公営型	公設民営型	民設民営型
公共・民間の役割	設計・建設・維持管理・運営を市が実施	設計・建設を市が実施。維持管理・運営を指定管理者が実施	設計・建設・維持管理・運営を整備センターが実施
施設の所有	市	市	一定期間は整備センター。建設費用回収後、市に無償譲渡。
契約方式	個別契約	個別契約	協定による一括発注
資金調達	市	市	整備センター(直接市の調達はない)
市の整備費等負担	全部負担	全部負担	協議による一部負担あり(用地の無償提供等)
事業者選定	設計・建設・維持管理・運営、その都度選定手続きが必要	設計・建設・維持管理・運営、その都度選定手続きが必要	一括で選定

## 第4次自転車総合計画策定

### 第3次自転車総合計画の検証

- ①目標値に対する達成度(定量的検証)
- ②施策の実施状況(定性的検証)
- ③課題と展望(まとめ)