

玉川上水駅周辺自転車等駐車場の
あり方について（案）

令和元年 1 1 月

立川市

1. 現状と課題

- (1) 平成 29 年 11 月、東大和市が受益者負担の観点から、玉川上水駅において自転車等駐車場の有料化を実施。駅を挟んで北側（東大和市側）は有料、南側（立川市側）は無料と、それぞれ異なる運用形態となっている。
- (2) 東大和市の有料化後駅南西側に違法駐輪（平日100台程度）が常態化し、緑道斜面まで駐輪が拡大するなど、緑道の利用者や近隣住民などに悪影響を及ぼしている。

2. これまでの対策

- (1) 平成 30 年 7 月より、不法に駐車しているバイク（ピーク時で 60 台程度）の撤去を行い、駐輪場内の適正な収容台数を確保。
- (2) 平成30年8月31日、駅南側の有料化を見据えた市境における自転車駐車場のあり方の検討ならびに駅北側の一時利用枠不足の解決等を目的に、立川市・東大和市・武蔵村山市の3市で構成する「玉川上水駅周辺3市自転車等対策連絡協議会」を発足。

3. 有料化の必要性

- (1) 西武線沿線の鉄軌道駅としての役割
玉川上水駅は、通勤通学を中心に多摩モノレールも含めると1日平均約 67,000人の乗降があり、他の鉄軌道駅と同様の役割として有料化を実施する。
- (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。
駅勢圏全体の視点から駅南北一体で受益者負担の適正化を図る。
- (3) 駅南側における自転車等流入台数の抑制
徒歩圏における自転車利用者の利用抑制を図り、自転車等駐車場の需給コントロール及び放置自転車の抑制を図る。
- (4) 施設利用者の利便性確保
ラックの設置など施設整備と合わせ、清掃や案内誘導など利用者のサービスが向上する。

上記課題の解決を図るため、玉川上水駅自転車等駐車場の有料化を行う。

4. 運営手法について

運営手法別メリット・デメリットについて				
	市運営 (無料管理)	指定管理者制度 (有料管理)	(公財) 駐車場整備 センター (有料管理)	PFI方式 (有料管理)
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 東京都水道用地の土地借上料が無償である。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場使用料収入については市の財源となり、運営管理費用に充当できる。 民間のノウハウ等を活用し利便性の向上や経費の削減が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 整備費用・維持管理費用・運営管理費等についてセンターが全額を負担する。 管理期間終了後、設置機材等の施設は原則市に無償譲渡となる。 玉川上水駅北側ではセンターが施設を運営しており、管理人の兼務等スケールメリットがある。また、南北の整合性が図れる。 	<ul style="list-style-type: none"> 整備費用・維持管理費用・運営管理費等について事業者が全額を負担する。 事業期間を経過したのちに施設の譲渡あり。有償の可能性もある。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理費については市が全額負担となる。 自転車等案内整理費用についても市が全額を負担する。 人件費の増加等により、自転車等案内整理費は年々増加している。 市職員が現場対応を行うため、対応に即効性が欠ける。 	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理料及び維持管理費等は市が全額負担となる。 土地借上料については、有料自転車駐車場となるため有償となる。 人件費の増加等により年々指定管理料が増加している。 指定管理期間が5年間のため、短いスパンでの事業者変更による施設の整備面や運用面でリスクがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 土地借上料については有料自転車駐車場となるため有償となる。 費用償還が必要となるため、協定に基づき比較的長い管理期間の設定となる。そのため、状況変化に合わせた大きな運営変更に対応できない場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業費用を民間からの借り入れとなるため、金利が過大。市が割賦で事業者を支払う。 事業者には税負担があるため、コスト削減が図りづらい。
主な費用	<ul style="list-style-type: none"> 自転車等案内整理費 維持管理費 	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理料 維持管理費 土地借上料 	<ul style="list-style-type: none"> 土地借上料 	<ul style="list-style-type: none"> 土地借上料 借入金利

手法別歳入歳出シミュレーション								
(単位：千円)								
	市運営 (無料管理)		指定管理者制度 (有料管理)		(公財) 駐車場 整備センター (有料管理)		PFI方式 (有料管理)	
歳出①	自転車 等 案内整 理費	7,380	指定管 理料	33,000	土地借上 料	5,000	土地借 上料	5,000
			土地借 上料	5,000				
	工事費	—	工事費	65,000	工事費	0	工事費	—
	維持管 理費	500	維持管 理費	500			借入金 利	—
計	7,880	計	103,500	計	5,000	計	5,000 + α	
歳入②	0		駐輪場 使用料 収入	27,000	0		0	
差引(② -①)	計	▲7,880	計	▲76,500	計	▲5,000	計	▲5,000 + α

<金額算出の根拠>

市運営

- 自転車等案内整理費用は、平成31年度予算に基づき算出

指定管理者制度

- 5年間の指定管理期間を想定
- 土地借上料は、東京都より聴取（立川市借上分 約650㎡）
- 工事費は初期費用。有料化に必要な整備水準で積算（整備センター試算）
- 駐輪場使用料収入については、平成31年1月調査の利用台数及び武蔵砂川駅第一自転車等駐車場の料金体系を基に概算

駐車場整備センター、PFI方式

- 土地借上料の概算方法については、指定管理者制度と同様

(1) 指定管理者制度（公設民営型）

施設運営面でのサービス向上による利用者の利便性の向上や経費の削減等を目的に、市が所管する公の施設の管理・運営を、市が指定した民間企業を含む法人やその他の団体に委託する制度。

(2) 公益財団法人自転車駐車場整備センターによる事業（民設民営型）

JKA補助事業（JKA：競輪とオートレースの公益法人）等の活用または単独事業として、公益財団法人自転車駐車場整備センター（以下、「整備センター」という。）が設計・整備を行い、建設費用を回収できるまでの期間（概ね10年から25年）直営管理することにより、整備センターが投じた費用を償還する。

設置機材等の施設は、建設費用の回収後に市に原則無償譲渡される。

(3) PFI方式による事業（民設民営型）

PFI法（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律に）に基づき、民間事業者が自ら資金調達を行い、施設整備を行い運営する方式。

○ 選定理由

公共自転車等駐車場の整備及び管理運営については、民間の資金とノウハウを活用して公共サービスの提供を行うことで、市の財政負担を縮減しつつ効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図ることが可能である。

このことから、公設公営以外の導入について検討を行った結果、

- 整備、維持管理、管理運営等のトータル経費について全額を負担
- 駅勢圏としての統一的な管理運営・サービス提供が可能
- 整備敷地は平面利用を原則とするため、PFI事業等の民間活力はなじまない

以上の点から、公益財団法人自転車駐車場整備センターによる事業（民設民営型）がもっとも優位性があると判断し、本方式を採用し実施する。

5. 整備センターによる管理について

(1) 整備センターの沿革

昭和54年に、「自転車利用者の利便の増進及び道路交通の安全と円滑化を図るため、自転車駐車場の整備に関する事業等を行い、地域社会の健全な発展に資すること」を目的として、建設大臣の許可を得て設立。その後、平成25年に内閣総理大臣の認定を得て「公益財団法人自転車駐車場整備センター」へ移行。

(2) 整備センターを活用している多摩地区の市

多摩地区25市（市域に鉄道駅が無い武蔵村山市を除く）のうち、21市が有料自転車等駐車場を設置している。そのうち、現時点で整備センターに管理を委託している市は13市である。（八王子市、武蔵野市、府中市、調布市、町田市、日野市、小金井市、西東京市、福生市、清瀬市、多摩市、稲城市、東大和市）

(3) 整備、維持管理、運営方法

(1)底地の借上げ料について	土地の借上げ料は、市の負担となる。 ・東京都水道用地が対象
(2)建設事業費と整備について	建設事業費は、整備センターが費用負担し整備する。
(3)場内整理について	公共自転車等駐車場内の整理は、整備センターで行う。
(4)維持管理について	設置機材の維持・修繕費用の負担をも含め、維持管理は整備センターで行う。
(5)料金収入と機材等の譲渡について	駐車場料金は、整備センターが建設費用を回収するまでの間は整備センターの収入となる。建設費用回収後、設置機材等の施設は市に無償譲渡されることが原則。
(6)建設費用回収後の運営について	建設費用回収後、協議により管理期間を延伸し整備センターに運営を任せられることもできる。
(7)放置禁止区域内の対応について	放置自転車の警告札添付・台数調査は市で行う。

6. 自転車等駐車場料金体系について

(1) 料金体系の考え方

- 1) 近隣民間自転車等駐車場の料金と整合を図る。
- 2) 東大和市側の料金との整合性、利用率平準化を見据えた料金設定を行う
→従来の立川市料金体系とは異なる料金設定（ローカルルール）
→市内料金に東大和市及び武蔵村山市在住を含むか3市での検討が必要
- 3) 料金は整備センターに一任とする。

※参考資料

		東大和市域		
		整備センター	西武プロパティーズ	
			北口	北口第2・3
一時利用		100円/回	無料制度なし	1時間無料
			10時間ごと 100円	6時間ごと 100円
定期利用	1ヶ月	1,800円	設定なし	2,500円
	3ヶ月	5,000円	設定なし	7,200円
	6ヶ月	9,700円	設定なし	設定なし

料金体系については、通勤・通学利用が主となる駅の特性や、北側（東大和市側）で先行している有料化の運営検証、整備センターの考え方を踏まえ、駅勢圏全体の視点から設定する。

7. 整備計画について

(1) 計画収容台数について

玉川上水駅有料化後、整備台数を1,510台と計画

有料化後の自転車利用台数は、すでに有料化に移行した施設の全国データ（整備センター調べ）によると、徒歩や公共交通の乗り換えにより、約2割減少していることから、整備計画台数に対しての予想乗入台数は超えないことを想定。

現状乗入台数	予想乗入台数 (A)	整備計画台数 (B)	差引台数 (B-A)
約1,800台	1,800台 × 80% = 1,440台	1,510台	70台

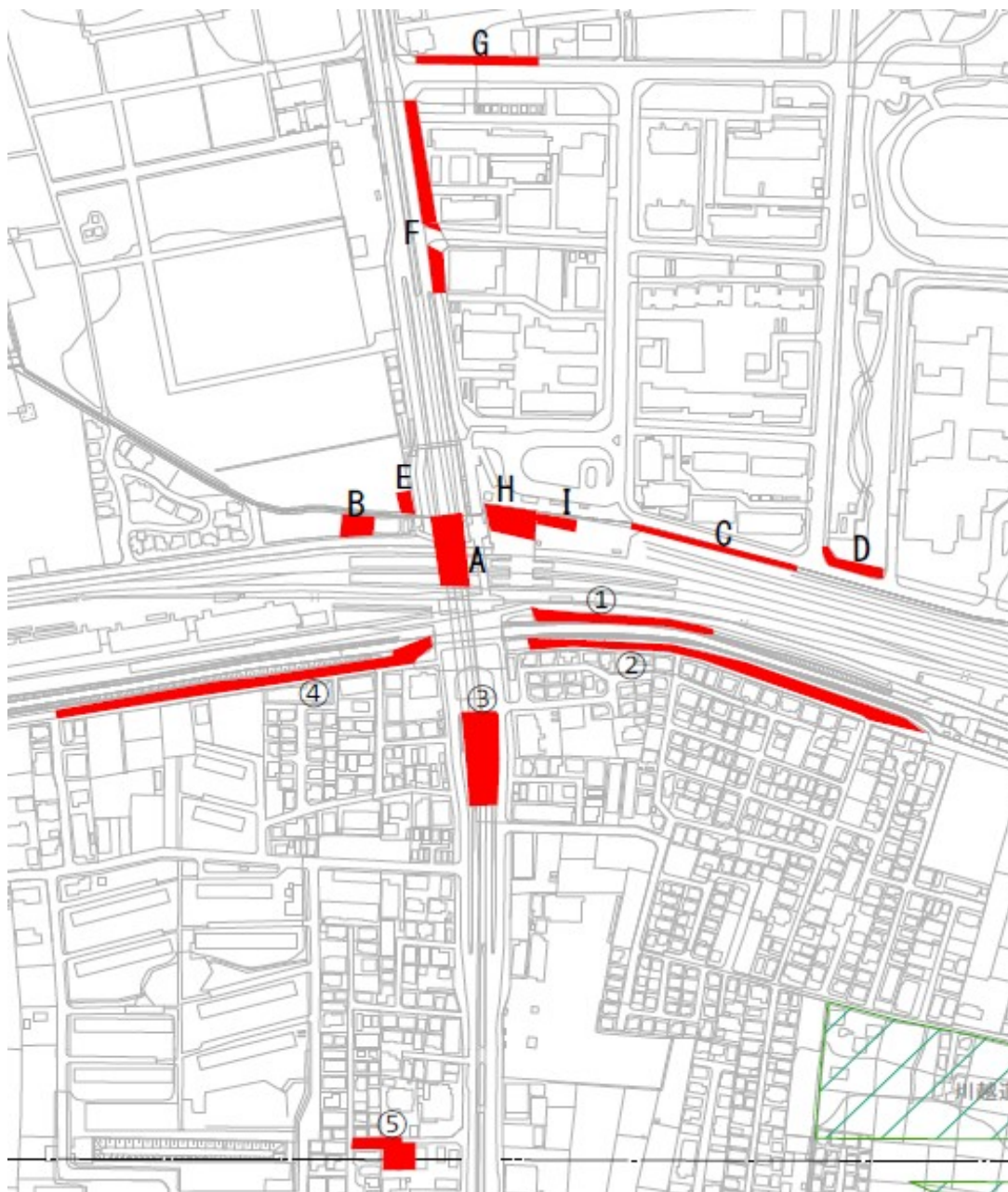
施設別整備計画

名称		収容台数	一時・定期	管理方法	地権者
①	玉川上水駅第一自転車駐車場	300台	定期 800台 ラック使用	シール添付にて契約車両を確認	立川市
②	玉川上水駅第二自転車駐車場	170台			都水道局 (有料化後、有償)
③	玉川上水駅第四自転車駐車場	330台			
④	玉川上水駅臨時自転車駐車場	470台	一時 710台 ラック使用	ゲート式	北多摩北部 建設事務所
⑤	玉川上水駅第五自転車駐車場	240台			都市再生機構
計		1,510台			

○ポイント

- ①②③は狭長な土地で、ゲート管理に適さない。機器の設置を最小限にし、収容台数を確保するため定期専用とする。
- ④については、形状が四角く面積も十分あることから、ゲート管理とする。
- ⑤については、駅までの距離が離れているため、十分に活用されていない。価格を下げることで利用率均衡を図る。
- 管理を常駐か巡回で行うか検討が必要。有人の場合、管理室を玉川上水駅北側の東大和市域の自転車駐車場内に設置し、駅周辺の巡回を行うとともに、定期の申し込みの受付業務を行う。

玉川上水駅周辺自転車駐車場 位置図



東大和市駐輪施設（令和元年11月1日現在）※原付を除く

	名 称	一時利用	定期利用
A	玉川上水駅第4公共自転車等駐車場	0台	491台
B	西武スマイルパーク玉川上水駅北口駐輪場	650台	0台
C	玉川上水駅第2公共自転車等駐車場	0台	425台
D	玉川上水駅第6公共自転車等駐車場	0台	145台
E	玉川上水駅第5公共自転車等駐車場	0台	38台
F	玉川上水駅第1公共自転車等駐車場	102台	347台
G	玉川上水駅第3公共自転車等駐車場	0台	44台
H	西武スマイルパーク玉川上水駅北口第2駐輪場	295台	0台
I	西武スマイルパーク玉川上水駅北口第3駐輪場	0台	182台
	合 計	1,047台	1,672台

【参考資料】

各駅周辺の自転車等駐車場の整備・運営について

(1) 武蔵砂川駅周辺

令和元年度内に、くるりんバスのルート再編に伴い、駅南側バスロータリーを廃止し、残地を駐輪場として整備（約 300 台程度）予定。

指定管理者運営により、一時利用の収容台数約 130 台が増加（ラックからゲートへ）予定。

(2) 西武立川駅周辺

令和元年 9 月より駅北側ロータリーにおいて臨時に路上ラックを設置し、一時利用の収容台数約 40 台を増加。

指定管理者運営により、西武立川駅北口駐輪場を改修し一時利用の収容台数約 40 台を増加。

(3) 砂川七番駅周辺

玉川上水駅周辺施設が有料化に移行した際には、砂川七番駅への乗入れ増加への対応も別途検討する。

長期駐輪車両への対策により、適正利用を強化していく。