

## 計画の実現に向けての4つの施策

### 1 恒久的な駐車施設の設置

#### (1) 既存の自転車等駐車施設用地の長期的担保と有効活用

|     |            |        |
|-----|------------|--------|
| 計画1 | 長期賃貸借契約の締結 | 《中期計画》 |
| 計画2 | 定期借地権の活用   | 《長期計画》 |
| 計画3 | 土地の購入      | 《長期計画》 |
| 計画4 | 既存施設の立体化   | 《長期計画》 |

現在利用されている自転車等駐車施設は、民営も含めて45箇所ありますが、そのうち7割以上に当たる34箇所が民間等からの借地です。

民間等からの借地については、土地所有者と1年ごとの契約を締結しており、長期に渡って自転車等駐車施設の収容台数を確保できる保証がありません。

このため、平成20年度から基本的に1年である賃貸借契約期間の見直し、定期借地権の活用及び土地の購入について土地所有者等と調整を図り、長期的な土地の確保に努めるとともに、既存施設の立体化を推進します。

#### 計画1 長期賃貸借契約の締結

借用地の契約期間について、現状では1年ごとの契約期間が多く、そのため多層化施設の建設が困難であり、また、地権者から当該地の契約解除を求められた場合には、返還することとなっています。

借用地中心の現状は大変不安定な状況の上に事業が成り立っているといえ、駐車施設用地の長期的確保の必要性が生じていることから、平成20年度より長期賃貸借契約を図ります。

#### 計画2 定期借地権の活用

定期借地権には、「一般定期借地権」と「建物譲渡特約付借地権」、「事業用借地権」の3種類が設定されています。自転車等駐車施設の場合には、事業用借地権が該当します。

表1 定期借地権の種類

|         | 一般定期借地権                | 建物譲渡特約付借地権            | 事業用借地権                 |
|---------|------------------------|-----------------------|------------------------|
| 存続期間    | 50年以上                  | 30年以上                 | 10年以上20年以下             |
| 借地の利用目的 | 制限なし                   | 制限なし                  | 事業用                    |
| 契約の形式   | 公正証書                   | 事実上書面                 | 公正証書                   |
| 特徴      | 期間満了で契約消滅し、建物買い取り請求は不可 | 期間満了で契約消滅し、貸し主は建物を買取り | 期間満了で契約消滅し、建物買い取り請求は不可 |
| 根拠条文    | 借地借家法22条               | 借地借家法23条              | 借地借家法24条               |

定期借地権は、建物の所有を目的とした制度のため、施設を有しない平置き自転車等駐  
車施設は対象外となり、柱及び壁を有する施設であることが必要となります。

長期的な用地の確保を目的として、平成 20 年度より事業用定期借地権の導入へ向けた検  
討を行います。

表 2 制度のメリットとデメリット

|       | 土地所有者  | 借地人  |
|-------|--|--|
| メリット  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一定割合による一時金（保証金）の収受が可能である</li> <li>・ 契約期間中の長期に渡る安定収入を得ることが可能である</li> <li>・ 適正な地代の改定が可能である</li> <li>・ 更地を住宅地にした場合、固定資産税の負担軽減が可能である</li> <li>・ 契約期間終了後には、必ず更地で返還される</li> <li>・ 区画毎に分筆しておけば、相続の際に遺産分割をしやすい</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 借地契約の際の一時金が普通借地権に比べて安価である</li> <li>・ 地主の承諾を得れば転売・転貸が可能である（契約期間を超えて転売することは不可）</li> <li>・ 契約期間が 50 年以上であり、本格的な建築物の建設が可能である</li> </ul>   |
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 借地契約期間中は当該地を自分で使用することは不可</li> <li>・ 借地契約時の保証金が普通借地に比べ安価</li> <li>・ 相続時の土地評価額が普通借地に比べて高価</li> <li>・ 相続時に保証金の一部しか債務控除されない</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 契約の更新が不可</li> <li>・ 建物を再築した場合でも借地期間の延長は不可</li> <li>・ 建物買取請求権がないため、契約期間満了時に更地にして土地を返還する必要あり（借り主の費用で解体施工の必要あり）</li> <li>・ 住宅建築資金は住宅金融公庫等の融資しか受けることができない（一定の条件を満たせば保証金の 80% までの融資が可）</li> <li>・ 土地に対する所有権がないため、土地を担保とし融資を受けることは不可</li> </ul> |

### 計画 3 土地の購入

土地を長期的に担保するもう一つの方法として、市が土地所有者から土地を買い取る不動産  
売買があり、長期賃貸借契約及び事業用借地権の活用と併せて、平成 20 年度から検討を  
始めます。

表 3 不動産売却のメリットとデメリット（土地所有者）

| メリット  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現金化により、その後の収入や支出の改善へつなぐことが可能である</li> <li>・ 土地を保有していることで、税負担の軽減が可能である</li> </ul>  |
|-------|---|
| デメリット | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土地を手放すことで、その土地から得られる収益が見込めなくなる</li> <li>・ 売却収入の全てが手取り現金になる訳ではない<br/>《売却にあたって発生する譲渡費用》<br/>・ 印紙税・測量費・仲介手数料</li> <li>・ 売却によって得られた「儲け」の部分（譲渡益）に対して、譲渡税として所得税、住民税がかかる</li> </ul> |

## 計画4 既存施設の立体化

平成19年8月時点で、市内には45箇所の自転車等駐車施設がありますが、その中で立体化されている施設は3箇所のみで、他は全て平置き施設となっています。周囲の建物状況や建築条件の確認を行い、平成20年度から推進する土地の長期的な確保が図られた時点で平置き施設の立体化を進めます。

立体化には地下化と地上立体化の2種類があります。その地域の特性や不足している容量などの状況により、適した方策を選定します。

表4 地下化と立体化の特性比較

|          | 地下化   | 立体化   |  |
|----------|---|---|--|
|          | 機械式   | 自走式   | 機械式  |
| 参考事例     | 技研製作所<br>「エコサイクル」<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>45㎡あたり概ね144台収容可能(1基)。</li> </ul> | (株)サイクルテクノ<br>傾斜式駐輪機<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>幅10mあたり概ね35台×階層分収容可能。</li> </ul> | 佐藤商事(株)<br>サイクルハウス<br> <ul style="list-style-type: none"> <li>30㎡あたり概ね96(6層)~200台(10層)収容可能。</li> </ul> |
| 1台あたり建設費 | 約70万円/台<br>(一式 約1億円)  | 約15万円/台<br>(1,000台規模の場合で3層が1億5千万円)  | 約40~45万円/台<br>(1,000台規模になると30万円/台)   |
| 長所       | <ul style="list-style-type: none"> <li>入出庫が1台あたり約10秒(出庫待ち)。</li> <li>所有者以外は出庫が不可能であり、盗難防止を図ることができる。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>複数人同時の入出庫が可能である。</li> <li>車種及び車体の大きさが限定されない。</li> <li>機械式と比較して設置コストが安価。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>入出庫が1台あたり約20秒。</li> <li>複数人同時の入出庫が可能である。</li> <li>所有者以外は出庫が不可能であり、盗難防止を図ることができる。</li> <li>車種が限定されない(サイクルハウスの場合)。</li> </ul>                         |
| 短所       | <ul style="list-style-type: none"> <li>車種及び車体の大きさが限定される。</li> <li>複数人同時の入出庫には複数基設置する必要がある。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>上層部の利用者は自転車を押してスロープを上る必要がある。</li> <li>二段ラックの場合、上段の利用者はラックを上下させる必要がある。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>自動引き込み式製品の場合は車種やサイズが細かく制限される。</li> </ul>  |
| 備考       | <ul style="list-style-type: none"> <li>1基あたり約1億円の設置費が、数基設置することにより若干割安となる。</li> </ul>  |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>地下タイプの設置も可能。</li> </ul>   |

建設費は目安で、実際には土地の条件等によって金額が異なります。

資料) 各社パンフレット、調布市資料

自転車等駐車施設だけでなく、平面駐車施設の立体利用も考えられることから、平成 20 年度以降、総合計画で算出した施設容量に不足が生じる駅周辺では検討が必要です。駐車施設の上に構造物を組み立て、上部に駐車場所を確保するほか、下図のように、地下式自転車等駐車施設と駐車施設の組み合わせも考えられます。

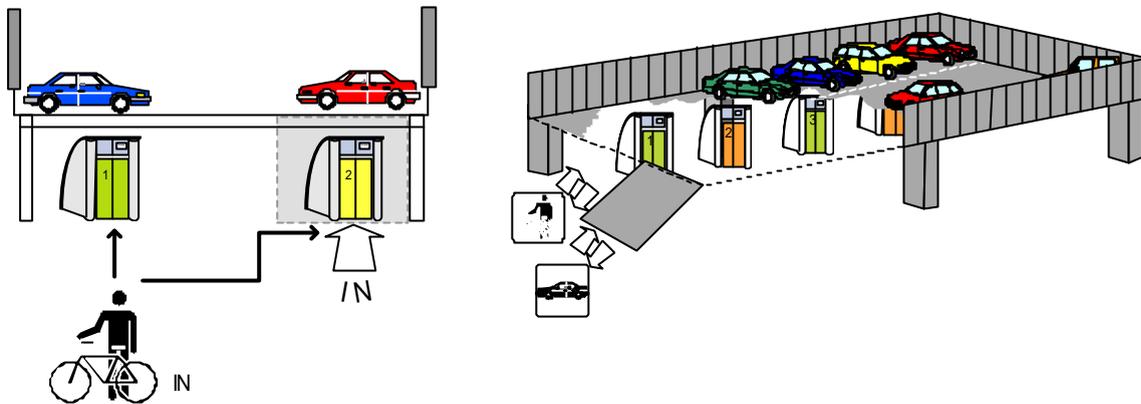


図 1 既存駐車施設の立体利用

## 各駅の状況

柴崎駅，国領駅，布田駅及び西調布駅においては，既存の自転車等駐車施設の全ての土地が借地となっています。現時点では自転車等駐車施設の閉鎖が予定されていない駅でも，今後いつ土地の借用ができなくなるかわからないといった不安定な状況であることから，平成 20 年度より土地所有者と調整の上，積極的に土地の長期的確保及び施設の多層化を図ります。

## (2) オープンスペースへの自転車等駐車施設の設置

### 計画5 生産緑地の活用 《長期計画》

既存の自転車等駐車施設を有効活用しても容量が不足する場合には、駅周辺におけるオープンスペースへ新たに施設を設置します。オープンスペースは、駅から半径約200m以内に位置するもので、一定面積以上のものを対象とします。

生産緑地については、平成18年度に調布市立西調布南第4自転車等駐車場を生産緑地法による手続きを経て設置した経緯があり、また、一定面積を確保することが容易であることから、将来、大幅な自転車等駐車施設容量の不足が生じるつつじヶ丘駅周辺を中心に、平成20年度より検討を開始し、積極的に活用します。

生産緑地とは、市街化区域内にある農地等で、以下に挙げる条件に該当する一団のものの区域で都市計画により定められたものです。

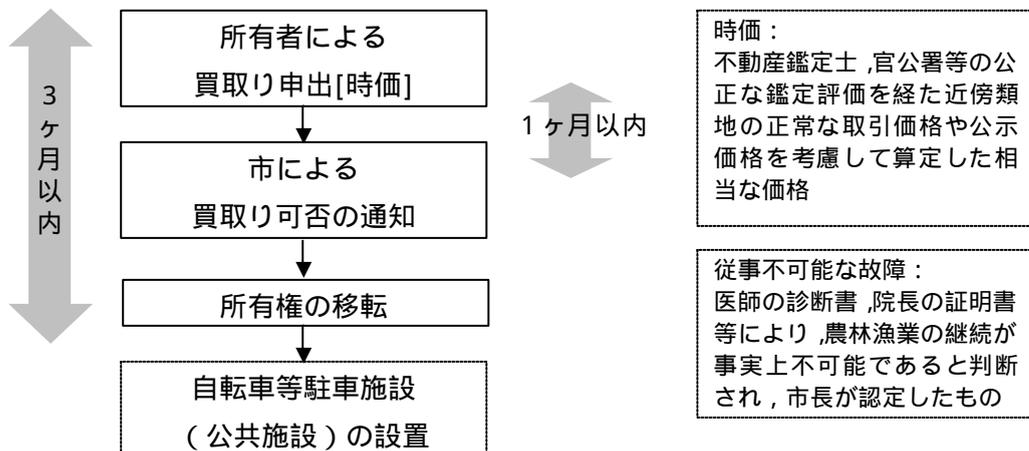
- 公害又は災害の防止、農林漁業と調和した都市環境の保全等良好な生活環境の確保に相当の効用があり、かつ、公共施設等の敷地の用に供する土地として適している
- 面積が500㎡以上
- 用排水その他の状況を勘案して農林漁業の継続が可能な条件を備えていると認められるもの

生産緑地を活用し、自転車等駐車施設を設置する場合には、次のような条件があり、手続きが定められています。

生産緑地地区内に市が自転車等駐車施設（公共施設）の設置等に係る行為をする場合においては、地権者との協議が必要となりますが、当該用地に自転車等駐車施設を設置することができます。

また、都市計画決定告示の日から起算して30年が経過したとき、または、主たる従事者が死亡もしくは農業に従事することを不可能にさせる故障に至った場合についても市が生産緑地を買い取り、自転車等駐車施設を設置することができます。（生産緑地法第10条及び第11条）

#### 買い取りにより自転車等駐車施設を設置するフロー



### (3)連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置

#### 計画6 連続立体交差事業跡地への自転車等駐車施設の設置検討 《短期計画》

京王線の柴崎駅付近から西調布駅付近の約 2.8km と，京王相模原線の調布駅付近から京王多摩川駅付近の約 0.9km の区間にかけて，東京都，調布市及び京王電鉄（株）が相互に連携して，現在，連続立体交差事業を行っています。事業が完了（平成 24 年度予定）すると，国領駅，布田駅及び調布駅は地下化され，上部には新たな空間ができます。

平成 20 年度から事業跡地における自転車等駐車施設の設置について，鉄道敷地利用検討会<sup>(\*)1</sup>でまとめた鉄道敷地利用に向けての提言書<sup>(\*)2</sup>等を踏まえながら，関係者と具体的な協議を行い，協働して上部空間の活用方法を検討します。

#### (\*)1 鉄道敷地利用検討会

平成 15 年 3 月に，京王線の地下化により生み出される鉄道上部敷地について，ふさわしい利用方法を市民参加により検討することを目的とした会。

公募市民，商工会推薦等による市民及び市の職員により組織された。

#### (\*)2 鉄道敷地利用に向けての提言書

鉄道敷地利用検討会が，京王線の地下化により生み出される鉄道上部敷地について，視察，跡地利用の検討を行い，また，市民意見交換会等から市民の意見及び要望等を踏まえた上で，平成 16 年 3 月に調布市へ提出した提言書。

## 2 関係者による自転車等駐車施設の設置推進

### (1) 鉄道事業者による自転車等駐車施設の設置推進への協力

#### 計画7 鉄道事業者との自転車等駐車施設設置の協議 《短期計画》

調布市は、市内唯一の鉄道事業者である京王電鉄(株)の協力により、平成20年4月から、新たに仙川駅上用地を借用し、この仙川駅上自転車等駐車場を含め、市内に計5箇所(合計収容台数約4,000台・約2,500㎡)の駐車施設用地を鉄道事業者から借用します。

なお、平成20年度から連続立体交差事業跡地における自転車等駐車施設の設置について、関係者と具体的な協議を行いながら、協働して上部空間の活用を検討します。

#### 1 国領駅周辺

|            |             |
|------------|-------------|
| 設置台数(予定)   | 約420台分      |
| 駐車施設形態(予定) | 部分立体・屋根付・有料 |

#### 2 布田駅周辺

|            |             |
|------------|-------------|
| 設置台数(予定)   | 約420台分      |
| 駐車施設形態(予定) | 部分立体・屋根付・有料 |

#### 3 調布駅周辺

|            |             |
|------------|-------------|
| 設置台数(予定)   | 約800台分      |
| 駐車施設形態(予定) | 部分立体・屋根付・有料 |

上記の設置台数(予定)は、総合計画で算出した自転車等駐車施設の設置必要量に基づき、今後も現行の借地施設が継続的に使用可能であることを前提とした必要設置台数である。

表 5 調布市における鉄道事業者からの借用面積と収容台数

| 時 期                                    | 合計借用面積                 | 合計収容台数    |
|--|------------------------|-----------|
| 平成 19 年度まで                             | 851.67 m <sup>2</sup>  | 961 台     |
| (仮称) 仙川駅東自転車等駐車場開設後<br>(平成 20 年 4 月予定) | 約 2,500 m <sup>2</sup> | 約 4,000 台 |
| 連続立体交差事業後<br>(平成 24 年度以降)              | 約 3,880 m <sup>2</sup> | 約 5,640 台 |

資料) 調布市資料

表 6 他の自治体における鉄道事業者からの借用面積と収容台数

(平成 19 年 8 月現在)

| 自治体名 | 借 用 面 積 |                         | 合計収容台数                                |
|------|---------|-------------------------|---------------------------------------|
| 杉並区  | 無償      | 6,243.00 m <sup>2</sup> | 合計 6,243.00 m <sup>2</sup><br>5,607 台 |
|      | 有償      | 0.00 m <sup>2</sup>     |                                       |
| 立川市  | 無償      | 0.00 m <sup>2</sup>     | 合計 2,967.00 m <sup>2</sup><br>3,175 台 |
|      | 有償      | 2,967.00 m <sup>2</sup> |                                       |
| 府中市  | 無償      | 0.00 m <sup>2</sup>     | 合計 3,380.07 m <sup>2</sup><br>3,541 台 |
|      | 有償      | 3,380.07 m <sup>2</sup> |                                       |

資料) 各自治体ヒアリング

## (2)民間事業者による自転車等駐車施設の設置推進

計画 8 補助制度の拡大 《短期計画》

計画 9 補助対象施設の制限緩和 《短期計画》

原則的に、自転車等駐車施設を全て有料化することにより、民間事業者による参入の促進を図ることができます。また、平成 20 年度から補助制度を下記(案)のとおり見直し、条例等を改正します。

条例では、大規模施設を設置する際に自転車等駐車施設の建設を義務付けていますが、駅周辺では該当する規模の施設が少なく、今後もそのような施設が新設されることは予想しにくくなっています。小規模な店舗が集積している現状に合わせるため、商店街でも民間事業者が参入しやすくなるよう、条例及び条例施行規則で補助対象施設としている施設の制限を緩和します。

現行

|   |
|---|
| <p>&lt;対象・条件&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・主として<u>通勤、通学者の利用に供されるものであること。</u></li><li>・自転車を <u>100 台以上収容できること。</u></li><li>・利用者の安全が確保され、有効に駐車できる構造・設備を有すること。</li><li>・自転車等放置禁止区域内若しくはその付近又は自転車等駐車場が必要と認められる地域であること。</li></ul> <p>&lt;補助額&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・<u>平置き式 - 簡易舗装, フェンス囲, 1 台あたりの建設費 10,000 円</u></li><li>・<u>平置き式 - 簡易舗装, フェンス囲, 屋根, ラック付, 1 台あたりの建設費 35,000 円</u></li><li>・<u>立体重層式 - 1 台あたりの建設費 62,000 円</u></li></ul> <p><u>上記基準額を収容台数に乗じた額の 1 / 4 を補助</u></p> |
|---|

改正後(案)

|   |
|---|
| <p>&lt;対象・条件&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・自転車を <u>50 台以上収容できること。</u></li><li>・利用者の安全が確保され、有効に駐車できる構造・設備を有すること。</li><li>・自転車等放置禁止区域内若しくはその付近又は自転車等駐車場が必要と認められる地域であること。</li><li>・<u>継続して 5 年以上運営されるもの。</u></li></ul> <p>&lt;補助額&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・<u>建設費の 1 / 3 以内を補助。但し、平置き式 500 万円、立体自走式 1,000 万円を限度とする。</u></li></ul> |
|---|

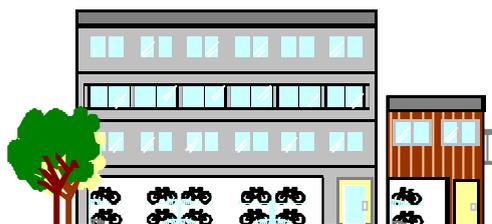


図 2 事務所や店舗兼住宅の 1 階を活用した例

表 7 隣接地域の民間補助対象・補助率(額)

|                              | 補助等対象   | 補助率(額)  |
|------------------------------|---|---|
| 狛江市                          | なし  | -   |
| 三鷹市<br>累計実績<br>3件<br>計737台   | 一般市民の利用に供されるもの。<br>鉄道駅から概ね300m以内にあるもの。<br>概ね20㎡以上で自転車等の収容台数が40台以上のもの。<br>継続して5年以上運営されるもの。   | 駐輪場敷地に関わる固定資産税及び都市計画税に相当する額(駐輪場の敷地として課税された年度から5年内)<br>駐車場の新規設置又は増設に要する経費の1/3に相当する額。ただし500万円を限度。<br>駐車場の運営管理経費で、自転車等の収容能力に対応した単価で積算した額を5年間。  |
| 世田谷区<br>累計実績<br>12件<br>計817台 | 民間自転車等駐車を設置しようとするもので、当該事業において他の補助金の交付を受けていないもの。<br>条件:平置式3年または5年<br>立体自走式7年<br>立体機械式10年以上運営   | 建設費の1/3以内。ただし、平置式500万円、立体自走式1,000万円を限度。   |
| 府中市                          | なし  | -   |
| 杉並区<br>累計実績<br>1件<br>計200台   | 民間自転車駐車場の設置者で、次の各号に掲げる要件を備えてなければならない。<br>1. 自転車駐車場の位置が、鉄道駅から概ね200m以内の地域にあること。<br>2. 自転車駐車場の構造及び設備が、利用者の安全を確保することができ、自転車が有効に駐車できるものであること。<br>3. 自転車の収容能力が、概ね30台以上ある自転車駐車場であること。<br>4. 主として、通勤又は通学等のため、一般区民の利用する自転車を収容する施設であること。<br>5. 当該自転車駐車場が、継続して5年以上運営されること。 | 1. 建設費若しくは標準建設費のいずれか低い額の3分の1の額。<br>標準建設費<br>平置式 = 収容台数 × 単価 39,000円<br>立体式 = 収容台数 × 単価 105,000円<br>限度額 平置式 500万円<br>立体式 1,000万円<br>2. 管理費(3年間)<br>・ 固定資産税、都市計画税の合計額の2分の1<br>・ 管理費 = 年間の利用台数 ÷ 供用日数 × 3,000円 |
| 小金井市<br>1件<br>計200台          | 放置禁止区域内で3~10年事業を行うものであること。  | ・ 自走平面式<br>20,000円 × 台数の得た額の1/3<br>・ 立体式(鉄骨)<br>40,000円 × 台数の得た額の1/3<br>・ 立体式(鉄筋)<br>65,000円 × 台数の得た額の1/3<br>・ 機械式<br>200,000円 × 台数の得た額の1/3   |

資料) 東京都青少年・治安対策本部 平成17年度「駅前放置自転車の現状と対策」

(3) 商店街買い物客に対応した駐車場所確保のための対応

|       |                            |        |
|-------|----------------------------|--------|
| 計画 10 | 施設所有者の附置義務強化               | 《短期計画》 |
| 計画 11 | 附置義務対象施設の拡大                | 《短期計画》 |
| 計画 12 | 商店街による調布市自転車等駐車施設（有料）の借用協議 | 《短期計画》 |
| 計画 13 | 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討      | 《中期計画》 |

**計画 10** 施設所有者の附置義務強化 ・ **計画 11** 附置義務対象施設の拡大

本市では、駅周辺における大規模な開発行為は今後、件数として見込めず、小規模な開発行為が中心となります。このことから、小規模開発中心の現状に合わせて、附置義務の対象となる施設を拡大するため、平成 20 年度から下記（案）のとおり自転車等駐車施設の設置基準を見直し、条例等を改正します。

また、現行では附置義務を「努力義務」としていましたが、確実に容量を確保していくため、「義務付・立入検査・措置命令・公表」の扱いへ変更します。

現行

|   |
|---|
| <p>対象 <u>下記施設の新築及び増築時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遊技場等<br/>規制対象面積：<u>300 m<sup>2</sup></u>を超えるもの<br/>店舗面積に対して：<u>15 m<sup>2</sup></u>毎に 1 台</li> <li>・百貨店，スーパーマーケット，その他の大規模小売店舗<br/>規制対象面積：<u>400 m<sup>2</sup></u>を超えるもの<br/>店舗面積に対して：<u>20 m<sup>2</sup></u>毎に 1 台</li> <li>・銀行等金融機関<br/>規制対象面積：<u>500 m<sup>2</sup></u>を超えるもの<br/>店舗面積に対して：<u>25 m<sup>2</sup></u>毎に 1 台</li> </ul> <p>強制力：<u>努力義務</u></p> |
|---|



改正後（案）

|   |
|---|
| <p>対象 <u>下記施設の新築，増築，施設改修及び用途変更発生時</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・遊技場等<br/>規制対象面積：<u>150 m<sup>2</sup></u>を超えるもの<br/>店舗面積に対して：<u>10 m<sup>2</sup></u>毎に 1 台</li> <li>・百貨店，スーパーマーケット，その他の大規模小売店舗<br/>規制対象面積：<u>200 m<sup>2</sup></u>を超えるもの<br/>店舗面積に対して：<u>20 m<sup>2</sup></u>毎に 1 台</li> <li>・銀行等金融機関<br/>規制対象面積：<u>250 m<sup>2</sup></u>を超えるもの<br/>店舗面積に対して：<u>25 m<sup>2</sup></u>毎に 1 台</li> </ul> <p>強制力：<u>義務付・立入検査・措置命令・公表</u></p> |
|---|

## 計画 12 商店街による調布市自転車等駐車施設（有料）の借用協議

平成 17 年に行った自転車等放置者アンケートによると、自転車等を放置する目的の約 8 割は買い物等で、目的施設に直接行くことからとなっております。

そのため、店舗前の道路上に一時的に駐車する方が絶え間なく発生することから、商店街に面した歩道等を長時間占有され、歩行者等の通行の妨げとなっており、調布市では問題解決に向け、商店街周辺に設置された調布市立有料自転車等駐車施設の一部を商店街等に有償で貸与することについて、平成 20 年度から商店街等と協議します。

## 計画 13 道路上等への有料自転車等駐車施設設置の検討

道路法施行令の改正により、道路上への自転車駐車場の設置が平成 17 年 4 月から、また、原動機付自転車及び自動二輪車駐車場の設置が平成 19 年 1 月から、道路幅員等の規制はありますが可能となりました。

公安委員会等と協議を行い、道路上への駐車施設設置について、平成 20 年度より検討を開始します。