

東戸塚駅東口地区での民間活力による
公共用自転車駐車場再整備についての対話（サウンディング型市場調査３回目）
実施結果（概要）

- 1 調査名称
東戸塚駅東口地区での民間活力による公共用自転車駐車場再整備についての対話
（サウンディング型市場調査３回目）
- 2 実施主体
横浜市道路局道路政策推進課
- 3 対話期間
令和７年３月１３日（木）～３月２１日（金）
- 4 対話参加状況
４者
- 5 対話概要
別紙のとおり

1 提案可能な施設計画

実施要領 1 公募条件（案）を踏まえ、提案可能な施設用途、施設内容及び施設規模等のアイデアについてお聞かせください。

(1) 施設用途、施設内容及び施設面積

【考え方・ご意見等】

- ・ 1～3階を公共用自転車駐車場として想定している。【3者】
- ・ 1階：テナント、2～3階を公共用自転車駐車場として想定している。
- ・ 利用しやすさを考慮すると、1階北側交通広場にシェアサイクルポートを設置し、1～2階は公共用自転車駐車場（バイクは低層階に配置）が良いと考える。
- ・ 当該施設の活用については、現状をベースとして考え、3階に屋根や外壁などを増築することは想定していない。
- ・ 既存の建物面積を活用し、必要に応じてスライドラック等の機器導入を検討。
- ・ 大規模修繕の知見がないので、リース方式での市の公共工事として同規模での建て替え事業を提案。
- ・ 敷地内に別棟として、地元野菜の自動販売機、冷凍食品の自動販売機の設置及び自転車修理施設の建設は可能（収入源としては考えておらず、あくまでコミュニティ創出が目的）。

(2) 公共用自転車駐車場及びシェアサイクルポートの設置台数、利便向上の取組提案

【考え方・ご意見等】

- ・ 駅直結のため高い需要が見込まれることから、駐輪機の設置は最大台数を基本方針とする。
- ・ 駅直結のため高い需要が見込まれることから、駐輪機の設置はできる限り多くの台数を確保したいと考える。
- ・ 収容台数は閉鎖前と同等数を想定。
- ・ 現状は最低必要台数（自転車：約 200 台、バイク：約 100 台）で試算するが、電磁ラックでの収容台数は B 棟の既存収容台数の 70%程度になると考える。
- ・ 公共用自転車駐車場の設備については、合理性や収容効率を考えると、電磁ラックやスライドラック等を導入が必要であると考え。
- ・ 公共用自転車駐車場の設備については、合理性や収容効率を考えると、電磁ラックやスライドラック等を導入が必要であると考えが、設備を導入すると現状よりも台数が著しく減るものと考えられる。
- ・ 駐輪機器は電磁ロック式を採用予定。
- ・ 自転車駐車場の整備についてはゲート式を想定している。
- ・ シェアサイクルポートについては、10 台程度かそれ以上の台数を設置することが考えられる。
- ・ シェアサイクルポートについては、10 台程度の非接触充電式ラックの設置を想定。
- ・ シェアサイクルポートの設置台数は、東戸塚駅エリアの稼働率を考慮して適正な台数をシェアサイクル事業者と相談の上で決定。（ただし、公共用駐輪場の需要を踏まえ、最低限の設置台数で良いと考える。）
- ・ シェアサイクルポートについては、現状の駐車スペースにシェアサイクルポートを設置すると収支が悪化することから、デッドスペースや外構部分への設置が望ましい。
- ・ 公共用自転車駐車場には、自転車・バイクそれぞれに一時利用と定期利用の利用形態を設けることが考えられる。
- ・ 公共用自転車駐車場には、子乗せ自転車や電動アシスト付き自転車等の多様な自転車の駐輪ス

ペースを確保することが考えられる。

- ・利用者が安心して利用できるよう防犯カメラを設置し、セキュリティ向上を図る。
- ・利便向上の取組として、空き状況の確認や申請・予約機能などを備えた WEB システムや、料金のキャッシュレス決済システム等の導入が考えられる。
- ・利便向上の提案として、定期利用は、WEB 申込システムの導入、一時利用は、電磁ロック式駐輪機、満空情報の WEB 確認システム及びキャッシュレス決済の導入を提案。
- ・利便性は低下するが市と協議の上、収容効率の高い設備（スイングラック、スライドラック等）を導入が必要であると考える。

（３）公共用自転車駐車場の管理・運営体制及び想定料金体系

【考え方・ご意見等】

- ・運営は直営を検討し、管理については、システムや電磁ラック等を導入する場合は、基本的には無人による管理を想定。
- ・巡回時や定期受付期間には人員を配置するほか、利用者サポートセンター窓口の設置なども考えられる。
- ・管理については、スマホアプリ等による定期利用登録や支払いができるようにすることを想定。
- ・運営については、現在、横浜市営自転車駐車場の管理運営業務を受託している事業者との連携も必要。
- ・巡回対応を基本とし、無人運営が可能なシステムを導入予定
- ・どのくらいの収容台数を確保できるかにもよるが、基本的には下記の料金体系を想定。

	自転車	バイク
一時利用	100 円/ 8 時間	150 円/ 8 時間
	120 円/24 時間	200 円/24 時間
	200 円/24 時間	350 円/24 時間
定期利用	2, 000 円/月	2, 500 円/月
	2, 500 円/月	3, 000 円/月
	2, 500 円/月	4, 500 円/月

- ・料金体系は閉鎖前とほぼ同等を想定（１階にテナントを入れた場合は工事費が変わるため料金も変わる可能性あり）
- ・今回提示の賃料と工事内容では、料金を大幅に値上げしないと収支が成り立たない。また、値上げによる利用者の流出を防ぐため、A 棟もあわせて値上げを検討してほしい。
- ・市営自転車駐車場の継続を想定

（４）交通広場（１-（２）-⑤-アに示す活用可能な道路区域）の活用の可能性

【考え方・ご意見等】

- ・自動販売機の設置
- ・シェアサイクルポートの設置
- ・１階歩道側からのメインエントランス（カフェなどでイメージ UP はかる）

（５）地域貢献に資する取組提案の可能性

【考え方・ご意見等】

- ・地元学校や団体との連携による SDGs に関する活動や教室の開催
- ・地域清掃活動や美化活動の実施

2 募集提案（案） 実施要領 1（2）募集提案（案）の内容に係るご意見をお聞かせください。
（1）事業手法の妥当性
【考え方・ご意見等】 ・総合評価公募型プロポーザル方式は、提案内容の質を重視するため妥当。 ・建て替えでは事業収支上の成立が難しいため、既存施設を活用した今回の事業手法のほうが現実的で可能性があると考え。【2者】 ・賃貸借契約期間（20年）は長期的な運営を見据えたもので妥当と考える。【3者】 ・透明性と公平性を確保するための評価基準の明確化が必要と考える。 ・B棟だけは採算が合わないため、A棟についても一体的に運営管理や値上げを検討できるようにしてほしい。 ・施設が老朽化しているため、費用をかけてでも既存施設を解体し、新設の自転車駐輪場を設営することが望ましい。 ・市の建替え事業（公共工事）として発注してもらえれば、市費負担の平準化としてリース方式を提案したい。
（2）提案用途及び付帯設置を要する施設の規模や内容についての妥当性
【考え方・ご意見等】 ・公共用自転車駐輪場は東戸塚駅東口周辺における駐輪課題を解消できる可能性があるため、妥当であると考え。【2者】 ・シェアサイクルポートの設置は、街の回遊性向上につながる可能性があるため、妥当であると考え。（ただし、設置台数は事業収支を考慮して設置する公共用自転車駐輪場の収容台数による） ・店舗を入れる場合、どのような種類の店舗（テナント）を入れるかによって、付帯設備や電気系統等の構造が変わるので、工事費に影響する恐れがある。 ・自転車駐輪場の管理運営に強みがある事業者については、店舗等の運営やテナント調整等は知見がないなど、事業者によって得意分野が異なるため、そうした部分については、市が主体となって店舗事業者の募集や調整をして欲しいと考える。 ・公共用自転車駐輪場のみで運営を行う場合は、店舗等のテナントを入れた場合と比べ、賃貸借契約期間内に、利用料収入で工事費等の初期投資費用を回収することが困難であるため、柔軟な料金設定や収容台数の増加（スロープ部分の除却など）が必要。
（3）想定貸付料（案）及び想定工事費の妥当性
【考え方・ご意見等】 ・今回の想定貸付料（案）は妥当と考えるが、工事に係る部材や人件費等の高騰により、大規模修繕工事等を実施した時点で、実際にかかる工事費が想定工事費を上回るリスクがある。 ・今後の物価上昇等のおそれはあるが、現時点においての想定工事費や貸付料については、市側と認識の差はあまりないと感じている。 ・10年程度で工事費と貸付料を回収し、11年以降でいかに利益を出せるかがポイント。 ・耐震修理工事、大規模修繕工事及び立体横断道路復旧工事費の総額は、1.5億円を超えるリスクがある。 ・建て替えの場合の工事費はある程度想定できるが、大規模修繕工事の場合は既存建屋のより詳細な調査が必要となり、また、それがどの程度のリスクに成り得るか分からないため、想

定できない。 ・ 工事負担や賃料負担が重く、想定工事費は妥当ではない。 ・ 立体横断通路の整備については市側で負担して欲しい。 ・ 賃借料については、現在の想定貸付料（案）よりも安価に設定されていないと事業収支が見込めない可能性がある。 ・ 現在の提示条件では、工事費や賃借料の負担が重く、参入できる事業者はかなり限られてしまうため、工事範囲や賃借料の縮減や市の負担による工事の実施等がなければ、事業者の参入は難しいと考える。
（４）その他の条件についてのご意見
【考え方・ご意見等】 ・ 周辺の防災センターと情報連携し、周辺の避難場所への誘導案内をする有事の際の発信拠点として重要な位置づけとなると考える。 ・ 環境負荷の低減や持続可能な運営を目指す条件の追加を検討。
３ 工事内容 「（資料３）既存施設の耐震改修工事、大規模修繕工事及び立体横断通路の復旧工事の考え方」及び自転車駐車場内のリニューアル工事の内容についてご意見をお聞かせください。
（１）既存施設の耐震改修工事及び大規模修繕工事の内容へのご意見や想定する施工方法
【考え方・ご意見等】 ・ 今回は詳細な工事内容や施工方法の検討までしていない。【３者】 ・ 大規模修繕工事の場合は既存建物の安全性が担保できないため、民間資金を活用したリース方式での新たな建物の建設を提案する。 ・ 当該施設は狭小地、かつ鉄道沿線であるため、建て替え工事の場合と比べ、修繕工事の場合でも相当の費用と工期がかかることが想定される。
（２）立体横断通路の復旧工事の内容へのご意見や想定する施工方法
【考え方・ご意見等】 ・ 立体横断通路の復旧は利用者の安全確保と利便性向上のため重要と考える。 ・ 立体横断通路の復旧は費用負担が重い（市で実施するのが望ましい）。 ・ 今回は詳細な工事内容や施工方法の検討までしていない。【２者】
（３）自転車駐車場内のリニューアル工事の想定実施内容
【考え方・ご意見等】 ・ 駐輪ラックや設備機器の入れ替えや交換などの設備更新を行う想定。【３者】 ・ 利用者の利便性を考慮した動線設計と案内表示の充実を図る。 ・ 駐輪スペースの拡充と多様な自転車のタイプに対応する設計を行う想定。 ・ 照明設備や監視カメラの設置によりセキュリティ強化を図る。 ・ ゲート式の自転車駐車場とすることで駐輪可能敷地面積の有効活用を図ることができるとともに、ラックを設置しないので災害時の避難施設等にも活用できると考える。
４ 参加意向 当事業の公募に参加するご意向はあるかお聞かせください。
【考え方・ご意見等】

- ・参加を検討する。
- ・事業開発会社との提携契約による実施を想定しているため、参加意向については提携事業者を確認する。
- ・大規模修繕工事を前提とした今回の内容では参加できないが、建替え計画であれば参加の意向はある。代表企業としてではなく、立体駐輪場のメーカーとして参加したい。
- ・工事負担や賃料負担が重いため、現状の内容では参入は難しい。
- ・条件が変更され、内容次第（賃料・工事範囲・市負担次第）では参加できる可能性がある。

5 その他

（１）事業実施に向けての課題について、ご意見がありましたらお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・工事にあたり、地域住民との合意形成を図ることに対して懸念がある。
- ・店舗等の運営・テナント調整等については、関連事業者との調整に時間を要する。
- ・本事業で想定されている供用開始時期が、設計や工事に要する期間などを考慮して、正しく設定されているか分からない。
- ・立体横断通路を復旧した場合において、隣接する東戸塚駅東口第二自転車駐車場Ａ棟との管理等のすみ分けを明確化して欲しいと考える。
- ・東戸塚駅東口第二自転車駐車場Ｂ棟だけでは、収益の確保にリスクが高く、料金戦略も立てづらいため、隣接するＡ棟との一体的な管理運営が望ましい。
- ・東戸塚駅周辺一帯の自転車駐車場のリニューアルや管理運営にまで範囲を広げることができれば、より多くの事業者の参加が期待できると思われる。
- ・近年の建設コストが上昇している背景を踏まえると、今回の事業に対して想定されている予算が少なすぎる。
- ・立体横断通路の整備による工事費や料金を自由に設定できないことなど、事業者が抱えるリスクをある程度分散させないと、今回の公募に対して事業者は手を挙げづらいと考える。

（２）事業実施に向けて提供してほしい情報や、市へのご意見やご要望がございましたらお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・デパートや複合商業施設等の駅周辺施設の動向
- ・駅周辺の人口属性（年齢・性別・世帯構成など）のデータ
- ・駅のパーソントリップデータ
- ・地域住民への説明会や意見交換会の開催の必要性