

(案)

さいたま市自転車等駐車対策協議会  
答申にあたっての検討資料

令和4年11月

さいたま市自転車等駐車対策協議会

## 目 次

はじめに	3
検討内容	
1 返還手数料見直しの背景について	4
2 放置自転車等返還手数料の徴収に係る法的根拠について	5
3 返還手数料及び撤去台数の現状	5
4 撤去・保管費用に係る原因者負担の考え方について	6
5 1台当たり撤去費用の考え方について	7
6 返還手数料改定額の考え方について	8
7 負担区分割合について	8
8 原動機付自転車の原因者負担額の考え方について	11
9 返還手数料改定額について	12
10 今後の返還手数料の見直しについて	13

## はじめに

本協議会では、令和4年8月2日付で放置自転車等返還手数料の改定についてさいたま市長より諮問を受けた。

諮問によると、さいたま市における放置自転車対策は、平成13年5月1日に制定された「さいたま市自転車等放置防止条例」（以下「市条例」という。）に基づき実施されており、現在市内31駅周辺に指定されている自転車等放置禁止区域及び4箇所の自転車保管所において、放置自転車等の監視、撤去、保管、返還、処分にあたっているところである。

駅周辺の放置自転車等の放置台数は、放置禁止区域の指定や監視・撤去の強化、有料自転車駐車場の整備を進めてきた結果、旧市合併後の平成15年度をピークに減少を続け、令和3年度はピーク時の約6%まで減少してきた。

一方で、撤去し、保管した自転車等の返還をする際に手数料を徴収しているが、近年の放置台数の減少に伴い撤去自転車等1台当たりの費用が上昇しており、事業費における行政負担の割合も今後増加していくものと考えられる。そのため、これまで委託費用の縮減等歳出の見直しを行ってきたが、条例制定以来現在に至るまで返還手数料が据え置きになっていること、他都市と比較して返還手数料が安価であることも踏まえ、歳入である返還手数料を増額することにより全体の事業費を圧縮することについて検討する必要性が生じている。

放置禁止区域内における自転車等の撤去から返還に至るまでの業務は、自転車等を放置した所有者が原因で生じる業務であり、これらに要する費用は原則として原因者に負担を求めるべきものである。しかしながら、原因者負担額があまりにも過剰である場合は、迅速かつ円滑に返還がなされるようにするため、必要に応じて市税を投入せざるを得ないことも考えられる。ただし、その際は手数料算定の考え方について根拠を明らかにする必要がある。

以上を踏まえ、答申にあたっての検討資料として、さいたま市から示された資料を基に返還手数料について算定方法等の検討を行い、適正な返還手数料について取りまとめたものである。

令和4年11月 日  
さいたま市自転車等駐車対策協議会  
会長 大沢 昌玄

## 検討内容

### 1 返還手数料見直しの背景について

さいたま市では、これまで駅周辺の放置車両に対する監視や啓発、撤去、返還等を通して放置自転車対策の取り組みを行ってきた。その結果、令和3年度の放置台数は、旧市合併直後のピーク時（平成15年度）と比較して約6%まで減少した。

また、さいたま市では、放置自転車対策事業について、撤去台数の減少に伴い業務委託費をはじめとする歳出の見直しを行ってきたところである。まず、令和3年度のコスト縮減の取り組みとして、業務委託内容の見直しにより前年度との予算ベース比較で約1,980万円の縮減を行った。令和4年度では業務委託内容の見直しに加え、保管所の市有地への移転などにより前年度との予算ベース比較で約5,477万円の縮減を行い、現時点で歳出の見直しにおいては、可能な限り行ってきたところである。

しかしながら、近年の放置台数の減少に伴い撤去自転車等1台当たりの費用が上昇しており、事業費における行政負担の割合も今後増加していくことが考えられることから、条例制定以来現在に至るまで返還手数料が据え置きになっていること、他都市と比較して返還手数料が安価であることも踏まえ、歳入である返還手数料を増額することにより全体の事業費を圧縮することについて検討する必要性が生じている。

一方で、全国における令和3年度の放置台数はさいたま市のピーク時（平成15年度）と比較すると約6%となり、さいたま市と同程度となっている。

「自転車のまちさいたま」を掲げる市としては、全国水準を上回る放置台数の削減を行うことが望ましい。そのためには、対策の一つとして、返還手数料の増額改定による放置の抑制を図ることが必要である。そこで手数料見直しにあたり根拠となる原因者負担額の考え方を整理した上で、適正な改定額を算定することとした。なお、返還手数料については、旧市合併以来改定されていない。

## 2 放置自転車等返還手数料の徴収に係る法的根拠について

放置自転車等を返還する際に徴収する手数料については、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（以下「自転車法」という。）第6条第5項において、「放置自転車等の撤去、保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とすることができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。」と定められている。

さいたま市においては、上記自転車法に基づき、市条例第13条において、自転車は1,000円、原動機付き自転車は2,000円と定めている。

## 3 返還手数料及び撤去台数の現状

返還手数料の現状について、全国の指定都市及びさいたま市に隣接している周辺の都市の手数料を調査したところ、下表のとおりとなった。

自転車については、指定都市で1,500円～3,500円、周辺市で1,000円～5,500円となっており、さいたま市の1,000円は最も安い金額となっている。

また、原動機付き自転車については、指定都市で1,500円～5,000円、周辺市で2,000円～6,600円となっており、さいたま市の2,000円は2番目に安い金額となっている。

	自転車	原動機付き自転車	自転車の撤去台数
さいたま市	1,000円	2,000円	3,097台

指定都市	自転車	原動機付き自転車	自転車の撤去台数
札幌市	2,000円	4,000円	9,271台
仙台市	2,100円	4,000円	2,864台
千葉市	2,000円	3,000円	7,034台
横浜市	1,500円	3,000円	17,168台
川崎市	2,500円	5,000円	-
相模原市	2,000円	4,000円	1,678台
新潟市	2,000円	3,000円	2,092台
静岡市	2,000円	3,000円	1,692台
浜松市	2,040円	3,050円	1,044台
名古屋市	3,500円	5,000円	22,261台
京都市	3,500円	5,000円	17,220台
大阪市	2,500円	4,000円	101,128台
堺市	3,000円	4,000円	5,996台
神戸市	2,500円	5,000円	13,008台
岡山市	1,570円	3,140円	3,584台
広島市	2,200円	4,400円	8,327台
福岡市	2,500円	-	10,390台
北九州市	2,000円	-	1,735台
熊本市	1,500円	1,500円	1,880台
指定都市平均	2,258円	3,770円	

本市の周辺市	自転車	原動機付き自転車	自転車の撤去台数
上尾市	2,000円	-	177台
朝霞市	1,500円	2,000円	117台
春日部市	2,000円	-	640台
川口市	5,500円	6,600円	3,636台
川越市	1,000円	-	375台
越谷市	3,000円	4,500円	1,037台
志木市	2,000円	3,000円	160台
白岡市	1,000円	2,000円	28台
戸田市	2,200円	3,300円	820台
蓮田市	2,000円	3,000円	62台
富士見市	2,000円	3,000円	411台
蕨市	2,200円	3,300円	1,007台
周辺市平均	2,200円	3,411円	

※令和3年度実績  
(撤去台数については横浜市及び福岡市のみ令和2年度実績)

#### 4 撤去・保管費用に係る原因者負担の考え方について

まず、撤去保管費用に係る原因者負担を考えるにあたり、先ほどの自転車法や市条例に基づいて、撤去保管にかかる様々な費用から原因者に求める経費を下表のとおり整理した。

考え方として、手数料改定額の算出にあたっては、まず「1台当たりにかかる撤去費用」を求める必要があることから、毎年かかる費用として算出できるものを対象とする。

検討結果が○となっている費用は、毎年その都度かかる費用であり、算出が可能であるため、原因者負担に計上する費用とする。

一方で、×となっている費用について、※1の直接撤去人件費、所有者照会人件費、売却業務人件費などは、不定期であり、かつ他の様々な業務と重複して行っており、当該業務のみに係る人件費を算出することができないこと、また※2保管所建設費や※3用地取得費は、一度の工事や取得により長期間使用が可能なることから毎年かかる経費として算出できないこと、用地賃借料についても、今後地権者等の意向により保管所として長期運営が難しい場合も想定され、毎年かかる費用とは言い切れず、対象に含めない。

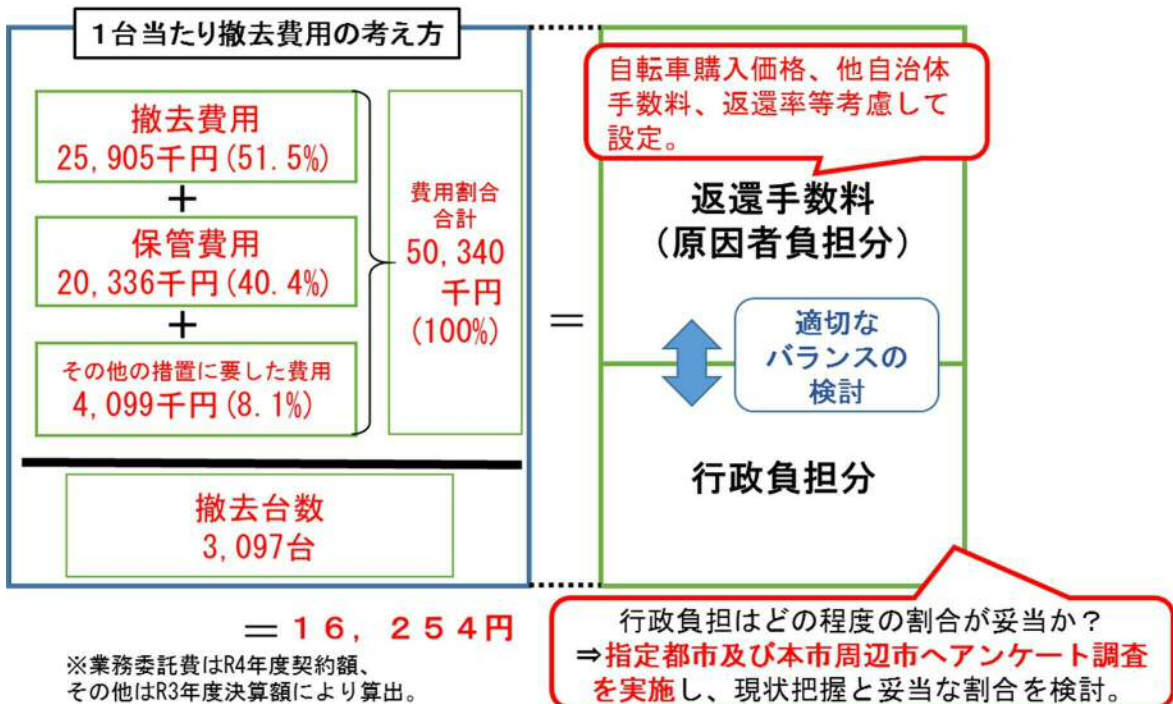
放置自転車の撤去・保管にかかる費用		自転車法（平成5年改正）で原因者に求めることができる範囲	検討結果
撤去費用	撤去業務委託費	○	○
	直営撤去人件費	○	× ※1
保管費用	返還業務委託費	○	○
	草刈業務委託費	○	○
	機械警備業務委託費	○	○
	保管所建設費	○	× ※2
	用地費(取得・賃借)	○	× ※3
	光熱水費	○	○
	通信費	○	○
	所有者照会人件費	○	× ※1
	売却業務人件費	○	× ※1
その他の措置に要する費用	保管管理システム費	○	○
	通知はがき郵送費	○	○

## 5 1台当たり撤去費用の考え方について

1台当たりの撤去費用の算出方法については、法的根拠から整理した前項の原因者負担の対象経費を「撤去費用」、「保管費用」、「その他の措置に要した費用」にあてはめ、それらの合計額を撤去台数で除する考え方とする。これによりさいたま市における1台当たりの撤去費用を算出すると、16,254円となる。

この1台当たりにかかる撤去費用16,254円を全て原因者負担とし、返還手数料として所有者に課すことは、迅速かつ円滑な返還業務を進めるうえで支障を生ずるとともに、他指定都市や周辺市と比較しても現実的ではない。そのため、この費用にある程度の行政負担を考慮することもやむを得ないと考える。

そこで、自転車の購入価格、他自治体の返還手数料などを考慮して設定することとして、他自治体の行政負担の割合がどのようになっているのか、さいたま市による指定都市及びさいたま市の周辺市へのアンケート調査結果より現状把握をし、妥当な割合を検討する。



## 6 返還手数料改定額の考え方について

ここで返還手数料算出の考え方を整理すると、基本的にはかかった費用は原因者で負担することが原則ではあるが、先ほどの算出により、1台当たりの撤去費用16,254円は一般的な新品自転車(42,465円)の4割程度にも及び、全額を返還手数料として原因者に負担させることは現実的ではなく、返還率(自転車等の撤去台数に対する所有者への返還台数の割合)の低下にもつながりかねない。

そのため、原則として原因者負担の考え方は持ちつつも、適正な手数料を設定するためには行政負担分を投入する必要がある。ただ、その場合は根拠を持った説明が必要であることから、指定都市及び周辺市の状況を踏まえ、原因者負担分(手数料収入)及び行政負担分の適正な割合を算出し、その割合を手数料改定額に反映する。

【さいたま市内の自転車平均購入価格(2021年)】

規 格 等	価 格
シティ車, 26型又は27型, 変速機付き(3段変速), 自転車安全基準適合車(BAAマーク付き), 中級品	42,465円
電動アシスト自転車, 26型, 変速機付き(3段変速), 自転車安全基準適合車(BAAマーク付き), [バッテリー容量]12.3~16.0Ah, 中級品	111,531円

出典：小売物価統計調査(動向編)  
(総務省統計局ホームページ)

## 7 負担区分割合について

さいたま市は、放置自転車対策事業費に占める原因者負担分(手数料収入)及び行政負担分の割合の算出に当たり、指定都市及び周辺市の状況を把握するため、各市へ調査を行った。当該割合の算出に必要な調査項目としては、各市が事業を行う際に支出する「撤去費用」、「保管費用」、「その他の措置に要した費用」、そして「返還手数料収入額」である。

これらから、行政負担割合を次式のとおり求めるものとする。

$$\text{行政負担割合} = (A - B) / A \times 100$$

A：「撤去費用」「保管費用」「その他の措置に要した費用」の合計額(全事業費)

B：返還手数料収入



これをもとに、調査で得られた各市の数値を指定都市及び周辺市ごとに集計し、平均を算出した結果、下表のとおりとなった。さいたま市の行政負担割合は 96.9%となっており、周辺市平均(96.6%)と同程度ではあるが、指定都市平均(85.3%)より高い状況となっている。

### 【負担区分割合】

(単位：%)

	返還手数料収入	行政負担分
さいたま市	3.1	96.9
指定都市平均	14.7	85.3
周辺市平均	3.4	96.6

出典：放置自転車対策事業に関するアンケート調査（令和4年・さいたま市）

このような結果となった原因として、撤去台数の減少や返還手数料の安価な設定などの影響が考えられる。他の指定都市平均と比較しても行政負担割合が非常に高くなっていることから、まずは行政負担割合が現状よりも改善されるように検討を行う。

なお、行政負担割合の設定においては、まずは他の都市とのバランスを見るにあたり、指定都市を対象とするのか、周辺市を対象とするのかを検討する必要があることから、以下の視点について整理する。

#### ① 事業規模

放置自転車対策に関連する事業規模としては、人口、保管所数、駅数、撤去台数が挙げられる。これらを指定都市、周辺市ごとに整理し、さいたま市と比較した結果が下表である。なお、一部の都市で人口や駅数等の数値が他都市と比較して開きが非常に大きくなっておりばらつきがあることから、平均値での比較よりも中心的な傾向をとらえられる中央値により比較を行った。

下表より、さいたま市は指定都市の傾向に比較的近くなっている。

#### 【事業規模の比較】

	人口（万人）	保管所数	駅数（JR+私鉄）	撤去台数
さいたま市	132.4	4	26	3,097
指定都市（中央値）	109.7	6	42	7,034
周辺市（中央値）	20.0	1	3	393

出典：【人口】国勢調査（令和2年）

【保管所数・撤去台数】放置自転車対策事業に関するアンケート調査（令和4年・さいたま市）

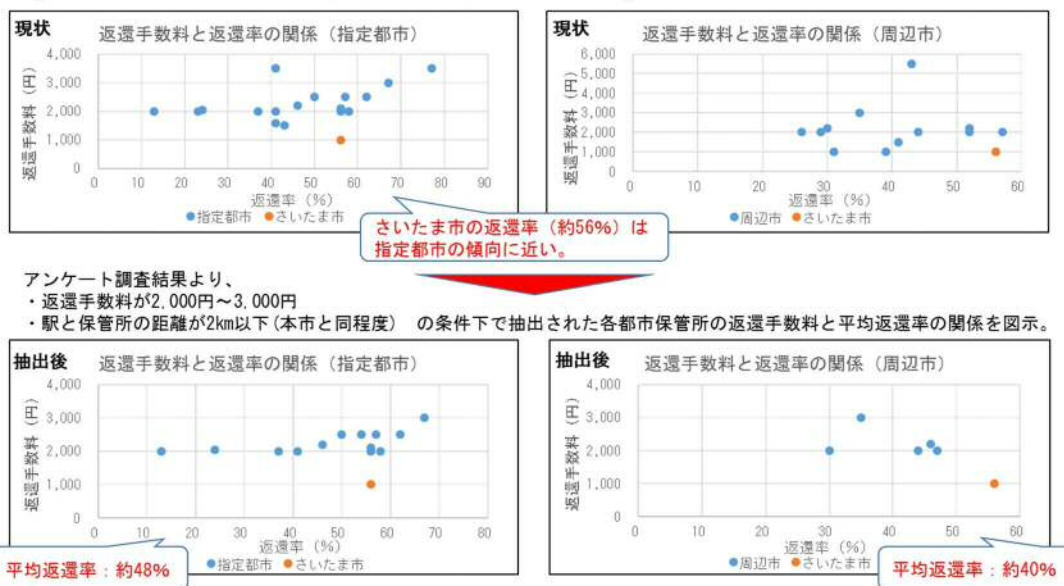
【駅数】大都市比較統計年表（令和2年版）

※指定都市・周辺市については、各母集団の中心的な傾向をとらえるため、中央値にて比較。

## ②返還率と返還手数料の関係

各都市の返還率と返還手数料の関係を指定都市、周辺市ごとに図示し、さらに手数料が多く都市で設定している 2,000 円～3,000 円かつ駅から保管所までの距離がさいたま市と同じ 2km 以内である条件で抽出した結果が下図のとおりであり、さいたま市は周辺市よりも指定都市の傾向に近くなっている。

### 【他都市における返還手数料と返還率の状況比較】



出典：放置自転車対策事業に関するアンケート調査（令和4年・さいたま市）

上記 2 点の結果より、さいたま市の傾向はいずれも指定都市に近いということが分かる。

指定都市は全般的に周辺市よりも撤去保管台数が多いため、その分費用も多額になることから、周辺市と同水準では行政負担が大きくなりすぎてしまう。加えて現在のさいたま市の行政負担割合は周辺市と同程度であり、周辺市と同水準で考えては現在の状況と変わらない。一方で行政負担割合を極端に下げると、返還手数料が大幅な増額となり、結果として返還率の低下を招く恐れがある。行政負担割合の適正なバランスを考えるにあたり、指定都市の行政負担割合「85%」に基づく手数料設定であれば、上の図のとおり平均返還率約48%という結果から見ても一定の返還業務の円滑化を担保しているものであり、また増額改定による返還率への影響も小さいものとする。

以上より、今回の算出では行政負担割合を指定都市平均の「85%」が妥当である。

## 8 原動機付自転車の原因者負担額の考え方について

撤去台数に占める原動機付自転車の割合は1%に満たず、また、原動機付自転車の撤去は自転車の撤去と併せて実施しているため、原動機付自転車のみにかかる費用を単独で算出することは困難である。そこで、自転車の手数料をもとに、規格等を勘案して算出する。

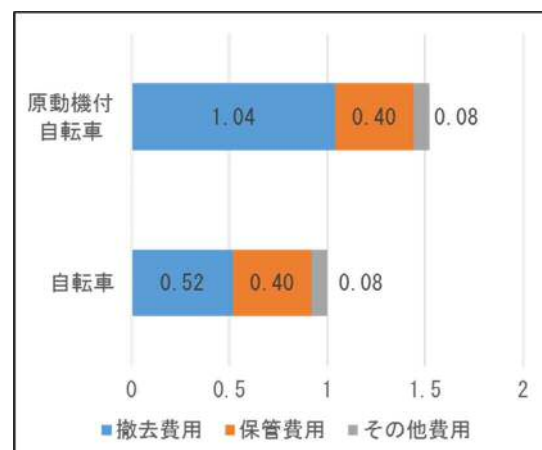
原動機付自転車は、幅が自転車の2倍程度であり、運搬時は自転車2台分のスペースが必要であること、また自転車よりも重く手間がかかることを考慮すると、撤去費用としては自転車の2倍程度かかっていると考える。

保管費用及びその他の費用は、自転車と原動機付自転車とで業務的な差異はないことから、自転車と同程度の費用とみなせるものとする。

さいたま市の撤去・保管事業に係る各費用割合では、撤去費用が全体の約52%、保管費用が全体の約40%、その他費用が全体の約8%であり、原動機付自転車にかかる費用は、自転車と比較して1.52倍程度かかっていると考えられることから、原因者負担額は自転車の1.5倍が妥当である。

【自転車と原動機付自転車の比較】

規格	自転車 (道路交通法 施行規則)	原動機付 自転車 (道路運送車両 の保安基準)
長さ	1.9m	2.5m
幅	0.6m	1.3m



## 9 返還手数料改定額について

以上の考え方から1台当たりの原因者負担額を試算すると、下表のとおり自転車は2,438円、また、原動機付自転車は自転車の1.5倍として3,657円となる。

これらの額を500円単位に切上げると、手数料改定額としてそれぞれ自転車を2,500円、原動機付自転車を4,000円となる。

### 【1台当たりの返還手数料試算額】

(単位：円)

撤去・保管・その他費用の合計額	行政負担割合	行政負担額	原因者負担額	撤去台数(R3年度)	1台当たりの返還手数料(原因者負担分)
A	B	C(=A×B)	D(=A-C)	E	F(=D/E)
50,339,570	0.85	42,788,635	7,550,935	3,097	2,438

### 【返還手数料の改定案】

種別	1台当たりの返還手数料(原因者負担分)	返還手数料【改定案】
	F	F→500円単位に切上げ
自転車	2,438	2,500
原動機付自転車	3,657	4,000

出典：放置自転車対策事業に関するアンケート調査（令和4年・さいたま市）  
 ※原動機付自転車の返還手数料(原因者負担分)は、自転車の1.5倍で算出。

なお、今回行政負担割合として設定した85%の妥当性を検証するため、周辺市平均の行政負担割合である96%、調査都市の中で最も低い割合である都市の行政負担割合である67%の各ケースにおける返還手数料を算出した結果、下表のとおりとなった。96%の場合、返還手数料は1,000円となり現在と変わらない一方で、67%の場合、返還手数料は5,500円と現在の5倍以上となる。

手数料が5,000円を超える都市は、周辺市では1市のみであり、指定都市にはない。今回は手数料1,000円からの改定であることに加え、返還手数料に影響する本市の事業規模が指定都市に近いことを踏まえると、指定都市平均の85%とした場合の2,500円が最も適切であると考えられる。

### 【1台当たりの原因者負担額】

(単位：円)

	撤去・保管 ・その他費用 の合計額	行政負担 割合	行政負担額	原因者 負担額	撤去台数 (R3年度)	1台当たりの 原因者負担額
	A	B	C(=A×B)	D(=A-C)	E	F(=D/E)
行政負担：96%	50,339,570	0.96	48,325,987	2,013,583	3,097	650
行政負担：85%	50,339,570	0.85	42,788,635	7,550,935	3,097	2,438
行政負担：67%	50,339,570	0.67	33,727,512	16,612,058	3,097	5,364

### 【返還手数料の改定案】

	1台当たりの原因者負担額 【自転車】	返還手数料 【自転車】	1台当たりの原因者負担額 【原付】	返還手数料 【原付】
	A	A(500円単位に切上げ)	B(=A×1.5)	B(500円単位に切上げ)
行政負担：96%	650	1,000	975	1,000
行政負担：85%	2,438	2,500	3,657	4,000
行政負担：67%	5,364	5,500	8,046	8,500

出典：放置自転車対策事業に関するアンケート調査（令和4年・さいたま市）

## 10 今後の返還手数料の見直しについて

今回の料金改定後、手数料の前提条件である撤去・返還業務委託内容や保管所の箇所数等が大きく変化した場合は、速やかに返還手数料の見直しを行うことが望ましい。