

# 第1回、第2回 協議会まとめ

## 1. 姫路市の自転車等駐車対策の現状

- 規制行政と給付行政の両輪による対策を行ってきた結果、路上放置自転車数はピーク時の10分の1以下に減少している。
  - ・姫路市が行っている規制行政とは、放置禁止区域の指定や、放置自転車への警告及び撤去である。
  - ・給付行政とは、放置自転車の多く見られる箇所への公設駐輪場の整備及びその運営である。
- 特に通勤通学者等による駅周辺等の長期間放置は、市道上においてはほぼ撲滅された状況にある。
- しかし、買物客等による短時間の放置や撤去の行われない夜間の放置等を中心に、未だ路上放置自転車は残存している。

## 2. 姫路市の自転車等駐車対策の問題点

- (1) 現行の規制による放置自転車数削減が限界に近付いている
- (2) 公設駐輪場の管理コスト（公費負担）
- (3) 有料・無料、公設・民営の駐輪場が市内に混在している
- (4) 公設駐輪場（特に無料駐輪場）による民業圧迫の恐れがある
- (5) 条件の良い無料駐輪場へ利用者が集中し、混雑や放置を誘発する
- (6) 放置自転車の問題があった箇所に公設駐輪場が重点整備されている（公平性の欠如）

### 3. 第2回協議会にて事務局より報告した他都市の事例（抜粋）

#### （1）公設駐輪場の有料・無料

- ・ 有料駐輪場がある市、無料駐輪場がある市の割合はほぼ拮抗している。
- ・ 半数の市では、市内に有料駐輪場と無料駐輪場が混在している。また、それらの市の多くが有料もしくは無料への統一を検討していない。
- ・ 公設駐輪場を有料、無料に統一している市において、有料に統一している市と無料に統一している市の数は拮抗している。
- ・ 首都圏及び阪神間において有料公設駐輪場の割合が多い

#### （2）公設駐輪場と民営駐輪場の並存

- ・ 公設有料駐輪場を有する市の80%で、公設有料駐輪場と民営駐輪場が近接している事例がある。
- ・ 公設無料駐輪場を有する市の26%で、公設無料駐輪場と民営駐輪場が近接している事例がある。
- ・ 無料駐輪場と民営駐輪場の併存している市では、無料駐輪場の設備や位置を有料駐輪場に劣後させることでバランスを保とうとしている事例が多い

#### （3）公設駐輪場の目的

- ・ 多くの市において、公設駐輪場利用者の主な目的は、「公共交通機関利用のため」が最も多く、続いて「買い物等のため」となっている。
- ・ 多くの市において、公設駐輪場の主な整備目的は「放置自転車対策のため」である。

#### 4. 第1回、第2回協議会における委員からの意見（抜粋）

##### （1）協議会の進行等に関するもの

- ① 事務局の問題意識は問題意識として、十分な調査検証を行い、答申に向け協議会独自で判断していくスタンスも必要。
- ② 市としてどういった方向にもっていきたいのか、ある程度の方向性があったほうが答えも整理しやすい。
- ③ 協議会の議論として、「駐車対策」に限定してよいのか。シェアリングや公共交通との連携の話は駐車対策の枠組みの中では難しい。
- ④ 自転車施策全般をこの協議会で扱うことは困難だが、駐車対策について答えを見つけていく過程で、話題に広がりを持たせることはできる。
- ⑤ 放置自転車対策から入って、公共交通と自転車の連携、生活との連携とステップアップしていくことも可能ではないか。

##### （2）駐輪場のコストに関するもの

- ① コストについては、有料駐輪場と無料駐輪場をトータルで考える必要がある。
- ② 公設駐輪場の利用料金は公の補助ありきの価格であるように思う。有料駐輪場の適正料金についても議論の必要がある。
- ③ 公金の投入されている駐輪場について、実際にかかっている建設費や維持費などを考慮する必要がある。
- ④ 駐輪場のようなインフラコストを利用料金のみで賄うという考え方には無理があるが、管理運営コストに限定すれば射程に入ってくる。
- ⑤ 有料駐輪場のコストを考えるうえでは、収支に加えて利用率のファクターも必要ではないか。（利用率が何%になればコストを賄えるか）
- ⑥ コスト面では、まず損益分岐点を出して、その達成のために必要な単価、客数、回転率を考え、それが可能かどうかを議論するべき。
- ⑦ 利用者負担、原因者負担という考え方もある中で、どのような考え方で駐輪場のコストを負担するかを整理することが必要。

### **(3) 公設駐輪場の有料・無料、公設・民営に関するもの**

- ① 無料の公設駐輪場を整備していることで駅を使ってもらえている、放置自転車が減っているという、無料だからこそのメリットもある。
- ② 有料・無料、公設・民営の両方があるからこそ、利便性や環境に応じた使い分けができる。統一を前提とするのは危険。
- ③ 他都市では、中心部の駐輪場をすべて無料にしている事例もあれば、受益者負担の考えですべて有料というところもある。
- ④ 周辺部や利用者数の少ない無人駅の駐輪場は無料、主要駅は有料という形での並存により利用者数を平準化する考え方もある。
- ⑤ 公設駐輪場による民業圧迫の懸念もあるが、民営駐輪場が続けられないから公設駐輪場が必要とされるという面もある。
- ⑥ 駐輪場には公設と民営の組み合わせが必要。また、駐輪場用地は公が提供し、運営は民のノウハウでという官民協働の事例も出てきている。
- ⑦ 市内で実際に有料化を行った箇所があるのであれば、その前後の変化について調査の必要がある。

### **(4) その他、放置自転車対策、公設駐輪場の必要性等に関するもの**

- ① 放置自転車に改善が見られ、放置自転車対策としての公設駐輪場の目的は果たされているが、無くせば元に戻ってしまう。駐輪場等の放置自転車対策を維持する必要があるが、その維持はすべて公が行うべきものなのか。
- ② 商業者の観点から言えば、すぐに移動する買物客の自転車も含め中心部に停まっている自転車を一律に放置と言われることには違和感がある。
- ③ 買い物客等の短時間駐輪も問題だというのであれば、商店街内に駐輪場を整備するなどの対策も必要では。
- ④ 公設駐輪場の利用について、人口動態も踏まえながら10年単位の長いスパンで見えていくことも必要になる。
- ⑤ 駐輪需要のとらえ方としては、「自転車利用促進を前提とした目標値」「人口増減などから予測される利用者数」「現状の放置台数及び駐輪場利用台数」などが考えられる。

- ⑥ 中心部の商業的な観点で言うと、駐輪場利用率が100%を超える状況を歓迎する考え方もある。
- ⑦ 駅前施設や商店街、鉄道なども協力して駐輪供給を分担する必要がある。駐輪場の共同化や相互融通、量的質的水準を満たす駐輪場の供給により自転車と公共交通を線をつなぎ、町中に適切な駐輪施設を確保することで面的な自転車利用を促進できる。
- ⑧ 自転車駐車施策は、放置対策から始まり「公共交通との連携」「自転車利用促進」へと、重なり合いながらも移行してきているのではないか。