

姫路市の放置自転車対策 及び駐輪場整備運営における 現状と課題

第1回姫路市自転車等駐車対策協議会資料

過去40年間にわたり行ってきた 姫路市の放置自転車対策

規制行政

駅周辺への放置禁止区域の指定等による放置自転車撤去の強化

- 昭和63年「姫路市自転車等の駐輪秩序に関する条例」制定と同時に、姫路駅周辺などを自転車等放置禁止区域に指定
- 平成20年以降、姫路駅以外の7鉄道駅に禁止区域を順次拡大
- 業務委託も活用した禁止区域巡回、放置自転車への警告及び撤去を実施

給付行政

駅周辺への公設駐輪場整備

- 昭和56年から、鉄道駅周辺への無料駐輪場整備を開始
- 昭和61年、駅周辺における放置自転車対策を目的とした自転車駐車場整備計画(~昭和75年度)を策定し、姫路駅周辺等に有料駐輪場を整備
- 平成16年から、公益財団法人自転車駐車場整備センターによる有料駐輪場整備を開始

「規制行政」「給付行政」の両輪による 放置自転車対策の結果

成果 放置自転車数の大幅な減少、駅前環境の改善



問題 運営形態等に統一性・一貫性のない公設駐輪場の乱立

- ・ 駐輪場の整備及び維持管理に、多くの公金が継続的に投入
- ・ 有料駐輪場と無料駐輪場の並存など、公平性の欠如
- ・ 公設駐輪場による民業圧迫の懸念
- ・ 放置自転車対策目的の公設駐輪場と社会情勢や利用者ニーズとの乖離

姫路市自転車等駐車対策協議会の設置

行政として「放置自転車対策のため駐輪場を整備し、作ったから管理し続ける」これまで通りの手法を継続していてよいのか？

課題解決のため

「今後の公設駐輪場のあり方」について検討が必要



姫路市自転車等駐車対策協議会による調査・審議

行政関係者のみならず学識経験者や交通事業者も含めた多様な委員により、主に公営駐輪場の今後のあり方について法令・学術的検討及び審議を行っていただきます。審議のうえ答申をいただき、市としての方針を定めたいと考えています。

これまでの放置自転車対策：規制行政①

自転車等放置禁止区域の指定

市内8箇所、放置自転車の即日撤去可能な放置禁止区域を指定



① 姫路駅周辺

昭和63年に指定

② はりま勝原駅

平成20年に指定

③ 野里駅

平成21年に指定

④ 網干駅

平成22年に指定

⑤ 英賀保駅

平成23年に指定

⑥ 山陽網干駅

平成24年に指定

⑦ 東姫路駅

平成28年に指定

⑧ 溝口駅

平成29年に指定

これまでの放置自転車対策：規制行政②

放置禁止区域における措置

自転車等放置禁止区域内の市道等においては

「姫路市自転車等の駐車秩序に関する条例」

に基づき、以下の措置が取られる

- ・ 放置自転車に、適切な位置への移動を命ずる警告札を取付
- ・ 警告後、なお放置されている自転車を保管場所へ移送
- ・ 自転車の利用者を確認し、速やかに引き取るよう通知
- ・ 自転車返還時に自転車利用者から移送保管手数料を徴収
(自転車2,000円、第1種原動機付自転車4,000円)

これまでの放置自転車対策：規制行政③

放置禁止区域における警告・撤去の実施

姫路駅周辺

警告等の業務を
警備会社等へ業務委託
(年間委託費：約 2 5 0 0 万円)

- 土日含む毎日、禁止区域内を委託業者が巡回し、放置自転車に警告札を取り付け
- 週 6 回、警告札取り付け後一定時間経過した自転車を撤去移送（移送は運送会社に委託）

その他禁止区域

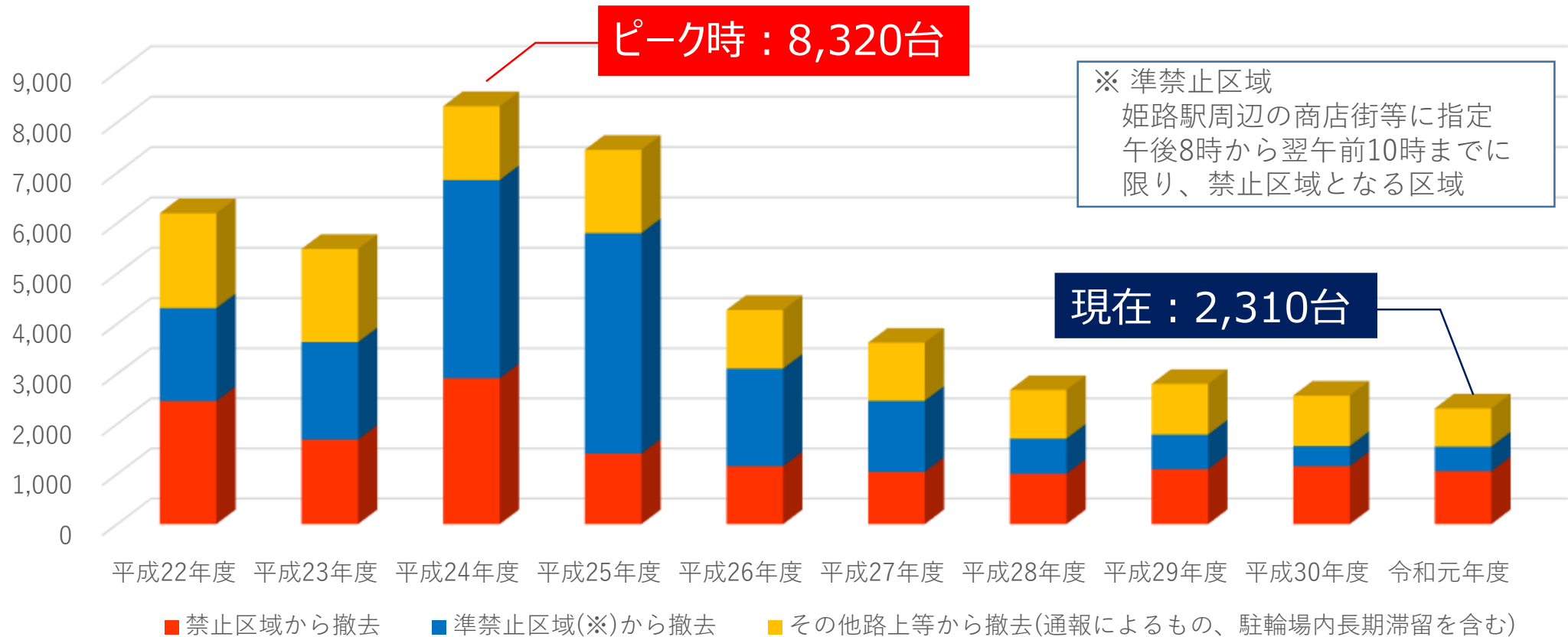
警告等の業務は市職員が実施

- 公設無料駐輪場の整理に合わせ、会計年度任用職員 7 名が従事
- 月曜日以外の毎日(土日含む)巡回を実施し警告札を取り付けるほか、地元自治会等も不定期に巡回し警告
- 次回巡回時に警告札が残っている自転車を公用車にて撤去移送

これまでの放置自転車対策：規制行政④

撤去自転車数の推移(過去10年間)

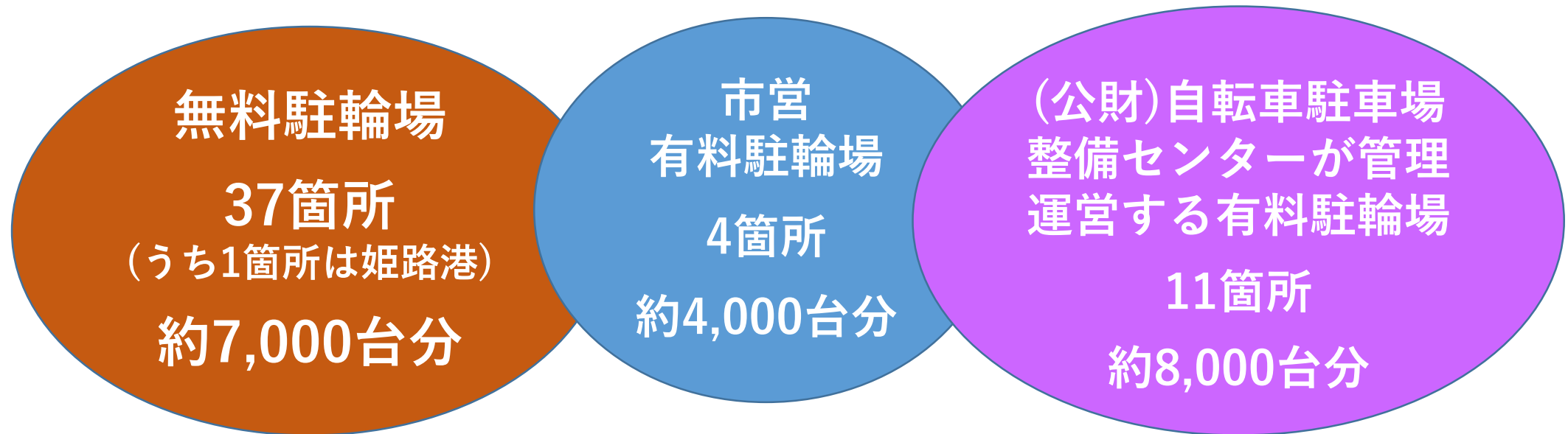
撤去自転車数(自転車及び第1種原動機付自転車合計)



これまでの放置自転車対策：給付行政①

駐輪場整備の取り組み

現在、姫路市には、鉄道駅周辺を中心に約19,000台分の公設駐輪場が整備運営されており、以下の3種が併存している



これら以外に、市道用地等を活用して事業者が整備運営する路上駐輪場(約500台分)、サイクルアンドバスライド駐輪場(約30台分)が運営されているほか、約7,000台分の民営駐輪場が鉄道駅周辺で営業している。

これまでの放置自転車対策：給付行政②

無料駐輪場



- 公設駐輪場全体の4割近くを占める約7,000台分が無料駐輪場
- 鉄道事業者から提供いただいた土地のほか、市有地や民地(無償貸借)も活用して市が整備
- 照明等設備の設置及び更新は市負担
- 原則屋外(一部に屋根になる構造物あり)
- 無人施設であり、市職員が週6回(月曜日を除く)巡回して自転車の整理や清掃等の管理を行っている

これまでの放置自転車対策：給付行政③

市営有料駐輪場



- 姫路駅北側と御着駅前の計 4 施設があり、約4,000台を収容可能
- 道路用地を活用して市が整備(当初建設費約21億円、大規模改修費約4億円を投じる)
- 設備の設置及び更新は原則市負担
- 姫路駅北の 3 施設は地下式、御着駅前はシェルター式の平面駐輪場
- 有人施設であり、現在は指定管理者制度により運営されている

これまでの放置自転車対策：給付行政④

(公財)自転車駐車場整備センター運営の有料駐輪場



- 姫路駅、東姫路駅、ひめじ別所駅、野里駅、英賀保駅、はりま勝原駅に整備され、約8,000台を収容可能
- 市が提供した土地(一部鉄道事業者より高架下を貸借)にセンターが施設を整備し、市は整備費の一部を負担
- 設備の設置及び更新はセンター負担
- 原則として屋内型の有人施設
- 建設費等を償還できるまでセンターが管理運営し、償還後市に譲渡

放置自転車対策の成果

駅前の放置状況

20~25年前



約10年前



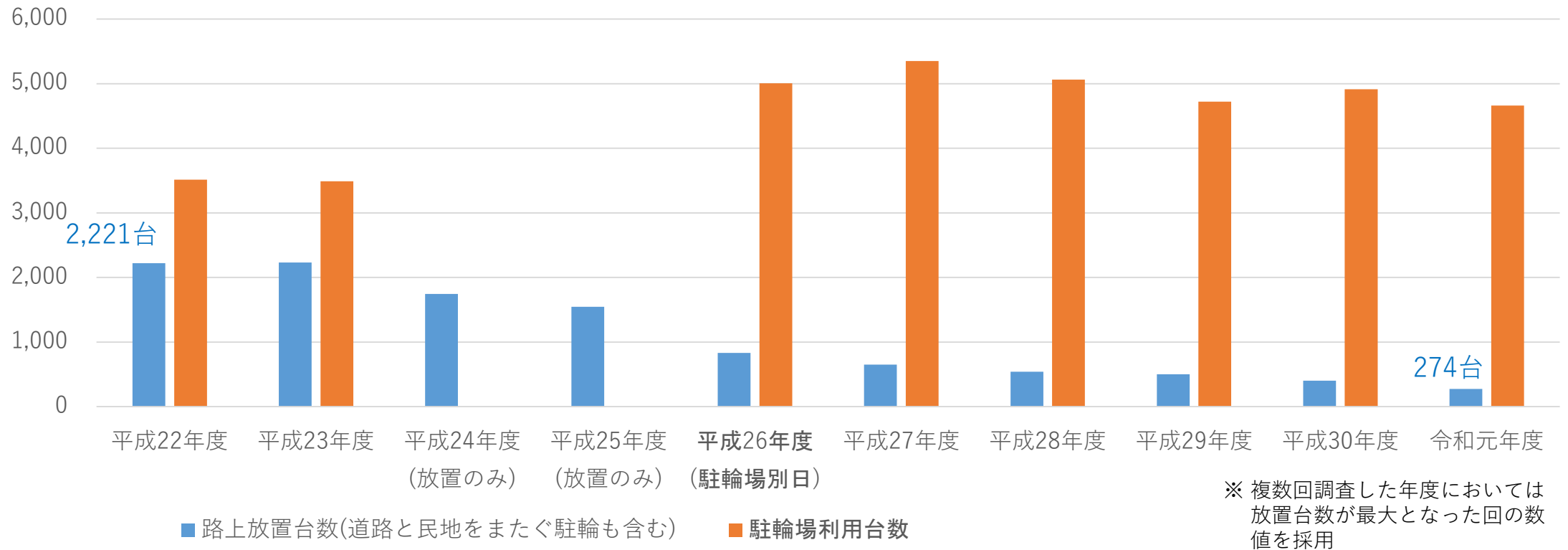
直近数年



放置自転車対策の成果

姫路駅周辺の放置台数・駐輪場利用台数 推移(過去10年間)

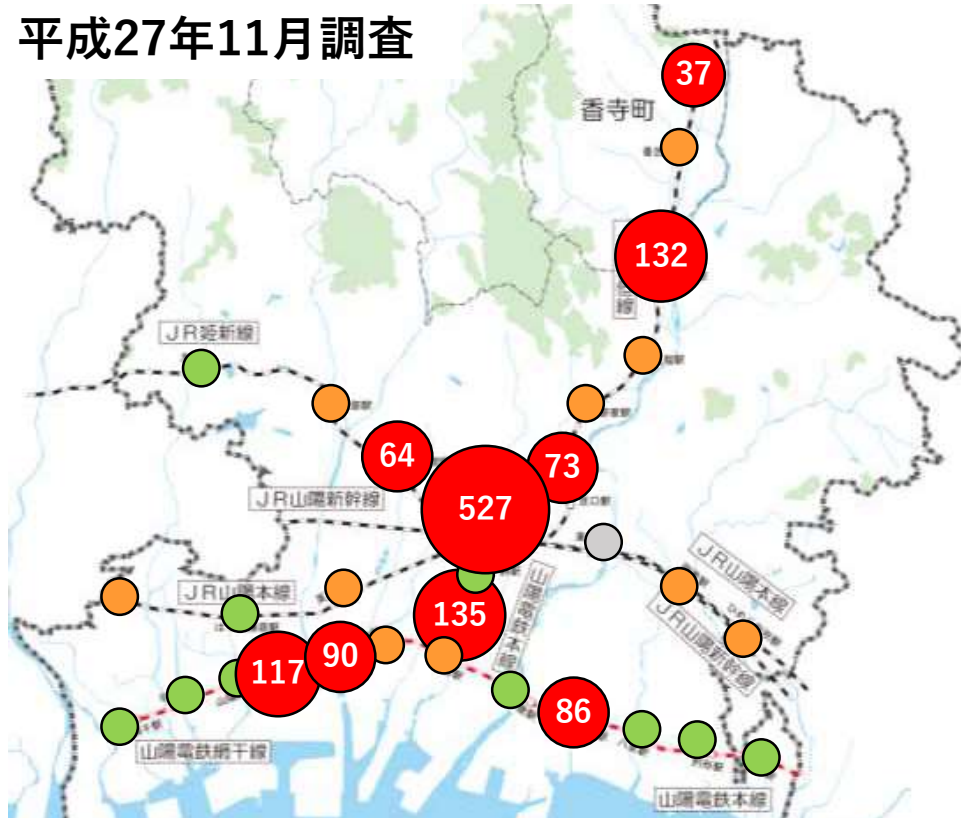
姫路駅周辺定点調査による 放置・駐輪台数



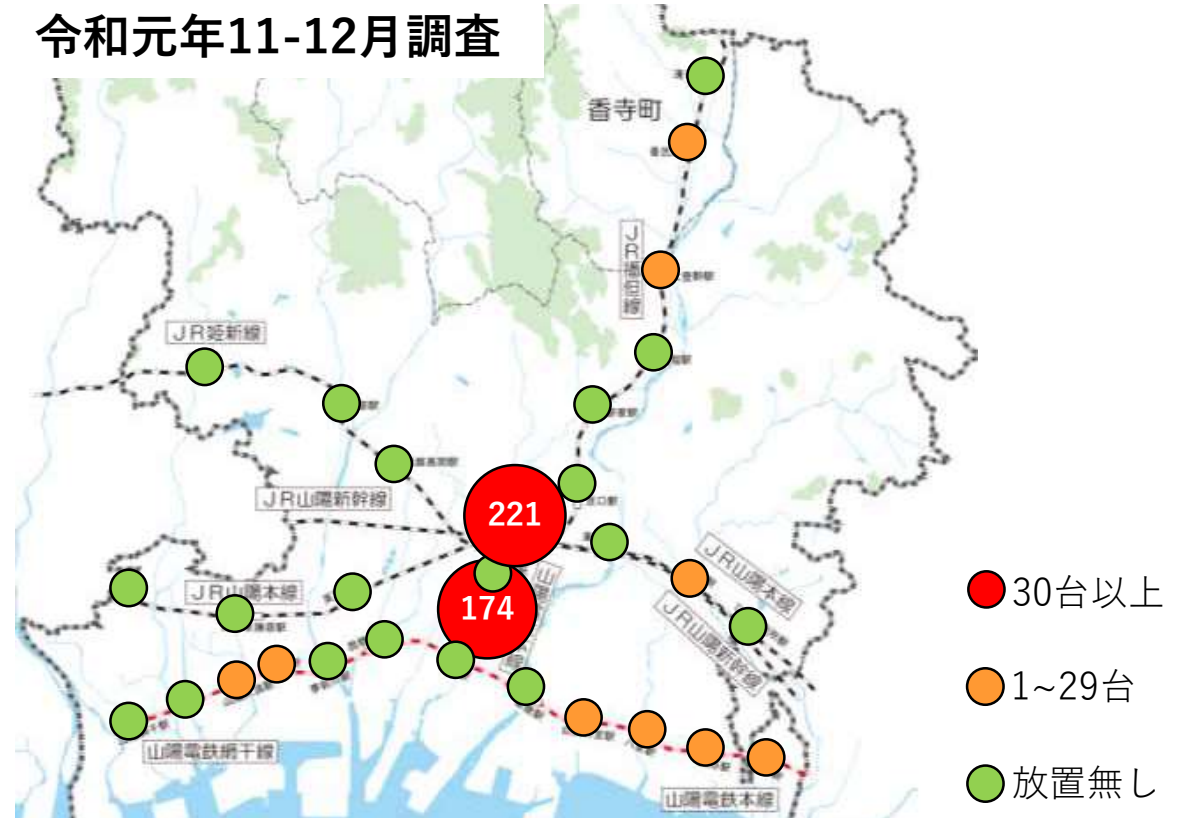
放置自転車対策の成果

各駅周辺の放置自転車台数推移(平成27年・令和元年比較)

平成27年11月調査



令和元年11-12月調査



放置自転車対策の課題 規制の限界と着地点

撤去による長時間放置の削減



規制を潜り抜ける放置事例

- ・ 短時間の放置
(警告は受けるが撤去にまでは至らない)
- ・ 夜間等、撤去を行っていない時間帯の放置
- ・ 放置禁止区域外における放置
- ・ 民地と道路にまたがっての放置
- ・ 商店利用者、就労者等による店舗前道路への放置
(警告しても、撤去までに警告札を剥がされる)



規制の強化、より利便性の高い駐輪場の増設等による対処にはより多くのコストがかかる

「あくまで放置自転車の撲滅を目指し対策を強化する」のか、
「一定の効果が得られたところで現状維持を目指し啓発を続ける」のか、

目標地点を見据えて方向性を定めることが必要

放置自転車対策の課題

公設駐輪場の乱立

駐輪場運営による受け皿の整備



公設駐輪場の乱立による問題

- 無料駐輪場の管理コスト
- 有料、無料、公営、民営の駐輪場が各駅周辺に混在
- 公設駐輪場による民業圧迫
- 駅至近の無料駐輪場への利用者の集中
- 「放置自転車対策」を目的とした駐輪場の整備運営

放置自転車対策の課題

無料駐輪場の管理コスト

無料駐輪場の管理運営に費やされる主なコスト

- ・ 無料駐輪場の管理運営に要する修繕費、光熱費等
約60万円／年
- ・ 駐輪場の日常管理等を行う会計年度任用職員7名の人件費
約1500万円／年
- ・ 修繕や利用者からの苦情要望等対応に費やされる市職員の事務コスト

駐輪場は利用者が限定される施設であり、整備のみならず継続的に公費負担を続けることが適切であるかどうか、公費負担するのであれば、どこまでをその範囲とすべきかを明確にする必要がある

放置自転車対策の課題

有料、無料、公営、民営の駐輪場が各駅周辺に混在

利用者からみた公平性の欠如

- ・ 同じ市内で有料駐輪場しかない駅と無料駐輪場がある駅が存在する
- ・ 有料駐輪場の料金も駅により格差がある
(放置自転車対策のため姫路駅等は料金を抑えている)
- ・ 公設駐輪場が無く民営駐輪場のみの駅も存在

他都市では公設駐輪場を一律に有料化、無料化した事例もあり、公設駐輪場の民営化等も含めて検討が必要

放置自転車対策の課題

公設駐輪場による民業圧迫

公設駐輪場による民業圧迫を疑われる事例

- ・ 姫路駅を除くほとんどの駅周辺で、公設駐輪場の増加に伴い民営駐輪場が減少
- ・ 無料駐輪場の整備された駅には新たな民営駐輪場の進出事例なし（公設有料駐輪場の整備された駅については進出事例あり）
- ・ 民営駐輪場からの、公設駐輪場の整備により利用者が減少したとの訴え

市が放置自転車対策を根拠に駐輪場運営という収益事業を独占してしまっており、民営駐輪場の撤退を加速させるとともに進出を阻害しているのではないか

放置自転車対策の課題

駅至近の無料駐輪場への利用者の集中

無料駐輪場を利用者が集中することによる問題

- ・ 無料駐輪場の整備により駐輪需要を必要以上に喚起してしまい、放置を誘発
- ・ 複数の無料駐輪場を整備した駅において、料金等による差別化ができないため駅に最も近い駐輪場にのみ利用者が集中してしまい、混雑や場外への放置が発生

放置自転車対策のための駐輪場であれば、その運営形態は需要抑制を含めた駐輪需要のコントロールが可能なものであるべきではないか

放置自転車対策の課題

「放置自転車対策」を目的とした駐輪場の整備運営

放置自転車対策としての公設駐輪場の限界

- ・ 放置自転車が問題となっていた場所에만公設駐輪場が整備
- ・ 放置していない公設有料駐輪場の利用者が放置自転車対策の費用を負担
- ・ 近年の社会情勢や利用者ニーズの変化に対応しきれていない

姫路市総合計画では

都心環境における交通環境の円滑化や、観光客・市民の利便性向上を目指し駐輪場を整備

総合交通計画では

バスと自転車との連携により利用促進を図るため、サイクル&バスライド駐輪場を整備

自転車利用環境整備計画では

安心して利用でき、放置自転車を生まない駐輪環境の創出

公設駐輪場は今後も「放置自転車対策のため」の施設であるべきか

課題解決のために

放置自転車対策が一定の成果を生み、今後は放置自転車対策としてのものから、自転車利用を推進するためのものに駐輪場の意義が変容していくものと考えられます。そのような中で、「放置自転車対策の必要な場所に公設駐輪場を整備し、整備したから継続して管理運営する」という現在のスタイルを今後も続けていくべきなのか、また、変えるのであれば現行の公設駐輪場をどうするのか、公設駐輪場の今後のあり方について方向性を定める必要があります。