

駐輪場施策に関する調査 追加資料

- ・ 姫路市の無料駐輪場有料化事例
- ・ 有料化、無料化の効果と問題点(他都市事例)
- ・ 市営駐輪場整備運営コスト
- ・ 公設駐輪場に対する個人経営者意見

第3回 姫路市自転車等駐車対策協議会資料

無料駐輪場有料化事例（英賀保駅北）

駅名	英賀保駅（ＪＲ）	
位置	駅北側・ロータリーに隣接	
有料化年月	平成30年4月	
無料駐輪場の設備等	屋根・壁・照明なし、一部舗装あり 区画整理の保留地等を利用	
無料駐輪場の利用状況	若干の余裕がある状況だが、駅至近の 出入口付近は混雑	
有料駐輪場の整備	市が用地を購入し、(公財)自転車駐 車場整備センターが整備	
有料駐輪場の管理運営	(公財)自転車駐車場整備センターが 管理運営 無人だが、駅南にある有人 駐輪場で対応可能	
有料駐輪場の設備・規模	キャンピ型屋根を備えた屋外無人 駐輪場 250台駐輪可能	
駐輪台数(※)の推移	H29	H31
駐輪場内	594	184
場外放置	0	0
近隣駐輪場	537	804
合計台数	1,131	988
有料化前後の変化	無料駐輪場に駐輪していた約600台 のうち、75%程度が有料化後の駐輪 場もしくは他の駐輪場を利用するよう になった。また、有料化後2箇所に民営 駐輪場が開設した(赤枠の写真)。	
有料化に至った経緯	放置自転車対策のため駅北の区画整 理に合わせ無料の仮設駐輪場を整備 したが、駅南には先行して有料駐輪場 を整備しており、当初から区画整理進 行に伴い有料化する計画であった。駅 北側ロータリー完成に合わせ有料化。	



無料駐輪場有料化計画箇所

駅名	亀山駅（山陽電鉄）		手柄駅（山陽電鉄）	
位置	駅改札から約150m		駅改札から約100m	
有料化年月	令和4年以降		令和4年以降	
無料駐輪場の設備等	屋根・壁・照明なし、舗装あり 鉄道事業用地を貸借して整備		屋根・壁・照明なし、舗装あり 鉄道事業用地を貸借して整備	
無料駐輪場の利用状況	慢性的に満車の状態であり、近隣の路上にも駐輪が見られる		若干の余裕がある状況だが、駅に近い区画は混雑	
有料駐輪場の整備	市が用地取得予定 整備方法については検討中		鉄道事業用地を貸借しての整備を検討	
有料駐輪場の管理運営	検討中		検討中	
有料駐輪場の設備・規模	200-300台規模を想定 設備については検討中		120台規模を想定 設備については検討中	
駐輪台数の推移	H29	H31	H29	H31
駐輪場内	64	122	106	120
場外放置	142	172	0	0
近隣駐輪場	0	0	0	0
合計台数	206	294	106	120
現状	以前は個人経営の有料駐輪場があったが、無人の屋内施設であったためか不審者のたむろなどの問題が発生し、閉鎖した。駐輪場不足から従前より路上に多くの駐輪が見られたが、駅利用者の増加に伴い台数が増えている。		以前は個人経営の有料駐輪場があったが、すでに閉鎖している。路上への駐輪が多く見られた場所に無料駐輪場を整備しており、多くの利用が見られる。路上等への放置はほとんど発生していない。	
有料化に至った経緯	無料駐輪場の増設による放置自転車の撲滅を目指し、市が無償で貸借できる土地を探していたが難航。用地を有償取得しての駐輪場整備に方針転換したが、多額の費用がかかるため有料化することとした。		亀山駅と山陽姫路駅の間に位置し、両駅との間隔が非常に狭いため、亀山駅からの自転車流入を防ぐため、亀山駅の駐輪場有料化に合わせて有料化を考えている。	



他都市状況調査結果：有料化・無料化の効果と問題点

有料化事例

都市名	有料駐輪場の割合	経緯	利用数と状況の変化	有料化による効果	有料化による問題点
越谷市	100.0%	駐輪台数が増加し、安全性確保や受益者負担の観点から有料化。	・事前の周知により、放置自転車の大幅な増加はなかった。 ・有料化直後は300台収容に対し90台程度の利用にとどまる。	・民営駐輪場が7箇所から12箇所に増加し、駐輪需要を満たしている。	
柏市	100.0%	合併した旧沼南町の駐輪場を、新駅の開設に合わせ有料化。市の基準により駐輪場は受益者負担率100%。	特になし		・受益者負担のみで運営するためには利用料の値上げが必要
岐阜市	70.4%	放置自転車増に対応するため 駅周辺に禁止区域を設定 した際に、駐輪場を2箇所から4箇所に増設し、有料化した。	放置禁止区域を設定したことで、路上に停めていた人が駐輪場に停めるようになったためか、利用者数は増加した。	・ 放置自転車が減少 した。	
東大阪市	93.5%	数か所の有料駐輪場がある駅から少し離れた位置にあった無料駐輪場2か所の有料化を行った。	有料化後も80%以上の利用者がある。（料金は駅近隣の駐輪場より割安に設定）	有料化により、徒歩圏内の人等の自転車利用者が減少するので、必ずしも放置自転車が増えるとは限らない。	有料化により、どの程度の利用減少となるかの想定が難しく、整備台数の決定が困難
福山市	6.1%	駅前再整備により地下に有料駐輪場を整備し、地上の仮設駐輪場を廃止。あわせて、地上を 放置禁止区域に設定	有料駐輪場の収容台数に限りがあるため、利用できない人が無料を利用する。	・施設内容で無料駐輪場との差別化が図れた ・ 駐輪場内放置自転車の減少	・利用者の安全安心のため維持管理経費が増加
下関市	15.2%	下関駅周辺の 放置禁止区域指定 に合わせ有料化。	有料化後6か月は大幅に利用が減少したが、その後は以前の水準に戻り、現在は以前より上回っている。	・利用台数の増加 ・ 放置自転車の減少	・有料化直後は一時的に利用台数減少
長崎市	65.0%	一定の駐輪需要が見込めるところから随時有料化を実行中。	データがないので比較できない。	・長期間放置やごみの散乱が減少しており、適切な運営ができています。	
加古川市	42.2%	駅周辺の無料駐輪場を廃止し、(公財)自転車駐車場整備センターの有料駐輪場を整備。有料化に合わせて周辺地域は 放置禁止区域に指定	無料駐輪場の利用は400台であったが、100台以下の利用に減少した。	・駐輪場が丁寧に利用される ・駐輪場に入りきらず 周辺道路にあふれる自転車が無くなった	・駅前の活性化にマイナスの影響を与える懸念がある

他都市状況調査結果：有料化・無料化の効果と問題点

無料化事例

都市名	有料駐輪場の割合	経緯	利用数と状況の変化	無料化による効果	無料化による問題点
秋田市	49.2%	中心市街地再開発事業に合わせ、中心市街地活性化のため無料化。	無料化前の使用台数は19,398台、無料化後の平成25年度の使用台数は44,165台。その後も増加傾向にあり、令和元年度では71,721台。	不明	・施設の維持管理費が利用料金収入で賄えない
富山市	0.0%	有料駐輪場利用者と、無料レンタル利用者や路上放置する者との間の不公平を無くす目的で無料化。	無料化以前の資料がなく、比較できない	・駐輪場利用者の負担軽減、不公平感の解消 ・無料化のみならず設備の充実と規制強化を行ったことにより 放置自転車 が 減少	・駐輪場内放置や盗難の増加 ・無料化しても駐輪場の利便性や収容能力を十分に高めないと放置自転車が減らなかった
長野市	0.0%	有料駐輪場の利用率が低迷しており、放置自転車対策のため無料化	・無料化前50～80%の利用率が無料化後約80～100%超 ・無料化前30～40%の利用率が無料化後70～80%	・駅周辺の 放置自転車の減少 ・自転車の利用促進	・利用料収入の減少 ・駐輪場の混雑
呉市	43.5%	業務委託により運営していた有料駐輪場を平成27年度に無料化し、地元協議会の管理とした。	計数方法が違うため不明		・ 放置自転車の増加
三田市	46.0%	H24～26に7駅周辺で無料化を実施	増加していると推定される。	・ 放置自転車が減少傾向	・ 駐輪場内への放置・乗り捨てが発生

市営駐輪場整備運営コスト（御着駅前自転車置場）

整備費		
	当初建設費（購入費）	201,759
	大規模改修費	49,792
	合計	251,551

運営費（年額）		
	人件費（直接的なもの）	7,398
	警備費	1,262
	保守点検費	330
	物品（消耗品等）購入費	675
	光熱水費	333
	公租公課	426
	その他事務費等	1,366
	合計	11,790

収入		単価（円）	販売件数
	利用料収入	16,046	
収入内訳			
	一時利用（自転車）	4,633	130
	一時利用（バイク）	467	260
	1か月定期券（自転車）	3,972	2,300
	1か月定期券（バイク）	495	6,600
	3ヶ月定期券（自転車）	4,897	3,300
	3ヶ月定期券（バイク）	580	9,500
	プリペイドカード等	1,002	2,000
利用率		71%	

収支均衡のため 必要な収入	同じ利用率の場合 必要な単価設定
16,821	
4,857	136
490	273
4,164	2,411
519	6,919
5,134	3,459
608	9,959
1,050	2,097
74%	

運営費と大規模改修費（30年周期で大規模改修を想定）

13,450 千円/年

施設を50年間利用すると考えた場合のトータルコスト

16,821 千円/年

⑩ 姫路市の公設駐輪場整備コスト

		開設年度	施設の規模		当初建設費 (千円)	財源内訳 (千円)			大規模改修等		公費負担額合計(千円)	
			面積(㎡)	収容台数		市費	国費	その他	改修年度	改修費用	合計	1台当たり
市 営 有 料 駐 輪 場	姫路駅前中央地下駐輪場	S63 (1988)	3,140	2,006	1,084,993	642,933	442,000		H25-28	243,837	1,328,770	662.4
	姫路駅西地下駐輪場	H3 (1991)	1,326	868	315,682	315,682					315,682	363.7
	大手前地下駐輪場	H5 (1993)	1,200	369	509,000	509,000			H28	78,337	587,337	1,591.7
	御着駅前自転車置場	H4 (1992)	1,135	650	201,759	201,759			H29	49,792	251,551	387.0
(公財)自転車駐車場整備センターが 運営する平均的な屋内型駐輪場		H20前後	700	600	105,094	8,400		96,694			8,400	14.0
【参考：無料駐輪場①】 妻鹿駅駐輪場(構造物あり・平面・2層)		H26 (2014)	435	370	46,923	46,923					46,923	126.8
【参考：無料駐輪場②】 播磨高岡駅北駐輪場(屋外・平面)		H7 (1995)	810	350	12,500	12,500			H21	1,632	14,132	40.4
【参考：無料駐輪場③】 広畑駅前駐輪場(屋外・平面)		H28 (2016)	203	100	3,120	3,120					3,120	31

※ 西地下駐輪場の整備は駐車場と合わせて姫路市都市整備公社が実施。上記費用は、市が公社に支払った費用清算額（駐輪場部分出来高金額による）

※ 大手前地下駐輪場の総事業費は3,429,000千円。上記当初建設等費用は総事業費から駐車場部分事業費を引いた差額

※ 御着駅前自転車置場の当初建設等費用は不明のため、姫路市土地開発公社からの購入費を記載（H4年度に施工、H5年3月に購入）

※ 中央地下駐輪場の大規模改修費用には、西地下駐輪場のバイクレーター等改修費用を含む

※ 播磨高岡駅北駐輪場の建設費はH6整備計画における算定額。また、駅前広場整備に合わせて改修しているため、改修費用は総工費から面積按分している

※ 播磨高岡駅北駐輪場の整備にあたっては市が用地を購入しているが、用地取得費等は建設費に含んでいない

⑪ 姫路市の公設駐輪場整備運営コスト

		整備費(公費負担)(千円)		H31年度運営費(千円)		利用料金収入(千円)		1台当たり 年間収支 (千円)	1台当たり 40年間収支 (千円)	利用率を 100%とした 場合の収支	施設利用率	
		合計	1台当たり	合計	1台当たり	合計	1台当たり				H31	R2
市 営 有 料 駐 輪 場	姫路駅前中央地下駐輪場	1,328,770	662.4	75,210	19.3	46,814	23.3	3.3	-531.6	-501.0	81%	64%
	姫路駅西地下駐輪場	315,682	363.7			21,329	24.6		-232.9	-215.1	88%	68%
	大手前地下駐輪場	587,337	1,591.7			3,748	10.2		-1,460.9	-1,324.8	49%	42%
	御着駅前自転車置場	251,551	387.0			16,046	24.7		-256.2	-202.8	71%	58%
(公財)自転車駐車場整備センターが 運営する平均的な屋内型駐輪場		8,400	14.0	15,400	25.7	16,800	28.0	2.3	79.3	115.6	72%	63%
【参考：無料駐輪場①】 妻鹿駅駐輪場(構造物あり・平面・2層)		46,923	126.8	14,956	2.1	0	0.0	-2.1	-212.0	-212.0	91%	84%
【参考：無料駐輪場②】 播磨高岡駅北駐輪場(屋外・平面)		14,132	40.4			0	0.0		-40.4	-40.4	100%	82%
【参考：無料駐輪場③】 広畑駅前駐輪場(屋外・平面)		3,120	31			0	0.0		-31.2	-31.2	140%	101%

※「整備費」は公費負担額であるが、市営有料駐輪場及び整備センター運営駐輪場の「運営費」は、指定管理者及び整備センターの支出を含む

※市営有料駐輪場及び整備センター運営駐輪場の「利用料金収入」は、現行制度上は指定管理者及び整備センターの収入となっている

※「1台当たり年間収支」は、利用料金収入と運営経費の差を取ったものであり、整備費は考慮していない

公設駐輪場に対する駐輪場個人経営者の意見（令和元年12月実施 姫路市調査より）

No.	運営形態	収容可能 台数	利用台数	利用率	一時利用 料金	近接する 公設駐輪場	駅・公設との 位置関係	意見
1	有人・住居併設 平面式、屋内	213	71	33%	130円 (学割)100円	有料 駅50m以内	公設との距離50m以内 駅との距離50-100m	公設駐輪場ができてから利用者が少なくなった。
2	有人・住居併設 平面式、屋内 家族経営	75	69	92%	130円	有料 駅50m以内	公設との距離50-100m 駅との距離50-100m	公設駐輪場ができてから利用者が少なくなった。 月極めの利用者が多い。
3	有人 平面式、屋内	125	38	30%	130円 (学割)100円	有料 駅50m以内	公設との距離50m以内 駅との距離50-100m	公設駐輪場ができてから利用者が少なくなった。 朝早く夜遅い仕事で体力的につらい。
4	有人・住居併設 平面式、屋内	130	48	37%	130円	無料 駅直結	公設との距離50m以内 駅との距離50m以内	駅周辺整備で(公設無料駐輪場が整備されて)利用者は減ったが、駅前が狭いので整備してもらわないと困る面もある。
5	有人・住居併設 平面式、屋内 家族経営	70	32	46%	100円	無料 駅ロータリー内	公設との距離50-100m 駅との距離50-100m	一時利用客は公設無料駐輪場にとられてしまい、定期利用客がほとんど。 市が無料で駐輪場を運営することに疑問を持っている。
6	有人 平面式、屋内	210	101	48%	100円	無料 駅ロータリー内	公設との距離50-100m 駅との距離50-100m	無料の駐輪場ができて利用者は減った。
7	有人・住居併設 平面式、屋内 家族経営	50	31	62%	200円	無料 駅50m以内	公設との距離50m以内 駅との距離50m以内	無料の駐輪場ができて利用者は減った。 無料駐輪場が混雑し、路上への駐輪を誘発するなど、無料駐輪場ができたことでかえって近隣の迷惑になっている。
8	有人・住居併設 平面式、屋内 家族経営	35	25	71%	150円	無料 駅50m以内	公設との距離50m以内 駅との距離50m以内	無料の駐輪場ができて利用者は減った。 (市の調査に対し気をよくされていない様子だった)
9	有人 平面式、屋内	204	130	64%	100円	無料 駅250m以上	公設との距離150-200m 駅との距離50m以内	体力的な問題で閉業を考えており、市に駐輪場の運営管理をしてもらいたいと考えている。 (市の調査に好意的)