

# 公設駐輪場整備運営における 課題解決に向けた優先テーマ

「公設駐輪場のコスト負担、有料化・無料化」等について

**第4回姫路市自転車等駐車対策協議会資料**

# これまでの放置自転車対策と今後の課題

## 対策①：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



## 放置自転車規制の課題

- 放置自転車数が激減したことにより
- ・ 規制を潜り抜ける放置事案が残存  
⇒ 撲滅のためには新たな規制が必要
  - ・ 放置車両一台あたりにかかるコストの増大
  - ・ 放置に対する問題意識の縮小

## 対策②：給付行政

放置自転車の多く発生する場所に  
公設駐輪場を整備運営



## 公設駐輪場の課題

- ・ 駐輪場（特に無料駐輪場）の管理コスト
- ・ 有料・無料、公営・民営の駐輪場が混在
- ・ 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」を目的とした整備運営

公設駐輪場整備が進む現状を鑑み、まずは「公設駐輪場の課題」から解決したい

# 公設駐輪場の課題解決に向けた優先テーマ設定

これまでの協議を踏まえ、

「公設駐輪場の今後のあり方」を検討するにあたり、

優先して協議するテーマを設定

## 優先テーマ①：コスト負担、有料化・無料化

有料化等により公設駐輪場のコスト負担を利用者に求めるべきか

(無料駐輪場の有料化、有料駐輪場の無料化、利用料金の適正化、新設時の考え方)

## 優先テーマ②：公主体の整備運営の是非

駐輪場の整備運営は今後も公が行うべきか

(民営駐輪場の活用、官民連携、原因者負担による整備運営、公金支出の抑制)

## 優先テーマ③：公設駐輪場の整備運営目的

公設駐輪場は今後も「放置自転車対策」のための施設として整備運営されるべきか

(自転車活用推進、駐輪場による需要喚起、質の向上、放置自転車収容先としての意義)

# 公設駐輪場のコスト負担、有料化・無料化

## 姫路市の公設駐輪場における利用料金徴収の現状

### 有料駐輪場と無料駐輪場が併存している

- ・ 有料駐輪場：8駅周辺(姫路駅、山陽姫路駅含む)に約12,000台分を整備運営
- ・ 無料駐輪場：20駅及び1港周辺に約7,000台分を整備運営
- ・ 有料駐輪場は原則有人管理、無料駐輪場は無人管理で一部を除き屋根なし
- ・ JR山陽本線沿い及び野里駅の公設駐輪場を有料としている（JR網干駅は公設駐輪場なし）
- ・ 野里駅以外のJR播但線及びJR姫新線の駅周辺の公設駐輪場は無料
- ・ 山陽姫路駅を除く山陽電鉄の各駅周辺の公設駐輪場はすべて無料  
(亀山駅及び手柄駅の駐輪場は有料化を検討中)

# 公設駐輪場のコスト負担、有料化・無料化

## 公設駐輪場の今後の料金徴収のあり方

取り得る選択肢

(A) すべて有料とする

(B) すべて無料とする

(C) 場所や条件によって有料・無料を併存させる

まずは (A)(B)(C)いずれの方向性を目指すかを決定 ⇒ 詳細を協議

方向性の決定に当たっては、「各選択肢のメリット・デメリット」  
「協議会でのこれまでの意見」「利用者の意見」「他都市の状況」  
を考慮しつつ、必要に応じ調査を行い協議する

# 選択する料金徴収のあり方ごとのメリットとデメリット

## (A) すべて有料とする

メリット : 応益性の担保、民業圧迫の防止、利用料金収入の確保

デメリット : 利用者減、整備運営コストの増大、放置誘発、利用者の反発

## (B) すべて無料とする

メリット : 利用者間の公平性の向上、自転車利用促進、放置自転車削減

デメリット : 民業圧迫、利用料金収入の減少、利用者以外の市民の不公平感

## (C) 場所や条件によって有料・無料を併存させる

駅利用者数や民営駐輪場の有無など、条件によって部分的な有料化(あるいは無料化)を実施する

メリット : 場所ごとの特性に応じ需要のコントロールが可能

デメリット : 利用者の不公平感、無料駐輪場のある駅への利用者の集中

# これまでの協議会での、利用料金徴収のあり方に関する意見

## (A) 公設駐輪場を有料とする意見

- ・ 他都市では、受益者負担の考え方ですべて有料にしている例もある
- ・ 英賀保駅の事例では、駐輪場を有料化しても駅利用者数の大幅な減少につながっていない
- ・ 整備コストは市が負担し、管理コストは放置につながらない範囲で受益者負担を求めることを基準に考え、駐輪場の質の向上も含めた有料化を進める方法もあり得る
- ・ 最低限、運用についてのコスト負担は、受益者である利用者に負担させるべき

## (B) 公設駐輪場を無料とする意見

- ・ 無料駐輪場の整備が、公共交通利用促進や放置自転車削減につながっている面もある
- ・ 他都市では中心部の駐輪場をすべて無料にしている例もある

# これまでの協議会での、利用料金徴収のあり方に関する意見

## (C) 有料・無料の公設駐輪場を併存させる意見

- ・ 統一しないことで、利便性や環境に応じて有料・無料を使い分けることができる
- ・ 利用者の少ない周辺部の駅は無料、利用が集中する主要駅は有料とするなど、駅の利用者数を調整するために有料・無料を併存させる考え方も有効では
- ・ コスト負担については、公設駐輪場全体での管理コストをトータルで考える必要があるのでは
- ・ 駅によっても状況が異なるので、それぞれの現状を把握して方向性を決める必要がある

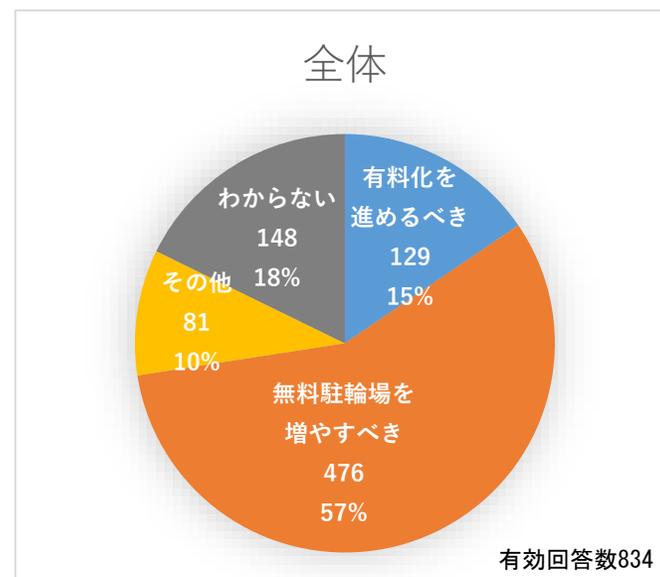
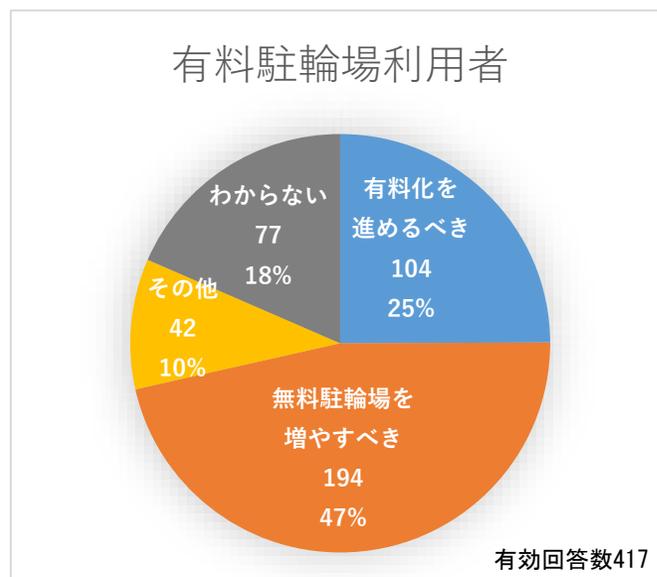
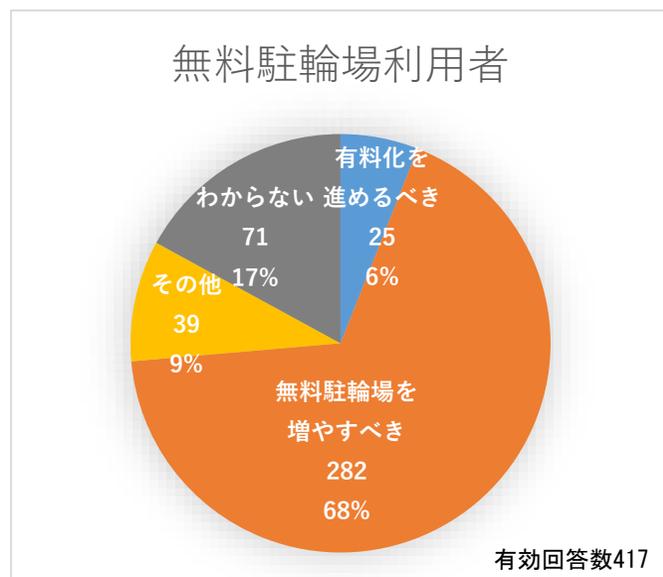
## その他利用料金に関する意見

- ・ 駐輪場のようなインフラの整備コストを利用料金のみで賄うのは無理がある
- ・ 公の補助ありきの料金設定ではない有料駐輪場の適正価格についても議論の必要がある
- ・ 損益分岐点と達成に必要な単価、客数、回転率を出して、それが可能かを考える必要がある

# アンケート結果に基づく駐輪場利用者の意見

- ・令和2年1月に 駅周辺の民営含む18駐輪場(10駅)で調査
- ・返信用封筒を同封したアンケート調査票を駐輪中の自転車かご等に差置
- ・調査票の回収数は911枚 (3,156枚配布、回収率約29%)

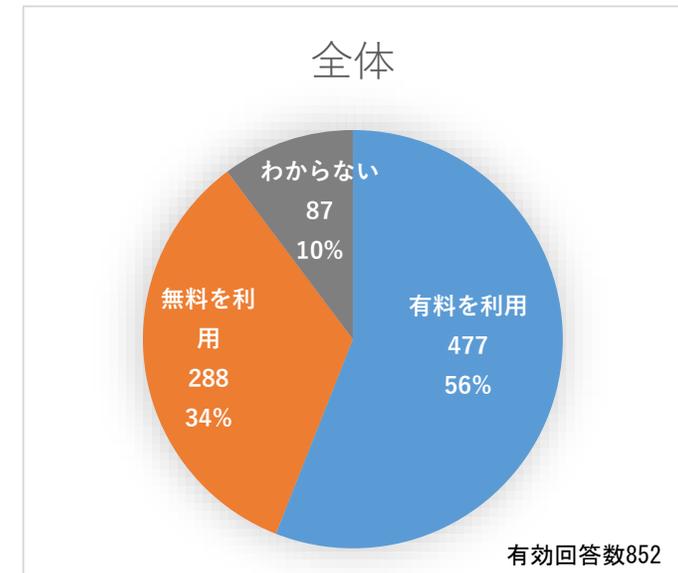
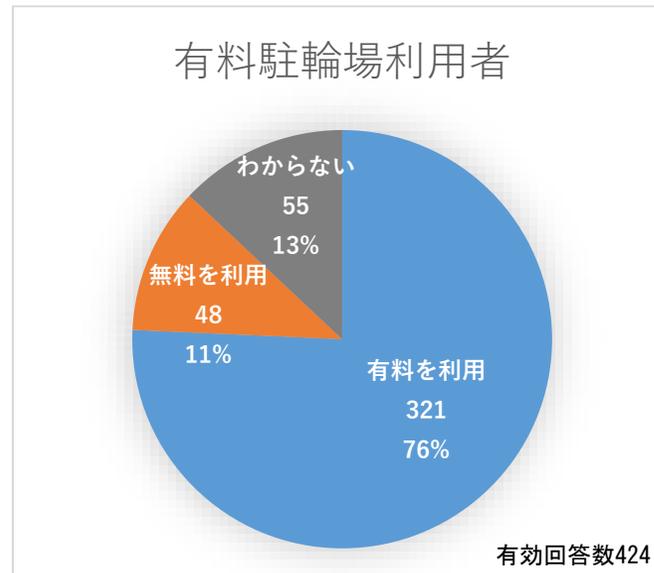
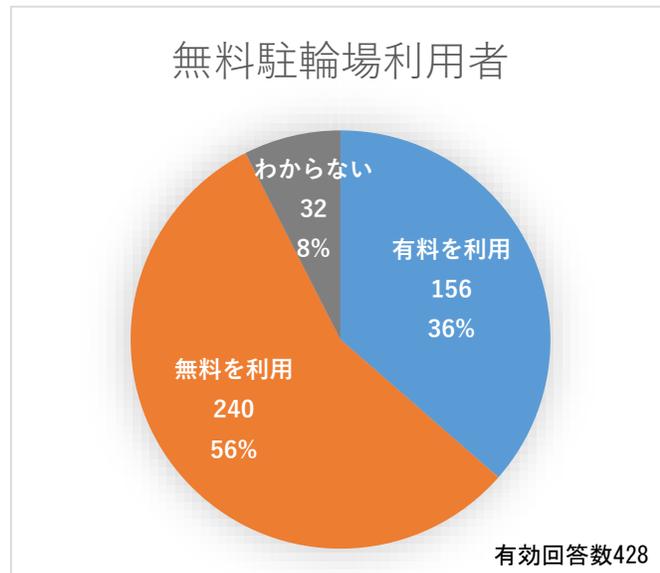
## (1) 公費で運営する駐輪場について、有料とすべきか無料とすべきか



※ 「無料駐輪場と有料駐輪場の并存」は選択肢にないが、「その他」回答の自由記述欄に該当する意見あり

# アンケート結果に基づく駐輪場利用者の意見

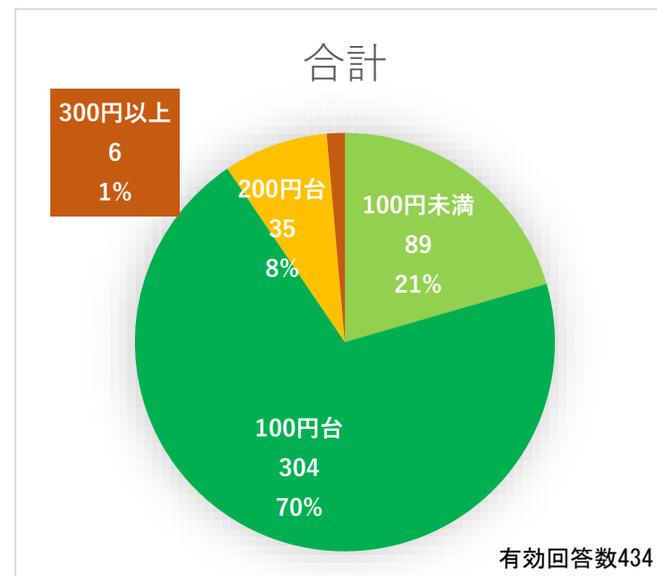
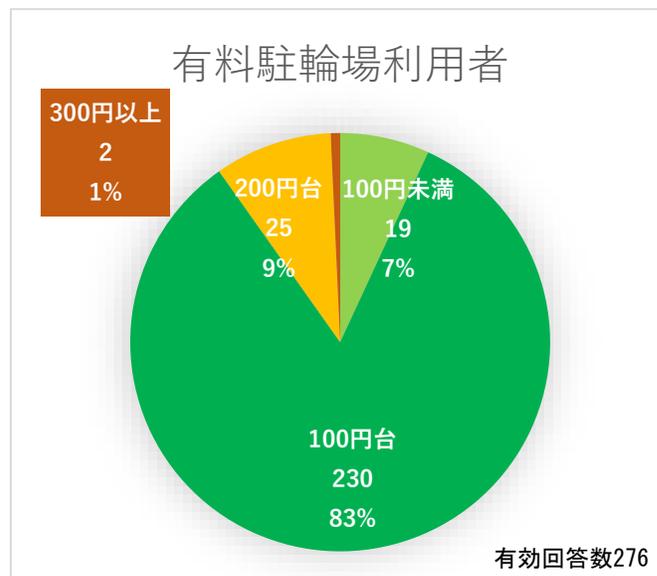
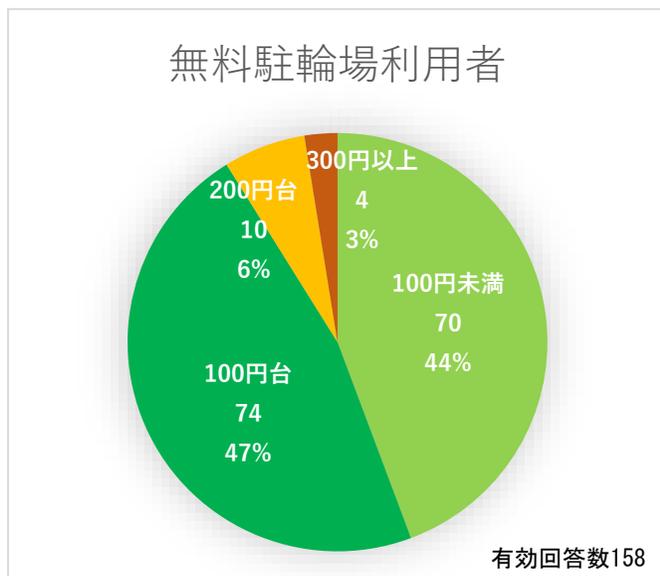
## (2) 屋根や防犯設備の整った有料駐輪場と屋根などのない無料駐輪場どちらを利用したいか



# アンケート結果に基づく駐輪場利用者の意見

## (2-1) 利用料金が1日いくらまでなら有料駐輪場を利用するか

※(2)で「設備の整った有料駐輪場を利用する」と回答した方への質問



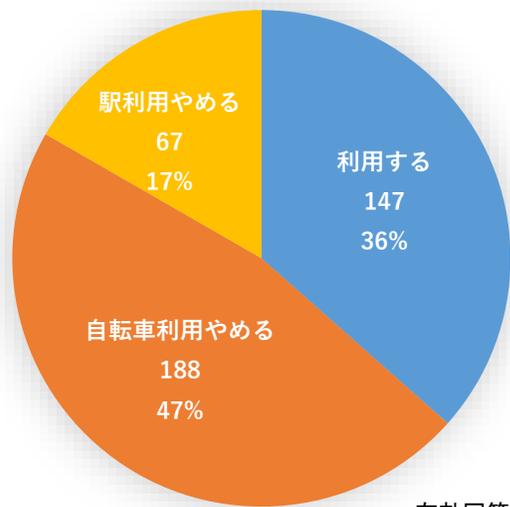
金額の中央値は100円、平均値は111円（10円未満及び1000円以上は異常値として平均値の算定から除外）

# アンケート結果に基づく駐輪場利用者の意見

## (3) 設備が整っていれば、有料化されても駐輪場を利用するか

※ 無料駐輪場利用者への質問

無料駐輪場で調査



有効回答数402

### どのような設備やサービスがあれば利用するか

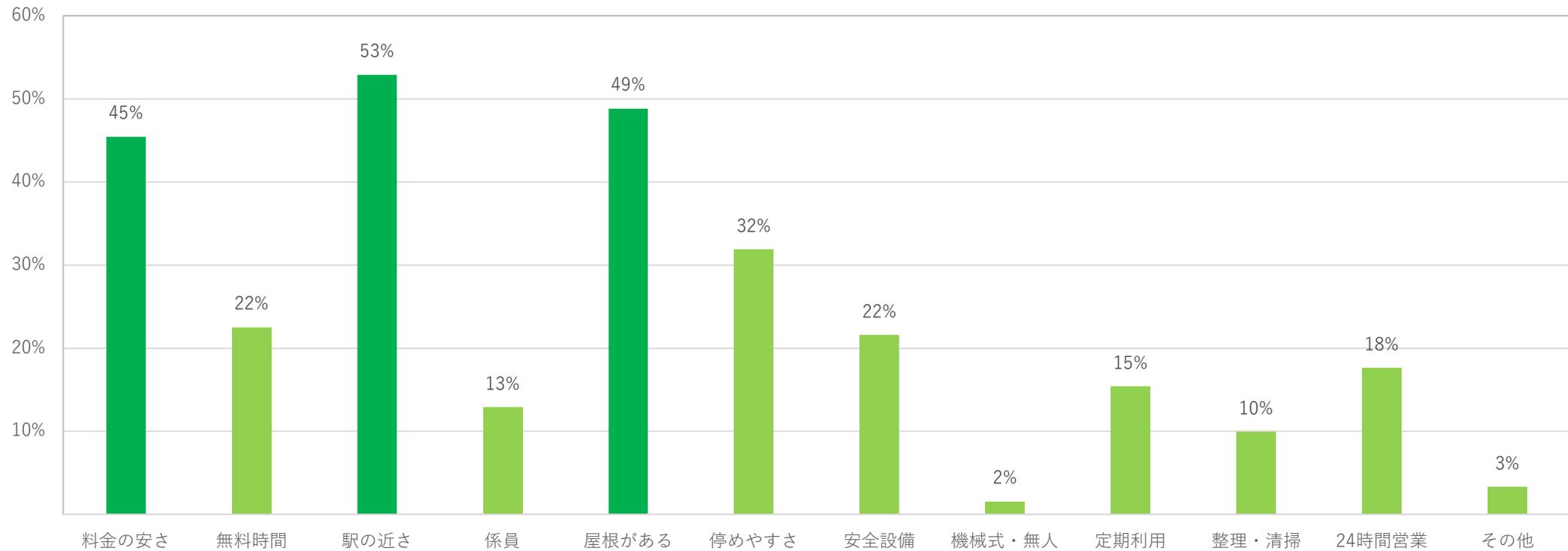
「有料化されても利用する」とした利用者への質問（自由記述）

- ・ 屋根：78件
- ・ 防犯設備：30件
- ・ 安い料金、無料時間の設定、学生等の割引：19件
- ・ 駐輪場所の確保、広さ、停めやすさ：17件
- ・ 係員：12件

その他、場内整理、電磁ロック、定期料金、舗装等の回答あり

# アンケート結果に基づく駐輪場利用者の意見

## (4) 駅の駐輪場に求めること (複数回答・有効回答数に占める割合を表示)

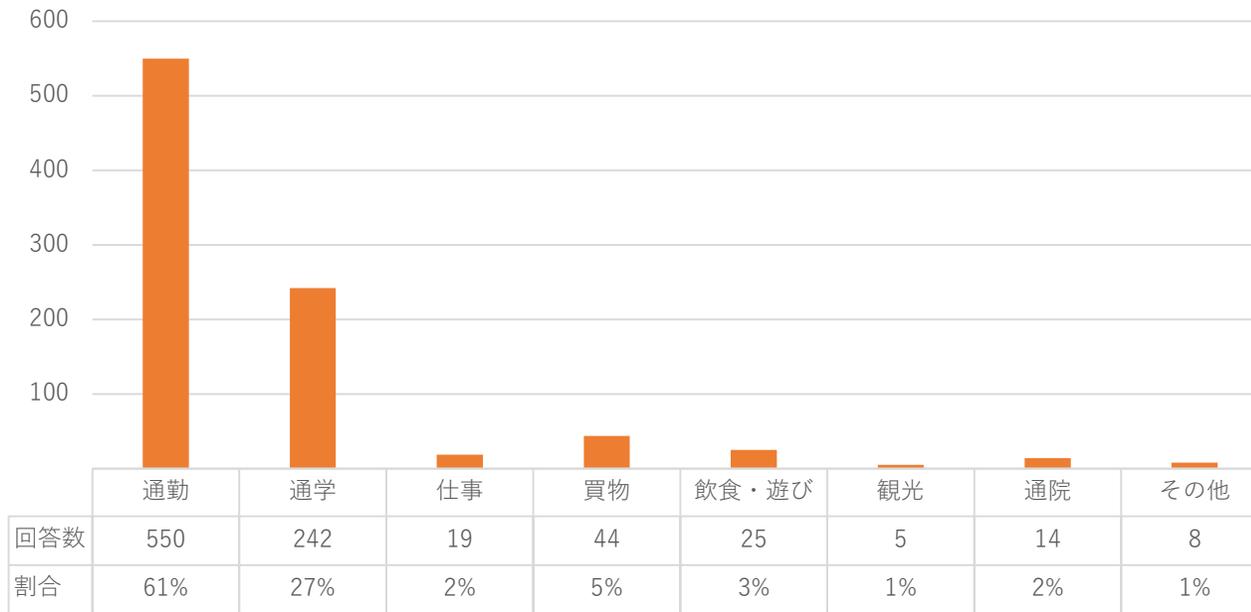


有効回答数858

# アンケート結果に基づく駐輪場利用者の意見

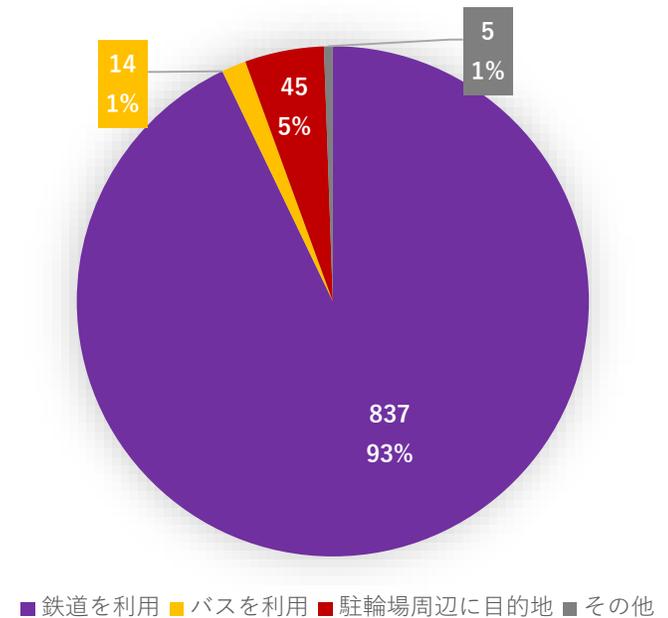
## (5) 駐輪場の利用目的と駐輪後に利用する交通手段

駐輪場（自転車）を利用した目的



有効回答数907

利用する交通手段



有効回答数901

## 公設駐輪場の有料・無料に関する他都市の状況

- ・令和2年12月に 中核市及び県内市計66市を対象に実施した調査
- ・回答を得られた61市と姫路市の計62市(うち中核市55市)の状況
- ・中核市以外は加古川市、宝塚市、伊丹市、川西市、三田市、高砂市、芦屋市の7市

### 公設駐輪場をすべて有料としている市 15市(24%)

水戸市、越谷市、船橋市、柏市、豊中市、吹田市、高槻市、八尾市、寝屋川市、尼崎市、西宮市、奈良市、鳥取市 (以上中核市) 宝塚市、芦屋市

### 公設駐輪場をすべて無料としている市 15市(24%)

函館市、旭川市、青森市、八戸市、福島市、いわき市、富山市、金沢市、福井市、甲府市、長野市、倉敷市、高知市、宮崎市 (以上中核市) 高砂市

### 有料無料の公設駐輪場が併存している市 32市(52%)

姫路市を含むその他の市 (うち八王子市、東大阪市、三田市は有料化を検討)