

姫路市自転車等駐車対策協議会 中間報告書（概要版）

1 姫路市自転車等駐車対策協議会について

姫路市自転車等対策協議会は、姫路市における「自転車等の駐車対策に関する重要事項」を調査審議させる市長の附属機関であり、自転車法第 8 条に規定する自転車等駐車対策協議会である。本協議会は、学識経験者や交通事業者も含めた多様な委員により、主に公設駐輪場の今後のあり方等について検討および審議を行い、姫路市の施策に対して提言・答申を行うことを目的とする。

2 姫路市における自転車等駐車対策の現状

姫路市では、往来の危険や都市景観の悪化につながる放置自転車を減少させることを目的に、規制行政・給付行政の両面から自転車等駐車対策を実施してきた。規制行政としては自転車等放置禁止区域の指定や放置自転車への警告・撤去を、給付行政としては公設駐輪場の整備を行っている。現在、鉄道駅周辺を中心に「市営無料駐輪場」、「市営有料駐輪場」、「公益財団法人自転車駐車場整備センターが運営する有料駐輪場」の 3 種、総計約 19,000 台分の駐輪場が公主体で整備運営されている。本報告書でいう「公設駐輪場」は、放置自転車対策のため公費を投じて整備運営される公共施設であるこれら 3 種の駐輪場を指す。

こうした対策により市域全体の放置自転車は大きく減少した。特に通勤通学者等による長時間の放置はほぼ解消され、中心市街地においては買い物客等による短時間駐輪が放置自転車の主流となっている。

公設駐輪場は市内 31 駅中 28 駅に整備運営されており、特に鉄道駅周辺における放置自転車の抑制において大きな役割を果たしている。民営駐輪場のみで市内の駐輪需要を満たすことは困難であり、公設駐輪場は鉄道駅周辺において不可欠な存在といえるが、その一方で、運用形態等に統一性・一貫性の欠けた公設駐輪場の乱立はコスト負担などに課題をかかえており、社会情勢や利用者ニーズの変化に伴う要求も浮上している。

3 中間報告書の対象範囲

公設駐輪場の今後のあり方について協議を行う中で、課題解決のために優先して協議するテーマを「公設駐輪場のコスト負担のあり方」「公主体の整備運営の是非」「公設駐輪場の整備運営目的を放置自転車対策に置くべきか」の 3 つに絞った。中でも、利用者にとって直接的な影響の最も大きい「公設駐輪場のコスト負担のあり方（コスト負担を利用者に求めるか）」について優先的に協議を進めており、本中間報告書においても同テーマを対象を絞って報告を行っている。

4 公設駐輪場のコスト負担のあり方に関する調査及び協議

第一回での委員の意見を踏まえ、令和2年12月、公設駐輪場の料金徴収（有料・無料）や民営駐輪場との併存状況、利用目的や整備目的について、他都市に対して調査を行い、全国の中核市及び県内人口上位市の計61市から回答を得た。この調査の結果得られた次のような情報を参考に、公設駐輪場のコスト負担のあり方について検討した。

- ・ 有料駐輪場を設けている市と無料駐輪場を設けている市の数は拮抗している。
- ・ 公設駐輪場をすべて有料としている市、すべて無料としている市は同数である。
- ・ 全体の半数の市が有料・無料駐輪場を併存させている。
- ・ 民営駐輪場と無料公設駐輪場が近接する事例が12の市で見られる。
- ・ 公設駐輪場利用者の主な利用目的は「公共交通機関利用」が最多である。
- ・ 公設駐輪場の整備目的は「放置自転車対策のみ」をあげる市が最多である。
- ・ 有料駐輪場は無料駐輪場と比べて管理運営にかかる経費が高額になりやすい。
- ・ 自治体が公設駐輪場の管理運営にかかる年間経費の平均は約1億1千万円（収容台数1台あたり約9,400円）。

また、姫路市における公設駐輪場のコストを整理し、その分担のあり方について検討した。公設駐輪場にかかるコストは、当初建設時、あるいは施設の改修などに際して臨時的に発生する整備費と、運営を続ける限り経常に発生し続ける管理運営費に大きく分けることができるが、設備に優れ有人管理を行う有料駐輪場のコストが無料駐輪場に比して高額となる。公設駐輪場の種類別の、収容台数1台分あたりのコストは下表のとおりである。

	市営有料駐輪場	整備センターが整備運営する有料駐輪場	市営無料駐輪場
1台分あたりの整備費	約64万円	約17万円 ※うち市費負担は1割以内	約4万円(屋外型) ※構造物のあるものは約13万円
1台分あたりの管理運営費（年間）	約23,000円	約25,000円 ※市費負担はなし	約2,000円
備考	コストが大きい。 利用料金が市の収入となる。	譲渡されるまで市費負担はほぼ発生しない。 費用は見込み額。	コストが小さい。 駐輪場の構造によって整備費の差が大きい。

これらの調査結果を参考に検討・協議を重ね、公設駐輪場のコスト負担のあり方について提言を行い一定の方向性を示すこととした。

5 審議結果と提言：公設駐輪場のコスト負担のあり方について

公設駐輪場をコスト分担することについての基本的な考え方

『公設駐輪場の整備運営にかかるコストは公費で負担すべきか』

⇒ 整備費など一定部分は公費で負担すべき

- ・（放置自転車対策の観点）一定の目的は果たされたが、放置自転車対策のため運営は継続する必要がある。道路環境維持等の観点からも公費負担は妥当である。
- ・（自転車活用推進の観点）駐輪施設は自転車走行空間と並び不可欠なインフラであり、その整備・維持にかかるコストは将来への投資ともいえる。
- ・ 公費のみで費用負担を賄うべきかどうかには議論の余地がある。特に経常的な費用負担については、受益者負担や公平性維持の観点からの判断も必要となる。

『公設駐輪場のコスト負担を利用者にも求めるべきか』

⇒ コスト負担を求める場合は受益者負担の観点を考慮すべき

- ・ 公設駐輪場は個人により必要性の異なる選択的施設であり、受益者が限定される。また、地域によっては市場性が高いものもあり、そのような地域の駐輪場は受益者負担の考え方に馴染みやすい。特に継続的な管理運営コストについては、公平性の観点からも受益者に負担を求めることが望ましい。
- ・ 過去の事例やアンケート調査からも、サービスが適切ならば有料化は利用者に受容されると推測される。

『有料駐輪場と無料駐輪場の併存を許容すべきか』

⇒ 公設駐輪場を一律で有料もしくは無料とせず、条件に応じて併存させるべき

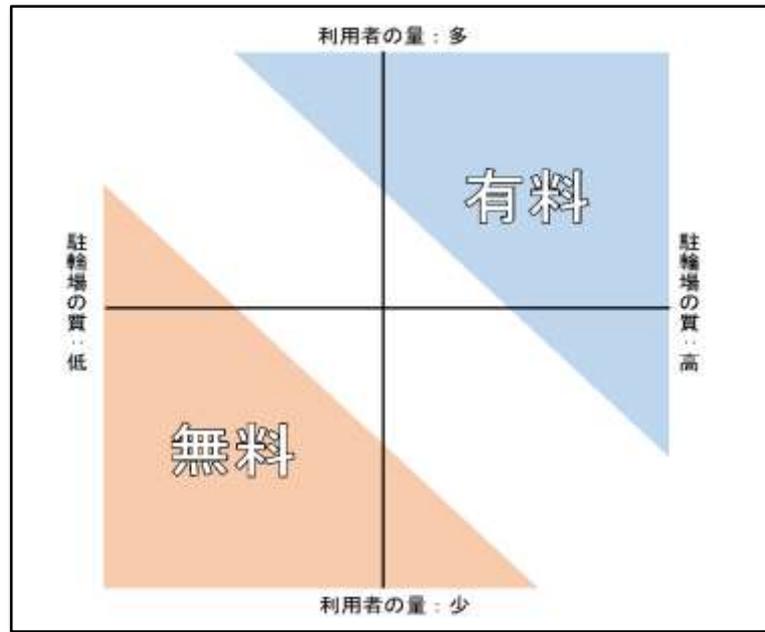
- ・ 受益者負担の観点からは有料が望ましいが、放置自転車対策や自転車活用推進という施策を推進する観点からは、駐輪場を無料で提供するという考え方も許容される。
- ・ 市場性が低く民間による同様のサービス提供が困難な事業は、公費を投入し利用者の負担割合を低く設定すべきだが、駐輪場については地域により市場性などの条件が大きく異なる。市場性の高い立地の駐輪場がある一方、利用者の少ない駅など市場性の低いものもあるなかで一律に有料もしくは無料とすべきではない。
- ・ 環境や条件に応じ、設備等を差別化すれば、有料駐輪場と無料駐輪場を並存させることは可能である。

利用料金徴収（有料化）についての検討

公設駐輪場のコスト負担の一部を利用者に求めるにあたり、有料化する駐輪場を選定する必要があるが、公的な施設である以上、有料化の判断基準はある程度明確で合理的なものでなければならない。

有料化すべき駐輪場を選定する考え方の一例として、次のような二軸評価モデルを提示する。各駐輪場を「駐輪場の質」と「利用者の量」に応じて座標平面にプロットし、いずれも高い第一象限側（右上）を有料とすべき、逆の第三象限側（左下）を無料とすべき駐輪場の領域として判定するものである。

具体的な有料化の基準についてはさらなる協議を要するが、このように、一定の考え方、判断基準を設けたうえで有料化する駐輪場を選定する必要がある。また、有料駐輪場と無料駐輪場が備えるべき設備等の基準、利用料金等についても検討・協議が必要である。



公設駐輪場のコスト負担のあり方についての提言

これまでの協議の結果を踏まえ、公設駐輪場のコスト負担のあり方について次のとおり提言する。

- (1). 駐輪場の公共性に鑑み一定の公費負担を継続するとともに、一定の受益がある利用者にも料金負担を求めるため無料駐輪場の有料化を検討すること
- (2). すべての駐輪場を一律に有料化するのではなく、条件に応じて有料駐輪場と無料駐輪場を並存させること
- (3). 駐輪場を有料化するかどうかの判断基準を可能な限り明確にし、有料化に際しては駐輪場設備等の質の向上を図ること