

姫路市自転車等駐車対策協議会

報告書 (概要版)

令和5年 月

1 姫路市自転車等駐車対策協議会について

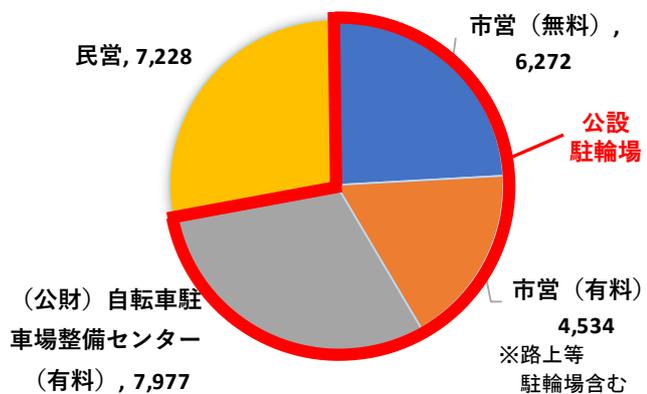
姫路市自転車等対策協議会は、姫路市における「自転車等の駐車対策に関する重要事項」を調査審議させる市長の附属機関であり、自転車法第8条に規定する自転車等駐車対策協議会である。本協議会は、学識経験者や交通事業者も含めた多様な委員により、主に公設駐輪場の今後のあり方等について検討および審議を行い、姫路市の施策に対して提言・答申を行うことを目的とする。

2 姫路市における自転車等駐車対策の現状

<駐輪場の整備状況>

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」、「路上等駐輪場」、「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4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。

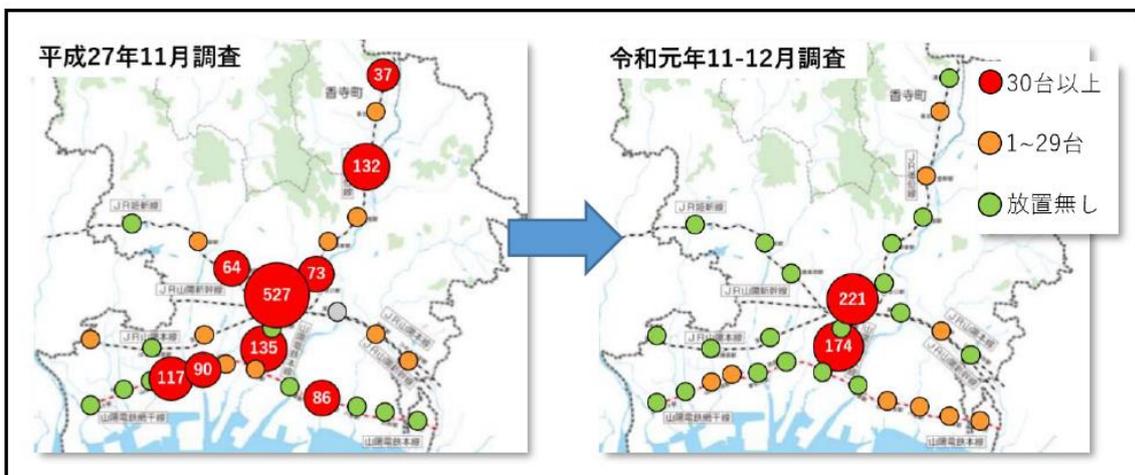
市内駐輪場の構成



姫路市内の駐輪場の構成

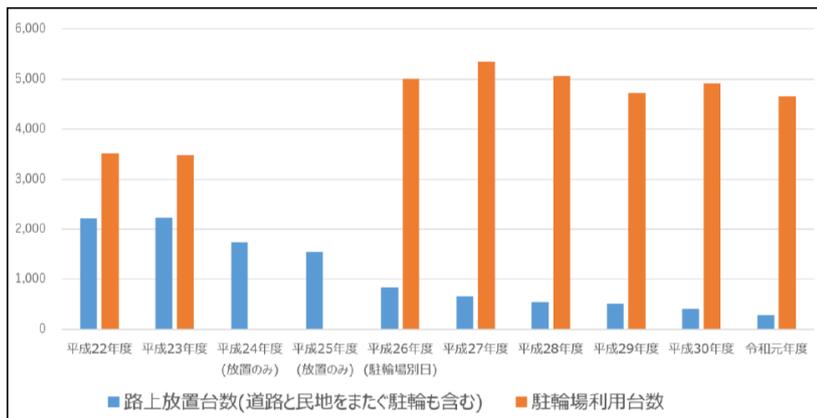
<放置自転車の減少>

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。



各駅周辺の放置自転車台数推移

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。



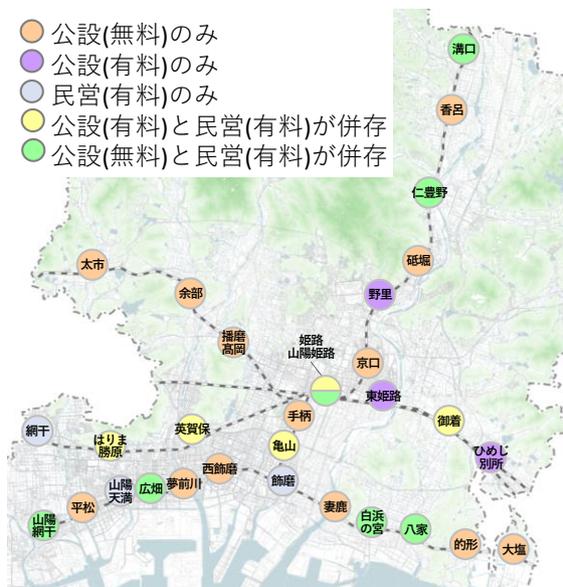
姫路駅周辺における放置台数及び駐輪場利用台数推移

<公設駐輪場の必要性>

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。

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。

- 公設(無料)のみ
- 公設(有料)のみ
- 民営(有料)のみ
- 公設(有料)と民営(有料)が併存
- 公設(無料)と民営(有料)が併存



駅別駐輪場設置状況



自転車駐車場整備センター駐輪場



市営無料駐輪場



市営有料駐輪場



路上等駐輪場

<公設駐輪場の課題>

- 駐輪場（特に無料駐輪場）の管理コスト
- 公設駐輪場による民業圧迫
- 「放置自転車対策」を目的とした整備運営
- 有料・無料の駐輪場が混在
- 駅至近の無料駐輪場への利用者の集中

3 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以下の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。

【 課題解決のために優先して協議するテーマ 】

1. 公設駐輪場のコスト負担のあり方 (報告書における優先協議事項)
2. 公主体の整備運営の是非
3. 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

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

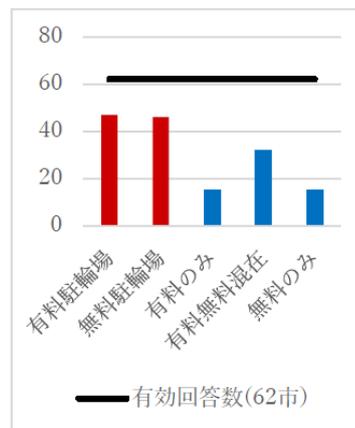
第1回での委員の意見を踏まえ、令和2年12月、公設駐輪場の料金徴収(有料・無料)や民営駐輪場(有料)との併存状況、利用目的や整備目的について、他都市に対して調査を行い、全国の中核市及び県内人口上位市の計61市から回答を得た。この調査の結果得られた次のような情報を参考に、公設駐輪場のコスト負担のあり方について検討した。

(※回答を得た61市に姫路市を加えた計62市で集計を行っている)

<他都市調査結果1：有料駐輪場と無料駐輪場の設置状況>

- 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(有料)と無料公設駐輪場が近接する事例が12の市で見られる。

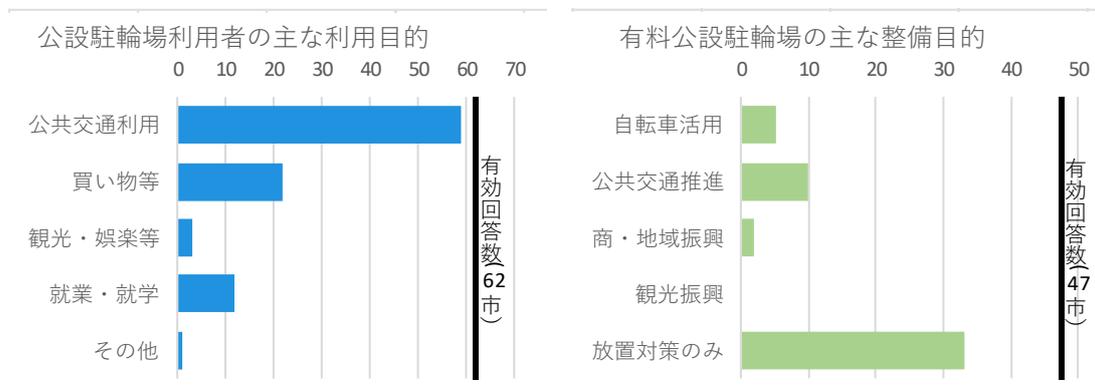
	中核市	県内	全体	割合
有効回答数	55	11	62	
有料駐輪場あり	41	10	47	75.8%
無料駐輪場あり	42	7	46	74.2%
有料駐輪場のみ	12	4	15	24.2%
有料無料混在	28	6	32	51.6%
無料駐輪場のみ	14	1	15	24.2%
公設駐輪場なし	0	0	0	0.0%



公設駐輪場の料金徴収に関する他都市調査結果

<他都市調査結果 2：利用目的と整備目的>

- 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。



公設駐輪場の利用者の目的と整備目的の他都市調査結果

<他都市調査結果 3：管理運営コスト>

- 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け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)。

<姫路市における公設駐輪場コスト>

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、運営を続ける限り定期的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	路上駐輪場
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	事業者負担
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	事業者負担
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。	・コストが小さい。 ・立地条件によっては民間の参入が見込めない。

姫路市における公設駐輪場のコスト

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

①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からみると、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からみると、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。

【検討結果】

- 現行の公設駐輪場は、自転車法の規定に基づき放置自転車対策のために整備された施設であり、放置自転車対策を行うことにより道路等の環境を維持するという観点からも、一定の公費負担が発生することはやむを得ないものと考えられる。

『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。
- 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。

【検討結果】

- 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。

『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。
- 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併存させることは可能である。

【検討結果】

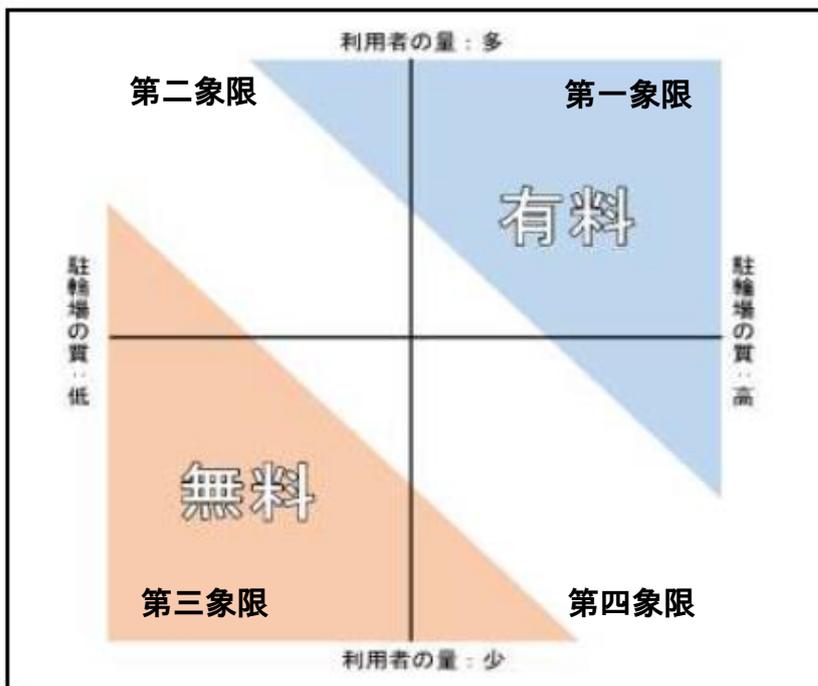
- 市場性の高い立地の駐輪場がある一方、利用者の少ない駅など市場性の低いものもあるなかで一律に有料もしくは無料とすべきではない。

②利用料金徴収（有料化）についての検討

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あり

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はない。

有料化すべき駐輪場を選定する考え方の一例として、下図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。



有料駐輪場と無料駐輪場で利用者の受益に明らかな差を設けるため、上図の有料と無料の領域を離して間隔を空けることが望ましい。

有料化すべき駐輪場選定の考え方の例

[判定のポイント]

- 利用者数が多い駅近くの立地で屋内型かつ有人管理であれば、第一象限にあたり有料
- 利用者数が少ない駅に隣接して整備された屋外の無人駐輪場であれば、第三象限にあたり無料
- 民営駐輪場が存在し利用者数も多い駅周辺にある屋外型の無料駐輪場であれば、第二象限にあたるため、施設・サービスの質を向上させて有料化し、第一象限に入るように再整備することを検討

③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). 公設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を、施設の特性（鉄道駅の規模および機能、駐輪場の立地および形態等）を判断基準とし、有料化に際しては駐輪場設備等（屋根・防犯対策等）の質の向上を図ること

■参考：検討経緯（協議会開催状況及び協議事項）

	日時	主な議論の内容
第1回	令和2年10月22日	・姫路市の放置自転車対策の現状と課題について
第2回	令和3年3月24日	・放置自転車対策と自転車駐車場施策について ・自転車駐車施策のシステム的対応 ・駐輪場施策に関する他都市事例等の調査結果
第3回	令和3年8月2日	・駐輪場施策に関する調査結果等の報告
第4回	令和3年11月5日	・課題解決に向けた優先テーマ、協議事項について ・公設駐輪場のコスト負担の方向性について ・今後の協議のために必要な調査等について
第5回	令和4年2月24日	・調査事項の報告について ・公設駐輪場のコスト負担の方向性について ・今後の協議の進め方及び必要な調査等について
第6回	令和4年5月23日	・中間報告に取り上げる範囲、内容について ・有料・無料の区分、基準、サービス水準等について ・中間報告に向けた協議の進め方について
第7回	令和4年9月1日	・中間報告書案について
第8回	令和4年10月12日	・中間報告について
第9回	令和5年2月16日	・第一期(第1～8回)協議会での審議結果と中間報告について ・第二期協議会での協議事項について
第10回	令和5年8月10日	・有料とすべき公設駐輪場の判断基準 ・駐輪場整備及び管理運営における公民の連携 ・公設駐輪場としての駐輪場の機能と目的
第11回	令和5年9月29日	・報告書概要版について
第12回	令和5年〇月〇日	・報告書について