

公設駐輪場のあり方に関する指針

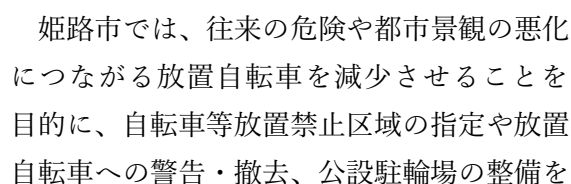
報告書

(概要版)

姫路市自転車等駐車対策協議会

令和7年1月

姫路市自転車等駐車対策協議会は、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について検討及び審議を行い、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。

[illegible]

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台分の駐輪場を公主体で整備運営している（本報告書では「公設駐輪場」という）。

公設駐輪場は市民生活に不可欠な存在であり、鉄道駅周辺の放置自転車抑制にも大きな役割を果たしている一方、社会情勢や利用者需要の変化に伴う新たな課題も浮上している。

< 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・無料の駐輪場が混在
- 公設駐輪場による民業圧迫の恐れ
- 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

課題解決のために優先して協議するテーマを以下の三つに絞り、中でも利用者にとって特に影響の大きい「公設駐輪場のコスト負担のあり方」について、優先的に協議を進めた。

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

令和2年12月に他都市における「公設駐輪場の整備運営状況に関する調査」を実施した（全国中核市及び県内人口上位市計61市からの回答に姫路市を加えた62市で集計）。

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16の市で見られる。

調査結果② 利用目的と整備目的

- 利用目的は「公共交通機関利用」が最多で、続いて「買い物等」である。
- 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。

調査結果③ 管理運営コスト

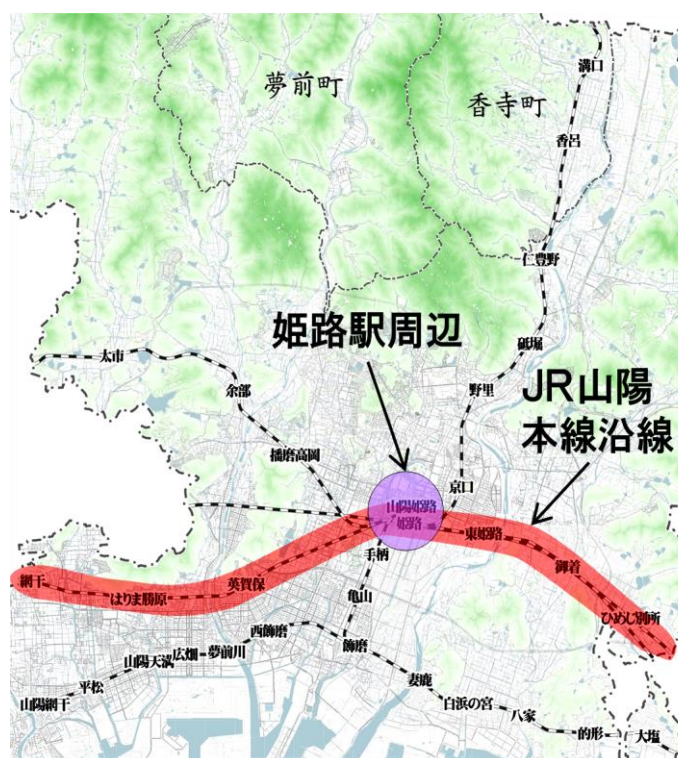
- 有料駐輪場は無料駐輪場と比べて管理運営にかかる経費が高額になりやすい。
- 自治体が公設駐輪場の管理運営にかかる年間経費の平均は約1億円（収容台数1台あたり約9,400円）。

なお、姫路市における公設駐輪場コストは次のとおり。

＜基礎となる二つの考え方＞

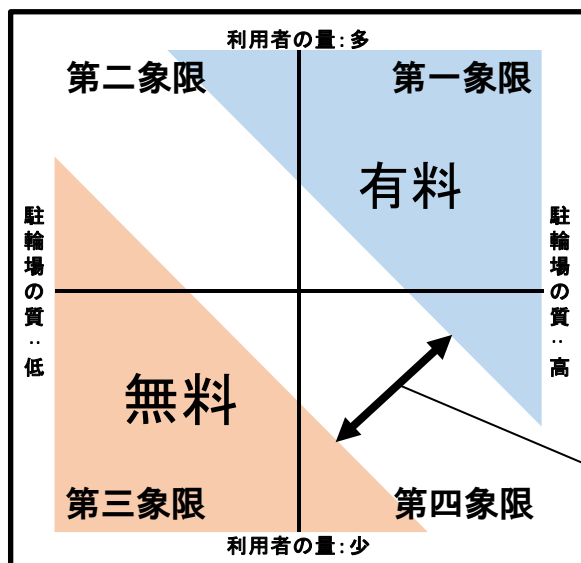
1. 公設駐輪場は、道路環境維持や自転車の活用推進、公共交通機関の利用促進、鉄道事業者との連携などの、放置対策に留まらない多様な観点から不可欠なものであり、公的立場から駐輪場を整備することには一定の合理性があること。
2. しかしながら必ずしもすべてを公費で負担すべきとは限らず、負担割合については駐輪需要や行政サービスの水準とのバランスを鑑みて判断すべきであること。

- (1) 姫路駅
- (2) J R 山陽本線各駅
- (3) その他の鉄道駅



また、「(2) JR山陽本線各駅」はいずれも比較的用户者が多く、整備センター運営の駐輪場などの公設のものに限らず、民営のものも含めて有料駐輪場が多数整備されている。従って、(1) および (2) にかかる公設駐輪場の有料化については、放置自転車対策に留まらない多様な施策に基づく観点から、個別具体的に検討されるべきであると考えている。

3



公設駐輪場を駐輪場の質と利用者の量の二つの側面から評価付けし、二軸からなる座標平面上に整理したもので、質・量ともに高い第一象限側（右上）を有料とすべき駐輪場、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（次図参照）。

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、有料と無料の領域は間隔を空けることが望ましい

（駐輪場の質の判断基準）

⇒ 以下の要件を全て満たすことを原則に、総合的に有料施設の質を判断する。

1. 設備面

- (ア) 建物内または建物に近接して設置されていること
- (イ) 防犯カメラや照明等の防犯設備を備えること
- (ウ) 屋根・駐輪ラック設備の少なくともいずれかを備えること

2. サービス面

… 有人またはコールセンターなどの人的対応が充実していること

3. 距離的利便性

… 鉄道駅等最寄りの公共交通機関から徒歩で十分移動できる距離にあること
（目安として姫路駅及びＪＲ山陽本線以外の鉄道駅の場合２００ｍ以内）

（駐輪場の利用者量の判断基準）

路線		駅名	R1 平均乗車 人員 (人/日)
JR	山陽本線	姫路 (山電含む)	67,096
JR	山陽本線	網干	7,781
JR	山陽本線	はりま勝原	5,523
山陽	本線	飾磨	4,850
JR	山陽本線	英賀保	4,636
山陽	本線	白浜の宮	3,367
JR	山陽本線	御着	2,907
山陽	本線	大塩	2,666
山陽	網干線	山陽網干	2,412
JR	姫新線	余部	2,233
JR	山陽本線	ひめじ別所	1,929
JR	播但線	野里	1,852
JR	播但線	溝口	1,742
JR	姫新線	播磨高岡	1,737
JR	播但線	香呂	1,556

路線		駅名	R1 平均乗車 人員 (人/日)
山陽	本線	八家	1,498
山陽	本線	妻鹿	1,445
JR	山陽本線	東姫路	1,416
山陽	本線	亀山	1,365
山陽	網干線	西飾磨	1,321
山陽	網干線	山陽天満	1,243
山陽	本線	手柄	1,113
山陽	網干線	夢前川	1,073
山陽	網干線	広畑	1,071
山陽	本線	的形	1,047
JR	播但線	仁豊野	1,044
JR	播但線	京口	1,033
山陽	網干線	平松	717
JR	播但線	砥堀	679
JR	姫新線	太市	400

⇒ 潜在的駐輪場利用者数を測る指標の一つとして駅乗車人員を用いる。公設有料駐輪場の中で最も少ない東姫路駅を一つの基準としつつ、施設や立地などの個別状況も鑑みて総合的に判断する。

6. 公設駐輪場のコスト負担のあり方についての提言

協議結果を踏まえ、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。

提言 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

- 放置自転車対策、道路環境維持、自転車活用推進などの観点から見て、駐輪場は公共性が高く、不可欠なインフラとしての側面があることから、一定の公費負担は継続すべき。
- 駐輪場は、無料の場合においても一定の維持管理コストが発生するため、施設運営の継続性や受益者が限定されることを考慮すると、受益者負担の考え方で有料化を検討することが望ましい。
- 利用者アンケートの結果、サービスが適切ならば有料化は受容され则认为られるため、有料化する際は設備やサービスの向上を併せて実施することが必要。

提言 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

- 駐輪場は個人により必要性が異なる選択的施設であり、受益者負担の考え方を適用することは妥当である。一方で、放置自転車対策や自転車活用推進、公共交通利用促進の観点からは無料がよいという考え方もある。地域により市場性など条件が大きく異なることを鑑みても、一律に有料もしくは無料とすることは望ましくない。
- 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り、また、併存させることで自転車利用や駐輪需要をコントロールすることが可能となる。

提言 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

- 有料化すべき駐輪場を選定する考え方の一例として、「駐輪場の質」と「利用者の量」を考慮した二軸評価モデルを活用する検討方法を提案。
- 利用者の量の観点から、市内の駅を姫路駅、ＪＲ山陽本線沿線、それ以外の駅に３分類し、既に有料化されている前者の２エリアを除いた駅で、二軸評価モデルによる検討が必要。
- 「駐輪場の質」と「利用者の量」について、今後、具体的な判断基準の明確化が必要。

7. 公設駐輪場の今後のあり方について

駐輪場の新設・整備にあたっては前項で示した提言に則って行う一方で、社会情勢を伺いながら常に対応していくべき課題も存在する。以下にその一例をあげる。

1. 公設駐輪場のコスト負担・料金徴収のあり方

各種駐輪場が備える設備等について、キャッシュレスなど新たな技術やサービスなど常に更新を検討する。また、料金設定については、一概に需要や設備に応じた市場価格として設定するのではなく、駐輪場の距離や設備に応じた価格差を設けることで自転車利用や駐輪需要をコントロールしていくという視点も必要である。

2. 公主体の整備運営の是非

原因者負担、応益負担を基軸とし、民間駐輪場の状況や経済状況に応じて、適切な公費負担の水準を考えていくとともに、公民の役割分担のあり方も検討が必要である。

3. 鉄道駅の駐輪場として鉄道のアクセス性を向上させ、中心市街地の活性化を図る

市内の鉄道駅周辺の駐輪場を整備することで、鉄道のアクセス性を向上させて、中心市街地の活性化を図ることが期待できる等、社会情勢に応じた対応が求められる。

4. 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

これまでは、公設駐輪場は放置自転車対策に重点を置いて整備を進めてきたが、比較的近距离の移動において、公共交通機関による場合と自転車による場合との割合を駐輪場の料金価格をコントロールすることで誘導を図る等、都市交通のあり方を見据えた多角的な自転車施策に取り組んでいく必要がある。

■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 ・自転車駐車場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12月22日	・報告書について