

公設駐輪場のあり方に関する指針

報告書

姫路市自転車等駐車対策協議会

令和7年1月

目次

1. 協議会の概要	1
1.1 設置趣旨	1
1.2 協議会の位置づけ	1
1.3 協議会の委員.....	2
1.4 本報告書の趣旨と協議会開催状況.....	2
2. 姫路市における自転車等駐車対策の現状.....	4
2.1 これまでに行ってきた自転車等駐車対策	4
2.1.1 放置禁止区域の指定と放置自転車への警告・撤去.....	4
2.1.2 公設駐輪場の整備運営	6
2.2 公設駐輪場設置の意義	8
2.3 自転車活用推進法と駐輪場を取り巻く計画・施策	10
2.4 放置自転車対策の効果	11
3. 報告書の対象範囲	13
3.1 自転車等駐車対策における課題	13
3.2 報告の対象とするテーマ「公設駐輪場のコスト負担のあり方」	14
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	15
4.1 他都市の公設駐輪場に関する調査とその結果.....	15
4.2 公設駐輪場のコスト.....	16
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.....	18
5.1 利用料金徴収（有料化）についての検討.....	18
5.1.1 公設有料駐輪場の現状	18
5.1.2 公設無料駐輪場の現状	19
5.1.3 公設無料駐輪場の有料化事例	19
5.1.4 有料化を検討すべき公設駐輪場の選定について	20
5.1.5 有料駐輪場と無料駐輪場の差別化について.....	22
5.3 公設駐輪場のコスト負担のあり方についての提言	26
5.4 公設駐輪場の今後のあり方について	27
6. まとめ	28

1. 協議会の概要

1.1 設置趣旨

姫路市ではこれまで、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とし、放置自転車撤去等の規制強化と合わせて、鉄道駅周辺を中心に多くの公設駐輪場を整備運営してきた。これら規制行政と給付行政の両輪により道路上の放置自転車は大幅に減少し、社会問題としての放置自転車対策は一定の成果を得られた。

しかし、過去40年にわたり、放置自転車対策のため対処療法的に駐輪場の整備を行ってきた結果、市内には運営形態等に統一性・一貫性のない多くの公設駐輪場が乱立している。これらの駐輪場の整備及び維持管理には多くの公金が投入されており、コスト負担のあり方が問題となっている。また、近年の社会情勢や利用者ニーズの変化に伴い、放置自転車対策を目的とした従来型の駐輪場には様々な問題が表れてきた。

これら公設駐輪場の問題を中心に、姫路市における「自転車等の駐車対策に関する重要事項」を調査審議させる附属機関として、姫路市自転車等駐車対策協議会を設置したものである。本協議会は、行政関係者のみならず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法令・学術的検討及び審議を行い、姫路市の施策に対する提言・答申を行うことを目的とする。

1.2 協議会の位置づけ

本協議会は、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（以下「自転車法」という。）【資料－法令 1（P40）】第 8 条（平五法九七・追加）に規定する自転車等駐車対策協議会であり、姫路市附属機関設置条例【資料－法令 2（P47）】に規定する市の附属機関である。

協議会の組織、運営その他協議会に関し必要な事項は、姫路市自転車等駐車対策協議会規則【資料－法令 3（P54）】に定めるとおりであり、協議会の会議は以下の性質を有する。

- ・会議は会長が招集し、開催には委員の半数以上の出席が必要
- ・議事は出席した委員の過半数を持って議決する
- ・会議は公開するが、議決によって非公開とすることができる

1.3 協議会の委員

協議会は、委員16人以内で組織される。委員は、以下の(1)から(5)に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。委員の任期は2年であるが、再任を妨げない。

- (1) 学識経験のある者
- (2) 交通事業者の職員
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 市域を管轄する警察署の職員
- (5) その他市長が必要と認める者

氏名	所属・役職	選定基準
田原 直樹(※1)	兵庫県立大学 名誉教授	学識経験のある者
古倉 宗治	NPO法人 自転車政策・計画推進機構 理事長	〃
足立 泰美	甲南大学 教授	〃
吉田 長裕	大阪公立大学大学院 准教授	〃
藤岡 慶祐	西日本旅客鉄道(株) 近畿統括本部経営企画部担当課長	交通事業者の職員
井上 俊行	山陽電気鉄道(株) 執行役員・鉄道事業本部 鉄道営業部長	〃
魚谷 観	神姫バス(株) バス事業部長	〃
熊本 政浩	兵庫県姫路警察署 交通官	市域を管轄する警察署の職員
小畑 真吾	兵庫県飾磨警察署 地域交通官	〃
三木 康之	兵庫県網干警察署 交通課長	〃
阿部 尚之	姫路商工会議所 産業政策担当 担当部長	その他市長が必要と認める者
大西 陽介	姫路市議会議員 建設委員長	〃
柳本 秀一(※2)	姫路市 建設局長	関係行政機関の職員

※1 会長 ※2 副会長

令和5年12月時点

1.4 本報告書の趣旨と協議会開催状況

本協議会では、自転車等駐車対策、特に公設駐輪場の今後のあり方について調査、研究、協議を行ってきた。姫路市の自転車等駐車対策に係る現状を分析し、公設駐輪場の抱える課題を整理したうえで優先的に審議すべきテーマを抽出して協議を重ね、「公設駐輪場のコスト負担のあり方」について、審議結果と提言をまとめ、本協議会の報告とするものである。

	日時	主な議論の内容
第1回	令和2年10月22日	・協議会の概要について ・会長及び副会長の選任について ・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	・副会長の選任について ・第1回、第2回協議会の議事ふりかえり ・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	・中間報告について ・中間報告書に関する意見交換
第8回	令和4年10月12日	・中間報告について ・中間報告書最終案に関する意見交換
第9回	令和5年2月16日	・会長及び副会長の選任 ・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(概要版案)について
第12回	令和5年12月22日	・報告書(案)について

2. 姫路市における自転車等駐車対策の現状

2.1 これまでに行ってきた自転車等駐車対策

放置自転車は鉄道駅周辺を中心に発生し社会問題化していたため、必然的に鉄道駅を中心とした地域において以下の施策を主に実施

主な 目的	往來の危険や都市景観の悪化につながる放置自転車の減少		
実施 施策	【規制行政】 放置禁止区域の 指定及び放置自 転車への警告・ 撤去	昭和63年 3月	○「姫路市自転車等の駐輪秩序に関する条例【資料－法令4（P56）】」及び同施行規則【資料－法令5（P59）】の制定
		同年 9月	○姫路駅周辺などを自転車等放置禁止区域及び自転車等放置準禁止区域（以下「放置禁止区域」という。）に指定 ○条例に基づく放置自転車の撤去が可能になる。
		平成20年 以降	○姫路駅以外で十分な駐輪場が整備されている7 鉄道駅周辺に放置禁止区域を順次拡大。 ○職員等の巡回による警告及び撤去を強化
	【給付行政】 公設駐輪場の整 備運営	昭和56年	○鉄道駅周辺への無料駐輪場整備を開始
		昭和61年	○駅周辺における放置自転車対策のため自転車駐車場整備計画を策定、計画に従って姫路駅周辺を中心に有料・有人の市営駐輪場を整備。 ○各駅の状況に応じ、鉄道事業者の所有地などを利用した無料駐輪場の整備運営も継続
		平成16年	○公益財団法人自転車駐車場整備センター（以下「整備センター」という。）による有料駐輪場整備を開始
		平成26年	○姫路駅北側の道路空間等の一部において、社会実験を経て路上駐輪場の本格実施を開始

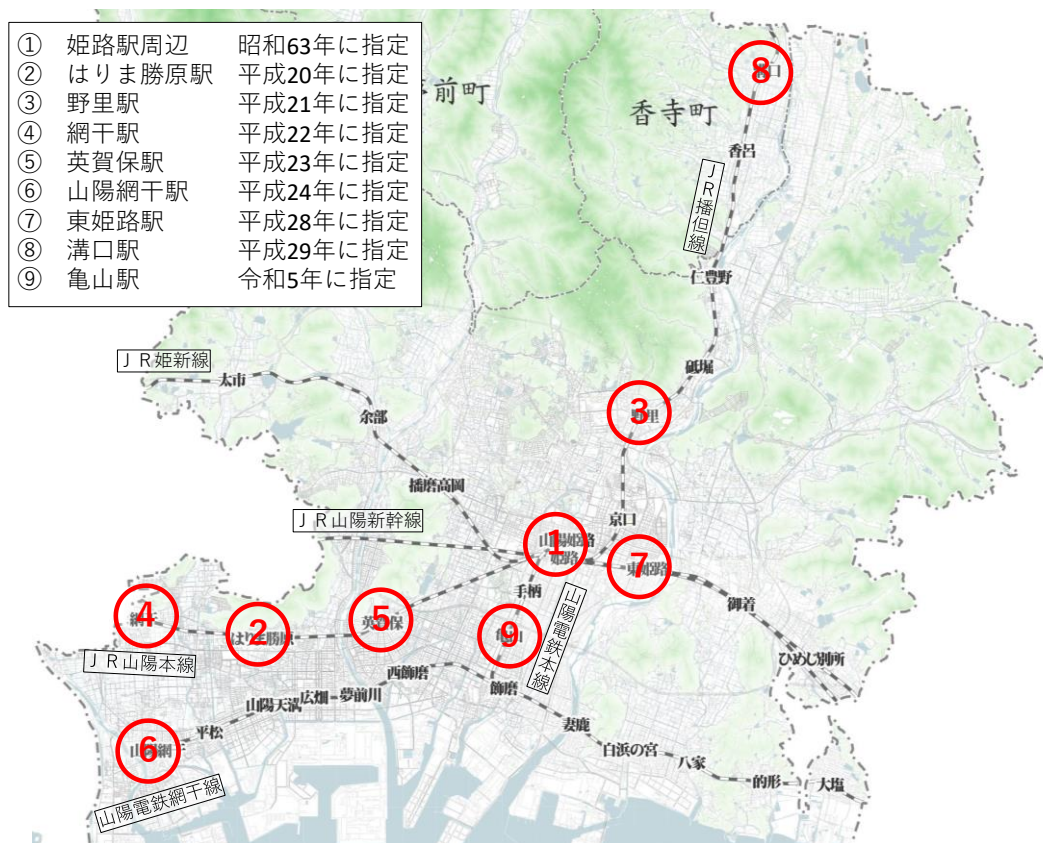
2.1.1 放置禁止区域の指定と放置自転車への警告・撤去

自転車等放置禁止区域及び自転車等放置準禁止区域とは、姫路市自転車等の駐輪秩序に関する条例第9条に定められた、自転車等の放置を特に禁止する区域である。

放置禁止区域では、「姫路市自転車等の駐車秩序に関する条例」に基づき、「放置自転車への警告札の取り付け」「警告後一定時間経過した自転車の撤去移送」の措置を取っている。

撤去移送した自転車等は自転車保管場所にて保管し、警察等への照会による所有者の確認と所有者への通知を行い、返還に努める。返還時には移送保管手数料(令和5年度時点で自転車2,000円、第一種原動機付自転車4,000円)を徴収し、保管場所の維持管理等に必要な費用の一部を補填している。

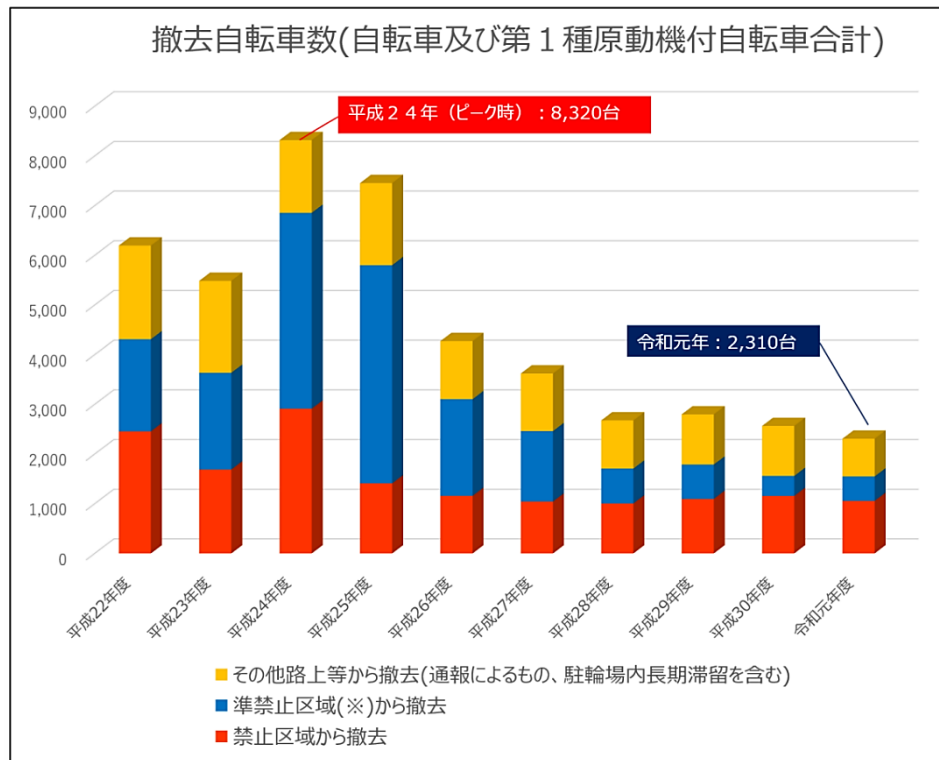
規制行政による放置自転車対策として、これまでに市内9か所の鉄道駅周辺に放置禁止区域を指定し、放置自転車の即日撤去を行ってきた。これらの放置禁止区域は、放置状況や開発状況等の変化、地元自治会などからの要望に応じ、順次拡大されている。



<図1：現在の放置禁止区域の指定状況>

なお、姫路駅周辺の放置禁止区域においては業務委託により民間の事業者が、姫路駅周辺以外の放置禁止区域においては市職員が、放置自転車への警告札の貼付と即日撤去をほぼ毎日実施している。委託費および人件費等として多くの市費が投じられており、放置禁止区域の拡大に伴う業務量の増加とともにそのコストの増加が問題となっている。

放置自転車数の減少に伴い撤去台数も近年は少なくなっており、ピーク時の平成24年度には、放置禁止区域(準禁止区域を含む)だけで6,856台、市域全体では8,320台の自転車及び第一種原動機付自転車を撤去していたが、令和元年度には2,310台まで減少した。なお、令和3年度の撤去台数は市域全体で1,138台であったが、令和2年度以降の撤去台数の減少には新型コロナウイルス感染症の流行による影響があると考えられ、コロナ禍の収束後は、令和元年度の撤去台数である年間2,000台程度に戻ることが懸念される。



<図2：撤去台数推移>

2.1.2 公設駐輪場の整備運営

◆「公設駐輪場」とは

- 姫路市の担当課が業務上定義している公設駐輪場であり、「放置自転車対策を主目的として公費を投じ整備運営される、広く一般の利用を想定した公共の駐輪施設」で、「無料駐輪場」「市営の有料駐輪場」「整備センターが管理運営する有料駐輪場」「路上駐輪場」の4種が存在し、併存。
- 駐輪需要に比して民営駐輪場等の供給が不足し、放置自転車が多く発生していた鉄道駅周辺等を中心にこれらの公設駐輪場を整備運営することで、路上に放置されていた自転車等を駐輪場に誘導し、道路及び駅前広場等の効用の維持を図る。
- 放置自転車対策を目的として整備された公設駐輪場は、鉄道駅周辺を中心に約19,000台(バイク・原付用を除くと約18,000台)分が運営されている。
- 本報告書では触れないものの、市が整備し民間事業者が運営する公設民営の駐輪場や、路上駐輪場のように許可を受けた事業者が市道等の公有地上に整備運営する民営駐輪場など、官民連携による新たなスタイルの公共の駐輪場もある。
- 本協議会では「公費を投じて」「放置自転車対策のために整備運営される」公設駐輪場のあり方、特に「公費負担の」あり方について主に協議している。協議の中で放置自転車対策以外の目的により整備運営される駐輪場や、放置自転車対策を目的とする民営の駐輪場についても触れることはあるが、本報告書で取り扱う「公設駐輪場」はより狭く定義しており、前述の4種類の駐輪場を指すものとする。

市営無料駐輪場	○主にＪＲ山陽本線を除く鉄道駅周辺に、鉄道事業者の所有地や市有地等を利用して市が約6000台を整備。 ○屋外の無人施設（一部駐輪場には屋根の役割を果たす構造物あり）。 ○市職員が巡回して自転車の整理や清掃等を行うほか、照明灯など設備の修繕及び更新も市が行っている。
市営有料駐輪場	○姫路駅北側の地下駐輪場３施設と、御着駅前のシェルター式平面駐輪場１施設の計４施設で、原付・バイクも含め約4,000台の収容能力あり。 ○道路用地を活用して市が整備、当初建設費約21億円、大規模改修費約4億円（大規模改修は一部未了）という多額の費用を要した。 ○すべて有人施設であり、指定管理者制度により運営。
整備センターが管理・運営する有料駐輪場	○姫路駅、東姫路駅、ひめじ別所駅、野里駅、英賀保駅、はりま勝原駅に整備されており、合計で原付・バイクも含め約8,000台の収容能力あり。 ○整備センターは公益財団法人であり、市が提供した土地（高架下の３施設は鉄道事業者より貸借）に、市の依頼を受け駐輪施設を整備運営する事業を全国で実施。 ○駐輪場は原則として屋内型の有人施設であり、利用料金収入により管理運営費及び建設・改修費が賄われる。 ○建設費等の償還後、建築物を含む全ての設備が市に譲渡される。市は、駐輪場整備の建設費を一部負担するが、駐輪場設備が市に譲渡されるまでは運営コスト等を負担しない。
路上駐輪場	○姫路駅北側で買い物客等の短時間駐輪需要を主な対象として整備。 ○市道用地等を活用して事業者が整備運営する駐輪場で、事業者の選定と用地の使用許可を市が行う、半公設とも言える駐輪場。



その他放置自転車対策以外の目的で運用される駐輪場として、施設利用者等の特定の市民等の利用を想定した施設附属の駐輪場、イベントなどの際に設置される観光客等のための駐輪スペース、公共交通機関の利用促進のためのサイクルアンドバスライド駐輪場、シェアサイクルのステーションなどがあげられる。



市営無料駐輪場



市営有料駐輪場



路上駐輪場

2.2 公設駐輪場設置の意義

行政による公設駐輪場整備の意義

- 現行の自転車法には、駐輪需要を惹起したもの（駐輪需要を生じさせる施設の設置者）が第一義的に駐輪場を用意すべきという附置義務の考え方が含まれると解されるが、原因者が特定できない一般的な駐輪需要については、公設駐輪場の設置により対応せざるを得ない。
- 現実問題として放置自転車が市道等において通行障害となっている以上、道路管理者である市区町村が座視しているわけにはいかず、「放置自転車対策のための公設駐輪場」整備運営という形で行政が積極的な介入を余儀なくされてきた。
- 「自転車等の駐車需要の著しい地域」であり放置自転車が多く見られた鉄道駅周辺に、公設駐輪場が整備運営されることとなった。

姫路市の公設駐輪場整備

- 昭和50年代後半から同様の経緯で公設駐輪場の整備が進み、令和5年現在では市内31駅中27駅に公設駐輪場が運営されている。そのうち16駅では公設駐輪場のみで駐輪需要を賄っており、公設駐輪場のない3駅では、民営駐輪場が駐輪需要を満たしている。【資料3：駅別駐輪場設置状況及び利用料金】

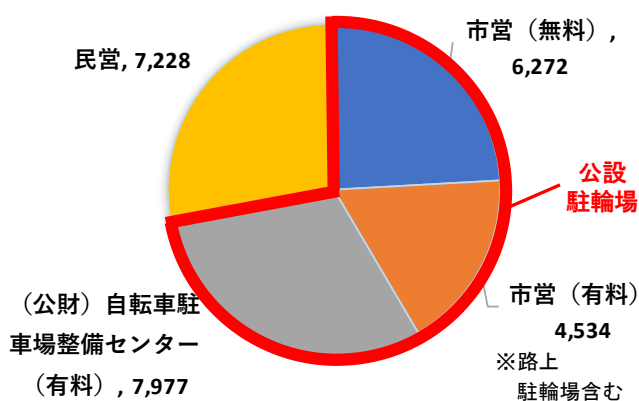
- 市内27の鉄道駅周辺を中心に、約19,000台分（バイク・原付用を除くと約18,000台分）が整備されており、多くの市民等が利用。

- 新型コロナウイルス感染症の影響が出る直前の令和元年12月の調査では、市内鉄道駅周辺に存在する駐輪場の収容能力及び利用状況は下表のとおり。【資料4：駅別駐輪及び放置状況一覧】

- 公設駐輪場の収容能力は、民営駐輪場の約2.5倍に及ぶ。

- 駐輪場利用者の約7割が公設駐輪場を利用しており、公設駐輪場は姫路市の自転車等駐車対策において大きな役割を果たしている。

市内駐輪場の構成



<図3：姫路市内の駐輪場の構成>

市内駐輪場の収容台数

分類	収容台数 (台)	割合
公設駐輪場	18,321	70%
民営駐輪場	7,228	28%
路上駐輪場	462	2%
収容 計	26,011	

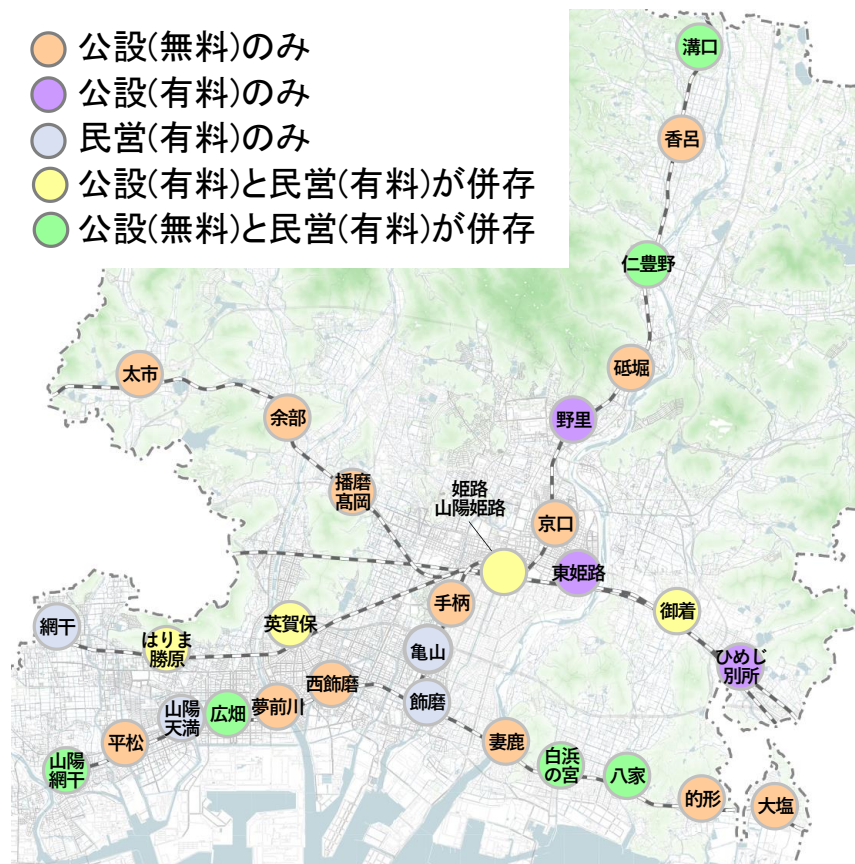
市内駐輪場の利用状況と放置台数

分類	利用台数 (台)	割合
公設駐輪場	11,432	69%
民営駐輪場	5,108	31%
利用 計	16,540	
路上放置	489	

※不特定多数の駐輪を想定していない店舗等の利用者用駐輪場を除く

※雨天でない平日の日中に鉄道駅周辺に駐輪している自転車の状況

- 公設駐輪場は、民営駐輪場が存在しない16駅については全てに整備されており、その中には利用者数の極めて少ない駅も含まれている。一般的に、利用者が少ない駅周辺では駐輪需要も少なくなるため、駐輪場の収益性が低いこれらの駅では民営駐輪場が進出する余地が少ない。民営駐輪場のない駅において駐輪需要を満たすために、租税負担というコストと収益性のある程度無視して運営できる公設駐輪場によるフォローが必要であった。
- 実態として、市内31駅中27駅に公設駐輪場があり、駐輪需要の多くを賄っている。また、公設駐輪場の整備により放置自転車の減少につながられた駅も多い。現状では、公設駐輪場が撤退し民営駐輪場だけで市内の駐輪需要を満たすことは困難であり、放置自転車対策の観点からも公設駐輪場は鉄道駅周辺において必要な設備であると言える。



<図4：駅別駐輪場設置状況>

2.3 自転車活用推進法と駐輪場を取り巻く計画・施策

「交通手段としての自転車を交通体系の中に位置づけ、その活用を積極的に推進」する動きが高まり、駐輪場整備の目的として、「放置自転車対策」に「自転車の利用促進」や「駅やバス停へのアクセス性向上」の視点が加わる。

【公設駐輪場整備の結果、放置自転車問題はかなりの改善へ】

- これまで姫路市では、自転車法に基づき、自転車等駐車対策（放置自転車対策）を主目的として公設駐輪場の整備運営を実施。
- 他都市においても同様であり、自転車法の施行・改正以来、公設駐輪場の整備は全国的に進んだ。それに伴い放置自転車は減少を続け、放置自転車問題は、放置自転車の完全な解消には至らないもののかなりの改善を見た。

【交通体系における自転車交通を見直す動きが活発化】

- 交通体系における自転車交通を見直す動きが活発化し、平成29年には自転車活用推進法【資料－法令 6（P61）】が施行、平成30年には自転車活用推進計画が閣議決定。
- 自転車活用推進法の基本理念は、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることを目的とし、自転車利用の増進と自動車依存の低減により公共の利益の増進に資すること。
- 自転車活用推進法の施行により、自転車政策には、「放置自転車等の自転車に関する課題に対処していく」観点に、「交通手段としての自転車を交通体系の中に位置づけ、その活用を積極的に推進していく」という新たな観点が追加。

【姫路市自転車活用推進計画を策定】

- 姫路市においても、自転車活用推進法施行と国及び県の自転車活用推進計画策定を受け、令和3年に姫路市自転車活用推進計画を策定。
- 平成30年に策定された姫路市自転車利用環境整備計画の改定計画と位置付けられ、姫路市総合交通計画を上位計画とし、令和元年度からの10年間を計画期間として設定。
- 自転車通行空間の創出、自転車利用者等に対する安全意識の向上、観光・健康目的等自転車需要への対応としての利用環境整備に加え、「放置自転車対策の継続と駐輪場の適切な運営」が今後の課題と取り組むべき施策として挙げられている。
- 基本方針のひとつに「安心な自転車等駐輪環境の創出（とめる）」を掲げ、自転車ニーズに応じて駐輪場のあり方を見直し、放置自転車がなくなかつ安心して駐輪できる自転車駐輪環境の創出を目指すこととしている。
- そのための事業として放置自転車対策の推進と合わせ駐輪場の整備を行うこととしており、鉄道駅周辺を中心とした放置自転車対策のための駐輪場整備の継続に加え、民間事業者の活用、駐輪需要を考慮した「サイクル&ライド」「サイクル&バスライド」駐輪

場の整備による利用促進を図ることが記載されているほか、駐輪施設の管理運営のあり方について検討を行うこととされている。【資料5：姫路市自転車活用推進計画抜粋】

○姫路市総合交通計画においては、すべての鉄道駅が備えるべき機能として、バリアフリー等駅設備の近代化と並んで、駐輪場や自転車歩行者道の整備が挙げられているが、ここでの駐輪場は、放置自転車の発生を抑止するための施設であると同時に、駅やバス停へのアクセス性を向上するための施設として位置づけられており、シェアサイクル「姬ちやり」や「サイクル&バスライド」にも言及されている。

○姫路市総合計画においても同様であり、「交流連携を支える交通環境の充実」という政策実現のための施策として、「安全な道路空間の創出（駐輪対策の推進・駐輪場の管理運営）」に加え、「地域を支える公共交通網の構築（サイクル&バスライドの推進・シェアサイクルの活用）」が挙げられている。

2.4 放置自転車対策の効果

駐輪場が整備され、かつ放置禁止区域に指定された場所においては、放置台数の減少が特に顕著であり、放置自転車等の即日撤去と駐輪場整備の両輪の対策が奏功。

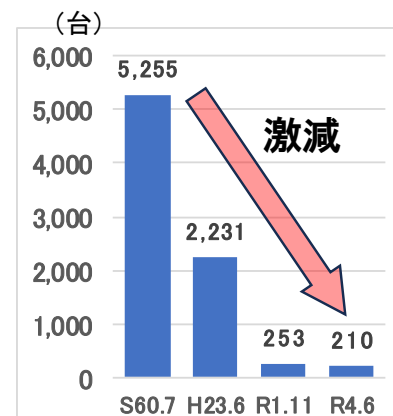
○放置自転車への警告及び撤去と公設駐輪場の整備運営を両輪で実施した結果、道路上の放置自転車は大幅に減少、放置自転車対策は一定の成果を得られた。

○主に鉄道駅周辺で長時間道路上を占拠する、通勤通学者等による放置自転車は激減し、中心市街地においては短時間駐輪が放置自転車の主流となっている。

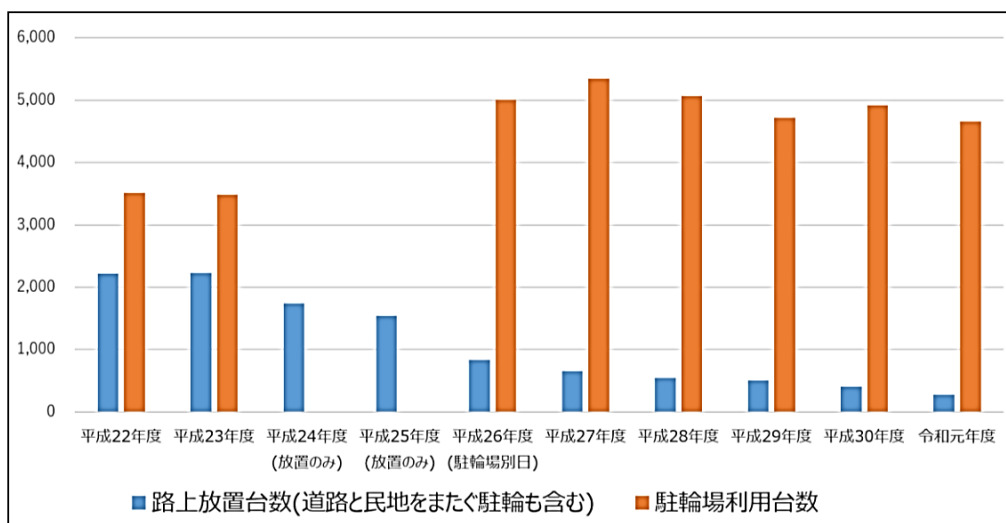
○姫路駅北側のエリアを対象に実施している定点調査の結果では、放置自転車台数は激減(右図参照)。

○姫路駅以外の鉄道駅周辺においても、ほぼすべての駅周辺で放置自転車台数が減少。

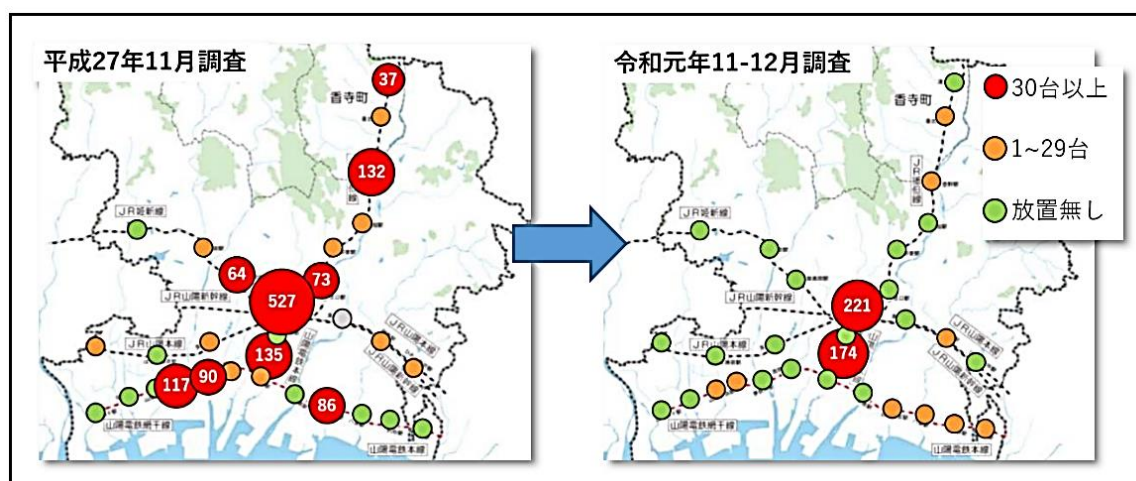
○姫路駅前の放置自転車数減少には、平成24年度から本格運用を開始した路上駐輪場の寄与するところが大きいと思われる。



＜図5：姫路駅北側の放置自転車台数の推移＞



<図6：姫路駅周辺における放置台数及び駐輪場利用台数推移>



<図7：各駅周辺の放置自転車台数推移>

3. 報告書の対象範囲

3.1 自転車等駐車対策における課題

放置自転車を大幅に減少させることに成功したものの、放置自転車数のさらなる減少、撲滅を目指すのは容易ではなく、コストに見合った効果が得られる見込みは低い。また、駅周辺では、一部を除き駐輪場の台数に余裕がある状況となっているが、その中で、さらなるコストをかけてまで残存する放置自転車への対策を講じ、利便性を追求するべきか疑問の余地がある。着地点を見据え、目的を再設定する必要がある。

また一方で、一部の公設駐輪場では次の問題が生じている。

課題１：公設駐輪場管理コストの公費負担

公設駐輪場のうち、特に無料駐輪場では、管理運営に要する修繕費、光熱費等がすべて市費により賄われており、また、駐輪場の日常管理のため多くの人件費もかかっている。利用者が限定される駐輪施設について、責任分担はどうあるべきか、整備費の支出のみならず継続的に公費負担を続けることが適切であるかどうかという問題がある。

課題２：有料・無料、公設・民営の駐輪場の混在

市内の鉄道駅は有料駐輪場のみの駅と無料駐輪場がある駅に分かれており、公設駐輪場が無く民営駐輪場のみの駅も存在するなど、駅利用者からみて負担の公平性に欠ける。

課題３：公設駐輪場による民営圧迫の恐れ

放置自転車対策のために公設駐輪場(特に無料駐輪場)を鉄道駅周辺に整備した結果、民営駐輪場の撤退を加速させるとともに進出を阻害している可能性がある。民営の成立し得ない場所を市がフォローすることは必要であるが、市が放置自転車対策を根拠に民営駐輪場の経営を阻害し、駐輪場運営という収益事業を独占してしまうことは好ましくない。

課題４：条件の良い無料駐輪場への利用者の集中

無料駐輪場の整備が、需要の抑制を含めた適正な駐輪需要のための対策とならず、駐輪需要を必要以上に喚起してしまう場合がある。また、駅周辺に複数の無料駐輪場を整備した場合に、料金等による差別化ができないため駅に最も近い駐輪場にのみ利用者が集中してしまい、混雑や場外への放置が散見される。放置自転車を無くすために駐輪場を作ることによって利用が増え、それに対応するために駐輪場をさらに増やせば駅改札に近いほうに利用が集中するというように、需要のコントロールができなくなる。

課題５：放置自転車対策として整備された公設駐輪場の限界

公設駐輪場の多くは放置自転車対策を目的として整備されたものであるため、公設駐輪場は放置自転車が多く見られた場所に集中しており、また、近年の社会情勢や利用者ニー

ズの変化に十分対応しきれていない。加えて、後発的に整備された集客施設等では、多くの場合施設自らが駐輪場を運営して利用者の需要を満たしており、公平性に欠ける。

課題6：公共交通機関との連携

公設駐輪場は有料・無料問わず鉄道駅周辺に整備されており、「自転車を駐輪場に停めた上で電車を利用する」といった形で鉄道駅のアクセス性向上に貢献しているが、駐輪場の整備・運営の過程においては、放置自転車対策に重きを置いていたため、こうした公共交通機関との連携の側面に関して積極的に議論がされてこなかった。

3.2 報告の対象とするテーマ「公設駐輪場のコスト負担のあり方」

本協議会では、主に公設駐輪場の今後のあり方について検討・協議を行ってきたが、本報告においては、「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)」に対象を絞って報告を行う。

それまでの協議内容を踏まえ、第3回協議会において、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つに絞り、これらのテーマを幹として議論を行っていくことを決定した。中でも、「公設駐輪場のコスト負担のあり方」は、利用者にとって直接的な影響が最も大きいテーマであり、また、現在も進行している放置自転車対策のための公設駐輪場の整備運営事業への指針として、今まさに運営され、また新たに作られようとしている「放置自転車対策のための公設駐輪場のコスト負担」について急ぎ指針を示すべきであるとの考えから、最優先で協議することとしたものである。

公費負担により整備運営される公設駐輪場について、無料駐輪場の有料化などによりそのコスト負担を利用者に求めるべきか、それとも公設駐輪場は無料で使用できるインフラと定義し、利用者への負担の転嫁は避けるべきか、また、負担を求めるのであれば適正な利用料金とはどの水準かなど、利用者が負担すべきコストのあり方について協議した結果を整理し、報告する。

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

4.1 他都市の公設駐輪場に関する調査とその結果

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。

◆調査対象：兵庫県外中核市及び県内人口上位市

（神戸市及び姫路市を除く兵庫県内人口上位10市）の計66市

→ 中核市5市を除く計61市から回答を得た。（姫路市を合わせた62市で集計）

（1）公設駐輪場の料金徴収（有料・無料）に関する結果

- 全体の半数の市が現在の姫路市と同様に有料・無料の公設駐輪場を併存
- 中核市では首都圏及び阪神間においては公設駐輪場を有料としている割合が高い

- 有料駐輪場を設けている市は47市、無料駐輪場を設けている市は46市でほぼ拮抗
- 有料か無料かのどちらかに統一している市は30市で、公設駐輪場をすべて有料としている市とすべて無料としている市は15市ずつで同数
- 有料・無料を併存させている市は32市で、その内、将来的に無料駐輪場の有料化を考えていると回答した市は3市、有料駐輪場の無料化を検討している市はなし。

（2）公設駐輪場と民営駐輪場の並存状況に関する結果

- 公設駐輪場と民営駐輪場が近接して並存している自治体は多い

- 姫路市では同じ駅の周辺に公設駐輪場と民営駐輪場が近接して並存している事例があり、特に無料の公設駐輪場が民営駐輪場に近接している駅においては、公設駐輪場による民業圧迫が懸念されている。
- 姫路市を含む61市（中核市1市が無回答）のうち、有料公設駐輪場を備える46市中、約8割の37市に有料公設駐輪場と民営駐輪場の近接事例あり。
- 無料公設駐輪場を備える46市中16市に無料公設駐輪場と民営駐輪場の近接事例あり。

（3）公設駐輪場の主な利用目的及び整備目的に関する結果

- 利用目的は「公共交通機関利用」が最も多く、続いて「買い物等」
- 整備目的は「放置自転車対策のみ」をあげる市が最も多い。

(4) 公設駐輪場の管理運営コストに関する結果

- 1つの自治体が公設駐輪場の運営にかかる年間経費の平均値は約1億円
- 収容台数1台あたりの人件費等を除く年間経費の平均値は9,430円で、公設駐輪場を有料に統一している市のほうが高い
- 十分な収入が得られない有料駐輪場は無料駐輪場以上に公費による負担が大きくなる可能性あり

公設駐輪場の管理運営コストについて、人件費及び整備費を除く年間経費を自治体単位で集計したところ、平均値は1億円余りとなった。同様に、市の正職員以外の人件費は平均で約800万円となり、合計すると1つの自治体が公設駐輪場の運営にかかる経費の平均値は約1億円となる。

また、人件費等を除く経費を駐輪場の収容台数1台あたりで算定すると、平均値は9,430円である。この経費は公設駐輪場を有料に統一している市のほうが高く、無料駐輪場のみの市と比べるとおよそ2倍の差がある。有料駐輪場からは利用料金収入が得られるが、管理運営にかかる経費も高額になるということであり、十分な収入が得られない有料駐輪場は無料駐輪場以上に公費による負担が大きくなる可能性があることがわかる。

	中核市	兵庫県内	全体
有効回答数(姫路市含む)	54	11	61
平均年間経費（人件費、整備費除く・千円）	106,018	101,892	101,267
有料駐輪場のみの自治体	228,671	640,122	213,250
無料駐輪場のみの自治体	22,812	0	21,291
最大値	792,392	398,683	792,392
1台当たりの平均年間経費（同上・円）	9,642	7,043	9,430
有料駐輪場のみの自治体	10,634	12,174	10,756
無料駐輪場のみの自治体	5,989	0	5,590
最大値	27,679	18,618	27,679
正職員を除く年間人件費の平均（千円）	8,217	10,132	8,011
最大値	23,557	23,557	23,557
最小値	273	2,903	273

4.2 公設駐輪場のコスト

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。姫路市においては、これらのコストのほとんどが公費負担により賄われている。

前述したとおり、姫路市における公設駐輪場は「市営の有料駐輪場」「整備センターが管理運営する有料駐輪場」「路上駐輪場」「無料駐輪場」の4種に区分される。それぞれの駐輪場について、コストを算定すると、次のようになる。

	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。

<市営有料駐輪場>

○4か所あり、うち3か所は姫路駅周辺の地下駐輪場である。地下施設が多いため整備費は多額となっている。現在、市営有料駐輪場は指定管理者制度により運営されており、令和4年度より指定管理者に指定管理料が支払われている。

<整備センターが整備運営を行っている駐輪場>

○整備費及び管理運営費のほとんどを整備センターが賄っており、費用償還が完了し施設が市に譲渡されるまでは、市費負担がほぼ発生しない。

<市営無料駐輪場>

○整備費は、条件により大きく変動する。大掛かりな構造物のある施設や土地の取得に経費が発生している施設では高額になるが、既存の土地の上に最低限の設備を整えた屋外型の駐輪場では費用が大きく下がる。管理運営には日常の清掃や維持管理を行う職員の人件費等の経常的なコストが発生している。

<路上駐輪場>

○整備費は事業者負担となり、電磁ロック式のラックと精算機等の整備が必要となるが、整備コストは比較的小さい。自転車利用者の目的地となる駅または商業等の施設などに近い立地で多くの利用が見込めないと、民間の参入は難しくなる。

5. 公設駐輪場のコスト負担のあり方について

ターミナル駅としての役割が強い姫路駅や、他の駅と比較して駅乗車人数が多く高い市場性を有するＪＲ山陽本線各駅など、駐輪場は各々性質が大きく異なり、一律に有料・無料を論じることとはできないと考える。よって、以降は駅乗車人数を基に市内鉄道駅を次の三種に区分し、必要に応じて区分ごとに論じるものとする。

- (ア) 姫路駅
- (イ) ＪＲ山陽本線各駅
- (ウ) その他の鉄道駅

また、公費負担のあり方については、協議会で結論に至った次の前提に立脚する。

- ① 駐輪場の整備に公費を投じることには一定の合理性がある。公設駐輪場は、放置対策の観点のみならず、道路環境維持や自転車の活用推進、公共交通の利用促進、これらを踏まえた行政と鉄道事業者の連携等の適正なまちづくりを推進する上で不可欠であり、公的な立場から提供されるべきものである。
- ② 一方で、必ずしもすべてを公費で負担すべきとは限らず、その負担割合は、駐輪場に対する需給の状況と提供する行政サービスの水準（利用者の受益の程度）とのバランスを鑑みて判断すべきである。

5.1 利用料金徴収（有料化）についての検討

公設駐輪場における部分的な利用料金徴収（有料化）を提案するにあたり、現状の確認と、具体的手法の提示に向けた検討を行った。

5.1.1 公設有料駐輪場の現状

- 公設有料駐輪場は14施設あるが、うち市営の駐輪場は４施設で、残りの10施設は整備センターが整備運営する駐輪場
- 整備センターが整備運営する駐輪場は、整備等費用償還後に市に譲渡され市営施設となるが、それまで管理運営の主体は市ではなく整備センター
- これらの有料駐輪場は、ある程度の設備を備えた屋内施設であり、有人管理が基本
- ＪＲ山陽本線を中心に利用者の多い駅周辺に整備されており、収容台数や面積等の規模も比較的大きな施設が多い。【資料３：駅別駐輪場設置状況及び利用料金】【資料７：鉄道駅周辺駐輪場設備等一覧】
- 利用率は施設ごとにばらつきがあるが、コロナ禍以前は全体で８割程度と理想的な水準
- コロナ禍以降は利用率が減少しており、市営４施設の令和３年度の利用率は、姫路駅前中央地下が68%、姫路駅西地下が67%、大手前地下が41%、御着駅前が62%となっている。

- コロナ禍の影響を脱する時期や需要がどこまで回復するかについては見込みが難しく、今後有料化を具体的に検討していくうえでの支障となる可能性がある。【資料8：市営有料駐輪場利用状況】【資料10：市営有料駐輪場位置図】
- 市営有料駐輪場においては毎年12月頃に利用者アンケートを行っており、ほとんどの利用者は利用料金を受容しており満足度が高い。これは、無料駐輪場に比べて設備や人員配置が手厚く、利用料金も周辺の民営駐輪場とバランスの取れた価格帯になっているためと考えられる。【資料9：市営有料駐輪場利用者の利用料金に対する受容性】

5.1.2 公設無料駐輪場の現状

- 無料駐輪場はすべて市営であり、市が直接管理運営を行っているが、敷地に関しては鉄道事業者等が所有するものも多い。有料駐輪場に比べて小規模なものが多く、また、設備は最低限に抑えられており、一部の例外を除き屋根のない屋外駐輪場である。【資料7：鉄道駅周辺駐輪場設備等一覧】
- 利用率は、施設ごと、駅ごとにばらつきが大きい、概ね高い水準
- 無料であるため土地の買収など多額の費用をかけての増設が困難であり、また、利用料金による需要のコントロールもできないため、需要の増加に対応が追い付かず慢性的に混雑している駐輪場も多い。
- 正確な利用者数の把握が難しく、自転車の整理の仕方によって収容可能台数も変わるため、有料駐輪場のように厳密に利用率を数値化することは困難。

5.1.3 公設無料駐輪場の有料化事例

◆英賀保駅北側において公設無料駐輪場を閉鎖し有料駐輪場を開設（平成30年4月）

- 駅の南側には有料駐輪場が、区画整理が行われている駅北側には無料駐輪場が運営され、駅の南北で有料と無料が併存していた。北側の無料駐輪場は放置自転車対策のため数十年前から市が運営しており、区画整理の進行に合わせて有料化する計画であったが、駅北側のロータリー完成に合わせて有料駐輪場を整備し、既存の無料駐輪場を閉鎖
- 無料駐輪場は屋根や防犯設備等のない簡素なものであったが、有料駐輪場は屋根、舗装、照明、防犯カメラ等を備えた施設として整備
- 有料化に際しては、駅北側に放置禁止区域を設定し、無料駐輪場閉鎖の日は電車の始発に合わせて市職員が駅前を巡回して、路上に駐輪しようとする自転車利用者を有料駐輪場に誘導する対応を実施

◆有料化の効果

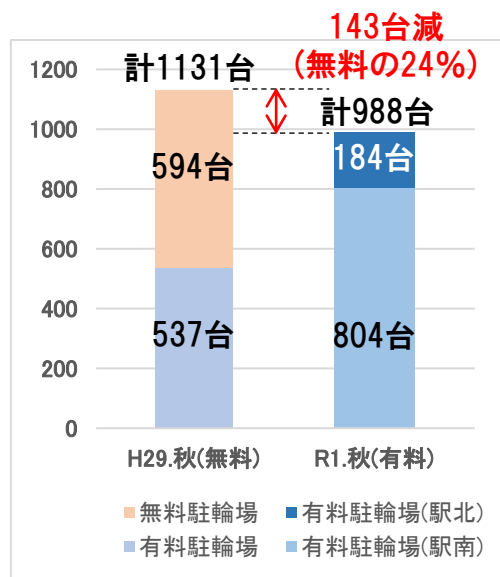
○有料化後も放置自転車数の増加は確認されず

○民間事業者の進出にもつながる

- ・英賀保駅周辺では民営の駐輪場が廃業してしまっていたが、有料化後は駅南側に新たに2箇所の民営駐輪場が営業開始

○有料化により無料利用者の約2割強が減少

- ・無料駐輪場利用者のうち24%が減少し、残りは有料駐輪場の利用に転じたと考えられる。
- ・無料駐輪場利用者に対し事前に行ったアンケート調査では、利用者の4割近くが「有料化すれば駐輪場を使わない」と回答していた。他都市の事例においても、有料化による利用者の減少率は2から3割の範囲におさまることが比較的多いようであり、英賀保駅駐輪場の有料化事例における約24%という減少率は、他の駅において公設駐輪場を有料化する際の利用者数の目安となり得る。



<図 11：有料化の効果>

5.1.4 有料化を検討すべき公設駐輪場の選定について

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

判断基準＝〔総合的成本(質的な水準)と駐輪場の利用者の量〕

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。

○選定基準としてまず考慮すべきものは、駐輪場の利用者の量と総合的成本

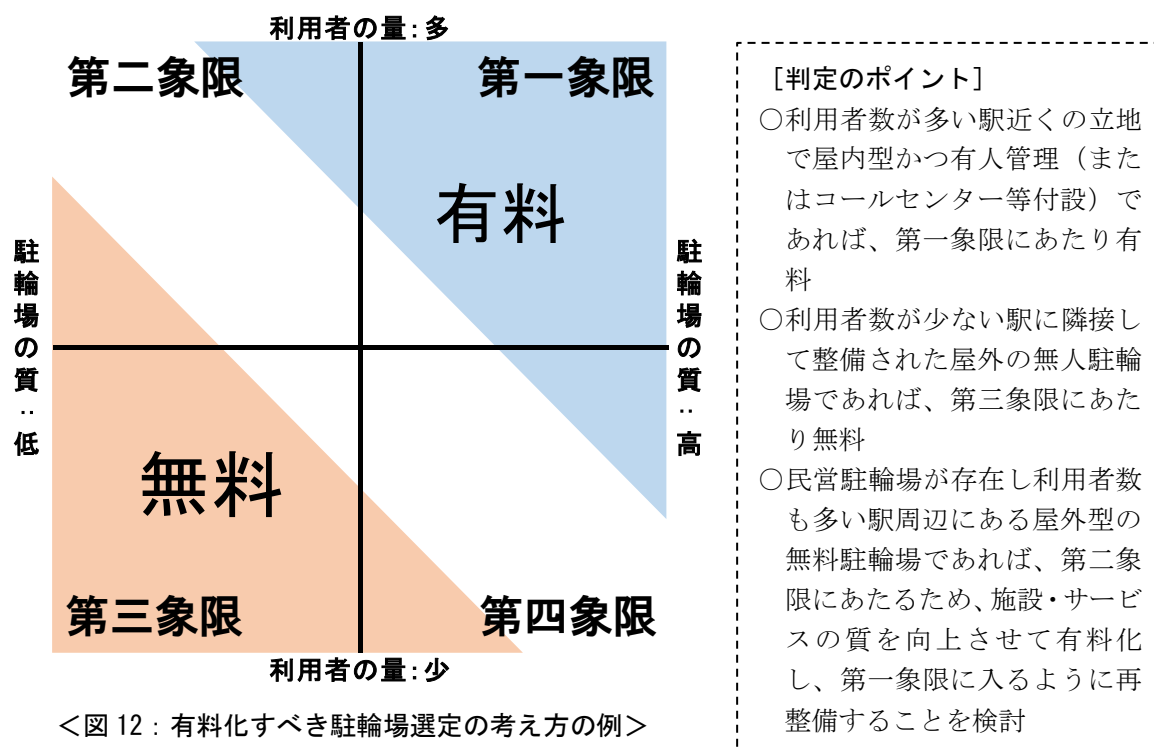
○総合的成本は、施設の整備及び維持に要する費用、人件費を含む管理運営費など直接的な経費に加え、駐輪場の立地なども含めて考える。また、この総合的成本は、視点を変えると、駐輪場のハード・ソフト面の質的な水準の高さとも言い換えることができる。質の高い駐輪場ほど、利用者の受益も高くなる。

○駐輪場利用者の量は料金単価等様々な要因により決まるが、駐輪場の市場性や利用者の受益の高さを決める要因ともなる。駐輪場を有料化した場合に収益が見込めるかどうかは料金単価や稼働率等によっても変動するが、駐輪場利用者の量が多いほど市場性も高くなりやすく、需要の高い駅や駐輪場を利用できる利用者の受益は相対的に高まる。

○既存の駐輪場を有料化する場合、工事等により一時的に既存駐輪場の全部または一部の閉鎖が必要となるため、暫定駐輪場の用地確保が可能など、その間の対応が可能かどうか

かについても留意する必要がある。

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。



＜図 12：有料化すべき駐輪場選定の考え方の例＞

※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。

5.1.5 有料駐輪場と無料駐輪場の差別化について

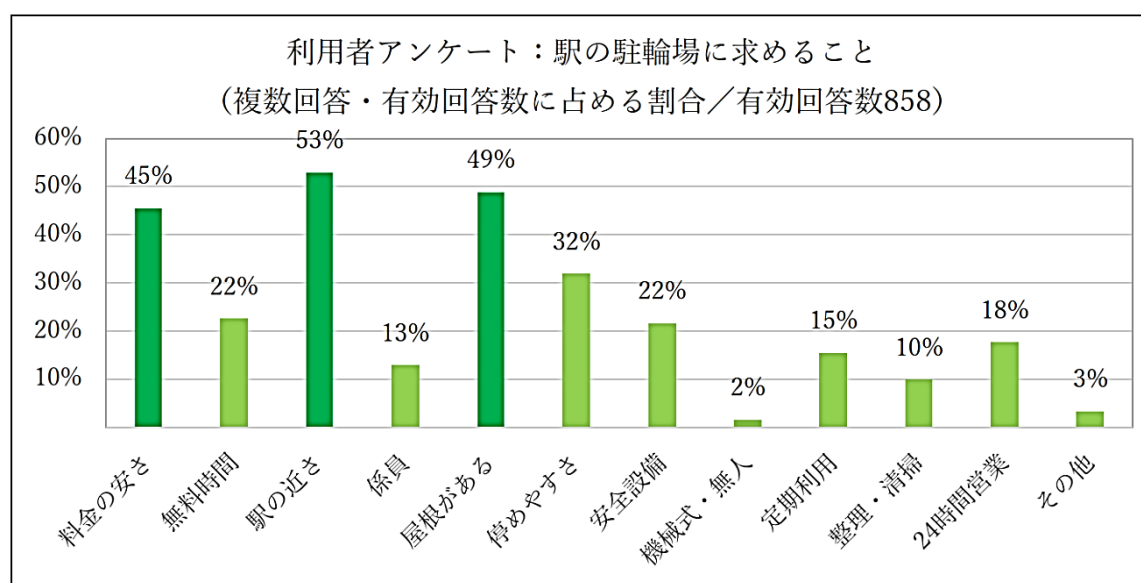
①駐輪場の質に関する検討

<基本的な考え方>

- 利用者による料金負担に差がある有料と無料の駐輪場を並存させる場合、設備、サービス、立地などの面で一定の差を設けることが望ましい。仮に同じ場所に同じ条件の有料と無料の駐輪場があれば、利用者は無料駐輪場に集中する。
- 利用者に負担を課し、一定の収益を得る有料駐輪場は、公平性の観点からも、無料駐輪場よりも高い付加価値をつけることで利用者に何らかの還元を行うことを検討すべき。
- 無料駐輪場は、交通インフラとして安全性を確保するために必要な設備、サービスを備えるにとどめ、過度な支出を抑えることが財政的な観点から求められる可能性がある。

<利用者のニーズ>

- 有料駐輪場には無料駐輪場よりも高い水準の設備やサービスを求める傾向あり。
- 令和元年に市内の公設駐輪場利用者を対象に行ったアンケート調査において、無料駐輪場利用者に「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」尋ねたところ、全体の36%に当たる147人が利用すると回答。
- 「どのような設備やサービスがあれば利用するか」という問い（自由記述）に対しては、147人中78人が屋根、30人が防犯設備、19人が利用しやすい料金設定、17人が広さや停めやすさ、12人が係員の駐在を挙げている。
- 有料無料を問わず駅の駐輪場に求めることを尋ねたところ、その割合は下図のとおりであり、過半数が駅の近さをあげ、設備やサービス以外に駐輪場の立地も有料・無料の差別化の要因として有効であることがわかる。



<図 13：利用者が駅の駐輪場に求めること>

＜有料駐輪場と無料駐輪場の差別化の現状＞

- 現行の公設駐輪場においては、有料駐輪場はその多くが無料駐輪場に比べて備える設備等の質が高く、ほとんどの駐輪場において、屋根、ラック、空気入れ、防犯カメラなど等の設置がほぼ標準となっている点で、無料駐輪場との差が明確に見られる。また、有人管理などサービス面でも優れている。【資料7：鉄道駅周辺駐輪場設備等一覧】
- これをより明確化し、民営駐輪場も含む既存の駐輪場とのバランスも考慮しつつ、公設駐輪場を有料とする場合に備えるべき設備・サービスの基準を設定しておく必要がある。
- 無料駐輪場の有料化に際しては、利用者の納得を得るためにも、駐輪施設としての質の向上を図ることが望ましい。

＜有料駐輪場の質の基準について＞

⇒ 以下の「設備面」「サービス面」「距離的利便性」の要件を全て満たすことを原則としつつ、総合的な観点から有料施設の質を判断する

1. 設備面

- ・ 建物内または建物に近接して設置されていること
- ・ 防犯カメラや照明等の防犯設備を備えること
- ・ 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は200m以内

③ 利用者の量に関する検討

<基本的な考え方>

○駐輪場の利用者の多寡に関しては、概ね駅の利用者数に比例することが多いため、**駅の乗車人員等を基に一定の基準を設ける**ことが望ましい。

○姫路駅は新幹線停車駅であり、各線と連結するなどターミナル駅としての役割が強く、他の鉄道駅と性質が大きく異なる。事実、市内鉄道駅の中でも乗車人員が群を抜いて多く、駅周辺に目的地となる施設やスポットが広がって点在していることなどを鑑みても、他の駐輪場とは分けて扱うことが望ましい。

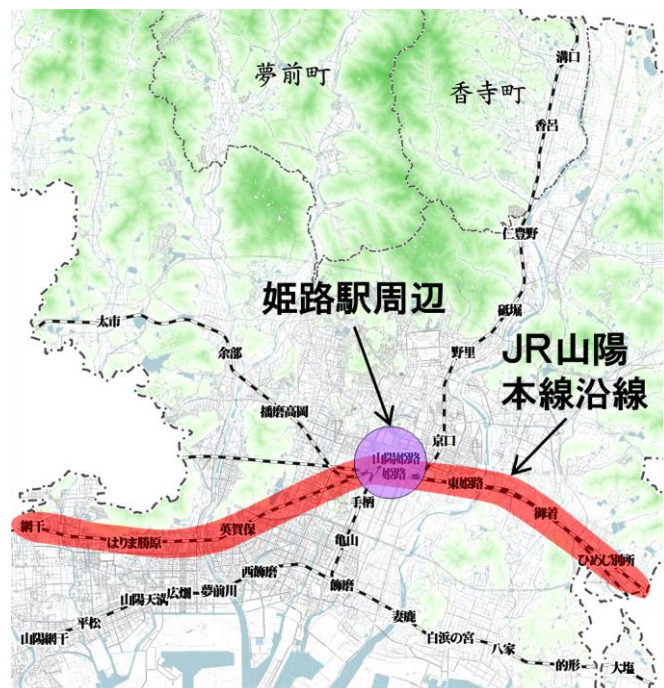
○J R 山陽本線の各駅は乗車人員が比較的多く、その他では市内で拠点と位置付けられている山陽電鉄本線の駅などで乗車人員が多い。

○前述を考慮し、**姫路駅周辺、J R 山陽本線沿線、それ以外の鉄道駅の3つに分けて検討**すべき。

路線	駅名	R1 平均乗車 人員 (人/日)	公設駐輪場(有料)			公設 駐輪場 (無料)	民間 有料
			有料	整備 センター	路上		
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			○	
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			○	

● 姫路駅周辺 ● 山陽本線沿線 ● それ以外の鉄道駅

<図 14 : 市内各駅の平均乗車人員(R1)と駐輪場>



<図 15 : 駅のエリア分類>

<有料化すべき駐輪場の選定に向けた考え方>

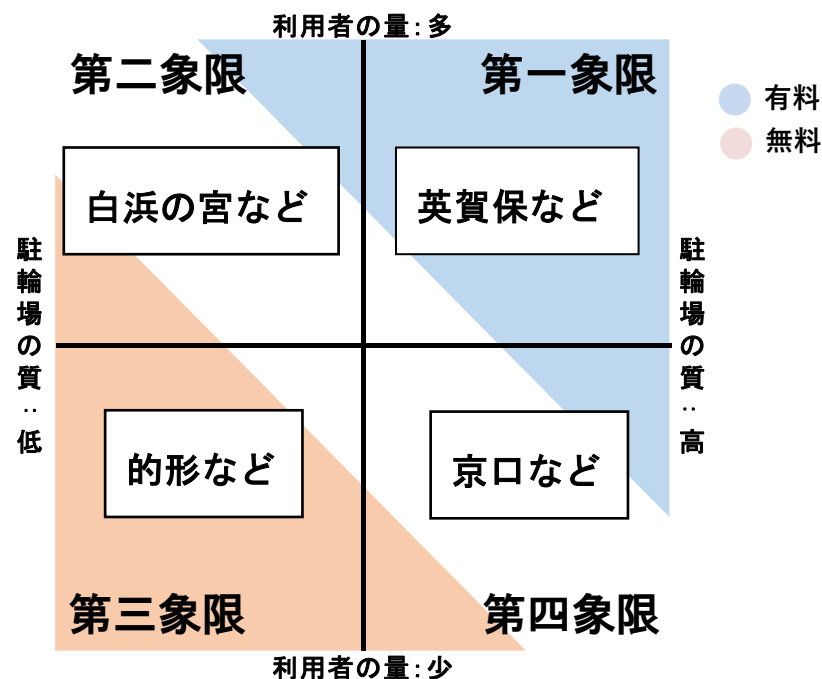
- 姫路駅周辺は利用者の多寡の視点から見ると別格で、公設及び民営の様々な形態の有料駐輪場が既に整備されている。
- J R 山陽本線沿線の駅は、いずれの駅も比較的用户が多く、整備センター運営の駐輪場など、公設有料駐輪場を中心として、民営駐輪場も含めた有料駐輪場が整備されている。
- 上記以外の鉄道駅については、前述の二軸評価モデルを用いて、有料化すべき駐輪場の選定を検討する。

<駐輪場の利用量の基準について>

利用者の多寡の基準

… 駅の乗車人員を「潜在的駐輪場利用者数を測る一つの指標」として考え、施設や立地などの個別状況も考慮しつつも、公設有料駐輪場の中で最も駅乗車人員が少ない東姫路駅を一つの基準とするなどの検討方法が考えられる。

以上の検討結果を踏まえて、P21 の図 12 各象限に J R 山陽本線以外の主な駅を例示させたものが図 16 となる。



<図 16：質・量に応じて既設駐輪場を分類した例>

5.3 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。

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と考えられるため、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。

5.4 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、比較的近距離の移動において、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。

6. まとめ

本協議会では令和2年10月から3年間にわたり、計12回の会議を行い、姫路市の放置自転車対策及び公設駐輪場が抱える課題を整理し、現状とそれに至る経緯を分析し、他都市の状況を調査し、法令・学術的検討を加え、課題解決のために重要であると判断した3つのテーマに沿って協議を重ねてきた。本報告書は、その過程を記すとともに、3つのテーマのうち最も優先して協議することとした「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、一定の方向性を示したものである。

放置自転車は、通行障害や事故の原因となるだけでなく、都市景観や治安にも悪影響を及ぼし得る。これら放置自転車の増加に対応するため、規制と合わせて多くの公設駐輪場を整備運営してきた姫路市の施策は、放置自転車数の大幅な減少という成果を得たものの、統一性・一貫性のない多くの公設駐輪場が乱立し、コスト負担のあり方が問題になっている現状は、姫路市同様に多くの自治体が共有するものであると考えられる。

この問題に対応するため、公設駐輪場を全て有料に統一し利用者から料金を徴収する自治体もあるが、姫路市の公設駐輪場には規模の小さなものや市場性の低いものなど有料駐輪場に適さないものも多い。駐輪場利用者を対象とした利用料金の徴収という受益者負担の考え方は必要であるが、公設駐輪場をすべて有料とする考え方は姫路市には適さないと本協議会では判断し、前述のとおり、有料駐輪場と無料駐輪場の並存を前提とした提言を行った。

現時点では、市内の駅で需給バランスの崩れにより慢性的な放置自転車が発生している事例はないが、今後需給バランスの崩れが懸念される公設駐輪場があれば、今回の提言を踏まえた無料駐輪場有料化の取り組みによって、適切な需給バランスのコントロールを図りたい。

放置自転車対策は、道路交通環境の維持のみならず、都市景観、安全性、治安の確保のためにも不可欠な施策であり、公設駐輪場は放置自転車を減少させるという政策目標の実現のために重要な役割を担う施設である。これらを認識し、姫路市の放置自転車対策における課題解決に資するため、引き続き取り組んでいきたい。