



自転車社会の環境改善を目指して No.19

駐輪料金の相場と費用負担について

文

特定非営利活動法人 自転車活用推進研究会 会員
株式会社藤田住環境計画 自転車空間研究所 所長

藤田 有佑



事務局：〒 141-0021 東京都品川区上大崎 3-3-1 自転車総合ビル 4階
TEL 080-3918-2932
URL <http://www.cyclists.jp/>

はじめに

私は、学生時代に自転車便の仕事で東京都内を走り回っていた時、道路上における自転車の扱いに疑問を感じ、それ以来、自転車の都市交通を専門にしたコンサルタントとして、主に行政の自転車に関する計画策定などに携わってきました。

今回は、私が以前から疑問に感じていた自転車の駐輪料金について考察したいと思います。

駐輪場所とコスト

自転車を駐輪する場所は主に

- ①自宅
 - ②交通結節点（駅やバス停など）
 - ③目的地周辺（会社・施設など）
- があります。

自転車の種類や利用状況により0円という人から、最近都心に登場しているシャワーやロッカーなどの付加サービスのある施設（月5,000円～2万円程度）に駐輪する人まで幅広く広がっています。

①の自宅では、一軒家の場合0円。集合住宅の場合でも、0～1,000円／月程度。

②の駅周辺では、毎日自転車で駅まで行っている人は、0～5,000円／月程度。

③目的地周辺では、1回あたり0～500円程度、もしくは1ヶ月0～5,000円程度。

これ以外には、駅周辺の放置禁止区域内に路上放置すると、自治体により撤去され、保管所にて手数料として1,000～5,000円程度徴収されます。

これらの駐輪空間の中で、多くの人が集中する駅周辺の駐輪相場が自治体ごとに、どのように設定されているのか見ていきたいと思います。

駐輪料金の相場

自動車の月極駐車場やコインパーキングは、民間事業者が数多く参入しており、概ね土地代に比例した料金設定がされていますが、駐輪場の場合はどうでしょうか。

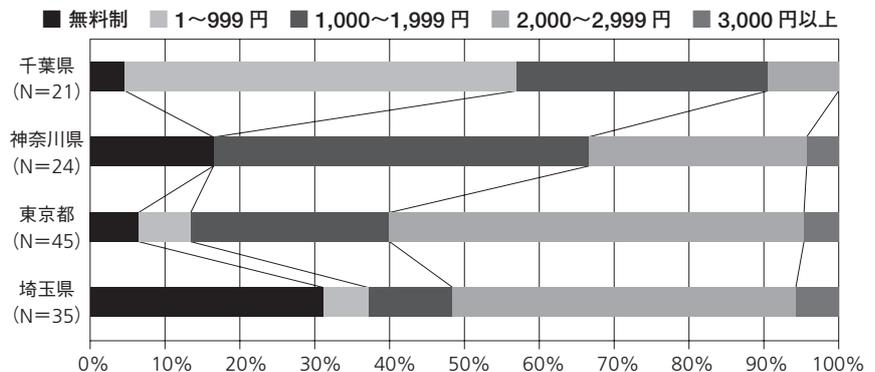
各自治体の公営駐輪場の月額の上

限料金の構成比（図1）を見てみると、東京都の自治体は2,000円以上が半数を占めていますが、多くが2,000円／月です。埼玉県は都心から離れた自治体において無料が多いものの、2,000円／月以上の設定が約半数を占め、中央値が2,200円／月程度です。神奈川県は、1,500～2,000円程度の設定が多く、千葉県は999円／月以下の年間登録制が多くなっています。

最も上限金額が高いのは、神奈川県川崎市の3,400円／月。次いで、埼玉県さいたま市の3,150円／月。一方で、地価が最も高いと言われる東京都中央区は無料となっています（区営駐輪場は登録した人のみができる方式）。

つまり、地価の高い東京都心ほど高いというわけではなく、埼玉方面が比較的高く、千葉方面が比較的安い傾向にあります。

■ 図1 関東4都県における公営駐輪場の月極上限料金の構成比 自転車空間研究所調べ





利用料金の設定

では、公共駐輪場の料金はどのように決められているのか。

正直なところ、周辺相場に大きく影響を受けて設定しているところが多いのではないかと推察しています。

政治的な理由もあると思うのですが、自治体が整備する前から民間事業者が多く参入している場合、すでに相場が形成されていることから、自治体が安い料金の駐輪場を設置することで、民業圧迫とならない料金を設定するケース。このケースに当てはまると考えられるのは埼玉方面の駐輪場で、古くから駅前自転車預り所という形態で営業していた個人経営の駐輪場が数多く存在しており、競争してきた背景があり、需要が多く、駅に近いところでは4,000～5,000円程度の料金設定がされています。

もう一つは、隣接する自治体と著しく料金が違うと需要が偏ることなどから、料金設定を合わせるケースが考えられます。このケースに当てはまるのは、千葉方面の駐輪場で、年間登録という制度で年3,000～10,000円という料金設定となっており、月換算だと1,000円以下となります。

このように周辺環境に応じて設定されているが、本来はどのように設定されるべきなのか。

通常、0から駐輪場を整備する場合、用地取得費、建設費などのインシヤルコストがかかり、整備後は維持管理費がかかる。これらの費用のうち、どれだけの費用を利用者(受益者)に負担してもらうかが各自治体の政策によって異なってきます。

川崎市のケース

関東地方の公共駐輪場で最も高い上限金額が設定されているのが川崎市ですが、適正なコスト負担として、駐輪場の維持管理費だけでなく、補修費や建設費の一部を利用者に負担してもらう料金へと移行しました。

また、市内一律料金によるアンバランス(利便性の高い駐輪場に需要が集中するなど)の解消を目的として、利便性に応じて料金に格差を付けています。例えば、需要の多いターミナル駅で、駅から近く、屋根があり、1階部分であるなど、良い条件が揃った場合に3,400円/月という料金が適用されるため、利便性が良くない駐輪場においては800円/月という設定もされています。

このように近年の傾向として、公共駐輪場でも利用料金に格差を付けるケースが増えてきています。

無料駐輪場がもたらすもの

利用者にとっては、設備の充実度よりも安い方が良いと考えている人が大半を占めています。しかし、駐輪場が無料であっても一定の整備費、維持管理費がかかるため、公共駐輪場の場合は、税金によって賄うこととなります。

それ以外にも無料駐輪場があることで、バスなど公共交通の弱体化や、徒歩圏内からの過剰な需要を起し、必要以上に駐輪場を整備しなく

てはならない状況に陥るなどの弊害が生まれます。

また、民間事業者の参入を妨げ、自治体で全て駐輪場を整備しなくてはならない状況となり悪循環に陥ります。無料駐輪場でなくても、地価に関係なく割安な料金が設定されると、経済合理性が働かなくなり、アンバランスな状態となってしまいます。

おわりに

駅周辺というのは、駐輪ニーズだけでなく、様々な需要が集まる場所であることから、自転車利用者だけが長時間に渡って、安価に土地を使用できるというのは、公共性に欠けるのではないのでしょうか。

さらに、駅前の一等地を自治体が確保していくのは困難な状況であり、7年後のオリンピックに向けて多様な駐輪空間を創出していくには、スピード感が必要であり、公共だけで整備していくことは困難だと考えられます。

これからは自動車のコインパーキングと同様に経済合理性に基づいた相応の駐輪料金を公共が設定していくことで、民間事業者が参入しやすい環境を整え、官民一体となって整備していく必要があるのではないのでしょうか。

より良い自転車駐輪環境を形成するには、自転車利用者も社会的に必要な費用を自動車と同じように負担していくことが必要だと思います。PP

「自転車検定」を始めました



インターネットで、いつでも受験できる「自転車検定」サイトを設けました。無料のお試し検定も行っています。自転車活用推進研究会のホームページ<<http://www.cyclists.jp/>>からどうぞ。