
事業概要

—PFI方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業—

特定非営利活動法人 日本ソフトインフラ研究センター

Japan Soft Infrastructure Research Center (JSI-RC)

目 次

はじめに

PFI方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業

■ PFI方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業 一速やかに効果が発揮できる民活自転車対策事業一	2
■ 各関係者の視点から	4
■ よくあるご質問	10
■ 事業実施のメリット例	11
■ 現状認識 一慢性的な社会問題としての迷惑駐輪・放置自転車問題、災害時にも懸念一	12
■ 現在の対策について 一多くの自治体で自転車等放置防止条例が制定一	13
■ 道路法施行令の改正 一道路付属物として道路上への自転車駐車場設置を容認一	16
■ PFI方式について	18
■ メンテーマ 一ステークホルダーすべての満足度向上一	18
■ 事業の対象地域と期間についての考え方 一地域益の拡大を最優先一	19
■ 事業のポイント 一当法人の社会的役割を認識し、諸問題解決へ積極的に寄与一	21
■ 役割分担について 一最適な役割・リスク分担が最大の事業成果を導き出す一	22
■ 作業の進め方 一地域固有の条件に合致するためスピーディかつ柔軟に計画を策定一	23
■ 利用者に対する配慮 一自転車利用者の不満も同時に解消一	25
■ 交通安全に対する配慮 一歩道に歩行者と自転車が共存するためのルールを設ける一	25
■ 環境に対する配慮 一心が安らぐ快適な空間を確保一	25
■ 事業費用 一円熟期に入りつつあるソフトインフラPFI方式を最大限活用、受益者負担の原則一	26
■ 歩道自転車駐車場の維持管理 一PFI方式は運営期が最大のポイント一	27
■ NPOの役割 一当法人のみが有する資質一	27
■ 現在ご提案・検討中の自治体の場合	28
■ 自転車利用者の観点から	29

はじめに

今日、自転車は、市民の日常生活を支える手軽で便利な乗り物として、公共交通機関の利用促進と終端交通手段として、また、環境に優しい交通手段として、幅広く利用されています。加えて、適度なエクササイズとして健康管理面への寄与・医療費等の削減効果なども期待で、自転車利用が大きく見直されています。このことから、自転車-電車交通は自動車交通と並ぶ主要交通体系として見直されていくものと考えております。

しかし、その利用の増大は、駅や繁華街などへの大量の自転車流入、迷惑駐輪、放置自転車問題を引き起こし、歩行者や車両の安全な通行を妨げるとともに、都市の景観を損なうなど、大きな社会問題となっています。さらに、外国製の安価な自転車の登場により購入が大変手頃となったことも追い打ちを掛け、それに伴って所有する自転車に対する愛着も希薄となり、自転車を放置したことによる撤去や盗難に対する問題意識がさらに低下し、課題の解決の障害となっています。

駐輪台数のキャパシティ確保のための抜本的な対策(例として、駅前地下駐輪場建設、駅周辺商業施設による付置義務駐輪場整備の徹底、公営駐輪場の大規模な整備等)が求められていますが、多くの都市の場合、中心市街地の用地不足、高額な用地取得費用、財政力不足などの理由から、本来必要とする設備資金(直接コスト)へ予算が十分に回らず、自転車撤去・放置指導員の雇用のための管理費用(間接コスト)に使わざるを得ない状況です。

そこで、当法人では、自転車の地位と自転車利用者のモラル向上を目的に、道路上を利用した自転車駐車場の整備と放置自転車対策を民間の資金とノウハウを最大限活用するPFI方式により実施する「PFI方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業」を推進し、迷惑駐輪・放置自転車を減少させる取り組みを「物理的」と「心理的」の両面からアプローチする対策に取り組めます。

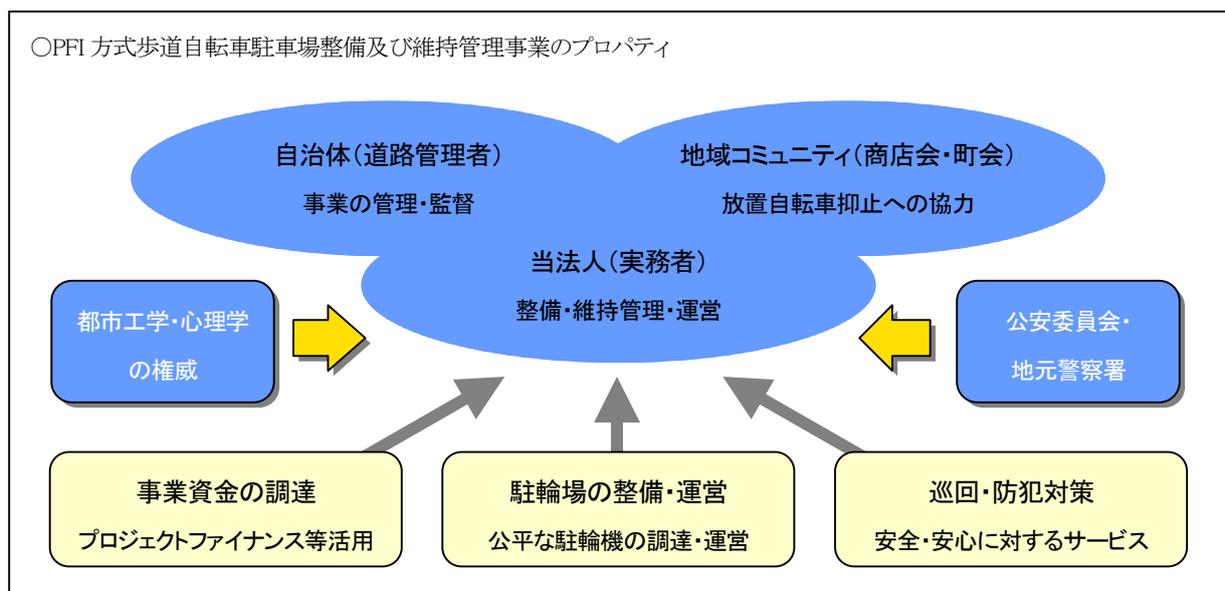
まだこの世の中に存在していない試みであったとしてもそれが社会に必要とされることであれば、大胆かつ繊細さを持って正面から取り組み、実現の一助となることが当法人の責任であり、存在意義・役割であると考えます。このような取り組みに携わることができる環境にあることを、喜びを持って受け止め、完成度の高い斬新かつ有効な行政サービスに昇華させ地域コミュニティの皆様にご提供し、必ずやご満足いただけるように最大限努めます。

PFI 方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業

■ PFI 方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業 一速やかに効果が発揮できる民活自転車対策事業一

活気が溢れ、多くの人が笑顔で行き交う街、それでいてどこことなく気品のある佇まい、自転車を押した通勤、通学、お買い物の方々が手慣れたようにいつもの自転車駐車場へ自転車を駐めると「いってらっしゃい」の係員の明るい挨拶、そして今日も一日がんばるぞという意気込みが湧いてくる—そんな何気ない日常を想像してみてください。それが、どんなに大切で、どんなに素晴らしいことであるか、また、現実とどれだけ乖離しているかお分かりになるとと思います。

迷惑駐輪・放置自転車問題は永年の懸案です。当法人は、まちづくりを机上だけではなく実地の中で研究するNPO 団体としてその役割・責任を果たし(Social Responsibility)、理念を具現化させるため、自転車とまちづくりのあるべき姿を考え行動します。より一層魅力溢れる駅前まちづくりと住民サービス向上のため、平成 17 年 4 月の道路法施行令改正の趣旨を踏まえ、良好な駅前都市景観の形成、あるいは通行等の妨げになる放置自転車の抑制を促す新しい取り組みとして、「PFI 方式歩道自転車駐車場整備及び維持管理事業」を実施することで達成したいと考えます。当法人が発意・企画・立案の段階から関与し、管理及び監督を行政側、実務全般を当法人側が受け持つ官民連携による自転車駐車設備の整備及び維持管理事業とします。自転車利用者へ一時利用が可能となる駐輪スペースを提供するとともに、良好な駅前都市空間・景観の形成、地域活性化、マナー啓発及び住民サービスのさらなる向上等の放置自転車対策に結実させ、将来に渡って効果を発揮し、PFI 方式を導入した円滑な民間資金・サービス活用事例とします。



□ 歩道自転車駐車場を整備できる法令が整いましたが、あくまで自転車駐車場を歩道等へ造るのは一過性と考え、10 年～15 年(10 年程度)と期限を定め整備し、その間に根本的な迷惑駐輪・放置自転車対策を整えるようにします(一定期間後に歩道から自転車駐車場を撤去)。

-
- 地域コミュニティ(商店会・町会等)、自治体(道路管理者)、警察(都道府県公安委員会・地元警察署)等と連携します。
 - コンプライアンス(法令遵守)を大原則とします。
 - 本事業の自転車駐車を、定期利用者より、お買い物などのため駅・繁華街へ出かける一時利用者向けに優先して提供する考えです。
 - 24 時間利用できる自転車駐車場とします。
 - 受益者負担を原則とします。
 - 一定時間(2 時間程度)無料で利用できるようにします。
 - ハードとソフトの調和により、公平・公正かつ柔軟な駐輪サービスを提供します(電磁ロック式駐輪機等を使用)。
 - 歩道自転車駐車場事業の会計を然るべき形で適宜報告・公開し、透明性を高めます。
 - 収益が発生した場合(原則として黒字を見込む)について、自転車対策資金として活用するなど、各関係者との間で協議します。
 - ・自治体整備による既存の自転車駐車場を近代的な設備へ更新(改装、建て替え)
 - ・設置台数を拡大
 - ・防犯パトロール
 - ・マナー向上、啓発活動(駐輪はボランティアではなく、自転車利用者の責務であることを認識していただく) ほか
 - 自治体の都市計画・個別の環境を事業計画に反映させ、まちづくりに寄与します。
 - PFI 手法を導入します(バリュー・フォー・マネーの向上、節税効果)。
 - 周囲の状況に合わせ、段階的に、歩道自転車駐車場の整備を進めます。
 - 放置自転車問題を必ず解決するという強い決意で臨みます。
 - 当法人が最も得意とする「位置情報提供サービス」を組み合わせます。
 - 自転車駐車場は、歩道、路側帯もしくは車道に設置できます(「道路」とは、道路法第 2 条に規定する道路であって、法第 2 条に定める歩道、車道及び路側帯をいいます)。
 - 必要に応じ、盗難等の防犯対策として監視カメラを設置し、犯罪抑止力を高め安全性の極めて高い駐車場とします。
-

■ 各関係者の視点から

本事業のような新規のプロジェクトが円滑に受け入れられるために、各関係者の視点から破綻のないスキームであることが肝要です。持続的に良質の駐輪サービスを提供しうるものを考えました。

□ 自治体(道路管理者)

迷惑駐輪・放置自転車問題は永年の懸案であり、非常に根が深い社会問題です。問題の原因は、自転車利用者にとって、きちんと自転車駐輪場に駐輪することを「義務」だと思っていない「ボランティア」程度の認識だということです。そのことを前提に、これら問題について「自治体における経済効果・損失(ロス)」を切り口に検証します。

まず、最も直面している課題は対策に対する予算支出です。自転車が放置されている状態をそのまま野放しにしているわけにもいかないため、近年は「自転車放置対策指導員の配置」、「放置自転車撤去業務」に積極的に取り組む事例が多くなってきました。この費用は、主に人件費・業務委託費等の管理コスト(社会資本整備ではないもの)であり、経費です。つまり、自転車を整理整頓する・移動させるという行為に資金が使われることとなり、(雇用効果・社会教育効果等をここでは置いておくとして)資産として後に残らない支出と言えます。当面の課題である「目の前に溢れる自転車群を減らす」ことが求められているため現状避けて通ることができないのですが、単に「空間を移動」させるためのコストともいえ、バリュー・フォー・マネーの度合いが低下する原因のひとつといえます。限りある予算ですので、本来であれば後世に形として残る社会資本整備に費やしたいところです。

次に、幸いにして公営の自転車駐輪場を設置する社会資本整備に予算を使うことができる環境にあるとします。前述の管理コストではなく、投資として形があり、後に残るものですので、優先して取り組みたい施策です。ところが、迷惑駐輪や放置自転車が問題となるような場所は繁華街ばかりであり、多くの人々が集う立地、つまり余分な土地がない所といえます。新たに自転車駐輪場を整備するための用地確保も非常に困難となります。例えば、自治体が運良く用地を確保できたとしても、その用地を自転車駐輪場の他にも使いたいという様々な意見や要望が上がるはずで、自転車駐輪場のために確保するのは容易ではありません。自転車駐輪場 1 台あたりの整備コストは膨大なものとなります。

駅前や繁華街では自転車駐輪場を整備する用地を確保できないため、土地も安く、空間があり密集していない、少し離れた場所に自転車駐輪場を設置するとすると、その不便さから自転車利用者があまり利用してくれないということになります。イニシャルコストは低く抑えることができたとしても機会ロスが発生し、稼働率・回転率が低下します。そして、ROA などの指標が低下します。

地域コミュニティに対する経済損失も多大となっています。円滑な通行が妨げられる自動車、自転車、歩行者の時間・機会損失が挙げられます。このロスは直接的な損失だけではなく、心理面に悪影響を及ぼす間接的損失の原因ともなります。

続いて、買い物時の利便性低下による当該地域の商店からの客離れも大きな損失となります。これは、客数の低下とともに、客単価の低下も招きますので、影響は甚大です。「まち」の魅力が損なわれれば「まち」同士の顧客の争奪戦で不利となり、活力がしだいに失われてしまいます。大型店では付置義務駐輪場が確保されますが、自店とその周辺のことでは対策することができたとしても、当該地域へ流入する自転車全体へ影響を及ぼすことはできず、行政側の手腕に依存することとなります。

また、人命や財産を危険に晒すことになるという深刻なものもあります。これは、「犯罪の温床となる危険」、「モラルの低下」、「災害・事故等の不測の事態の円滑な避難・救助が妨げられる懸念」という危険性を常に含有するというものです。例えば、「駅で火災が発生し、多くの利用者が一斉に駅から逃げ出したら、目の前が放置されている自転車等で塞がれ、さらに後ろから人の波や危険が押し寄せてきたら」と考えると、犠牲者も覚悟しなければならない由々しき事態ということがわかります。

さらに、景観に害を及ぼすことによる観光・居住者離れ等の損失やイメージダウンも無視できない数値となります。

そして行き着いた先が、独自の行政判断で、「やむを得ず」公道上に駐輪スペースを用意することです。既に至るところで実施されていると見受けられますが、どんな事情があるにせよ法の網をかいくぐったものと指摘を受けても反論できないことであり、これはコンプライアンスと言えず自治体側がモラルハザードを起こしてしまったことを意味します。地域住民へ法の遵守を徹底させる訴求力・説得力の低下、行政の信頼を揺るがす事態の誘因、イメージダウンを引き起こし、その他の施策にも影響を与えるほどのロスが発生させてしまいます。これが民間企業であれば、事情はどうあれ勘案してもらえるべくもなく、上場廃止基準に抵触するくらい重い違反であり、経営の根幹・企業の存続が揺らぐほどの表面化していない負債や爆弾を抱えていることと同じこととなります。

さらに、迷惑駐輪・放置自転車問題を放置しておくことは自治体として求められる課題解決力・調整力の欠如という評価に至るため、経営力の指標に悪影響が及ぶこととなります。当然のことながら、取り組みを行っていない・行ったというレベルの評価ではなく、その対策の中身・質（バリュー・フォー・マネー）、速やかに実行されているか（タイムリーさ）ということに着目されます。

本事業では、駐輪をひとまとめに考えるのではなく「通勤・通学者」と「お買い物客等」ときちんと分類して、自転車を完全に排除できるものではないため「自転車とどう共存するか」という方向に発想を転換し、前述のすべての課題に対応します。①「道路法施行令を改正する政令」という新たな政令を踏まえたコンプライアンスの事業であること、②受益者負担の原則に徹する事業であること、③民活事業であるため予算の節約と財源が確保されバリュー・フォー・マネーの優れた事業であること、④短・中期の対策として早期に取り組むことができタイムリーであること、⑤地域コミュニティの犠牲の上には成り立つのではなく活力を引き出す事業であること、⑥景観が美しくなること、⑦自治体の都市計画に合致すること、が特徴であり、自治体側に多くのインセンティブが発生します。

街の活気はそのままに、地域コミュニティに優しく、温かく包み込むような、施策となります。行政側の努力・思いは地域全体に伝わり、必ず好意的なリアクションが返ってくると確信しています。ここで考えていただきたいことは、自転車利用者は、地域コミュニティ、自治体にとって信頼できるステークホルダーということです。

□ 警察庁、警視庁・道府県警本部、公安委員会、所轄警察署等

交通安全管理者の立場に警察は置かれています。毎年、自転車に絡んだ事故は多数発生し、自動車・他の自転車との接触による自転車利用者、歩行者との接触による歩行者の死亡事故が目立ちます。自動車は自転車へ、自転車は歩行者への配慮が欠けていることに起因する傾向が顕著です。軽車両として区分されている自転車は、当然のことながら安全のために交通ルールを守らなければなりません。

今回の一連の歩道自転車駐車場整備容認に関する警察側の方針転換は、歩道へ自転車を乗り入れる施策を取り入れた時以来のかつてないほど積極的な容認・緩和であり、それほど今回の安全対策に対する機運

の盛り上がり・期待の大きさが伺えます。

歩道自転車駐車場の設置には、自治体(道路管理者)が都道府県公安委員会に意見を聴く必要があります。公安委員会は、「安全基準」、「技術基準」等を、「交通規制の観点」、「交通調査の観点」、「安全施設の観点」、「道路政策の観点」から多角的に検証することとなります。そして、検証の結果公安委員会から道路管理者へ安全に対する配慮が為されていることを確認した書面が交付されることとなります。

そして、公安委員会により当該自転車駐車場設置場所へ「自転車駐車場の区画線(白線)を引く」、「自転車駐車場標識を設置」が行われます。この手続きは、今回の政令改正のコンプライアンスの大きなポイントです。これは、道路法第 48 条の規定により、道路標識等を設置して、駐車の方法を指定し、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令(昭和 35 年総理府・建設省令第 3 号、標識標示令)第 9 条に定める規制標識を設置することとなります。

忘れてはならないのが、事業計画を検討する早期の段階で、地元の交通事情をよく知る立場である所轄警察署と意見交換・調整を図っておくことです。所轄警察署は、自治体と協議し、交通安全のためのアドバイスを送り、事業計画書を都道府県公安委員会(都道府県警本部)へ上程する役割を担います。事業実施後についても、協力関係を互いに構築します。

本事業実施に際し当法人では、交通安全に対し最大限の配慮を施し、駐輪機を整備した場所に、歩行者が安全に通行できる空間を確保します。

- ① 駐輪機の列の両端にガードパイプを配置(駐輪のない場合の安全確保)
- ② 歩車道の分離(車道に面して整備する場合は、5m 間隔ごとに車止めを設置するなど)
- ③ 周囲の環境に応じて歩行者通行帯の明確化(自転車駐車スペースまたは歩行者通行帯をミストクラッシュ塗装などカラー舗装を施工)
- ④ 自転車取り出し時の後方の安全空間を確保(斜め配列などの推奨)

□ 国土交通省(道路局地方道・環境課、路政課等)

各自治体が独自の行政判断により路上自転車駐車場を整備し、料金収受まで行っている事例が幾分目に余るようになってきていることも事実です。事情があるにせよ状況がさらにエスカレートしていく傾向にあり、国民を守る立場から「責任の所在」と「義務」を明確化する必要に迫られるところまで至りました。課題解決を求める地域コミュニティからの圧力は強いとしても、対策が安易な方向に流れないようにする必要があり、国土交通省として、路上自転車駐車場の容認という「規制緩和」と、新たな自転車駐車場設置指針の策定という「規制」の両面で、あるべき形の路上自転車駐車場整備の方向性を示しました。この件で大変画期的なことは、道路交通法など交通規制を受け持つ警察・公安委員会と綿密な打ち合わせを行い、省庁間に跨る政令改正を行ったことです(後述する「道路法施行令の改正」をご参照ください)。

そして、整備にさらに弾みが着くように、民活事業として実施できるように、第 2 弾の政令改正を平成 18 年度中(平成 19 年 1 月)に予定しているとのことです。これは、道路管理者が駐輪設備の設置に関し、道路占用許可を交付できるように、道路占用許可基準を改正するもので、道路占用許可物件中に「駐輪設備」を含めるといふものです。自転車駐車場整備事業は民間企業と自治体担当者の判断のみで事業行うにはまだまだ環境が成熟していないように考えられるため、道路占用許可を交付できる相手先民間企業に一定の制限を加える方向で検討が進んでいます。

この分野を研究対象の中心に据え取り組んできたため、世間一般より厳しい見方となりますが、当法人も、こ

の分野が健全に育成するためにはどの民間企業でも事業主体となることができるとするのは早計ではないかと考えています。特に、「自転車駐車場整備事業」では、民間企業側にも事業の実施主体となる際にいくつか大きな懸念があり、その課題は具体的には以下のような場面です。

- 株主の存在、株主が大きく入れ替わった場合
- 経営者が交代した場合
- 事業又は民間企業が破綻した場合
- 競争状態に晒された場合

商法下の資本主義により設立されている民間企業は、株主により成立しています。大きな企業であるほど多様な株主が存在し、それらは安定株主と言えない可能性も高まります。特に昨今では株主の意志は企業経営に大きな影響を与えるほど存在は大きくなり、会社は株主の持ち物と言われるほどです。大半の株主の興味は「株価」、「配当」です。長期的視野で企業に出資する方もいれば、当然毎期の結果責任を経営陣に求める方もおります。最近では、M&Aにより企業の独立性が失われるケースも増えてきており、選定時に優秀な企業であったとしても事業実施期間中に大きく業容が変わることも想定しなければなりません。

同様に、非常に立派な経営者が治める企業が選定されたとしても、経営者の任期が満了した場合のことを想定しなければなりません。最近では、同族企業はすっかり影を潜めてしまいましたので、ほとんどの企業で選定当時の経営者が経営トップを長期間継続して全うすることはなくなりました。また、一般に「よい経営者」ほど、社内の不祥事発覚時に潔く引責されるケースが目立ち、退任後の新しい経営陣は前任者と体制を一新する、つまり新しい価値観に変貌することになります。

さらに、事業をできるということは、所有権、財産権や既得権が発生することになるため、万一事業又は民間企業が破綻した場合は、不特定の第三者にそれら既得権が転売されるなど、市場に流出してしまうことが懸念されます。商法の観点からも、それを予防する手だては見当たらないのが現状です。

また、残念ながら、「競争が発生するとモラルが低下する」ケースが目立ちます。これは、過度に競争に晒される場合ではありますが、余裕をなくすことが倫理面の欠落の要因となってしまふということです。我々は、これを、「競争が発生するとモラルが向上する」となるような環境にしなければならぬと考えています。これは、非常に時間と根気のいる取り組みではありますが、民活公共事業が多く事例で成功を収めるようになるためには必修の要件であるため、当法人ではすでに民間企業経営者へ企業倫理の啓発活動等を実施しはじめています。

これらの課題(特に、新たに発生する既得権の流出が懸念される。)を克服するために、PFI 事業とは別に、「市場化テスト」や「指定管理者制度」等の新たな施策・仕組みを用い、民間が負うことのできる範囲の責任を仕組みの選択によりコントロールする必要があります。原則として、あくまで公共事業は自治体が行うことを意識し、所期においては、「運営」を「期間」を定め制約を付帯して委託するというのが好ましいと考えます。

つまり、特定の事業を例に挙げると何の前提もなく民間企業が公共事業を行えると考えるのはいくぶん早計であり、安易といえます。スキーム上では民活化の方向性に間違いはないのですが、事業には個別の考慮すべき事情を抱えているものです。少なくとも民間企業には、そこに明確な「理念」が最低限必要と考えます。形、格好を真似するだけでなく、本質が問われます。加えて、民間企業の経営姿勢に過度に期待するのではなく、行政側がリスクをコントロールできるハンドル、アクセル又はブレーキを持ち合わせることです。それに自信がない場合は、民間企業に委託する範囲を限定することです。それが責任ある公共事業というものです。

国土交通省における今後の方向性は、第一段階として公道上に自転車駐車場を設置できる規制緩和がな

されたことを踏まえ、次の段階で、速やかな普及がなされるためのさらなる政令改正を目指しています。

具体的には、道路法の規定により道路上に施設などを設置して道路を継続的に占有する場合、道路管理者による道路占有許可の交付を受けることを義務付けていますが、従来、道路占有許可基準において道路占有許可を交付できる施設に自転車駐輪場は含まれていないため、この改正で追加するということになります。

国、都道府県、市区町村などの道路管理者以外でも、鉄道事業者やまちづくりに取り組んでいる民間非営利団体(NPO)等の公益法人に公道上に自転車駐輪場を整備できるよう道路法施行令が再度改正する方針となっていますが、自治体が単独で事業を実施するより、志を持ったより多くの組織、ノウハウ、資金で実施する方が迷惑駐輪・放置自転車問題の解消に寄与しますので、必要な制限を加え、円滑に導入されることを期待しています。

□ 地域コミュニティ・自転車利用者

駅前等に自転車を駐輪している自転車利用者の声を聞くと、大半の方が放置自転車を良しとしておらず、やむを得ず駐めてしまっているという結果が出てきます。そのほとんどの方が、「必要最小限の負担であれば、目的の場所に近い所に自転車駐輪場があればそれを利用する」というご回答をいただいています。モラルの面もありますが、自転車利用者も迷惑駐輪・放置自転車を課題として認識している様子が伺えます。ただし、あまりにも放置が激しい場合には、一気にモラルが低下する傾向にあります。

自転車利用の抑制と受益者負担の観点から、お買い物客・一時利用者向けの設備と位置付け、不特定多数者向け(当日利用)の自転車駐輪場を整備・サービスを提供します。自転車駐輪場は原則として初期2時間程度の無料時間の設定とその時間経過後の有料化を推進します。それにより、商店街等にも十分なメリットがあり、通勤・通学者向けの既存の登録制自転車駐輪場の利用促進と設備の有効活用が期待できます。受益者負担ですので、非常に高い公平性が保てます。

事前の現地調査を踏まえ、当該地区内に勤務されている方及び当該地区内に乗り入れされる一般利用者等、一人でも多くの方々に広く利用していただくために、対象は事前登録者に限らず当日利用の一般の方向けに解放し、駐輪して初期2時間程度を無料、その後一定時間毎に100円ずつ課金する従量制としたいと考えます。当該手法により、安心してお買い物等を行っていただける環境の整備と、ごく一部の特定の利用者がスペースを占拠することを抑制し、公平に利用していただくことにつながります。そして、地域コミュニティと連携し、顧客サービス・販促ツールとして顧客を囲い込む手段としていただくなど、駐輪サービスを積極的に活用していただけるよう様々なキャンペーンを共同で企画・実施します。

「事業性(採算性)」については、当然のことながら、この歩道自転車駐輪場整備事業のモデルケースが全国に広まるためには実施者(事業者)の収支が合う(黒字化する)必要があります。公共事業といえども採算性のない(赤字の)状態が続くといずれ事業破綻(デフォルト)に至ってしまうため、PFIではこの事業性は最も重要な考え方となります。この点は、電磁ロック式駐輪機というITシステムの恩恵もあり、従来利用者が感じられていた料金収受面の不満すら軽減できるスキームとなります。

「成果主義」については、この事業は非常に大きな可能性を秘めており、自治体が指定する放置自転車禁止区域内の歩道に駐輪機を設置するため、当該駐輪機に自転車を駐めた利用者は撤去される心配がなくなり、自治体は放置自転車の一掃に繋がります。当該歩道駐輪場の整備の進捗・状況に合わせて、自治体による規制と放置自転車の撤去の強化を行うことで両者の相乗効果を図り、それに見合った需要に誘導をするなど、他の交通手段と均衡の取れた利用を図りながら自転車の適正利用を推進します。

設備は、最新式の電磁ロック式駐輪機システム(電磁ロック式駐輪機×台数分、自動精算機(駐輪機 30 から 100 台あたり 1 台の割合)、オンライン管理システム×1 式)とし、幅広いサービス内容設定と利用者が 24 時間気兼ねなくいつでも利用できるものとします。利用動向等を中央で集計できるため、データを分析し利用者の傾向を常時入手することが可能であり、対策・対応も迅速に行えます。

整備する地域に合わせ、ロック方式(無料時間帯についてもロックし、暗証番号などを登録可能としたセキュリティ対策タイプ)、フリーロック方式(無料時間帯についてはロックを行わず、利用者が自由に自転車の出し入れができるタイプ)などを用意します。

■ よくあるご質問

本事業についていただくことので多いご質問をいくつかご紹介します。

- ほとんどのケースが貴法人の自主財源で整備と維持管理を行うということですが、採算面は問題ないのでしょうか。事業が破綻するということはないのでしょうか。

→事業開始直後は持ち出しが多く、単年度で赤字となりますが、自転車利用者へ駐輪サービスが定着するように事業を継続することで、事業のライフサイクル(10年程度)では収支が合うようになります。中には採算性の低い場所も含まれると思われませんが、本事業を望む多くの地域では旺盛な需要が見込まれるため、事業計画策定時に、綿密な調査とマーチャンダイジングを行うことで、事業破綻リスクは最小限に抑えられます。

- 公安委員会や警察との協議が必要ということで、非常に面倒な手続きが必要となるのではないのでしょうか。

→公安委員会や警察は、道路交通法を基準とした交通安全行政のスペシャリストです。事業計画策定時等の準備段階では、協議する相手先が増えるため面倒と思われがちですが、安全に対する配慮が向上し、さらに真にコンプライアンスを実現することになるため、事業期間を通して考えた場合、必ず有用な手続きとなります。

- なぜ、貴法人は本事業を推進しているのでしょうか。

→当法人はNPO法人ですが、ハードインフラに対するソフトインフラの仕組み・普及を研究する団体です。様々な経験と実績から公正な駐輪サービスを提供し、かつコンプライアンスを達成できると考えたからです。このような環境に置かれている団体はあまりなく、目標の達成は当法人の責務と認識しています。駅前等の迷惑駐輪・放置自転車を一扫し、災害時等の不測の事態に、安全に避難できる環境形成にも寄与したいとの願いもあります。

- 自転車駐車を設置したいと考えている路線は歩道が狭いのであるが、大丈夫でしょうか。

→今回の道路法施行令の改正では、自転車駐車を設置できる場所は、歩道、自転車歩行車道、路側帯及び車道とされています。当該路線及びその周辺を測量し、放置自転車台数調査と交通量調査等を実施しますので、都市計画を踏まえ、その地域に合った計画を策定しますので、一度現地を見て判断したいと考えます。

■ 事業実施のメリット例

「成果主義」については、この事業は非常に大きな可能性を秘めており、コミュニティ(地域住民・商店街等)、自転車利用者、行政、当法人、その他関係者それぞれがプラスになる取り組みで、主に次のようなものが考えられます。

1. 地域コミュニティ(地域住民・商店街)

- ・ 店舗・住居の前の迷惑駐輪・放置自転車等が減少(まちの景観・美化、歩きやすさ、モラル等が向上)
- ・ お買い物客の利便性が向上し商店街が活性化し売上等にも好影響(中心市街地空洞化の抑制)
- ・ 安全・安心なまちづくり(消防・災害対策時など)
- ・ 民活事業、有用な社会資本整備に結実するため節税効果(対策費の質的变化)

2. 自転車利用者

- ・ 自転車利用の利便性向上(駐輪サービスの選択肢の増加、放置しなくてもよくなる)
- ・ モラル向上
- ・ 自転車が撤去・盗難される心配が減少
- ・ 街中を通行しやすくなり通行時間・事故リスク等の減少
- ・ 自転車利用が健康管理面に寄与・医療費削減効果

3. 行政(自治体)

- ・ 行政の財政依存度の軽減、他の計画に節減された予算を振り分けることが可能(財政の流動性向上)
- ・ 安全・安心なまちづくり(消防・災害対策時など)
- ・ 放置自転車の減少・中心市街地の美化(自転車撤去のコスト・手間も減少)
- ・ 駐輪行政における行政サービスの向上
- ・ 地域活性化
- ・ モラル向上
- ・ 各セクターのノウハウの集結・吸収
- ・ 民間活力による民間等からの応援・協力体制(官民協働)、船を漕ぐ政策から楫を切る政策への転換
- ・ 自転車利用がエクササイズとして見直されており、健康管理面に寄与・医療費削減効果
- ・ 節税効果
- ・ コミュニティ・自転車利用者からの信頼回復
- ・ 他地域へのアナウンス効果
- ・ 永年の懸案の解決

4. 当法人

- ・ 地域活性化
- ・ 都市工学の権威、各セクターのノウハウの集結・吸収
- ・ パイロットプランとして事業データの収集・分析・解析・公表
- ・ 全国に広がる官民協働スキームの確立(スタンダード化、ファイナンススキームの確立)
- ・ 職員のモチベーション向上
- ・ 他地域へのアナウンス効果

■ 現状認識 一慢性的な社会問題としての迷惑駐輪・放置自転車問題、災害時にも懸念一

駅前空間はその都市の玄関口であり、まちの顔と言えます。駅を降りて目にする光景は初めてその都市を訪れる方々の印象に大きく作用するため、良好かつ快適な景観形成は欠かせません。自転車が山となり大量に溢れている光景を目にしたことはないでしょうか。都市形成において、快適かつ安全な空間づくりの視点は大変重要となっており、具体的な課題への取り組みが期待されておりますが、その中で最も大きなものは駅前等の迷惑駐輪・放置自転車対策です。

従来、有効な解決策がないなどの理由により、迷惑駐輪・放置自転車がごく当たり前の光景となっているとしても、自転車は軽車両に区分され、放置自転車禁止区域に指定されている地域であるにもかかわらず違法状態で、なおかつ不快感を抱かせる景観です。

特に、活気のある人の往来の激しい街ほど、乱雑に放置もしくは駐輪している多くの自転車を見かけます。自転車が歩道を狭め、突き出しているハンドルやペダルに引っ掛かりそうになり迷惑し、郵便ポストや建物の出入りを塞ぎ、自転車を移動させようとするとガードレールや標識の柱にワイヤーでロックしてあり動かせず、中には自転車の前かごにゴミが捨てられている、そんな光景を目の当たりにすると、まちの魅力が半減してしまいます。残念なことに、行政の目の届かない夕方から夜間、休日に放置自転車は増大してしまう傾向にあります。理由は「推して知るべし」です。

○迷惑駐輪・放置自転車



当法人で最も懸念していることは、災害時などの不測の事態が発生した場合です。安全な通路が塞がれるということが、ただでさえ危険な災害時にどれだけ避難を困難にさせ、迷惑なことか、人命に関わることであるた

め早急な対策が望まれます。

■ 現在の対策について ー多くの自治体で自転車等放置防止条例が制定ー

多くの自治体では、放置自転車対策の一環として「自転車等放置防止条例」を制定しています。施策の方向性は自転車の排除が中心です。

○自転車等放置禁止区域の設定

鉄道駅を中心とした繁華街には自転車を放置してはならない区域が指定されています。自転車が放置されていると認められれば、最終的には自転車が保管所等へ撤去されます。自転車等の利用者は、放置禁止区域内に自転車等を放置してはならないのはもちろんのこと、放置禁止区域内に自転車等が放置されているときは、当該自転車等をただちに撤去することができるというものです。自転車等を撤去したときは、当該自転車等を保管し、自転車等を引取りにきた所有者等から、条例で定める撤去保管料を徴収することになります。



○自転車駐車場の付置義務

また、繁華街等で自転車駐車場のないところでは、店先の路上などに放置されるといった問題が各所で生じているため、この問題の解決を図っていくため、大規模な各種小売店舗やパチンコ店、ゲームセンター、さらには銀行、信用金庫など、多くの自転車利用がある施設において、自転車駐車場が設置されていることが不可欠であることから、駅周辺の商店や施設には、必要な台数分の自転車駐車場を設置しなければならない付置義務が規定され、自転車駐車場の設置義務を課し、自転車駐車場の確保を目指しています。



ただ、現状は敷地内外とも一等地ということもあり、確保できるスペースに限りがあることは否めません。また、「お客様」のために用意してあるスペースであっても、本当にお客様かどうかは判断できないという課題もあり、管理の難しさからスペースがあっても入れさせないように塞いでしまうケースもあります。

○公営自転車駐車場の整備

公営の自転車駐車場を利用しようとする場合は、大半のケースで利用者は利用しようとする特定の自転車駐車場の利用登録を受けなければならないことになっております。公営の自転車駐車場はそのほとんどが、1ヶ月、3ヶ月、1年間などの定期利用者のためのものであり、ほぼ通勤・通学を目的とする利用者限定です。定期・長期の利用者向けに提供する駐輪サービスであるため、「ちょっと」だけ駅前に向かい自転車駐車場を利用する方々がなかなか登録できない状況にあります。



○放置自転車撤去業務作業員・自転車放置指導員等の配置

行政も対策に本腰を入れ始め、放置自転車の撤去、巡回監視・指導員の配置を常時配置する地域が現れ始めました。平行して、多くの予算を確保できる自治体では公営自転車駐車場のキャパシティ増強に取り組まれています。自転車の整理や見回りのための費用は経費というコストであり、自転車駐車場という社会資本整備とは性質の違う非常にもったいない予算使途と言えます。指導員が配置されている場所への放置はなくなります。別の場所へ新たに放置されるという現象が起きています。



○道路上へ自転車駐車スペースを設置

最近では、やむを得ず道路上に自転車駐車スペースを設ける場合が見受けられます。道路法施行令の政令が改正された平成17年3月までは道路上へ自転車駐車場を設置することは法令違反であり、政令改正後であっても公安委員会との協議を経ないものはコンプライアンスと言えないものですが、道路管理者としての権限で設置しているか、確信犯的に行政判断にて実施しているようです。

中には、登録制自転車駐車場と同様の位置付けにしている自治体もあり、利用料を徴収して



いるケースもあります。

東京都では、平成 15 年度の駅前放置自転車台数が 171,000 台、撤去台数は年間 894,000 台にのぼり、年間の東京都・都下自治体の放置自転車対策費は 140 億 4,590 万円に達しましたが、実数はその何倍とも言われています。溢れかえる自転車は排除する対象として見られ、悪者というイメージとなっています。残念なことに、従来の方向性ではこの課題の解決は困難な状況です。自動車などと比べて、従来の都市計画における自転車の地位が低く、自転車が引き起こす問題をあまり想定されていなかったことが最大の原因に挙げられます。

■ 道路法施行令の改正 一道路付属物として道路上への自転車駐車場設置を容認一

本来であれば、駅前地下自転車駐車場建設のように抜本的な放置自転車対策が実施できることが理想ですが予算のほかにも非常に年月が掛かるなどの問題もあり、駅周辺等における放置自転車対策が急務であるため、国土交通省では警察庁・公安委員会と協議し、道路法施行令第34条の3を改正することで道路事業として歩道上に自転車駐車場を設置することができるようにし、歩道上駐輪の容認の施策を打ち出しました。そして、「道路法施行令の一部を改正する政令(政令第125号)」が平成17年3月29日の閣議決定を経て、4月1日から施行されました。これにより、道路法施行令第34条の3が改正され、道路管理者は道路付属物として自転車駐車場を整備できるようになりました。

放置自転車問題に直面する自治体が独自の行政判断により、この政令改正以前にも歩道を自転車駐車場として自転車利用者に開放していましたが、交通安全に対する地元警察との意見の相違・調整不足が露呈するケースが多く、課題となっていました。この改正により、道路管理者と公安委員会との関係を良好に保ち、地域一丸となって実施する素地が整うことになりました。

- 内閣は、道路法(昭和二十七年法律第八十号)第二条第二項第八号の規定に基づき、及び同法を実施するため、この政令を制定する。
- 道路法施行令(昭和二十七年政令第四百七十九号)の一部を次のように改正する。
 - 第三十四条の三第二号中「道路管理者の」を「道路管理者が」に改め、同条第六号を次のように改める。
 - 六 自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して道路管理者が設けるもの
 - 第三十八条の二の見出し中「きかなければならない改築」を「聴かなければならない改築等」に改め、同条中「付近」を「付近」に改め、同条に次の一項を加える。
 - 2 道路管理者は、第三十四条の三第六号の自転車駐車場(道路上に設けるものに限る。)を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。
- 附則この政令は、公布の日から施行する。

(道路の附属物)

第三十四条の三 法第二条第二項第八号に規定する政令で定める道路の附属物は、次に掲げるものとする。

- 一 (略)
- 二 ベンチ又はその上屋で道路管理者が設けるもの
- 三.五 (略)
- 六 自転車駐車場で道路上に、又は道路に接して道路管理者が設けるもの
- 七 (略)

(都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない改築等)

第三十八条の二 法第九十五条の二第一項に規定する政令で定める道路の交差部分及びその付近の道路の部分の改築は、突角の切取り、車道又は歩道の幅員の変更及び交通島、中央帯又は植樹帯の設置とする。

2 道路管理者は、第三十四条の三第六号の自転車駐車場(道路上に設けるものに限る。)を設けようとするときは、当該地域を管轄する都道府県公安委員会の意見を聴かなければならない。

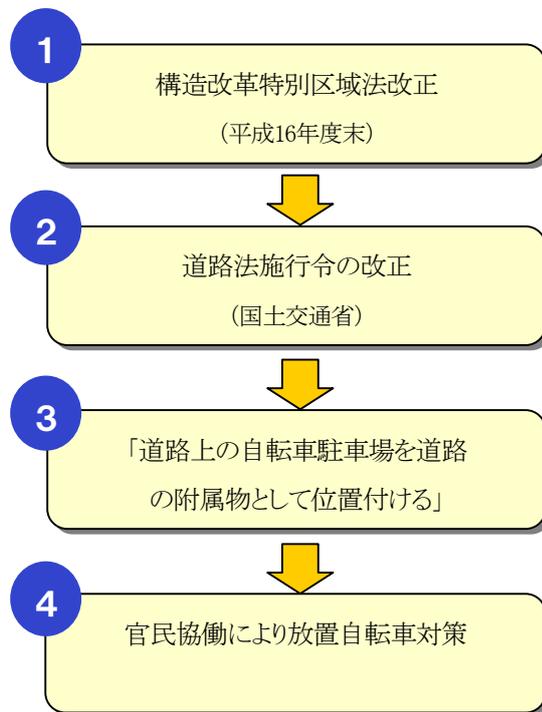
この改正は、構造改革特別区域法改正の第4次提案により実現することになりました。この第4次提案では、特定の自治体や区域に限定されたものではなく、全国でユニバーサルに実施される画期的なものです。

自転車駐車を歩道(自転車歩行車道及び歩道)上へ整備する場合は、自転車及び歩行者の交通の状況を考慮してその安全のために、道路構造令(昭和四十五年十月二十九日政令第三百二十号)に定められた幅員を確保することとされています。

この政令改正では、自転車駐車を道路上へ整備することを容認する規制緩和であり、安全対策を十分に施すことで自転車歩行車道及び歩道に限らず、道路上へ整備することも考慮されています。

さらに、平成18年度中には、国土交通省道路局路政課により道路占用許可基準が改正され、道路占用物件の中に自転車駐車場が含まれるようになることとなります。これにより、公益性の高い特定の民間団体が道路管理者から道路占用許可の交付を受け、民間が駐輪設備を民間所有のまま設置し、自転車駐車サービスを提供することが可能となるようです。

○道路法施行令の改正



※今回の歩道駐輪に関する法改正は、構造改革特区(第4次提案)として特定の自治体や区域を限定するものではなく、全国において実施されます。

道路構造令(昭和四十五年十月二十九日政令第三百二十号)

第十条の二(自転車歩行者道)

2 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては四メートル以上、その他の道路にあつては三メートル以上とするものとする。

4 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

第十一条(歩道)

3 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い道路にあつては三・五メートル以上、その他の道路にあつては二メートル以上とするものとする。

5 歩道の幅員は、当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。

■ PFI 方式について

ニュー・パブリック・マネジメントの手法として海外にて多くの実績が出ております PFI ですが、我が国は法制化後当初の想定を超えた様々な公共事業の分野で事業化が目指され、PFI 先進国となっております。PFI 手法は、民間事業者による市場原理に基づく、より質の高いサービスをより低廉なコストで地域住民に提供できるというものであるため、多様な利点があります。PFI の分野はまだまだ新しい手法であるため、導入初期の問題が幾分発生しているようですが(特に巨大プロジェクトではその傾向が強い)、本事業のような小規模かつソフト面の事業は事業の進捗が早く、リーズナブルかつタイムリーに手がけられるため、当法人では多くの実績を積んでおり、パイロットプランとして PFI 市場にメッセージを発し続けることができるものと考えております。

本事業は、原則事業期間 10 年～15 年(10 年程度、既得権は残さない仕組みにするべき)、PFI における BOT 方式(Build Operate Transfer) (民間側が公共施設等を建設、管理・運営し、事業期間終了後官側へ移転する、利用者・受益者から利用料を収受してコストを回収するタイプ)の事業手法を用います。本事業における利用者・受益者は、自治体をはじめ、地域住民や外来者など特定が難しいものを含め多くありますが、直接的な受益者である自転車利用者を想定しています。従いまして、サービスが向上し、受益者が増える＝放置自転車が減少するだけではなく、自治体の財政負担が大幅に削減できる効果が見込めます。つまり、VFM(バリュー・フォー・マネー)の極大化を果たせます。

■ メインテーマ ステークホルダーすべての満足度向上

放置自転車問題には、普段あまり公営の自転車駐車場を利用したことがない層、例えば駅前に「ちょっと」お買い物に出かける主婦の方々、学校帰りに「ちょっと」駅前に寄り道する生徒たちなどが大きく関与していることが指摘され、午後から夕方にかけて放置自転車台数が多いという調査結果からもその傾向は見て取れます。これは非常に典型的かつ顕著な傾向であり、従来自転車利用者の目的の行き先に自転車駐車場がないという現実的な問題がそこにはあります。つまり、定期利用より一時利用の対策が急務ということです。

現状、やむを得ず自転車を駐めておいたら自転車を撤去され、数 km 離れた保管場所まで歩いて自転車を引き取りに行くことになり、保管料を数千円支払ったという話もよく耳にします。自転車利用者が抱える不満やストレスもよく理解できます。

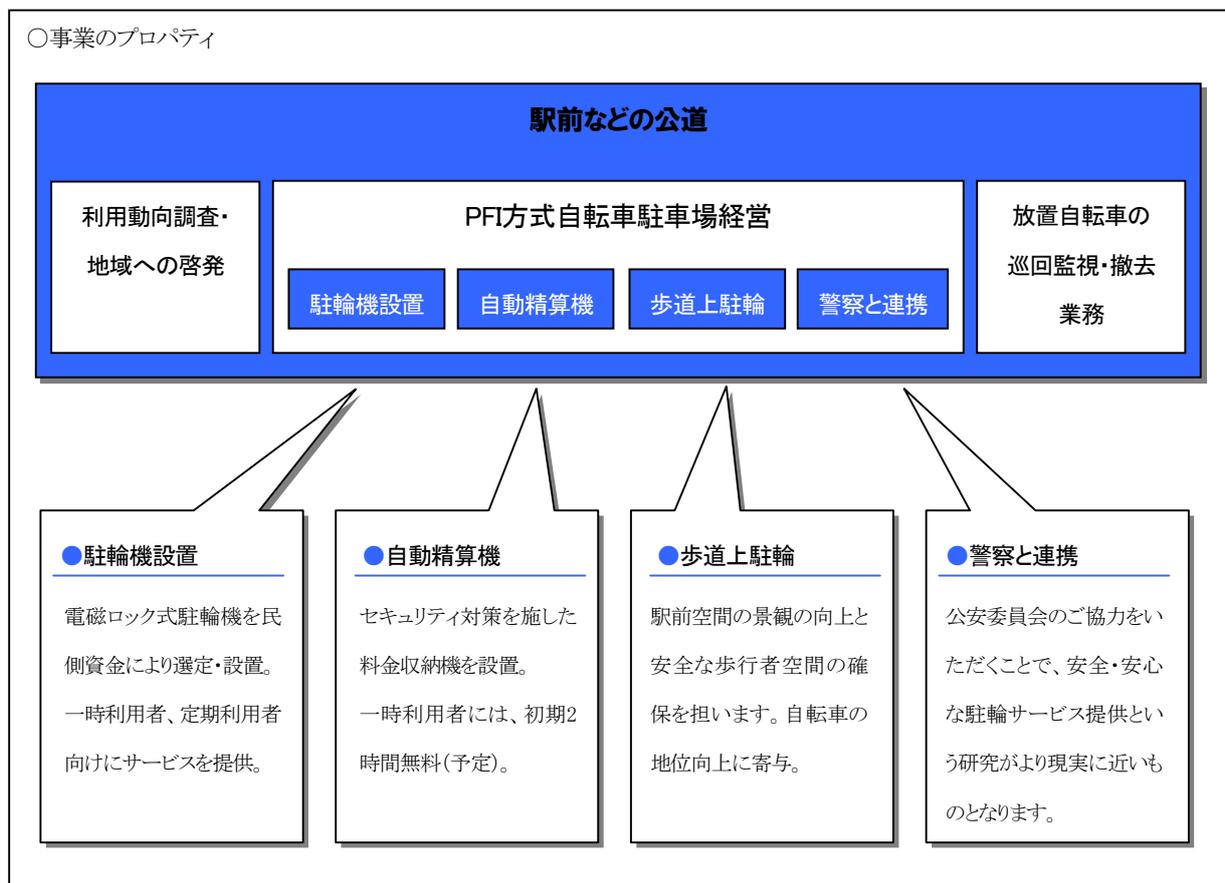
まず、「自転車」の存在が悪いわけではありません。むしろ積極的に利用されることが望まれる交通手段といえます。

ここで大きく発想の転換を図ります。自転車を排除するのではなく、受け入れていくことでモラルが高まる新たなルールを作り、ごく自然に共存できる関係を構築することです。迷惑駐輪・放置自転車が大きな課題となっている地域において、法令に遵守した歩道自転車駐車場を整備することで完全なソリューションを提供し、独自のノウハウも導入し、自転車放置の抑制とマナー・モラルの向上を果たし課題の解決を目指します。

本事業は、PFI 手法等のパートナーシップ・プロジェクトと都市工学の見地から、行政、地域コミュニティ、通勤者、自転車利用者及びその他関係する企業等が現実的に前向きに取り組むことができ、それぞれがメリットを享受できる新しい試みでなければならないと考えます。そして、都市アメニティの向上とまちづくりに必ず結

実させるという強い信念を持つことと、「業務」として役割の一部分を受け持つのではなく「事業」として一段高いレベルで責任を持ち、時に主となり、時にインターメディアリとなり課題の解決に取り組みます。

この事業から生み出される地域全体の結束と活力は、長年迷惑駐輪・放置自転車対策に悩まれた地元の方々においても成果とともに自らも関わって解決させたことの満足感と自信、さらなる地域への愛着となり、地元の方々が主役となることができます。そして、より高いレベルの駅前環境に向け新たな活力を導き出され、サステナブルかつ充実した事業となります。



■ 事業の対象地域と期間についての考え方 —地域益の拡大を最優先—

(1) 事業の対象地域

- ・ 鉄道駅周辺の自転車放置禁止区域に指定されている地域
- ・ 既存の自転車駐車場の収容台数が流入自転車台数より少ない地域
- ・ 地域コミュニティが放置自転車問題の対応に苦慮している地域
- ・ 将来の抜本的な対策(大型の駐輪場建設など)が実施されるまでの過渡期

(2) 事業の期間と民活への取り組み

民活事業はその事業期間が長いほど行政による維持管理コストが軽減されることとなるため、通常では事業期間は比較的長期となるよう計画しますが、この度の研究事業では、民間にとって最も条件の厳しい環境を想

定するため、期間を10年程度、その後民間へ移行する状況が発生してもトータルで最長15年程度としたいと考えます。

事業方式はBOT、初期の間は民間の資金調達プロジェクトファイナンス、事業期間満了後民間の一切の権利は消滅し、設備を自治体等へ移管、または原状復帰となることを想定しております。

事業着手までに要する期間は、各関係部署との調整が円滑に進むと想定した場合、協定締結を含め6ヶ月程度で可能と考えます。

(3) 事業期間全体に渡る歩道自転車駐車場の維持管理

本事業において維持管理はシビル・ミニマムの観点からも非常に重要と考えます。常に機能を維持し、利用者からの信頼を得て、周囲の景観を損なわないよう十分に配慮し、維持管理及び運営を行います。原則として、日中は現地に巡回管理指導員を常駐させます。

同時に、利用動向等をモニタリングし、調査結果にまとめ、次のステップの自転車駐車場へ活用可能とする活動を実施します(モニタリングは常時、調査報告は年2回程度)。

電磁ロック式駐輪設備は、コンピュータを駆使したハイテク駐輪機であり、利用者の公平性を確保します。利用状況の集計も容易であるため、動向を把握して次の対策を講ずる分析が可能となります。

■ 事業のポイント ー当法人の社会的役割を認識し、諸問題解決へ積極的に寄与ー

(1) サービスの向上と多様な選択肢の提供

繁華街・鉄道駅周辺は、自転車駐車を整備するための用地が限られており、その取得に要す費用も非常に高額となることが一般的です。中心市街地であるため、通勤・通学のため自転車を利用する人々の放置とともに、とりわけお買い物客など一時利用者による迷惑駐輪・自転車放置が大きな課題となっています。この問題を解決するために歩道上に「道路付属物」として自転車駐車を整備し、自転車利用者に対し規律に従って駐輪していただくようにします。自転車の列が整然と並び、見た目だけでも効果が実感できます。

(2) 官民協働事業

平成 17 年 4 月 1 日に施行された「道路法施行令の一部を改正する政令(政令第 125 号)」に基づき、計画策定、整備、維持管理・運営、実施報告策定及びそれらをまとめる過程について、地域コミュニティ、市区町村、警察関係者各位と協議の上、それぞれのセクターの特徴を反映させていただき、当法人が最も得意とする PFI 方式によるパートナーシップを構築し放置自転車問題の解決に取り組みます。

駐輪設備を利用するにあたっては受益者負担とし、自転車利用者から料金を収受し、駐輪設備の整備及び維持管理費用に充当します。PFI 方式によりこれら運営上のリスクの一部または全部を当法人側で受け持つスキームであるため、自治体・地域コミュニティの課題解決に多大に寄与します。

事業期間内全体に亘り財政支出を抑えることができるため、その VFM(バリュー・フォー・マネー)の高さに必ずやご満足いただけるものと考えます。

(3) 自転車の地位向上・地域振興

自転車本来の利便性や環境負荷、その特徴を活かして、自動車交通体系と並ぶ、公共交通体系の役割の一部を自転車が担い、駅端末交通手段として、自転車利用者に対し自転車の快適な利用環境、安全・安心な駐輪サービスを提供します。欠かせない普段の足である自転車を容認する方向性を打ち出すことで、顧客満足度(住民満足度)のさらなる向上に寄与します。自転車を「悪」の存在とするのではなく、共存できる環境を整備します。自転車利用者に対しては、その責任と自覚を促します。自転車を過度に排除しないことで、中心市街地活性化に寄与します。

(4) 都市工学の見地の導入

都市のトータルのアメニティ向上に欠かせない要素に、ストリートファニチャーを含む周辺環境との調和が挙げられます。当法人では、都市工学をはじめとする専門の先生に参画していただきます。

(5) ローコストオペレーションと IT 化

NPO 法人として我が国環境・文化にフィットした PFI 手法に取り組むことにより、公益的社会システムの構築、地域経済の活性化を目指します。また、単にコストセービングということではなく、コストを最適配分し、バリューアップと地域益・公共の福祉の向上を実現します。

また、IT 化された電磁ロック式駐輪機を整備し、管理運営のローコスト化を実現し、かつ、公平性・公明性を高めます。

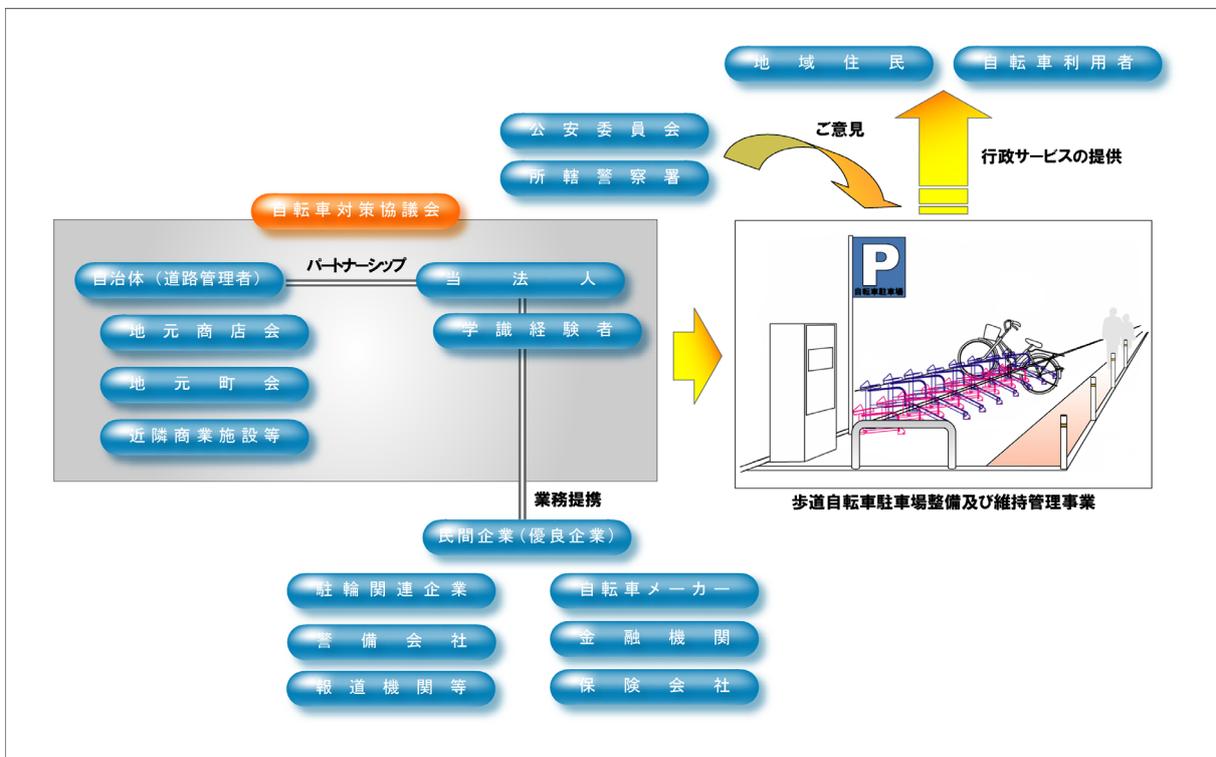
○電磁ロック式駐輪機、自動精算機



■ 役割分担について 「最適な役割・リスク分担が最大の事業成果を導き出す」

当法人が主体となって、計画策定に当たります。事業実施についても、当法人が収支計算、セルフモニタリング、マナー啓発活動、巡回監視及び既設駐輪場の利用促進活動を実施し、快適で活力のある駅前環境の提供へ寄与することが可能なパートナーシップ・プロジェクトとします。

○歩道自転車駐車場整備事業におけるパートナーシップのイメージ



各セクションがそれぞれメリットのある事業となり、別の事例を構築する場合においても、持続可能な事業モデルとすることを目標とします。

商店であれば来店客や従業員などへのアナウンスやお店側が店舗前の自転車を整理、小中学校などでは自転車利用の講習会を開催するなど、地元の方々に草の根の取り組みに参加していただくことが重要です。

■ 作業の進め方 —地域固有の条件に合致するためスピーディかつ柔軟に計画を策定—

(1) 事業の検討開始

官・民いずれかの発意により検討が開始されます。

道路管理者である自治体と当法人により、候補地が事業の対象地域である場合に、簡単な調査を実施し基本計画案を作成します。地元から事業のニーズがあることが前提となります。

その地域の自治体が有する都市計画と整合性を持たせることが重要となります。現在の規制の状況、放置自転車等課題の検証を行います。



(2) 意見集約

地域コミュニティ(地域の町会・商店会等)が参加した協議会(法定協議会としない場合もあります。)もしくは勉強会を設け、事業が必要かどうかの意見を集約します。そして、勉強会にて関連法規等について知識を習得していただきます。

地域コミュニティが、それぞれの店舗の前の放置自転車を管理し、整理していただけるような関係が築けると、大きな推進力となります。

基本計画案の策定時に覚書を締結しておくことによりスムーズに手続きが進みます。



(3) 所轄警察署との調整

交通安全管理者である所轄警察署の関係部署と歩道自転車駐車場整備に関する意見交換を行い、当該地域で必要となる手続き(放置自転車台数調査、交通量調査、計画の見直し等)について指導をいただきます。

(4) 調査の実施

候補地の現地調査を実施します。

・放置自転車台数調査

特定の時間における候補地周辺の放置自転車台数及び推移を計測します。調査範囲は、自転

車(普通自転車、後ろカゴ付き自転車、マウンテンバイク、ミニ自転車、電動アシスト付き自転車の 5 種類)とバイク(自動二輪、原付の 2 種類)に分けて、日中 2 時間毎としています。可能な限り、どの地域から訪れた自転車なのか等の動向も調査します。

・交通量調査

候補地における交通量を計測します。調査範囲は、種類別(徒歩、自転車、自動車)、時間帯別(午前、午後)としています。

・測量

現地にて測量を実施します。この測量を元に、より詳細な図面を作成します。地下埋設物の把握、利用者・交通の導線なども勘案します。

(5) 公安委員会の意見聴取

所轄警察署との調整を経ると、事業計画を所轄警察署から公安委員会へ上げていただき、公安委員会の意見聴取を行います。通常、自治体担当者に公安委員会へ出向いていただきます。

場合によっては、協議の場が公安委員会から所轄警察署へ戻り、計画案の修正について再度検討を促されることがあります。

(6) 調整・選定

本事業について関係ご当局と調整を図り、事業に取り組みます。

また、学識経験者・専門家、駐輪機メーカー、設置工事業者、維持管理会社、シンクタンク及び金融機関等です。重要なテーマである都市景観及び防犯に関し、都市工学の専門家に外部から本事業をチェックしていただきます。

(7) 協定締結

自治体と当法人との間で、事業計画書を取りまとめ、事業の役割分担等を明記した協定書を締結します。この協定書には、事業破綻時を想定した条項を入れることで事業性の低下を防ぐことができます。

協定書の原案作成は当法人側で受け持つことが可能です。

(8) 事業実施

設備は、原則として、電磁ロック式駐輪機システム(電磁ロック式駐輪機×台数分、自動精算機×駐輪機 30 から 100 台あたり 1 基の割合、オンライン管理システム×1 式)とし、幅広い設定と利用者が気兼ねなく 24 時間利用できるものとし、工事期間は約 10 日間で完了します。

事業期間中は、自転車利用者に心地よく利用していただけるよう 2 時間までは無料とします(その後一定時間毎に 100 円ずつ課金)。

巡回管理指導員の配置、防犯システム等を導入し、安全で快適な駅前環境・空間の提供に寄与します。

地域コミュニティの協力もいただき、地域住民等へヒアリング、アンケート調査を行いながら、優良な都市景観の形成、地域活性化等に結実させます。

■ 利用者に対する配慮 ー自転車利用者の不満も同時に解消ー

必要に応じ、盗難等の防犯対策として監視カメラを設置し、犯罪抑止力を高め安全性の極めて高い自転車駐車場とすることも検討します。

自転車利用者の最大の不満は自転車駐車場のキャパシティ不足であり、受け入れ台数を増大します。さらに、夜間は閉鎖されてしまうなど利用時間でも不便なものが多いため、本事業では 24 時間利用を可能なものとします。また、行政で整備する自転車駐車場は、定期利用を前提としており、たまにしか利用しない方々にとって敷居の高いものでした。それは、登録手続きの面倒さ、駐輪をする利用料の単価を計算した場合、特に買い物客などは登録に二の足を踏んでしまうものでした。本事業では、一時利用の方が、複雑な利用登録を必要とせず、気軽に便利なサービスとして駐輪サービスを利用できるようにしています。

加えて、別事業として、正しい自転車利用に関する情報(啓発を含む。)、放置自転車禁止区域情報、駐輪場案内情報及び街区情報等を提供する案内板整備事業を実施します。従来、自転車駐車場の場所を案内する表示物が不足しており、自転車利用者が自転車駐車場を見つけにくかったため、案内板を自主財源により増設し、円滑な誘導を図ります。この案内板整備事業については、PFI 方式を用い当法人がかねてより多くの自治体と実施し官民間問わず多くの方々から大変ご好評をいただいている「避難誘導街区案内板整備事業」の仕組みを導入します。

■ 交通安全に対する配慮 ー歩道に歩行者と自転車が共存するためのルールを設けるー

現状の迷惑駐輪・放置自転車は、景観の悪化ばかりではなく歩行者の通行の妨げ、災害時や消防活動等に支障を来たす、自転車の盗難や様々な犯罪が増加するなど、社会生活に害を及ぼす状態となっています。

駐輪機を整備した場所に、歩行者が安全に通行できる空間を確保します。

- ① 駐輪機の列の両端にガードパイプを配置(駐輪のない場合の安全確保)
- ② 車道に面して整備する場合は、2m 間隔ごとに車止めを設置(自動車の路上駐車防止)
- ③ 歩行者通行帯を整備(ミストクラッシュ塗装などカラー舗装化)
- ④ 自転車取り出し時の後方の安全空間の確保

■ 環境に対する配慮 ー心が安らぐ快適な空間を確保ー

都市環境に適合するべく、歩道自転車駐車場設備にも調和の取れたデザインを導入し、ストリートファニチャーの要件を満たしたものとします。

利用していただいている時は自転車が整然と揃い、都市景観・環境への影響を最小限に食い止めます。

駐輪がなされていない時は駐輪設備が目立たないよう工夫します。

また、リサイクルや環境問題にも積極的に取り組みます。

■ 事業費用 ー円熟期に入りつつあるソフトインフラ PFI 方式を最大限活用、受益者負担の原則ー

整備費用及び維持管理費用の一部又は全部を PFI 方式による民間資金等を活用した手法により捻出します。当法人によりライフ・サイクル・コスト(LCC)を算定し、キャッシュフロー計算まで踏み込んだ収支計算を行い、事業計画を達成させます。

事前の現地調査を踏まえ、当該地区内に勤務されている方及び当該地区内に乗り入れされる一般利用者等、一人でも多くの方々に広く利用していただくために、対象は事前登録者に限らず当日利用の一般の方向けに解放し、駐輪して初期 2 時間を無料、その後一定時間毎に 100 円ずつ課金する従量制としたいと考えます。当該手法により、安心してお買い物等を行っていただける環境の整備と、特定の利用者がスペースをごく一部の方が占拠することを抑制し、公平に利用していただくことにつながります。電磁ロック式駐輪設備は、不特定多数者向け(当日利用)の自転車駐輪場サービスとして大変有効です。

収支採算見込のモデルとして、100 台の駐輪機を設置した場合の例を提示します。

○収支見込のモデル(100 台設置の場合)

- ①投資 駐輪場設置工事費用 1 台当り@7 万円×100 台=700 万円
- ②運営経費 メンテナンス費用 年間 設置費用の 5%(修理費、清掃費)
- 整理要員給与(シルバー人材) 月額 25 万円×1/2…200 台で 1 人の割合
- ③利用料金 2 時間まで 無料
- 2 時間超終日利用 200 円
- 設置台数の 30%は、近隣商業への来訪者用として 2 時間未満利用に制限。

④収支見込 (年間)

項目	摘要	金額(円)	備考
収入	@200 円×70 台×30 日×12 ヶ月×75%(稼働率)	3,780,000	1 台 1 日当り平均収入 105 円
支出			
投資回収	700 万円÷10 年	700,000	
金利	700 万円×金利率 5%×1/2(平均残高)	175,000	
メンテ費	700 万円×5%	350,000	
管理要員	125,000 円×12 ヶ月	1,500,000	
本部事務費	@6 万円×12 ヶ月	720,000	
小計		3,445,000	
収支差額	収入－支出	335,000	

■ 歩道自転車駐車場の維持管理 —PFI 方式は運営期が最大のポイント—

本事業において維持管理はシビル・ミニマムの観点からも非常に重要と考えます。常に機能を維持し、利用者からの信頼を得て、周囲の景観を損なわないよう十分に配慮し、維持管理及び運営を行います。

同時に、利用動向等をモニタリングし、調査結果にまとめ、次のステップの自転車駐車場へ活用可能とする活動を実施します(モニタリングは常時、調査報告は年2回程度)。

電磁ロック式駐輪設備はコンピュータを駆使したハイテク駐輪機であり、利用者の公平性を確保します。

利用状況の集計も容易であるため、データを分析・解析し、動向を把握して次の対策を講ずることが可能となります。

■ NPO の役割 —当法人のみが有する資質—

民間活力導入型の公共事業において最も重要なポイントは、パートナーシップを構築するパートナーがそれぞれ最適な役割分担とリスクを負うことと、引き出された各セクターの特徴をうまく調整しまとめることです。

従来の民活事業はその点で多くの課題を有していました。行政には民間の持つ豊富なノウハウを引き出す柔軟性に欠けており、民間には行政に対し引っ張っていくような主導的な立場を持つことができませんでした。コンサルタントが介在する事例においても、調整力の面では威力を発揮しますが事業主体から見ると責任の限定された第三者の立場と言わざるを得ません。

当法人では、NPO 法人としての公益性と、学識経験者による理論構築と合理的説得力を背景に官民それぞれに対しリーダーシップを発揮し、掲げた高い経営理念を事業全体に浸透させることが可能です。

もちろん NPO ならどこでもいいというものではなく、当法人だからこそできる利点です。

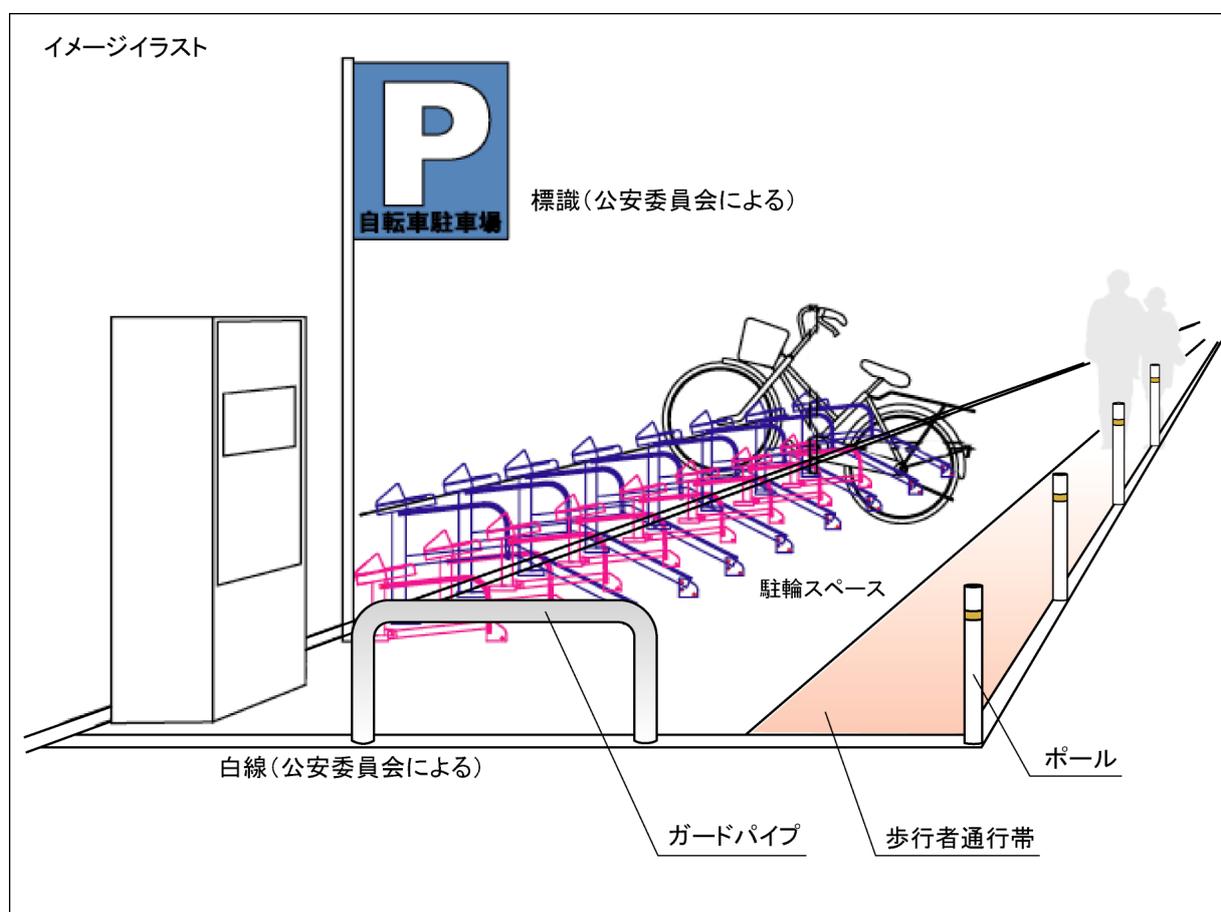
■ 現在ご提案・検討中の自治体の場合

現在事業をご提案し検討中となっている事例では、自治体が事務局として主導し、「自転車対策協議会」という任意の協議会が設けられ、活発に議論を重ねました。当法人もそれぞれの部会に参加しました。

協議会には、地元商店会、町会、主要商業施設、郵便局長、駅長等が出席しました。

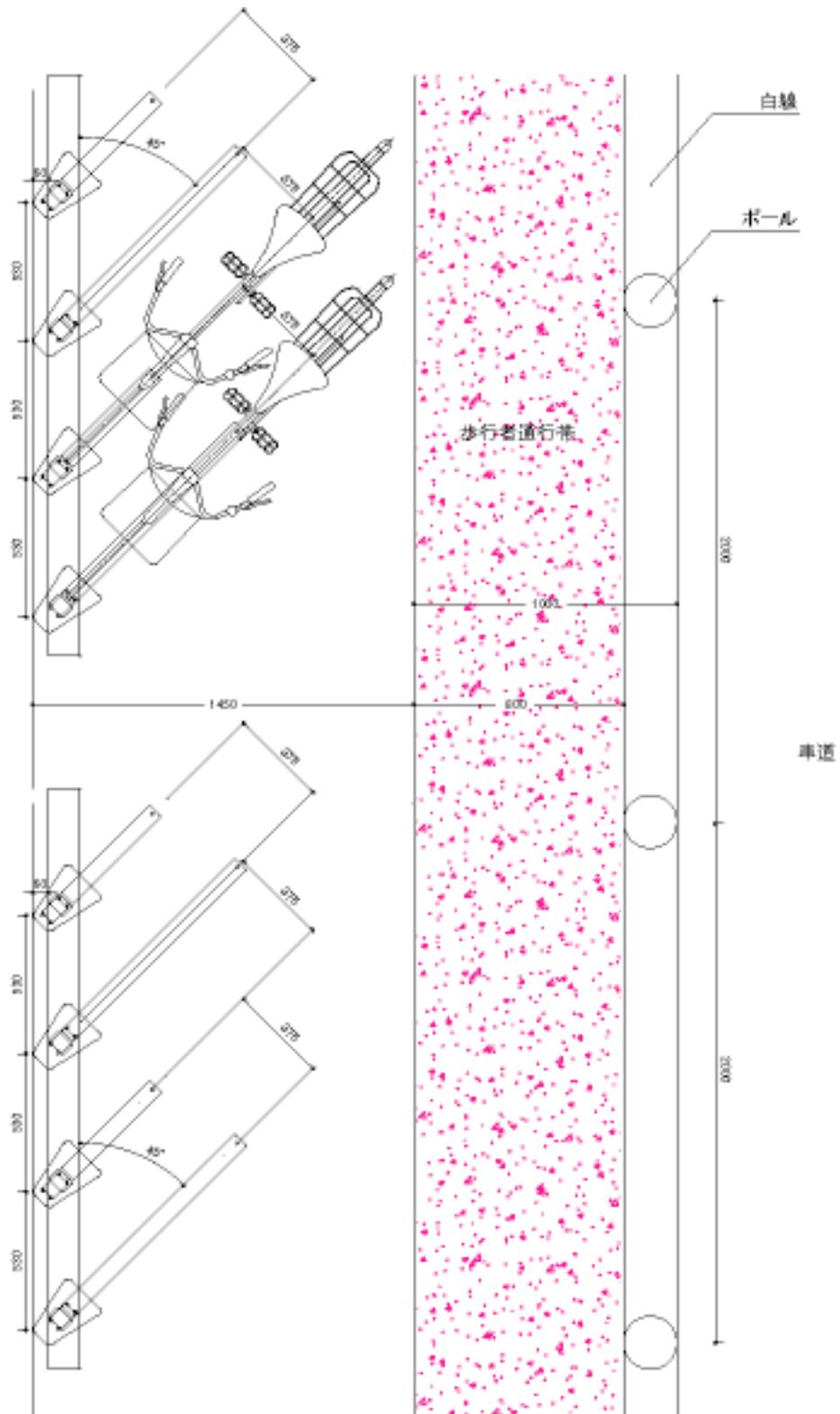
当該地域はかなり密集した地域であり、有効な幅員が確保できるほどの歩道がなく、国土交通省・公安委員会のアドバイスにより車道の構造を以下のように変えて、自転車駐車スペースと歩行者通行帯を新たに設け、整備することを検討しております。このことにより車と歩行者が分離され、安全性が飛躍的に高まります。

○歩道のない道路上へ自転車駐車を整備する場合のイメージイラスト



また、駐輪機から自転車を取り出す際の後方通行の安全確保と、車道幅員の確保の両立を目的として、駐輪機は斜め45度の角度を付けて配置します。これにより、自転車駐車スペースとして通常自転車1台の長さ1.9mが必要のところ、1.5mほどで収まります。

○自転車駐車スペース、歩行者通行帯、車道の配置を示す鳥瞰図



■ 自転車利用者の観点から

本事業には様々な思いが込められていますが、自転車利用者への訴求はシンプルでなければならないと考えます。難しいことを考えなくてもスムーズにすんなり受け入れることのできる駐輪サービスであることが最も重要です。利用率(稼働率)、採算性にも結びつく大きな要素です。

自転車利用者へ訴求するポイントは次の3点です。

- ・ 見た目が優れていること(ストリートファニチャーとして、使用可能な状態かどうかの判断のしやすさ等)
- ・ 使い勝手がいいこと
- ・ 安心感を与えること

まず「見た目が優れていること」ですが、自転車が整然と並んでいることで「ここに駐輪できる」と直感でわかることができます。そして、自転車を駐めようと空いているラックを探す際にも、自転車の後端が揃っているので一目で探し出すことができます。また、「2 時間まで無料」という点も利用者に対する「見た目」としては非常にフレンドリーに感じていただく工夫です。

次に「使い勝手いいこと」ですが、まず「駐めやすいこと」が大きな要素です。そのために、24 時間稼働し、自動精算でき、かつワンコインで利用できることは大きな訴求力があります。日常使い慣れているコイン式パーキングやパーキングメーターなどと同じイメージとなっているため、利用方法で迷うこともありません。また、「利用したい場所に自転車駐車場がある」ということは最も大きなアピール・ポイントのひとつです。広範囲のライフスタイルにマッチするシステムです。

最後に「安心感を与えること」ですが、自転車が整然と並び「管理されている」ということは、自転車は日常の足というその性質から、従来撤去されないかということに気にながら駐輪していた方々から多大なご信頼をいただけるものと考えています。その安心感の対価は僅かな硬貨のみという非常にお得なものです。中には、単に日常の足としてだけでなく、所有することに喜びを感じるような自転車を使っている方もおられます。自転車駐車場がきちんとお預かりする、というサービスを望まれていた多くの方々からご支持をいただけるものと考えます。また、IT による管理のため、誰かが得をした、損をしたということから開放され、「公平性が高い」ということも安心感を持っていただくことに大きく寄与します。

本事業では IT により利用動向をデータでモニタリングし、分析・解析することができます。数値によって利用者の意見を日々伺うことのできるシステムでもありますので、常にサービスを改善していきます。

資料

*時事通信社官庁速報(H17.9.27)より

◎路上駐輪場、民間も整備可能に = 道路法施行令を改正へ - 国交省

国土交通省は、2006 年度、国などの道路管理者以外でも路上駐輪場を整備できるよう道路法施行令を改正する方針を決めた。全国の放置自転車台数は03年で44万台とピーク時の半分以下に減少したが、依然深刻な問題になっている。同省は、まちづくりに取り組んでいる民間非営利団体(NPO)などによる路上駐輪場整備を可能にすることで、放置自転車追放を進めたい考えだ。

政府は今年4月、駅周辺などの放置自転車対策が急務として道路法施行令を改正し、歩道橋下の空間などを路上駐輪場として活用できるようにした。ただ、道路管理者以外は整備できないという制限があるため、同省は同施行令を改正し、民間などにも駐輪場整備の道を開くことにした。

一方、道路法は、道路上に施設などを設置して道路を継続的に占有する場合、道路管理者の許可を得ることを義務付けている。同法と同施行令には占有許可の必要な施設などが列挙されているが、駐輪場は含まれていないため、06年度に追加する方針だ。

施行令が改正されれば、民間だけでなく、放置自転車対策に積極的に取り組んでいる市区町村が国や都道府県の許可を得た上で、国道や都道府県道に駐輪場を整備することも可能となる。

また、道路に接した駐輪場を整備する民間に、国や地方自治体が補助金を出して支援する仕組みは既に整っている。このため国交省は、政令改正に伴い民間による整備が促進されるほか、行政にとってはコスト削減にもつながると見込んでいる。

※当法人独自の情報では、平成18年末頃改正となるとのことです(平成19年1月施行予定)。