

有料化の検討進む自転車駐車場 「自転車を活かしたまちづくり」を提言

自転車は地球環境問題の視点からクリーンな乗り物として脚光を浴び、最近は中心市街地活性化に向けて自転車を活用するなど、その位置づけは大きくなっています。大垣市は昨年の9月議会で「大垣市自転車駐車場整備計画」が出され、将来的には4811台（現在は3794台）の収容台数を確保することや、放置自転車対策として「有料化の検討」も出されました。

そして、今年の8月議会では駅北口広場等整備計画と連動して、自転車駐車場建設の基本設計の概要も報告され、9月議会には具体的な内容も出されるということです。今回は「自転車駐車場」をきっかけに「自転車を活かしたまちづくり」について取り上げました。

市議会議員 笹田トヨ子

駅北口広場近くに 立体自転車駐車場建設

駅北自転車駐車場の建設場所は駅北口広場近くで、鉄骨造2階建、収容台数1384台、21年1月から22年9月までに基本・実施設計を行い、22年度建設工事というスケジュールです。

建設環境委員会では、「有料化」について質問があり、「有料化を見据えて検討している」「民間とのバランスや利用者の負担もあり研究中」などのこと。駐輪場の構造としては「利用者にとって利便性を考えると時間がかからないシンプルなもの」「仮に無料になっても無駄にならない施設を検討している」という答弁でした。駅南駐輪場は、南街区の再開発と絡むので検討中とのこと。



有料化は「利用料収入により財政負担の軽減」

「自転車駐車場整備計画」で「有料化の検討」も出されています。

有料化導入のメリットとして、①「駐車状態が整頓され、出入りが容易になり、利用しやすい」

②「利用料収入により、財政負担が軽減」③「施設内の放置自転車が減少」④「盗難が減少」⑤「近距離利用の抑制が図られる」などです。

一方で「有料化を導入することで、路上の放置自転車等が増加することが考えられ、放置禁止区域を設定することが必要」としています。

有料化は国内外共にその傾向のようですが、日本国内での有料化の背景には92年総務省が「放置自転車対策に関する調査研究」で、無料駐車場について5つの弊害を指摘して、有料化が望ましいという見解を示したのがきっかけです。

しかし、「有料化のメリット」にしても、また総務

省が出した無料駐車場の「5つの弊害」にしても、有料化の必要性について、いまいち説得力はありません。いろいろ理由は出ていますが、「利用料収入により財政負担の軽減」ぐらいではないでしょうか。

総務省の5つの弊害とは

- ①駐輪場は価格メカニズムにもとづくべき
- ②利用者コスト意識を低下させる
- ③バス輸送サービスを低下
- ④財源は税収であるから利用者・非利用者間に不公平が生じる
- ⑤民営駐輪場の経営を圧迫する

自転車政策で最も求められていることは何か？

自転車政策を考えた場合、放置自転車というマイナスの側面だけの対策ではなく、この際、「中心市街地の活性化に自転車をどう活用するか」とか、「自転車の活用で“環境都市大垣”を」など、「自転車を活かしたまちづくり」をつくっていくことが必要ではないでしょうか。今の計画では、どこまで本気になっているのか見えてきません。

大垣市は土地が平坦で自転車利用に向いていると思います。今や世界の流れはレンタサイクル・システムの導入など自転車利用が増えています。大垣市も、中心市街地の活性化や環境問題・交通問題など総合的な視点から自転車道路網の整備やマイカー規制などの検討、またレンタサイクルのシステム化など、自転車活用のまちづくりが必要なのではないでしょうか。