

会 議 録

□全部記録 ■要点記録

1 会議名	第2回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2 開催日時	令和3年3月24日（水曜日） 午後2時30分～午後4時50分
3 開催場所	防災センター 5階 災害対策本部会議室
4 出席者名 （50音順・敬称略）	
出席者 委員	足立泰美、阿部尚之、井上俊行、古倉宗治、田原直樹、常盤真功、中川吉郎、 横山忠昭、吉田長裕 以上9名
委員以外	4名
事務局（建設局）	道路管理部 佐々木部長 道路総務課 土井課長、橋尾課長補佐、久保主任
関連部署出席者	都市局交通計画室 池内主幹 建設局道路建設部道路建設課 萩原課長 都市拠点整備本部鉄道駅周辺整備室 大原主幹
5 傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人なし
6 議題	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の対応 ・駐輪場施策に関する他都市事例等の調査結果 他
7 会議の全部内容又は進行記録	詳細については別紙参照

事務局	<p>ただいまから第2回姫路市自転車等駐車対策協議会を開会いたします。よろしく申し上げます。</p> <p>新型コロナウイルス感染症拡大防止のため緊急事態宣言が発出されたことに伴い、日程を延期させていただき、本日あらためて第2回協議会開催の運びとなりました。委員の皆様には、ご多忙の中、再度のスケジュール調整などご迷惑をおかけし、申し訳ありませんでした。また、年度末の開催となってしまったにもかかわらず、ご参加いただきまして誠にありがとうございます。</p> <p>【配布資料確認】 【委員、出席者紹介】</p> <p>それでは、議事に入りますので、以降の会議の進行については会長に引き継ぎます。会長、よろしくお願ひいたします。</p>
会長	<p>次第に沿い進行したい。</p> <p>本日は傍聴の方はおられないということだが、傍聴の方がいらっしゃった場合は非公開とするかどうかについて委員に諮らせていただく。</p> <p>公開、非公開についてはよろしいか。</p>
事務局	<p>本日傍聴人の受付は0人である。ただし、公開会議の場合、会議の開催後にインターネット上等での会議録などの公開は行われる。</p> <p>委員出席者に関しては、出席者名は公開されるが、だれがどの発言をされたかは公開されない。発言者は、「委員」「会長」などと表記される。</p>
会長	<p>非常に一般的な公開の方法と思う。それに従うということで、ご了解願ひたい。</p>

<p>会長</p>	<p>また、今回は初めてオンライン会議形式でご出席の委員がおられる。当初は想定していなかったことであり、オンライン参加の方を出席と扱うかの規定がない。基本的には出席として扱うのが妥当ではないかと考えるが、ご異議はありますか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>では、オンライン参加の方についてはご出席されているものとして定足数には反映させるということで、よろしく願います。以後も同じかたちで進めさせていただければと思う。</p> <p>早速議事の1点目に入りたい。事務局は説明をお願いする。</p>
<p>事務局</p>	<p>【事務局説明】</p> <p>議事1「第1回協議会の議事のふりかえり」説明</p> <ul style="list-style-type: none"> ・姫路市の放置自転車対策及び駐輪場整備運営における現状と課題について ・委員からの意見、質問について
<p>会長</p>	<p>前회가10月の中旬で、1回延期したということもあり半年近く開いてしまった。そのため、前回の会議録を配布し、事務局の方で要約をしていただいた。</p> <p>ただいまのところご質問やご意見があればいただきたい。</p> <p>なければ、前回の議事録の中で、ひとつ確認しておいた方がいいと思うところを私の方から改めて確認させていただく。</p> <p>今事務局の方からも出たが、この会議はとりあえず「駐車対策」ということでやっているが、その枠組みでいくと袋小路に入ってしまうとか話題を交に限定してしまうというようなところがあるので、自転車施策全般に広げたほうが</p>

委員

いいのではないか、あるいは、そうしないと本当の解決ができないのではないかというような問題提起もあった。それを受けて、どういうふうに議論をしていくかということについても、これから先、実際やってみながら考えていこうということで、当初はあまり範囲を限定しないような進め方をしている。自転車施策という非常に広い範囲をこの協議会で扱うというのは難しいところもあるかと思うが、駐車対策というのは一つの入口であり、駐車対策について答えを見つけていくことは当然ミッションのひとつであるのが、最初から話題を駐車対策に限定して一切広がりを持たせないということではないということを、この際あらためて確認させていただきたい。

そういうこともあり、いろんな分野の専門の方に参加いただいている中から、幅広く話題提供、課題の提示をいただいて、そこから始めるのがいいのではないかと思う。そういうわけで、議事の2点目は、委員の発表報告ということで、特に自転車のご専門の方のおひとりである、NPO法人自転車政策・計画推進機構理事長の委員に本日はお願いしたい。

「自転車駐車施策の体系的対応～過去の調査等を踏まえて～」
委員よろしく申し上げます。

よろしくお願いいたします。

先ほど会長からもございましたが、「自転車駐車施策」となっているが、もう少し幅広い視点から自転車駐車の問題点をとらえていくという観点で、今後の議論の参考にしていただくべくまとめたものである。

最近、自転車駐車対策は一定の解決をみているためなかなか調査研究がされていないということで、過去の調査等を踏まえてとさせていただいた。少し古いデータもございますがご了承ください。

では、2ページ目から。

自転車駐車施策の位置づけということでは、「1 放置対策」から「2 公共交通との連携」、「3 自転車利用促進」と、重なり合いながらも少しずつ移行していているのではないかと思う。

最初は放置対策ということで、放置自転車を無くすために(駐輪場の)量を重視して、駅前という「点」に対して対策を取っていくという段階で、(放置

自転車の)撤去もこの中に入る。

2 番目は、現在このあたりに来ていると思えるが、公共交通との連携、公共交通と自転車をセットで考えて、マイナス面を解消してメリットをつけるということでクルマから転換、(公共交通と)「つなぐ」線的な役割を果たすということ。

3 番目は、走行空間とセットで自転車を利活用するために不可欠な二大インフラとして(駐輪場を)位置づけ、通勤通学、買物、観光などの多様な目的のために、質を重視した使いたくなるような施設、町中に面的に広げたような展開を図るという話になってきているのではないかと。そういう意味で、健康や環境など多様な目的のための自転車駐車という考え方に変遷しているのではないかと考える。

3 ページ目には過去からの放置台数についてまとめた。国交省の調査ですが、1981年をピークとして、放置台数は2019年には23分の1にまで減少している。そのための対策の二本柱として、駐輪場の建設と放置自転車の撤去があった。駐輪場については、箇所数も収容台数も3～4倍に増えている。しかし、実際に利用されている台数は近年減ってきており、ピーク時には実収容率が9割を超えていたものが、今では駐輪場には結構空きがある状態になっている。全国の民間の駐輪場も含めてこのような状況である。撤去台数につきましてはピーク時から2.6分の1になっておりますが、これは放置自転車そのものが減っていることが背景にあると思われる。

次の4ページは国勢調査の2000年と2010年のデータを比べたもの。通勤通学者数を比べると、370万人ほど減っている、その中で、鉄道・電車のみでの通勤者は47万人増えていますが、これは駅まで徒歩で移動する人が増加しているのであり、自転車に乗って駅まで行く、鉄道・電車及び自転車での通勤者は43万5千人減っている。また、鉄道・電車とその他の交通機関を併用する方も軒並み減っており、全体では鉄道・電車の利用者が減っているということ。今までは郊外化していた住宅・街が、駅前の再開発等で集約化され、歩いて鉄道駅に行く人が増え、自転車で駅に行く人が減っているのではないかと考えられる。

姫路市について見ていくと、鉄道・電車の利用者は増えている。また、自

家用車が大幅に増え、自転車の利用者、自転車と鉄道を併用する方が減っている。全体的に車依存が進み、徒歩で駅を利用される方が増えている傾向にある。

次に5ページ目を見ていただきたい。こういった状況の中で、新しい自転車駐車施策はどのように考えればいいのかということだが、駐輪場が足りなくなれば需要を抑制すること、駐輪場が空いているということであれば健康促進などのためにも利用を促進することも柔軟に考えていかななくてはならないかもしれない。従来は(駐輪場の)量を供給することを考えていたが、今後は駐輪場利用台数と放置台数の合計を見るだけでなく将来の需要の変化も頭に置きながら、量的には需要の抑制と拡大も考えていかななくてはならない。また同時に、使っていただくために質についても考えなくてはならない。

量の面からは、駐輪場がいっぱいであれば、交通手段の分散と同時に、供給する側としては需要の惹起者が分担して供給していただく、自治体だけが(駐輪場を)持つのではなく分担するという必要もある。また、質の面では、空きが多いようであれば利用者側がどういうものを求めているかを調べたうえで質を確保することが必要かと思う。

次の6ページだが、駅の駐輪需要は、鉄道を利用する方と駅前施設利用者に大きく分かれる。上の二つの円グラフは、左側が立川駅、右側が姫路駅の周辺で、自転車を放置した人の利用目的を尋ねたものになっている。自転車を放置して駅で鉄道に乗る人は全体の2割程度、鉄道に乗らずに駅前施設を利用する方は7割程度になっている。これは駅によって異なっており、例えば阪急の別の駅では逆になっていた。このような需要に応じた考え方も必要になる。

典型的なものに駐輪場と目的地までの距離があり、駅利用者と駅前施設利用者とは、前者の方が比較的長い距離を我慢できる傾向にある。また、自転車を駐輪場に駐輪している人よりも放置している人の方が我慢できる距離がより短い傾向にある。(駐輪場を整備する際に)一律に距離をセッとするのではなくて、利用して欲しい相手方によって変えるということも必要ではないか。

続いて7ページをご覧ください。全国の駐輪場の利用者数282万台に放置台数を足したものが一応の駐輪需要と考えられるが、需要量の調整としては徒歩と自転車の相互転換、自転車+公共交通と自転車での直行との相互転換、駅間の融通、自転車のシェアなどの手法がある。

供給量の調整としては、需要惹起者ということをお頭においておく必要がある。駐輪場の収容施設の台数が437万台分あるが、鉄道乗り換え需要に対しては173万台分に対して鉄道事業者の供給量は29万台とギャップがある。駅前施設需要に対しても105万台中駅前のスーパーなどが供給しているのが6万台以下であり、結局自治体や民間駐輪事業者が供給している現状がある。以上が量的コントロールの実態である。

次は質的コントロールだが、8ページをご覧ください。需要内容は多様化しており、駐輪場利用者は多様なサービスを要求し、満たされないと駐輪場に停めなくなってしまう。放置やクルマを利用する人を、駐輪施設の質の向上で(駐輪場利用者に)転換してもらうことができるかもしれない。供給内容の質的対応としては、距離やそれに応じた料金設定、デザイン・サービス、特にセキュリティなどは重要視される。

次のページは橋本駅で2007年に自転車を放置している方に行ったアンケート調査の結果だが、(電車に乗り換えて)5キロメートル以内の駅まで行く方が全体の56%、徒歩で来られる800m以内から自転車できている人が36%いた。これらの人が目的駅まで自転車で直行したり徒歩に転換していただき、また、他の駐輪場に余裕がある駅を利用できる方は他の駅に転換していただくことで、需要をコントロールできる。

次の10ページにはそのモデルがあるが、距離によっては直行や徒歩の方が早く目的地につく場合がありえる。そのモデルを想定してアンケート調査をしたところ、直行型に転換しても良いという人が7~8割、徒歩に転換しても良いという人が6割程度いた。このようなモデルをお示して広報啓発することで、転換してもらえ可能性があるとということが分かる。

次に、12ページ。自治体の考えでは不法駐輪対策として最も効果があるのは撤去で2番目は近い駐輪場の整備だが、放置している人に尋ねると近い駐輪場が圧倒的に多く撤去は効果がないという回答になる。撤去への反

感もあるのかもしれないが、放置をしている人や駐輪場利用者がどのように考えているかを踏まえてどちらの対策を重視するかを考える必要がある。

また、5階建ての駐輪場で条例を改正し階層ごとに利用料金に差をつけた結果、ガラガラだった上階が利用されるようになった事例がある。料金を5割下げれば4分の3の人は100メートル遠い駐輪場を利用しても良いと考えているという調査結果もある。また、駐輪場の質の問題としては屋根付きのものが求められている傾向にあり、最近では、駐輪場に求められるサービスとして、広い駐輪スペース、分かりやすい案内、電子マネー対応、駅に直結した動線なども求められており、駐輪場を複数から選択する際に利用者は距離、利用料金、出し入れのしやすさを重視していることが調査の結果わかる。こういう流れの中で、利用者が何を考えられているかを見定めたいうえで対応することが必要かと考える。

続いて14ページからは、自転車の利用促進のための駐輪場の話をしていきたい。中心市街地の店に買い物に来る人について調べたところ、宇都宮市では自転車利用者の方が週あたりの買い物金額は高くなった。茅ヶ崎市での調査では自動車来店者の方が金額は高くなったが、60歳以上に限れば自転車利用者の方がわずかに高くなる。いずれにしても、しっかり自転車利用に必要な駐輪場などの施設を備えれば、自転車での来客が増え売り上げ増につながり得ると考えられる。

また、徒歩移動距離を0.8キロメートル、自転車移動距離を3.2キロメートルとすると、到達可能面積は2平方キロメートルと32平方キロメートルとなり16倍の差がある。同じ人口密度と仮に仮定すると、自転車利用を考慮すれば、徒歩のみと比べて約16倍の顧客拡大につながる可能性がある。また、駅利用者の徒歩での適正なアクセス距離を800メートル、自転車の場合2500メートルと仮定すると、自転車の駅勢圏は徒歩の場合の10倍になる。これは、公共交通との連携促進を行う上で考えておくべきことかと思う。

次に16ページを見ていただくと、一人当たりの自転車保有台数をまとめている。人口当たり何台の自転車を持っているかというのは自転車政策の基本になるかと思う。これを見ると、兵庫県は全国10位で一人当たり0.56

台、全国平均の0.52台よりも多くなっている。また、姫路市は大阪市の0.72を超えて0.74台と非常に多くなっている。保有台数が多いということは自転車利活用のポテンシャルが高いということでもあり、保有台数の多さを前提として自転車政策を考えないといけない。

次の17ページはレンタサイクルの話。レンタサイクルというのは手前から自転車を出し入れすればいいので駐輪スペースにより多く止められる。レンタサイクルと一般的な駐輪場を比較すると同じ面積で1.73倍収容でき、地価の高い駅前などでは大きな効果が出る。また、昼間に職場などに移動しているレンタサイクルや夜間に自宅などに移動しているレンタサイクルのバランスを考慮すると、この数値は2.3倍にもなる。ただし、残念ながら日本の利用者の3割はいくら利用料金が安くても他人の使った自転車は使いたくないと考えられているという調査結果もある。

18ページですが、自転車で出かけてもいいと考えている距離と、実際に自転車で行っている距離を目的別に調べたものになる。目的ごとに距離が違っている。また、自転車で行ってもいい距離と実際の距離とを比較すると、全体の57.5%は自転車で行ってもいい距離の範囲内に目的地が入っており、このあたりをターゲットとした自転車の利用促進が可能なのではないかと思う。

では自転車利用を増やすために何が必要かだが、19ページのグラフを見ると、1番は自転車道だが、4番目に駐輪場が入っている。また、自転車と自動車の使い分け要件のなかにも4番目に駐輪場が入っており、駐輪場が(自転車利用促進に)相当重要な役割を果たしていると考えられる。

最後にまとめになるが、駅前の駐輪供給の分担、駅前施設や商店街も努力して分担する、できなければ共同して市にお願いするということが当然あると思う。駐輪場の共同化や相互融通、量的・質的要求水準を満たすことも必要かと思う。

鉄道については、鉄道側の協力と供給の分担、自転車法には(分担とは)書いていないが、それぞれに連携しながらやっていくということで、自治体

<p>会長</p>	<p>も鉄道利用促進のために支援し、量的・質的水準を満たす供給をして自転車と公共交通をセットで活用する線的な利用を作る必要がある。</p> <p>3番目に、面的な利用として必要に応じて町中に的確に駐輪場を提供する。それも、質の良いものを提供する。あわせて自宅にも一人当たり何台必要かを考え、適切な駐輪施設を確保して、自転車利用の促進を成していく必要があろうかと思う。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>委員は国交省の自転車交通に関係する委員会や研究会に多く参画されており、国交省の自転車施策にも強いつながりを持っておられるが、大変緻密で具体的な視点を提示していただいた。</p> <p>後ほど意見交換の時間も作りますが、委員の今のご発表についてご質問などございますか。</p> <p>よろしいでしょうか。では、続いて、事務局の方から駐輪場施策に関する他都市事例等の調査結果について説明をお願いしたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>【事務局説明】</p> <p>議事3「駐輪場施策に関する他都市事例等の調査結果について」配布資料に基づき調査結果を説明</p>
<p>会長</p>	<p>先ほどの委員の発表、事務局からの説明について、ご意見ご質問等ありましたらお願いします。</p>
<p>委員</p>	<p>まず事務局からの説明について、最後に運営コスト、収支の話があったが、収容台数だけでなく満車率のファクターがいるのではないか。委員の発表にもあったが、全自転車利用者が駐輪場を利用してこれだけの利用料金をいただくと黒字になるとか、100%入っても赤字になるのか。100%だと</p>

	<p>黒字だけど 70%しか入っていないから赤字なのであれば、残りの 30%がどこに逃げているのかというのを見ていかなければならない。利用率というファクターがあればもう少し何か見えてくるのかと思うが、そのあたりについて少しお聞かせいただきたい。</p> <p>もう一つ、姫路市では、特に姫路駅のような学校に近い駅については学生の利用が多くなるので、朝夕は学生の駐輪場の出入りが多く日中はもしかしたら買い物客が多いというようなことがあるかもしれない。姫路市としては、利用者の立場を考えて、例えば学生は 1 日料金が良くて買い物客は時間料金で無料時間を設けるなどして駐輪場の回転数を上げることで、利用を促進するようなことも考えられる。また、主要駅にはあまり集中して欲しくないが住宅地の最寄り駅は積極的に使って欲しいというようなことがあるならば、今の姫路市のやり方に近いが、周辺部や利用者数の少ない無人駅の駐輪場は無料化して集中して欲しくないところは有料化するという対策も必要ではないかと説明を聞いて思った。</p>
会長	<p>利用率の話は、事務局の説明と配布資料では加味されていないのか。補足をお願いしたい。</p>
事務局	<p>他都市事例については、利用率は収集できていない。姫路市の事例に限定すれば、無料駐輪場は難しいが、有料駐輪場については利用率を把握している。</p> <p>なお、今回のコロナ禍において、特に緊急事態宣言下では春は半分程度、この冬の緊急事態宣言下で 2～3 割程度の大幅な利用減が見られた。利用率も加味して考えると、この状態からどこまで回復するかということも考えに入れる必要があるかもしれないと、ご意見をうかがって思った。先例があるような事態でもなく詳細な分析の結果ではないが、駐輪場事業者などにヒアリングしたところ、100%に回復せず、徐々に回復して 9 割程度で頭打ちになるのではないかと考えている事業者もあった。</p> <p>姫路市営駐輪場の利用率だが、コロナ以前の市営有料駐輪場 4 施設の例では、無料時間の利用者も含めて、大手前地下駐輪場が最も低く約</p>

委員	<p>5割の利用率、姫路駅前中央地下駐輪場と姫路駅西地下駐輪場が8割強、御着駅前自転車置場が7割程度という数字となっている。しかし、コロナの影響で今後これがどう変化するかは、今時点では見込みが難しい。</p> <p>それに加えて、例えば姫路駅周辺の車両総数を考えると、全員が駐輪場を利用すれば利用率100%になるはずなのに8割の利用しかないのか、自転車の台数が少なくて8割しかないのか、それによって考え方を変えなければならない。もし、駐輪場の利用台数を超える車両が駅周辺にあるのであれば、もっと有料駐輪場を積極的に利用する施策を考えなくてはならないし、もっと台数が少ないのであれば何をしても利用率が100%になることはないことになってしまう。そのあたりを最後にお聞かせいただきたい。</p>
事務局	<p>姫路駅周辺に限った話で、放置自転車も含むすべての自転車が駐輪場を利用した場合に利用率100%になるかという、おそらくもっと少なくなる。コロナ禍以前のデータで、姫路駅周辺で自転車が最も増える日中であっても、公設民営含むすべての駐輪場に分散してすべての自転車が入ったと仮定すると、利用率は100%より圧倒的に少ない数字になっていた。逆に、すべての自転車が駐輪場に入って利用率が100%になるという状態は、例えばはりま勝原駅などはそれに近い状況であったが、少し不安がある。</p> <p>姫路駅に関しては、今のところは、民営も含めて考えると、自転車を利用される方が全員駐輪場に入れられたとしても駐輪場が溢れることにはならない。すべての駐輪場が8割9割埋まるという状況よりもさらに少なくなるのではないかと思う。</p>
委員	<p>結局は取り合いになるようなことか。</p>
事務局	<p>場所によっては取り合いになるところもあるし、逆に民営駐輪場にも入っていないただかないと厳しいかなという場所もある。</p>

会長	<p>非常に重要な、今回の論点の一つになるだろうご指摘だったが、整備をどの程度の水準を見込んで行うかということで、駐輪場の整備だけが対策のすべてではないが、どういう利用者数を想定する必要があるか、将来の交通需要の変動を含めてどういうふうを考えていけるかが重要な論点の一つになるのかと思う。</p> <p>その中で、事務局で用意していただいた資料、特に公設駐輪場のコストに利用率を加味したシミュレーションをするとういことかと思うので、資料を準備いただきたい。</p>
委員	<p>川崎市溝の口駅の例で、駐輪需要の高い状態で料金をうまく設定すれば利用率が上がるという結果が出ている。駅までやってくる自転車利用をどこまで伸ばすか伸ばさないか、健康かつ環境に良い自転車の利用をどこまで伸ばしていくかという、駐輪需要を増やす増やさない、あるいはニュートラルにするという方針をまずは考えるほうがよいのではないかと。</p> <p>二点目に、市の文化センターや会議室などいろいろな施設の利用料金の設定もそうだと思うが、駐輪場のようなインフラのコストそのものを利用料金で賄うのは不可能に近いが、管理運営コストなら射程距離に入ってくる。他の施設ではどう考えているのかということもあるが、公営住宅ではインフラについて補助金を除いて市の負担分だけを家賃に転嫁するというような考え方もあった。駐輪場の利用者負担についても、駐輪場そのものの位置づけに関係してくると思う。</p> <p>三点目に、個々の駐輪場のコストを考えるのではなく、本当に必要なところの無料駐輪場と有料駐輪場、あるいは無料駐輪場を無くすとしても利用料金に差をつけた場合、トータルでコストを考える必要があると思う。</p>
委員	<p>利用率の件だが、今回ご紹介いただいた資料の⑦に、姫路市のそれぞれの場所に対して駐輪場の配置を記していただいているが、別の資料では姫路市の公設駐輪場は 50 箇所以上ある。これらについて利用率を見ると</p>

	<p>に、場所によって、例えば過去 10 年間で利用率がどう変わってきたのか、単年度で見るのではなく、各場所、運営形態によって、人口減少などによってどのくらい利用率が減ってきたのか、今後どうなっていくのか。減るにしてもあるところを中心に減ってくるということがあるのか、長期的なスパンで見ていく必要があるかと思う。人口動態の変化だけでなく、今は新型コロナによる社会動態の変化もある。これらを区別したうえで、人口がそもそも減っている中で利用率が減るという可能性もあるので、そのあたりも踏まえたシミュレーションをお願いしたい。</p> <p>また、他都市調査の結果、「有料化したからと言って利用率が変わらなかった」「放置自転車が減った」逆に「無料化して放置自転車が増えた」という意見もあるようだ。姫路市の有料駐輪場 15 箇所の中で、かつては無料だったけれど今は有料という箇所があるのなら、有料化前後にどれくらい利用が変わったのか、無料が有料になることによってどういう変化があったのかを利用率を中心に見ていただきたい。</p>
会長	<p>駐輪需要の予測は社会動向をどう考えるかで非常に難しい面もあると思うが、何らかの形で議論ができるように持っていきたいと思うので、事務局の方で工夫をお願いしたい。また、有料化の変化に伴う動向についても取りまとめていただきたい。</p>
委員	<p>事務局への調査依頼なども含めて、他に意見はありますか。</p> <p>資料⑦で緑色の(民営駐輪場と公設無料駐輪場が近接している)事例だが、民営駐輪場に「公設無料駐輪場があることで問題がありますか」というようなヒアリングをした事例はあるか。</p> <p>また、中心部の商業の視点から言わせていただくと、(利用率が)100%より少ない状況で回っているというのは非常に残念な結果というか、「もっと溢れていない」という考えもある。いろんな指標があるかと思うが、まち全体への経済的な波及も一つの指標でとらえることができないのかと、例えば、駐輪場の稼働率が高まっているときにそのエリアの経済波及も高まるとか、その連動は分析しにくいとは思いますが、いずれにしても、駐輪場がいっぱいであるこ</p>

会長

とが悪かどうかで言うと、商業の視点から言うとそれはウエルカムな状況であるというのは頭の片隅においていただければと思う。

また、コストの話だが、経営を見るときには損益分岐点を出してしまって、損益分岐点に達していないのでしたら単価を上げるか客数をあげるか回転数を上げるかの3つの軸しかないと思う。指標として損益分岐点とのギャップを出していただいて、達成するためには単価をどれだけ上げる必要がある、稼働率をいくらにする必要があるということを考えて、それが無理なのか現実的なのかという議論をしていくといいのではないかな。

最後に、委員の発表にも「点・線・面」のお話があったが、次はビジョンを掲げて面の議論をしていく必要があるのかなと思う。この街をどうしたいかによって、駐輪場を増やす必要があるのかが変わってくる。自動車ではなく自転車で街に集まってきてもらうような駅中心にするのかというビジョンがないと議論が難しいのではないかな。

ビジョンの話は第1回でも指摘された委員がおられた。実際にそれがないと決まらないことも多い。例えば公共交通は公共的に担保すべきという考え方も、基本的には受益者負担という考え方もあるが、それはどちらか一方が正解というわけではなく、方針によって揺れ動くもの。何回か後には姫路市の現在作成中の計画の情報も少し提供いただけるということなので、その際にはあわせて検討をしたい。

また、経営の観点はなかなか行政サイドにはなじみが薄い部分もあると思うが、材料としては知っておくべきだと思うので、それに近づけることができるかどうか検討をお願いしたい。

次回までに用意して欲しい材料や、次回こういう材料で問題提起をしたいというような方はいらっしゃいませんか。例えば、通勤通学のために使う駅と姫路駅のようなターミナルでは性格が違うという話もあったが、このあたり、どういう状況で将来的にはどのように考えているかというようなことを鉄道事業者の方にお聞きするのも非常に有益ではないかなと思う。

何かございませんか。

委員	<p>事務局の方に依頼したいことだが、行政の会議ということで、税金に関わる議論の中で、どういう考え方で駐輪場を運営していくか。他都市でも出ているが、利用者が負担するという考え方、原因者が負担するという考え方、中心駅と郊外の駅では地価が全然違うような状況の中では市場原理的なものもある。そういった考え方をまず整理していきながら、どういうふうに公平な税の負担を成すかを考えていく必要があるかと思う。その際に問題なのは、すべてが公設公営ではない、民間事業者がやっているところもあるとなると、固定資産税の違いも出てくるし、運営のあり方も公設公営とは全く違う。それを比較しようとしてもあまり意味がないのかとも思うし、大きな流れで言うと PPP、PFI、ニューパブリックマネジメントのような考え方がいろんな分野に押し寄せている。姫路市であれば駐車場などは指定管理者制度で運営している例も増えているかと思う。そういった事例も踏まえて、今の課題が何なのかというところを絞り込んでいく必要があるかと思うので、どういった考え方で駐輪場コストを負担するかについて、ぜひ整理していただきたい。</p>
委員	<p>民営の駐輪場の経営とは、どれくらいの料金で成り立つのか。そのあたりのヒアリングなどできればお願いしたい。</p>
会長	<p>なかなか聞きにくいところもあろうかと思いますが、可能な範囲で情報を集めていただければと思います。</p> <p>他になければ、事務局の方からも何かございますか。</p>
事務局	<p>来年度、当市で駐輪場の新たな整備、あるいは部分的な有料化の話が出ております。事業者選定などは別途専門の委員会で行いますし、この場で個別の駐輪場の話を主題にさせていただくことはないかと思うのですが、場合によってはこういった具体の事例を踏まえてご意見などをいただく機会も作れればと思っております。</p>

会長	<p>すべてシミュレーションよりは、そういった具体事例があったほうがかえって議論がまとまることもあるので、うまく活用して進められればと思う。</p> <p>本日の協議はここまでとさせていただきます。進行を事務局にお返しいたします。</p>
事務局	<p>長時間にわたるご議論ありがとうございました。本日いただいたご意見、ご依頼等に基づきまして事務局の方で調査し、次回会議に向けて資料を作成していきたいと思えます。</p> <p>今回は年度替わりで、事務局を含めメンバーが変わることもあろうかと思えますがご了承ください。また、コロナの収束も見通せない中で次回の日程も明確には申し上げられない状況ではございますが、調整のうえ次回の日程をご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>本日はありがとうございました。</p>