

会 議 録

□全部記録 ■要点記録

1 会議名	第3回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2 開催日時	令和3年8月2日（金曜日） 午後2時00分～午後4時20分
3 開催場所	姫路市国際交流センター セミナー室A
4 出席者名 （50音順・敬称略）	出席者 委員 足立泰美、阿部尚之、魚谷観、北村周郎、古倉宗治、佐々木康武、汐田浩二、 田原直樹、永井宏樹、橋本憲明 以上10名 委員以外 2名 事務局（建設局） 道路管理部 黒林部長 道路総務課 安積課長、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 都市局交通計画室鉄道駅周辺整備室 近藤主幹 建設局道路建設部道路建設課 萩原課長、河嶋係長
5 傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人なし
6 議題	・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 他
7 会議の進行記録	詳細については別紙参照

事務局	<p>ただいまから第3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>【配布資料確認】</p> <p>本協議会の委員は13名となっております。年度末の人事異動等により7名の委員が変更となっております。引き続きお願いしております委員も含めまして、あらためて事務局よりご紹介いたします。</p> <p>【委員、出席者紹介】</p> <p>それでは、これより議事に入ります。以降の会議の進行については会長に引き継ぎます。会長、よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>次第に沿い進行したい。</p> <p>今回は、オンラインで参加の方、(欠席者に代わり)オブザーバーとして参加されている方、姫路市の自転車施策に関係する部署からの出席者がある。</p> <p>なお、この会議は、委員だけで非公開の審議をすることも可能である。委員は、非公開で審議したい場面があれば発議していただきたい。</p> <p>本日は10名の委員にご出席いただいている。会議の成立要件は過半数となっているので、成立していると判断する。</p> <p>まず、議事の一つ目に、副会長の選任を行いたい。</p> <p>第2回まで副会長に就任いただいていた委員が退職され、副会長の職が空いている。新たに副会長の選任を行うが、選出の方法は指名推薦としたい。ご異議はありますか。</p> <p>(異議なし)</p>

副会長	<p>異議なしと認める。</p> <p>最初に副会長を選任する際に、姫路市の建設局長に副会長をお願いしたという経緯があるため、今回も佐々木建設局長をお願いしたい。ご異議はありますか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>では、副会長には、姫路市建設局長の佐々木委員にご就任いただく。よろしく申し上げます。</p> <p>どうぞよろしく申し上げます。</p>
会長	<p>続いて、議事の(2)「第1回、第2回協議会の議事のふりかえり」に移りたい。</p> <p>協議会の第1回目は、去年の10月に開催された。この協議会のミッションは、今後の自転車駐車対策の課題を明確化し、それにどう対処していくかという方向性を示していくということである。第1回では自転車駐車場の視察もし、現状認識を行った。現状でももちろん課題があるが、今後の社会情勢の変化により新たな課題が出てくることも考えられる。それも含めて、課題を明らかにして対処方針を決めていくということで、大きな使命を抱えている。</p> <p>しかしながら、コロナ禍の影響で集中した審議も難しい状況であり、前回からもかなり時間が空いてしまったので、今日は、第1回目と2回目にどのような協議を行ったかを最初に事務局に整理していただく。また、それを踏まえて、今後どのように協議会を運営していくかについても事務局の提案を説明していただきたい。協議会の進め方については委員の皆様方のご意見を聞きつつ決めていくべきものだが、場合によっては優先順位をつけて、優先順位の高い議題を先に審議していくという方法も当然考えていく必要があるかと思う。</p> <p>そういう観点から(2)の議事を進めていくが、事務局の説明を受けての議論は議事3の意見交換の時間で行いたい。</p>

事務局

では、事務局より説明をお願いします。

【事務局説明】

第1回、第2回の協議会の内容について、あらためて説明させていただく。

第1回では、姫路市のこれまでの放置自転車対策・自転車駐車対策について、また、現在姫路市が抱えている駐輪対策の課題・問題点について事務局より説明させていただき、委員の皆様と共有していただいた。

また、第2回では、第1回で委員よりいただいた要望に基づき調査した他都市の事例について事務局よりご報告し、多数の委員からご意見をいただいたほか、学識経験をお持ちの委員のおひとりから自転車駐車施策について研究内容を発表していただいた。

昨年度の2回の協議会で、情報や考え方の共有をすすめることができたと考えている。

法のうえでの自転車等駐車対策協議会の目的は、自転車法第8条に規定されているが、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議し、市町村長に意見を述べることである。これに沿って、本協議会では、第1回協議会で事務局より提示した「現在姫路市が抱えている駐輪対策の課題・問題点」に対し、今後進むべき方向性を学術的・法的観点も含めて協議していただき、最終的には協議会の答申をいただくことを目的としている。

これを踏まえて、今後どのように会議を進めていくか、ある程度の筋道を決めておくべきと考える。これまでの協議会を振り返るとともに、今後の協議会の進め方について、事務局からの提案もさせていただきたい。

資料に沿って説明させていただく。

まず、1「姫路市の自転車等駐車対策の現状」。第1回協議会において共有させていただいたが、姫路市ではこれまで規制行政と給付行政の両輪により放置自転車への対策を行ってきた。ここで言う規制とは放置禁止区域の指定と放置自転車への警告及び撤去、給付とは放置自転車の多く見られる場所への公設駐輪場の整備運営である。

これらの対策の結果、市内の路上放置自転車数はピーク時の10分の1

以下になり、姫路駅北エリアにおいても、昭和の末期には約5,000台、10年前でも2,000台あまりの放置自転車が路上に見られたが、現在は数百台程度と激減している。特に、通勤通学者等による駅周辺等の長期間の路上放置は、ほぼ撲滅できたと言ってよいかと思う。現在残っている路上放置自転車の大半は、買い物客等による短時間駐輪や、警告撤去の手薄な夕方から夜間の時間帯の放置である。

続いて、2「姫路市の自転車等駐車対策の問題点」であるが、（１）「現行の規制による放置自転車数削減の限界」、（２）「公設駐輪場管理コストの公費負担」、（３）「有料無料、公設民営の駐輪場の混在」、（４）「公設駐輪場による民業圧迫の恐れ」、（５）「条件の良い無料駐輪場への利用者の集中」、（６）「放置自転車の見られる場所へ公設駐輪場が重点整備されていること」の6点を、第1回協議会において解決策を協議すべき問題点として提示させていただいた。

これについては、協議会の進め方の話に強く関連するので、先に3の「他都市事例の抜粋」を説明する。

第1回で委員から頂いたご意見ご提案を踏まえ、他都市の自転車駐車対策について姫路市と同じ中核市及び県内の比較的人口規模の大きな市を対象に調査を行い、結果を第2回で発表させていただいた。今後の協議において特に必要性が高いと思われる情報を抜粋して説明する。

まず、（１）公設駐輪場の有料・無料に関するのだが、公設の有料駐輪場を整備している市と無料駐輪場を整備している市の数は拮抗しており、半数の市では姫路市と同様に市内に有料と無料の公設駐輪場が混在していることがわかった。残り半数は公設駐輪場を有料か無料に統一しているということになるが、有料に統一している市と無料に統一している市の割合もほぼ半々であった。なお、有料公設駐輪場の割合は首都圏および阪神間において高くなっていた。

続いて（２）公設駐輪場と民営駐輪場の併存だが、公設有料駐輪場と民営駐輪場の近接事例は公設有料駐輪場を有する市の8割で見られ、特に民業圧迫が危惧される公設無料駐輪場と民営駐輪場の近接事例についても公設無料駐輪場を有する市の26%で見受けられた。姫路市でも

これらの事例があり民業圧迫のおそれがあると考えているが、他都市においては無料駐輪場の設備や位置を民営駐輪場より劣るものとし、利便性に差をつけて共存を図っている事例がある。

次に（３）公設駐輪場の目的だが、姫路市以外の多くの市においても公設駐輪場は放置自転車対策を主目的として整備されており、利用目的としては公共交通機関への乗り換えのための駐輪、ついで買い物等商業施設利用のための駐輪が多いと考えられているという結果となった。

続いて、この資料の最後の項目だが、４に第１回と第２回協議会において委員から頂いたご意見をまとめている。大きく「協議会の進行等に関するもの」「駐輪場のコストに関するもの」「公設駐輪場の有料・無料、及び公設・民営駐輪場の併存に関するもの」「その他」に分類して整理した。今後の協議において議論の起点となりうるご意見、有効なご指摘ご提案などを多くいただいております。協議を進めるにあたり改めてご確認いただければと考えている。なお、ご発言をそのまま記載しているわけではないので、解釈の誤りや抜けなどがあればご指摘いただきたい。

さて、それでは、これらを踏まえて今後の協議会の進め方についてご相談させていただきます。

まず、解決すべき課題について改めて整理する。第１回で提示させていただいた当市の自転車等駐車対策における問題点は、この資料の２に記載している６点であった。

１つ目が、放置自転車対策として実施してきた規制と給付の両輪のうち、規制に限界が見えており着地点を明確化する必要があるということである。撤去による長時間放置の削減に成功し、残った短時間や夜間の放置に対応するにはさらなる規制の強化が必要な状況だが、放置自転車数そのものが大きく減少しているため、規制強化にかけたコストに見合う効果が得られる見込みは低くなる。あくまで放置自転車の撲滅を目指し規制を強化していくのか、一定の効果が得られたところで現状維持を目指し啓発を続けるのか、目標地点を見据えて方向性を定める必要があると考えている。

２つ目が、公設駐輪場、特に無料駐輪場の管理コストの負担の問題である。無料駐輪場の管理運営に要する修繕費、光熱費等は市費により賄わ

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。

3つ目が、有料、無料、公営、民営の駐輪場が各駅周辺に混在しており、公平性に欠けるという問題である。市域において有料駐輪場しかない駅と無料駐輪場がある駅が分かれており、市全体の駅利用者からみると負担の公平性に欠ける状況である。また、公設駐輪場が無く民営駐輪場のみの駅も存在している。これまでの協議会では、「混在することが問題とは限らない」「使い分けできるということで利点にもなり得るのではないか」というご意見も委員からいただいております、「混在していても良い」という選択肢も含めて審議いただきたいと考えている。

4つ目が、放置自転車対策として整備した公設駐輪場、特に無料駐輪場による民営圧迫のおそれである。放置自転車対策のため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だが、市が放置自転車対策を根拠に駐輪場運営という収益事業を独占してしまっているのであれば、それは問題であろうと考えている。

5つ目が、条件の良い無料駐輪場への利用者の集中である。放置自転車対策として行ってきた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っておらず、駐輪需要を必要以上に喚起してしまう事例がある。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ている。放置自転車を無くすために駐輪場を作れば利用者が増え、それに対応するために駐輪場を増やせば駅改札に近いほうに利用が集中するという形で、需要のコントロールができていないという問題である。

6つ目が、放置自転車問題のあった場所にのみ公費により駐輪場が整備運営されているという問題である。現状、公設駐輪場の多くは自転車活用ではなく放置自転車対策を目的として整備されてきたものであるため、公設駐輪場は基本的に放置自転車の多く見られた場所に存在している。しかしながら、後発的に整備された集客施設等においては、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、公平性に欠けるという問題がある。

以上6点が第1回協議会で提示させていただいた解決すべき課題であるが、1点目を除き公設駐輪場のあり方に関する問題となっている。また、現在も公設駐輪場の整備計画が進んでおり、どちらかといえば規制に関する問題よりも差し迫っているため、まずは公設駐輪場のあり方について検討いただきたいというのが、第1回でご説明した事務局としての希望であった。

なお、過去の協議会において、「駐車対策」から若干離れて、自転車政策全般に話を広げたいというご意見も委員からいただいている。現行の枠組みの中では、最終的に答申という形でご意見をいただくのは、法令に記載のある「駐車対策」に沿ったものであるべきかと考えるが、協議の中で駐車対策につながるご意見として提示いただくことは十分可能である。

もっとも、無制限に議題を広げてしまってはまとめきれなくなる可能性がある。最終的には答申をいただかなくてはならないので、現行の協議会の中では「あくまで駐車対策に関する問題解決につながる範囲内で」意見を広げていただくということをお願いしたい。

これらを踏まえ、今後の進め方について事務局としてご提案させていただきたい。

第1回で提示させていただいた問題解決のうち、まずは公設駐輪場の今後のあり方についてご審議いただきたいという考えについては変わらない。また、協議会発足前にご説明させていただいたとおり、本協議会については自由な協議をいただくことを重視しており、最終答申の期限や閉会時期を定めず、明確なゴールの設定もしていない。

しかし、第1期目の委員の任期は2年間ということで、来年の10月が一つの節目になり得る。であるので、その時点で、例えば中間答申などの形で、部分的にであっても、意見を一度取りまとめていただければと考えている。また、昨年度の協議会において、委員からも、ある程度の方向性がないと答への整理が困難であるのご意見をいただいていた。

そこで、協議いただく中での幹となるテーマ・課題をある程度絞り、協議の優先順位をつけて進行していただければどうかと考えている。先ほど改めて提示

	<p>した問題点のうち公設駐輪場のあり方に関する5点については、解決のためのテーマ・課題がある程度共通しているかと思う。</p> <p>これまでの協議内容も踏まえると、大きなテーマとしては、一つ目に、「公設駐輪場のコスト分担を利用者に求めるかどうか」、いわゆる有料化・無料化の可否といったことがあげられる。</p> <p>二つ目には、駐輪場の整備運営、特に運営になるが、「駐輪場の整備運営は公が行うべきかどうか」といったテーマ。</p> <p>三つ目には、「今後も公設駐輪場は〈放置自転車対策〉のための施設としてあるべきなのかどうか」というテーマ。</p> <p>過去の協議を踏まえると、この3点あたりが挙がってくるかと考えている。</p> <p>これらのテーマにはそれぞれ密接にかかわってくる部分もあるが、事務局としては、先ほど挙げた三つのテーマの中では、まずは一つ目の「公設駐輪場のコスト分担を利用者に求めるかどうか」、すなわち既存駐輪場の有料化や無料化の可否、あるいは今後の公設駐輪場整備にあたり有料無料のどちらを基準にするか、このテーマを優先し、軸として議論を進めていただいてはいかかかと考えている。</p> <p>以上です。ご検討をお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>1回目2回目の協議会の説明と今後の進行の提案を兼ねて、事務局より説明していただいた。</p> <p>先ほど申し上げたように、本日はまずこの議論をしたい。委員の皆様には、この協議会の進め方に対する意見等があれば出していただきたいが、その前に、前回前々回の調査結果の補足があるとのことなので、その報告を受けてから議論をしたい。</p> <p>議事の(3)「駐輪場施策に関する調査結果等の報告」について、事務局より説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>先に、事務局である道路総務課から、第3回協議会資料として配布している2種類の資料について説明したい。こちらは、前回協議会において</p>

	<p>頂いた意見をもとに作成した追加資料となっている。</p> <p>その後、オブザーバーとして参加している道路建設課より姫路市自転車活用推進計画の説明をさせていただく。こちらは複数の委員より協議会で紹介してほしいという要望をいただいていたが、つい先ごろ完成した。</p> <p>【事務局説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第3回姫路市自転車等駐車対策協議会資料①「駐輪場施策に関する調査 追加資料」について資料に基づき説明 ・ 第3回姫路市自転車等駐車対策協議会資料②「駅勢圏人口、駅利用状況及び公設駐輪場利用率の推移」について説明 ・ その他、前回、委員より質問のあった、「公共の施設についてイニシャルコストも利用料で賄うべきかどうかの、市としての統一的な基準」の有無について回答（施設ごとに利用目的や政策的な役割が大きく異なるため市としての統一的な基準は設けていないが、過去に市営施設の利用料金の見直しを行った際には、大規模改修経費も含めたイニシャルコストについては公費負担を基本とし、受益者負担の対象として考えるのは管理運営経費のみという考え方を採用している）
道路建設課	<p>【道路建設課説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「姫路市自転車活用推進計画」策定の背景及び計画の概要について説明
会長	<p>では、質疑応答に入る。ご意見ご質問等ございましたらお願いします。</p>
委員	<p>自転車活用推進計画の48ページ「とめる」の部分だが、基本的な考え方について協議会でも議論していかななくてはならないところだと思う。駐輪場の位置づけについて、その重点を放置対策に置くのか、あるいは利用促進に置いていくのか、計画には両方が書かれているが、どちらを重点にするのかがわかりにくいので説明していただきたい。市として法律に基づいて作られた計画なので、その中で市がどのように考えられているのかは協議の参考にな</p>

	<p>と思う。</p> <p>それから、「駅勢圏人口、駅利用状況及び公設駐輪場利用率の推移」の資料について、資料中の駅利用者数は自転車などで駅にやってきて電車に乗る人の数なのか、乗り換えの数も含むのか、そのあたりがわからないと自転車で駅を訪れる人数を考える際に数が変わってくるので、明確にしたい。</p> <p>続いて、「駐輪場施策に関する調査 追加資料」の英賀保駅の事例で、有料化によって無料駐輪場の利用者の4分の1が駐輪場を利用しなくなったという説明であったが、その4分の1は駅に来なくなったのか歩いてくるようになったのかそのあたりがよくわからない。</p>
<p>会長</p>	<p>3 点の質問をいただいた。1 点目は道路建設課にかかわってくるものですので後に回し、2 点目 3 点目の質問について事務局から回答願います。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず、英賀保駅の駐輪場の件だが、無料駐輪場利用者のうち減少した4分の1の方について、追調査はできていない。ただ、駐輪場利用者の減少に伴って駅利用者の減少は確認できておらず、確証はないが、近隣から自転車で駅に訪れていた方が、駐輪場にお金を払うのであれば歩いてくるようになったケースが多いのではないかと考える。中には、ほかの駅やほかの交通手段に切り替えた方や、駅を経由せず目的地まで自転車で行くようになった方もいらっしゃるだろうが、大半は徒歩に切り替えられたのではないかと考える。</p>
<p>交通計画室</p>	<p>鉄道駅利用者数は、本日もご出席の JR 様と山陽電気鉄道様から情報提供をいただいている。このデータはあくまで改札を通った方だけの1日当たりの数であるので、山陽電車で山陽姫路駅に来て JR に乗り換えたというような場合は姫路駅で1人のカウントをされてしまうが、同じ JR で姫新線から姫路駅で播但線に乗り換えたような場合はカウントされない。よって、姫路駅の数字だけが一部乗り換えを含む。資料中の姫路駅の乗車数は、JR51,800 人と山陽電鉄 15,200 人の合計で計上されているとお考えい</p>

会長	<p>ただければと思う。</p> <p>無料駐輪場利用者の減少分についてはおそらく駅利用の減にはつながっていないのではないかという推測だが、これ以上の追跡は不可能かと思う。</p> <p>それでは1点目の質問だが、これは放置自転車対策を中心に設置されてきた公設駐輪場を今後どう考えていくのかという話に直結していくものである。自転車活用推進計画の中ではどういう風にそのあたりを位置付けているのか。</p>
事務局	<p>姫路市の放置自転車対策を担当している部門としては、公設駐輪場の整備は放置自転車対策を目的として行ってきており、現在もその考え方に基づいて業務を行っている。しかし、市の自転車政策としてはそれだけではなく、この自転車活用推進計画の中には自転車の利用の推進という目的も入っている。どちらの観点でも自転車施策を進めていかなければならないということで、計画の中では併記させていただいている。どちらかに重点を置く、あるいは今後シフトしていくところまで明確に整理しきれていないのでこのような書き方になっているという次第である。</p> <p>どちらに重点を置くかについて、この協議会の中でも今後の方向性についてご意見をいただければと思っている。</p>
委員	<p>基本的には、放置自転車が相当少なくなってきたとのことなので、自転車の利活用のためにもっと駐輪場を活用していく方向性がよいのではないかと私は考えるが、これは議論が必要になるところかと思う。</p> <p>また、英賀保駅の事例からは、駐輪場を有料化しても駅利用者にはあまり影響は出ていないということで、今後検討を進めるうえでいいサンプルだと思う。</p> <p>鉄道利用者についても、駅勢圏人口に対して自転車利用がどの程度あるのか、また、駐輪場利用の今後の変化を推測する意味でも、しっかり分析していく必要がある。</p>

会長	<p>委員からの1点目の質問は重要な話ですので、次の意見交換での議論にも回したい。</p> <p>ほかにご意見はございませんか。</p>
委員	<p>先ほど説明していただいた姫路市自転車活用推進計画の中で、サイクルアンドバスライド駐輪場の掲載がある。姫路市には整備等していただきありがたく思っている。バスというのはなかなか難しいところがあり、バスにご乗車される方には駐輪場がなくてご迷惑をおかけしているという実態もある。事業者としても空いている車庫などに自転車を停めていただけるような施策も考えているが、幹線沿いのバス停では自転車を停めるところがないという話も聞いている。以前はバス停近隣の事業者さんの善意で壁沿いに自転車を止めさせていただいている事例もあったが、放置自転車が多くなってくると、そういったところにも面倒が見切れないと断られるようなこともある。</p> <p>交通体系と密接にかかわってくるところで、自転車から公共交通へ接続する流れもしっかりと体系立てて考えることが必要だと思う。また、田寺などでサイクルアンドバスライド駐輪場を整備していただいた事例もあるが、今後も遊休地などがあれば積極的に進めていただきたい。こういったバス停への駐輪場整備の予定などがもしあれば、差し支えなければお聞かせいただきたい。</p>
会長	<p>この協議会のミッションと大きくかかわる話である。今までの放置自転車の把握は主に鉄道駅中心ということで事務局に説明いただいていたが、まずは事務局の認識等について回答をお願いします。</p>
事務局	<p>現状での公設駐輪場は、放置自転車対策を目的に整備されており、その性質上、放置自転車が多く、問題のあった箇所に整備が集中している。駅周辺においても、現在公設駐輪場のある場所は、放置自転車に困って</p>

	<p>いたのでその対策のために整備されたという流れがある。今後、公共交通機関を利用するために駐輪場を整備するという考え方が出てくることもあり得るが、現状では特に放置自転車の問題が著しかった鉄道駅周辺に公設駐輪場が整備されている。これに関しては様々な面で不公平という問題もあろうかと思うので、それも踏まえて課題として挙げさせていただいている。</p> <p>近年整備されてきたサイクルアンドバスライド駐輪場は、従来の公設駐輪場の枠組みから少し外れて整備されてきたものであるが、サイクルアンドバスライド駐輪場に関しては、所管の交通計画室よりご説明申し上げます。</p> <p>交通計画室では、地域の公共交通の利用促進を目的としたさまざまな取り組みをしており、サイクルアンドバスライドについても交通計画室が計画・整備を行っている。道路上や遊休地を利用し、バス利用促進を図るうえで、また、自転車を利用する方が本来停めてはならない場所に自転車を停めているという事例がある中で、地域の方、警察、道路管理者、バス事業者様と一緒に考えてこのような取り組みを行っている。すでに市内では、田寺のほか四軒屋、白国のバス停でサイクルアンドバスライド駐輪場を整備しているが、今後バス利用者の方による放置自転車が多くて困っているというような地域の声が上がってきたような際には、サイクルアンドバスライドを検討してまいりたい。</p>
<p>会長</p>	<p>サイクルアンドバスライドの話だが、バス停にも放置自転車は存在するが規模が鉄道駅とは違うということで、駐輪場の整備主体も違うということか。その仕分けは市の内部の話になるが、過去の会議で、事務局から問題提起された課題以外に自転車施策全体で見ていく必要があるという意見は、こういった現状を踏まえた指摘だったかと思う。</p> <p>最終的には現在の鉄道駅周辺を中心とする公設駐輪場のあり方に絞るとしても、議論としては自転車施策全体の話をやったほうがいいという部分もある。サイクルアンドバスライドの話も、これから議論できればと思う。</p> <p>それでは議事の（４）意見交換に移る。</p>

事務局のほうから提案もあった。こちらも含めて進めたいと思うので、ご意見をいただきたい。

最初からご参加いただけていない委員も、先ほどの事務局からの説明でお判りいただけたかと思うが、問題点があり、それについて方向性を決めるために答申をしてほしいということである。ところが、そういう問題認識自体が正当なのかどうかも含めて議論したほうがいいという話の中で、議論が進んできたという流れがある。事務局からのリクエストはもちろん受け止めるとして、こういう問題をどう考えるかということについても、皆様からの忌憚のない意見をいただければと思う。そもそも公設駐輪場は放置自転車対策が主目的なのかそうでないのかという話もあるので、そのあたりも含めて議論をしていきたい。

2年間で少なくとも中間答申は欲しいという事務局のリクエストもあったので、まずは優先順位をつけるという事務局の提案についてもご意見をいただければと思う。

事務局の方からは、優先的に議論するテーマとして3点挙げられていた。

一つは、公設駐輪場のコスト分担の話。利用者に費用負担を求めるのかどうかということである。

二つ目は、駐輪場の整備や運営をそもそも行政がやるべきなのかどうかという話。

三つ目は、公設駐輪場というものはそもそも放置自転車対策を主眼とするべきなのかどうかという話。これは、(前回の)古倉委員のお話とも関係してくるが、自転車利用全体から広く見る考え方もあるので、そうなった場合はどうあるべきなのか。難しい部分も含むが、大きな論点である。先ほどのサイクルアンドバスライドの話もここに含まれてくるのかと思う。

この3つを優先順位の高い課題として扱ってはどうかという提案であった。

どこからでも結構ですのでご意見をお願いします。

委員

市が(駐輪場運営を)行うかどうかということについてはいろんな議論があると思うが、もともと自転車法の考え方は、基本的には駐輪需要を惹起した者が特定できるのであればその者が第一義的に駐輪場を用意し、自転車を使ってやってきていただけるようにするのがいいというものである。ただ、不

特定多数の駐輪というものもあり、（原因者が）特定できない一般的な駐輪需要については、やはり市が前面に出て対応せざるを得ない。おそらくそういう仕切りで考えられている。

例えば大規模ショッピングセンターがあってそこに自転車で来る人がいるのであれば、まずは原因者であるショッピングセンターに駐輪場の附置義務があると考えられる。しかし、中小の商店や商店街、あるいは駅の利用者が一体になってしまっているような駐輪需要についてはその原因者がどこであるかわからない。そういう場合には市が駐輪場整備を行っていくというような判断が基本的にはあったのではないか。

それから、コストの分担だが、先ほどの資料や事務局説明を踏まえると、やはり市が仮に駐輪場の整備運営を行うのであれば、イニシャルコストは市が負担し、管理コストは受益者負担を基準に考えるべきではないか。土地代や償却資産はどう考えるのかというところはあるが、基本的には受益者がある程度負担すべきではないかと思う。そうなると、放置につながらないようなコスト負担のバランスを考える必要もある。

そして、有料無料の議論だが、放置自転車の数がピーク時の 20 分の 1 程度になってきている、また、国勢調査のたびに自転車利用者の数が何十萬単位で減ってきているという状況であるので、やはりこれからは駐輪場の質、安全性やセキュリティ、屋根などの設備の向上が必要と思う。質のいい駐輪場を皆様に使っていただくという意味も含めて、有料化という方向性はあり得るのかと考える。

委員

今回の資料の中で、手柄駅と亀山駅の駐輪場の整備の話があった。交通結節点となる駅周辺に放置自転車が多いということだが、（亀山駅の）ほかに放置自転車が多い駅がないので、今回の整備がうまくいけばこれで放置自転車対策はひと段落するのではないかと思う。そうなると、今までの放置自転車対策から利用促進に移行していくのではないか。（姫路）駅周辺には姫ちゃりがあり、1 日 100 円、1 か月 1500 円で利用できる。駐輪場も市営では 100 から 130 円、民営でも 100 円などの負担で利用いただいている。最低限、運用についてのコスト負担は、受益者負担の観点から利用者に持っていただくべきかと考えている。

会長	<p>また、今までは利用者 3000 人以上の駅がバリアフリー化されていたが、今後はより利用者が少ない駅もバリアフリー化されていき高齢者などにも使いやすい環境を整えていくということになっていくので、利用促進と合わせて駐輪場を整備していかななくてはならない。そういう意味でも、放置自転車対策から脱却して利便性向上のための施策を打っていくべきかと思う。</p> <p>事務局からの投げかけに対して方向性を示す意見を連続していただいた。</p> <p>どういう形で提言するかというのは協議会の中で決めていくとしても、優先順位が高い項目として事務局から上げられた 3 つのテーマについては、いずれについても集中的に審議すべき項目としていいのではないかと私は考えているが、それに加えてこういうテーマが必要ではないかというご指摘もあろうかと思う。あるいは、こういう観点から協議したいので事務局にこのようなデータを用意していただきたいというようなリクエストもあろうかと思うが、いかがでしょうか。</p>
副会長	<p>市としては、放置自転車対策のために必要であろうということで駐輪場を整備してきた。鉄道駅と絡められているのは、やはり鉄道駅周辺にどうしても放置自転車が多くなっていたということがある。また、姫路駅の周辺においては、長時間の放置から買い物等の短時間放置の対策にシフトし、路上駐輪場の整備などを行い放置自転車が減ってきたということもある。</p> <p>ただ、駅周辺に関しては、鉄道利用者が主に駐輪場を利用されているという観点での受益者負担の考えもあり、現在、鉄道事業者から土地をお借りして駐輪場を整備運営するという形で連携をいただいている。今後を見据えて、駅を利用するという観点での受益者負担と駐輪場利用者の受益者負担を重点的に考えると、姫路市と鉄道事業者、またバス事業者がどう連携できるのか、工夫して対策をとっていくことも必要かと考えている。</p>
会長	<p>非常に有益な指摘である。</p>

	<p>放置自転車対策という枠組みで、鉄道駅の駐輪場の整備をやってきたという事実がある。今後どうするかという話になるといろんな要素があるということだが、今いただいたご指摘は一つの論点としていきたい。</p> <p>いずれにしても、公設駐輪場のあり方を先ほどの3つのテーマに沿って議論していくという話だが、次回以降の進め方にもかかわってくるので、これについて皆さんのご意見をはっきりさせておきたいがいかがか。今いただいたようなご指摘は、いずれもそのテーマに沿った進め方の中で一つの論点として議論していくことができるのではないかと考えているが。</p> <p>受益者負担についてはご指摘のとおりだが、コスト分担を利用者に求めるべきかどうか、駐輪場の整備運営を行政が行うべきかどうか、そして公設駐輪場は放置自転車対策のためであるべきかどうか。次回以降の進め方の話として、これらのテーマを優先的に議論するような形で進めていくということで問題はないかと思うが、よろしいか。</p>
委員	<p>最初の発言で誤解を生んだようで申し訳ないが、駐輪場が放置自転車の多い駅周辺に整備されており、駅周辺を中心に議論をすることに異議はないので、誤解のないようお願いしたい。推進計画の中でサイクルアンドバスライドの話があったので、今後のことについて知りたいという趣旨で質問させていただいたが、会長のほうからお話のあった点について議論していくということについても異論はないのでよろしく申し上げます。</p>
会長	<p>私のほうにも誤解があれば申し訳ないが、サイクルアンドバスライドの話や、他の委員からご指摘のあった利用促進の話も公設駐輪場の今後を考えるにあたって重要なファクターだと思う。最終的に、鉄道駅中心に今まで整備されてきた公設駐輪場について提言するとしても、自転車施策としての駐輪場整備にはもう少しいろんな議論が必要であるというのは間違いのない話であるので、議論としてはそこも拾っていく。今回事務局が求めている部分の答申も、そういう考え方で進めればよいと思う。</p> <p>いずれにしても、事務局から投げかけられたテーマをまずは議論のきっかけにしながら今後は進めていきたい。来年の10月までに何回会議ができる</p>

委員

かはわからないが、当面は、その中で事務局から提示されたことに関しては中間答申を出すということを目標に進めればよいと思うが、議論についてはもっとやりましょう。

キーワードとしては、実際の需要の部分とコストの部分、そして運用の部分の話が入ってくると思う。また、姫路市自転車活用推進計画の基本方針に「安心な自転車駐輪環境の創出」というものが入っており、これはこの協議会の議題に当てはまるかと思う。

駐輪場の需要について、かつては放置自転車という視点から需要をとらえてきたが、長時間放置から短時間放置に変わってきている現状がある。また、鉄道やバスの利用者といった視点も必要なのではないかという意見もある。そのような中での需要のとらえ方、駐輪需要をどこでとらえるのか、そういった部分をはっきりしたうえで、今明らかに財政状況が悪いという状況があるので、それを踏まえた見直し方、整理の仕方が必要なのではないかと思う。

また、インシャルコストとランニングコストの二つの視点が支出を考えるうえで必要になる。それに対する収入は利用料金となると思うが、この利用料金が、はたして用地取得等のインシャルコストまで含んだ収益を考える必要があるものなのか、もしくは、ランニングコストのみで利用料金の設定を考えるべきなのか。もし仮にインシャルコストは公が負担するとなれば、収益とコストの関係性を明らかにしたうえで、ランニングコストに見合った利用料金の設定は最低限必要となるかもしれない。

その利用料金の設定ができたとして、今度は公がやるべきなのか民が運営するべきなのかという考えが出てくる。質の向上という話も出ているが、利用者が利便性の高い、安全性と質の見合った駐輪場を求めるのであれば、場合によっては公ではなく民であってもいいのではないかという視点もある。いわゆる官民連携であろう。

この辺りを含めて考えた場合に、最初に需要、その需要に見合った収益とコストの関係、そこを明らかにしたうえで、民がやるべきなのか官がやるべきなのか。例えば、用地取得までは官が、それ以降の運営については民がという、いわゆるPFI、PPPのようなやりかたも盛り込んでいく必要があるのではないか。そして、最終的に費用対便益がどのあたりまで担保されるのか、この

会長	<p>辺りが評価につながるかと思う。</p> <p>基本計画があるのであれば、それを軸にして落としどころを考えていくのが必要かと感じた。</p> <p>先ほど公設駐輪場整備コストの説明で少し言及はされていたが、一番重要なのは将来的な駐輪場の需要をどう見込むかという話。これは、先ほどの利用促進の話も関係するし、人口だけではなくて今後の交通体系をどう整備していくかということにもかかわってくる。そのあたりも含め、自転車の需要をどう把握していくか、そこが出発点になるというご指摘はもっともである。その点に関して、そもそもこの計画はそういった考えに基づいているのかどうかという点はいかがか。もしそうでないのであれば、委員ご指摘のような議論の流れを実現するための材料を事務局のほうでそろえていただくことは可能か。</p>
事務局	<p>駐輪需要のとらえ方であるとか、公設駐輪場のあり方の根本にかかわるような計画などがある程度取りまとめたものを資料として提供することは可能かと思う。ただ、今現在統一的な基準のようなものが明確にあるわけではないので、ピンポイントで基準となる考え方をお示しするのは難しい。いくつかの考え方を資料としてご用意することならできると思う。</p>
委員	<p>10年計画である自転車活用推進計画の中に、今回のテーマも入り込んでいる、ある程度重複しているように感じた。なおかつ、計画の構想の中に、市民・事業者・行政の連携協働、こういったことを行っていくという考えが含まれているのであれば、公設駐輪場の有料化・無料化といったテーマと重なる部分も多いような印象を持った。せっかく姫路市の中で計画を策定いただいている中で、まったく別々にやっていくのではなくうまく連携できればと思うので、一意見として聞いていただけたら。</p>

<p>会長</p>	<p>議論を進めていくうえで、統一的な現状認識があるということは非常に重要だと思うが、統一的な方針がないのであれば、いくつかのシナリオ、将来需要を予測してそれに対して計画を作っていくという方法もあるのではないかな。</p>
<p>委員</p>	<p>10年間の計画を作られているということは、明確な需要予測もされている可能性があるのかと思ったが、一から需要予測をしていくとなると難しいのかもしれない。</p>
<p>事務局</p>	<p>姫路市自転車活用推進計画において、明確な駐輪需要の数値は設定されていないと思う。計画策定にあたり、これまでの利用状況の推移などはデータとして取りまとめているが、それをベースに考え方や算定式をバックボーンとして需要予測を作成するところまで踏み込むことはできていない。</p>
<p>会長</p>	<p>少なくとも現在の数値まではある程度把握されている。それをもとに将来的にどう考えるかという推定しかない状況で（計画が）できているということであろうか。</p> <p>厳密な意味での需要予測というのは難しいだろうが、いくつかのシナリオを想定して、それに対応した案を考えていくことは可能かと思う。そうであれば、先ほど委員からご指摘のあったような作業に必要なデータについて、どういふものがあるのかをはっきりさせておくといいのかと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>前半でコストについて説明される中で、「稼働率がこのパーセンテージになるならば必要な利用料金はこのくらいになる」というような説明もあった。そういった部分もすでに考えられているし、実際に有料化した場合にどうなるのかのメリットもデメリットもすでに分析されているので、そこをどう整理していくのかを考えれば、最終的な報告書にも使える材料が出来上がってきているかと思う。</p>

会長

先ほど佐々木委員からご指摘のあった、鉄道事業者との連携というのも非常に重要な話であると思う。鉄道事業者にもメンバーに入っていていただき、今後協議を進めていきたい。また、警察の方もご参加いただいているので、この点に関してはアドバイスをいただければありがたい。よろしくお願いいたします。

範囲の広いところもあり、進め方を明確にすることができておらず恐縮ではあるが、事務局から優先順位をつけてもらえないかということで、3つほどテーマの提案があった。その中で、本日も含めて今までの委員からのご指摘も一緒に議論することはできると思うので、答申ができるように、事務局から提示された3項目についてまずは議論を進めていきたい。

今日いただいたご提案ご質問はまた取りまとめて、次回以降の議論に生かしていこうと思う。何か付け加えるべき点など、ほかの委員の方からございますか。

委員

利用促進するか需要を抑制するかということだが、すでに状況が逼迫している駅について利用を促進するとなると大変なので、余裕があるところの利用を促進するという形になってくるかと思う。そのあたりのメリハリをしっかりとつけていただきたい。

副会長

優先するテーマの中にもあるが、公設駐輪場が民業圧迫につながるのが悩ましいところだが、では、無料駐輪場を有料化すればそれが解決するのか。いや、べき論からいくと、公共団体が駐輪場を担うのではなく民間に任せべきだと仮になった場合に、実態を見ると姫路市に31の駅がある中で28駅には公設駐輪場がある。公設の駐輪場が撤退した時に民だけでやっけていけるかというところともそういう状況ではない。べき論の整理と実態の把握、今後どういう風に施策として展開していくのが妥当であるのかというところについて方向性を決めていただくというのがこの協議会にゆだねられているところかと思う。非常に難しい問題をお願いしており恐縮だが、そのあたりの方

会長	<p>向性を決めていくために議論をしていきたいと思う。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>乱暴に十把一絡げに方針を決めていいというものではなく、駅によっても状況が全然違うので、きめ細やかに状況を見たとえで方向性を出す必要がある。そういう意味では事務局の投げかけにどうこたえるかというところで悩ましいところがたくさんあるが、次回以降は先ほどの3つの提案を軸に、まずはどこから行くかというところは事務局と相談したいと思うが、テーマを明確にしたうえで皆さんの意見をお伺いするような、そういう形で進められたらと思う。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>事務局のほうから何かございますか。</p>
事務局	<p>駐輪場の施策というのは歴史も古く、当時の駅の利用のされ方や自転車の利用のされ方もそうだが、市民の皆様のニーズ、需要の流れをいかに読み取って対応していくかということが重要なポイントになっている。駐輪対策についても、違法駐輪車両の撤去や駐輪場の維持管理のコストも、数が増えてくるとそれなりにかかっている。行政として、公費で負担してでもしっかりと環境を整えていくのか、それも駅によって状況も違ってくるので、行政としてどういった方向を目指していくのかについて、先ほど会長のお話にもあったようにいくつかのシナリオを作り、地域特性も踏まえて整理していければと思う。そして、トータルとして、どこまで行政が責任を負うかということも、委員の皆様にも議論を深めていただければと思う。どうぞよろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>何とかイメージができたと思いますので、今日のところはここまでとさせていただきます。なかなか難しい議題だが、委員の皆様におかれましては、最終的な提言に向けてご協力のほどよろしくお願いいたします。</p> <p>それでは、以上で本日の議事は終了として、事務局のほうに進行をお返します。</p>

事務局

長時間のご審議ありがとうございました。では、最後に事務連絡をさせていただきます。

【事務連絡】

本日の会議は以上となります。委員の皆様、お忙しい中参加いただきましてありがとうございました。

次回の予定が決まりましたら案内させていただきますので、どうぞご出席をよろしくお願いいたします。