

会 議 録

□全部記録 ■要点記録

| | |
|--------------------------|--|
| 1 会議名 | 第4回 姫路市自転車等駐車対策協議会 |
| 2 開催日時 | 令和3年11月5日（金曜日） 午後2時00分～午後4時10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、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、吉田長裕 以上12名 委員以外 1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1名 |
| 6 議題 | ・課題解決に向けた優先テーマ、協議事項について ・公設駐輪場のコスト負担の方向性について ・今後の協議のために必要な調査等について 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4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】 【委員出席状況確認】</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>次第に沿って進行したい。</p> <p>本協議会は公開で開催しているが、委員の発議により非公開で委員のみの議論をすることも可能である。そのような希望があれば発議いただきたい。</p> <p>本日はオンライン出席者1名を含む11名の委員に出席いただいている。会議の成立要件は過半数の出席であるので、協議会は成立となる。</p> <p>前回から間が空いたので、本日の議事について最初に触れておきたい。</p> <p>当初、本協議会は、駐輪場をめぐるテーマを前提条件として討議しようということで出発し、かなり幅広い意見をお伺いしてきた。それに加え、コロナ禍で開催がとびとびになってしまったこともあり、議論がやや拡散気味になってしまっていた。与えられた時間には限りもあるので、優先的に議論すべきテーマを絞って、拡散気味であったところを少し落ち着かせようということで、事務局より第3回協議会で提案があった。</p> <p>委員から賛同を得て、当面優先的に扱うべきテーマを事務局から提案してもらおう。それについて議論したうえで、テーマを絞って今回から議論していこうと、そういう手順である。今回の議事はそれに従った流れになっている。</p> <p>議事の(1)だが、まず優先テーマについての事務局案を提示していただく。それを議論したうえで事務局案のままで行くかどうかは分からないが、いずれにしても「公設駐輪場のコスト負担の方向性」というのは非常に優先順位の高い議論になると思われるので、議事の(2)ではそれについて協議する</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>という想定で本日の次第は用意している。</p> <p>それでは、「課題解決に向けた優先テーマ、協議事項について」事務局より説明をお願いしたい。</p> <p>【事務局説明】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 資料に基づき、以下の内容について説明 ・ 公設駐輪場の今後のあり方を検討するにあたり、課題解決のための優先テーマとして、①「公設駐輪場のコスト負担、有料化・無料化」、②「公主体の駐輪場整備運営の是非」、③「公設駐輪場の整備運営目的」を幹として協議を進める、特に、利用者にとって直接的な影響が最も大きく、現在進行している放置自転車対策のための公設駐輪場整備運営事業への指針となる「公設駐輪場のコスト負担」をまずは主に議論いただく、という事務局提案について再確認 ・ 公設駐輪場のコスト負担に関する姫路市の現状、公設駐輪場の今後の料金徴収のあり方として取り得る方向性の選択肢（有料化、無料化、並存）について説明 ・ 各方向性のメリットとデメリット、これまでの協議会での委員意見、駐輪場利用者の意見（アンケート調査結果）、他都市の公設駐輪場料金徴収の現状について説明 |
| <p>会長</p> | <p>議事（１）の優先テーマは前回の協議会で提案されたものだが、振り返りのために改めて事務局より説明いただいた。</p> <p>資料３ページに記載の①から③のテーマは、いずれも密接に関係している。委員には、優先テーマの設定について、前回すでにご賛同いただいていると考えているが、あらためてご意見があればお伺いしたい。</p> <p>そのうえで、優先テーマ３つのうちの特に①については、すでに公設駐輪場が存在しており、姫路の場合は有料無料が併存しているという状況である。これをこのままで置いておくべきなのかどうかということに関しては、いずれにしても一つの方向性をはっきりさせるべきところであるので、議事（２）の公設駐輪場のコスト負担の方向性についても、事務局から資料の説明を</p> |

| | |
|----|---|
| 委員 | <p>していただいた。</p> <p>前回のふりかえりとして確認のために説明してもらった優先テーマ、また、優先テーマの中でまずは①から取り掛かろうという方針についてはいかがか。もしご異存がなければ、議事の（２）「コスト負担の方向性についての」議論に入りたい。どこから入っても同じような議論になる可能性もあるが、ご確認をいただきたい。</p> <p>結論としての、公設駐輪場の有料化、無料化というところから議論に入っ て、「ではその理由は何か」あるいは「その場合分け、具体的にどうするか」という議論をしていくということでもよろしいのではないか。そもそも論からやり始めるといろんな議論が出てくる。「そもそも誰が駐輪場を運営すべきなのか」「負担はどこが負うべきなのか」という話には相当な議論を要するので、結論としての有料化無料化という話の中で少し整理をするという意味で、実際のな分け方から入っていくのもよろしいかと思う。</p> |
| 会長 | <p>実のところ優先テーマ①が一番現実的な話で議論しやすいというところもあり、②と③は「べき論」というか、考え方の問題に踏み込んだ部分が強いテーマになっている。現実的な、既に存在する駐輪場の有料無料をどうするかという話から入って②や③の議論に入っていくのがいいのではないかという提案だが、このような形でよろしいか。</p> <p>（異議、異論なし）</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>では、議事の（２）、資料で言うと４ページ以降の議論に入る。まずはご質問などございましたらお願いします。</p> <p>きょう結論を出すというわけではないが、委員の第1期の任期である来年の10月までにおおむねの方向性を決めることを目指したいということなので、それも念頭に置きながら議論をお願いしたい。</p> |

| | |
|-----|---|
| 委員 | <p>まず、アンケート調査について、資料の9ページに、駐輪場利用者を対象として公設駐輪場を有料とするべきかどうかを問うた結果が掲載されているが、駐輪場利用者からはやはり有料化を好まない意見をいただくことが多いと思うので、一般の方、駐輪場利用者以外の人に対して、何か意見を聞く方法があればいいのではないか。両方から意見を聞いた方が公平なのではないかという考えで、一般の方も含めたデータがもしあれば確認したい。</p> <p>二点目は資料の12ページ、無料駐輪場の利用者に調査されて、有料化されても駐輪場を利用するかということだが、自転車利用をやめるという回答をされている方は徒歩に変わる、徒歩でも駅に来られるということなのか、それが分かるようであれば教えていただきたい。有料化しても自転車から徒歩に切り替えてもらえるのであれば、無料駐輪場運営で負荷をかける必要もない。</p> <p>続いて資料の10ページ、屋根などのない無料駐輪場と設備の整った有料駐輪場を比較しているが、「屋根などのない」というのは平置きで単に並べておだけの、全く設備のないものを想定しているのか。</p> |
| 会長 | <p>以上3点のご質問である。</p> <p>まず一点目。今回提供いただいたものは駐輪場利用者を対象にした調査だが、そうではなく駐輪場を利用されていない広い市民を含んだ調査、非利用者調査のデータがあれば教えて欲しいということである。</p> <p>続いて二点目だが、資料12ページの「自転車利用をやめる」という意見の中身が分かるかどうか。こちらについては、この調査に関してわからなければ、他の調査や事例、事務局の経験を通じての情報提供でも構わないので情報提供いただきたい。</p> <p>三点目は、「屋根などのない無料駐輪場」のイメージについて、確認してほしいとのことである。</p> <p>事務局は回答をお願いします。</p> |
| 事務局 | <p>まず、利用者以外の調査だが、市民全体の駐輪場利用者に限らない調</p> |

査はできておらず、有効な類似のデータも持っていない状況である。事務局としても利用者以外、市民全体に同様の調査をすれば違った結果が出る可能性もあると考えており、場合によっては今後そのような調査の実施も考えたい。

続いて、利用者アンケートで「自転車利用をやめる」という回答について、これが「自転車から徒歩になる」ということなら歓迎できるというお話しかと思うが、アンケート調査票の実際の選択肢としては、「有料化しても駐輪場を利用しても良い」「有料化するなら自転車は使わない」「有料化するなら駅自体を使わない」という3択で問いかけをしている。「自転車利用をやめる」というのは「自転車を使わず駅に来る」という意味にはなるが、それが「徒歩で来る」のか「車で送迎してもらう」のかは実際のところ分からない。しかし、同じアンケートの中で、利用者がどのくらいの距離を自転車で移動してきているのか、どの方向から来ているのかを尋ねているので、そのあたりを組み合わせると詳細に分析すれば、例えば500mの距離を自転車に乗ってこられている方であればおそらく徒歩に切り替えられるだろうというように、ある程度の推測は可能かと思われる。

最後に、「屋根のない無料駐輪場」についてどういう設備のものを想定して回答されているのだが、アンケートの本文では「この駅に、屋根や防犯設備の整った有料駐輪場と、屋根などの設備が何もない無料駐輪場があった場合……」という書き方をしている。そのため、一般的な青空駐輪場を想定していただいているものとするが、実際には第1回協議会で見ていただいた妻鹿駅のようにある程度設備のしっかりした無料駐輪場もあるので、普段そのような駐輪場を利用されている方は、ご自分が利用されている駐輪場のイメージに引きずられている可能性も否定できない。

委員

利用者以外の意見というのは非常に興味深いところであり、調査してみても良いのではないかと思う。

また、今までにはほかの自治体でいろいろな無料駐輪場を見てきたが、その中には駅から500m離れていて、掃除もほとんどされていないようなところもあった。清掃など、設備以外のコストのかけ方、単に屋根や防犯設備がないというだけでなく、無料なら管理も何もしないというそういった差別化もこ

| | |
|-----|---|
| 会長 | <p>れからの議論の中であっていいのかと思う。</p> <p>いずれも非常に重要なご指摘であるが、特に二点目と三点目は、事務局に取りまとめていただいた調査結果から、さらなる分析が可能かもしれない。無料駐輪場の設備の整い具合にアンケートの回答が影響を受けているかどうかということも、わかるようであれば検証していただきたい。</p> <p>それから、一点目の、駐輪場を利用されていない方、広範な市民のご意見をどう聞くかというのも、議事（３）の「今後の協議のために必要な調査」のひとつの候補として考えても良いかと思う。</p> |
| 委員 | <p>関連した質問だが、先ほど妻鹿駅は設備が整備されているという話があったが、一方山電夢前川駅などはただの空地に自転車が置かれているという状況である。また、山陽電鉄沿線では基本的に公設駐輪場が無料ということだが、これは市の所有地に作られているのか。山陽電鉄の所有地に作られているところもあるかと思うが、そのあたりを教えていただきたい。</p> <p>もう一点、無料駐輪場の整備箇所として20駅と1港周辺に約7000台分とある。この港とは姫路港のことかと思うが、家島や坊勢など離島の駐輪場についてはどうなっているのか、無料なのか有料なのか、そのあたりについて伺いたい。</p> |
| 事務局 | <p>まず、山陽電鉄沿線を含め、駅周辺の無料駐輪場について市の所有なのかどうかということについてだが、ご指摘の通り鉄道事業者から土地を提供していただいているものがかなりの数ある。また、ごく一部だが、鉄道事業者以外の所有する民地を無償貸借という形でお借りして市が駐輪場を整備し、管理運営しているということもある。</p> <p>設備については、先ほどの妻鹿駅やJRの京口駅のように、構造物があったり高架下であったりすることで屋根に代わる設備のある無料駐輪場が一部あるほか、屋内ではないが、壁やフェンスが整備されているところも存在している。</p> |

| | |
|------------|---|
| | <p>第1回協議会で公設駐輪場の一覧を配布させていただいたが、鉄道事業者様から土地を提供いただいている駐輪場の場所などについては、また新たに資料をご提供したい。とりあえず一例として、山電白浜の宮駅の北側には山陽電鉄から土地を提供していただいている無料駐輪場が、仁豊野駅にはJRの駅前広場等の一部をお借りして整備した無料駐輪場がある。もちろん市の所有地もあるが、市が駅前広場を整備した際にその一部を無料駐輪場としているような事例が多い。</p> <p>二点目だが、まず姫路港の駐輪場について。姫路港は県管理の港であるが、せめて島から島外に、あるいは島外から家島に通う学生だけでも無料で停められる駐輪場を確保できないかということで、合併前に家島町が県の土地を一部借りて整備した駐輪場で、いわゆる青空駐輪場である。合併後には姫路市が管理を引き継いでおり、無料駐輪場のなかでは唯一利用者登録制で、事前登録された方のみに使っていただいている。なお、姫路港に関しては県の方で港湾整備の検討が進んでおり、その中で一般利用者向けの駐輪場も作られる計画であると伺っている。</p> <p>続いて、家島諸島内の駐輪場だが、坊勢島、あるいは家島本島であれば真浦港及び宮港などに、主に地元で管理いただいている駐輪場がある。こちらについては道路部局で管轄しているものではなく詳細は把握していないが、基本的には青空駐輪場で、港を使われる方はどなたでも無料で使っていただける。</p> |
| <p>会長</p> | <p>委員の二点目のご質問から、バス停に付随する駐輪場など、他にも公設駐輪場はあるということについて気づきがあった。第1回目にもらった資料に含まれていない公設駐輪場は他にも考えられるのか。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>第1回協議会でお配りした資料には、道路部局で管理している、放置自転車対策のために整備された駐輪場しか掲載されていない。前回説明のあったパークアンドバスライド駐輪場のような駐輪場や、公共施設に付随した駐輪場など掲載した以外の駐輪場もあるが、その中で、交通結節点において不特定多数の利用を想定した駐輪場は、港の駐輪場とバス停周辺</p> |

| | |
|-----------|---|
| <p>会長</p> | <p>のパークアンドバスライド駐輪場のみかと思う。公共施設の利用者の利用を想定した駐輪場などはかなりの数があるが、本協議のテーマとは少しずれてくるかと思う。</p> <p>確かにテーマとずれてくるところはあるかと思うが、今回議論する公設駐輪場の範囲をはっきりさせる必要があるので、情報の整理はできる範囲で行っておいていただきたい。</p> |
| <p>委員</p> | <p>今回、優先テーマにコスト負担をあげるということで、あえて要望としてあげておきたいのだが、「コスト負担は利用者に求めるべきか」という問題提起について、利用者負担でないコストは税で対応されているので、言い換えれば「コスト負担を利用者に対して求めないのであれば、全市民に対して求める」ということになる。</p> <p>いわゆるコストについては人件費、修繕費、減価償却費、場合によっては資産減耗費のようなものも一定含まれている。実際的なコストとしての修繕費等もあるが、それ以上に人件費や営業費、営業外費用もある。そういったことを考えた場合に、そもそもどの程度営業収支比率があるのか、経常収支比率があるのか、今の状況では若干見えにくい。市が負担しているコストというのがどの程度かというのを明らかにしたい。</p> <p>姫路市では、資料を拝見する限り、その対象がかなり多い。これだけの公設駐輪場を抱えていると、今後もし今の体制で市が全部負担しますとなった場合に、例えば今後10年で、「今はこれくらいのコストです。フローはこれくらいでストックはこれくらいです」「しかし10年の間に改めて抜本的に修繕しないといけない施設があってこれくらいの費用がかかります」と考える。そのうえで、もし利用者負担を求めないならば全部税からの負担となることが推測できる。そのあたりのコスト管理の数値を出してみてもいいのではないか。</p> |
| <p>会長</p> | <p>すでに何人かの委員からご指摘いただいているが、コスト負担の前提とな</p> |

| | |
|-----|--|
| 事務局 | <p>る数字を少し整理し、共有化しておく必要がある。議論する前提としての数字について事務局から説明いただきたい。</p> <p>第2回協議会及び第3回協議会で大まかなコストは例示させていただいたが、今後具体的な話に入っていくにあたって、駐輪場全体で現状どれくらいのコストがかかっているか、あるいは今すでに有料化している駐輪場についてどのくらいの収支バランスがとれているのかについては、詰めておく必要があるかと思う。どちらかという、必要なものは個別の駐輪場ではなく全体をトータルしての数字となるか。</p> |
| 委員 | <p>資料7ページの意見にあるように、管理コストのみを受益者負担で賄おうという趣旨で料金の数値を出したとしても、おそらく100円や120円、140円では済まない。公設だから認められてきた、許されてきたというような背景が姫路市に限らずあるのは重々分かっているが、本気で総括原価方式をやるならば、「本来ならばこれくらいの利用料金ですが、公であるから税がこれだけ入って料金をこの金額にとどめています」と、そういったストーリーを描いたうえで、それでもなお「無料でいいのですか」という問いかけをして「無料」の意見が半分以上を占めるようであれば、公のイメージが先に来てストックとフローの概念が一切ないのだと思われる。</p> <p>そこを一度きちんと考えて、「別のところに使えるはずの金額をこれだけ駐輪場に出してもいいのですか」という話を、この先の税財政がいい状況でないだけに、いずれはしなくてははいけない。</p> |
| 事務局 | <p>今回提示させていただいた内容のなかでも、有料、無料、並存という方向性をまずは決めるという提案はそのあたりを考えており、「有料化」もしくは「有料無料の並存」という話になればそういった議論に入っていくのかと想定している。</p> <p>有料を目指す、あるいは場所によって有料と無料を切り分けてやっていくということになれば、どのくらいのところでバランスがとれるのか、あるいは、完全に</p> |

| | |
|----|--|
| 委員 | <p>バランスが取れないとしても、今までの議論のなかであったように、管理運営コストのみという条件でバランスを取るというような考え方もありますが、そういったことを議論していく必要がある。それにあっても、駐輪場全体としてどのくらいの費用がかかっているのか、あるいは今後10年というお話もあったが、これから先に新しくできていく駐輪場や改修しないといけない駐輪場なども考えたときに、どの程度のコストを見込んでおかなければいけないのかということも含めて、いずれ考えないといけないところかと思う。これらについては何らかの形で資料を提示させていただきたい。</p> <p>14ページのアンケート結果を見る限り、駐輪場の利用目的は通勤・通学・仕事で90%となっている。また、次の接続として大半が電車やバスに乗られているという結果が出ている。10年後を見据えたときに、少子高齢化が進んでいくという背景や、コロナによって働き方がずいぶん変わってきて在宅ワーク等も進んできている、通勤の機会がどんどん減ってきているということもある。</p> <p>現状の利用が100あるとしても、生産年齢人口の減少もあるし、駅利用者も減るかもしれない、姫路市の総人口も減る中で、現状の100を前提として有料無料の議論をしていいのかなという思いもある。できれば、利用者人口のシミュレーションをするというのも一つの方法ではないか。</p> |
| 会長 | <p>コストの話は難しく、なかなか見える化できていないところはある。議論を進めていくには、ある程度そのあたりを共有化していないと共通の土俵で議論ができないというご指摘は正しいと思う。特に、直接の管理運営コストとそれ以外に配慮した、議論のベースのできるような数字が出せるかどうか。出せるとすればどういう形なのか、次回までの課題にしたい。</p> <p>それから、委員からのご指摘で、そういうコストの話になってきますと今後の利用者の動向、利用者数に関する考え方も共通認識を持っておく必要があるというのも確かな話である。事務局には負担が大きくなるはなってしまうが、そもそも可能なのかも含めて検討をお願いしたい。</p> |

委員

そもそもなぜ駐輪場ができたのかという背景を考えると、路上に違法駐輪車両が溢れて通行ができないから、駅周辺に駐輪場を作るように昭和50年代に法律ができたという経緯であった。ということは、違法駐輪車両の撤去回収保管ということに係るコストも、実は、本来考慮しなくては行けない話ではないか。

大阪市でも1990年代にそういった議論があって、有料化で賄うのは難しいくらいの何十億というお金を自転車にかけてきて、この先も問題解決の方向は見えなくなりコストが増えていくという中で、これ以上はなかなか難しいという状況から、いろんな方策を検討し始めたという経緯がある。

実質は税金で負担をしてしまっているという状況があるので、それが許容できるということであればいいが、これから少子高齢化が進んで人口が減っていく中で、管理コストだけが膨らんでいくのは避けたいところだと思う。1台当りどのくらいかかっているとか、少しわかりやすい数字をコストとして出していかないと、そのあたりの議論は難しい。無料化したから問題が解決するかというそうではないであろうし、そのあたりの棚おろしが必要ではないか。

前回いただいた統計資料を見ると、駐輪場利用者は鉄道利用者に従って一定の割合で増えてきたという形になっているので、予測もしやすい範囲で、どれだけの台数分が必要かというのはおよそ計算できるかと思う。あとは、アンケートにもあった屋根や防犯設備などのサービスをどの程度規格化するか。舗装もされていないような土地だけのところもあれば、地下で屋根があって有人でという有料駐輪場もあり、現状はアンバランスなサービスになっていて、同じ状況ではない。サービスの規格化、標準化を目指して行って、ミニマムとして考えられるのは、土地は税金を払ってまで民間が確保するのは難しいだろうから公で持つ。その上のサービスを、民間を活用してというのが他でも出てきている方向性だと思う。

そのあたり、ある程度見当をつけてベンチマークを取るなどしていただくことより具体的なことが分かっていくのではないか。

会長

非常に重要なご指摘だと思う。無料をどういうふうに想定しているかという話にも関係してくるが、規格化や標準化という言葉が使われていたが、サー

| | |
|-----|--|
| 委員 | <p>バスに対する対価としての利用料金ということで、サービスの中身をはっきりさせるということも重要であると思う。</p> <p>有料駐輪場は有人管理されているという話があったが、無料化された場合に無人化されるのではないかとことを危惧している。特に、地下駐輪場であれば、犯罪の発生や防犯機能の低下が考えられるので、コスト面もあるかと思うが、無人化するのであれば代替的な措置ができるのかを考慮していただきたい。</p> |
| 会長 | <p>ひとつ前の委員のお話と合わせて、有料化無料化という話以外に、駐輪場が持つべきサービス、性能の議論が要るのではないかと思える。</p> |
| 委員 | <p>今のお話をお伺いして、今まで有料化無料化のゼロイチの世界であったが、有料化にしてもサービスに応じた料金設定というような話も入ってきていると思う。そもそも公設なので、「公」というのをどこまで押していくかで変わってくるところがあるのではないか。</p> <p>公を前面に押し出すのであれば「公平性を」という話になるが、仮にある程度「民」で行くのであれば地域の特徴に応じたサービスを提供するであろうし、その場合にはサービスに応じた料金設定を考えなければならぬ。そもそもゼロイチの世界で利用料金を統一する方向で進めていきたいのか、サービスに応じた設定を考えていくのか、どちらの方向性を考えるべきか。</p> |
| 会長 | <p>これについて、事務局からコメントはあるか。</p> |
| 事務局 | <p>ゼロイチかどうかという話だが、もしも「すべて無料化する」という話になれば、全てゼロになり議論の余地はなくなる。しかし、「有料無料の混在」や「すべて有料化する」という話になったときに、料金の統一を行うかどうかとい</p> |

| | |
|-----|--|
| 委員 | <p>えば、そのあたりのご意見も委員からいただきたいが、事務局としては、料金統一ありきというのは少し考えにくいと思う。設備によって、駅との距離によって利用料金を変える、差別化できることが、有料駐輪場が無料駐輪場に勝っている点の一つと考えられるので、条件に応じて金額を変えていくということも排除せず、今後の料金設定の話を考えていく必要があるかと考えている。</p> <p>そうすると、先ほどのご意見のようにサービスの標準化をするにしても一定の区分を踏まえたうえで考える必要があるし、公としては「AとBの駐輪場はこういう料金設定です」「CとDの駐輪場はこういう事情で料金設定が違います」という規定まで設けていかないと、公平性が保てないと思う。そのあたりのルール作りも踏まえた、広い視点での料金設定を考える必要があるかもしれない。</p> |
| 事務局 | <p>サービスに応じた料金設定というのも理由の一つになるであろうし、そういった理由付けも含めた料金設定を考えていく必要はあろうかと考える。</p> <p>あわせて、少し前の委員のご意見に関連して、無料化と同時に地下駐輪場を無人化したのが犯罪の温床になりかねないということで人を置くことになった事例や、無人化した結果治安が悪くなったという近隣からの苦情で駐輪場をやめてしまった事例などは実際にある。なので、無料化という話をしていくのであれば、公設駐輪場として最低限必要な管理の検討は、事務局としても必要になってくると考えている。</p> |
| 会長 | <p>有料化か無料化かという問いかけから始まったテーマだが、単に有料化、無料化を決めてからという話にはなかなかならないようである。特に有料の場合には、サービスと料金設定という話が出たので、どういう価格設定でどういうサービスが可能になるのかということ、ある程度単純化して、防犯の観点なども含めて、大まかな整理をする必要があるのかと思う。事務局でどういふふうに整理していただくかだが、コストのことも含め、どちらが難しいか。</p> |

| | |
|-----|--|
| 事務局 | <p>コストとしても、個々の駐輪場のすべてのコストをと言われると難しいが、トータルで言えば何とかなるかと思う。また、当初の整備コストはもう今となっては拾えないものもあるが、管理運営コストに限定すれば、現状と今後の変化も含め、ある程度はお示しできる。対して、どういうサービスを定義して、どれくらい料金収入を見込んでというほうが、より難しいとは思う。</p> |
| 会長 | <p>そのあたり、どういうやり方があるかも含めて、情報収集をお願いしたい。例えば、ある無料駐輪場があって、そこに屋根をつけるとすればいくらかかるかというようなことはできるが、とんでもない額になってしまって議論に寄与しない可能性もある。そういうことも一つの方法論としては考えられるかと思うが、事務局には検討をお願いしたい。</p> <p>それから、先ほどご意見にあったが、公民が連携するという考えもある。コストの問題だけではなく、方法論の問題もある。土地は公的に用意し、それ以外は民間の参画で実現するといった方法論もないとは言えない。公民の連携についても、事例等があれば情報収集をお願いしたい。</p> |
| 委員 | <p>有料化、無料化、あるいは併存になるのか。いずれにしても方針を出すには理由が必要になるのはその通りだと思うが、資料の4ページで現在有料となっている駐輪場は、有人管理や屋根があるなどの実態に基づいて有料になっているのか。また、亀山駅や手柄駅の有料化の検討だが、なぜその駅の有料化を検討しているのかということが分かれば確認したい。JRと山陽電鉄では、JRの方が駅間も長く駅勢圏が広いので、多くの方が自転車で駐輪場に来られるという理由もあるのかと考えてみたが、有料無料を決めた理由が分かるのであれば教えていただきたい。</p> |
| 事務局 | <p>公設駐輪場の有料と無料の区分についての理由だが、最初に公設有料駐輪場を作るという話が出たのは昭和60年ごろで、その時点でまず有料</p> |

駐輪場を作る場所として想定されていたのは姫路駅の周辺であった。それ以外の駅についても検討はされていたが、姫路駅周辺ほど放置自転車の問題が大きい駅は少ないということで、「まずは姫路駅を」となった。その時点での有料駐輪場の整備計画に基づいて作られたものが今の姫路駅前中央地下駐輪場である。そのうち、中央地下駐輪場だけでは足りないということで、姫路駅西地下駐輪場や大手前地下駐輪場が整備され、同じ時期にJRの御着駅にも有料駐輪場が整備された。ここまでが姫路市営として整備された有料駐輪場になるが、少なくとも姫路駅については、駐輪需要が多いからと中心市街地であるからというのが整備の最大の理由である。ここに御着駅が加わった理由については調べきれず、今は明確なご回答ができない。

その後、公益財団法人自転車駐車場整備センターとの連携による公設有料駐輪場の整備が始まるが、この際にJR山陽本線を中心とした整備が行われている。整備計画等、当時の方針が明確な形で残っているわけではないが、おそらく、放置自転車及び駐輪需要が多いこと、すでに民営駐輪場のある駅が多かったこと、ある程度大きな駅が多く駐輪場整備と合わせて放置禁止区域の設定がしやすいことなど、複数の要素を鑑みてJR山陽本線沿線に優先して有料駐輪場を整備していったものと思われる。それぞれの駐輪場の整備にあたっての協議などを詳細にあたってみないと明確な回答はできかねるが、現時点では推測も交えて以上のような回答となる。

次に、亀山駅及び手柄駅の駐輪場だが、亀山駅周辺の路上駐輪が昔からかなり多く、もともとは他の山陽電鉄沿線と同様に無料駐輪場の整備を以前から検討していたということが発端である。しかし、市で新たに土地を購入してまで無料駐輪場を整備するというのは困難であり、駐輪場にしても差し支えない官有地や無償貸借できる土地を整備予定地として探していた。地権者との交渉等も相当行ってきたが難航し、手詰まりに陥った結果、土地を公費で購入して有料駐輪場を整備するという方法しかないのではないかとということで、有料化を検討することとなった。

手柄駅に関しては、亀山駅の有料駐輪場整備に連動しての話である。手柄駅と亀山駅は非常に駅間が狭く、距離の近い駅であり、もし亀山駅のみを有料化した場合、亀山駅と姫路駅に挟まれた2キロ少々のある手柄駅に無料駐輪場があると利用が集中する可能性がある。そのため、

| | |
|-----|--|
| 会長 | <p>最も混乱を生まずに有料化できる方法として、両方合わせての有料化という話が持ち上がったという次第である。</p> <p>この後、議事の（２）の「公設駐輪場のコスト負担の方向性について」ということで、「有料化」か「無料化」か、あるいは「併存する」のか、その方向性からまずは決めていこうという前提で、ここまでの議論を進めてきたが、今の時点ではまだその決定に踏み込むような状況ではないように思う。</p> <p>まだご意見はあろうかと思うが、議事（３）の「今後の協議のために必要な調査等について」の説明をまず事務局からしていただいた後で、次回以降のことについて考えていこうかと思うが、よろしいか。</p> <p>（異議、異論なし）</p> <p>では、事務局より説明をお願いします。</p> |
| 事務局 | <p>先ほどまでの議論の中でもすでにたくさんご要望をいただいているが、今後の議論に必要な資料や調査について、ご意見、ご要望をお伺いしたい。</p> <p>想定していたのは、議事の（２）で例えば「有料化を目指しましょう」となった場合に、「では有料化のためにはこういう調査が必要ですね」という形であったが、今までの議論では、有料化するにしても併存するにしても、あるいは、先ほどまでの協議ではあまり無料化の方向のご意見がなかったが、無料化するにしても、その前提として必要な情報があるということであったかと思う。</p> <p>もちろん「有料化無料化の議論に必要な資料」という観点でのご要望でも結構。例えば、昨年度ご要望により実施した他都市状況調査などもあったし、そのほかにも先ほどの資料のようなアンケート調査のような方法もあろうかと思う。</p> <p>アンケート等の調査に費用や時間がかかるものについては、契約手続等もあるので、今年度中に実施するためにはそろそろ決定しておかなければ間に合わない。もちろん、調査等のご要望は来年度以降もお受けするが、費用</p> |

| | |
|-----------|--|
| | <p>の掛かる調査は予算の都合上確実にすぐ実施できるとは限らない。予算がつくまで実施できなくなることもあり得るので、可能であれば早い段階でご意見をいただけるとありがたい。</p> <p>今回の資料について、先ほどまでの協議のなかでも出たが、駐輪場利用者の意見を別の方向から聞きたい、あるいは駐輪場利用者だけでなく自転車に乗らない方も含めた広い市民全般からの意見を集めたい、などのご意見もあるかと考えている。アンケート調査であれば、例えば、ご意見をもとに事務局で調査票の素案を作らせていただいて、委員にご確認したうえで新たに調査を実施するというのも可能である。また、今回資料に掲載したアンケート調査について、例えば、「自由記述欄にどのような意見があったのか見てみたい」というような、過去に収集した資料のデータを取りまとめてご提供することもできる。</p> <p>この場でなくとも、後日メール等でいただく形でもよいので、今後の協議に必要な資料や調査等について、ご意見やアイデアなどをいただきたい。</p> |
| <p>会長</p> | <p>先ほどまでの議論に戻るが、「有料化」「無料化」「併存」の方向性をまず決めてから細かくという話も当初は考えていたが、コストの話がその決定にも大きく影響するというご意見がかなり出てきたので、コストについての共通認識を作れるような資料を事務局にまず用意いただくということで進めている。それを踏まえて、いずれにしても有料無料の話には行きつくので、その議論をする際に必要な情報や調査について、ぜひご提案いただきたい。</p> <p>ひとつには、駐輪場を利用しておられない方、自転車に乗られない方も含めた利用調査ということだが。アンケートによって、例えば「イニシャルコストも含めてこういうコストがかかっていますが有料にしますか無料にしますか」という聞き方をするかしないかで、ずいぶん結果が変わってくると思うが、現状ではなかなか現実的ではない。そういう意味では、今現実的に可能な調査を行うことしかできないが、何かリクエストがあればお願いします。</p> |
| <p>委員</p> | <p>有料か無料かというところだが、平成29年度に英賀保駅の駐輪場が有料化されたということで前回の協議会で説明いただいた。それに関して、現</p> |

| | |
|------------|---|
| | <p>状の利用者の方の有料化に関する受容性、納得度のようなものは分かるか。当時から利用される方も変わっていて測れないということもあるかもしれないが、有料化に合わせて施設も良くなったということで、受益者負担への納得性というか、そういうところを聞くことで一つの指針になるかもしれない。</p> <p>なかなかまとめるのが難しいかと思うが、無料から有料に代わった事例が英賀保駅にあるということで、提案させていただく。</p> |
| <p>会長</p> | <p>前回事務局からご説明いただいた事例だが、あらためて説明いただきたい。また、他の事例も含めて、有料化や無料化の事例とそれに対する利用者の受け止め方について、情報があれば提供して欲しい。</p> |
| <p>事務局</p> | <p>まず英賀保駅の件だが、駅の南側には公設の有料駐輪場が、北側には無料駐輪場があるという状態から、北側の駐輪場も有料化したという事例である。有料化をすると同時に駅の北側にも放置禁止区域を設定し、放置自転車への警告撤去も行うという、二段構えで実行した。</p> <p>その結果、無料駐輪場の利用者がもともと600人ほどであったところ、その4分の1くらいが駐輪場を利用されなくなったということが、駐輪台数の推移から判明している。また、無料駐輪場が無くなったことによって、駅周辺に民間の駐輪場が複数できたという効果も生まれた。</p> <p>その結果として、無料駐輪場を利用されていた方がどう思われているかということだが、今の時点では無料駐輪場を利用されていた方へのアンケート調査などは行っていない。また、有料化後の市に対する反応も想定していたほど多くは無く、実務上でも意見をとらえきれていない。近年初めての有料化事例であったので、かなりの反発があることを覚悟して実行したが、苦情もさほどなく、現場で路上に停めようとする方を駐輪場に誘導する作業をしても、強いクレームは数件しか受けなかった。危惧していたよりも、利用者の方には冷静に受け入れていただけたのかと思っている。</p> <p>もし今からあらためて調査をすとなれば、多くの方が使われている英賀保駅前の公設駐輪場で、公設駐輪場の利用者を中心にアンケートを取るということは可能であるかと思う。また、有料化する以前に、無料駐輪場の利</p> |

| | |
|-----|---|
| | <p>用者に対して公益財団法人が主体となって行った調査があるが、その結果については調査を行った公益財団法人に確認を取ればおそらく提供いただけると思う。</p> |
| 委員 | <p>4分の1の方が止められなくなったということで、コロナで自転車自体が減っているということもあるだろうが、周辺に放置自転車が増えたということもないのか。</p> |
| 事務局 | <p>駐輪場の有料化直後は、若干だが放置自転車が増えた。ただ、同時に取締りを行っていたので、それも徐々に減っていった。我々は公道の上でしか放置自転車の撤去を行えないので、有効な手を打てない民地上への放置が危惧されたが、それを含めても放置はほぼ確認できない状態まで戻っている。</p> |
| 会長 | <p>確認になるが、鉄道の利用者にはさほどの変化はなかったということであったか。</p> |
| 事務局 | <p>鉄道の利用者に関しては、有料化前後で明確な減少は見受けられなかった。</p> |
| 会長 | <p>いずれにしても、現実的な問題として有料無料の現状を変更するのであればそのインパクトというものは当然あるので、それをどのように評価するかという視点は必要かと思う。</p> |
| 委員 | <p>有料化無料化の件だが、全国にいろいろな事例があり、そういう調査をしている方もいる。姫路市の事例と同じような結果だと思うが、一例だけでは</p> |

| | |
|----|--|
| 委員 | <p>少し弱いかもしれないので、事例を持っていそうなところに連絡を取っていただいて協力をお願いしても良いかもしれない。</p> <p>前回と第2回協議会で、姫路市の公設駐輪場の整備運営コストという資料をいただいているが、それは主に姫路駅周辺の市営駐輪場のものであった。これが少しわかりにくいので、例えば、指定管理料や委託費の支出と料金収入を踏まえたとえでの有料駐輪場の収支、おそらく黒字にはなっていないかと思うが、であれば公金での負担はどのくらいになっているのか、それを示していただくことによって、今後有料化したときの負担割合などの参考になるかと思う。</p> |
| 会長 | <p>コストのことについての議論の中で共通基盤をという話がありましたが、無料にしても有料にしても、一定の公金投入は必要という構造にはなるだろうから、有料化の議論というのが何を意味しているのかということをはっきりさせておく必要があるかと思う。</p> |
| 委員 | <p>一般の方、駐輪場利用者以外の方のご意見をという話があったが、やはり、よっぽど慎重に聞かないと難しい。例えば、「こういうことがあるからこうした場合はこうなる」という流れのようなもの、受益者負担への持っていきかたというか、それがしっかりしていないと、新たにこれだけの調査をするというのはなかなか難しいので、まずは既存のデータの活用を考えるべきかと思う。</p> <p>例えば、有料駐輪場を利用されている人が無料駐輪場に対してどう感じているか、今回の資料にも似たような調査があったが、お互いがどう感じているかということでもヒントを得られるかもしれない。有料駐輪場の利用者は自分でコストを負担しているわけで、中には無料駐輪場にあまりいい印象をもっていない方もおられるかもしれない。新たに調査をするのは大変なので、すでに行っているアンケート調査があるのであれば、そういったところから拾っていくこともできるのではないか。</p> <p>そのうえで、もし新たに調査をされるのであれば慎重を期さないといけない。</p> |

| | |
|----|--|
| 会長 | <p>単純な問い方だと、偏った回答になってしまう可能性がある。</p> <p>仰る通りだと思う。コスト負担だけを明示して「どう思いますか」と聞いてもそれなりの結論は出るだろうが、それでも偏ったご意見になる可能性もあり、なかなか難しい。新たに起こすのは現実的ではないかもしれないというサジェスチョンだが、いろんな自治体などでそのような調査を行っている事例をご存じの委員があれば、事務局の方に情報提供していただければと思う。</p> <p>何か今までの議論を踏まえて、専門の方からアドバイスのようなものがあればと思うが、いかがか。</p> |
| 委員 | <p>まずアンケートの件については先ほどの議論の通りだと思う。有料駐輪場の利用者だが、通勤に使われている方については実質企業が利用料金を負担しているということもある。それを無料にというのは、サービスを求めているということだと思うので、「こういう条件でこの料金を取って管理をします」「対価としていくらです」といくつかの条件を組み合わせ、料金を受け入れられるかを聞いていくと、「全く管理もされていない雨ざらしのところとそういう条件で有料のところとどれがいいですか」という問いになると思う。それでも結局、アンケートの結果を見る限りでは「有料化してもちゃんとサービスしてくれるのなら」という考えは結構見えるのではないかと思っているが。</p> <p>ただし、無料化を考えないといけないところ、例えば、中高生の通学に使っている部分をどう思うか、これは自治体のなかでも通学に関するコスト、学校もこれから少子化で集約されて通学距離が延びるという方向もある中で、通学費の費用負担をどう考えるかといった観点、これはまた違う側面かとは思う。</p> <p>駐輪場のサービスとは何なのかということを考えるいい機会だと思うので、まずは、どうサービスを提供する場合に利用料金を取るのかを考える。あとは、料金の設定については他の自治体でも最低料金や最高料金を条例で規定しているところがあるが、そういう規定を作ってしまったがために、本来は駅の近さなど場所によって駐車料金は違い、需要の高いところはマーケットプライスに基づいて料金も高くなって利用者が選択できるようになっている</p> |

| | |
|-----------|---|
| | <p>べきだが、料金が固定化されてしまうケースがある。そういう考えも駐輪場の仕組みを考えるうえで入れていかないといけないし、あまり協議の中に出ていないが、駐輪場には原付自転車も停めさせる、バイクの駐輪も受け入れていかななくてはならないという側面もある。いろんなリクエストがあり管理コストが増えていくという中で、考え方をしっかりここで固めていくことが大切だと思う。</p> <p>一つ一つの駐輪場の現状はそれぞれの経緯があってということだと思うが、それをこれからどういう考え方のもとで運営していくかを考えるのはとても重要だし、そのうえで料金の考え方というのは、放置自転車の撤去費用なども入れれば大赤字にはなっているはずだが、単純に値上げをすれば民間事業者が何かするときの足かせになったり、料金が一律じゃないといけないという考えが問題を引き起こすこともある。車の駐車場と同じように、需要の高いところは高い料金を設定するというような、ある程度市場に任せた料金設定をするほうがうまくいく。その中で、駅からちょっと離れた駐輪場は無料というのも、考え方としてはあるのではないか。ゼロイチではなく、どういう考え方で料金を設定していくかということをぜひ明示していければと思った。</p> |
| <p>会長</p> | <p>アンケートの中で、駅からの距離を重視するという意見もあった。それも言ってみればサービス、駐輪場が備えるべき性能のひとつであるので、価格との関係性も含めて整理することが必要だろう。</p> |
| <p>委員</p> | <p>昨今で言うと、レンタサイクルやシェアサイクル、これらは自転車を置いているときに料金が発生する駐輪場と違って、貸しているときに料金が発生する。阪急などでは、駅で駐輪場として場所を提供するよりも、あえて自転車を貸し出す方の料金を安くしているという事例もある。あえて料金に差をつけて誘導することで、個人の自転車ではない共有の自転車を使ってもらい、駅に来た自転車が占有するスペースを効率化できるというような考え方を、ノウハウを活用してやっている民間事業者もある。</p> <p>完全な条件づけは難しいが、消費者からすれば、いろんな条件を提示してくれれば、どちらを選ぶかという形になる。今の話でも、「自転車を置いているときにお金が発生するのか」「動いているときに発生するのか」という違いが</p> |

| | |
|----|---|
| 会長 | <p>出てくるが、そういったシェアリングエコノミーのことも踏まえると非常に複雑な状況であり、こういった形で条件提示するかというのが極めて重要になってくる。</p> <p>JRの駅リンクなどもそのような方向性のサービスであると思う。</p> |
| 委員 | <p>自転車放置対策でなく自転車活用推進法に基づく自転車活用推進の考え方もあるが、それを受けるにはインフラとして走行空間と駐輪空間という二つが車の両輪となる。そのうち走行空間は無料で提供されるが、駐輪空間については無料であるべきかどうか。私は有料という一つの方向性があるのではないと思う。</p> <p>最低限のインフラとしての駐輪空間は無料で、税金で供給されるべきだが、それを上回る質の駐輪空間や管理の費用など、走行空間にはないそれらについて、バランスを考えると、最低限を超えてプラスされるものについては一定の料金を取るという仕分けでやっていってはどうかと、そういう選択肢もあるのではないか。</p> |
| 会長 | <p>まだご意見のある委員もおられるかと思うが、今回は公設駐輪場のコスト負担の方向性についての議論は途中というところで、時間も過ぎているのでここまでとさせていただきます。</p> <p>次回は、本日リクエストのあった調査等について事務局で可能な範囲で情報をそろえていただき、それに基づいて引き続き議論をいただければと思う。進めば進むほど難しい課題だということが正直なところだが、それだけに、非常に画期的なものになるかと思う。事務局も大変だとは思いますがよろしく願いたい。</p> <p>本日は熱心な議論をありがとうございました。それでは事務局に進行をお返しします。</p> |

事務局

皆様どうも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。

年が明けての開催となりますが、次回の予定が決まりましたら案内させていただきます。どうぞ出席をよろしくお願いいたします。