

会 議 録

□全部記録 ■要点記録

1 会議名	第5回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2 開催日時	令和4年2月24日（木曜日） 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	井上俊行、北村周郎、古倉宗治、佐々木康武、汐田浩二、田原直樹、 橋本憲明、吉田長裕 以上8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、小島主事
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 森安主任
5 傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人なし
6 議題	<ul style="list-style-type: none">・調査事項の報告について・公設駐輪場のコスト負担の方向性について・今後の協議の進め方及び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>ただいまより、第5回姫路市自転車等駐車対策協議会を開催いたします。どうぞよろしくお願いいたします。</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、よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>議事次第に従って進行したい。</p> <p>最初に、論点をはっきりさせるために、前回までの話を簡単に振り返らせていただく。</p> <p>論点が多岐に及んでおりまとめるのが難しくなっていたため、事務局から、「中間答申のような形で論点を絞り込んで議論をしては」という提案があった。前回資料に記載のとおり、「公設駐輪場のコスト負担、有料化・無料化」「公を主体とした駐輪場整備運営の是非」「公設駐輪場の整備運営の目的をどこに置くか」この3つの論点に絞った議論を当面は行うということである。</p> <p>これらのテーマは相互に関連しているが、すでに公設駐輪場が多く整備され運営されている現状を鑑み、まずは現存する公設駐輪場のコスト負担を確認したうえで、その負担のあり方をどう考えればいいのか、具体的には、公設駐輪場は有料で提供されるべきか無料で提供されるべきか、その方向性を決めることをまずは目指して議論を進めていくということになった。</p> <p>そのうえで、前回の後半は、このコスト負担、料金徴収の方向性に関連して協議し、様々なご意見をいただいた。そのうちの主なものについて、今回の資料に取りまとめている。今回は、前回協議会での意見や質問に対応して作成された事務局の資料に基づいて、引き続き公設駐輪場の有料化無料化、すなわちコスト負担をどうしていくかという議論を進めていきたい。</p>

事務局

続いて、成立要件等の確認をさせていただく。

まず、本日の出席者は、オンラインを含め8名。13名中の8名で過半数を満たしているため、協議会が成立している。

また、本委員会は原則公開ということで進めていく。

では、議事の（1）調査事項の報告について、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局説明】

- ・ 資料に基づき、以下の内容について説明
- ・ 前回前々回の協議を踏まえると、今回以降の協議は、公設駐輪場のコスト負担、利用料金徴収のあり方について、すべて有料とするのか、すべて無料とするのか、あるいは条件によって有料と無料を併存させるのかという大まかな方向性を決め、中間報告に向けてまとめていく流れになるものと想定し、今回の資料を作成した旨を説明
- ・ 前回協議会でいただいた委員意見のうち、公設駐輪場の利用料金徴収のあり方に関するものを紹介。公設駐輪場をすべて無料化する方向性の意見はなかったことを説明。
- ・ 前回協議会でいただいた、公設駐輪場の利用料金徴収のあり方に関する委員からの質問及び調査依頼と、それに対する事務局からの回答について説明。調査依頼に対し個別の資料を作成したものについては、資料の要点について説明。
- ・ 人口の減少も考え、利用者人口のシミュレーションが必要ではないかという委員の指摘に対応し、第3回協議会で配布した資料「駅勢圏人口、駅利用状況及び公設駐輪場利用率の推移」を時点修正したものについて紹介。多くの鉄道駅周辺において将来の駅勢圏人口が減少する見込みであること、コロナ禍の影響もあり鉄道駅周辺の自転車台数が減少傾向にあることを説明。

会長	<p>ただいまの事務局からの説明は、前回協議会での委員の皆様からの意見、質問、調査依頼を踏まえての回答である。これを踏まえ、議事（２）公設駐輪場のコスト負担の方向性についての議論をしたいが、まずは事務局の説明についてご意見やご質問があればいただきたい。また、前回ご質問された委員は、事務局の回答に不十分なところがないか、そのご確認もあわせて願います。</p>
委員	<p>資料D-2,D-3の、コロナ禍前後の対比の資料だが、無料駐輪場は施設の利用率がかかなり高くなっている。無料駐輪場の方が有料駐輪場よりも施設利用率が高い傾向にあるという理解でよいか。駅勢圏人口に関する資料においても年度ごとの公設駐輪場の利用率が出ているが、こちらの資料では無料なのか有料なのかが分からない。全体として、有料駐輪場の利用率が低く、無料駐輪場の利用率が高いという状態か。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり、無料駐輪場の方が利用率は高くなる傾向にある。</p> <p>例として、資料D-2に記載している無料駐輪場のコロナ禍の影響を受けていない平成31年度の事例では、140%と非常に高い利用率の無料駐輪場がある。当時のこの駐輪場は、もうこれ以上止められない程度までいっぱい自転車に詰まっているような状況であった。無料駐輪場の利用率が高くなる理由としては、お金がかからないということで必要以上に需要を喚起してしまい、たくさんの方が使われるということももちろんある。また、この駐輪場もそうだが、同じ駅周辺に複数の公設無料駐輪場がある場合に、同じ無料なら駅に少しでも近いほうに停めたいという考えで、利用者が一つの駐輪場に限界まで集中してしまうというケースもある。</p> <p>なお、料金によって需要の抑制ができないことで、無料駐輪場単独では100%を大きく超えるような利用率になる事例がままあるが、駅勢圏人口に関する資料に記載しているように、駅全体でトータルすると、無料駐輪場のある駅でもおおむね100%前後で収まる。</p>

委員	<p>多くの無料駐輪場で100%近い利用率を出すほどの状況であるならば、無料駐輪場を有料化した際に放置自転車が大幅に増えてしまうという可能性についてはどのように考えられるか。アンケート調査や他の資料では、有料化による放置自転車の発生はあまりないような印象を受けたが、そのあたりの感触を教えていただきたい。</p>
事務局	<p>無料駐輪場を有料化した直近の事例としては、第3回協議会でご紹介した英賀保駅の例がある。この事例では、有料化と同時に駅周辺に放置禁止区域を拡張し、放置自転車の撤去や警告を徹底した。その効果もあってか、現時点での放置自転車数は有料化前と比べても増えていない。行政で規制を強化した場合、公が手を出せない民地への不法駐輪が増える事も危惧されるが、当初若干はそのような事案が見られたものの、すぐに収まった。しかし、規制強化等の対策無しに無料駐輪場の有料化を行うと、放置自転車が周辺に多く発生する可能性はあると考える。</p>
会長	<p>事務局の説明、資料に対する質問は以上でよろしいか。</p> <p>この資料は、これからの議論のベースになる資料のひとつとして用意されたものであるので、議論の中で不明な点があればその都度質問をしていただくということで、今の時点で質問がなければ引き続き議事の（2）へ移りたい。</p> <p>繰り返しになるが、現時点では姫路市内の鉄道駅周辺には有料駐輪場と無料駐輪場が混在している。これを、公設駐輪場は原則有料とするか、逆に無料とするか、あるいは、一定の考え方のもとで有料・無料の並存を認めるかというのが大まかな方向性だと思うが、今までのご意見ご質問を踏まえ、議論を展開したい。今回で大まかな方向性を決められればと考えているので、積極的なご発言をお願いします。</p> <p>前回までは、少なくとも「公設駐輪場は原則無料」という方向性の意見はあまり出ていなかったと思うが、資料にまとめられた過去の意見なども踏まえて、いかがか。</p>

委員	<p>前回、調査の依頼をさせていただき、事務局の方でも調べていただいたが、やはり、現在有料で運営していただいている駐輪場は管理人がいたり防犯カメラがあるところが多い。防犯の観点からも、特に駅周辺の地下駐輪場などは、そのまま有料での運営を進めていただけないかと考えている。無料駐輪場をすべて有料にする必要まではないかと考えるが、有料と無料の並存を進めるうえで、そういう設備の整っているところについてはそのまま引き続き有料で維持していただければ治安面でも助かる。</p> <p>資料を見せていただくと、大手前の地下駐輪場など個別の利用率が低く単独では収支均衡の難しいところもあるので、そういうところをどうしていくかというのはこれから先に議論が必要になるかもしれないが、警察としてはこのようにお願いしたい。</p>
会長	<p>治安面や防犯の観点から言えば、やはり有料駐輪場で実現されているサービスの水準は保つことが望ましいということか。そのうえで無料駐輪場をどうするかということが検討事項になるのかと思う。</p>
委員	<p>同じ環境で、同じような条件で有料と無料の駐輪場が併存した場合を仮定すると、有料駐輪場しかなければ有料駐輪場を使っていたという方も無料駐輪場を使うようになり、無料駐輪場は溢れてしまうことが想定される。そうになると、経常的に違法駐輪をしていた方は無料駐輪場を利用することもなく、引き続き違法駐輪をしてしまう。有料と無料の駐輪場があっても良いと考えるが、同じ条件で有料駐輪場と無料駐輪場が併存することは好ましくないと考える。</p>
事務局	<p>現状で同じ駅周辺に有料無料の駐輪場が併存している事例が何か所かある。ほぼすべて、公設の無料駐輪場と民営の有料駐輪場が併存しているケースであるが、そうになると、ご指摘のとおり有料駐輪場の利用者が無料</p>

	<p>駐輪場に流れてしまうという事態が発生し、その結果無料駐輪場が溢れてしまうという、望ましくない事例もある。併存させるのであれば、有料と無料に格差をつける必要があるかと考える。</p> <p>例として、山陽網干駅では民営の有料駐輪場が多く公設の無料駐輪場は規模の小さなものが1箇所だけという状況であるが、比較的バランスよく利用者が分散している。これは、民営の有料駐輪場に比べて無料駐輪場が駅から遠く、使いにくい形状で、屋根もないということで、条件に格差があることで棲み分けがされていると考えている。</p> <p>同じ駅周辺で有料無料を併存させるのであれば、このように条件に格差をつける、あるいは、有料駐輪場だけがある駅と無料駐輪場だけがある駅というように駅単位で有料無料が併存しているのであれば、棲み分けはできるかと思うが、ご指摘のように全く同じ条件、環境で有料無料を併設してしまうと必ず無料の方に利用が集中してしまう。有料駐輪場と無料駐輪場を併存させる方向性になったとしても、このあたりのバランスは考えていく必要があるかと思う。</p>
<p>会長</p>	<p>現状では公設の無料駐輪場と民営の有料駐輪場が近接している事例があるという問題の確認があったが、その事例に限らず、今後、有料駐輪場と無料駐輪場が併存する場合に配慮すべき要件があるというご指摘は非常に重要である。有料駐輪場と無料駐輪場を差別化する条件を具体的にどう定めるかは、今後の議論の肝になると思われる。</p>
<p>委員</p>	<p>駅周辺に市が運営している無料駐輪場については、基本的に駅、公共交通の利用者が利用されているという中で、鉄道事業者が敷地を所有されているものが多い。しかし、市としては、市の土地を無料で公共交通を利用される方に使っていただくということになると、それを利用されない市民の方に対して説明しにくいところがある。また、鉄道事業者に敷地を提供いただいている駐輪場についても、その管理運営を市が行うということが適切なかどうかということもある。</p> <p>市営有料駐輪場については市の所有地である道路区域内に市の所有</p>

<p>会長</p>	<p>物として整備し運営していくということで理解を得られると思うが、無料の駐輪場では市有地上にあるものや鉄道事業者の所有地であるものなどバラバラで、しかし管理運営はどちらも市が行っているというところで、統一した理屈がないところに問題がある。無料駐輪場についての整理が必要なのではないかと感じている。</p> <p>無料では説明がつかないところをどうするか、無料の部分の見直しをして、すべて有料にするのか併存するかというのは、どれくらい説明がつくのかということによるべきか。これから先議論が必要かと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>本日の資料を見せていただくと、有料駐輪場があるのは駅勢圏人口が2万人以上のところが多い。これくらいであれば有料駐輪場でも採算が取れるのではないか。あとは、駐輪場敷地の所有者が市なのか鉄道事業者なのかも重要な点になってくるが、無料駐輪場のなかでも、手柄駅や亀山駅のように、駅勢圏人口が今後も増える、確保できるというような駅については有料化を検討してもいいのかと思う。</p> <p>最近作られた、はりま勝原駅や東姫路駅などは駐輪場を有料化している。今後手柄新駅などもできるが、新規整備の駐輪場については有料にするという方向で検討してはどうか。</p>
<p>会長</p>	<p>無料で提供することについて説明がつかないところをどうするかということに加え、駅勢圏人口の将来予測なども基準にして有料化を検討してはどうかというご指摘である。</p> <p>今のところ、無料がすべてだめだという話ではないが、無料で駐輪場を提供することをどう説明できるのかというところは重要だと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>これまでの議論を踏まえて、どういうふうに整理していけばいいのかと悩んでいるところではあるが、この件に関する私の結論としては、当面併存、つまり</p>

会長

有料と無料を混在させるということで考えている。

ただし、現状維持ということではない。資料C-1によりますと、無料駐輪場のほとんどには設備が何もない。最低限空間は提供しているというレベルかと思うが、駐輪場を提供するからには、今後の自転車活用推進の立場からは設備の改善が必要である。その過程で、改善の度合いに応じて有料化を考えていくべきではないか。

その場合にどう判断するかというと、質の問題と量の問題を考える。まず質の問題として、屋根も何もない無料駐輪場に、利用者の要望の多い屋根や防犯設備、照明などハード面の付加価値をつける。また、人件費がかかるという問題もあるが、安心感の強い有人管理というソフト面の付加価値をつける。それらのサービスの価値を積算して、料金的にどういうふうにもっていくかということを考える。屋根だけであればどの程度、管理人もいればどの程度と、そのあたりで格差が出てくる。

もう一つが量的な問題で、いわゆる需給バランスを見る。例えば川崎市や立川市で事例があるが、駐輪場は駅に近いほど需要が高くなる。全く同じ内容の施設を提供したとしても、需要の高い駐輪場は市場原理を採用して料金を高くする。川崎市では乗降客数の多い駅の利用料金を高く設定した事例もあるが、乗降客数ではなく、需給の関係、量的なバランスによって価格を変えるということも考えられる。

そうして、全く何もない無料の駐輪場から、長期的には質を向上する過程でどの程度の付加価値をつけていくか、あるいはどの程度の需要があるかを加味して有料化していくやり方もある。つまり、今の有料無料の混在のまま何もしないというわけではなく、少しずつ付加価値をつけながら有料化していくという戦略である。ただ、長期的にどこを目指すのかはまだ整理ができていない。

併存している現状を踏まえつつ、無料のものを徐々に有料に変えていくという考え方である。料金に差をつける条件についても、非常に参考になると思う。

先ほど、無料のものについて市民にどう説明するかという議論もあった。駅の駐輪場には、利用する者と利用しない者がいることについてどう考えるかと

委員

という問題があるが、理想的には、移動するのは一つの権利で税金での負担も許容するという意見もあり得る。それも踏まえて、無料駐輪場をどう考えるか。

今のところは、有料と無料を併存するとしても、無料駐輪場を一部見直して、有料の方向に向けたほうがいいのではないかという意見が出ている。駅勢圏人口が少ないなどの要因で最初から有料駐輪場が成立しにくいところについて、無理に有料化する必要はないという趣旨のご意見もあった。すべて有料というわけではなく、有料化できる、有料化のメリットが多いところは有料にしていく方向でどうかというご意見が多いような印象だが、いかがか。

方針としては、有料と無料の並存が妥当なところだとは思いますが、無料駐輪場の定義のようなものを作っておかなければならないと考える。

今は都市部でも新しい駐輪の考え方が入ってきており、短時間無料の有料駐輪場など、従来型とは異なるフレキシブルな運用の仕方が出てきている。また、先ほどの意見のなかにもあったが、公設駐輪場でも民間のように料金をきめ細かく設定することで、ある程度プラスになっている事例も出てきている。

ある程度市場メカニズムに任せていくことも考えていく必要があるかと思う。青空の何も無い駐輪場ではサービスを提供していないことになるが、例えば防犯設備だけは設置するというような最低限のコストで、長時間の駐輪の場合だけ利用料を取るというような考え方もできる。そうすれば、売り上げが全くない無料駐輪場とは違い、土地そのものは公が負担してやれば、民間がその土地で、最低限赤字にならないような範囲で運営していくということもできるのではないか。

先ほど出ていた鉄道事業者が土地を所有するような駐輪場についても、民間事業者が固定資産税を支払ってまで駐輪場事業を営むのはなかなか難しいので、公益性という観点の中で現状の取り扱いをされている事例もあると思う。周辺の有料駐輪場とのバランスが取れないということであれば、それらは少しずつ公設民営の方向に向かっていくという考え方にした方が良いのではないか。

また、今の議論は前提として駅の駐輪場だが、いわゆる端末交通手段と

	<p>しての自転車はあまり数が多くなく、姫路駅のような大きな駅では商業施設利用者や駅周辺に勤務されている人の利用の方が多いような事例もある。そのあたりについては、都市計画など別の側面から攻めていく必要もあると思う。大規模小売店舗立地法などの中で、附置義務の駐輪場という考え方を持っているところもある。商業施設などに附置義務の枠として公設駐輪場を使ってもらうというような方法も考えられる。</p> <p>どちらかという行政には少し引いていただいて、駐輪場というのは税金を支払ってまでペイできるような事業でないということは資料からもわかると思うので、行政はベースとなる底地の提供だけを行う。そのうえで、民営でのサービスの提供の仕方と、どこまでを無料にするかを、場所による需要と供給の関係に基づいて考えていければいいのではないかと。</p>
<p>会長</p>	<p>前回の協議会で提示された3つの優先テーマの中に、公が主体で駐輪場の整備運営をやっていくということの是非というものもあった。とりあえず今は公設駐輪場のコスト負担の話を進めているが、実際には一体をなす部分もある。先ほどの委員のご発言は、どちらかというこのテーマの中の、公設民営の話になろうと思う。駐輪場全体から考えると、駅の周辺にはいろいろな施設などがあり、そういう施設の利用者の需要を賄っている部分もある。そのあたりも踏まえながら、市場原理的な料金設定を公設民営で考えるというのも、妥当性があるかと思う。</p> <p>もう一点、有料施設で一部無料のサービスを提供するというのは、ショッピングセンターの駐車場などではよく見られる。通学利用者からは料金を取らないというような議論も同様だが、このように考えるともう少し柔軟に有料か無料かの話を進めることもできるかもしれない。</p>
<p>委員</p>	<p>地域性や近隣の民営駐輪場の有無に留意して公設駐輪場の有料無料を決めるなかで、仮に有料駐輪場とした場合に、官か民かが管理するというだけでなく、利用者を巻き込んだ持続可能な維持方法もあるのではないかと考えたので提案したい。駐輪場の整理や清掃を例えば月1回日を決めて行い、それに参加された方は無料で駐輪場を利用できるなどのイン</p>

<p>会長</p>	<p>センチブを与えることで、利用者自身による管理を習慣化し、マイパーク意識を醸成することで不法駐輪の防止にもつなげる、そのような取り組みができれば面白いのではないかと考えた。</p> <p>有料に対して、無料だけれど利用者自身で管理していくという道筋を作れば、一定の理解もしていただけるのではないかと考えた。</p> <p>地域性もあるが、そういうアプローチが有効なところもあるかもしれない。維持管理運営への利用者の参加というのは、大変面白いご意見だと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>有料、無料の差別化というのは、設備が整っているかないかというところである程度明確に分かれるのかと思う。受益者負担の観点からは有料が原則になるかとは思いますが、そもそも、自治体として駅周辺に特化して駐輪場施策に取り組んできた理由としては、一つは公共交通の利用促進で、もう一つは放置自転車対策であった。今はそれに加えてゼロカーボンということもあり、施策として駅周辺には自転車を停めていただけるスペースを用意することが必要だということになる。であるので、市が駐輪場運営で利益を得る必要はないが、施策推進のための必要性和受益者負担とのバランスをとるため、公費をより多く投入して整備しているところは利用料金を負担してもらおうということで差別化はできるかと思う。</p> <p>放置自転車対策や自転車活用推進の取り組みを行っている中で、施策推進の観点からは無料で駐輪場を提供することも必要だと考える。ただ、無料駐輪場に市が所有するものと鉄道事業者が敷地を所有するものが混在するという点については、経緯や理由を明確にしていく、どうあるべきかというところの整理はしておく必要があるかと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>今の無料駐輪場の件は、おそらく行政との関係の中で、民間の土地を行政に貸すという形ではないか。そういった土地では、税の考え方や、都市計画の公開空地など、複雑に絡み合っていて、利益を上げてはいけないというような制約があることも多い。</p>

	<p>その一方で、利用者からすると駅周辺に無料の駐輪場があるというのは不思議なことである。本来ならもっと有効に活用されているべきものが、過去に違法駐輪の非常に大きな問題があり、一時的にでもしのぐために行政が介入しなくてはならなくなって、土地を無償で借りて無料駐輪場を作るというような経緯があったのではないかと推察できる。それをまた適切な方向に少しずつ戻していくということは重要な考え方だと思うし、その中で先ほどの意見にあったような地域の取り組みや公共交通、シェアサイクルなどを取り入れることも考えられる。</p> <p>駐輪は停めている間に料金が発生するのに対して、シェアサイクルは動いている間に料金が発生する。同じ自転車でも全くシステムが違い、自転車の駐輪場に使うスペースを小さくしたいということであればシェアサイクルが適している。海外でもたくさん事例があり、大きな都市でなくても、公共交通事業者が積極的に乗り出して、「目的地までちゃんとお客様を届けるため、線でしか輸送できない従来の公共交通のその先に自転車を組み合わせる」ことでサービスを拡大するということを実際に行っている事例もある。行政だけでなくすべてのサービスのあり方を決めることは難しいので、事業者のアイデアやコストの負担が必要。駐輪があるということは需要があるということがほぼ確定しているわけで、その部分をどう活用していくかということを考えていくのが民間事業者の役割かと思う。そういったところのオープン化をしていくというイメージが大切なのではないかな。</p>
<p>会長</p>	<p>無料駐輪場の土地所有の形態の違い、姫路市の所有地であったり、鉄道事業者の所有であったりすることをどう考えるかという委員の問題提起であった。その解決の方向性として、別の委員からご示唆をいただいた。これについては、鉄道事業者さんのご意見もお伺いしたいと思うが、いかがか。</p>
<p>委員</p>	<p>私共の駅では、小さい駅に付帯する自転車置場は100台前後の小さい規模になっており、周辺に商業施設もないため駐輪場の利用者はほぼ鉄道の利用者で、学生などが多いという状況である。当社のお客様に対してということで、土地をほぼ無償でお貸しし、駐輪場として使っていただくとい</p>

委員	<p>う形を取っている。</p> <p>仮にこれらの駐輪場を有料化するというのであれば賃料をいただくなどの話をするつもりもない。先ほどから議論にあがっているが、設備が整っていれば有料で提供されるべきで、その場合相当な対価を姫路市が取るもよし、民間事業者にとっていただくのもよいが、過大な利益が出るようではいけないと思うし、実際にはおそらく赤字になるだろう。赤字になってもそれはそれで構わないと思う。ただ、それを鉄道会社自らがやるかと言われれば、コロナ禍で経営が苦しい中、赤字で駐輪場を運営しろと言われるとそれは厳しいかと、そういう意見を持っている。</p> <p>こちらもほぼ同じ意見になる。駐輪場整備は弊社では行っておらず、基本的には自治体にお願ひし、お任せしている。その中で、鉄道用地があれば協力はさせていただくというスタンスは持っているが、貸付の契約等については個別に協議をさせていただきたいと考えている。</p>
会長	<p>鉄道事業者さんのご意見もお伺いしたが、基本的には柔軟に対応していただけるということかと思う。</p> <p>市の所有地でも鉄道事業者の土地でも、その土地が本来持つ価値の適正な利用という観点から考えると、現状ではうまく説明がつかないという考え方もわかる。それをどのように解消していくかということに関しては、市場原理的な公設民営の考え方も入れながらやっていくという方向性もなんとなく見えてきたかと思う。</p>
委員	<p>話が前後するが、かなり昔の参考事例を挙げると、川崎市の溝の口駅の駐輪場は、駅から500mくらい離れたところには無料駐輪場があり、駅に近くなるにつれ駐輪料金が高くなるという仕組みだった。そうすると、まず無料の駐輪場から満車になり、入れないときは仕方ないから駅の近くの有料駐輪場へ、さらにそれでも入らないときは駅の直近のより料金が高い有料駐輪場に停めるという流れができていた。なだらかに差をつけて徐々に高くなっていく形で徐々に無料駐輪場を有料化していき、有料駐輪場と無料駐輪場を</p>

会長

併存させた一つの事例である。

もう一つは誰が運営するのかという問題の事例だが、さいたま市ではまず民営駐輪場が先に整備され、ある程度駐輪場の需要を満たしたのちに、不足分に対し公設駐輪場が整備された。そのため「料金を安く設定されては困る」との民営駐輪場の声もあり、ある程度民間とのバランスをとるため公設駐輪場の料金は高くなっている。逆に千葉県では民間の参入がなかったため公設駐輪場ばかりで、無料に近いか非常に安い料金で最近まで運営されていた。

このように、場所によって一律に料金を決めるのではなく、地域の状況に応じて料金設定をする必要がある。

委員から問題提起があったとおり、市の施策として整備された公設の有料・無料の駐輪場について、公的施策推進と受益者負担とのバランスが必要ということだった。防犯面を含めてサービスを向上させるのであれば、冒頭で事務局から説明があったとおり、比較的受け入れられているケースが多い。また、別の委員の言われたように、地域の実情を加味しながら無料駐輪場を有料化することも念頭において、有料・無料の並存を検討していくという方向になるのかと思う。

駅勢圏人口も含めた駅の立地状況や、駐輪場ごとの状況によっても違うと思うが、民間のサービスを取り入れ駐輪場の持つ可能性をどんどん大きくしていくこともできるし、先ほど提案のあった、維持管理運営への利用者の参加というやり方のように、小さい駅のほうが馴染むようなケースがあるかもしれない。市場原理とは違う地域コミュニティーに根差したアプローチもおもしろいと思った。

また、鉄道事業者が土地を提供している無料駐輪場の有料化については、地域の駅の状況に合わせて個別に判断すると鉄道事業者から発言をいただいた。

基本有料、基本無料という話ではなくて、現状を踏まえて、無料の駐輪場のサービス水準や土地の利用価値の向上を含めて有料化も検討すればよいのではないか。

また、委員からの指摘を受けて気づかされたが、有料駐輪場であっても

<p>委員</p>	<p>無料駐輪場のサービスは可能である。「基本有料だがこういうケースには無料である」という柔軟な料金設定も必要かもしれない。</p> <p>時間も終わりに近づいているが、議事（３）に入りたい。今日の意見を受けて事務局に次回協議会のたたき案を作ってもらおうかと考えている。その中に入れておくべきことや収集すべき情報のリクエスト等について、残りの時間でご発言をいただきたい。</p> <p>さきほど料金の話をしたが、いろいろな自治体で駐輪場の民間委託等に関わる中で、いくつか懸案事項があった。ひとつは、自治体によっては駐輪場も駐車場も上限の料金を定めているということで、それが民間事業者のような需要と供給に応じた料金設定を行う上で制約になっているような事例もある。</p> <p>また、様々な過去の経緯があって鉄道事業者と協定を結んで運用している無料駐輪場のような事例もあるが、こういったものをどうするのかはまた違う考え方をしなければならないと思う。今まで議論したような発想の中で、標準的なテンプレートを作ったときに、対応を変えなければならない駐輪場がどこにあるのかをある程度把握してから、皆で線引きをどうすべきかを議論すべきかと思う。</p>
<p>会長</p>	<p>線引きというのはまだまだこれから議論する部分である。ただそれについてもできるだけ事務局から仮の提案みたいなものをいただいて、それをたたきにできれば議論がやりやすくなる。たとえば他市の事例、事務局が今回表にまとめたような駐輪場のサービス、距離、周辺の施設等いろんな要素が加わるのでちょっと難しい気もするが。</p>
<p>委員</p>	<p>立川市のような、駅からの距離や屋根の有無で料金の差別化をしている事例等を調査し、積み上げていくと参考になる。川崎市の溝の口駅では５階建ての駐輪場があるが、階によって料金が違う。そこには利便性やサービスの水準の違いがあると思う。設備によって料金にどういう差をつ</p>

会長	<p>けているか参考にできるものがあれば、有料化やサービス向上に向けての参考になるかと思う。</p> <p>委員からも情報をいただいているし、既存のもので利用可能なものがあれば、情報を整理していただければと思う。姫路駅でも市営駐輪場に料金の差をつけているし、路上駐輪場も駐輪時間や場所等で料金の差別化をやっている。それらをひとつの考え方としてまとめるような議論ができればいいと思うので、材料になるようなものの整理を検討してほしい。</p> <p>経費のことで個人的に気になったことがあるのだが、資料に示されている放置自転車の撤去の経費は、職員の人件費が抜かれているのではないか。</p>
事務局	<p>市職員の人件費は抜いているが、姫路駅周辺の放置自転車の撤去を委託している業者の従業員の人件費は委託費という形で入っている。</p>
会長	<p>直接の経費はそう考えざるを得ないが、日本では、職員の人件費はタダだという認識がある。比較ができない、忙しいか暇なのかを評価の対象にできていない、それがいつも気になっている。金額でなくても、なんらかの形で本来は資料に入るべきものだろうと思う。今回の議論に組み込めるかどうかは別にして、常にそのことは念頭に置いておくべきだと私は思う。コストとしては、実は人件費が大きいのではないかと考えているため、余談であるが、検討事項に願います。</p>
委員	<p>資料 A-2 によると、有料化すると 3 割程度が駐輪場を利用しなくなるであった。我々の感覚として、車の場合は停める行為をもって駐車料を払う意識があるが、自転車を停めることをもって料金を払うという認識があまりない。そのなかで、有料の駐輪場の利用者のことを考えると、やはり管理人がいたり防犯カメラがあったりして自転車にイタズラされにくいといった、サ</p>

会長	<p>ービスに対してお金を払っているという認識があると思う。</p> <p>現状で無料の公設駐輪場がこれだけあるなかで、現状のサービスを何も変えずに有料化すれば、利用者の混乱が激しくなるだろうと思う。有料化するのならば、設備を整備したり管理人を配置したりといった対応の必要性について整理しておくことも必要ではないか。</p> <p>実際無料を有料に変えていこうとしたら、その線引きには質の部分が重要になるし、料金設定にも関係してくる。実際には個別に判断すべきものもあると思うが、考え方として共有化できるものが必要だというご指摘は非常に重要だと思う。</p>
委員	<p>今何が全体的に起きているかという、昔は大きな駐輪場を地下やいろんな施設に作ってきたが、2000年代に入って、法改正により、歩道上に安い時間貸しの駐輪機を設置できるようになった。今まではある程度大きな駐輪場にみんな預けていたが、それがどんどん分散化している過程にあると思う。</p> <p>無料で運用している大きな駐輪場や、利用者も無料だから仕方なく使っているような駐輪場については、これから需要がどんどん減っていく可能性がある。この先の人口減少を踏まえ、道路管理者が駐輪場のトータルの量をどうするかを考えたときに、今までのように高い箱モノの駐輪場を作るよりは、駐輪機をおく形のほうがコストも安いし、移行していかねばならない。これから分散型の駐輪場が増えることで、コスト面の状況が変わることに個人的に期待している。</p>
会長	<p>今回は駅の駐輪場を扱っているが、自転車施策全体、特にシェアリングエコノミーの話があるためシェアサイクルについても同時に考えていかないといけないとの指摘も過去には受けた。委員から改めて関連するご指摘をいただいたが、今後の議論の中でどういうふうに取り組んでいくかは、将来のことを考えると重要だ。</p>

委員	<p>駅勢圏人口、またそれ以外にも、自転車を取り巻く状況は当然変わり得るわけで、どう議論に入れ込んでいかも頭出ししておく必要があると今のご指摘で思った。どうするかは次回以降に議論できればと思う。</p> <p>委員から路上駐輪の話があったが、姫路市では姫路駅の北側に、警察の許可をいただいて路上駐輪場を運営している。今は神姫バスに運営していただいており、コロナ禍により利用がだいぶ減ってはいるものの、路上駐輪場を開始したことによって放置自転車が画期的に減少した。広い歩道があることが前提であるためどこでもできるわけではないが、路上駐輪のような取り組みは、要所要所の駅で、適切な場所があればやりたいと考えている。ただ、運営を担う業者からすれば、利用者が多く見込めるところでしかできないが、効果は実際に検証しているためこの取り組みは広げたいと思う。</p>
会長	<p>前回協議会の繰り返しになるが、事務局から提示のあった優先的に議論してほしいテーマのなかに、「公主体の整備運営の是非」があったが、公設民営にするにしても全てがそうできるわけではもちろんないわけで、そこでも線引きが重要になる。今日は有料無料の線引きの話があったが、同じ有料でもおそらく整備運営主体をどう考えるかという線引きの議論にもつながり得る。そこに関連する意見も出てきたということで記憶にとどめておきたいと思う。</p> <p>全体の意見としては、少なくとも有料無料のどちらかでいくということではなくて、併存は当然ありえるという方向性になった。しかし、いままでのままではなくいろいろな見直しが必要であって、特にその中では無料のものを有料化する方向も考えられるということだ。それについては駅の置かれた状況に応じて、判断を下すことになるが、それには何らかの判断基準が必要であるということになる。</p> <p>事務局はここまでの話で次回のたたき案は作れるか。</p>

事務局

前回前々回に申し上げたとおり、事務局としては一定の区切りである来年度の10月までに、中間報告という形で、少なくとも公設駐輪場のコスト負担の方向性に関する提言をまとめていただきたいと考えている。

今回で大まかな方向性は決まってきたのかと思う。明確な基準をもって有料と無料をわけて併存するという方向性で進めていく。受益者負担の考え方を取り入れて無料駐輪場の有料化も進めつつ、自転車活用推進や放置自転車対策といった公の施策の考え方を考慮し、最低限のインフラとしての駐輪環境を無料で提供するのも否定はしない。そのような結論であったかと思う。

ただし、現状の姫路市の有料と無料の混在をただ追認するのではなく、有料無料それぞれの理由付けや明確な基準を持った仕分けの議論も必要になってくると考える。また、サービス、設備、地域制、収益性など、さまざまな条件で基準を設けて、線引きしていくというのは中間報告後も引き続きの課題になっていくと思う。

本日の議論のなかでは、コスト負担の方向性の話に加えて、公主体で公設駐輪場を整備運営することの是非、公設駐輪場自体の質の向上、公設駐輪場の整備運営目的といった、他のテーマについて議論される場面もあった。前回前々回で提示させていただいた3つの優先テーマは、やはり議論の中で関連してくる部分もあるようなので、中間報告としてはコスト負担の方向性を定めることを幹とし、それを補足して今後議論することや今後決定することを乗せつつ、今後の議論に必要なことを埋めていくような形になるだろうか。そのような形で、今後の議論にもつなげつつ、中間報告できるようなものを組み立てていくというようなスタンスで、素案を作らせていただければ議論はしやすいだろうか。

会長

詳細な個別の駐輪場ごとの資料も作っていただいている。特に無料を有料にするのであれば具体的にどのような問題がでてくるかというのは、おそらく事務局サイドではかなり分かることがあると思う。それも提供していただいて論点の一つに加えたい。また、今日委員の皆様方からいただいた論点も整理してもらえればと思う。

必要な調査等、他にないかあれば、この場を出していただかなくても後

事務局

日事務局にリクエストしていただくことも可能であるので、願います。

本日の議事はここまでとさせていただきます。それでは事務局に進行をお返しします。

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。