

別紙「議事録」（事務局による資料説明等は省略）

事務局	<p>ただいまより、第6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。</p>
会長	<p>まず前回までの振り返りをしたい。前回は、中間報告書を目途に「このような形で進めよう」ということを確認した。</p> <p>まず、「公設駐輪場のあり方について3つの論点に絞って議論する」という事務局からの提案について委員で議論をし、方向性を確認した。その論点が、</p> <ol style="list-style-type: none">①「コスト負担を利用者に求めるべきか」②「駐輪場の整備ならびに運営を公が行うべきか」③「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か」 <p>の3つであり、様々な課題がある中で、それを端的に表しているこの3つの論点に整理して議論していこうという方向性であった。</p> <p>中でも、一つ目の論点である「コスト負担を利用者に求めるべきかどうか」つまり、「公設駐輪場は有料か無料か」を中心的に議論し、10月を目途に中間報告として取りまとめる。そのような進め方について、前回の協議会で確認した次第である。</p> <p>そのうえで、前回協議会では、特にコスト負担について委員より様々な意見をいただいた。また、それらの意見も踏まえて、前々回から引き続き協議を重ねた結果、「一律にすべての駐輪場について有料・無料を論じるのではなく、設備サービスの質・地域特性・駐輪場等諸条件に応じて有料・無料駐輪場を併存させる」という方向性を導き出し、概ね共有できた。</p>

	<p>それを受けて、今回は、中間報告に向けた進め方、スケジュールについて事務局から説明いただき、中間報告のテーマについて協議をしていきたい。なかでも、有料と無料の駐輪場を併存させるという方向性を決定したが、その有料と無料を区別する基準についてはまだ議論が不十分なので、少しクリアにしておく必要がある。中間報告に向けての材料をそろえていくような議論をしていきたい。</p> <p>それでは、まず中間報告に向けた協議の進め方について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>【事務局説明（10月までの協議の進め方、スケジュールについて）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 第6回協議会では、中間報告に記載する内容について事務局より素案を提示し、委員のご意見をいただく ・ 第7回協議会を8月ごろ開催し、ご意見を踏まえて作成した中間報告書(案)を事務局から提示し、修正点や追加すべき部分についてご意見をいただく ・ 任期内最後の第8回協議会を10月前半に開催し、中間報告書の最終案を確認、修正のうえで議決いただく
会長	<p>中間報告の内容に入る前に、スケジュールと協議の進め方について事務局から案の説明をいただいた。</p> <p>本日の協議を受け、8月に中間報告の骨子となる案を作成し、それに委員の意見をいただいく形で中間報告をまとめていき、10月に中間報告をまとめるというのが事務局の提案である。本日の議論次第では修正する必要も出てくるかもしれないが、意見等がありますか。</p>
委員	<p>スケジュールではないが、冒頭に説明のあった3つの論点について確認したい。前回までの議論の方向性についてはそういうことと理解しているが、3つの論点のうち残り2つの扱いが少し気になる。</p> <p>論点の二点目と三点目、「駐輪場の整備運営を公が行うべきか」「公設</p>

<p>会長</p>	<p>駐輪場は今後も放置自転車対策のための施設であるべきか」。これら駐輪場の位置づけに関する議論が先にあったほうが、利用者がどう利用料金を負担するかということについても簡単に解を出せるのではないかという思いもあった。</p> <p>今回は有料・無料の議論を先に持ってくることになっているが、残り2つの論点についてもある程度は中間報告で触れておいた方が、結論は出しやすいのではないか。もちろん、残り2つの論点は(中間報告の)後であらためてゆっくりと議論すべきというのもその通りだと思うが、いきなり有料・無料の結論を出してしまうのも議論の立て方として疑問がある。</p> <p>委員のご指摘の通り、3つの論点は公設駐輪場のあり方に深く関連しているもので、3つ全てに対して答えが出なければ、いずれに対してもクリアにはならないのではないかという思いはある。その上で、3つの論点のどこから入っていくかと考えたときに、有料・無料の問題から入るのが最も入りやすいという考え方であると私は理解している。</p> <p>だが、もしそうであれば、説明が不十分なところもある。また、中間報告のテーマ等に関連する内容でもあるので、事務局の考え方を聞かせていただきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>第1回の協議会で事務局から提示させていただいた姫路市の放置自転車対策の課題、特に放置自転車対策として作られた公設駐輪場の抱える課題について、委員から頂いたご意見を整理したところ、その内容が概ねこの3つのテーマに集約されるということで、優先的に協議すべきものとしてこの3つの論点を提示させていただいた。</p> <p>委員のおっしゃるとおり、この3つのテーマは密接にかかわりあっており、「先にこちらを解決したほうが先に進みやすい」といった考え方もあり得る。しかし、本協議会第一期の任期である10月までに全ての論点について考えをまとめるのは難しく、短い中で無理に進めるよりは優先順位をつけて順番で進める方が望ましいという考えで、まずは「コスト負担を利用者に求めるべきかどうか」というテーマについて方向性を示し、中間報告に盛り込んでいこう</p>

	<p>としている次第である。</p> <p>このテーマを3つの中で最優先とした理由としては、第一に、「コスト負担」「有料か無料か」というのが、3つのテーマの中で利用者にとって一番大きなテーマであろうと考えられるため。第二には、現実問題として本協議会で議論いただいている間にも公設駐輪場の整備という施策は進行しており、現在進めている放置自転車対策のための公設駐輪場の整備について、協議会の中間報告書との間で齟齬が生じることをできるだけ避けたいという思いもあった。こうした理由から、3つのテーマのうち有料・無料の問題から始めることを提案し、現在の流れになったものと認識している。</p> <p>しかし、残り二つの論点について中間報告で触れてはいけないのかといえ、必ずしもそうではない。例えば「これから先こういった協議が必要です」というふうに中間報告の中に盛り込み、次につなげていくという書き方はできると考える。</p> <p>残り二つの課題についてどこまで書けるかはともかくとして、最低限のことは記載しておいたほうがよいのではないかと。中間報告でまったく触れないと、議論が宙に浮いたような感じがする。</p> <p>3つの論点は、公設駐輪場のあり方に関する協議会での協議の中で出てきた意見と、事務局の問題意識をすり合わせた結果出てきたものということである。であれば、中間報告書内で現状および課題を分析する過程で、この3つの論点をきちんと書く必要があるのではないかと。それも含めて今回と次回で議論するというので、先に進めたい。</p> <p>次回以降、中間報告書の案がより具体的に示された時点で、指摘のあった点を含めて、あらためて議論していきたい。</p> <p>続いて、中間報告の対象とするテーマ等について、事務局は説明をお願いします。</p>
--	--

事務局	<p>【事務局説明(検討資料①)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料に基づき、中間報告書の構成（案）について説明
会長	<p>あくまでたたき案ということですが、事務局から中間報告書の構成について説明いただいた。</p> <p>事務局の説明を受けて思ったが、先ほど委員からご意見をいただいたように、有料・無料を論じる中で、駐輪場の整備運営を公が行うべきかという議論も、実質的にはこの中で触れざるを得ない。項目としては入っていないけれども、実際には報告書の内容に含まれる、扱われているのではないかと思った。</p> <p>今事務局から示された構成の案が妥当なものかどうかは、実際には報告書の形になってみないと分からないところもあるかと思うが、そのあたりの懸念も含め、今の時点でのご意見があればお願いします。</p>
委員	<p>国や姫路市の自転車活用推進計画など、関連する施策についてもどこかで触れておいた方が良いのではないか。</p>
会長	<p>特殊な議論になってしまっても不毛なので、そうした観点は抑えておく必要があるのではないか。</p>
委員	<p>この度、鉄道駅のバリアフリー化について新たに計画が策定され、今年度から、山電夢前川駅を皮切りに、的形駅や西飾磨駅がバリアフリー化される。例えばエレベーターを作ったり、前のロータリーを整理して自家用車やタクシーが入れるようにしたりといったバリアフリー化を税金で行う。</p> <p>高齢者等の利便の向上のためこういったことを公金で行うという施策が決まったわけで、放置自転車対策と重なる部分があると思う。例えば無人自転車置場に防犯カメラを作るなど安全面を考慮した上で、無料のところを有料化していくことも考えてはどうか。</p>

<p>会長</p>	<p>また、都市局の計画であるバリアフリー化についても、議論に取り込んで検討していてもいいではないかと思う。</p> <p>先ほどの2つの意見には共通する部分がある。議論の前提として、交通政策全体の基本的な考え方は必要であり、特に整備運営をどこまで公が行うべきかという論点には密接に関係してくるので、全体としてしっかりと触れておくべきだというご意見はもつともである。</p> <p>有料・無料だけを議論するやり方で、上手く中間報告の中で合意が達成できるかどうかやや不安もあるが、どこかに論点を絞って議論を始めなくてはならないのも現実である。</p>
<p>委員</p>	<p>ふるさとひめじプラン2030姫路市総合計画の中に、市民のコミュニティ、交流連携を支える交通環境を充実させるという考え方が入っている。この交通に関する考え方との整合性を取る記述は、中間報告に一定部分含まれていてもいいのではないか。</p> <p>また、有料・無料の議論をするにしても、不可逆的なものか一過性なものかはわからないが、人口減少およびコロナの影響は避けられないと感じている。数年前と今では社会情勢も様変わりしてしまったので、その点にも触れておいた方が良いのではないか。</p>
<p>会長</p>	<p>ご意見の通り、中間報告書案にも、総合計画と整合性を取るための記述があった方がよいと思う。ご指摘のあった箇所に限らず、事務局の方で少し目配りをお願いしたい。</p> <p>二点目の人口減少と、特にコロナの影響をどう扱うかは本協議会に限らず頭の痛い問題だが、今の情勢から考えると全く扱わないわけにはいかないかと思う。とはいえ、この先どうなるのかは誰も読めない、大きな問題なので、この場で協議して決めるというよりは、まずは姫路市側で考えて頂いたほうが良いのではないか。</p> <p>個別のプロジェクトについては、コロナの影響で停まってしまったものもたく</p>

委員

さんある。有料・無料を議論する上でのベースとなる統計、データへのコロナの影響についてどう考えるかということもある。

コロナの影響についてどう扱っていくのか、何かしら方針を示しておく必要があると思うので、姫路市としての見解をまとめておいてもらいたい。

中間報告の構成について、【協議会の概要】から始まり、次に【放置自転車対策の現状と課題】となっているが、流れとしては、まず公設駐輪場の必要性について述べた上で、最大の課題である放置自転車対策の現状と課題の記述につなげる方がよいのではないかと思う。

また、放置自転車対策のコストについて、もちろん公設駐輪場の整備運営により解決すべき行政課題としては放置自転車対策が最大のものだが、たとえば公共交通利用の促進を図ることによって車通勤が公共交通通勤に変更されて交通渋滞が緩和されるなど、交通の問題ともリンクする部分がある。公設駐輪場のコストというのは、必ずしも放置自転車対策のコストとイコールではない。

先ほどコロナの話があったが、先行きが読めない中で一番影響を受けているのは公共交通を担う事業者だと思う。リモートワークの増加なども含め、公共交通利用の促進にも課題は次々と増えている。

駐輪場を有料化するというのは、駐輪場にかかる費用を分担していくという考え方であり、その分担先の候補のひとつとして利用者がある。税金の投入について市民の理解を得るという観点からも、利用者にコスト負担を求めつつ税金も投入するという考え方に、意義はあると考えている。

会長

国の方針あるいは市の交通政策全体のあり方を中間報告に盛り込むことで、そうしたものが入口になって、議論の方向性が出てくる。中間報告の構成を変えてしまった方がいいという考えも、先ほどの委員の提案には含まれていると感じた。

交通政策全体の中で駐輪場の置かれていることを考えると公設駐輪場の必要性もある程度はつきりするので、そこから出発する方が良いのかもしれない。

	<p>そのあたりも踏まえて、次回、中間報告書案を再提示していただいて、再び議論したい。</p>
委員	<p>そもそもこの協議会の名称に「自転車等駐車対策」と入っているが、中間報告書の小題にも「放置自転車」という表記が多く出てくる。「放置」という言葉に引っ張られてしまうので、もう少し表現を検討したほうがよいのではないか。先ほどの公共交通との連携の話など、自転車施策全体からの話題も含めるとなると、放置自転車対策という枠組みから外れてくるので、もう少し表題を広めにできないかという感想を持った。</p>
会長	<p>今までの協議会の中で同様の意見はあった。</p> <p>放置自転車対策として駐輪場の整備を行っていることは間違いないが、実際に駐輪場が果たしている役割は多岐にわたっている状況がある。この枠組みのひずみについては、今までも何度かご指摘をいただいていた。市役所内の役割分担とも関係する難しい側面もあり、法令に定められた協議会の名称を変えるわけにもいかないが、そういう課題があるということははっきりさせたほうがいい。</p> <p>国あるいは日本全体の一つの潮流や方向性、姫路の交通政策全体の基本的な考え方の中で本来の駐輪場の果たすべき役割と、特に駅に設置された駐輪場が現に果たしている役割、両方を関係付けて明快にしながら議論を進めるべきではないかというご指摘もあった。</p> <p>そう考えると、現在の中間報告書の素案はやや淡々とし過ぎているかもしれないので、最終的にどういう形で今まで出た意見を中間報告に盛り込むか、事務局で考えていただきたい。その結果、中間報告書のあり方も当初考えたものと変わってくるかもしれないが。</p> <p>では、公設駐輪場の有料無料の話に具体的に踏み込んでいきたいと思う。まずは事務局より説明をお願いします。</p>

事務局	<p>【事務局説明（検討資料②、別添資料）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資料に基づき、公設駐輪場の有料・無料を区分する基準等について、他都市事例等をまじえ説明 ・過去に協議会で紹介した姫路市の実際の事例(公設駐輪場が民営駐輪場の経営を圧迫してしまう事例、無料駐輪場の有料化を行おうとしている事例)について、あらためて説明
会長	<p>以上で事務局からの説明は終了となりますが、先ほどまでの中間報告のあり方の議論についてももちろんまだ決着が付いたわけではないので、ここからは「有料・無料駐輪場の区分」に特にテーマを限らず、広い意見交換をしていきたいと思います。</p>
委員	<p>先ほど説明のあった他都市の例では、「需要の高い駐輪場や利用者数の多い駐輪場を有料とする」という考え方で有料駐輪場と無料駐輪場を併存させている市が複数あった。その考え方で有料とするのは、需給バランスを考えた結果なのか、無料にすると自転車がたくさん来て放置に繋がるという懸念からなのか、あるいは公共交通の利用促進という観点から利用者の少ない駅の駐輪場を無料としているのか。</p> <p>他都市の考え方についてももし聞いておられれば教えていただきたい。</p>
事務局	<p>この調査ではそこまでの内容を回答いただけていないので半分推測にはなるが、おそらく両方の理由があるのではないかと。</p> <p>利用者の多い主要駅の駐輪場は有料化コストに見合う収益があり、民間事業者に任せることもできる。市営で指定管理者に運営を任せるにしても、運営コストと収益との間である程度バランスがとれる。だから、主要駅を有料にする。逆に、利用者の少ない主要駅以外の駐輪場は有料化にかかるランニングコストや整備コストをペイできない。だから、利用者の多い駅の駐輪場は有料にするという考え方はあると思う。</p> <p>一方で、需給バランスを考えて、より利用者を増やしたいところは無料とす</p>

	<p>るという考え方もあるのではないか。今回資料の調査対象とは異なる自治体の事例だが、いわゆるローカル線、単線ディーゼルの鉄道路線だけが走っている自治体で、放置自転車対策というよりは路線利用者を維持するという目的で公設無料駐輪場を整備したという事例について伺ったことがある。同様の考え方で、需要をより増やすために無料とする、需要を抑制するために有料とする、こういった考えを持っている市もあるかもしれない。</p> <p>詳細が必要であれば他都市に再調査することもできるが、今のところは推測をまじえてこのような回答になる。</p>
会長	<p>公設駐輪場が放置自転車対策のための施設として整備されてきた側面があるのは事実だが、実際には放置自転車対策を超えた役割を担っているわけで、全体の構成についての意見も含めて、引き続き議論を積み上げて整理するというで続けたい。</p>
委員	<p>過去の経緯について考慮しなければならない部分もあるだろうが、本来駐輪場や駐車場はある目的を果たすために利用されるものであるので、有料化すべき駐輪場の条件について考えるうえでは、目的に対する原因者負担が原則だと思う。</p> <p>しかしながら、過去の駐車場、駐輪場に関する法律ができた当時において、恐らく公共交通事業者と自治体の間で法律の取り決めがあり、駐輪場については基本的に行政側が整備をすることとなった経緯があるのではないかと。</p> <p>従って、中間報告書の「有料とすべき駐車場の条件」を記述する上では、前提として「駐輪場の費用について本来は原因者負担であるべき」だが、「土地がないことや、放置自転車による交通混乱を避けるため、行政側によって整備された」という経緯を踏まえる必要がある。</p> <p>鉄道駅のうち需要の高いところについては放置自転車による深刻な交通阻害が想定される。そのため、当然の流れとして、お金をかけてでも公設駐輪場を整備してきたのではないかと。「有料とすべき」というときに、過去の経緯を紐解いていかないと、今のルールだけで決めるのは難しい。</p>

	<p>また、もともとは大きな駐輪場を作ってきたのが、2000年代から路上駐輪場など駐輪機を設置した分散型駐輪場が広まり、その結果として大きな駐輪場を作らなくても需要に対応できるようになった。加えて、民間事業者は税金を支払っても採算が合うところで事業を行わなければならないところ、行政側は税金の負担をせずに駐輪に関する維持管理費としての利用料金の徴収ができることもあり、一気に路上駐輪場など分散型の公設駐輪場の整備が進んだということもある。</p> <p>このように、有料化の条件を考えるにあたっては、時代による駐輪場の形態やサービスの変化も考慮して議論しなければならないと思う。</p>
会長	<p>大変クリアなご意見だと思うが、このご意見に関して事務局からコメントはあるか。</p>
事務局	<p>過去の事例、過去の経緯を踏まえて考えていくべきというのはその通りだと思うが、そのあたりをどう中間報告書に組み込むべきか。</p> <p>どういった経緯で公のお金を使って公設駐輪場を作り、運営してきたかということは押さえておくべきかもしれない。いただいた意見を踏まえて、素案の内容を修正するか、今の方向性の中でどこかに内容を差し込むことを考えたい。</p>
委員	<p>おそらく過去の駐輪場は、その当時のいろんな法律、条例に依って、ある程度計画を立てて作られているはずなので、問題となっている箇所がそうした分類の中でどこにあるのかを明らかにして検討すると、課題を絞り込む上でよいのではないかと。</p> <p>公共交通や交通全般の中で考えると、さまざまな公共交通をある程度お金の負担をして利用している中で、特定の駐輪場だけが無料であることに対する不公平性といった議論もある。これはまた違った観点からの議論になる。</p> <p>ポイントを絞って、問題がどこにあるのかということ整理したほうがいいの</p>

<p>会長</p>	<p>かと思う。</p> <p>理屈だけで話を進めるのではなく、具体的な現場を念頭に置いて中間報告案を作る必要があるということだと思う。</p> <p>「この駅についてはこうした方がいい」ということがなんとなく見えているケースもあると思うので、そういった具体例も抽出した方が良さだろう。資料の案1～3はそうした狙いで記載しているのかもしれないが、抽象度が高くまとめられており、ややわかりにくい。個別のケースに落とし込んだ明快な検証をすべきかもしれない。</p> <p>事務局の方で検討してもらいたい。</p>
<p>委員</p>	<p>先ほどの委員のお話に関連して、個別具体の事例を見ていくという考え方も非常に大事だと思う。一方で、市が求めているものが、有料・無料を区分する一定のルールの設定であるのならば、公設公営、あるいはPFIやDBO方式などを含めた公設民営に対応し得る方法が提案できる。施設料金や駐車料金の設定にも採用される方法である。</p> <p>まず、人件費、施設整備費、駅との距離などの立地という要素から拾ったコストを一つの軸とする。それに対して料金単価および稼働率はどうなっているか。そのクロスでデータの分布をみて、その分布について第一象限、第二象限、第三象限、第四象限といったかたちでグループ化する。</p> <p>その上で、各象限に共通する問題となっているのかどうか、あるいは個別に見ていくべきポイントは何なのかを見ていけば、結果として、それぞれ各象限グループの抱える問題を踏まえた上でどの程度の料金設定が望ましいのか、考えられるのではないか。</p>
<p>会長</p>	<p>コストをどう考えるかという議論は過去の協議会においても話題にあがったが、いまだクリアになっていないところがある。コスト負担を議論する上ではっきりさせておく必要があると思う。</p> <p>コスト負担を議論するにあたり市として必要とするのは、なぜこれが無料</p>

	<p>でなぜこれが有料なのか、と説明するための理屈であろうか。先ほど委員が示されたのは、その理由を構成する要素の一つとして、コストの考え方を明快にしておく必要があるのではという指摘だと思う。</p> <p>専門的な話になってきたので、事務局には、委員から教えていただきながら、わかりやすい資料を作成して提示いただけたらありがたい。以前、全体としてコストを計算した資料を事務局から提示いただいたが、その時の計算方法の根拠となったような簡単な理屈のようなものはあるか。</p>
事務局	<p>以前提示したのはあくまで公設駐輪場全体をトータルした、或いは幾つかの運営方法ごとに分けた上で駐輪場の現状やコストを例示したものである。すべての駐輪場について個別に状況等を示し、コストを算定してプロットすることは、現状そこまでの整理ができておらず、現在の運営手法から考えても現実的には難しい。</p> <p>以前いただいた意見の中には、有料化したときにランニングコストをみて、ランニングコストの分だけは利用料金で賄えるような駐輪場かどうか、というものがあったが、料金設定にまで踏み込むと、相当難しい話になってくると思われる。</p>
委員	<p>事務局から提示された検討資料②の「2. 有料・無料を区分する基準となるサービスについて」として挙げられている項目、【有人管理・無人管理】、【屋根の有無】、【屋内・屋外】、【防犯カメラ等安全設備の有無】。これらは「施設整備費」に相当する。同じく、「1. 有料とすべき駐輪場の条件とは」の案3【民営駐輪場と近接する無料駐輪場】はいわゆる立地に該当し、駅に近い駐輪場は需要が多いというお話もあったが、それは案1【需要の高い駐輪場】に関連する。そういう意味では、私が先ほど言及した三つの視点というのは検討資料②を言い換えただけにすぎない。</p> <p>そこで、稼働率が(コロナ禍により)急激に下がっているという説明もあったので、注目すべき一要素として料金単価や収益について言及したものである。端的には、検討資料②の考え方を、言葉を変えて表現したものと理解していただければと思う。</p>

事務局	<p>イメージとしては、ランニングコストとしてかかる人件費等、イニシャルコストとしてかかる整備費、立地、収入としての稼働率、料金単価。これらのバランスがどこで取れているかを考える、ということか。</p>
委員	<p>もう少し大雑把に考えてもいいかと思う。事務局では「屋根の有無」「防犯カメラの有無」などを有料化の条件として想定されているが、私の提案はそのような細かい条件による分類を言っているのではなく、市の視点でバランスが取れている駐輪場とはどんな駐輪場なのか。また、先ほど委員のご意見にあったように、個別でコストが非常にかかっている駐輪場とそうでない駐輪場があるとすれば、そのあたりもチェックできればという考え。この分析分類の仕方でないといけないということではない。</p>
事務局	<p>確かに、現状の有料駐輪場について、ご提案いただいたような方法で分類していくと、バランスの取れた駐輪場と取れていない駐輪場に分かれてくると思う。バランスの取れた駐輪場を抽出し、有料化の基準とすることも可能かもしれない。</p>
委員	<p>大雑把にとらえるとしても、別の委員が発言されたように個別に問題のある箇所についてもクローズアップしておく必要があるのではないかと考えた。</p>
事務局	<p>どちらかといえば、バランスのよくない駐輪場について考えていくというイメージか。</p>
委員	<p>そういった駐輪場が今回の議論のメインターゲットになってくるのかと思う。</p>

会長	<p>コストについては、本当の意味でクリアにするのは非常に難しい。物理的に非常に難しいという話と、あえてはつきりさせないほうが良いという話、その両方を含む場合もあるが、デリケートな問題ゆえ、駐輪場全体に対して個別のコストをつまびらかにするのが困難であることはイメージができる。コストの問題を明解にすることについて、どこまでいけるのか、議論を外に出すか出さないかは別として、チャレンジはすべきかもしれないが。</p> <p>委員のお話を聞きながら考えたが、利用目的に対する原因者負担を原則とするならば、発生するコストをどういう形で公が負担していくかは、本来であれば「なぜ公がやるか」の直接の答えになるのだと思う。それも含め、問題点を見つけ出すツールとしてコストを使うという提案は非常に面白い着眼点だと思うので、事務局はできる範囲で挑戦してみたい。</p>
委員	<p>実際に無料で運営されている市営駐輪場のなかには利用台数が少ないところ、規模の小さいところもある。有料化するとすれば無料駐輪場との差別化は必要なのだろうが、そういった駐輪場では効果に対するコスト負担が非常に重くなってしまう。それはどうなのかなという思いはある。</p>
会長	<p>一律で有料化するという考え方をしないことは前回までの協議会で結論を得ているところではあるが、有料駐輪場と無料駐輪場の差別化について、どういうふうに理屈付けをしていくかということは引き続き議論が必要どころである。</p>
委員	<p>有料・無料の基準となるサービスについては、利用者目線で考えると、わかりやすさを重視する必要があるので、設備や立地で区分すべきと思う。</p> <p>また、利用者側から「このような利用が少ないところに過剰な設備はいらない」「有料化するために設備を設けるのは税金の無駄遣いだ」といった意見が出てくるのは望ましくない。費用対効果をしっかり見据えた上で運営を賄えるのであれば有料化して問題ないが、利用者が納得しているのであれ</p>

会長	<p>ば、屋根のないような屋外無料駐輪場があっても良いのではないかと私は思う。</p> <p>交通政策の繋がりのお話もあったが、姫路市ではサイクル&バスライド駐輪場も整備いただき公共交通の利用促進を図っていただいている。これらの駐輪場については、放置自転車対策のための公設駐輪場とは異なる、公共交通の利用促進を目的とする駐輪場ということで、最低限の設備で無料開放する方向でお願いしたい。</p> <p>利用者目線でわかりやすさが必要であるのは間違いがない話で、事務局の方で有料・無料の議論から入ろうというのもそういう意図があったことと思う。有料化にあたっては、利用者や市民にわかりやすい、はっきりした理屈が重要になるだろう。</p> <p>また、サイクル&バスライドについてだが、現在の議論は駅の駐輪場にフォーカスしているが、本来はそのほかにもいろいろな駐輪場や、シェアサイクルの駐輪スペースもある。協議会の前半でいろんな意見があったように、そうした全体をある程度整理した上で、今回どういう話をしているかがわかるようにするためにも、中間報告書の冒頭の部分などでしっかりと整理しておくべきことと思う。実際どこに書くかは別にして、そういった、取り扱う駐輪場の定義を記述するパートを作る方向でお願いしたい。</p>
委員	<p>まず、第一ステップとしてはコスト計算をきっちりすべきと考える。公営にしる、民営にしる、「営」である以上、ヒト・モノ・カネ・情報がきっちり回ってこそ運営が成り立つ。これは大前提である。</p> <p>先ほど指摘があったように、ヒトがモノをまわしていくものであり、そこにはコストが張り付いてくる。きっちりコスト計算をこのステップで出した上で次の議論に進めるのかと思う。</p> <p>また、第一回からすでに議論があったと思うが、駐輪場にかかる費用をコストと見るのか、あるいは将来の投資と見るのか。例えば、姫路市が環境にやさしい街としてSDGsの未来都市を宣言していたり、先ほどもあったサイクル&バスライドや、パークアンドライドの話もあったり、多核連携型都市</p>

構想とか、産業局では中心市街地活性化、都市局では歩いて楽しいウォーカブルなまちづくりというものがあったり……そうした数々の上位概念がある中で、駐輪の問題だけ切り取った議論は非常に危険である。この協議会では最終的に駐輪について切り取った結論を出すのでしょうか、そこに含みを入れた答申にすべきかと思う。それでこそ総合計画とも整合性が取れる。

仮にコスト計算をした上で採算が合わなかったとして、一方で種々の上位概念に合致するのであれば、それは将来への投資ととらえることもできる。ただ、それはこの協議会に求められている議論ではないかもしれない。議論がまとまらないのは、この協議会で出すべきものが明確になっていないからだと思う。

この協議会が出せる唯一のものがあるとするならば、コスト計算のところではないか。有人化あるいは無人化すべきなのか、屋根などの設備を設置すべきなのか。これらを判断する上で、「基準となるコスト計算はこういうもので、この条件をクリアすれば有人化または無人化ができる」といったものが示せる。

協議会第一期も残りあと 2 回ということで、もう少し絞って議論した方が良いのではないかと思った。

会長

正直な感想を聞かせていただき、我々の議論について改めて確認できた部分もある。

そもそも何でこういう議論をしているのかを明解にした方がよいという話もありました。国の施策や上位交通計画、あるいは総合計画のような関連する上位計画も含め、自転車や駐輪場取り巻くいろんな課題を整理した上で、公設駐輪場を放置自転車対策として作ってきた経緯を踏まえ、今後どうしていくかを議論している。中間報告書においては、この流れが分かるような記述をする必要がある。それが、委員の多くに共有されている考え方であるかと思う。

次にコスト計算ですが、以前事務局に概算してもらって全体のコストについては大体わかったところですが、市民目線も含めて、できるだけ分かりやすい仕組みがないかということで、複数の委員から指摘があったので、できる範囲でチャレンジしたい。

委員

姫路市の31の駅の駐輪場についてまとめた資料がありますが、公設駐輪場の必要性については整理する意義があると思う。

これは姫路市に限定したこともかもしれないが、もし31駅の駐輪場から公設駐輪場が無くなるとなれば、民営だけではやっていけないだろう。

例えば、最近できたJRの駅である東姫路駅、播磨勝原駅、姫路別所駅、そして令和7年に予定している手柄新駅についても、公設有料駐輪場が整備される見込みである。これらの新駅については、当然民営駐輪場が周辺にまだないという状況下で、公が公設有料の施設を整備するかたちになっている。

つまり、新しく開業する駅には公設で有料駐輪場を作っている流れがある。そこから、将来的にあるべき姿が見えてくるかもしれない。新駅の駐輪場が公設有料駐輪場であるということが、有料・無料を考えるうえでのヒントになるかもしれないと思った。

一方で、無料の公設駐輪場については、無人といいつつも実際には巡回にあたっている7人の職員がおり、日頃の管理には人件費がかかっている。このあたりの話を議論に入れるとややこしくはなるが、コストを考えるうえでは無人の無料駐輪場にもコストがかかっているということについて考慮が必要かと思う。

委員

今のご意見はとても大切だと思う。

都市計画的観点から考えると、例えば、姫路の駐輪場や駐車場の値段が安すぎると、周辺から姫路駅へ自転車や自動車が集中してしまうかもしれない。本来であれば、公共交通機関で姫路にアクセスするべきところ、自転車や自動車で来てしまう。

利用者の選択として、「姫路駅周辺の駐輪料金」と「姫路駅までの公共交通プラス最寄り駅の駐輪料金」を比較したときに、姫路駅まで自転車できた方がかかるコストが安くなる、ということが起きているのではないかということとは調べて頂きたいと思っている。

都市計画の観点では、これからの公共交通と地域との移動をできるだけ

	<p>公共交通をベースとする、コンパクトプラスネットワークという考え方がある。条例などで料金設定について定めるにあたっては、姫路中心部が安すぎて郊外部では高すぎる、ということが起き得るかもしれませんが、その結果として都市計画の観点から想定する公共交通を主軸とするものとは異なる、おかしな交通手段の選択が起きるかもしれない。</p> <p>姫路駅周辺には多くの駐輪場や駐車場があるが、駐車している利用者は、実際に姫路駅に来ているのかどうか。それとも単に乗り換えのために停めているだけなのか。姫路駅前を観察していて疑問に思うこともある。</p> <p>先ほどから議論している料金体系というものは、こういったところにも影響してしまう。都市中心部の料金体系は周辺部にも影響を与えるので、料金体系を考えるにあたっては、経済的原則に従って需要と供給の関係の中である程度抑制するなど、柔軟に対応する施策も考えられるのではないかと。</p> <p>前回、指定管理等を含めた柔軟な民間事業者の活用についてご意見がありました。その話とも関連するかもしれない。</p> <p>また、新駅に付随する駐輪場の話があったが、これについても経緯が分かれば、今回の議論にも密接に関連してくる話だと思う。</p>
会長	<p>先ほどの委員の話で、公設駐輪場の料金体系について、これまで論点にされた民業圧迫以外にも、公共交通機関への影響もあるのではという視点が示されたが、これまでの議論では、料金設定によって与える他の交通機関への影響については薄かった。</p> <p>また、例えば民間事業者の駐車場では駅からの距離によって変わる金額設定を当たり前に行っている。公設駐輪場の一律100円などという料金設定が、民営駐輪場以外にも影響を与えているかもしれないというのは気になる。</p> <p>以前他都市調査を行ったが、他都市における事例で、公共交通機関への影響を考慮したうえで料金を設定した例はあっただろうか。</p>
委員	

会長

複数の委員から指摘のあったコストの話にも絡んでくるが、現に存在する有料駐輪場の料金をどうするかについても、利用者に納得してもらうためにもできるだけクリアに説明する必要がある。

ただ、そもそも有料化・無料化の話にとどまらず、料金設定の話まで中間報告に記載すべきかどうか。

事務局としてはどのように考えるか。

事務局

さらなる議論が必要になる議題であり、料金設定の話をごとまで今回の中間報告に記載できるかはわからないが、有料無料の議論をするうえで料金をどうするかは避けられないと思う。

今の公設駐輪場の料金設定には駐輪場によっていろんなパターンがあり、先に民営駐輪場があった場所に公設駐輪場を作った場合など、民営駐輪場に合わせた料金設定もある。また、実際の利用者数に基づいて料金設定を決めているところもある。

例えば、御着駅はもともと民営駐輪場だけだったところに公営ができたため、周辺の民営駐輪場に合わせた料金設定となっている。また、ひめじ別所駅や東姫路駅は、新駅であり周辺に民営駐輪場がないため、駐輪場の運営者と協議をした上で利用料金設定をすることになった。利用者数があまり見込めないところは、単価をある程度高くしないとコストが回収できないので、少し高めの料金になっているケースもある。このように個々の駐輪場の事情によって料金の決め方は異なってくる。

なお、姫路駅に関しては市営の有料駐輪場の利用料金が非常に安くなっている。これは、主要駅で利用者が多いために単価が安くても賄えるという理由もあるが、姫路駅がもっとも放置自転車の多い駅だったので、何とか駐輪場を使っていたために安くしているという背景がある。

このように、それぞれ個別の理由によって料金が設定されており、統一した基準はないのが現状である。この現状を踏まえ、統一した基準を作るべきなのか、あるいは逆に市場原理に沿って価格が決まっていくのであれば基準を決めすぎない方がよいというご意見もあった。

突き詰めると、議論すべき事項は多岐にわたる。中間報告まで2回の

委員	<p>協議会で結論を出すのは、現実的には困難と思われる。</p> <p>とはいえ、避けて通れないポイントではあるので、中間報告に結論を乗せるのは難しいとしても、今後協議すべき議題として先鞭をつけるなにかの記載は、中間報告書の中にあるべきかもしれない。</p> <p>参考までに、駅間で、乗降客数などによって利用料金に差をつけている事例として川崎市の事例がある。駅勢圏の人口バランスなども反映している。</p> <p>また、有料・無料の切り分けの話だが、需給バランスとサービス水準という二つの軸を設けて考えてみてはどうか。本日委員から提案のあった、第一象限第二象限と区分して考えるというものと同じ考え方で、それぞれ別々に評価するのではなく、「民営駐輪場の存在も含めた需給バランス」「施設のハード面とサービス等のソフト面の水準」という二つの軸を取って、どの位置に分布するかで有料・無料を考える。</p> <p>時間が限られるので詳しい説明は後日あらためて致します。</p>
会長	<p>大変建設的で有用な方法を提案いただいた。</p> <p>少し議論が拡散気味なので、収束に寄与するような方向を示していきたい。</p> <p>有料・無料を区分する基準となるサービスについて、整備の仕方を少しシンプルに整理したほうが良い、利用者に対してもわかりやすい基準があった方が良いという意見もあった。</p> <p>有料・無料の線引き、そして、有料の場合の価格設定については、今回の中間報告に結論を盛り込むことはできなくとも、少なくともどういう論点で議論していくのかは意見をいただいているので、中間報告に盛り込みたい。そこまでであれば、前回までの協議会での合意に沿った話であろうと思う。</p> <p>全体の構成としては、いろいろな意見が出た。出発点と目指すべき議論の方向性については、全体としてクリアしておく必要がある。全体をクリアにしようとすると、先ほどの駐輪場をめぐるその他の議論にも触れざるを得なく</p>

	<p>なる。そこをうまく整理しながら、協議会で扱うべき議論をある程度絞り込んで出発点とする。中間報告のあり方として、これまでの意見を総合すると以上のようなになると思う。</p> <p>本日の協議会、内容としてはやや拡散気味ではあったが、中間報告書の気になる点に関してかなり多くの意見を頂いた。</p> <p>事務局としては、先ほど説明のあったスケジュールで進めるとすればいかがか。</p> <p>先ほどのスケジュール通りで進めるとなるとあと2回なので、次回の段階で何らかの形で報告書の形にしたものをお見せするくらいでないとスケジュール的には厳しい。しかし、本日いただいた意見を踏まえ事務局案を考えたいうえで、次回、さらに議論を加えていただくことも出てくると思う。</p> <p>少なくとも、次回協議会においては、ある程度報告書の形になった案は提示したいが、その内容確認だけにとどまらず、いただいたご意見に対する回答としてそれでいいのかわかるか見ていただき、必要に応じて議論を深めていただきたいと思います。その上で、第8回までに結論が間に合うようならば中間報告に結論を盛り込み、間に合わないようならば今後さらに深めるべき課題として記載するというかたちで中間報告書案を作成してみたい。</p>
事務局	<p>いずれにせよ、事務局にたたき台を作ってもらわなければ進まないの、まずは事務局案を見せていただいてそれでいいかどうか確認する。今回の協議で出た意見を踏まえると、現時点で中間報告書のフレームが決まって後は細かい調整のみということでもないので、全体としての流れを組み替えることも考えて、事務局には作業を行っていただかないといけない。</p> <p>本日の協議であがった話以外で、次回の作業に反映にしてもらいたいことはありますか。</p>
会長	<p>別添資料「駅別駐輪場設置状況及び利用料金（公設有料・公設無料・民営）」の各駅の配置図がとても分かりやすいので、立地的に地価が</p>

会長	<p>高い・安い等で分けられるような情報を加えてもらいたいと思っている。姫路駅・山陽姫路駅を中心として、どのあたりまでが地価などを比較した場合に同じグループなのか、その外側はどうかなどを図に落とし込んでおけば、乗降客数や人口分布などを考慮に入れる必要はありますが、こういった観点で料金傾向等をつけていくべきか整理できるかと思った。</p> <p>さきほど需給バランスとサービス水準の二軸でやってみてはという話があったが、今の委員のご意見も、これから話を進める上で同等に重要かと思う。</p> <p>実際のところ、交通計画上で特に重要な駅というものはあると思う。また、今の駐輪場の形になった経緯についても、いくつかのタイプとして区分できるかもしれない。先ほどのご意見も含め、わかりやすい理屈を作るために情報として使えるものがあれば、整理していきたい。事務局への要求が高く申し訳ないが、できる範囲でトライしてみたい。</p> <p>今回の協議会では議論が途切れず、多様な意見が出た。中間報告に取り入れるのが難しいものもあったが、スケジュールの中で可能な範囲でまとめていきたい。</p> <p>事務局が提示した課題については、結論ないしは少なくとも結論を導き出すうえでの論点の整理まではこの協議会でやりたいと思っているので、委員のみなさまのご協力をお願いしたい。</p> <p>今日は熱心な協議、ありがとうございました。事務局に進行をお返ししますのでよろしく願います。</p>
事務局	<p>本日いただきました意見につきましては、事務局の方で整理し、次回に向けた作業をさせていただきます。</p> <p>【事務連絡】</p> <p>本日の会議は以上となります。委員の皆様におかれましてはご多用の中参加いただきましてありがとうございました。</p>