

## 会 議 録

全部記録要点記録

1	会議名	第 9 回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2	開催日時	令和 5 年 2 月 16 日 (木曜日) 午後 2 時 00 分～午後 3 時 40 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)	<p>委員 井上俊行、魚谷観、小畑真吾、北村周郎、古倉宗治、 佐々木康武、重田一政、田原直樹、橋本憲明、三木康之、 吉田長裕</p> <p style="text-align: right;">以上 11 名</p> <p>事務局 (建設局) 道路管理部 黒林部長 道路総務課 安積課長、久保係長、前坂主任、小島主事</p> <p>関連部署出席者 道路建設課 萩原課長</p>
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"><li>・ 会長及び副会長の選任</li><li>・ 第一期 (第 1～8 回) 協議会での審議結果と中間報告について (事務局説明)</li><li>・ 第二期協議会での協議事項について</li><li>・ 今後のスケジュールについて</li></ul>
7	会議の進行記録	別紙「議事録」のとおり

事務局	<p>ただいまより、第9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たします。</p> <p><b>【配布資料確認】</b></p> <p><b>【委員出席状況確認】</b></p> <p>これより議事に入る。</p> <p>委員の構成は前回までと変わっていないが、2年間の委員任期が一旦終了したため、改めて委員を委嘱し、協議会を再度立ち上げた。今回はその初回の会議となるため、会長・副会長を改めて選任する必要がある。</p> <p>「姫路市自転車等駐車対策協議会規則」では、会長が議長を務めることとなっているが、会長の選任までは、佐々木委員を仮の議長とし、議事進行をお願いしたい。よろしいか。</p> <p><b>【異議なし】</b></p> <p>では、佐々木委員に議事の進行をお願いする。</p>
佐々木委員	<p>会長および副会長の選任を行ってまいりたい。指名選出の方法をとりたいと思うが、ご異議ないか。</p> <p><b>【異議なし】</b></p> <p>それでは、私からは第一期に引き続き、田原直樹委員に会長をお務め頂き、副会長は私が務める案を提案する。</p> <p>田原委員は、姫路駅周辺放置自転車対策協議会および姫路市自転車等駐車場等管理事業者選定委員会の委員長を歴任され、ま</p>

た、本協議会においても、会長として2年間にわたり協議会を円滑に運営していただいた。姫路市の施策にも精通しておられ、本協議会の会長としてふさわしいと思うが、いかがか。

**【異議なし】**

それでは、当協議会の会長には、兵庫県立大学名誉教授田原直樹委員に引き続きご就任いただくこととしたい。また、副会長は、私が務めさせていただきたい。

では、進行を会長に交代させていただく。

会長  
(田原委員)

形式的には2期目ということになっているが、前回から継続となる議題も多いので、引き続き会長を務めさせていただく。どうぞよろしくお願いします。

先日、台湾に行き交通事情を拝見したが、テクノロジー、ICTが非常に普及してきていて、日本の現状とかなり違うと感じた。しかし、恐らく10年もたてば、日本も同じようになるのではと思っている。そうすると、私がずっと持ってきた道路や都市についての経験が役に立たない時代が来るのかもしれないという思いを抱いた。

このように、どんどん変化していく時代、これは自転車を巡る環境も同じだと思う。ここで申し上げたいのは、こういう協議会で、時代に応じていろんな課題を検討していくことはとても重要だということである。

継続とは申したが、新しい時代の新しい課題と方向性を示していくという気分で今期の協議を進めたいと考えているので、どうぞ皆様方には活発な議論をしていただき、姫路に新しい交通政策の一步を残していけるような協議会にしたい。

どうぞよろしくおねがいします。

**【委員出席状況確認】**

次第に従って進めたい。

今回は第二期協議会での我々の使命を確認する場でもあるので、改めて今までのことを簡単に辿っていきたい。

第一期では、公設駐輪場のコスト負担のあり方、特に駐輪場利用者に駐輪場経費を一部負担していただくことについては、一定の結論を得た。ただ、前半において議題が拡散したこともあり、論点を絞ったうえで、一部の論点については結論を出せたが、まだ議論の余地を残している。第二期では、基本的には残された論点について審議していくことになるが、今日はその見取り図をとりあえず示したい。

限られた時間の中での議論を出来るだけ効率的に進めるため、まずは事務局が用意した案を聞いた上で、前半の議論の中で重要な抜けがないか、後半の議論を事務局案の通り進めるべきかについて、委員のご意見を頂戴したい。

また、第一期の中間報告については、最終案がすべて完成した段階で一字一句についてご承認頂いたわけではなく、ご指摘いただいた点について修正する前提での議決となった。そのうえで、細かな表現や体裁などの最終的な調整については事務局や私が責任を持つという形で中間報告の議決としたので、その最終的な形はまだご覧いただいていない状況である。最終形の中間報告書が今お手元にあるので、第一期協議会の振り返りとともに、中間報告書の確認もしていただければと思う。

それでは、議事（２）「第一期（第１回から８回まで）協議会の審議結果と中間報告」について事務局から説明をお願いします。

事務局

**【事務局説明】**

- ・ 中間報告書の最終修正箇所を確認
- ・ 「公設駐輪場の今後のあり方に係る協議・審議の流れ」について、資料に沿って説明

会長

議事（３）「第二期協議会での協議事項」についても、あわせて説明頂いた。

ただ今の事務局の説明では、中間報告の流れを踏まえて、議論の方向性を資料 p 8 に記された 3 つの議題に収束させている。第一期前半では議論がかなり拡散していたこともあり、委員の意見や問題意識がこの 3 つに収斂できているかについては不明なところもあるが、事務局案をご確認いただいた上で、第二期の進行をこの形で行くべきかどうか協議していきたい。「それらに加えてこういう課題がある」といったことも含め、意見があればご発言をお願いします。

私個人としては、少なくとも事務局案の議題 1 から 3 までについて何らかの形で答えが出せればよいと考えているが、議題 3 「公設駐輪場は今後も放置自転車対策の為の施設であるべきか」については、事務局の説明にもあったように、あくまで放置自転車対策の協議会という枠組みで進めているため、突っ込んだ議論をすることは少し難しいと思っている。つまり、議題 1 の前段に議題 3 を持ってくるわけではなく、「公設駐輪場が路上駐輪対策に加えてどういう機能を持つべきか」という風に整理していく方が現実的かと思うので、その点についてもそれでいいかどうかご意見をいただきたい。

委員

有料化すべき公設駐輪場の判断基準について、こういう資料を用意してはどうかという話をさせていただきたい。

そもそも公設駐輪場には、「どの程度まで立派な素晴らしいものを作るのか」という問題がある。公設である以上は、やはり公が作るべき駐輪場のあるべき姿というものがまずあって、その中で、さらに有料のものと無料のものという、三つの段階があるかと思う。民間であれば、お客様向けに自由に立派なものを作ること十分ありうるが、公設駐輪場となると、あまりお金をかけて立派なものを作るわけにはいかない。

	<p>中間報告書 p 3 6 に利用者アンケート調査の結果を掲載しているが、その中に、「駐輪場には何が望まれているか」を示したグラフがあり、それによれば、屋根があること、駅から近いこと、停めやすいことなどが多くの利用者に求められている。「このような利用者に求められる項目がある程度そろっているならば有料」、反対に、例えば夜間照明や清掃・除草など、「最低限のものしかそろっていなければ無料化する」という考え方もあり得る。</p> <p>いずれにせよ、具体的にどういう施設がメニューとしてあるかを整理してはどうか。また、こういう駐輪場は有料になっている、こういう駐輪場は無料になっている、そういう具体的な情報を、実際の写真等を並べたものを見ながら議論ができればよい。姫路市に限らずほかの自治体を含めた具体例もあればより良いが、そういう資料があれば議論を進めやすいと思う。</p> <p>具体的な施設の種類と、それを実現している写真などを見ながら議論すると、イメージがつかめ、どういうものが有料でどういうものが無料かという境目の議論がしやすくなる。</p>
<p>会長</p>	<p>直接的には議題 1 についてのご助言かと思うが、実は議題 2、3 にも関連し得る。議論の進め方として、施設整備の水準という観点からの方が議論しやすいということで、大変具体的かつ分かりやすいご指摘だった。</p> <p>議論の進め方に対するご助言とともに事務局への資料作成のリクエストをいただいた。これについて事務局からコメントはあるか。</p>
<p>事務局</p>	<p>そういった資料を用意することは可能である。</p> <p>今までに作った資料でも、例えば、中間報告別添資料の資料 7 は姫路市の駐輪場ごとの設備を掲載した資料になっている。それに、写真のような比較できるイメージをつけて整理することで、</p>

会長

分かりやすいものを作れるかと思う。

また、「駅ごとの立地や地価について調べたものがあれば」という意見を別の委員から以前に頂いている。そこから中間報告の協議に入ってしまったのでまだお示ししていないが、そうした資料もすでに用意しているので、それらも組み合わせて、判断基準の参考として分かりやすい資料が出来ないか考えてみたい。

言葉だけで観念的に考えてしまうと抽象的な議論になってしまいがちである。もっと具体的に、設備やサービス、性能といったものをもとに考えていくべき、というご指摘だが、そういう形で進めていくほうが分かりやすいかと私も思う。

委員のご指摘を聞く中で思い至ったが、確かに、有料・無料の前提に公設の枠組みというのが実はあるのだろう。我々の中には、公設の枠組みを前提としたイメージがすでにできているのかもしれないが、我々の常識的なイメージでは「こんな豪華なものはいらないよ」というような駐輪場でも、「お金を出せばこういうところに停めてもいい」という利用者がいるのなら、民間であればそういう駐輪場ができたとしてもおかしくない。そういう事を改めて思った。

また、第一期で採算性や料金についての議論もあったが、事務局案は、料金体系、利用料金については、この第二期ではあまり深掘しないでおこうという考えのようである。それについてもご了解を頂く必要があると思うが、ご意見はないか。議題1～3から離れても構わないが、こういう観点の議論が欲しいというものがあればそれも含めて議論したいと思う。

【意見なし】

議題2については、特に民間の関わりについて、第一期で大変有用なご指摘を委員からいただいた。こういう進め方でいいかど

委員	<p>うか、印象だけでも構わないが、いかがか。</p> <p>議題2について、駐輪場のコストに関してもそうだが、民間事業者だけで運営していくことは厳しい状況がある。そこで、土地の値段が高いところなどでは「上下分離」という考え方をする。姫路市でも施設の管理運営を民間に委託する形をとっているかと思うが、これを、底地の用意から民間がすべてやることは相当難しい。</p> <p>こういった問題に対して、市場性がそもそも成り立つかどうかの市場調査のようなことをやった上で民営駐輪場の運営が難しい場所については、行政が土地を用意し駐輪場のサービスは民間でやるという方法がある。これが、この10～20年の間に大きく前進したやり方かと思う。</p> <p>そういったところを一度棚卸するというか、こういった形ならやっていけるかを考えてはどうか。「土地としては公が駐輪場用地として用意し、その上にサービスとして民間事業者が駐輪場を管理運営する」というやり方は、可能性があるのではと私は考えている。</p>
会長	<p>これについても、議論を進めようと思うと、いろんな具体事例があるかないかで、議論のしやすさが相当違ってくる。事務局で議論の前提になるような資料を用意できるか。</p>
事務局	<p>姫路市の事例としては、姫路駅前の路上駐輪場や、現在整備中の亀山駅駐輪場が先程のお話に類似している。市が道路用地など土地を用意し、道路占用などの形で民間事業者に貸し付け、その土地で駐輪場を整備・運営していただく。そうすると、民間事業者からすれば、土地の取得に費用がかからず、またその土地に対する税を払う事が無くなる分、負担の軽減につながるので、収益</p>



会長	<p>があまり見込めない場所でも駐輪場の運営がしやすくなる。姫路市の場合は、道路占用料や行政財産使用料を徴収させていただくことになっているので、完全に土地に関する負担なしとはなっていないが。</p> <p>このような事例はあるので、そのあたりの資料を作ることはできる。あとは、他都市でそのような事例、もう一步踏み込んだような事例がないか調査してまいりたいが、委員からも「こういう事例がある」という情報をいただければありがたい。</p> <p>会長就任の挨拶の中で、「今まで見えていない何か新しいものをプラスアルファとして考えられないか」という意図で、「新しい時代の新しい方向性を示す議論」と申し上げたが、いま姫路市で実現していることだけでなく可能性としていろんな形があることを念頭に置いて検討を進めれば、これから先の時代の変化に対応できるかもしれない。事務局には、可能な範囲でいろんな事例を集めていただければありがたい。</p> <p>鉄道事業者が公設駐輪場の土地を提供している事例もあり、それもある種の公民の連携だと思う。ただ、「公と民が果たすべき役割がある」と言ってしまうと窮屈になる。「果たしうる役割の可能性」のようなものが分かる資料を作っていただければと思う。</p>
委員	<p>その話の補足として、議題2の中で論点として書いてある「原因者が分担すべき部分は」というものが先ほど会長のおっしゃった「果たしうる役割」であると考えるのであれば、「原因者」とは何を指すのか。</p> <p>交通そのものが目的地に起因するという場合を考えると、自転車利用の目的地としてはショッピングセンターのような商業施設や、乗り換えをする駅などが考えられるが、そうした商業施設や駅を原因者として想定しているのか。それとも、駐輪する自転車</p>

利用者を原因者として考えているのか。今は両方にとらえられるような曖昧な形になっているが、まずはここを明らかにする必要がある。

また、通常、原因者負担の考え方は、「交通に係るコストは発生させた目的に関する施設が負担すべき」という形である。その中で、特に鉄道駅については「基本的には行政側が整備しましょう」という考え方にに基づき法整備もされてきた歴史的経緯がある。自転車法の建付けのなかで、その範囲が今どうなっているのか、姫路市の中でどこに該当するものがあるのかといったことを、まずは一回精査していかないといけない。「すべての制度をひっくり返してゼロから作り直しましょう」という意図にも見えてしまうので、もう少し議論の的を絞った方がよいのではないか。

議論2の中でも、特に連携にもう少し重きを置いてやり方を工夫することで、市民と行政とのそれぞれの負担の関係や民間事業者との関係が整理でき、これまで駐輪場が出来なかった場所に整備できる筋道が立つならば、そちらの方が本来議論すべきことなのではないかと思う。そうでないと、空中戦になってしまい、なかなか議論しづらい。

議題1についての他の委員のご指摘と共通する点がある。議題2も、原則論の議論になってしまうとあまり生産的ではないので、実際の事例等を見つつ、特に公民の連携にどういう可能性があるのかという論点からやる方がよい。そういう議論になるような資料なりお膳立てがあるといいということか。そういう点では、議題3についても同じことが言えるのかもしれない。

議題のあり方をおみ砕いてどのように進めていくか、何を論点にしていくかというのが見えてきたように思う。

会長

委員

公と民が果たすべき役割というと、公共駐輪場と民間が経営す

	<p>る不特定多数の方を収容する駐輪場、という役割分担の理解の仕方もあると思うが、一方で、例えばスーパーなどが店舗利用者用に提供する駐輪場もある。それらも放置自転車対策に役立っていることは間違いないが公設駐輪場ではない。つまり、公費を投じて整備していないわけだが、それらの駐輪場の役割はここでいう「果たすべき役割」ではない、という理解でいいのだろうか。</p> <p>駅前の駐輪場の利用目的について調査したことがあるが、7～8割が通勤通学利用で、残る1～2割は駅前の商店などの買い物目的だった。そうすると、先ほどの駅前の原因者という話でいくと、商業施設などの管理者といった人たちにも果たすべき役割があるのでは、という議論もできる。</p> <p>公と民が果たすべき役割とは、公共の駐輪場と民営の駐輪場がどういう役割を果たすべきかという理解をしているが、商店などの駐輪場の役割についてはどういう風に考えるべきか。</p>
会長	<p>このことについては、先ほど他の委員からも原因者という言葉の意図するところについていろんなご意見をいただいた。その確認も兼ねて、事務局はもう一度説明を加えていただけますか。</p>
事務局	<p>公民の「連携」と「果たすべき役割」を明確に区分けせず考えていたが、適切ではなかったかもしれない。根本のところの意味合いが違ってくるので、この辺りは整理し直したほうが良いかもしれない。</p> <p>また、議題2に関連してイメージしていた「公と民」は、「公設駐輪場と民営駐輪場」であり、「行政と原因者」でもある。原因者という言葉も、「駐輪需要を生み出す者」と「自転車利用者」の両方がかぶった形で考えていた。</p> <p>民営駐輪場のみで全てを賄う事が出来ないことは、第一期の中で何度か論じられたが、個々の地域を見れば、公設駐輪場以外の民営駐輪場を含め需要を満たしている場所もあれば、民営駐輪場</p>

のみで需要を満たしている場所もある。それを踏まえ、公と民のかかわり方のバランスはどのあたりが理想なのか探りたいという思いが背景にあったが、有効な回答というか結論を出そうと考えると、議論の中で主題とすべきものは、どちらかという連携の方になってくるのかと思う。

公設駐輪場、つまり公のみに負担を強いることになると駐輪場事業者のみならず市民全体の負担になってくる。それをどうバランスをとっていくのかという意味では、原因者を含めて受益者、その他に協力していただく分についても議論をしていく意義はあるが、基本的にはやはり、「姫路市の現状に即した公民連携の形とは何なのか」、「その中でどういう風な、どの程度の公の負担が適切か」、「公の負担を出来るだけカバーしようと思ったらどういうやり方があるか」ということについて議論をしていけば、建設的な話し合いになるかと思った。

会長

すでに公設駐輪場は存在しており、それを今後どうしたらいいかというのが今の協議会の課題である。今から駐輪場を整備していくので原理原則論から入るといふ話とは少し違う。議題1～3が意図する考え方を、その進め方を含めてかみ砕いておく必要がある。

議題や論点の文言についても、そういう観点で少し整理する必要があるように思う。

委員

もう一つ整理したいのは、特に中心部の駅周辺では、駐輪場を安く提供すれば公共交通で来ていた人が自転車にスイッチしてしまうという問題である。駐輪場を作れば作るほど、ほかのアクセス手段が選択されなくなっていく。駐輪料金が安いと需要はいくらでも増えてくるので、結果的にほかの需要まで奪ってしまう。

例えば、バスと自転車は競合関係にあるということが一般的には言われているし、ほかにも、鉄道の一駅、二駅の移動を奪うと

ということもあり得るだろう。そういったときに、駐輪場の利用料金がバスや鉄道に乗ってアクセスするのに必要な料金と比べて割安になってしまっている現状があるならば、それは是正していく必要がある。中心部の駅周辺を駐輪場・駐車場だらけにしたくないなら、都市計画の観点からそうならない方向性を考えなければならない。

その時に重要なのは公共交通を担う事業者である。駅周辺などに車や自転車で来ている人が多いということについて、「従来のいわゆるモビリティという人の移動のニーズにアタッチしていない為に自転車や自動車で来ているのである」と読み取ったときに、何とか改善していくことを全体で考えていくべき。

その時に、料金の設定や需要に対して駐輪場がどこまで受け皿を負担すべきかといった問題が出てくる。「駅周辺や地価が高いところだと民営駐輪場の整備がなかなか出来ないので行政が整備運営を検討する」というのが今までのやり方だが、（行政が駐輪場を供給することによって）自転車で来やすくなりすぎているという問題もあるように思う。

姫路市でも「駅周辺にどんどん駐輪が増えて、駐輪場が足りなくなるからどんどん作っていこう」という状況が見えるように思うが、需要と供給以外の要因で、そういったところにも注目しておくべきではないか。

会長

都市計画などの観点は本質的だが、こういう場での議論が難しい部分がある。しかし、やはり可能な範囲で議論する必要があるということだろう。

ご指摘いただいたように、「需要があるから対応していく」というのではなく、「需要そのものをコントロールしていく」という考え方がないと、場当たりの、対症療法的になってしまう。現状がそうなっているかは、必ずしも私個人は理解できていない部分があるが、交通政策の一つとして考えれば、当然必要な観点であると思う。

委員	<p>駐輪場だけでなく、姫路の交通政策と協議会の議論をどう整合させていくかという観点は少なくとも必要だろう。答えが出るかは別にして、そのことを意識して議論すべきと思った。</p> <p>一期からの連続性を考えたとき、まず、一期で論点を絞ったのが資料 p1 のテーマ1からテーマ3であり、そのテーマ1から議論を開始した。その議論のあとに残った課題が p 8 の議題1にあたる。</p> <p>次に、テーマ2とテーマ3を引き続き議論することを前提に今期のテーマを文言に表したのが p 8 の議題2、議題3であるという風に考えると、p 1 のテーマ2「公主体の駐輪場整備運営の是非」については「是」であるとして、「公主体の駐輪場整備運営」は必要であることを前提として、テーマ3の「公設駐輪場の整備運営目的」についてはもう少し議論しやすい形として、それぞれ議題2と議題3に分けて議論しよう。</p> <p>そういう建付けになっていると理解したが、どうか。</p>
事務局	<p>テーマ1「公設駐輪場のコスト負担のあり方」を第一期で審議して、その残った部分を整理したものが議題1であるというのはその通りである。</p> <p>残りのテーマ2「公主体の駐輪場整備運営の是非」とテーマ3「公設駐輪場の整備運営目的」の2つを組み合わせると議題2、議題3という形を持ってきた、というのもその通りである。</p> <p>その中で、テーマ2「公主体の駐輪場整備運営の是非」の「公主体でいいのか」という観点が薄くなり、公主体であることが前提となってしまっているようなところがあったかもしれない。</p> <p>「公主体でいいのか」という部分が強く残っていたのが、先ほどの「公民が果たすべき役割」というところでもあるが、正直なところ、3つのテーマの中でもここは最も取り扱いが難しいところで、どうまとめていくかを考えたときに、結論というか落とし</p>

会長	<p>どころが見えにくかった。そんな中で、議題2を「公民の連携」のあり方という形にしているので、その議論の中で「公がこういう役割を果たさなければならない」という形で、また、議題3の「駐輪場の機能と目的」を考える中で、「それだけが目的ではないにせよ放置自転車対策という政策目的があるのだから、そこには公が果たすべき役割というのがあるのだ」という形で、駐輪場整備運営が公主体であることへの理由付けができる可能性はあるかと思う。</p> <p>中間報告の中でも、公が駐輪場を整備運営することの是非について、すでにある程度踏み込んでいる部分はある。</p> <p>現在ある駐輪場の状況を見てどうあるべきかを考えるのであって、白か黒か、あるべきかなくすべきか、という議論ではない。そういう意味で、「公が行うべきか」というよりは「公の関与がどうあるべきか」ということであろう。</p>
事務局	<p>公が関与しなければならないのは間違いない事だと思う。公設駐輪場なしに今の駐輪環境を保つことは恐らく不可能であろうし、実際に、放置自転車対策が目的だとしても、「その政策目的の実現のためには公が駐輪場を設けなくてはならない」というのは少なくとも駐輪場整備をする理由付けのひとつとして存在している。</p> <p>それを踏まえた上で、公が駐輪場や利用環境を整備して、放置自転車対策目的で、あるいは目的の中に自転車活用推進というものも含まれるのかもしれないが、政策目的を達成していく中で、どれだけ民間の協力を得ていけるのか、という意味合いで議題2に関しては捉えられるかと思う。</p>
会長	<p>仮に市場性が成り立つことがあったら、公が関与しなくて</p>

事務局	<p>も成り立つかもしれないわけだが、結局、是か非かという原理原則論、べき論の議論をするのではなく、実際にどういうケースが考えられるか、というような議論の仕方の方がいいかもしれない。</p> <p>そういう理解にたどり着くように、少し文言等を適切に修正していく必要がある。それを事務局の問題意識とどうすり合わせていけばいいのか、案としては事務局にお任せするので、本日の議論を受けて、検討していただきたい。</p> <p>先ほど委員からご指摘のあった部分は重要だと思う。特に p 1 のテーマ 3 「公設駐輪場の整備運営目的」についてはどうか。それも今回の議題 2 と 3 のなかに入っていると考えていいのか。</p> <p>テーマ 3 については、議題 3 が内包していると考えている。公設駐輪場整備運営目的として、元々は放置自転車対策として整備されたのが公設駐輪場だが、それが「今後もそういう形で放置自転車対策の設備としてあるべきなのかを含め、公設駐輪場の位置づけを明確にしましょう」というものが議題 3 であるので、その中に組み込まれているという考え方で構わない。</p>
委員	<p>駐輪場に関する法律は、路上に駐輪する自転車があふれたことから、放置自転車対策の必要性に迫られてできたものだろう。もう少し議論したいのは、放置自転車が多く発生する特定の場所が実際にあるのだから、その点についてもう少し含みを持たせるならば、例えば公共交通をある程度支援するということ。放置駐輪をする人たちの目的が他の交通手段への乗り換えなら、交通結節点において駐輪場を整備することは対策として取り得るものだが、「そういったことをもう少し書かないと（公が整備運営することの）理由付けができません」という事だったら、公共交通支援を議論したらいい。また、行政の駐輪場整備運営において、どんなことが阻害要因となっているのか、選択肢を出しても</p>



事務局

らえると皆さんも議論がしやすくなるのではないかと思います。

私が思ったのは、ひとつは、駅やバス停等の交通結節点にこういった（公共交通支援のための）駐輪場をある程度整備するという事が明示的に書かれていないと、「放置駐輪が発生しないと公設駐輪場を作しません」という形になる。そうすると、利用者からすると本当は安心安全な駐輪場があれば行って使いたいと思っているのに、それがなかなか実現しないというようなことになる。

ほかにもいくつか論点の候補としては考えられるが、「駐輪場があるところこんな風な問題が解決されます」ということがあれば、ここにおられる委員に意見をもらいつつ、どういう目的があるのかを明示的に示す方が、行政としてはある程度やりやすいかと考えた。

公設駐輪場の行き詰まり方の一つとして、仰っていたようなところは確かにあり、「放置自転車を道路上から取り除く為の駐輪場」というのが、ひとつの縛りになっている。道路部局が道路保全の為に放置自転車を収容する先として駐輪場をつくって運営してきた経緯があるので、そこから大きく外れにくいというところがある。

しかし、道路部局が事務局である駐車対策協議会で、最終的な報告・提言を行う上でどこまで踏み込めるだろうかというところもある。例えば「放置自転車対策を公設駐輪場の主な目的として今までやってきたし、現にそういう形で運営されている。ただし、それにとどまらず、それ以外の形として、例えば公共交通の支援のため、利用の促進のため、という観点もある」という話を意見として最終報告に載せられるのであれば、少し違った方向性も見えるのかもしれない。

この協議会自体が「駐車対策協議会」という形をとっているのので、どこまで最終的な提言に盛り込んでいくのか難しいところだが、「議論の中でそういった話が出てくるのであれば」という思

委員

いは持っている。

現状既にそういう風に整備されてきているので、目的として明文化されているかされていないか。（駐輪場の目的として）放置自転車対策としか書かれていないと「駅周辺になぜ行政が駐輪場を整備するのですか」という問いかけに対応しきれない部分があるとか、そのような問題があるのだったら具体的に書いておくべき。現状そんなに問題になっていないのであれば、どこに問題があるのかという事をクリアにしておいた方がいいと思う。

テーマ1「公設駐輪場のコスト負担のあり方」に関連して、これも需要と供給の関係で言うと、例えば料金次第でいくらでも利用者が入るところは、値段を安くすれば沢山の自転車利用者が来て、駐輪場のキャパシティを超え放置自転車が発生してしまう。そこで「ある程度料金を高くすることで抵抗をつける」という考え方もある。そうすると「値段を高くしたらそれは違法駐輪の発生に繋がるのでは」と言われがちだが、そうではなく「違う交通手段にスイッチするであろう」とか「合理的な選択を促すような形に持っていく」という考え方もあり得る。

これはほかのテーマにも繋がる場所があるが、経済的側面の概念をどこまで入れるのかが、共通の悩みとしてあるのではないかという感じがする。公民の連携でいうと、民間の駐輪場があるところで公共駐輪場が無料でやっていたら、連携は成立しないでしょう。そういう事を「どうしたらいいのか」と考えているのなら、そういう風に言っていただいた方がいいのでは。ここにも民間事業者でそういった運営に関わってらっしゃる方がおられるかもしれない。そういった方面から議論をし、ルールを明確にしたいということだったら、そう書いた方がいい。

ここに書いてあるところだと、問題が何なのか、議論の仕方がわかりにくい。ベースのルールを全部ひっくり返すようなことは想定していないということだが、具体的な例と具体的な課題みたいなことを挙げて頂いたほうがもう少し議論しやすいと思う。

会長

委員のご指摘に沿っていろんな議論が出来ている。違法駐輪の対策という枠組みでこの本協議会はやっており、個々の政策もそうした位置づけにあります。どうもそれに少し、無理とは言わないが、バイアスがあるのかもしれない。

違法駐輪対策として、違法駐輪という現象を解消するためにやってきた公設駐輪場が、現実的には既に現在の交通網を維持するための重要なピースにすでになっている。それをこれからどのようにコントロールしていくかという話が、交通政策としてではなく違法駐輪対策として行われているという、一種のミスマッチなのかと思った。

事務局の中にもおそらくまだその辺のわだかまりがあって、それがこのテーマの設定に出ているのだろうと思う。一方で、事務局も市としてひとつの政策の体系の中でやっているのを外す事ももちろんできない。しかし実際の意味はそれとは少し違う文脈で解釈したほうがいいケースがあるというのがある。そのためにはこういうやり方がある、というのが恐らく委員のご指摘なのかと思う。

少し欲張りではあるが、どちらから見てもある程度いけるようなテーマの形、なおかつ進め方で、特に事例等を通じて、あまり哲学論争とか神学論争にならないような議論をやっていけば、進め方としては生産的かと思う。

かなり今日は難しい議論をやってきたが、わたし個人としてはそういう事が見えてきた。他の委員の方も、もしご異論がなければ、今日の議論を受けてそういう形で生産的な議論が出来るように少しテーマを整理していただいた上で、引き続きやっていければと思うのですがいかがか。

委員

先ほどの議論に戻ってしまうが。

公と民の果たすべき役割ということで議題2のところには

	<p>まる話かもしれないが、神姫バスは、バス停近くのスーパーなどと連携して自転車を店舗の自転車置場に置かせていただくという「パークアンドバスライド」の連携協定をマックスバリュと結んだ。</p> <p>公設駐輪場が放置自転車対策のためにあることは間違いないと思うし、自転車利用が増えてくるとそれに合わせて駐輪場を増やしていかなければならないというところはある。それに加えて、「公共交通の維持」「中心部への自転車の流入をどう抑えていくか、誘導していくか」、そのための公設駐輪場という観点についても、議題3の「駐輪場の機能と目的」に関連して踏まえておく必要があると思う。</p>
<p>会長</p>	<p>今後の姫路の交通網・交通政策のことを考えると非常に重要なお指摘だった。他の委員からもご指摘があったが、とにかく駐輪需要にただ対応していくことだけではなく、その需給自体をどうやって変えていくかという観点があるのとないのとでは、議題1も議題2も相当違ってくる。議題3のところでもそういう議論を生産的な形で付け加えていくというのは、非常にいい事例になると思う。</p> <p>駐車対策協議会という枠組みの制約はあるが、交通政策の中で果たしてきた役割を少し念頭において、いろんな提言ができれば生産的かと思う。そういう意味で、サイクルアンドバスライドは希少な事例ですので、生かしていきたい。</p>
<p>委員</p>	<p>滋賀県草津市で行ったアンケートで「駐輪場まで何キロメートルまでだったら行ってもいいか」というものがあるが、その結果は、平均で2.5 km、つまり自転車でいうと10分くらいの範囲内だったら行ってもいいというものだった。</p> <p>また、群馬県の自転車活用推進計画の中では、駐輪場までのいわゆる自転車での誘致距離は2.5 kmとされている。よく「駅ま</p>

会長

で徒歩 10 分」という表現が使われますが、自転車は普通時点車なら分速 250 メートルなので、10 分だと 2.5 km になる。その辺の誘致距離の中で何パーセントくらいの人が自転車を使って、あるいはバスを使うかということになり、2.5 km を超えるとバスでアクセスするという事が一般的になる。あくまで参考であり、姫路市でも 2.5km という基準を採用すべきというわけではないが、誘致圏の具体的なイメージを持ちながら今後の需要を議論していくとよいかと思う。

ちなみに、同じ市民の回答によると職場まで通勤で行っていい距離は 4~4.5 km。というのも、駅までやってきて電車で乗り換えて行くと疲れるので 2.5 km くらいが限度と。ただ、直接自分の家から職場まで行くなら 4 km くらいという回答だった。

つまり、駅から乗り換えるという中では当然駐輪場が介在するが、駐輪場の誘致距離というのはその辺が一つの落としどころかと思う。参考にさせていただければ。

今のお話の中にもあった自転車活用推進計画や総合交通計画を各自治体で取りまとめているわけだが、この自転車対策協議会がそれらとの連携を図っていくというのは非常に生産的なので議題 3 では是非それをやりたい。一方で、総合交通計画の方でも、本当は「駐輪場はどうあるべきか」ということを扱わなければいけないということだと思う。

このことについては、この協議会の役割ではないものの、協議会の意見として、関連部局に伝えていただきたい。双方が連携すると、多少縦割りの弊害というのは訂正されるかと。

そういうご意見もあったので、是非生産的に活用されればと思う。

他にご意見はありますか。

【発言なし】

事務局

今回はあくまで方針、方向性についての議論であり、具体的な話になったときにはまたご意見を頂戴できるので、これくらいにしておいていいかなと思う。実際にここで方向性として決めても、その通りにならない、やってみて少し違うというときには、また問題提起して頂いて新たな材料を用意して議論する。そういうやり方にしたい。

これ以上ご意見がなければ、第二期の議論は事務局案の議題1・2・3のとおり、ただしその内容についてはご意見いただいたような方法で進めていくことにしたい。

文言が曖昧、あるいはニュアンス的に合わないときは、場合によっては修正することも含め事務局で検討いただければと思う。

それでは今後のスケジュール等について事務局から説明をお願いしたい。

**【事務局説明】**

- ・ 第二期で協議する議題等の事務局案については、今回提示させていただいたものをベースに、論点等を整理する。
- ・ 次回協議会は来年度の開催となり、しばらく期間が開く。
- ・ 次回で議題に対しての大まかな流れを決め、その後、各議題に対するあるべき姿について協議いただきたい。
- ・ 次回以降は、できれば1カ月おきくらいの短いスパンで開催し、3から4回程度で結論を出すことを目指したい。
- ・ 本日いただいたご意見に基づき、あらためて各議題について、論点、課題、今までの委員意見などを整理した資料を作成する。
- ・ その他、委員からの要望に基づき資料を作成する。個別にご要望があればいただきたい。

会長

本日ご意見いただいたように、具体的な駐輪場の資料、また、

事務局	<p>公民連携等の事例などがあれば、議論がしやすいかと思しますので、事務局にはお願いしたい。また、これから論点を整理するという段階で難しいかもしれないが、資料作成の要望等があれば、後日でも構わないので事務局までお伝えいただきたい。</p> <p>最後に、その他意見交換だが、資料の要望や言い残したことなどはないか。</p> <p><b>【発言なし】</b></p> <p>以上で本日の協議は終了したい。</p> <p>抽象的な議論になった部分もあるが、今後の議論を進めていくにあたって考え方をはっきりさせることは重要であると思う。</p> <p><b>【事務連絡】</b></p> <p>本日の議題はすべて終了しました。長時間にわたりありがとうございました。</p>
-----	---