

様式 3

会 議 録

全部記録

要点記録

1	会議名	第 1 1 回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2	開催日時	令和 5 年 9 月 2 9 日 午後 2 時 00 分～午後 3 時 50 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	<p>委員 足立泰美、井上俊行、魚谷観、小畑真吾、大西陽介、古倉宗治、田原直樹、藤岡慶祐、三木康之、柳本秀一、吉田長裕 以上 11 名</p> <p>事務局 道路管理部 古田部長 道路総務課 寶角課長、田中課長補佐、前坂主任、松浦主事</p> <p>関連部署出席者 道路建設課 坂口課長 鉄道駅周辺整備課 小幡課長 地域公共交通課 山本課長</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>・ 報告書について</li> <li>・ 今後のスケジュールについて</li> <li>・ その他 意見交換・協議</li> </ul>
7	会議の進行記録	詳細については別紙参照

別紙「議事録」

事務局	<p>ただいまより、第11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><b>【配布資料確認】</b></p> <p><b>【委員出席状況確認】</b></p> <p>以降の会議の進行につきましては、田原会長に引き継ぎます。 田原会長、よろしく願いいたします。</p>
会長	<p>それでは、お手元の次第に従いまして議事を進行させていただきます。円滑な進行にご協力のほどよろしく願いいたします。</p> <p>まず報告事項がございます。第10回協議会での作成要望資料につきまして、事務局から説明をお願いします。</p> <p><b>【事務局説明 中心市街地における移動コストまとめ】</b></p>
会長	<p>それではただいまの説明につきまして、ご質問ご意見ございましたらお願いいたします。これは前回のいただいたご意見に基づいて作られたものですが、ご発言の委員はいかがでしょうか。</p>
委員	<p>はい。わかりやすい資料になっているかと思います。資料について、公共交通は片道料金の額ですよね。距離などを考慮しても、いかに駐輪料金が安いかがご理解いただけるかと思います。この値段で姫路駅周辺にて駐輪場を運営すると、いくらでも需要が喚起されることとなりますので、公共交通等の役割分担や、い</p>

会長	<p>わゆるマルチモーダル、自転車と公共交通機関を適切に使うところを支援するといった観点が必要です。その中で、駐輪場はどの程度の価格・ボリュームであるべきかを考えるべきということをお今まで申してきたところです。</p> <p>他の委員の方からも何かご意見ございませんか。</p> <p><b>【意見なし】</b></p>
会長	<p>本件は本日以降の議事にも関係しますのでまたその時に議論をすることとして、議事「報告書について」に入ります。事務局から説明をお願いします。</p> <p><b>【事務局説明：最終報告書概要版案】</b></p>
事務局	<p>以上が概要版の説明です。補足として、委員さんの皆様にこの概要版の内容はもちろんのこと、次回協議会で、今回の概要版を基にした細かい文言を含んだ報告書を示したいと思っています。次回報告書で記載した方がよい内容やアドバイスがあれば、ご意見ををお願いします。</p>
会長	<p>ただいまの事務局の説明について、ご質問・ご意見を伺いたいですが、その前に前回からの話を整理しましょう。この報告書概要版7ページ、第10回令和5年8月10日の主な議論の内容として三点記載があります。</p> <p>協議会前半で中間報告書を作り、後半でこの三つを中心に議論</p>

委員

していく中で、必ずしも議論ができてない部分もあったため、事務局の方で各項目についてのたたき案を作って議論しようという流れだったかと思います。事務局はそれを踏まえて、この報告書概要版案を作り、この中に今言った三つの事務局案が入っているのだと思います。

概要版の前半は中間報告までの話を整理したもので、報告書の事務局案が示されています。後半の三つの論点「有料とすべき公設駐輪場の判断基準」、「駐輪場整備及び管理運営における公民の連携」、「公設駐輪場としての機能と目的」は、それなりにこの協議会で議論をして、何らかの方向性を見出したかと思います。以上を念頭に置いて事務局案を議論したいと思います。

一旦、ただ今の説明でたたき案が示されたという理解で議論を進めたいと思います。

提言の1から3について、「この部分はこうする、ああする」といった具体的に踏み込んだ内容にするのか、あるいは一般論にするのか、その点について伺いたいです。例えば「一律に有料化する」といったレベルにするのか、あるいは有料化するにしても「いくらかの料金」なのかまで触れるのか、ここに書いてある抽象的な文にするのか。例えば有料の中にも、完全な有料化が「黒」だとしたとき、いわゆる「グレー」とでも言うべき「有料だけれども少し安くする」といったものがあるのか。

というのも、昨今の電気代や最低賃金の値上がりなどがあり、事業者はコストを上乗せしたいという傾向が強いようです。ところが現実にはリモートワークなどいろんな手段があるので、上乗せすれば利用者がそれらに転換してしまい駐輪場利用者が減り、収入が減ってしまうと。故に、いくら民間で受託しても赤字になって撤退せざるを得ない。その意味で料金をどう考えていくか。こうした話は、今回は無理だとしても今後の課題としても考えておくべきかと思う。

会長	<p>ただいまの発言について、事務局の方から何かコメントありますか。</p>
事務局	<p>無料のところを有料化する方法について、やはり現実的なものとしては、複数事業者を募ってどういうふうに運営していただけるのか提案させた中で、料金等設定や整備状況に関して市がふさわしいと思う事業者に事業運営をお願いする形になります。</p> <p>光熱費については、令和4年度に、駐輪場を含む指定管理が運営する施設に対し、姫路市が光熱費等負担にかかる補正予算を組み、一定部分その事業者にかかる負担を指定管理料に上乗せをした経緯がございます。</p>
委員	<p>駐輪場個々の指定管理者料金のコストについては例として挙げただけで、お聞きしたかったのは、やや抽象的に思われる報告書の提言の書き方についてです。駐輪場がバラエティに富んでいることから「一律に有料化しない」あるいは「条件において有料化する」ことまでは結論が出ましたが、ではその有料化をどう考えていくのかという、その辺の考え方まで具体的に示せるかどうかということです。</p>
会長	<p>今ご指摘の点について、前回の議論で整理できておらずあまり進んでいないので、事務局の方からたたき案を作ってもらう話だったのですが、実際、ここに書いてある提言を「三つの柱」としたとき、それらをどこまで膨らませるかの見通しは、実は今まで議論してきた細かい部分が、全部関係してきます。</p> <p>その全てを書くことはできないので、どれを落としどれを参考とし内容として立てていくか、協議会とその判断をすべきです。</p>

事務局	<p>事務局の方としてはいかがですか。この提言はこれぐらいの抽象度で止めたほうがいいのか、報告書の本編ではこれらをそれぞれ押し広げた形でブレイクダウンしていく考えなのか。</p> <p>後者の考えです。概要版ではざっくりした内容ですが、当然、報告書の細かい文言は付け加える必要があり、内容についてどの辺までを書くべきかご意見をお聞かせいただければと思っております。</p>
会長	<p>そういうことですので、この3点、あるいはそれ以外も含めご意見があればお願いいたします。</p>
委員	<p>先ほどの委員のご意見の参考になればと思い発言させていただきます。</p> <p>駐輪場のコストとしては、資料の前半の方にも記載がありますが、放置駐輪対策の為の様々な人件費、撤去保管や返却等にかかるコストがあり、これほどこの自治体も非常に大きい。</p> <p>この部分を税金として投入されている自治体もありますが、それは外部不経済と言われるものなので、内部化していく必要があります。コスト部分をちゃんと料金に反映することが一つ重要な観点かなというふうに思います。</p> <p>特にこれらが発生しやすいのが、自転車需要が集中するところで、今回まとめていただいた中心市街地への移動コストや、放置自転車の撤去等が発生しているエリアも一つのファクターとして考えられます。有料化に際してどこまで価格を上げるかを検討する時の一つの方法かなと思います。</p>

会長	<p>事務局の方でコメントはございますか。これはおそらく放置自転車対策のコストが、どのぐらいかにもよるでしょうが。</p>
事務局	<p>先ほどご指摘を受けたとおり、放置自転車対策には、実際には結構な費用がかかっています。これを駐輪場の料金でまかなおうとすると、通常の駐輪場の価格ではまかなえない金額になります。受益者負担の観点から、社会情勢に合わせた駐輪場料金の設定が求められますが、現実には公的資金の投入も必要です。受益者負担を検討し、社会情勢を見ながらバランスを探って価格設定を見つける必要があると考えています。</p>
会長	<p>問題はそのバランスを見つけるために、どのような基準を考えるべきかだと思います。現在、その点に関する具体的な基準などありますか。</p>
事務局	<p>料金について、100円かどうかが利用者にとって大きな違いを生むラインだと考えています。ジュースの自動販売機も長らく100円でしたが、自転車の利用者にとっても100円かどうかの境目が心理的に大きな影響を与えるかもしれません。だからといってずっと100円に固執する必要があるのかはともかく、姫路市では100円で利用できる駐輪場を多く提供しているのが現状です。</p>
会長	<p>つまり、価格設定については、これまでの価格が一つの基準になっており、物価なども考慮して決められてきたということでしょうか。</p> <p>放置自転車対策のコストを有料化の一つの理由とすること、またはその料金を反映させることはどうでしょうかというご提案だったと理解しました。</p>

委員

バス利用者のほとんどは 180 円や 190 円のエリア内の方々に、自転車利用者が多いです。利用者の中では 220 円から 230 円、240 円の利用が多く見られます。

全体的に利用者数は減少傾向にあり、姫路市や国、県から多額の運行補助金を受けながらも、これらの路線を維持しています。交通弱者の方々、高齢者や学生の方々にとって、これらのバス路線は重要です。姫路市の交通政策を考える際には、これらの要因も考慮し、バスの補助金と駐輪場の整備費用が二重に負担となるような形はできるだけ回避する形で料金設定を行っていただき、公共交通機関への利用者誘導を検討して頂きたいと思っています。

会長

非常に示唆的なご意見いただきました。三つの論点に「公民の連携」がありますが、今のバスの話でも非明らかなように、本来、自転車は都市交通体系の非常に重要な部分を担っており、自転車だけでなく鉄道利用と自転車利用は本来一体となって姫路の都市交通体系を支えていくものだ。

その中で、放置自転車対策コストを駐輪場はどう考えるか。駐輪場以外のもの、仮に放置自転車対策に税金を投入したとして、駐輪場もまた税金で運営するとなると、本来それでいいのかどうかという話もありますし、受益者負担との兼ね合いが問題になります。どちらも法的には税金を投入する根拠があるとしても、どの程度投じるかは議論の余地があるというのが、ここまでの話でしょう。

その中で、特に鉄道事業者は、おそらく今後の需要と供給の変化、つまり利用者の変化を見据えて値上げ等を考えておられるわけですが、今後の姫路市にとっては今後の駐輪場整備の見通しと非常に大きな関係がありますので、鉄道事業者の方からも積極的にご意見をいただければと思います。



委員

今までの議論を聞いていて、確かに受益者負担の観点は重要とは思いましたが、同時にパークアンドライドの概念を自転車にも適用できるか検討してはと思います。

姫路駅のような場所では、料金を高めに設定して受益者から負担を得る一方で、公共交通機関を利用してくれる人に対して、例えば手柄駅など姫路から離れた駅の駐輪場を無料で提供することで、公共交通機関の利用を促進できるかもしれません。特に、郊外の駅周辺の自転車駐輪場には余裕があると考えられます。

一方で、神姫バスなど姫路駅を中心に放射状に走るバス路線があるのだから、駅だけでなく、主要なバス停に駐輪場を整備し、そこを無料で提供するといった取り組みも検討の余地があるかもしれません。

会長

姫路の自転車施策に関しては駐輪場とそれ以外の部分が同じ部署で運営されていないこともあり、その辺りは協議会で議論するのが難しいところですが、そうした都市交通体系全体を考える視点からの提案も積極的にいただければと思います。

要するに、パークアンドバスライドの概念をバスだけでなく鉄道を含めて適用し、利用者のあり方や料金設定などに反映させるという提案だったと理解しています。事務局の方から何かコメントがあればお願いします。

事務局

駐輪場の整備について、例えば山陽電鉄飾磨駅や JR 網干駅のように、自転車利用者が多い駅周辺では民間の駐輪場が十分に整備され、放置自転車などの問題も比較的少なく、公設駐輪場は整備されていない地域もあります。

今後、バス路線の主要な停留所を含む地域で自転車の問題が発生する可能性がある場合、市として何らかの対応が必要であると

	<p>考えています。一方で、民間の駐輪場が効果的に機能している場合は、特に市の整備が必要ないかと思えます。</p>
会長	<p>時間も45分ほど経過していますが、他の委員の方からもご意見をお聞きしたいと思えます。</p>
委員	<p>鉄道の料金設定については距離に基づく運賃が基本であり、自転車の利用が多い場合でもそのコストを料金に転嫁するのは難しいです。例えばバリアフリーの整備については、バリアフリー料金制度を導入し、運賃に加算することもあります。自転車駐輪場の料金を転嫁する形で料金を上げることは基本的にありません。</p> <p>一方で、国は鉄道事業者に対して駐輪場の整備に協力するよう要請しており、鉄道事業者もできる限り用地提供などで協力している状況です。自転車駐輪場の整備は重要な課題と認識しており、今後も協力しながら進めていく考えです。</p>
会長	<p>ここまでで、委員から「放置自転車のコストを有料・無料、特に有料化の場合の料金等に反映する考え方がある」というお話をいただきました。放置自転車対策というミッションが行政サイドにはあり、単にコストだけの問題ではないのですが、しかしいずれにしても、コストの考え方については当初からいろんなご意見、重要なお発言をいただきましたが、当時の委員はお話を聞いていかがですか？</p>
委員	<p>皆様のご意見、大変勉強になっております。</p> <p>駐輪場に焦点を当てたコストの考え方としては、各種駐輪場を整備費、管理費の視点で整理した表が報告書4ページにあります。また、JR、神姫バス、山陽電鉄などのいわゆる公共事業に</p>

	<p>については、公も一定の役割を果たすべきであろうという考えから、補助金の体系づくりがされています。駐輪場に関してはこうした補助金の考え方や、電車やバスなど公共交通機関の視点が提示されましたが、市が「どこまで」「どういう形で」やっていくのかは、補助金を含め、市の「負担」というものへの考え方が関係してきます。</p> <p>4 ページの表については「整備費」「管理運営費」に加えて補助金という視点も考えられます。どの程度まで扱うかはともかく、補助金は公の部分に大きなシェアを占めるもので重要な視点と思われ、その上で受益と負担をどこまで考えるのか、なおかつ公費としてどこまで手厚く補助しているかについても同表でわかりやすく示すべきかと思いました。</p>
<p>会長</p>	<p>もともと委員からは、協議会前半の議論の中で「駐輪場のランニングコスト・イニシャルコストをはっきりさせておくということが重要だ」というご指摘をいただいていた。今回、補助金の話が出ましたが、これは事務局の方で回答するのが難しいかもしれません。コメントで結構ですけれども、せっかくそういうご発言ありましたので、関連するコメントをお願いできますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>補助金に関して、市から民間事業者や民間団体に支出している部分を補助金と認識しています。しかし、市の駐輪場に関しては、市が税金を使った歳出として整備しているため、例えば神姫バスなどへ支出している補助金とは若干意味合いが異なると考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>先ほどの委員のご意見がどういうものかということ、例えば移動コストを考えると、実際には現在の都市交通体系を成立させるために、民間事業者の負担・収支だけではなくて、行政サイド</p>

<p>委員</p>	<p>の補助金がすでに移動コストの中にも入っている。そういったすでに補助金が反映された移動コストと駐輪場の関係をどう議論をしていくかということだと思います。</p> <p>本協議会では都市交通を支える駐輪場はどうあるべきかという観点で議論をしておりますので、例えば移動コストの話はどう考えているのか、また移動コストに補助金を考える必要があるとするならその事実について、ある程度明確にしておかないと議論が進まない。そういうご指摘でよろしいでしょうか。</p> <p>まさにその通りです。</p>
<p>会長</p>	<p>そんな中で、これまでの考え方では駐輪場の整備コストだけを取り上げて、基本的に放置自転車対策の話ばかり考えてしまっています。つまり、受益者負担の観点から社会常識的な額を取った上で、その分を税金で担う額を減らすために使おうという考え方で議論をしてきました。それをよしとするか。</p> <p>都市交通体系を担う駐輪場として、都市交通のあり方など根本的な考え方から駐輪場の価格だけではなく有料化や有料無料の考え方まである中で、価格や料金体系に何かフィードバックしなくてもいいかというご意見かと思います。</p> <p>他の委員の皆さんいかがでございましょう。</p>
<p>委員</p>	<p>さいたま市では、受益者つまり利用者が持つコスト負担は、全体を100とすると18%で、公すなわち市役所などが持つコストは82%とのことでした。この82%をどう積算したかという、放置自転車を撤去するコストや自転車駐輪場の利用促進、公共交通との連携など、公が推進したい部分あるいは公の施策にどうしても必要な部分を元にしていきます。</p> <p>また、放置自転車対策とは多少違いますが、岡山のシェアサイ</p>

クルでは運営費の4割程度を市が負担しています。市としては、観光でやってきた人への観光対策や市民の足として活用して地域活性化に繋がりたい思いがあり、市が「政策としてやりたい」として4割程度を負担しています。これは放置対策コストを賄うことや「姫路駅に需要が集中する部分を抑制する」という要素とも絡んで来る話かと思えます。

公共交通等の利用促進や連携促進のために、駐輪場は一定額を公が負担し、利益を受ける分については受益者に負担してもらうべきだと。「卵と駐輪場料金は物価の優等生」というように、駐輪場も卵と同様に長い期間価格が固定しており、利用料金が100円というところに帰結しております。

公が「駐輪場整備を通して」したいこと・してほしいことを整理しておくべきかと思えます。例えば駐輪料金の使途として「放置対策分」「何とか分」といった要素を頭の中で整理しておくべきでしょう。

会長

大変示唆に富んだご意見と思えます。事務局がまとめた三つのポイントは、基本的には既にお話いただいた内容ですが、具体的なケースごとにどのようなことを考えるべきかをもう少し明確に整理すべきかと。

特に、先ほど提示された二つの例に関して、有料化する場合に価格に関する柔軟なアプローチ、例えば都市交通全体を考えた場合の視点や観光客など市民以外の利用者を考慮した場合の価格設定、位置や場所に応じて価格を調整する政策的な考慮が考えられるのは当然のことですね。そうしたアプローチを、そもそもすべきかどうか自体が検討事項でもありますが、考えるべきではというご意見でした。

もう一つは、公費負担と放置自転車対策のコストの話について、受益者負担と公費負担の場合の数値を「見える化」することが重要であると。はっきりと「こういう数字であるべき」と決められないにしろ、少なくとも今までの現状を「見える化」とすると

会長

すっきりするという示唆をいただきました。

7ページの三つの提言については今までお話の中で特に矛盾なく記載してありますが、この部分をどうブレイクダウンするかが協議会で議論してきたことを反映させる一つのあり方だと思いますので、この場で議論を膨らませたいと思います。

或いはこの提言1～3と違う書きぶりがあるのではという根本部分のご指摘も言っていただきたいと思います。

【意見なし】

個人的意見を一つ言うと、自転車は都市交通体系を担う存在であり、自転車施策は駐輪場だけの問題ではありません。先ほども委員からは、パークアンドライドを考えてはというような話や、複数の委員からも指摘のあった特定の駅で集中の弊害があるときの政策的にどう展開するかという話にも実は駐輪場の部分だけでも繋がります。3つの提言をブレイクダウンするときに、そういう観点があってもよいかと思います。

先ほど鉄道事業者の方からご意見いただいたが、姫路の都市交通を支える中での公民のあり方について、特に価格については、先にご指摘があったように、鉄道の料金は簡単に変えられるものではないと思いつつ、それ以外の公民の連携もあり得るわけですから、先ほどのパークアンドライドも一つの切り口かと思えます。そうした考え方を、ブレイクダウンするときの公民連携のあり方で展開できればと思います。

それにしても、飾磨駅での民間駐輪場の話もありましたが、そうした民間の存在は、そもそも姫路市にとってありがたい話なのか、それとも迷惑な話なのでしょうか。とにかく、今後、姫路市、特に中心部では、いかに民間を育てていくか考えることが大変意味があると思います。現に姫路市では駐輪場ビジネスの形でいろんな業者さんに入らせていただいているのですが、都心以外のどこ

でもやれる話ではないにしろ、そうした駐輪場は街のにぎわいにも直結する話です。そういう切り口で、駐輪場対策も単に駐輪場対策で限定するのではなく、都市交通の話として触れられればと思います。そういう観点で少したたき案を作っていただければ。

さて他にございませんでしょうか。

**【意見無し】**

会長

今までいただいたご意見の中で少し不足を感じる部分が、「公設駐輪場の機能と目的」という部分です。「無料の駐輪場にどのような機能を持たせたらいいか」はもう少し議論があった方がいいかと。最低限の防犯対策が必要であるというご指摘くらいしか今までの議論の中では頂いていません。

有料・無料駐輪場の違いと設備の関係、ここに書いてあるように、質の向上を図るのはもちろんとして、具体的にどうするか、ご意見があれば伺いたいです。

他の自治体事例はいかがですか。

委員

例えば同じ駅で有料・無料が混在することがあります。当然屋根や駐輪場としての一般的なフルセットで施設を持っていると。では無料の方はどう差をつけているかということ、まず距離があって、次に屋根がない、それから必要最小限の灯火も非常に少ないと。ところが実際は埋まっていくのは無料の方が先で、有料駐輪場はその次です。アンケート調査したところ、有料駐輪場を利用する動機・誘因が300メートル以上離れると無くなってくるのが分かってきています。あとは、無料駐輪場は雑草を年数回しか刈らないとか、そういった違いが出てくるのが有料・無料の違いかと。

ただし、防犯など最低限のセキュリティは必要だと思います。有料と無料の駐輪場区分を表したグラフでは、白い部分がありましたが、無料と有料ははっきり見た目でも違いが見えるようにす

会長	<p>るべきで、個別に検討していくべきだと思います。</p> <p>「有料とすべき公設駐輪場の判断基準」がそのあたりと関係しますが、今のお話ですと、例えば距離の問題等を個別に考えるべきというご指摘だと思います。このあたりに関して他の委員の方から何かご意見ございませんか。とりあえず第10回の時の検討の経緯の中で三つの課題があり、これに沿って意見があれば膨らませていきたいのですが。</p>
委員	<p>二つ目の「公民の連携」について、整備と運営に関する公民の連携について、姫路市で駐輪場だけに限らず事例があればお伺いしたいなと思います。例えば道路などは、緑の管理などを道路協力団体やそういった制度を持っているところがあり、地元の方が何らかの維持管理等にボランティアなどの形で関わるといった事例はあるかと思います。</p> <p>先ほどの話で「駐輪場で民間が運営しているところがある」というのは民意の現れだと思うのですが、もう一つの民意としては、駅がある場所や駐輪場がある場所に、地域の方々がどのように関わるかという側面もあるかと思います。この先も地域の生命線になることが想定される鉄道やバスなどの結節点をいかに大切にしていけるか。そうしたことに地域の方々が積極的に関われる形を用意しておく必要が、今後を考えるとあるのかと思います。</p> <p>公共交通やそれ以外の分野における、こういった民間もしくは地域の方々が積極的に携わるようなあり方を検討する上で参考となるような事例を整理していくのも一つの方法かと思います。</p>
会長	<p>委員には以前、亀山駅駐輪場整備の選定委員として出席頂きましたが、そのときのご意見が非常に印象的でした。せっかく市が</p>



委員	<p>設置するのだから、単に自転車をとめるだけではなくて、市民にとって関わりのある機能を持たせられないか、ということで、これは駐輪場のみならず市が設置するものに常に必要となる問いかけですが、駐輪場の場合には何か考えられないでしょうか。特に駅にある駐輪場にはいろんな役割を果たすポテンシャルがあります。そういう観点があっていいし、やるべきであるという示唆的なご意見ではないかというふうに思います。</p> <p>姫路市の中で、道路、特に街路樹についてはアダプト制度という、市民の方々に管理いただくような制度があります。鉄道駅の駅前広場等においても、花壇など環境整備に市民の方々のご協力を仰いでいます。</p> <p>先ほど委員から頂いた、駐輪場について市民の力をいただくことがないかという視点は大切だと感じました。</p>
会長	<p>議論が十分でない部分もありますが、7ページの末尾に「今後の予定」として示されている通り、当協議会も少しずつ論点を整理してまとめる方向に向かう必要があります。この7ページの上の提言をもう少し膨らませていく上で、事務局にたたき案を作ってください必要がありますが、事務局から、委員に対して次回の作業までに伺いたい意見はありますか。</p>
事務局	<p>概要版6ページの座標軸について、利用者の量と駐輪場の質ということで座標軸としての説明はしているのですが、姫路市内の鉄道駅約30前後ありますが、掲載方法等についてご意見いただけたらと思います。</p>
会長	<p>この図は、委員から示唆をいただいた部分が大きかったという</p>

委員	<p>記憶がありますがいかがですか。</p> <p>具体的にこの駅はこの辺であるというのは非常に具体的で現実的なことができるということで検討いただければと思います。利用者の量をどの程度で線引きするかといったところが少し大変かと思いますが、面白いと思います。全ての駐輪場を掲載するのではなく、代表的な駐輪場についてプロットすると、わかりやすいかと思います。</p>
会長	<p>可能であれば、先ほどから話題になっている政策的な考え方も話がしやすくなるかと思うので、事務局でトライいただけるという理解でよろしいですか。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。</p> <p>参考にした上でその方向で進めていきたいです。</p>
委員	<p>付け加えて、さきほどのサイクル&amp;バスライドの話ですが、先日訪れた茅ヶ崎市には、市内に10数ヶ所ありました。宇都宮市には、昔聞いた話では50ヶ所ぐらいありました。宇都宮ではLRTが開業しましたが、LRT用の駐輪場ができたそうです。公共交通との連携のために、役所として「ぜひやって欲しい」と無料で供給している事例だと思いますが、そうした事例を出すのもいいかと思います。</p>
会長	<p>可能であれば、事務局で一つの事例としては取り上げられてはと思います。事務局は他に何かございますか。</p>

事務局

報告書の中で、駐輪場の質と利用者の量で有料・無料を整理した表は理論として整然としていて、中間報告のコアとなる考え方かと理解しているのですが、一方で、第二期以降に出てきた意見や、第一期の中で触れられてはいたけども、中間報告に載せられなかった意見がありました。例えば都市計画的な観点からのご意見や、各駐輪場整備や放置自転車にかかるコスト負担などがそうです。先の表ではこうしたいろんな視点を踏まえた価格までは設定することはできず、役割としては無料と有料駐輪場がどういう位置付けにあるべきかを整理する土台に当たるのかなと思います。

理想としては、この協議会で価格を算定する算式のようなものが出せればいいのですが。具体的な数値はともかく、今まで出た話を、「論理としてこういう考え方ができる」というものや、先ほどの表のような形、あるいは算式のような形で整理ができたらいいと思います。今まで出た要素をうまくまとめる、「左側にこういう考え方があって、右側の価格がこうなりますよ」といった掛け算のようなものを何かしらスパッと決めたいのですが、我々の知恵だけではちょっと難しいところがあるので、その辺何かご意見をいただきたいです。

この点、中心市街地とそれ以外で議論が変わってくる部分もあり、まとめるのが難しいかと思いますが、お願いします。

会長

具体的なところの話を今事務局の方から投げかけられましたが、委員の皆様方から今のその事務局の問いかけに対してアドバイスできることはございますか。

委員

まずは、今回作っていただいた中心市街地への移動コストをまとめたものを、利用料金、徴収、有料化にいかに組み込んでいく

	<p>かを具体的に考えてはどうでしょう。公共交通を使った場合と自転車を使った場合とで、せめて片道だけでもイーブンになるためにはどういう形がありうるか。また、先ほどのパークアンドライドの話やポイント等を使った誘導など、「実質無料」とするための施策もいろいろ考えられるかと思います。</p> <p>いずれにしろ、中心市街地はすでにアクセスのために莫大なコストをかけています。そうしたところについては負担をすべきという考え方や、量が集中することや質の話があります。</p> <p>集約すると、以上のその三つぐらいしかないのではと思います。考え方は掛け算というよりは足し算に近く、中心市街地であるかないかによって、大きく変わる話かと思います。</p>
会長	<p>ありがとうございます。今の委員の話ですが、中心市街地とそうでないものをはっきり仕分けした上で、可能なものについては他の考え方を適用する形で整理したらいいのかなという感じがします。他に何かアドバイスかヒントになるようなことございませんでしょうか。</p>
	<p><b>【意見無し】</b></p>
会長	<p>それでは、必要に応じて、事務局から委員の方々に問い合わせしつつ、次回までの作業を進めるということで、よろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>はい。</p>

会長	<p>今後のスケジュールについて、まだちょっと残っておりますので、ちょっと事務局の方から説明をお願いします。</p> <p><b>【事務局説明 スケジュールについて】</b></p>
会長	<p>スケジュール説明のなかで事務局からも話がありましたが、できるだけ早い機会に次の案を示す方がいいですね。次回第12回に報告書案を見せていただいてすぐ承認できるか不安な部分があるので、早めに案を委員に送っていただき、全体の委員の皆様がたの意見を聞いていただければと思います。</p> <p>他に何かございませんでしょうか。</p> <p><b>【意見なし】</b></p>
会長	<p>それでは事務局の方に、進行をお返しします。</p>
事務局	<p>本協議会の第1第2と合わせれば11回目の会議となりました。委員の皆様におかれましては、お忙しい中、長期に渡って、本協議会にご協力いただき、ありがとうございます。引き続きお力をお貸しいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。</p> <p>本日の協議会は以上となります。</p> <p>ありがとうございました。</p>