

様式 3

会 議 録

全部記録

要点記録

1	会議名	第 1 2 回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2	開催日時	令和 5 年 1 2 月 2 2 日 (金曜日) 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 (50音順・敬称略)	<p>委員 井上俊行、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 9 名</p> <p>委員以外 1 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 富田課長補佐</p>
5	傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人 1 名
6	議題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 報告書について ・ 今後のスケジュールについて ・ その他 意見交換・協議
7	会議の進行記録	詳細については別紙参照

事務局	<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。 それでは、報告書案につきまして、事務局から説明をお願いします。</p> <p>【事務局説明 報告書案】</p>
会長	<p>それではただいまの説明につきまして、ご質問ご意見があれば、どこからでも結構ですのでお願いいたします。</p>
委員	<p>23 ページの「鉄道駅の質の基準について」質問です。 以下の要件を満たすことを基本的要件とするとありますが、これは項目 1 から 3 を全て満たすことを要件とするという意味でしょうか。あるいは「1 または 2 または 3」ということでしょうか。 また、項目 2 で「駅への通路」とありますが、全ての駐輪場に完備されているものではないと思います。この辺も「または」としての条件として記載しているのでしょうか。この点について説明をお願いします。</p>
事務局	<p>駅への通路については、例えば整備センターの駐輪場であれ</p>

	<p>ば、専用の通路みたいな感じで駅と直結しているところもござい ますが、項目1に列挙した各種設備の中の一つとして記載したほ うが適切かもしれません。</p> <p>その上で、項目1、有人またはコールセンターなど人的対応に ついて記載した項目2、駅からの距離について記載した項目3の 三つ全てを満たすことを条件とするのが適切と考えております。</p>
委員	<p>要するに項目1はハード、項目2はソフト、項目3は位置的・ 地理的な問題という整理をすればいいのではないのでしょうか。</p>
事務局	<p>そのように修正いたします。</p>
委員	<p>全ての要件というのは項目1、2、3であって、そのすべてが 満たされれば質の基準として有料化に見合っていると見なす、と いう理解で良いですか。</p>
事務局	<p>はい</p>
委員	<p>例えば、位置的に100mで近かったとしても、項目1と項目 2を満たしていないのであれば有料化すべきではない、という理 解でよろしいですか。</p>
事務局	<p>はい。近いところで無料というのは結構ございます。設備的な 差をつけないと有料化への理解が得られにくいと考えています。 1のハード、2のサービス、3の位置・距離の全ての要件を満た すことが重要と考えております。</p>

委員	<p>わかりました。21ページの<図12：有料化すべき駐輪場選定の考え方の例>を見ると、有料駐輪場と無料駐輪場の間にはギャップがありますが、その説明もしやすいので、3項目全てを満たすという条件でいいかもしれません。</p>
会長	<p>例えば無料駐輪場がコントロール不能なほど混雑するといった場合など、距離要件だけが満たさない場合でも有料化したほうがいいケースというのは起こり得ますよね。</p> <p>基本的要件に振り回されずいかに現実的に考えていくべきか、原則は原則としつつも最終的には総合的に判断することをきちんと理解頂けるように記載いただきたいです。</p>
委員	<p>基本的要件という表現は少し強過ぎるので、「原則として」という文言を入れたほうがいいかもしれません。</p>
会長	<p>個人的には、項目1のハードをどこまでやるか気になります。屋根、防犯設備、駐輪ラック、駅への通路も入れるとすれば4項目ありますが、中でも、以前委員からも指摘した防犯は、より重要な要素かもしれません。備わっていないければ、「有料化しておいて防犯上問題があるのはどうなのか」となりかねません。事務局のお考えを伺えますか。</p>
事務局	<p>防犯カメラについては、将来的に社会情勢に応じて市がどの程度まで対応すべきか、見通しが立ちにくい部分があります。犯罪などが増えてくるようであれば市として対応すべきとは思いません。</p>

<p>会長</p>	<p>有料化に際しては事業者が管理することになりますが、過去には選定候補事業者から防犯カメラ等を提案してくる事例もあり、結果的に何らかの形で備えられることが多いと思っております。</p> <p>有料化に際してはイニシャル・ランニング問わずコストがかかり、有料化にはそうしたコストを補填する意味もありますので、有料化すべき理由づけとしては説明しやすいですが、そういうことも含めて考えていくということですよ。なお、その点は「①質に関する検討」の中でも記述があるでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>防犯カメラにつきましてはこれ以上の記述はしていません。</p>
<p>会長</p>	<p>仮に無料の駐輪場で防犯上の問題が多発すれば、無料でも防犯カメラをつけることはあり得るわけで、防犯は単なる屋根や駐輪ラックとは違う気がします。今の記述だとこの防犯設備が二つのバーターみたいな感じに見えてしまいましたが、他の設備とは質が違います。コスト面からは防犯設備を他の設備と同等に扱うことも合理的と言えますが、いま申し上げたような観点もうまく説明できるべきでしょう。</p> <p>今の記述だと、意地悪に読めば「無料駐輪場、あるいは有料駐輪場でさえも、防犯設備を備えなくてもいい」とも取れてしましますが、現実には最低限の防犯は必要な場合は整備せざるをえない側面があります。</p> <p>どう扱うべきか、事務局の方でいいアイデアありませんか。</p>
<p>事務局</p>	<p>民間事業者が防犯カメラを提案することがあるとお話ししましたが、例えばそれを必須条件にすることが考えられます。</p> <p>なお、報告書別添資料の資料 7 に掲載する「駐輪場の設備の一</p>

委員	<p>覧」に有料・無料、民営・市営を分けて各設備の現状をまとめており、有料駐輪場では防犯カメラがほぼ設置されているのに対し、無料ではほとんどが設置されていません。有料化する中で設備を均一にしていくなら、必須の条件にするのも一つの方法かもしれません。</p> <p>屋根、駐輪ラックなどは利便性に関わるものであって、「無くても良いがあればベター」程度のものであるのに対し、防犯設備は基本的には安全性に関わるもので、最低限満たしておくべきものです。</p> <p>記載の方法として、例えば「防犯設備及び屋根・駐輪ラック・駅への通路のいずれか一つ」といったような、区切りがわかるような書き方をした方がいいのではないのでしょうか。</p>
会長	<p>防犯設備を必須にすれば話はすごく簡単ですが、コスト上問題があるなら、いま委員のご提案された話とコストの話の両方をうまく整理できれば一番いいのですが。</p> <p>現状では、先ほど事務局が指摘したとおり有料駐輪場には防犯設備がありますが、「今後、無料駐輪場を有料化していくときには防犯設備をどうすべきか」という問題があります。また、この点については、そもそも防犯設備とは防犯カメラだけなのかという論点もあります。</p> <p>この件は一旦保留として、今回の終わりまでに結論を出しましょう。他にご意見ございますか。</p>
委員	<p>25ページ<駐輪場の利用料の基準について>ですが、ここにある「乗車人員」とは駐輪場を利用する層なのか、あるいは駅近に住まわれている方で鉄道駅を利用すると想定される層を指すのか、どちらですか。例えば駅周辺の駐輪場の利用者数がもしわか</p>

<p>会長</p>	<p>るのであれば、それを記載したほうがよりストレートに駐輪場需要を見込む上で適切な数字になると思うのですが。</p> <p>今の点について事務局からお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>一応地域性はあるでしょうが、乗車人員と自転車の台数というのがある程度比例するのではという考えで記載しています。特に乗車人員が多いから自転車の利用台数も多いわけではないのですが、基準の一つとして記載しています。</p>
<p>委員</p>	<p>どの駅前に人がいっぱい住んでいるとかではなく、一般論として同じような密度で同じような形で駅が敷設された前提で、どの駅も条件を同じとして乗車人員を指標として採用した、こういう理解でよろしいでしょうか。</p> <p>今のご説明であれば、「乗車人員が駐輪場の利用にも影響をしてくる」といった説明を入れたほうがいいのかと思います。必ずしも100%相関があるわけじゃない中で「そういう関係もあるので乗車人員を基準ラインとして考える」という旨を記載したほうがいいのかと。</p>
<p>事務局</p>	<p>事務局いかがでしょう。</p>
<p>事務局</p>	<p>文章の中で、「概ね乗車人員と自転車利用者というのはニアリーイコールであるだろう」旨を記載した上で、乗車人員を概ねの基準ラインとする旨を文章で補足したいと思います。</p>

会長

特に、駐輪場の利用者数とイコールと捉えてはいるわけでは
ありませんよね。実際使うか使わないかわからないとして、乗降客
数が多い駅であれば潜在的な利用があると見越して利便を図ると
いうのは、やっぱり重要な視点だと思います。

必ずしも現在の駐輪場の利用者数だけを考えて決定すべきでは
ないにしろ、駅周辺の市街地の状況も一つの判断要因としてある
中で敢えて乗車人員を使う意味を、少なくとも考える必要がありますね。
今のお話は少し補足的な説明を追記することで対応したい
と思います。

委員

27ページ「5.4 公設駐輪場の今後のあり方について」の項目
3で、「中心市街地周辺価格を引き上げることにより、中心市街
地への移動手段を公共交通機関にシフトさせる」とあります。こ
うした考えはあっていいと思いますが、一方で、例えば姫路駅前
のスーパーや商店街などの中心市街地は自転車でアクセスされる
ことでのぎわいが保てている側面もあります。

例えば前半の「中心市街地の価格を引き上げることでシフトさ
せる」という記載について、「あまりにも自転車が集中しすぎて
困っているような場合にシフトする」といったような条件を付け
くわえてはどうでしょうか。または、「中心市街地の活性化を図
るためには駐輪価格を引き下げる」といった、二つの側面から記
載もよいと思います。

姫路の中心市街地には自転車で来られている方が多くおられま
すが、それらを抑制すると、街の賑わいの面で打撃を受ける可
能性があります。

ヨーロッパを見ると、特に後期高齢者が広場に自転車でやっ
てきて賑わっている光景を見ることがあります。中心市街地に自
転車で来ることが賑わいにつながる事実も記載いただきたいです。

また、「移動手段を公共交通機関にシフトさせる」に続き、
「または市街地の活性化を目指す場合は、自転車の誘致を図るな

会長	<p>ど、放置自転車対策以外の視点を持った自転車施策に取り組んでいく」とすると全体のバランスがよいのではないのでしょうか。</p> <p>主眼は「放置対策以外の視点を持って自転車施策に取り組んでいくこと」ですが、その事例が少し偏っているので中心市街地対策全体から考えて両面を書いたほうがよい、という指摘ですね。</p> <p>以前、姫路駅は放置自転車対策以外の視点での自転車施策が可能な非常に重要な場所であり、そうした視点が必要であるとのこと指摘をいただきましたが、発言された委員はいかがですか。</p>
委員	<p>先ほどの話になりますが、防犯を誰が整備していくのかという話になった時に、行政の役割はなにかという問題があります。土地は行政が持っていて、その上の部分を、民間がいわゆるそのサービスとして提供していくのであれば、例えば民間事業者が、駐車場や駐輪場、シェアサイクル等のサービスを提供することは十分ありえます。そういうサービスが入った時に、必ず防犯設備を載せて実施していくということは、アプリケーションとして考えられると思っています。とはいえ、この報告書の中では、それぞれの駅の前に鉄道の結節機能としての乗り換えの置き場所としての土地の確保をすとか、そういったところで留めておく方がいいかもしれません。</p> <p>それ以外だと、駐輪場をこの先どう運用していくかが一つ大きなポイントになると思いますので、その辺りをこの場の委員で共有してはと思います。そもそも無料駐輪場に防犯設備をつけるべきか議論があることも承知していますが、この点は他にもサービスとして導入していく方法はいろいろあるかと思っていますので、また分けて考えてはどうかと思います。</p>

会長	<p>27 ページに記載の「放置自転車対策以外の視点を持った自転車政策」について、鉄道や都市交通全体のアクセス性向上という非常に大きな話があるのですが、具体的にこう変えてはどうかというアドバイスはありますか。</p>
委員	<p>報告書の中で書くという意味でのアドバイスでしょうか</p>
会長	<p>そうです。</p>
委員	<p>自転車の駐車対策ということでまとめておりますので、どこまで守備範囲を広げるのかという問題があります。放置自転車に関わるところから、より周辺の、自動車の駐車場であるとか、防犯であるとか、いくつかのサービス自体をどうパッケージ化するかといった問題があり、実務上では重要になってくるかと思えます。具体的にそれをどう記載していくべきかについては難しいところです。</p>
会長	<p>都市交通円滑化のため各鉄道駅のアクセス性を向上させることについては、駐輪場は現に寄与しておりますし、そういう観点から有料・無料も含めて駐輪場整備を考えていく旨をもう少し記載すべきということかと思えます。</p> <p>ご指摘の点について、報告書の中で触れてある部分、或いは「ここで触れれば一番適切であろう」という部分について、事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>項目3に、以前から委員に指摘されていた「中心部の駐輪価格が安いのではないか」ということを記載しましたが、一方で、先</p>

	<p>ほど「自転車は中心市街地の活性化にも寄与できる」とのご意見もいただきました。</p> <p>中心市街地の活性化、公共交通機関へのシフト、中心市街地への飽和が強いようなら駐輪場の価格設定で牽制するなど、様々な施策の側面から書ければと思います。委員の皆さんいかがでしょうか。</p>
委員	<p>私はそれで良いかと思います。バランスがとれるように書いていただければ良いかと思います。</p>
会長	<p>27ページの公設駐輪場の今後のあり方については委員よりご意見を頂きましたし、概ねそれでいいと思います。</p> <p>駐輪場整備の一つの考え方として、「放置自転車対策だけではなく都市交通等の観点から見る」こと自体は、報告書の10ページ等でも書いてありますが、その記載が提言部分にどう反映されているかが、もっと分かりやすいといいですね。そもそもその前提として、「交通体系における自転車交通を見直す動きが活発化」という話は、10ページに書いてあって、自転車活用推進法と駐輪場を取り巻く計画、或いは施策の一つの動向として押さえてはあります。報告書の中で公設駐輪場のコスト負担のあり方について考える時に、その辺りをちゃんと考慮していることがわかりやすく書けているかどうかですが、事務局よりご意見はありますか。</p>
事務局	<p>中心市街地の活性化と、公共交通事業の利用促進、中心市街地の需要コントロールについて、10ページと18ページに書いてある部分を肉付けした形でまとめたいと考えております。</p>

会長	<p>委員のご指摘はとても重要です。報告書 18 ページ以降は基本的に無料と有料の話ですが、駅の駐輪施設をどうしていくべきかというテーマの中での話にすぎません。前提として、今後の駅駐輪施設をどうすべきかしっかり書くべきであり、今後の駐輪場整備の一つの考え方のようなものが重要である、中でも鉄道のアクセスを向上させることが大切である、そういうご指摘だったと思います。</p> <p>そのあたりをうまく取り入れて、現在の報告書を改善するとするならば、どこに記載するのが一番適切でしょうか。</p>
委員	<p>姫路市中心部の歩道上には路上駐輪場が沢山あります。私としては、「こういったものは暫定的・一時的な駐輪設備である」「本来はまとまった街の駐輪場として整備していくべきだ」とまでは言いませんが、放置駐輪対策として一時的に整備してきたこうした施設を集約しながら駐輪場を作っていく、というのは一つ考えられると思っています。</p> <p>特に中心市街地では駐輪場が様々な形態として整備されるなど放置自転車対策としての量的な部分での対策が出来てきたけども、今後は、各駅前の駐輪場が公共交通の支援として結節点のアクセス性を向上するといった、質的な部分でも改善をしていくべきであると。そういう方向性を報告書の中で打ち出すといいかと思えます。</p>
会長	<p>今の委員のご指摘を受けて、事務局の方で加筆のアイデアはありますか。一つはこの最後の提言部分は考えられますよね。</p>
事務局	<p>今日のお話を聞いている限り、駐輪の自転車需要のコントロールのあり方が一番問題になっているかと思えます。中心市街地のまちづくりや公共交通の連携という話も出ていますし、最終的に</p>

委員	<p>は駐輪需要をどういう形で調整して総合的にうまくまわしていくかを盛り込みたいです。</p> <p>一方で、もともと放置自転車対策の枠組みで進んできているので、あまり盛り込み過ぎても逸脱してしまいますので、記載の方法については言葉を考えさせていただきたい。</p> <p>10ページと18ページに書いてありますが、駐輪場のこれからの在り方というのは、現状は放置自転車対策としては達成できてきていて、必要な台数を収めることはできるようになっています。それに加えて、自転車活用推進法や自転車活用推進計画などにおいて、自転車利用や公共交通機関活用の促進といった視点でも重要な役割を担うようになり、本来は街の見栄えをきれいにすることが目的であったのが、公共交通機関や自転車の活用推進など、インフラとしての重要な役割を持つようになってきました。さっき言われた駐輪需要のコントロールも、地域の実情に応じて必要になってきています。</p> <p>放置自転車対策も重要だけれども、より総合的なまちづくり、交通対策あるいは公共交通対策、公共交通利用促進の視点を持って多様化してきているということではないでしょうか。その辺りを整理して記載していただければ良いかと思います。</p>
会長	<p>委員兩名から貴重なご意見を頂きました。これまで放置自転車対策として駐輪場整備をやってきたという流れの中で報告書を作る意義もありますので、記載するなら「駐輪場の今後のあり方」についてのところが現実的かなという気がします。</p> <p>先ほど言われているような話は、本当はもうちょっと前の方に出てきた方がいいのですが、そうすると18ページ以降の話がうまく纏まらない。27ページの項目3は、そもそもこれは「社会情勢を伺いながら多様化する問題の一例を挙げる」という程度ではなくて、今後の方向性について記載したものだ。例えば「需要予</p>

	<p>測に対応していく」といった「対応」としてではなく、「本来都市交通のあり方から決めていくべきなのが施策であり、その上で放置自転車対策以外の視点も持ちつつ取り組む」という趣旨で書いてはいかがでしょうか。</p> <p>つまり、例として項目1から3を記載するのでなく、今後のあり方、例えば10ページは18ページで書いてあるような話を頭に持ってきて、それを項目1から3の記載に繋げる。そして項目3の記載については、ご指摘があったようなバランスのとれたものにしつつ、先ほど委員からいろいろご指摘があったようなお話も、この項目3、或いは最後の箇所に別立てで盛り込む。</p> <p>要するに、この27ページを、10ページ、18ページの流れに沿って記述していくやり方ですが、事務局としてはいかがでしょうか。</p>
事務局	<p>27ページの項目1, 2, 3について、今までの流れを総合した一通りの文として、「放置自転車対策に重きを置いています。が、都市交通など多方面の施策を決める上でも駐輪場の整備というのは非常に重要なので、社会情勢に応じた取り組みを続けていきたい」といった趣旨で書くことを考えています。</p>
会長	<p>放置自転車対策のみでなくそれ以外の自転車政策というふうに書いていますので、全体の枠組みと今後の方向性をもうちょっと明快に示すことですね。</p>
委員	<p>まずは、駐輪場が今まで放置自転車対策としては成果が出ていること、またこの先も駐輪場を整備していく方向性を示しておき、その上で、需要のあるなしで有料とするまたは無料とするといった方向性を打ち出せばいいのではと思います。</p> <p>一方で、それを入れるならば、報告書の前段階にもう少し関連</p>

会長	<p>する資料や情報を入れるべきかとも思います。ただその方面の話が余りにも大きくなりすぎても困るので、難しいところです。</p> <p>基本的には27ページに、10ページ、18ページの記述を受けて、そういう考え方を示せる部分があればいいのかなと思います。23ページの防犯設備の扱いについては、事務局の方でどう対応していくべきか、考えは整理できましたか。</p>
事務局	<p>有料駐輪場には、防犯設備なら防犯カメラをはじめとする設備は必要かとは思いますが、仮にこれを必須としますと言った時点で、屋根とラックが残ってしまうことになります。</p> <p>防犯設備を必須として、例えば屋根と駐輪ラック設備のうちいずれか、といった形にすべきかどうか。</p> <p>また、防犯カメラ以外の何らかの防犯設備の事例も思いついていない状態ですので、他都市事例をご存知の委員の方は教えていただければありがたいです。</p>
会長	<p>駐輪場の防犯設備について、有料駐輪場は防犯対策がそれなりにできていると考えてよいでしょうか。</p>
委員	<p>防犯カメラだけでなく、照明がしっかりしていることもアンケート調査では要望として上がっています。また、費用がかかるかもしれませんが、ガードマン巡回などもアンケートで提案されています。それ以外にはあまり記憶がありません。</p> <p>女性などが遅く帰ってきたりすると駐輪場が暗いので、それが利用阻害になっているというアンケート結果も出ており、照明は重要な要素となっていると理解しています。</p>

委員	<p>27ページの項目1ですが、防犯ブザーなどほかの設備条件も考えられるので、「等」とつけ、少し曖昧な表現にしませんか。</p>
会長	<p>特に、「防犯設備（防犯カメラ）」というのは、「本当にそれだけか」という感じがしないでもないですね。少なくとも防犯カメラ「等」といった表現が必要だと思います。それで問題がなければ、そのように変えるのも一つかと思います。</p>
委員	<p>無料駐輪場との明らかなアドバンテージを利用者が感じられる設備が備わっていれば、十分有料化に移す条件として考えられますので、表現をぼやかすことも一つかと思います。何らかの設備は必ずつけるつもりですので、そういう表現の方が、今後進めていく中でもやりやすいかと思います。</p>
会長	<p>先ほどご指摘がありましたように、項目1はハード、項目2はソフト、項目3は位置といったまとめ方の提案がありましたが、そういう包括的な書き方もいいかもしれません。直接的に条件を書くのではなく、その条件の前段となる考え方、意図が伝わるような書き方です。このあたりは技術的な問題もあると思いますので事務局にお願いしたいと思います。</p> <p>また、13ページに「この報告書の対象範囲」というところがあります。そこに都市交通や公共交通の話を少し盛り込んでおくといいのかなと思います。それらの観点を踏まえた上で、公設駐輪場のコスト負担のあり方に絞り込むわけですから。</p> <p>その前段の話としていくつか課題を列挙していますが、自転車等駐輪対策における課題をその中で触れてはいかがかと思いますが、いかがでしょう。</p>

事務局	<p>課題6としてその部分を追加できればと思います。</p>
会長	<p>「現状として次の問題が生じている」というような「課題」ではなく、「そういう枠組み、考え方自体を取ってこなかった」という話に置き換わるわけですので、内容的には大きな変更ですね。「こういう課題が起こってその課題に対応していった」という話じゃなくて、「この駐輪場対策自体を少し変えよう」という話ですので、そのことがうまくわかるよう、この課題の前段の文章に盛り込むということで、事務局には検討していただけたらと思います。</p> <p>他にご意見ございますか。</p> <p>【意見なし】</p>
会長	<p>逆に何か事務局の方から、「これはこんなふうにした方がいいのでは」などございますか。</p>
事務局	<p>本日出された指摘事項等を踏まえて、修正可能であると思います。微修正で済むかと思しますので、貴重なご意見をありがたく受けとめて取り組んでいきたいと思ひます。</p>
会長	<p>報告書案について、概ねこの形でいくかどうかを委員の皆様伺いたいと思ひます。</p> <p>細かい修正のご指摘こそありましたが、全体としてはそれほど大きなものではないと判断しておりますので、今後は事務局と私で対応し、その結果を皆さんに見ていただきたいです。委員の皆様</p>

会長	<p>様は、そういう形で対応してよろしいでしょうか。</p> <p>【意義なし】</p> <p>ありがとうございます。</p> <p>結構大きなご指摘もいただきましたけれども対応可能だというふうに思いますので、この報告書案については、いま申し上げたような扱いにさせていただきたいと思います。</p> <p>それでは事務局より、次第の2「今後のスケジュールについて」お願いいたします。</p>
会長	<p>【(2) 今後のスケジュールについて】</p> <p>何かご質問等ございますか。</p>
会長	<p>【質問無し】</p> <p>協議会の特に前半2年間はコロナ禍のためスケジュールが延びたこともあって議論が拡散気味で、最終的には「有料・無料の問題」に絞って協議を進めましたが、実は、拡散した議論の中には本来協議すべきこともあったと思います。</p> <p>中でも公共交通の利用促進については、例えば欧米で認められている交通権といった権利をどう保障していくかという観点からも公共交通は非常に重要な役割を果たしておりますし、公共交通機関と駐輪場について、鉄道事業者、バス事業者の方のご意見も反映する形で自転車施策を作っていければと考えております。</p>

<p>代理出席者 (バス事業者)</p>	<p>せっかくの機会ですので、各鉄道事業者の方にはもしご意見があれば、ご意見を頂ければと思いますが、いかがでしょうか。</p> <p>バスは市民の皆様にとって重要な移動手段となっておりますが、いわゆるラストワンマイル問題、鉄道からバス停、バス停からご自宅への移動手段がないことが問題となっております。</p> <p>その点では、姫路市の交通担当様や沿線の商業施設のマックスバリュ様と協力し、姫路市ではサイクル&バスライドのステーションを行っています。協定書及び資産・通貨事業者と三者協定を結び、市内4店舗の駐輪場をお借りして、「この駐輪場に自転車を置いて頂ければバスを利用していただけます」というような形で供用しています。</p> <p>また今後とも、そうした店舗の拡充を進めているところでもあり、そうした観点からも駅周辺だけではなく、自転車活用にも努めておりますので、ご報告申し上げます。</p>
<p>会長</p>	<p>どうもありがとうございました。他の鉄道事業者さんはいかがですか。</p>
<p>委員 (鉄道事業者)</p>	<p>駐輪場が二次交通である自転車交通として鉄道に対して担っている役割は非常に大きいと思っており、整備に関して考えて頂き感謝しております。</p> <p>特に地方の鉄道で乗車人員があまり多くないところについては、鉄道設備自体がスリム化等を考えている現状ですので、駐輪場整備を我々の方で担ってしまうと負荷が増えて成り立たず、本末転倒ですので、その辺を考慮しつつ、できる範囲、例えば用地提供等させていただいておりますが、地域交通や市の皆様と対話しながら進めていければと思っております。</p>

委員
(鉄道事業者)

姫路市様には駅前の駐輪場整備でお世話になっており、弊社駅前からのフィーダー輸送や二次交通の整備という観点で非常に助かっております。

弊社は駅間距離が非常に短いので、ともすれば自転車で行った方が隣の駅まで早い、基幹駅に近いところは基幹駅に自転車で行った方が早い、といった事情もあります。一方、姫路市様には駅のバリアフリー化とともに駅前広場整備にも力を入れていただき、その点も深く感謝を申し上げます。

その際に、駅前ロータリーの他に自転車置き場も整備していただいておりますが、弊社としても用地の提供等の協力をして参りたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

会長

いろんな課題が出た割に整理しきれなかった部分もありますが、この報告書中で述べられているように、放置自転車対策以外のことを少しでも考えていくべきという見解は、一応協議会の中で話し合ったことがかなり集約されている部分かと思っておりますので、事務局にはよろしく願いいたします。

それでは、本日の協議会を終了いたします。

事務局

本日は以上となります。ありがとうございました。