

会 議 録

全部記録要点記録

1	会議名	第10回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2	開催日時	令和5年8月10日（木曜日） 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）	委員 足立泰美、阿部尚之、井上俊行、小畑真吾、大西陽介、 熊本政浩、田原直樹、藤岡慶祐、三木康之、柳本秀一、 吉田長裕 以上11名 事務局（建設局） 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 関連部署出席者 道路建設課 坂口課長 納税課 久保係長
5	傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人なし
6	議題	・ 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駐輪場の機能と目的 ・ 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>ただいまより、第10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・事務局紹介】 【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きましては、田原会長に引き継ぎます。</p> <p>田原会長、よろしくお願いいたします。</p>
会長	<p>それでは、前回の議事を振り返りたいと思います。新しい委員も参加されるため、私のほうから簡潔に説明します。第9回の振り返り資料をご覧ください。まず、委員会は8回の審議を経て、姫路市自転車等駐車対策協議会中間報告書を作成し、その中で3つの提言を行っています。まず、無料駐車場を有料化する提言。次に、市場性や立地条件によって必要な場合に無料駐車場を残す提言。最後に、有料化する際の基準を明確化する提言です。これらは8回の議論を経てまとめたものです。その上で、第9回では事務局から三つの議題とそれらに基づいた今後の審議方針が示され、了承を得ました。それが議題1、議題2、議題3ということになります。</p> <p>今日は各議題について順番に議論したいと思いますが、その前に第9回の内容をまとめたいと思います。</p> <p>まず、上下分離の考え方が提示されました。「市が土地を提供し、民間が管理運営する」というもので、そうした考え方が必要であるという問題提起でした。</p> <p>また、原因者負担に関する議論の不足について言及がありました。これは複雑なテーマで、精緻に取り組むと時間がかかります</p>

が、しかし議論していくべきということでした。

前の二点とも関連して、公民の役割を整理する必要についても言及がありました。

需要と供給の話題として、「駐輪場を巡る需要と供給の話に限らず交通政策との関わりといった俯瞰的視点が欠かせない」という指摘がありました。

公（おおやけ）の関与がどうあるべきかについても問題提起がありました。これらのテーマは今後の議論のもう一つの中心となる話かと思います。

公共交通支援に関する議論や、事務局が提示したテーマ設定の可否に関する議論もございました。

駐輪場機能の目的についても言及がありました。駐輪場機能について、先ほども話に出た「個別の駐輪場だけではなく、公共交通施策全体の中でどう考えるべきか」という観点から整理すべきことがたくさんあるという話でした。

需要の議論として、誘致圏について具体的なイメージを持って語るべき必要があるという話もありました。

こうしたことを頭の隅に置いた上で議論してください。

議事 4 に移ります。まずは有料とすべき公設駐輪場の判断基準について、事務局が資料を用意しております。事務局はその説明をお願いします。

事務局

【事務局説明】

会長

ただいまの事務局の説明についてご意見ご質問はありますか。

委員	【発言なし】
会長	<p>前回第9回でも申し上げた通り、今回の議事1から3は第二期の議題として事務局から提案のあったもので、第8回までの提言1から提言3までとも関連があります。特に議題1は「無料駐輪場のうち必要なものは有料化していこう」というものです。資料1は、駐輪場の有料化要件を議論する土台として作ってもらいました。</p> <p>一方で、提言2の中で、無料の方が望ましいものも当然ありますので、そういう観点を含めて議論をしていきたいと思います。どこからでも結構ですのでご意見をよろしく願います。</p>
委員	【発言なし】
会長	各駅駐輪場の設備等をまとめたデータが、過去資料にあったかと思うのですが。
事務局	中間報告書の別添資料7「鉄道駅周辺駐輪場設備等一覧」が該当します。
会長	その別添資料が皆様のお手元にはないのですが、今回事務局に用意してもらった資料1はまとまりすぎていて分かりにくいですね。有料駐輪場と無料駐輪場の差が明快に書かれていますが、実際の個別の設備はばらつきがあるのでは。
事務局	同じ無料駐輪場でも舗装のあるところとないところで分かれて

	<p>いますし、整備センター運営の 2 階建ての駐輪場では、バイコレーターと呼ばれる自転車を上階に運ぶ装置が、5 箇所中 3 箇所しかついていません。トイレについても、同じ整備センター運営駐輪場でもすべてがあるわけではありません。</p> <p>そういったものを、資料 1 では三角に該当する箇所を青く塗りつぶして記載しています。この三角の部分が、同じ駐輪場の中でも設備の有無が分かれるところです。</p>
会長	<p>この青いところ以外のものは、基本的にマルかバツかで明確に分かれており、ばらつきはありませんか？</p>
事務局	<p>唯一例外として、一部無料駐輪場について、屋根がバツとなっ ていながら、実際は高架下に位置しているため雨晒しになって いないですが、あくまでも市で整備していませんのでバツと記載 しています。</p>
会長	<p>特に左側の市営有料駐輪場と無料駐輪場を比べてみると、マル とバツが綺麗に分かれすぎている感じもしましたが、今確認した ところによると、ばらつきはないということですね。むしろ整備 センター運営の有料駐輪場の中に、トイレやバイコレーターをめ ぐってのばらつきがちょっとあると。</p> <p>今の議題 1 「有料とすべき公設駐輪場の判断基準」について、 他に何かございませんでしょうか。</p>
委員	<p>【発言なし】</p>
会長	<p>以前、委員から、無料であっても防犯についてきちっと備えて いて欲しいというご指摘を頂きました。</p>

委員	<p>例えば防犯カメラについて、無料駐輪場には基本的にはないということですが、今ないからといって、今後もいらないわけではありません。本当に現状のこの違いでいいのかどうかというのは、ちょっと気になる場所ですね。</p> <p>この件について、もう1回ご発言いただけますでしょうか。</p> <p>有料と無料については、「コストの有無に応じてサービスに差をつけていく」という前提があるかと思います。そのサービスのあり方として、自転車の保管場所として場所を提供する上で、やはり利用者の安全を考えるべきだと思います。例えば、夜間の街灯の少ない駐輪場に、女性利用者が自転車を取りに来る時に、怖いとか使いにくいと思うかもしれません、「無料であっても使いたくない」という意見が出てくる可能性もあります。警察の観点で言いますと、防犯カメラの設置は、有料無料に関わりなく利用者が防犯上希望するところではないかと考えています。</p>
会長	<p>どうもありがとうございます。</p> <p>この点に対して、防犯カメラのみならず、防犯に関するいろんな対策を講じた場合、それはコストにどの程度影響しますか。</p> <p>事務局の考え方はいかがですか。</p>
事務局	<p>防犯カメラについて、一部の市の施設において警備の観点からつけていますが、市の施設以外は、民間施設や自治会によって設置されています。自治会が駅周辺駐輪場の近くに不安があるといった理由で防犯カメラがつけられるケースがございますが、現在のところは無料駐輪場に積極的に防犯カメラをつけていく方針はございませんのでコストも把握しておりません。地元自治会による設置に対しては、市が補助金を出す制度もございます。今後、防犯カメラの必要性、費用対効果などを検証しつつ、状況に</p>

会長	<p>応じて対応していく必要があると思っています。</p> <p>資料によると有料駐輪場ではほぼ防犯カメラが設置されています。この整備主体は、姫路市と自治会、どちらですか。</p>
事務局	<p>市営有料駐輪場については、すべて市が整備しています。</p> <p>整備センターが運営している有料駐輪場については、自転車駐輪場整備センターが整備しています。</p> <p>公設民営として挙げている路上有料駐輪場や亀山駅の有料駐輪場は、すべて事業者さんの判断になるため、特にカメラに関して市は関与していません。</p>
会長	<p>市営の指定管理者有料駐輪場については、自治会要望ではなく、指定管理者が駐輪場のために設置したということですね。整備センター運営の駐輪場についても、基本的に整備センターが、駐輪場のために設置したものであるということですね。</p> <p>公設民営駐輪場についてですが、防犯カメラがあったら、それは市が公募の際に事業者に求めた防犯対策として要件があったということでしょうか。</p>
オブザーバー	<p>路上駐輪場と亀山駅駐輪場に関しては、事業者提案として防犯カメラをつけました。姫路市の方から「必ず防犯カメラをつけなさい」と指示はしておらず、事業者提案の中で「うちの事業者がやればこんな防犯カメラ・照明・安全設備がつきますよ」などと提案されたものが審査で選ばれた結果、提案通りにつけられたものです。</p>

<p>会長</p>	<p>ということは、先の事務局説明における、「自治会による設置に市が一部補助した」というのは、市営の無料駐輪場について、防犯カメラを自治会がつけたということですね。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>地元自治会から、駐輪場のみならず駅前全体の安全性向上目的で防犯カメラをつけたいと要望があり、市もしくは県の補助を受けて駐輪場分を駅周辺に設置した。そういう事例は実際にございます。</p>
<p>会長</p>	<p>わかりました。いずれにしろ、有料・無料を分ける差になっているのは間違いのない事実ということですね。</p> <p>設備の中で、ずっと議論があったのは屋根ですね。「無料であれば屋根がなくても仕方がない」「屋根があれば有料でもそちらに止めたい人が多い」といった議論がありました。</p> <p>有料化要件、或いは無料駐輪場で維持が必要なものを検討する上で、「何が無料と有料を分ける大きな要素か」は大きな問題だと思います。他に何かご意見があればお願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>私の方から3点、意見を述べたいと思います。</p> <p>1点目、運営主体を誰と考えるのか。例えば指定管理ならば、管理基準と業務範囲が明記されているはずです。その上で実際に価格の設定が変わっていきます。したがって、運営主体が誰になるかでコストの考え方が変わります。</p> <p>2点目、コストをどう定義するのか。維持管理費、補修費、建設費などコストから料金を設定するのが一般的かと思いますが、このコストの範囲をどう定義するかが、料金収入に影響します。</p> <p>3点目、制度について。指定管理料の制度として利用料制度と使用料制度がありますが、利用料制度については指定管理者収入として見なされるため、いわゆる設置者管理条例に入ります。一</p>

会長	<p>方で使用料制度であれば、いわゆる自治体の歳入に当たるため、使用料及び手数料の条例があるかと思います。</p> <p>以上、運営主体を誰にするのか、コストをどう考えるのか、既存制度を踏まえた上で料金設定を考えていく必要について、意見や必要な情報を頂けますか。</p> <p>運営主体・コスト・制度という3つの観点についてのご指摘でした。事務局はいかがですか。この場での回答が難しければ、可能な点からで結構ですので、コメントをお願いします。</p>
事務局	<p>市営有料駐輪場についてわかる範囲でお答えします。制度としては、現行の制度は指定管理料制です。市営駐輪場の利用料金はすべて市の歳入になる一方、市は指定管理料を指定管理者に対して支払っています。以前は指定管理者が完全に収入し、収入の一部から納付金を市に納める形式をとっていましたが、新型コロナウイルスのパンデミックにより特に令和2年度後半から3年度にかけて駐輪場利用者が激減した為、令和4年度より、利用者減少を市がサポートするかたちで現行制度に変わりました。</p> <p>運営主体については、直接運営するのは指定管理者ですが、指定管理者が何でもできるわけではなく、例えば駐輪場設備の現状変更やラックの増設・配置変更、新しいサービスを始めるといった場合は必ず双方協議を経ます。その意味で、運営の手綱を握っているのは市であると考えていますが、一方で運営の提案などは指定管理の方から積極的にいただいております。</p> <p>コスト等が当初の整備や維持管理費がどう料金に反映されるかについてはこの場での答えが難しいので、お調べします。</p>
委員	<p>わかりました。</p> <p>質問の意図としては、例えば今のお話によれば使用料及び手数</p>

	<p>料条例があるのかと思いますが、（料金を設定する上で）この条例との整合性が必要になるということが一点。</p> <p>またその場合普通会計となる為、公営企業会計と違っていわゆる独立採算といった原価主義に基づかないことから、コストの考え方が各市町によって異なります。言い換えれば、維持管理、補修、どこまでを入れていくのかを考える上で、参考材料が必要になります。こういったものが文書に残っているかはともかく、少なくとも（公民館などの事例から）一定の慣習があるかだと思います。</p> <p>そういったものを見据えた上で使用料について留意すべきだと思ひ、質問いたしました。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>必要なコストに対してどう料金設定し、流動化して呼びつけていくかについてですが、以前にもまとめていただいたと思ひます。事務局で振り返りも兼ねて説明いただけますか。</p> <p>「指定管理料料金をどのように決めるのか」ということは、必ずしも「有料とすべき公設駐輪場の判断基準」の話ではなく、議題2「駐輪場の整備及び管理運営における公民の連携」とも関係します。すでに議論した部分を共有化するべく、該当部分をかいつまんで振り返りたいと思ひます。</p>
事務局	<p>指定管理者の市営有料駐輪場に関しては、委員がおっしゃられた通り、条例に利用料金体系をまとめております。何度か改定もされていますが、必ずしもコストの観点から改定されたわけではありません。</p> <p>例えば平成 27 年度の利用料金の改定では、大手前地下駐輪場の料金の方を安くしました。大手前地下駐輪場が立地の関係から利用者が他の駐輪場に比べて少なかったため、利用者呼び込む目的で料金を下げたというのが理由です。</p>

オブザーバー	<p>また、御着駅駐輪場は一時利用料金が他の三つの駐輪場に比べ高く設定されていますが、これは近隣の数カ所の民営駐輪場に対する民業圧迫を考慮したものです。</p> <p>無論、駐輪場の整備費用や維持補修費などのコストについても当初は考慮した上で料金設定したかと思えます。</p> <p>補足します。先ほど説明があった通り、市営駐輪場の利用料金に関しましては、「建設及び運営のコストを 100% 賄うためにこういう料金が必要」という観点ではなく、あくまでも自転車対策の一環として、例えば利用の少ないところは料金を下げると。「実際にはもっとコストがかかっているけれども、それを満たさない利用料金にしてでも、お客さんを入れていこう」という考えで値段を設定する。そういうところがあります。</p> <p>また、周辺に民営駐輪場があるところに関しては、民営駐輪場の運営を圧迫しないよう、民営駐輪場側に料金を合わせるという形で利用料金を条例制定しているところもございます。</p> <p>最初の説明にありました通り、有料駐輪場のうち整備センター運営のものに関しては、土地以外のコスト、つまり建物や中にある設備の整備費用に関しても整備センターが支払いまして、それを回収できるように利用料金設定を行います。整備センター運営の有料駐輪場に関しては、ある意味で利用料金の設定の中に、その設備への設備投資と管理運営の両方が入った形で、設定されています。</p> <p>また公設民営の路上駐輪場や亀山駅の有料駐輪場に関しては、事業者が収益を上げられるよう、当初の整備費及びその管理運営費がペイできる形での料金を事業者が提案して決定されます。</p>
会長	<p>事務局説明によると、利用料金については、有料民間駐輪場との関係で決められたものもあるので単純にコストだけの観点ではないという事ですね。</p>

	<p>ただ、いずれにしても、受益者負担という言葉は非常に重いテーマのため透明性を求められ、明確な物差しがないと困るので、クリアにする必要があると。委員のご指摘はそういう趣旨でよろしいでしょうか。</p>
委員	<p>はいありがとうございました。すごく整理していただきありがとうございます。大変勉強になっております。</p>
会長	<p>委員のご指摘に沿ったご意見が多いですが、また別の観点でも結構ですので、他にご意見ご質問ございませんでしょうか。</p>
委員	<p>ラックについて質問します。ラックは無料駐輪場にはなく、有料駐輪場については、入口で料金を徴収する形式以外は、基本的にはすべてラック形式であると。これは、路上駐輪場などは、利用者の料金の取り忘れをなくす目的で設置されているかと思いますが、果たしてラックがなくても有料化は可能なのか。市営の無料駐輪場を有料にする上では、ラックが必須なのではと思うのですが、そのあたりはいかがでしょう。</p>
会長	<p>事務局に回答をお願いします。ところで、亀山駐輪場については一部ラックで一部は平置きということですね。</p>
事務局	<p>はい。また、指定管理の駐輪場の中でも御着駅の方は、すべて平置きの有料駐輪場という形になっております。</p> <p>おっしゃる通り、有料駐輪場では、何時から何時まで止めたのか把握する為に、御着駅に関してはゲート式で有人管理しておりますが、基本的には機械式のラックなどを使って管理をしております。</p>

	<p>ます。</p> <p>今までは、無人であれば必ず機械式のラックが必須になるという整備の仕方でしたが、亀山駅は機械で定期のシールを発行することができる仕組みで、定期利用自転車は平置きが可能で、一時利用自転車はラックを使うという、形式です。</p> <p>このように、必ずしもラックがないと利用料金徴収ができないわけではないですが、機械とかの導入コストはかかってきます。</p>
委員	<p>わかりました。</p>
会長	<p>技術の進歩等もありますので、今後その辺も含めて考えていく必要はありますね。ありがとうございます。</p> <p>少し時間をかけすぎたようなきらいがあります。議事2と3を一括して説明を受けようと思うのですが、議事1に関しても一括してやりたいと思います。</p> <p>引き続き、議題2と3についてのご説明を事務局からお願いします。</p>
事務局	<p>【事務局説明】</p>
会長	<p>ご意見ご質問を頂く前に一言だけ触れておきますと、資料2の地価をまとめた資料は有料化条件の議論にはどうしても必要になるでしょう。というのも、地価の高いところと低いところでは、用地取得にかかるコストが異なり、利用料金にも差がつかざるをえなくなるという議論があります。そういう議論に不可欠な資料として作っていただいた。</p> <p>資料3については、民業圧迫や公民連携の話に非常に関係してくる部分がございます。</p>

委員	<p>それでは、どこからでも結構ですので、ご質問があればお願いできればと思います。</p> <p>【意見なし】</p>
会長	<p>この民営の駐輪場について、いわゆる駐輪場ビジネスとして非常に安定的・継続的に維持されているものと、そうではなくてスペースがあるから副業的に運営しているものとは、全く内容が違う気がしますがいかがでしょうか。</p> <p>比較的新しい、いわゆる駐輪場のビジネスとして、運営されているものばかりと考えていいのでしょうか。</p>
事務局	<p>(掲載されている民営駐輪場は) 必ずしも企業がそのビジネス目的でシビアに運営しているところだけではなく、個人が空き地を活用したような形の駐輪場というのが結構含まれています。</p>
事務局	<p>補足します。先ほどの資料 3 に沿って説明しますと、英賀保駅、姫路駅、山陽網干駅、はりま勝原駅などは、先ほど会長がおっしゃられた企業が主に営業しているようなビジネス目的の民営駐輪場がメインになっております。</p> <p>逆に、溝口駅、八家駅、仁豊野駅、及び白浜の宮駅などは個人がメインで運営しています。中でも仁豊野駅などはご自宅の 1 階フロアとかを開けて、有人で料金徴収をするような印象ですが、そうした駐輪場は資料中のグループ C に集中しています。</p>
会長	<p>当然そういうところは利用時間等の制限が違ったりして、24 時間営業などではないと。</p>

オブザーバー

はい。一方、姫路駅周辺や英賀保駅、はりま勝原駅などは無人の代わりに 24 時間機械式で営業している駐輪場もございます。

会長

そういう意味では、同じ民営でも条件が変わると、同じ分野だとしても議論の中身が違って来る可能性はあります。逆に言うと、企業が現在やっているようなところは、すでにビジネスが成立しているという意味では、上下分離・公民連携がよりやりやすいかもしれませんね。

議事 2 は公民の関係の話ですので比較的わかりやすい一方、議事 3 は、特に本日からご参加いただいた委員には見えにくいかもしれません。

まず、公設駐輪場の設置の大きな目的として放置自転車対策のために公が駐輪場対策をしてきたと。

その一方、「放置対策だけではないだろう」という話が議論の中でも出てきた。この辺りをもう少し整理した方がいいということで、この第二期の本協議会で事務局から提案があった議題が出ております。

本日、事務局の資料を説明してもらっておりますが、今日見たばかりですぐにはわからない部分も大いにあるかと思えます。そこで残りの時間は議題 1・2・3 をまとめて、どこからでも結構ですので、気になったところからご発言いただければと思います。

委員

前回の議事録を見させていただきましたが、（初参加ということで）経緯をわかってない中での発言という事をご了解いただければと思います。

自転車については、JR西日本としても、鉄道に来ていただくツールとして、また二次交通としてもかなり重要な役割を果たす

ものであって、（駐輪場の整備により）街としての利便性が広がることも期待できると思っています。駐輪場に関しましても、我々としては駅前での弊社用地の提供という形で一部協力しつつ、基本的には自治体に運営などお願いしているのが現状かと思っています。

個人的な考えとしては、自転車の利用促進という観点でいくと、無料の方が基本的にはいいのでは、と思うわけですが、一方で無料駐輪場が十分なスペースじゃない状態で駅前にあると、ちょうど仁豊野駅のように、民業圧迫の問題に加え、私有地や弊社土地も含めた周辺土地にとって、放置の心理的なハードルが下がることもあると思います。

教えていただきたいのは、今の議論としては、駐輪場を有料で整備すれば放置駐輪対策になるというレベルの議論をしているのか、それともその前の段階でそもそもの公設駐輪場という話からなのか、ご説明ください。

会長

それでは事務局の方から、回答をお願いしますでしょうか。

オブザーバー

前回までの議論に関する事なので私から簡単に説明します。

有料駐輪場・無料駐輪場にはそれぞれメリット・デメリットがあり、無料の方が利用の促進になるという面がある。それは実際その通りでございます。

有料化と合わせての規制を行う前提ですが、有料にすることによって放置の削減効果があるということも、有料駐輪場のメリットの一つでございます。

それら有料無料の効果、メリット・デメリットなどを考慮した上で、中間報告までに、公設駐輪場のコスト負担、つまりは有料にするか無料にするかについて協議をしてきました。

駐輪場の現状として、姫路市内の公設駐輪場は有料駐輪場と無料駐輪場が混在している状態で、さらに民営駐輪場との競合もご

ございましたので、様々な問題が生じておりました。

交通結節点等に駐輪場を整備していくに当たり、まずはその有料・無料の混在という状況をどうするのかということテーマの一つとして、結論を出していただくというのが、第1期中間報告でしていただいたことの一つです。その結果として、無料または有料への統一はせず、いろんな条件に応じて有料駐輪場と無料駐輪場の共存を認めようというのが、第1回の中間報告での結論でした。

それを踏まえた上で、今回の議題1にも関連するところの、「どういった駐輪場を有料とすべきだろう」、「どういった駐輪場を無料のままにしておくべきだろう」、これらが、中間報告の後に残されたテーマの一つとして、議題1になりました。

その一つの指針として、中間報告までの間に、主に学識の先生方からいただいた意見として、「有料にすべき駐輪場はこういうものだ」ということを考える一つの方法として、利用者の量が多く、なおかつ駐輪場の質が高いものは有料化に向いているのでは、という提言がありました。

有料無料のメリット・デメリットの背景として、放置対策として有料がよりすぐれているということも中にはあったかもしれませんが、中間報告の時点で「有料にすべき駐輪場」の一つの考え方としてあがったのが、有料駐輪場は放置対策としてどうこうというよりは、利用者の量が多く、駐輪場の質が高いものに向いているのではないか、という指針でございました。

その中の「利用者の量」については今回に関しては資料の中で触れていないながら、「駐輪場の質」に着目して作った資料が資料1や資料2にあたります。

この資料2の元になった委員のご意見の中で、「駐輪場の質」のひとつにいわゆる「駐輪場の地価」も含まれているのでは、という趣旨の発言がありました。その意味では、この資料はその駐輪場の質に対しての一つの資料になっています。

有料無料のメリット・デメリットの根幹にはその利用・促進や、放置対策もごさいますが、中間報告で示されたメインの考え

方としては、駐輪場の質と利用者の量に着目してはどうでしょうということが一つの結論であったかと思います。

議題2については、発端としては、駐輪場を公設の形で行政が整備する上で「行政がどこまで持つべきか」ということです。自転車には二次交通としての効用や公共交通を利用いただくためのツールとしての効用などがある中、反面、放置自転車として、駅やその周辺或いは道路に、問題を生じることがあり、そんな中で、放置自転車対策をメインとして駐輪場の整備を続けている状態でした。主に行政が負担を担いつつも、先ほどおっしゃられたように、用地の提供という形で、鉄道事業者の方にご協力いただいたり、神姫バスの委員が前回か前々回かにおっしゃられた民間と交通事業者と市が協力してバスターミナルの近くに駐輪場を用意したりといった新たな試みも、期待しているところです。公設駐輪場の整備運営において、公民がどのような連携をしていくことができるのか、上下分離も含め、どのような部分を民にも担っていただくことができるのか。そうした議論を深めていければということで、議題2を設けています。

議題3については、公共施設としての駐輪場の目的として、現時点ではメインにあるものは放置自転車対策で、その自転車の収容先として作られてきたものが今の公設駐輪場です。しかしながら、自転車活用推進や公共交通の利用促進といった観点も新たに出てきており、それらを踏まえて、公設駐輪場が駐輪対策に加えてどのような機能を持つべきか。行政としてどこまで受け皿を用意すべきなのか。需要のコントロールや、他の政策・計画との兼ね合いも含めてそうしたことを考えるべき時期にきているのかなと思います。

それについても、この協議会の最終的な報告提言で一部触れられればということで、この議題3も残しています。

拙い説明で申し訳ありませんが、前回までの話を今の議題1・2・3につなげるように説明すると、このようになるかと思います。

会長

委員の質問により、議題 1・2・3 の目的がはっきりしました。これらの議題は関連しており、結論を出すのは難しいですが、趣旨は理解されたかと思います。

さて、議題 3 について、税金を投入して公共的な駐輪場整備をする際、放置自転車対策の側面があったわけですが、現実にはそれ以外の話があるとたくさん協議会でも指摘されました。これらを整理し、議論を進めていくべきだと考えています。

今までの議論について、委員は意見ございますか。

委員

有料の駐輪場がベースとして重要だと思っていますが、その理由として、受益者負担や利用者負担の考え方を整理する必要があるということがひとつ。それから、今までは主に駐輪場整備をしていこうという話になっているかと思いますが、姫路市の全体の利用者動向等を見ると、中心部、特に JR 姫路駅の周辺に非常に安い駐輪場が比較的たくさんあります。そこは商店街とかもあって、さらに路上駐輪場、指定管理等で駐輪場もたくさん出てきている状況です。これは大阪でも共通の問題ですが、特に利用者数が多いエリアは安い駐輪場つくればいくらでもお客さんが来てしまう。無料が望ましいという話も先ほどあったが、本当にそれをやっていくと、多分土地が足りないぐらい、どんどん駐輪場化していく方向性に向かいます。

可能であれば、姫路の姫路駅中心部は一律の考え方からは除外してはどうでしょうか。本来は公共交通等を使って駅周辺に来てもらえるぐらいのコストを、駐輪場利用する側にも負担しなければ、公共交通がどんどん減って行って、駐輪場の方、利用者の方ばかりが増えていきかねません。

姫路市の中心部の駐輪場には、土地もあまりないのにお客さんが沢山いるところがあります。一つの戦略としては、一定程度値段を上げていく。今までの利用者負担の考え方よりは、むしろ周辺の他の交通手段との関係性を考慮した上で、上限料金を設ける

ような経済原則を適用すべきではないでしょうか。その一方で、公共交通と自転車をセットで利用したい人についてはできるだけ利用しやすくする。特に郊外の方のバス停、鉄道駅などは、ある程度行政と協力しながら、準備していく。そういった必要があるのでは、という趣旨で元々発言しました。

また、沿線にはまだ駐輪場がないところがあります。もちろん需要があるかという観点もありますが、最近ですと、例えば底地を公共もしくはそれに準ずる形で提供して、その運営を民間に委託しているところもある。そういう形ならば何とか成り立ち、かつ、その駅が都市計画、特に公共交通を中心としたアクセスをより強化するコンパクトプラスネットワークに貢献することがちゃんと理解されるのならば、駐輪場と通過駅をセットで提供していく。それぞれの役割として、例えば行政は底地を用意し、民間もしくは都市施設会社が運営するという形の方が、施設整備及び運営を効率的にできるのでは。そうした可能性を検討いただきたいという趣旨で今まで発言しています。

建設局サイドからすると、「何らかの一定の基準を決めない」という話になると思います。その時に誰が運営するかっていう先ほど話もありましたが、昔は公共が駐輪場を運営する考えが主流だったのが、徐々に指定管理者にどんどん変わってきているという状況がありますから、この辺り、こういった方向性で駐輪場等を運営していくのか。それが大きな宿題かと思います。

また、いろんなデータを見せていただいている一方で、公共交通全体の利用率の動向のデータはまだ共有されていないので、この辺りも含めて考えていかないといけないとも思います。

会長

ただいまの委員のご発言で、今日のところは締めくくりたいのですが、今のご発言を受けて、事務局の方からコメントや、次回以降の取り組みの方針をご提示頂けますか。

事務局

中心部の値段についてですが、姫路駅周辺放置自転車台数は、コロナの影響もありますがコロナ以前の数年とも比べると、駐輪場整備や自転車の放置禁止の周知の成果もあり大分少なくなっている実情があります。例えば指定管理者が値段を上げることで駐輪場の利用者が減り駐輪台数が減る懸念もあり、経営が向上するかは分かりませんが、値段を上げてでも放置自転車の台数が増えずに事業者の運営も順調にやっていけるのであれば利用料金の値上げも方策のひとつかと思っております。過去に駐輪場利用の促進を目的に値下げした経緯もあり、慎重な判断が必要になります。

また、無料駐輪場の中で比較的多いのが、公共交通事業者に土地を提供いただいているパターンです。仮に有料にした場合、無料駐輪場のような土地の無償賃貸ができなくなることも指摘しておきます。上下分離方式で事業者に参加いただく場合、仮にまささらな土地に建物を作る前提で事業者の有償で土地を提供すると、事業者が参加できるような地域は、どうしても姫路駅に近いところになると思います。

郊外については無料駐輪場が多いのですが、やはり有料化するとなれば様々な各方面での調整が必要かとは思っています。

会長

委員から示唆的なご意見をいただきました。

資料2を見ると、姫路の都市構造や交通体系等記載していますが、基本的には都市構造によって条件が違うわけですね。

全て同列に扱うのではなく、分けるべきところを分けて同じ条件のところをグループで議論した方がいいかもしれません。

特に、ビジネス対象として、そもそも有料化できるところとできないところがありそうです。あるいは、できなさそうなところでも、実際には民間との比較的小規模な駐輪場と競合しているところもあります。

そういった現実の条件とも照らしてグルーピングをした上で話を整理した方が良さそうです。

議題1・2・3と分けて議論するとかえって難しいので、むし

	<p>ろこの議題を串刺しにして、駐輪場の立地条件に応じてグループ ピングを整理して方針を決めるべきかもしれません。</p> <p>今日のご意見を踏まえ、分けて進めていくということで、事務 局はいかがでしょうか。</p> <p>確実なのは、資料中の（最も偏差値の高い）姫路駅のような民 間が参入可能な条件があるところと、公設無料駐輪場が整備され ている山陽網干駅などとは、トピックスが違いますから、整理 して議論をしていきましょう。</p> <p>次回以降、やり方を工夫して、現実的に駐輪場の姿が何となく イメージできるような形で議論していこうと思います。</p> <p>まだご発言されていない委員も多いですが、時間がたちました ので、議事 4 の今後のスケジュールについて事務局から説明をお 願いします。</p>
事務局	<p style="text-align: center;">【事務局説明】</p>
会長	<p>今年度にあと 3 回の開催を予定しているということでした。 他に何かご意見ご質問ございますか。</p>
委員	<p style="text-align: center;">【意見なし】</p>
会長	<p>意見が無いようですので、「議事 5 その他意見交換・協議」 については行わず、第 10 回の協議会を終了いたします。 それでは進行を事務局へお返しします。</p>
事務局	<p style="text-align: center;">【事務局連絡事項】</p>

本日の協議会は以上となります。

ありがとうございました。

(会議終了後、田原会長より事務局側に対して、委員が言及した「公共交通全体の利用率の動向のデータ」について、次回までに資料を用意してほしい旨要請があり、事務局は了承した)