

様式 3

会 議 録

□全部記録 ■要点記録

1	会議名	第 7 回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2	開催日時	令和 4 年 9 月 1 日（木曜日） 午後 2 時 00 分～午後 4 時 10 分
3	開催場所	姫路市本庁舎 10 階 第 2 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、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 以上 12 名 委員以外 1 名 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 関連部署出席者 地域公共交通課 渋谷課長 鉄道駅周辺整備課 小幡課長 道路建設課 萩原課長
5	傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人 1 名
6	議題	・ 中間報告について（事務局説明） ・ 中間報告書に関する意見交換 等
7	会議の進行記録	詳細については別紙参照

事務局	ただいまより、第7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。 【配布資料確認】 【委員出席状況確認】 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。
会長	以下、次第に沿って進行する。 本協議会は公開での開催だが、委員が非公開の発言をしたい場合、発議のうえ委員のみで非公開の議論もできる。 今回は、代理出席の1名を除く、オンライン出席者2名を含めた委員12名に出席いただいた。よって会議成立要件の過半数を満たすことから協議会は成立する。 今日の議事は中間報告である。かなり内容の豊富な中間報告書案が手元にあるが、特に後半の「これまでの審議結果を踏まえた提言」の部分を中心に議論いただき、各自意見を出していただいたうえで修正を加え、中間報告書を作成していきたい。概ね1時間半を目途に議論したい。 中間報告書について事務局から3項目まとめて説明をお願いします。
事務局	中間報告書の内容については、公設駐輪場コスト負担の方向性に関する提言という形で、主に「有料・無料などの料金徴収のあり方」についてまとめることを、第6回協議会までに方針決定している。今回は第6回協議会で提示した素案に対しいただいた意

見を踏まえ、中間報告書案を作成した。いただいた意見は概ね反映できたが、結果としてボリュームが大きくなったため、概要版を作成し、次回協議会で提示したい。

また、「駐輪場のコストと料金設定」の議論に関して、前回までに結論が出なかった。何らかの形で報告書に掲載したいとしていたが、現時点の中間報告書案では、「いただいた委員意見」および「さらに検討・協議を進めるべき事項」としての掲載に留めている。この部分の結論については次期以降に見送りたいと考えている。料金設定関連の調査要望に対する資料についても提示は次回となるのでご了承いただきたい。

【事務局説明】

(中間報告書案について、配布した資料に基づき説明)

前回頂いたご意見のうち、「駐輪場のコストと料金設定」の議論以外にも中間報告書に記載できていないものがある。

まず、「人口減少およびコロナ禍の影響に関する記述」。どこにどう組み込むか判断しかねており、ご意見があればいただきたい。

つぎに、「路上駐輪場に代表される分散型駐輪場の広まり」。有料化の条件を考える上で、こうした駐輪場形態・サービスの変化を踏まえるべきではという意見があったが、路上駐輪場に軽く触れたのみで触れていない。本日の協議を踏まえてどのような形で入れ込むか考えたい。中間報告書ではなく次に回す、セクションを増やすといった考えもあると思う。提案があればお願いしたい。

最後に、前回協議会で委員からオブザーバーの鉄道駅周辺整備課へ「新駅には有料駐輪場を必ず整備しているが、その経緯と意図はどういうものか」という質問があった。今回の中間報告書の内容にも関連するため、鉄道駅周辺整備課からの回答をこの場で紹介する。

会長	【資料「新駅（H 1 7 以降）と駐輪場の関係」を使用し説明】 ・開業前から多くの利用が見込まれていたため、新駅開業と同時に駐輪場整備が必要であった ・一定の駐輪場利用者が見込まれることから、有料駐輪場でも運営可能と判断した ・利用料金での運営が可能であれば、市の負担を最小にしつつ設備の整った駐輪場を整備できる見込みがあった ・加えて、駐輪場にトイレを併設する必要がある、簡易な無料駐輪場の選択肢が取りづらかった 第 6 回までの協議会の内容を踏まえて、事務局で委員意見を整理し、中間報告書案として示していただいた。委員の意見を十分に反映した中間報告とするために、これをたたき案としてご意見をいただき補正していきたい。中間報告書の全体構成などどのような内容でもご指摘いただきたいが、特に、「5-3 公設駐輪場のコスト負担のあり方についての提言」、「5-4 さらに検討・協議を進めるべき事項」についてご意見をいただきたい。 今回の報告書では料金設定そのものには踏み込まず、その前段までの議論を明確にしようというスタンスであるが、異議はないか。また、他に漏れや追記したい内容がないかについてもご確認いただき、ご質問やご意見を頂戴したい。
委員	「5-4 さらに検討・協議を進めるべき事項」について気になった点を指摘したい。 原因者負担の考え方として付置義務について言及している。付置義務については、駐車場法などに関連し、自治体が条例を整備して運用してきた実績がある。その位置づけについては、最初の方の「駐輪場の整備」にかかる記載の中で触れたほうがよい。 というのも、放置駐輪の多い箇所として、交通の結節点や都市計画上の用途地域における「商業地域」「近隣商業地域」がある

	が、日陰規制を取らないために公共空間が少なく、そういったところにお客さんが集中して、駐輪場を設ける必要が出てきているようなケースがある。こうした場合、大きな商業施設でもない限り付置義務駐輪場では対応できず、商店街などに個別の対策を求めるのも困難な状況がある。 これまでの公設駐輪場整備の流れを整理して、このような地域への対策がやはり必要だということであれば、付置義務で対応しきれない部分について、行政がどう対応するか課題となるのではないか。こうした問題は、新駅に駐輪場をビルトインすることを検討するといった発想にもつながると思う。 付置義務に関連して、姫路市として、過去にどういった対象に対し、どのように対応してきたのかの記載があれば良いと思う。
会長	都市計画的観点からの駐輪場整備の話となると、民間駐輪場も関係する話になるが、そうした中で公がどういう経緯で、どんな風に携わってきたかという切り口で提案頂いた。事務局で検討してほしい。
委員	「5.3 公設駐輪場のコスト負担のあり方についての提言」について、言葉の重複というか、入り乱れがあるように感じる。例えば、利用者に費用負担を求めるという部分と、公が負担するという部分を、並び替えるなどして整理できないか。 (1)の意味合いは「これまでは公費負担でやってきたが、これからは原因者・受益者にも適正な負担を求める」という話になるのかどうか。現実には無料駐輪場に対して原因者・受益者が料金負担してこなかった実態があるわけで、「原因者や受益者のみに求めるのではなく」という文言から入ると、逆ではないかと感じてしまう。 また、読んでいて頭にすっと入ってこない感じがする。(1)は公費負担の話であり、(2)(3)は利用者がどういう負担をしている

会長	か、(4)はどこまでを公費で負担するかの境目を明確にする話、(5)は有料化の判断基準、サービスや設備に差を設けるべきという話。市民に分かりやすく提示するには、利用者の立場と公共の立場など、記述を整理する必要があるのでは。 そもそも協議会で主に取り上げてきた三つのテーマには重なり合う部分があるが、中間報告書案で、項目別に記載されている部分では収まっている。提言部分は中間報告書の肝となる。5.3 で記載された提言について、重なりが気になるというのはその通りだと思うので、ずっと読んで理解できるように、論点ごとにまとめることを考えてみたい。 現行案は委員意見を一つの塊として1から5まで列挙しているきらいがあるが、各論点の構造がわかるよう整理して記述したほうが良いということかと思う。
委員	同じく 5.3 について、「(5) 有料駐輪場と無料駐輪場のサービス及び設備の面で差を設け～」とあるが、このことは「(4) 駐輪場を有料化するかどうかの判断基準を可能な限り明確とすること」と関連する内容で、敢えて個別に分けて記載する必要はないのでは。 また、考慮すべきものとして、「5.4 さらに検討、協議を進めるべき事項」における「自転車活用推進の考え方との整合性」や「交通インフラとしての公設駐輪場整備」といった観点もある。近日報道された神姫バス・マックスバリュ・市のサイクル&バスライドに関する協定締結といった動向や、姫路市が播磨圏域の中核市としての位置づけにある事実なども考慮すると、サービスが良い駐輪場についてもあえて無料とすることも、今後の市の戦略として浮上し得るのではないか。 以上を踏まえると、中間報告においては「判断基準を可能な限り明確にする」程度の大まかな記述に留め、「有料と無料のサー

会長	ビス・設備面で差を設ける」ことへの明白な言及は避けるべきでは。 先ほどの意見に引き続き、5.3(5)に関する指摘をいただいた。 「5.4 さらに検討、協議を進めるべき事項」とも内容が重なるところがあり、5.3 と 5.4 の仕分けに関する部分は、誤解が生じないよう見直すべきというご指摘であったかと思う。また、5.3(5)における「サービス」は、有料駐輪場・無料駐輪場の「性能」のような意味合いではないか。そうであれば、文脈の異なる「サービス」という言葉と混同しないよう記述を考えていただきたい。
委員	9 ページ 「2.2 公設駐輪場設置の経緯とその意義」の本文中記載について。「これら「放置自転車」は交通の妨げとなるのみならず……」とあるが、放置自転車が良くないものであるという下りは、その解決のために公費で、または原因者・受益者が費用を負担する、その意義と関わる部分であるので、もう少し丁寧に書いた方がよいのではないか。 「交通の妨げ」と簡単に記載された部分だが、もう少し具体的に書いてはどうか。例えば、「放置自転車が点字ブロックや車椅子の経路を塞ぐ、避けようとした歩行者が車道に出て事故を起こすなど、歩行者、視覚障害者、車椅子利用者など交通弱者の交通阻害」という問題がある。二つ目には、「緊急車両通行を阻害するなど、緊急時や災害対策の阻害」。三つ目に「街の顔である駅前の放置自転車が町並みの品位を下げる、周辺を行き来する住民のルール意識・モラルを下げるなど、駅前の良好な景観、美観の阻害」。四つ目に「店舗の出入りを塞ぐことによる、健全な営業活動の阻害」。さらには、ルール違反を日常的に目にするることによる児童への教育・学習上悪影響。放置自転車による窃盗等の犯罪誘発など、治安への影響も考えられる。 これらを丁寧に書くことで、放置自転車対策、駐輪場の必要性

	が強調できるのではないか。 次に、「5.2.4 有料化を検討すべき公設駐輪場の選定について」のグラフだが、より端的に説明すると、横軸が質的、縦軸が量的な充足を表すと捉えることができる。つまり横軸が駐輪空間の設備や管理の質の問題、縦軸が量の充足。たとえば量が充足している場合は多少質が劣っていても有料、あるいは量的には充足していなくても質が高ければ有料と考える。 現行のグラフでは軸の両側に「総合的成本が高い／施設・サービスの質が高い」というふうに軸ラベルがあるが分かりづらい。単純に軸の質・量と記載し、現行の記載はカッコで括って記載したほうが分かりやすいのでは。
会長	二点指摘を頂いた。一点目は、中間報告書の原点である放置自転車対策をより丁寧に書くべきというもの、二点目は報告書内容をより理解しやすくするための提案と受け止めた。
委員	二点、気になった点を述べたい。 一点目、最終報告への流れについて。5.3 の提言の中で、「(3) 一定の条件を満たす駐輪場においては、利用者に料金負担を求めると」とある。ここで想定しているストーリーは、中間報告書で大まかに方向性を示した上で、具体的な内容を最終報告書で提示する、という認識でよいのか。 二点目、同 5.3 の提言(1)と(2)は、「公費負担は今後行うが、一定の条件を満たす駐輪場においては利用者に料金負担を求める」といった文章で一つにまとめられるのでは。
会長	一点目について、事務局にお答えいただきたい。

事務局	現時点では、最終答申においては、中間報告の内容をより具体的に示せるものと想定している。判断基準を明確に数値として示せるのか、あるいはある程度の幅を持たせた表現となるのかは、現時点でまだ見えていないが、いずれにしても、具体的な内容を最終的に提示することを想定し、中間報告では今までの協議の流れを踏まえて、大まかな方向性、考え方を示すような書き方にしている。
委員	もう一点。(2)(4)と(3)の間で内容が矛盾していないか。(2)(4)では「一定要件を満たす駐輪場では利用者に料金負担を求める」あるいは「駐輪場を有料化するかどうか明確な判断基準を示す」ことが記載してある。一方で(3)においては、「有料とすることが適切かを個別に検討する」とある。条件を明確にして区別するのか、あるいは個別で判断するのか、今の書き方では両方で整合性が取れていないように見えてしまう。
会長	「個別」という表現は「一律でない」という意味合いなのだろうが、全体の判断基準についての記述と、個別にどのように基準を適用するかという問題とが、たしかに現時点では整合性がとれていないように見えるので、分かるように記載してほしい。 (1)と(2)をまとめるべきという指摘は、他の委員の意見とも関連する。整理してまとめて欲しい。
委員	今後の自転車を取り巻く様々な動向についてどう記載するかという問題がある。先述したことの他に、例えば分散型駐輪場等の駐輪場の变化もあるが、こうしたことを何らかの形で可視化する必要があるのでは。 それを考えるにあたり、都市計画的観点から、あるいは行政

	サービスの一環としての公設駐輪場整備もあるのではと思う。例えばトイレの数的確保が難しい駅に駐輪場を設置するときにはそのことを踏まえるなど、駐輪場整備とその他の施設整備が重なる場面は結構ある。都市計画的な話と今後の駐輪場整備をどう関係づけるかという問題は、公設駐輪場を所管する部局としては難しいだろうが、これから先、市全体としては取り組んで欲しいと思う。 例えば、案内看板が外に出せないとか、シェアサイクルを置けないとか、これらはむしろ行政の内部的な体制としての課題も含んでいるが、このようなところにも気になる部分がある。難しい課題だが、都市計画的な観点についても 5.4(3)で少し触れて頂けたらと思う。
委員	参考までに、今後の人口減少と関連した話で、7月に発表された 2020 年国勢調査「通勤通学時の利用交通手段」について、通勤に電車と自転車を併用している層が、全国では 23 万人減っている一方で、姫路市では 10 年前との比較で逆に増えており、2010 年が 7,724 人に対し 2020 年が 7,922 人となっている。コロナによる落ち込みもあり鉄道駅に行く人が全国では減る中で姫路市は逆に増えているというのは、今後の利用者の傾向を評価するうえで、考えに入れておく必要があるかもしれない。
会長	人口減少に関する記述は、事務局からもその他の論点として触れられたテーマだが、全国的な動向だけでなくローカルな数字と合わせて考察することで色々な評価ができる、というご指摘かと思う。 事務局としては、この論点の最終的な扱いについては決めかねているということであったか。

事務局	前回、少子化やコロナによる利用者の減少について中間報告に盛り込めないかという話があった。先ほどのご意見も、全国と姫路市のギャップに視点を向けた、利用者数に関するご意見だったかと思う。 現時点では、利用者数の今後の展望を中間報告書の流れの中でどこにどう入れ込むか整理できていない。ひょっとしたら次期以降の利用料金設定の話に組み込む方が整理しやすいかという思いもある。どこかに入れるべきか、それともまだ先の話として今の議論と外れる形で置くべきか。以前、未来予測を含む利用状況調査について提示したが、それも含めて中間報告に入れるべきか、現時点では判断できていない。
委員	この問題を中間報告でなく次期以降に回すとしても、中間報告で触れるか触れないかは議論があるところかと思う。触れないのならば、委員にご確認いただくために、中間報告に盛り込めなかった項目をまとめた資料を作ることも検討してほしい。
委員	今回国勢調査で分かったこととして、通勤通学者人口について、全国が減少傾向にある中で姫路市は増加しており、姫路駅の通勤通学者人口は 2000 年が 23 万人、2010 年が 25 万人、2020 年が 25 万 4000 人となっている。こういう流れの中で自転車利用者も増えてきているのかと思うが、こうした傾向からも姫路の特徴が伺える。
会長	一般に計画の文章には目標とする年度等を設定するところ、本報告ではそういう形をとっていないわけだが、そうにしても中間報告書を今後の計画設定の指針とするのならば、将来の見通しを記述すべきかと、先ほどの委員のご発言を聞きながら思った。その扱いを検討していただく中で、先ほどから人口減少とコロナ禍

事務局	の影響という今後の展望をどう扱うかについても決めていただきたい。 先ほどは、最新の国勢調査の結果によれば、全国のトレンドと相反して、姫路市の通勤通学者人口における鉄道駅・自転車併用利用者が微増傾向であるという事実のご指摘があった。そこに触れた方が、施策の方向性の妥当性が増すのではというアドバイスになるかと思う。 そろそろ意見も出そろってきたかと思うが、冒頭申し上げた通り、今日出た意見を取りまとめて中間報告書最終案としたいので、ほかに意見があればお願いしたい。 【意見なし】 特に意見がないようなので、最後にここでいただいた意見をどう中間報告書に反映するかを事務局の方で整理していただきたい。 【第7回協議会でいただいた委員意見を確認】 ボリュームを増やしすぎない範囲できれいに整理して、できるだけこの構成の中でご意見を組み込むことを考えたい。 また、前回の素案の段階から、「5-4 検討・協議を進めるべき事項」については短文の箇条書きで示したような形を想定していたが、今回のご意見をうかがっていると、文章で書き下す形にしたほうがよいかもしれない。その点も含め検討したい。
会長	今の事務局の話の中で、この項目が落ちているという点や、気づかれた点があれば指摘いただきたい。

委員	2-2 の「放置自転車による阻害」に関する委員の指摘の中で、商店街における放置自転車の景観・美観に関する内容に触れた件について。 この問題は商店街側も数十年前から課題認識している。ただ、店の前に少しの間だけ止めているお客さんに対して、店の前に停めるなどは店側は言いにくい。 他都市の調査も行っている。例えば、以前視察した東京の赤羽の商店街では、アーケード下の道路に自転車レーンを整備してその中で駐輪できるようにし利便性を高めている。このような整列された状態ならば景観を損なわず商売も阻害しないという結論を得た。 いずれにしろ、少なくとも課題認識はしており、全国の事例も調査している。放置自転車に関する記載については、少しマイルドな表現にしてほしい。
会長	冒頭でも委員から「そもそもなぜ放置自転車対策は必要か」という認識に係るご意見をいただいていた。また、別の委員からは、付置義務に関連してご指摘をいただいたが、交通結節点や商業施設がひとつの駐輪の原因者であるということは一つの事実である。これらは、2-2 や 5-4 でただ触ればよいという訳ではなく、議論の中でもっと整理しておくべきだという意味でのご指摘だったと思う。 こうした問題は、ひとつひとつをまともに取り上げるのが難しいが、本質的には重要な問題で、はっきりさせておくべきところだと思う。 中々結論が出ない内容も中にはあるが、今回の議論の全体を記載する部分で、「こういう認識を持ちながら議論をするべき」ということを記載できないか、難しいと思うが、事務局で検討いただきたい。 他にお気づきの点はないか。

委員	5-3(5)で「有料駐輪場と無料駐輪場でサービス及び設備の面で差を設け…」という記載がある。窃盗など防犯のことを考えたとき、無料駐輪場しか使える駐輪場がないような利用者からすると、明らかな差を付けられると不安を感じる面がある。暗い駐輪場だと、女性が夜に一人で入るのが怖いということもある。文章の読み取りようかもしれないが、あまりはっきり明記してしまうのはいかななものか、もう少し書き方がないものかと感じた。
会長	確かに「無料なのだから色々和我慢しろ」とも取られかねない。公共施設である以上、最低限の水準というものはある。誤解を生まないよう、用語の使い方として気を付けた記述の仕方をしていただければと思う。 ほかに意見がないようなので、事務局に進行をお返りする。後から読んでいて気付いた事があれば、事務局に意見を寄せていただきたい。本日はここで意見交換を終わりとする。事務局に進行をお返りする。
事務局	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。 【事務連絡】 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忙の中参加いただきましてありがとうございます。