

様式 3

会 議 録

☐ 全部記録

☒ 要点記録

1	会議名	第 8 回 姫路市自転車等駐車対策協議会
2	開催日時	令和 4 年 10 月 12 日（水曜日） 午後 2 時 00 分～午後 4 時 10 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、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
5	傍聴の可否及び傍聴人数	傍聴可、傍聴人なし
6	議題	・ 中間報告について（事務局説明） ・ 中間報告書最終案に関する意見交換 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 8 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、よろしくお願いいたします。
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 1 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。 それでは議事の（1）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	事務局より説明します。 第 6 回から第 7 回協議会まで中間報告書の作成に向けて協議を進めていただいた。本日の協議をもって中間報告書の完成とさせていただきます。 今回提示する資料は二つとなっている。一つが「中間報告書最終案」で、前回協議会で提示した中間報告書案に頂いたご意見を反映したものとなっている。もう一つが「中間報告書概要版」となっている。この二つに加えて、前回提示した、これまでの協議会で照会した資料を抜粋して整理した「中間報告書別添資料」を

併せて中間報告書となる。

これより中間報告書の最終案と概要版について説明をさせていただき、ご意見をいただきたい。特に内容に問題が無ければ、その内容をもって中間報告書とする決をいただく流れとなる。本日の協議の中でいただいた意見に基づいて中間報告書について修正があった場合は、その修正を行う前提の上で議決をお願いしたい。議決いただいた中間報告書は指摘のあった箇所を修正し、表紙の作成や法令の参照などの体裁を整えた上で、本協議会の成果物として公表する。別添資料については、前回特に修正箇所がなかった為、改めてご意見があれば言っていただくものとしたい。

それでは、中間報告書最終案について、前回からの変更点を説明する。

【事務局説明（中間報告書最終案の変更点について）】

中間報告書の修正箇所は以下のとおり。

- ・ p10 **【公設駐輪場設置の経緯とその意義】** 放置自転車のもたらす悪影響に関して追記
- ・ pp23-27 **【4-3 委員の主な意見】** … 第6回、第7回で頂いた意見および次期以降に繋がる意見を追記。本文を表形式に整理。
- ・ pp32-34 **【5-2-4 有料化を検討すべき公設駐輪場の選定について】** 図7および図8について、縦軸・横軸の記載を駐輪場の「量」と「質」という表現に変更
- ・ p35 **【5-2-5 有料駐輪場と無料駐輪場の差別化について】** 上から「無料駐輪場の施設サービスは最低限にとどめる」という記載を「無料駐輪場については交通インフラとして安全性を確保するために必要な設備、サービスを備えるにとどめ」と変更
- ・ p36 **【5-3 公設駐輪場のコスト負担のあり方についての提言】** を5項目から3項目に整理。
- ・ p36 **【5-4 さらに検討、協議を進めるべき事項】** ①原因

	者負担に関する記載を変更 ②「都市計画的観点での駐輪場整備」の記載を追加 ③項目「(4) その他」を削除 ・ p38 【6 まとめ】を記載 中間報告書最終案の変更箇所については以上となる。 続いて、中間報告書の概要版について説明する。 【中間報告書概要版について説明】
会長	中間報告書の最終案に関して、前回示した中間報告書案に頂いた意見に基づく大きな修正箇所について、説明をしてもらった。 また、概要版は中間報告書最終案を取りまとめたものとのこと。 ただいまの事務局の説明への意見・質問を含め、議案(2) 中間報告書に関する意見交換に入りたい。どこからでもよいので意見をいただきたい。
委員	【概要版【3 中間報告書の対象範囲】の誤植に関する指摘】
事務局	ありがとうございます。修正いたします。
会長	先ほど事務局から述べられた、前回から修正したところを中心に確認していきたい。それ以外のところでも修正があれば自由にご発言ください。 10 ページ【2.2 公設駐輪場設置の経緯とその意義】の「しかしながら～」からの下りで、放置自転車の社会問題としての深刻さや広がりについての記述が不足しているのではという指摘を頂いていたが、指摘した委員は最終案についていかがか。

委員	よくまとめてあり特に異存はない。 前回、商店街で店舗の前にお客が駐輪する場合、店側としては営業活動の阻害とまでは言えないというご意見があり、事務局案ではその意見を踏まえてマイルドに修正してあるが、確かにおっしゃる通りだと思う。他の目的地に行く人がお店の前に自転車を停めることで客の出入りが妨げるとなれば問題にもなるのですが、自分の店舗の前に短時間止めることについてそこまで言う必要はないかなと思いました。
会長	商店街に関する部分を指摘した委員は現行の記述でよろしいか。
委員	はい。
会長	二点目、23-27 ページ【4.3 委員の主な意見】について。表にして見やすくしたと事務局から説明があったが、意見の方向性に沿って、意見の内容を少し端折らざるを得ない部分もあるかと思う。自分の発言が舌足らずな表記になってないかご確認いただき、お気づきの点があれば、後からでもよいのでご意見をいただきたい。 次に 32-34 ページの図7と図8について。縦軸と横軸に質と量という明確な位置づけをして、多少分かりやすくなったと思う。この部分は、主に委員2名からのご意見だったかと思うが、内容についてどうか。

委員	質の方は非常に分かりやすくなっていると思う。つまり、「質のいいものを提供するということは、一般的なものよりも利用者の受益は高い」と受け止めて、有料とするということである。 一方で量についてはどのように表現するか少し難しく、若干舌足らずかもしれない。つまり、「利用したいところに人が集中する中で、特別にその駐輪空間を利用できるという事は、利用者に特別な受益がある」ため有料であると、このように考えられる。需要があるから即有料というわけではなく、人気のある駅を自転車で利用できるということも一つの受益だということで、もう少し条件付けができればよいが。 質に関しては「良いものを使っているから高い」ということで、容易に理解してもらえる説明ができると思う。量の方を説明するなら、「たとえば姫路駅の周りなど多くの利用者がいるところでは、収益性が高く需給バランスがタイトになる。そのようななかで駐輪環境を提供するなら、利用者の受益が高くなるから有料となる」という考え方になるかと思うが、そのあたりの書き足しができればいいなと思った。
委員	量、質、料金という三つの指標をどう説明するかかなり悩んだと思う。縦軸に「需給バランス」と「収益性」とあるが、どういう考えで記載したか。
事務局	縦軸については、いわゆる駐輪場の供給量が少なく需要が多いほど上方向に向かうと理解しており、それは市場性の高さにもつながるし、需給バランスについてよりタイト、つまり需要に対して供給が少ないことになる。市場性が高いまたは需給バランスがタイトなほど有料の方向性に向かう、という意図でこのような書き方をしている。 前回「質」と「量」の話が出たとき、駐輪場の量としての多寡、大小を考慮してこういう書き方をしたが、需要としての大小

委員	として捉えた方が、より感覚的に把握しやすいかもしれない。 「図の上に向かうにつれ、供給量に対して需要が多いことから競合性などが発生し、結果として一定の価格をつけられ、収益性も高まっていく」というストーリーではないかと思う。そうした内容を、図表に対して文章で説明した箇所としては、特に p33 の第一段落が相当するかと思うが、そのあたりで先ほど委員から提案のあった量に関する書き足しをしてはどうか。 もう一つ、図表中の「有料駐輪場と無料駐輪場に差を設けるため間隔をあける」という部分だが、見る人によって受け止め方が異なると思う。何を伝えたくてこのような表現になったのか。
事務局	この部分については、「有料と無料のメリハリをつける、差を設ける」という話が協議会の中であり、その事に関連してご意見いただいた部分である。有料と無料を線引きする時に両者が近接していると、「このラインを超えるとすぐ有料、すぐ無料」となってしまう。そこである程度ギャップをあけ、このギャップ部分にある駐輪場については、例えば「質を高めて有料化する方向の考え方が望ましい」などと表現できる図示の仕方がよいのでは、という趣旨であったと思う。
委員	無料といっても、「安かろう悪かろう」となるのは問題であり、その趣旨は理解できる。 図中のオレンジ(無料)の部分に一定の含みがあるが、これは一定の質を担保しながら無料駐輪場を提供しようという意図があると感じた。同様に、有料については、例えば 100 円のところとそれ以上の価格のところもあるので、一定の幅を持たせる必要があるという表現だろうか。いずれも私自身は大変理にかなった内容かと拝見している。

委員	もう少し加筆を要するところもあるが、全面的な構成については良いと思った。 間隔をあけるべきと言ったのはわたしだが、有料か無料かという問題はオール・オア・ナッシングではないかと思う。 無料から有料にもっていくときに、境目が曖昧になっている、つまり境目が近づいていると、「何故有料にするのか」と利用者から問われたときに明確に分けられない。有料駐輪場の質が高い、需要が多いことがはっきりしていることが重要となるわけで、明確に説明できるようにするための予防線のような意味合いもあり提案したところもある。
会長	この部分は、第 5 章の当該部分の記述を読んだ上であればある程度流れで理解できるが、図で見ると誤解してしまう可能性があるかと思う。 「需給バランスがタイト」という表現についても、文中をみるとどういうことか書いてあるので、全体としては現行のままでもよいかと思うが、パッと見て「はてな」と思う部分は無くした方がよいかもしれない。「～間隔をあける」の部分も同様なので、先ほど委員からご指摘のあった意図をもう少し本文中で説明すべきか。事務局で検討いただきたい。 次に、p35 の 5 行目から無料駐輪場に触れている部分について。無料駐輪場はコストが低ければよいというものではなく、防犯に対する観点など必要な条件はクリアすべきという指摘を受けての記載かと思う。防犯の問題だけでなく「必要な設備・サービスを備える」なおかつ「財政的な観点では過度な支出を抑える」という表現にしたということだが、この部分はいかがか。 警察関係の委員からの防犯に関する懸念についての指摘、特に無料駐輪場もサービスが無くてよいわけではないという指摘を受

委員	け、誤解を生まない表現にしたという事である。ご確認いただきたい。 次に、P36【5-3 公設駐輪場の料金徴収のあり方についての提言】。中間報告の最終結論になる部分だが、もともとは五項目あり、それぞれの項目が絡み合っており、難しい用語もあったので、もう少し分かりやすい言葉で三項目にまとめた、という事かと思う。ここはとても重要と思うので、懸念があればぜひご指摘いただきたい。 簡潔にまとめてあり基本的な内容はこれでいいと思うが、（１）のところで「一定の公費負担を継続する」というくだりについて、なぜ公費負担するのかを明確にするため、前段で「自転車駐車場の公益性に鑑み」といった表現を加えてはどうか。 あるいは「利用者にも一定の受益があることに鑑み、料金負担を求める」「公共性があると同時に利用者それぞれが一定の利益を受けているという事を鑑み、料金負担を求める」といった表現を入れると丁寧かつ分かりやすいかと思う。いきなり「一定の公費負担」と来ると、何故公費負担が必要なのか分かりにくい。一言入れると丁寧な表現になる。
会長	提言は概要版では最後に記載してあるが、提言部分だけを取り出しても、意味が通じるよう分かるようにしておくべきというご指摘かと思う。今の意見は（１）についての意見だったが、（２）（３）にも同じことが言えるのでは。あまり長すぎても逆に事務局の意図が壊れるだろうが、ここだけ見ても分かるような必要十分な記述が望ましいので、お願いしたい。 特に（１）は修正が必要か。公費を投入する理由や意図を示さずに「一定の公費負担を」といわれてもちょっと問題がある。そのところはきっちり言葉を添える必要があるかと。

委員	ほかにお気づきの点はあるか。 (2)に「条件に応じて」とあるが、「条件」とは、【5.4 さらに検討・協議を進めるべき事項】の(1)内「無料駐輪場、有料駐輪場が備えるべき設備等の基準」といったものを指しているという理解でいいか。そこが抽象的で、「条件に応じて」とは具体的にどんな条件なのか、と思う人もいるかもしれない。 例えば(1)にある「有料化すべき駐輪場の判断基準」「無料駐輪場、有料駐輪場が備えるべき設備等の基準」がそれにあたるという理解でいいか。
事務局	はい。基本的には「具体的な条件は今後」という事になる。明確な基準が現時点で定まっていない為こういう書き方をしている。
会長	確かに、「条件に応じて」というのは少し簡潔すぎるかもしれないが。
事務局	もし入れるならば、「駐輪場の設備や需要など条件に応じて」という程度なら書けるが、それ以上細かいことは現時点では書きづらいかとおもう。
会長	どちらがいいかは、この会が終わるまでに他の委員も考えていただき、意見があればいただければと思う。 次は【5.4 さらに検討・協議を進めるべき事項】(2)の下から二行目、「原因者(駐輪需要を喚起する者)による整備運営」という箇所。元の案では付置義務という言葉が入っていたが、こ

委員	の付置義務について協議会で議論されていない事から、語句を取ったという事であった。将来的な議論の中で付置義務の話を議論するなら、箇所としてはここすべきかと思う。 他に追加された項目として、p37 の(3)「都市計画観点からの駐輪場整備」がある。自転車施策全体の議論がかなりの広がりを持つことから、「街づくりとしての駐輪場整備の議論については、駅の駐輪場整備に限らず、もう少し幅広い記載が必要」という話があり、そのことを踏まえて項目を入れたものかと思う。 これらの部分について主にご指摘いただいた委員はいかがか。 今の部分について特段指摘は無いが、先ほどの図のところで再検討いただきたいことがある。 駐輪場について、公設、民営、有料とか、いろいろ組み合わさって出てくる用語があるが、それぞれ意味合いは異なるかと思う。例えば、それぞれどの範囲までを「設」という言葉を使っているのか、土地の話を行っているのか、あるいは駐輪機の上の部分の運営の部分まで入るのか、そうしたことを示す何らかの分かりやすい説明が必要かと思う。昨今こういう駐輪場は複雑化しており、最近、委託業務などでいわゆる道路上の駐輪場を民間が運営しているところがある。言葉としての意味合いの違いが外部からすると少し分かりにくいのでは、言葉としては補足説明が必要ではと思った。 また、図7と図8の需給バランスという表現について、違和感がある。トリップ費用と混雑の図を書く場合、限界費用、私的トリップ費用とそれに対する供給曲線を描いて、その交わるところに市場の均衡する価格の設定がありうるということになる。需要が少なればコストがかからないので問題になりづらいが、駐輪需要が増えれば膨大なコストがかかり、放置しておく外部不経済的な問題がおこり通行の障害などが発生する。よって、公共化も含めた第三者の介入が必要になり、駐輪場を設けてきた。
----	--

	有料と無料の違いがあるというところで、線の書き方も複数あるような書き方になるだろうが、「線の交わるところで価格が決まる」というのが、一つの駐輪場の整備の考え方であり、「需給バランス等を考慮しながら価格が決まっていく」というメカニズムに乗せていく・乗せていかないというところが大きなコンセプトかと思う。 私がこの図をみたときには、「量」とは供給のことかと思ったが、もし先ほど話にあった通り「需要」という概念が入るとなると理解が難しくなる。「需要と供給の関係」について整理した上で、もう少し図を分かりやすくした方がいいのでは。また、「収益性」という語句は「需給」とは関係ない話で、このキーワードを入れることがミスリードになっていると思う。 需要と供給の関係の話に絞り込むべきなのか。恐らく、ここで言いたいのは、収益性よりも、需要と供給の関係についてかと思う。その点をもう少し分かりやすく丁寧に書ければと思う。
会長	二つご指摘を頂いたかと思う。 一点目は、駐輪場の形態について、例えば底地がどうかとか、施設の初期投資はどうか、その上の器具は、運営はどうかといった難しい絡み合った現実があり、そうした現状を公設や民営といった言葉でうまく分類、説明できるかというご指摘であった。難しい話だが、事務局としてはどういう形が望ましいか。
事務局	公設駐輪場という言葉はずっと協議の中で使ってきたが、確かに、公設とはどこまでを指すかの明確な定義を、少なくとも中間報告書の中では詳しく紹介、定義していない。 我々の仕事の中で公設駐輪場と呼んでいるのは姫路市の放置自転車対策の為に作られた駐輪場で、主に三パターンある。市が設置し指定管理者制度により運営している「市営有料駐輪場」、公益財団法人自転車駐車場整備センターに整備運営を依頼し不動産

委員

としての底地は市が持っている、市営ではないが公設と分類している「整備センター運営の有料駐輪場」、そして市有地や鉄道事業者から借りた土地の上に市が運営している「無料駐輪場」。

主にこの三つをまとめて姫路市の公設駐輪場という言い方をしているが、あくまで、放置自転車対策のための施設として道路部局で管理している駐輪場の定義である。例えば、最近出てきたサイクル&バスライドの駐輪場はここに含むのか。あるいは路上駐輪場のように、市の道路用地の上に民間事業者が整備運営する駐輪場で、市はただ土地の貸主である場合も公設といえるのか。現状、いずれも公設駐輪場の一覧としては含めてはいないが、再定義が今後必要になるかもしれない。

特に、今後協議会で「駐輪場整備の目的は放置自転車対策の為によいのか」議論をしていくときには恐らくこのあたりの話も関係するであろうし、少なくとも「この中間報告書で取り上げている駐輪場はこれですよ」ということはもっとはっきりと明記すべきかもしれない。

言葉の揺らぎとして私は捉えていた。

たとえば概要版の p2 には「市営有料～」という記載があり、他市に対するアンケートの中では「公設有料～」と記載があるが、この二つには違いがあるのか。文章上はいろんな駐輪場があるかのように今のところは記載されているが、同じものなら同じ言葉で書いた方がいいし、そのあたりを統一すべきかと。

駐輪場の中には、運営の仕方が複雑化しているところがある。例えば、お金の発生の仕方が占用料など特殊な形となり、行政が所有する土地について、「駐輪場においてある程度（民営との）共生が認められ、下の土地部分については市が無償で提供できるならば、上の部分は民営でも出来るのでは」といった「上下分離」の考え方が、駐輪の世界では小さいながらも浸透してきている。そのあたりを丁寧に書いておくと今後の参考になるかと思う。設置したのが誰かというよりは、駐輪場を上下に分けた場合

会長	の考え方を簡潔に書けないかと考えた次第。 このあたりを記述するなら概要版ではなく中間報告書の方かと思うが、どこまでを公設と呼ぶのか、公営というものがあるのであればそれは上の部分をだれが運営するのかで違いがあるのか。 そこまで細かくできないのであれば、何らかの形で言葉の定義を示していただきたい。 どういう形にするか難しいところはあるが、検討を要するかもしれない。特に今指摘があったが、表現のゆらぎについてはきちんとしないと問題が起こりそうである。 今後の話まで含むと事務局のいうように大変ではあるが、とりあえず議論の出発点としてどういうものを公設と呼んでいるのかを整理する。今後の議論の進め方によっては説明できなくなる部分が出てくるかもしれないので、どこかで用語の整理をすることとは考えたいが、それはこれから先の議論として分離してもいいかもしれない。 何らかの形で用語については整理、説明をしておきたい。
事務局	表現の揺らぎ自体に関しては他にもいろいろあってかなり修正したもの、先ほど見つけた部分もある。章によって表現の仕方が異なるところがあれば訂正する。 先ほど話にあがった公設と市営については意図的に呼称を分けている。「公設駐輪場」が少なくともこの中間報告書において何を指しているのかについては定義したい。「公設駐輪場」という語句が最初に出てくるのは【2 姫路市における自転車等駐車対策の現状】だが……。
委員	「設」というのと、「営」というのが本来別の考え方としてあるのならば、「民設民営」という組み合わせもありうるだろう

事務局	し、「公設民営」という組み合わせも例えば管理委託などの形態でありうるかと思ったので、どういう組み合わせがありうるのか考え方を示すのが一つかと思った。 ここでは市営の無料有料、それから自転車駐車場整備センターの運営するものが公設駐輪場となっているが、「設」という言葉と「営」という言葉が一對一で対応していない。料金の話と設置の話と営業の話の三つはちゃんと分けた方がわかりやすいのでは、と思った。 確かに、「公設」という言葉の「設」の意味合いを、我々は仕事の中でそこまで明確に決めずに、「姫路市が放置自転車対策の為に整備運営してきた駐輪場」くらいの意味合いで使っており、それが違和感のもとになっているかもしれない。 現時点では「中間報告書でいう公設駐輪場はこういうものですよ」という形でどこかで定義するのがベターかと思う。今後議論を続けていくうえで、「公設駐輪場という呼び方自体がいかかなものか」という議論になっていくのかもしれないが。
会長	一つの考え方として、ここでいう公設・市営とはどういうものかについては本文中で説明し、もう少し複雑な考え方については注・補足などで詳しく説明する程度が現実的かもしれない。 今のところそういう形でやってみてはどうか。 それから先ほどの指摘の二点目だが、p33 の図の考え方については先ほど別の委員からも指摘があった。コストとサービスの質の高低については関連性が明解だが、収益性と需給バランスの話は一緒にしていると分かりにくいかもしれない。分かりやすくするためにもう少しシンプルにしてはどうかというご指摘だが、事務局としてその点はどうか。

事務局	そもそも「量の少」「量の多」という記載は、供給量のイメージだった。駐輪場の量と質を縦軸・横軸で表したらというご意見から、需給バランスで考えるならば、縦軸の大・小を逆にしてもよいかと考えた次第である。収益性の高・低も縦軸の要素に含んでいることに関して「需給バランスと収益性は直接的に関連しない」というご指摘については確かにその通りかもしれない。 この図を作る上では委員二名の意見を両方参考にしたが、それを取りまとめる際のこちらの理解不足もあって煩雑化してしまった。くっつけるべきでないところをくっつけてしまっている部分があるかもしれない。 収益性と表現すべきか分らないが、イメージとしては、「縦軸の上に行くに従い市場性が高くなる」ということは言えるのかと思っていたが、専門の方からみて問題があれば、ご指摘をいただいて補正していきたい。良い表現の仕方がないだろうか。
委員	単に「利用者」とだけ記載するのがいいかもしれない。需給という表現になると、経済学の観点でいうと、「二つの曲線を描いて交わるところが最適な価格です」というのが通常あるのだが、ここで想定されているであろう「上に向かうと利用者が多い、利用者が少ないところは有料駐輪場を設置しても料金を徴収できない」ということを表すには「利用者の多い・少ない」で記載した方が図としては分かりやすいのでは。
会長	もう一名の委員はいかがか。
委員	横軸について、「質」、設備・サービスの質というのはすなわち「供給側の質」であるので、軸足を「供給」に置いていると認識してしまう。それが縦軸の「需給バランス」という部分と噛み合わず違和感を産んでしまう。

	もう一点、「収益性」という記載については、駐輪場については収益があがるか見込みづらい側面がある。公設駐輪場は一般的なマーケットと違い、仮に固定費が高い中で売り上げをあげられたとしても、そこで得た収益はそもそも「公」が前提にあるものであるから、「収益性」という表現にも違和感が出てくる。 一方で「利用者」という記載はわかりやすいと思う。横軸を「供給」とみなした場合でも、（縦軸の）利用者を需要としてみなしても誤解は生じづらく、文言の使い方として分かりやすい。 もし需給にこだわるならば、需要を一定として供給を動かすという視点はあるかもしれない。需要と供給をふたつともみるのではなく、供給だけで定義するというやり方もあるし、あるいは需要だけ、つまり先に提案のあった「利用者」という記載だけで表す方法もある。 いずれにしろ、「収益性」という表現は公設自転車駐車場に対して使うにはリスクな言葉かもしれない。委員の皆様が違和感を抱く理由としては、こうした背景があったと思った。
委員	単に「利用者」とだけ記載する案が分かりやすいと思う。この概念図は、「駐輪場の質がどうか」、「実際に民間事業者が供給しているかどうか」、「需要があるかどうか」という三つの問題が絡み合っている状況がある中で、「縦軸と横軸の二軸で表現し、四つの象限に分ける」という提案があり整理したものだが、確かに先ほどもご指摘のあったとおり、横軸の「質」に対して、縦軸の理解が難しい。 需要または利用者数が集中している駐輪場とそうでない駐輪場で諸々違いがあることは確かなので、そうした分け方ができれば、単純明快になるかと思う。経済学的に適切な表現かはまた別の話だが……。 経済学的に考えると、「需給」という言葉が理解を引っ張って
委員	

	しまったかもしれない。 「収益性」という言葉は「利用者が多いのならば、相対的に利用料金が得られるであろう」という前提があろうが、横軸をコスト・費用とした上で、縦軸をそれに相反する利用料金とする、という表現の仕方はできるかと思う。 もう一点、概念図の「有料駐輪場と無料駐輪場に差を設けるため間隔をあける」に関して、提案した委員が先ほど述べたような説明は、34 から 35 ページの【5.2.5 有料駐輪場と無料駐輪場の差別化】に書いているように思うがどうか。
事務局	ご指摘のとおり、差別化に関することについては、5.2.5 で「こういう考え方をしていく」というかたちで提示している。
委員	そこの流れで何かしら加筆してもいいかもしれない。
会長	どういう風にやるか、今ここで結論を出すのは難しいが、事務局としては、今までの議論を踏まえて、どのように収束させるのが一番いいと考えているか。
事務局	縦軸に関しては、利用者または需要でとらえる方が分かりやすいと思う。現行で記載している「需給バランス」という言葉については、確かにそもそも需給自体が二軸であるため分かりにくく、縦軸は「需要」「利用者数」とした方がイメージしやすいかもしれない。 「収益性」という言葉については、「有料にするかどうか」つまり「受益者負担という考えを持ちうるか」を判断するひとつの軸として、行政では「市場性」があるかを見ることが多い。その市場性のイメージと絡めて、いただいたご意見の中で使われてい

会長	た「収益性」という言葉をいれた経緯がある。ただ、言葉を「市場性」に言い換えたところでここに入れるのが適切かという問題もあり、やはり「需要」や「利用者」とした方がいいかと思う。利用者が多い、需要が多いというのは比較的市場性が高いということに繋がるかと思うので、少なくとも図7・8の表現はそうしたほうがわかりやすいのではないか。 縦軸について、「利用者」とするか「需要」とするか、「利用者」のほうが有力なようだが、いずれにしろシンプルにすべきという話だった。図として破綻しない、妙な理解をされない範囲でそうした表現で示し、図8の話の中で「市場性」または「収益性」について触れるといった形で展開することとしたい。 それから、「～間隔をあける」という記述については複数の委員から意見を頂いているが、これも図8以降に記載した方が文脈としては分かりやすいのでは。
事務局	図を見たときに抱くであろう「間隔があるのはなぜか？」という疑問に対し説明する意味で、図7からあったほうがよいのでは。 例えば、「だんだん有料になる」、「だんだん無料になる」という意味でグラデーションにすると、より分かりにくいだろうか。
委員	そもそもの委員から頂いた指摘としては「有料と無料で明らかな差をつける」というもので、34 ページ以降にも「有料駐輪場と無料駐輪場には設備、サービス、立地などの面で一定の差を設けることが望ましい」という文章が記載されているが。

事務局	はい。その記述は第5回・第6回の協議の中で、「有料・無料にはある程度差を設ける必要がある」という話の流れから得られた解釈であり、そのまま記述する形がいいかと思う。
委員	ということであれば、グラデーションにすべきではないのでは。
委員	タイトルまたは本文中の表記を変えて「こういうものを示している」という風に説明した方が分かりやすいかもしれない。
事務局	その方向で検討したい。この場では決められないので、この部分に関しては、先ほど頂いたご意見を元に出来るだけ早く案を作り、意見を頂いた委員に送付の上で再び意見を頂き、修正したい。それを前提に本日は議決いただきたい。
委員	いずれにしても、この部分は有料・無料をどう仕分けするかの考え方を記載している箇所であり、概念図はそれを分かりやすくする一助として描いているもので、今までの議論で得られた「有料と無料を混在させる」という前提の上で、「どういう風に線を引くか」を決める部分である。 その点を理解いただいた上で、この部分に関しては、特に集中して意見をいただいている三人の委員に見てもらいチェックいただくという提案だった。最後に意見が出終わったところで改めて確認するので、皆様のご意見を頂いて問題なければそういう形としたい。
委員	事務局で検討いただくにあたり一点だけ、グラデーション化す

委員	るというのはやめた方がいい。例えば有料の中で、屋根付きと屋根なしでグラデーションを付けることは十分ありえるが、ここで議論しているのは「オール・オア・ナッシング」、すなわち「有料にするか無料にするか」ということ。 有料の中でグラデーションをつけることについてはもともと別途議論するという話であり、今後の課題とすればよいかと思う。 個人的には、境目の部分は「駐輪場を設置していない駅」を表しているというイメージがあった。 つまり、「需要が見込めてかつ必要な駅には有料を作る」という方針でやってきた中で、そこまで需要がない駅については無料とするのか、設置しないのか、あるいはグレーゾーンとするかという議論がある中で、これからはそうした駅にもできる限り設置していこうと。その場合に、例えば有料・無料の線引きの境界を空白の方向に伸ばしていく、あるいは逆にそうした駅には手を出さないなど、「（今後新設する）駐輪場を有料側にするか無料側にするか」のイメージだった。
会長	概要版の中で端的に表現されているが、「有料・無料を併存する」とした上で「有料化する場合はこうである」という書きぶりである。そういう意味で、有料と無料を明確にこの軸上で分離できるかは、はっきり分らない面もある。
委員	どういう意図を伝えたいかによる。「利用者が少ないときは基本的に無料とする」という考え方だったら、もう少し図を工夫すべきと思う。委員から意見を頂いた方向性として、どこまでは有料でやっていくべきか、それがどこまで決まったかでこの線の引き方は変わってくると思った。

会長	細かい部分まで見ると非常に難しい部分はある。ここは今すぐ結論が出せない部分なので、他のところも進めていきたい。 ここまで全体を通した修正のご意見を頂いたが、他の委員から指摘はあるか。
委員	この中間報告書が想定する読み手は誰だろうか。というのも、例えば、本協議会の関係者以外、もしくは姫路市外の方を対象とするなら、駐輪場がどこにあるかなど、姫路市の駐輪場の現状が分からないのではと思う。例えば7ページの図1は、地図上の数字が凡例の各駐輪場と対応した関連図かと思うが、ここで掲載されていない駐輪場には相当する図が無い。姫路には縁のない方に読んでいただく上で、この図でよいのかどうか。 具体的に文章でいうと、31ページではある一つの無料駐輪場の有料化事例にも言及しているが、一部の読み手は「ここはどこなの?」となってしまう。説明としてそれでよいのかどうか。例えば、姫路駅前中央地下駐輪場や西地下駐輪場などは縁のない方は分からないと思われる。 全駐輪場を地図に入れるべきという話ではないが、少なくとも本文中で言及された駐輪場については、特に今回は地理的要因が一部含まれることも踏まえると、資料が十分かの確認が必要ではないか。 次に、p19 図5中の文字が小さすぎてつぶれているので、内容としては十分だが、最終的に文言がきちんと読めるか確認したほうがいい。
会長	事務局はコメントをお願いします。
事務局	文字がつぶれているのは印刷の問題かと思われる。製本の際に

	は注意したい。 駐輪場の位置を示すものとしては、前回配布した別添資料の中に「公設駐輪場の一覧」が含まれている。地図的なものではないものの、その一覧と、何度か協議会でも使っている資料3に各駅の配置を表したものもあるので、これを併せてみれば何となく位置関係は分かるかと思う。
委員	ご指摘の通り、既存の資料に良いものがあるので、参考資料として差し込めばよいかと。資料には駐輪場の名称が書いてあるが、そこまで書くならばどこに何があるのかも記載があってもよいかと思った。
事務局	この別添資料についてはこのまま協議会の中間報告資料として添付する予定である。同じ本文の中に入れ込むと煩雑になるので、別冊の形としたい。
会長	今までの協議会で使用した資料には貴重な資料がたくさんあるので、すべてを中間報告書に添付する必要はないと思うが、公表できるものは公表し、活用いただきたい。
委員	28 ページからの【5.1.1 公設駐輪場の整備運営に係るコストは公費で負担すべきか】というセクションにおける「放置自転車対策」および「自転車活用推進」の二つの観点についてだが、近年、海外では駐輪場の役割について「鉄道利用の促進」としての観点が非常に高まっている。つまり、鉄道をもっと利用して公共交通を利用してもらうということである。 もう一つ、都市計画的観点として、自転車による移動を含めたウォークアブルな都市計画による町の賑わいという観点もある。こ

事務局

の二つの観点が「公共公設駐輪場の整備・運営を公費で負担すべきかどうか」という問題と関連してくると思う。

ここで質問したいのだが、37 ページに、いわゆる先ほどの「町の賑わい」に相当するであろう「都市計画的観点での駐輪場整備」、さらに「交通インフラとしての駐輪場」と記載があるが、鉄道の利用促進に関しては今後これらのテーマとして議論していくという理解でよいか。もしそうでないなら、5.1.1 あたりで、鉄道に関する観点もコスト公費を見直す上の観点として記載したほうがいいのでは。

元々の公設駐輪場についての議論の発端が駐車対策という事であり、そこからさらに発展した話になるかと思うが、今後引き続き協議すべき三つテーマのうちの三つ目「公設駐輪場の整備運営目的を放置自転車対策に置くべきか」のなかで「都市計画的観点での駐輪場整備」、「交通インフラとしての駐輪場」という記載を入れているのは、ご指摘の通りの意図である。

「交通インフラとしての駐輪場」には公共交通との連携も含まれている。この記述も今までの意見を拾い上げて入れたものだが、それらの意見も委員のおっしゃるような糸を含むものと認識している。「都市計画的観点での駐輪場整備」という記述を追加したのも、まちづくりに関する話などを含む前回まで頂いたご意見を一文でまとめる目的で記載した。

公共交通との連携あるいはまちづくりという観点について、この協議会の中間報告に入れるかどうかだが、もし入れるとしたら 5.1.1 の中で「自転車活用推進の観点から」という記載があるので、そのあたりに文言を入れ込む方法はあるかと思います。あるいは【2.3 自転車活用推進法と、駐輪場を取り巻く計画・施策】のところで、放置自転車対策以外の意義について述べている部分がある。

本筋としてはテーマの三つ目のこれから議論すべき内容にあたるかと思うが、公設駐輪場の意義の一つとして触れるならばこの

委員	あたりに記載できるかと思う。 要するに、出だしだけを 5.1.1 で書いておいて、具体的なことは 5.3 の今後の課題として検討すると。もしよろしければ、出だしの箇所で、鉄道の利用促進や鉄道との連携の観点などについて二言、三言記載いただきたい。鉄道から見た場合に、駐輪場は公共交通利用促進の意味でも、交通の結節点として非常に重要と思われる。 ちなみに、徒歩 10 分が 800 メートルくらいであるのに対し、自転車が 10 分で移動できる距離は 2500 メートルと、面積的に徒歩の約 10 倍となる。つまり同じ人口密度であればひとつの駅が見込める利用客数も 10 倍の人口となり、そういう観点からも、駐輪場の整備は鉄道にとって非常にいいものを作ることになるわけで、そうしたことを知ってもらうことも重要である。
会長	この件に関しては、一つの方向性として、中間報告書で頭出しをしておくこととしたい。3 つのテーマに関しては必ずしも議論が尽くされたわけではないので、まずここで頭出しをして、それから残された課題として記述する方向で行きたい。
委員	以前、警察の関係から防犯カメラなどに関する話があった。最終答申に向けての話だが、犯罪の対策などもコストとして考えるならば、無料駐輪場で防犯カメラがない事等によってコストがかかることを示す何らかのデータを掲載すると説得力があると思う。 我々が無料と信じているものにもコストが掛かっているという事は、最低限は理解いただくべきポイントではないか。現行でも「無料駐輪場の運営コスト」として記載している箇所はあるものの、そこに含まれない犯罪や自転車盗といったコストもあると思

	うので、今後に向けて何らかのデータがあれば出していただけると、今後の展開にとっても有効かと期待している。
会長	事務局としては、今のご指摘に関して、どういう形で取り扱うのが適切と考えるか。
事務局	防犯カメラといわれると、市は無料駐輪場に設置していないので難しいところはあるが、安全性確保のための照明装置や毎日の無料駐輪場での職員の巡回などでコストがかかっているのはご指摘の通りである。それを言葉として入れる事は簡単だが、「これくらいお金がかかっている」ということを明確に入れられるかどうか、難しいところはある。 予算から数字を引っ張って「これくらいかかっている」とすることは出来なくもないが、どこに入れ込むべきか……。
委員	直接資料を掲載できないならば、本文のどこかで、無料駐輪場のそういった実態について少し触れておく程度でもいいかもしれない。いずれにしろ、無料と有料で違いがあるのかなど、何かしらデータがあれば、という程度の話。 巡回等は駐輪場のコストに含まれていないかも知れない。拾うとしても管理運営費の一部としてどんぶり勘定で複数の駐輪場を全部まとめたものになるかと思うので、直接記載するのは難しいかもしれない。要は、そういったコストとして記載していない部分で懸念すべき部分やケアすべき部分にどういったものがあるかを、言葉としては挙げておいた方がいいのでは、ということをお願いしたかった。
会長	少なくとも無料駐輪場もコストがかかるということも、当たり

	前のことではあるが、誤解がないようにすべき。本当はそれを明示できればよいが。22 ページの【4.2 公設駐輪場のコスト】で書いていないわけではないが、これをもって説明としてよいかどうか……。
事務局	このコストの中では無料駐輪場を巡回する職員といったコストについても含んで書いてはいるが、「無料駐輪場は有料駐輪場よりコストが低い」という記述にしているので、「無料駐輪場でもコストがかかっている」といったことがより分かりやすいように表記の仕方を考え直したいと思う。
委員	わたしの意図としては、今回の中間報告の取りまとめの中でというよりは、最終に向けてそういった情報が出てくればという話で、そうした情報を踏まえた上で「コストとはどこまでを含むか」という話の中で委員から出てきた意見を可能な限り項目として入れ込むことが大切だということが言いたい。中間の段階では、意見としては頂きながらもまだ具体化はできていないので、そのあたりについては今後でよいのでは。
会長	どういう形で入れるか検討はしていただきたい。 他に意見がなければ、事務局の方で今までの意見を踏まえて修正すべき点を確認していきたい。その上で修正することを前提に中間報告書最終案として中間報告をするかどうか決をとりたい。 それでは、事務局は、今までに上がった修正箇所の整理をお願いします。
事務局	【修正箇所について確認】

事務局	提言に関する修正については、できればこの場で文言を決めておきたい。（１）について、頂いたご意見をそのまま反映するならば、「駐輪場の公共性に鑑み、一定の公費負担を継続するとともに、受益性を考慮し、利用者にも料金負担を求めるため、無料駐輪場の有料化を検討する事」というような感じか。 前半については、そのまま「駐輪場の公共性に鑑み」という言葉を入れ込めばよいかと考えている。後半については、「利用者にも料金負担を求めるため」という文言に足すならば、「受益者負担の観点から……」や「受益性を考慮し……」といった枕詞をつけるのはどうか。
委員	簡単に、「一定の受益があるため」といった表現はどうか。あまりたくさんの文字をいれなくてもと思ったが。
事務局	「一定の受益がある利用者にも料金負担を求める」という書き方にしたい。
会長	受益者負担、という言葉は話がややこしくなるので、「受益」でとどめる案がよいかと思う。 また（２）に条件という表現が出てくるが、この条件とは何かという話になる。
事務局	明確に「これ」というのを明示するのは難しいが、入れるとしたら「駐輪場の質、利用者数などの条件に応じて」という風に先ほどの 5.2.4 の話を繋げるか、あるいは 5.2.4 で述べているので、ここでは今のままのほうが良いか……。

会長	文言を入れると今度はそれに引っ張られる。その前の部分で、有料化の議論をかなりしているので、その流れを受けていることを示せばよいのだが。この箇所に関しては、他の委員から特に意見がなければ、このままとしたい。 ほかに、事務局が、こういう風にすると案を示せる箇所はあるか。
事務局	公設駐輪場の意味・定義という事に関しては、公設駐輪場という話が最初の方から出てくるので、章立てでいうと【1 協議会の概要】や【2 姫路市における自転車等駐車対策の現状】の最初の方に「ここで取り上げる公設駐輪場とはこういうことですよ」という形で入れ込みたいと思う。入れるとすれば 2 かと思うが、1 に入れるなら【1.5 本報告書の趣旨】あたりか。
委員	P9 の【2.1.2 公設駐輪場の整備運営】の最後の部分で「公設駐輪場とは」という箇所があるが、そのあたりで「なお〇〇に関しては～」と具体的に記載してはどうか。
事務局	そこに追記、調整する形で対応したい。併せて概要版の方も同じような記述を入れたい。特に概要版の表現が浮いているように感じたので、概要版の【2 姫路市における自転車等駐車対策の現状】のところにも同じような表記を入れて、「中間報告書における公設駐輪場とは何か」ということを分かりやすく示したい。
委員	先ほども指摘のあったように、路上駐輪場の扱いや、自転車駐車場整備センターの駐輪場はどう扱うか等についてもさらに詳しく記載できれば、今後の議論で問題も少なくなるかと思う。

事務局	路上駐輪場の扱いは定義が難しいところがあるが、表現の仕方は考えさせていただきたい。
会長	この方向性で、中間報告書で主に扱うところについて定義をして、表現の揺らぎがないようにできれば中間報告書の記述としては良いかというところだった。ただ、今後、上下分離の話や、路上駐輪場をどう扱うかといったこと、都市計画的、あるいは交通インフラとしての駐輪場について議論していくと複雑になっていくので、そういうことを、何らかの形で今から先に繋ぐようなことを記載できるか。例えば、【5.4 さらに検討・協議を進めるべき事項】などのなかにそうした表現があっても良いかと思う。 どちらがおさまりよいかは事務局で判断してほしい。
委員	先ほどもご指摘のあった、最終案 p36 の書きぶりを直す部分、概要版についても同様に修正頂けるかと思っているが、その前の箇所【5 審議結果と提言：公設駐輪場のコスト負担のあり方について】の四角が三つ囲まれた部分の真ん中「公設駐輪場のコスト負担を利用者にも求めるべきか ⇒ 受益者負担の観点から利用者にもコスト負担を求めるべき」という書き方がストレートすぎるかと思う。 中間報告書をそこまで読んだ方なら通常理解できるだろうし、四角の箇所に行く記載をよめば内容は分かると思うが、読まれる方の大半は概要版から入るだろうから、もう少し説明をした方がよいのではないか。 例えば「受益者負担の観点から、サービスの内容に応じては利用者にも一定のコスト負担を求めるべき」というふうに、提言の表記の修正に合わせて四角の中の文章にも反映してはどうか。

会長	公費負担税金を投入する理由および利用者に負担を求める理由がはっきりしていることが重要とのご指摘だったが、概要版についても、出来るだけ細かく丁寧に説明するべき、ということか。
委員	表現が強すぎではないかと。続く箇所の二つの箇条書きには「性質上受益者負担の考え方がなじみやすい」「過去アンケートからもサービスが適切ならば有料化でもよい」とあり、そこを読めば意図は伝わると思うが、いずれにせよストレートな表現で、強すぎるのではという感想である。
委員	文章を入れ替えて、「コスト負担を求める場合は受益者負担の観点を考慮すべき」とするのはどうか。
会長	それは一つの方法かと思う。
事務局	その形で考えたい。確かにこの文言だと、どんな駐輪場でもコスト負担を求めるという風に単体だと見えてしまう部分があるので、文章の順序を逆にして、コスト負担を求めるなら受益者負担の観点を考慮する、とした方がよいかもしれない。 同様の内容でいうと、中間報告書最終案の 5.1.2 の 1 行目が対応すると思うので、そちらも変えるべきか。話の流れとしては、それまでの協議の話をトレースしており、「公費負担も必要、利用者によるコスト負担も必要、両方必要なのだから有料無料一律でなく併存させよう」という流れになっている。どちらの表現でもその流れを崩すことはないと思う。より明確に記載する為にこの書き方をしたが、捉え方によってきつくなりすぎるという見方があるならば、元々の協議の本意ではないので、そういう形で修

会長	正したい。 概要版の場合、一部を切り出すことになり、協議の文脈と違った受け取り方をされると確かに不本意である。そこは配慮して、逆に中間報告書の本文に反映させる、ということで対応すればよいかと思う。 以上、修正箇所としては、先ほど事務局がまとめたところくらいかとは思いますが、欠落しているところはあるか。 【委員から意見なし】 それでは決をとるが、内容が煩雑になっている為、事務局にはもう一度修正箇所を確認頂きたい。
事務局	【修正箇所を確認】 ・ <u>p9【2.1.2 公設駐輪場の整備運営】</u> ➢ 公設駐輪場に関する定義を分かりやすいものに変更 ➢ 概要版【2 姫路市における自転車等駐車対策の現状】に同内容を記載 ・ <u>p28【5.1.1 公設駐輪場の整備運営にかかるコストは公費で負担すべきか】</u> ➢ 公共交通機関との連携、まちづくりに関することを記載（二段落目に文言を追加し表現を補強する） ・ <u>p32【5.2.4 有料化を検討すべき公設駐輪場の選定について】</u> ➢ 図7と図8の縦軸を利用者等の表現に変更する。本文中の記載も踏襲した内容に変更 ➢ 図中「～差を設けるため間隔をあける」という記載について、本文に 5.2.5 の議論につながるような説明を追記する

会長	➤ 変更の際は、今回意見を積極的に頂いた委員 3 名の意見を頂く • p36 【5.3 コスト負担のあり方についての提言】 ➤ (1) の内容を「駐輪場の公共性に鑑み一定の公費負担を継続するとともに、一定の受益がある利用者にも料金負担を求めるため、無料駐輪場の有料化を検討する事」と改める • 概要版 p3 【5 審議結果と提言：公設駐輪場のコスト負担のあり方について】 ➤ 「受益者負担の観点から利用者にもコスト負担を求めるべき」という文章について表現を変更する。合わせて、本文の 【5.2.1】 の表記も変更する。 以上の部分で漏れや誤りはあるか。 【委員から指摘無し】 これまでの協議を通して、どういう考え方でどこを直すか理解いただいたと思うので、これらの修正を行った上でこの最終案を本協議会の中間報告とすることに関して議決を行う。挙手によって採決するが、山陽電気鉄道株式会社佐藤様は代理出席のため議決に加われないことをご了承いただきたい。 それでは、修正を前提とした中間報告書の決定について賛成の方は挙手をお願いします。 【委員全員挙手】 協議会規則にて、委員の過半数の賛成により議事を決する事としているため、この件については賛成多数ということで決定したい。 以上をもって本協議会第一期の中間報告書が議決されたものと
-----------	--

事務局	する。事務局には、最終案を元に修正をした上で中間報告書を完成して頂きたい。デザインや体裁、形態等については事務局に任せることを委員には了解いただきたい。委員から読み手を意識してチェックしてほしいという指摘もあったので、その点は事務局によりしくお願いしたい。 中間報告書については以上となる。今回は第 1 期の任期中最後の機会となるが、何か意見はあるか。 【委員から意見なし】 特に意見がないようなので、以上で本日の議事は終了とする。 【以下会長挨拶】 それでは事務局に進行をお返りする。 【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した。
-----	---