

委員名簿

【委員】

神戸大学大学院工学研究科 教授 織田澤 利守

大阪公立大学大学院工学研究科 准教授 吉田 長裕

京都大学大学院地球環境学堂 准教授 山口 敬太

松井公認会計士事務所 公認会計士 松井 年志子

神戸中央法律事務所 弁護士 森 有美

【オブザーバー】

認定 NPO 法人コミュニティ・サポートセンター神戸 事務局長 飛田 敦子

一般社団法人自転車駐車場工業会（芝園開発株式会社 代表取締役） 宮本 薫

学生オブザーバー 3 名（神戸大学、大阪公立大学、京都大学）

日時：2025 年 8 月 27 日(水) 15:00～ 場所：神戸市役所 1 号館 24 階 1243 会議室

市立自転車駐車場のあり方検討委員会

第 2 回委員会

< 次第 >

1. 開会

2. 議事

- (1) 第 1 回委員会での宿題返し（追加資料）
- (2) アンケート調査および他都市調査の結果
- (3) 学生意見聴取（ワークショップ）の実施結果
- (4) 今後の駐輪場整備等の方向性について
- (5) 意見交換

3. 閉会

市立自転車駐車場のあり方検討委員会 (第2回)



今後の予定について ※全4回を想定

【第1回】 5/29

エリア特性に応じた課題共有、現状把握、アンケート等調査内容の確認

【第2回】 8/27※本日

調査の結果報告と方向性の検討

【第3回】 11月頃（予定）

今後の持続可能な駐輪場のあり方についての検討

【第4回】 12月頃（予定）

検討案のとりまとめ整理、答申内容を決定



本日の議題

- ・ 第1回委員会での宿題返し（追加資料等）
- ・ 利用者アンケート・他都市への調査結果
- ・ 学生意見の発表、とりまとめ
- ・ 今後の駐輪場整備等の方向性について



第1回委員会での意見（宿題）

1. 駐輪場の無い駅の情報整理と今後の考え方
 2. 放置自転車禁止区域と放置自転車の関連性
 3. 駐輪場（あるいは駅）の優良事例
 4. 駐輪場毎に超過需要か供給過多かなど整理し現状把握の精度を上げる
 5. シェアサイクルを駐輪場で受け入れていくかどうか
 6. Webサービスのメールアドレス登録者の年齢分布
- （7. 将来的な経費削減の余地についての情報整理）※後半資料にてご説明



駐輪場のない駅の情報整理と今後の考え方

今後の考え方
放置自転車の台数や駅の特性（周辺駅の利用状況等）に応じて、駐輪場整備の要否について検討していく。

駐輪場のない駅	自転車 放置台数
鶴越	1
長田（神戸電鉄）	56
丸山	46
須磨浦公園	0
東垂水	0
霞ヶ丘	0
神鉄六甲	0
有馬口	0
有馬温泉	0
二郎	14
鈴蘭台西口	0
藍那	0

既成市街地では
乗降客数の多い駅を
中心に有料
(主要駅、乗換駅の間にある駅で一部無料)

〈駐輪場位置図〉

凡例

○

有料駐輪場 42駅

●

無料駐輪場 34駅

●

民間駐輪場等 11駅

●

駐輪場の無い駅 23駅

※有料駐輪場は無料試行中(名谷・西代)含む

駐輪場のない駅	自転車 放置台数
南魚崎	193
山手県庁前	46
南公園	8
中埠頭	21
北埠頭	9
ポートターミナル	15
貿易センター	137
医療センター	54
計算科学センター前	34
旧居留地・大丸前	97
みなと元町	130

神戸電鉄沿線は乗降客数が
少なく無料が大半

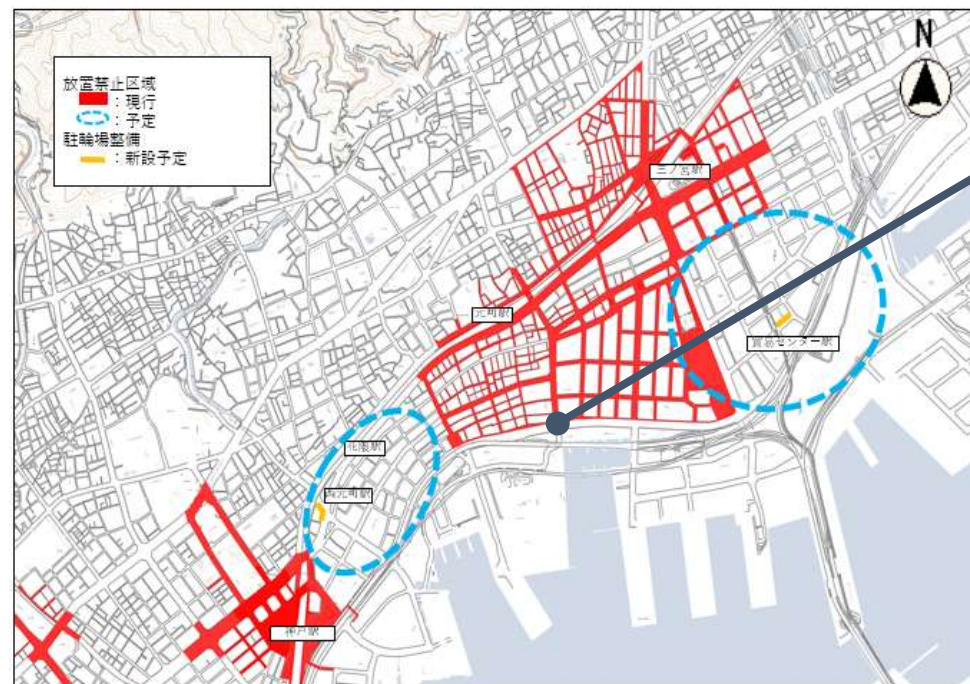
宿題2. 放置自転車禁止区域と放置自転車の関連性 ①

- ・ 有料駐輪場がある駅周辺の一定範囲を禁止区域として定めている。（市内55カ所）
- ・ 特に三宮元町の都心部では駅周辺だけでなく、街中の路地や辺地での放置が多い。
民地や道路上の民設駐輪場整備を促進するとともに、令和3年度に禁止区域を追加指定。
- ・ 今後、花隈・西元町駅、貿易センター駅周辺において、駐輪場整備（市営or民設）、禁止区域の追加指定を予定。

民設駐輪場の整備

令和3年度 禁止区域追加指定

今後の禁止区域追加指定（予定）



整備前

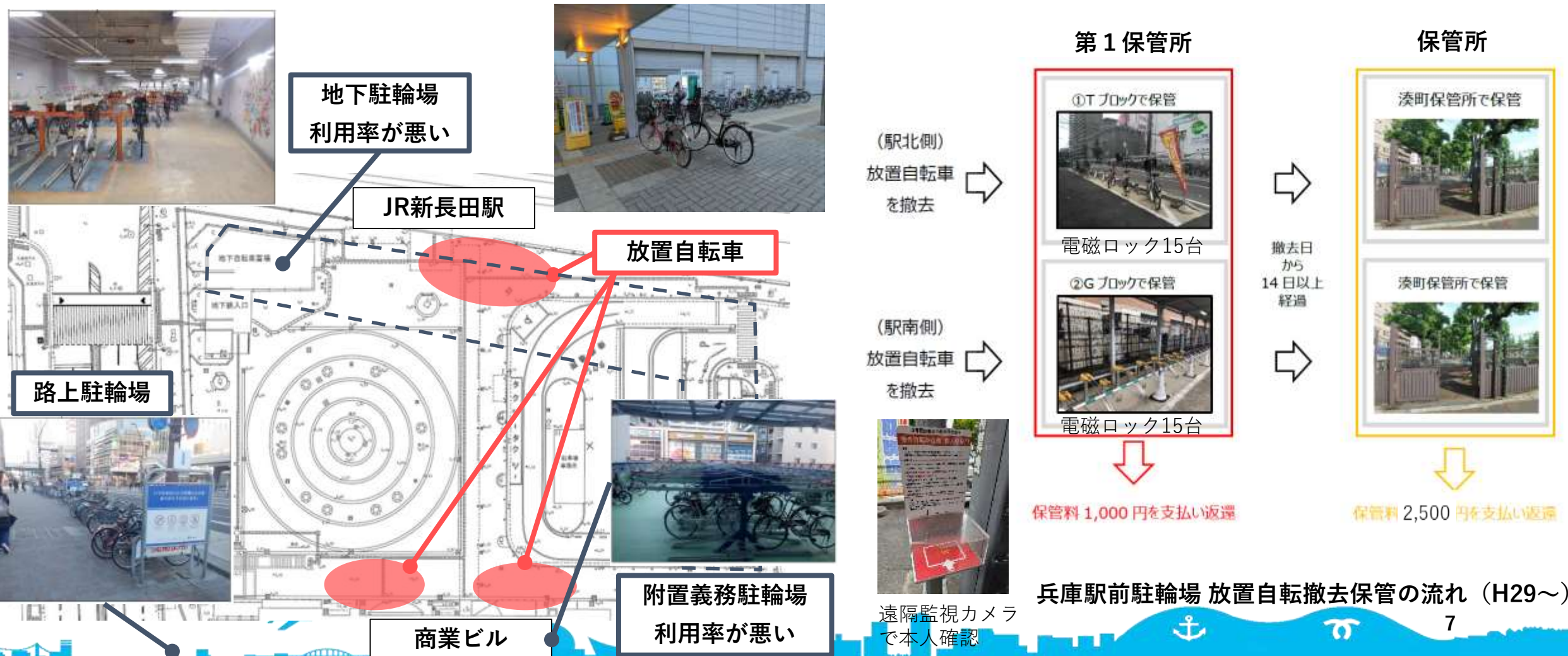


整備後



宿題2 . 放置自転車禁止区域と放置自転車の関連性②

- ・新長田駅は市内トップの放置台数。収容台数は足りているが駅近の路上は一杯で、地下や附置義務は空きがある。
- ・駅前広場や商業ビル前に放置が集中しており啓発・撤去を強化しているが、労力が大きく効果が一時的である。
- ・駅前広場再整備の検討会では放置自転車が最大の課題。歩行空間、憩い空間を狭めてるとの意見も。
- ・兵庫駅前駐輪場で実績がある、電磁ロック式駐輪機を使用した撤去・一次保管を検討。



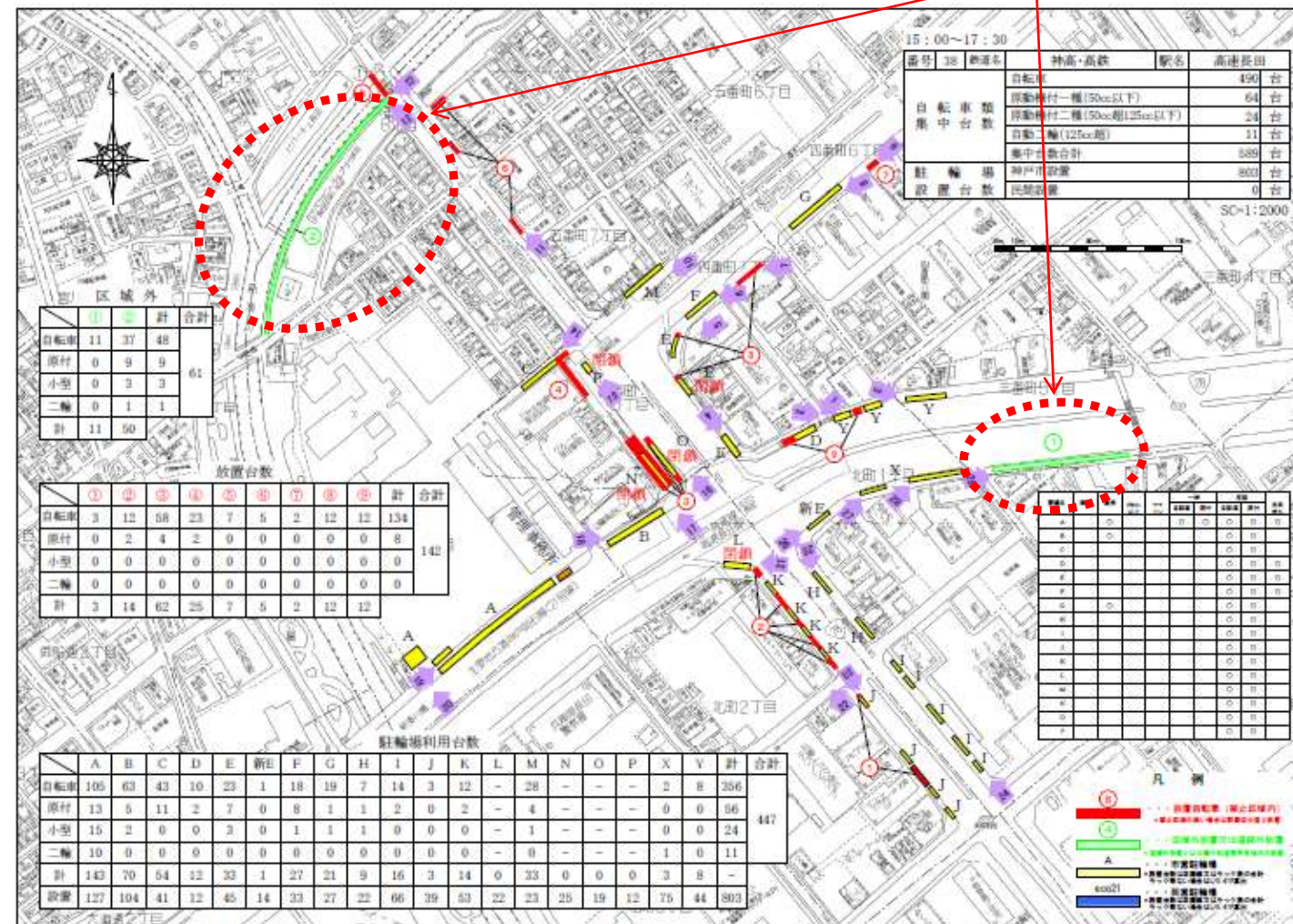
※禁止区域内で違法駐輪が多い（特に駅前や商店街など）



高速長田駅

※駅前はもとより禁止区域の境界外側に多くの放置自転車が存在

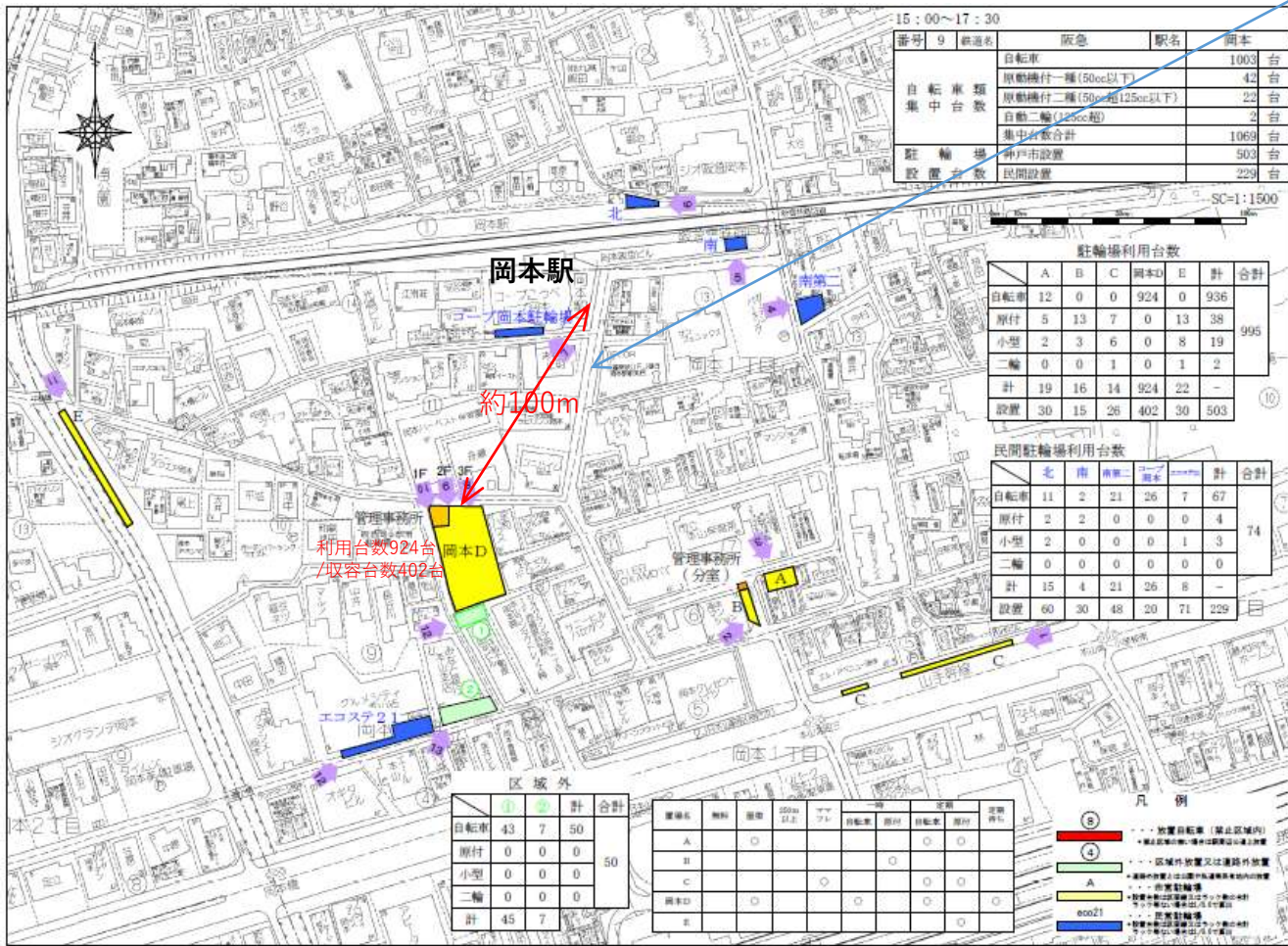
駐輪場の収容台数は足りている → 利用しやすい駐輪場が必要



宿題3 駐輪場（あるいは駅）の優良事例

阪急岡本駅

- ・ 駅から少し離れているが、まちのメインストリートでつながる大規模駐輪施設のある好事例 ※まちとの一体感有り
- ・ しかしながら、駅周辺に適地がなく、新たな駐輪場整備が難しいといった課題がある。 ※多くの定期待ちが発生



▼賑わいのあるメインストリート



- 定期利用〈有料〉
- 一時利用〈有料〉
- 管理事務所
- 自転車等放置禁止区域

周辺駐輪場位置図



宿題3 . 駐輪場（あるいは駅）の優良事例

- ・土地がない駅前において大規模開発により屋内駐輪場等を整備した好事例。
- ・大規模な駐輪場等を確保したことで近傍の既存駐輪場に余裕を生み出し、おもいやりゾーン（幅広の駐輪スペース）の整備などにつなげている。

・垂水駅



地下1階 : 原付駐車場・駐輪場
1階 : ロータリー
2階～4階 : 図書館

図書館地下の原付駐車場▶

▼完成した垂水図書館外観



宿題4.
 駐輪場毎に超過需要か供給過多かなど整理し
 現状把握の精度を上げる

〈駐輪場稼働率〉

凡例

- 有料駐輪場
- - 稼働率90%超 (12駅)
- - 稼働率60%超 (14駅)
- 駅名 屋根なし割合50%超 (9駅)
- 無料駐輪場
- - 稼働率90%超 (22駅)
- - 稼働率60%超 (5駅)
- 市営駐輪場なし
- 他部局や民間駐輪場あり

※無料試行中駐輪場については、名谷は有料、西代は無料で整理。



神戸電鉄沿線は乗降客数が
少なく無料が大半

既成市街地では
乗降客数の多い駅を
中心に有料
 (主要駅、乗換駅の間にある駅で一部無料)

駅名 (R5)	屋根なし割合
須磨海浜公園	100.0%
鈴蘭台	100.0%
北鈴蘭台	100.0%
高速神戸	94.2%
阪神御影	88.1%
王子公園	79.9%
JR住吉	73.5%
高速長田	67.3%
滝の茶屋	50.7%

宿題5.シェアサイクルを駐輪場で受け入れていくかどうか

- ・他都市調査において、約8割もの自治体で、一部の駐輪場に限られるもののシェアサイクルポートを公共駐輪場内に設置しているとの報告があった。

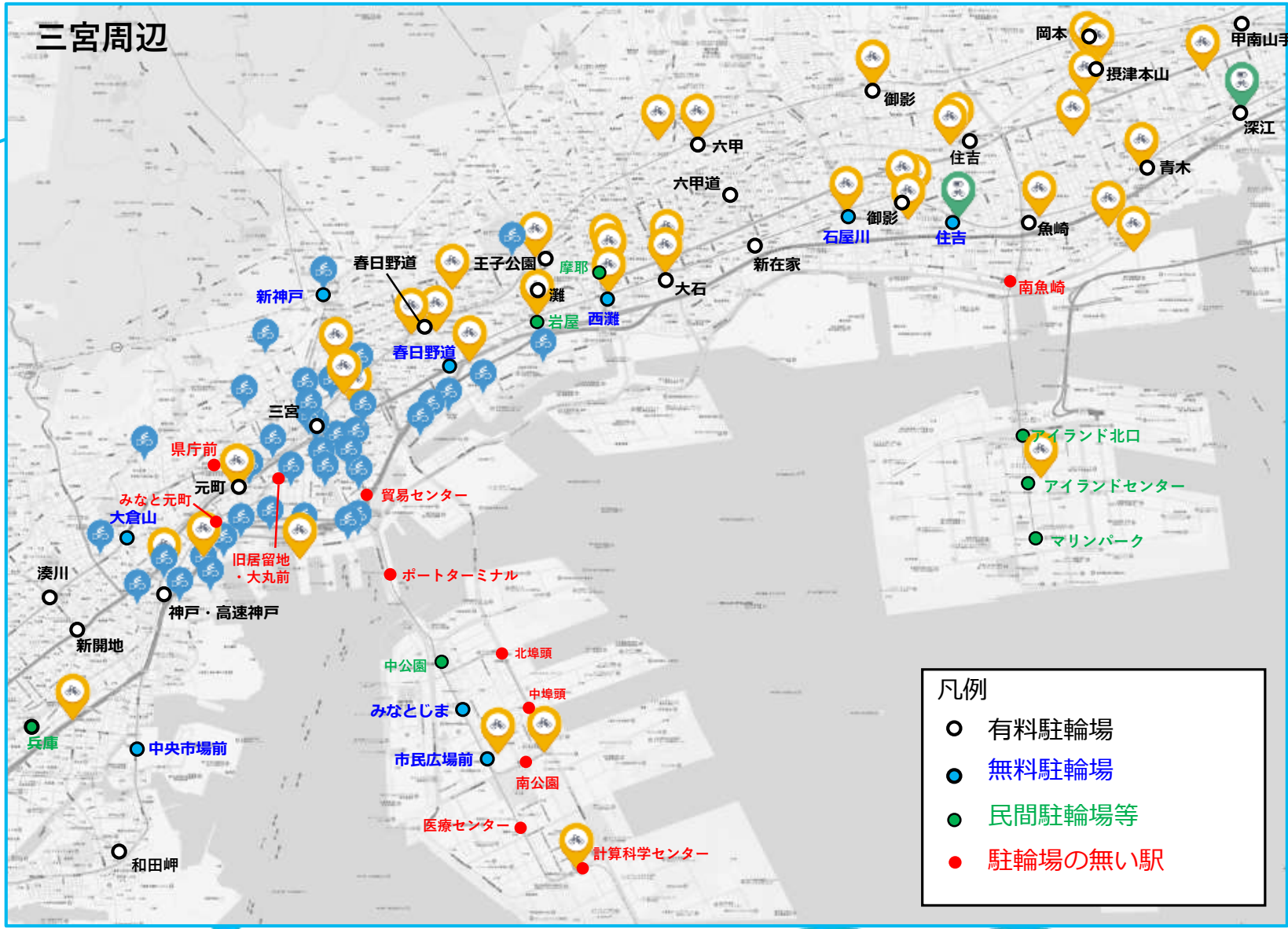
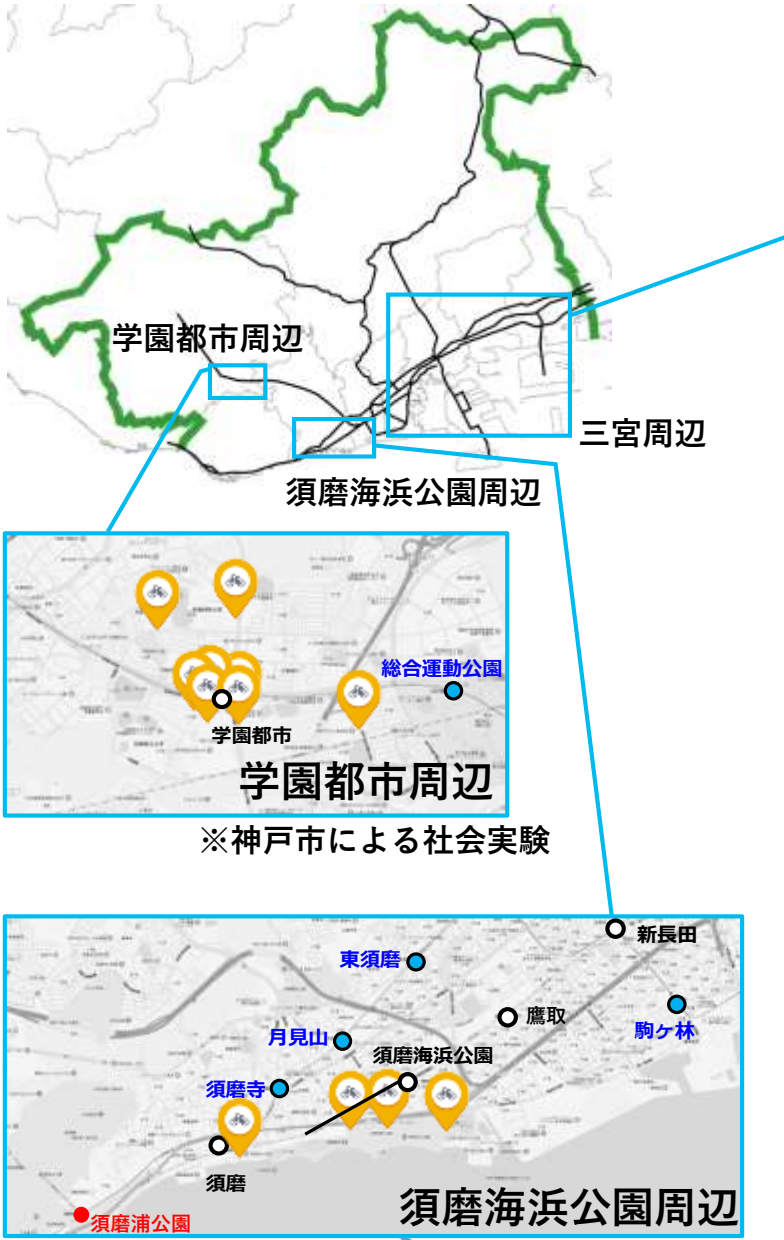
➤本市でも、特に収容台数に余裕がある駐輪場を中心に、シェアサイクルポートの設置について検討していくものとする。

【コベリンのポート位置図】



▲三宮駅北ポート

※参考 〈シェアサイクルポート〉



- 凡例
- 有料駐輪場
 - 無料駐輪場
 - 民間駐輪場等
 - 駐輪場の無い駅

● : Luup

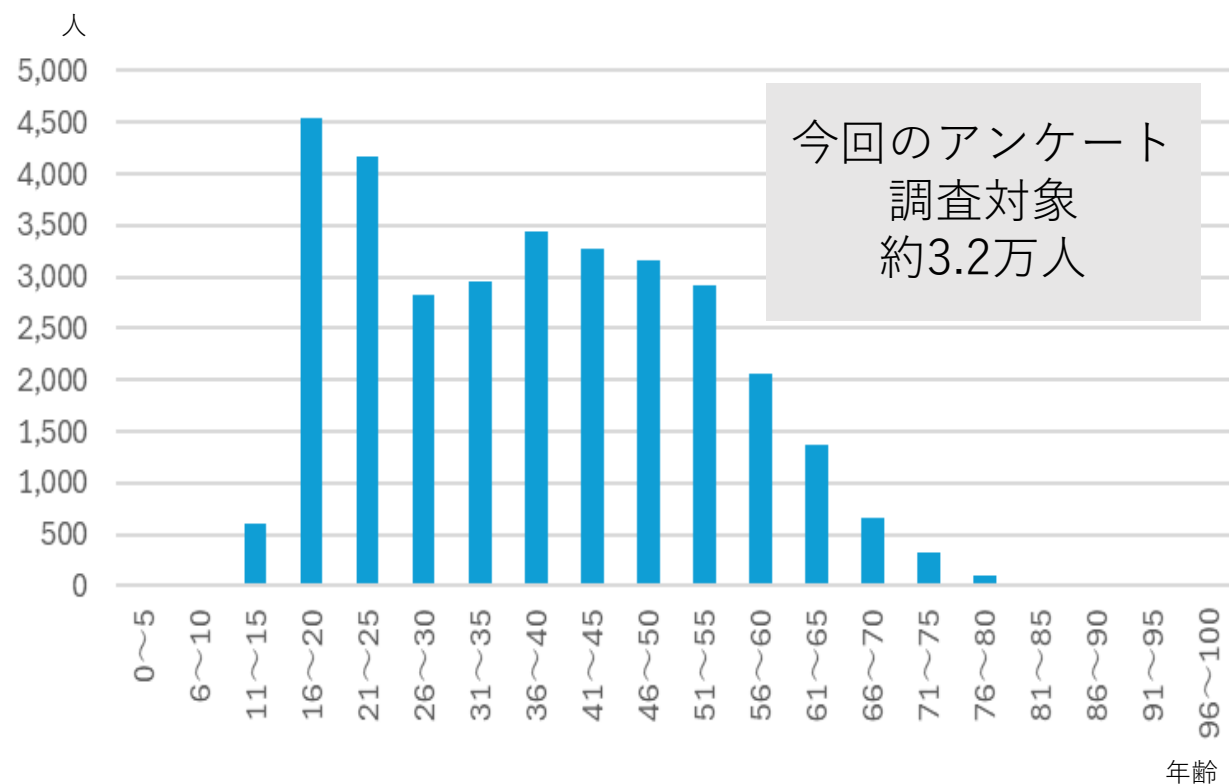


出典：(株)Luupホームページ



宿題6. webサービスのメールアドレス登録者の年齢分布（2025年8月時点）

webサービスのメールアドレス登録者



定期契約者

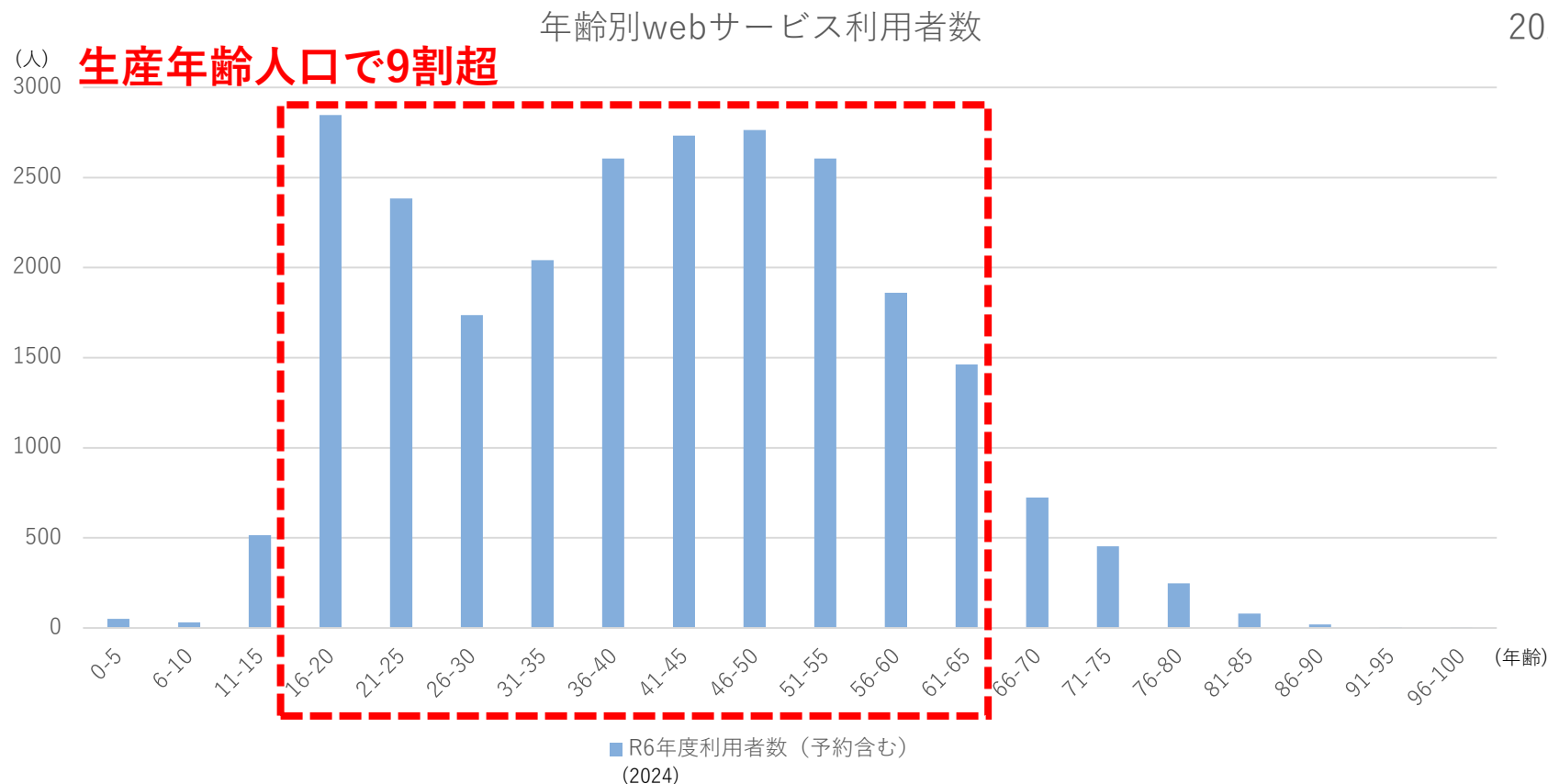


定期予約者

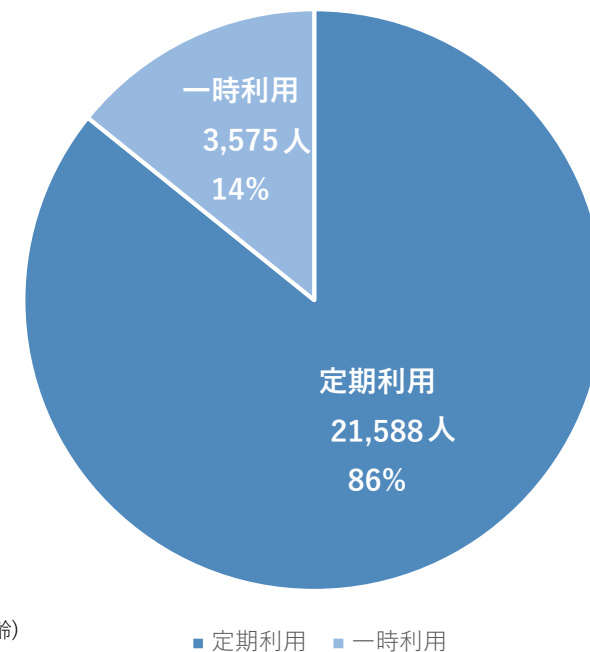


(参考) 第1回委員会資料より抜粋

神戸市における年齢別の駐輪場利用者数は生産年齢人口と重なる
16歳以上65歳以下が9割を超える。



2024年度末のwebサービス利用者の状況



定期利用をしている駐輪場利用者は生産年齢人口を構成する労働者や学生であることから、当該人口の減少は利用者の減少につながる可能性がある。

利用者アンケート調査の結果

※問4については非利用者向けアンケート結果についてもあわせて提示



【アンケート項目】

(a～f 回答者の属性に関わる質問)

a. 年齢を教えてください

☐ ～19 歳 ☐ 20～29 歳 ☐ 30～39 歳 ☐ 40～49 歳 ☐ 50～59 歳 ☐ 60～69 歳
☐ 70 歳以上

b. 性別を教えてください

☐ 男性 ☐ 女性 ☐ その他

c. 主に利用する自転車の車種を教えてください

☐ シティサイクル(ママチャリ) ☐ クロスバイク ☐ ロードバイク
☐ マウンテンバイク ☐ 折り畳み自転車 ☐ その他

d. チャイルドシートや電動アシストはついてますか

☐ チャイルドシートがついている
☐ 電動アシストがついている
☐ どちらもついている
☐ どちらもついていない

e. 駐輪場の利用形態について教えてください

☐ 定期利用 ☐ 一時利用

f. 最寄駅はどちらですか

(自由記述)



【アンケート項目】

1. あなたが普段利用している駅周辺の駐輪場の収容台数は十分だと思いますか

- ☐ 十分だと思う
- ☐ やや不足している
- ☐ 明らかに不足している

2. 駐輪場の支払い方法は、キャッシュレス決済の方が便利だと思いますか

- ☐ そう思う
- ☐ どちらともいえない
- ☐ 思わない

3. 駅からの距離や屋根の有無、建物型の1階とそれ以外とで、利用料金を差別化していることについてどう思いますか

- ☐ 適切である
- ☐ どちらともいえない
- ☐ 不適切である

4. 駐輪場の整備において、まちの景観との調和について、あなたの考えに近いものを選んでください

- ☐ 景観に配慮した設計が望ましいと思う
- ☐ 景観も利便性も両方大切だと思う
- ☐ 利便性やコストを優先すべきだと思う
- ☐ 特に関心はない

5. 最初の 60 分無料などのサービスがある機械式駐輪場(電磁ロック式など)について、あなたの考えに近いものを選んでください

- ☐ 利用者にとって便利なサービスだと思う
- ☐ あれば嬉しいが、なくても困らない
- ☐ 無料時間の設定は不要だと思う
- ☐ よくわからない／使ったことがない

6. 放置自転車の取り締まりについて、あなたの考えに近いものを選んでください

- ☐ 現状よりも取り締まりを強化すべきだと思う
- ☐ 現在の取り締まりで十分だと思う
- ☐ 放置自転車はあまり気にならない
- ☐ よくわからない／関心がない

7. その他駐輪場に対する意見があればお書きください
(自由記述)



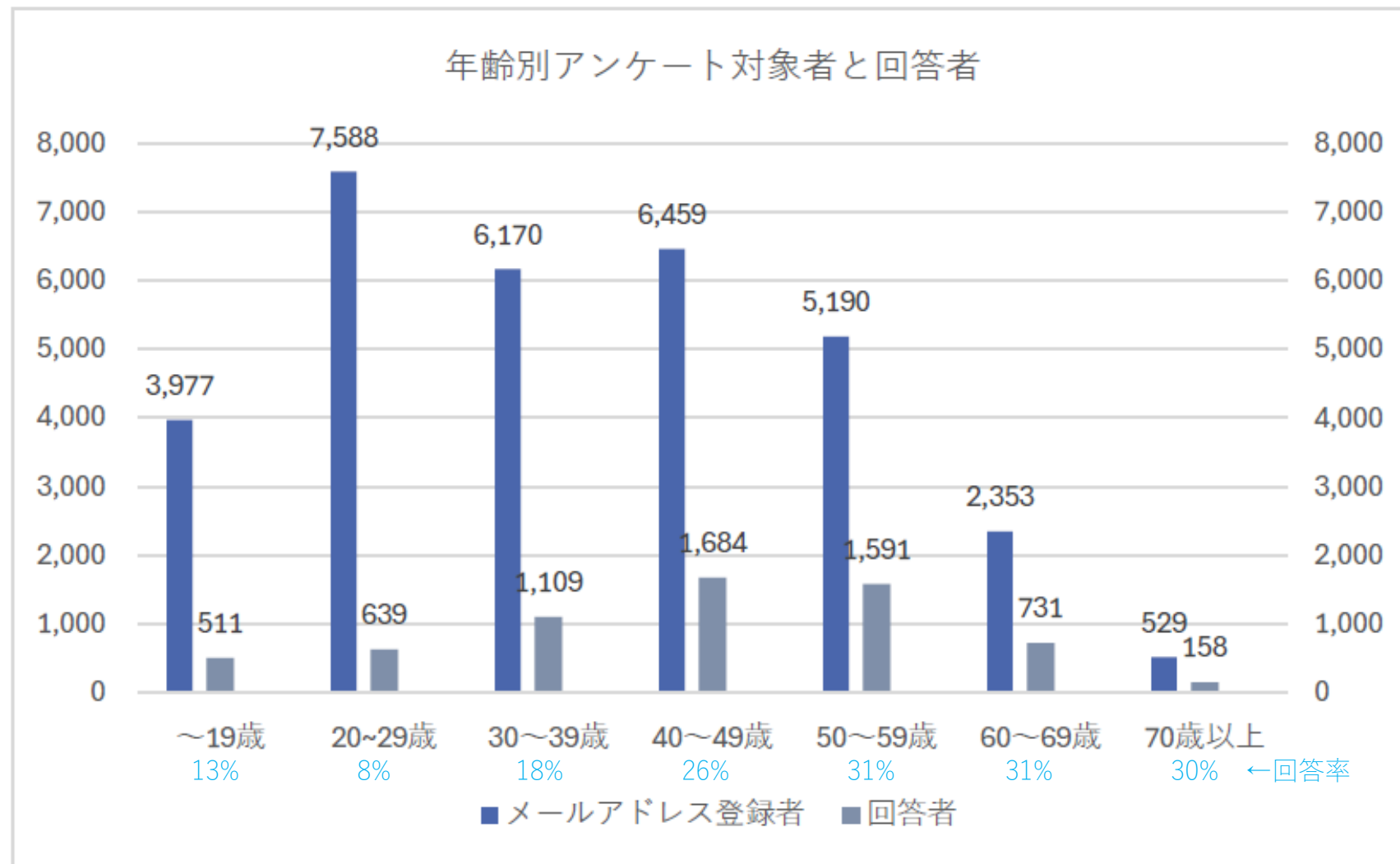
●調査方法

対象者 : Webサービスへのメールアドレス登録者 約3.2万人

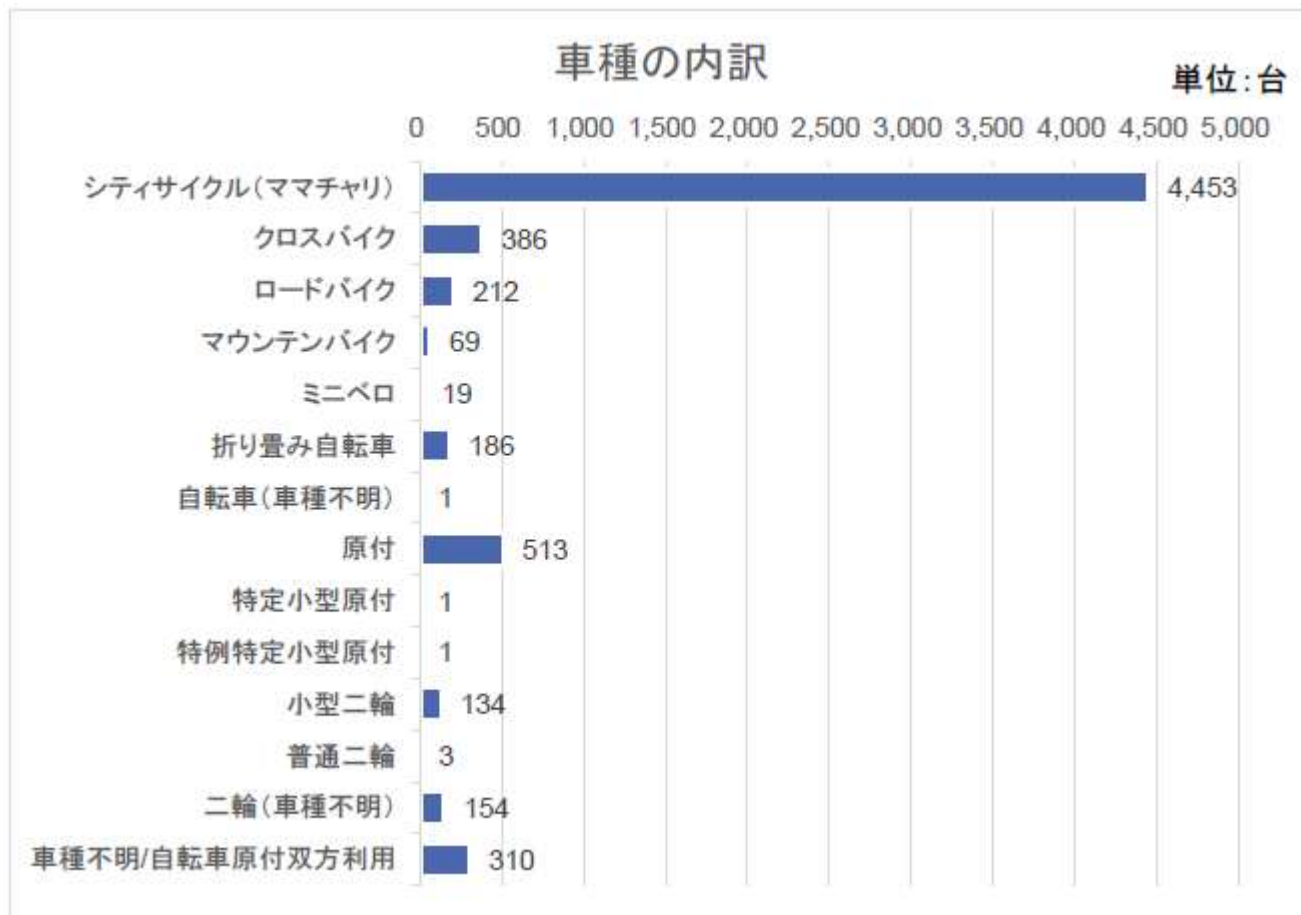
実施方法 : Googleフォームで作成のうえメール送付

有効回答数 : 6,442件

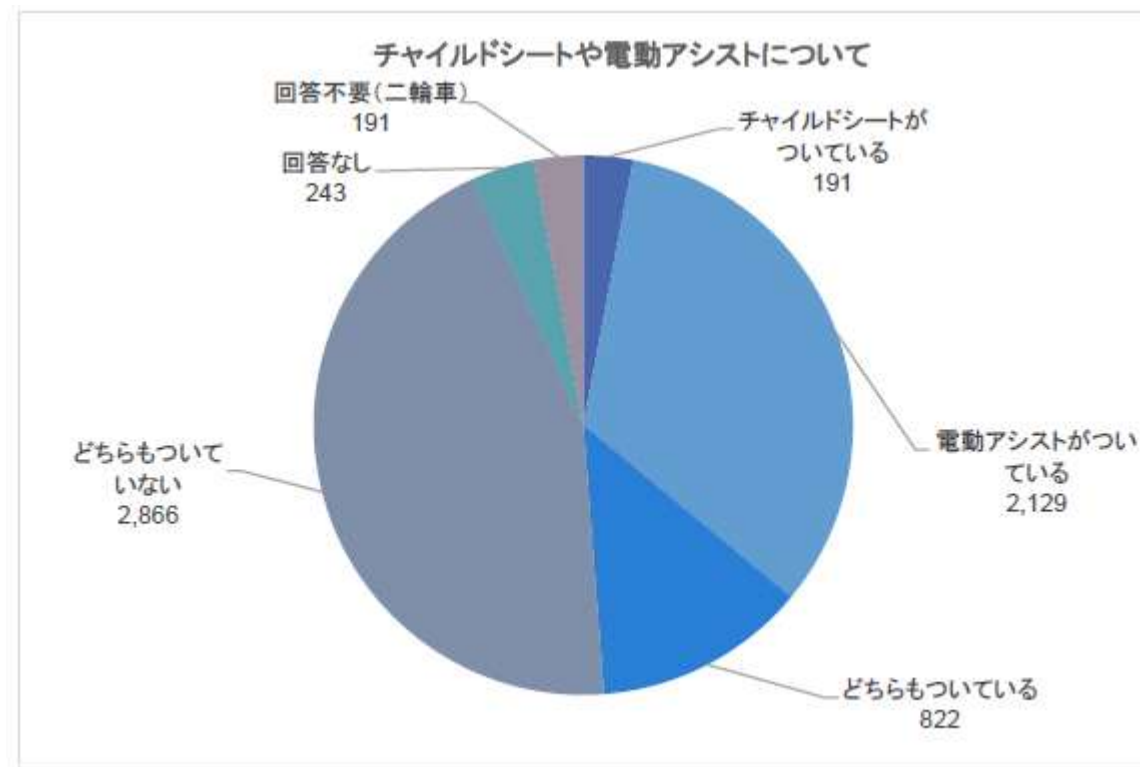
回答率 : 約20%



〈車種〉



〈電動自転車・チャイルドシートの有無〉



【アンケート結果】

1. あなたが普段利用している駅周辺の駐輪場の収容台数は
十分だと思いますか

■ 十分だと思う ■ やや不足している ■ 明らかに不足している



2. 駐輪場の支払い方法は、キャッシュレス決済の方が便利だと思いますか

■ そう思う ■ どちらともいえない ■ 思わない



3. 駅からの距離や屋根の有無、建物型の1階とそれ以外とで、
利用料金を差別化していることについてどう思いますか。

■ 適切である ■ どちらともいえない ■ 不適切である



4. 駐輪場の整備において、まちの景観との調和について、 あなたの考えに近いものを選んでください

- 景観に配慮した設計が望ましいと思う ■ 景観も利便性も両方大切だと思う
■ 利便性やコストを優先すべきだと思う ■ 特に興味はない

● W E B サービスを利用した利用者アンケート（回答数：6442人）



● 神戸市職員アンケートフォームを活用した駐輪場を利用していない方へのアンケート （回答数：1565人）



※駐輪場を利用していない方々にも同様のアンケートを実施したが、ほぼ同様の結果となった。

5. 最初の60分無料などのサービスがある機械式駐輪場（電磁ロック式など）
について、あなたの考えに近いものを選んでください

- 利用者にとって便利なサービスだと思う ■ あれば嬉しいが、なくても困らない
■ 無料時間の設定は不要だと思う ■ よくわからない／使ったことがない



6. 放置自転車の取り締まりについて、あなたの考えに近いものを選んでください

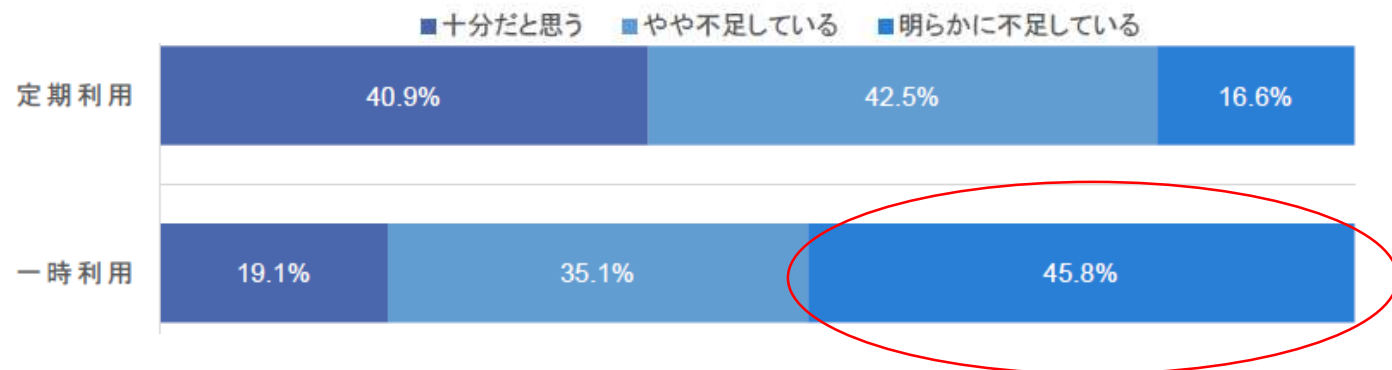
- 現状よりも取り締まりを強化すべきだと思う ■ 現在の取り締まりで十分だと思う
■ 放置自転車はあまり気にならない ■ よくわからない／関心がない



●別途属性別分析 ※一部抜粋

〈利用形態の別〉

1. あなたが普段利用している駅周辺の駐輪場の収容台数は十分だと思いますか

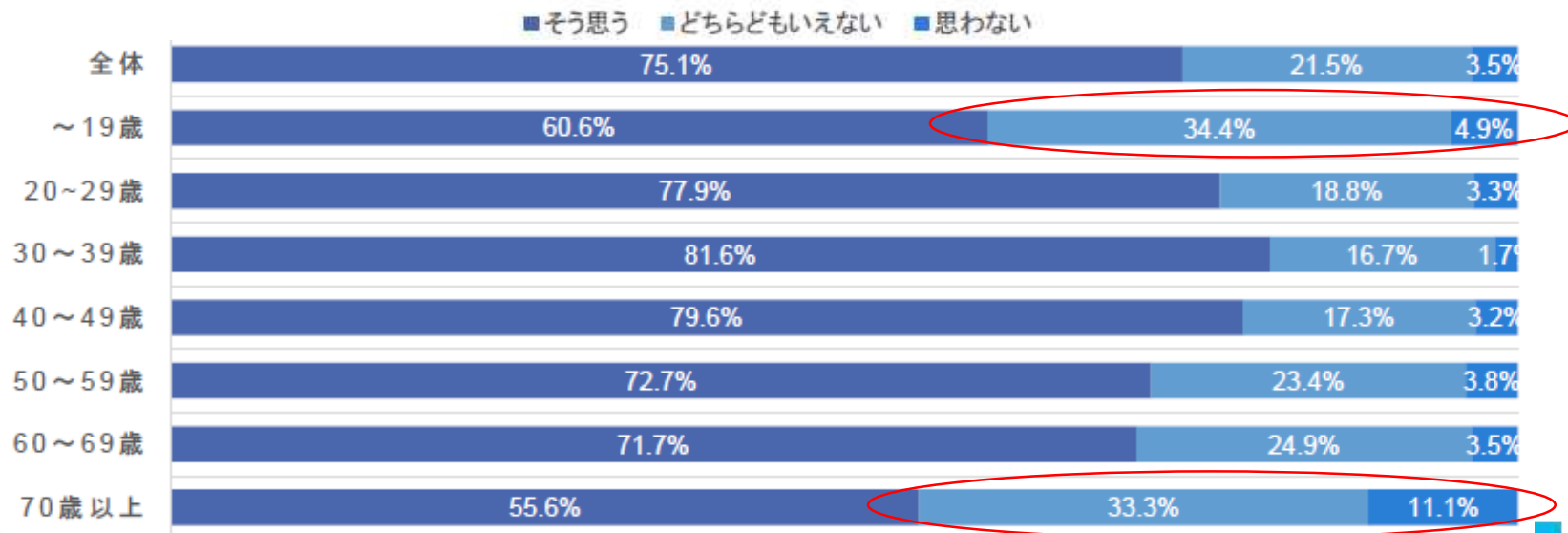


駅毎にニーズが異なり、考えられる要因は以下のとおり。

- ①一時利用枠の不足
- ②定期利用枠の不足
(一時利用をやむなく利用している)
- ③希望する場所に駐輪枠の余裕がない

〈年齢の別〉

2. 駐輪場の支払方法は、キャッシュレス決済の方が便利だと思いますか



※キャッシュカード等の保有率なども関係してか19歳までと70歳以上で「思わない」などの回答が多い

●自由記述欄での主な意見

ポジティブな意見

スタッフへの感謝	スタッフの親切さや丁寧な対応、駐輪場の管理に対する努力に感謝する声が寄せられた。
立地の利便性	駐輪場の場所が便利で助かるという意見が見られた。
設備への満足	受付時間外に定期券の更新ができる、クレジット決済ができることに満足という意見が見られた。

ネガティブな意見

駐輪スペースの不足	朝の通勤・通学時間帯には満車となり、利用できないケースが多いという声が多数あった。
不正駐輪	料金を支払わずに駐輪する利用者や、契約エリア外に停める利用者への不満が非常に多く見られた。「正規の料金を払っているのが馬鹿らしくなる」といった不公平感を訴える声が強く、より厳しい対応を求める意見が多かった。
屋根付き駐輪場の要望	雨に濡れるのを防ぐだけでなく、直射日光による自転車の劣化や、特に電動アシスト自転車のバッテリーへの影響を懸念する声が多かった。料金が上がっても設置してほしいとの意見も見られた。
料金	無料にしてほしいとの意見や、利用頻度に見合わないと感じる意見があった。
メンテナンスの不備	清掃不足、施設の破損や修理の遅れなど、管理面での問題が指摘された。
立地の不便さ	駐輪場の場所が駅から遠く不便だと感じる利用者がいた。特に定期利用者が一時利用者よりも駅から遠い場所に配置されることに不満を感じる声が多くあった。
スタッフの対応	スタッフの態度が悪い、システム操作や各割引制度の知識が不足しているなどの意見があった。
セキュリティへの不安	監視カメラが少ない、盗難やいたずらがあったなど、防犯面での懸念が示された。
設備の使いにくさ	自転車を停める間隔が狭く自転車の出し入れが困難あるいは損傷する（電動アシスト等で特に顕著）、2段式駐輪ラックが使いにくいなど、設備の利便性に関する指摘があった。

他都市調査の結果



調査方法

対象自治体 : 政令市（20都市）、東京特別区（23区）、近隣都市（4都市）
実施方法 : 他都市の自転車駐車場の整備運用に係る担当部署へ質問票を送付
集計数 : 47件

【調査項目】

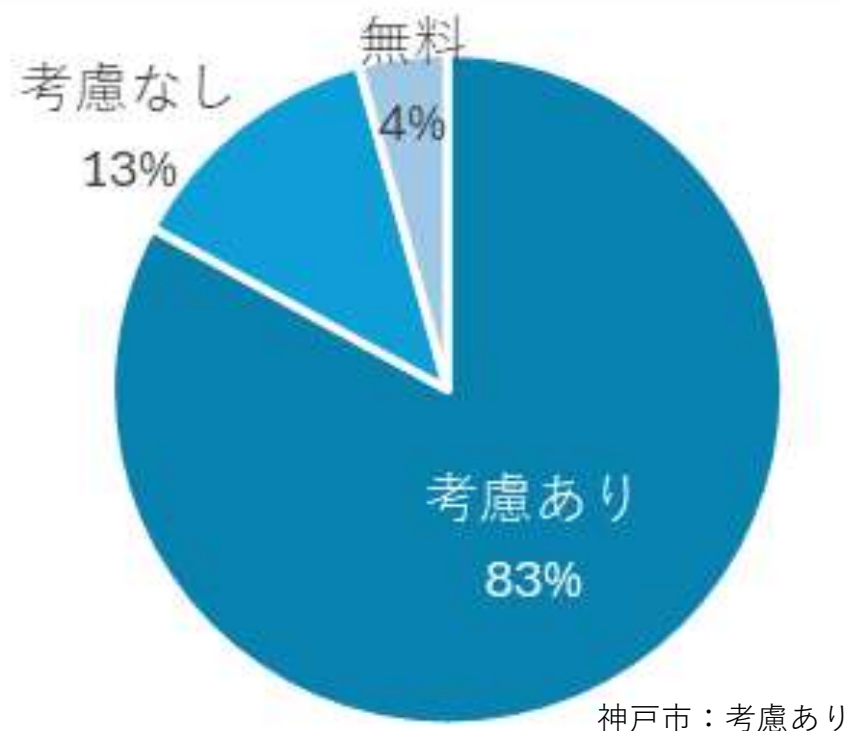
1. 年間の総利用台数
2. 無料・有料駐輪場の数について
3. 有料駐輪場の現在の料金制度について
3. 有料駐輪場の現在の料金制度について（撤去保管料）
4. 機械式駐輪器具の設置と料金体系について
5. 減免制度について
6. 屋根の設置について
7. 景観への配慮について
8. 放置自転車対策費等の負担区分について
9. 新たなモビリティの受け入れ等について
10. 自動二輪車の受け入れ排気量について
11. ヘルメット着用促進の取り組みについて
12. 省人化・省コスト対策について
13. DX化について



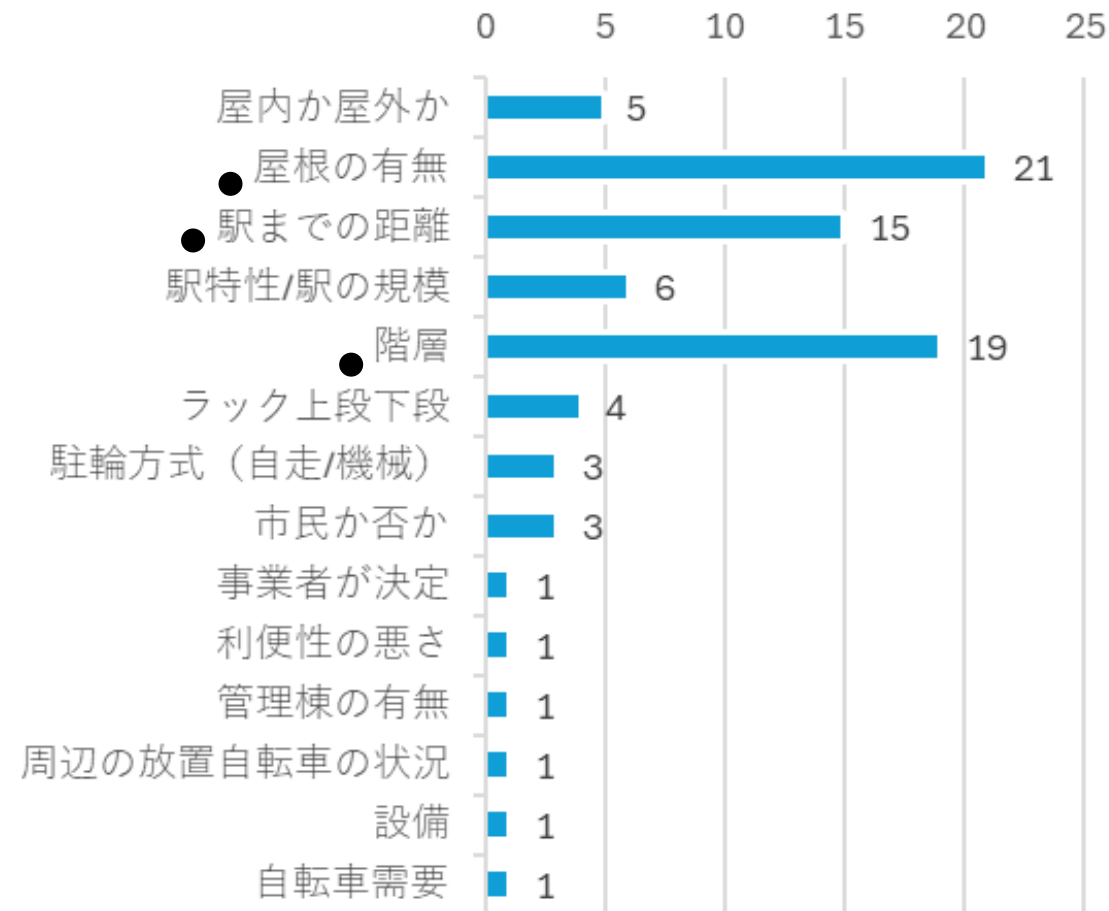
【調査結果】

3. 有料駐輪場の現在の料金制度について

一時利用・定期利用料金およびその他柔軟な料金設定（場所別や時間帯別料金など）を行っている場合はその料金体系等を教えてください。



料金に考慮している要素



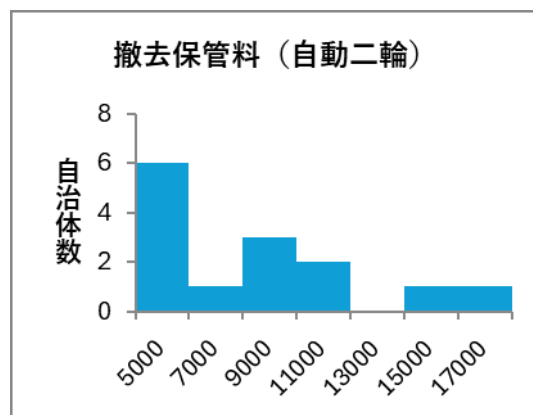
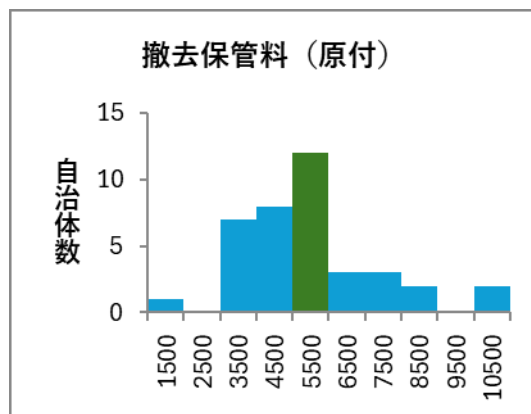
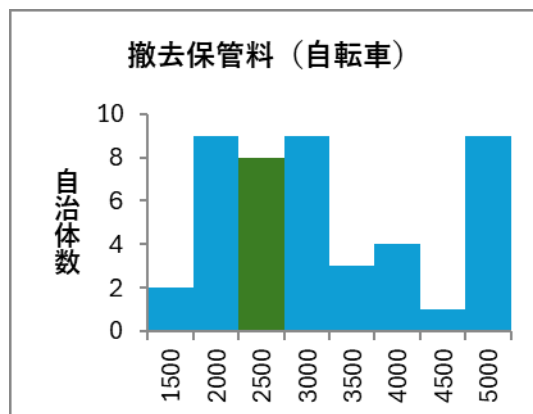
※●：神戸市で取り組んでいる項目

【調査結果】

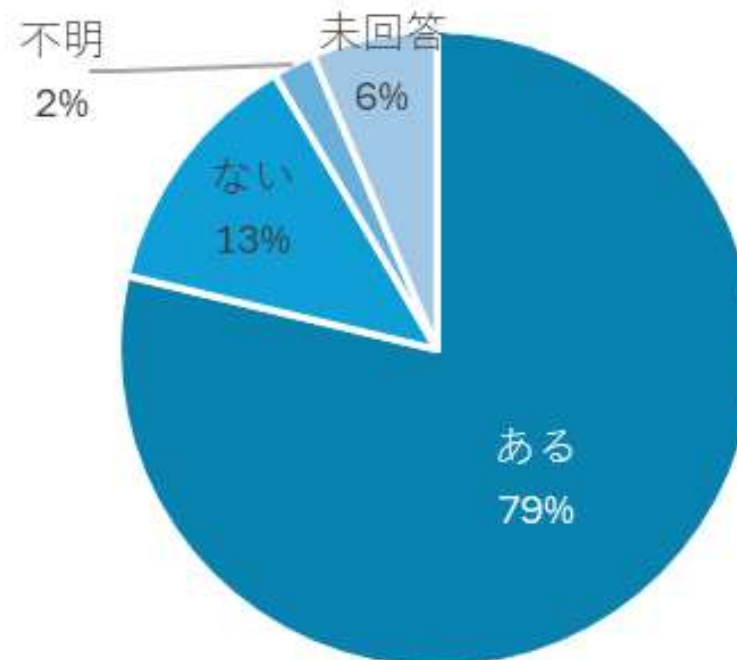
3. 有料駐輪場の現在の料金制度について（撤去保管料）

撤去保管料（移動保管料等）を教えてください。

撤去保管料を引き上げたことはありますか。
ある場合はその料金も教えてください。



***神戸市の撤去保管料**
 自転車：2500円
 原付：5000円
 自動二輪：設定なし



神戸市：ある

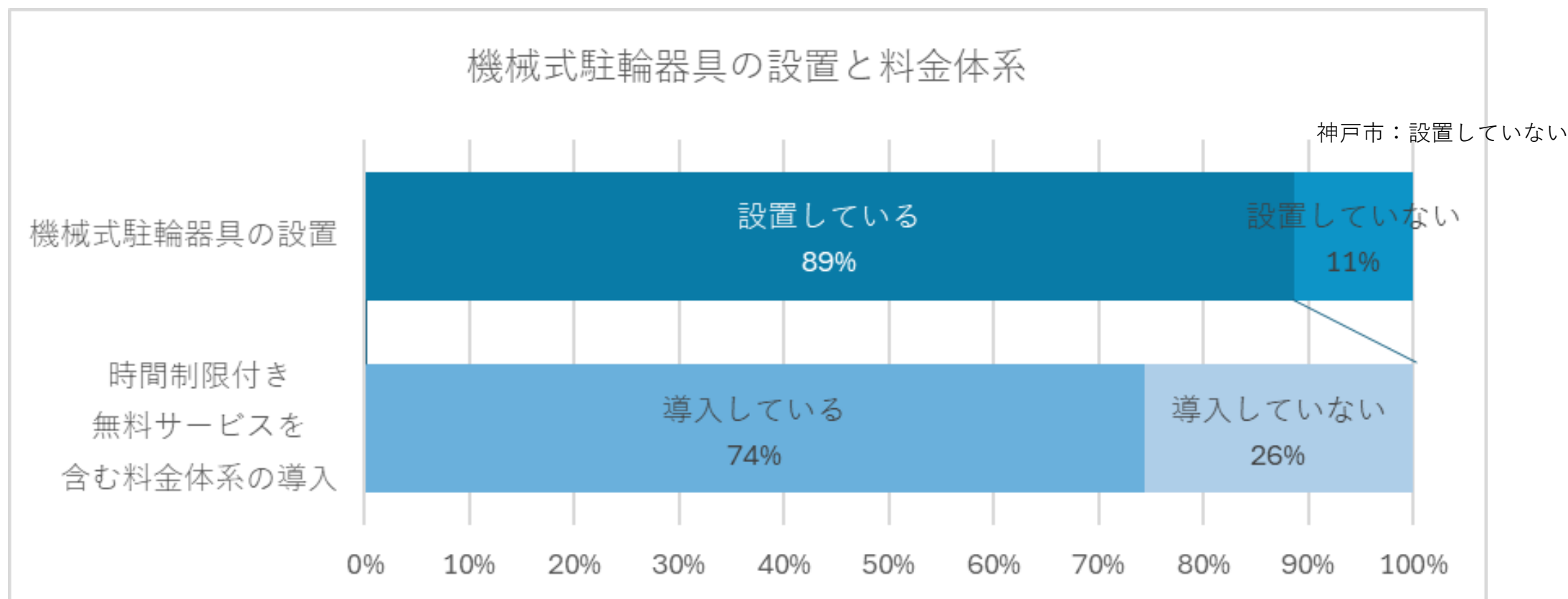
過去より複数回引き上げを行っている自治体が複数あった。

直近の引き上げ倍率は最大4倍（中央値1.6倍）であった。

【調査結果】

4. 機械式駐輪器具の設置と料金体系について

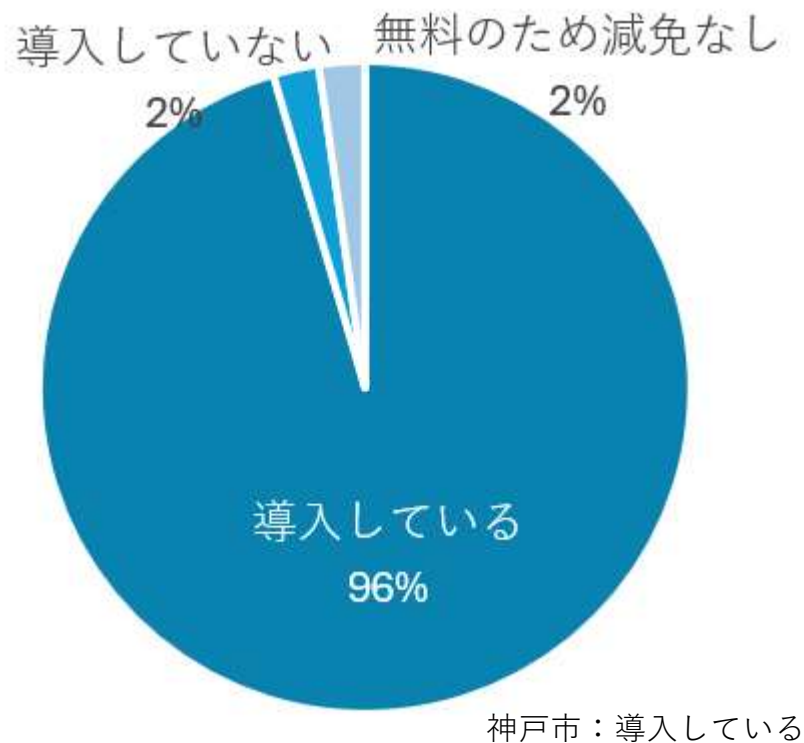
公営駐輪場において、機械式駐輪器具（電磁ロック式等）を設置していますか。
設置している場合、最初の60分無料などの時間制限付き無料サービスを含む料金体系を導入していますか。



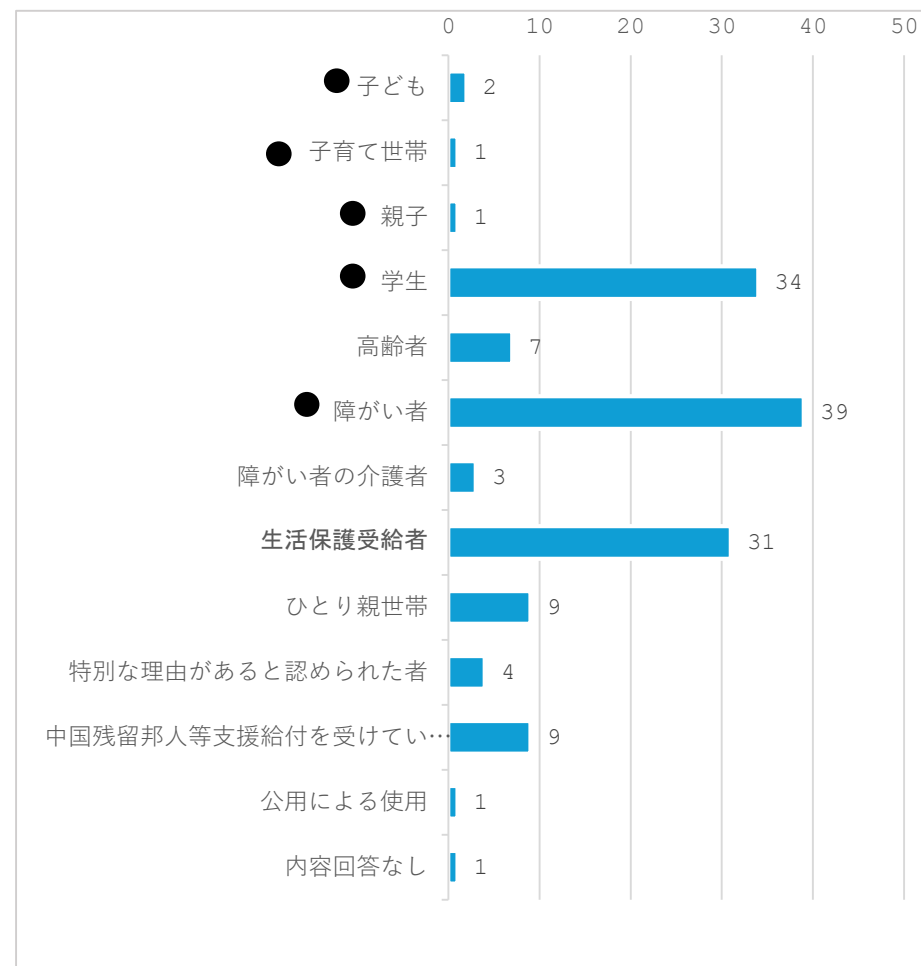
【調査結果】

5. 減免制度について

学生、子育て世帯、障がい者などを対象とした減免制度を導入していますか。



減免制度の内容について教えてください。

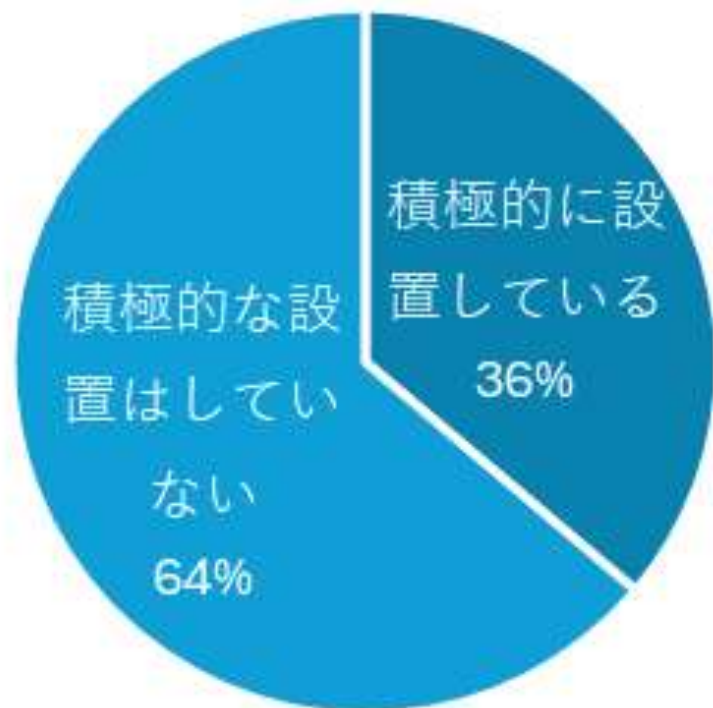


※●：神戸市で取り組んでいる項目

【調査結果】

6. 屋根の設置について

駐輪場において、屋根の設置を積極的に行っていますか。



神戸市：積極的な設置はしていない
※既に多くの駅で整備済み



◀ 妙法寺駅駐輪場
(Fブロック)

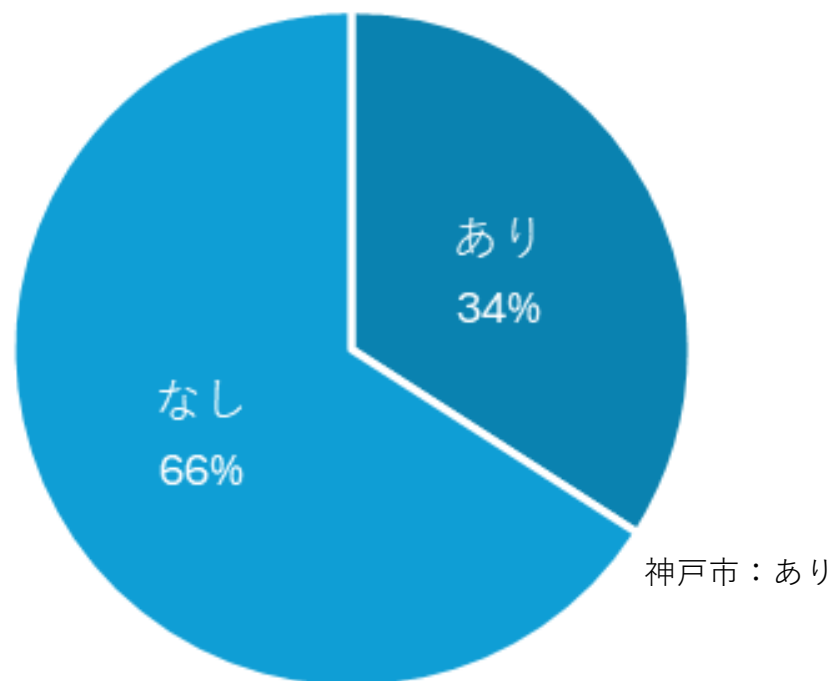


◀ 新開地駅駐輪場
(Iブロック)

【調査結果】

7. 景観への配慮について

駐輪場の設置にあたり、景観への配慮として実施している取り組みはありますか。
景観への配慮として実施している取り組みがあればご記入ください。



取り組み事項：

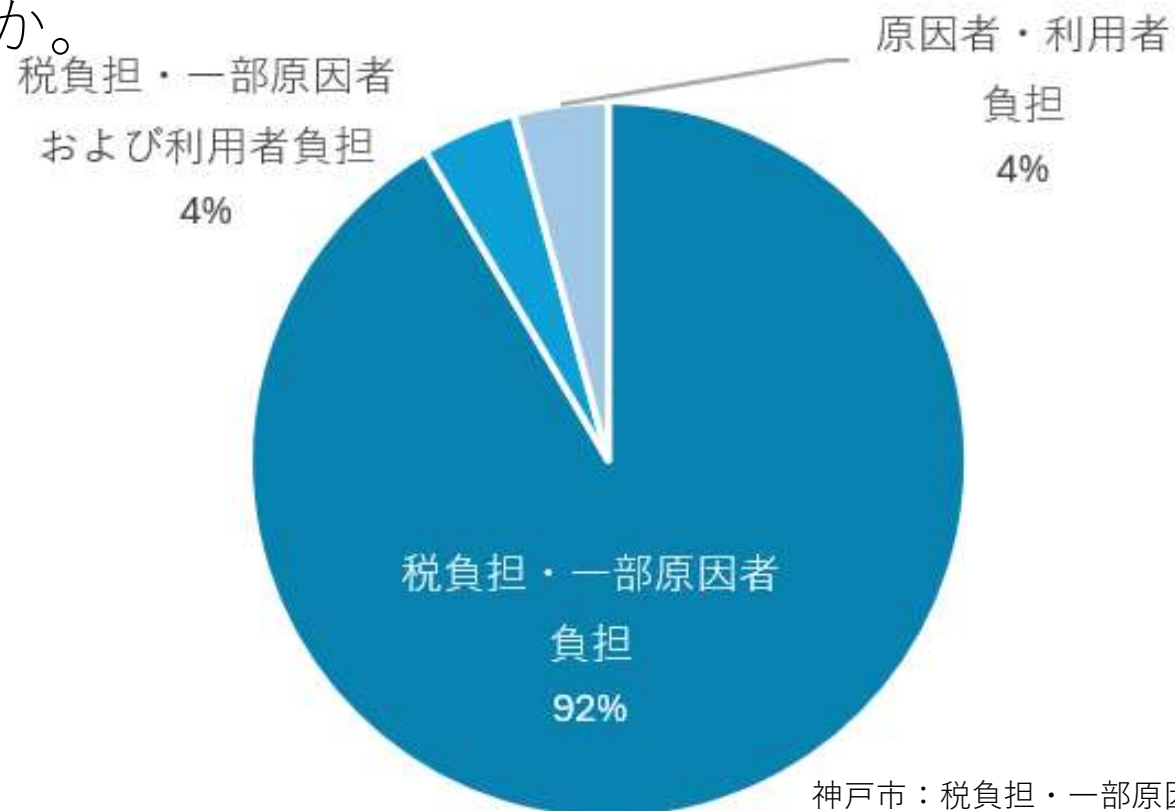
デザイン・色彩・設置場所



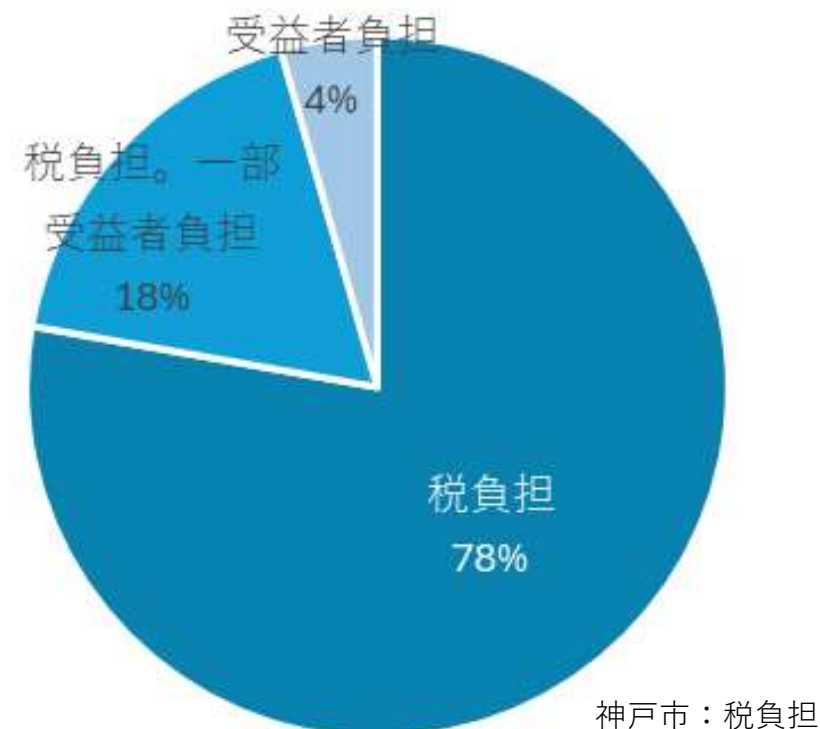
【調査結果】

8. 放置自転車対策費等の負担区分について

放置自転車の啓発活動や撤去にかかる費用は、税負担（一般財源）とされていますか。それとも、原因者負担あるいは利用料収入等からの負担とされていますか。



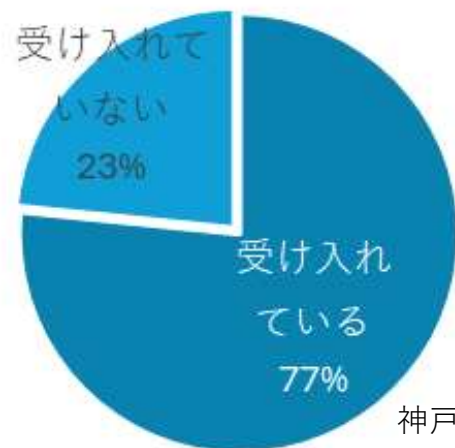
駐輪場の新設・改築費等について、税負担（一般財源）とされていますか。それとも、受益者負担（駐輪場利用者等からの徴収）とされていますか。



【調査結果】

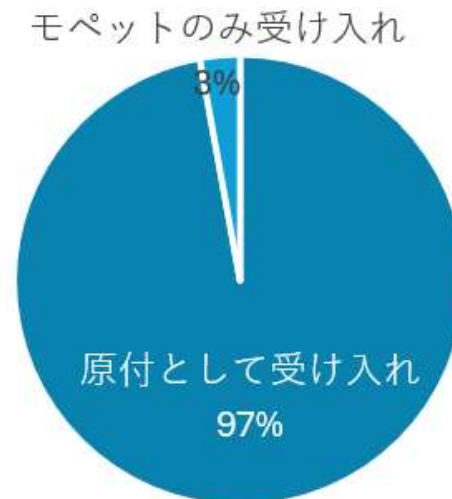
9. 新たなモビリティの受け入れ等について

▼新たなモビリティ（例：電動キックボード、シニアカーなど）について、公営駐輪場での受け入れを行っていますか。



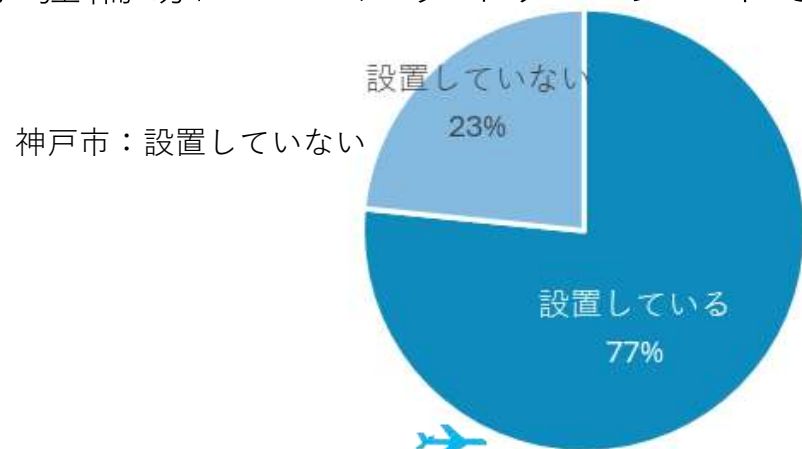
神戸市：受け入れている

▶特定小型原動機付自転車（電動キックボード等）について受け入れを行っていますか。



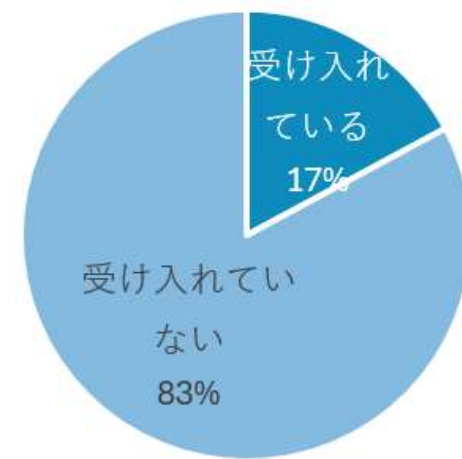
神戸市：原付として受け入れ

▼駐輪場にシェアサイクルポートを設置していますか。



神戸市：設置していない

▶シニアカーについて受け入れを行っていますか。

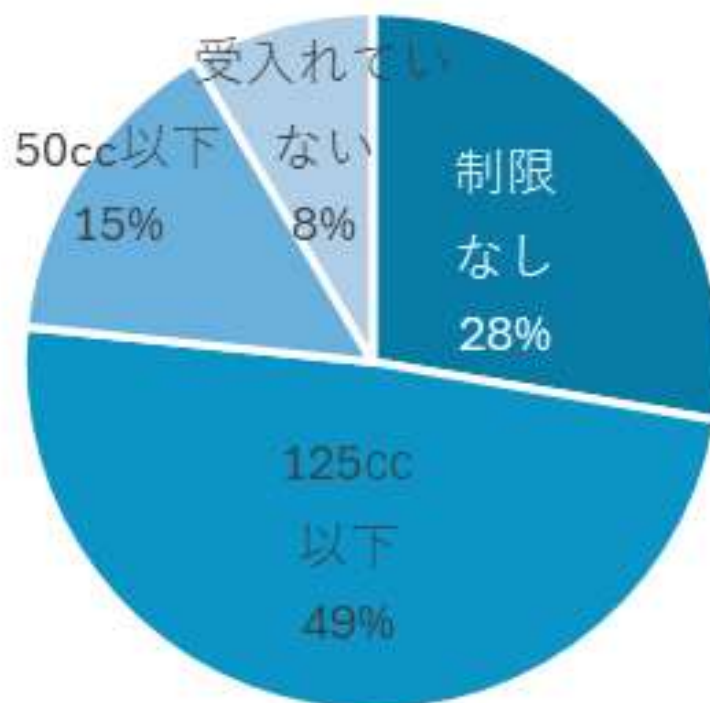


神戸市：受け入れている

【調査結果】

10. 自動二輪車の受け入れ排気量について

主な公営駐輪場で受け入れている自動二輪車の排気量の上限を教えてください。

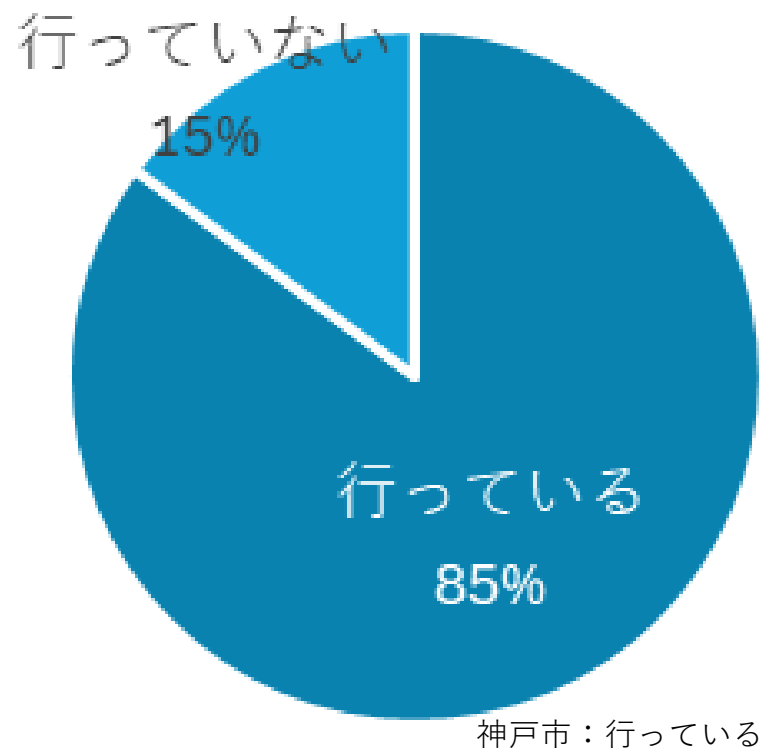
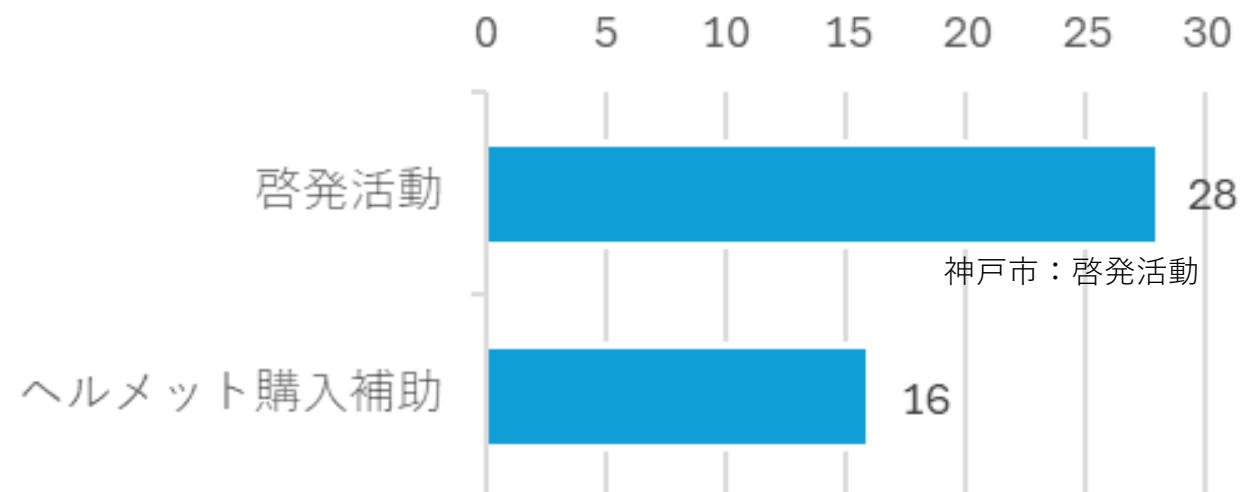


神戸市：125cc以下

【調査結果】

11. ヘルメット着用促進の取り組みについて

自転車や電動モビリティ利用者に対するヘルメット着用の促進に関して、取り組みを行っていますか。

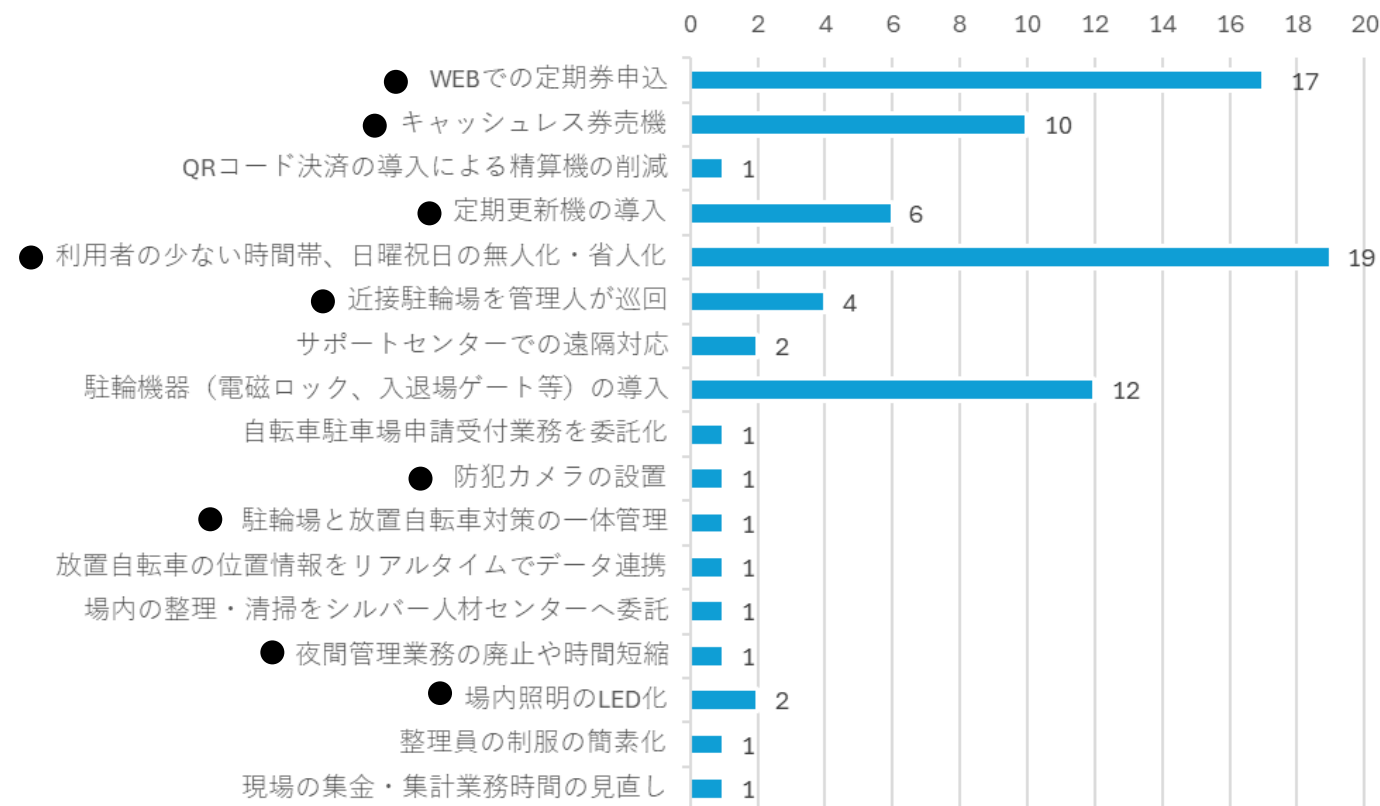
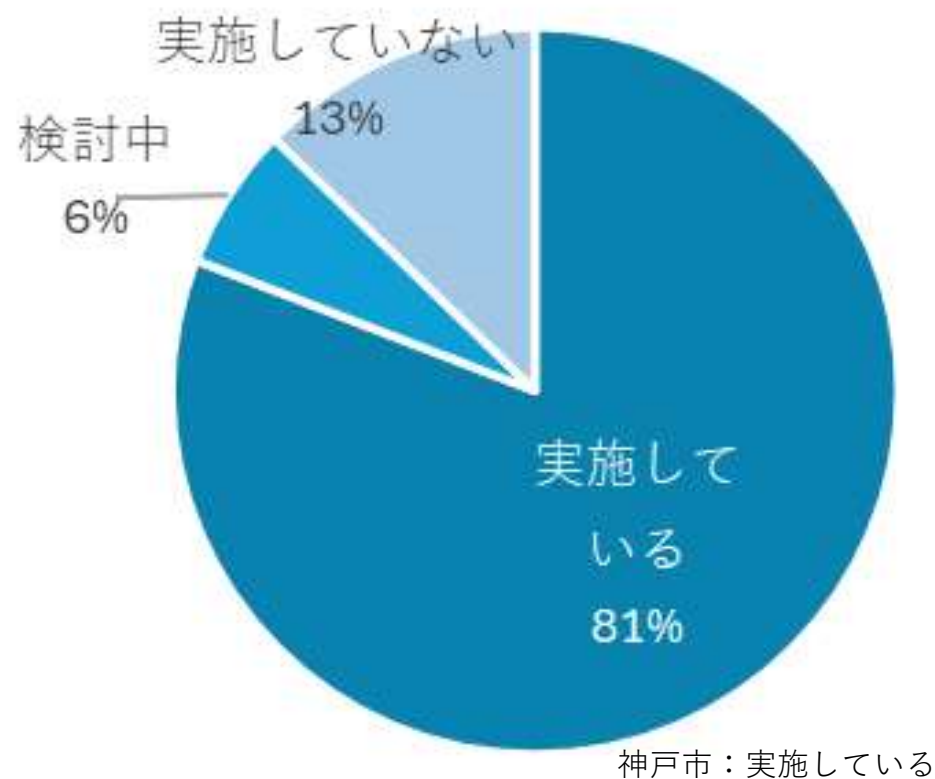
主な取り組み内容

【調査結果】

12. 省人化・省コスト対策について

昼窓廃止や休日の人員削減など、省人化、省コスト対策を行っていますか。

実施・検討している場合はその内容についても教えてください。



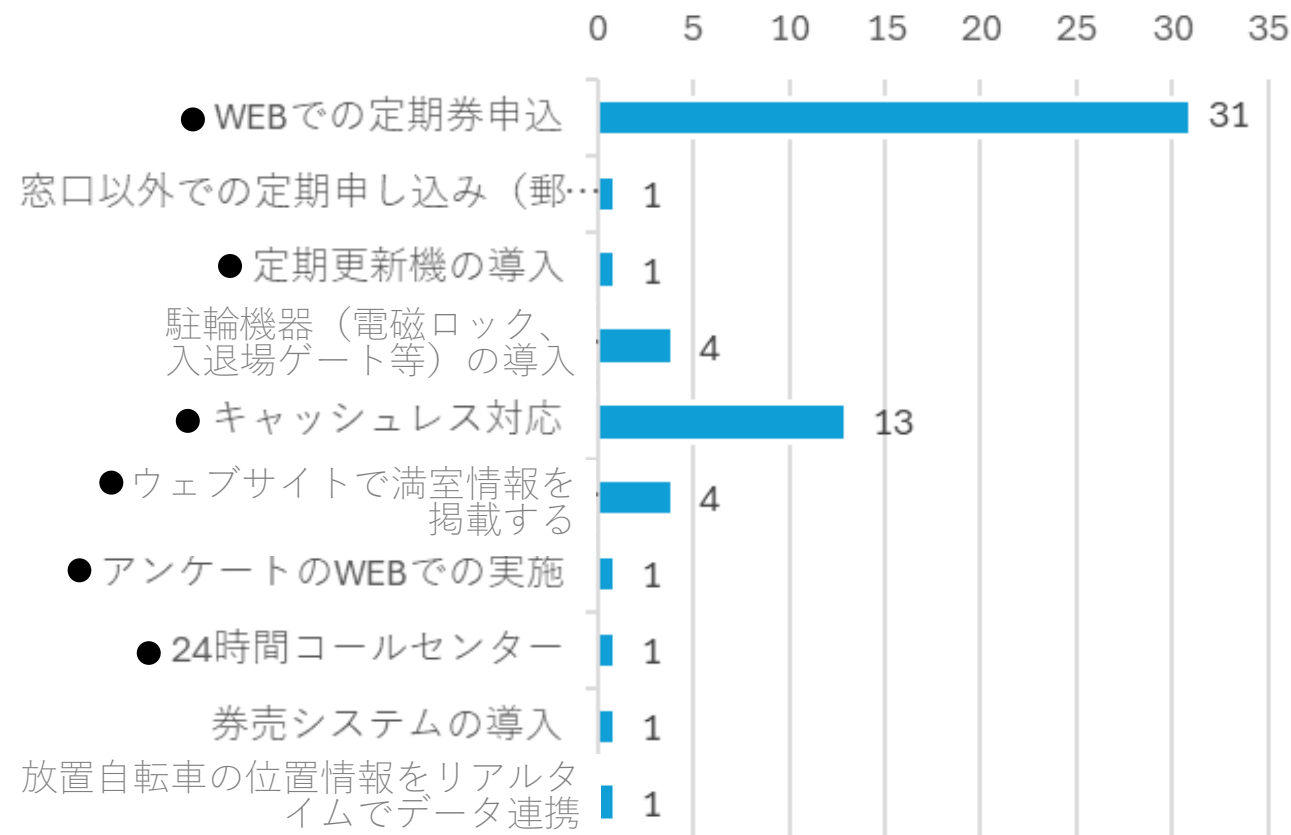
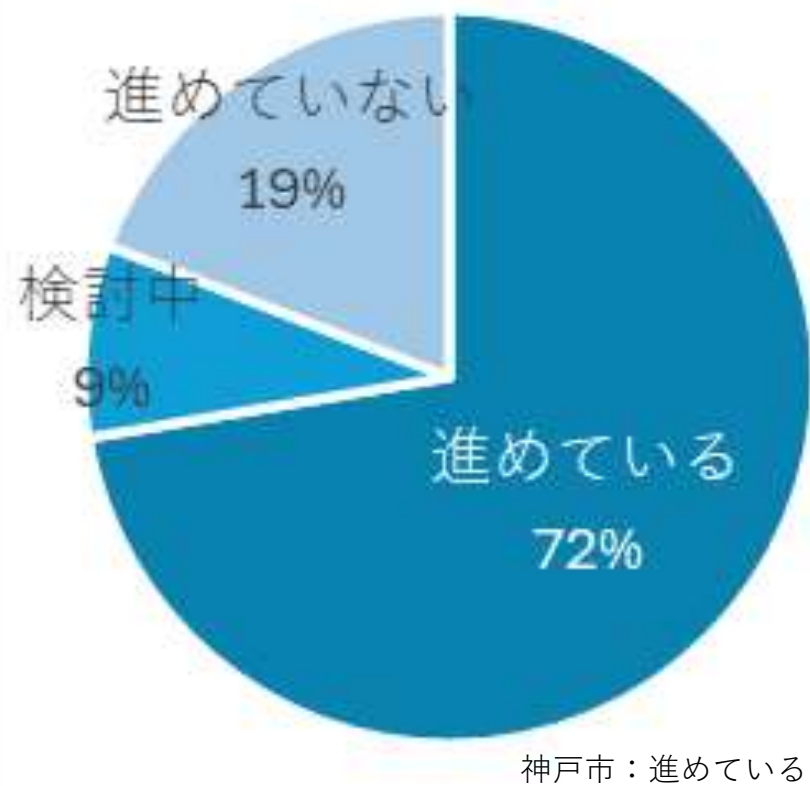
※●：神戸市でも取り組んでいる項目

【調査結果】

13. DX化について

サービス向上、省人化のためDX化を進めていますか。

実施・検討している場合はその内容についても教えてください。



※●：神戸市でも取り組んでいる項目

【調査結果】（参考）

各自治体の収容台数・利用台数(台/日)および無料・有料駐輪場の数について

			収容台数	利用台数	無料駐輪場	有料駐輪
1	神戸市	政令市	38,252	29,209	34	42
2	A	政令市	59,250	39,783	260	24
3	B	政令市	28,948	22,177	1	69
4	C	政令市	131,561	77,008	0	27
5	D	政令市	57,270	33,667	14	133
6	E	政令市	96,156	99,144	20	240
7	F	政令市	48,446	31,716	0	153
8	G	政令市	39,579	28,720	15	45
9	H	政令市	23,273	8,023	109	1
10	I	政令市	9,764	6,682	17	16
11	J	政令市	10,287	7,359	45	0
12	K	政令市	109,351	55,438	118	313
13	L	政令市	19,373	8,914	0	33
14	M	政令市	132,518	97,864	15	138
15	N	政令市	36,406	27,452	0	81
16	O	政令市	21,272	不明	61	30
17	P	政令市	38,544	16,421	99	31
18	Q	政令市	8,019	3,328	52	18
19	R	政令市	48,999	32,759	43	89
20	S	政令市	10,740	6,862	25	5
21	T	東京特別区	2,722	不明	0	32
22	U	東京特別区	5,388	2,900	0	22
23	V	東京特別区	5,720	3,570	0	12

24	W	東京特別区	9,270	5,733	0	141
25	X	東京特別区	4,127	2,312	0	36
26	Y	東京特別区	7,651	5,115	0	29
27	Z	東京特別区	13,484	7,387	0	37
28	a	東京特別区	22,721	13,023	0	50
29	b	東京特別区	13,937	8,709	0	26
30	c	東京特別区	10,692	5,633	0	54
31	d	東京特別区	39,785	27,073	6	69
32	e	東京特別区	52,839	38,344	1	54
33	f	東京特別区	7,208	5,075	12	49
34	g	東京特別区	11,531	5,698	0	27
35	h	東京特別区	21,334	不明	2	40
36	i	東京特別区	16,157	9,726	1	40
37	j	東京特別区	16,668	9,582	0	32
38	k	東京特別区	11,362	7,063	1	16
39	l	東京特別区	22,232	12,827	0	70
40	m	東京特別区	39,142	34,937	5	73
41	n	東京特別区	23,999	13,302	9	52
42	o	東京特別区	41,649	26,045	1	39
43	p	東京特別区	52,238	29,132	0	40
44	q	近隣都市	4,665	4,127	0	11
45	r	近隣都市	16,796	10,103	—	15
46	s	近隣都市	24,239	20,301	0	69
47	t	近隣都市	25,321	3,184	12	39

学生ワークショップ



検討課題　－その１－

湊川駅前駐輪場を利用者にとって使いやすく持続可能な魅力ある駐輪場とするためには、どのような工夫や再整備が必要か。以下の重点テーマを意識して検討し、意見をまとめてください。

※必ずしも現状の駐輪場にとらわれず自由闊達な意見を出してください

《各校に期待する重点テーマ》

利用しやすさ（利便性の追求）	←大阪公立大学
持続可能性（運営的視点も）	←神戸大学
景観（工夫を第一に）	←京都大学

検討課題　－その２－

湊川駅前駐輪場に限らず、神戸市全体の駐輪場について、今後取り組むべき方策について議論し、意見をまとめてください。※課題１と重複する内容も可



ワークショップの様子

●第1回 (7/25) ～検討課題の説明、現地視察、意見交換・課題検討～



●第2回 (8/8) ～各大学 検討結果の発表～



景観に配慮した自転車駐車場



対象エリア

- ・B：デザインラックがあるが、うまく機能していない。
- ・C：周辺で放置自転車多発。有料駐輪場と駐輪禁止区域の見分けがつかない。
- ・D、E：自転車が乱雑に並べられている。



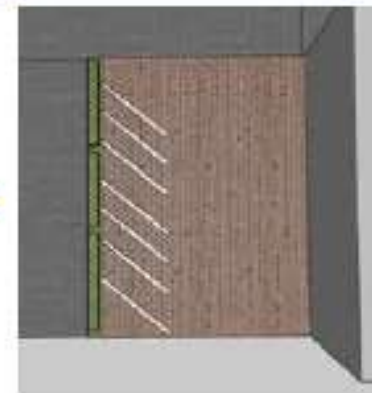
工夫①ラックを用いないスマートな駐輪



工夫②植栽による周辺景観との調和



工夫③車道に対して斜めに駐輪



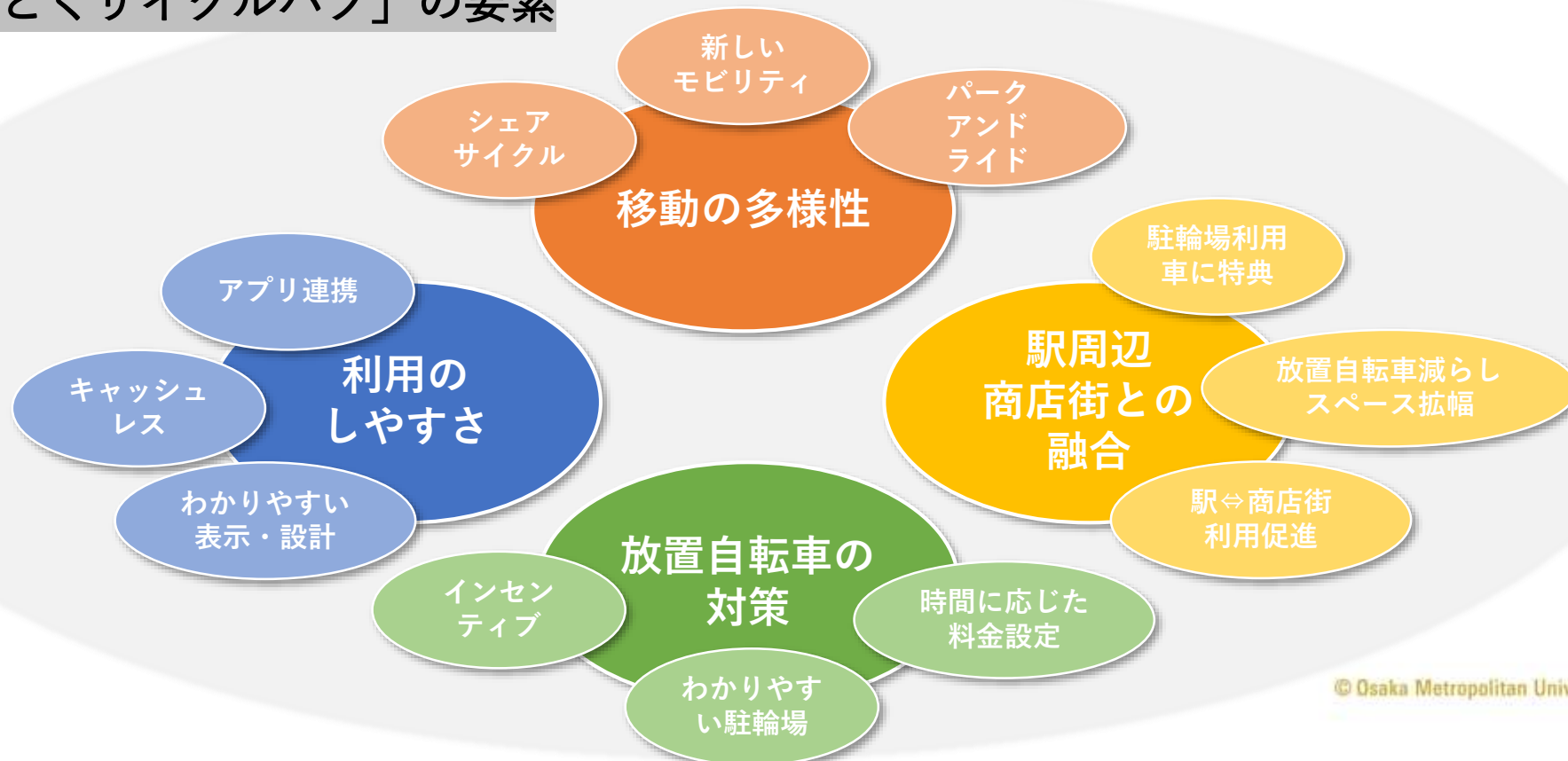
みながとくする“みなとくサイクルハブ”

案：モビリティハブ+インセンティブの4つの要素

「みなとくサイクルハブ」のテーマ

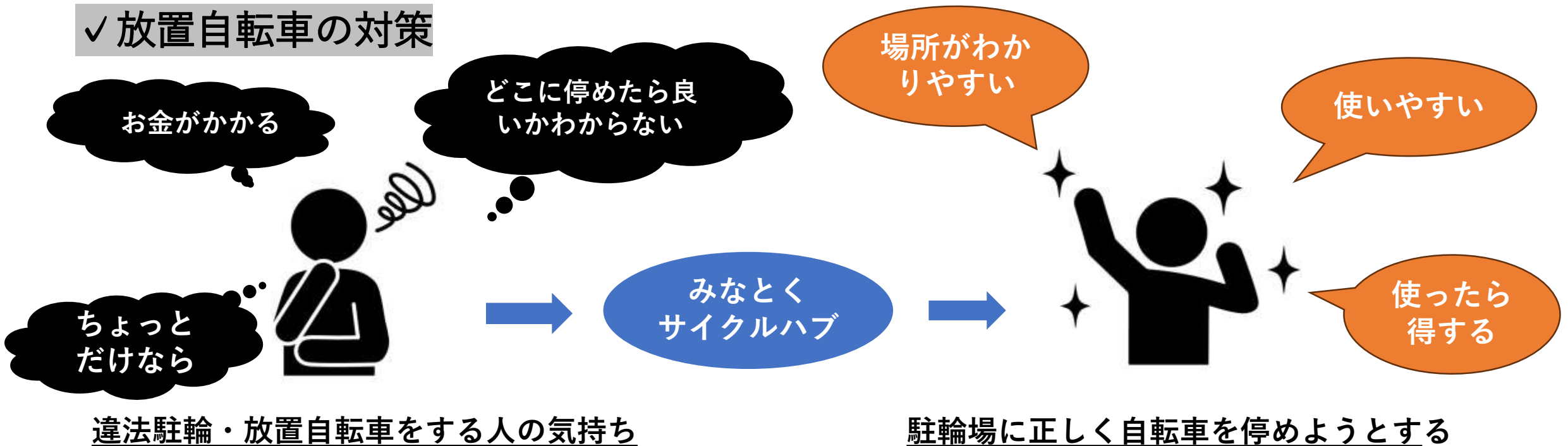
みんなが駐輪場を正しく利用できて、通勤・通学・おでかけの「得」ができる結節点に

「みなとくサイクルハブ」の要素



みながとくする“みなとくサイクルハブ”

✓ 放置自転車の対策



～みなとくサイクルハブの仕組み～正しく自転車を使うように

駐輪場所のわかりやすさ
商店街近くや駅前に設置し、案内看板で駐輪場所を分かり易く

商店街利用・駅、バス利用
駐輪のたびにポイントがたまり、商店街で割引
電車やバスとの連携でICカード割引適用

利用時間（目的）に応じた料金設定
短時間利用（商店街利用者）は無料にするなど

■ 現地調査から見た地域の課題

一時利用スペースの不足

- ・ 短時間駐輪の場が不足
- ・ 設置台数の不足が主因の違法駐輪が多発
- ・ 休日の放置台数が平日より多い傾向

一時利用可能なスペース



駅周辺の違法駐輪



駐輪ルール・情報の不明瞭さ

- ・ デザインラックが利用されていない
- ・ 情報不足が招く無断駐輪
- ・ おもいやりゾーンの形骸化



駐輪サービスの利便性不足

- ・ 駅・商業施設へのアクセスが良い駐輪場の不足
 - ・ 駐輪場が目的地から遠い
 - ・ 階段や段差などの障害が多い
- ・ 自転車動線の整備不十分
 - ・ 自転車動線の未整備
 - ・ 歩行者との交錯や迂回を強いられる
- ・ 決済・利用方法の煩雑さ
 - ・ 支払い手段の限定

■ 課題へのアプローチ方針

- ・ 課題に対して、短期的な対策に留まらず、持続可能性の3つの側面から多角的な解決策を展開
 - 経済的持続可能性, 社会的持続可能性, 環境的持続可能性



■ 定期利用スペースの有効活用

- 平日と休日で利用区分を分けて、一時利用を促進
 - 平日のみ利用可能な「平日定期券」と、土日も利用可能な「全日定期券」の二種類を導入
 - 休日は空いている定期区画を一時利用者に開放
- ▶ 休日の駐輪場不足を効率的に緩和



・ 例：湊川

- 湊川公園駅の北西に隣接する駐輪場(駐輪場F)において、休日の利用者数が少ない
- 商店街にも近いため、放置自転車が減少する可能性

駐輪場Fの利用台数				自転車放置台数	
時間帯	利用台数	収容台数	利用率(%)	時間帯	放置台数
平日(朝)	144台	141台	102.1	平日(朝)	184台
平日(昼)	130台	141台	92.2	平日(昼)	234台
休日(昼)	93台	141台	66.0	休日(昼)	279台

■ ナッジの活用

- デザインが目指す方向性
 - 違法駐輪をなくす
 - デザインラックをわかりやすく, 利用してもらう
 - 例: 花壇の絵, スコアゾーンなど
- 地域の小学生の協力
 - 小学生にもどのようなデザインにすれば違法駐輪が減るか, デザインラックを利用してもらえるかを考えてもらう
 - 小学生が学べるきっかけになる



大阪市鶴見区役所 市民協働事業市民協働グループ, JR放出駅周辺放置自転車防止啓発給路面シート,
<https://www.city.osaka.lg.jp/tsurumi/cmsfiles/contents/0000616/616347/DSCF3008.JPG>(最終閲覧日:2025/07/31)

社会的
持続
可能性

違法駐輪減少による
治安・安全性の確保

■ 思いやりゾーンの明確化と管理強化

- チェーン等で区画を物理的に明示・管理
 - 誤利用の防止と譲り合い意識の形成
 - 料金を通常より高めに設定し, 無断利用の抑制を図る
 - ただし子育て世帯向け割引や支援策で, 実質的に通常の駐輪料金と同程度の負担に軽減
- 利用対象者の明記
 - 子育て優先, 高齢者優先など, 具体的な利用対象を明示

社会的
持続
可能性

子育てにも使いやすい
治安・安全性の確保

■ 動線×施設設計で駐輪行動の最適化

- 駐輪場の地下化
 - 天候に左右されない
- 地下駐輪場までの自転車専用動線の配備
 - 快適性, 安全性の向上
- 駅直結の駐輪施設
 - 自転車の利点を最大限活用



■ Maasの一環としての制度

- ICカード決済の導入
 - 駅や他の公共交通手段とのスムーズな連携
 - 利用データ管理・分析が可能
- 地域連携による駐輪インセンティブの導入
 - 公共交通の割引
 - 商店街でのポイント付与制度



■ 動線×施設設計で駐輪行動の最適化+Maas

- 湊川での計画案
 - 地域単位での改革(面での最適化)
 - 都市の交通システムと一体化した駐輪場

国土地理院 基盤地図情報ダウンロードサービスより



●主な学生意見まとめ

- ・ 管理・運営手法の効率化
- ・ ラックを用いた無秩序な駐輪の解消（主に一時利用）
- ・ 「おもいやりゾーン」や「デザインラック」の適正な使用に向けた取り組みの強化
- ・ 無料置場の有料化（短時間無料サービス付き）
- ・ 機械化の推進（無人化の検討）
- ・ 駐輪場の空き状況の見える化
- ・ モビリティハブの整備推進
- ・ 駅直結の駐輪場整備の検討（地下化など） など



～ 今後の駐輪場整備等の方向性について ～

- 視点① 有効活用（多様化する利用者ニーズへの対応）
- 視点② 景観向上（まちづくりに寄与する駅前空間の創出）
- 視点③ 経費削減（効率的な管理運営手法の確立）



視点① 有効活用（多様化する利用者ニーズへの対応）

- ・ 駐輪場が不足する駅では立体的土地利用も含めて増設を検討。
- ・ 市営駐輪場への機械式駐輪器具等の導入。 ※再掲 ← 一時利用の満空表示機能の追加
- ・ 柔軟な料金体系の導入により利用率向上を図り、利用しやすい駐輪環境を整える。
（ステップアップ料金・駅からの距離等による料金設定）
- ・ シニアカーやシェアサイクルといったモビリティの受入れを推進し、市民に身近な公共施設を有効活用。

機械式駐輪器具



ステップアップ料金



無料時間の設定・その後時間毎の設定

出典：自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(第3版)

- ・需要の非常に多い無料駐輪場では、適正な管理を必要とすることから有料化も含めた適正化の検討が必要。



大開駅前駐輪場 [無料駐輪場]



(モビリティハブに関する参考資料)

※欧州のモビリティハブの概念



<https://cms.witp.org/wp/wp-content/uploads/2023/06/Policy-Brief-Mobility-hubs-web.pdf>

多様なモビリティに対応したポートの事例 (東京都世田谷区)

ENEOSホールディングス株式会社はラストワンマイルの移動変革を目指し、電動アシスト自転車や電動キックボードなどの複数の「電動マイクロモビリティ」と電動二輪のシェアリングサービスを提供する「ENEOS マルチモビリティステーション」を、令和5年2月2日に東京都世田谷区にて開設しています。

▼ENEOS マルチモビリティステーションの様子



出典：国土交通省道路局作成

出典：シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドライン
国土交通省 自転車活用推進本部 令和5年9月

視点② 景観向上（まちづくりに寄与する駅前空間の創出）

- ・ 駅前リニューアルなどにおいて新設する駐輪場は、まちの景観にあわせた魅力ある景観デザインを検討するものとする。
- ・ 既存の駐輪場において、ひと工夫を加えることでまちの景観を向上させることができるか検討する。
- ・ 交通事業者や地元商店街等との連携を強化し、良好な駐輪環境を築くとともに、地域の活性化などまちづくりに寄与する駐輪場を検討する。



▲ J R 難駅南側広場
駐輪場再整備後



▲デザインラックの設置（JR摂津本山駅）

御堂筋と交差する千日前通 の歩道上駐輪場の整備 (車線数削減し歩道拡幅)



機械式駐輪器具の設置
目隠しフェンスの設置



整備前



◀ 景観に配慮
した目隠し
フェンスの
設置事例

(山口委員提供)

千日前通

御堂筋

視点③ 経費削減（効率的な管理運営手法の確立）

業務改善と人員体制の見直しによる経費削減策

- ① 無人無料化試行の恒久化 【H16～R7年度】
- ② 駐輪場WEBサービス導入（R5.8～）による省人化 【R6,7年度】
- ③ 分室運営の見直し
- ④ 昼夜窓口、休日の見直し
- ⑤ 複数配置、交代時間の見直し
- ⑥ 運営時間の見直し
- ⑦ 機械式駐輪器具等の導入による更なる省人化



経費削減策_業務改善と人員体制の見直し（現在）

①無人無料化試行の恒久化 【H16～R7年度】

- ・収容数が十分あり、無料化により利用者の増加に対応できる駐輪場において、自転車利用の促進と放置自転車の改善を目的に、平成16年より無人無料化を試行実施。
- ・令和7年4月より8駅(山の街,木幡,栄,西舞子,田尾寺,岡場,西鈴蘭台,神鉄道場)で条例上の無料駐輪場に位置づけ。

②駐輪場WEBサービス導入（R5.8～）による省人化 【R6,7年度】

- ・定期販売のWEBサービスに伴い、月末の定期臨時販売員が不要に。

	項目	H15.11	R5.11	施設運用
西鈴蘭台	利用率	19%	67%	1階のみ
	放置台数	29台	0台	2階閉鎖
神鉄道場	利用率	20%	40%	3階のみ
	放置台数	76台	0台	1,2階閉鎖

縮減効果 (年)	定期臨時販売	無人無料化試行の恒久化 (西鈴蘭台、神鉄道場)
時間	約1,300時間	6時間/日 × 29日 × 12月 = 2,088時間
金額	約9,700千円	約10,000千円

▲西鈴蘭台駐輪場
(Aブロック)▶神鉄道場駐輪場
(Aブロック)駐輪場WEBサービス
一時利用券の販売

経費削減策_業務改善と人員体制の見直し（将来）

③分室運営の見直し

1 駐輪場で管理事務所の分室がある場合、巡回整理への移行や券売機設置等により常駐の短縮・廃止

④昼夜窓口、休日の見直し

- ・ 1日3交代制で昼や夜の受付時間を無人化
- ・ 休日のみ昼夜受付時間を無人化

⑤複数配置、交代時間の見直し

⑥運営時間の見直し

- ・ 駐輪場の多くは営業24時間、受付時間6時30分～20時、3シフト制へ。
- ・ 一部の駐輪場では終電時間に合わせた閉場作業がある
ア) 閉場の必要がない駐輪場は受付終了を20時に見直し
イ) 閉場の必要がある駐輪場では警備方式変更等を検討

* WEBサービス等を活用した販売セルフ化により省人化
回数券アプリの開始予定（R7.9）

* 賃金上昇、労働時短など働き方の見直しにより、
シルバー人材の雇用環境を改善



岡本駐輪場（分室）運営見直し

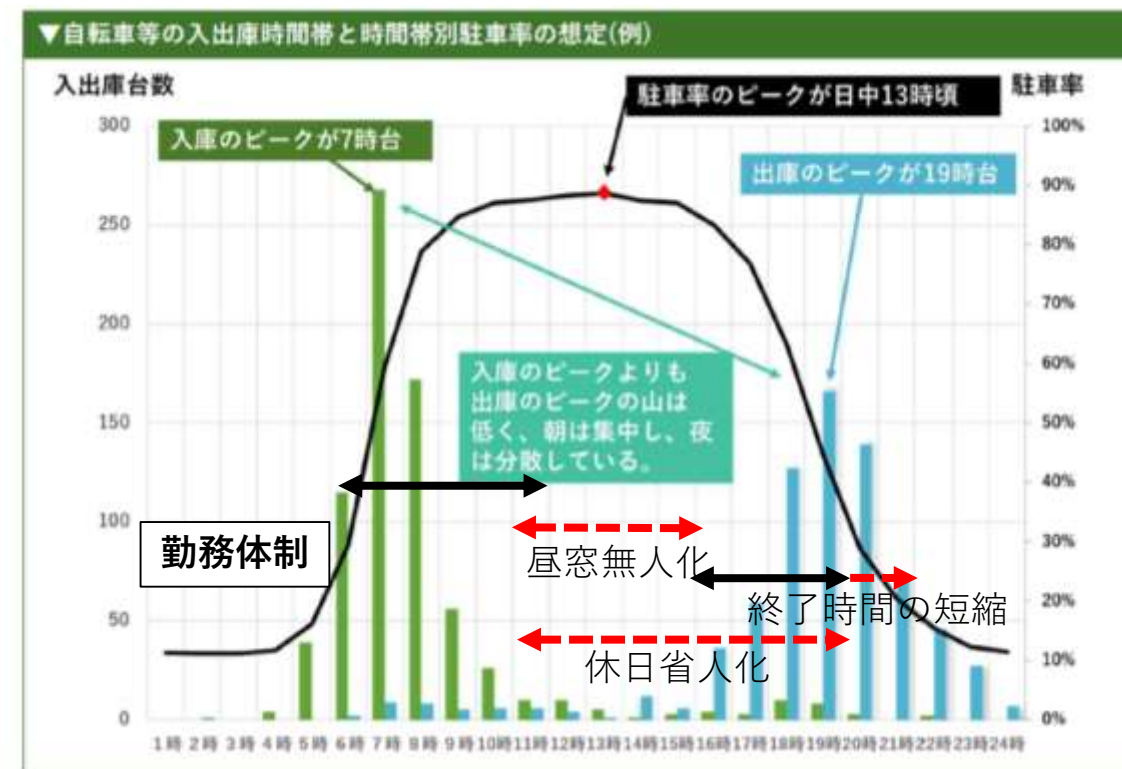
窓口営業時間 6:30～12:00

定期更新期間(20日～月末まで)のみ16:00～20:00も営業
一時使用の方は、発券機をご利用願います。

上記時間以外は管理員不在の為御用の方は、大変ご迷惑をおかけいたしますが、営業時間内にお越しいただくか
くがの駐輪場 ☎078-706-1439(～22時まで)へご相談願います。

更新期限を過ぎた方は、くがのでは更新手続きができませんので
お手数をおかけしますが、加が丘営業時間内にお越し願います。

垂水（旭が丘）窓口時間見直し



経費削減策_業務改善と人員体制の見直し（将来）

⑦機械式駐輪器具等の導入により、更なる省人化を検討する。

機械式駐輪器具



〈東町線〉

◀路上占用を活用した民設駐輪場整備についても引き続き推進していく

放置自転車対策

- ① 保管所の運営体制見直し（保管所数、開所日数・時間等の縮減）
- ② 放置撤去業務の効率化（撤去業務支援システム）

経費削減策_放置自転車対策（将来）

① 保管所の運営体制見直し（保管所数、開所日数・時間等の縮減）

- ・ 令和1～2年度に返還台数の少ない保管所の開所日数を見直し。
- ・ 今後、撤去保管台数の少ない保管所の統廃合、返還の予約制、駐輪場での一時保管など運営体制を見直し。

保管所	返還日時	撤去（台）	返還（台）
東灘区・魚崎浜	平日15～19時、土曜13～17時	850	382
灘区・稗田	平日15～19時、土曜13～17時	1,340	891
中央区・三宮	平日15～19時、土曜13～17時	3,318	2,519
兵庫区・湊町	平日15～19時、土曜13～17時	2,233	1,496
北区・北	<u>火・木15～19時、土曜13～17時*</u>	53	9
北区・岡場	<u>火・木15～19時、土曜13～17時*</u>	99	59
長田区・西部	平日15～19時、土曜13～17時	1,345	736
長田区・西代	平日15～19時、土曜13～17時	1,088	603
須磨区・須磨	<u>火・木15～19時、土曜13～17時*</u>	38	28
須磨区・名谷	<u>火・木15～19時、土曜13～17時*</u>	64	46
垂水区・垂水	平日15～19時、土曜13～17時	289	146
西区・学園都市	<u>火・木15～19時、土曜13～17時*</u>	39	17
西区・西神	<u>火・木15～19時、土曜13～17時*</u>	192	63

岡場保管所（北区）



学園都市保管所（西区）



* 即時一斉撤去後の6日間は平日15～19時、土曜13～17時 ** 撤去返還台数は令和6年度実績

経費削減策_放置自転車対策（将来）

② 放置撤去業務の効率化（撤去業務支援システム）

- ・「放置自転車対策システム」 ※事業者所有
遠隔リアルタイムに撤去計画を市が認定することで、
啓発・撤去業務を効率的・効果的に実施。
- ・「撤去自転車管理システム」 ※市所有(保管所のIT化)
保管所で撤去情報を入力。防犯照会システム（警察）と連
携し、所有者に通知ハガキを作成。
- ・ 上記システムの連携により、業務効率化を実現する。

