

第3回 市立自転車駐車場のあり方検討委員会(2025 年 11 月 25 日)議事要旨

- 1 日時 2025 年 11 月 25 日(火曜) 10 時から 12 時
- 2 場所 神戸市役所1号館 24 階 視察対応室(旧 1247 会議室)
- 3 主な議題 今後の持続可能な駐輪場のあり方についての検討(答申骨子案)

4 出席者

(1) 委員(5名)

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

(2) オブザーバー(4名)

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
神戸大学 4回生	松田 優花
京都大学大学院 修士課程1回生	吉田 一樹

(欠席:大阪公立大学)

(3) 事務局(8名)

建設局駅前魅力創造担当部長	畑中 達也
建設局駅前魅力創造課長	浅貝 弘二
建設局駅前魅力創造課係長	大城 泰久 佐野 俊幸 柏 陽介
建設局駅前魅力創造課担当	中村 亮 隅内 修 田村 修司

【議事(1)第2回委員会での宿題返し】

(委員)

昨今の賃金上昇の流れを考えると、収支の均衡のバランスが崩れていくことが予測できるが、一方で地球環境への貢献や健康増進など自転車利用による効果が期待できるため、外部効果をしっかり考えていかないといけないという説明であった。現在、情勢が読みづらいため、制度の議論を含め、拙速に何かを対応する、例えば一律に料金をどうするかという話が、必ずしも利用者の利便性向上や市民の公正の増大に繋がらない可能性もある。

(委員)

駐輪場の料金をどのタイミングで見直すのかは、今の段階で厳しい収支状況が予測されているため、

あまり放置するのはよくない。見直しのタイミングについて具体的に考えておけるとよい。市民の健康面や環境面などで発揮できるであろう便益については、しっかり説明できることが重要だと思う。

(委員)

大変重要な指摘かと思う。財務的な数字はすごく分かりやすい。一方で便益は計測できるものももちろんあるが、しっかりと定量できないものも含めて答申に書きこんで、そういった存在を市民に認識してもらうことも重要かと思う。

また、「バランス均衡を図るべき」という表現は、前半の議論と違うことを言っている。すなわち地球環境や健康への影響、地域のまちづくりへの貢献という、いわゆる収支に反映できない便益をふまえると、「バランス均衡を図るべき」というのは少し強すぎる表現のため、「アンバランスの解消に努める」や「乖離には注視をする」というような表現が望ましい。

(委員)

6ページに使用料収入を上げて、収入を増加させるということが書いてある。これは使用料をあげていくのか。

昨今のエリアマネジメントの大きな流れとして、地域組織や指定管理者がもっと儲けていいような形に例えばすることで、個々の収入増を図るという課題感を作る方法があってもよいかと思う。

(事務局)

現状では、使用料をあげるというよりも、利便性を高めてより多くの方に利用してもらう環境を整えることで収入を増やしていくということを、まずは考えていきたい。

【NPO 法人コミュニティ・サポートセンター神戸(以下、CS 神戸)より日頃の取り組みについての紹介】
(オブザーバー)

CS 神戸は阪神淡路大震災をきっかけに立ち上がった民設民営の団体で、NPO のサポートやまちづくり領域で中間支援の業務をしている。2005 年から神戸市が指定管理者制度を運営していく中で当初から参画しており、地域組織による駐輪場運営の枠組みと有効活用の一例として紹介したい。入札制度に地域組織(以下、NPO)枠を設けて、応募があれば NPO の交渉権を優先するという画期的な枠組みを神戸市に作成いただいた。CS 神戸が管理している駐輪場は JR 住吉駅前の駐輪場である。収容規模は自転車 980 台、原付が 450 台、利用台数は延べ年間 34 万台である。

「駐輪場運営はもとより安全・安心を見守る NPO 運営駐輪場として駅前ステーションの役割を果たし、高齢者・障がい者ともに生き生き働き、地域と協力して、まちづくりに貢献します」ということを駐輪場事業部のビジョンとしている。CS 神戸には約 10 事業部あり、そのうち駐輪場事業部のスタッフは高齢者が 13 名、平均年齢 73 歳となっているが、このスタッフが駐輪場の方針を議論してできたビジョンであり、今年度はこのビジョンをもとに運営している。

具体的に、障がい者の方の有償ボランティアとして、2007 年から地域の障がい者の就労支援をしてい

る事業者と覚書を交わし、働いてもらっている。今までに延べ 500 名以上の障がい者の方と一緒に働かせていただいた実績がある。

定年を 80 歳と設けているが、みなさん 80 歳までやめずに働いている。どういときに働きがいを感じるかというアンケートでは、障がい者の方との巡回業務中に「頑張ってね」という声かけがあった、地域から「ありがとう」と言われることが多いということも聞いている。また、月 1 回の事業部会では、13 名のスタッフが必ず一人一つは何か提案することを文化にしている。去年の約 150 件の提案の中から実際にいくつか採用していて、例えば、あそこの段差が少し危ないからあの段差を埋めた方がよいのではないかなど、そういったクレーム対応も含めて提案して改善していくことで、やりがいを感じるということもあるのではないか。

その他には認知症サポーターがある。スタッフ全員に認知症サポーター養成講座を受けてもらい、オレンジリングを身につけることで、認知症の方にも優しい駐輪場ということがわかっていただける。コロナ前までは毎年、障がい者の事業所の方、駅前の店舗、地域団体、東灘区まちづくり課と連携して、駅前クリーンキャンペーンも実施している。ここがまちづくり的な部分に貢献できているのではないかとっており、トライアルウィークの中学生も 20 名程度受け入れられる場になっている。

高齢者の方や障がい者の方と一体的に働く場というのが世の中にほとんどない。まちづくりという点で、いろんな駅前商店街と連携できるということも、駅前駐輪場ならではのポテンシャルではないかと思う。そこで働くスタッフの方が、能動的で主体性を高めるような PDCA を回すということ自体も、NPO ならではのと思う。一例であるが地域組織による駐輪場運営の枠組みと有効活用という神戸市独自の取り組みということで、ぜひみなさんに共有させていただきたい。

(委員)

大変重要な取り組みで勉強になった。

神戸市独自の取り組みということだが、CS神戸以外でもこういう取り組みを実施されているのか。

(オブザーバー)

地域組織による駐輪場管理が 7 件ある。実際に 7 件が同じやり方でやっているというわけではないが、いずれも地元の方が地元で地域を作るという一環で駐輪場管理を行っている。

(委員)

地域の利用者の方とのつながりという観点で、このような取り組みをしている駐輪場であることを利用者も知っているのか。

(オブザーバー)

知っている。とにかく人間関係を大事にするということが、NPO の一つの土台となるため、朝の挨拶は必ずするといったことや、それによって関係性を築くということもあると思う。今度、障がいのある方々が書かれたクリスマスに関する絵画展示をやろうとしている。そういったことをすることで励ましの声をもら

うこともあるため、一体的にみんなが管理する駐輪場ということが根付いてきていると考えている。

(委員)

13 名の高齢者スタッフとのことだが、どのような体制で運営しているかを伺いたい。

(オブザーバー)

午前午後の事務所シフトや巡回シフトなど6種類ぐらいある。それぞれ3時間から一番長くて6時間ぐらいのシフトを割り振っている。シフト制であるが、月1回必ずミーティングがあったり、連絡を調整するような仕組みもあり、情報共有しながら思いやりを持って働いている。

【議事(2) 答申の骨子案】

・具体的な実施施策に関するこれまでの議論のまとめ《一部抜粋版》

意見なし

【議事(3) 意見交換】

(委員)

前半のコメントと重なるが9ページのところで、視点3の持続可能性に対して施策7、8、9がある。収入を増やすことを今後考えていく必要があると思っており、発電設備を設置するなどして収入を増やせないか。例えば、民間の自転車店では自転車の洗車サービスをやっている。そういったことをコミュニティビジネスとして、地域組織の方々と連携して例えば拭き掃除をしてもらう、電動自転車の充電サービスを実施するとかも考えられる。海外では修理サービスが自転車駐輪場の横にあり、自転車店と連携して収益も還元している事例もある。あとは、自転車ユーザー向けの広告もあり得るのではないかな。ただ、これは景観に配慮するなどきちんとしなければいけない。そのあたりの総合的なコミュニティビジネスと連携した収入増というところを、施策の7、8、9に追加してはどうか。

(委員)

面白い視点である。コミュニティビジネスを上手に他のサービスと抱き合わせる形で収入を確保するという選択肢も非常に重要な視点かと思う。

(事務局)

いただいた意見について法令等、確認しなければいけないことも多数あるが研究して進めたい。施策自体に入れるのか、答申案として入れるのかについては、相談しながら検討したい。

(委員)

ぜひお願いしたい。

(委員)

エリアマネジメント的な駐輪場管理の事例が海外にある。地域の問題をどうやってマネジメントしていくかを考えるときに、駐輪場にはその一助となる可能性がある。地域の課題がどういうところにあり、それに対してどういうリソースがあり、どういう対策をとるか、切り分けて考える必要がある。駐輪場運営の中身については、様々なきめ細かい事例が出てきたが、このような業務設定から始まり、周辺の状況や違法駐輪の撤去を含めてどのように考えていくかを明示しないと駐車場が果たすべき役割が理解されづらい。地域をよくしていくような運営にもつなげていく必要がある。施策や取り組みを通じて出てきた評価のようなものから、何年か後に見直して次の改善にもつなげていければと思う。

(委員)

非常に重要な指摘だと思う。個別の施策をバラバラと書くだけではなく、こういう施策が最終的には利用者や市民の生活に資するということを意識して書き込んでいただきたい。

(委員)

障がい者支援やさまざまな駅での支援活動などの NPO の活動も含めて、いろんな側面でどのように共生するかという考え方をもって市として取り組んできた経緯がある。こういった地域の活動をまずはテーブルに出して、継続して検討を進めるべきだろう。地域特性について、答申に反映できるとよいのではないかな。

(委員)

第1回目の際に、それぞれの地域によって事情が違うため、地域ごとの整備も見えてくるとよいという意見もあり、今の意見と対応している。現状の答申案の骨子は施策が並んでいる状態のため、どういう施策が、どのように地域の特性に対して有効に作用するかということを想定して、今一度、答申を見直す必要がある。

(委員)

これまでも撤去保管料の話が出ていたが、昨今の人件費の高騰に合わせて手数料を上げていくということは、やはり重要である。効率化というキーワードを挙げているが、どちらかというと運営側の努力のように読めるため、人件費や労働者不足がある中で、思い切って保管料をあげていく点についてもう少しロジックを組めるとよい。

(委員)

このあたりはある程度理解を得られやすい。検討して施策に反映していただきたい。

(事務局)

撤去対策費用は、1台当たり1万円以上かかっている。組織体制に対して、撤去台数が年々減ってい

るということも一因にある。神戸市は広いため、各区に保管所がある。今回のご意見も受けて、今後は電話やメールの問い合わせフォームを整備する等して、基本は無人化し、ほかの主たる保管所から出張に行くなどの対応をしていきたいと考えている。また、人件費高騰のロジックについては、上げすぎると返還率が下がるといった問題もあるため、バランスを考えていきたい。

（委員）

返還されないとさらに費用がかかるため、うまく返還するということも含めて考えなければいけない。

（委員）

放置自転車を減らすということ、また防犯の面も含めて、防犯カメラの設置があれば放置する人も減るのではないかな。先程の住吉駅の取り組みのように、さまざまな人の目があるところは安心できる。利用者が少ない駐輪場の利用者を増やすためには防犯の観点も必要に思う。

（事務局）

現在、駐輪場にある防犯カメラは管理事務所の金庫を守るという観点での防犯装置として設置している。それ以外での設置がないため、安全安心のために設置してほしいという声に対しては、費用対効果も考えたうえで、検討しなければいけない。

（委員）

駐輪場ユーザーとしては、大阪での事例になるが、先日、定期利用を申し込んだら、最低一年以上待っていただかないといけなくて、一時利用もいっぱい止められないと言われた。やはり収容不足の解消が、駐輪場の運営の中で一番の問題となる。止められない場合は放置するしかなくなってしまう。そのあたりについては、機械式駐輪場の導入等で解消していくように検討していくことになるが、いつでも止められるようにという視点や対策が一番重要ではないかと感じている。

（事務局）

駐輪場の不足は、違法駐輪の大きな原因になり、そこはしっかりと理解している。施策の5や6、特に施策6は駅前空間の話であり、駐輪場不足の緩和策としてプラスアルファで盛り込めればと思う。神戸市の取り組みとして、余談となるが、先週、自転車利活用の推進本部を新たに立ち上げ、自転車施策の対策強化に取り組む考えである。駅によって様々な特徴があるため、行政として俯瞰的に見て、駐輪場が不足しているところについては、しっかりと投資をして供給を行っていきたい。

（オブザーバー）

駐輪場の不足に関連して、実際に歩いていて、駐輪場があっても、その駐輪場が有料か無料か、そもそも駐車場なのか、はっきりわからないことがある。それが原因での放置自転車も多い。看板だけではなく舗装の色を分けるなど、工夫して区別すればもっと気持ちよく止められると思う。

(事務局)

現地でわかりにくいというのはよくない。見直しを行い、必要な表示や看板等の整備を取り組んでいきたい。

(委員)

分かりやすさは重要である。

資料の11、12ページの目次案について、気になる点がいくつかある。

まず、第二章の丸書きについて、運営費増に対する収入増とコスト縮減をバランスさせることによる持続可能な運営とあるが、議論を重ねる中で、この持続可能性を非常に広い意味で捉え直しているため、この丸書きの部分は見直していただきたい。

次に、視点1の有効活用について、誰が何を有効活用するかわかりにくい。もう少しわかりやすい表現であってもよいと思う。

また、施策5には地域組織の話も含まれており、施策5の内容が少し膨らんでいるように思う。このタイトルではぼやけてしまうのではないかという印象を受けた。地域の資源や特徴をうまく活かした施策として独立させてもよいと思った。全体のバランスを考えたらうで、今一度検討いただきたい。

あと、定期の件については、非常に重要と思う。公共サービスであるため、利用者にとってフェアかどうかということも重要な視点である。SDGs では公正さは一つの指標になっており、文言等で少し言及してもよいのではないか。また、具体的な対策が紐づいていなくとも、施策の方向性として重要であることは項目建てしてもよいかと思っている。検討会として提出する答申になるため、必ずしも行政が全ての対策をやらないといけないわけではなく、施策として重要だということ、それに向かって行政側としては検討したということを、しっかり答申に書いていることが重要と思う。

(事務局)

まずは第二章の形から確認させていただきたい。答申における第二章は、始めに頭書きがある後に、視点1、2、3と並べていくような形で考えたい。丸書きの内容については見直す。

視点1について、有効活用というのがわかりにくい点について理解した。また改めて考えたい。

施策5については、分けられないかどうか改めて検討したうえで相談したい。ただ、中身の項目数が1つや2つだけになってしまうと、他の施策と横並びで見たときに浮いてしまうようなことも考えられるため、答申を整理する中で相談したい。定期待ちの話についても、合わせて相談したい。

(委員)

収支のバランスについては基本の考え方の一つに過ぎないため、これが全面に出てきてしまうと、ここでの議論と離れてしまうため、くれぐれも注意いただきたい。

(オブザーバー)

第2回委員会ですでに話した内容かもしれないが、駐輪場の定期利用は平日の通勤通学での利用が多いため、定期利用のスペースを休日の一時的利用に利用したり、平日のみの定期の仕組みを作って休日にも定期のスペースを利用できるようにすれば、放置自転車の減少や収入増加にもつながるかも知れないとワークショップで考えていた。仕組みとして現実的かどうか伺いたい。

（事務局）

事務局内でもその点について議論したが、取り締まりの方法や種々管理運営を鑑みながら考えたときに、運営上、難しいところがあり、施策の中を含めるまでは至っていない。しかしながら、このような考え方は、駅ごとの特徴も踏まえた新たな売り方についての検討課題として捉えておきたい。

（事務局）

現在、親子お出かけサポート制度というものがあり、土日祝日に親子で出かける場合は無料で駐輪できる。これは、平日と休日での駐輪需要も鑑みての取り組みである。

（委員）

神戸市は市営地下鉄等で子供を対象とした割引を実施しているか。

（事務局）

エコファミリー制度を実施している。

（委員）

是非そういう制度と合わせて宣伝してもらおうとよい。

（事務局）

最近、深江駅へ確認に行ったところ、使われている状況であった。マイナンバーカードの登録をして利用するのびのびパスポートプラスというアプリにアレンジする形で使用できる仕組みとなっている。認知度はある程度高いと考えている。

（委員）

大変素晴らしい試みかと思う。

それでは、修正点を反映するかは事務局と相談しながら進めたいが、基本としてこの骨子案の方向性で問題ないか。

（意見なし）

ではこちらで進めさせていただく。細かいところに関しては、委員と事務局で調整しながら進めさせていただきたい。次回は本日議論した骨子を元に答申の内容を確定する。