

持続可能な自転車駐車場のあり方について 答申

2026年3月

市立自転車駐車場のあり方検討委員会

はじめに

自転車は便利で身近な移動手段として活用され、通勤・通学や買い物などに幅広く利用されている。近年の健康志向や環境負荷低減の意識の高まりにより、自転車の価値は向上している。また、都市の脱炭素化、環境負荷低減の観点からも、自転車が都市のなかで、果たすべき役割はますます大きくなっている。

神戸市では令和2(2020)年6月に策定した「神戸市自転車活用推進計画」について改定を行い、「神戸市みちづくり計画」と統合し、その中の「自転車編（自転車活用推進計画）」としてとりまとめているところである。同計画には、自転車の安全利用の観点だけでなく、近年の自転車利用ニーズの多様化による、観光、スポーツ、環境、健康などの視点を加えた自転車活用に関する総合的な計画を記しており、自転車駐車場（以下「駐輪場」とする。）に関する施策も記しているところである。

現在、神戸市では有料駐輪場42ヶ所及び無料駐輪場34ヶ所を運営しており、多くの市民の方に日々利用されている。

このようななか、市営駐輪場では主に次のような課題を抱えている。

- ・人口減少による利用者の減少と、地域人口の差による需給の偏在
- ・労働力不足による合理化の必要性
- ・人件費・物価高騰による経費の増大
- ・駅前空間と一体となった景観形成
- ・新たなモビリティへの対応

以上のことから、今後、持続可能な駐輪場サービスを提供し続けるために、駐輪場の適正な利用を促進し、より効率的な運営体制・手法の構築が必要であると考えられる。

このため、これからの長き将来を見据えて、利用者目線で持続的に市民サービスを提供できるような駐輪場施策の方向性を明確にするため、「市立自転車駐車場のあり方検討委員会」を設置し、関係分野の専門的知見を踏まえて議論を重ねてきたところであり、その結果を以下の通り答申する。

〈 目次 〉

はじめに	2
第1章 現状と課題	4
1. 駐輪場の整備状況	4
2. 放置自転車の状況	8
第2章 持続可能な駐輪場の基本的な考え方	11
視点 1. 駐輪場の有効活用（多様化する利用者ニーズへの対応）	11
視点 2. まちづくりへの貢献（都市景観の向上）	12
視点 3. 持続可能性（管理運営手法の確立と環境保全への貢献）	12
第3章 具体的な実施施策	14
3.1 「視点1 駐輪場の有効活用（多様化する利用者ニーズへの対応）」に基づく施策	
施策 1 柔軟な料金体系の更なる導入	14
施策 2 シェアサイクルや新たなモビリティの駐輪場での受入れ促進	14
施策 3 子育て世帯等への支援の取り組み	15
施策 4 需給バランスの最適化	16
3.2 「視点2 まちづくりへの貢献（都市景観の向上）」に基づく施策	
施策 5 駐輪場空間の質の向上	16
施策 6 地域活性化に資する駐輪場空間の創出	17
施策 7 立体的土地利用も含めた駐輪場整備	18
3.3 「視点3 持続可能性（管理運営手法の確立と環境保全への貢献）」に基づく施策	
施策 8 収入確保策を含めた業務改善	18
施策 9 放置自転車対策の業務効率化と対策の強化	19
施策 10 地球環境保全への取り組み	20
第4章 神戸の駐輪場の将来像	21

第1章 現状と課題

1. 駐輪場の整備状況

(1) 駐輪場整備の考え方

神戸市では自転車利用者の特性や利用目的などに応じて駐輪場整備や対策を実施してきた。具体的には、鉄道沿線駅への通勤・通学による自転車利用者向けには市営駐輪場を整備している。また、通勤・買い物等による一時利用者が混在する場所においては公募による道路上の民間駐輪場を整備しているほか、商業施設やマンション・ビルにおいては附置義務に関する条例により駐輪場の整備を義務化している。駐輪スペースについては、一般的なサイズのスペースと、子ども乗せ自転車やお年寄りの方などが利用しやすいよう幅広に設計した“おもいやりゾーン”を設けている。

一方で、気候変動の深刻化に伴い、地球温暖化対策に関する世界的関心が高まっている中、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにするカーボンニュートラルや脱炭素社会の実現を目指すためにも、自家用車から自転車の利用への転換は必要であり、その促進のために駐輪場の整備の役割は大きいものである。

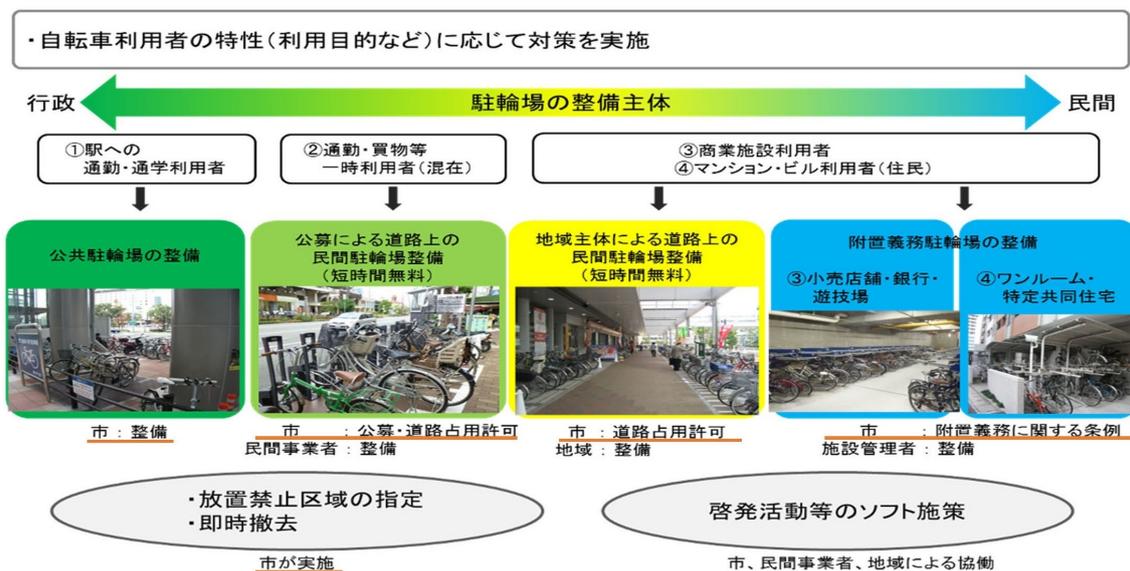


図-1 神戸市における駐輪場整備の考え方

(2) 駐輪場整備状況 (公共・民間)

現状、市営の有料駐輪場を42ヶ所、無料駐輪場を34ヶ所に設置している。

神戸市では、当初すべて無料駐輪場として整備していたが、駐輪場内や駅周辺において

自転車が乱雑に放置されることが見受けられるようになったことから、有人による管理の必要性が生じた。これを受けて、昭和 62(1987)年から順次、駐輪場の有人有料化を実施してきた。一方で、駅や商業施設に近い無料駐輪場は人気が高く、すぐ満車になりがちで、駐輪スペース不足という超過需要の課題がある。

現在の駐輪場の運営は、公募により選定された指定管理者である民間事業者が、東部、中部・北、西部、垂水・西の各区域の管理運営を担当しているほか、7つの地域組織が参画しており、まちづくりの観点から駐輪場運営にとどまらない地域貢献活動にも取り組んでいる。

民間では、公募による道路占用を活用した駐輪場の整備を進め、三宮、元町、兵庫、板宿の計 4 か所において、合計約 3,800 台の収容能力を確保している。

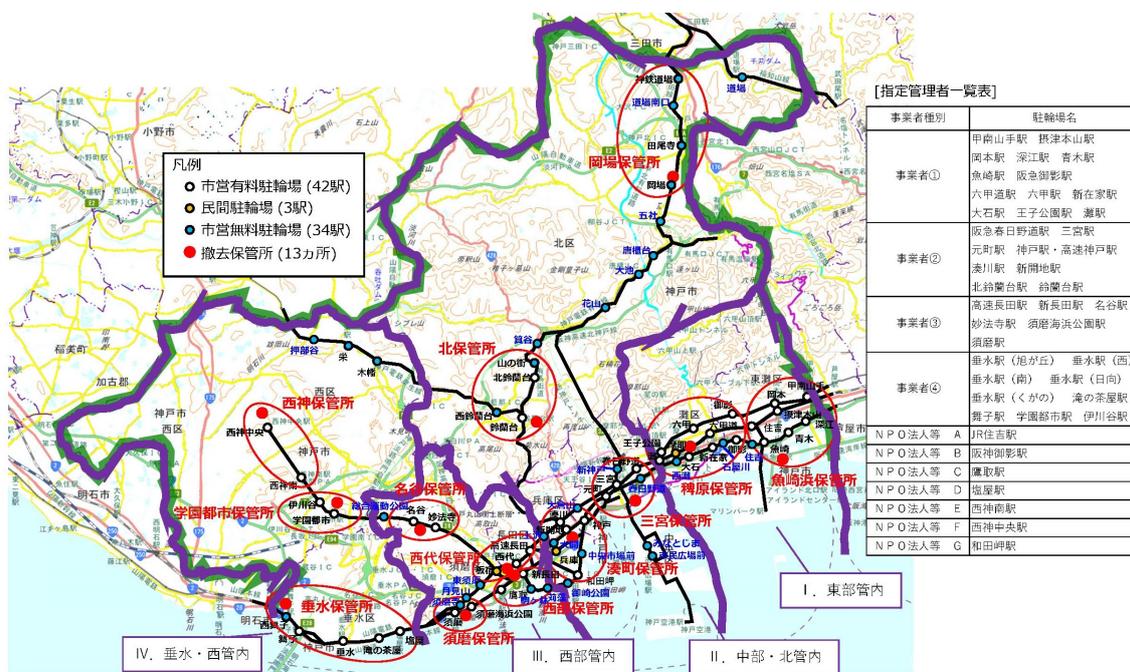


図-2 駐輪場及び保管所位置図

(3) 駐輪場の利用状況とその推移

有料駐輪場を利用する自転車及び原動機付自転車の定期利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大前と比較して減少傾向にある一方、一時利用者数は増加傾向にある。令和 5 年度以降、利用者数は回復基調にあるものの、依然として新型コロナウイルス感染症拡大前の水準には達していない。また、全国的なりもトワークの普及に伴い、神戸市においても定期利用から一時利用への利用形態の変化が生じている。加えて、人口減少、とりわ

け 16 歳以上 65 歳以下の生産年齢人口の減少が進行する見込みである。駐輪場利用者のうち、生産年齢人口を構成する労働者及び学生が 9 割以上を占めていることから、こうした人口構造の変化は駐輪場需要に直接的な影響を与える可能性がある。

以上のとおり、利用動向の変化及び人口減少に伴い利用者数が減少する可能性があり、利用者数減少が与える影響への対応及び特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティの受け入れも含めた利用者数の維持・拡大に向けた施策の検討・推進が課題である。

また、旧式の利用しにくい二段式駐輪ラックや重量と幅のある電動アシスト自転車の駐輪がしにくい状況など駐輪場の使い勝手の悪さも駐輪場利用者の受け入れの支障となっている。

さらに、中央区より東のエリアにおいては、定期契約待ちが多数発生しており、慢性的に駐輪場が不足している駅も存在している。

駐輪場の運営に関しては主にシルバー人材センター等の高齢者人材により運営されており、人口減少に伴う労働力不足が想定される。キャッシュレス化などの運営業務の改善による省力化の推進や高騰する人件費への対応を含め、人材確保の観点からも業務のあり方の見直しの必要性がある。

市営駐輪場の利用状況等

〈市営駐輪場(有料)の一日あたりの利用台数の推移〉

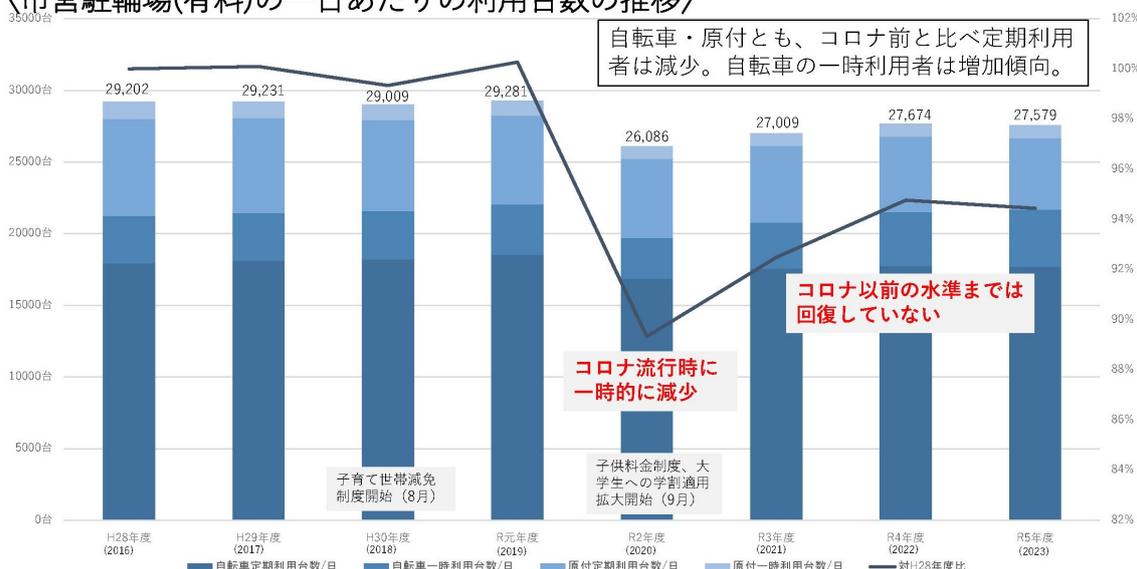


図-3 市営駐輪場の利用状況等

(4) 使用料

市営の有料駐輪場の料金体系は以下の表のとおりである。

駅までの距離及び屋根の有無といった利便性に応じて利用料金に差を設けることで、利用者のニーズを充足しつつ、需要の平準化と施設維持管理に必要な収支の確保を図っている。一方で、収容台数が十分に確保されている駐輪場と、収容台数が不足している結果として放置自転車や長期間の定期契約待ちが発生している駐輪場が併存しており、現行の料金体系が必ずしも需給調整機能を十分に発揮していない可能性がある。また、一時利用料金が終日料金しかなく短時間利用のニーズを満たせていないなど、利用形態の多様化への対応が課題である。

現状では駐輪場管理費（※放置自転車対策費を除く）と使用料収入は収支均衡の状況にあるが、今後の人件費及び物価の高騰に伴い収支差が拡大することが予測されるため、更なるサービス向上による利用者増に伴う収入の増加や運営コストの削減などにより、将来のアンバランスの解消に努める必要がでてくると考えられる。

その他に、市の取り組みとして、子育て世帯減免制度や親子おでかけサポート制度、子ども料金の設定、大学生等への学割適用の拡大といった子育て世帯に対する料金の減免施策を実施している。この施策により子育て世帯にとって魅力ある街となり、子育て世帯の定住促進、生活満足度の向上、子育てに優しい都市イメージの醸成につながっている。

表-1 神戸市の料金表

(1) 一時使用

車種	屋根を有するもの		屋根を有しないもの	
	1日1回につき	回数使用 (11回分)	1日1回につき	回数使用 (11回分)
自転車	100円	1,000円	80円	800円
原動機付自転車	200円	2,000円	160円	1,600円

(2) 定期使用

車種	月数	屋根を有するもの		屋根を有しないもの	
		駅までの距離が 250メートル未満	駅までの距離が 250メートル以上	駅までの距離が 250メートル未満	駅までの距離が 250メートル以上
自転車	1月	1,500円	1,000円	1,200円	800円
	3月	4,000円	2,600円	3,200円	2,100円
原動機付 自転車	1月	3,000円	2,000円	2,400円	1,600円
	3月	8,000円	5,200円	6,400円	4,200円

備考 この表において「駅までの距離」とは、市立自転車駐車場から最寄りの鉄道の駅の入口までの直線距離をいう。

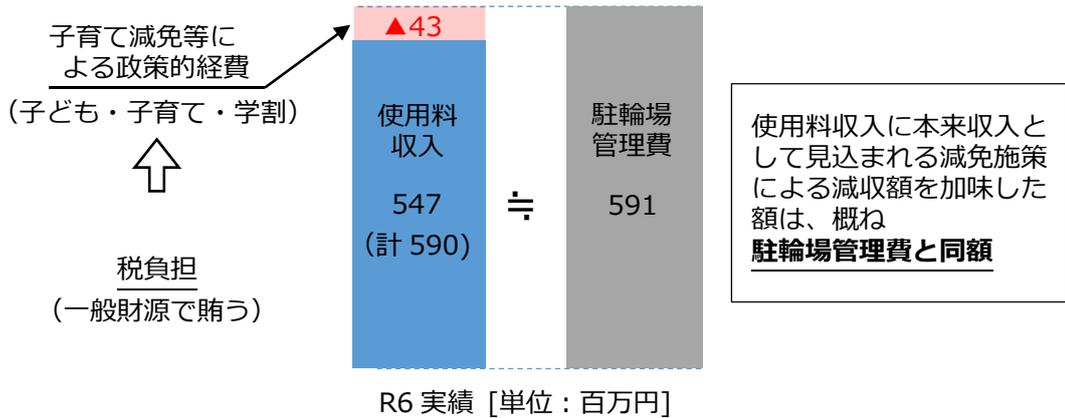


図-4 令和 6(2024)年度の使用料収入及び減免額と駐輪場管理費の関係

2. 放置自転車の状況

(1) 放置の状況とその推移

神戸市では、放置自転車対策として、放置禁止区域の指定及び即時撤去に加え、市・民間事業者・地域の協働による啓発活動等を実施している。放置自転車の撤去台数は全体的に減少傾向にあるものの、依然として放置自転車が存在している状況である。

市内の駐輪場収容台数の総数で見ると、需要台数程度の収容台数は確保されている。しかしながら、地域ごとに需要とのミスマッチが生じており、収容台数が十分に確保されている地域がある一方で、放置自転車が多く見受けられる地域では市営駐輪場の稼働率も高く、依然として駐輪場の不足が課題となっている。また、駅に駐輪場が整備されていないことが、多くの放置自転車を発生させている要因と考えられる駅も存在している。一方で、駐輪可能場所やルールが分かりにくいことが、誤った駐輪や放置につながっていることも考えられる。

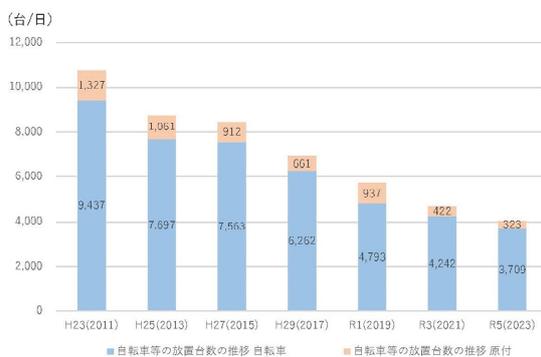


図-5 自転車等の放置台数の推移



図-6 自転車等の撤去台数の推移



図-7 駐輪場の収容台数と利用台数、放置台数の推移

(2)撤去保管について

撤去保管料は自転車¹が2,500円、原動機付自転車²が5,000円である。撤去自転車の保管所は市内13か所に設置されており、保管期間は原則として6か月としている。放置自転車対策費は年間2.3億円にのぼり、撤去保管料だけでは補填出来ていない状況である。週3日3時間の体制とするなど業務及び人員体制を見直し、コスト削減を図っているものの、保管所の統廃合などコスト削減に向けた抜本的な対策が十分に打てていない点が課題である。放置自転車対策に要する費用については、撤去保管料による回収には限界があり、他都市の状況を踏まえても、これらの費用をすべて利用者負担で賄うことは現実的ではない。一方で、放置自転車の減少により対策費の縮減は期待できるものの、街の安全性や秩序を維持するためには、一定の啓発活動や対策を継続する必要があることから、放置自転車対策費は都市を維持するための必要経費として位置づけ、可能な範囲で効率化・削減を図っていくことが重要である。

(3)放置禁止区域（三宮の事例など）

市内55ヶ所において、有料駐輪場が設置されている駅周辺の一定範囲を自転車等放置禁止区域として定めている。とりわけ三宮及び元町の都心部では、駅周辺のみならず、街中の路地や駅周辺の目立たない場所においても放置自転車が多く見受けられる状況であった。このため、民地や道路上における民設駐輪場整備を促進するとともに、令和3年度には新たに禁止区域の追加指定を行っているが、今後、さらなる駐輪場の整備や禁止区域の追加指定の必要性が認められる。

新長田駅は市内で最も多くの放置自転車が確認されている。収容台数は充足しているものの、駅近の路上駐輪場は満車である一方、地下や条例に基づく附置義務駐輪場には空きがあるなど、需要の偏在が生じている。駅前広場や商業ビル前に放置が集中する状況に対しては、啓発活動及び撤去活動を強化しているが、多大な労力を要する割に効果は一時的にとどまっている。また、放置自転車が歩行空間や憩い空間を狭めているとの意見も寄せられており、歩行者の安全・快適性、景観の観点からも課題となっている。

さらに、高速長田駅のように、駅前のみならず放置禁止区域の境界外において多数の放置自転車が見られる事例もある。今後は、需要の偏在の是正、区域指定の適正化、附置義務駐輪場の活用促進、周知・誘導・撤去の総合的な放置自転車対策の強化について検討を進める必要がある。

表-2 放置自転車数上位 10 駅

順位	鉄道名	駅名	R5 放置 台数	R3 放置 台数	R3⇒R5 増減 台数
1	JR・海岸線・西神山手線	新長田	292	347	△55
2	JR・阪急・阪神・ポートL・海岸線・西神山手線	三宮	287	559	△272
3	神戸高速	新開地	245	414	△169
4	神戸高速・西神山手線	湊川	234	298	△64
5	山陽・西神山手線	板宿	196	261	△65
6	六甲L	南魚崎	193	213	△20
7	JR・西神山手線	新神戸	192	184	+8
8	神高・西神山手線	高速長田	142	136	+6
9	ポートL	貿易センター	137	145	△8
10	海岸線	みなと元町	130	155	△25



図-8 三宮自転車等放置禁止区域の追加指定状況（令和3(2021)年度）

第2章 持続可能な駐輪場の基本的な考え方

自転車は都市内交通として非常に効率的な移動手段であるとともに、環境負荷が低く、利用者の健康増進にもつながることから、自転車施策を推進することは非常に重要である。このため、これを最大限に利活用するためにも、地域特性なども踏まえた持続可能な駐輪場の整備・運営を図っていく必要があると考える。

そのための現状把握として、第1章で取り上げた課題を整理すると以下の12点が挙げられる。

- ・ 超過需要となっている無料駐輪場
- ・ 短時間駐輪の需要に対応できていない料金体系
- ・ まちづくりの一環としての子育て世帯への支援の必要性
- ・ 放置駐輪が依然として多い状況
- ・ 認識不足に起因する放置自転車の発生やおもいやりゾーンの不適正利用
- ・ 駐輪場の収容不足、駐輪場の整備と需給のミスマッチ、駐輪場の未整備駅が存在
- ・ 地域組織による駐輪場運営の枠組みの有効活用
- ・ 人口減少による収入減や労働力不足、コスト増加等を要因とする事業の持続性に対する懸念
- ・ 駐輪場の使い勝手の悪さ
- ・ 放置禁止区域の設定が不十分
- ・ 新モビリティ・シェアサイクル対応拡大の必要性
- ・ 地球環境保全の取り組み要請の高まり

これらの課題を解決するための考え方として、次の3つの視点を前提に施策を提案する。

視点1. 駐輪場の有効活用（多様化する利用者ニーズへの対応）

駅前の放置自転車対策と交通結節点の強化を目的に、主に通勤通学利用者を対象に、駐輪場を整備してきたところだが、今後は更に利用目的や利用時間が異なる多様な利用者にも対応する柔軟な駐輪場のあり方を検討していく。

また、ICT（情報通信技術）等の活用により、利用状況の可視化や予約・決済の利便性向上も図っていくべきである。

視点 2. まちづくりへの貢献（都市景観の向上）

駅前空間の景観は、地域の第一印象を左右し、住民や来訪者の満足度・地域への愛着形成に大きく寄与することから、駐輪場を単なる機能施設としてではなく、周辺環境と調和した景観要素として位置づけ、デザイン性の高い構造物や理路整然と自転車が止められるような工夫の導入などにより、公共空間としての質を高めていく。このような駐輪場を整備することで、街の景観のみならず歩きやすさの向上にもつながり、自転車を利用しない市民にとってもメリットがある。

また、駐輪場の集約や地下化・立体化などにより、歩行者空間を創出し駅前広場の高質化につなげていく。さらにこうした景観の整備とあわせて、利用したい人がいつでも利用できるような十分な駐輪容量の確保に努めていくべきである。

視点 3. 持続可能性（管理運営手法の確立と環境保全への貢献）

限られた財源の中で持続可能な運営を実現するため、効率的な管理体制の構築を基本とし、指定管理者制度の活用により、運営コストの抑制とサービス水準の維持・向上を両立させる。

また、民間ノウハウを活用することで維持管理の省力化・自動化を進め、さらなる人的・財政的負担の軽減を目指していくものとする。その際、単なるコスト削減にとどまらず、将来の運営コストの抑制や新たなサービス創出につながる適切な投資を行い、サービス価値の向上と収支改善を両立させていくという視点も重要である。

さらに、駐輪場を単なる自転車の駐輪スペースとしてではなく、地球環境保全への取り組みとして、太陽光パネルの設置など新たな利活用の可能性についても検討していくべきである。

課題と上記の視点から提案される施策、及びそこから期待される効果について、次頁の図 9 のように整理した。この図のとおり、駐輪場が抱える課題を解決することは、利用者及び市民の生活に資するものであり、大いに意義がある。

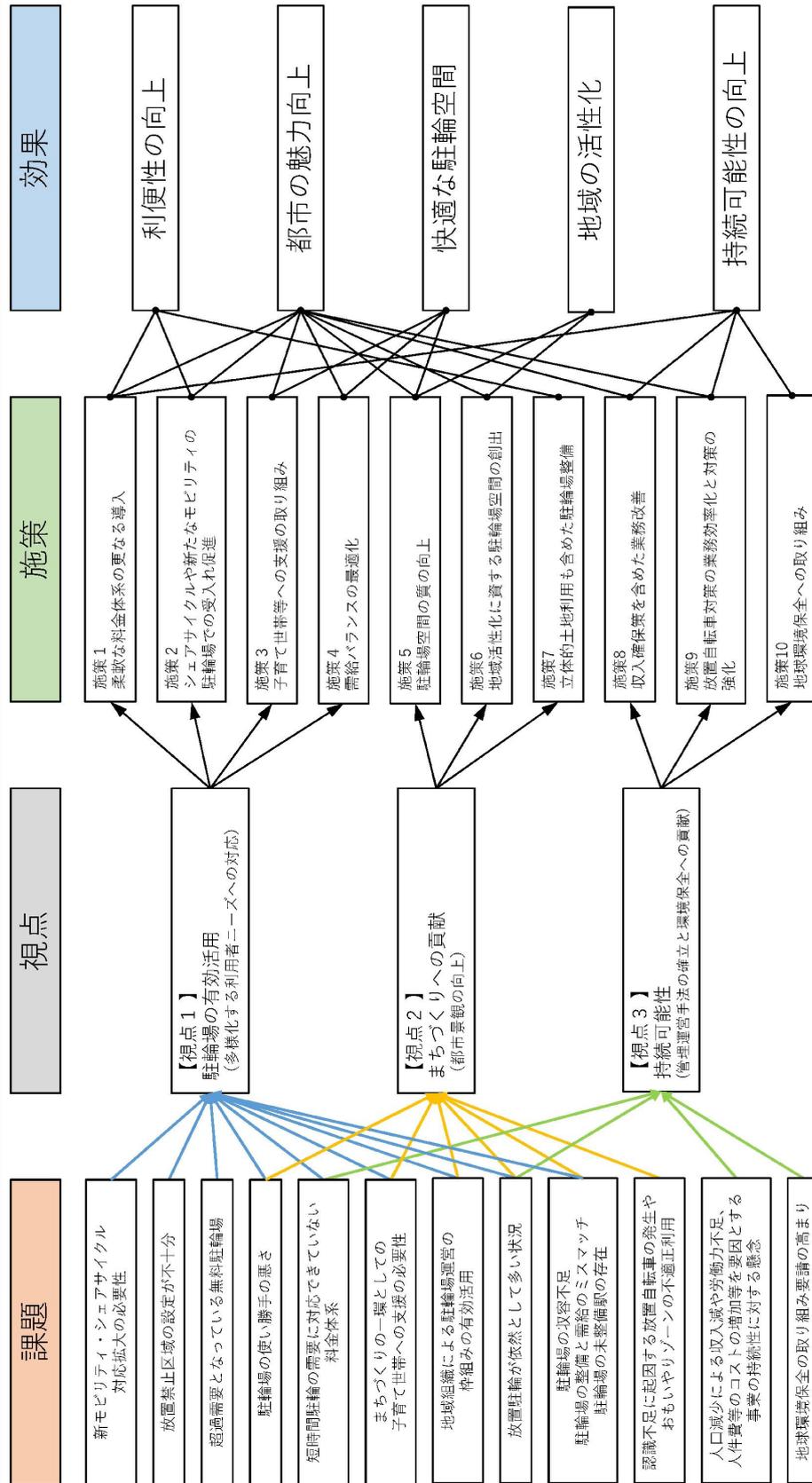


図-9 課題に対する視点及び施策のマッピング図

第3章 具体的な実施施策

3.1 「視点1 駐輪場の有効活用（多様化する利用者ニーズへの対応）」に基づく施策

施策1 柔軟な料金体系の更なる導入

利用者の利便性をより高めると同時に省人化を図るため、機械式駐輪器具の導入を検討する。あわせて、提供するサービス内容に見合った料金設定を行いながら、利用時間や利用目的に応じた柔軟な料金設定を可能とすることで、短時間利用や買い物利用など多様なニーズを受け入れ、駐輪場の利用促進につなげる。

【取り組み内容】

- ・ 市営駐輪場の一時利用エリアに機械式駐輪器具を導入する。
- ・ 一時利用の満空表示を検討する。
- ・ 最初 60 分無料など無料時間を含む時間料金制を整備する。また、ステップアップ料金など、利用時間や利用目的に応じた柔軟で利用しやすい料金を検討していく。
- ・ 駐輪場の利用状況に応じた定期券の新たな販売方法について検討する。

【期待される効果】

- ・ 機械式駐輪器具の導入により、利用時間に応じた料金設定が可能となることで利便性が高まり、短時間利用や買い物利用など多様なニーズを受け入れることができ、利用促進による放置自転車の削減が期待できる。
- ・ 機械式駐輪器具を用いて整然と駐輪されることで、街の景観や歩きやすさの向上につながり、自転車を利用しない市民にとってもメリットがある。
- ・ 機械化による省人化が可能となり人手不足への対策及び経費削減につながる。
- ・ 駐輪のしやすさが向上することで、駅周辺の回遊性が高まり、街の活性化に寄与することが期待される。

施策2 シェアサイクルや新たなモビリティの駐輪場での受入れ促進

利用が増加しているシェアサイクルや新たなモビリティについて、市営駐輪場での受入れを促進し、公共交通を補完する移動手段として位置づける。

これにより、街なかの回遊性や駅間の面的な移動を広げ、交通結節点としての駐輪場機能の強化と公共交通との連携に寄与する。

【取り組み内容】

- ・ 収容台数に余裕のある駐輪場を中心に、公共交通との乗り継ぎを意識した配置でシェアサイクルポートの設置を検討する。
- ・ 今後の利用状況やニーズを踏まえ、新たなモビリティの受入れ検討や、公共交通と自転車等を組み合わせた移動を支えるモビリティハブの研究を行っていくことが望ましい。

【期待される効果】

- ・ 公共交通を補完する移動手段としてのシェアサイクル等の活用が進むことで、市民や来訪者の利便性が高まり、駅を起点とした回遊性の向上や面的な移動の促進が図られる。
- ・ 公共交通と連携した駐輪・乗り継ぎ環境の整備により、交通結節点としての駐輪場機能が強化され、街全体の魅力向上につながる。
- ・ 移動手段の選択肢を増やすことで、自転車総量の抑制にも繋げられる。

施策3 子育て世帯等への支援の取り組み

駐輪場発の魅力的なまちづくりの一環として、子育て世帯や学生等が安心して外出できる環境を整えることを目的に、社会全体で支援することを前提として取り組みを継続する。駐輪場の整備を通じて、自転車や公共交通を利用した移動を後押しすることで、子育て世帯等にとって暮らしやすいまちづくりに寄与する。

【取り組み内容】

- ・ 子育て世帯等への割引制度を推進しながら、時勢に適合した取り組みを検討する。
- ・ 子ども乗せ自転車を容易に駐輪するための幅広の駐輪スペースを整備する。

【期待される効果】

- ・ 子育て世帯や学生等が安心して外出しやすい環境が整い、日常の外出や買い物がしやすくなることで、人の動きが生まれ、街のにぎわい創出や地域の活性化につながる。
- ・ 子育て世帯にとって魅力ある街となり、子育て世帯の定住促進、生活満足度の向上、子育てに優しい都市イメージの強化が期待される。
- ・ 幅広の駐輪スペースを整備することで誰もが利用しやすい環境が形成され、自転

車利用や公共交通との組み合わせによる移動を後押しすることにつながる。

施策4 需給バランスの最適化

駐輪場の増設や有料化による需給バランスと管理の適正化を図り、放置自転車と無秩序な駐輪を抑制する。

【取り組み内容】

- ・ 放置駐輪が多い駅周辺において、駐輪場（市営・民設）の増設や、禁止区域の追加指定を行う。
- ・ 需要が非常に高い無料駐輪場についても需給バランスと管理の適正化のため、有料化を含めた管理体制の見直しを進めることを検討する。
- ・ 駐輪場の利用率や放置自転車の状況等を継続的に把握し、地域ごとの利用実態やニーズの変化を踏まえながら、必要に応じて整備内容の見直しを検討する。

【期待される効果】

- ・ 駐輪場の追加の整備及び無料駐輪場の有料化により、駐輪場の公平な利用を促し、必要な人がいつでも使える環境が整備される。
- ・ 放置禁止区域の拡大により、該当区域への自転車の流入が減少することが見込まれることに加え、有料駐輪場の追加の整備により収容台数も確保されることから、放置自転車の削減が見込まれる。
- ・ 機械式駐輪器具を導入することで無人での経費を抑えた有料化が可能となる。
- ・ 民間駐輪場とも連携することで、市営駐輪場の整備抑制に繋げることができる。
- ・ これらは、駐輪場の運営効率が向上し、利用者への安心で快適な駐輪環境の提供に貢献するものと考えられる。

3.2 「視点2 まちづくりへの貢献（都市景観の向上）」に基づく施策

施策5 駐輪場空間の質の向上

駅前リニューアルに合わせた駐輪場整備を推進し、周辺環境と調和したデザインとすることで、都市ブランド力を高めるとともに、利用者が「停めたいくなる」魅力ある駐輪空間の創出を目指す。あわせて、既存の駐輪場に工夫を加えることで、駐輪行動そのものを前向きに促し、公共空間としての質を高めより良いまちづくりに寄与する。

【取り組み内容】

- ・ 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。
- ・ 適正駐輪を促すナッジ（自発的に行動変容を促す仕組み）や利用者にわかりやすいサイン表示を採用するといった工夫を検討する。
- ・ 既存の駐輪場において、例えばデザインラックの整備やデザイン性を向上させる工夫などをして、まちの景観向上につながる取り組みを検討する。

【期待される効果】

- ・ 新設駐輪場について景観に配慮した駐輪場とすることで駅前空間の魅力が高まり、街の魅力の増大が期待される。
- ・ ナッジやわかりやすいサイン表示を採用することで、利用者意識が変わり放置自転車や駐輪場内での不適切な駐輪（おもいやりゾーンの不適正利用等）の減少につながり、景観のみならず利用者のモラルの高まりにより街の魅力が増大すると考えられる。
- ・ 既存の駐輪場において工夫を加えることで、乱雑に止められた自転車が整然と並び、景観がよくなる、止めやすくなるなどの効果が期待できる。

施策 6 地域活性化に資する駐輪場空間の創出

地域の活性化や安全・安心なまちづくりへの寄与など、ソフト面でのまちづくりに貢献する駐輪場空間を創造する。また、市独自の取り組みである地域組織による駐輪場運営の枠組みを今後も進めていく。

【取り組み内容】

- ・ 交通事業者や地元商店街等と連携しながらよりよい駐輪場整備に努める。
- ・ 利用者が安全安心に利用できるよう、防犯カメラの設置を検討する。
- ・ 神戸市独自の地域組織による指定管理者優先枠はまちづくりの観点から継続することが望ましい。

【期待される効果】

- ・ 交通事業者や地元商店街等との連携を強化することで駅前空間のソフト面での魅力向上を見込むことができる。
- ・ 防犯カメラの設置により、安全安心な駐輪場環境を形成できる。また、放置駐輪やいたずら等の減少が見込める。

- ・ 地域人材が働きやすい環境を整えることで活躍の場が創出され、地域が活性化するとともに駐輪場運営の担い手の確保につながる。

施策 7 立体的土地利用も含めた駐輪場整備

収容力の増大と駅前立地の有効活用のために、立体的土地利用も含めた駐輪場整備を検討する。

【取り組み内容】

- ・ 駅前リニューアルに合わせて地下タワー式駐輪場を導入し、必要な駐輪場を確保するとともに、駅前空間の充実を図る。
- ・ 収容台数が不足する駅では定量的な充足のための増設を検討するとともに、利用しやすいよう駐輪幅を確保する。

【期待される効果】

- ・ 地下タワー式駐輪場の設置により、入出庫の時間短縮が図れ、ストレスフリーな利用環境を提供することで利便性が向上する。また、地下を活用することで駅前の景観が良くなり、非利用者にもメリットを提供できると考えられる。
- ・ 駐輪場が不足する駅における駐輪場の増設は、放置自転車の台数を抑制し、整然とした街並みを実現する。また、歩きやすい環境づくりにも寄与することから、街全体の活性化につながる。

3.3 「視点 3 持続可能性（管理運営手法の確立と環境保全への貢献）」に基づく施策

施策 8 収入確保策を含めた業務改善

需要にあわせて駐輪場を増設することによる収入の確保とあわせて、DX（デジタルトランスフォーメーション）による利便性向上と同時に業務改善と人員体制の見直しを行い、効率的な管理運営手法を確立する。

【取り組み内容】

- ・ 機械式駐輪器具の導入を行う。
- ・ WEB サービスや回数券アプリ、券売機を活用した販売のセルフ化の充実により利用者の利便性を高めつつ省人化を行う。また、場所によっては無人化についても検討する。
- ・ 利用者の利便性に悪影響がない範囲で、駐輪場の分室における常駐の短縮・廃止

などの分室運営の見直しや窓口時間の変更により、人員体制の見直しを行う。

- ・ スマートフォンのアプリや WEB サービスと連携して、駐輪場の場所や空き情報の確認、予約、支払い等での利用可能メニューをさらに充実させる。
- ・ 料金等の改定については、市民の利便性に大きく影響することから慎重な判断を求められるが、サービス内容や利便性の向上に見合った適正な料金設定という観点から、収支バランスも踏まえつつ定期的に検討する。
- ・ 需要に応じた駐輪場整備や利便性向上による利用促進に加え、駐輪場空きスペース等を活用して収益を上げる仕組みについて検討する。

【期待される効果】

- ・ 機械式駐輪器具の導入により省人化が可能となり人手不足への対策につながる。
- ・ DX 化や業務改善による人員体制の見直しにより、駐輪場の管理人が不在でも対応が可能となることで利用者の利便性が向上すると同時に省力化・省人化が期待され、将来的に見込まれる人件費高騰をカバーすることが期待される。
- ・ WEB サービスによるデータ管理を通じて更なる利用のしやすさを分析することも可能となる。
- ・ 今後予想される人件費や物価の高騰に対応するため、サービス等に見合った適正な料金設定を行うことにより、利用者の理解を得ながら、サービス向上による利用者増や運営コストの削減を図りつつ、収支バランスを確保することで、財政的にも持続可能な駐輪場運営を継続することが期待される。
- ・ 需要に応じた駐輪場整備や利便性向上による利用促進とあわせて、料金収入以外で収益を得る仕組みを検討することで、収入の増加を通じた持続可能な駐輪場運営に資することができる。

施策 9 放置自転車対策の業務効率化と対策の強化

放置自転車対策費を削減するために放置自転車対策の業務の効率化と対策の強化を検討する。

【取り組み内容】

- ・ 撤去保管料のさらなる適正化（見直し）を検討する。
- ・ 機械式駐輪器具を活用した撤去自転車の一次保管の仕組み（撤去保管所に移送する前に近くの機械式駐輪器具を一時保管場所として利用するもの）を検討する。
- ・ 撤去保管所の運営体制（保管所の統廃合、開所日数・時間等の縮減、返還の予約

制、駐輪場での一時保管等)を見直す。

- ・ 放置自転車対策として撤去業務支援システム（放置自転車対策業務の効率化、データ分析で効果的な啓発・撤去業務を支援するシステム）を導入する。

【期待される効果】

- ・ 撤去保管料を値上げすることで、放置自転車の抑制が期待される。
- ・ 機械式駐輪器具による撤去自転車の一次保管により、撤去労力の削減及び返還率向上による保管費用の削減効果、保管所の必要スペースの縮小が期待される。
- ・ 撤去保管所の運営体制の見直しや、遠隔操作の実施により、放置自転車対策に関連する経費削減を図り、安定した事業継続が期待される。
- ・ 撤去業務支援システムの導入により、放置自転車の削減につながる。

施策 10 地球環境保全への取り組み

環境負荷の少ない自転車の利用促進に加え、駐輪場への太陽光発電設備の検討など、都市の環境負荷低減と持続可能なまちづくりに貢献する。また、日常的な移動に自転車が積極的に取り入れられることで市民の健康の維持・向上につながる。

【取り組み内容】

- ・ 通勤・通学・買い物など日常的な移動における自転車利用を更に推進していく。
- ・ 駐輪場の施設を利用した再生可能エネルギーの活用（太陽光発電）について検討する。

【期待される効果】

- ・ 自動車利用の抑制による温室効果ガス排出量の削減に貢献する。
- ・ 太陽光発電設備の導入により、駐輪場の電力をクリーンエネルギーで賄うことや災害時における活用などが期待される。
- ・ 市民の運動習慣の定着や生活習慣病の予防など、心身の健康増進に貢献する。

第4章 神戸の駐輪場の将来像

神戸市における駐輪場の整備は、これまで主に放置自転車対策や利用者の利便性向上を目的として進められてきた。しかしながら、今後はこれに加え、自転車利用促進による環境負荷低減効果や、地域の魅力向上に資する都市空間の形成といった観点から、より戦略的かつ多面的な展開が求められる。

神戸の魅力は「人」であり、市民一人ひとりが街に関わり、支えることで育まれてきた。このような神戸らしさを踏まえ、駐輪場も単なる自転車をとめる場所にとどまらず、人の行動や関係性を生み出し、地域の人々との関わりや街の安全・安心を見守るコミュニティの拠点としての役割を担っていくことも重要であると考えられる。

まず、利用者ニーズの多様化に対応した柔軟な駐輪場運営の推進が重要である。短時間利用の無料化といった利便性向上策を一層進めるとともに、シェアサイクルや電動モビリティ等の新たな移動手段を受け入れる駐輪環境の整備を図ることで、公共交通を補完する移動の拠点としての機能を高め、あらゆる世代・属性の市民や来街者が快適に利用できる基盤を構築する必要がある。

また、駅前空間をはじめとする都市景観との調和を通じて、都市ブランド力の向上を図る観点から、デザイン性に優れた駐輪施設の整備や、既存施設への景観配慮の工夫が求められる。立体的土地利用や地下型駐輪場の導入も視野に入れつつ、地域とも一体となったまちづくりの一環として駐輪場整備を位置づけることが望ましい。

さらに、将来にわたって持続可能な運営体制を確立するためには、機械化・省人化による業務の効率化、再生可能エネルギーの活用といった環境負荷の低減策を講じるとともに、放置自転車対策業務の見直しを行うなど財政的な持続性の確保も重要である。これらの取り組みは、単なるコスト削減を目的とするものではなく、将来のコスト悪化を防止し、サービス価値を高めていくために必要な投資を行いながら、長期的な視点で持続可能な運営を実現していくことを意図したものである。

加えて、民間事業者や地域との連携を積極的に進めることで、公共と民間が補完し合う柔軟かつ効率的な駐輪場ネットワークの構築が期待される。

さらに、将来に向けては、公共交通利用の促進やライフスタイルの変化等により、駐輪場ニーズが変化・拡大する可能性も踏まえ、地域ごとの実情を丁寧に把握しながら、市民や関係者とともに、より適切な駐輪場のあり方を柔軟に検討していくことが重要である。

これらの取り組みを通じて、神戸市は市民の暮らしに根ざした自転車を活用した、持続可能な快適で魅力ある都市空間の創出を目指すべきである。

【参考】

市立自転車駐車場のあり方検討委員会 委員名簿

2026年3月10日現在

氏名	職名
織田 澤 利 守 (会 長)	神戸大学大学院工学研究科 教授
吉 田 長 裕	大阪公立大学大学院工学研究科 准教授
山 口 敬 太	京都大学大学院地球環境学堂 准教授
松 井 年 志 子	松井公認会計士事務所 公認会計士
森 有 美	神戸中央法律事務所 弁護士

・オブザーバー

飛田 敦子 (認定 NPO 法人コミュニティ・サポートセンター神戸 代表理事)

宮本 薫 (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))

学生オブザーバー 3名 (神戸大学、大阪公立大学、京都大学)

市立自転車駐車場のあり方検討委員会 検討経緯

開催回	開催日	議題
第1回 市立自転車駐車場の あり方検討委員会	2025年5月29日	<ul style="list-style-type: none"> ・会長の選任 ・「市立自転車駐輪場のあり方検討委員会傍聴要綱」について ・委員会への諮問事項について ・駐輪場の現状と課題について ・利用者アンケート調査および他都市調査について ・学生の意見聴取の機会について
第1回 学生ワークショップ	2025年7月25日	<ul style="list-style-type: none"> ・趣旨説明 ・現地視察（湊川駅前駐輪場） ・意見交換・発表資料の検討
第2回 学生ワークショップ	2025年8月8日	<ul style="list-style-type: none"> ・検討結果の発表 ・質疑応答、意見交換
第2回 市立自転車駐車場の あり方検討委員会	2025年8月27日	<ul style="list-style-type: none"> ・第1回委員会での宿題返し ・アンケート調査および他都市調査の結果 ・学生意見聴取（ワークショップ）の実施結果 ・今後の駐輪場整備等の方向性について
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	<ul style="list-style-type: none"> ・第2回委員会での宿題返し ・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まとめ）
第4回 市立自転車駐車場の あり方検討委員会	2026年2月20日	<ul style="list-style-type: none"> ・第3回委員会での宿題返し ・答申（案）