

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 代表理事 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：2026年2月20日(金) 10:00～

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4回委員会

< 次第 >

1. 開会

2. 議事

(1) 第3回委員会での宿題返し

(2) 答申(案)

(3) 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 4 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

調査の結果報告と方向性の検討

【第3回】 11/25

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）

【第4回】 2/20 ※本日

検討案のとりまとめ整理、答申内容を決定



本日の議題

- ・ 第3回委員会での宿題
〈答申骨子（案）の修正〉
- ・ 答申（案）



第3回委員会での宿題

◆答申骨子（案）の修正



答申骨子（案）

はじめに

第1章 現状と課題

第2章 持続可能な自転車駐車場の基本的な考え方

○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

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）

視点2 まちづくりへの貢献（都市景観の向上）

視点3 持続可能性（将来を見据えた管理運営手法の確立と環境保全への貢献）

第3章 具体的な実施施策

[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）]

施策1 柔軟な料金体系の更なる導入

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

施策3 子育て世帯等への支援の取り組み利便性向上策の推進

施策4 需給バランスの最適化

[視点2 まちづくりへの貢献（都市景観の向上）]

施策5 駐輪場空間の質の向上駅前リニューアルにあわせた整備と既存駐輪場への対応

施策6 地域活性化に資する駐輪場空間の創出

施策7-6 立体的土地利用も含めた駐輪場整備

[視点3 持続可能性（将来を見据えた管理運営手法の確立と環境保全への貢献）]

施策8-7 収入確保策を含めた業務改善業務改善と人員体制の見直し

施策9-8 放置自転車対策の業務効率化抑制と対策業務の強化効率化

施策10-9 地球環境保全への取り組み

第4章 神戸の駐輪場の将来像



答申案

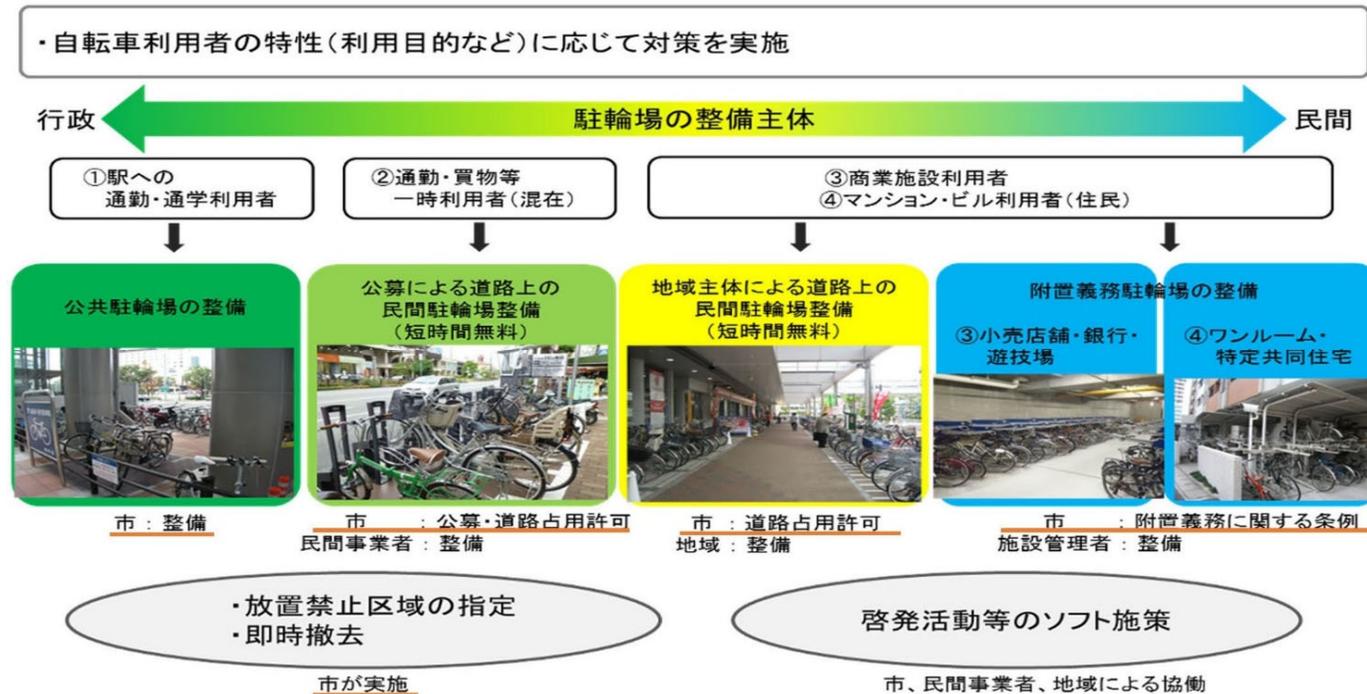
第1章 現状と課題



現状と課題

1. 駐輪場の整備状況

(1) 神戸市の駐輪場整備の考え方



- ・上図のとおり、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
- ・駐輪スペースは、一般的なサイズと幅広に設計した“おもいやりゾーン”の2種類を整備
- ・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、自転車利用を促す駐輪場整備の役割は重要との考え

1. 駐輪場の整備状況

(2) 駐輪場整備状況（公共・民間）

現状の市営駐輪場 有料：42ヶ所 無料：34ヶ所

- ・当初すべて無料駐輪場として整備していたが、有人による管理の必要性が生じ、昭和62年から順次、駐輪場の有人有料化を実施
- ・駅や商業施設等に近い無料駐輪場は人気が高く、駐輪スペースが不足するという超過需要の課題有り
- ・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、各区域を担当しているほか、7つの地域組織が参画しており、街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。
- ・民間公募による道路占用を活用した駐輪場整備を進め、三宮、元町、兵庫、板宿の計4箇所において、合計約3,800台の収容能力を確保している。



1. 駐輪場の整備状況

(3) 駐輪場の利用状況とその推移

- ・ 有料駐輪場の定期利用者数は、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。
- ・ 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。
- ・ 駐輪場利用者の9割以上を占める生産年齢人口の減少が与える影響へ対応が必要
- ・ 新たなモビリティの受入れも含めた利用者数拡大に向けた施策の検討・推進が必要
- ・ 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シルバー人材に依存しており、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。

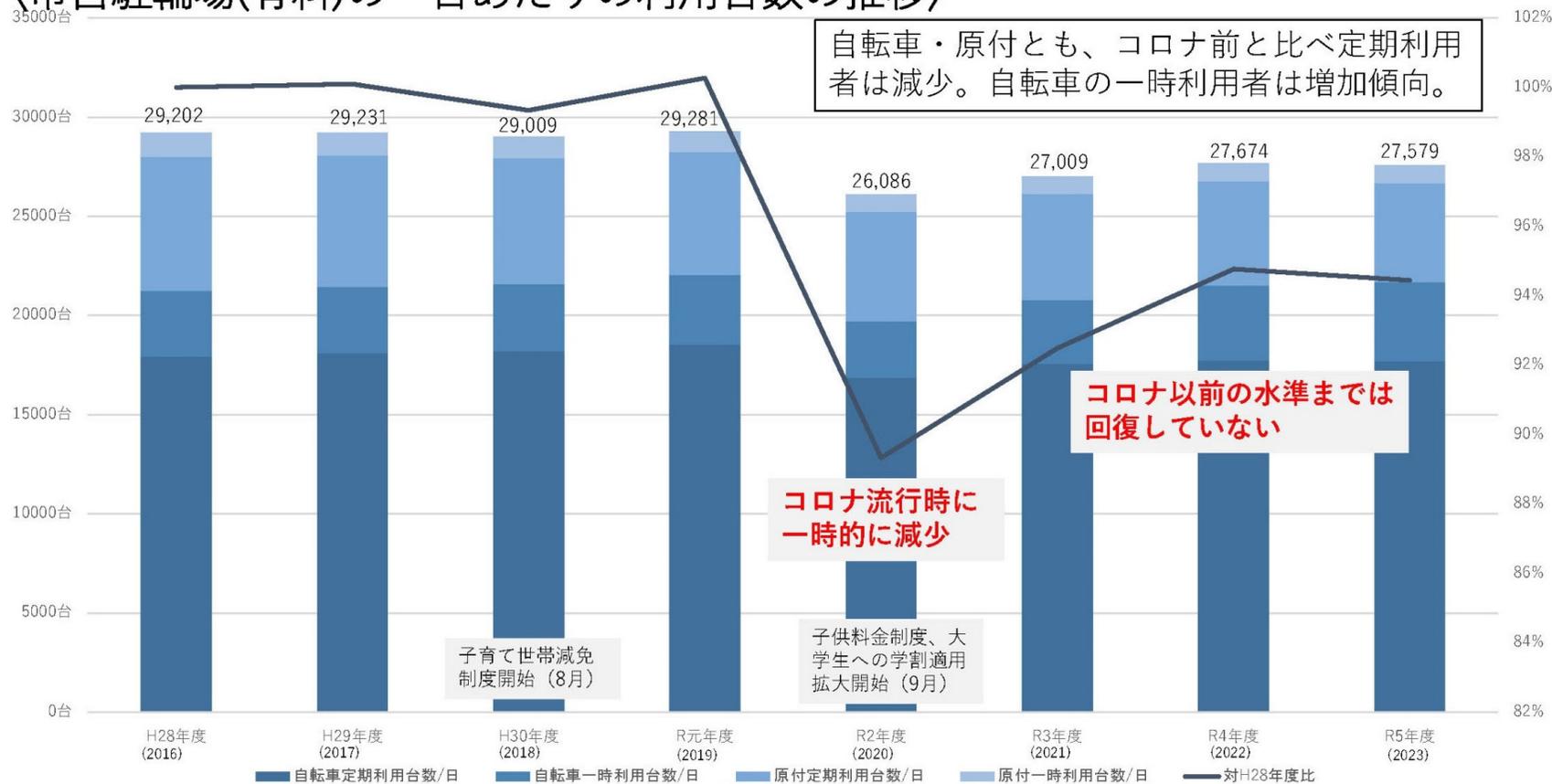


現状と課題

1. 駐輪場の整備状況 (3) 駐輪場の利用状況とその推移

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〉



現状と課題

1. 駐輪場の整備状況

(4) 使用料

(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		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。

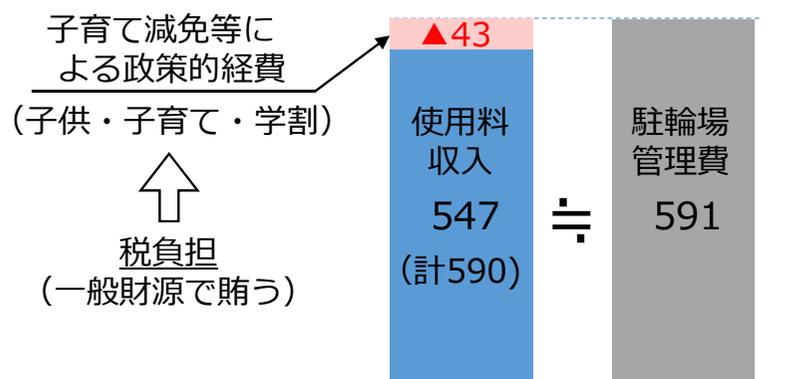
- 利便性に応じて利用料金に差を設け、ニーズを充足しつつ需要の平準化と収支の確保を図っているが、収容台数が十分に確保されている駐輪場と不足している駐輪場が併存しており、需給調整機能を十分に発揮していない可能性がある。
- 一時利用料金が終日料金しかなく短時間利用のニーズを満たせていないなど、利用形態の多様化への対応が課題

現状と課題

1. 駐輪場の整備状況

(4) 使用料

- 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。



使用料収入に本来収入として見込まれる減免施策による減収額を加味した額は、概ね
駐輪場管理費と同額

R6実績 [単位：百万円]

現状と課題

2. 放置自転車の状況

(1) 放置の状況とその推移

- ・ 放置自転車対策としては、**放置禁止区域の指定及び即時撤去**、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。
- ・ 放置自転車は全体的に**減少傾向**にあるが**依然として存在**している。
- ・ 市内の駐輪場収容台数の**総数では需要台数が確保**されているが、地域ごとに**需要とのミスマッチ**が生じており、依然として**駐輪場不足が課題**となっている。
- ・ **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。



2. 放置自転車の状況

(2) 撤去保管について

- ・撤去保管料は自転車2,500円、原動機付自転車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。
- ・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として挙げられる。



2. 放置自転車の状況

(3) 放置禁止区域（三宮の事例など）

- ・市内55カ所において、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。
- ・三宮及び元町の都心部では、駅周辺以外においても放置自転車が多く見受けられたため、民設駐輪場整備を促進するとともに令和3年度に禁止区域の追加指定を行っているが、さらに追加指定する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あり、収容台数は充足しているものの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は歩行者の安全・快適性、景観の観点からも課題となっている。
- ・高速長田駅では、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。
- ・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。



現状と課題

2. 放置自転車の状況

(3) 放置禁止区域（三宮の事例など）

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

[放置自転車数上位10駅]



[三宮自転車等放置禁止区域（令和3年度）]

答申案

第2章 持続可能な駐輪場の基本的な考え方



持続可能な駐輪場の基本的な考え方

自転車を最大限に活用するため、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。そのための現状把握として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・不正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、駐輪場の未整備駅の存在
- ・ 地域組織による駐輪場運営の枠組みの有効活用
- ・ 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



持続可能な駐輪場の基本的な考え方

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）

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。

視点2. まちづくりへの貢献（都市景観の向上）

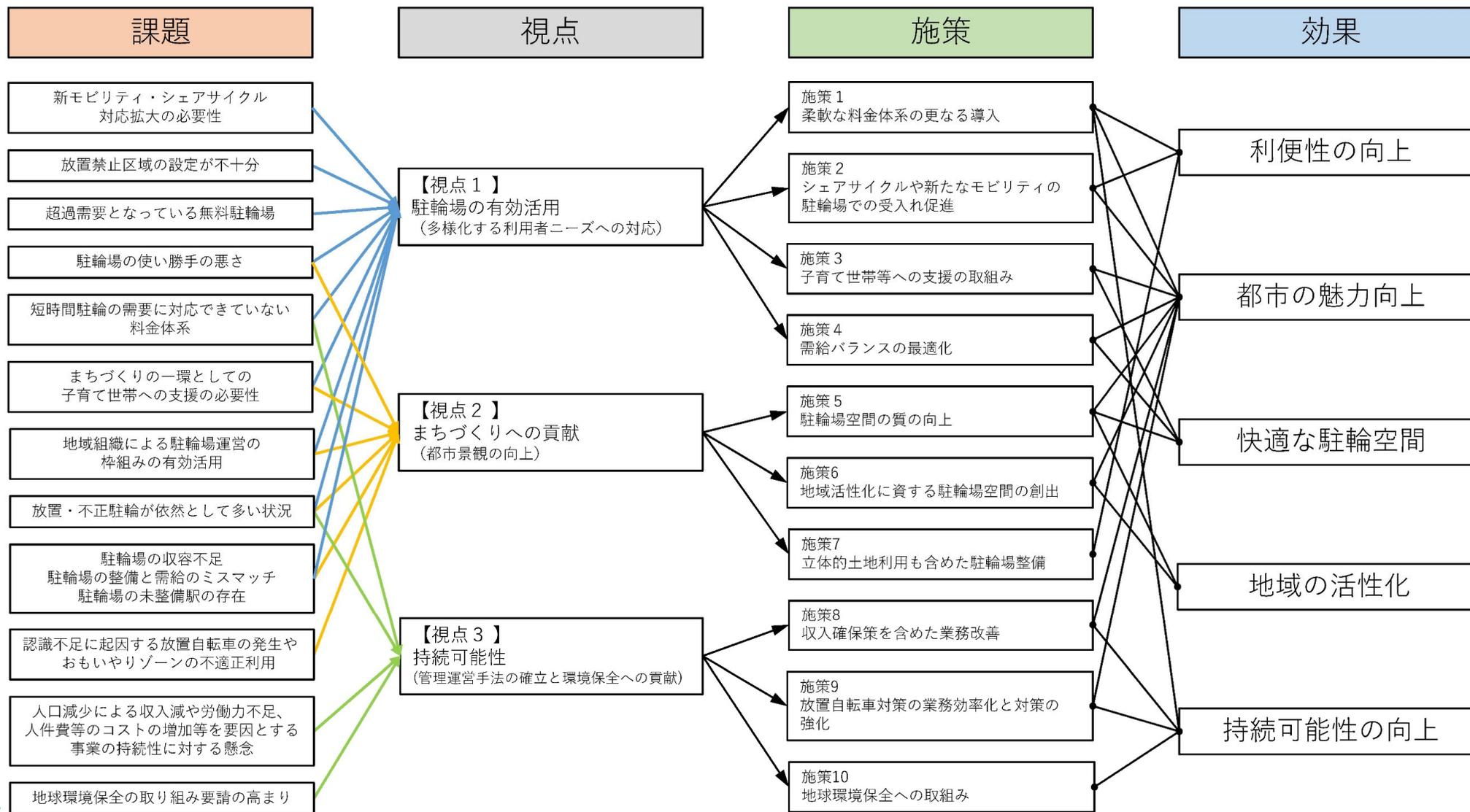
駐輪場を単なる機能施設としてではなく、周辺環境と調和した景観要素として位置づけ、公共空間としての質を高めていく。また、駐輪場の集約や地下化・立体化などにより、歩行者空間を創出し駅前広場の高質化につなげていく。

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、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、地球環境保全への取組みとして、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。



課題に対する視点及び施策のマッピング図



答申案

第3章 具体的な実施施策



施策1 柔軟な料金体系の更なる導入

抜粋

BE KOBE

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。また、利用の平準化および受益者が負担すべき料金の適正化を図るため実施している現行の料金体系に加え、さらに柔軟な料金体系を導入することを検討する。

【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。
- ・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柔軟で利用しやすい料金を検討していく。
(他2点)

【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、利用促進による放置自転車の削減が期待できる。
- ・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。
(他1点)



[機械式駐輪器具（電磁ロック式）]



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 **BE KOBE**

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**の市営駐輪場での受け入れを促進し、市民に身近な公共施設として更なる有効活用を図る。

【取り組み内容】

- ・ 収容台数に余裕のある駐輪場を中心に**シェアサイクルポート**の設置を検討する。
- ・ 今後の状況に応じた**新たなモビリティ**の受入れ検討や、**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】

- ・ 市民の**利便性を高め**、自転車利用及び駐輪の**需要の維持・向上**が図られる。
- ・ 市民のみならず来訪者の**利便性向上**にも繋がることで、**街の魅力向上**が図れる。
- ・ 移動手段の選択肢を増やすことで、**自転車総量の抑制**にも繋がられる。



【三宮駅北ポート】



【多様なモビリティの例】



施策3 子育て世帯等への支援の取組み

BE KOBE

駐輪場発の魅力的な街づくりの一環として、社会全体で支援することを前提に、**子育て世帯等への支援**を継続し、駐輪場の整備を通じて子育てのしやすい街づくりに寄与する。

【取組み内容】

- ・ **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**が形成される。



➤ 子育て世帯への減免制度

●子育て世帯減免制度（平成30年8月～）

- ・未就学児をもつ子育て世帯の駐輪場使用料 半額
対象：未就学児と同居する保護者及び親族2名まで
- ・一部の駐輪場4か所で全額免除（令和6年4月～）
収容台数に余裕がある駐輪場（西神中央、鷹取、伊川谷、滝の茶屋）において、減額制度を拡充（半額→全額免除）

●親子おでかけサポート制度（令和6年4月～）

- ・土日祝日における駐輪場の一時利用料金（自転車のみ）を親子共に全額免除
対象：中学生以下の親子連れ

●子ども料金制度の設定（令和2年9月～）

- ・駐輪場使用料 半額制度
対象：小学生以下の子供
- ・一時・回数券・定期使用の全てに対して適用。

●大学生等への学割適用の拡大（令和2年9月～）

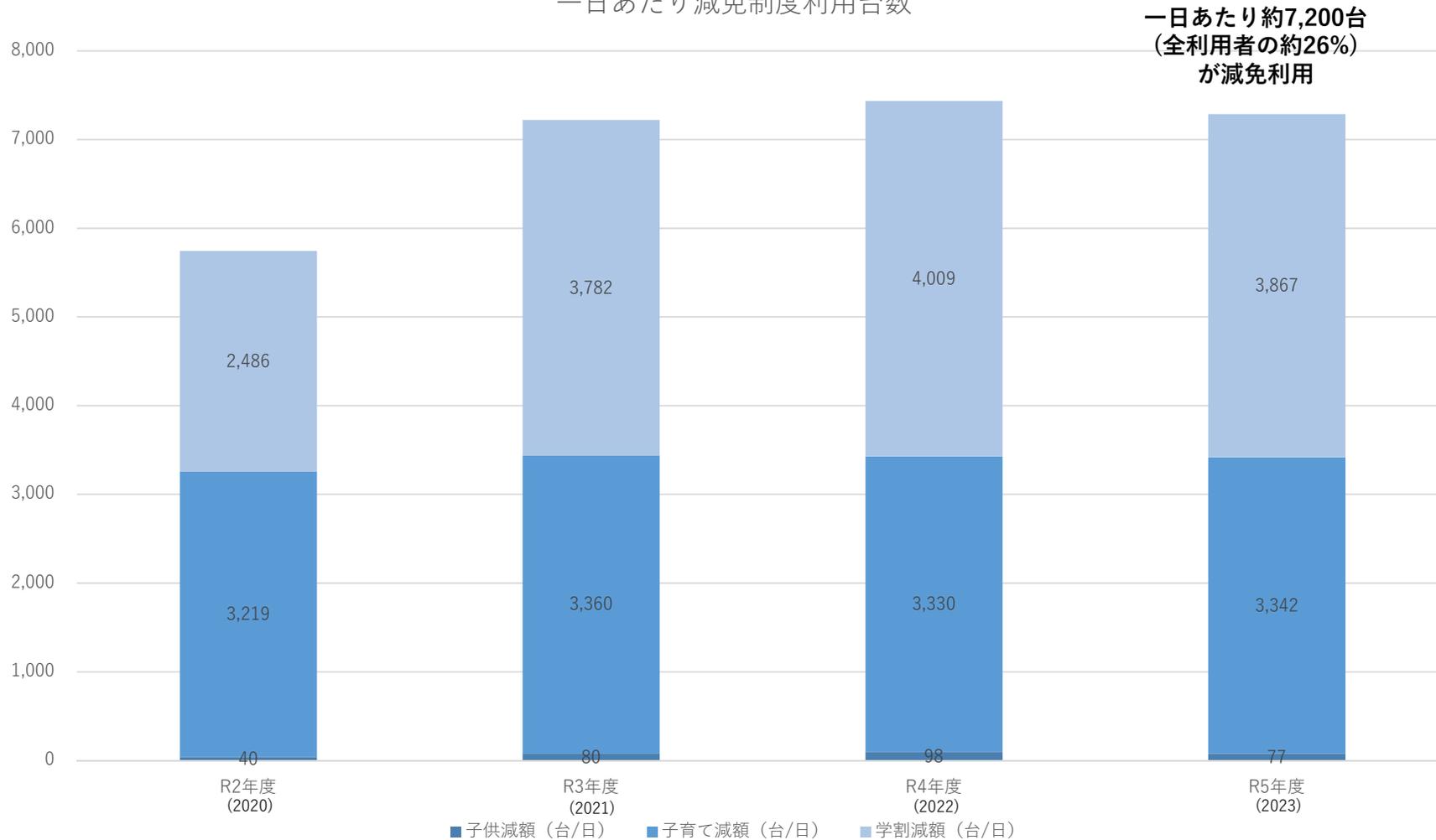
- ・自転車・原付の定期券 学割
対象：高校生・専門学校生等の18歳以下まで→大学生や19歳以上の学生にも拡大



子育て世帯への減免制度

[一日あたりの子育て世帯減免3制度の利用状況] (親子おでかけサポートを除く)

一日あたり減免制度利用台数



施策4 需給バランスの最適化

抜粋

BE KOBE

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】

- ・ 違法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。

【期待される効果】

- ・ 駐輪場の追加の整備およ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。
- ・ 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。

(他2点)

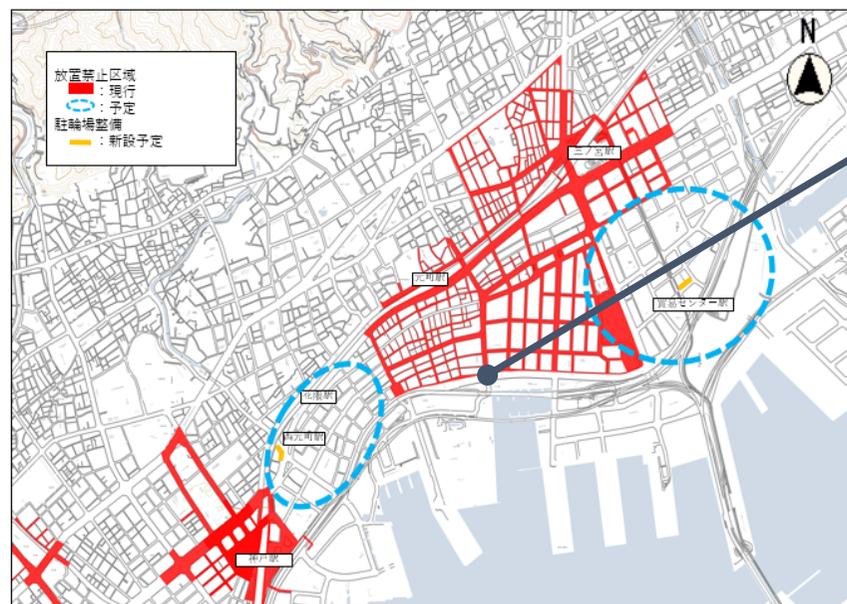
➤ 放置自転車禁止区域と放置自転車の関連性

- ・ 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）



- ・ 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]



施策5 駐輪場空間の質の向上

抜粋

BE KOBE

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**とするとともに、既存の駐輪場に**工夫を加える**ことで、**公共空間としての質を高め**より良い街づくりに寄与する。

【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。 （他1点）

【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**につなげ、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。 （他1点）



▼JR 灘駅南側広場 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



■ 景観に配慮した自転車駐輪場

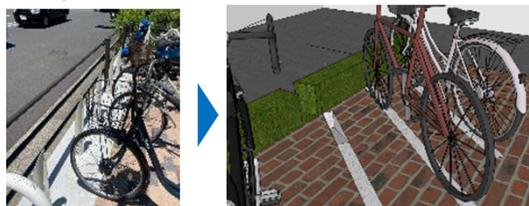


対象エリア



- 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。

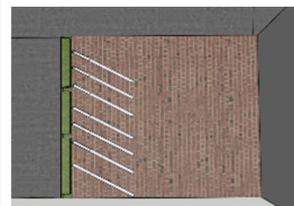
工夫①ラックを用いないスマートな駐輪



工夫②植栽による周辺景観の調和



工夫③車道に対して斜めの駐輪



■ 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



違法駐輪減少による
治安・安全性の確保

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

施策6 地域活性化に資する駐輪場空間の創出

抜粋

BE KOBE

地域の活性化や安全・安心な街づくりへの寄与など、ソフト面での街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。 (他1点)

【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、違法駐輪やいたずら等の減少が見込める。

(他1点)



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】

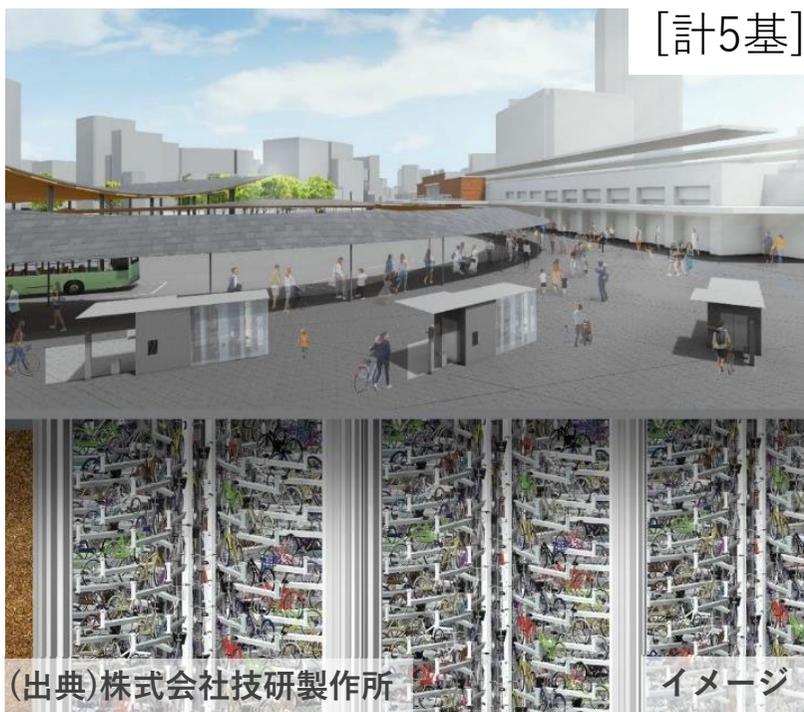
- ・ 地下タワー式駐輪場の設置により、入出庫の時間短縮が図れ、ストレスフリーな利用環境を提供することで利便性が向上する。また、地下を活用することで駅前の景観が良くなり、非利用者にもメリットを提供できると考えられる。
- ・ 駐輪場が不足する駅における駐輪場の増設は、放置自転車の台数を抑制し、整然とした街並みを実現する。また、歩きやすい環境づくりにも寄与することから、街全体の活性化につながる。



➤ 地下タワー式駐輪場の整備計画 ※全11基

JR神戸駅 | 2026年春 一部供用開始予定

JR六甲道駅



このほか、阪急王子公園駅[計2基]やJR兵庫駅[計2基]でも整備予定



施策8 収入確保策を含めた業務改善

抜粋

BE KOBE

DX化（デジタル変容）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。
- ・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、収支バランスの観点から定期的に検討する。 (他3点)

【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。
- ・今後予想される人件費や物価の高騰に対応するため、収支バランスの確保を基本とし、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、定期的に料金改定等の検討を行うことで、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。 (他2点)

➤ 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あ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

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。



岡本駐輪場 (分室) 運営見直し

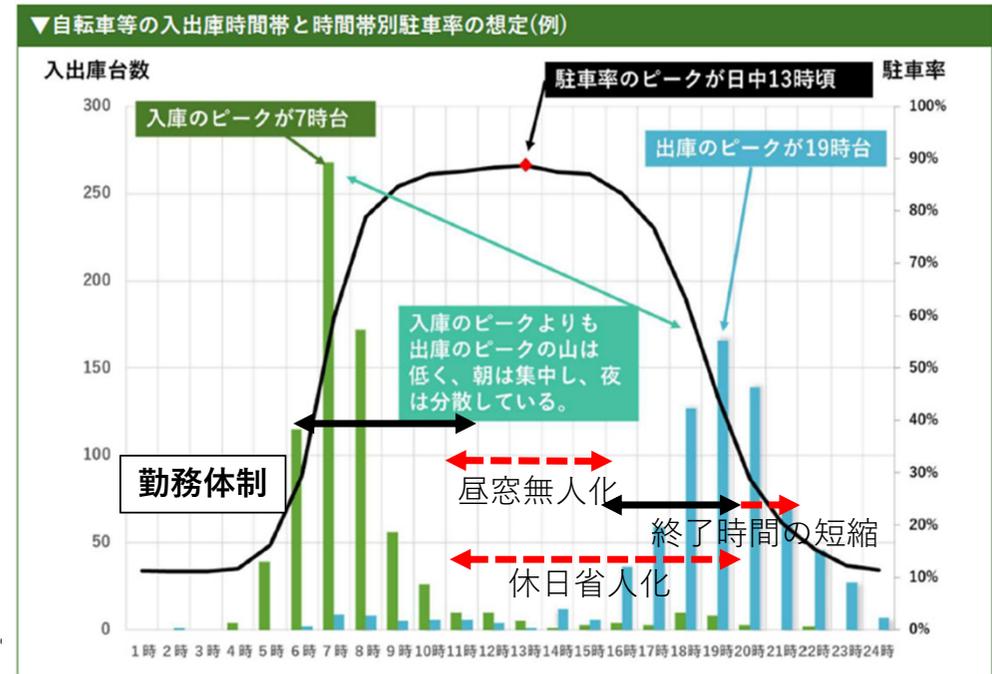
窓口営業時間 6:30~12:00

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、旭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



施策9 放置自転車対策の業務効率化と対策の強化

抜粋

BE KOBE

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】

- ・撤去保管料を値上げすることを検討する。
- ・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**（撤去保管所へ移送する前に近くの機械式駐輪器具を一次保管場所として利用するもの）を検討する。

（他2点）

【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**およ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。

（他2点）



➤ 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

(株)アーキエムズ資料提供

➤ 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)

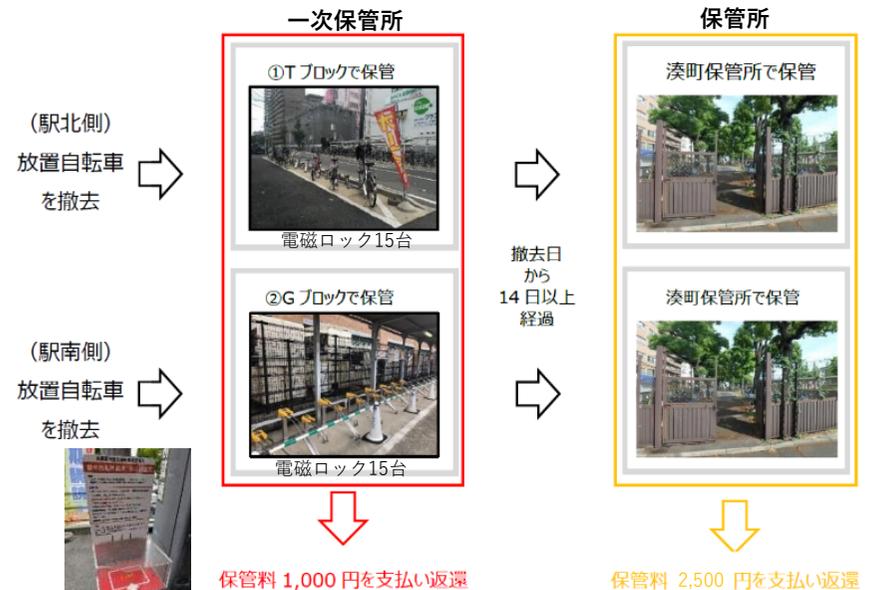
- ・「放置自転車対策システム」 ※事業者所有
遠隔リアルタイムに撤去計画を市が認定することで、啓発・撤去業務を効率的・効果的に実施。
- ・「撤去自転車管理システム」 ※市所有(保管所のIT化)
保管所で撤去情報を入力。防犯照会システム (警察) と連携し、所有者に通知ハガキを作成。



・ 右記システムの連携により、業務効率化を実現する。

➤ 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・一次保管の検討

・ 兵庫駅前駐輪場 放置自転車撤去保管の流れ (H29~)



遠隔監視カメラで本人確認

施策10 地球環境保全への取組み

BE KOBE

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・向上につなげる。

【取組み内容】

- ・ 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。





出典：国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN
<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/about/>

HEALTH

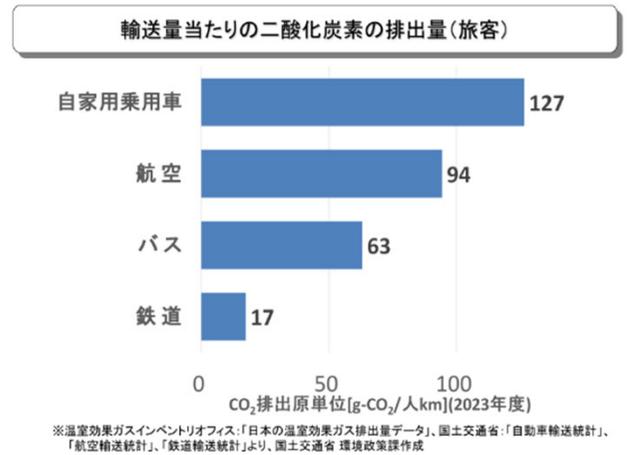
サイクル健康

サイクルスポーツを通じて誰もが健康でいられる豊かな社会の実現を目指す

競技スポーツやレジャー、日常生活での利用も含め、生涯スポーツとして自転車を捉え、その普及を推めることによって、心身の健全な発達や、生きがいのある豊かな生活の実現、健康寿命の延伸を目指します。また、日常の身体活動量の増加・底上げを図ることで、生活習慣病や寝たきりの予防、QOL（暮らしの質）の向上も併せて図っていきます。さらに、サイクルスポーツの裾野を広げ、多くの人がサイクルスポーツを楽しめる機会をつくれます。

そのための施策は次のようなものです。

- 1 自転車専用道路の整備
- 2 国民の健康の保持増進
- 3 青少年の体力の向上



製造過程や人間の自転車運転のためのエネルギーを除外すると自転車のCO2排出量は0

出典：国土交通省 運輸部門における二酸化炭素排出量
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html



ペロブスカイト太陽電池

ビルの壁面や耐荷重の小さい屋根などへの設置が可能な軽量で柔軟なフィルム型太陽電池

出典：https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteikyo/perovskite_solar_cell_02.html

答申案

第4章 神戸の駐輪場の将来像



神戸の駐輪場の将来像

BE KOBE

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。

- 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、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。
- 駅前空間をはじめとする都市景観との調和を図る観点から、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。



- 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。
- 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。

これらの取り組みを通じて、神戸市は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。



資料 2

持続可能な自転車駐車場のあり方について 答申（案）

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、自転車駐輪場（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組み	15
施策 4 需給バランスの最適化	15
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	16
施策 7 立体的土地利用も含めた駐輪場整備	17
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	18
施策 10 地球環境保全への取組み	19
第4章 神戸の駐輪場の将来像	20

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く設計した“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。

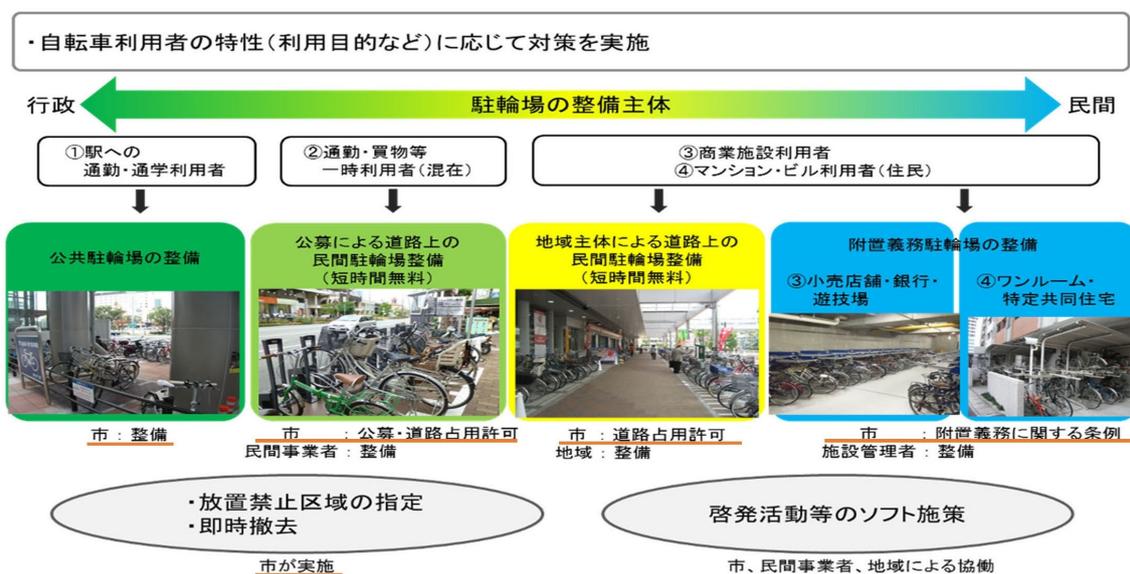


図-1 神戸市における駐輪場整備の考え方

(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・西の各区域を担当しているほか、7つの地域組織が参画しており、街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。

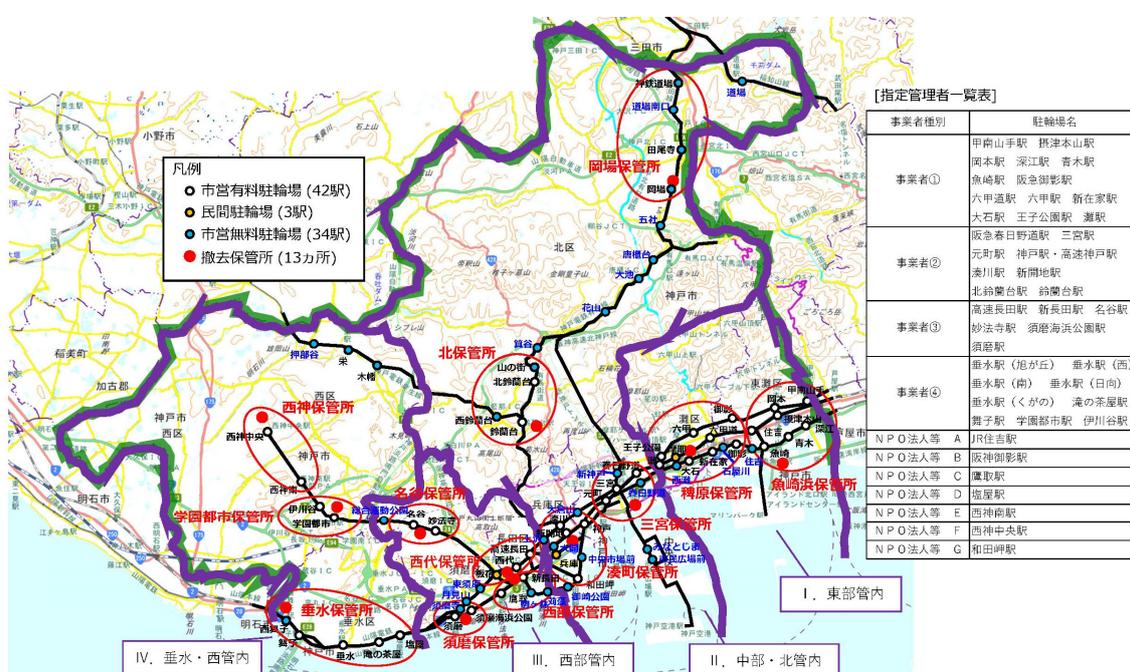


図-2 駐輪場及び保管所位置図

(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、全国的なリモー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

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付き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弊害となっている。

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に依存しており、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營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〉

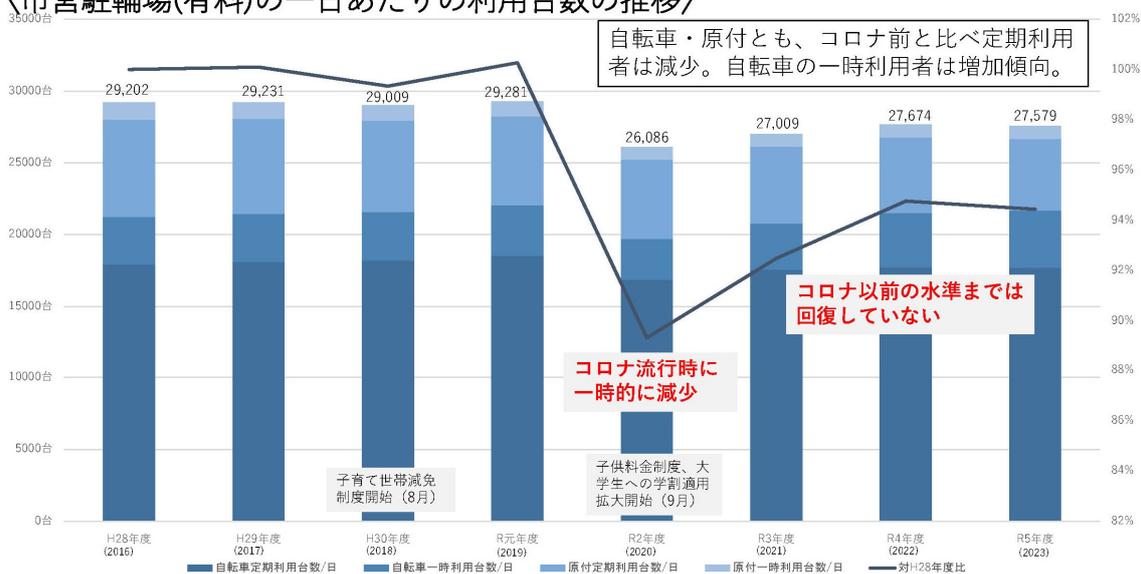


図-3 市営駐輪場の利用状況等

(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、子供料金の設定、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

有料市立自転車 駐車場の種別 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

有料市立自転車 駐車場の種別 車種		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。

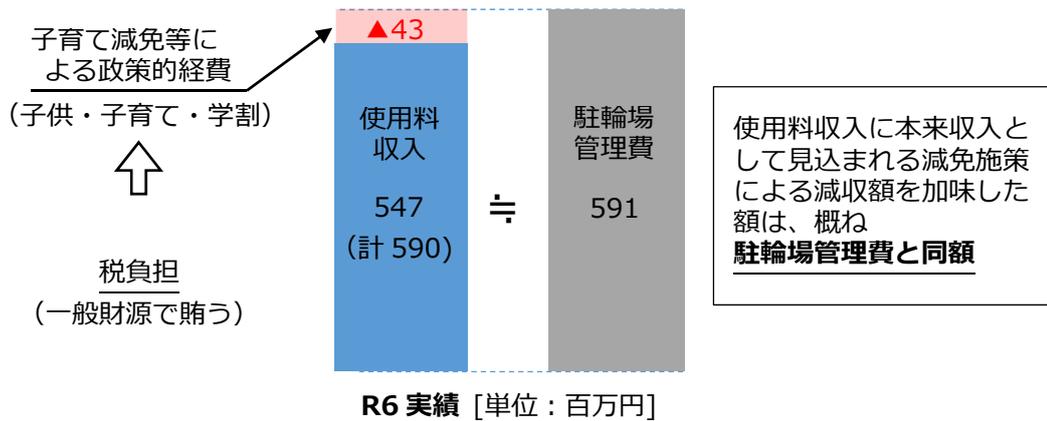


図-4 令和6(2024)年度の使用料収入及び減免額と駐輪場管理費の関係

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。

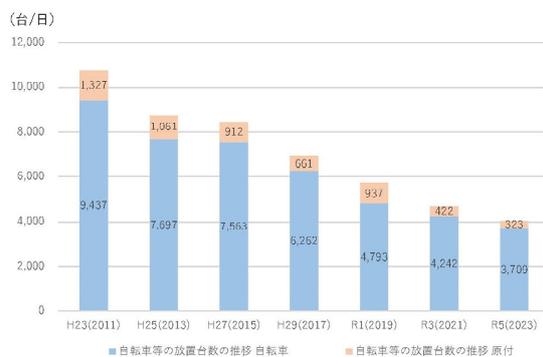


図-5 自転車等の放置台数の推移



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。

(3)放置禁止区域（三宮の事例など）

市内55カ所において、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、街中の路地や辺地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・不正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に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。

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。

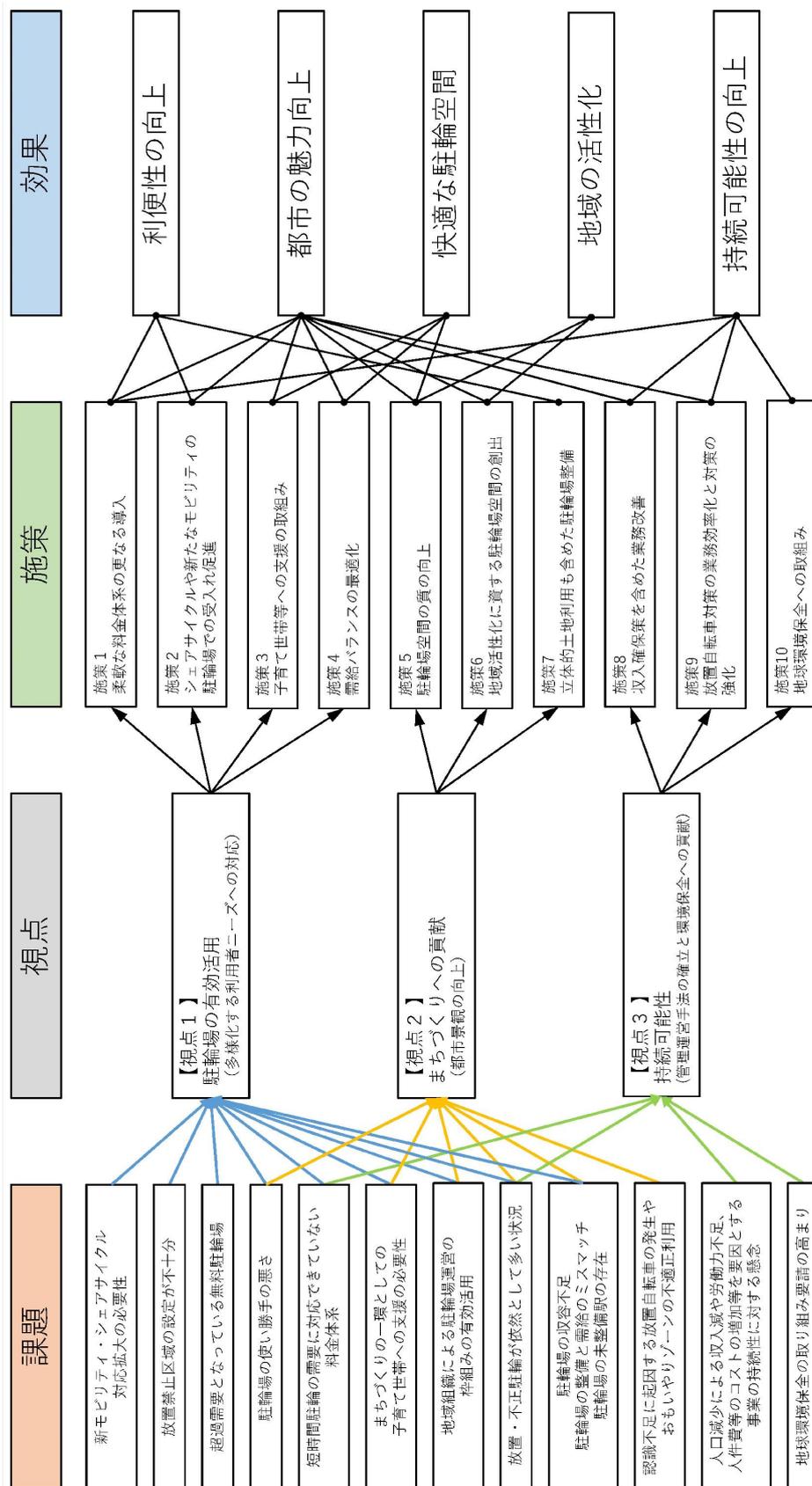


図-9 課題に対する視点及び施策のマッピング図

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。また、利用の平準化及び受益者が負担すべき料金の適正化を図るため実施している現行の料金体系に加え、さらに柔軟な料金体系を導入することを検討する。

【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、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。

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の市営駐輪場での受け入れを促進し、市民に身近な公共施設として更なる有効活用を図る。

【取り組み内容】

- ・ 収容台数に余裕のある駐輪場を中心にシェアサイクルポートの設置を検討する。
- ・ 今後の状況に応じて新たなモビリティの受入れ検討や、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】

- ・ 市民の利便性を高め、自転車利用及び駐輪の需要の維持・向上が図られる。

- ・ 市民のみならず来訪者の利便性向上にも繋がることで、街の魅力向上が図れる。
- ・ 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がられる。

施策3 子育て世帯等への支援の取組み

駐輪場発の魅力的な街づくりの一環として、社会全体で支援することを前提に、子育て世帯等への支援を継続し、駐輪場の整備を通じて子育てのしやすい街づくりに寄与する。

【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】

- ・ 違法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。

【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とともに、既存の駐輪場に工夫を加えることで、公共空間としての質を高めより良い街づくりに寄与する。

【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）の減少につなげ、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、乱雑に停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・安心な街づくりへの寄与など、ソフト面での街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、違法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

DX化（デジタル変容）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、収支バランスの観点から定期的に検討する。
- ・ 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、収支バランスの確保を基本とし、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、定期的に料金改定等の検討を行うことで、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。
- ・ 料金収入以外で収益を得る仕組みを検討することで、持続可能な駐輪場運営に資することが出来る。

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】

- ・ 撤去保管料を値上げすることを検討する。
- ・ 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。

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、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。

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。

これらの取り組みを通じて、神戸市は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）