

市立自転車駐車場のあり方検討委員会

第4回委員会

- 1 日時 2026年2月20日(金曜) 10時から12時
- 2 場所 神戸市役所1号館 24階 1243 会議室
- 3 主な議題 検討案のとりまとめ整理、答申内容を決定

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(5名)

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
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(6名)

建設局駅前魅力創造課担当部長	畑中 達也
建設局駅前魅力創造課担当課長	浅貝 弘二
建設局駅前魅力創造課担当係長	大城 泰久 佐野 俊幸
建設局駅前魅力創造課担当	田村 修司 隅内 修

【議事(1)第3回委員会での宿題返しく答申骨子(案)の修正】

意見なし

【議事(2)答申(案)】

(委員)

施策5について、都市ブランド力を向上するという大きな発想が、神戸市の都市作りにおいてあると思う。駐輪場は、自転車が見えてしまう点が少しネガティブになってしまうところもある。それをうまくブランド力に転換していき、駐輪したくなる駐輪場を整備することで、より普及や啓発につながる部分があると思っている。なぜデザイン性を導入するかの位置づけが少し弱いと思う。都市ブランド力の向上や駐輪

高度促進など、そういうニュアンスが一言入っていてもいいかと思う。

(委員)

停めなくなるというコメントが、非常によいコメントだと思った。事務局はいかがでしょうか。

(事務局)

都市ブランド力の向上というキーワードが非常に分かりやすい。

(委員)

発言の趣旨としては、都市ブランド力が優勢だと思う。まずその点から回答いただければよい。

(委員)

まちの魅力や景観に合わせると、まちの景観以上のものが作れないところが少し気になったため、むしろそれを牽引していくという発想が都市戦略として必要である。駐車場の設置戦略としてあってもいいかと思った。

(事務局)

そのキーワードを入れさせていただく。

(委員)

自転車を使って生活することを利用者自身が魅力的に感じられるということは、都市ブランドと整合しているかと思う。表現が非常に難しいが考えていただきたい。

(事務局)

施策5の冒頭3行でキーワードを調整する。

(委員)

まず 18 ページ目の持続可能な駐輪場の基本的な考え方で、「おもいやりゾーンの不適正利用」や「不正駐輪」とは具体的にどんなイメージなのか、言葉として適切かどうか確認をお願いしたい。

それから第3章の中で、言葉としてもう少し前向きなところを示せないかと思っている。例えば、施策1の柔軟な料金体系の更なる導入で、機械化がどういったことに寄与するのか。期待される効果として料金の設定が柔軟になること、それから機械導入による省人化という側面と、セルフ対応による利用者の利便性が上がるという側面の、どちらを捉えるかも重要なところかと思う。結果的には駅周辺の回遊性を高めること、商店街の活性化に寄与すること、駐輪がしやすくなること、期待される効果として考えているということを書いてもいいのではないか。それを実現するために需要側のニーズをしっかり受け入れるというのが、重要かと思う。

それから施策2については、シェアサイクルの話が入っているが、ぜひ公共交通の補完的位置づけと
いうことをキーワードとして入れていただきたい。今までは、駐輪場という概念も含めて、自転車に対し
て、公共交通の補完的位置づけというイメージがなかったと思うが、面的移動の可能性を広げることを
期待していると思うため、公共交通との連携であったり、公共交通を補完するというのは、ここに入れて
おくのが望ましいのではないかなと思っている。

それから、十分に議論できていたかどうか分からないが、子育て世代の減免制度について、なぜ税金
を投入してまで減免制度を取り入れるのか、一方で駐輪場運営において税金を投入することは負担に
なっており、さらに増やしていいのか。そういったところに減免をするということは、誰かが補填すること
になっているため、市民の方にはしっかり、減免制度をやることの意義を伝えていかないといけないの
ではないかと思っている。子育て世代向けのおもいやりゾーンなどが関係していると思うが、こういった
方々が利用することによって、どういうふうな効果が期待できるのか。特に安心してまちに買い物に行
けるなど、減免制度をやることによって、そういったところを引き出すというような強いメッセージを出し
ていただきたい。

それから、最後の神戸の駐輪場の将来像のところにもう少し全体を捉えての可能性みたいなことを
考えたほうがいいのかと思っている。神戸市のブランドイメージということであると、BE KOBE
がある。これは神戸の魅力は人であるということをキーワードとしていると思うが、それを駐輪場運営
にどう生かしていくのかについては、重要性を考えた時に、駐輪場が単なる自転車を停める場所だけ
ではなく、例えば、地域の方々の関係性やまちの安全安心を見守るなどのコミュニティの拠点としての
位置づけというのがあり、こういったものがしっかりそういった機能を担うことによって、この場所がなく
てはならないということに繋がり、市民の積極的な関与というのを神戸市は重要視している中で、より
市民に親しまれるような場所にしていけないといけない。だからこそ、まちに馴染むことやデザイン性も
含めた形というのを取り入れていかないといけないということに繋がるのではないかなと思う。

(事務局)

今いただいた意見を反映できるように進めていく。

(委員)

俯瞰したような視点での指摘で非常に重要な点がたくさんあったかと思う。減免措置は市全体の取り
組みとして公共交通の利用を促進するということと関連したものだと思うため、そちらとの整合が取れ
るように、学割を利用している学生も含めて、減免措置の利用者を支援することの全体的なものを踏ま
えた形で表現していただけるといいかと思う。

もう一つは、車を使うと移動速度が上がる一方で、出発地と目的地が点と点の移動になってしまう。徒
歩や自転車では、途中で何かしらの偶然の出会いがある。最後の環境も含めて、自転車利用の促進
が、まちへの関わりやそれを通じて愛着の醸成ということまで、狙いとして組み込めるとよいのでは
との指摘かと解釈した。修正が難しいところではあるが、いろんな施策・方針に有機的に繋がっていく設
えになると、答申の魅力が向上するかなと思う。

(委員)

一般の方には、委員会の資料は答申と合わせて公開されるのか。

(事務局)

HP に委員会のページを設けている。第3回までの委員会資料についても掲載している。第4回も委員会資料として掲載する。それと合わせて、答申もHPに掲載することを考えている。

(委員)

興味を持った方がHPで、答申と合わせて概要資料も閲覧できるということですね。写真が事例として入っていてすごくわかりやすく、委員会資料も有効に活用すべきかと思ったため伺った。

(委員)

答申案18ページの施策8の収入確保策を含めた業務改善で、経費を削減していくことが書いてある。収入確保という面では、期待される効果最下段の料金収入以外で収益を得る仕組みを検討するということしか記載がないが、その料金収入以外で収益を得る仕組みは、例えばどういうことを想定されているのか教えていただきたい。

(事務局)

具体的には、駐輪場が足りていないところで、駐輪場を確保していくところがまず財源になるかと思っている。確かに施策8の中では、その辺の具体的な内容が見えにくいところはあるかもしれないが、施策5・6・7では駐輪場を確保していき、それによる収入増が進んでいくという形で考えている。

(委員)

施策8で項目として立てているため、需要に合わせて増設することによる収入の確保など、まとめて一言入れる方がわかりやすいかと思う。

(事務局)

前段に一文入れる。

(委員)

例えば、モビリティハブの利用のようなサービスを拡充するなど、空間の多様な活用のような意図での記載が、ここでの料金収入以外ということの意味するものと思っていた。いわゆる基本的な交通サービスの質を改善することと、付随的に出てくる電力パネルを付けてそれで収益化すること、あるいは駐輪場の電気を賄うといった話と、2パターンあると見受けられた。そのあたりはいかがか。

(事務局)

収入の確保策としては、駐輪場を充実させ、利用者の増加を図り、利用収入自体を増やす施策と、太陽光発電や例えば広告料収入ができないのかなど、駐輪場という駅前にある立地や空間を上手く活用して、プラスアルファできることなどが考えられる。また、駐輪場に少し余裕のあるところには、シェアサイクルの事業者に声をかけて入っていただくなど、収入を確保していくといった様々な取り組みについて検討は進められる。

(委員)

サービスの質を向上させて、納得して料金を払ってもらおうというような議論をした記憶があるが、料金の改定という部分に関して、そういった文言が反映されているのかどうか。なかなか表現が難しいと思うが、料金改定という表現だけにするのか、サービス・質向上に見合った料金という表現をするのかでは、料金改定の意味や受け取り方も異なる。

(事務局)

料金の話は、施策8の取り組み内容のところ、しっかりと駐輪場を魅力あるものにして、それによって見合った料金の仕組み作りをするところをキーワードとして入れるイメージでどうか。

(委員)

サービスの向上と適正な料金の設定のような感じで合わせると、今の趣旨を柔らかく表現した感じになるかと思う。

(事務局)

適正な料金などそういう表現を書かせていただく。

(委員)

放置撤去だけでも赤字で、そこに税金を投入している。新しく考えた施策が、コストをどういうふう減らしていくのかということを考えるときに結構重要な点となる。電気自動車といった環境に配慮した他のものが出ている中で、本来、自転車の電動化の支援はもっと早く進めるべきである。神戸で自転車が利用されるようになってきたのは、電動アシスト自転車が普及してきたことにある。太陽光発電を使って駐輪場のコストをカットするということであるが、利用者が太陽光発電の電気を使って充電などができれば、利用者もそれに対する料金を支払うことでサービスとなり、それが全体として環境負荷の低減につながるということが重要。対自動車との関係ということで、将来の増えそうであるコストを今の投資によって少し改善できることをアピールしていかないと、結局コストがどんどん増えても神戸市は全部税金でやっていくというふうには読めなくなる。どういう考え方で、このような施策を作っているのかを、きちんと書かないと理解されないとあるところがある。料金のあり方というのは、無料化しているところを有料化する一方で、30～60分無料化などを導入していくことで、利便性と回転数が上がり、結果的に

は収入が増えていくのではないかと察している。そういったところについても説明しないと、なんとなくコスト体質を助長するようなことをやろうとしているようにしか見えかねない。今回、ロジックモデルでどんなつながりかを書いている。たくさんつながりがあるがゆえに、逆に少し見えづらくなってしまっている部分があり、もう少し一つ一つの施策がなにつながつているのか、しっかり表現上で再チェックする必要があるかと思う。

(委員)

現状の予算額を増やすことは想定されていないと思われるが、駐輪場のニーズはますます上がっているのではないだろうかという気もしている。交通利用や共働き世帯の増加など、いろんな形で増えていった時に、潜在ニーズに応えられているのかのモニタリングをしながら、増やすところは増やす必要も出てくる。不足しているから作っていく部分も必要であるが、さらにニーズの変化を踏まえて、増やしていくケースも適材適所にあり、一時的に予算が増えることもあると思うが、それを将来像のところにある程度入れておかないと、単に効率化の話だけになってしまうと、がんじがらめになってしまうような気がした。そこを一言調整できないかと思った。例えば、施策4の需給バランスの最適化で、違法駐輪についても、モラルの変化も変数として入ってくる可能性もある。そうすると、実は整備すればもっと利用者が増える可能性もある。そのあたりのニーズをモニタリングしながら進めていくのかも施策4や将来像のところに記載があってもいいかと思う。

以前、神戸市でも放置自転車対策としてカメラを使って解析していたかと思うが、今どうなっているのかが気になる。施策9の業務効率化の負担にもつながる。需給バランスでもどんなニーズがあるかの把握に使える部分があるのではないか。効率化と加えて、本当に地域ニーズに対応した、より最適な駐輪場をみんなで一緒に作っていくという大きな将来像のビジョンが示せると、より柔軟な施策展開ができると思った。

(事務局)

必要な需要ニーズに応えながらといったニュアンスで入れさせていただく。

モニタリングの話に関しては、本市では、実際に今どういう利用状況かをカメラでモニタリングすることはできていない。以前にオブザーバーから紹介していただいた関東での取り組みかと思う。防犯カメラの設置はぜひ取り組み込んでいこうと考えている。二次的な使い方をして分析なども進め、将来的には細かなニーズに応えていけるように検討したい。

(委員)

議論が矮小化しないように、ロジックモデルに立ち戻って、もう少し全市的な方向性と絡めながら記載を加えていくというのが、基本的な対応の方針かとは思ふ。先生方のコメントすべてが盛り込めるかどうか、時間的な制約もあるが、非常に重要な指摘だと思うため、可能な限り採用いただくことを願いたい。進め方については後ほど相談して、特に学識の先生方には、今一度力添えをいただくことになろうかと思っている。

【議事(3)意見交換】

(委員)

答申の内容に関わらず、ざっくばらんに意見交換をできればと思う。将来的にどういった自転車を利用したいとか、新しいモビリティとか、不確実なことも多く、書き込める内容に限られてくるところもあるが、そういうところも含めて、こうなるのではないかとかいう議論でもいいし、まったく別の身近な問題意識など、みなさんの意見を伺いたい。学生オブザーバーにも、まちづくりに関わることを勉強されているため、委員会に参加してみた感想を伺えればと思う。いかがでしょうか。

(委員)

阪和線の駅の駐輪場は、高架になっている関係でスペースがあり、無人・無料であるが、空いているところにさっと停めて駅に乗り込める。自転車を停めるという一点に関しては、非常に便利で駐輪場の理想だと思っている。それに引き換え、御堂筋線の駅の駐輪場は利用者が多く、定期利用も1、2年待たないと回ってこない。一時利用も朝8時を過ぎると空きがない。そうすると自転車に乗って行きようもなく、乗っていけば違法駐輪しないと仕方がなくなってしまうという状況である。駐輪場の問題としては、止められるということが一番重要なことだと思っている。その点で、神戸市で導入している地下タワー型駐輪場は大変良い取り組みだと思う。

放置自転車の件については、毎年、ネットで2億3千万円の損失ということか。返還時に2500円徴収しても2億3千万円には届かないのか。

(事務局)

1割にも満たない。

(委員)

どれぐらい収入があるのか、市の負担がどの程度なのかが気になった。駐輪場の整備を進めていけば、自然と撤去自転車もなくなるため、コストも下がっていくということかもしれないが、放置自転車対策費の削減をどのようにしていくのか。

(事務局)

有料駐輪場であっても、無料駐輪場であっても、ルールを守らない利用者は一定数いる。まちを整然とした形で維持していくためには、どうしても必要経費がいる。啓発経費として自転車の放置対策ができれば、少しでもマナー向上が図られているということの証にもなる。まずは税金で、みんなでまちをきれいにするための必要経費というようなところで考えていきたい。できる限りの経費削減は目指しつつ、一定額については今後の必要な経費として見込んでいくという考えでいる。

(委員)

交通安全に関するルールが主だと思うが、いろいろなルールが厳格化する中で、自転車の放置に関して、ルールの厳格化に加わる予定があるのかなど、もしどなたかご存知だったら教えていただきたい。

(委員)

結論から言うと、基本的に駐輪対策には歴史があり、駐車という車の制度とは全く違う。なお、自転車交通反則通告制度に、放置の内容は入っていない。行政が税金を投入して駐輪・放置・撤去などのシステムを運営しているというのは歴史的な経緯である。そのため、通常、違法駐車すれば、警察による車の撤去や罰金の話になるが、自転車の放置に関しては行政側が別途作り上げてきた制度のため、非常に特殊な状況であるとも言える。収入がどう増えるのか、コストをどう削減するのかということについて神戸市の代弁をすれば、今までは撤去された自転車を取りに来ないことは、撤去、一時保管場所を増やすなど、全部コストが嵩むことになる。自転車を返還できれば、かかったコストを少しかけ回収できる。そういった涙ぐましい努力もしながら、コスト削減しようと運営している。保管場所の値段が高くなっている部分もあり、保管期間を短くしていきながらコストを削減することに取り組んでいる都市もある。今の神戸市の放置駐輪台数から妥当なのかどうか、まだこれから検討が必要だと思うが、いろんなやり方でコストを削減していく中に、利用者から撤去・保管手数料を回収できる分も含めて、全体として考えが必要となってくる。

(委員)

保管も法的な所有権の問題などもあり、非常に複雑だと聞いている。なかなか難しい問題だと思う。

(オブザーバー)

神戸市の住吉駅前駐輪場の指定管理者という法人の立場のため、この検討会での発言の仕方が難しいと思いつつも、いろいろ事例紹介をさせていただいた。今回、経済合理性みたいなことはあるが、まちづくりとしての一つの拠点にも駐輪場がなり得るということ、施策の中に入れていただき、非常にありがたいと思っている。住吉駅前の駐輪場の駅の南側で、クリスマスの時期に、日頃、駐輪場のクリーン作戦等でお世話になっている地域の障がい者支援団体に協力いただき、みんなの駅前展示会を実施した。株式会社が受けている駐輪場では、こういう取り組みは考えにくく、むしろこんなことはなぜやるのかというようなことになろうかと思う。株式会社とNPO 地域団体では、ミッションや運営原理が全然違うということもあり、そのためこのような取り組みを私たちはしている。この幅広さが、神戸の駐輪場の一つの魅力ということを本当に思っている。神戸の駐輪場の将来像のところ、安全安心な拠点といったことを、今後もさらに入れていただくと、私たち一事業者としても、一市民としても、優しいまち・優しい駐輪場みたいなところを発信できてありがたいと思った。

あと、まちづくりという言葉が何回か出てくるが、漢字の「街づくり」と、ひらがなの「まちづくり」が混在をしている。5ページと16ページのまちづくりは、街路樹の「街」が使われていて、それ以外はまちづくりとひらがなで書かれている。意図がなければ統一していただくのがいいかと感じた。

3点目は、一般市民の方にとって止められる時に止められることが、一番嬉しい、分かりやすいやり方

と思う。定期利用で待ちが発生しているという話があり、どこの駅で何人待っていて、最長何年待っているといったデータを神戸市で持っていると思う。先ほど増設の話もあったが、そこに真摯に応じていくということが、一丁目一番地的な発想でもあるのかなと、一時利用者としては思った。

(事務局)

有料と無料とで性質が違ったり、まちの場所によっても雰囲気が変わったりするため、それも踏まえながら、今いただいた意見をしっかりと受けとめて、放置するしかないというような状況をなくしていくことを努力していく。プラスアルファとして、定期利用したい方には定期を持てるように、無料の駐輪場については溢れないというところを目指して、誰でも使いたい時に使える駐輪場になるように取り組んでいきたい。

(オブザーバー)

湊川の現地視察に行った際に、商店街のど真ん中にずらっと自転車が並んでいることがすごく衝撃だった。一台目をいかに止めさせないかが、放置自転車対策に必要と思った。

あと、一利用者としては、確実に止められる保証がないと、なかなか自転車で出かけづらい。十分な駐輪場の確保と、Web サービスの活用で空き状況が確認できるといった運用によって、より駐輪場の需要が増えるのではないかと思った。

(オブザーバー)

今回参加して、駐輪場の現状の課題や、行政が税金や収入をどのようにやりくりして、サービスを提供していくのか、その制作プロセスについて実感することができた。また、駐輪場自体をまちの拠点や一つの重要なインフラとして捉え直す大局的な見方もすごく勉強になった。

市民のための駐輪場確保が課題だと思うが、健康増進であったり、まちの都市ブランドの向上という意味でも、自転車・サイクリングの文化というのは、これから重要になってくると思うため、都市の中心部にサイクリングの人も来たくするような設備があると個人的には嬉しいと感じた。

施策6で、安全安心な駐輪場のために防犯カメラの設置を検討するとあったが、デザインや地域組織が神戸市の強みだと思うため、それらも活用して、安全安心な駐輪場環境の形成に役立てないかと思った。駐輪場の照明は白っぽく、夜間は居心地がいいとは思えず、むしろ少し緊張する。例えば照明に暖色系を使うなどして、証明デザインを考えたり、地域組織の方と連携したり、地域独自の景観や魅力を駐輪場に盛り込むことで、安全安心で停めたくするような駐輪場になるのではないかと、結果的に放置自転車の抑制にもつながると思った。

(オブザーバー)

業界団体として参加させて頂いている立場として、「実現可能性」という観点から議論を聞くべきだと思っている。前回までの議論で、持続可能ということがキーワードの一つになる中で、財源の問題がどうなのか心配に思っていたところがあった。そういう意味では、保管所を統合していくことや駐輪場の機

械化、無人化でコスト削減ができるのではないかとこのころで、我々のような運営会社が入っていった時に、コストを削減していけるイメージがリアルに持てる点が出てきたため、いろいろな提案ができるのかなというふうに思った。また一方で、私たちの業界の中で今一番問題になっているのは人手不足である。自転車対策はやはり人でやってきた部分が多い。なかなか人が集まらないという問題があるため、機械化・無人化していくということは、持続可能というキーワードの中で非常に重要になってきていると思っている。また、私たちのような運営会社は、いろんな自治体で仕事をしていると、自転車対策は同じようにやりがちになるが、地域の特性をどれだけ踏まえて実現させるのかということ、行政側のメッセージを受け取って提案することを各社意識している。そういう意味では、神戸市としてのブランドを大事にするというメッセージがこの方針の中に入ると、これを実際に実現していく時に、よりずれないものになっていくと感じている。

(委員)

基本の方針は今回示していただいた方針で、非常に重要な指摘をたくさんいただいたため、その点については修正した上で、学識の先生方にも場合によっては力添えいただいた上で、最終的には座長に一任していただき、事務局と最終の仕上げに当たりたいと思う。

当初引き受けた時点と、途中でだいぶ風向きが変わったようなところがある。先ほどの一丁目一番地の話や潜在需要の話など、結局、風向きの変化をしっかりと捉えて、そういったところにしっかりと話を述べるような答申にするというのが、今回のみなさんの意向だと受け取った。繰り返しになるが、議論を自ら矮小化することなく、自転車をより広く利用していけるようなまちにするというきっかけに、この答申がなれば幸いかと思う。

以上