

第2回 市立自転車駐車場のあり方検討委員会 議事要旨

- 1 日時 2025年8月27日(水曜) 15時から17時
- 2 場所 神戸市役所1号館 24階 1243会議室
- 3 主な議題 利用者および他都市への調査の結果報告と駐輪場整備等の方向性の検討

4 出席者

(1) 委員(4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
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
(欠席 : 京都大学大学院地球環境学堂 准教授 山口 敬太)

(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
学生オブザーバー 大阪公立大学大学院 宮下 晴貴
京都大学大学院 吉田 一樹
(欠席: 神戸大学)

(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 柏 陽介
建設局駅前魅力創造課担当 中村 亮 武村 みづほ

【議事(1)第1回委員会での宿題返し(追加資料)】

意見なし

【議事(2)アンケート調査および他都市調査の結果】

(委員)

利用者アンケートの中で、定期的購入方法などに対するコメントはあったか。

(事務局)

定期利用料金と一時利用料金とで支払料金が異なるのは不平等だというコメントや、2年程予約待ち

しているが購入枠が取れず困っているというコメントは多かった。

(委員)

減免制度に対して、料金に関連する安い・適正といったポジティブまたはネガティブなコメントはあったか。

(事務局)

目立った意見はなかった。

(委員)

省人化・省コスト対策について、他都市が実施・検討していると回答した項目は神戸市が用意したものか。

(事務局)

すべて自由回答であり、ジャンルごとにまとめた。

(委員)

対策項目が網羅的に抽出できているかという点について心配はないことを承知した。

【議事(3)学生意見聴取(ワークショップ)の実施結果】

(オブザーバー)

景観に配慮した自転車駐輪場について検討を行った。現状はデザインラックが利用されていない、有料駐輪場と駐輪禁止区域の区別がついておらず放置自転車が多い、自転車が乱雑に置かれている、などといった問題があった。これらについてのどのような工夫ができるかの検討を行った。1つ目は自転車の駐輪場所のサインを道路に描くことでラックを識別してもらう、2つ目は植栽により駐輪スペースに日陰を作りながら周辺景観と調和させる、3つ目は車道に対して斜めに駐輪することで自転車を整然と並べつつ歩道を歩きやすくするという工夫である。

(オブザーバー)

みんなが得する“みなとくサイクルハブ”を提案する。交通の結節点となるモビリティハブとインセンティブをかけあわせた4つの要素(移動の多様性、利用のしやすさ、駅周辺や商店街との融合、放置自転車の対策)をコンセプトに掲げ、みんなが駐輪場を正しく利用でき、通勤・通学、おでかけの「得」ができる結節点とすることをテーマとして提案した。具体的には、シェアサイクルなどの新しいモビリティの受け入れ、空き場所や予約、支払いをアプリと連携、思いやりゾーンの意図が分かるような案内標識、利用者への特典により商店街の利用促進を促す、駐輪場所をわかりやすくする、駐輪によりポイントを

付与し IC カード割引に適用する、短時間利用者の無料化などを提案する。

(オブザーバー 事務局代読):

現地調査から見えた地域の課題は、一時利用スペースの不足、駐輪ルール・情報の不明瞭さ、駐輪サービスの利便性不足があげられる。課題へのアプローチ方針として経済性、社会性、環境性の3つの側面から多角的な対策を展開することを考えた。具体的には、平日専用の定期券を活用し休日は定期区画を一時利用者に開放する、地域の小学生に違法駐輪が減るようなナッジを考えてもらう、思いやりゾーンの明確化、動線に配慮した地下駐輪場の整備、MaaSの一環としての制度設計などを提案する。

(委員)

利用者に使いやすい駐輪場であるために、具体的に駅のどこにどういう形で配置するか、一步踏み込むと課題が出てくるだろう。それをどう突破するかについてももう一つ踏み込んでいただけたらありがたいと思う。

(オブザーバー)

自分たちでも考えていたキャッシュレスや省人化が実際に自治体で検討されていることを知った。推進されていければよいと考える。

(委員)

三大学ともに「利用者にとってどのような駐輪場が良いか」というサービスを向上させる提案が素晴らしいと思った。行政では統一化や省エネ、省人化に目線が向きやすいが、今回の提案はそれにとどまらず、もっと良いものにしていく提案であったのが良かったと思う。

【議事(4)今後の駐輪場整備等の方向性について】

事務局より資料説明後、

(オブザーバー)芝園開発株式会社が取り組む先進的なDX化についての紹介。

地元の高齢者を採用している。その過程でDX化の必要性があり、早くから取り組んできた。また、ここ数年は高齢者の採用が難しくなっているうえ、最低賃金の上昇という問題もあり、さらにDX化を進めている。

定期利用のオンライン申込とオンライン決済を行っている。オンラインシステムを導入したタイミングでエリア毎の代表駐輪場のみ窓口受付を行うという運用に変更し、あわせて指定管理者として機械設備を持ち込み、全面機械化を行ったことで、最低賃金3%上昇の局面において人件費を30%削減し、赤字から黒字化した事例がある。

撤去業務のシステム化にも取り組んでおり、放置自転車の発見から撤去して保管するまでをすべてデ

一タ化している。システム化することによって効率的に撤去できるだけでなく、エリアの特徴に応じた撤去対策を立てることができる。データの取得と分析を繰り返すことで業務の効率化が可能となり、また、放置自転車が減少した実績が出ている自治体もある。放置自転車が減少すれば、保管所の統合や無人化といった次のフェーズに進みやすく、自治体としては委託費を下げられることにもつながる。DX化はどうしても人を減らすという話になるが、データを活用して次のフェーズへつなぐことで費用対効果の発現やコスト削減ができる。DX化は自治体としても取り組みやすい一方で、費用を利用者、行政、民間事業者のだれが負担するのかの話になる。そのバランスを自治体と協議しながらDX化に取り組んでいる。

(事務局)

(地下タワー駐輪場の実際の利用動画の紹介)

(委員)

具体的な取り組みや動画を示していただき、大変参考になる。

【議事(5)意見交換】

(委員)

取得したデータを今後どう駐輪場整備等に生かしていくのかという観点で、アンケート調査の結果について具体的にどこが課題なのか、需要側と供給側で整理することが重要と考える。それを受けてソリューション案等がどの程度貢献するのか、DX化や省力化の一方でよりよいサービスを行わなければならないということもあるので、データを生かす方向性をしっかりと考えて、整理してほしい。

(事務局)

しっかりと分析を進めていく。

(オブザーバー)

今回の方向性である有効活用、景観向上、経費削減は必要なことだと思われる。一方でNPOとして街づくりのハード面のみならず、障がい者雇用や周辺企業との違法駐輪キャンペーン、トライアルウィークでのポスター作りなどソフト面の取り組みもしている。ソフト面での取り組みをすることで駅前が魅力的になり、温かみのある街づくりが駐輪場発ででき、また、社会貢献の要素をいれることでシニア層のやる気向上や人材確保も実現すると考える。A枠という単体の駐輪場の指定管理に応募できるNPO枠を神戸市が設定しているために実現できていることだが、複数の駐輪場をまとめて管理している事業者よりもコストが高くなってしまいう側面はある。効率化を重視してNPOの取り組みをなくすと、駐輪場の多様性がなくなってしまうのではないかと懸念があるため、神戸市独自の取り組みはぜひ続けてほしい。駐輪場から温かみのある魅力的な街づくり、という観点を今回の方向性である3つの視点に入れ

ると、駐輪場のポテンシャルを使い切ることができ、DX化と相反しないものになると考えられるため、神戸市の総合計画と照らしてもよいのではないかと感じた。

(委員)

街づくりや障がい者雇用といった駐輪場が果たしている価値役割があることは重要な視点である。また、子育て支援の減免の費用などは市民全員で負担すべきと考えられ、これらの負担も含め、このようなクロスセクター的な効果をどうするかは議論を整理するのがよいのではないかと感じた。駐輪場の収支の中で考えるのか、他部局との調整や発信をしていくべきだと考える。

(事務局)

子育て支援の減免については、収支上では一般財源にて財源措置をしている形となっている。NPOの取り組みは定量化することが難しく、財政当局と街づくりの観点から効果をどのようにアウトカム指標として出すのかは苦労しているところである。NPOの方向性について見える化をしていきたい。

(委員)

効率化が非常に高い駐輪場や子育てするニーズが高い駐輪場など、各駐輪場の特徴に合わせて丁寧に対策を実施していくことが本来のあるべき姿と考える。

(委員 事務局代読)

利便性によるさらなる利用料金の差別化をすることで、全体的に最適な需要を促すのではないかと考えるため、利用料金の差別化も検討してもよいのではないかと感じた。駅に近い駐輪場だけでなく駅から遠い駐輪場も含めて、歩きやすい環境づくりとセットで検討してもよいのではないかと感じた。一時利用の収容台数の不足に関して、人件費削減の観点からも機械式駐輪機器の導入が必要と考える。即時撤去の労力の負担軽減も必要ではないかと感じた。シェアサイクルポートの整備は既存の駐輪場が満車の場合は、他で検討すべきではないかと感じた。撤去保管料は値上げすべきと考える。

(委員)

駅前の一等地を空間時間的にどのように配分するか、DX化等の進展によりもう少し効率的に利用できる可能性がある。個別の方策を整理したうえでどこに位置づけられるかを見取り図があるとよい。駐輪場ごとの課題整理が非常に重要と考える。

(委員)

アンケートのネガティブ意見にあった駐輪場内での不正駐輪はどのようなシチュエーションで起きているのか。

(事務局)

駐輪場が平置きとなっているため、料金を支払わずに勝手に駐輪している。定期利用の中でも指定ブロックではないブロックに停めていることがある。循環監視を強化する必要がある駐輪場がでてきている。

(委員)

放置自転車とは別に罰則等があるのか。

(事務局)

JR 六甲道駅で意見が多かった。2 か月間、不正駐輪が多いと周知したうえで撤去した事例がある。

(委員)

全体としての改良策として重点課題となるのか。マイナーな問題なのか。

(事務局)

東側の灘エリアや三宮周辺は収容台数が不足しているため、定量的な充足を進めながら、利用しやすい仕組みづくりや機械化が重要となる。定期でない時間貸しの考え方も検討していく。

(委員)

今後料金の話にも及ぶと考えるが、サービスの質を上げながら、納得して料金を支払ってもらうという方向性で議論が進むようにお願いしたい。

(事務局)

アンケートにも幅が狭く窮屈に停められているとの意見があったが、その中に不正駐輪が含まれている事例もあるため、しっかりと駐車幅を確保し、不正駐輪ができない仕組みや工夫を指定管理者と一緒に試行錯誤していきたい。

(委員)

無料駐輪場 34 駅について、無料駐輪場と有料駐輪場では、例えば、屋根がない、防犯上の対策がされていないなど、サービスの違いがあるのか。無料というのはあまりいいものではなく、行政の税金が出ていくばかりであり、他の自治体では管理をせざるを得ない状況から有料化に進んでいる自治体もある。無料から有料に移行する際には、今まで無料で使っていた人からはなぜ有料化にするのかという意見が出てくる。それに対する説明は必ずしなくてはいけないので、その根拠として今回のアンケートの内容や、経営上の分析をしたときにポイントが出てくると思うので、整理してほしい。まず現状として、各駐輪場の差異の比較をどう認識しているのか教えてほしい。

(事務局)

無料駐輪場の経緯は2つある。1つは管理事務所を置くことができない、または収容台数が少ない駅は、今まで一度も有料化されなかった。もう1つは有料であったが利用率が低かったため無料化実験として利用促進を図った。2つ目のうち有効活用され放置台数も少なかった8駅については、無料化を恒久化したという実績となっている。一方で、無料化実験をしたが、利用率が3倍以上になり放置自転車が増えた駅は、サービスや防犯上も良くなく、放置自転車が歩行者の支障となっているといった課題もあり、どのような形で有料化していくかの説明責任も考えていかないといけない。

(委員)

次回は今後の持続可能な駐輪場のあり方についてという議題であり、経営的な観点も含め全体的な収支の計画等も検討する必要がある。事務局に対しては、今回までに議論した方向を踏まえ、今後の持続可能な駐輪場の運営等について整理するとともに、全体的な収支計画もしっかりと示していただきたい。

以上