

第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画

～ ちばチャリ・Pフラン ～

(Pは、Parking「駐車」、「駐車場」の略)



平成28年3月

千葉市

はじめに

本市では、放置自転車等の解消を目指した施策を総合的・効率的に推進するため、平成20年3月に、中長期的に取り組むべき施策の方向性を定めた「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定し、駅周辺における駐輪場整備や放置自転車等の撤去など、各種施策に取り組んでまいりました。

この結果、大半の駅では乗入需要を上回る駐輪場を確保することができ、計画策定前に9,612台あった放置自転車台数が、平成27年度には1,521台まで減少し、約84%の削減を達成することができました。

しかしながら、集客施設等の周辺においては、いまだに放置が発生するなど、これまでとは違うアプローチで課題に取り組む必要があります。

この「第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」は、放置自転車のさらなる解消に取り組むとともに、これまでの「量」の確保から「質」の向上へと転換を図ることをテーマに掲げ、自転車利用のメリットをまちづくりに活用するための方向性を定めた「千葉市自転車を活用したまちづくり基本方針」と連携して、市民の皆様にとって安心して使いやすい駐輪場の提供に努めてまいります。

また、本計画では、自転車ネットワーク整備計画「ちばチャリ・すいすいプラン」でデビューした「ちばチャリマーク」を活用するとともに、サブタイトルを「ちばチャリ・Pプラン」とすることで、市民の皆様計画をより身近に感じていただき、放置自転車の解消に共に取り組んでまいりたいと考えています。

結びに、策定にあたって、市民の皆様をはじめ、千葉市自転車等駐車対策協議会などの皆様から多くの貴重なご意見をいただきましたこと、また、警察や鉄道事業者などの皆様には、駐車対策にご理解・ご協力を賜りましたことに深く感謝申し上げます。

平成28年3月

千葉市長 熊谷 俊人

「ちばチャリ・Pプラン」のロゴマーク

ちばチャリ・Pプラン

(Pは、Parking「駐車」、「駐車場」の略)



目 次

1. 総合計画に関する基本事項	1
1-1 背 景	1
1-2 目 的	1
1-3 目標年次	1
1-4 対象区域	1
1-5 位置づけ	2
2. 自転車等の利用に関する現況と課題	3
2-1 駐車対策に関する基本事項	3
2-2 自転車等の利用に関するアンケート	6
2-3 これまでの本市の駐車対策	8
2-4 これまでの具体的な取組み（現行計画の取組みの概要）	9
2-5 駐車対策に関する問題点と課題	14
3. 自転車利用環境の整備に関する基本方針と施策体系	17
3-1 基本方針	17
3-2 施策体系	20
3-3 代表的な取組み	21
4. 駅別駐輪場整備計画	33
4-1 整備計画作成にあたっての考え方	33
4-2 駅別駐輪場整備計画	36
4-3 自転車保管場所の整備	78
参考資料	81

1. 総合計画に関する基本事項

1-1 背景

本市では、昭和 58 年に「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」を施行し、駅周辺を中心とした公共の場所における自転車や 50cc 以下の原動機付き自転車（以下、自転車等）の放置の解消に努めてきました。平成 20 年 3 月には放置自転車の解消を目指した施策を総合的・効率的に推進するため、中長期的に取り組むべき施策の方向性を定めた「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定し、駅周辺の駐輪場の確保や放置自転車等に対する指導・撤去を進めてきました。

これらの対策の推進により、市全体で駅周辺の放置自転車等がピーク時の 15,143 台（平成 17 年 6 月調査）から 1,521 台（平成 27 年 6 月調査）と約 9 割減少しました。近年の実態調査結果では、鉄道利用者の多くは駐輪場を利用し、放置自転車は買い物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向があります。また最近では、自動精算機の導入や監視体制の強化、多様な大きさの自転車スペースの設置などのニーズが顕在化してきています。さらに、20 年以上経過した駐輪場が約 4 割を占め、施設の老朽化による不具合が生じてきています。

1-2 目的

本計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（通称 改正自転車法）第 7 条第 1 項に定める「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての性格を持つもので、自転車等の放置の解消を目的として、中長期的に取り組むべき駐車対策に関する基本的な方針を明らかにするとともに、前計画における各種の施策の進行状況を踏まえ、現実的な計画を実施していくために改定を行うものです。

1-3 目標年次

本市の中長期的な市政運営の指針である「千葉市新基本計画」の目標年次にあわせ、2021 年（平成 33 年度）とします。

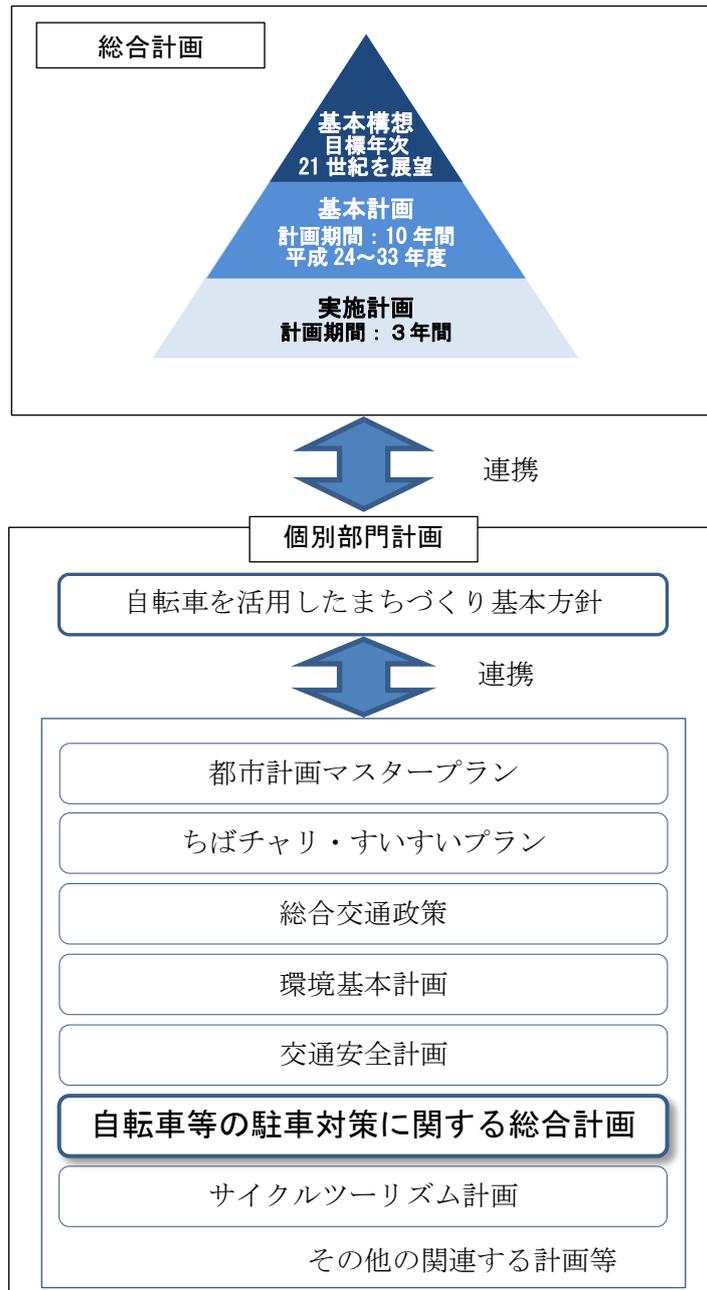
1-4 対象区域

千葉市全域を対象とします。

特に、鉄軌道駅周辺については重点的に取り組むべき区域とします。

1-5 位置づけ

本計画は、「千葉市新基本計画」を上位計画とし、「千葉市自転車を活用したまちづくり基本方針」と連携する自転車等の駐車対策に関する総合的な計画として位置付けます。

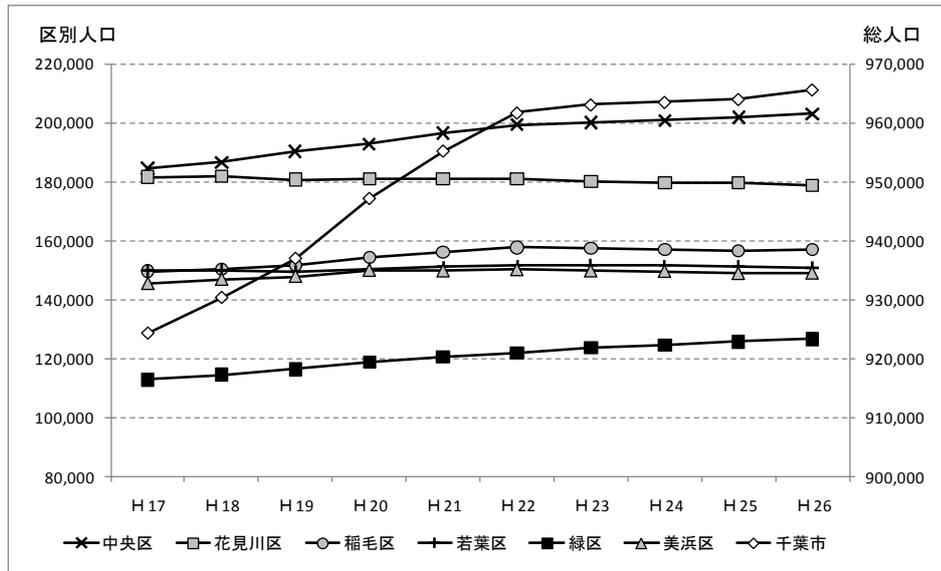


2. 自転車等の利用に関する現況と課題

2-1 駐車対策に関する基本事項

(1)人口の動向

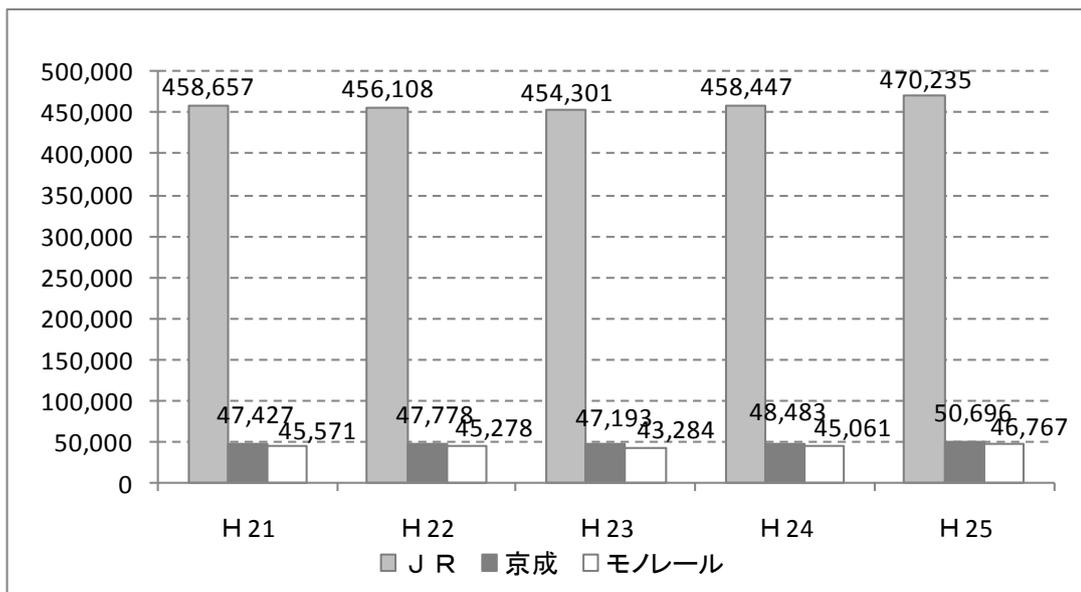
本市の直近の10年間の人口は増加傾向にあります。将来的には平成32年に97万4千人に達した後、減少に転じると予測しています。



人口の推移 (資料/千葉市推計人口)

(2)公共交通の利用状況

市内の鉄軌道駅の乗車人員は、平成23年まで減少傾向にありましたが、その後増加傾向に転じています。



一日平均の乗車人員 (資料/千葉市統計書)

(3) 駅周辺における自転車等の乗入状況

市内の駅周辺への自転車等の乗入台数（駐輪場への駐車台数及び道路上への放置台数）は約4万2千台となっています。特にJR線の各駅周辺への乗入れが多く、蘇我駅、稲毛駅、千葉駅、鎌取駅、海浜幕張駅、稲毛海岸駅、幕張本郷駅、新検見川駅、幕張駅、検見川浜駅では各々2千台を超え、10駅の合計は約3万台、市内全駅の乗入台数の約7割を占めています。



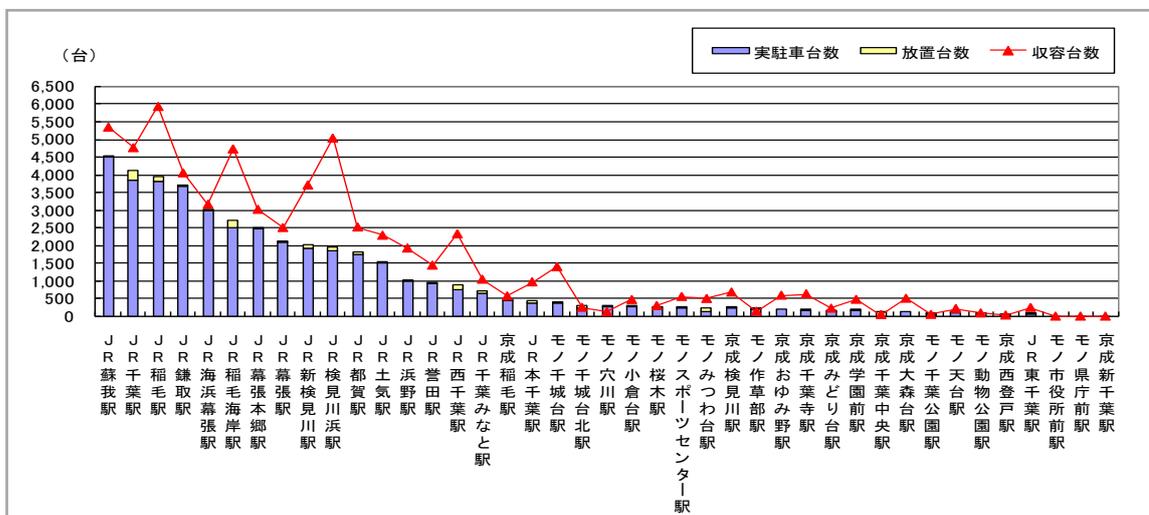
各駅周辺への自転車等の乗入台数（資料／市調査 ※H27. 6. 2 実施）

(4) 駅別の乗入台数と駐輪場の収容台数

市内の各駅における自転車等の乗入台数（実駐車台数+放置台数：棒グラフ）と駐輪場の収容台数（線グラフ）の状況は、以下のグラフのようになります。

これまでの駐輪場整備の取り組みにより、概ね乗入台数を上回る収容台数が確保されています。

その一方で、稲毛駅、稲毛海岸駅、新検見川駅、検見川浜駅、西千葉駅などでは、乗入台数に対して、収容台数が過剰となっている駅もみられます。



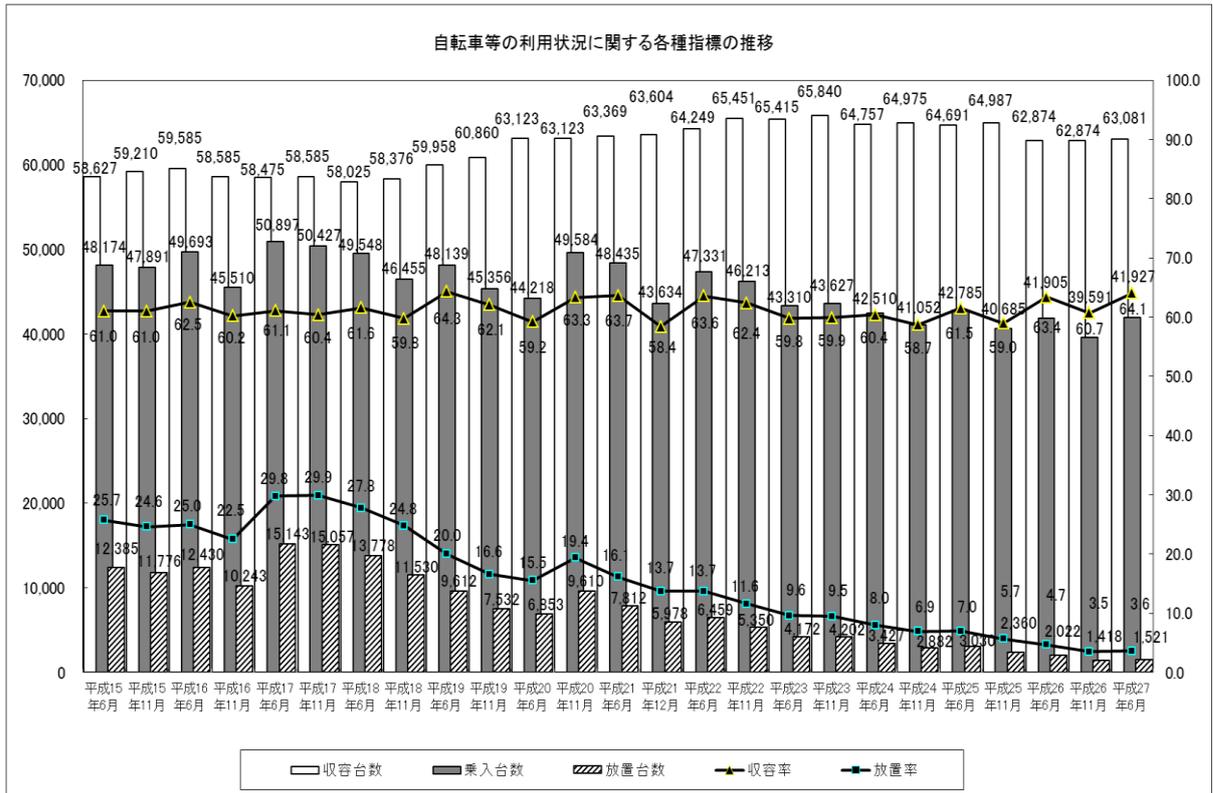
駅別の収容台数と乗入台数（資料／市調査 ※H27. 6. 2 実施）

(5) 駐輪場の収容台数と放置台数

本市の駐輪場の収容台数については、利用者動向を勘案して主に新設を行ってきました。一部では、廃止を行っているところもあり、5万8千台以上の水準で変動しています。平成27年6月2日時点では、約6万3千台となっています。

放置自転車等については、最も多かった平成17年6月の放置台数15,143台から減少傾向にあり、平成27年6月には、1,521台と約9割減少しています。

(参考) 駐輪場の収容台数と駅周辺の放置台数の推移



(資料／各年度市調査)

2-2 自転車等の利用に関するアンケート

調査概要

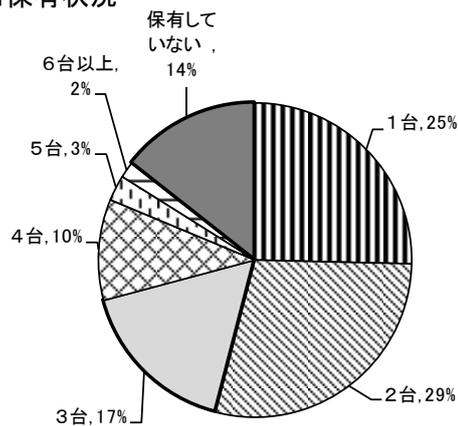
○調査名	自転車駐車場の利用に関する調査
○調査日	平成27年4月1日(水)～平成27年4月7日(火)
○配布方法	インターネットを活用したモニターアンケート
○登録者数	4,077人(平成27年1月27日現在)
○回答方法	インターネットによる回答
○回答数・率	1,249票 回収率30.6%

(1) 自転車の保有状況について

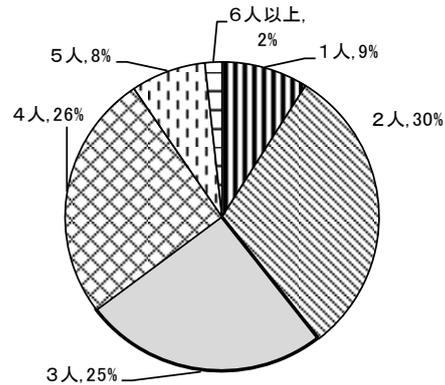
自転車の保有状況については、2台が最も多く29%を占め、次いで1台25%、3台17%となっており、約7割の家庭で1～3台保有していることが分かります。

また、家族構成と自転車保有台数の回答状況から、保有台数は、一人当たり約0.7台、世帯当たり約2.0台と推計されます。

■保有状況



■家族構成

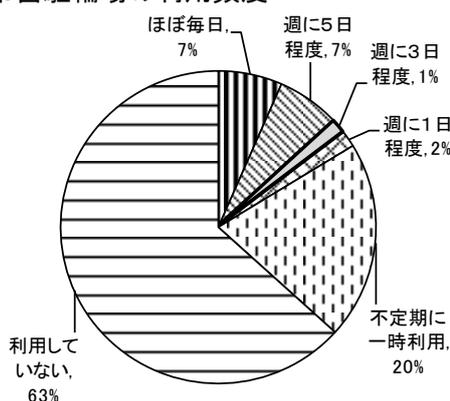


(2) 駐輪場の利用について

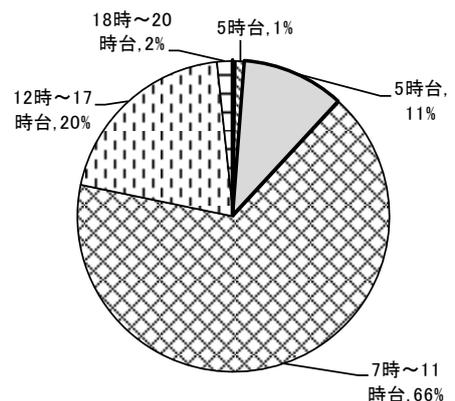
最近1年間の市営駐輪場の利用頻度については、「利用していない」が最も多く63%を占め、次いで「不定期に一時利用」の20%となっています。

また、駐輪場に入場する時間帯としては、通勤・通学時と考えられる「7時～11時台」が最も多く66%を占めており、次いで「12時～17時台」も20%に上っています。

■市営駐輪場の利用頻度



■駐輪場に入場する時間帯



(3) 駐輪場に対する要望

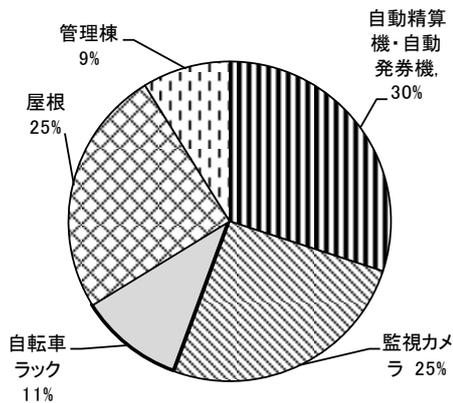
駐輪場に必要設備については、「自動精算機・自動発券機」が最も多く、30%を占め、管理人不在の駐輪場で一時利用を可能にする設備の要望が多くなっています。

次いで、安全・安心して利用するための防犯上の設備として「監視カメラ」の設置が25%、駐輪場設備の質を向上させるための設備として「屋根」の設置が25%に上っています。

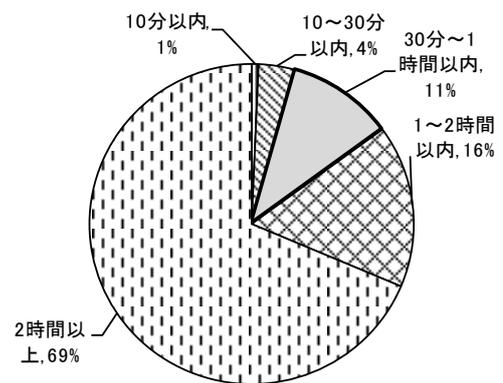
また、駐輪場を一時利用する場合、「2時間以上」であれば69%が利用しますが、2時間以下の短時間の利用では、駐輪場を利用する割合が低いことがわかります。

※一時利用：1日1回100円または回数券利用（一時利用11回分1,000円）

■ 駐輪場に必要設備（複数回答）



■ 一時利用する場合の時間



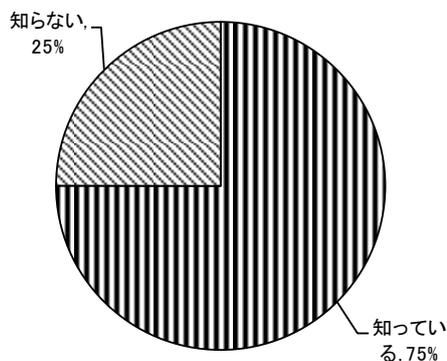
(4) 放置自転車等の対策

自転車の放置に関する市民意識としては、少しの時間でも路上等に駐輪、放置してはいけないことについて、「知っている」が75%、「知らない」が25%となっています。

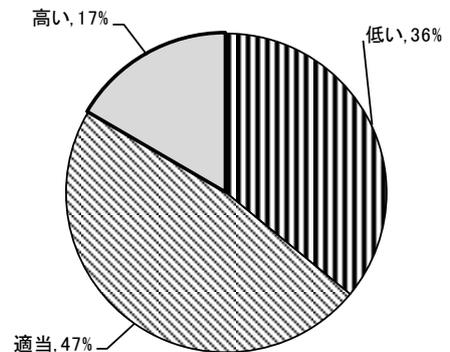
また、市では、路上などに駐輪している自転車の撤去を行っており、引取りの際に徴収している金額（2,000円）については、「適当」が最も多く47%を占め、次いで「低い」の36%となっており、平成26年度では自転車1台あたりの放置自転車対策費に約3,000円を要していることから引取金額を更に高くすべきという意見もあります。

※放置自転車対策費：放置自転車の撤去・保管・返還、追放指導等に要する費用

■ 路上等の駐輪、放置してはいけないことについて



■ 撤去された自転車の引取り金額



2-3 これまでの本市の駐車対策

本市では、昭和 58 年に「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」を施行（平成 25 年 4 月一部改正）し、駅周辺を中心とした公共の場所における放置自転車等の解消に努めてきました。

昭和 63 年 8 月には、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議するための機関として「千葉市自転車等対策協議会」を設置し、その後、条例に基づく「千葉市自転車等駐車対策協議会」に名称を変え、学識経験者、鉄軌道事業者、県警本部をはじめ、駐車対策に関わる各主体の協力を得ながら、駐輪場の確保、自転車等放置禁止区域の指定や放置自転車等の撤去（移動・保管）、一定の用途・規模の建築物の新增築に対する駐輪場の附置義務（努力義務）などによって対策を講じてきました。

平成 20 年 3 月には「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定し、自転車等の駐車対策を総合的・効率的に推進してきました。

千葉市の主な駐車対策	
※数値は平成 27 年 4 月 1 日時点	
駐輪場の確保	■市営駐輪場の整備 ➡ 市内 45 駅周辺 144 箇所、収容台数約 6 万 3 千台
	■既設駐輪場の立体化等の再整備 ➡ 市内 10 箇所 稲毛第1・第2、千葉北口第2・東口第1、誉田第1、土気第1・第2、海浜幕張第2、検見川浜第1、稲毛海岸第1
	■駅前広場や広幅員歩道等を活用した路上駐輪場の設置 ➡ 鎌取駅第 9 他 43 箇所 約 1 万 1 千台
	■道路占用による民間駐輪場の整備 ➡ 千葉駅前大通り他 1 箇所 447 台
	■条例に基づく民間建築物への駐輪場の附置義務及び努力義務 ➡ 附置義務駐輪場の届出 5 件 848 台
放置自転車等の撤去	■自転車等放置禁止区域の指定及び周知(標識・案内看板) ➡ 市内 35 駅周辺 JR線 18 駅、京成線 11 駅、モノレール 6 駅
	■放置自転車等の計画的な一斉撤去の実施 ➡ 年間 1,059 回、約 3 万 7 千台(H26 年度実績)、保管場 8 箇所 約 1 万 2 千台
	■市民からの苦情・要請に対応した撤去活動 ➡ 随時実施
	■撤去自転車等の返還、返還期限を過ぎた場合のリサイクル・処分 ➡ リサイクル・売却約 1 万 4 千台(H26 年度実績)
	■駅周辺における放置自転車追放指導員による放置抑制と、放置自転車等の整理及び駐輪場への誘導
利用マナーの向上	■放置自転車クリーンキャンペーンによる啓発活動 ➡ 関係機関と連携したキャンペーンの実施(年1回)
	■自転車利用に関するルール遵守・マナー啓発などの交通安全教育 ➡ 随時実施
	■市街地で放置が著しい箇所への放置抑制のための看板付柵等の設置、啓発ポスターの掲示 ➡ 随時実施

2-4 これまでの具体的な取組み

本市では、放置自転車等の解消を目指して、以下のような取組みを推進してきました。

(1) 駐輪場の確保

① 市営駐輪場の整備

本市が所有している土地や鉄軌道事業者等からの借地により駐輪場を整備してきました。



橋梁下の駐輪場



軌道敷内における駐輪場

平成 17 年 4 月に道路法施行令が改正され、道路上での駐輪場整備が可能となりました。本市では、平成 18 年度より稲毛海岸駅周辺等において、道路上へ駐輪場を設置しています。

内閣府が行う「駅周辺における放置自転車等の実態調査集計結果」では、鎌取駅は平成 17 年に放置自転車の多い駅全国ワースト 14 位 (1,680 台) でした。本市が行った平成 27 年 6 月 2 日の調査では、放置自転車が 26 台まで減少しています。



整備前



整備後

鎌取駅第 8 駐輪場の状況

千葉駅周辺では、新たな駐輪場用地がなかったことから、道路内に機械式地下駐輪場を整備しました。



千葉駅東口第3駐輪場（機械式地下駐輪場）

②民間駐輪場の整備

「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省 都市局）」では、近年の実態調査結果を見ると、鉄道利用者の多くは駐輪場を利用する傾向があり、放置自転車は買物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用が多い傾向があるとされています。

このため、放置自転車の実態調査や駐輪特性を踏まえて、それぞれの地区の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を進めることが重要となっています。

一方、平成18年11月の道路法施行令の改正により、民間が道路占用許可を受けて駐輪場を設置することが可能となりました。

この法改正を受け、千葉駅前大通りなどで地元商店街が道路占用許可を受けて駐輪場の設置を行いました。この駐輪場は、買い物客に対応するため、最初の2時間を無料としています。



民間による路上駐輪場（富士見公園前）の状況

また、ある店舗では敷地内の来客者用無料駐輪場において、開店前に通勤・通学者が駐輪場に自転車をとめてしまい、本来駐輪場を利用すべき来客者の自転車がとめられず、周辺の道路上に放置されている状況が見受けられました。

そこで、対策を店舗側に依頼し、来客者以外の利用を抑制する目的で、既存駐輪場が始めの3時間を無料とし、その後課金するコイン式駐輪場に改良され、店舗開店前に通勤・通学者が駐輪場に自転車をとめてしまうことが抑えられ、本来駐輪場を利用すべき来客者が駐輪できるようになり、放置自転車の減少も見られます。



店舗におけるコイン式駐輪場設置の状況

③「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」の一部改正(附置義務を追加)

放置自転車対策の更なる強化として、平成25年4月に「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」の一部改正を行い、駐輪場の附置義務を新たに規定しました。

この規定は、これまで努力義務としていた大型店舗等への駐輪場の設置について、指定区域(近隣商業地域及び商業地域並びに自転車等放置禁止区域に隣接する敷地)において、大型店舗等を新築または増築する際は、必ず設置しなければならないこととしています。

駐輪場の附置義務の主な基準(概要)

施設の用途	施設の規模	設置台数
銀行等金融機関	500 m ² 超	25 m ² 毎1台
遊技場	300 m ² 超	15 m ² 毎1台
小売店舗等	400 m ² 超	20 m ² 毎1台
飲食店		

附置駐輪場の届出実績

年度	届出件数	収容台数
平成25年度	2件	76台
平成26年度	3件	772台
合計	5件	848台

④自動二輪車(125cc以下)の受け入れ

市民ニーズに対応するため、自動二輪車(125cc以下)を一部の市営駐輪場において受け入れることとしました。平成27年4月1日時点において、全28駐輪場で受入可能となっています。

⑤市営駐輪場の料金改定

本市では、市営駐輪場の料金が一律であったことから、駅から近い駐輪場に人気が集中していました。

平成20年4月1日より、駅からの距離などの利便性に応じて料金を設定しました。料金改定により、駅から遠くてあまり利用されていなかった駐輪場や、ほとんど利用されていなかった立体駐輪場の3階が利用されるようになるなど、一定の効果が得られました。

平成20年4月1日(火)から
**有料駐輪場の料金が
変わります。**

改定前 月額700円 改定後 月額400円～2000円

利用者が低い…

利用者が高い…

利用者が低い…

利用者が高い…

駅

駅

近い

近い

遠い

遠い

近い料金なら
遠い方が良
いかな…

いつも満車…

利便性と料金の
どちらを
優先しようか

便利な駐輪場を
利用したい方

これまでは、利便性に応じて料金が変わるので、利便性が料金のどちらかを優先するかで駐輪場を選べるようになります。

これまでは、駅からの距離・管理人の配置・景観・駐輪場の有無・利用する階数などによって利便性に差がありますが、料金は一律でした。

料金が安い駐輪場を利用したい方

※上記の金額は改定前・後ともに一般の市民の方が自転車を利用する場合の定期利用料金のです。

**千葉県自転車等の放置防止に関する条例の
一部改正(平成20年4月1日施行)のお知らせ**

◇改正の主な内容
利用者の皆様が有料駐輪場(条例にもつき指定している自転車駐車庫)を公平にご利用いただけるよう、条例を改正して定期利用料金を改定します。

1. 駐輪場の利便性に応じて料金を設定します。
2. 受益者負担の原則に基づき、利用者負担を適正化します。

千葉市
CHIBA

(2)放置自転車の撤去

本市では、自転車等放置禁止区域を定め、放置禁止区域内に放置されている自転車等があるときは撤去し、保管場に保管しています。

保管場を新設して収容能力を高めることにより、自転車の撤去回数を増やすことができます。

平成23年8月	都賀保管場	240台拡張(計1,140台)
平成23年10月	幕張保管場	400台新設
平成24年11月	西千葉保管場	665台新設



西千葉保管場

保管場の新設などにより、以前より撤去回数を増やすことが可能になりました。

このほか、撤去業務と併せて駐輪場の管理や追放指導業務を地域単位で一括して発注したことにより、業務間の連携が密になったことから放置自転車対策の強化につながりました。

以前では、どの駅においても月1回程度の撤去しか行えませんでしたでしたが、現在では、駅により異なりますが、最大で月8回程度の撤去を実施しています。

(3)利用マナーの向上

本市では、国土交通省、千葉県警察、JR 東日本、京成電鉄、千葉都市モノレールなどと協力し、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを行っています。

具体的には、自転車の放置防止の呼びかけ、啓発チラシ入りティッシュの配布、啓発用ポスターの掲示（公共施設、駅構内、電車内など）を継続して行っています。



2-5 駐車対策に関する問題点と課題

(1) 駐輪場の確保

○ニーズの多様化

平成27年4月に市が実施したアンケート調査では、市民の駐輪場に対する要望として、自動精算機や発券機など管理人不在の駐輪場で一時利用を可能にする設備や監視カメラなど駐輪場を安心して利用するための設備など、今後は「量」に加えて「質」を確保することが求められるようになってきました。

また、駐輪場の管理・運営については、利用者ニーズに応じた、きめ細かく質の高いサービスの提供を目指して、駐輪場の管理・運営に民間のノウハウを導入することについて検討する必要があります。

○駐輪場の統廃合

これまでの駐輪場整備により、各駅において概ね乗入台数を上回る収容台数が確保されています。「2-1 駐車対策に関する基本事項」(4) でみたように、一部では乗入台数に対して収容台数が過剰となっている駅がみられます。また、借地の駐輪場については、今後、返還となる可能性があり、必要な収容台数の恒久性が担保されていないため、統廃合等により駐輪場用地を効率的かつ恒久的に確保していく必要があります。

○地域ごとの駐車需要への対応

市全体でみると、乗入台数について大きな変化はないものの、今後、海浜幕張駅周辺では若葉住宅地区開発や千葉駅周辺では再開発計画が実施されることとなっており、駅ごとに新たな自転車の乗入需要が想定されます。新たな駐輪場の確保にあたっては、地域ごとの将来の駐車需要予測を踏まえ、既存施設の有効活用を検討するとともに、歩道上や道路等の地下利用、鉄軌道事業者や商業者等の協力など、さまざまなアプローチで取り組む必要があります。

○維持管理体制の構築

昭和50年代から駐輪場整備が進められており、20年以上経過した駐輪場が4割を超え、施設の老朽化による不具合が多く発生している状況です。安全に駐輪場を利用してもらうため、駐輪場設備の継続的かつ効率的な維持管理体制の構築が求められています。

○放置自転車の実態に対応した駐輪場の確保

近年の実態調査結果では、通勤・通学などの鉄道利用者の多くは駐輪場を利用し、その放置は減少したものの、買物客などの短時間利用者や駅周辺を勤務地とする従業員の通勤利用による放置が多い傾向にあります。商業施設などの集客施設を利用する買い物客等の自転車は、本来、商業施設自らが設置する駐輪場を利用すべきですが、既存店舗の中には駐輪場そのものがなかったり、駐輪場はあるものの狭かったり、場所が分かりにくかったりなどの原因により、路上への放置につながっており、放置の発生原因者に対して指導や助言を行うなど放置の解消に向けた働きかけを行っていく必要があります。

(2) 放置自転車等の撤去

○ 放置自転車等の撤去体制の充実・強化

放置自転車等については減少傾向にあり、最も多かった平成 17 年 6 月の放置台数の約 10%にまで減少するなど、撤去の実施による効果が現れています。一方で、平成 27 年 6 月の調査では、本市全体で約 1,500 台/日程度の自転車等の放置が発生しており、今後の更なる減少と抑制のためにも、撤去を継続して実施することが必要です。

このため、安全・安心でかつ利便性の高い駐輪場とあわせ、放置自転車等の撤去、返還に関する事務手続きの迅速化や、追放指導員の効率的な配置及び均一な質の高い業務実施が必要となっています。

○ 放置防止のための対策の強化

本市では、国土交通省、千葉県警察、JR 東日本、京成電鉄、千葉都市モノレールなどと協力し、駅前放置自転車クリーンキャンペーンとして、自転車の放置防止の呼びかけ、啓発チラシ入りティッシュの配布、啓発用ポスターの掲示を行っていますが、放置自転車等の解消には至っていません。

このため、特に放置が多い箇所では、放置禁止区域や駐輪場の場所の周知を図るとともに、追放指導員による放置抑制を効果的に実施する必要があります。

○ 自転車等の返還率の向上とリサイクルの促進

市が撤去した放置自転車等は、可能な限り所有者に返還することが前提です。現在、実際に引き取られている台数は約 7 割であり、残りの 3 割は引き取りのないものとして、リサイクル又は売却をしています。

今後は、撤去した放置自転車等についての返還手続きをより迅速かつ効率化して返還率の向上を目指すとともに、やむを得ず未返還となった放置自転車等について、有効に活用していく必要があります。

また、返還時に徴収する移動・保管に要する費用については、コストとともに返還率を勘案し、額を検討する必要があります。

(3) 利用マナーの向上

○ ルールの遵守・利用マナーの啓発

自転車等の放置状況の改善など、自転車等の適正かつ安全な利用を促進するためには、駐輪場の確保などのハード面の対策だけでなく、自転車等の利用者が、ルールやマナーを正しく認識することが重要です。しかし、平成 27 年 4 月に市が実施したアンケート調査では、少しの時間でも路上等に駐輪、放置してはいけないことを「知らない」人が 25%となっており、周知や利用者の理解が充分でないことが分かります。

このため、市が主催するイベント等を活用した啓発活動の強化や、特に子供を対象として学校教育の中で啓発活動等に取り組むなど、駐車対策の目的や必要性等について分かりやすく伝え、理解を促すことによって、利用者自らがルール・マナーに対する意識を

高めていくことが重要と言えます。

○地域の取組みによる利用マナー等の向上

これまで啓発活動は市が中心となって実施してきましたが、効果が限定的であると言えます。このため、市民をはじめ、駐車対策に関する庁内外の関係機関と関係者が、それぞれが果たすべき責任を認識して、利用マナーの向上を図るために街頭での啓発活動やパトロールを実施するなど、協力体制を一層強化するとともに、それぞれの役割に応じた取組みを進めていく必要があります。