

平成 1 9 年度 第 2 回
千葉市自転車等駐車対策協議会

平成 1 9 年 1 1 月 1 3 日（火）

千葉市建設局土木部維持管理課

平成１９年度第２回千葉市自転車等駐車対策協議会

日 時 平成１９年１１月１３日（火）

午前１０時より

場 所 千葉市議会棟３階

第２委員会室

次 第

１ 開 会

２ 挨拶（土木部長）

３ 挨拶（榛澤会長）

４ 議 題

（１）千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画（最終案）について

（２）自転車等駐車場の指定について

５ 閉 会

午前10時00分 開会

【事務局】 おはようございます。ただいまより「平成19年度第2回千葉市自転車等駐車対策協議会」を開会いたします。

私は、本日の進行を務めさせていただきます、維持管理課自転車対策室の山本でございます。不慣れではございますが、よろしくお願いいたします。

本日、委員の皆様方にはご多忙のところご出席いただきましてまことにありがとうございます。

会議に入ります前に、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例施行規則」第17条第6号により、委員の過半数が出席しておりますので、本協議会は成立しております。

また、本日の会議は公開とさせていただきます。

会議に先立ちまして、土木部長の井上よりごあいさつを申し上げます。

【土木部長】 おはようございます。土木部長の井上でございます。早朝からご出席いただきましてありがとうございます。

千葉市自転車等駐車対策協議会の委員の皆様方には、日頃より千葉市政に対しご支援とご協力を賜りましていることを、この場をお借りいたしましてお礼申し上げます。

7月12日に開催いたしました第1回の本協議会の議題でご意見を頂きました自転車駐車場の利用料金の改定につきまして、9月に行われました第3回の定例会に「千葉市自転車等の放置防止に関する条例の一部改正」議案を上程し、9月18日に議決され、19日付で公布したことをご報告いたします。

前回の協議会におきまして、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」の策定について、皆様方からご意見を頂いたところでございますが、本日はこれらを踏まえて、最終案を作成しております。前回同様忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。

本日は議題が2件ございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 本日ご出席の委員の皆様方、事務局職員につきましては、お手元の名簿、席次表のとおりでございます。よろしくお願いいたします。

それでは、榛澤会長よりごあいさつをお願いいたします。

【榛澤会長】 おはようございます。早朝からお集まりいただきましてどうもありがとうございます。

先ほど、井上部長さんの方からお話しございましたように、放置自転車含め自転車対策を少なくするにはいろいろな問題があり、全国の自治体が悩んでいるところであります。

千葉市においても、路上自転車駐車場の整備や、先月実施いたしました駅前放置自転車クリーンキャンペーンなどの施策を推進していくようでございます。これには私も参加させていただきまして、私は都賀なんです、都賀駅の方でPRさせていただきました。

雰囲気はと言いますと、非常によかったなという感じはいたします。皆さんご存じのとおり、都賀駅は、やはり指導員の方がいらっしゃって、朝の方は確かにきれいに歩道のところへ自転車がないんですけれども、10時過ぎますと、自転車が1台、2台ととまりまして、やはりかなり歩行者に対しては悪い影響を与えているようでございます。

そうということで、本日の議題である総合計画は、自転車など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対する基本的な方針を明らかにするとともに、各種の施策を計画的に実施していくための策定であり、市では、この計画の最終まとめ、この問題の早期解決を図ろうとしています。当協議会の目的と振興にご努力いただき、忌憚のない建設的なご意見をいただきながら会を進めてまいりたいと思いますので、どうぞご協力よろしくお願いいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

議事に入ります前に、お手元の資料のご確認をお願いいたします。

本日の会議次第、委員の名簿、席次表、「資料1.千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画（最終案）」、「資料2.自転車等駐車場の指定について」、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例及び同施行規則」でございます。

よろしいでしょうか。

（「はい」の声あり）

【事務局】 ありがとうございます。

議事に移らせていただきますが、施行規則第5条により、議長は会長が務めることとなっております。

それでは、よろしくお願いいたします。

【榛澤会長】 規定により議長を務めさせていただきます。不慣れでございますが、皆様のご協力を得ながら議事を進めてまいりたいと思います。

進行につきまして座らせて進行させていただきますことをご容赦願います。

議事に入ります前に、議事録署名人を指名させていただきます。

東日本旅客鉄道株式会社千葉支社の飯島委員と千葉商工会議所女性会の安田委員をお願いしたいと思いますがよろしゅうございましょうか。

(「はい」の声あり)

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

先ほど井上部長さんが話ございましたように、前は7月12日の協議会に提出いただきました。今回は、その総合計画最終案の作成方針に従いまして、肉づけをしていただきましたものをここできょう提案させていただいてございます。

それでは、議題1の「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画（最終案）」について事務局より説明よろしく願いいたします。

【事務局】 議題1「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画（最終案）」に関しまして、ご説明いたします。

まず、お手元の資料1の14ページをお開きください。

前は、左側の「3-2施策体系」までをご説明しましたが、その施策体系の代表的な取り組み「(1)駅別の駐輪場整備計画に基づく駐輪場の段階的な整備」から「(10)地域の連携による放置防止対策の実施」まで、10件につきまして、具体的にご説明をいたします。

その内容につきましては15ページ以降になります。今後、市は、「駐輪場の確保」、「放置自転車等の撤去」、「利用マナーの向上」の3本柱に基づき、自転車対策を進めていこうとしています。

前回より提示しております10項目の代表的な取り組みにつきましては、図に示した連関がございます。つまり、各施策を単発で行うのではなく、タイミングを合わせて効果がつながるように実施していくことが必要と考えております。

続きまして、16ページをお開きください。代表的な取り組み10件につきまして、開始予定時期をお示ししております。

まず、計画目標年次である平成27年度までの8年間で、短期、中期、長期の3期に区分しました。

短期は、現在の第2次5か年計画の平成22年度まで、中期は、平成23年度から平成25年度の次期5か年の最初の3年間、長期は、残りの2年間としております。

開始予定時期は濃い灰色で示している箇所、この先端の部分から本格的に開始することをお示ししています。それ以前に薄い灰色で書き出している部分は、その施策の本格的な実施の前の準備期間ということで、例えば、導入に向けた調査検討などのための期間を示しております。

次に17ページ以降、個別の内容についてご説明いたします。

まず、「(1)駅別の駐輪場整備計画に基づく駐輪場の段階的な整備」につきましては、計画

策定後から開始するため、短期としております。

施策の概要としましては、「駅別駐輪場整備計画」に基づいて、将来の駐車利用推計に基づいた駐輪場の整備、再整備を行うとしております。

次に、「整備・再整備における基本姿勢」としまして、駐輪場の確保ということで、既設の駐輪場の収容効率を向上させることから不足している状況を改善していくことを第一として、それでも不足する場合には自転車等の利用者の動線上に駐輪場がなく、新たに整備する必要がある場合などは、鉄道事業者の方から提供された用地や市の未利用地などを活用して新規に整備を行うものとしております。

「整備着手の優先順位の考え方」ということで、まず短期（平成20年度～22年度）と中・長期（平成23年度～27年度）に分けて、短期では、基本的に現時点で収容台数が不足している駅を対象とすることを考えております。中・長期的には、収容台数の不足が見込まれる駅を対象としていくということで、大きく分けております。

このことによって、期待される効果としましては、何よりも駐輪場が計画的に整備されるということが挙げられます。

課題と対応方針として、「他の事業との調整」ということで示しております。例えば、駐輪場は平成17年度の道路法施行令の改正で路上に整備可能になりましたが、他の事業とのスケジュールや現場の輻輳を避けるための調整など、関連する事業との調整が必要になってくるということで挙げさせてもらっています。

次に、18ページの「(2)民間主体の駐輪場確保を促進するしくみづくりの検討」です。開始予定時期は短期としております。

この概要・目的は、平成18年11月の道路法施行令の改正で、道路占用による民間の路上駐輪場の設置が可能となりましたので、この制度を活用して官民による駐輪場確保に取り組んでいくということでございます。

「民間駐輪場に期待する役割」ということで示しておりますけれども、自転車等の利用目的というのは、通勤・通学と、買い物など大きく二分できると考えております。それぞれ定期利用、一時利用が利用形態の違いとなってあらわれてきます。整備主体としましては、通勤・通学に関しましては市が中心的に、買い物などの一時利用は、大量の駐車需要を発生させる集客施設等の設置者に設置してもらうのが基本となると思いますが、不足もありますし、最近では民間事業者が駐輪事業を行うために道路占用制度を活用して設置を誘導する趣旨の施策でございます。

具体的には道路占用許可は道路管理者が行い、基準や許可条件、民間路上駐輪場設置・運営ガイドラインなどの資料を作成して、民間事業者に働きかけを行っていくということを考えております。

このことによって期待される効果としては、官民による駐輪場の確保による駐車対策が促進されるということで、駐車場の不足の早期解消が期待できるということがあります。

また、官民の役割分担をもう一つの効果をあげておりますが、買い物利用向けの短時間利用の駐輪場を民間が設置することで、駐車対策がさらに充実することが期待できると考えております。

課題と対応方針としては、民間駐輪場の設置を誘導するだけでなく、集客施設の設置者に駐輪場の附置を義務化することも必要との課題としてあげております。

次に、19ページになります。

「(3)鉄軌道事業者等による駐輪場対策全般に対する協力と主体的な取組の促進」で、開始予定時期は短期です。

概要としては、自転車等の駐車対策の実効性を高めるため、市と鉄軌道事業者等の協力と鉄軌道事業者等の自主的な取り組みによって対策を実施していくとしております。

取り組み内容としては、「鉄道事業者との連携による市の駐車対策」ということで、まず、駐輪場の確保として、市は駅別駐輪場整備計画に示した鉄道事業者による駐輪場用地の提供などの協力を受けて、駐輪場の整備を推進します。

また、市が駐車対策を実施するために、さらに協力が必要になったときは随時協議・調整を行うとしております。

括弧書きは、鉄道事業者が自ら駐輪場を設置し、これを運営するよう努めることとするということで、これは基本方針の中にも示している内容を抜粋して入れております。

2点目として、自転車等の利用者に対する利用マナーの啓発や駐輪場の案内に当たっては鉄軌道事業者等と連携のもとで実施するものです。

また、括弧書きで、鉄軌道事業者等は、駅構内などの管理施設や管理地への啓発物の掲示・配布等の協力を要請した場合は積極的に協力するとともに、自ら車内・構内アナウンス、チラシ・ポスターなどの各種媒体を活用して駅周辺への自転車等の放置防止に関する啓発活動を広く継続的に実施する、ということを記載しております。

これについても、基本方針に示している内容となっております。

このことによって期待される効果としては、「駐輪場確保の促進」ということで、計画的に

駐輪場が整備していくことができるということです。

2点目としまして、「自転車等の利用者に対する情報提供・周知の手段の充実」です。これまでは、駐輪場の案内は市の駐輪場の中や公共施設などで行っていましたが、駅利用者などの多くの方に周知することができれば、さらに効果も目的が期待できると考えております。

課題と対応方針としては、総合計画の進捗管理とか、新たな課題に対応するためには、市と鉄軌道事業者等が駐車対策全般に関してより密接な協力関係を構築する必要があると書かせていただいております。

次に、20ページ、「(4)駐輪場の料金改定」についてです。先ほど土木部長から申し上げましたとおり、平成19年第3回定例会で既に「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」の改正が行われております。今後、継続していくということで示しております。

開始予定時期としては、平成20年4月1日からの施行ということで短期になっております。

概要・目的としては、駐輪場の利用促進、受益者負担の適正化を図るため料金改定を行うとしております。

内容は、定期利用料金の月額700円を、改定後、条例で上限を2,000円以内に定めまして、400円から2,000円までの範囲で個別に定めていくとしております。この400円につきましては、すべての駐輪場に共通する経費である、整理作業と料金収納業務にかかる業者委託料とお考えいただければと思います。

料金の算定方法につきましては、上限額に対して、利便性に応じて設定した格差率をかけて、かつ立体駐輪場の場合など、利用階が2階以上や地下の場合は入出庫に時間を要することから、補正率をかけて、さらにそれぞれの駐輪場の利用率に応じて補正率をかけて算出しました。

期待される効果としましては、「利用者間の不公平感の解消」としまして、利便性または料金額で駐輪場を選択できるようになることで、利用者間の不公平感が解消されることをあげております。

2点目、「計画的な駐輪場整備」としましては、今後、必要な経費が確保されるようになることで、駐輪場を計画的に整備していくことができると考えております。

3点目、「駐輪場経営の民間参入による駐車対策の促進」としましては、民間事業者が駐車場経営に参入しやすい環境になるものと考えておりますので、駐輪場の整備がなお一層促進されるものと期待しております。

課題と対応方針ですが、「駐輪場の利用促進」としましては、この料金改定に関するPRを、今後、パンフレットやポスターなどを活用して行っていきます。また、放置自転車等の撤去の

強化や、マナーの向上に関する施策もあわせて実施し、駐輪場の利用促進に取り組む必要があると考えております。

また、「市の駐輪場整備の推進と民間駐輪場の設置促進」については、駐輪場整備計画に基づいてできるだけ早期に整備を行うとともに、道路占用制度を活用した民間駐輪場の設置を促進していくということをあげております。

続きまして、21ページの「(5) レンタサイクルシステムの導入による駐車スペースの効率的な利用」の開始予定時期は中期を見込んでおりますが、短期的には本格的な導入に向けて調査などを行うとしております。

概要・目的として、駐輪場の収容台数が不足している駅周辺で、1台の自転車を複数の利用者が共有することで限られたスペースを有効利用するというようにしております。

取り組み内容は、「既成市街地の駐輪場の整備・拡充にかかる課題」として、駐輪場の収容台数が不足している、または不足が見込まれるが、新たな用地確保が難しいために、十分な収容台数の確保の目途が立たない地域もあります。特に、幕張駅、鎌取駅などでは、駅から学校・職場に向かう利用者が多く、夏季休暇期間など自転車が駐輪場に駐輪されたままになるために、その自転車が利用されないという状況が発生しています。この課題に対応するために、レンタサイクルシステムを導入して、自宅から駐輪場、駐輪場から学校などに自転車に使用することで、1台分のスペースを複数で利用可能となり、効率的に駐輪場が活用できるということを考えております。この場合の導入条件としては、やはり乗り入れと乗り出しが同程度の利用台数が見込まれるというケースに適用できるものと考えております。

期待される効果としては、新たな駐輪場の整備をすることなく、「ソフト施策により駐車スペースを効率的に利用」できることがあげられます。用地を確保して新規整備を行うことを考えれば、財政的負担が低減され、駐輪場の不足も早期に解消できるというメリットがあるほか、「引取りのない撤去した自転車の有効利用」も図られるということでございます。

課題と対応方針としては、「利用者ニーズの把握」をあげておりますが、他市の事例をもとに、導入に向けた「利用者ニーズの把握」に努めていきたいと考えております。

「安全な自転車を提供するための体制整備」は、自転車のメンテナンス、防犯登録、損害保険の加入などを行うための体制を確保していく必要があるということを示しております。

続きまして、22ページの、「(6) 駐輪場の管理・運営における民間の積極的な活用の検討」です。開始予定時期としては中期としております。

概要としては、駐車対策関連業務を地域ごとに一元化して、民間のノウハウを活用して効率

的に管理・運用を行うということで、東京都の江戸川区の先進事例に習って、検討・実施していきたいと考えております。

従来は、駐輪場運営、追放指導、放置自転車の撤去、保管場運営、以上、駐車対策の４業務について、それぞれ別業者に委託をしてきております。

このことによって、業務ごとの市の担当相互に調整を図りながら実施しておりますが、地域単位で同一業者が一括して業務を行うということが一つの理想形として考えております。例えば地域の一社が関連する業務を一括で担うことによって、追放指導員が駐輪場の空車情報を放置しようとしている利用者を駐輪場に適切に誘導できるとともに、放置の実際の状況を如実に反映した撤去計画を作成し、効率的に撤去を行う体制が整うことが期待できます。

保管場の収容余力をリアルタイムに把握しながら撤去計画を作成し、現地の状況を追放指導員からの報告を元に優先順位をつけながら実施箇所を抽出することで、放置の抑制と駐輪場の利用促進を効果的に実施できるようになると考えております。

期待される効果としては、今申し上げたとおりでございます。

課題としては、「成果に応じたインセンティブの検討」として、事業者の意欲が向くように、成果に応じた報奨等の制度を検討していく必要があることであげております。

また、「駐車対策に必要な施設の整備・有効利用の推進」として、駐輪場や保管場を計画的に整備していくとともに、レンタサイクルシステムや保管場管理システムなどを導入・実施して、施設の有効利用、効率的な活用を考えていく必要があるということであげております。

次に、23ページの「(7)放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化」ということで、今、申しあげました保管場管理システムの導入ということをあげております。

開始予定時期としましては、短期ということで考えております。

取り組み内容としましては、現在、自転車等放置禁止区域から移動した自転車が保管場に搬入された自転車等の個々の情報を保管台帳で管理しています。その後、保管台帳に記載された情報をもとに、一連の手續に必要な書類の作成に時間を要しているということが課題となっております。このことが保管期間の長期化を招いており、この解消を大きな課題としてあげています。

効果としましては、「自転車保管場の収容能力の強化」として、保管場管理システムを導入し、自転車の個別の情報を電子化することで文書の作成を自動化、迅速化し、一連の手續にかかる時間が短縮され、保管期間の短縮も可能となります。そうすることで、保管場の収容力が増して、撤去体制を強化につがることをあげております。

また、「放置対策のコスト縮減効果」として、事務の簡素化によって人件費等のコストが縮減されるとともに、所有者が判明した自転車については、ハガキで引き取りを促すようにしています。発送までの手続に1か月以上かかっておりますが、早期に発送することで、利用者が次の自転車を買替える前に通知を出して引取率を上げていくことができます。そうすることで、現在の返還率をさらに引き上げることが可能と考えています。

課題と対応方針としては、「制度改正」ということで1点目はあげてございますけれども、保管期間を短縮するためには、制度改正が必要であると考えております。

2点目としては、「警察との協議・調整」ということで、手続の一層の短縮化等について、より一層短縮化できることがないかということで協議をしていきたいと考えております。

「撤去の実施体制」としまして、こういったシステムの導入で、総体的に増加する収容台数、収容力を生かして撤去の実施体制についても再構築をしていくことを掲げております。

続きまして、24ページの「(8)放置自転車等の追放指導員の技術向上」です。開始予定時期は短期としております。

具体的には、追放指導に関する業務実施マニュアルによって、追放指導員の技術を向上させて、自転車等の放置対策を効果的に実施していくということでございます。

追放指導員の能力を拡充することによって、放置自転車追放指導の業務も拡充され、従来の追放指導と放置自転車等の整理に加えて、利用者への啓発強化や、放置が多い実態を撤去計画に反映させたり、関係施設への協力要請をしたりすることが円滑に実施できるものと考えております。

「追放指導業務実施マニュアル」の項目としては、既に委託契約書の仕様書に盛り込まれておりますが、これを体系的に整理してまとめたものということで、1番から3番まであげております。1番の「追放指導の意義と目的」ということで放置の弊害についてより理解させ、追放指導員の役割、その根拠となる法令、条例ということを書き出して、2番の「追放指導の業務内容」で、放置の抑制、駐輪場への誘導、放置自転車の整理と放置した利用者の動向の把握。3番目に、「コミュニケーション技法」ということで、利用者と衝突することの多い過酷な業務を実施する中で、相手方の心理を把握しつつ対応する方法例などを記した想定問答集などを用意して、放置しようとする人を円滑に駐輪場に誘導できるようにしていきたいと考えております。

効果としては、今申し上げた内容となります。

課題と対応方針としては、マニュアルを徹底していくということと、駐輪場の管理業務受託

者との連携ということで、一括委託が実現すれば、課題が解消され、当面の間は駐輪場の管理業者との間の駐輪場の空き情報などの情報の共有、こういうことを円滑にしていく必要があると考えております。

続きまして、25ページ「(9)子供向け安全利用・駐車マナーの啓発活動」は、実施時期を短期ということを考えております。

具体的には、自転車の駐車マナーの啓発に関する資料を作成して、市、警察が実施している小学生向けなどの交通安全教室等で配布して、啓発を行っていくということを考えております。

資料としては、小学生が対象ですので、ビジュアル的に、具体的なメッセージが伝わるようなチラシを交通安全教室や、小学校のホームルーム等の際に配布して活用いただくように依頼をしていこうと考えております。

期待される効果としては、小学生への啓発はもとより、その資料を家庭に持ち帰ることや児童の行動によって、保護者への啓発効果も期待するものです。

課題と対応方針としては、資料作成、活用方法にかかる関係機関等との連携ということで、庁内関係部局や、警察、交通安全協会などとの連携も必要になってきますので、実施に当たっては随時協議をしていきたいと考えております。

最後に、26ページの「(10)地域の連携による放置防止対策の実施」は、開始予定時期を長期に設定しております。

概要は、町内自治会とか商業者などがそれぞれの役割に応じて、現在取り組みを進めている地域では地域の関係団体が連絡調整を行う場として「地域の自転車等駐車対策連絡協議会」などを設置し、対策を効果的に取り組むことができ、それを支援していくということを施策としてあげております。

取り組み内容は、駐車対策を各自治体が行い、連携によって効果が高まる地域に対して、市が連絡協議会の設立などを支援して、継続的に運営していくための支援・協力について所轄の警察署など関係行政機関と協議していきたいと考えております。

協議会の取り組み内容として想定されるものとしては、市・民間駐輪場の案内マップの配布、例えば民間駐輪場の設置、集客施設の駐輪場の一般開放、これは、可能が前提となりますがあげておりまして、放置自転車等のパトロール、利用者マナーの啓発活動ということ为例示しております。それによって、市の駐車対策と情報交換、相互協力をしながら、駐車対策を進めていきたいということと考えております。

期待される効果としましては、地域の実情に即した駐車対策の充実ということで、やはり放

置問題に関係する各主体が、それぞれの役割に応じた取り組みを行うことで、より効果を高めることができるということをあげております。

課題と対応方針としては、地域の連絡協議会の継続性の担保ということで、やはり駐車対策というのは単発的に終わっては意味がないので、それを継続的に取り組むため、その協議会の体制の継続性確保について市として積極的に支援する必要があるということをあげております。

代表的な取り組みの説明は以上になります。もう一度、16ページの方にお戻りいただきます。

この10項目の取り組みを「実施スケジュール」で進めていきたいと考えております。

例えば、先ほど「(6)駐輪場の管理・運営における民間の積極的な活用の検討」であげておりました駐輪場の管理運営における民間の積極的な活用検討、つまり、これは一括委託でございましたけれども、これを、町、市ということで示しているのが、中期、平成23年以降ということになっております。ここの課題でもあげておりましたように、やはり駐輪場、保管場が十分に確保されている必要がある、また、追放指導業務、先ほど技術向上ということで「(8)放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化」であげておりましたけれども、現場の第一線で取り組む人材の育成というのも、それまでにしておかなければならないということで、「(6)駐輪場の管理・運営における民間の積極的な活用の検討」の本格的な実施に先立って、関連する「(1)駅別の駐輪場整備計画に基づく駐輪場の段階的な整備」、「(2)民間主体の駐輪場確保を促進するしくみづくりの検討」、これは民間駐輪場の設置誘導ですが、そういったものですとか、(7)の保管場の効率的な運営ということでシステムの導入ということを申しあげましたが、それによる保管場の収容力の強化を図り、それとともに、(8)の追放指導員の能力向上を図って、駐輪場の利用促進を図るということの体制を整備しながら、(6)の平成23年の実施につなげていきたいということで、つながりを意識しながら、スケジュールについては検討しております。

続きまして、27ページの「4. 駅別駐輪場整備計画」のご説明をいたします。

「駅別駐輪場整備計画」でございますけれども、「4-1. 整備計画作成にあたっての考え方」ということを示しておりますが、これは、駅別整備計画作成の流れをお示ししております。

簡単にまとめたものが、「(1)検討フロー」ということになっておりますが、これ以下に続きまして、「(2)現況」から「(4)整備計画の検討」の内容は、(1)を詳しく説明したものになっております。今回、時間の関係で、検討フローに基づいてご説明をいたします。

まず、第1段階としまして、現況把握を行いました。

としまして、「自転車等の乗入台数」の把握をしております。

これは、以前ご説明しました、各駅の駅周辺300メートルの区域内の道路上にある放置自転車と、駐輪場に駐車されている駐車台数を調査しました。時点は、平成18年10月30日月曜日です。

番は、「今後の人口動向」ということで、平成6年から平成18年までの動向を反映しまして、平成27年の人口推計を町丁別に実施しております。

番は、「駐輪場の整備状況」、これは既に本件の中でもご紹介しておりましたが、平成19年4月現在で101カ所、約6万台ということをお示ししております。

番は、「鉄道事業者との協議」ということで、現在のところ進行中ですが、用地の提供などがあつた場合に整備計画に反映していくことを示しています。

次に、第2段階としまして、需要推計と整備手法の検討です。

番としては、「将来の駐車需要推計」、これを駅単位で実施しております。

これについては、第一段階で行いました自転車等の乗入台数、今後の人口動向から、平成27年の乗入台数を推計するものです。

番として、「駅周辺地区のブロック割」ですが、整備計画を作成する上で、駐輪場の配置は利用者の動線を考慮する必要がありますので、駅を中心に線路や幹線道路などで4分割しています。さらに、番の駅周辺地区のブロック別過不足台数の検討として、ブロック別に乗入台数と収容台数を整理して、将来需要推計に基づく整備が必要な台数を算出しております。

29ページの新検見川駅の整備計画、右側の図をご覧ください。基本的な考え方として、鉄道が東西に走り幹線道路が南北に通っている場合、それぞれを軸として4つのブロックに分けました。それぞれの乗入台数や収容台数を示しております。乗入台数については、平成18年度の調査結果に基づいております。平成27年度までに整備が必要な台数については、現在の乗入台数に伸び率をかけて算出しています。例えばブロック1ですと、平成27年度には100台不足することになります。

再び27ページの方にお戻りいただきたいのですが、番のブロック別に不足台数を算出して、なおかつ番で、「整備可能な箇所の抽出」を行っております。

これは市の未利用地や、歩道上で活用できるスペース、鉄道事業者からの協力内容を踏まえて、番の「駐輪場の確保策の検討」をしております。

例えば、既設駐輪場の再整備ということで、代表的な取り組みを確保して申しあげましたように、既設駐輪場の再整備としましては、例えばラックの導入や、機械式の駐輪場で収容効率

を上げること考えております。

新設駐輪場の整備としては、他の対策による収容効率の向上ということで、例えばレンタサイクルの活用が挙げられます。

このような駐輪場の確保策を検討して、それぞれも第3段階にまとめまして、駅別駐輪場整備計画を作成しております。

この具体的な内容につきましては、30ページの「4-2. 駅別駐輪場整備計画」として、今後すべての駅について作成しますが、今回は、最終案の作成方針によって、整備計画の書式をご提示したのですが、それに基づいて千葉市として、重点6区域である新検見川駅、稲毛駅、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅、稲毛海岸駅について今回提示しております。今回、いただいたご意見を踏まえて、次回の協議会には全域についてお示ししたいと考えております。

まず、31ページをお開きください。新検見川駅になります。

この書式についてはどの駅も共通でございますので、まず新検見川駅で、見方についてもあわせてご説明いたします。

まず始めに、左上になりますが、「現況」ということで、新検見川駅は1日平均乗客数が24,000人、自転車等の乗入台数が約3,000台であります。駐輪場は、海側に5カ所、山側に4カ所設置しており、収容台数は3,577台です。

ご説明した内容は、「駐車台数・放置台数」の図の整備計画対象範囲の黄緑色で囲んだ範囲、これがこの駅の整備計画の対象範囲としております。

これは、概ね半径300メートルの円の中でさきの乗入台数の調査も行っておりまして、この中に、乗り入れている放置自転車、それから駐車している自転車数を使って将来の推計をしているのですが、まず現況として、その図の下にあります海側、山側、それぞれ駅口ごとに乗入台数と収容台数を整理しております。これを見ていただくと、まず海側、駅の南側になりますけれども、乗入台数が1,122台に對しまして収容台数が1,598台、つまり今、現在充足している状況がわかると思います。

山側につきましても、乗り入れが1,880台、収容が1,979台ということで、既に充足していることがわかります。

そのさらに下に参考データということで、交通分担率は自転車等14.4%ということをお示ししておりますけれども、市の平均が12.5%ということで若干自転車等の利用の構成比が高くなっている駅ということがわかります。

この現況に基づきまして、需要推計の結果としましては、計画目標年次、文中の3行目に書

いてございます。平成27年度には、乗入台数は3,317台、これは駅全体の数字となっております。全体としては、収容台数は不足していないんですが、次の整備計画でご説明しますが、駅を山側、海側で分けておりますが、山側の方では若干の不足が発生することが見込まれています。

具体的に、その整備計画の内容をご説明いたしますが、右側をご覧いただきたいと思います。

海側では、申しあげましたように、収容台数の不足を見込んでいないので、新設は行わないものとしています。海側ということで、新検見川駅の南側を見ますと、整備計画としては、何もありませんが、第1駐輪場につきましては、利用率が低くなっておりますので、料金改定によって、利用促進を期待しております。

山側につきましては、特に東京方面からの乗り入れというのが多い、どちらかという駐輪場も千葉側の方からの乗り入れが特に多いということではなく第6駐輪場という千葉側にある駐輪場の収容台数が非常に多くなってしまっていて、利用者動線を考えると、第6駐輪場の利用率が現在低い状況になっていきます。この利用促進もしなければならぬし、あわせて、平成27年には山側のところを見ていただくと図の右下になりますが、不足台数114台となっております。この114台を第8駐輪場に自転車ラックを導入することで少し拡張をしていくということを示しております。

表の見方としましては、先ほどの第8駐輪場の再整備に関してラックの導入による収容効率の向上ということで、現在335台の収容台数がありますが、それに加えて114台を追加整備して、合計449台の駐輪場にしていこうということを示しております。

整備時期は平成24年度、次期5か年計画の中で予定しております。

この整備も含めて、取り組み主体としては、用地に関しては、第8駐輪場については民間からの借地になっておりますので民という記載をしております。整備と運営につきましては、市が行いますので市としております。これは、駐輪場ごとに違ってまいりますので、以降、説明する駅ごとにご覧いただきたいと思います。

続きまして、32ページ、稲毛駅の整備計画になっております。

稲毛駅の現況としては、1日平均乗客数が約5万人、乗入台数は5,422台ということで、市内で2番目に多い駅となっております。駐輪場は、線路高架下に3カ所、収容台数は合計5,465台となっております。

稲毛駅については、駐輪場が高架下にあるということで、駅口によって分けているのではなくて、概ね駅前広場を境に、東京側、千葉側に分けて整備計画を検討しております。

東京側につきましては、現在の乗入台数が3,476台、これに対して収容台数が2,840台というようになっており、現在でも不足している状況を示しております、千葉側で見ますと乗入台数が1,948台、これに対して収容台数が2,625台、これについては充足していると示しております。

需要推計は、平成27年の推計乗入台数は5,577台と増加することを見込んでいます。これに対して、現在の収容台数は5,465台ですので、著しく不足はしておりませんが、駅から東京側のブロックで収容台数が不足することを見込んでおります。

整備計画は、一部平面敷きとなっている第1駐車場を2層化して、さらに民間の開発行為で整備予定の駐輪場の提供を受けることを予定しております。このことによって、不足台数分を確保する。また、場所は、未定ですが、もう1カ所駐輪場を整備して、この不足する収容台数を確保していこうとしております。

図をご覧くださいますと、今申しあげた、そういう第1駐輪場の拡張ということで、平成21年度を予定しておりますけれども、基本的には2層化されていますが、一部1層の部分がございいますので、こちらの立体化をしていく、そのことによって351台の増設を見込んでおります。

この収容台数としては154台を予定しております。

整備内容としましては、東京側の第1駐輪場をご覧くださいますと、今申し上げたとおりに立体化整備2層化することで対応して351台を増設していくことになります。また、新設駐輪場、立体駐輪場等ということで、これによって382台を確保して、東京側については、何とか充足していこうとしております。千葉側については、先ほど民間の駐輪場154台の提供を受けるということを申しあげておりましたけれども、こちら駐輪場を活用しながら、より利便性を高めていくということを考えております。

続きまして、33ページ、千葉駅になります。

千葉駅につきましては、モノレールの栄町駅が非常に近接しておりますので、一体の整備計画として取り扱っております。

現況としては、千葉駅には、ＪＲ、京成、モノレールの3会社線が乗り入れており、ＪＲだけでも平均1日10万人の乗客数があるということであります。自転車等の乗入台数は5,357台と最も多くなっております。駐輪場は、西口に1カ所、東口に3カ所、北口に5カ所ございます。

なお、ここで記載内容の訂正があります。収容台数ですが、4,627台と記載してありますのを4,474台に訂正いたします。

駐車台数、放置台数の表の中で北口、西口、東口に分けておりますけれども、このうち、北

口は既に充足している状況がわかります。西口、東口については、既に不足しているということがわかります。

需要推計の結果としては、計画目標年次の乗入台数は5,953台と推定していますが、現在よりも1,500台不足することが見込まれます。この1,500台の内訳は、西口で820台、東口で約1,000台ということになっております。

右側の整備計画では、北口側では充足していますので整備計画はございません。

西口側については、現在の西口駐輪場は、暫定的な施設でございまして、この区域は、西口市街地再開発事業施行区域内であり、その事業の進捗に応じて新たな駐輪場の整備が予定されており、新設駐輪場として800台の収容台数を整備する計画となっております。

なお、整備時期については、再開発事業の計画事業期間ということで書き出しております。

西口側については、もう2カ所新設がございます。一つは、モノレール千葉駅の駅舎付近の緑色の枠で囲まれた範囲に収容台数84台の路上駐輪場を平成23年度に整備する計画としております。もう一つは、センシティータワーの南側に収容台数337台の路上駐輪場等の整備を計画しております。なお、この一部については民間が整備することを見込んでおります。

続きまして、図の右側の東口側になりますが、現在の東口駐輪場は平成21年度の予定で既設の東口駐輪場の立体部分の再整備と、機械式駐輪場の追加整備を合計386台予定しております。また、位置が確定はしていませんが、平成25年度の新設予定として、205台の路上駐輪場等の整備を官民が分担しながら整備していきたいということで考えております。さらに、平成20年度に、408台の機械式地下駐輪場の整備を計画しております。

こうした新設駐輪場を整備することで、平成27年度には将来の乗入台数に対応した収容力が確保できるということで見込んでおります。

この千葉駅の整備計画の中に位置づけている機械式駐輪場について、事例をご紹介します。

機械式駐輪場は、円筒形の構造物の中にラックが幾重にも取り付けられていて、機械が自転車を自動的に収納するようになっています。

使い方も、あらかじめ登録している自転車を機械式駐輪場の入口に入れ込むと、自動的に吸い込まれて、空いているラックに収納されます。自転車を出庫する場合に要する時間は、メーカーにもよりますが、約10秒と聞いております。

このような施設を現在の東口駐輪場の地上部分と、中央プロムナードの路上に整備を予定しております。

続きまして、34ページをお開きください。

蘇我駅の整備計画ですが、現況としては、平均1日乗客数は29,000人と市内で4番目に多く、自転車の乗入台数も4,651台と市内に3番目に多くなっております。

駐輪場の数につきましては、今年度整備するものを含め、東口側は、5カ所から6カ所、西口側は1カ所から3カ所、収容台数は9カ所の合計で4,324台になります。

それぞれ、西口側と東口側で見えていただきますと、西口側は乗入台数が815台に対して現在の収容台数が455台、東口側は3,836台に対して3,869台、西口側については350台ほど不足している状況で、東口側についてはほぼ充足している状況ということになります。

将来の需要推計としては5,514台になると見込んでおりまして、東口、西口合計で約1,200台の不足が見込まれています。

整備計画の内容になりますが、まず西口の方からご覧いただきますと、第2駐輪場が平成24年度の整備予定になっております。これは現在、第2駐輪場は2カ所に分かれておりまして、1カ所は民地を借り、あと、駅前交番の脇の2カ所になります。小さい方の駐輪場脇の自由通路の下を活用して、もしくは民地の方の立体化がもし可能であれば立体化をして収容台数を増加させ、180台増を考えております。

新設については、平成23年度の整備予定として、蘇我保管場を西口側の収容台数の不足に対応するために駐輪場へ転換し、366台の収容台数を確保しようと考えております。このことに伴う蘇我保管場に代わる施設としては、末広保管場の拡張により対応していく予定です。

次に、東口側の整備計画は、第5駐輪場になります。整備予定は平成25年度になっております。これについては、現在、平置きの駐輪場でございますので2層化、立体化整備を行いまして544台を増加させるということを考えております。

さらに、今井弧線橋の下にある第3駐輪場です。これも平成23年度の整備予定になります。一部について立体化整備を行ない、ラックを導入することで収容効率を高めて100台増を予定しております。

蘇我駅についてはこの4カ所の整備計画であります。

続きまして、35ページ、鎌取駅になります。

鎌取駅につきましては、平均1日乗客数は約17,000人で、自転車等の乗り入れは約4,000台となっております。本年7月に南口側9カ所、北口側2カ所を整備し、収容台数は4,137台を確保しています。南口は乗入台数が3,477台に対して収容台数は3,637台、北口は、乗り入れが482台に対して収容台数が417台で、北口では若干の不足が見込まれております。

需要推計は、計画目標年次の平成27年度には5,355台、約1,400台の駐輪場が不足すること

を見込んでおります。

整備計画になります。北口側の第9駐輪場でございますが、平成21年度に駐輪場の整備ではなく、先ほど代表的な取り組みでご紹介したレンタサイクルシステムを導入し、不足台数の解消を図っていきたいということを考えております。

収容台数が第1駐輪場は333台となっておりますが、この半分をレンタサイクルにすることで、不足が解消するものと期待しております。

続いて南口側になります。第3駐輪場は、現在平置きの駐輪場を機械式駐輪場に転換して、488台増の再整備を計画しております。整備予定は平成23年度です。

次に、第5駐輪場の少し右側の緑色の線で囲まれたあたりに平成25年度の計画で1カ所新設することを検討しております。台数としましては673台、南口につきましては第3駐輪場と、この新設の駐輪場によって、不足すると見込まれている1,161台の確保を図っていきたいと考えております。

最後に稲毛海岸駅でございます。

稲毛海岸駅につきましては、平均1日乗客数が約23,000人に対して、自転車の乗り入れは3,600台となっております。駐輪場は海側に2カ所、山側に3カ所、線路高架下に2カ所、合計の収容台数は5,030台です。乗入台数が収容台数をはるかに上回っている状況になっておりまして、需要推計をご覧いただいても、計画目標年次の乗入台数え3,517台で、需要に対して不足が発生しない見込みとなっております。整備計画はありませんが、収容台数の不足が発生していないため駐輪場の新設は行わないと書いております。ただし、放置自転車の撤去、利用促進は当然実施していくということは申し添えておきます。

議題1の資料の説明は以上でございます。

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

前回、7月12日に、今、最終案の1ページから14ページまでは皆さん方にお披露していただいて、いろいろとご指摘いただいたところを直させていただきました。この15ページ以降が、きょう新たに提案されたわけですが、最初の基本となるのは、14ページのものを15ページにまとめさせていただいて、それを、例えば後ろの23ページですか、(7)の方ですが、こういうような形にまとめさせていただきました。

例えば、開始予定時期とか、概要・目的、それから取り決め内容・実現モデル、期待される効果、課題と対応方針、こういうような形でまとめさせていただきました。

ということに對しまして、皆さん方からご了承いただきまして、きょうここに新たに17ペ

ージから以降今ご説明していただいたわけです。

また、30ページにございますように、駅別駐輪場整備計画につきましては、これも前に一つだけですが例がありまして、それに従ってやらせていただいたという経緯でございます。

今、事務局から説明があった総合計画ですが、今図面を見ていただきましたように、放置自転車の撤去、それから自転車駐車場の整備、それから駐車場利用の啓発というものは基本的な対策として効果的に推進していきたい、そのためのよりどころであります。

今から皆さん方にご意見をいただくわけですが、時間が限られてございますので、1番最後、用紙が1枚配られていると思います。これに11月16日金曜日ですが、金曜までにファクスで事務局の方へ送っていただければと思います。きょうは、どうしてもここで聞いておきたいというものだけを皆さんから意見を聞きたいと思います。

何か、今ご説明のところちょっとわからないところがあったとか、これを説明していただきたいというところがございますか。

はい飯島さんどうぞ。

【飯島委員】 JRでございます。お世話になっております。

何点かあるのですが、まず18ページに、民間主体の駐輪場確保の仕組みづくりということで、ガイドラインの設定を提案されていますが、この場合、何か民間の事業者に対する助成や何か検討されていますか。

【榛澤会長】 はいどうぞ。民間への助成があるでしょうかということですが。

【事務局】 民間への助成金などについては現時点では検討しておりませんが、制度や仕組み、もしくは駐車場へのご案内のガイドラインを設定したいと考えております。

【榛澤会長】 はい。

【飯島委員】 同じ民間の駐輪場の場合ですが、千葉市さんも駐輪場を運営されていてご苦労されていると思いますが、駐輪場の中に放置をされてしまうケースというのがあると思います。それは民間の方が設置をされた駐輪場についても、千葉市さんの条例に基づいて撤去、あるいは保管、廃棄等々はできるということになりますか。

【事務局】 条例の規定上、民間の運営の駐輪場につきましては、適用されません。

【飯島委員】 そうですか。そうすると民間の方は、例えばそういう自転車がたまってしまった場合は、ご自分で何らかの手続で処理をされるということになりますか。

【事務局】 そうです。

【飯島委員】 私ども、店舗に例えば附帯をする駐輪場で、自転車がとめ置きされて、処分し

たくても我々はちょっと手立てがなく、県に図ってお願いするなどのケースがありますが、そこを何かうまく仕組みをつくっていただかないと、民間の方は処分ができないので多分困りになると思うんですね。駐輪場を作ったのは良いのだけど、3分の1とか2割ぐらいはたまってしまったという状態が多分発生すると思いますので、そこをぜひ、総合計画とは違うかもしれないかもしれませんが、何か仕組みができればいいなというふうに。

【榛澤会長】 はいどうぞ。

【事務局】 民間が運営する駐輪場における乗捨て自転車の処理方法ということでよろしいでしょうか。

【飯島委員】 そうです、はい。

【事務局】 市内には民間の駐輪場が少なく、事例がありませんが、民間駐輪場が整備されてきた場合、そのケアなど今後検討しなければならないと考えております。

【飯島委員】 わかりました。

【榛澤会長】 よろしいでしょうか。

ほかにございませんでしょうか。

はいどうぞ。

【飯島委員】 19ページの鉄道事業者の取り組みを書いているんですけども、括弧書きのところの「なお、鉄道事業者は、自ら駐輪場を設置し、これを運営するよう努めることとする」という、書きっぷりになっているんですが、何か「こととする」とか、その下の、利用マナーの向上のところもそうなんですけれども「ものとする」というのか、かなりかたい書き終わりというか、なっているんで、例えば、手前の18ページの点線の四角なんか見ると「検討する」みたいな終わり方になっているんで、これも、例えば「努める」とか「実施する」とか、というような書きっぷりで終わりにしていただくと並んでいいのかなと。ここだけ、かなりきつい書き終わりになっているんで、ちょっと気にし過ぎかもしれないのです。

【事務局】 「自ら駐輪場を設置し、これを運営するよう努めることとする」については義務とするのではなく、努めていただきたいとしたものでございます。

【飯島委員】 いえいえ、努めないと申し上げているのではなくて「こととする」というのはちょっと嫌だなと思っただけで。19ページの基本方針のところには「働きかけ」という表現に多分変えていただいているのですね。前回いただいたのは「努める」というような、多分、7月のときの資料は、「自ら設置するよう努める」というような書きっぷりを、今回は、19ページの方は、「鉄道事業者は、自ら設置に努めるよう働きかけを行う」というトーンに変えて

いただいているんで、このトーンで行くと、何か19ページだけ、いきなり三段跳びぐらいきつく絞められているような気がしてしょうがないんですけれども。

【榛澤会長】 先ほどお話ししましたように、14ページまでは、皆さん方からいただいて、きょうは15ページから提案されていますので、今おっしゃったことは、当然また意見として直させていただきますということですね。

【事務局】 それについては、今後、調整していただきたいと考えております。市は条例改正して、鉄道事業者などが事業展開できるように環境を整えていますので、協議、検討をお願いしたいと考えております。

【飯島委員】 駅も大規模に手を入れる場合等々は当然ご相談をしながら、駐輪問題をどうするかというご相談をしないと現実的に進まないの、そこは当然私ももやっていますので、すみません、細かい点お話ししましたが、そこをまたご相談させていただければ。

【事務局】 実務や経験を踏まえた協議をお願いしたいと思います。

【飯島委員】 お願いします。

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。

はい。

【長田委員代理】 千葉県長の長田と申します。

今の計画の中で、収容体質が生かされているのですが、放置自転車がひどいところは半数を超えている。半数ぐらい地下に放置自転車があります。これを考えますと、アンケートなどには場所がわかりにくいというようなアンケートが出ていて、施策の9番ですが、25ページになりますけれども、やはりマナーや啓発が必要だと思いますが、子供に限らず、確かに体制というか、小さいころからのマナーというのを教えていくのは大切なことだと思いますけれども、現状から見たら、今、放置している駐車を子供というよりも通勤だとか通学に使っている大人がして、一番近い先々の話というよりももう現在この問題が生じているわけですから、この啓発は子供はとりあえず取って、安全利用、それから駐車マナーの啓発活動、これは子供から大人へと幅広くやった方がいいのかなと思うので、ちょっと子供だけじゃないというふうに思いますのでご検討いただいて、それで啓発、広報、利用方法、さまざまな……今、1種類しかありません。パンフレットとか、子供の安全教室じゃなくて「市政だより」ですか、出しているの、場所がわかりにくいなら紙面を借りるなどして、それで広報などの力を入れていただくなと思いますして申し上げさせていただきます。

【榛澤会長】 はいどうぞ。

【事務局】 それに対しまして、ご説明させていただきます。大人向けのマナーの啓発は、「市政だより」や、ホームページに掲載したり、大学の講座で学生に話したり、市内の大学、高校、専門学校87校に駐輪場の利用促進と自転車の放置防止について周知を依頼するなど啓発事業を行っております。

今回、こういう視点に立ったのは、幼稚園生や小学校などを重点的、かつ継続的に啓発し、理解していただければ、効果があるのではないかと考えております。また、大人向けの啓発は今後も続けていきます。

【長田委員代理】 計画なものですから、計画の場合は、やっぱりこういう一種類しかない表現じゃなくて、もう少しいいかという意味です。実際には、大人も子供もみなやろうとするんでしょうけれども、それを計画の上で限定しない方がいいかなという意見なんです。

【事務局】 わかりました。

【榛澤会長】 この点について、例えば子供向けはとって安全利用・駐車マナーの啓発活動、括弧書きで子供向け、というように。

【事務局】 全体的に考えて子供向けを強調するような形という形でも……

【榛澤会長】 その方がというご意見ですので、いかがですかね。

【事務局】 その辺、検討させていただきます。

【榛澤会長】 皆さん方よろしいですね。

【長田委員代理】 特にこだわりません。

(「はい」の声あり)

【榛澤会長】 あとは場所がわかるように提示してほしいということですので、その点も考慮していただければと思います。

どうもありがとうございました。

今満さんどうぞ。

【今満委員】 前回いろいろと申しあげましたけれども、まず一つ、今日、説明があった17ページから26ページまでの10項目について、項目の二つ目、16ページ、前回でほぼ了解したからどうかとは思いますが、民間主体の駐輪場確保を促進するしくみづくりの検討の、「の検討」というのは要らないと思います。しくみづくりだけで良いかと思っています。

三つ目の、鉄軌道事業者等とありますけれども、“等”はバス事業者を含むことを意味していますか。

【事務局】　そうです。

【今満委員】　わかりました。

それと、施策の(6)、22ページ、積極的な活用の検討、検討は十分。基本方針というのを出すわけですから、あとは具体のみです。ここにきて施策の検討とすると、先延ばしに見えてしまいます。

それと、先ほど出ました9番、ここも、子供向けのものというのは、確かに、この項目で基本方針の中で出ていますけれども、9番と10番というのは一体であると思います。アンケート等をとっていますけれども、むしろマナーが悪いのは大人だと思います。通勤目的で利用する方が70%で、放置している方が12%。自転車等を放置している大人向けの対策に重点を置くべきではないかと思います。また、子供が対象としていることについては、市と警察がタイアップしながら、色々な面で機会あるごと啓発をしていますが、問題は、大人のマナーの向上をしていかない限り、うまくいかないという気がします。これはひとつ参考にしてください。

それと二つ目ですが、16ページです。中々見えない部分があるのはよくわかります。これだけの10項目の柱を入れるというのは大変なことだと思いますが、確かに8年間で3期に分割してありますが、知りたいのは、短期で平成20年、平成21年度、平成22年度、3年ごとに何をやっていくかということは出せないものでしょうか。例えば、中期においては継続実施ということで空欄になっています。平成23年にはこのくらいの内容を実施したいということが盛り込まれれば、市民側にも期待が出てくるし、検証もできると思います。予算などもあり非常に難しいと思いますが、その辺が対応できるのかどうか、少し検討をしていただきたいと思います。

最後ですが、この計画を実施していく際の課題を早めに出して頂いて、市だけではなく、市議会や関係機関などあらゆるところへ協力をお願いしていきたいと思います。

以上です。

【榛澤会長】　どうもありがとうございました。

どうぞ井上部長さん。

【土木部長】　実施スケジュールの関係ですが、とりあえず色が濃くなっているところから101カ所、駅とすれば50カ所ぐらいあるわけです。できれば、そこを一斉にすべて整備できるという話ではないので、平成20年から着手していくことを考えています。色々なことが盛り込まれているので、一斉に実施にすることは難しく、全ての項目を実施するまでには時間がかかるということがございましたので、このような表現をさせていただいております。

早期に実施することが可能なものはできる限り早く実施していきたいと思っております。皆さんご存じのとおり、千葉市も、今、財政が非常に厳しい状態がございまして、なかなか予算確保というのが難しい状況です。

あと、自転車対策で最も難しいことは、やはり駐輪場の確保です。どうしても用地確保の問題が出てくるわけですが、駅の近くでないと中々とめていただけないということがございます。

少し距離があると駐輪しないというような状態がありますので、利用を促進するために料金に格差をつけて安くして、来年は利用の状況がどのように変わるのかの様子を見て、見直すべきことは見直していきたいと考えておりますのでご理解いただきたいと思います。

【榛澤会長】 よろしゅうございますね。

【今満委員】 はい。

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

他にございませんでしたら、この案件につきましては、よろしいですか。

(「はい」の声あり)

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

では、次の議題に移させていただきます、自転車等駐車場の指定につきまして、事務局よりご説明よろしく願いいたします。

【事務局】 議題2.「自転車等駐車場の指定について」、お手元資料の2枚目以降の図に基づいてご説明をさせていただきます。

まず、千葉駅周辺の図をご覧くださいと思います。

北口第5駐輪場と東口第4駐輪場については、新たに路上自転車駐車を整備するものでございます。

また、東口第5駐輪場はモノレール栄町駅の既設駐輪場の再整備と追加整備を行うとともに、千葉駅として名称を改めるものでございます。

東口第1駐輪場につきましては、東口の整備計画に伴い、現在の東口駐輪場の名称を変更するものでございます。

次に、蘇我駅でございます。

第6駐輪場は、既に供用しているものでございます。

第7駐輪場は、新たにJRから用地などを借り上げて供用するものでございます。

第8駐輪場、第9駐輪場につきましては、今井跨線橋の下などに整備するものでございます。

次、千葉みなと駅でございます。

第2駐輪場は、整備の都合、分散しており、一部を第4駐輪場にするものでございます。

次に、鎌取駅です。鎌取町側の駅前広場に設置している第1駐輪場の一部について、第11駐輪場として分割するものでございます。

次に、土気駅です。あすみが丘側の収容体制を補うことを目的に、路上自転車駐輪場として第4駐輪場を整備するものでございます。

次に、京成稲毛駅でございます。平成17年度に第1駐輪場を再整備し有料化しましたが、同様に今年度中に再整備を実施するため、同駅周辺の第2駐輪場、第4駐輪場を指定し、有料化するものでございます。なお、第4駐輪場については、指定に合わせて第3駐輪場と名称を変更いたします。

最後に、モノレール・スポーツセンター駅でございます。再整備を行うことに伴いまして有料化いたします。

以上、今年度新たに整備する駐輪場につきましては、平成20年4月から有料での供用開始を予定しております。

以上でございます。

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

今の事務局で、自転車等駐車場の指定は新規に整備し、有料化を図るものであるということでした。

それから、その有料化ということは、受益者負担の原則からですよということでありますので、今のご説明に対しまして何かご質問ございますでしょうか。

ございませんでしたら、これはこれで認めさせていただいてよろしいですか。

(「はい」の声あり)

【榛澤会長】 どうもありがとうございました。

以上で、きょうの議題は終了ですが、先ほど、今満さんの方から、努力目標は一応わかったと、達成度を上げていただきたいということだったと思いますので、それはこの次に、皆さん方いろいろと機会があるごとに進めていただければありがたいと思います。

では、私の担当はこれで終わります。ご協力どうもありがとうございました。事務局から何か連絡がございますか。

【事務局】 事務局からお知らせがございます。

自転車駐車場の利用料金の改定につきましては、現在、自転車駐車場ごとの料金を決めるために施行規則の改定を行っております。その内容につきましては、12月1日の「市政だより」

に掲載するなど市民への周知を行う予定ではありますが、委員の皆様には、改正内容を周知するパンフレットを郵送させていただきます。

また、本日の議事でいただいたご意見、補足、追加などございましたら、お配りしてあります用紙をお使いいただき、11月16日金曜日までにファクスなどにより送付していただきますようお願い申し上げます。

今回の協議会の開催は、12月19日水曜日午前10時から予定しております。後日ご案内させていただきますので、どうぞご出席いただきますようお願い申し上げます。

以上でございます。

【榛澤会長】 以上をもちまして、本日の議題はすべて終了いたしました。

さまざまな分野からの活発な意見をいただきましてどうもありがとうございました。会議は非常に有意義であったと思います。

事務局には、本日の成果を今後の事業にいかしていただき、条例の目的である市民の生活環境の保全と都市機能の維持を図ることを達成していきたいと願っております。

本日はご出席いただきまして、また委員の皆様には長時間にわたりましてどうもありがとうございました。皆様のご協力に感謝申し上げます。

本当にどうもありがとうございました。

【事務局】 以上を持ちまして、「平成19年度第2回千葉市自転車等駐車対策協議会」を閉会させていただきます。ありがとうございました。

午前11時41分 閉会

上記、会議録は事実と相違ないと確認し、ここに署名、押印する。

議事録署名人

会長 _____ 印

委員 _____ 印

委員 _____ 印