

5. 総合計画骨子案に対する市民意見の募集の実施結果

窓口閲覧用

千葉市自転車利用総合計画（骨子案）に対する意見等の要旨と市の対応方針

千葉市自転車利用総合計画は、中長期的な視点から取り組むべき自転車対策に関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するために策定するものです。

そのため、計画の枠組みとなる骨子案を公表し、市民の皆さんにご意見を伺ったところ、27名の方から計88項目のご意見を頂くことができました。

今回頂いたご意見について、その要旨と市の対応方針を取りまとめましたので、公表いたします。また、今後は、頂いたご意見を踏まえながら、計画の策定作業を進めていきます。

■実施概要

- | | |
|----------------|--|
| (1) 意見の募集期間 | 平成19年2月1日(木)～28日(水) |
| (2) 骨子案を公表した場所 | 維持管理課窓口、市政情報室、各区役所総務課窓口、各自転車駐車場管理棟窓口、維持管理課ホームページ |
| (3) 配布資料 | 千葉市自転車利用総合計画（骨子案） |
| (4) 意見書の件数 | 27名 ※意見の項目数 計88項目 |

■ご意見の取扱い

ご意見については、項目ごとにご意見に対する市の考え方を含む対応方針を記載させていただいております。市の対応方針の主旨をつかみやすくするために、以下のとおり分類して表示いたしました。

- | | | |
|--------------|--|------|
| ①盛込済・盛込予定のもの | ……骨子案に盛込んでいるもの、又は計画案作成にあたり盛込んでいるもの | 39項目 |
| ②今後検討を要するもの | ……施策の必要性そのものについて十分な検討を要する、市が実施するには法令改正等を要するなどの理由から、計画案に位置づけることが困難であるもの | 20項目 |
| ③その他 | ……骨子案や現在の自転車対策に対する指摘や質問であり、その内容について市の見解や今後の対応について示したもの | 29項目 |

■意見の要旨及び市の対応方針

意見の要旨	市の対応方針	対応の分類		
		予定の もの の 盛 込	今 後 検 討 を 要 す る も の	そ の 他
1. 総合計画全体				
(1) 計画策定の主旨・視点				
全体を通じて、対処療法的な施策に感じる。 自転車利用のビジョンが見えない。	本計画は、喫緊の課題として早急な対策の実施が求められている自転車や原付バイク(50cc以下)(以下、自転車等。)の駐車対策について効果的・効率的に取り組むための計画として策定しようとするものです。 自転車を利用する上で、走行空間の確保等についても課題であることは認識しています。しかし、現在策定中の、本市の交通政策の基本指針である”千葉市総合交通ビジョン”によって示されることとなる自転車を含む交通ネットワークのあり方を踏まえて検討すべきものと考えております。 まずは、自転車等駐車場(以下、駐輪場)の確保、放置自転車等の撤去、そして利用マナーの向上など、駐車対策の側面から、快適な道路空間の維持に取り組んでいきます。			○
内容を見ると、「利用総合計画」ではなく、「放置自転車対策」、「個別計画」のように感じる。	本計画は、自転車等の利用環境づくりに関して、主として駐車対策の視点から本市が抱える問題点・課題を整理し、中長期的な視点から講じるべき対策を明らかにするものです。 名称のうち“総合”の言葉が意味するところは、自転車対策を効果的に進めていくためには、駐輪場の確保だけでなく、利用者のマナー向上や放置自転車等の移動・保管などの対策を複合的に実施することが必要であるという“改正自転車法”の主旨を踏まえたものです。			○
基本方針(1)の「効率的な利用」と併せて、利用者が自然と利用したくなる仕掛けとして「快適な利用」という視点が必要である。	「快適な利用」とは、駐輪場の利用しやすさ(＝利便性)を高めていくことであると考えています。駐輪場の利用促進に関する施策の検討・実施に際しては、利用者にとって利用しやすい駐輪場とすること、その管理・運営にあたっては利用者のニーズを踏まえつつ、利便性を確保するよう努めていくこととしています。 なお、その点を明確にするため、基本方針の4点目については利便性を高めるという観点の記述を充実するものとします。	○		
自転車を悪者扱いにしないで、自転車の道具としての位置づけを考える必要がある。要するに自転車万歳！という切り口がポイントである。計画案にはその意気込みが欠落している。	本計画は、自転車等の排除や利用の抑制という観点ではなく、自転車等が安価で利便性が高く、魅力的な都市づくりを支える都市端末交通としての役割を十分に果たせるよう、適正な利用を図るために必要となる駐輪場の確保や、安全に利用されるためのマナーの向上・ルール遵守、放置された自転車等の撤去を柱とする中長期的に取り組むべき駐車対策に関する計画として策定するものです。			○
「格差社会」の中で、派遣労働者や学生等、経費のかからない交通手段を選ばされている利用者に配慮すべき。				
(2) 計画の実効性確保				
鉄道事業者や大規模商業施設等の事業者も人を集める当事者として責任があるので、連携をお願いしたい。	ご意見の内容は、改正自転車法(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)でも明確に示されているように、自転車等の大量の駐車需要を発生させる施設の設置者についても担うべき責任があると考えています。今後、積極的な協力を得られるよう、協議を進めていきます。			○
目標年次までにどうするのが分からない。分かりやすい目標も必要。当然、進捗度を確認することも必要である。	本計画において、具体的な施策を位置づける場合には、目標年次である平成27年までの8年間で短期・中期・長期のスパンに区分し、位置づけた施策の実施時期を明確に示すこととします。	○		
駐輪場の立体化、禁止区域の指定、リサイクル処分、交通安全マナー教育等を講じて、一定の水準までは解決しても効果は余り期待できない。	昭和55年、放置自転車等が社会問題化して自転車対策の法制化が行われ、全国の自治体では、試行錯誤を繰り返しながら、成果を挙げるための努力をしてきましたが、依然として自転車等の放置問題は存在します。 本市でも、地域の実状を踏まえつつ、一つ一つの課題に対応していくため、自転車等の駐車対策に関する課題を整理しながら、取るべき対策を体系化し、効率的に実施していくこととしています。			○

2. 駐輪場の確保				
(1) 市による確保・整備				
駐輪施設の充実・拡大化にも積極的に取り組んで欲しい。	本計画の中に各駅の整備計画を盛り込むこととしていますが、基本的には、将来の需要推計に基づき、地域ごとの実状を踏まえて既設の駐輪場の改修や新設について検討し、優先順位を付けながら計画的に実施していくこととなります。 なお、屋根の追加整備などの整備水準の向上や利便性を高めるための運営方法の改善については、今後の検討課題として考えています。	○		
駐輪場の収容台数を増やして欲しい。時間制限なし、屋根付きが望ましい。				
千葉駅東口駐輪場を利用しているが、毎日満車状態で、朝8時前には一時利用ストップとなる。早急に総2階建てにするよう強く要望する。 蘇我付近では開発が進んでいるので、蘇我駅西口駐輪場を増設して欲しい。				
鎌取駅前の駐輪場整備では、ロータリーの上空や地下の利用が考えられる。				
自転車等駐車場の確保も結構だが、駅前利便性の高い遊休地がどれだけあるのか。	既成市街地での新たな用地の確保は非常に困難です。そのため、平成17年4月には、道路法施行令が改正され、幅員に余裕のある歩道上への駐輪場設置が可能となりました。本市では、この制度を活用した駐輪場の設置を平成18年度以降順次進めています。今後、各駅の実状を踏まえつつ、様々な手法の活用を検討し、駅別の整備計画の作成を行い、優先順位をつけながら、駐輪場の確保を進めていきます。			○
(2) 民間事業者等による設置の促進				
鉄道・商店・銀行等のビル所有者に対し駐輪場の設置義務を課し、駐輪場を必要量確保するとともに、利用者が使いやすいものとする。駐輪場確保策の案としては、商店街による空き店舗利用、鉄道会社による敷地内利用、地下利用があげられる。	駐輪場の確保については、改正自転車法により鉄道事業者の積極的な協力を義務付けています。今後、鉄道事業者から更なる協力を得られるよう協議を進めていくことを考えています。 また、商業施設などの集客施設の設置者に対しては、自主的に駐輪場を設置するよう誘導するとともに、市として可能な支援について検討を進めていきます。 なお、集客施設への駐輪場の設置の義務化についても、調査・検討していきます。	○		
買物・銀行利用等の比較的短時間の駐輪対策としては、市条例で商業施設・銀行・病院等建設の場合は規模に応じて駐車場、駐輪場の設置を義務付け、駐輪場の確保が難しい鉄道高架下などの店舗には、市の駐輪場の一括貸付などで確保させる。				
商業施設1階には、相当の駐輪場設置を法律により義務付ける。				
おゆみ野の全ての集客施設に駐輪ラック施設を義務付け。				
駐輪場の運営が儲かる商売か検討すべき。儲からなければ、民間は期待薄。				
学校等の特定団体に対しては、駐輪場を指定し、徹底に努める。	学校の最寄駅から利用する学生等が多い場合には、学校側に対して独自の駐輪場確保などについて協力を要請していくことが考えられます。 駅周辺において新たに用地を確保することが困難な場合は、レンタサイクルの導入によって一般の利用者と学生等で自転車を用いて駐車スペースを効率的に利用する方法、利用率の低い駐輪場を学校単位で管理運営する方法なども考えられます。			○
3. 駐輪場の管理・運営				
(1) 管理体制				
駐輪場の整理員に問題あり。運営を民間に委託することが出来ないのか。	駐輪場の管理・運営については、基本的に高齢者の雇用機会創出の観点から、千葉市シルバー人材センターに委託しています。 しかし、自転車等の乗入れが多い千葉駅や稲毛駅などでは、業務量の多さ、煩雑さに対応するため、民間企業に委託しています。 今後、乗入れ台数が大きく増加するなど、体制の見直しが必要となった場合は、民間企業への委託を検討していきます。	○		
蘇我駅駐輪場を利用しているが、係員の言葉・態度が悪い。千葉駅は民営で対応が良いとの話を聞いた。本駐輪場も民営化して欲しい。				
現在の民間会社の人達より、2・3年前の整理員の方達の方が良かった。				
蒼田駅北口駐輪場を利用しているが、施設も管理人の方達も良く、大変満足している。管理人の方達がいることで、駅のマナー、モラル防止に大分貢献しているので、駐輪場の機械化には反対です。	駐輪場の管理・運営では、駅単位の体制としています。また、本市では、業務の効率化や24時間対応などの利便性確保の観点から、順次機械化の検討を進めていくものとしています。 しかし、自転車等の整理など人的な対応が必要な駐輪場も多いこと、常駐していることで利用者の対応が速やかに実施できること、駅周辺の放置対策の一部を担っていることもあり、必要な人員の配置を行なうこととなります。			○

(2) 運営方法				
おゆみ野で公共自転車の社会実験を実施することを提案する。 提案内容：①窃盗犯が自転車を盗む必要がないように引取り手のない自転車を公共自転車として利用、②屋根有・ラック有の駐輪場を町内随所に整備し公共自転車を配置、③引取り手のない余った自転車は他の自治体・施設・海外に譲る。 自宅から駅に来る利用者が停めた自転車を、駅から職場・学校等への逆利用者が利用するシステムを構築したどうか。料金は、利用推進と学生利用のために無料とすべき。 引取り手のない自転車をリサイクルし、駅前で貸し出したかどうか。	ご意見の主旨に近い施策として、レンタサイクルシステムの導入があげられます。 レンタサイクルは自転車を供用することで駐輪場を効率的に運営することができなどのメリットがあります。 導入にあたっては、駅ごとの自転車の利用形態を調査し、自宅等から駅まで自転車で来る人と同じ駅から職場・学校へ行く人の数がつりあっていることや、レンタサイクルの利用意向が高いことなどの条件にあうことが必要と考えています。今後は、導入の必要性や利用者のニーズを見極めて、検討を進めていきます。但し、導入する場合には、受益者負担の原則から、有料となると考えています。 また、おゆみ野における社会実験の提案のうち、随所に駐輪場を設置することについては、目的地となっている商業施設や公園などの施設内にその設置者が確保すべきであると考えています。また、保管期間を過ぎても引き取られなかった自転車については、条例上の手続きにより、リサイクルや売却をしています。	○		
3・9月に各所でシール販売を行い、駐輪場の利用率を高める。	市の駐輪場の定期利用の最長期間を年度内12ヶ月までとしている理由は、駐輪場が全体として不足している中で、転入・転居者など利用機会の公平性を確保するためのものですが、空きがある駐輪場については、前月末より随時募集を行なっています。		○	
駐車スペースに大量の自転車が置かれており、これらの移動も必要。	駐輪場内に長期的に置かれている自転車等については、駐輪場の適正な利用を図る目的で、調査や警告をした後に撤去しています。			○
モノレール各駅も有料駐車とし、その他は放置自転車とみなし撤去する。また朝夕は駅にパトロールを配置する。	駐輪場の有料化については、駅周辺への乗入れ台数に対する駐輪場の収容台数の確保の状況を勘案して決定しています。モノレールの駅のうち、千城台駅のほか、JR駅に近接する駅周辺では有料化していますが、その他では無料としています。 今後も、定期的実施している調査結果を踏まえ、必要に応じて区域の指定や放置自転車等の追放指導員を配置していきます。			○
(3) 料金設定				
駐輪場を立体化した場合、少なくとも3階の利用料金は3分の2程度にするような配慮が必要。利用促進のため、駅から駐輪場までの距離も利用料金に反映させ、駐輪場利用促進を図るべきである。また1階には障害者や高齢者専用のスペースを設けるべきである。	整備水準や利便性の異なる駐輪場の料金が同額であることについては駐輪場運営上の課題として認識しています。そのため、応益負担の観点から、料金額に格差を設定することについては本計画に明確に位置づけているとともに、導入の検討を進めています。 なお、施設のバリアフリー対応については順次進めておりますが、専用スペースの確保については、今後の検討課題としていきます。	○		
利用料について、全体としては前年比100%となるが、利用率の高い所は少し高く、利用率の低い所は少し安くして、稼働率を高めることも検討して欲しい。			○	
鎌取駅周辺ではまず駐輪場の建設が最優先。料が充足したら、屋根の有無、ラックの有無、管理員の有無、電子的な管理等の設備の違いによる利用料金の設定が考えられる。				
買物等の短時間駐輪に対する料金設定等の配慮が欲しい。	買い物等を目的とする短時間利用の駐輪場の需要があることは認識しています。しかし、このような駐輪場の設置は、原則として、その駐車需要を発生させる施設の設置者が負担すべきものと考えております。市は、短時間利用の駐輪場のニーズが高まっていることを受けて、こうした設置者に対して設置を要請していくこととしています。	○		
短時間駐輪の場合、払った100円を返還する、または半額にできないか検討して欲しい。				
土日の午後は通勤・通学利用者が少ないので、市営駐輪場を無料開放し、駅前広場内に駐輪させないようにする。	駐輪場の無料化は受益者負担の原則から実施は困難ですが、放置対策をより効果的なものとしていくために、駐輪場の料金設定を見直していきたいと考えています。		○	
効率的な管理・運営が望まれる。機械化とあるが、維持管理に要する費用はかなりの額が想像され、利用料金に跳ね返り、利用者が敬遠する恐れがある。	機械化は、利用者の利便性の向上のため、管理・運営の効率化の一環として検討しているものです。 導入に当たっては、駅単位・駐輪場ごとの機械化の必要性や費用対効果を十分に留意して検討していきます。			○

(4) 駐輪場の設備				
駐輪場の2階以上は使わないので、立体化は良くない。機械式の地下駐輪場の方が良い。	機械式・地下埋設型の駐輪場は、狭小な用地でも高い収容効率を得られるなどのメリットがある一方で、整備コストが大変高額です。 今後、総合計画の一部である駅別駐輪場整備計画を作成する中で、必要な収容台数に対して用地の確保が困難であり、土地利用上の制約も大きい場合などの場合に、費用対効果を踏まえつつ、必要な場合には導入を検討していきます。	○		
他都市の事例として、無人でメーターによる有料自転車置き場(浦安駅)、ラック式自転車置き場がある。	本市においても、JR稲毛海岸駅と鎌取駅周辺に機械による精算が可能なラック式の駐輪場を平成18年度に設置しました。 今後、駐輪場の機械化の一環として、必要に応じて導入の検討を進めていくこととします。	○		
駐輪場の整備では、設置場所と案内表示に留意し、運用方法を工夫するなど、利用しように感じさせる動機付けが必要。	駐輪場の設置箇所は目的地に近く、アクセスが容易であることが理想です。現実には、そのような駐輪場のみを整備することはできませんが、駐輪場を新設する際には利便性を踏まえて配置を検討するとともに、案内サインの設置により位置を分かりやすく示すなど利便性を高めていくこととします。	○		
駐輪場内の照明を増設して欲しい。	駐輪場の照明の設置については、利用しやすさや防犯などの観点から、必要性和予算の状況を考慮して、優先順位の高い箇所から実施していくこととしています。	○		
駅隣接の駐輪場には、駅に直結する専用出入口を作った方が良い。出来れば改札があると良い。	ご意見のような駐輪場を市単独で設置することは困難ですので、今後、鉄道事業者との協議の中でご要望があったことを伝えていきます。		○	
5. 放置自転車等の対策				
(1) 対策の実施体制				
放置自転車は千葉市だけの問題ではないので、法改正等の国への要請や近隣市との連携の記述が必要。	本市は、自転車対策に取り組む189の自治体等で構成する全国自転車問題自治体連絡協議会(全自連)をはじめ、近隣市で構成する千葉県市町村交通問題協議会などの組織に加盟し、定期的に活動をしています。 今後も、より効果的な対策に関する情報交換や協議を行うとともに、必要な法改正等に関する国への要望活動などについては全自連として積極的に取り組むなど、他の自治体との連携について盛込むこととします。	○		
放置自転車撤去において市民の力をもっと活用する制度が必要である。	現在の条例では、放置自転車等の撤去は市が実施するものとしております。しかし、放置自転車問題の解消は、市民や駅周辺の方に協力をいただきながら対策を進めていくことが重要と考えています。 骨子案では、市民の皆様やボランティアの方などにどのような協力が得られるのか可能性を検討していく旨を示していますが、今後、その仕組みづくりについて盛り込んで行きたいと考えています。			
安全対策として、罰則強化が一番効果的。自治会やボランティアを主体に取締り権限を付与し、罰金や行政罰を科しても良い。	なお、防犯登録は法により自転車所有者に義務付けられている制度で、盗難などの被害にあわれた場合に所有者を特定するために実施されています。登録されている情報を警察が管理し、登録料はその事務に要する費用として徴収されているものです。市が保管している自転車の所有者照会についても、警察に文書照会し把握しています。なお、この手続きを市以外の者が行なうことは法令上認められておらず、所有者への連絡についても、個人情報にあたるため、警察や市が行なうこととしております。	○		
防犯登録料を駐輪場経費に当てる一方、所有者への連絡を市(駐輪場のボランティア)が行うことは考えられないのか。				
何ら権限のない放置自転車追放指導員が、放置しないようお願いするのみでは効果は皆無と考える。	放置自転車等の追放指導については、民間事業者に委託しており、市の職員に代わって指導を行なっているものです。 自転車等の放置をしないよう標識・看板で周知することも必要ですが、人員を配置して放置しないよう直接呼びかけることや、警告札・注意札等を貼付けて注意を促すことについても、放置自転車等の抑制に効果があると考えています。 なお、標識・看板による周知については、設置状況を確認の上、必要に応じて追加設置いたします。			
警告札の貼付けによる周知作業は無駄であり、放置禁止区域を示す地図・標識等の周知徹底、禁止区域の放置自転車は警告なしに即時撤去することが必要。撤去費用等は放置自転車追放指導員配置等の費用で賄えると思う。				○
(2) 撤去の方法・手法				
自転車等を“放置”する理由を明確に区別し、対策を採るべき。	放置自転車等の抑制のためには、自転車等を放置している利用者の動機を分析して、それぞれに適した対応をとることとしています。 昨年実施したアンケートでは、駐輪場を利用しなかった理由として、駐輪場が満車・周辺にない、位置が悪い・分かりにくい・料金・利用方法に不満がある、という回答が目立っていました。 このような結果を踏まえて、今後、駐輪場の利用促進に繋がるような対策を盛込むこととしています。	○		

放置自転車のタイヤロックと施錠解除時の課金が有効で、一定時間経過後は放棄物として売却処分する。撤去・保管費用は、費用対効果と受益者負担を徹底し、有効かつ安価な対策が必要である。	ご意見の主旨に近い手法として、タイヤロックではなく警告札(イエローカード)を取り付け・施錠し、所定の場所で誓約書の提出の後、解錠するという事例があります。保管場の収容台数の不足や撤去作業にかかる負担増の軽減などに有効であると思われます。 本市で実施する場合は、市内49駅周辺で実施した場合に、鍵の解錠場所など実施体制の整備が新規に必要となりますので、速やかに実施することは困難ですが、今後、撤去体制の充実・強化に関する研究課題の一つとしていきます。				○
基本方針(5)で撤去の強化を打出しているが、チェーン等によりその場で動けなくし、料金を払えばチェーンを外す仕組みであれば、低コストであり、徐々に放置台数が減少するかもしれない。					
駅の周辺は、自転車乗入れ禁止区域とする。	駅周辺に乘入れる自転車等のうち、7割以上の方は駐輪場を利用していることから、適正に利用している方を制限することにもなり、現実には不可能です。				
人・車の混在を防ぐために、朝夕の混雑時には駅広場内への乗り入れを条例で禁じる必要がある。	ご意見の主旨である自転車等の放置を防止するためには、駐輪場の確保や撤去の実施、マナー啓発を柱として、より効率的・効果的な施策を検討・実施していきます。				○
(3) 撤去の実施頻度					
放置自転車禁止区域での放置自転車は即時撤去すべきである(警告書不要)。	条例では、自転車等放置禁止区域の放置自転車等を警告なしに即時に撤去することが可能となっています。しかし、平成19年4月現在、27駅周辺で自転車等放置禁止区域を指定しており、保管場の収容力など撤去作業の実施体制上の制約から、毎日実施することは困難です。				
放置禁止区域内外の放置自転車は、即刻撤去移送すべきである。	しかし、撤去は即効性のある対策であることから、撤去頻度の向上を図るために必要な施策を検討し盛込んでいきます。				
一斉撤去は月1回では少な過ぎ、週1回位でないと効果はない。					○
通勤・通学等による長時間の放置自転車対策としては、こまめな(例えば3時間ごと)撤去しないと考える。					
(4) リサイクルの促進					
課題としてあげているリサイクルの促進について、リサイクルした後の市場について明確にし、捨てようがない中、有効利用の方法は熟慮すべき。	現在、引き取られなかった自転車等については売却をしています。そのため、処分に関しては市の財政的な負担は発生していません。 なお、骨子案で示したリサイクルの促進については、長期の保管によって交通用具として再利用が難しくなる前に、リサイクルや売却をするべきと考えています。そのために必要な保管期間の短縮や、レンタサイクルなどの他の自転車対策での有効活用について盛り込んでいます。				○
撤去した自転車の低価格での売却が放置増加に繋がっているのを、未開発国に寄贈する、駅前レンタル自転車としての有効利用が望ましい。	放置自転車等の増加の背景として、新しい自転車が安価に販売されていることをあげることができますが、撤去して引き取られなかった自転車をリサイクルし、販売することは直接的要因ではないと考えています。 リサイクルの方法については、民間への売却ばかりでなく、レンタサイクルなど市の自転車対策における活用も検討していくこととします。				○
引き取り手のいない放置自転車は生活保護者等へ無償で提供し、残ったものは業者により販売可とする。	引き取られなかった自転車等については、一定期間後、市に帰属することになりますが、資源の有効活用のためにリサイクルプラザに引き渡しているほかは、放置自転車対策の財源に充当するため、売却を行なっております。				○
(5) 対策の財源確保					
放置自転車対策には行政の負担が伴うことから、自転車購入時・防犯登録時に1律2,000円位の地方税を課すのも良い。損害保険加入の義務付けして良い。	自転車等の放置対策に要するコストは膨大であり、引き取りの台数の割合も20%程度と低く、ほとんどは税金によってまかなわれています。 今後は、放置自転車等をできる限り少なくする対策や短期間での返還を促進する対策に取り組んでいくための施策を盛込むものとします。 なお、移動・保管手数料の値上げは返還率の更なる低下を招く恐れがあることから、見直しにあたっては、慎重に検討を進めていくべきものと考えています。				○
撤去自転車保管料は、罰金的な意味合いを含めて、もっと高額にすべきである。また、撤去自転車の保管期間をもっと短くし、どんどんリサイクルすべきである。					
(6) 罰則・罰金の導入					
民間による駐車違反の取締りのように、放置自転車等の取締りを民間が実施できるよう条例化し、思い切った権限を与えて指導・監督・罰則で対応する。	自転車等については、道路交通法上は危険運転などに適用される罰則がありますが、改正自転車法においては、放置自転車等に対する罰則規定はありません。そのため、この法律を根拠とする市の条例においても罰則を設けていません。				
市独自で放置自転車に関する条例を定め、放置禁止区域に24時間放置した場合は、直ちに移動保管し、また罰金刑等の厳罰に処するとかの強化をした方がよい。	今後、国の動向を見ながら、法改正などがあれば、対応を検討していくこととします。				○
放置自転車対策としては罰則を与えるか、罰金が必要。					
罰則強化を実施し、徹底に努める。					
違反する人には厳罰を科す。					