第2次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画

（案）

平成２８年３月

千　　葉　　市

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　本市の駐車対策 ---------- 8
　２－４　これまでの取り組み　（現行計画の取り組みの概要）---------- 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

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降客数は、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。

平均一日の乗降客数（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、稲毛駅、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅、海浜幕張駅、幕張本郷駅、幕張駅、新検見川駅、稲毛海岸駅では各々２千台を超え、9駅の合計は約２万９千台、市内全駅の乗入台数の半数以上を占めています。

各駅周辺への自転車等の乗入台数（資料／市調査 ※H26.6.3 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 ※H18.10.30 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、利用動向を勘案して新設・廃止を行っているため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

駐輪場に必要な設備については、「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）

■駐輪場に必要な設備（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 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・規模の建築物の新増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 63,000 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 11,200 台
	■道路占用による民間駐輪場の整備 ➡ 千葉駅前大通り他 2 箇所　約 616 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、12,505 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、以下のような取り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。

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、始めの 2 時間を無料としています。

道路占用による駐輪場（千葉駅前大通り）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

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㎡超	25㎡毎1台
遊技場	300㎡超	15㎡毎1台
小売店舗等	400㎡超	20㎡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。

（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。

都賀保管場	240 台拡張（計 1,140 台）
幕張保管場	400 台新設
西千葉保管場	665 台新設

西千葉保管場

西千葉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。以前は、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が、現在は、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、商業施設自らが駐車スペースを提供すべきですが、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、場所がわ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いる状況がみられます。

（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、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。

〇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、駐車対策に関係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。

３．自転車利用環境の整備に関する基本方針と施策体系

３－１　基本方針

１　利用者のニーズに対応した駐輪場の効率的な管理･運営に努めます。

駐輪場の利用者は、24 時間 365 日いつでも利用したい人や月に数回使う人などさまざまです。また、利用者は駐輪場に必要な設備として、自動精算機や自動発券機、監視カメラなどをあげています。駐輪場の管理・運営にあたっては、このようなニーズに対応することが求められており、場内設備の充実によって、利用者にとって安全・安心かつ利便性の高い駐輪場としていきます。

駐輪場の利用料金については、受益者負担を原則として、適正かつ公平な料金とする必要があります。本市では、平成 20 年 4 月 1 日に市営駐輪場の料金改定を行い、駅からの距離などの利便性に応じた料金設定を実施しました。

さらに利用料金については、納付方法の変更によって利用者の利便性の向上を図ることを検討していきます。

なお、駐輪場の管理・運営の効率化とサービスの向上に関し、民間を積極的に活用することについて検討していきます。

２　地域の実状に応じた駐輪場の確保や再整備を進めます。

それぞれの地区の駐輪ニーズや、将来の需要予測を踏まえて、必要な駐輪場を無駄なく確保していくため、自転車ラック等を活用した収容方法の改善などによって、収容率の向上を進めていきます。また、新たな駐輪場の整備において、用地を確保することが困難な場合は、広幅員の歩道上等を活用して駐輪場を整備するとともに、道路の地下空間の活用可能性についても検討していきます。

一方、乗入台数に対して収容台数が過剰となっている駅については、管理費の軽減や有効活用を図ること、借地の駐輪場については、用地の返還による収容台数の減少に備える必要があります。

以上のことから、将来需要推計や開発等計画による新規需要などを考慮した新たな駅別駐輪場整備計画に基づき、駐輪場の整備及び統廃合を行い、駐輪場の効率的な配置や収容台数の安定化に努めていきます。

さらに、老朽化した既存駐輪場においては駐車サービスを適正に維持するため、駐輪場設備の修繕計画を作成することにより、継続的かつ効率的な維持管理体制を構築し、適切な時期及び方法で修繕・工事を実施していきます。

また、現状で無料となっている駐輪場について、有料化を検討していきます。

３　民間主体による駐輪場の確保を促進します。

集客施設を利用するための駐車需要に起因し放置が発生するような場合は、施設管理者自らが駐輪場を設置するよう、あるいは自己の駐輪場へ利用者を適切に誘導するよう要請していきます。なお、敷地内に整備するスペースがない場合は、道路占用による駐輪場の設置を要請していきます。

また、自転車等の駐車需要を大量に発生させる一定規模以上の施設を新築・増築する場合には、条例により駐輪場の附置義務や努力義務が適用されることから、適切な駐輪場が確保されるよう、当該施設設置者に対し指導及び助言を行っていきます。

なお、このような施設周辺での放置自転車等の発生状況や施設内駐輪場の利用状況によっては、規定内容の強化や対象となる用途の拡大等の必要性について検討していきます。

4 鉄軌道事業者等による駐車対策の主体的・積極的な取組みを促進及び連携体制の強化を図ります。

現在、市が駐車対策を実施するにあたり、鉄軌道事業者等から受けている主な協力は、用地の無償又は有償による提供です。今後も、駐車対策に関するそれぞれの責任に応じた役割を果たすよう市としても働きかけを行なうものとします。

特に、鉄軌道事業者に対しては、将来の自転車等の駐車需要予測を踏まえ、市と密接な連携を図りながら、自ら駐輪場を設置するよう働きかけを行うとともに、市が駐輪場を整備する場合に、鉄道高架下や関連施設の未利用地などの無償提供等や利用マナーの啓発活動など、市の駐車対策に対して積極的に協力を行うものとします。

市は、鉄軌道事業者等が自ら行う駐車対策に対する支援として、駅周辺における鉄軌道事業者等が所有する公共の場所における放置自転車等の撤去をはじめ、駐輪場の周知や利用促進などの協力を行うものとします。

5 放置自転車等の撤去体制の充実・強化を図ります。

放置自転車等の抑制や駐輪場の利用促進には撤去が最も効果的であることから、庁内外の関係機関との連携の強化、放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化などにより保管期間の短縮に取り組み、高い頻度で撤去を実施することが可能な体制づくりを行います。

特に、放置自転車等による影響が深刻な駅周辺では、自転車等放置禁止区域の追加指定や撤去回数の増加、追放指導員の効率的配置等による既設の保管場の収容力に依存しない放置自転車等の抑制方法について検討・実施していきます。

撤去した自転車等のうち未返還の自転車等については、売却等による活用など有効利用を図っていきます。また、移動・保管に要する費用については、返還率を配慮の上、コストに応じた料金となるよう検討します。

自転車等の放置を水際で抑止する重要な役割を担う追放指導員への研修の実施やマニュアルの徹底など、均一で質の高い追放指導を実施していきます。

6 放置自転車対策に関するPRやルールの遵守・利用マナーの向上を進めます。

自転車等の利用者に対しては、放置をしないことの必要性について、法令や条例の目的や主旨を踏まえ、わかりやすく伝え理解を促していきます。

啓発機会として、放置自転車クリーンキャンペーンや交通安全教室をはじめ、看板やポスター・パンフレットのほか、市政だより、ホームページなどの媒体を活用し、自転車等の適正かつ安全な利用に関する啓発及び放置禁止区域や駐輪場の場所の周知を図ります。

また、庁内外の関係機関によるイベントの開催時や、教育現場における交通道徳に関す

る授業等において、放置自転車が招くさまざまな問題や駐車対策に関する取組事例などを積極的に提供していきます。

そのため、市の関連部局をはじめとして、鉄軌道事業者等、商業者、自転車等を販売する小売業者などによる啓発活動との積極的な協力及び連携体制の強化に努めていきます。

３－２ 施策体系

基本方針（案）

基本方針１　利用者のニーズに対応した駐輪場の効率的な管理・運営に努めます。

施策
①駐輪場設備の質及び利便性向上
②駐輪場の管理・運営における民間の積極的な活用
③料金の改定に関する検討
④利用料金の納付方法に関する効率化

代表的な取組み
- **（１）駐輪場設備の質及び利便性向上**
- **（２）駐輪場の民間による一体的管理に向けた検討**
- **（３）駐輪場利用料金及び移動・保管手数料の改定に関する検討**
- **（４）駐輪場定期利用事前受付の料金納付方法に関する利便性向上**

基本方針２　地域の実情に応じた駐輪場の確保や再整備を進めます。

施策
①既設の駐輪場の立体化・ラックの導入による利用の効率化
②駐輪場の新設に際しての、広幅員の歩道等の活用や道路の地下空間の活用可能性の検討
③駅別駐輪場整備計画に基づく駐輪場の整備及び統廃合
④駐輪場設備の修繕計画の作成及び修繕計画に基づく維持管理
⑤無料駐輪場の有料化の検討

代表的な取組み
- **（５）駅別駐輪場整備計画に基づく駐輪場の整備及び統廃合**
- **（６）駐輪場設備の継続的かつ効率的な維持管理体制の構築**

基本方針３　民間主体による駐輪場の確保を促進します。

施策
①集客施設への短時間利用専用の駐輪場設置要請
②市街地開発事業、開発行為等の実施に際しての協力要請
③民間建築物への駐輪場の附置義務による駐輪場の確保
④民間が主体的に駐輪場を確保しやすいしくみづくり

代表的な取組み
- **（７）民間主体による駐輪場の確保の促進**

基本方針４　鉄軌道事業者等による駐車対策の主体的・積極的な取組みを促進及び連携体制の強化を図ります。

施策
①鉄軌道事業者等による用地の提供
②鉄軌道事業者等による自主的な駐輪場設置の働きかけ
③鉄軌道事業者等が実施する駐車対策への支援

代表的な取組み
- **（８）鉄軌道事業者等による駐輪場整備促進と協力体制の強化**

基本方針５　放置自転車等の撤去体制の充実・強化を図ります。

施策
①保管・返還業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化
②放置禁止区域追加指定、追放指導員の効率的配置等による放置抑制方法の検討・実施
③追放指導員等の均一な質の高い業務実施
④未返還自転車の有効活用

代表的な取組み
- **（９）放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化**

基本方針６　放置自転車対策に関するＰＲやルールの遵守・利用マナーの向上を進めます。

施策
①イベントの開催や各種媒体を活用した、ルールの遵守・利用マナーの向上に関する啓発活動の実施
②鉄軌道事業者等による啓発活動の実施等の積極的な協力及び連携体制の強化
③教育委員会等との連携強化により教育現場における効果的な啓発活動の実施

代表的な取組み
- **（10）放置自転車対策における関連事業者等との連携強化及び啓発活動等の実施**

３－３ 代表的な取組み

■ 代表的な取組みの連関

■実施スケジュール

	前　期 （平成28～30年度）	後　期 （平成31～33年度）
(1) 駐輪場設備の質及び利便性向上	安全、安心設備の充実 利用方法、利用車種の拡大	
(2) 駐輪場の民間による一体的管理に向けた検討	具体的な検討の実施 実現性の検証	
(3) 駐輪場利用料金及び移動・保管手数料の改定に関する検討	消費税率改正による利用料金・手数料改定の検討 料金改定の実施	
(4) 駐輪場定期利用事前受付の料金納付方法に関する利便性向上	新たな料金納付方法による納付の実施	
(5) 駅別駐輪場整備計画に基づく駐輪場の整備及び統廃合	段階的に整備等を実施 前期：新設 10 箇所、廃止 10 箇所、増設 9 箇所、縮小 14 箇所	後期：新設 8 箇所、廃止 18 箇所、増設 0 箇所、縮小 29 箇所
(6) 駐輪場設備の継続的かつ効率的な維持管理体制の構築	駐輪場設備の現況把握 修繕計画策定 計画的な修繕工事の実施 維持管理体制の構築	
(7) 民間主体による駐輪場の確保の促進	商業施設等集客施設設置者等への駐輪場設置の要請 道路占用による路上駐輪場の整備促進	
(8) 鉄軌道事業者等による駐輪場整備促進と協力体制の強化	鉄軌道事業者等用地提供協力、駐輪場整備の促進 協力体制の強化	
(9) 放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化	保管場管理業務の見直し	
(10) 放置自転車対策における関連事業者等との連携強化及び啓発活動等の実施	市、鉄軌道事業者等及び教育委員会と連携して実施	

施　策　名	**（1）駐輪場設備の質及び利便性向上**
開始予定時期	前期 ・ 後期
概要・目的	駐輪場については、安全で使いやすいことが利用者から求められていることから、安心して駐輪場を使うことができるよう、設備の充実や利便性の向上を図る。
取組内容・実現モデル	○設備の質の向上 ・ 自転車盗難が多発している駐輪場に監視カメラを導入する。 ・ 照明灯を省電力で環境にやさしいLED灯へ更新する。 ・ 利用案内看板・放置禁止区域の看板の充実を図る。 ・ 自転車の転倒防止を図る柵等の充実を図る。 ○利便性の向上 ・ 24 時間いつでも利用できる自動精算機による電磁ロック式ラック等の導入を拡大する。 ・ 電動アシスト付自転車・チャイルドシート付低床型自転車・三輪車などの多様な車種の駐車スペースの確保に努める。 ・ 自動二輪（125cc以下）の駐車可能な駐輪場の拡大を検討する。 都賀駅前
期待される効果	○ 安心・安全な駐輪場利用を提供することができ、利用者ニーズの満足度向上が図れ、駐輪場の利用促進が期待できる。
課題と対応方針	○ 一部の駐輪場は、民間から借り受けており、継続的な運営が確保されていないことから、設備更新にあたっては、時期や内容について慎重に見極めながら実施する。

策　　名	**（２）駐輪場の民間による一体的管理に向けた検討**
開始予定時期	前期　・　後期
概要・目的	指定管理者制度を含めた公設･民営による複数の駐輪場の一体的管理の有効性を検討する。
取組内容・実現モデル	**○公設･民営による駐輪場の一体的管理方法の検討** 民間事業者による駐輪場の設置･管理運営が普及してきており、市が行っている駐輪場の運営についても、利用者サービスの向上や経営コストの縮減を民間のノウハウを活用し、効率的かつ持続的に行うことが可能か検討する。 検討にあたっては、民間駐輪場の場合、採算性や社会動向によっては、継続的な運営が担保されないため、設置を市、管理を民とする公設･民営の手法を中心に行うものとする。 そのため、駐輪場の統廃合等を進め、安定的な配置が図られた上で、指定管理者制度を含めた公設･民営による駐輪場一体的管理の有効性を検討する。 民間による一体的管理イメージ図
期待される効果	○　人口減少社会を迎える今期に本検討を実施することで、平成34年度以降の駐車対策を効果的に持続するための方向性を定めることができる。
課題と対応方針	○　市内の駐輪場は144箇所と多数あり、各駐輪場の利用者数も大小まちまちであることから、導入検討にあたっては、統廃合を踏まえ、採算性、継続性、効率性について配慮する。管理範囲についても市全部の駐輪場を一括して行うだけではなく、管理範囲をブロック単位で検証する。 ○　現在、駐輪場の管理業務と放置指導及び移動･保管業務を一括して委託しており、放置自転車等の減少に一定の効果が得られているが、指定管理者制度の場合、駐輪場管理業務と放置指導等業務との連携についても、効果的な方法を模索する。

施　策　名	**（３）駐輪場利用料金及び移動・保管手数料の改定に関する検討**
開始予定時期	前期 ・ 後期
概要・目的	駐輪場の利用料金については、受益者負担を原則として、適正かつ公平な料金とする。合わせて放置自転車等の移動・保管に要する費用（手数料）についても整備・運営にかかるコストに応じて、適正となるよう検討する。
取組内容・実現モデル	○ 駐輪場の整備や管理運営には、運営費、整備費、修繕費、用地費等のコストがかかっている。これらのコストは、受益者である駐輪場利用者が支払う利用料金により賄っており、料金の設定については、経済情勢や収支バランスにより適正かつ公平となるよう見直しを図るものとする。 ○ 受益者負担の原則により、無料駐輪場の有料化を検討する。 ○ 移動・保管に要する費用（手数料）については、返還率に配慮しつつ、放置自転車等の運搬費、保管場の管理運営費、修繕費等のコストに応じた料金となるよう改定を検討する。
期待される効果	○ 受益者負担の原則に基づき、収支バランスを図った料金とすることで、料金を支払うことに対する理解を得やすいものとなる。
課題と対応方針	○ 利用料金等については、消費税率が5%から8%となった際は、据え置きとした。このため、平成 29 年 4 月に消費税率が 10%へ変更される際には、利用料金を 1.10/1.05 倍とし、消費税率改正を踏まえ、適正に料金を設定する。

施　策　名	**（４）駐輪場定期利用事前受付の料金納付方法に関する利便性向上**
開始予定時期	前期 ・ 後期
概要・目的	駅ごとに指定された日時に、駐輪場管理棟などの現地窓口で行っていた利用料金の納付手続きを、利用者の身近なコンビニエンスストア等で支払いできるようにし、利便性の向上を図る。
取組内容・実現モデル	**○利用料金の納付書払い** 事前受付による抽選後、当選された方に利用料金の納付書を郵送し、コンビニエンスストアや金融機関窓口での納付書払いや、インターネット決済により、利用料金を徴収し、収納を確認したのち、利用証及び利用票を郵送する。 平成 27 年度分定期利用事前受付の方法 平成 28 年度分定期利用事前受付の方法
期待される効果	○　納付書により料金支払いが可能となることで、現地受付に要していた待ち時間を利用者へ還元し利用者サービスの向上が図られる。 ○　現地窓口で現金収受を行わなくなるため、管理上のリスクが軽減される。
課題と対応方針	○　事前受付については、インターネット等を利用した収納代行方法が日々進化していることから、利便性向上や手続きに係るコストカット手法については継続的に検討する必要がある。

施策名	**（５）駅別駐輪場整備計画に基づく駐輪場の整備及び統廃合**
開始予定時期	前期 ・ 後期
概要・目的	駅別駐輪場整備計画に基づき、駐輪場の整備・統廃合を行う。
取組内容・実現モデル	**○駅別駐輪場整備計画の概要** **○整備・統廃合における基本姿勢** ・ 収容台数の確保にあたっては、ラックの導入などによって既設駐輪場の収容効率の向上を図る。 ・ 用地の確保が必要となる場合は、幅広の歩道等や鉄道事業者から提供された用地を活用して新規に整備を行うものとする。 ・ 収容台数に余裕がある駅では、土地の返却や保管場への変更などを行うものとする。 ・ 駅近くには、一時利用の駐輪場を配置し、電磁ロック式ラックや自動発券機の導入により、管理棟の統廃合を行うものとする。
期待される効果	○ 将来需要推計に即した整備計画であることから、収容台数の不足台数や不足の発生時期などに応じた駐輪場の整備により、収容台数の不足に起因する放置自転車等を抑制することができる。 ○ 収容台数に余裕がある駅においては駐輪場の統廃合により、管理運営費の削減が可能となる。
課題と対応方針	○ 駅周辺における再開発事業や区画整理事業などの関連事業の進捗と調整を図りながら実施していく。 ○ 平成 32 年度に本市人口が減少に転じるなか、駐輪場利用者の利便性を確保しつつ、駐輪場や管理棟の効率的な配置計画に努める。

施　策　名	**（６）駐輪場設備の継続的かつ効率的な維持管理体制の構築**
開始予定時期	前期　・　後期
概要・目的	駐輪場設備の健全性を的確に把握することにより、計画的に修繕工事を実施し、継続的かつ効率的な維持管理体制を構築する。
取組内容・実現モデル	**○維持管理体制の構築** ステップ1　全駐輪場を点検し、施設の健全性について定量的評価を行い、結果を記録する。また、既存ストックの総量を把握する。 ステップ2　点検結果をもとに、健全性の優劣を整理し、時期、方法等を定めた修繕計画を策定する。 ステップ3　修繕計画に基づき、修繕・工事を実施する。 ステップ4　修繕・工事の内容を記録する。 以上の工程を繰り返し、記録を蓄積することで、劣化予測が可能となることや、最適な修繕パターンを確立することができ、継続的かつ効率的な維持管理体制を構築する。
期待される効果	○　点検により駐輪場施設の健全度を把握できることから、設備の破損等によるサービスの低下や利用トラブル等の発生リスクを軽減することができる。 ○　具体的な修繕計画に基づき、修繕を実施することで予算の平準化が図れる。
課題と対応方針	○　照明灯の更新については、LED照明灯への移行とともに、一括リースの可能性について検討する。 ○　既にラックや照明などで不具合を生じていることが明らかなものについては、修繕計画の策定前においても修繕を実施する。 ○　立体駐車場などの建築物においては、減価償却を考慮し資産価値を評価した上で、修繕計画を作成する。また、大規模な修繕が必要となる場合は、代替駐輪場が必要となる場合もあるため、修繕計画については、乗入状況等を踏まえ、駐輪場の統廃合と整合を図りながら策定する。

施　策　名	**（７）民間主体による駐輪場確保の促進**
開始予定時期	前期　・　後期
概要・目的	商業施設利用者による放置に対しては、商業施設自らが取り組むよう要請していく。 地元商店街等が設置・運営・管理する道路占用による駐輪場の設置を促進する。
取組内容・実現モデル	**○商業施設等の集客施設への要請** 商業施設利用者による駐車需要に対しては、当該商業施設設置者あるいは管理者が自ら駐輪場を整備し、また駐輪場への誘導を行うことを原則とし、道路上に商業施設利用者による自転車の放置を発生させている場合は、当該商業施設管理者に対し、駐輪場の設置や駐輪場への誘導を行うよう要請する。 **○大規模店舗等の駐輪場附置** 放置禁止区域や商業地域等において、一定規模以上の店舗等を新築・増築する場合に適用となる附置義務により駐輪場を確保する。 主な基準（要約） 対象地区：近隣商業地域又は商業地域又は放置禁止区域 設置時期：新築時又は増築時 施設の用途／施設の規模／設置台数 銀行／500m2超／25m2毎1台 遊戯場／300m2超／15m2毎1台 小売店舗等／400m2超／20m2毎1台 飲食店／400m2超／20m2毎1台 **○道路占用による路上駐輪場の整備促進** 既存商業店舗等で自らの敷地に駐輪場を整備するスペースがなく、かつ、周辺に幅の広い歩道がある場合は、地元商店街等が設置・運営・管理する道路占用による路上駐輪場の設置を促進する。 千葉駅前大通り
期待される効果	○　民間が管理運営することから、無料時間を設けるなど、買い物客等の駐車需要に合わせた柔軟な料金設定が可能であり、利用者が駐車しやすくなるため、路上への放置抑制効果が高い駐輪場となる。
課題と対応方針	○　道路占用期間は1年と定められており、継続的な運営が担保されていない。占用期間終了前には引き続き駐輪場の必要性を判断し、必要とする場合は、占用者への継続実施を要請する。

施　策　名	**（８）鉄軌道事業者等による駐輪場整備促進と協力体制の強化**
開始予定時期	前期　・　後期
概要・目的	放置自転車等の解消に向け、鉄軌道事業者等の用地提供協力、鉄軌道事業者等が自主的に行う駐輪場整備の促進及びそれに係る協力体制の強化を図る。
取組内容・実現モデル	**○用地の提供** 駅別駐輪場整備計画に基づき市が行う駐輪場整備において、鉄軌道事業者等の用地が必要となる場合は、鉄軌道事業者等は積極的に用地の提供に努めるものとする。 **○施設維持管理等に関する相互協力** 鉄軌道事業者等からの提供を受けて設置した駐輪場施設の維持管理や修繕、または、駐輪場用地を使用しての鉄軌道施設の維持管理や修繕を行う際は、市と鉄軌道事業者等は相互に協力し、適正な施設の維持管理に努めるものとする。 **○鉄軌道事業者等による駐車対策との連携** 鉄軌道事業者等は、自ら駐輪場を設置しこれを運営するよう努めるものとする。この場合、市は鉄軌道事業者等と連携し、その駐輪場が効率的に利用されるよう放置指導や駐輪場の案内を積極的に行うものとする。 西千葉駅前
期待される効果	○　鉄軌道事業者等による駐輪場整備や用地提供においては、比較的に駅改札口に近いなど、利便性の高い駐輪場となるため、放置抑制に効果が高い。また、市駐輪場とあわせ、質、量ともに多様な駐車需要に対応できることとなる。
課題と対応方針	○　鉄道等の運行や駅前広場における交通の集中など、駅周辺においては種々の制限があるため、各種施策については綿密な調整を行った上、柔軟かつ適切に実施するものとする。

策　　名	**（９）放置自転車等の保管・返還業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化**
開始予定時期	前期　・　後期
概要・目的	撤去自転車等の保管・返還業務の効率化を図るため、保管場管理業務の見直しを行う。
取組内容・実現モデル	**○保管場管理業務の迅速化** ・　現在、撤去した自転車等は、規則により撤去した日から起算して2箇月間の保管を規定している。 ・　撤去を行った場合、撤去した自転車の個体情報入力処理や警察への所有者照会、所有者へ引取通知書を発送し、引取通知書の発送後、2週間引取がない場合、規則で規定する2箇月間の保管期間が経過した後、売却処分としている。 ・　これまでは、撤去から売却までにかかる期間に約2箇月以上要していたが、個体情報入力処理と警察への所有者照会事務を迅速化することにより、保管期間を1箇月間とし、保管場収容能力の向上を図る。
期待される効果	○　自転車の所有者に対し、撤去したことをより短期間で通知することにより、返還率の向上が期待できる。 ○　撤去から処分までのサイクルが短縮され、保管場の収容能力がアップすることから、保管場の統廃合により、管理経費の縮減を図ることが可能となる。
課題と対応方針	○　保管場の統廃合にあたっては、返還率が低下する可能性があるため、保管場所に関する広報や撤去実施の告知について積極的に行うこととする。

策　　名	**(10)放置自転車対策における関連事業者等との連携強化及び啓発活動等の実施**
開始予定時期	前期　・　後期
概要・目的	駅への通勤・通学による自転車利用者や児童等に対し、自転車利用に関するルール・マナーについての理解をより深めるため、市、鉄軌道事業者等及び教育委員会と連携した啓発活動に取り組む。
取組内容・実現モデル	**○啓発キャンペーン活動** 各種キャンペーン活動等を通じて、自転車利用の交通ルール・マナー向上に関する呼びかけやチラシ配りを市、鉄軌道事業者等との連携・協働により啓発活動を実施する。また駅構内など鉄道事業者等の管理施設内おいて交通ルール・マナー向上に関するポスターを掲示する。 啓発活動の実施にあたっては、より効果的なPRとなるよう連携を強化し、効果的な役割分担や各種広告媒体の活用を検討する。 **○連携による早期発見・早期対応** 駅周辺において新たな放置の発生が確認できた場合は、市、鉄軌道事業者等により速やかに協議・調整を行い、早期に対策を講じることにより放置の拡大を防止するものとする。 **○教育現場における資料提供** 教育現場における交通道徳に関する授業等における資料として、放置自転車等が招くさまざまな問題や駐車対策に関する取り組み事例など提供し、啓発を行う。
期待される効果	○　市、鉄軌道事業者等がそれぞれの立場から放置自転車対策に積極的に関わり、それぞれができる取組みを担うことで、よりわかりやすい啓発活動として市民にPRすることができる。 ○　交通道徳に関する正しい知識を教育現場で啓発させることで、個々ではなく、すべての人が守るべきルールやマナーとして、強く認識させることができる。
課題と対応方針	○　今後の啓発活動の強化にあたっては、小・中学生をはじめ、買い物客や自治会など各世代に応じた啓発方法の工夫が必要であり、学校関連施設や幅広い関係機関との連携・協働して取り組んでいく。