

千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画

平成20年3月

千 葉 市

はじめに

自転車や原動機付自転車は、通勤や通学、買い物など市民生活で、最も身近で便利な乗り物として多くの方に利用されています。

特に、自転車は、地球環境にやさしく、健康づくりにも役立つなど、その利点が見直されており、今後、さらなる利用者の増加が予想されています。

一方、千葉市内の鉄軌道各駅周辺には、毎日5万台以上の自転車等が乗り入れており、その一部が、歩道や駅前広場など道路上に放置され、歩行障害や、救急車などの緊急車両の活動を阻害するほか、街の景観を損ねるなど、様々な問題が生じております。

本市では、昭和58年から「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、駅周辺を中心に放置の防止に努めて参りましたが、いまだ多くの自転車等が放置されており、その解消が課題となっております。

そこで、この度、放置車両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」を策定いたしました。

本計画では、放置車両の解消を図る上で重要となる「駐輪場の確保」をはじめ、「放置自転車等の撤去」や「利用マナーの向上」を推進するため、「地域の実情に応じた駐輪場の確保や再整備を進める」など、7つの基本方針のもと、各種施策に取り組んで参ることとしております。

今後は、本計画に基づき、市民の皆様をはじめ、民間事業者や関係団体の方々との連携・協働のもと、自転車等の駐車対策に全力で取り組んで参りますので、市民の皆様には、一層のご理解・ご協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

おわりに、本計画の策定にあたり、貴重なご意見をいただきました、千葉市自転車等対策協議会の皆様をはじめ、関係各位に厚くお礼を申し上げます。

平成20年3月

千葉市長 鶴岡 啓一



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 駐車対策に関する問題点と課題	9
3. 自転車利用環境の整備に関する基本方針と施策	11
3-1 基本方針	11
3-2 施策体系	14
3-3 代表的な取組み	15
4. 駅別駐輪場整備計画	27
4-1 整備計画作成にあたっての考え方	27
4-2 駅別駐輪場整備計画	30
4-3 自転車保管場の整備	73
参考資料	77

1. 総合計画に関する基本事項

1-1 背景

現在、千葉市内の鉄軌道駅周辺に乗入れられている自転車や 50cc 以下の原動機付自転車（以下、自転車等）の台数は約 5 万 5 千台（平成 18 年 10 月市調査）で、駅利用者の約 12%（平成 10 年度パーソントリップ調査）が自転車等を利用しており、自転車等は、市民にとって最も身近な交通手段として日常的に利用されています。

また、自転車等については、自動車に代わる交通手段の一つとなることから、交通混雑や違法駐車等の減少、環境負荷の低減などの効果が期待されるほか、その小回りが利く特徴から、中心市街地の活性化の観点から回遊性や賑わい創出にも一定の効果が期待されると言えます。

一方で、自転車等の利用が引き起こす問題として、駅前広場や歩道上へ自転車等を放置することにより、街の景観や美観を損ねることはもちろん、歩行者等の通行障害を引き起こし、特にお年寄りや身体の不自由な方にとっては危険な状態を作り出しています。また、道路上に放置された自転車等によって、バスが停留所に近づけない、トラックが荷下ろしできないなど、公共交通機関の運行や物流に支障をきたすほか、警察や消防などの緊急車両の通行を妨げることで、犯罪発生時や災害時の迅速な対応を困難にします。

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、各種の施策を計画的に実施していくために策定するものです。

1-3 目標年次

本市の中長期的な市政運営の指針である「千葉市新総合ビジョン」の目標年次にあわせ、2015 年（平成 27 年）とします。

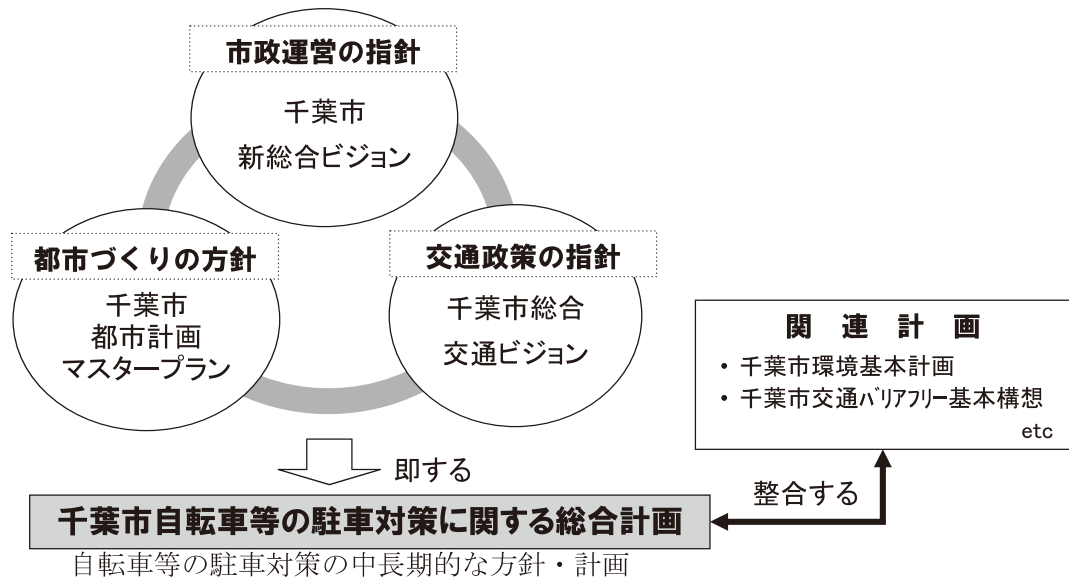
1-4 対象区域

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、千葉市新総合ビジョンをはじめ、上位計画である千葉市都市計画マスタープラン、千葉市総合交通ビジョンを受けて、自転車等の駐車対策に関する総合的な計画として策定するものです。

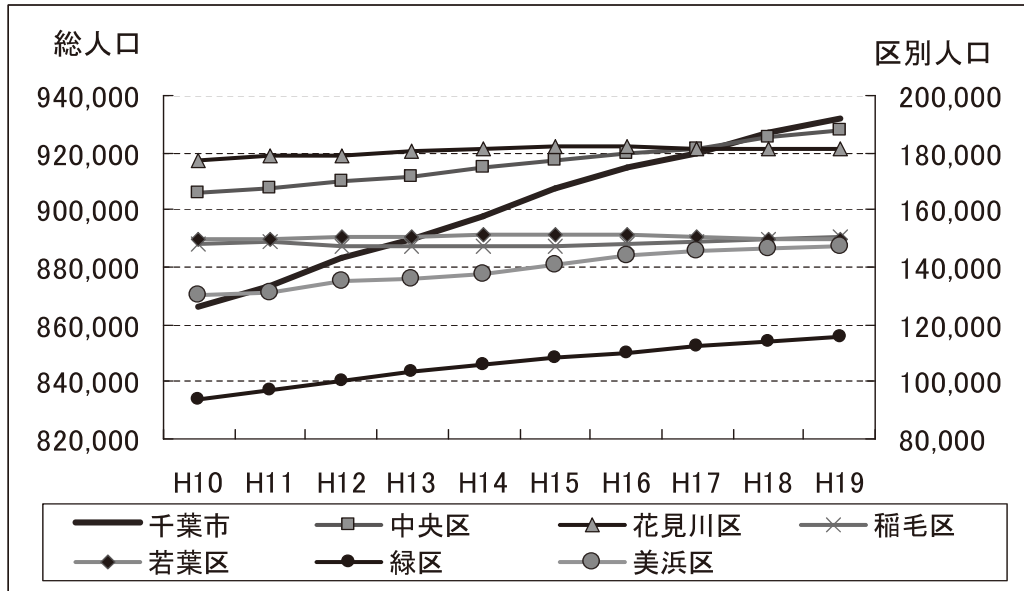


2. 自転車等の利用に関する現況と課題

2-1 駐車対策に関する基本事項

(1)人口の動向

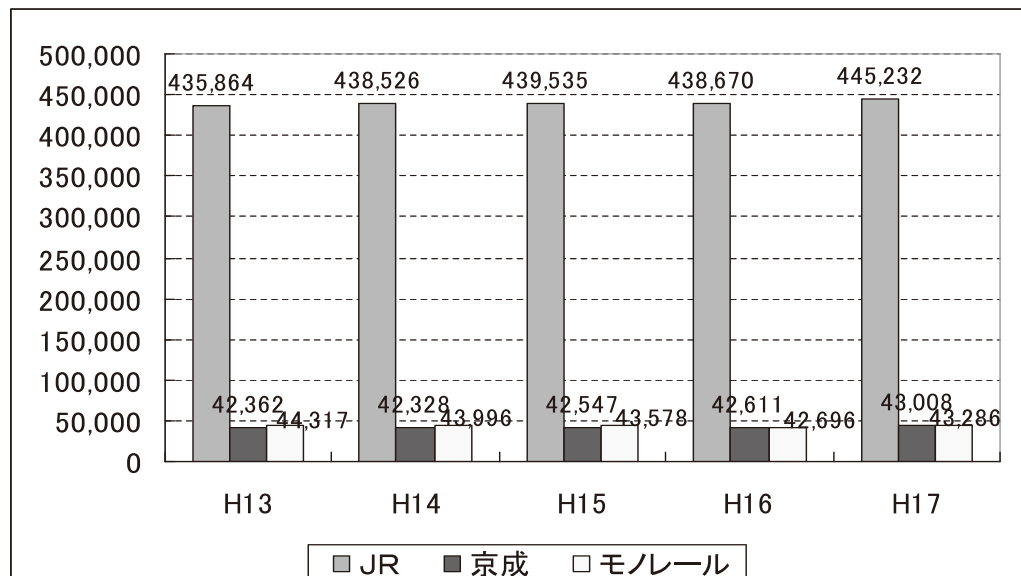
本市の直近の10年間の人口は増加傾向にあり、平成27年度末の総人口は約97万人になると予測しています。



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増加傾向にあり、人口動向にほぼ比例して推移しています。



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（自転車等駐輪場（以下、駐輪場）への駐車及び道路上への放置）台数は約5万5千台となっています。特にJR線の各駅周辺への乗入れが多く、新検見川駅、稲毛駅、千葉駅、蘇我駅、鎌取駅、検見川浜駅、稲毛海岸駅では各々3千台を超え、7駅の合計は約3万台、市内全駅の乗入台数の半数以上を占めています。

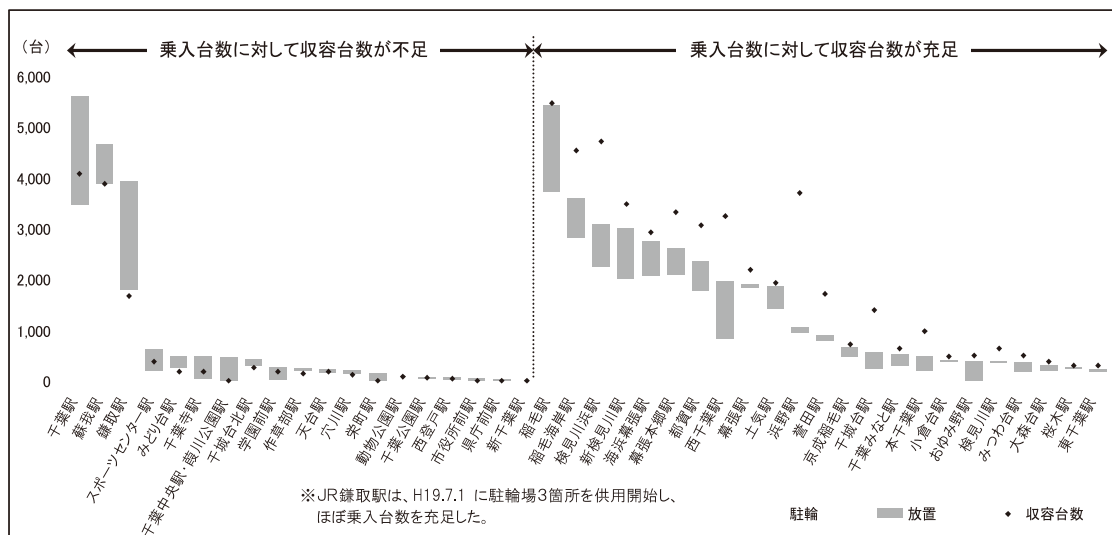


各駅周辺への自転車等の乗入台数（資料／市調査 ※H18. 10. 30 実施）

(4) 駅別の乗入台数と駐輪場の収容台数

市内の各駅の様子は、自転車等の乗入台数（棒グラフ）と駐輪場の収容台数（線グラフ）の関係から、大きく2つに分けられます。千葉駅、蘇我駅などでは収容台数が不足しています。概ね収容台数を超えた乗入台数が放置台数となっており、駐輪場の不足と放置自転車等の発生が密接に関係していることがわかります。

一方で、新検見川駅、稲毛駅、検見川浜駅、稲毛海岸駅などでは、乗入台数を上回る収容台数が確保されているにもかかわらず放置自転車等が発生しており、駐輪場の利用率が低いことがわかります。



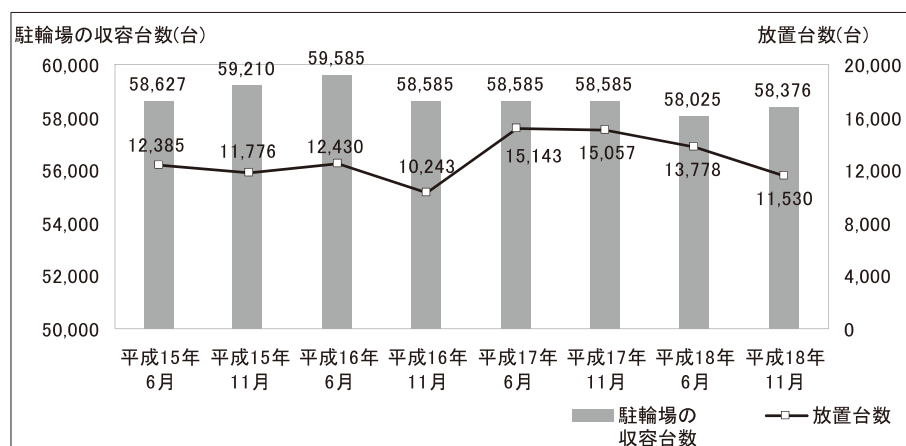
駅別の収容台数と乗入台数（資料／市調査 ※H18. 10. 30 実施）

(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20年4月1日時点(予定)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、平成18年10月30日に実施した駅を中心とした300m圏内の調査によると、市内全駅で約2万台ありました。

(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

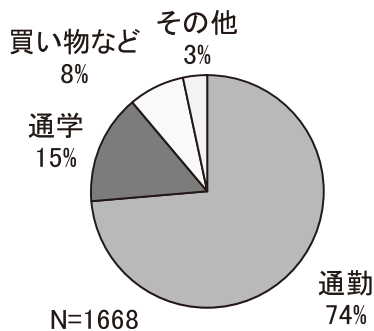
- 配布日 平成 18 年 10 月 30 日（月）
- 配布数 10,020 部 ※駅ごとの配布部数は、乗入台数に応じて配分。
- 配布方法 市内の駐輪場及び鉄軌道駅を中心とする半径 300m 内の道路上の
放置されている自転車等に取り付け配布。
- 回収方法 郵送回収
- 回収数・率 1,767 票 回収率 17.6%

(1) 利用する目的と頻度について

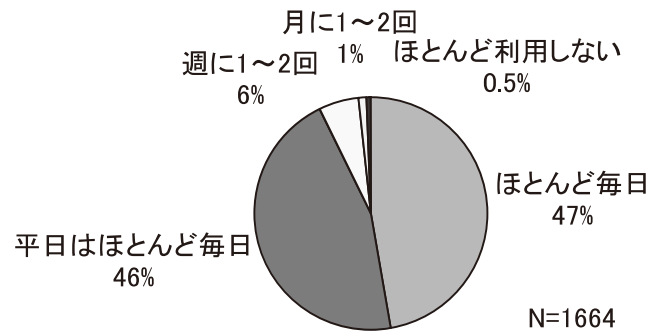
自転車等を利用した目的は通勤が 74%と最も多く、次いで、通学 15%、買い物など 8%となっており、駅に乗入れる自転車等の約 9 割が通勤・通学であることが分かります。

また、利用頻度は、ほとんど毎日と平日はほとんど毎日をあわせると 93%となり、駅に乗入れている自転車等のほとんどが毎日動いていることが分かります。

■ 利用目的



■ 利用頻度

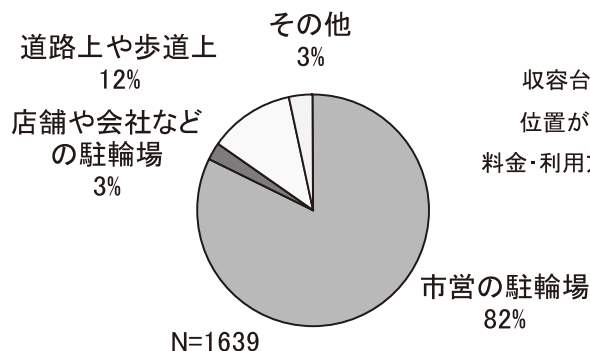


(2) 駐輪について

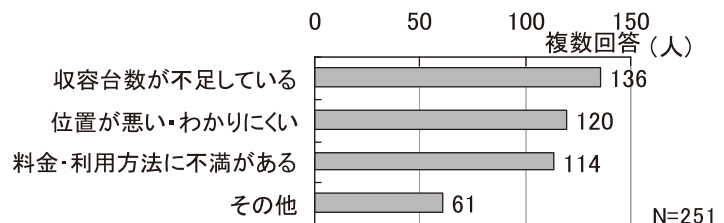
自転車等をとめていた場所は、駐輪場が 85%と最も多くなっていますが、道路上も 12%となっています。

駐輪場を利用しなかった理由としては、収容台数の不足（つまり、駅周辺の駐輪場の収容能力の不足）、位置が悪い・わかりにくい、料金・利用方法に不満がある、の順に多くあげられています。

■ とめていた場所



■ 駐輪場を利用しない理由

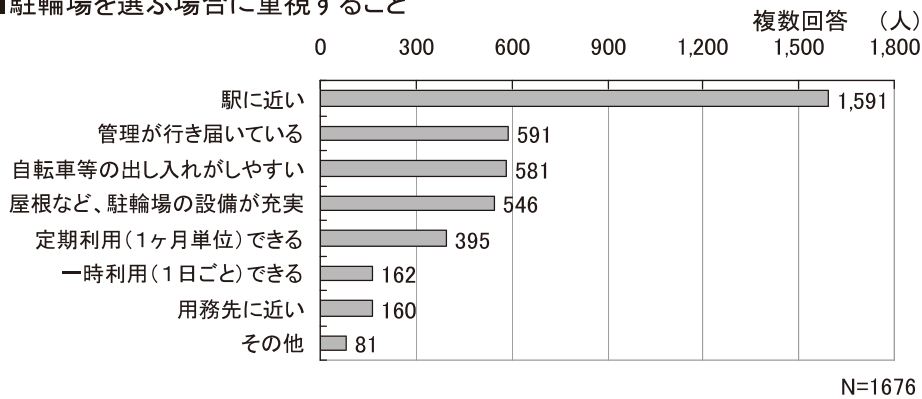


(3)駐輪場に対する要望

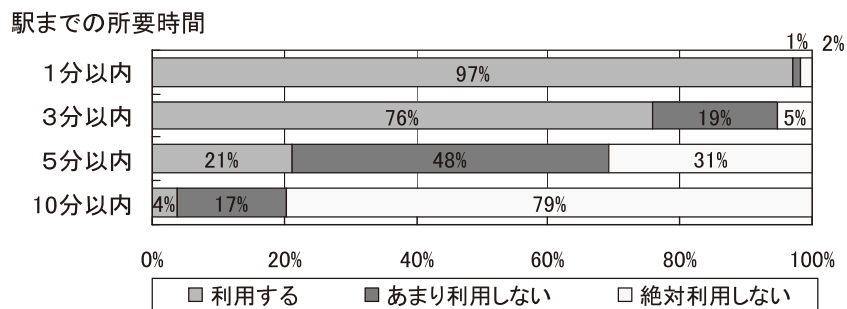
自転車等の利用者が駐輪場に対して求めることは、駅に近いが最も多く、次いで管理が行き届いている、出し入れがしやすい、設備が充実しているなどが多くなっています。

また、駐輪場から駅までの近さについて、徒歩での所要時間が3分を超えると、利用するという意向が極端に低下することが分かります。1分あたり80mとすると240m程度の距離が目安になっていることが分かります。

■駐輪場を選ぶ場合に重視すること



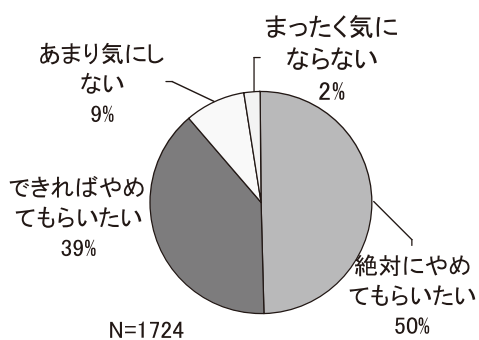
■駐輪場から駅までの近さ



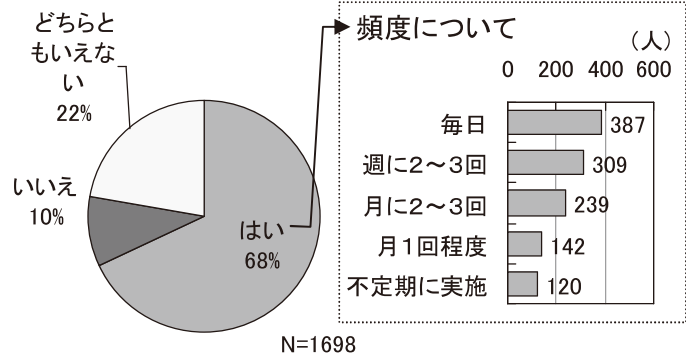
(4)放置自転車等の対策

自転車等の利用者自身の放置自転車に対する考え方については、約9割の人がやめてもらいたいと考え、約7割の人が放置自転車等の撤去を徹底すべきと考え、現在月1回程度の頻度をそれ以上に上げるべきと考えています。

■自転車等の放置について



■今後の放置自転車等の撤去の徹底化とその頻度



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、鉄軌道事業者等や千葉商工会議所、地域住民など、駐車対策に関わる各主体の協力を得ながら、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）、駐輪場の整備、一定の用途・規模の民間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。

千葉市の主な駐車対策	
※数値は平成 20 年 4 月 1 日時点(予定)	
駐輪場の確保	■市営駐輪場の整備 ➡ 市内 44 駅周辺 114 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 ➡ 新検見川第9他 15 箇所 約 4,500 台
	■条例に基づく民間建築物への駐輪場の附置に関する努力義務
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 28 駅周辺 JR線 17 駅、京成線5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 1,235 回、約2万6千台(H18 年度実績) 保管場6箇所、11,200 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(H18 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、整理員による放置自転車等の整理
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・地域団体等の協力による各区主要駅でのキャンペーンの実施(年1回)
	■子供を対象とした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 駐車対策に関する問題点と課題

(1) 駐輪場の確保

○駐車需要に対応した新たな駐輪場の確保

駐輪場が慢性的に不足する大きな理由は、駐車需要が集中する鉄軌道駅周辺の多くが古くからの市街地であり、新たな用地の確保が困難であることがあげられます。

また、これまでの都市づくり・まちづくりでは、駐輪場をはじめ、自転車等に関する施設の計画的な整備が不十分であったことも背景としてあげられます。

今後は、地域ごとの将来の駐車需要予測を踏まえ、既設の駐輪場の立体化、道路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、駐輪場の確保に向けて、さまざまなアプローチで取り組む必要があります。

○既設の駐輪場の利用促進

既設の駐輪場の中でも、料金・利用方法への不満や、駅から遠い・位置が悪いなどの理由から、利用率が低い箇所があります。

今後は、駐輪場の料金を改定し、利便性の程度に応じた料金額に格差を設けるなどの見直しを行うとともに、設備充実などによる利用率の低い駐輪場の利用促進に取り組む必要があります。

○駐輪場の管理・運営の効率化

市は、これまで収容台数の確保を優先した駐輪場の整備を進めてきましたが、収容台数が充足している駅が半数を占めています。

しかしながら、市民が駐輪場を選ぶ際に重視することとして「管理が行き届いている」ことが上位に挙げられている（H18年10月に市が実施したアンケート調査）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。

このような状況を踏まえ、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。また、都市型レンタサイクルの導入や短時間利用の無料化など、様々な利用形態に対応できる管理・運営のあり方についても検討し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強化

駐輪場が十分に整備されている駅周辺であっても自転車等の放置が発生しており、駐輪場の台数を確保するだけでは放置自転車等を抑制することが難しいことを示しています。

このため、安全・安心でかつ利便性の高い駐輪場の確保や利用促進方策の実施とあわせ、限られた予算を踏まえ、放置自転車等の移動・保管・返還に関する事務手続きの迅速化や、大量の駐車需要発生施設の設置者・管理者と地域住民との連携による撤去活動の実施など、効果的・効率的な撤去体制を構築し、強化を図っていくことが必要となっています。

○放置防止のための対策の強化

現在、自転車等の放置が著しい箇所では放置禁止柵の設置や啓発ポスターの掲示を行うとともに、JR駅構内放送によって放置しないよう呼びかけるなど、主にソフト面での対策を講じていますが、効果は思わしくない状況です。

このため、自転車等放置禁止区域の見直しをはじめ、特に放置が多い箇所では、放置の抑制に効果的な道路の管理や施設整備のあり方などについて研究するとともに、市民や事業者など地域と一体となって放置しないよう働きかけるなど、ハード・ソフトの両面から自転車等の放置防止に取り組む必要があります。

○自転車等の返還率の向上とリサイクルの促進

市が移動・保管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。しかし、実際に引き取られている台数は約2割にとどまっており、残りの8割は、引き取りのない自転車等として、リサイクル又は売却をしています。

このため、移動・保管した放置自転車等について、まずは保管・返還手続きを迅速化・効率化して返還率を高めるとともに、やむを得ず未返還となったものについては、有効に活用していく必要があります。

(3)利用マナーの向上

○ルールへの遵守・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、駐輪場の整備など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18年10月に市が実施したアンケート調査では、条例について「内容を知らない」人が約8割、「内容を知らず、標識等を見たこともない」人が約4割となっており、本市の駐車対策に関する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し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、駐車対策に係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。