

<b>(7) その他</b>				
<p>放置自転車の保管台数について触れられていないが、単純に見て増える一方であるようだ。</p>	<p>骨子案は、実態に関してはできる限り数字の羅列を避けつつ提示し、自転車対策の枠組みと方向性を端的に示してご意見を頂くことを意図して作成したものでした。 今後、より客観的に実態を把握するために必要な資料を盛込んでいきます。</p>	○		
<p>放置自転車が歩道に停めてあると、点字ブロックが見えずに目の見えない人には命がけ、杖をついたり車椅子では通れないため車道に出るため非常に危険。</p>	<p>歩行者等の通行を阻害している状況が放置自転車問題であり、今後も、その解消に向けた効果的・効率的な各種の施策を明確に位置づけ、計画的に取り組んでいきます。</p>			○
<b>6. 利用マナーの向上</b>				
<b>(1) 啓発の方法</b>				
<p>放置自転車がいけない理由(撤去コスト、社会的損失等)・考え方を明確に提示し、市民理解を求める姿勢が必要である。</p>	<p>放置自転車等が引き起こす問題については、できるだけ多くの市民の皆様にご理解を頂くため、毎年実施している“放置自転車クリーンキャンペーン”をはじめ、市政だよりやホームページなどの場を活用して、利用マナーの向上に関する啓発活動に取り組むとともに、今後、必要な施策を盛り込むこととします。</p>	○		
<p>主婦・通勤者・学生等の利用者実態を明確にし、それぞれに適切な啓蒙方法を考える必要がある。</p>	<p>通勤・通学や買い物などの利用目的、年齢層・性別などの個人の属性、利用頻度などの自転車利用者の特性を踏まえて、利用マナーの向上をより効果的に実施するための対策を検討していきます。</p>	○		
<p>ストップ・ザ・CO<sub>2</sub>のためにも自転車活用は有意義なので、車・自転車が道交法を遵守するよう啓蒙したいと思います。</p>	<p>自転車が適正に利用されるよう利用マナーの向上の啓発活動の実施にあたり、行政だけでなく、市民の皆様にもご協力いただければ、より効果が高まるものと考えています。</p>			○
<p>幼児の時から交通ルール・マナーの遵守、違反者への処罰、罰則があることを教育していかないと、放置自転車の減少に繋がらない。</p>	<p>利用マナーの向上には、幼少時期からの教育が必要であると考えています。そのため、今後の対策として、小学生を対象としたチラシなどを作成し、交通安全教育や教育機関との連携によって啓発活動を実施することを考えています。</p>			
<p>おゆみの地区では、遊歩道・一般道での歩行者・自転車レーンの色別棲み分けが可能であり、その整備に先だち、これらを模した自転車交通公園を建設し、子供たちにルール・マナーを身に付けさせる。学校教育の中での啓発は大いに賛成で、学年別にテーマを分けて行なう。</p>	<p>なお、交通公園については、子供が遊びながら正しい交通知識、交通道徳を学ぶための公園として市内に2箇所設置されています。ご提案については、所管する部局にお伝えします。</p>	○		
<b>(2) 所有者の責任意識の向上</b>				
<p>自転車全体を登録制にし、無許可自転車は罰則で規制すべき。</p>	<p>自転車を登録制とすることによって、所有者自身が管理責任を強く意識されることとなれば、放置などルールやマナーに違反する行為が防止される効果が期待できます。 しかしながら、その実現のためには、法整備が必要になると考えております。</p>			○
<p>放置自転車の所有者への警告が容易になるので、自転車をICタグ等で管理するなどシステマ的な対応も検討すべき。</p>	<p>原付バイク(50cc以下)は登録制となっていますが、自転車については防犯登録が平成5年以降義務化されました。しかし、法令上、防犯登録は警察が取りまとめを行うこととされていますので、市は所有者等の防犯登録の情報を即時に取得することができません。 今後、自転車対策に関する警察機関との連携のあり方・可能性については検討を進めていきます。</p>			○
<b>7. 自転車の走行空間の確保</b>				
<p>人と自転車の分離施策を講じる必要がある。 骨子に抜けているものとして、子供連れ、高齢者の自転車利用者への配慮があげられる(例えば、千葉駅の弁天口から表に抜けるスロープは苦痛。)。また、歩道上を自転車が走るのは危険なため、自転車道整備が必要。 駐車対策だけの計画になっている。高齢者・子供をはじめとする歩行者と自転車のスペースの区分についても検討する必要がある。 朝夕の混雑時には駅広内への乗り入れを条例で禁じる必要がある。また、車道の路側部分に自転車専用レーンを整備して、原則車道を徹底することが有効と考える(これにより路上駐車の一掃も期待できる)。歩道通行可の道路では、歩行者優先と混雑時の降車を大きく表示すべき。 トライアスリートとして自転車のトレーニングのため公道を使っているが、悪路、車道は自転車のためにはない。</p>	<p>歩行者と自転車を分離するためには、自転車道などの自転車のための走行空間を確保する必要があります。 そのためには、新たに用地を確保するか、既存の道路の幅員の範囲で自転車道の幅員を確保することが必要となります。 本市では、所管部局において今後の検討課題として考えています。</p>			○

8. 自転車対策のための財源の確保				
<p>構造改革特区指定をし、自転車をナンバー登録制にし、利用税をとり、その税金で駐輪場等の整備をすべきである。その場合、ナンバー登録者には駐輪場料金や保管料減額・免除等のメリットを用意する。当然、禁止区域内の放置自転車は即時撤去し罰金を徴収すべきである。</p>	<p>自転車の利用は、通勤・通学、買い物、レジャーなど様々です。そのため、利用者に一律に費用負担を求めていくのではなく、駐輪場を利用する受益者による負担が原則であると考えています。</p> <p>また、駐輪場の整備については、鉄道事業者をはじめ、大量の駐車需要を発生させる施設の設置者に対して、相応の負担を求めると考えています。</p>			○
<p>自転車税を設定し、駐輪環境の改善、撤去費用に回す。</p>				
<p>自転車関連企業に対する課税強化を検討すべき。また業界として対策の実施を義務付けることが必要。特に廃棄自転車の引き取りは事業者責任とすべきである。</p>	<p>自転車対策は行政だけで対応することは困難であることから、市としては、関係者がそれぞれの立場からできる限りの協力を行うことで、対策の推進を図っていきたく考えています。</p> <p>なお、廃棄自転車の処分は、市が粗大ごみとして有料にて受け入れをしていますが、事業者責任とするためには法制化を要するものと考えています。</p>		○	
9. その他				
<p>千葉市自転車等駐車対策協議会に利用者の意見が反映されていない。利用者の気持ちは利用者にしか分からない。</p>	<p>千葉市自転車等駐車対策協議会は、条例に基づく調査・審議のための機関で、学識経験者、交通事業者、千葉市女性団体連絡会、千葉商工会議所、千葉市町内自治会連絡協議会、千葉県、千葉県警から構成され、本計画を始め、放置禁止区域の指定や駐輪場の有料化などの決定に先立って、専門家・事業者・利用者それぞれの立場から議論しております。</p>			○
<p>放置自転車の原因でもある自転車泥棒の防止に関して、警察の立場とは別の観点からの検討が必要である。</p>	<p>駐輪場における自転車の窃盗防止のため、鍵を2つ以上かけるよう呼びかけておりますが、今後、他都市の事例等を研究しながら、市が主体的にできることについて関係課と協議・検討していきます。</p>		○	
<p>自転車利用促進は、環境負荷の低減、予防医療・健康増進に繋がる良い政策。駐輪場利用料領収書で医療費を補助するなどの工夫も良い。</p>	<p>駐輪場の利用促進のための方策として、他都市では料金が割引となる鉄道との共通定期券を導入している例もあります。本市の場合、どのような方策が有効なのか、その必要性を含めて、今後の検討課題としていきます。</p>		○	
<p>自動車から自転車に転換することで交通事故は減少しないのではないか。</p>	<p>自転車であってもルールやマナーを守らなければ、交通事故のリスクは逆に増える可能性もあります。骨子案に示した表現については、誤解を避けるため改めるものとします。</p> <p>なお、交通安全の観点から、利用マナーの向上・交通ルールの遵守の啓発活動にも注力する必要があると考えています。</p>			○

## 6. 千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画(案)に対するパブリックコメント手続の実施結果

### 千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画(案)に対する パブリックコメント手続の実施結果について

1. 募集期間 平成20年2月1日(金)～平成20年2月29日(金)

2. 募集方法 郵送、ファクシミリ、電子メール及び持参による方法

#### 3. 募集結果

(1) 提出者数 5人 (意見総数12件)

(2) 提出方法 ア 郵送 1人(3件)

イ ファクシミリ 0人(0件)

ウ 電子メール 4人(9件)

エ 持参 0人(0件)

#### 4. 項目別意見数

(1) 駐輪場の確保

- ・ 駐輪場の設置箇所について …2件
- ・ 鎌取駅周辺の自転車駐車場の整備・管理運営について …6件

(2) 放置自転車等の撤去

- ・ 放置自転車等の撤去強化について …1件

(3) 利用マナーの向上

- ・ 自転車等の放置防止について …1件

(4) その他

- ・ 自転車の歩道走行の危険性について …1件
- ・ 電気バイク(電動バイク)の導入促進について …1件

#### 5. 計画案の修正

今回頂いたご意見の内容を吟味したところ、計画案において既に盛り込み済みの内容に関するご意見は5件ありましたが、計画案の修正等が必要な内容に関するご意見はありませんでした。

6. 意見の要旨及び市の考え方

意見の要旨	市の考え方	対応の分類		
		予定のもの	盛込済・盛込するもの	今後の検討を要するもの
<b>1. 駐輪場の確保</b>				
<b>(1) 駐輪場の設置箇所について</b>				
収容台数が乗り入れ台数を満たしているのに放置自転車の割合が高いのは、利用者のニーズを考慮していないことが原因であるから、自転車等が放置されている箇所に駐輪場を設置するのはどうか。	駐輪場の利便性を高めるためには、出来る限り駅までの距離が短く、自転車等の利用者の出発地から駅までのルートに接している箇所に設置することが理想と考えています。 そこで、駐輪場整備計画の作成にあたり、新設する駐輪場の配置については、候補地が複数ある場合、市の駐輪場の定期利用者の住所地（町丁目まで）の分布から推測される駅周辺までの動線を考慮して計画しています。 ※p27「4-1 整備計画作成にあたっての考え方」参照	○		
一番の問題は駅や商店街周辺での絶対的なスペース不足である。そこで、駅や繁華街に近い区域では、その立地の優位性によるメリットを享受していると考えられることから、私有地でもセツバック等により敷地の一部を公共の利用のために強制的に利用させる施策を施してはどうか。	駐輪場の整備にあたっての大きな課題は用地の確保ですが、鉄道事業者に対しては、改正自転車法によって市の駐輪場整備に対する用地提供等の協力が義務付けられており、既設の駐輪場の一部では、鉄道事業者の用地を活用して設置しています。 また、大量の駐車需要を発生させる集客施設に対しては、来客用の駐輪場設置に努めるよう、市の条例で義務付けています。 なお、駅別駐輪場整備計画において一部の駐輪場については、鉄道事業者から新たに用地提供を受けて計画しているほか、集客施設に対する駐輪場の設置に関しては努力義務から設置義務への強化を検討することを盛り込んでいます。 ※p15「3-3 代表的な取組み」、p30「4-2 駅別駐輪場整備計画作成にあたっての考え方」参照	○		
<b>(2) 鎌取駅周辺の自転車駐車場の整備・管理・運営について</b>				
既設の第5駐輪場の高層化や緑区役所駐車場の上部利用など、遊歩道や歩道の利用を前提としない駐輪場の整備を図るべき。	駅別駐輪場整備計画は、現在、市内の半数近くの駅で収容台数が不足している状況を改善して駐輪場を利用しやすくするとともに、駐輪場の不足を原因とする自転車等の放置を解消するため、平成27年までに必要となる駐輪場を確保することを第一の目標としています。 そのため、予算が限られている中で、自転車等の放置の要因ともなっている駐輪場の不足の早期解消を図るため、平成17年の法令の改正により正式に認められた道路上への駐輪場の設置も視野に入れて計画することが必要でした。 なお、将来、市内の全ての駅周辺において駐輪場を十分に確保できた段階で、ご意見のような道路外での整備を検討していきたいと考えています。		○	
利用料金の設定に関して、おゆみ野地区土地所有者への料金を設定（減免）するべき。	土地区画整理事業による公共減歩は、その地区に必要な道路・公園などの用地確保を目的としているものであり、この整備による受益者は主として従前からの土地の権利者を含む住民の皆様であることから、従前からの土地の権利者の皆様に負担ばかりを強いているとは考えていません。 また、鎌取駅周辺の道路上に設置した駐輪場は、道路法第2条第2項に規定されている「道路の構造の保全、安全かつ円滑な道路の交通の確保その他道路の管理上必要な施設又は工作物」として、歩行空間の確保など自転車等の駐車対策の必要から市が設置したもので、広く自転車利用者の皆様にご利用いただくことで初めて目的を達せられるものと考えています。そして料金については、直接の受益者である自転車利用者から駐輪場の整備や管理・運営に必要な経費を公平に負担いただくべきものと考えています。 したがって、駐輪場の用地が市が買収したものではなく土地区画整理事業によって生み出されたものであることを理由として、従前の土地の権利者の皆様に対して、利用の機会や料金の面で優遇することは考えていません。			○
駐輪場の使用に関しておゆみ野地区土地所有者を優先するべき。				
駐輪場の利用登録、管理を自治会に委託するべき。				

<p>休日、夜間の利用自由化をすべき。</p>	<p>鎌取駅周辺の駐輪場については、平成19年度に道路上に駐輪場を設置したことで、駅周辺への乗入台数程度の収容台数を確保できている状況です。</p> <p>平日の昼間と夜間・休日の利用状況に差があることは認識していますが、現在は24時間365日利用できるという条件でご利用いただいています。また、一時的に駐輪場を利用したいという方には、一時利用向けの市の第2駐輪場などや民間駐輪場をご利用いただきたいと考えています。</p> <p>なお、休日、夜間の利用自由化（無料化）につきましては、受益者負担の原則や利用者間での料金負担の公平性確保の観点から、現在のところ実施する予定はありません。</p>			○
<p><b>2. 放置自転車等の撤去</b></p>				
<p><b>(1) 放置自転車等の撤去強化について</b></p>				
<p>自転車等が放置されて点字ブロックを塞いでしまうと、目の不自由な方の歩行の妨害になる上、ぶつかって自転車が倒れた自転車を元に戻すことも困難である。</p>	<p>放置自転車等を解消するため、放置自転車等の撤去体制を強化して撤去の頻度を高めていくとともに、自転車等の利用者に対する利用マナーの向上に関する啓発については、大人と子供、通勤・通学利用と買い物利用など対象者別に効果的な方法で取り組んでいきます。</p> <p>※p25「3-3 代表的な取組み (9)安全利用・駐車マナーの啓発活動」参照</p>	○		
<p><b>3. 利用マナーの向上</b></p>				
<p><b>(1) 自転車等の放置防止について</b></p>				
<p>自転車等の放置に対しては、商店街と連携してクーポン券を発行した自治体があるそうだが、何らかの補助金の創設とマナー向上のキャンペーンの展開が必要。</p>	<p>商店街では駐輪場が不足していることが多いこともあり、近年、民間事業者が歩道上を占用して駐輪場を設置できる制度が新設されました。</p> <p>市は、駐輪場の不足が原因で放置自転車等が発生し、早急に対策が必要な箇所では、この制度を積極的に活用していきたいと考えています。</p> <p>※p18「3-3 代表的な取組み (2)民間主体の駐輪場確保を促進するしくみづくり」参照</p>	○		
<p><b>4. その他</b></p>				
<p><b>(1) 自転車の歩道走行の危険性について</b></p>				
<p>歩行者と自転車が同じ歩道上を通行していると、すれ違いざまに白杖を折られる、怪我を負わされる等の事件が発生している。車であれば音で接近してることがわかるが、自転車はわからなく、こうした事故を防ぎようがなく大変怖い思いをしながら歩道を歩かなければならない。</p>	<p>自転車の安全利用や駐車マナーの啓発を交通安全教室等とあわせて行っていくことから、交通ルールの遵守についても警察をはじめとする関係機関等との連携・協力によって取り組んでいきます。</p> <p>※p25「3-3 代表的な取組み (9)安全利用・駐車マナーの啓発活動」参照</p>	○		
<p><b>(2) 電気バイク（電動バイク）の導入促進について</b></p>				
<p>これからガソリンの枯渇や値上げ問題の発生に対応して、市は、環境にやさしい排ガスゼロの電気バイクの導入を促進し、駐輪場を活用した充電スタンドを作り、普及促進を図ってはどうか。</p>	<p>電気バイク（電動バイク）の普及が進んだ場合には駐輪場の確保が必要となると考えられるため、現行の制度の枠内を基本として、その受入体制等について検討していきます。</p> <p>なお、電気バイク（電動バイク）の普及促進に関するご意見については、あわせて環境担当部局にお伝えします。</p>		○	