

第3次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画

～ ちばチャリ・Pプラン ～

(Pは、Parking「駐車」、「駐車場」の略)



令和5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 計画期間	2
1-4 対象区域	2
1-5 位置づけ	3
2. 自転車等の利用に関する現況と課題	4
2-1 本市の概況	4
2-2 これまでの本市の駐車対策	6
2-3 第2次総合計画での主な取組み	7
2-4 本市の駅周辺における自転車等の乗入状況	13
2-5 本市の自転車等の利用の現状	15
2-6 駐車対策に関する問題点と課題	19
3. 自転車利用環境の整備に関する政策視点と施策体系	22
3-1 政策視点	22
3-2 施策体系表	24
3-3 施策と主な取組み	27
4. 駅別駐輪場整備計画	35
4-1 整備計画作成にあたっての考え方	35
4-2 駅別駐輪場整備計画	38
4-3 自転車保管場の整備計画	83

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「千葉県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「千葉県自転車等の駐車対策に関する総合計画」（以下、総合計画）を策定し、「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 つを柱とし、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。平成 28 年 4 月からは、「第 2 次総合計画」として、放置自転車のさらなる解消に取り組むとともに、これまでの「量」の確保から「質」の向上へと転換を図ることをテーマに自転車等の放置の解消に取り組んできました。

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 784 台（令和 4 年 6 月調査）と 1/20 に減少しました。これは駐輪場の適正配置や駅周辺での放置自転車の撤去や追放指導員による駐輪場への誘導、指導などの取組みによる成果が表れているものと考えられます。

一方で、令和 2 年以降は、コロナ禍における外出自粛等の影響で乗入台数が減少し、収容率が大きく減少しました。今後も人口動態や生活様式の変化を見据え、各駐輪場の収容率に応じて、効率的な運営に向けた用地の有効活用（シェアサイクルポートの設置等）、駐輪場の統廃合などを改めて検討しなければなりません。

また、近年では、電動アシスト付自転車やスポーツ型の自転車、電動キックボード等の様々な車種が利用されるとともに、スマートフォン等で手軽に利用できるシェアサイクルが普及し、自転車等の利用に関するニーズが多様化しています。

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、近年の自転車等の利用状況、及び今後の社会情勢等を踏まえた改定により、今後の駐車対策に必要となる具体的施策を示すものです。

1-3 計画期間

本市をより豊かなものとしていくためのまちづくりの方向性を明らかにする「千葉市基本計画」と本市における自転車を活用したまちづくりの総合的な計画である「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画」の計画期間にあわせ、令和5年度から令和14年度とします。

計画名	計画期間（年度）																	
	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	
千葉市基本計画	千葉市新基本計画						千葉市基本計画											
千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画				推進計画			延伸	第2期推進計画										
千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画	第2次総合計画						延伸	第3次総合計画										

1-4 対象区域

千葉市全域を対象とします。

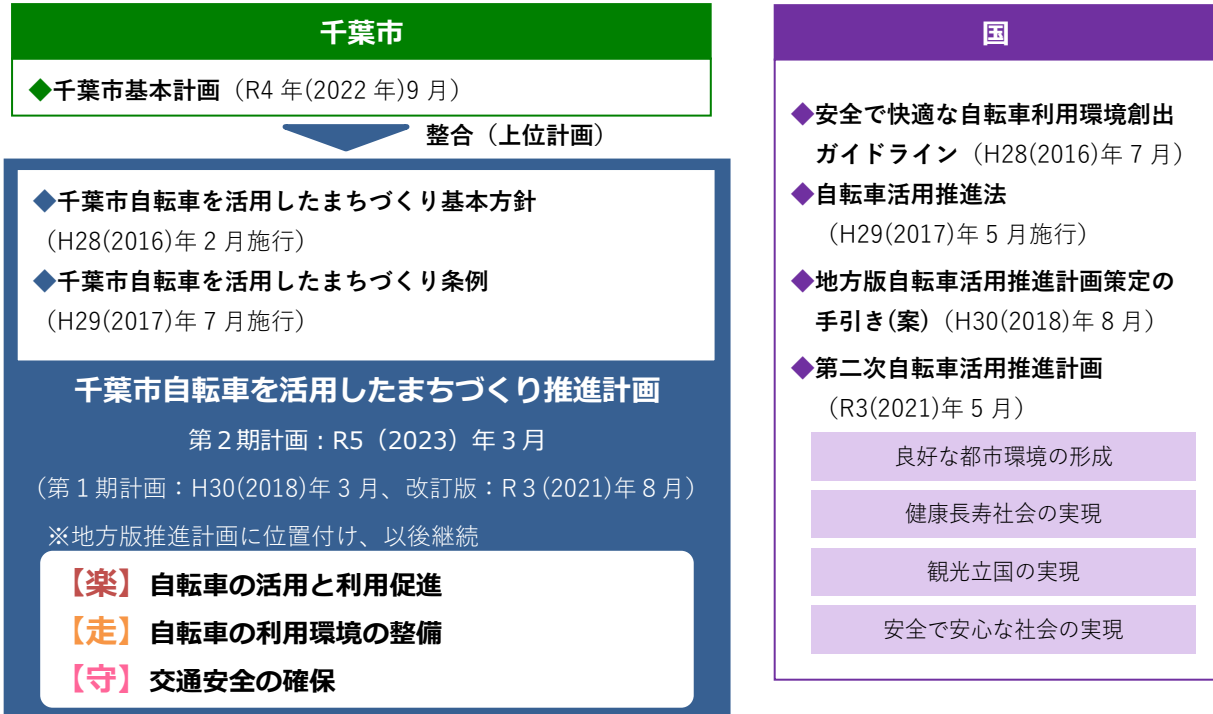
特に、鉄軌道駅周辺については重点的に取り組むべき区域とします。



計画の対象区域（千葉市全域）

1-5 位置づけ

本計画は、本市における自転車を活用したまちづくりの基本的な計画である「千葉市自転車を活用したまちづくり推進計画」を上位計画として連携し、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。

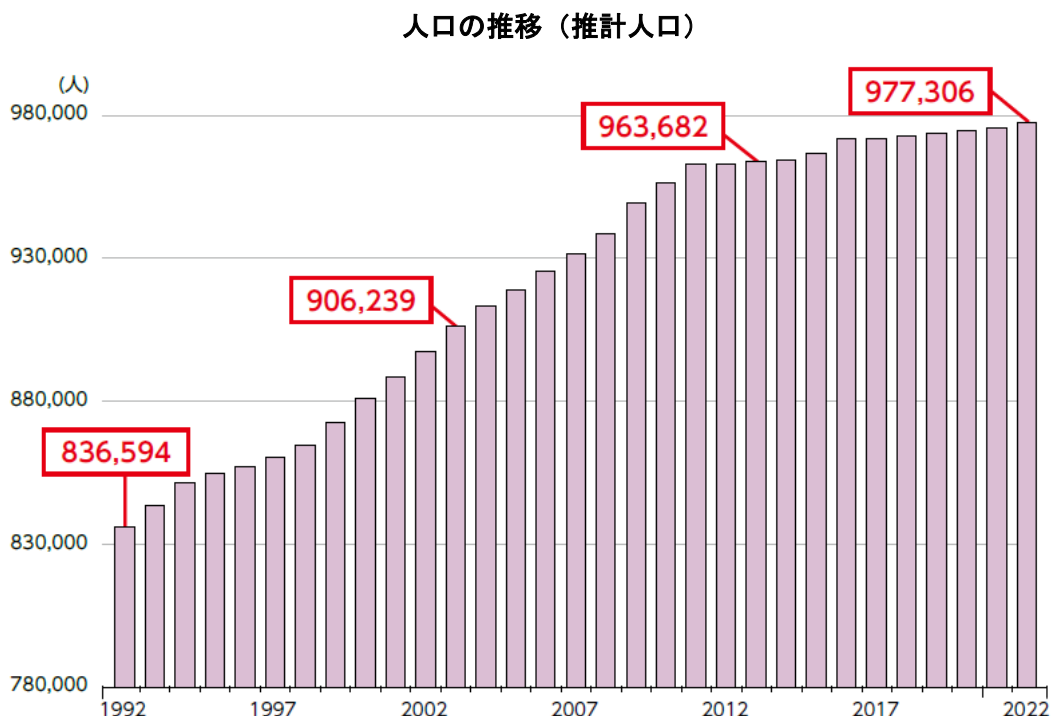


【施策の柱】	【自転車政策に関する市の主な個別部門計画】
【楽】	健やか未来都市ちばプラン（平成30年3月） ・「健やか未来都市 ちば」を基本理念に、4つの基本目標を設定 ・身体活動・運動に関する取組として、自転車利用による運動の普及啓発を位置付け
【楽】	千葉市都市計画マスタープラン（平成28年3月）、千葉市立地適正化計画（平成31年3月） ・両計画が一体となって「都市機能を集約した複数の拠点公共交通と連携した多心型の都市構造」の実現を目指す ・安全で快適な自転車ネットワークの構築、サイクルツーリズムとの連携、駐輪場の整備・再整備、利便性の向上等を位置付け
【走】	
【楽】	千葉市地域公共交通計画（令和4年3月） ・地域公共交通の活性化及び再生を図るため、4つの基本方針を設定 ・意識醸成、シェアサイクルの利用促進、自転車レーンや自転車駐輪場の整備、放置禁止区域における撤去・指導等を位置付け
【走】	ちばチャリ・すいすいプラン 改定版（令和元年8月） ・千葉市における自転車の走行環境に係わる総合計画として位置付け ・2043年を見据え、市内約330kmの安全で快適な自転車ネットワークの構築を目指す
【走】	第3次千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画～ちばチャリ・Pプラン～（令和5年3月） ・自転車等の放置の解消を目的として、「放置自転車等の対策」「管理・運営の効率化」「利便性の向上」を位置付け
【走】	千葉市駐輪場等維持管理計画（令和3年3月） ・駐輪場等の老朽化に対応し、「予防保全」、「保全コストの平準化」、「適正規模への見直し」の観点から駐輪場等の機能の継続的な維持を目指す
【守】	第11次千葉市交通安全計画（令和3年） ・交通事故のない安全で安心して暮らせる社会の構築を目指し、交通ルールやマナー遵守の徹底、自転車保険等への加入促進、ヘルメット着用の普及啓発等を位置付け

2. 自転車等の利用に関する現況と課題

2-1 本市の概況

(1)人口の動向

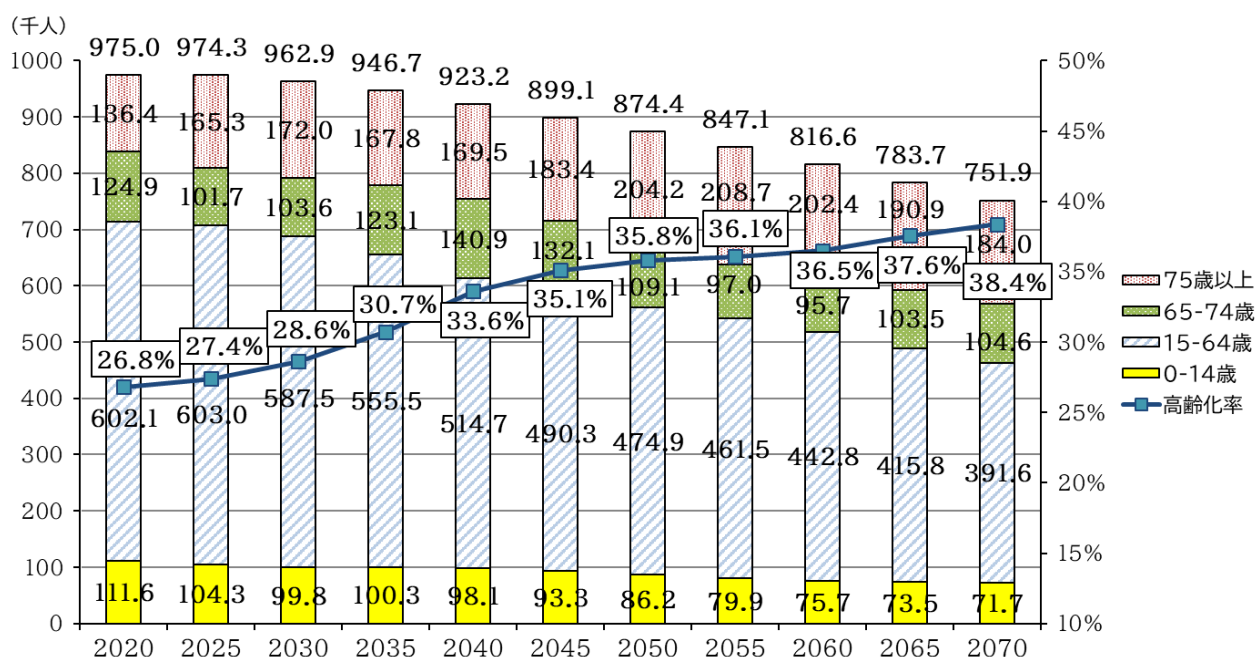


(各年1月1日現在) (出典) 千葉市

本市の総人口は平成以降、安定的に増加しました。

しかし、2020年（975千人）代前半をピークとして人口減少に転ずると予測しています。公共施設・インフラの維持更新や統廃合、公共交通サービスの衰退、民間サービスの撤退など様々な分野に影響を与え、都市の利便性・快適性の低下が懸念されます。

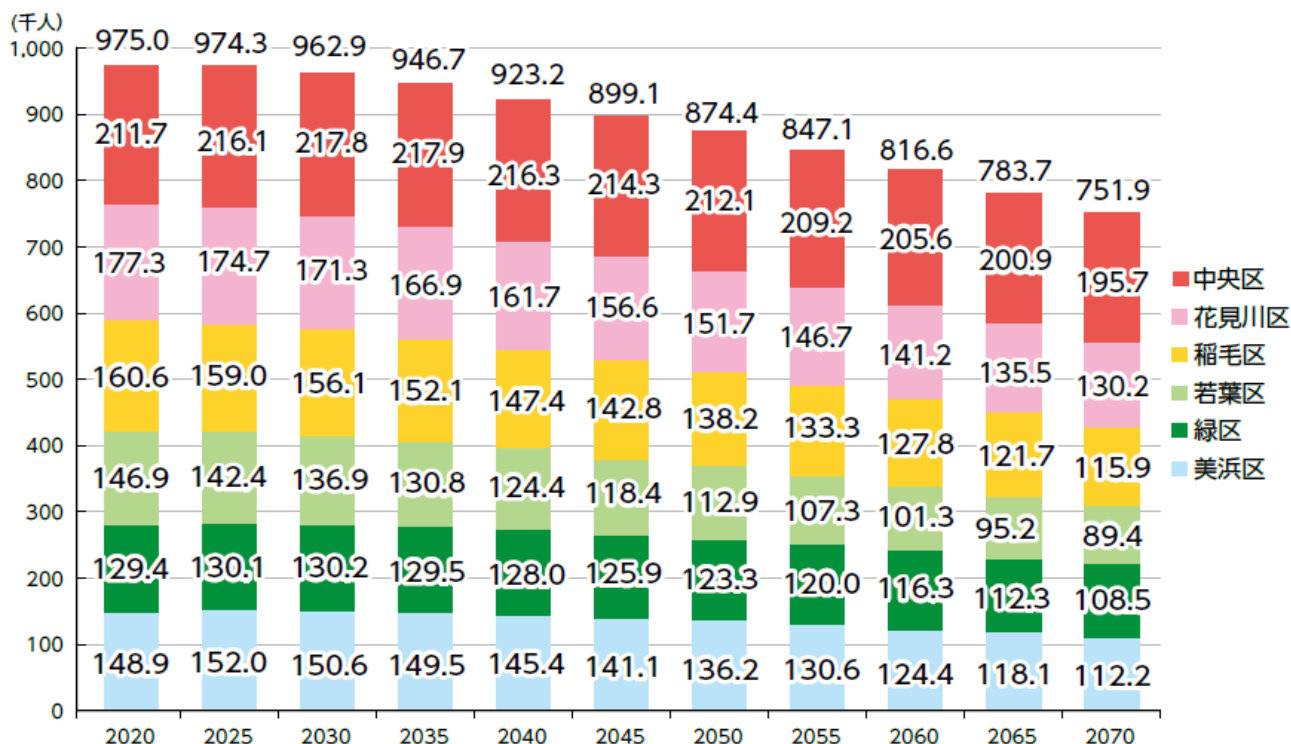
将来人口推計（基本推計）（千葉市）



(出典) 令和4年(2022年)3月推計(千葉市)

各区においては、駐輪場利用者が多い中央区は2035年、緑区は2030年、美浜区は2025年をピークとして人口が減少し、花見川区、稲毛区、若葉区はすでに減少が進んでいます。

各別人口の見通し（基本推計）（千葉市）



(出典) 令和4年(2022年)3月推計(千葉市)

(2)公共交通の利用状況

これまでの1日あたりの公共交通の利用者数は増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う外出自粛等の影響から、令和2年度の利用者数は大きく減少しております。

1日あたりの公共交通の利用者数（市内の1日あたりの乗車人員）



(出典)千葉市調べ

2-2 これまでの本市の駐車対策

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」（以下、総合計画）を策定し、「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 つを柱とし、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。平成 28 年 4 月からは、「第 2 次総合計画」として、放置自転車のさらなる解消に取り組むとともに、これまでの「量」の確保から「質」の向上へと転換を図ることをテーマに自転車等の放置の解消に取り組んできました。

千葉市の主な駐車対策	
※数値は令和 5 年 3 月 31 日時点	
駐輪場の確保	■市営駐輪場の整備 ➡ 市内 46 駅周辺 148 箇所、収容台数約 5 万 8 千台
	■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・西口第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 ➡ 幕張豊砂駅第 1 他 71 箇所 約 1 万 9 千台
	■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 38 件 設置台数 2,633 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 30 駅周辺 JR線 19 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 1,086 回、約 7 万 7 千台（R3 年度実績）、保管場 6 箇所 約 9 千台
	■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 2 千台（R3 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

2-3 第2次総合計画での主な取組み

本市では、放置自転車等の解消を目指して、第2次総合計画期間（平成28年度～令和4年度）に以下のような取組みを推進してきました。

(1) 駐輪場の確保

① 駐輪場設備の質や利便性の向上

駐輪場を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、設備の充実や利便性の向上を目的に以下の内容を実施しました。

- ・電磁ロック式ラック整備（コイン式一時利用）

24時間対応可能で、出し入れが容易であることに加え、自転車の転倒も防止できる電磁ロック式ラックを整備しました。

<実績>

	計画	実施	主な実施箇所
自転車	705台	1,728台	幕張本郷駅第2、幕張駅第4外（計15箇所）
原付	80台	186台	菅田駅第5、浜野駅第1外（計8箇所）

また、24時間使用可能となることにより駐輪場設備の利便性の向上に資する電磁ロック式ラックなどの整備を行ってきましたが、耐用年数を超えて使用しているものもあり、老朽化により精算機が駐車券を読み込まない、精算したが開錠されないなどの不具合が多く発生しているため、千葉県自転車駐車場等維持管理計画（令和3年3月策定）に基づき、設備の更新を行いました。

近年、チャイルドシート付などの大型化した自転車の需要が増えてきていることから、電磁ロック式ラックの更新に合わせて部分的にラック間隔を広げる整備を行いました。



西千葉駅第3駐輪場

・照明設備のLED 灯への更新

駐輪場内の照明設備のうち単独照明についてLED 灯へ更新しました。LED 灯への更新の利点としては、環境にやさしいだけでなく、光源が長寿命であることや、視認性がよいことが挙げられます。

<実績>

駐輪場・保管場 546 基 LED 灯へ更新（平成 30 年実施）

・監視カメラの設置

自転車の盗難やいたずら等が頻繁に発生しており、利用者が安心して利用できる施設とするため、監視カメラの整備を行いました。

<実績>

駐輪場 31 箇所 100 基設置



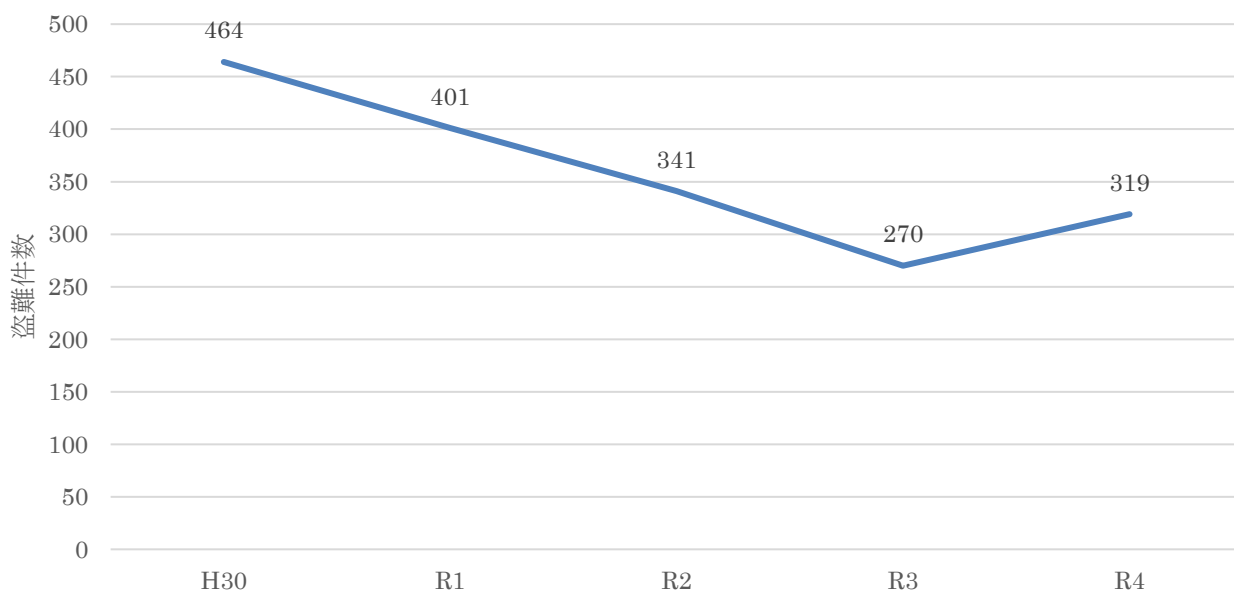
照明灯



監視カメラ

【参考】

駐輪場内盗難件数の推移



千葉県警データを基に作成

・障害者の免除申請手続きの簡略化

令和3年4月から、障害者手帳と同等な電子証明であるスマートフォンアプリの提示により、駐輪場の免除手続きに必要なとなっていた手帳の写しの提出を省略するものとなりました。

障害者手帳を、あなたのスマホへ。
MIRAIRO ID

カバンや財布から取り出していた障害者手帳をこれからはスマホでパッと提示できます。
 外出する障害者、向き合う企業、みんなの便利をミライロIDが実現します！

MIRAIRO ID 検索

身体障害者手帳
 療育手帳
 精神障害者保健福祉手帳

ユーザーが情報を登録

ミライロID 利用の流れ

アプリを起動 → 手帳情報を表示 → 窓口で画面を提示

- ミライロIDの登録には、障害者手帳が必要です。障害者手帳を撮影し、読み込んでください。
- ミライロIDが利用できない企業もあるため、障害者手帳を必ず携帯してください。
- アプリが最新でない場合、正しく表示されない場合があります。ご利用の前に、最新版へアップデートしてください。
- 本マニュアルは、2019年7月1日時点の内容です。内容は予告なく変更になる場合があります。

・自動二輪車（50CC超125CC以下）受入れ

市民ニーズや国からの要請に基づき、駐車スペースに余裕のある駐輪場において、原動機付自転車と大きさと重さが類似する自動二輪車（50cc超125cc以下）を受け入れています。

<実績>

	計画	実施	実施箇所
受入拡大した駐輪場	9箇所	7箇所	幕張本郷第3、新検見川駅第1、千葉駅東口第5、東千葉駅第2、都賀駅第6、土気駅第2、京成稲毛駅第2

<現状（令和5年3月31日時点）>

駐輪場（市管理・有料駐車場）133箇所中、33箇所で受入

鉄軌道駅（市管理・有料駐輪場がある駅）25駅中、21駅で受入

②千葉市自転車等維持管理計画策定（令和3年3月）

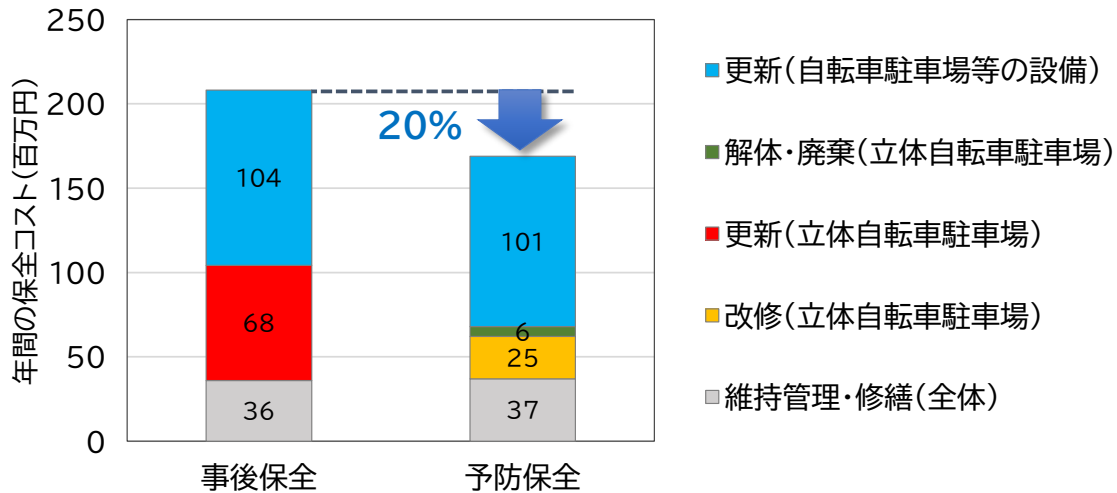
令和2年時点で、20年以上経過した駐輪場が5割、令和12年には20年以上経過する駐輪場が8割近くを占めることとなり、老朽化の進行が課題となっています。

そこで、中長期的視点から計画的に保全を行い、立体駐輪場、電磁ロック式ラックや監視カメラなどの駐輪場等の機能を継続的に維持するため、令和3年3月に維持管理計画を策定しました。

<効果>

今後30年間の総額で約12.5億円、単年平均で約4千2百万円、約20%の縮減効果

年間の保全コスト（単年平均額）の比較



<更新実績>

維持管理計画策定後、計画的に駐輪場設備の更新を行っています。

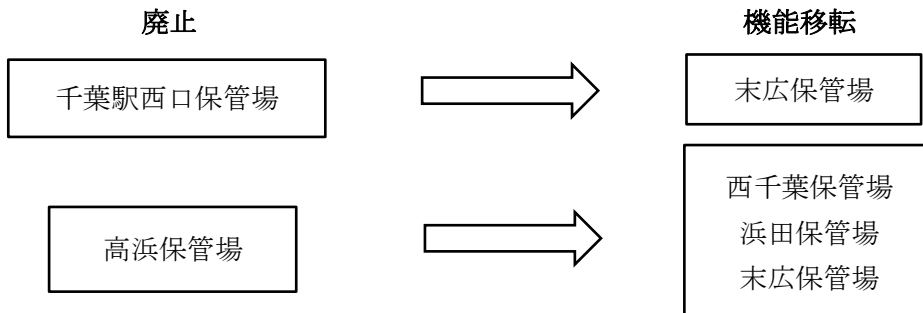
	駐輪場	数量
電磁ロック式ラック	西千葉第3	190台
	千葉駅北口第5	196台
	鎌取駅第2	139台
	蘇我駅第11	102台
サイクルゲート	海浜幕張第1	3基
	検見川浜第1	10基

(2) 放置自転車等の撤去

① 保管場の統廃合

放置自転車等の減少が図られた結果、保管場の収容能力に余裕が生じてきたことから、平成28年度に保管場の統廃合を行いました。保管場の箇所が8箇所から6箇所となり、保管場の保管率が約27%増加し、保管場運営の効率的な運営につながりました。

<実績>

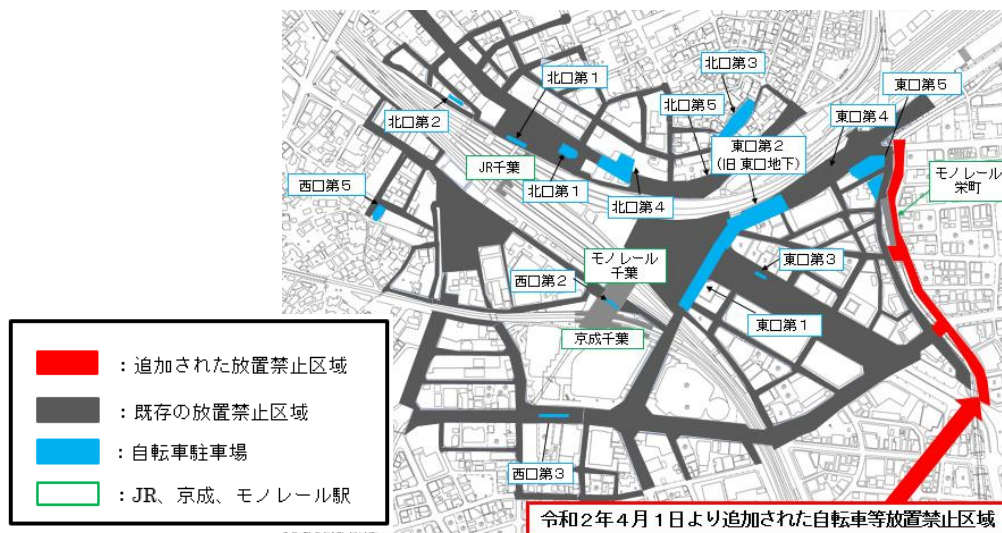


	H27	R4	増減
保管場数	8箇所	6箇所	2箇所減
保管率平均	約25%	約52%	約27%増

② 放置禁止区域追加指定

(1) 放置禁止区域追加指定

令和2年4月より、千葉都市モノレール栄町駅付近の赤着色箇所を放置禁止区域として新たに追加しました。



(3)利用マナーの向上

①首都圏放置自転車クリーンキャンペーン

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毎年、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを行っています。

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。



千葉県

駅前放置自転車クリーンキャンペーン推進委員会・首都圏放置自転車対策協議会・東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県・横浜市・川崎市・相模原市・千葉市・さいたま市・JR東日本

リサイクルマーク 0%の環境税を課税し、リサイクル料金を徴収しています。

②放置自転車対策に関するPR活動

学生に放置自転車について知っていただくために、高等学校で出前講座を行いました。

また、多くの方に放置自転車の問題について理解していただくために撤去活動の様子などをYouTube 動画を作成し、広報しました。



市政出前講座/令和4年



放置自転車の問題やその撤去の流れ/令和4年

2-4 本市の駅周辺における自転車等の乗入状況

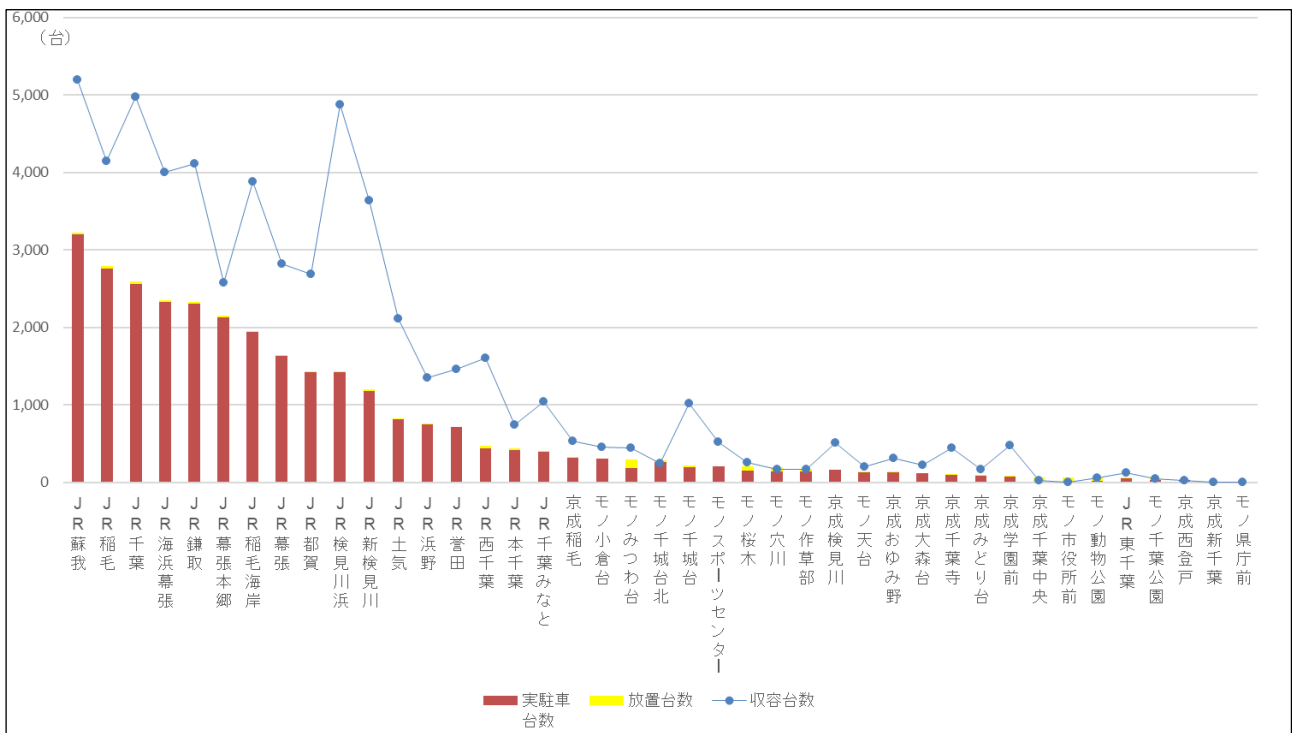
(1) 駅別の自転車等の乗入台数と駐輪場の収容台数

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 3 万台（となっています。特に JR 線の各駅周辺への乗入れが多く、蘇我駅、稲毛駅、千葉駅、海浜幕張駅、鎌取駅、幕張本郷駅では各々2 千台を超え、6 駅の合計は約 3 万台、市内全駅の乗入台数の約 5 割を占めています。

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。

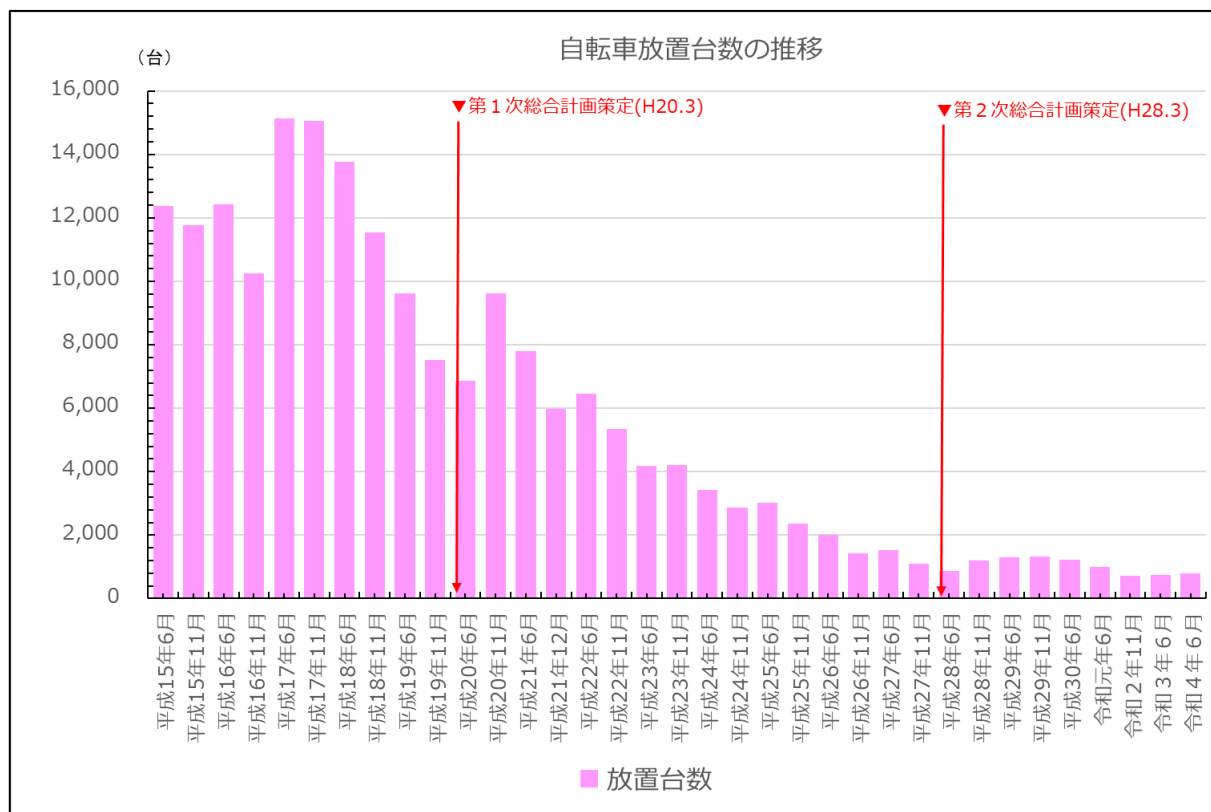
一方で、千葉都市モノレール駅周辺などでは、乗入台数に対して、収容台数が過剰となっている駅もみられます。

駅別の収容台数と乗入台数（資料／市調査 ※R4. 6. 14 実施）



(2)駐輪場の放置台数

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、令和4年6月には、20分の1の784台と減少しています。



JR、京成電鉄、千葉都市モノレール各駅の合計

資料：千葉市駅前自転車等利用状況調査

乗入台数は実駐車台数と放置台数の合計、収容率には自動二輪を除く

(各年6月、令和2年のみ11月)

まとめ

ピーク時（平成17年）に比べ、令和4年は20分の1まで減少しました。これは駐輪場の適正配置や撤去、指導などの継続的な取組みによる成果が表れていると考えられます。

しかし、減少傾向は鈍化していることや、市街地内の商業施設周辺などでは、対策効果があらわれにくい箇所があることから、駅周辺の良好な環境維持のため、引き続き地域特性に応じた取組みが必要となります。

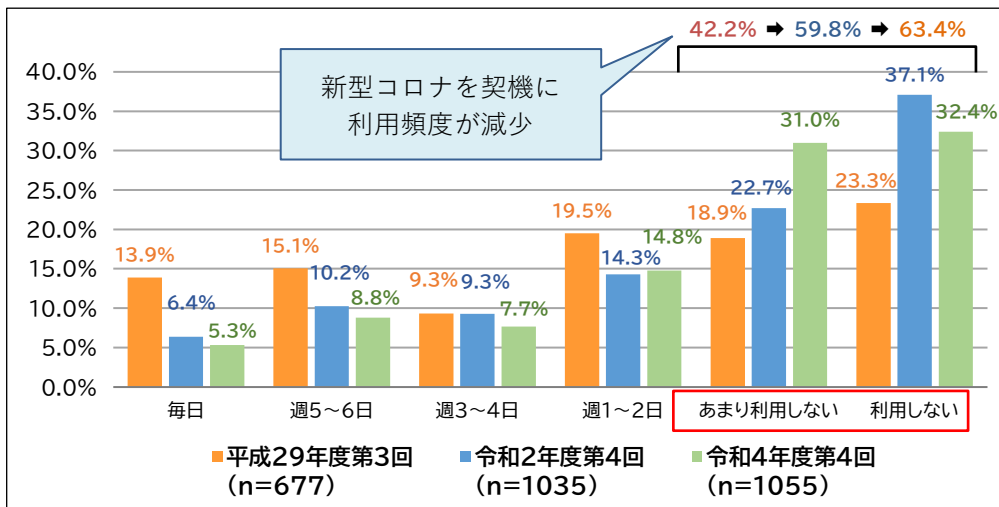
2-5 本市の自転車等の利用の現状

(1) 自転車の利用状況と駐輪場の収容率

自転車の利用頻度の経年変化を見ると、新型コロナ発生前の平成29年度とそれ以降では、自転車の利用頻度が低下しています。

特に、「毎日」利用する人は半数以下に減少する一方、「あまり利用しない」と「利用しない」人を足した割合は、平成29年度の42.2%から令和4年度には63.4%と大きく増加し、コロナによる外出控えなどにより利用頻度が減少していることが分かります。

自転車の利用頻度の変化

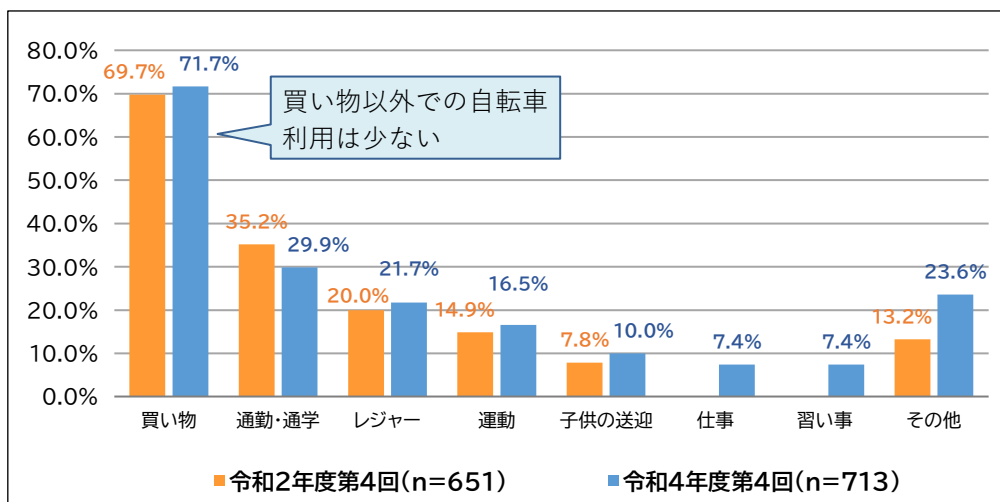


資料：各年WEBアンケート報告書

自転車の利用目的では、「買い物」での利用が多くなっていますが、それ以外の目的では自転車利用は少なくなっています。

令和2年度と令和4年度との比較では、「買い物」「レジャー」「運動」「子供の送迎」で微増となっていますが、「通勤・通学」は減少しています。

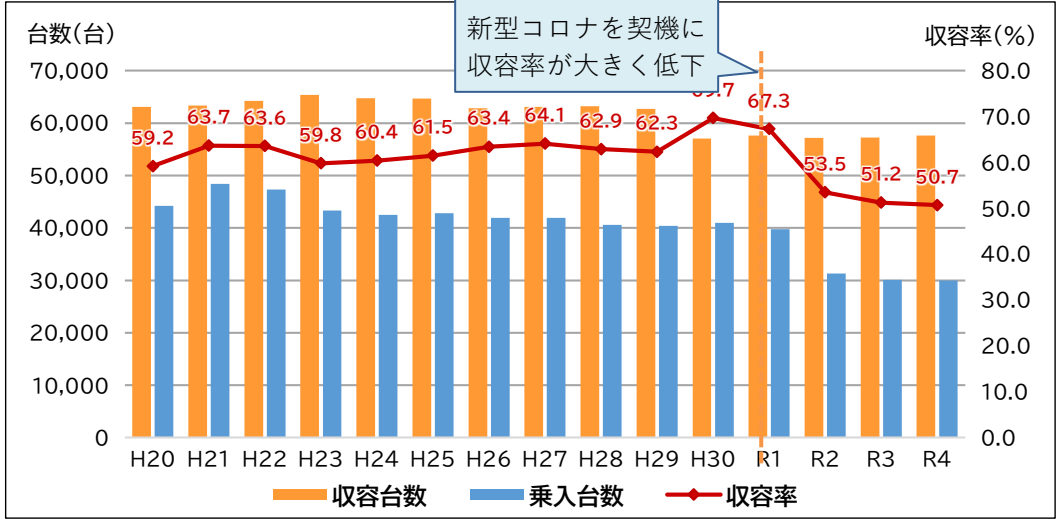
自転車の利用目的の変化



資料：各年WEBアンケート報告書

また、本市が管理する駐車場の利用状況の推移を見ると、新型コロナの発生前では、収容台数に対して概ね60%台の収容率で推移し、平成30年には過去最高を記録しましたが、新型コロナが発生した令和2年以降は収容率が大きく減少しています。

駅前駐輪場等の利用状況の推移



JR、京成電鉄、千葉都市モノレール各駅の合計

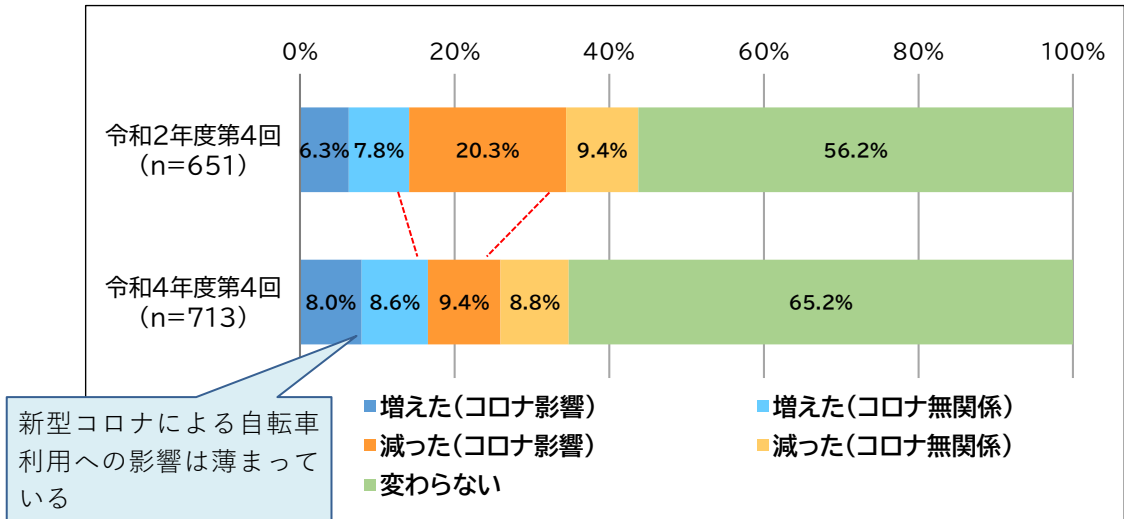
資料：千葉市駅前自転車等利用状況調査

乗入台数は実駐車台数と放置台数の合計、収容率には自動二輪を除く

(各年6月、令和2年のみ11月)

一方、「コロナの影響で自転車利用が減った」という割合は、新型コロナが発生した令和2年度には20.3%を占めていましたが、令和4年度では9.4%となっており、新型コロナの影響で一時的に自転車の利用は減少しましたが、その影響は薄まる傾向にあります。

新型コロナによる自転車利用への影響



資料：各年WEBアンケート報告書

まとめ

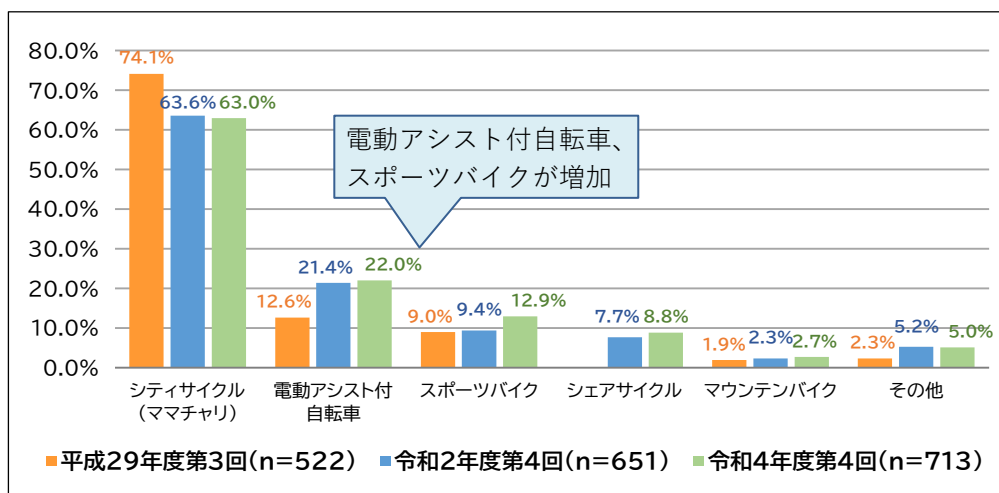
令和2年以降は、コロナ禍における外出自粛等の影響で乗入台数が減少し、収容率が大きく減少しました。

今後も人口動態や生活様式の変化を見据えて、各駐輪場の収容率に応じた駐輪区画の最適化、利用されていない駐輪スペースの有効活用及び駐輪場の統廃合などによる効率的な管理運営が必要となります。

①自転車の多様化

利用している自転車の種類では、シティサイクル（ママチャリ）が半数以上を占めていますが、平成29年度と令和4年度との比較では、シティサイクルの割合は減少し、電動アシスト付自転車やスポーツバイクが増加しています。

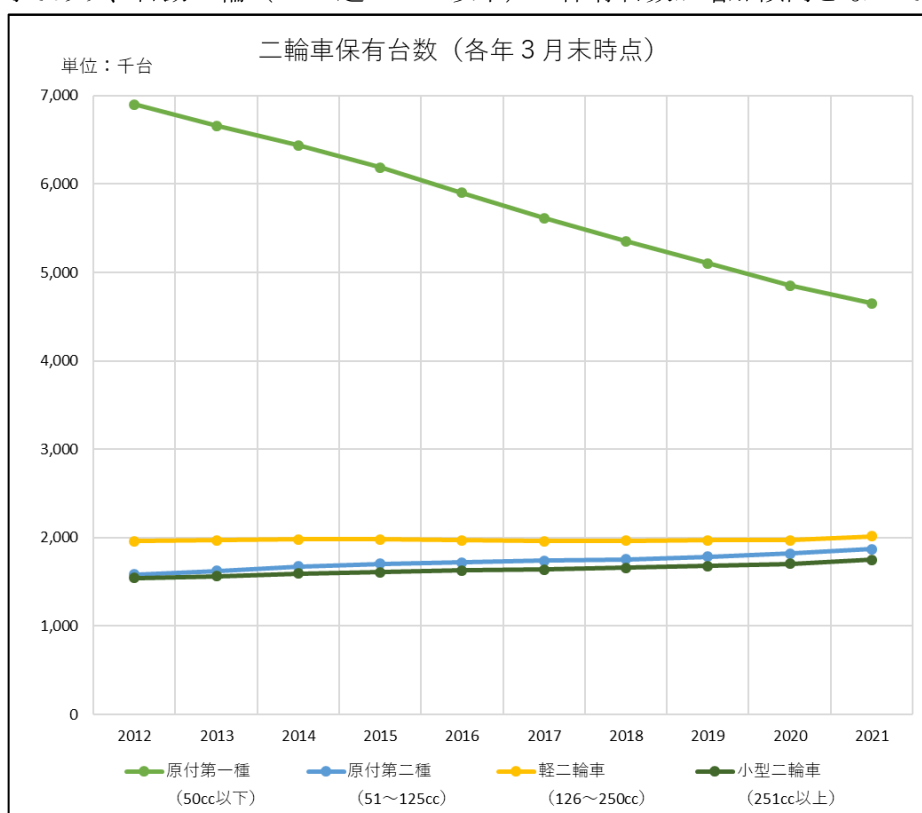
利用している自転車の変化



資料：各年 WEB アンケート報告書

②二輪車の保有状況

原付は減少傾向であり、自動二輪（50cc超125cc以下）の保有台数が増加傾向となっています。



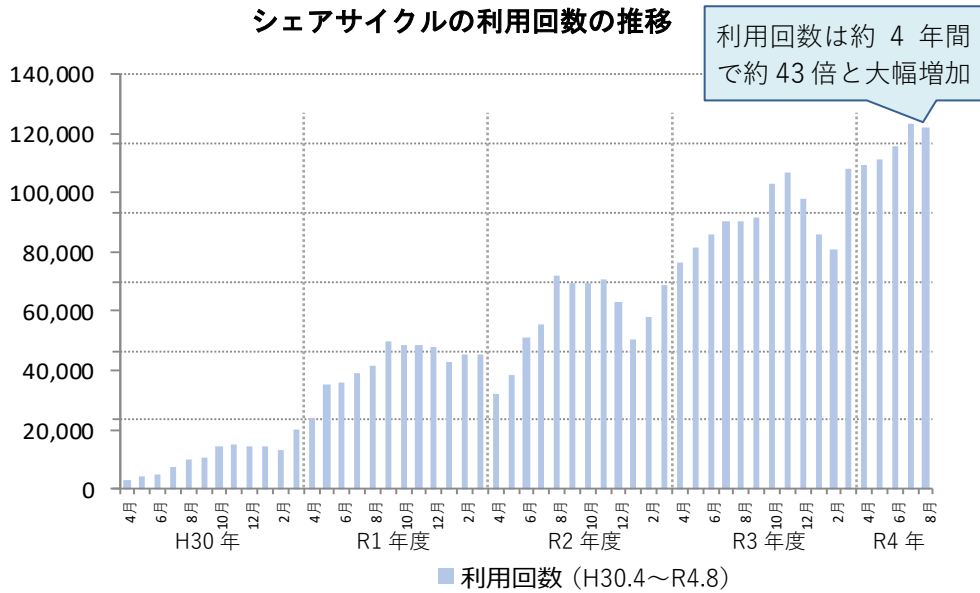
資料：国土交通省、総務省データを基に作成

※本市では、「道路交通法」に規定される「原動機付自転車」と「普通自動二輪車」を一部省略してそれぞれ「原付」、「自動二輪車」としています。自動二輪車（50cc超125cc以下）は道路運送車両法で第二種原動機付自転車と同様の記載扱いとなります。

③シェアサイクルの利用状況

本市では、公共交通の機能を補完する新たな交通サービスとして、シェアサイクルの利用を促進しており、平成30年3月26日～令和2年1月31日まで実施した「千葉市シェアサイクル実証実験」を経て、令和2年2月1日から本格実施しています。

シェアサイクルの利用回数は規模の拡大とともに順調に増加しており、実証実験を開始した平成30年からの約4年間で約43倍（令和4年8月時点）と大幅に増加しています。



資料：千葉市シェアサイクル利用実績の推移

④新たなモビリティ

令和4年4月の道路交通法改正（2年以内施行）により、新たに「特定小型原動機付自転車」が規定され、最高速度20km/h以下、大きさは普通自転車のサイズ以内などの規定を満たすものについて、「免許不要」「ヘルメット着用は努力義務」で運転可能になり、さらに、時速6km/h以下の時に限り、歩道の走行も認められるようになります。いわゆる「電動キックボード」や「フル電動自転車」がこれに該当しますが、今後の自転車政策に影響を与える要素として、注視していく必要があります。



シェアサイクル



電動キックボード

まとめ

電動アシスト付自転車やスポーツ型の自転車、自動二輪車（50cc超125cc以下）等の様々な車種が利用されるとともに、スマートフォン等で手軽に利用できるシェアサイクルが普及しています。

これらの自転車等に関するニーズの多様化に対応するため、駐輪場の利便性の向上が必要です。

2-6 駐車対策に関する問題点と課題

第2次総合計画の実績及び本市における自転車等利用の現状を踏まえ、駐車対策に関する問題点と課題を整理しました。

(1) 放置自転車の解消

● 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幕張本郷駅周辺では区画整理の計画があることから、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はじめ、既存施設や道路空間の有効活用、鉄軌道事業者や事業者等の協力など、さまざまな視点から検討する必要があります。

● 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、商業施設自らが設置する駐輪場を利用すべきですが、既存店舗の中には駐輪場そのものがないことや、駐輪場はあるものの狭いことや、場所が分かりにくいなどの原因により、路上への放置につながっており、放置の発生原因者である施設管理者に対しても指導や助言を行うなど放置の解消に向けた働きかけを行っていく必要があります。

● 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。

このため、市が主催するイベントや SNS 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。

また、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の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。

● 放置防止のための対策の強化

特に放置が多い場所や時間帯がある箇所では、放置原因を調査の上、放置禁止区域や駐輪場の場所の周知を図るとともに、効果的な追放指導や関係機関と連携した臨機的な対策を行う必要があります。

(2)人口動態や生活様式等の変化への対応

● 駐輪場の統廃合

「2-4 本市の駅周辺における自転車等の乗入状況」(1)にあるように、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。

しかし、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、効率的な用地の有効活用の検討が必要です。

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、必要な収容台数を確実に担保するため、統廃合等により市の用地に集約するなど恒久的なものにしていく必要があります。

● 市民サービスの向上

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、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。

● 定期的な駐輪場料金の見直し

駐輪場管理運営や整備には、運営費、整備費、修繕費、用地費等のコストがかかっています。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に定期的な見直しを図る必要があります。

● 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、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6割であり、残りの4割は引き取りのないものとして、売却又はリサイクルしています。

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します。

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)自転車等に関するニーズの多様化への対応

- ニーズの多様化

近年では、チャイルドシート付自転車や電動アシスト付自転車やスポーツ型の自転車等の様々な車種が利用されるとともに、スマートフォン等で手軽に利用できるシェアサイクルが普及しています。

各地域の駐輪場毎の利用者ニーズを踏まえ、電磁ロック式ラックや自動二輪（50cc 超 125cc 以下）の受入等、便利で使いやすい駐輪環境の整備が必要です。

- 安全性の確保

令和4年に駐輪場内で起こった自転車等の盗難件数は319件であり、監視カメラの設置ニーズもあります。駐輪場は多くの人々が利用する施設であり、安全・安心な環境を整えることが必要です。

- キャッシュレス化

キャッシュレス化による決済サービスの変化に対応するため、コンビニ支払いに留まらず、交通系ICカードやその他の決済サービス（インターネット、金融機関窓口等）の導入を検討する必要があります。