

令和3年度船橋市自転車等駐車対策協議会

議事録

問1-1 民間事業者が自転車等駐車場を設置するための助成制度導入について

- 1 導入したほうがよい (13名)
- 2 導入しないほうがよい (0名)
- 3 その他 (0名)

○交通事故防止、二輪車の駐車違反防止、犯罪抑止等の観点から、放置自転車
のより一層の減少が見込まれるのであれば、助成制度導入による自転車等駐
車場の施設拡充には賛成といえる。

○稼働状況を良くみていく必要があると思います。ず〜っと補助をし続けるの
か？難しいです。(補助がなければ成り立たないと思います)

問1-2 助成対象となる自転車等駐車場の駅からの距離は300m以内とする市が多くな っています。助成制度を導入する場合の駅からの距離について

- 1 300m以内としてよい。 (7名)
- 2 300mより駅に近くしたほうがよい (2名)
(200m程度 2名)
- 3 300mを超えたほうがよい (0名)
- 4 駅毎に駐輪需要が異なるため、距離は定めないほうがよい (3名)
- 5 その他 (1名)

○自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(国交省)により、300
m以内の駐輪場が94.1%を占めていることから、300m以内を適正と判断し
た。

○基本的には駅毎に需要は異なるため、距離制限は意味を持たない。
駅周辺のみならず、地域の繁華街もあるので、個別に総合判断していく必要
がある。

○今現在150mを離れると自転車を置いていないので、300mより駅に近くし
たほうがよい。

遠いところに設置して団体や会社に必要としている所にまとめて貸して下さると従業員用として助かります。

○自宅から駅までの動線がそれぞれ違うので、いろいろあった方が良く考えます。

問1-3 鉄道駅により自転車等駐輪場の需給が異なります。自転車等駐輪場の利用率が低い駅での取扱いについて

- 1 駐輪台数増加のため、助成対象としたほうがよい (6名)
- 2 利用が見込めないのであれば、助成対象外としたほうがよい (5名)
- 3 その他 (2名)

○民間事業者の事業判断によるものと思われます。

○まずは、駐輪場の需要の多い、あるいは放置自転車が多い駅を選定して対象としたほうがよい。

○より便利な駅に集中しがちなので、分散しやすいようにできればと思います。

問1-4 助成対象となる自転車等駐車場の台数は50台以上とする市が多くなっていますが、参入を容易にするため駐輪台数確保のため少ない台数を採用している市もあります。助成制度を導入する場合の台数について

- 1 50台以上としてよい (5名)
- 2 50台よりも少ない台数にしたほうがよい (7名)
(1台程度：1名、10台程度：1名、20台程度：1名、
30台程度：2名、指定なし：2名)
- 3 50台よりも多い台数にしたほうがよい (0名)
- 4 その他 (1名)

○50という数字は単に切りのいい数字というだけの意味であり、理由がない。地域の事情に即した台数を考えるべきと思う。

○あまりに少ない台数(例：1台～3台)については、駐輪場シェアサービスとするなど併用できると民間事業者の他に市民も巻き込み意識向上、理解促進も進むと思われる。

○少ない台数でも良いが、採算がとれるのか？

問1-5 ほとんどの市が助成対象となる自転車等駐車場の運営を5年以上という条件を付しています。助成制度を導入する場合の運営期間について

- 1 5年以上としてよい (11名)
- 2 5年よりも短期間がよい (1名)
(3年程度: 1名)
- 3 5年よりも長期間がよい (0名)
- 4 その他 (1名)

○5年以上として、1年毎に見直す必要があると考えます。

問1-6 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(自転車法)では、鉄道事業者、公益的施設の設置者(学校、公会堂等)及び自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者(百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等)は自転車等駐車場の設置等に努めることになっていますが、民間事業者への助成制度を導入する場合、これらの事業者の取扱いについて。

- 1 駐輪場設置を促すため、助成対象としたほうがよい (9名)
- 2 法的に自転車等駐車場の設置等に努めると規定されているため対象外としたほうがよい (3名)
- 3 その他 (1名)

○設置に努めるとされている事業者には助成制度を対象外とする理由は見当たらない。この助成制度の目的は増加する駐輪対策である。

○台数の下限を決めて助成してはと思います。

問1-7 船橋市自転車等の放置防止に関する条例及び施行規則では百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等の大型店舗は自転車等駐車場の附置義務があります。この附置義務を上回る台数を設置した場合の取扱いについて。

- 1 駐輪台数増加のため、助成対象としたほうがよい (9名)
- 2 大型店舗の自転車等駐車場は大型店舗で整備するべきなので、対象外としたほうがよい (3名)
- 3 その他 (1名)

- 民間事業者がもつ限られた資産の中で、それを上回る台数を設置するかどうかは事業者の経営判断によるところが大きい。助成はその判断材料のごく一部なので、できる限り多く確保したい立場からは助成の対象としておくのがいいと思われる。
- 台数の下限を決めて助成してはと思います。

問1-8 問1-1から問1-7までの他に民間自転車等駐車場設置助成制度導入についてご意見があればお書きください。

- 船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画の基本方針の観点から、民間事業も駐輪場整備がしやすくなることを考慮し、回答した。
- 原付バイク、125cc、250cc（400cc）位迄は自転車代わりに使う方も多い。自転車だけでなく、これの方が停めるスペースも対象にすべき。
- 今時点では停めるところがないのに撤去等の直接的排除はやりづらいという観点から積極的な撤去は行われていないと感じるが、ある程度台数が確保できたら厳しく望むべきである。市民の意識づけと民間事業者進出の意欲向上につながるからである。シェアサービスを導入するなら尚更。市民の好意や思いが水泡に帰すようなやり方は、施策全体をないがしろにしてしまう。

問2-1 中間評価の令和3年度以降の取組ご意見があればお書きください。

- 1 意見なし (12名)
- 2 意見あり (1名)

※施策番号は資料3 船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画の中間評価の「今後の取組」の施策番号をご記入ください

施策番号	意見
5	新型コロナウイルスの影響により生活様式がさま変わる中で、今後も多様な需要に応じた料金体系等を設定し、駐輪場を運営していただきたい。

問2-2 船橋市の自転車等の駐車対策についてご意見があればお書きください。

- 自転車活用を推進するため、鉄道用地や公共用地等を活用した新たな駐輪場整備が必要と考えます。
- 駅に近いところに駐輪場を設けて利用者を喜ばせるのは行政の役割ではない。それは民間の仕事。行政は民間事業者、市民といった手牌と協力（利用）しながら安全な駐輪、安心な街をつくりことにある。欧米のように駅（街）から半径〇M以内の自転車乗り入れを制限してもいい。十分公益に資するものである。
- 「違法駐輪対策」と「利用者に喜んでもらうサービス」が一緒くたとなっ
てしまい区別ができていないのではないか。