

## 令和7年度第1回船橋市自転車等駐車対策協議会

日時：令和7年7月28日（月）10時から

場所：中央公民館 5階 第8集会室

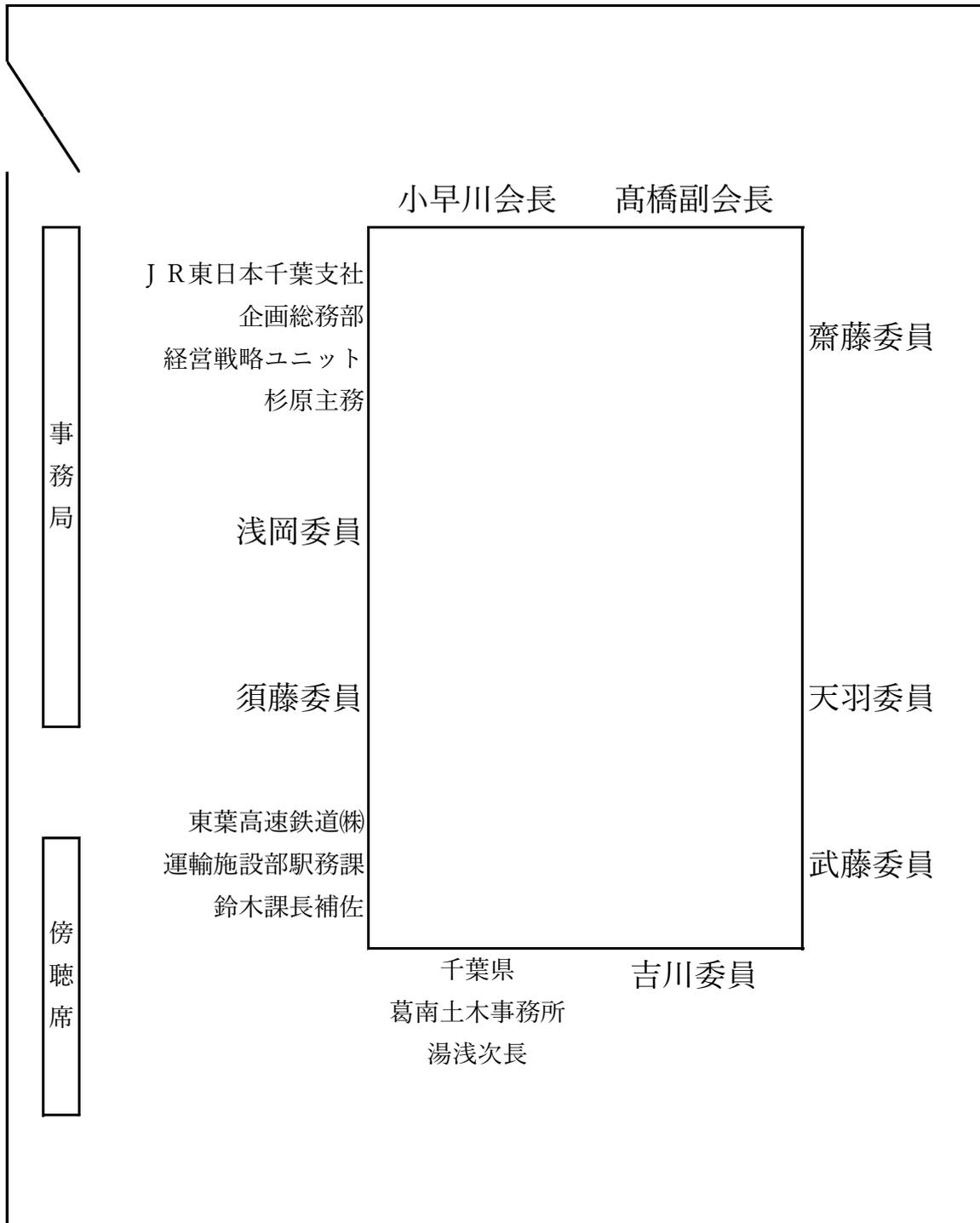
### <次第>

- 1 開会
- 2 委員の変更について
- 3 議事 (1) 「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に関する  
意見・対応について  
(2) 「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」の素案につ  
いて  
(3) 今後のスケジュールについて
- 4 閉会

# 令和7年度第1回自転車等駐車対策協議会 席次表

令和7年7月28日（月） 10時～

中央公民館 5階 第8集会室



「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」に関する意見・対応

(1) 計画策定の方向性について (別紙1 関係)

項番	意見	対応
1	(1) 時代の変化に応じた改定とありますが、具体的にどのようなイメージでしょうか。現行計画にプラスαと理解してよいでしょうか。	自転車の放置対策は基本的には変わらないものと考えており、現行計画の取り組みについては継続していくものと考えております。しかしながら、計画策定から約10年が経過していることから、時代の変化に応じて新たな取り組みについても追加する必要があります。現行計画を基本として必要に応じて修正を行い、解決した取り組みは削除、新たな取り組みは追加しております。
2	(3) 次期計画の対象とは、課題解決したものを除いたものと理解してよいのか？	
3	結果的に、計画策定の方向性として(骨子案)どの様に反映されたのでしょうか？	

(2) 全体構成の変更について (別紙2 関係)

項番	意見	対応
4	4. 各駅等での放置自転車対策の中で「駐輪場需給の現状把握」を行うのか。2. 現状と課題で行うのではないのか。	「2. 現状と課題」においても「駐輪場需給の現状把握」を実施しております。(素案P21) 4. 各駅等での放置自転車対策の中にある「駐輪場需給の現状把握」は、今後の取り組みとして各駅周辺での民間駐輪場の整備状況・利用状況の調査を行うという意味で記載しています。
5	基本理念と基本方針は1. (1)、3. (1) とすることは理解できるが、(骨子案) p2②関連する計画は相関図とすることで理解が深まる。 現行計画では、図表などで分かりやすい表現であったが、(骨子案)なので箇条書きとしているという理解で良いのか？	図として修正しました(素案P2)。今後も必要に応じて図や写真を入れてよりわかりやすいものにするよう努めてまいります。

(3) 今後の方針、施策及び取り組みについて (別紙3、概要版(P5、6)及び骨子案(P32~35) 関係)

項番	意見	対応
6	別紙3別表において一見次期計画案への項目の落とし込みを見るものとなっているが、そもそも、現行個別施策に対し10年間の取組、課題解決や振り返りが全く無いように感じます。中間報告は無かったのか？ 方針2 5-2→シェアサイクル導入済、継続とはなっているが、時代の変化に応じた改定であれば、新たなモビリティ等の活用や、ポート整備が整っているシェアサイクルの活用などの内容が必要。今後骨子案に10年間の取組に関し課題解決が出来なかった施策の見直しの反映が、どの部分で補っているのか等の見える化が必要と思います。	現行計画の施策、施策の取り組み、中間評価の結果、市政モニターアンケートや市営駐輪場利用者アンケートの結果、主な課題、方向性をとりまとめた表を作成しました。(資料3)
7	別紙3別表における方針：2「放置自転車対策の強化を図ります」を「放置自転車対策・自転車盗難防止対策の強化を図ります」にしてはいかがでしょうか。	<施策3>駐輪場の利便性・サービスの向上の取組み(2)防犯・安全性の向上において、「盗難防止対策として利用者へ施錠等防犯対策の啓発」を追加しました。(素案P38)

(4) その他のことについて (どんなことでも構いません)

項番	意見	対応
8	市政モニターアンケート、市営駐輪場利用者アンケート結果から見える課題、要望についてどのように次期計画に反映されているのでしょうか？ 繋がりが・・・ 次回の骨子案について、意見を整理したものでお願いします。	項番6と同じになります。
9	盗難防止対策も重要な課題であると認識していますので、連携して対策をとっていきましょう。 防犯カメラの設置も強力的に推進してください。	警察とは効果的な連携を引き続きお願いしたいと考えております。 <施策3>駐輪場の利便性・サービスの向上の取組み(2)防犯・安全性の向上において、「～必要に応じた防犯カメラの設置等によって防犯・安全性の向上を図ります。」としました。(素案P38)
10	警察との連携が重要と感じました。	警察とは効果的な連携を引き続きお願いしたいと考えております。

# 自転車等の駐車対策に関する取組み・課題と方向性について

番号	現行計画の施策	現行計画の施策の取組み	現行計画の主な取組み (平成28年度～令和7年度)	個別施策の取組に対する中間評価 (令和3(2021)年4月)	市政モニターアンケート・ 市営駐輪場利用者アンケート	現行計画の主な課題	方向性
<b>【方針1】 駐輪場の確保や既設駐輪場の利用促進</b>							
1	将来需要予測に基づいた市営駐輪場の確保	①駐輪場の新設 ②路上駐輪場の新設の検討 ③長期安定的な用地の確保	①西船橋駅第10駐輪場の増設(令和元年度 3,080台) 津田沼駅第6駐輪場の新設(令和5年度 59台)等 計3,867台	収容台数が増加したことにより放置自転車 が減少する効果があらわれている。	駐輪場でもっとも重視する点は駅に近い ことが回答の3/4となっている。 駐輪場の増設が放置自転車対策に必要な 施策で2番目に高い25%となっている。	③駅に近い駐輪場用地の確保が困難 ※安定的で十分な駐輪場用地の確保が難しい ※平成27年度から令和7年度の10年間で収 容台数は3,618台減少	・駐輪需要の把握に努める。 ・長期安定的な駐輪場用地を目指す。
2	既設駐輪場の利用促進	①駐輪場への案内・誘導 ②駐輪場利用への付加価値の創出	①現計画の策定に合わせて行った料金改定によっ て、段階料金制となったことで、利用促進が 図られた。 ①空きが生じている駐輪場の利用実態を調査し、 縮小した。	空きが生じている駐輪場の有効利用を図る ための新たな取組を検討する必要がある。			・駐輪場ごとの利便性に応じた料金設定によ って対応完了とする。
3	駐輪場料金の改定	駐輪場ごとの利便性に応じた料金設定	現行計画の策定に合わせて料金を改定したが、 現計画期間中は新型コロナウイルス感染症の影 響による駐輪場需要が読めなかったこと、 また、光熱費や人件費等の上昇の継続性が不明 確であったことから、料金の見直しを延期した。	空きが生じていた駐輪場の利用申込が増加 し、利用促進が図られ放置自転車等が減少 している。	料金については利用者の63%が妥当と回答 した。 定期利用では現行の長期割引及び一時利用 では回数券割引よりもよりもキャッシュレス 割引を望んでいる。		・駐輪場を適切に運営できる駐輪場料金の設 定を検討する。
4	民間事業者への助成制度	民間の駐輪場整備の助成制度の検討	参入に意欲的な民間事業者が見つからず、 助成制度の成立には至っていない。	制度を導入している近隣市は少なく、制度 の利用実績も少ない中で本市での利用促進が 図れるのか、導入市での問題等を詳細に検討 する必要がある。		・民営駐輪場との料金格差 ※定期利用では市営駐輪場の倍額以上 ※市営駐輪場の料金設定が民間参入を阻ん でいる可能性がある	・引続き民間駐輪場整備の助成制度の検討 する。
<b>【方針2】 多様な需要に応じた駐輪場の確保</b>							
5	目的施設やまちの特性に対応した駐輪場の確保	①一定時間無料化後の課金制の導入の検討 ②コミュニティサイクルなど、自転車利用 者のニーズに対応	①日ぎめ機械式駐輪場で一定時間無料化を導入 した。 導入箇所 令和6年12月 11箇所 ②一部駐輪場内にシェアサイクル置場を設置した。	買い物などの短時間利用者が一定時間無料 で利用できる駐車スペースを確保するなどの 利用促進を図ったことで、放置自転車等が 減少するなど取組の効果が表れている。			・継続して実施するが、放置自転車対策の施 策の取組みとして記載はしない。
6	駐輪場の利便性・サービスの向上	①利用者の利便性に配慮した施設・設備の 改善 ②駐輪場の防犯・安全性の向上 ③管理運営体制の充実 ④自動二輪車(原付2種)駐車場の受け入 れ	①日ぎめ機械式駐輪場11箇所 で交通系IC決 済に対応した。 ①整理員のいる南船橋駅第1駐輪場で24時 間支払い可能な日ぎめ券 売機を設置した。 ②一部駐輪場で防犯カメラ設置、LED照明を 導入した。 ④駐輪場10箇所 で原付2種を受け入れた。	設備等の改善により利用者の利便性などが 向上している。 自動二輪車(原付2種)の受け入れを行うこ とで空きが生じている駐輪場の利用促進を 図れている。	「安全性や利便性を現状維持し、料金も現 状維持をする」が52%、「安全性や利便性を向 上させるなら、料金の値上げは止むを得ない」 が44%。 駐輪場への屋根の設置要望、レイアウト改 善などの意見があった。	・障害者、高齢者、子育て世代等への対応 ・大型・重量化した子乗せ電動アシスト自転 車等への対応 ・特定小型原動機付自転車や新基準原付への 対応	・新たなモビリティ等多様な自転車等への対 応等を検討する。 ・警察と連携し防犯・安全性の向上を図る。 ・効率的な駐輪場運営方法について検討す る。
<b>【方針3】 放置自転車対策の強化</b>							
7	放置実態に応じた対策の実施	①放置禁止区域の見直し ②放置実態に応じた放置防止対策の実施 ③効果的・効率的な撤去作業の検討	①船橋駅、南船橋駅の放置禁止区域の見直し を実施した。 ②船橋駅、下総中山駅、北習志野駅などで 民間事業者等に放置自転車 対策の協力を依頼した。 ②機械式駐輪場での放置を即時撤去の対 象とした。 ③同一場所での同日中に複数回の撤去を 実施した。 ③市民等からの情報を街頭指導員の配置へ 反映した。	1日を通しての撤去・移送を行うなどの 効果的な放置防止対策の実施により、 放置自転車等が減少するなどの効果が でている。	放置自転車の撤去が放置自転車対策に 必要な施策でもっとも高い27%となっ ている。	・放置禁止区域等の見直し	・実態に応じて放置禁止区域の見直しの 検討が必要である。 ・事業者と連携して放置対策を行う必要 がある。
8	撤去自転車等の保管・処分の効率化	①引取り率の向上 ②警察との連携体制の強化	①引取り率は43%～48%で推移している。 ②警察と定期的に防犯登録に基づく 放置自転車の照会を行った。	引取り通知の送付により引取り率が向 上していること、また引取りのない 自転車等は売却により現金化するこ とで保管場所の効率化が図れている。			・自転車等の撤去・移送、保管場所の運 営方法等の見直しを検討する必要がある。 ・警察との連携し放置対策を行う必要 がある。
9	放置防止に関する啓発活動	①街頭指導員の活用・レベルアップ ②駅前放置自転車クリーンキャンペーン の充実 ③自転車等を放置しにくい雰囲気づくり	①街頭指導員のマニュアルに事例集を 追加した。 ②千葉県自転車軽自動車商協同組合船 橋支部にも参加協力を得て各店 舗にポスター掲出を行った。 ③放置禁止区域啓発看板及び標識の 5年1サイクルの定期的な書換え や効果的な場所への移設を実施した。	街頭指導員を効果的に配置するなど 放置しにくい環境を作ることで、 放置自転車等が減少し取組の効果が 出ている。		・駐輪ルールの啓発 ※令和5年度の放置自転車等に係る 引取通知の対象の約12%が外国人 ・一時的な駐輪を発端とする放置 自転車増加の可能性	・継続して街頭指導員の活用・レ ベルアップを図る。 ・駅前放置自転車クリーンキャン ペーンを継続実施する。 ・外国人や転入者への啓発を図る。
<b>【方針4】 市民・関係事業者との連携・協力</b>							
10	駐輪場附置義務条項の見直し	先進市における効果的な事例の研究	見直しを行っている自治体の調査を 実施し、現行基準で問題はないと 判断し、見直しは実施しなかった。	自転車等利用者の商業施設の利用 状況や駐輪実態を踏まえて、本市 の現状に即した附置義務施設 の用途区分の拡大や店舗面積 基準等について検討する必要がある。			・附置義務制度による駐輪場の 設置を推進する。
11	事業者による駐輪場整備の促進	①鉄道事業者による駐輪場整備 や用地提供 ②商業事業者等による駐輪場 設置の促進	①鉄道事業者から借地し、駐輪 場用地を運営している。 ②駐輪場附置義務条項の対象 となる商業施設等に、必要な 収容台数の確保をするように 指導を実施している。	鉄道事業者からは市営駐輪場 用地の借地協力を受けることが でき、また鉄道事業者等が 主体的に駐輪場の整備・運 営を行うなど駐輪場整備の 促進が図られている。			・施策11は他の施策に包含さ せる。
12	自転車関係者の放置防止に関する協 力体制確立	①鉄道事業者との連携 ②民間事業者との連携 ③警察との連携	①鉄道事業者からは駐輪場の 整備や用地の借地協力、自転 車等の放置防止啓発活動の 協力を得ている。 ②民間事業者とは連携して 放置自転車対策を行っている。 ③警察からは夜間のパトロー ル等の協力を得ている。	クリーンキャンペーンを連 携して実施することで放置 自転車等について意識の共 有が図られていると、置 置自転車等の減少に効果 が出ている。			・施策12は他の施策に包含 させる。

船橋市  
自転車等の駐車対策に関する総合計画

令和8(2026)年度～令和17(2035)年度

(素案)

令和8(2026)年3月

船橋市

# 目次

<b>1. 総合計画の基本事項</b>	
1-1 目的と背景	・・・ 1
1-2 計画の位置づけ	・・・ 2
1-3 計画の対象	・・・ 3
<b>2. 現況と課題</b>	
2-1 船橋市の概要	・・・ 4
2-2 これまでの取組み	・・・ 10
2-3 各駅等周辺の駐輪実態調査結果	・・・ 20
2-4 駐輪場利用者等の意識調査結果	・・・ 22
2-5 放置自転車対策の課題	・・・ 35
<b>3. 今後の方針、施策及び取組み</b>	
3-1 方針1：多様な需要に応じた駐輪場の確保を図ります	・・・ 37
<施策1> 駐輪場の確保	・・・ 37
<施策2> 駐輪場料金の見直し	・・・ 38
<施策3> 駐輪場の利便性・サービスの向上	・・・ 38
3-2 方針2：放置自転車対策の強化を図ります	・・・ 39
<施策4> 放置実態に応じた対策の実施	・・・ 39
<施策5> 撤去自転車等の撤去等の効率化	・・・ 39
3-3 方針3：啓発活動により理解やマナーの向を図ります	・・・ 40
<施策6> 放置防止に関する啓発活動	・・・ 40
<b>4. 各駅等の放置自転車対策</b>	
4-1 新駅での方針	・・・ 41
4-2 既存駐輪場がある駅での方針	・・・ 42
4-3 その他の駅での方針	・・・ 42
4-4 関係機関への協力依頼	・・・ 42
<b>5. 計画の推進</b>	
5-1 進捗の目安となる指標	・・・ 43
<b>6. 資料（今回の案には記載しておりません）</b>	
計画策定の経過	

# 1. 総合計画の基本事項

## 1-1 目的と背景

船橋市における自転車等の放置対策は、昭和 61(1986)年に「船橋市自転車等の放置防止に関する条例」を制定し、駐輪場の整備、放置自転車等の撤去、放置防止の啓発活動等の対策を行ってきました。

しかし、放置自転車等の撤去台数は年間1万台を超える状況が続いていました。また、市内の駐輪場においては、利用率が高く常に満車の駐輪場がある一方で、利用率の低い駐輪場があるなど、効果的・効率的な運用とはなっていない状況でした。

以上のような背景を踏まえ、自転車等の放置防止対策を効果的・効率的に実現するため、平成 28(2016)年に「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画(以下「本計画」という。)」を策定しました。市では、本計画に基づき自転車等の駐車対策に関する様々な施策を実施し、放置自転車台数を本計画策定前の1/4に減らすことができましたが、未だ自転車等の放置は解消しておりません。さらに、この10年間で社会情勢やライフスタイルの変化に伴い自転車利用の実態も変化してきています。

こうした状況を受け、より効果的・効率的に自転車等の放置防止対策を継続して実施するため、これまでの放置自転車等に対する取り組みや課題を確認するとともに、今後の自転車等の放置防止対策をとりまとめた新たな「船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定することとしました。



船橋駅南口（昭和 52(1977)年）



船橋駅南口（平成 9(1997)年）

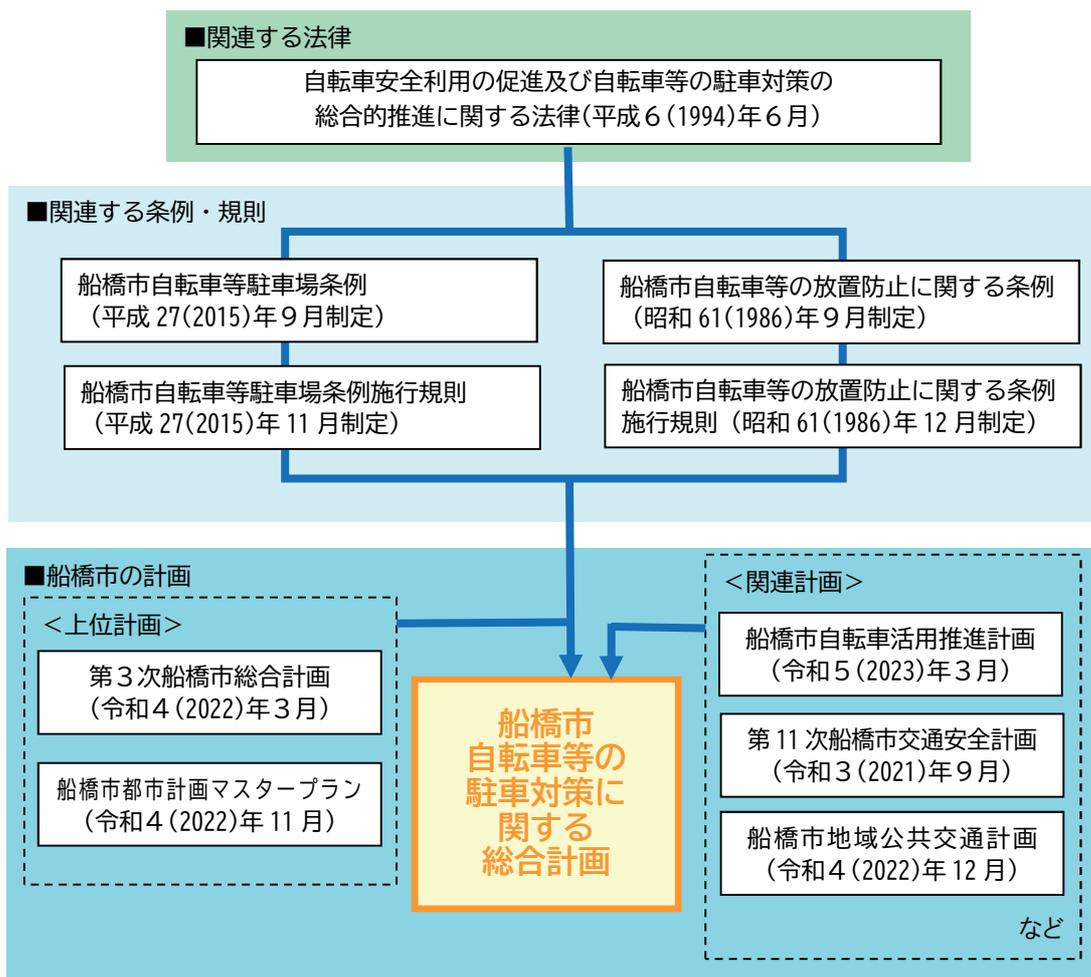
## 1-2 計画の位置づけ

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（以下「自転車法」という。）」第7条に基づく計画です。

### 〈自転車法〉

第7条 市町村は、第5条第1項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画を定めることができる。

本計画の策定にあたっては、本市のまちづくりの指針である「第3次船橋市総合計画」、「船橋市都市計画マスタープラン」及び本市が並行して行う各種関連施策との整合を図りながら策定しました。





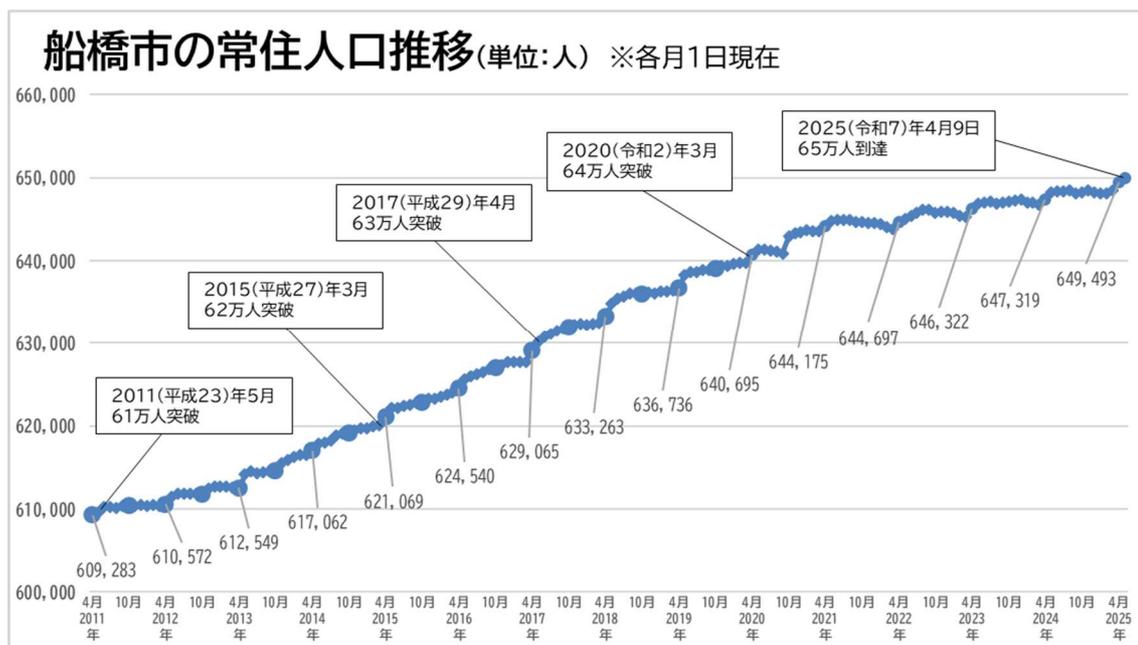
## 2. 現状と課題

### 2-1 船橋市の概要

#### (1) 人口

本市の人口動態は現在も緩やかな増加傾向を示しており、令和7(2025)年4月9日に総人口が65万人を上回りました。この人口規模は、政令指定都市および特別区を除く自治体の中で最大となっています。

表1 船橋市の常住人口推移(各月1日現在)



出典：船橋市ホームページ(船橋市の常住人口65万人到達)

## (2) 将来人口

本市の人口動態に関する将来推計によると、総人口は令和 15(2033)年に 66.4 万人でピークを迎え、その後減少傾向に転じると予測されています。

また、生産年齢人口（15～64 歳）については、令和 10(2028)年まで緩やかな増加が見込まれるものの、その後は減少に転じる見通しです。

これらの推計から、本市においても少子高齢化が進行していくことが予測されます。

表2 年齢3区分別人口の将来推計



出典：人口推計調査報告書（令和元(2019)年5月）

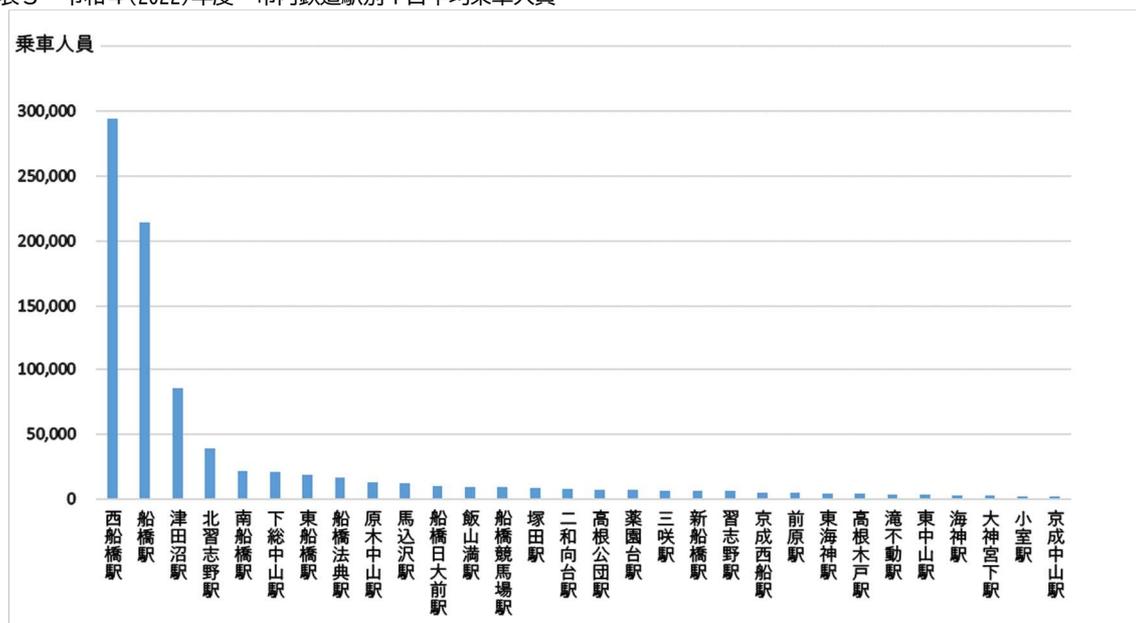
### (3) 市内鉄道駅別 1 日平均乗車人員

本市では、鉄道網が発達しており、通勤・通学等の手段として重要な役割を果たしています。

船橋市の東西方向に J R 総武線、J R 京葉線、東京メトロ東西線、東葉高速線及び京成本線があり、南北方向には J R 武蔵野線、東武アーバンパークライン及び京成松戸線が、北部には北総線の計 9 路線が敷かれ 35 駅が存在しています。

各駅の乗車人員をみると、西船橋駅、船橋駅、津田沼駅、北習志野駅、南船橋駅の順で多くなっています。

表 3 令和 4 (2022) 年度 市内鉄道駅別 1 日平均乗車人員



出典：船橋市統計書 道路計画課

## (4) 通勤・通学時の自転車利用

本市の通勤・通学における交通手段の特徴として、全国平均及び千葉県平均と比較して、鉄道・電車利用率及び自転車利用率が高く、一方で自家用車利用率が低い傾向が見られます。

表4 通勤・通学時の利用交通手段

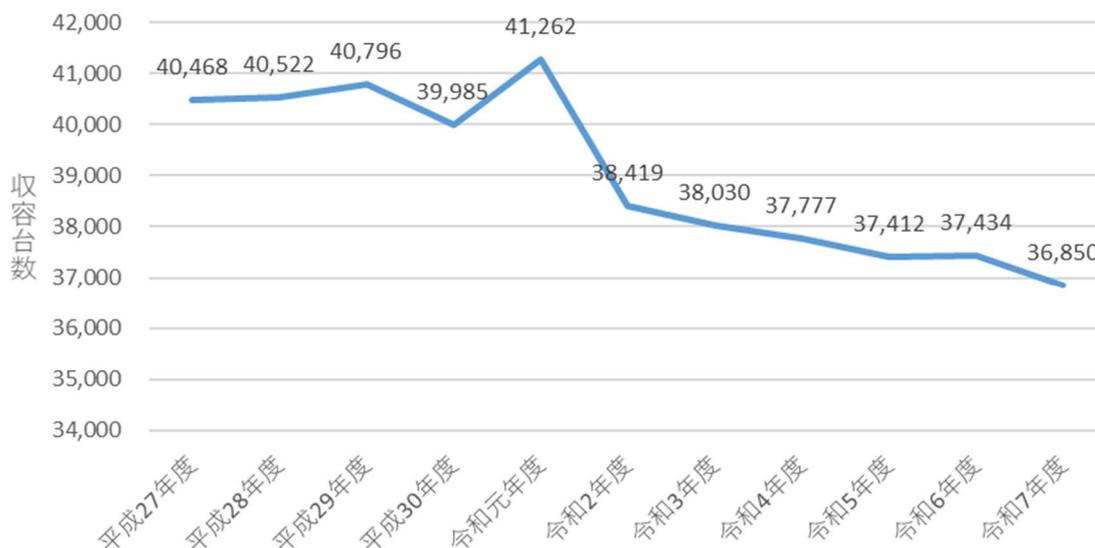
区分	全国				千葉県				船橋市			
	自市区町村		他市区町村		自市区町村		他市区町村		自市区町村		他市区町村	
従業・通学の自他市区町村の別	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
利用交通手段												
総数	27,810,067	100.0%	27,802,940	100.0%	1,010,935	100.0%	1,770,679	100.0%	94,665	100.0%	194,727	100.0%
徒歩のみ	3,736,864	13.4%	220,806	0.8%	149,775	14.8%	8,149	0.5%	16,788	17.7%	1,066	0.5%
鉄道・電車	1,666,279	6.0%	12,801,798	46.0%	108,247	10.7%	1,091,548	61.6%	22,469	23.7%	155,040	79.6%
乗合バス	1,265,371	4.6%	2,586,104	9.3%	55,954	5.5%	190,186	10.7%	5,682	6.0%	20,699	10.6%
勤め先・学校のバス	290,836	1.0%	387,212	1.4%	16,918	1.7%	33,484	1.9%	1,515	1.6%	3,495	1.8%
自家用車	15,589,458	56.1%	12,474,276	44.9%	466,217	46.1%	599,196	33.8%	23,453	24.8%	30,438	15.6%
ハイヤー・タクシー	56,698	0.2%	64,090	0.2%	1,155	0.1%	3,098	0.2%	112	0.1%	355	0.2%
オートバイ	841,863	3.0%	736,473	2.6%	28,583	2.8%	32,351	1.8%	4,283	4.5%	3,861	2.0%
自転車	5,181,712	18.6%	2,880,058	10.4%	232,727	23.0%	186,980	10.6%	28,444	30.0%	22,221	11.4%
その他	357,000	1.3%	429,894	1.5%	12,669	1.3%	25,168	1.4%	1,048	1.1%	2,243	1.2%
利用交通手段「不詳」	336,044	1.2%	216,450	0.8%	16,184	1.6%	13,809	0.8%	1,550	1.6%	1,391	0.7%

出典：令和2(2020)年度 国勢調査

## (5) 市営駐輪場収容台数

市営駐輪場の新設及び二段式駐輪ラックの導入により収容能力の拡充を図りましたが、駐輪場の廃止等によって収容台数は減少傾向にあります。

表5 市営駐輪場収容台数（原付、自動二輪車含む 各年度4月1日現在）



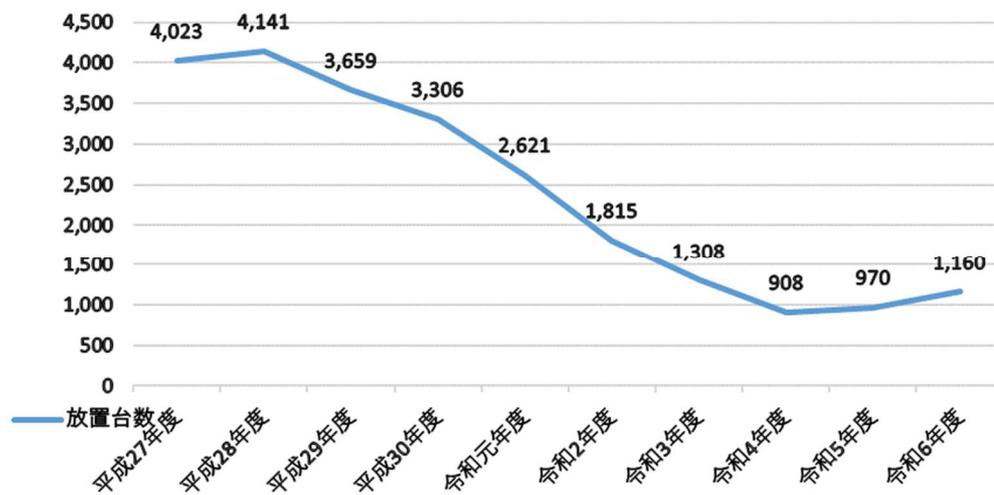
出典：各年度ふなばし市政の概要

## (6) 自転車放置台数

自転車等の放置台数調査では、自転車放置台数は第1次計画策定時と比較して顕著な減少を示しているものの、令和4(2022)年度を最低値として、令和5(2023)年度以降は微増傾向に転じている状況です。

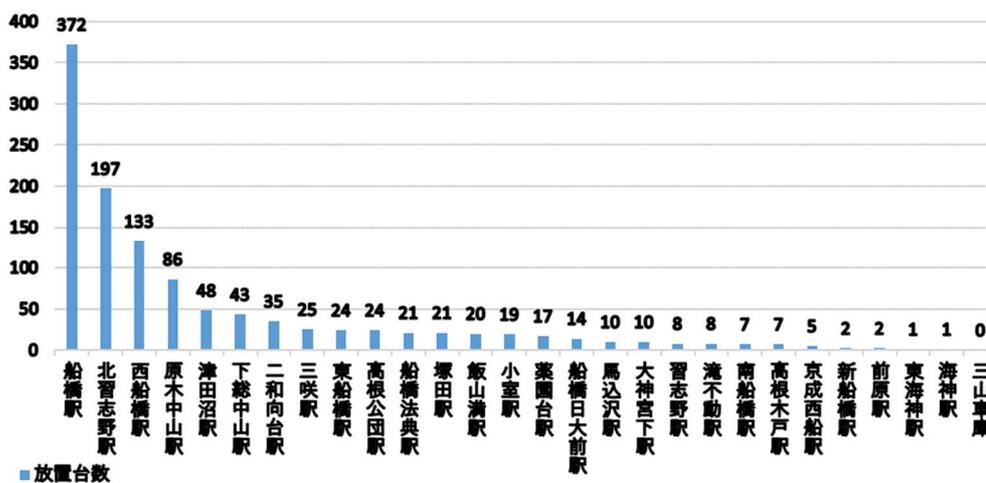
また、駅別では船橋駅、北習志野駅、西船橋駅で放置台数が多い状況です。

表6 放置台数(自転車のみ、年度別)



出典：船橋市が実施した自転車等の放置調査

表7 放置台数(令和6(2024)年度・駅別)



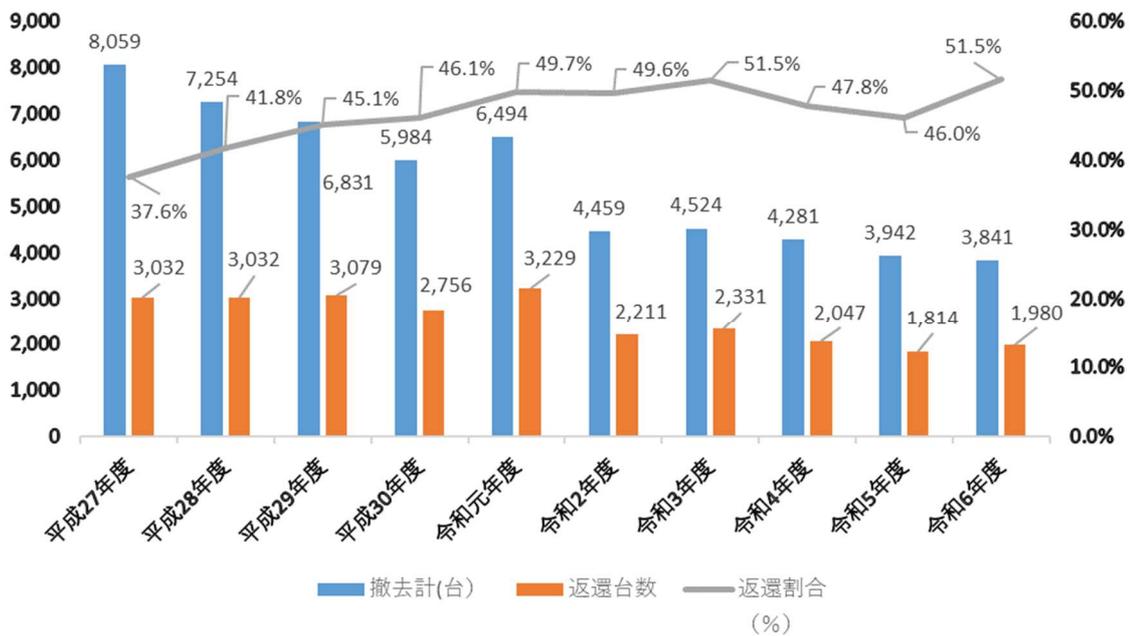
出典：船橋市が実施した自転車等の放置調査

## (7) 撤去台数及び返還台数

自転車等の撤去台数は、平成6(2024)年度には平成27(2016)年度から半減しており大幅に減少しました。

一方、撤去した自転車等の返還割合に関しては、年度ごとに多少の変動は見られるものの、全体的には緩やかな上昇傾向にあります。

表8 撤去台数と返還台数及び返還割合



出典：船橋市が実施した自転車等の撤去・返還実績

**方針 1 : 駐輪場の確保や既設駐輪場の利用促進を目指します****<施策 1 > 将来需要予測に基づいた市営駐輪場の確保****<取組状況>**

駐輪場の新設については、船橋駅第 16 自転車等駐車場等 5 個所の駐輪場を新設しました。また、西船橋駅第 10 自転車等駐車場等 3 個所の駐輪場においては、収容台数増加のため 2 段ラックの設置を実施しました。

しかし、駐輪場用地の返還に伴う閉鎖や自転車規格を考慮した全市営駐輪場の収容台数の見直を行った結果、平成 27(2015)年度から令和 7(2025)年度の 10 年間で、収容台数は 3,618 台の減少となりました。



津田沼駅第 6 自転車等駐車場



西船橋駅第 10 自転車等駐車場

## <施策2> 既設駐輪場の利用促進

### <取組状況>

駅から遠い駐輪場の利用率が低いことから駐輪場間の利用率の平準化を図るため、平成28(2016)年度から駅からの距離等に応じた段階制の料金設定に変更しました。

自転車等駐車場定期利用料金（単位：円）

			A			B			C			D			E		
			1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年	1カ月	6カ月	1年
自転車	市内	一般	330	1,810	3,630	550	3,020	6,050	770	4,230	8,470	990	5,440	10,890	1,210	6,650	13,310
		以下 高校生	160	905	1,810	270	1,505	3,020	380	2,115	4,230	490	2,715	5,440	600	3,325	6,650
	市外	一般	490	2,715	5,440	820	4,535	9,070	1,150	6,345	12,700	1,480	8,165	16,330	1,810	9,975	19,960
		以下 高校生	245	1,357	2,715	405	2,262	4,535	575	3,167	6,345	735	4,082	8,165	905	4,987	9,975
原付・自動二輪	市内	一般	660	3,630	7,260	1,100	6,050	12,100	1,540	8,470	16,940	1,980	10,890	21,780			
		以下 高校生	330	1,810	3,630	550	3,020	6,050	770	4,230	8,470	990	5,440	10,890			
	市外	一般	990	5,440	10,890	1,650	9,070	18,150	2,310	12,700	25,410	2,970	16,330	32,670			
		以下 高校生	490	2,715	5,440	820	4,535	9,070	1,150	6,345	12,700	1,480	8,165	16,330			

### <施策3> 駐輪場料金の改定

#### <取組状況>

駐輪場料金は受益者負担の原則の下、令和2(2020)年度及び令和6(2024)年度に料金見直しの検討をしましたが、令和2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響によって利用者数が一時的に減少し将来的な駐輪需要の判断が困難だったこと、令和6(2024)年度は駐輪場料金を算定する指標となる光熱費や人件費等の高騰の継続性が不明確であったことから料金改定は行いませんでした。

### <施策4> 民間事業者への助成制度

#### <取組状況>

採算性や土地確保の問題が大きく駐輪場事業への参入に意欲的な民間事業者が見つからなかったため、助成制度の成立には至りませんでした。

## 方針 2 : 多様な需要に応じた駐輪場の確保を図ります

### <施策5> 目的施設やまちの特性に対応した駐輪場の確保

#### <取組状況>

短時間駐輪のニーズに対応するため、一部の機械式駐輪場において入庫後 90 分無料の課金制度を導入しました。

また、交通の混雑緩和、環境への負荷の低減、市民の健康増進などの効果が期待できる自転車利用を促進するため、船橋市シェアサイクル事業を開始しました。



北習志野駅第8自転車等駐車場



シェアサイクルポートの様子

## ＜施策6＞ 駐輪場の利便性・サービスの向上

### ＜取組状況＞

利用者の利便性向上のため交通系ICカード決済に対応した精算機を導入しました。

また、駐輪場利用者から設置要望があった自動二輪車(原付2種)を一部駐輪場で受け入れを開始し、サービス向上を図りました。



交通系 I Cカード決済対応精算機



自動二輪車駐輪の様子

### 方針3：放置自転車対策の強化を図ります

#### ＜施策7＞ 放置実態に応じた対策の実施

##### ＜取組状況＞

放置台数が多い駅では特定の施設付近に放置が集中している場合があったため、施設管理者等に放置防止対策に協力していただくとともに、市民等から寄せられた情報も踏まえて自転車の放置防止を啓発する街頭指導員の配置に反映させるなど実態に応じた対策を実施しました。



放置防止対策実施前



放置防止対策実施後

## ＜施策8＞ 撤去自転車等の保管・処分の効率化

### ＜取組状況＞

撤去自転車等の大幅な台数減少に伴い、保管場所の縮小を実施しました。

No.	名称	
1	中野木北保管場所	
2	中野木南保管場所	
3	前貝塚保管場所	
4	二和西保管場所	令和元(2019)年度縮小
5	海神町南保管場所	令和5(2023)年度廃止
6	西船保管場所	令和2(2020)年度廃止
7	馬込保管場所	平成30(2018)年度廃止



二和西保管場所

## ＜施策9＞ 放置防止に関する啓発活動

### ＜取組状況＞

放置禁止区域の自転車等の放置状況に応じて街頭指導員を配置し、自転車等を適切に駐輪する啓発活動を実施しました。

また、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを継続実施し、販売店での啓発ポスター掲示など放置防止の意識啓発を図りました。



啓発看板



令和6(2024)年ポスター

## 方針4：市民・関係事業者との連携・協力を推進します

### <施策10> 駐輪場附置義務条項の見直し

#### <取組状況>

他自治体への事例調査を行った結果、他自治体においても同様の基準であり、事業者が設置した駐輪場の収容状況も適切であったため附置義務条項の見直しは実施しませんでした。

### <施策11> 事業者による駐輪場整備の促進

#### <取組状況>

鉄道事業者につきましては、自主的に駐輪場やシェアサイクルの整備・運営を行っているところがあります。

商業事業者等は船橋市自転車等の放置防止に関する条例や船橋市宅地開発事業施設整備基準の対象となる施設について駐輪場を設置しています。



空きスペースを利用した駐輪場

## ＜施策12＞ 自転車関係者の放置防止に関する協力体制確立

### ＜取組状況＞

鉄道事業者には、鉄道用地等の提供等について協力を依頼しました。

民間事業者には、周辺への自転車の放置防止のため、附置義務等の駐輪場又は駐輪スペースの確保を依頼しました。

警察には、撤去自転車への対応のほか、交通管理者として放置防止活動への協力を依頼しました。



下総中山駅第2自転車等駐車場



船橋日大前駅東口第2自転車等駐車場

各駅等周辺における駐輪場利用状況及び自転車放置状況を確認するため駐輪実態調査を下記のとおり実施しました。

### (1) 駐輪場利用状況調査

調査日：令和7(2025)年4月16日～21日

調査時間：概ね午前11時頃

天気：晴天

調査対象：市営（定期・一時）及び民間（定期・時間貸し）の駐輪場

調査内容：各駐輪場の収容能力及び実収容台数

### (2) 自転車放置状況調査

調査日：令和7(2025)年4月8日

調査時間：概ね午前11時頃

天気：晴天

調査内容：駅周辺の自転車の放置台数

### (3) 調査結果

実収容台数と放置台数の合計である乗入台数について見てみると、船橋駅がもっとも多く、次いで西船橋駅、北習志野駅、船橋法典駅と続きます。

表 駐輪実態調査結果等一覧（自転車のみ 令和7(2025)年4月調査）

連番	駅名	①収容能力	②実収容台数	③放置台数	④乗入台数 (②+③)	市営駐輪場 収容能力
1	船橋駅	8,581	6,623	62	6,963	7,633
2	西船橋駅	6,975	5,156	33	5,324	6,581
3	北習志野駅	2,976	2,457	31	2,545	2,107
4	船橋法典駅	2,415	2,004	1	2,094	2,002
5	東船橋駅	2,283	1,789	6	1,922	2,283
6	下総中山駅	2,434	1,906	3	1,912	1,627
7	馬込沢駅(※)	1,624	1,404	1	1,460	0
8	飯山満駅	1,923	1,359	4	1,416	1,353
9	二和向台駅	2,251	1,281	5	1,300	2,171
10	薬円台駅	1,181	962	12	993	1,181
11	三咲駅	1,505	944	4	973	170
12	高根公団駅	2,048	894	3	954	1,904
13	南船橋駅	1,314	827	2	842	1,116
14	原木中山駅	940	690	20	720	492
15	船橋日大前駅	851	636	3	665	671
16	新船橋駅	1,471	552	0	590	230
17	塚田駅	867	557	5	563	143
18	高根木戸駅(※)	1,135	523	3	539	0
19	津田沼駅	589	432	10	447	518
20	習志野駅	520	360	6	366	356
21	東海神駅	745	301	0	309	612
22	滝不動駅	585	262	2	264	62
23	小室駅	1,360	214	5	227	1,360
24	東中山駅(※)	270	180	2	196	0
25	船橋競馬場駅(※)	197	132	0	133	0
26	前原駅(※)	140	121	1	122	0
27	大神宮下駅	119	83	3	94	93
28	海神駅	101	76	0	76	101
29	三山車庫	61	14	0	14	61
総合計		47,461	32,739	227	34,023	34,827

※は、市営駐輪場のない駅。

京成西船駅は西船橋駅と合算、京成中山駅は下総中山駅と合算しています。

市政モニターアンケート、駐輪場利用者アンケートより、自転車利用に関する現状を整理します。

## (1) 市政モニターアンケート

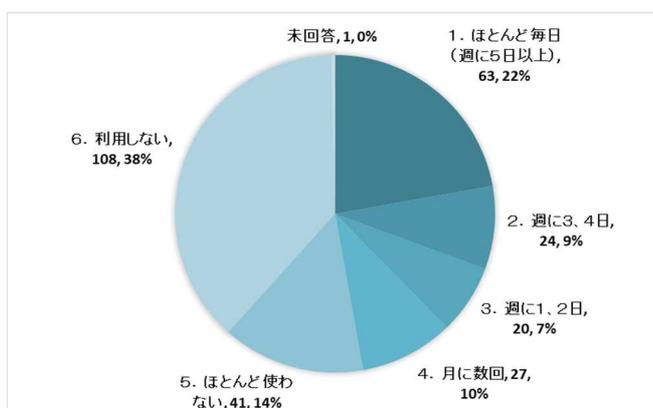
### 【調査目的】

- ・市営駐輪場利用者以外の自転車、駐輪場の利用状況の整理

### 【調査概要】

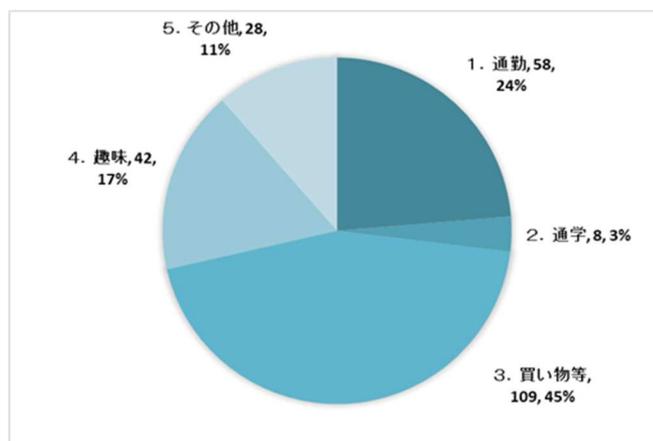
- ・調査区域 船橋市全域
- ・調査対象者 市政モニター
- ・モニター数 299人 有効回収数 284人
- ・実施方法 郵送配付 郵送・インターネット回収
- ・調査期間 令和5(2023)年6月28日(水)～7月18日(火)

### 1 自転車利用の有無 (n=284)



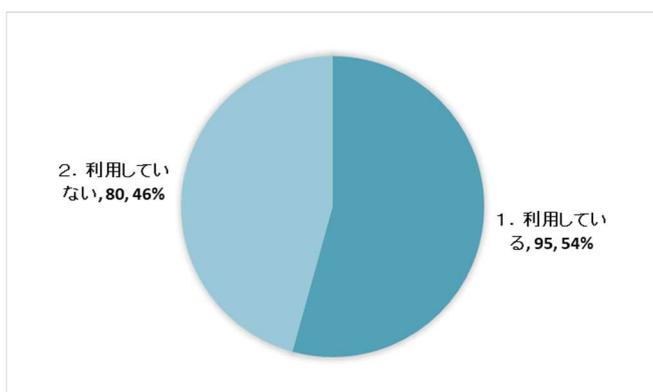
頻度の違いはありますが5割弱の市民が自転車を利用しています。

## 2 自転車の利用目的 (n = 175、複数回答)



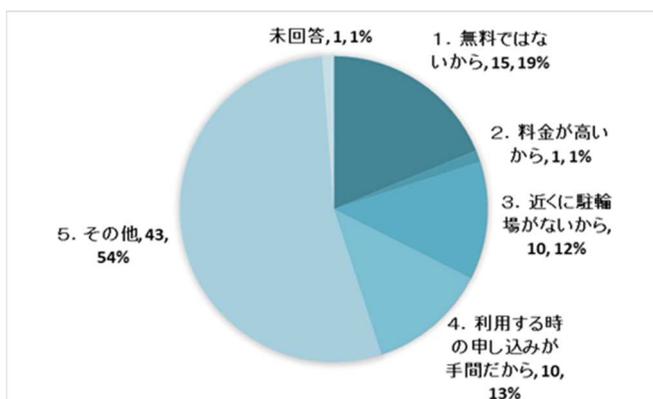
アンケート回答者のうち、「買い物等」での利用が 45%と最も高く、次いで「通勤」での利用が 24%となっています。

## 3 駐輪場の利用の有無 (n = 175)



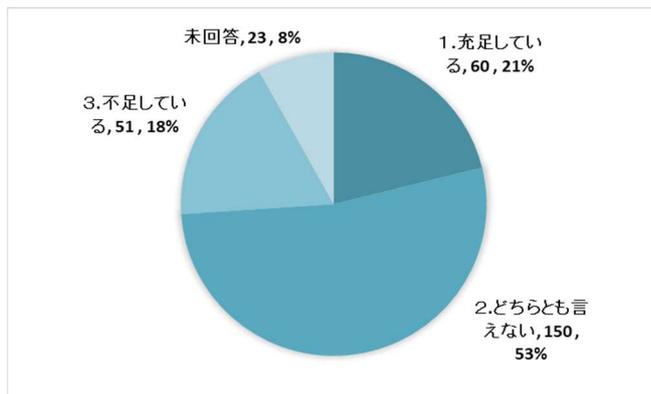
市営・民間を問わず、54%が駐輪場を利用しています。

## 4 駐輪場を利用しない理由 (n = 80)



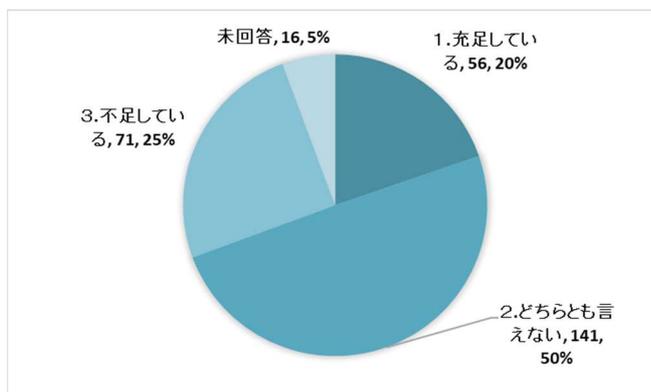
駐輪場を利用しない理由は「無料ではないから」と「料金が安い」で 20%となっています。

## 5 定期利用駐輪場の過不足 (n = 284)



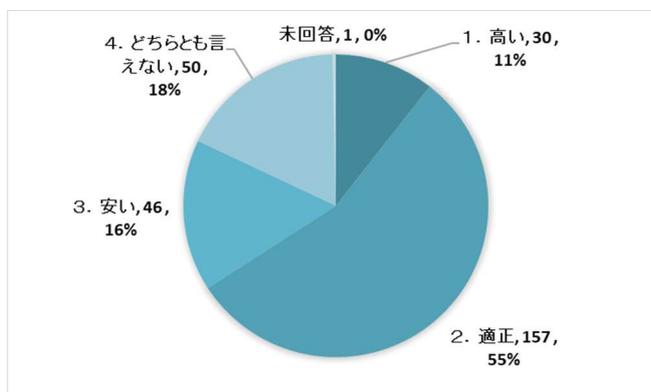
「充足」、「不足」ともに約2割となっていますが、アンケートの対象者が駐輪場利用者ではないため、「どちらともいえない」が約5割となっています。

## 6 一時利用駐輪場の過不足 (n = 284)



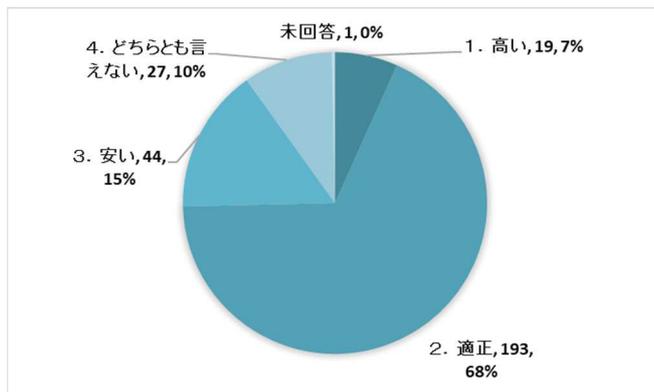
定期利用駐輪場の過不足の結果と同様に、アンケートの対象者が駐輪場利用者ではないため、「どちらともいえない」が約5割となっています。

## 7 定期利用料金 (n = 284)



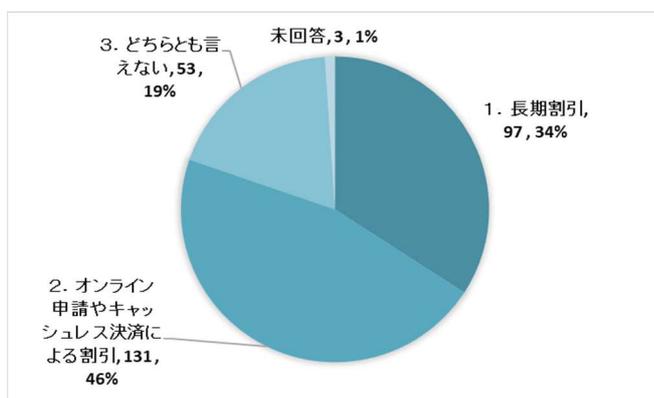
定期利用料金については、「適正」が55%、「安い」が16%、「高い」が11%となっています。

## 8 一時利用料金 (n = 284)



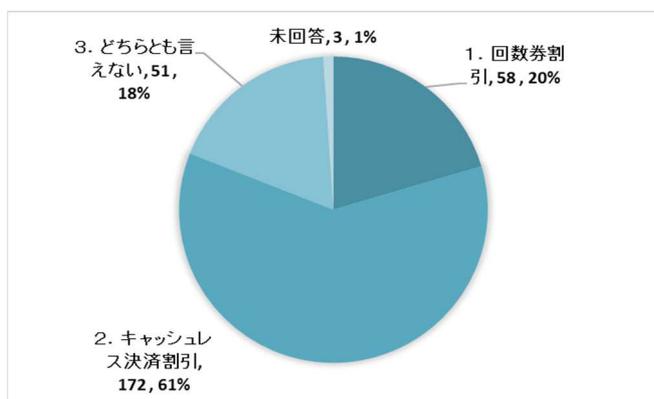
一時利用料金については、「適正」が68%、「安い」が15%、「高い」が7%となっています。

## 9 定期利用時に適用してほしい割引 (n = 284)



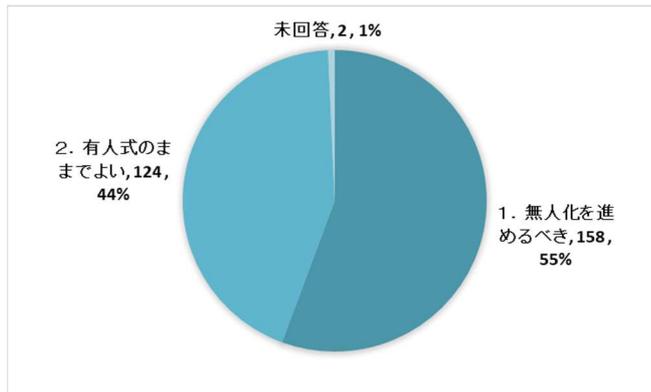
「オンライン申請やキャッシュレス決済による割引」が46%と最も高くなっています。

## 10 一時利用時に適用してほしい割引 (n = 284)



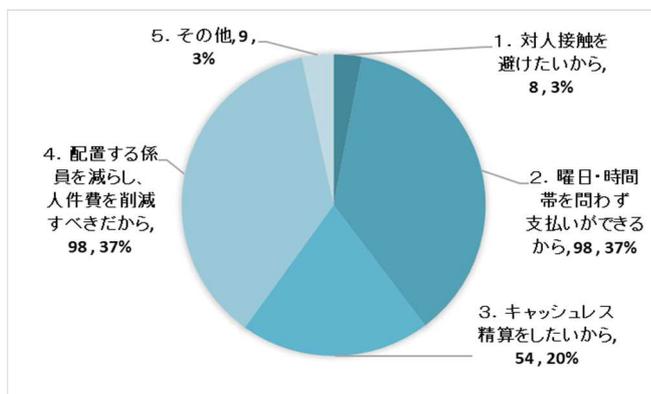
「キャッシュレス決済による割引」が61%と最も高くなっています。

11 駐輪場は無人化がよいか有人式がよいか（n = 284）



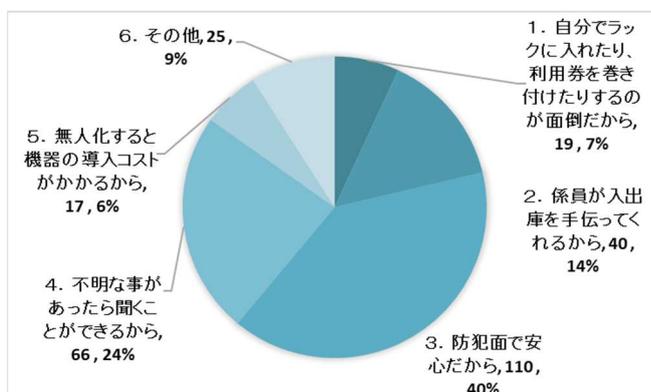
「無人化を進めるべき」が55%、「有人式のままでよい」が44%となっています。

12 無人化を進めるべき理由（n = 267、複数回答）



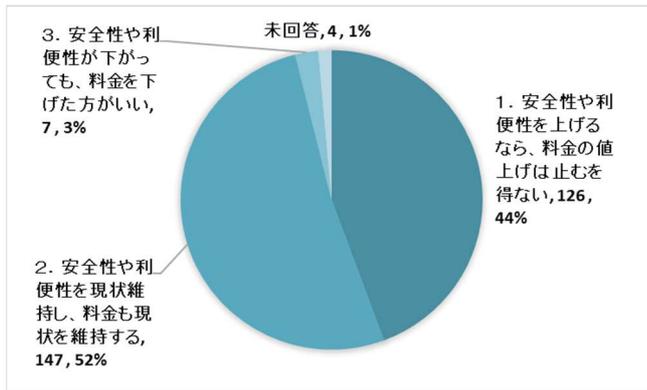
「曜日・時間帯を問わず支払いができるから」と「配置する係員を減らし、人件費を削減すべきだから」がともに37%となっています。

13 有人式のままでよい理由（n = 277、複数回答）



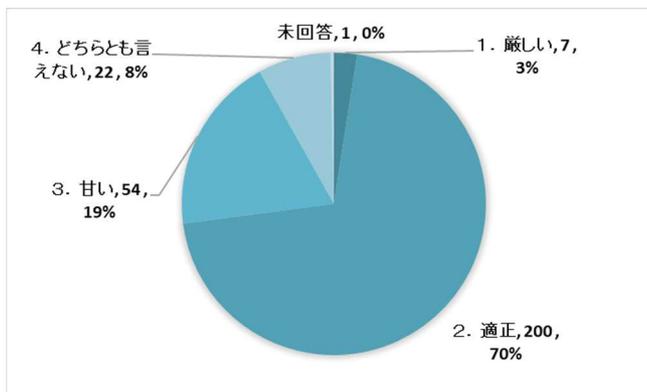
「防犯面で安心だから」が40%と最も高く、次に「不明な事があったら聞くことができるから」が24%となっています。

14 市営駐輪場の料金や安全性・利便性についてどうあるべきか (n=284)



「安全性や利便性を現状維持し、料金も現状を維持する」が52%で「安全性や利便性を上げるなら、料金の値上げは止むを得ない」の44%を上回っています。

15 放置自転車対策についてどう思うか (n=284)



「適正」が70%でもっとも高くなっています。

## (2) 市営駐輪場利用者アンケート

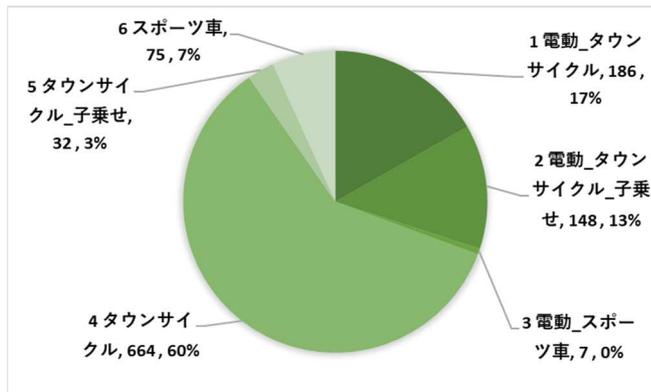
### 【調査目的】

- ・市営駐輪場利用者の自転車、駐輪場の利用状況の整理

### 【調査概要】

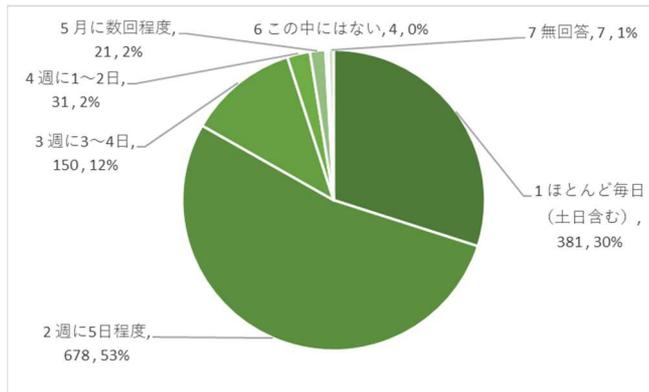
- ・調査区域 船橋市全域
- ・調査対象者 市営駐輪場利用者
- ・有効回答数 1,272 人
- ・実施方法 QRコードからオンライン回答
- ・調査期間 令和7(2025)年4月23日(水)～5月12日(月)

### 1 利用している自転車 (n=771)



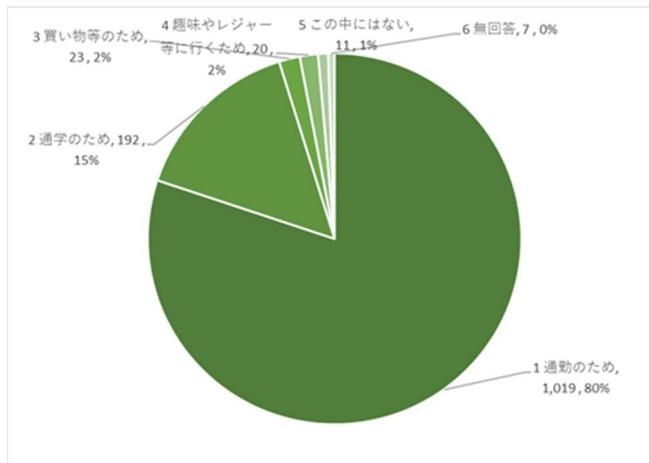
電動自転車の割合が約4割となっています。また、子乗せ自転車が16%となっています。

## 2 自転車の利用頻度 (n=1,272)



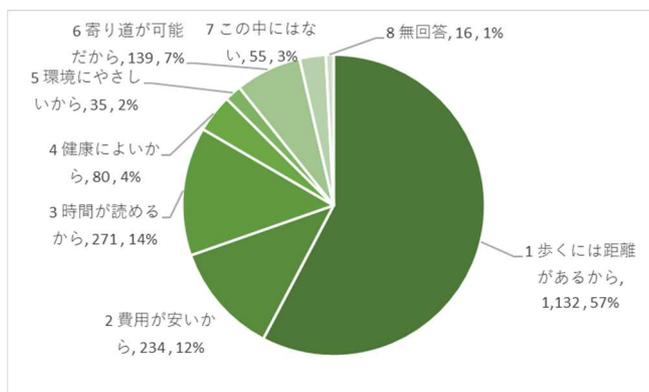
週に5日程度がもっとも高く 53%となっています。次いでほとんど毎日(土日含む)が30%で続きます。

## 3 自転車の利用目的 (n=1,272)



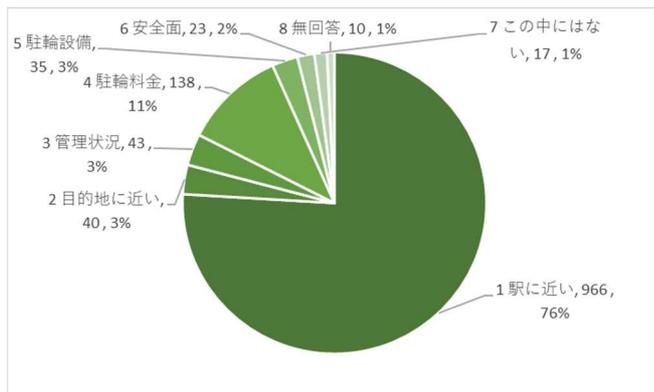
利用目的は「通勤」が80%、次いで「通学」が15%となっています。

## 4 自転車の利用理由 (n=1,962)



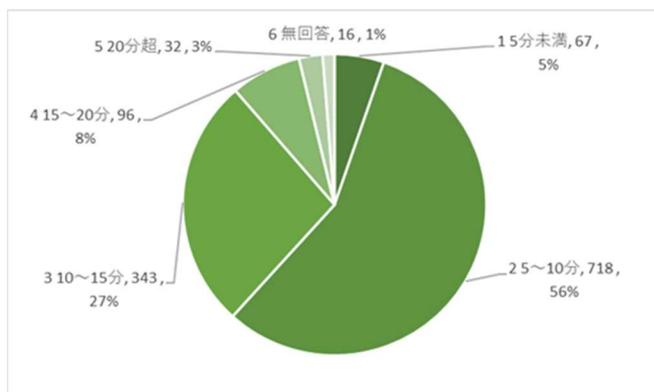
利用理由は「歩くには距離があるから」が57%でもっとも高くなっています。

## 5 駐輪場で重視する点 (n=1,272)



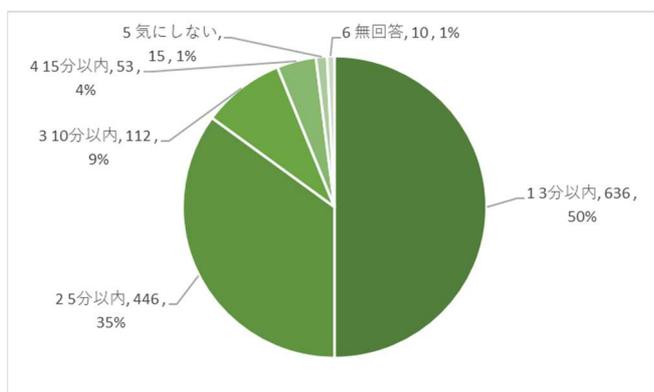
「駅に近い」が 76%で、「駐輪料金」の 11%を大きく引き離しています。

## 6 駐輪場までの自転車利用時間 (n=1,272)



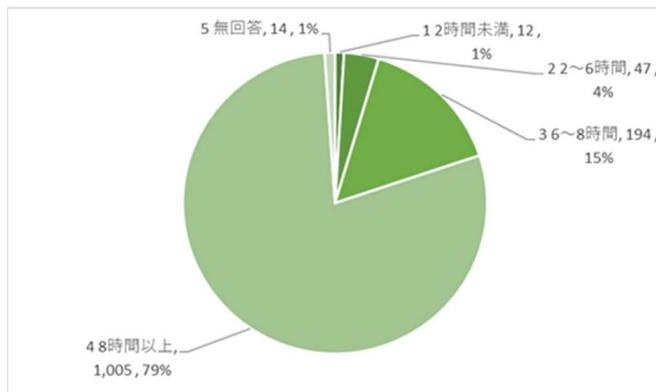
「5分から 10分」が 56%、「10分から 15分」が 27%であり、「5分未満」も含めると、15分以内が約9割を占めます。

## 7 駐輪場から駅までの許容できる徒歩での移動時間 (n=1,272)



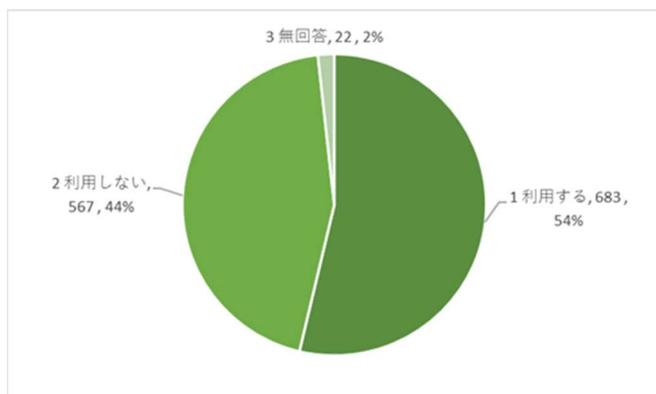
駐輪場から駅までは、50%が「3分以内」が許容移動時間と回答しています。

## 8 駐輪時間 (n = 1,272)



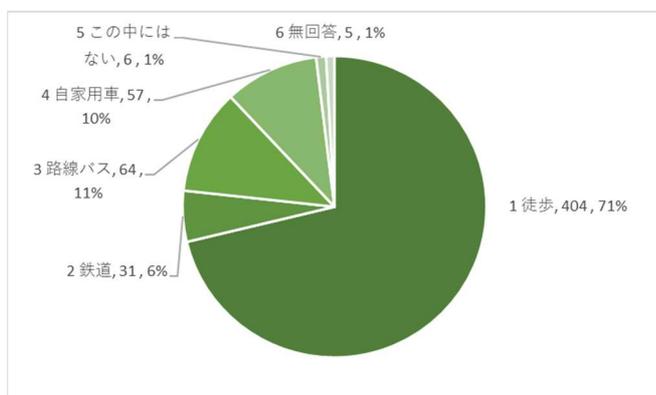
市営駐輪場利用者は通勤利用が多く、駐輪時間が「8時間以上」が79%と高くなっています。

## 9 雨天時の駐輪場利用 (n = 1,272)



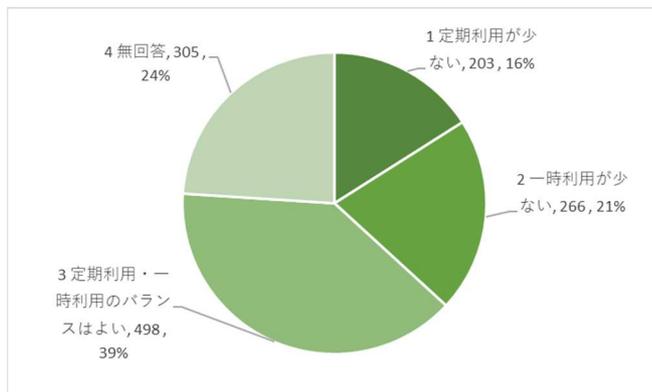
「利用する」が54%、「利用しない」が44%と、「利用する」が「利用しない」を上回っています。

## 10 雨天時の代替交通機関 (n = 567)



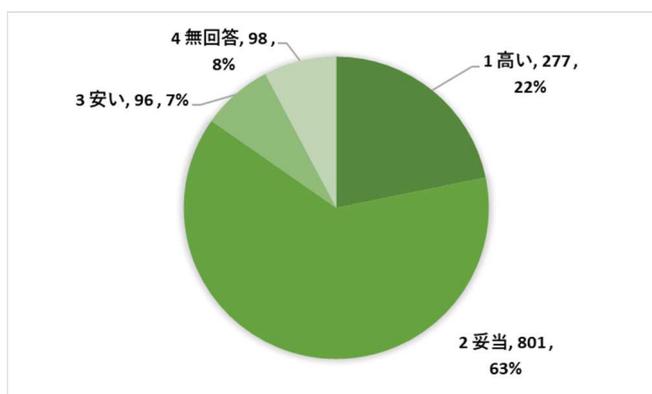
雨天時に自転車を利用しない人の多くが、「徒歩」に移行し、71%となっています。

### 11 定期利用・一時利用台数割合について (n=1,272)



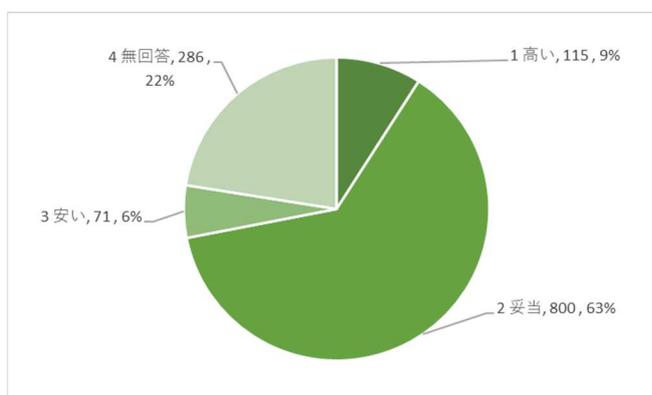
「一時利用がすくない」と感じる割合が、「定期利用が少ない」と感じる割合よりも高くなっています。

### 12 定期利用料金について (n=1,272)



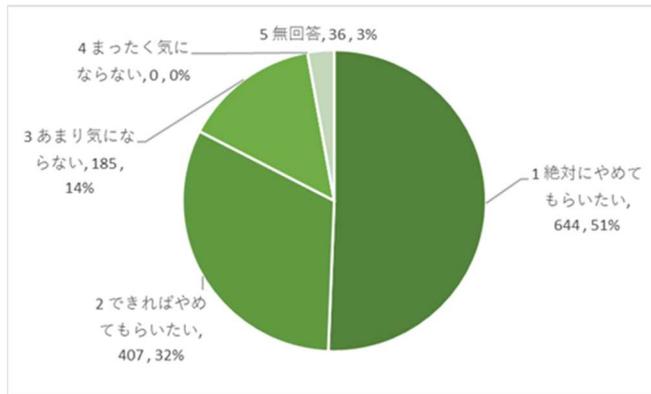
63%が「妥当」としましたが、「高い」とした割合が22%となっています。

### 13 一時利用料金について (n=1,272)



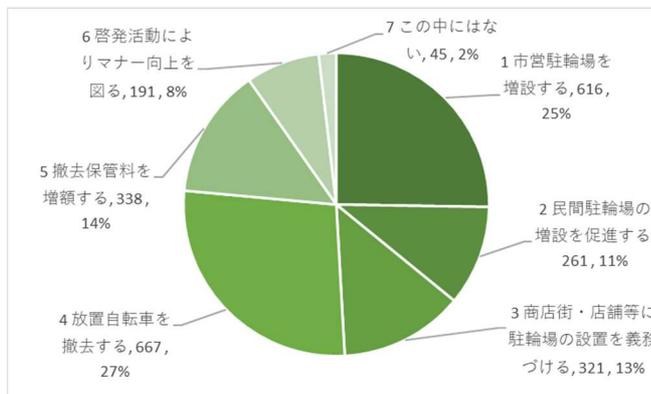
63%が「妥当」としました。また定期利用と比較して、「高い」とした割合が低くなっています。

#### 14 自転車の放置について (n=1,272)



「絶対をやめてもらいたい」と「できればやめてもらいたい」で8割を超えています。

#### 15 放置自転車対策に必要な施策 (n=1,272 複数回答)



「放置自転車を撤去する」が27%でもっとも高くなっています。

## 16 自由意見 (n=367)

自由意見を8個のカテゴリーに類型化しました。

カテゴリー	サブカテゴリー	件数
駐輪場の設備・環境に関する意見	屋根の設置要望	28
	スペースの拡大・レイアウト改善	23
	防犯カメラの設置	15
	照明の改善	14
	自動精算機の導入	9
管理スタッフの対応に関する意見	親切な対応への感謝	35
	挨拶や声かけへの好意的な意見	18
	一部スタッフの態度改善要望	9
駐輪場の場所・アクセスに関する意見	駅からの距離に関する不満	27
	新設・移設に関する要望	19
	アクセス改善の要望	12
料金に関する意見	料金の値下げ要望	18
	市外利用者の料金に関する意見	8
	支払い方法の多様化要望	5
利用ルール・マナーに関する意見	駐輪場内での自転車走行禁止の徹底	17
	整理整頓の要望	16
	不正利用者への対応要望	12
抽選システムに関する意見	抽選方法の透明性向上要望	13
	継続利用者への配慮要望	9
自転車の種類別対応に関する意見	電動自転車・子供乗せ自転車への対応要望	12
	原付・自動二輪の駐輪スペース拡大要望	7
その他	放置自転車対策	15
	周辺環境の改善要望	14
	情報提供の改善要望	12

## (1) 駐輪場用地の確保や既設駐輪場の利用促進

### 1) 駅に近い駐輪場用地の確保が困難

特に駐輪需要の高い駅では駅に近い駐輪場用地の確保が困難なうえ、借地で運営していた市営駐輪場用地を返還することもあり、安定的で十分な駐輪場用地の確保が難しい状況です。

### 2) 民間駐輪場との料金格差

市営駐輪場の料金が民間駐輪場より大幅に安い場合、市営駐輪場に需要が集中するとともに、民間駐輪場の経営が困難になったり、駐輪場事業への参入を阻んでいることも考えられます。

## (2) 多様な需要に応じた駐輪場の確保

### 1) 障害者、高齢者、子育て世代等への対応

子乗せ自転車等大きいサイズの自転車や多様な形態の自転車の普及により混雑している時間の出し入れが難しい場合があります。

### 2) 大型、重量化した子乗せ電動アシスト自転車等への対応

チャイルドシート付子乗せ電動アシスト自転車等の大型、重量化した自転車が増加しており、車体重量やタイヤ幅が既存の駐輪ラックでは規格外となり収容できな

い状況が発生しています。

従来の自転車よりも広い幅を必要としているため、収容台数の見直しや2段式ラックから平置きスペースに変更するなどの対応が必要となります。

### **3) 特定小型原動機付自転車や新基準原付等への対応**

電動キックボードやペダル付き電動バイク等の特定小型原動機付自転車等の小型モビリティの多様化や新基準原付の普及による駐輪ニーズへの対応が今後必要となってきます。

## **(3) 実情にあった放置自転車対策の実施**

### **1) 放置禁止区域等の見直し**

放置禁止区域の範囲や自転車の放置防止を啓発する街頭指導員の配置については、放置自転車の実情に合わせた見直しを継続して検討する必要があります。

### **2) 駐輪ルールの啓発**

令和5(2023)年度の放置自転車等に係る引取通知の対象者のうち約12%が外国人であることから、駐輪ルールを十分に理解していない可能性があります。

### **3) 一時的な駐輪を発端とする放置自転車増加の可能性**

一時的な駐輪の増加や常習化が、不適切な長時間の駐輪や放置自転車の増加につながる可能性があります。

## 3. 今後の方針、施策及び取組み

### 3-1 方針 1：多様な需要に応じた駐輪場の確保を図ります

#### <施策1> 駐輪場の確保

##### (1) 駐輪需要を踏まえた整備台数等の算出

各駅周辺での民間駐輪場の整備状況・利用状況の調査を行い、市営駐輪場も含めた駐輪需要の把握に努めます。

また、駐輪需要を踏まえた市営駐輪場での月ぎめ・日ぎめ利用の配分の適正化を図ります。

##### (2) 駐輪需要を踏まえた駐輪場用地の確保

駅周辺では、駐輪場以外の土地利用が進んでいることから、鉄道事業者、民間事業者と連携し必要収容台数の確保を図っていきます。なお、駐輪場新設に際しては、歩行者空間の確保を前提に警察及び道路管理者と協議の上、路上駐輪場の新設も検討します。

また、市営駐輪場は借地で運営されている箇所も多いことから、長期安定的な用地の確保を目指します。

##### (3) 附置義務制度による駐輪台数の確保

引き続き船橋市自転車等の放置防止に関する条例や、船橋市宅地開発事業施設整備基準に基づき、駐輪場の設置を促進します。

##### (4) 鉄道事業者の駐輪場整備への協力

市単独での計画的な駐輪場整備が困難な状況を踏まえ、鉄道事業者と駐輪場の整備について調整するとともに、積極的な協力を求めています。

## <施策2> 駐輪場料金の見直し

### (1) 駐輪場料金の見直し

市営駐輪場全体として受益者負担の原則に基づき利用料金を徴収しています。料金については、駅からの距離等による段階制料金を導入していますが、他市の料金設定を考慮しつつ、駐輪場を適切に運営できる料金設定を検討していきます。

### (2) 民間駐輪場整備の助成制度の検討

市単独での計画的な駐輪場整備が困難な状況を踏まえ、民間駐輪場が整備されるよう民間事業者への助成制度の検討を行います。

## <施策3> 駐輪場の利便性・サービスの向上

### (1) 多様な自転車等への対応等設備の改善

駐輪場の改修時においては、子乗せ自転車や電動アシスト付き自転車等の大型化した自転車に対応した駐輪ラックや駐輪エリアの設置を検討していきます。

また、多様化する小型モビリティ等に対応についても検討していきます。

### (2) 防犯・安全性の向上

駐輪場における盗難・いたずら防止や安全性への対策として、利用者へ施錠等防犯対策の啓発をするとともに、必要に応じて防犯カメラの設置等によって防犯・安全性の向上を図ります。

### (3) 駐輪場運営方法の見直し

現在は駐輪場内の整理業務は委託し、整理業務以外は市職員が実施していますが、サービスの向上や業務の効率化に資する管理体制や運営方法について検討していきます。

#### <施策4> 放置実態に応じた対策の実施

##### (1) 放置禁止区域の見直し

現在指定されている放置禁止区域は引き続き指定していきます。

また、放置自転車の実態に応じて放置禁止区域の拡大について関係機関と協議し検討します。

##### (2) 事業者との連携

駅からの距離に関係なく、特定の施設に自転車等の放置が集中していることが多いため、特定の施設の設置者と連携・協力して放置防止対策を行います。

#### <施策5> 放置自転車等の撤去等の効率化

##### (1) 自転車等の撤去・移送、保管場所の運営方法等の見直し

現在、放置自転車の警告、撤去・移送の業務を市職員と事業者への委託により実施し、保管・返還等は事業者への委託により実施していますが、これらの一連の業務を包括的に民間事業者に委託を行うことを検討し、より効果的・効率的な撤去等活動を実施します。

##### (2) 警察との連携

警察と市とで連携し、警察は放置自転車の中に盗難車両が含まれていないか確認し、盗難車両と確認された場合は適切に対処します。また、撤去された自転車の所有者特定に協力し、迅速な返還手続きをサポートします。

**<施策 6 > 放置防止に関する啓発活動****(1) 街頭指導員の活用・レベルアップ**

放置禁止区域の自転車等の放置状況に応じて街頭指導員を配置し、放置自転車をゼロに近づけるため、自転車を適切に駐輪する啓発活動を継続して実施します。

**(2) 駅前放置自転車クリーンキャンペーン**

千葉県と連携し、毎年 10 月に実施している駅前放置自転車クリーンキャンペーンにおいて放置自転車防止の啓発活動を継続して実施します。

**(3) 外国人や転入者への啓発**

市が発行する多言語に対応したガイドブックや放置禁止区域に設置する周知看板等によって、駅周辺が放置禁止区域であることや駐輪場を利用するなど駐輪マナーの啓発を行います。

## 4. 各駅等の放置自転車対策

### 4-1 新駅での方針

※今後東葉高速鉄道に確認しながら、整備の目標量等を記入・作成します。

## 4-2

### 既存駐輪場がある駅での方針

船橋市内では駅周辺の土地が既に高度に利用されていることが多く、新たに駐輪場を設置するための用地を確保することが困難な状況です。特に、船橋駅・東船橋駅・西船橋駅・下総中山駅・津田沼駅・北習志野駅・船橋日大前駅は駅に近い駐輪場が不足しており、重点整備的に整備を図る必要があります。

今後も駐輪場の利用状況や放置自転車の状況調査を継続して行い、鉄道事業者や民間事業者等と連携を図りながら、必要な駐輪台数の確保に努めていきます。

## 4-3

### その他の駅での方針

市営駐輪場が駅前に設置されていない5駅（馬込沢駅、東中山駅、船橋競馬場駅、前原駅、高根木戸駅）では、駅の近くに民間駐輪場が整備され、駐輪需要を満たしています。今後も民間駐輪場の事業が継続されるよう、鉄道事業者や民間事業者等と連携を図っていきます。

## 4-4

### 関係機関への協力依頼

駐輪場適地となる鉄道敷地や国有財産など土地がある場合には、借地等の協力を求めます。また、民間事業者に対し引き続き駐輪場確保の協力を求めています。

## 5. 計画の推進

### 5-1 進捗の目安となる指標

駅周辺の放置自転車等台数を評価基準として採用し、本計画の効果を包括的に測定します。各施策の取り組み状況については定期的に確認することで施策の推進を図ります。

指標	基準値	評価基準
駅周辺の放置自転車等台数	1,160 台 (令和6(2024)年度)	現状より減少

# 今後のスケジュール

令和7年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会				第1回			第2回				第3回	
主な 審査事項			計画構成案	計画素案			計画原案				パブコメ 結果報告	
策定状況		計画構成・計画素案の作成				計画原案の作成				パブリック コメント	結果反映	計画 策定