

西千葉駅周辺における 違法駐輪・放置自転車への対策

千葉大学 倉阪研究室 地域政策

池田拓朗 高柳智子 細田祥子 宮田晴香

2008年12月

要約

最近では自身の健康や環境に配慮する人々の自転車利用が増加している。しかし、利用者が増加すると同時に、駐輪環境にも影響が出てくることとなる。千葉大学は総合大学で、その中でも西千葉キャンパスは、6つの学部が集まる、3キャンパス中でも一番広い土地面積と学生数を持つ。そんな千葉大学の最寄り駅である西千葉駅の周辺は、学生向けのアパートや商店が林立し、典型的な学生街を形成する。下宿生はもちろん、広いキャンパスを行き来するため、自宅から通う学生も自転車を保有・使用する。そんな西千葉駅は違法駐輪や放置自転車であふれている。違法駐輪や放置自転車によって点字ブロックがふさがれている状況は、一刻も早く改善する必要がある。

この状況の原因は一体どこにあるのだろうか。普段から西千葉駅を利用することの多い私たちのような学生のマナー違反であるのか、それとも駐輪場に問題があるのか。

平成5年に改正された「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律」では、自転車等の駐輪対策の総合的推進、として第5条に地方公共団体、鉄道事業者、学校…といった、自転車も集まる場に関わる地域や施設への自転車等駐輪場の設置に努めるよう規定されている。さらに、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律」の中では、第7条に、市町村が自転車等の駐輪対策を総合的かつ計画的に推進するために自転車等の駐輪対策に関する総合計画を定めることができる、という規定もある。その規定に則って出来上がったのが、「千葉市自転車等の駐輪対策に関する総合計画」である。その千葉市総合計画の中で、西千葉駅の対策は…と見てみると、「収容台数の不足が見込まれないことから、駐輪場の整備は行わないものとする。」とあった。

しかし、実際は、違法駐輪・放置自転車であふれる西千葉駅。今のままでほんとうによいのだろうか。そこで、私たちは様々な調査を行い、西千葉駅にふさわしい自転車駐輪に関する提言を考え、千葉市、JR西千葉駅、近隣の商店、そして千葉大学に提出し、自分たちが住む街へ少しでも貢献できたら、という思いでこの研究を行った。

研究の手順は以下のとおりである。

まず、西千葉駅周辺の有料自転車置き場や放置自転車禁止区域などを定めている千葉市の自転車対策について調査した。HPを参考にしたり、有料自転車置き場管理者にインタビューを行ったりした。また、自分たちでは詳細が分からない自転車対策費の詳細や放置自転車の撤去・返却台数等については、千葉市役所建設局土木部自転車対策課にヒアリング調査を行った。

次に西千葉駅周辺の違法駐輪状況を把握するため、学生アンケートや駅前での定点観測を行った。学生アンケートでは、千葉大学の学生約300人を対象にアンケートを実施した。駅周辺の有料駐輪場の周知状況や、普段の自転車利用状況、また違法駐輪に対する意識や、「現存の有料自転車置き場の使用料がいくらであればもっと活用するか？」といった様々な項目を質問した。前述にもあるように、西千葉駅周辺では多くの学生が自転車を保有・使用しており、数値として大学構内の自転車台数を正確に割り出してはいないが、目に見てもその数は多いことがわかる。アンケートの結果、西千葉駅周辺での自転車の使用率（70%）や違法駐輪率（使用者の80%）を把握することができた。また、違法駐輪を行う理由と違法駐輪を行う時間数の関係も割り出すことができた。

西千葉駅の駅前（千葉大学側）での定点観測は、ある日の西千葉駅前で朝6時～夜10時までビデオ撮影を行い、駅前での違法駐輪をしている人はどのような人（職業等）が多いのか、また違法駐輪の台数変化や点字ブロックのふさがれる様子、自転車駐輪整備員の作業の様子を観測した。調査中は、大学で購入しなければならないステッカーが貼られた自転車がどれだけあるか、など千葉大学の学生の違法駐輪に意識した。実際に、一日かけて西千葉駅前の違法駐輪を調査していると、その多くが学生によるものであることがわかった。今回観測した場所は JR 所有の土地であったが、違法駐輪の台数は最高141台に上った。また撮影したビデオを見返し、判別できる範囲ではあるが、自転車を置いて行った者と持ち帰った者を確認し、実際違法駐輪はどのくらいの時間されているのか、という分析も行った。結果、昼は一時駐輪が、夜は長時間駐輪が多いことや違法駐輪を行う者には大学生が多いことも実証することができた。さらに、違法駐輪のピークの時間帯と自転車駐輪整備員の配置時間の不一致も確認することができた。

また近年、全国で違法駐輪や放置自転車への対策が報じられており、他地域においても様々な駐輪対策が実施されている。そこで私たちは他地域調査を行い、各所で実施されている違法駐輪・放置自転車への有効的な対策を調べると同時に、西千葉駅周辺の特徴と類似した地域特性をもつ他地域での取り組みにも注目した。西千葉駅の特徴として、駅前に大学がある、駅前に広い土地がない……、などが挙げられる。これらの特徴をもつ他地域での違法駐輪対策を検討し、西千葉駅周辺でも効果がありそうか、また実現可能かどうか、を考えた。

以上の調査を踏まえて私たちは、以下の内容を提言する。まず前提として、私たちは「西千葉駅周辺（北口）に違法駐輪・放置自転車を行っている人間のうち、その大半は千葉大学の学生である」という仮定を立て、政策提言を行おうと思う。

対策案は以下の5点である。

- ① 西千葉駅北口に2時間無料の電磁ロック式駐輪機を設置する。
- ② 第1・2有料駐輪場の一定区間を千葉大学が契約し、千葉大生で駐輪ステッカーを購入した者に限って、自由に止められるようにする。
- ③ 自転車駐輪整備員の配置時間を実態に合わせて見直す。
- ④ 千葉市における自転車使用に関する情報の広報方法を見直す。
- ⑤ 高架下に人の流れを作り出して第1有料駐輪場を使いやすくする。

目次

はじめに

第1章 現状整理

- 第1節 社会を取り巻く自転車環境
- 第2節 先行研究
- 第3節 西千葉駅の特徴

第2章 事前調査

- 第1節 (2. 1) はじめに
- 第2節 (2. 2) 千葉市の放置自転車対策の概要
- 第3節 (2. 3) 有料自転車置き場管理者ヒアリング
- 第4節 (2. 4) 千葉市役所建設局ヒアリング
- 第5節 (2. 5) まとめ

第3章 本調査

- 第1節 (3. 1) はじめに
- 第2節 (3. 2) 学生アンケート
- 第3節 (3. 3) 定点観測
- 第4節 (3. 4) まとめ

第4章 他地域調査

- 第1節 (4. 1) はじめに
- 第2節 (4. 2) 他地域での違法駐輪・放置自転車への対策
- 第3節 (4. 3) 他地域と西千葉との比較
- 第4節 (4. 4) まとめ

第5章 政策提言

- 第1節 (5. 1) はじめに
- 第2節 (5. 2) 提言内容
- 第3節 (5. 3) 終わりに

参考文献・データ出典

はじめに

最近では自身の健康や環境に配慮する人々の自転車利用が増加している。しかし、利用者が増加すると同時に、駐輪環境にも影響が出てくることとなる。千葉大学の最寄り駅である西千葉駅は、違法駐輪や放置自転車であふれている。違法駐輪や放置自転車によって点字ブロックがふさがれている状況は、一刻も早く改善する必要がある。

この状況の原因は一体どこにあるのだろうか。普段から西千葉駅を利用することの多い私たちのような学生のマナー違反であるのか、それとも駐輪場に問題があるのか。

平成5年に改正された「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「自転車法」では自治体、鉄道会社、学校、商店…等の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は駐輪場を設置する努力義務を規定している。また、西千葉駅を一つのモデルとして考えてみると、JR西千葉駅は「受益者」であり、千葉大学は「原因者」といえる。その西千葉駅周辺の違法駐輪・放置自転車対策に講じているのが千葉市役所だけであるというのはいかかなものか。そこで、私たちは様々な調査を行い、違法駐輪・放置自転車の原因を解明し、西千葉駅にふさわしい自転車駐輪に関する提言を考え、千葉市、JR西千葉駅、近隣の商店、そして千葉大学に提出し、自分たちが住む街へ少しでも貢献できたら、という思いでこの研究を行った。

まず、西千葉駅周辺の有料自転車置き場や放置自転車禁止区域などを定めている千葉市の自転車対策について調査した。HPを参考にしたり、有料自転車置き場管理者にインタビューを行ったりした。また、自分たちでは詳細が分からない点については、千葉市役所建設局土木部自転車対策課にヒアリング調査を行った。

次に西千葉駅周辺の違法駐輪状況を把握するため、学生アンケートや駅前での定点観測を行った。学生アンケートでは、千葉大学の学生約300人を対象にアンケートを実施した。駅周辺の有料駐輪場の周知状況や、普段の自転車利用状況、また違法駐輪に対する意識や、「現存の有料自転車置き場の使用料がいくらであればもっと活用するか？」といった様々な項目を質問した。西千葉駅の駅前（千葉大学側）での定点観測は、ある日の西千葉駅前で朝6時～夜10時までビデオ撮影を行い、駅前での違法駐輪をしている人はどのような人（職業等）が多いのか、また違法駐輪の台数変化や点字ブロックのふさがれる様子、自転車駐輪整備員の作業の様子を観測した。調査中は、大学で購入しなければならないステッカーが貼られた自転車がどれだけあるか、など千葉大学の学生の違法駐輪に意識した。

また他地域調査を行い各所で実施されている違法駐輪・放置自転車への有効的な対策を調べると同時に、西千葉駅周辺の特徴と類似した地域特性をもつ他地域での取り組みにも注目した。西千葉駅の特徴として、駅前に大学がある、駅前に広い土地がない……、などが挙げられる。これらの特徴をもつ他地域での違法駐輪対策を検討し、西千葉駅周辺でも効果がありそうか、また実現可能かどうか、を考えた。

第1章 現状整理

第1節 社会を取り巻く自転車環境

現在、自転車は環境に配慮された乗り物として見直されている。近年、自転車を利用して通勤、通学する人が国内外で増えている。自転車を使用することで、日頃の運動不足が解消されて健康になる、朝晩の満員電車を避けられるストレスを減らすことができる、かつ、交通費の節約にもなるなどのメリットがある。最近では、環境問題への関心の高まりとともに、化石エネルギーを消費せず、交通渋滞といった問題を引き起こさない環境にやさしい交通手段として、地球温暖化防止の観点からの利点も注目されている。しかし、そういった自転車使用に伴う交通規則やマナーへの問題が浮上しているのも確かだ。自転車と歩行者による交通事故もニュースなどでよく目にするようになった。飲酒運転取締りのニュースも多いが、自転車に乗る際にもその法律は適用されるし、二人乗りや傘さし運転など、大変危険な乗り方をしている使用者も多い。自転車は大変身近で便利な乗り物であるが、同時に危険な乗り物であるといえる。また、自転車使用人口の増加に伴い、駐輪場の必要性も発生する。だが、日本という国は人口の割合に対し土地が少ない。よって、駐輪場の数が足りない、という状況が起こり得る。モラルの低下と駐輪場の少なさから、違法駐輪や放置自転車が生まれ、景観悪化を引き起こすのである。違法駐輪や放置自転車が直接歩行者の通路や、さらには点字ブロックまでも塞いでいる状況は各都市の駅前などで見られる風景ではないだろうか。

自転車使用者の責任とモラルは当然問われるべきだが、この問題は法律によっても規定がなされている。昭和55年に制定され平成5年に一部改正された「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「自転車法」には、道路管理者としての地方自治体の駐輪場整備に対する責任が記されていると同時に、鉄道駅周辺の違法駐輪が最も深刻であることを意識して特に一目が設けられており、鉄道事業者に駐輪場設置の協力義務が記されている。現状として、違法駐輪対策を講じている主体は地方自治体がほとんどだが、鉄道事業者が放置自転車問題に対して単なる協力者として受動的な立場で対応するのではなく、問題解決に自らも主体的に協力しなくてはならないのも当然である。

私たちの通う千葉大学は総合大学であり、西千葉キャンパスは、工・理・薬・教育・文・法経学部の集まる、3キャンパスの中でも1番広い土地面積と学生数をもつキャンパスである。そのため、学内の移動にも多くの自転車を使用されるため、自宅から通う学生も学内及び大学周辺のために自転車を保有している。また当然、地方から千葉大学周辺に下宿している学生も多いため、そういった学生は自転車で通学する者がほとんどである。

千葉大学の最寄り駅である西千葉駅は、そのような学生が多く使用する駅であり、周辺には学生向けアパートやレストラン、商店が立ち並んでいる。そんな西千葉駅の周辺は違法駐輪や放置自転車であふれている。景観はもちろんだが、点字ブロックまで塞がれ、歩行者がすれ違うのも困難な状況は一刻も早く改善する必要がある。確かに、駅周辺には有料駐輪場

があるが、これらの駐輪場の空きスペースを見ても、全ての駐輪場がうまく運用されているとは思えない状況である。これらの原因は一体どこにあるのだろうか。普段から西千葉駅を利用することの多い私たちのような学生のマナー違反であるのか、それとも有料駐輪場に問題があるのか。

そこで、私たちは様々な調査を行い、西千葉駅にふさわしい自転車利用に関する対策案を考え、千葉市、JR 西千葉駅、周辺商業施設、そして千葉大学に提言したいと思う。

第2節 先行研究

先行研究として、二つの先行論文を挙げる。

まず、藤井聡氏による「放置自転車問題における規範意識とその解決方法」(2008)がある¹。

この研究では、各自治体で実施されている放置自転車問題の対策を、構造的方略と心理的方略に分類している。構造的方略とは、「アメ」（駐輪場に駐車する行為等に対する報酬等の各種インセンティブ）や「ムチ」（放置行為に対する処罰や課金等のディスインセンティブ）を用いて協力行動を「誘導」あるいは「強制」する方略である。心理的方略とは、人々の良心や公共心、あるいは、「規範意識」に訴えかけることを通じて、『自発的』な協力行動を促す方略である。そして、大学生を被験者として行った実験を行うなどして、心理的方略の実例を挙げており、心理的方略の有効性を説いている。

私たちの研究では、放置自転車対策を考えるにあたって、その地域の特徴、実情を踏まえ、その地域に応じた対策を講ずることで対策が有効性を持つものであるという考えにもとづき、アンケート調査や独自の手法での定点観測を行い、どういった属性の人々が違法駐輪を行っているのか特定する。そして、その特定した人々に対して有効な対策を提言していく。

次に、後藤絵美氏による「駅前違法駐輪者の行動・意識データに基づく放置自転車対策の方向性」（2004）がある²。

この研究では、東武東上線ふじみ野駅西口周辺を対象として現地調査と各放置場所において平日にビデオ調査・アンケート調査を行っている。複数の地点でのビデオ調査・アンケート調査により個人属性、放置場所などの行動・意識データを収集し、それらの分析結果を踏まえたうえで、駐輪場を整備する場所、駐輪場利用者への店舗連携サービス、駐輪場とバスの連携によるサービス提供など、違法駐輪者の利用しやすい駐輪場の提案をしている。ただ、後藤氏の研究では、放置自転車台数等の詳細な分析は行われていない。

この研究でのビデオ調査に着想を受け、私たちの研究では、独自の手法で定点観測を行い、どのような人が違法駐輪をし、また、どれだけの時間駐輪しているかなどを調査した。

第3節 大学前の駅としての西千葉駅の特徴

では、今回私たちが研究の対象とした西千葉駅がどのような駅なのか、また駅周辺はどのような環境なのかを今一度分析しよう。

JR 西千葉駅は、JR 総武線各駅停車の停車駅である。稲毛駅と千葉駅の間にあり、一日の駅使用者は一日平均 24,393 人（2007 年度）³である。周辺には千葉大学をはじめ、多くの大学、

¹ 藤井（2005）

² 後藤（2004）

³ JR 東日本旅客鉄道株式会社「各駅の乗車人数」<http://www.jreast.co.jp/>

高等学校、小中学校が隣接する。学生向けのアパートや商店、飲食店なども立ち並び、典型的な学生街を形成している。

そんな西千葉駅を最寄の駅とする千葉大学は9つの学部で構成される総合大学であり、そのうちの6つの学部（工・理・薬・教育・文・法経学部）が集まるのが西千葉キャンパスである。西千葉キャンパスは3キャンパスの中でも一番広い土地面積を持つ。その広さは30万㎡に及び東京ドーム約6個分にもなる。また6つの学部が集まるため学生数も多く、西千葉キャンパスには約11,000人の学生がいる。

この広さであるため、大学構内での自転車利用率が非常に高い。西千葉周辺に下宿をしている学生の自転車使用はもちろんだが、自宅から千葉大へ通う学生の多くも、西千葉周辺で自転車を保有・使用している。つまり、大学近辺に下宿する学生の自転車利用に加え、自宅から通う学生の構内及び大学周辺での自転車利用が加わり、千葉大学や西千葉駅周辺には自転車があふれているのである。

また、千葉大学には正門・南門・北門と3つの門があるが、24時間開いているのは正門のみで、南門は平日24時、北門は平日25時に施錠となっている。西千葉駅周辺には学生向けの飲食店や商店も多いため、学生の多くは大学構内に自転車を置き、買い物に行ったりご飯を食べに行ったりするのが定番である。南門は西千葉駅の最寄の駅であり、南門に近い駐輪場を使用するのだが、大学内にとめていては用事が終わり帰宅する際に、門が閉まり自転車を持ち帰られなくなってしまふ…という学生も少なくない。正門が開いているのだから、南門や北門の施錠後もそちらを使用すれば問題ない、いう声も聞こえるだろうが、千葉大は周囲3kmにもなるため、面倒くさがるの大学生にはそんな考えは生まれやしない。つまり、西千葉駅周辺での用事を終える時間が、南門や北門の施錠後になることが分かっている学生は、大学構内にとめることはない。どこにとめるかといえば、西千葉駅の放置自転車禁止区域となる。

10月下旬にも南門付近に駐輪場が新しく作られたが、一週間も経たないうちに授業が終わっても自転車の数が減らない状況となってしまった。

このように、西千葉駅周辺、そして千葉大学は、違法駐輪であふれているのである。



西千葉駅前の放置自転車の状況（2008年7月30日撮影）

第2章 事前調査

第1節 はじめに

西千葉駅周辺における違法駐輪・放置自転車への対策を考えるにあたって、まず、事前調査として、法律、条例にもとづく千葉市の放置自転車対策の概要を調査し、そして、有料自転車置き場管理者ヒアリング、千葉市役所建設局ヒアリングを行った。これらの調査から、西千葉駅周辺の放置自転車対策の現状、問題点等を説明したいと思う。

第2節 千葉市の放置自転車対策の概要

まず、西千葉駅周辺の自転車利用に関する決まりを定めている、千葉市の放置自転車対策の概要を説明したいと思う。

千葉市は、放置自転車対策について、「千葉市自転車等（自転車および原動付自転車）の放置防止に関する条例」を昭和 58 年に定めるとともに、平成 5 年に一部改正された「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」にもとづく総合計画として、平成 20 年に「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」を策定している。

（1）千葉市自転車等の放置防止に関する条例

この条例においては、市民、利用者、小売業者、鉄道事業者、大型店舗設置者などの関係者の責務を定める（第 4 条～第 8 条）とともに、放置禁止区域の指定（第 9 条）、放置自転車等に対する措置（第 11 条、第 12 条）、自転車駐輪場の利用に関する規定（第 16 条）などが定められている。

とくに、鉄道事業者の責務は、平成 3 年に追加されたものであり、「鉄道事業者等は、旅客のために必要な自転車駐車場の設置に積極的に努めるとともに、この条例の目的を達成するため市長が実施する施策に協力しなければならない」とされている（第 7 条）。

（2）改正自転車法と千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画

改正自転車法（通称）とは、平成 5 年に「自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律」が一部改正され、「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」に改められた法律を指す。

この法律は、平成 5 年の一部改正において、「近年の駅周辺における放置自転車の実情にかんがみ、鉄道事業者、商業施設設置者等の関係機関の積極的な協力のもとに、自転車利用者のマナーの向上と相まった新たな自転車等の駐車対策を推進するため」⁴、**自転車等の駐車対策の総合的推進における鉄道事業者への責務**（第 5 条第 2 項）、放置自転車等に対する措

⁴第 126 回国会 交通安全対策特別委員会 第 6 号 議事録

置（第6条）、総合計画（第7条）、自転車等駐車対策協議会（第8条）が追加されている。

改正自転車法では、とくに、自転車等の駐車対策の総合的推進において、鉄道事業者に対し、「鉄道の駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない」と定めている（第5条第2項）。

さらに、官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者に対しては、「周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない」と定めている（第5条第3項）。

この改正自転車法にもとづき、平成20年3月に「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」⁵が策定された。この計画は、「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、これまでの対策に関する問題点と課題を踏まえたうえで、「自転車利用環境の整備に関する基本方針と施策」や、「駅別駐輪場整備計画」が策定されている。

○「自転車利用環境の整備に関する基本方針と施策」

基本方針1. 地域の実情に応じた駐輪場の確保、再整備
(施策)

- ・ 既設の駐輪場の立体化・ラックの導入による利用の効率化
 - ・ 駐輪場の新設に際しての、広幅員の歩道等の活用や道路の地下空間の活用可能性の検討
2. 民間主体による駐輪場の確保の促進
 - ・ 集客施設への短時間利用専用の駐輪場設置要請
 - ・ 市街地開発事業、開発行為等の実施に際しての協力要請
 - ・ 民間建設物への駐輪場の附置に関する義務強化
 - ・ 民間が主体的に駐輪場を確保しやすいしくみづくり
 3. 鉄軌道・バス事業者による駐車対策の主体的・積極的な取り組みの促進
 - ・ 鉄軌道事業者による自主的な駐輪場設置の働きかけ
 - ・ 鉄軌道事業者やバス事業者による用地の提供、啓発活動の実施等の積極的な協力の要請
 - ・ 鉄軌道事業者等が実施する駐車対策への支援
 4. 利用者のニーズに対応した駐輪場の効率的な管理・運営
 - ・ 機械化、照明灯等場内設備の充実による駐輪場の利便性向上
 - ・ 利便性に応じた料金額への格差の導入を含む料金改定
 - ・ レンタサイクルの導入による駐車スペースの効率的な利用
 5. 放置自転車等の撤去体制の充実・強化
 - ・ 保管・返却業務の効率化・迅速化等による撤去体制の強化
 - ・ 放置禁止区域追加指定、追放指導員の重点的配置等による放置抑制方法の検討・実施
 - ・ 未返還自転車のレンタサイクル等における有効利用

⁵ http://www.city.chiba.jp/kensetsu/doboku/bicycle/sougou_keikaku.html

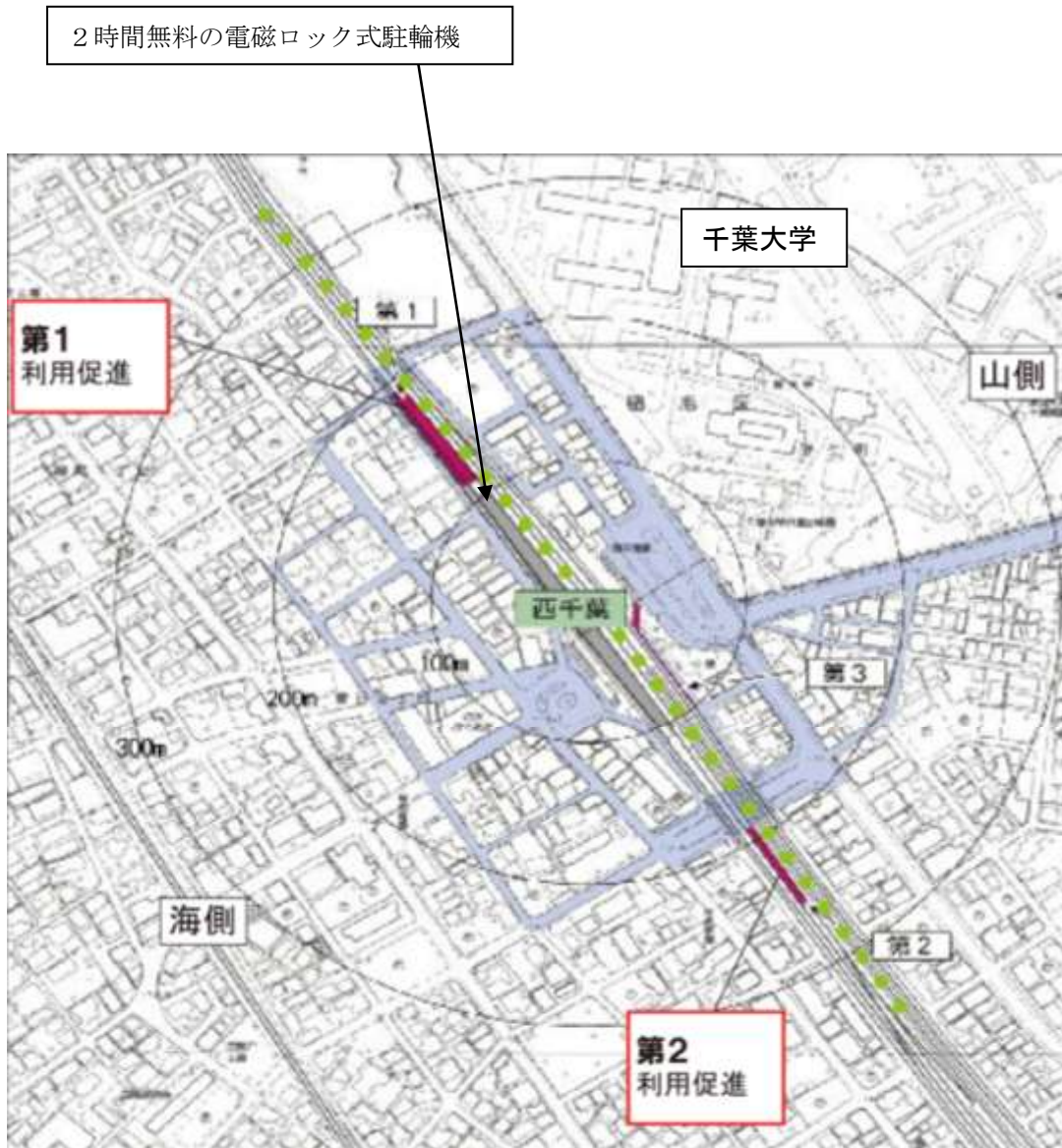
- ・ 追放指導員等の人材育成
- 6. 放置自転車対策に関するPRやルールの遵守・利用マナーの向上
 - ・ イベントの開催や各種媒体を活用した、ルールの遵守・利用マナーの向上に関する啓発活動の強化
 - ・ 特に子供に対する効果的な教育・啓発方法の検討・実施
- 7. 駐車対策に関わる主体の連携体制の強化
 - ・ 地域が一体となって啓発活動に取り組むための体制づくりの検討
 - ・ 警察・鉄軌道事業者・商業者等の関係機関等の連携による、役割に応じた取組みの積極的な展開

こうした7つの基本方針とその施策から、特に、「利便性に応じた料金額への格差の導入を含む料金改定」に関する具体的取り組みとして、平成20年4月1日より、千葉市自転車等の放置防止に関する条例の一部改定が行われた。この条例の一部改定とは、有料駐輪場の新しい料金体制の適用というものである。これまでは、駅からの距離や管理人の配置、屋根、駐輪機械の有無や利用する階数などが、各駐輪場によって利便性に差があったものの、料金は一律であった。この問題に関し、改定により、利便性に依りて料金額への格差が導入され、駐輪場利用者は利便性か料金のどちらを優先するかで駐輪場を選ぶことが出来るようになった。

○「駅別駐輪場整備計画」

総合計画の基本方針における、「地域の実情に応じた駐輪場の確保・再整備」、「鉄軌道・バス事業者による駐車対策の主体的・積極的な取り組みの推進」を受け、「駅別駐輪場整備計画」が策定されている。この「駅別駐輪場整備計画」とは、将来需要推計に即した駐輪場の計画的な整備によって自転車の放置を抑制しようとするものである。

この計画において西千葉駅は、「自転車等の乗り入れ台数（市の駐輪場内の自転車等と市内各駅半径300m圏内の道路上に放置されている自転車等の台数）が約2,000台（測定日：平成18年10月30日）で、駐輪場の収容台数が3,245台となっている。このことから、収容台数の不足が見込まれないことから、駐輪場の整備は行わないものとする」となっている。



◆整備内容

駅口	駐輪場	整備手法	台数			整備時期	主体		
			現況(原付)	整備(原付)	計(原付)		用地	整備	運営
海側	第1 (底設)		1,000 (50)		1,000 (50)	—	JR	市	市
	第2 (底設)		370 (25)		370 (25)	—	JR	市	市
	計		1,370 (75)	0 (0)	1,370 (75)				
山側	第1 (底設)		1,000 (50)		1,000 (50)	—	JR	市	市
	第2 (底設)		730 (25)		730 (25)	—	JR	市	市
	第3 (底設)		145 (20)		145 (20)		市	市	市
計		1,875 (95)	0 (0)	1,875 (95)					
統計			3,245 (170)	0 (0)	3,245 (170)				

※主体欄 市:千葉市, JR:JR東日本 京成:京成電鉄 モノ:千葉都市モノール 民:個人または民間事業者

※整備時期欄 前期:H20~22 中期:H23~25 後期:H26~27

また、駅構内から第1駐輪場のある方向の通路を通して、線路の高架下に出たところのスペースに、駅構内の商業施設（ペリエ西千葉）用の駐輪場として、2時間無料の電磁ロック式駐輪機が設置されている。（自転車・90cc以下のバイク専用の駐輪場。自転車94台、バイク8台収容可能。2時間の駐輪後100円課され、その後6時間ごとに100円課されていく）

この駐輪設備は、自転車利用者が買い物や食事など、短時間の用事で駐輪する際には利用しやすいものとなっている。

第3節 有料自転車置き場管理者ヒアリング

次に、有料自転車置き場管理者へのインタビュー調査（4月下旬）を行い、有料駐輪場の現状を調査した。西千葉駅利用のための駐輪場は、第1から第3までである。

まず、自転車に係る料金について、新しい料金体制の適用を受ける以前の料金は、

月額 700 円、年額 7,700 円、一時利用（一日一回限りの利用、第1,3のみ、第2は管理者がいないため一時利用は出来ない）100 円

であった。そして、改定後の料金は図のとおりである。

図 「JR西千葉駅周辺の駐輪場の利用料金表」

	月額	年額	一時利用
第3（100m 圏内）	1,600	17,600	100
第1（200m 圏内）	400	4,400	100
第2（300m 圏内）	400	4,400	

（平成 20 年 4 月 1 日より）

契約台数（第1,3）については、

第1（1800 台収容可能）・・・約 450 台、一時利用：多くて1日に10台ほど

第3（350 台収容可能）・・・48 台、一時利用：1日に150～200台

であった。第3駐輪場は一時利用客が多いため空きスペースは見当たらず、機能しているといえる。第2駐輪場（1100 台収容可能）に関しては正確な契約台数はわからなかったが、駅からの距離が一番遠く、利便性がよくないため、第1程度、またはそれ以下の利用状況であると考えられる。このことから、第1,第2駐輪場は、うまく活用されてないことがわかる。

また、料金改定によるその後の駐輪場の利用状況を把握するため、11月上旬に再度、管理者へのインタビュー調査を行った。その際、正確な契約台数を教えてもらうことが出来なかったが、契約台数に関して、第1駐輪場では、改定により約200台の増加、第3駐輪場では10台ほどの減少があったとのことであった。

第4節 千葉市役所建設局ヒアリング

最後に、千葉市役所建設局土木部自転車対策課へのヒアリング調査を行った。

- ・ 日時：2008年5月20日 15:00～15:30
- ・ 場所：千葉市役所建設局土木部自転車対策課本部
- ・ 内容：千葉市の自転車対策費にかかわる収支、月ごとの放置自転車撤去・返却台数、その他質疑応答

まず、自転車対策費にかかわる収支（平成18年度）は、

自転車に関する主な歳入財源：計 442,716 千円

自転車に関する主な歳出財源：計 514,984 千円

であり、72,268 千円の赤字となっている。この赤字の分は、一般財源から出ており、市民全体が負担するということになっている。

次に、放置自転車撤去・返却台数（平成19年度）に関しては、

- ・ 駅周辺撤去台数（市全体）：28,114 台
- ・ 返却台数（市全体）：8,899 台

となっており、返却率は約3割であった。そして、西千葉駅周辺に関しては、撤去台数が1,468台で、返却台数に関してのデータはなかった。

最後に、その他質疑応答について、

「西千葉駅周辺に用があるときに、数十分の一時利用に 100 円かかるのは高いと思う学生が多いようですが」という質問に対し、

「千葉大の中に自転車は置けますよね。ですからやはり買い物に行く、遊びに行くなどの用があるときに駅周辺に自転車を放置するのは、千葉大に置いて歩くには少し遠いということですよ。ただ、そこで買い物などをするとき一時利用に 100 円というのは高いから駅前に 30 分、1 時間置いてしまう。そのような人が増えてきて、ずっとそこに自転車が置いてあるのを見てまた置いていく人が増えていく。第 1・第 2 駐輪場はスペースが空いているのですが、駅からの距離が問題ですよ。駅周辺だと賃貸料が高いですし、料金もそれなりに見合ったものにしなければならなくなります。第 1・第 2 駐輪場はスペースが空いているのですが、駅からの距離が問題ですよ。駅周辺だと賃貸料が高いですし、料金もそれなりに見合ったものにしなければならなくなります。」という応答で、解決策を見出せている様子ではなかった。

第5節 まとめ

これらの事前調査からわかることは、西千葉駅周辺の放置自転車対策は不十分であるということである。

まず、「千葉市自転車等の放置防止に関する条例」の第 7 条、鉄道事業者の責務において、「鉄道事業者等は、旅客のために必要な自転車駐車場の設置に積極的に努めなければならない」とされている。JR 西千葉駅では、駅前にある JR が所有する土地に、自転車を放置させないため、その土地をロープで囲んで、自転車が乗り入れられないようになっている。そのため、その土地の周りを囲むようにして、放置自転車が毎日あふれている。自分たちの土地だけ自転車がとめられないようにして、その周りの土地は市の管轄下だからといって何ら他の対策を行わないのは、鉄道事業者の責務を果たしているとは言えないのだろうか。JR は自分たちが所有する土地を放置自転車対策のために有効に活かすべきで、そうすることによって、鉄道事業者の責務を果たしているといえるだろう。

次に、「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」の第 5 条第 3 項では、学校等公益的施設の設置者に対しては、「周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない」と定められている。千葉大学西千葉キャンパスでは、学内の放置自転車の状況を改善するため、今年の 10 月下旬に南門付近に駐輪場を新しく設置したが、それでも駐輪場に収まりきれない自転車が放置自転車としてあふれている。学内の駐輪場が不足している状況は、西千葉駅周辺の放置自転車の問題の一因ともなっている。そのため、また新たに駐輪場を整備するなど、さらなる放置自転車対策が必要である。

また、「千葉市自転車等の駐車対策に関する総合計画」における取組みとして、有料駐輪場の新しい料金体制が適用された。この改定により、第 1 駐輪場では契約台数が約 200 台増加し、有料駐輪場の利用促進が進んだといえる。また、「駅別駐輪場整備計画」が策定されているが、西千葉駅に関しては、「収容台数の不足が見込まれないことから、駐輪場の整備は行わないものとする」となっている。しかし、こうした取組みや計画にもかかわらず、第 1、第 2 駐輪場にはまだ空きスペースが目立ち、そして、駅周辺の放置自転車の状況の改善の様子は一向に見えない。状況を改善するには、千葉市自転車対策課へのヒアリングの質疑応答において、「第 1・第 2 駐輪場はスペースが空いているが、駅からの距離が問題である」という応答からわかるように、駅から出来るだけ近い場所に駐輪場を設置する必要がある

るのである。それは、駅から一番近い第3駐輪場に自転車がいっぱいである様子からもうかがえる。「収容台数の不足が見込まれないことから、駐輪場を整備しない」という市の方針は西千葉駅の実情を正確に理解していないのではないだろうか。

ちなみに、第1、第3駐輪場の収容台数に関して、千葉市によれば、第1が2000台、第3が145台収容可能としているが、有料駐輪場管理者によれば、第1が1800台、第3が350台収容可能とのことであった。このように千葉市が公表しているデータと実際の運用での収容台数とではズレが生じていることがわかった。こうしたことから、西千葉駅周辺の放置自転車対策や駐輪場の管理・運営が徹底されていない現状を指摘することも出来る。放置自転車をなくすためには、西千葉駅周辺の特徴や、自転車を放置する人の属性などをしっかり把握したうえで、放置自転車への対策を講じていくべきである。

第3章 本調査

第1節 はじめに

西千葉駅周辺のより良い自転車環境を考えるために、私たちは次の調査を行った。一つは千葉大学生を対象にした「学生アンケート」、また西千葉駅前での違法駐輪の状況を調査する「定点観測」を行った。これらにより駅周辺の有料駐輪場の周知状況や、西千葉駅周辺での自転車利用・違法駐輪の状況などを調べた。

第2節 学生アンケート

アンケート調査実施概要

(1) 調査対象

西千葉駅周辺を利用しそうな千葉大学生を調査対象とした。より多様な学部から回答を得るため、二通りの方法で配布し回答を集めた。

(2) 調査方法

- ①千葉大学で開講されている普遍科目の授業履修者に配布。授業中に配布し授業後回収。
- ②ゼミ生の所属している各サークル仲間に配布・回収

(3) 調査期間

- ・平成19年6月～7月

(4) 配布・回収状況

- ・配布数は約 520 枚 (回収は、約 320 通)
- ・有効回答数は 309

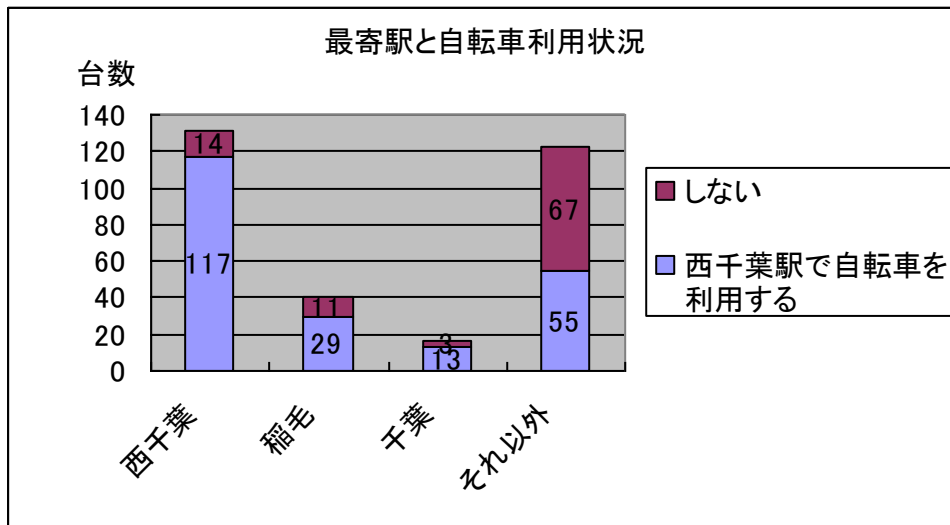
(5) 回答者の属性 (性別・学年・自転車使用の有無・最寄り駅)

- ・男性 42 (%)、女性が 28 (%) (無回答 3%)
- ・1年 16%、2年 21%、3年 45%、4年 9%
- ・回答者の 69%が西千葉駅周辺で自転車を利用する。
- ・最寄り駅は、西千葉 42%、稲毛 13%、千葉 5%、その他 39%

結果

(1) 最寄り駅と違法駐輪

西千葉駅周辺での自転車利用者のうち、西千葉駅が最寄り駅の学生は半数弱。さらに稲毛・西千葉・千葉駅以外を最寄り駅とする学生は西千葉駅で自転車を使用する人のうち 25% を占めており、通学は電車、大学内では自転車を利用しているという事が推察される。つまり、通いの人も含めて西千葉駅周辺での自転車利用者が多いことを表している。

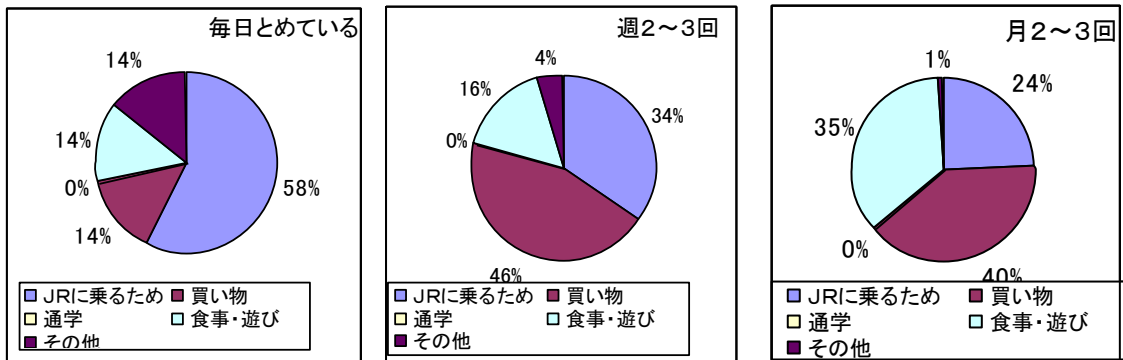


また西千葉駅周辺での自転車利用者 (214 人) のうち、76% (163/214 人) が放置自転車禁止区域に止めたことがあると答えた。その頻度については、「毎日とめている」が3%、「週2から3回」が31%、「月2から3回」が40%、「とめない」が24%だった。

(2) 目的と頻度

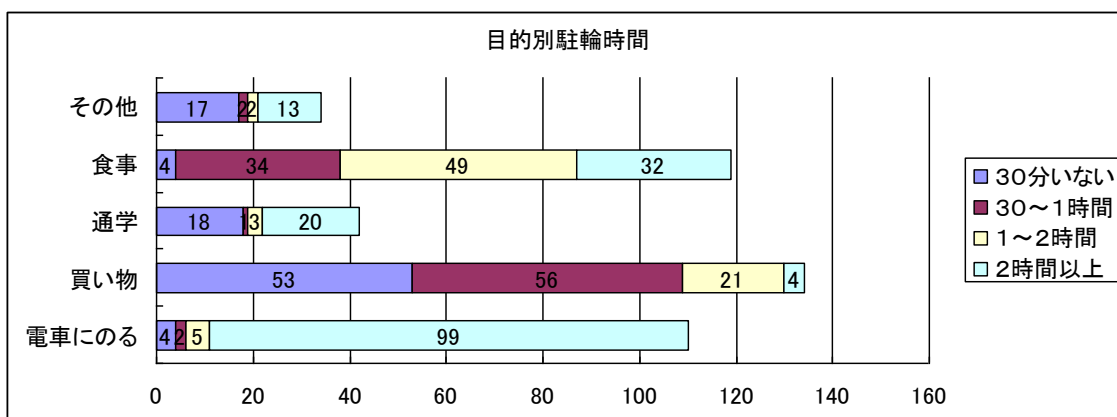
違法駐輪を行う人 (157 人) に、一番目的として多いのは何か、という問いに対し一番多い目的は西千葉駅周辺で買い物をするため 65 人 (41%)、2 番目に多い目的としては JR に乗るため 48 人 (31%)、3 番目は西千葉駅周辺で食事・遊びで 42 人 (27%) となっている。

また目的と頻度の関係から、毎日とめている人の一番多い目的は JR に乗るためとなっている。週2~3回の方は買い物と JR に乗るため。月2~3回の方は JR と買い物と駅周辺での食事や遊びという理由となっている。



(3) 目的と時間

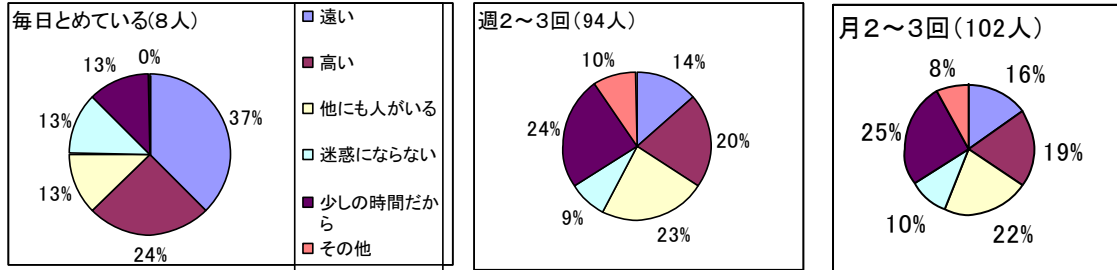
違法駐輪をする場合について複数回答で答えてもらった結果、目的としては「駅周辺で買い物をするため」が82%、「JRに乗るため」が71%、「駅周辺で食事や遊びをするため」が74%だった。それぞれの利用時間は、買い物では82%の人が1時間以内、食事・遊びのためでは



69%の人が2時間以内で違法駐輪時間を終えているのに対し、JRに乗る人は86%の人が2時間以上とめている。

(4) 頻度と置く理由

頻度と置く理由についても頻度によって目的にばらつきが見られた。毎日とめている人は

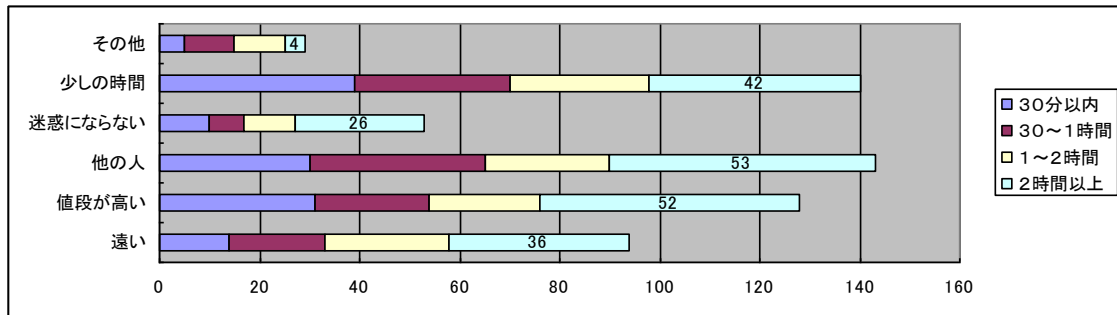


もともとその数が少ないこともあるが、遠いという理由が他と比べて多い。

また、放置自転車禁止区域だと知っているのに、そこにとめてしまう理由を複数回答で聞いたところ、一番多い41%の人が「少しの時間しかとめないから」という理由を挙げた。(放置自転車禁止区域だと知っていて自転車をとめたことがあると答えた人を分母にし、51/123人となる)。他の理由としては「他の人も放置しているから」が38%(45人)、「有料自転車置き場の値段が高いから」が33%(40人)となっている。

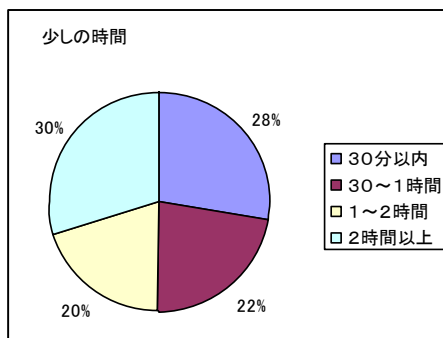
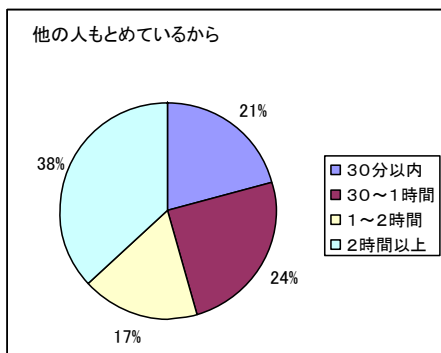
(5) とめる理由と実際にとめている時間

とめてしまう理由を聞く質問とそれ以前の目的別放置時間を聞いた質問とをクロス集計し分析をした。



1番理由として多い「他の人もとめているから」と回答した人は2時間以上放置している人の割合が多かった。よって違法駐輪の撤去が厳しく行われれば、違法駐輪禁止区域に自転車をとめにくくなり、この人達による特に2時間以上の違法駐輪の減少が予想される。

少しの時間だからとめてしまうと回答した人は、実際他の理由の人より放置時間が短い人の割合が多い。少しの時間だけとめる場所が整備されれば、減少が予想される。



(6) 放置自転車禁止区域などの周知状況及び、料金体制に対する意識

放置自転車禁止区域の周知状況は、まったく知らないと答えた人が 14%であったため、場所を詳しく知らない人も含め、86%は禁止区域の存在を知っていた。

駅周辺の有料駐輪場に支払っても良いと思える金額を聞いたところ、現在一番近い有料駐輪場に対して現在の料金である 1600 円を払うと答えたのは 1%以下だった。200m・300m 圏内である有料駐輪場に対しては（現在 400 円）400 円以上払えると答えたのは 7%、5%だった。

また、先に説明したとおり、西千葉駅周辺には最近 2 時間以内無料の駐輪場が出来た。しかし、それについての周知状況は 96%の人が知らないという状況だった。今後利用するかについて聞いたところ、48%の人が 2 時間以内であれば利用しようと思うと答えていた。

考察

今回のアンケートによって実際に駅周辺で違法駐輪をしている人々の中での千葉大生の割合は測れないが、千葉大生の中で違法駐輪をしている人の割合は知る事が出来た。千葉大学に一番近い駅である西千葉駅では、やはり千葉大生による違法駐輪が多いという予想が立てられる。（→（1）最寄り駅と違法駐輪）

また駐輪時間や目的、頻度などの質問について、特に問題となる人物像として以下のような人物が多いことがわかる。

	目的	駐輪時間
A	JR 利用 (31%)	2 時間以上 22% (35/157 人)
B	西千葉駅周辺での買い物または遊び等 (68%)	2 時間以内 64% (100/157 人)

駐輪目的が JR の場合 2 時間以上が多かったが、西千葉駅周辺での買い物・遊び・食事ではほとんどの違法駐輪者が 2 時間以内であった。どちらも対策をした場合の効果は大きな見込みがあるが、時間については別々なので、それぞれ別々の対策を立てる必要がある。

また 2 時間以内無料の駐輪場の周知状況が良くないことから、その周知を広め、利用を促進させる事が解決策の一つの候補となりうる。（→（6）放置自転車禁止区域などの周知状況及び、料金体制に対する意識）

第3節 定点観測

定点観測実施概要

(1) 調査区域

JR 西千葉駅北口のバス停横にて調査を行った。西千葉駅北口は千葉大学の南門から徒歩 1 分程度で行ける距離であり、西千葉駅で降車し千葉大学に通う学生のほとんどが南門を使用する。そのように西千葉駅北口は千葉大学に面しているため、駅周辺でも特に北口における違法駐輪が目立っている。よって西千葉駅北口のバス停横を調査区域の対象とした。

(2) 調査日・調査時間

調査は平成 20 年 7 月 30 日水曜日におこなった。学生が普段通りに通学する平日を選んだ。調査時間は 6 時から 2 2 時である。

(3) 調査準備・調査方法

予備調査でヒアリング調査を行った千葉市役所建設局土木自転車対策課へ行き定点観測を行うに当たっての必要な書類の確認をした。定点観測を行うためには警察署の道路使用許可が必要であったため、警察署に提出する道路占用届出書を花見川稲毛土木事務所管理下管理係に取りに行き、その届出を千葉北署に申請し道路使用許可申請書を受け取った。

調査実施においては、定点観測をする範囲から約5メートル離れた所にビデオカメラを設置した。道路使用許可申請書をラミネートしたものをビデオの三脚に貼り、通行人に定点観測の協力を要請しプライバシーの問題に当たらないようにした。調査時間中はビデオカメラの横に2人で待機しビデオカメラでの観測と同時に違法駐輪の台数を別紙に記録した。

調査内容

調査内容として五つの項目を挙げた。一つ目は、6時の時点での違法駐輪の台数確認である。二つ目は、どのような職業の人間が違法駐輪をしているのかということである。職業としては、大学生・高校生・中学生・小学生・社会人の五つの職業に分類した。三つ目は違法駐輪の台数変化の記録である。自転車が止められた時間、止めている自転車を持っていった時間を1分ごとに記録した。どのような時間帯に違法駐輪が増えるのか、一時的な違法駐輪者はどの程度の時間自転車を止めているのか、また違法駐輪によって点字ブロックが塞がれる時間帯とその様子の観察を行った。四つ目は違法駐輪指導員の作業時間と作業の様子である。千葉市が違法駐輪指導員に業務委託をしており、違法駐輪者への指導や違法駐輪の整理、放置自転車の撤去を行っていることを千葉市建設局土木部自転車対策課のヒアリング調査で把握していたので、実際にその作業時間と作業様子を確認することにした。五つ目は西千葉駅北口の通行人の様子である。違法駐輪が増え通路の幅が狭くなったときの通行者の様子、例えば迷惑そうにしている人はいるのか、違法駐輪を気にしている人はいるのか、視覚障がい者の通行の妨げになっていないかを観察した。

結果

6時における違法駐輪の台数は19台、22時における違法駐輪の台数は74台であった。違法駐輪の台数変化においては、どの時間帯においても大学生が最も多かった。6時から22時までの間に違法駐輪禁止区域に置かれた自転車の台数は592台であり、そのうち大学生がとめた自転車の台数は525台で全体の約9割を占めている。西千葉駅北口は大学が近く、西千葉は典型的な学生街であり駅構内や駅周辺に学生が利用する店が多い。そのため駅や店を利用する学生の多くが違法駐輪をしているのではないかと考えた。また違法駐輪禁止区域に置いてあった自転車を持ち帰った、一時的に置いた自転車を後ほど持って帰ったのも大学生が最も多かった。6時から22時の間で持ち帰られた自転車の台数は453台でありそのうち404台が大学生の自転車で全体の約9割を占めている。これらのことから、西千葉駅北口の違法駐輪禁止区域には大学生の自転車の入れ替えが多いことがわかる。したがって学生を対象とした違法駐輪対策が必要となってくる。

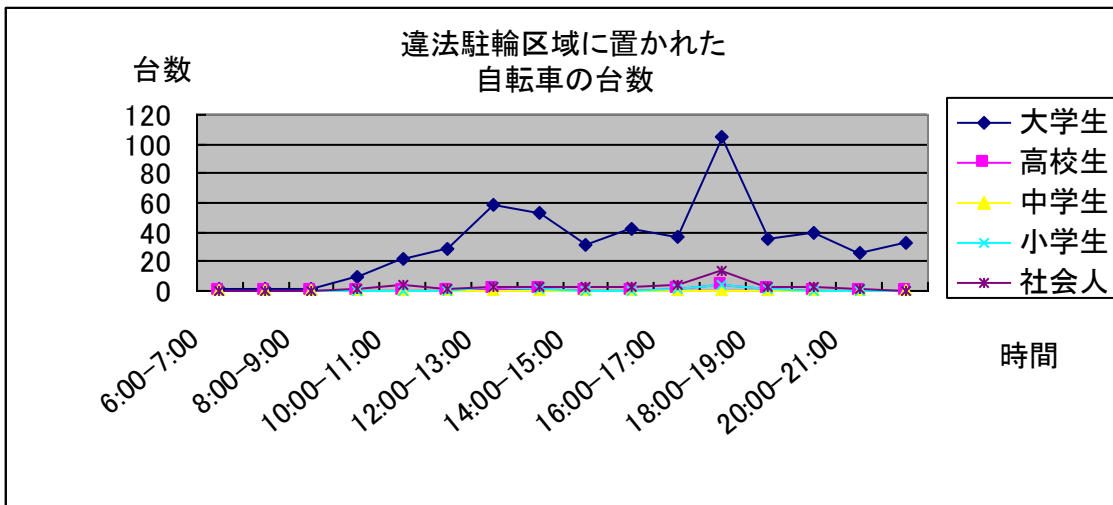
(職業別一時間ごとに違法駐輪禁止区域に置かれた自転車の台数)

	大学生	高校生	中学生	小学生	社会人	
6:00-7:00	2	0	0	0	0	2
7:00-8:00	1	0	0	0	0	1
8:00-9:00	2	0	0	0	0	2
9:00-10:00	10	0	0	0	1	11
10:00-11:00	22	0	0	0	4	26
11:00-12:00	28	0	0	0	1	29
12:00-13:00	59	2	0	3	3	67
13:00-14:00	53	2	0	2	3	60
14:00-15:00	31	0	0	0	3	34
15:00-16:00	42	0	0	0	3	45
16:00-17:00	37	2	0	2	4	45
17:00-18:00	105	4	0	4	13	126
18:00-19:00	35	2	0	2	3	42
19:00-20:00	39	0	0	0	3	42
20:00-21:00	26	0	0	0	1	27
21:00-22:00	33	0	0	0	0	33
	525	12	0	13	42	592 台

(職業別一時間ごとにおける違法駐輪禁止区域に置かれた自転車を持っていった台数)

	大学生	高校生	中学生	小学生	社会人	
6:00-7:00	0	0	0	0	0	0
7:00-8:00	0	0	0	0	0	0
8:00-9:00	2	0	0	0	0	2
9:00-10:00	6	0	0	0	1	7
10:00-11:00	14	0	0	0	3	17
11:00-12:00	11	0	0	0	2	13
12:00-13:00	38	4	0	0	0	42
13:00-14:00	35	2	2	2	1	42
14:00-15:00	30	2	0	1	3	36
15:00-16:00	40	0	0	0	4	44
16:00-17:00	47	1	0	0	3	51
17:00-18:00	24	0	0	0	7	31
18:00-19:00	37	1	0	0	1	39
19:00-20:00	34	1	0	1	4	40
20:00-21:00	39	0	0	1	2	42
21:00-22:00	47	0	0	0	0	47
	404	11	2	5	31	453

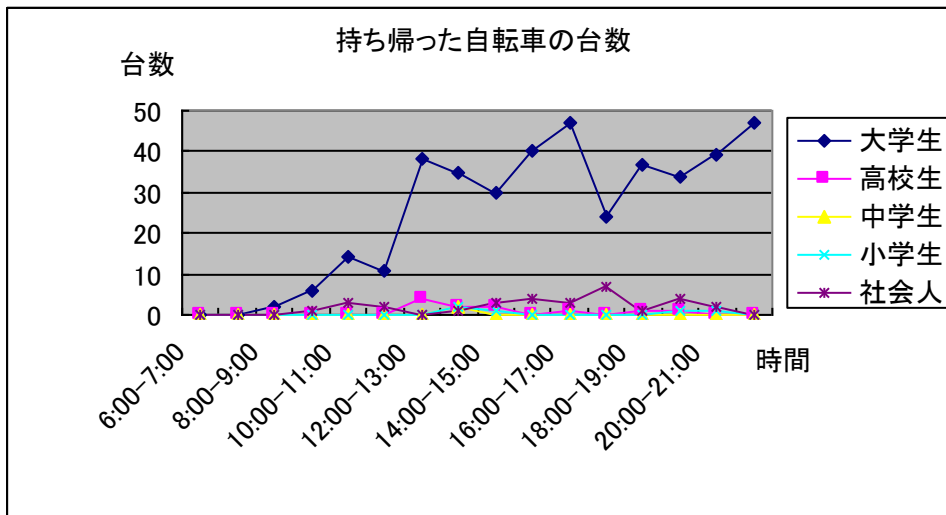
また、違法駐輪区域に自転車が置かれるピークの時間帯があることがわかった。



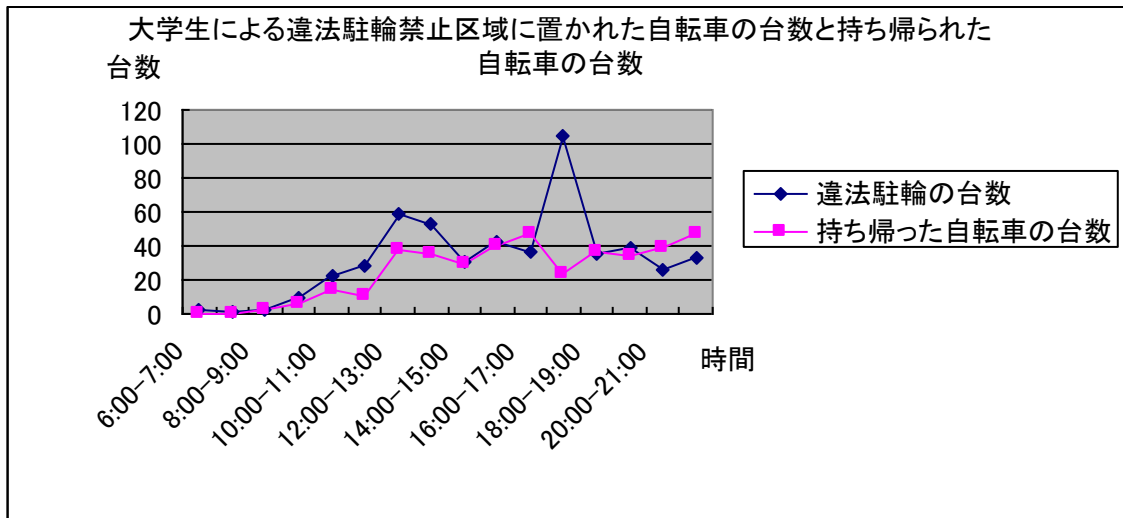
6時から22時の間で違法駐輪区域に置かれた自転車台数が最も多いのは17時から18時の間の126台で、16時から17時の間の45台と18時から19時の間の42台と比べるとこの時間帯に置かれた自転車の台数は急激に増加している。

違法駐輪指導員が作業を行ったのは7時40分から8時10分までの時間と、15時から15時半までの時間である。15時の時点での違法駐輪自転車の台数は90台であった。違法駐輪が増加し始めたのは10時以降で15時までには増加傾向を見せていたが、違法駐輪指導員が作業をし始めた15時からは減少し始め15時半の時点では77台まで減少した。このことから違法駐輪指導員を配置する効果はあると考えられる。しかし、違法駐輪禁止区域に自転車が置かれるピークの時間帯は17時から18時の間であり、この時間帯に違法駐輪指導員が配置されおらず、逆に違法駐輪が少ない7時40分から8時10分に配置されているので、配置時間を朝から夜に変更するなど、違法駐輪指導員の配置の時間帯を見直す必要がある。

一方違法駐輪禁止区域に置かれていた自転車が持ち帰られた台数は、12時以降急激に増加しその後は減少と増加を繰り返している。

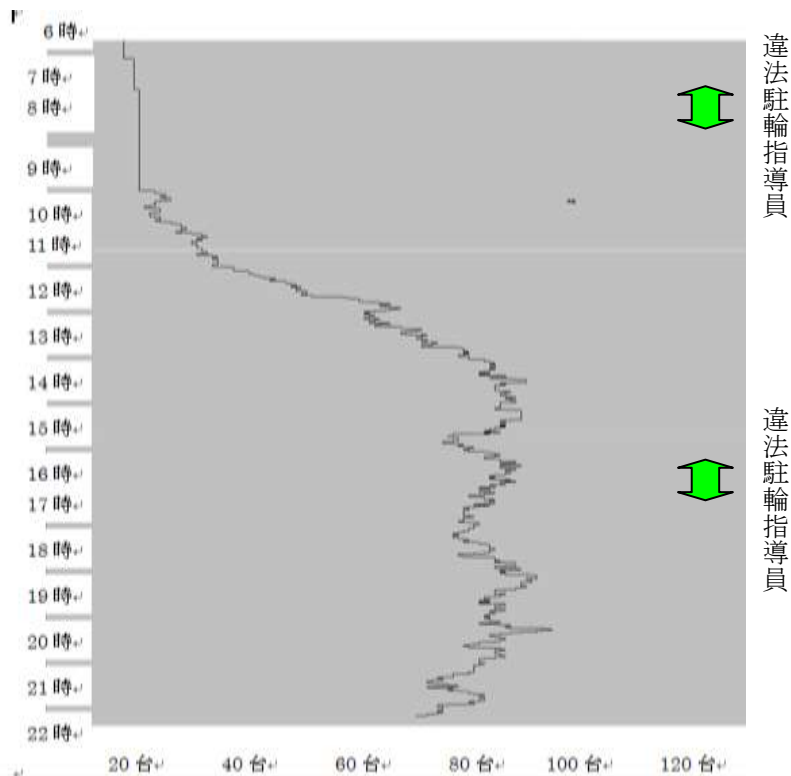


違法駐輪禁止区域に置かれた自転車の台数と持ち帰られた自転車の台数を大学生の台数変化だけピックアップすると次のグラフのようになる。



置かれた自転車の台数と持ち帰られた自転車の台数の差が大きいのは、13時から14時の間の（置かれた自転車67台）－（持ち帰られた自転車42台）＝25台と、17時から18時の間の（置かれた自転車126台）－（持ち帰られた自転車31台）＝95台である。大学生の違法駐輪が多い13時から14時の時間帯は、12時50分から3限がなくお昼を食べに行く大学生や、電車を利用して出掛ける大学生が多いことが考えられる。また最も違法駐輪が多い17時から18時の時間帯は授業が終わりバイトに行く大学生や、飲みに行く大学生が多いことが考えられる。西千葉駅北口における違法駐輪者は大学生が多いので、この大学生による違法駐輪が多くなるこの二つのピークの時間帯を考慮した違法駐輪指導員の配置が効果的であると考えられる。

下記の図は6時から22時における違法駐輪禁止区域に放置されていた自転車の一分ごとの台数変化の記録である。



先にも述べたように違法駐輪指導員が作業をおこなった15時から15時半の時間帯は一時的に自転車の台数が変化していることがわかる。また、6時から22時の間で放置されている自転車が最も多い時間は19時57分における98台であった。大学生の違法駐輪が最も多くなる17時から18時の時間に続けて19時から20時の間にも違法駐輪指導員の配置が必要と考えられる。

また定点観測を行った場所には点字ブロックが敷かれているのであるが、点字ブロックは16時2分に一部塞がれ、一度塞がれると駐輪者は気にすることなく点字ブロックの上に自転車を置いて行った。違法駐輪の台数は増加したり減少したりを繰り返しながらも70~90台は自転車が放置されている状況であった。22時の時点では点字ブロックの全体が塞がれていた。視覚障がい者は言うまでもなく、違法駐輪の台数が多いため車椅子が安全に通れるほどの十分なスペースはなく、やはり通行の妨げになっている。また定点観測を行った場所にはスロープがあり、スロープの出入り口も自転車で塞がれていた。点字ブロックを塞がない、スロープの出入り口を塞がないといったことは、ルールやマナーを守るといった常識的なことであるため若者のモラルの再構築が必要であるべきである。

第4節 まとめ

駅周辺の有料駐輪場の周知状況や、西千葉駅周辺での自転車利用・違法駐輪の状況などを調べるために学生アンケートと定点観測を行ったが、この二つの調査を通して西千葉駅周辺の自転車環境を整えるための対策の方向性が見えた。

まず定点観測を通してわかったことであるが、西千葉駅周辺で違法駐輪をしている人の約9割が大学生であった。そして大学生に焦点を当ててみると、大学生の違法駐輪の目的は大きく二つに分けることができることが学生アンケートを通して知ることができた。一つの目的はJRの利用でありこの場合駐輪時間は2時間以上の人ほとんどで、もう一つの目的としては西千葉駅周辺での買い物または遊びが挙げられそれらを目的とする人の駐輪時間は2時間以内である。西千葉駅周辺を利用する学生は後者を目的としている人が多かった。それは定点観測の違法駐輪の台数変化の記録からも見ることができ、大学生の違法駐輪にはピークの時間が昼の12時から14時にかけてと夜の18時から20時にかけての二つの時間帯があり、どちらも食事時である。

また定点観測のグラフから、定点観測を行った夕方17時前後から最終の時間の22時までにはほとんど累積の台数が減ることがなかった。大学生によって自転車が最も多く置かれた17時から18時の時間帯から一時急激に置く台数が増えるのは大学生の授業が終わりフリーな時間になるからではないかと考えられる。その時間以降からはバイトに行く学生や電車を利用し出掛けて2時間以上経ってから帰ってくる人が多い。そのため22時までには置かれた累積の違法駐輪自転車が減ることはなく、終電の時間に帰り朝6時の時点では自転車は19台まで減ることになる。

西千葉は典型的な学生街であり、駅の利用者も駅周辺の店の利用者も学生が大部分を占めるためやはり違法駐輪者には大学生が多い。そのため学生を対象とした目的別の違法駐輪対策が必要であると考えられる。

第4章 他地域調査

第1節 はじめに

西千葉駅周辺の違法駐輪対策を考えるため、本章では他地域で実施された施策などの調査を行う。一つ目は2000～2008年の間に行われた各地域の施策を新聞記事から検索し、西千葉でも実施できそうなものに絞って検討する。二つ目として、国土交通省で行っているモデル都市の事例を調査する。そして三つ目にインターネット等で、西千葉駅周辺の状況に似た地域を検索し、他の地域でどのような取り組みがなされているかを調べる。これにより、西千葉駅周辺でも有効な施策を検討する。

本調査では、検索、参考にする条件として以下の3点を中心に取り上げた。

- ・ 駅周辺の違法駐輪が問題となっていて、対策を行っている地域
- ・ 学生の多い（大学のすぐ近くの）駅

また、その中で西千葉の政策提言に生かせない施策については控除するため以下の条件を考慮し、見合わないものは取り上げないこととする。

- ・ 大型駐輪場の設置等、予算・土地を大量に使用するものは千葉市の予算・土地条件を考慮すると不可
- ・ 学生の町であることを考慮し、学生に効果のなさそうなものは除く。

第2節 他地域での違法駐輪・放置自転車への対策

自転車対策を行っている地域調査

(1) 有料駐輪場の利用を促進させる

(1-1: 料金について)

違法駐輪の対策方法の一つとして、料金体系の見直しを挙げることができる。たとえば、まず、広島では、1日に何度利用しても同額とする制度を実施している。この効果としては駐輪場の利用台数が約6%増加し、約2%の増収効果が見られた。⁶

また神奈川県武蔵溝ノ口駅では、以下のように利用料金をのり便性に依りて設定するように改正するとともに、利用時間の延長を行った。2004年8月に発表された内閣府全国調査で駅周辺の放置自転車台数が全国でワースト5位だったJR武蔵溝ノ口駅であったが、料金体系の見直しなどの結果、高津区の2005年7月の調査で自転車・バイクの放置台数が2

⁶2008年1月24日朝日新聞

145台と前年9月に比べ3割減った⁷。この事例から利用料金の利便性に応じた料金設定にはある程度効果が見込まれることがわかる。

(1-2: 時間について)

次に、有料駐輪場の利用時間についての改善を行った施策もある。例えば、秋田東駐輪場においては、これまで有料駐輪場の営業時間が午前6時半から午後10時半までで、始発や終電時間とは関係ない営業時間で運用されていたため、駐輪場の利用が少なかったが、条例改正で午前5時から翌午前0時半までに延長することとした。営業時間を延長しても、市は管理人を増員せず現在の2交代制から4交代制にし、早朝や深夜などの時間帯を1人で担当するようにして人件費が増えないようにしている。管理費用の増額は光熱費分の年間約35万円程度に抑えられるという⁸。

(1-3: 利用形態について)

また、有料駐輪場の場所が遠く利用しづらい、少しの時間しかとめないのにわざわざお金を払いたくないといった「学生アンケート」からの理由にあるように目的別の利用の仕方を推奨したり、場所による料金の一律化を是正したりといった方面での改善の仕方もある。埼玉県のJR川口駅では、駐輪場を1時間まで無料とし、駅からやや離れた駐輪場に学生割引制度を導入するための条例改正を行った。効果として放置自転車などは約1万7500台で、2003年度より20%減ったようである。⁹

福岡で行われた施策として目的別料金体制を取るという方法があり、「買い物客用として、二時間まで無料、二時間を超えて二十四時間以内は200円。モノレールの平和通り停留場下など三か所は通勤・通学者を見込み二十四時間で100円¹⁰」というものがある。目的別料金体制というのは少しの時間しかとめないのに料金を払いたくないとする利用者の考えに合致しており、効果的な施策ではないかと思われる。

(2) 新たな土地の創出

既存の駐輪場の整備とともに、多くの地域で行われているのが、新しい駐輪場の設置である。しかし、西千葉駅周辺の状態を考慮すると、新たに駐輪場を増設する土地を見つけるのはむずかしい。そのため、それ以外の方法で新たな駐輪場の土地の創設を考える。一つに、JRの土地を利用するという方法がある。東京都豊島区ではJRとの共同で駅の放置自転車対策を行おうとしている¹¹。他の私鉄にもその波及は広がっており、今後鉄道会社も違法駐輪・放置自転車に対する対策を共同で行っていくという可能性が出てきたと言えるのではないかと。



西千葉駅前の放置自転車の状況
(JRの土地にはロープが張っており、活用されていない。2008年10月4日撮影)

⁷ 2005年8月23日 読売新聞

⁸ 2006年9月26日 朝日新聞

⁹ 2006年6月6日朝日新聞

¹⁰ 2004年10月16日 読売新聞

¹¹ 2006年3月28日 朝日新聞 放置自転車対策の総合計画案を答申 鉄道5社の用地提供盛る

西千葉駅前でも JR の土地が存在するが、現在そのスペースにはロープが張られており、その外側に違法駐輪が並び、歩道が圧迫されている状況である。JR の土地が提供されれば大きな効果が期待できるため、西千葉でも検討する価値のある施策項目である。

また、周辺の商店街との共同対策を行い、そのスペースを利用するというのも一つの方法である。宮崎市では橋通商店街の国道 2 2 0 号沿いの 5 カ所に自転車駐輪スペースを設置した。中心市街地活性化や放置自転車対策が狙いとしてあり、利用時間は午前 10 時～午後 7 時までの 9 時間。店側で用意している買い物確認証を自転車に提示することで、2 時間以内の利用が出来るという方法を取っている。¹²

国土交通省のモデル都市から調査¹³

(1) 自転車利用に関する広報・教育活動

放置自転車・違法駐輪対策として、自転車利用に関して広報や教育活動を行い、自転車利用のマナーアップを図ることも対策としては有効な手段である。

例えば、静岡市では放置自転車等クリーンアップキャンペーンを行い、駐輪マナーの向上を図っている。内容としては、静岡市・静岡市自転車対策協議会が実施主体となって、毎年 1 回、静岡市内（放置自転車禁止・規制区域内）において、放置自転車等クリーンキャンペーン（街頭広報）を行うというものであり、静岡市自転車対策協議会委員（国・県・市職員、関係団体、鉄道事業者）、町内会、商店会、大型店と、多様な主体が参加している。¹⁴

(2) 自転車を活用した社会実験¹⁵

前述で公共交通機関を巻き込んだ自転車対策について少し触れたが、社会実験を行う上でも大掛かりな実験を行うことができるという点で有効である。豊島区・板橋区では（板橋区・豊島区）公共機関を取り込んだ施策例として、3つのキーワードを掲げて施策を行っており、「官民協働（コラボレーション）による自転車のまちづくり」を目標に掲げている。実験内容としては、駐輪場への案内・誘導サインの設置、啓発チラシの自転車への貼付、自転車走行レーンの設置、オートバイの駐車場への誘導を行った。¹⁶また他にも「東京都目黒区では小規模駐輪場の分散設置などを実施¹⁷」しており、様々な地域で、大規模な駐輪場の設置に限らない多様な駐輪場の設置・対策が検討されている。

第3節 まとめ

以上より他地域での取り組みをまとめると、西千葉でも利用可能性のあるものは駐輪上の整備と広報・教育活動などである。駐輪場の整備に関しては細かく施策の種類を分けると①料金、②時間、③利用形態といった観点からの改善策が見込まれる。他地域調査によって①駅での買い物などを主な目的とし、利用時間が短い人達に対しては、駅の近くにロック式の

¹²2003年8月16日読売新聞

¹³まちづくりと自転車のホームページ：自転車施策先進都市の紹介 (<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduce/policy.html>)

¹⁴まちづくりと自転車のホームページ：自転車施策先進都市の紹介の HP から放置自転車等クリーンキャンペーン（静岡市）<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduce/policy3.html>
>http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduce/13/13_soft3.html

¹⁵自転車を活用した社会実験の紹介 (<http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/program/index.html>)

¹⁶自転車を活用した社会実験の紹介 (http://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/introduce/08/08_soft2.html)

¹⁷平成16年度 社会実験実施地域一覧 (<http://www.mlit.go.jp/road/press/press04/20040701/1.html>)

有料または無料の駐輪場を整備し、駅前の景観改善を図っている地域が多くみられた。また、③利用形態を考慮しての施策としては、学割制度や、場所の遠さ別で駐輪料金に差別化を設けるなどの施策が行われていた。

西千葉の特徴を考慮すると、新たな土地を大量に整備することは難しい。よって、既存の駐輪場の整備については、学生を対象とした利用形態を考慮して施策を作るとともに、現在ある西千葉駅周辺の駐輪場を有効活用するために広報・自転車利用マナー向上の教育を行う事も同時に行っていく必要がある。

第5章 政策提言

第1節 はじめに

以上の調査を踏まえて私たちは、以下の内容を提言する。まず前提として、私たちは「西千葉駅周辺（北口）に違法駐輪・放置自転車をを行っている人間のうち、その大半は千葉大学の学生である」という仮定を立て、政策提言を行おうと思う。

対策案は以下の5点である。

- ① 西千葉駅北口に2時間無料の電磁ロック式駐輪機を設置する。
- ② 第1・2有料駐輪場の一定区間を千葉大学が契約し、千葉大生で駐輪ステッカーを購入した者に限って、自由に止められるようにする。
- ③ 自転車駐輪整備員の配置時間を実態に合わせて見直す。
- ④ 千葉市における自転車使用に関する情報の広報方法を見直す。
- ⑤ 高架下に人の流れを作り出して第1有料駐輪場を使いやすくする。

第2節 提言内容

- ① 西千葉駅北口に2時間無料の電磁ロック式駐輪機を設置する。

西千葉駅北口にはJR所有の土地があり、現在はロープと花壇によって自転車が止められないようになっている。しかし、そのロープの外側、つまり、点字ブロックのある歩行者用の通路（千葉市管理の土地）にどんどん違法駐輪・放置自転車が積み重なり、時間が経てば経つほどに違法駐輪や放置自転車は増加し、夜になると歩行者がすれ違うのも困難なほどに自転車の数は増えていく。そこで私たちは、西千葉駅北口のJR所有の土地に電磁ロック式駐輪機を設置する、という対策を考えた。その理由は以下の通りである。第一に、電磁ロック式駐輪機を設置すれば、その駐輪機の前には自転車を止めることができなくなる。これは、エコステーション21の事例からも読み取れる¹⁸。そのため、歩行者の妨げになるほどに違法駐輪や放置自転車が積み重なることがなく、景観悪化防止になる。また、電磁ロック式駐輪機の利用は、2時間まで無料にする。これは、学生アンケートの結果から「電車に乗る」や「通学」以外の目的で違法駐輪をする学生の駐輪時間の大半は、2時間以内であることが分かったことによる。短時間しか駅に用のない学生は、有料自転車置き場に止めるのが面倒くさいため、駅前に違法駐輪をしてしまうのである。そこで、2時間無料の電磁ロック式駐輪機を設置することで、駅を利用する学生も違法駐輪をせずに済み、駅側も良好な景観を維持することができる。

¹⁸ <http://www.ecostation21.com/case/sugamo01.html>

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律」5条2項より、鉄道事業者は自転車等の駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。だが、現在の JR 側の対応は、ロープを張るのみである。確かに JR の土地には違法駐輪・放置自転車がないが、この JR 側の対応は先に述べた法律の趣旨にそぐわないのではないだろうか。

- ② 第1有料駐輪場の一定区間を千葉大学が契約し、千葉大生で駐輪ステッカーを購入した者に限って、自由にとめられるようにする。

西千葉駅周辺には、千葉市が設置した有料自転車置き場があるが、第1有料自転車置き場については適切に運用されていない事は、第2章で述べた通りである。

それを踏まえ考案したのが、千葉大学が千葉市と契約し有料自転車置き場に千葉大学生専用の駐輪スペースを設け、千葉大学生を第1駐輪場に誘致するという対策案である。学生アンケートの結果を千葉大学全体の学生数に置き換えて考える。学生アンケートによれば、回答数の70%が自転車を西千葉周辺で使用していることがわかった。つまり、学生数11,000人のうち70%の学生(7,700人)が自転車を使用していることになる。その全員が駐輪ステッカー(500円)¹⁹を購入しているとすると、 $500 \text{円} \times 7,700 \text{人} = 3,850 \text{万円}$ の収入がある。また、アンケートによれば、全体の18%の学生(1,980人)が西千葉駅を最寄とせず自転車を使用している。つまり、1,980台の自転車は西千葉駅周辺で使用されるだけで、使用者は帰宅の際に西千葉駅周辺に自転車を置いていく。千葉大学構内の南門付近には夜間にも自転車が多く止められていることから、1,980人のうち南門付近に自転車を止めて自宅に帰宅する者もいることは確かである。ちなみに千葉大学の南門付近の駐輪スペースの自転車保有台数は約500台である。つまり、約1,500台の自転車を第1有料自転車置き場に誘致するために対策を講じる必要がある。そこで、 $4,400 \text{円} \text{ (第1有料自転車置き場の年間利用金額)} \times 1,500 \text{台} = 6,600 \text{万円}$ をどのように捻出するかについて、私たちが考える料金体制を以下に示す。

I：千葉市による学割制度を千葉大学の学生にも適用する。

現在、市外の高校生以下の有料自転車置き場の利用金額は、基本金額から25%割引されることになっている。そこでこの料金制度を千葉大学の学生にも適用させる。よって、 $4,400 \text{円} \times 0.75 = 3,300 \text{円}$ が一人あたりの金額になる。 $3,300 \text{円} \times 1,500 \text{人} = 4,950 \text{万円}$ 。

II：千葉大学が有料自転車置き場年間契約金の半額分を負担する。

「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐輪対策の総合的推進に関する法律」5条3項に学校などの施設による施設利用者のための自転車等駐車場を施設敷地内若しくはその周辺に設置する努力義務が示されている。この法律により、千葉大学による有料自転車置き場契約金の補助を要請する。仮に、千葉大学が第一有料駐輪場の年間契約金の半額を負担したとすると、 $4,950 \text{万円} \div 2 = 2,475 \text{万円}$ 。

III：千葉大学の自転車使用者全体で2割負担する。

前に述べたように、自転車駐輪ステッカーの収入により385万円の収入がある。現在この自転車駐輪ステッカー代の500円は構内の自転車環境整備費のみに使用されているが、構内の自転車環境だけでなく、千葉大学生の所有する自転車によって招かれている自転車環境問題にこのお金が使用されることは全く問題ないだろう。よって385万円のうち2割を第一有料自転車置き場の年間契約金に充てるとする。 $385 \text{万円} \times 0.2 = 77 \text{万円}$ であるので、 $2,475 \text{万円} - 77 \text{万円} = 1,700 \text{万円}$ 。

¹⁹ 千葉大学内で自転車を使用する者が購入しなければならない。学内の自転車環境整備のために使用される。

170万5千円を1,980人で割ると、一人当たりの第一有料自転車年間契約金は約860円となり、一か月当たりの利用金額に換算すると、一か月約70円で第一有料自転車を使用することができることになる。学生アンケート結果より、駅から200m圏内（第一有料自転車置き場）の駐輪場に対して、自転車使用者の55%が「月間200円以下であれば支払う」と答えている。このことから、以上のような料金体制が確立すれば、多くの学生が第1有料自転車置き場を利用することとなり、違法駐輪・放置自転車の大きな減少が見込まれる。

③ 自転車駐輪整備員の配置時間を見直す。

定点観測による調査でも明らかであるように、自転車駐輪整備員は確かに存在し、朝や昼そして夕方に違法駐輪・放置自転車を整理整頓していた。しかし、第3章の定点観測の結果にもあったように、西千葉駅前の放置自転車のピークは20時で98台であるが最後に整備員の現れた時間は15時である。自転車駐輪整備員を雇用するにも多額の予算が割かれているわけであり、その予算は有効に使われなくてはならない。そこで私たちの考える対策案として、自転車駐輪整備員の配置時間を見直しを提案する。違法駐輪を行うのは大学生に多いことが判明したことから、大学生の違法駐輪を取り締まるために自転車駐輪整備員を配置する必要がある。つまり、朝方の整備員を20時頃に配置させることで、大学生が自転車を止められない環境を作ることができ、違法駐輪・放置自転車の削減を行うことができる。

④ 千葉市における自転車使用に関する情報の広報方法を見直す。

現在、千葉市のHPを見ると自転車対策課のページにて自転車駐輪場の所在地や放置自転車等の移動・引き取りについて紹介されている。千葉市に住んでいる人間であれば、千葉市のルールを知る機会も多いだろうが、地方から大学進学を機に千葉での生活を始めた学生にとっては、情報が明らかに少ない。その上、新しい生活が始まってしまえば、その生活リズムに追いつくことで余裕がなくなってしまうはずだ。したがって、「ルールは存在するが、ルールを知らないが故にルール違反を犯している」という状況になってしまう。これは、ルールを知らない大学生だけが悪いのではなく、情報提供をする側の千葉市役所にも問題があるといえる。

そこで私たちは、千葉市役所による自転車使用に関する情報の広報方法の見直しを提案する。4月に行われる新入生対象のガイダンスにて千葉市役所による説明を行ったり、違法駐輪・放置自転車に関するイベントなどを行ったりするのも効果があるだろう。ただ、そのイベントに関して言えば、大学生の違法駐輪が多い時間帯に行わなければならない。以前千葉市では「放置自転車クリーンキャンペーン」を実施しているが、西千葉駅での実施時間が早朝7～9時であった。これは明らかに通勤・通学のために自転車を使用する人々を対象としている。しかし、今回の調査により、西千葉駅周辺における違法駐輪・放置自転車の主な原因層は大学生であることが分かったので、それに合わせたキャンペーンを企画する必要がある。

また、学生アンケートにもあったように、エコステーション21の存在は、大学生には全く知られていない。広報活動をつうじて、2時間無料の駐輪場の存在を周知できれば、買い物など短時間利用の際の違法駐輪を減らすことができるだろう。

⑤ 高架下に人の流れを作り出して第1有料駐輪場を使いやすくする。

現在、西千葉駅の千葉大学寄りには収容能力1800台の第一有料駐輪場が置かれているが、その収容能力が活用されていない。この一因には、駅から第一有料駐輪場を高架下をとおって直接に到達できない構造になっていることも挙げられる。以前には、駅と第一有料駐輪場の間に高架下をふさぐ形でパチンコ屋が営業していた。現在は、その跡地が貸し出し用の倉庫となっている状況である。

このため、私たちは、高架下を再開発し、駅改札から第一有料駐輪場へ高架下を直接歩けるようにすることを提案する。人通りを作り出せば、駐輪場を使用する者も増加するはずである。まずは、通路の設置、そして高架下への商店の誘致を提案する。駅から徒歩1分の立地であることに加え、駐輪場を利用する1800人のみならず、千葉大学に通勤・通学する15000人の一部も高架下を通る可能性があり、十分に商店を誘致できるものと考えられる。

第3節 終わりに

今回、5つの政策提言を挙げたが、この5つの中には、世間で多く見られる「撤去台数を増やすことで違法駐輪対策を行う」という案は含まれていない。それは、私たちが対象とする西千葉駅に対応する対策案ではないからだ。第一に、千葉市役所へヒアリング調査を行った際に、千葉市には違法駐輪の撤去に充てる財源が十分ではないことを知ったからである。また、今回大切にしていた提言内容に「学生による自主的な環境改善」が挙げられる。違法駐輪がされない環境を作るとともに、違法駐輪をしない人間作りも大切である。この両面を上手に発展させていけば、すばらしい自転車環境を作り出すことができるだろう。そのためには、その環境を作り出すすべての人が協力しなければならない。今後、提言を各所に行い、私たちの住む街に少しでも貢献していきたいと思う。

参考文献・データ出典

《先行論文》

藤井聡 (2008) 「放置自転車問題における規範意識とその解決方法」『教育と医学』660, pp. 70-78, 2008

後藤絵美 (2004) 「駅前違法駐輪者の行動・意識データに基づく放置自転車対策の方向性」芝浦工業大学卒業論文 <http://www.db.shibaura-it.ac.jp/~iwakura/ronbun/b/07/goto.pdf>

《参考文献》

横島庄治 (2001) 『サイクルパワー 自転車をもたらす快適な都市と生活』ぎょうせい

《附属資料》

千葉市建設局土木部自転車対策課ヒアリング議事録

日時：2008年5月20日 15時00分～15時30分

場所：千葉市建設局土木部自転車対策課本部

出席者：先方 課長補佐 酒井友好

主任技師 佐野正人

当方 高柳 池田 宮田

議事内容

- 千葉市の自転車対策費に関わる収支
 - 月ごとの放置自転車撤去・返却台数
 - 新しい料金体制に移行したことによる影響
 - その他質疑・応答
- 千葉市の自転車対策費に関わる収支（平成18年度）
 - 自転車に関する主な歳入財源 計442,716千円
 - ・自転車整理手数料 427,160千円
自転車を各駐輪場にとめたときの手数料で、定期の手数料と一時利用の一回100円を含めた金額
 - ・自転車移動保管手数料 9,524千円
撤去され保管所に持っていった自転車を返却する際に徴収した金額
自転車2000円、原付自転車3000円
 - ・自転車等売却収入 6,032千円
取りにこない保管所の自転車をリサイクルとして海外向けに売った際の売却収入
 - 自転車に関する主な歳出源 計514,984千円
 - ・自転車駐輪場用地賃貸借等 123,884千円
駅周辺は地価が高く、駐輪所の土地は千葉市が借り上げているところが非常に多い
 - ・自転車駐輪場維持管理費 262,893千円
委託料 駐輪場維持管理の業者への委託料
約210,000千円
光熱費 管理等、路上駐輪場の電気量
通信運搬費 管理等の電話料

- 印刷製本費 申し込み用紙、警告札の印刷非等
- ・自転車駐輪場整備費（工事請負費） 自転車駐輪場の工事費用等
- ・放置自転車対策費（委託料）
 - 放置自転車指導員への業務委託（通勤・通学の一番多い朝10時くらいまで）
 - 撤去する自転車の運搬委託料

自転車対策費の収支は歳入よりも歳出の方が多く、その差額は一般財源で補っている

○放置自転車撤去・返却台数（平成19年度）

- ・駅周辺撤去台数（市全体） 28,114台
- ・返却台数（市全体） 8,899台
 - 返却率はおおむね3割程度（18年度の返却率は約2割）
- ・JR西千葉駅周辺撤去台数 1,468台／7回
 - 自転車の保管所は千葉市には6箇所ありそれぞれの地区から集められるので、西千葉地区のみの返却台数のデータはない

○新しい料金体系に移行したことによる影響

- 料金体系による影響などについては、現在分析中（9月議会で結果報告）
 - ・料金の変更について
 - 基本的な考えは、駅に近い所遠い所、管理等があるかないか等総合的なことを考えて料金設定

○その他質疑・応答

- Q.千葉大の学生に対して放置自転車に関するアンケートを行おうと思っています。その中の項目に「有料自転車置き場の希望金額」があり、選択肢に200円を含めたのですが、やはり200円は駐輪場の運営上厳しいですか。
 - A.一般財源、つまり市民から税金をとることになります。ということは利用していない人も費用を補うことになってしまいます。
- Q.西千葉駅周辺に用があるときに、数十分の一時利用に100円かかるのは高いと思う学生が多いようです。一度有料自転車置き場に登録してしまえばよいのですが、そのきっかけがないという学生が多いと考えているのですが。
 - A.千葉大の中に自転車は置けますよね。ですからやはり買い物に行く、遊美に行くなど用があるときに駅周辺の放置禁止区域に自転車をとめるのは、千葉大学内に置いて歩くには少し遠いということですよ。ただそこで買い物などをするとき一時利用に100円というのは高いから30分、1時間置いてしまう。そのような人が増えてきて、そしてそこに自転車が置いてあるのを見て、置いていく人が増えていくんですよ。第一・第二駐輪場はスペースが空いているのですが、駅からの距離が問題ですよ。駅周辺だと賃貸料が高いですし、料金もそれなりに見合ったものにしなければならなくなります。