

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
(案)

令和●(●●●●)年●月

船橋市

目次

1. 総合計画の基本事項

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

2. 現状と課題

2-1 船橋市の概要	・・・ 4
2-2 これまでの取り組み	・・・ 10
2-3 これまでの取り組みの整理	・・・ 20
2-4 各駅周辺の駐輪実態調査結果	・・・ 22
2-5 駐輪場利用者等の意識調査結果	・・・ 24
2-6 放置自転車対策の課題	・・・ 37

3. 今後の方針、施策及び取り組み

3-1 方針、施策及び取り組みの体系	・・・ 40
3-2 方針、施策及び取り組み	・・・ 41
方針1：多様な需要に応じた駐輪場の確保を図ります	・・・ 41
＜施策1＞駐輪場の確保	・・・ 41
＜施策2＞駐輪場料金の見直し	・・・ 42
＜施策3＞駐輪場の利便性・サービスの向上	・・・ 43
方針2：放置自転車対策の強化を図ります	・・・ 44
＜施策4＞放置実態に応じた対策の実施	・・・ 44
＜施策5＞撤去自転車等の撤去などの効率化	・・・ 45
方針3：啓発活動により理解やマナーの向上を図ります	・・・ 46
＜施策6＞放置防止に関する啓発活動	・・・ 46

4. 駐輪場の確保に関する方針

4-1 駐輪場の確保に関する方針	・・・ 47
4-2 新駅の方針	・・・ 48
4-3 既存駐輪場がある駅の方針	・・・ 48
4-4 その他の駅の方針	・・・ 48

5. 計画の推進

5-1 進捗の目安となる指標	・・・ 49
----------------	--------

6. 資料

6-1 計画策定の経過	・・・ 50
-------------	--------

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など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、自転車等の放置対策を効果的・効率的に実施するため、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 4 分の 1 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。

このような状況を受け、より効果的・効率的に自転車等の放置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

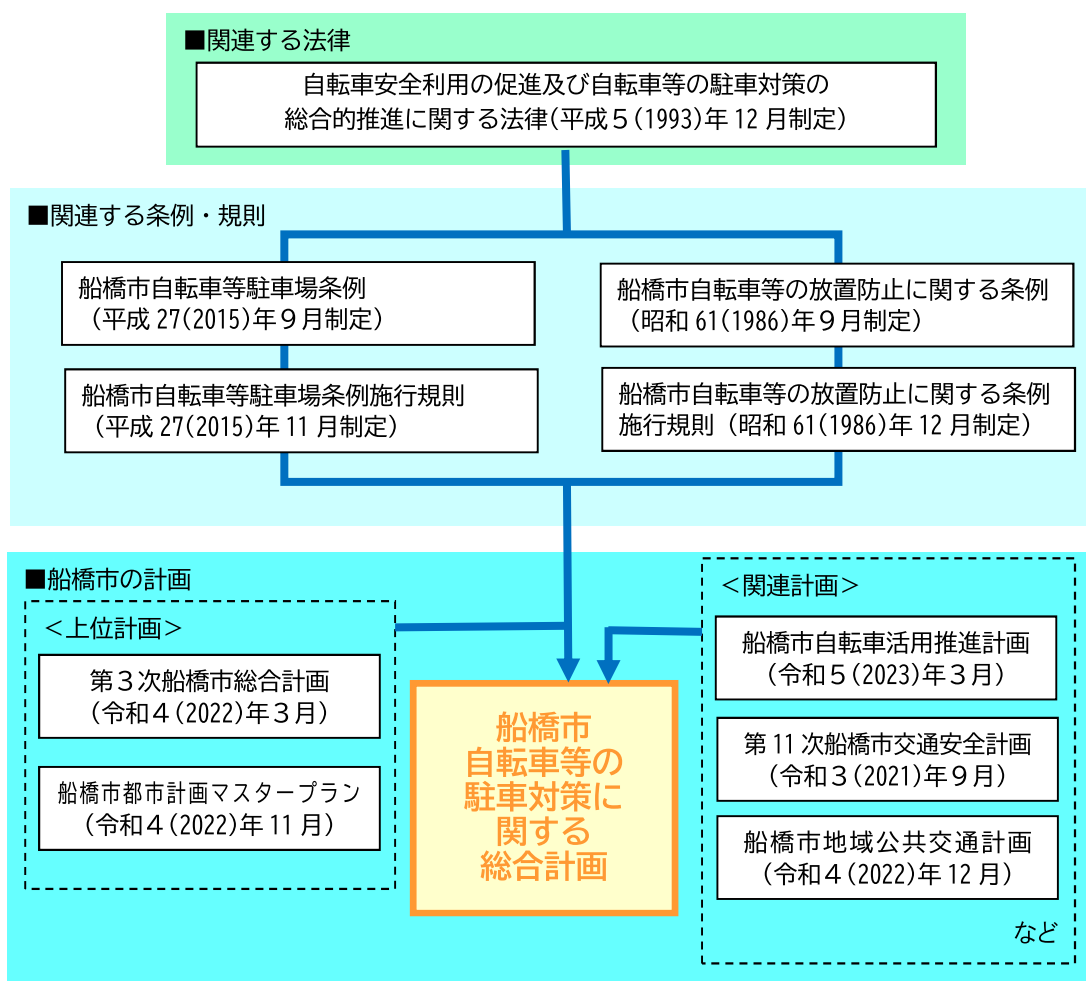
計画の位置づけ

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。

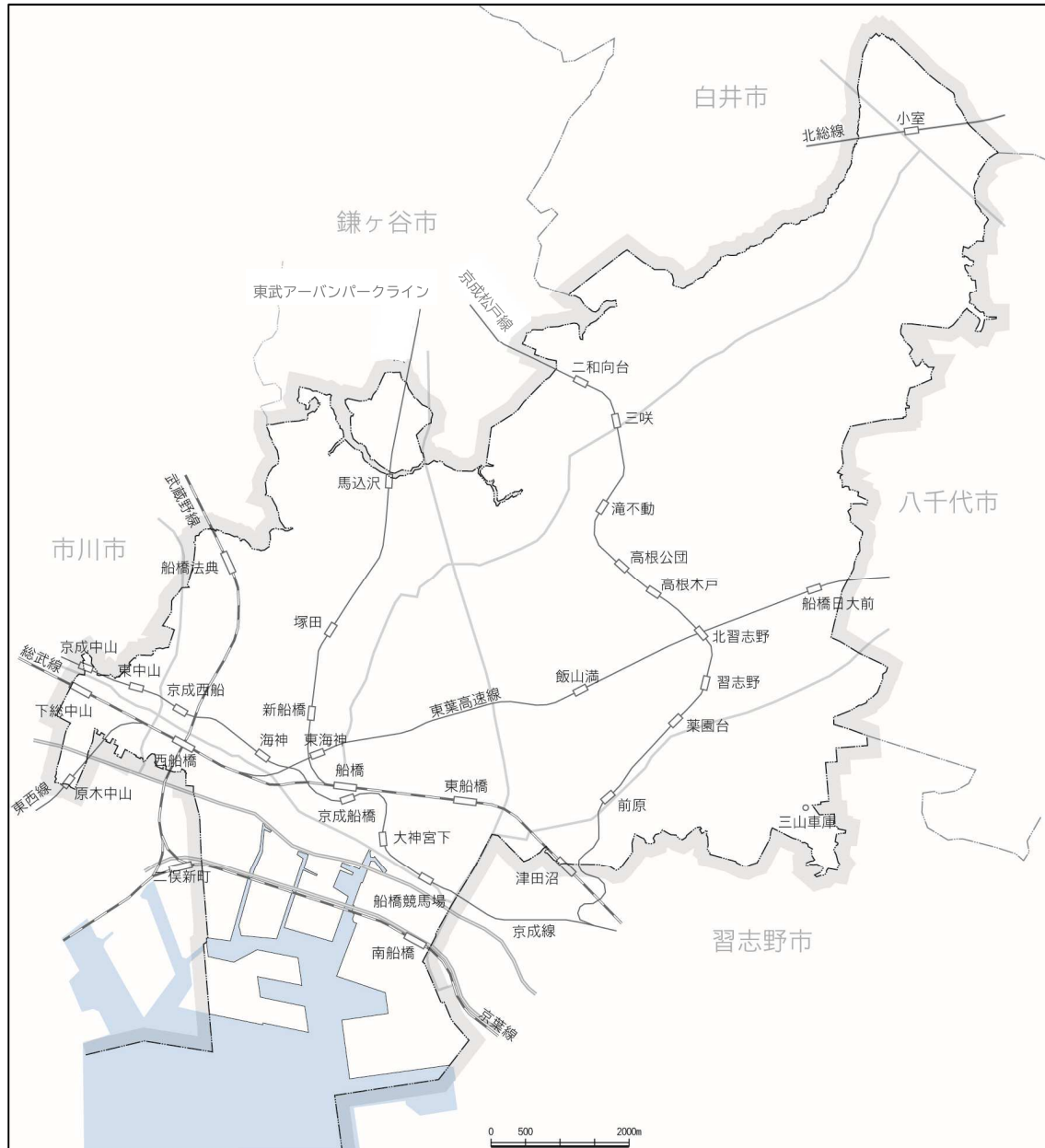
本計画は、本市のまちづくりの指針である「第3次船橋市総合計画」、「船橋市都市計画マスタープラン」並びに各種関連計画との整合を図りながら策定しました。



(用語の説明) ※この計画での「自転車等」とは、自転車、原動機付自転車（原付）、総排気量 125cc 以下又は定格出力が 1 キロワット以下の普通自動二輪車（自動二輪車（原付二種））をいいます。

(1) 区域

本計画の対象は、船橋市全域とします。



(2) 期間

本計画の目標年次は、令和 17(2035)年度と設定し、令和 8 (2026)年度から令和 17(2035)年度までの 10 年間を計画期間とします。

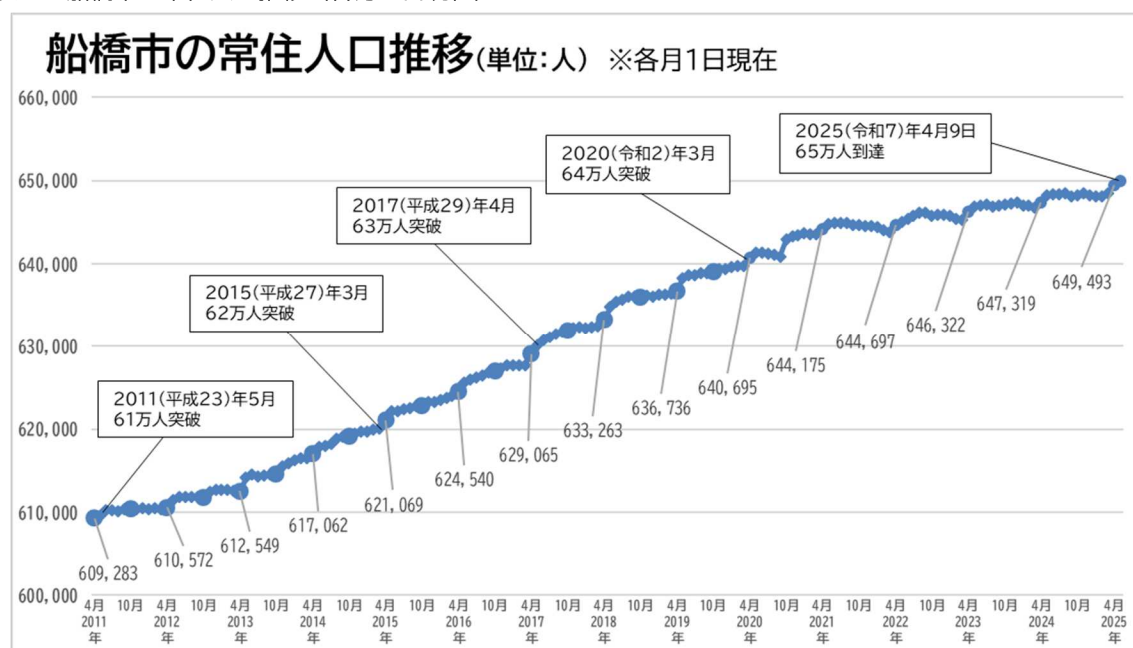
2. 現状と課題

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）

(用語の説明) ※「常住人口」とは、直近の国勢調査人口及び世帯数を基準とし、毎月の住民基本台帳の移動状況により集計するものです。これに対して「住民基本台帳人口」は、住民基本台帳に記録されている住民の数をいいます。

(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。

加えて老年人口（65 歳～）は令和 35(2053)年に 21.6 万人でピークを迎え、その後も減少するものの 20 万人以上となる見通しです。

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）

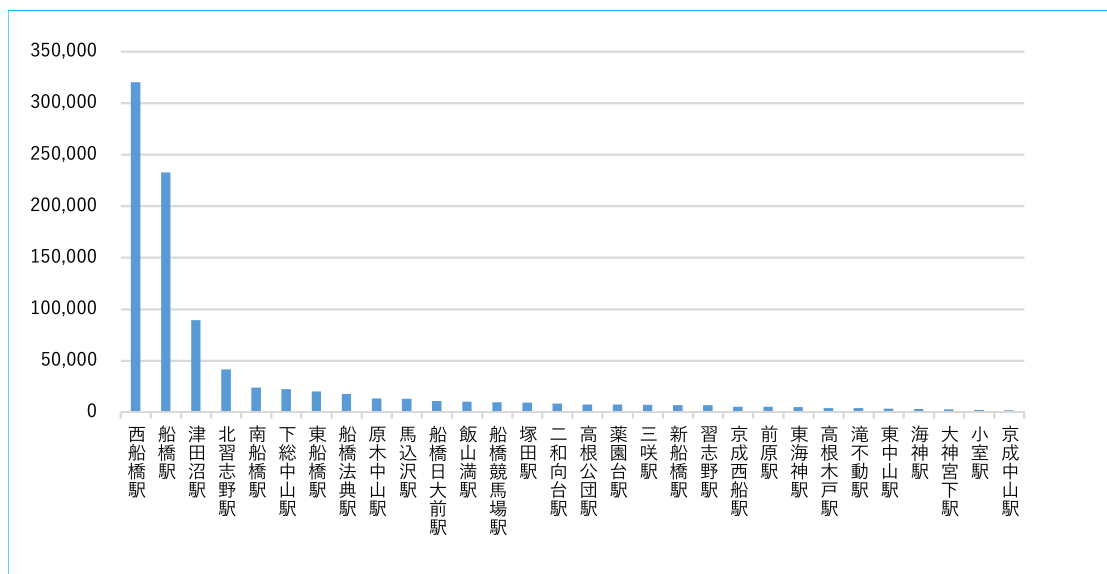
(3) 市内鉄道駅別 1 日平均乗車人員

本市では、鉄道網が発達しており、通勤・通学など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6(2024)年度 市内鉄道駅別 1 日平均乗車人員 (単位：人)



資料：船橋市内駅の駅別 1 日平均乗車人員

※ 複数の異なる路線・事業者の駅が近接している場合には、1 駅としてカウントしています。

(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（単位：人）

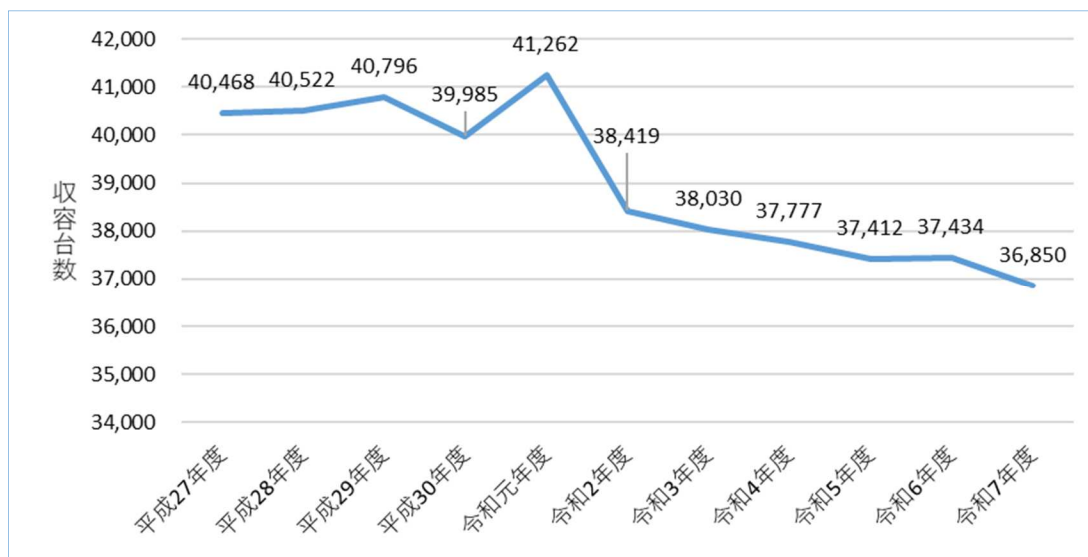
区分 従業・通学の自他市区町村の別	全国				千葉県				船橋市			
	自市区町村		他市区町村		自市区町村		他市区町村		自市区町村		他市区町村	
利用交通手段	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
総数	27,810,067	100.0%	27,802,940	100.0%	1,010,935	100.0%	1,770,679	100.0%	94,665	100.0%	194,727	100.0%
徒歩のみ	3,736,864	13.4%	220,806	0.8%	149,775	14.8%	8,149	0.5%	16,788	17.7%	1,066	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%

資料：令和2(2020)年度 国勢調査

(5) 市営駐輪場収容台数（自転車、原付、自動二輪車）

市営駐輪場の新設及び2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、駐輪場の廃止など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（単位：台 自転車、原付及び自動二輪車の合計 各年度4月1日現在）



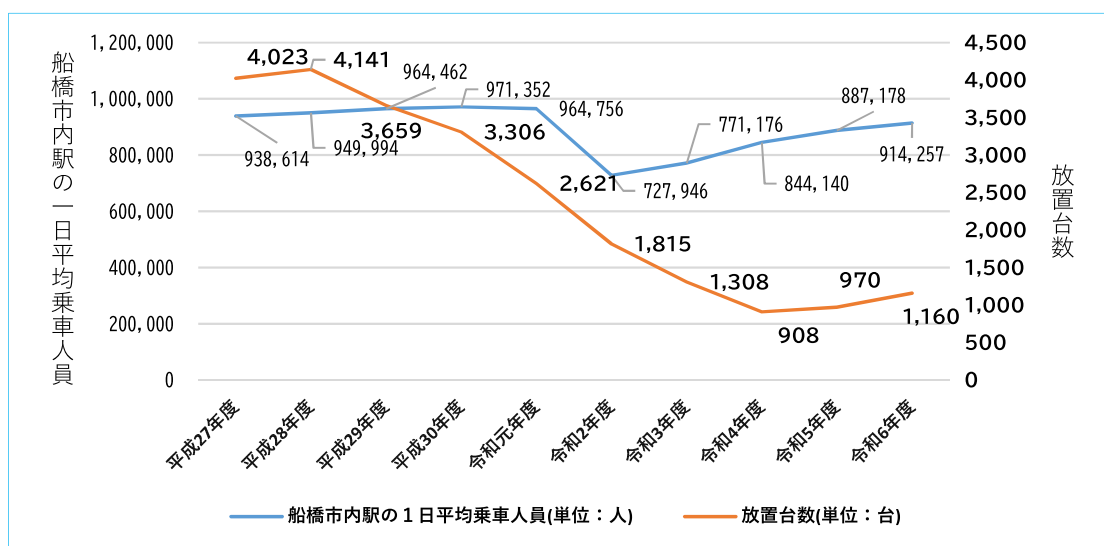
資料：各年度ふなばし市政の概要

(6) 自転車の放置台数

自転車等の放置台数調査では、自転車放置台数は現行計画策定時と比較して大幅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。

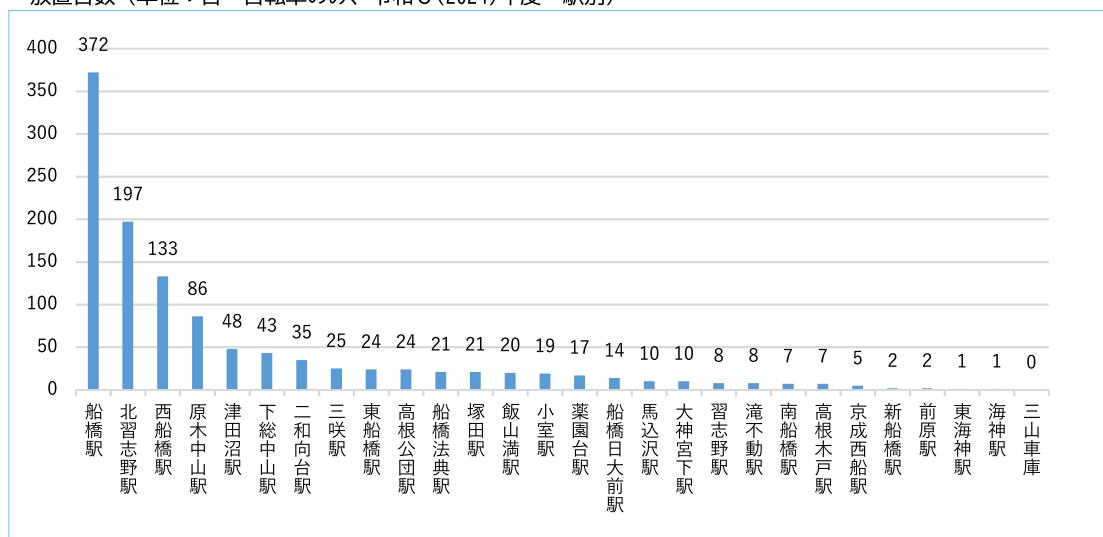
また、駅別では船橋駅、北習志野駅、西船橋駅で放置台数が多い状況です。

表6 放置台数(単位:台 自転車のみ)及び船橋市内駅の1日平均乗車人員(単位:人)



資料: 船橋市が実施した自転車等の放置調査及び船橋市内駅の駅別1日平均乗車人員

表7 放置台数(単位:台 自転車のみ、令和6(2024)年度・駅別)



資料: 船橋市が実施した自転車等の放置

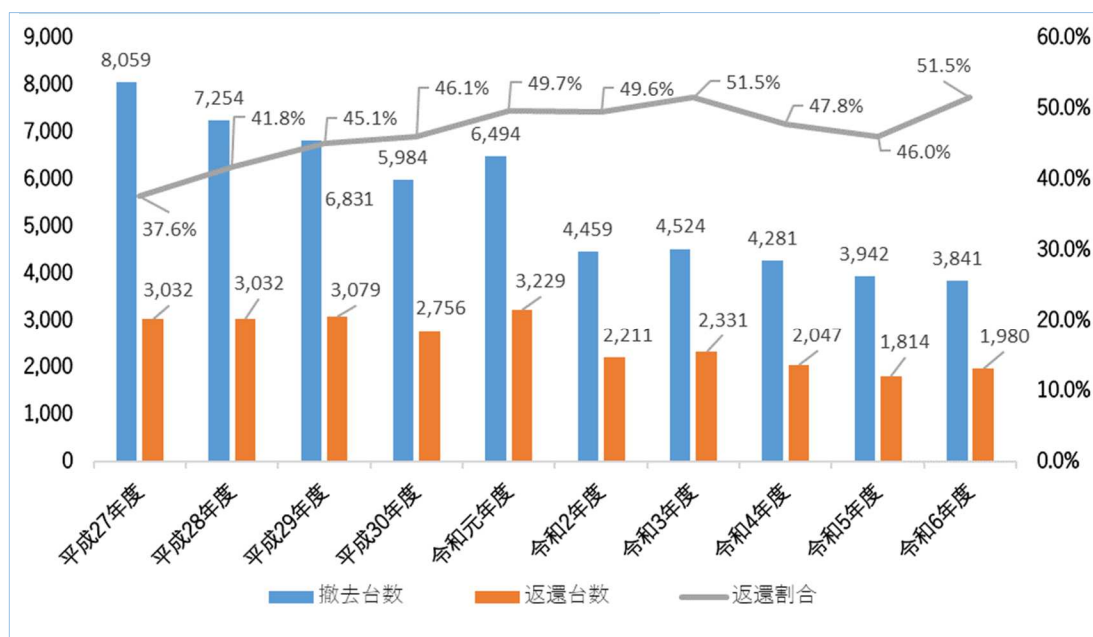
(用語の説明) ※「自転車放置台数」とは、駅周辺の自転車等の放置が禁止されている区域内において、年4回(春夏秋冬に各1日)実施する放置自転車数の調査結果(4日間)を合計した台数をいいます。

(7) 撤去台数及び返還台数

自転車等の撤去台数は、平成 27(2016)年度から令和 6 (2024)年度にかけて半減し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、年度によって若干の変動があるものの、全体としては緩やかな増加傾向にあります。

表8 撤去台数（単位：台）と返還台数（単位：台）及び返還割合



資料：船橋市が実施した自転車等の撤去・返還実績

(用語の説明) ※「撤去台数」とは、市が1年間で撤去した放置自転車等の台数をいいます。

※「返還台数」とは、市が撤去した放置自転車等のうち、所有者などに返還した自転車の台数をいいます。

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 自転車等駐車場など 5 箇所の駐輪場を新設しました。また、西船橋駅第 10 自転車等駐車場など 3 箇所の駐輪場については、収容台数増加のため 2 段式駐輪ラックの設置などの取り組みを実施し、合わせて約 3,900 台分の増設を行いました。

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しによって収容台数が減少し、平成 27(2015)年度から令和 7(2025)年度の 10 年間で 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
(令和 6 年新設)



西船橋駅第 10 自転車等駐車場
(平成 31 年増設)

<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、定期利用については平成 28(2016)年度から駅からの距離など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			

（用語の説明）※「定期利用」とは、一定期間継続して駐輪場を利用する方法です。月ぎめ利用ともいいます。

※「一時利用」とは、駐輪場を使う時に都度料金を支払って利用する方法です。日ぎめ利用ともいいます。

＜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に基づき、令和2(2020)年度及び令和6(2024)年度に料金見直しについて検討しましたが、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など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＞

民間事業者にヒアリングを行いましたが、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、民間事業者と共同で船橋市シェアサイクル事業を開始し、一部の公民館、出張所、駐輪場等の公共施設にシェアサイクルのポートを設置しました。

さらに、民間事業者においても、本事業に連携して民有地に設置を進めたことで、シェアサイクルのポート数が増加しました。



北習志野駅第 8 自転車等駐車場



船橋駅第 16 自転車等駐車場内のシェアサイクルのポート

シェアサイクルのポート設置状況（民有地を含む）

	R4.4.30	R5.3.31	R6.3.31	R7.3.31
ポート数(箇所)	39	69	88	139
ラック数(台数)	294	497	601	973

＜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(原付二種)を一部の駐輪場で受け入れを開始し、サービス向上を図りました。

幼児用座席(チャイルドシート)付自転車の利便性向上のため、一部の駐輪場に優先スペースを導入しました。



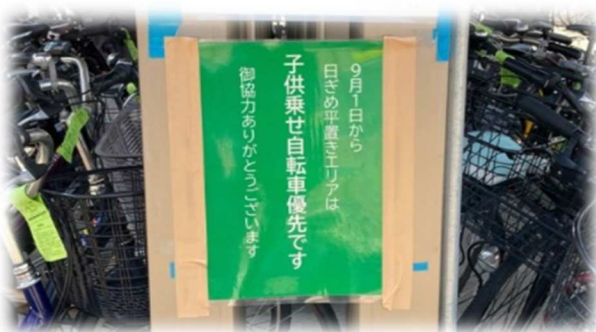
交通系 I C カード決済対応精算機



西船橋駅第10自転車等駐車場の自動二輪車エリア



下段3人乗り優先の路面標示



チャイルドシート付自転車優先のポスター

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民間施設付近に放置が発生している場合があったため、施設管理者などに放置対策に協力していただくとともに、市民など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。



放置対策実施前



放置対策実施後

（用語の説明）※「街頭指導員」とは、自転車等放置禁止区域（放置禁止区域）において、放置自転車の所有者に対して自転車等の適切な駐車を啓発する人員です。

＜施策 8＞ 撤去自転車等の保管・処分の効率化

＜取組状況＞

自転車の撤去台数の減少や撤去自転車の返還割合の増加によって保管する自転車が大幅に減少したことから、7箇所あった自転車等保管場所のうち3箇所を廃止、1箇所を縮小し、撤去自転車等の保管・処分の効率化を図りました。



中野木北保管場所

自転車保管場所の廃止・縮小状況

年度	廃止・縮小箇所	撤去台数(台)	返還割合
平成27年度		8,059	37.6%
平成28年度		7,254	41.8%
平成29年度		6,831	45.1%
平成30年度	馬込保管場所廃止	5,984	46.1%
令和元年度	二和西保管場所縮小	6,494	49.7%
令和2年度	西船保管場所廃止	4,459	49.6%
令和3年度		4,524	51.5%
令和4年度		4,281	47.8%
令和5年度	海神町南保管場所廃止	3,942	46.0%
令和6年度		3,841	51.5%

※令和 7 年 4 月の時点で中野木（北側）保管場所、中野木（南側）保管場所、二和西保管場所、前貝塚保管場所があります。

＜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7(2025)年ポスター

(用語の説明) ※「放置禁止区域」とは、公共の場所に自転車や原付を放置することを禁止する区域です。良好な環境維持や歩行者の安全確保のため、条例に基づいて指定しています。

※「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」とは、放置自転車の問題を広く社会に訴えるため、首都圏各都県市町村及び関係機関・団体が、相互に協力して、啓発活動を行うものです。

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＞

他自治体の附置義務制度について調査を行った結果、他自治体においても本市と同等の基準が採用されておりました。また、一定規模以上の建築行為等については、船橋市と事業者が、自転車等の放置防止に関する条例および船橋市宅地開発事業施設整備基準に基づき、駐輪場の設置及び必要な駐輪台数について協議し、必要な規模の駐輪場を確保していることから、附置義務条項の見直しは行いませんでした。

（用語の説明）※「駐輪場附置義務」とは、大量の駐輪需要を生じさせる施設の設置者が、条例に基づき必要な台数の駐輪場を設置する義務のことです。

＜施策１１＞事業者による駐輪場整備の促進

＜取組状況＞

鉄道事業者については、自主的に駐輪場やシェアサイクルのポート整備・運営を行っているところがあります。

商業事業者など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市と協議し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 1 2＞ 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、鉄道用地の使用などについて協力をいただき、駐輪場 1 箇所を新設し、既存の駐輪場を 1 箇所拡張しました。

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または駐輪スペースの確保を依頼したほか、民間事業者による放置対策が実施されました。

警察には、交通管理者として放置防止活動への協力を依頼するとともに、撤去自転車等の盗難届の確認などについて連携して対応しています。



下総中山駅第 2 自転車等駐車場（増設）



船橋日大前駅東口第 2 自転車等駐車場（新設）

これまでの取り組みを、令和3年4月の中間評価と合わせて整理しました。

【方針1】駐輪場の確保や既設駐輪場の利用促進				
施策番号	現行計画の施策	現行計画の施策の内容	現行計画の主な取り組み (平成28年度～令和7年度)	(参考) 取り組みの中間評価 (令和3(2021)年4月)
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船橋駅第16自転車等駐車場など5駐輪場を新設 ①西船橋駅第10自転車等駐車場など3駐輪場で収容台数増加のため2段式駐輪ラック設置	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。
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平成28(2016)年度から駅からの距離などに応じた段階制の料金設定に変更	空きの生じている駐輪場の有効利用を図るための新たな取り組みを検討する必要がある。
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	新型コロナウイルス感染症の影響や駐輪場料金を算定する指標となる光熱費や人件費など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。	空きの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。
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りませんでした。	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、導入市での問題などを詳細に検討する必要がある。
【方針2】多様な需要に応じた駐輪場の確保				
施策番号	現行計画の施策	現行計画の施策の内容	現行計画の主な取り組み (平成28年度～令和7年度)	(参考) 取り組みの中間評価 (令和3(2021)年4月)
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 ②船橋市シェアサイクル事業を開始	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り組みの効果が出ている。
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)の受け入れ	①日ぎめ機械式駐輪場で交通系IC決済に対応 ①チャイルドシート付自転車優先スペースを一部駐輪場に導入 ④自動二輪車(原付2種)を受け入れ	設備など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の生じている駐輪場の利用促進が図れている。

【方針3】 放置自転車対策の強化				
施策 番号	現行計画の 施策	現行計画の 施策の内容	現行計画の主な取り組み (平成 28 年度～令和 7 年度)	(参考) 取り組みの中間評価 (令和 3 (2021) 年 4 月)
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対策の実施 ③効果的・効率的な撤去作業の検討	②民間施設管理者などへの放置防止の協力依頼 ②市民などからの情報を踏まえた街頭指導員の配置	1 日を通しての撤去・移送を行うなどの効果的な放置対策の実施により、放置自転車等が減少するなどの効果がでている。
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	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。	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。
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	①③自転車等の放置状況に応じた街頭指導員の配置 ②駅前放置自転車クリーンキャンペーンを継続して実施	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でている。
【方針4】 市民・関係事業者との連携・協力				
施策 番号	現行計画の 施策	現行計画の 施策の内容	現行計画の主な取り組み (平成 28 年度～令和 7 年度)	(参考) 取り組みの中間評価 (令和 3 (2021) 年 4 月)
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などについて検討する必要がある。
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商業事業者などによる駐輪場設置の促進	①鉄道事業者による自主的に駐輪場やシェアサイクルのポート整備・運営 ②商業事業者などは附置義務条例などにに基づき、対象施設の駐輪場を設置	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、また鉄道事業者など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。
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鉄道事業者とは鉄道用地の提供などについての協力を依頼 ②民間事業者とは附置義務などの駐輪場または駐輪スペースの確保を依頼 ③警察とは撤去自転車への対応のほか、放置防止活動への協力を依頼	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れているとともに、放置自転車等の減少に効果が出ている。

各駅周辺における駐輪場利用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) 駐輪実態調査

調 査 日：令和7(2025)年4月16日(水)～21日(月)

調査時間：概ね午前11時頃

天 気：晴天

調査対象：市営駐輪場及び民営駐輪場（定期利用、一時利用）

調査内容：各駐輪場の収容台数及び駐輪台数

(2) 調査結果（自転車のみ）

駅別の自転車の駐輪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 駐輪実態調査結果一覧（自転車のみ 令和7(2025)年4月調査 駐輪台数順）

連番	駅名	収容台数			駐輪台数
			うち市営	うち民営	
1	船橋駅	8,581	7,633	948	6,623
2	西船橋駅	6,975	6,581	394	5,156
3	北習志野駅	2,976	2,107	869	2,457
4	船橋法典駅	2,415	2,002	413	2,004
5	下総中山駅	2,434	1,627	807	1,906
6	東船橋駅	2,283	2,283	0	1,789
7	馬込沢駅(※)	1,624	0	1,624	1,404
8	飯山満駅	1,923	1,353	570	1,359
9	二和向台駅	2,251	2,171	80	1,281
10	薬園台駅	1,181	1,181	0	962
11	三咲駅	1,505	170	1,335	944
12	高根公団駅	2,048	1,904	144	894
13	南船橋駅	1,314	1,116	198	827
14	原木中山駅	940	492	448	690
15	船橋日大前駅	851	671	180	636
16	塚田駅	867	143	724	557
17	新船橋駅	1,471	230	1,241	552
18	高根木戸駅(※)	1,135	0	1,135	523
19	津田沼駅	589	518	71	432
20	習志野駅	520	356	164	360
21	東海神駅	745	612	133	301
22	滝不動駅	585	62	523	262
23	小室駅	1,360	1,360	0	214
24	東中山駅(※)	270	0	270	180
25	船橋競馬場駅(※)	197	0	197	132
26	前原駅(※)	140	0	140	121
27	大神宮下駅	119	93	26	83
28	海神駅	101	101	0	76
29	三山車庫	61	61	0	14
総合計		47,461	34,827	12,634	32,739

※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。

(用語の説明) ※「収容台数」とは、駐輪場に駐輪可能な自転車の台数のことです。

※「駐輪台数」とは、駐輪場に実際に駐輪されている自転車の台数のことです。

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

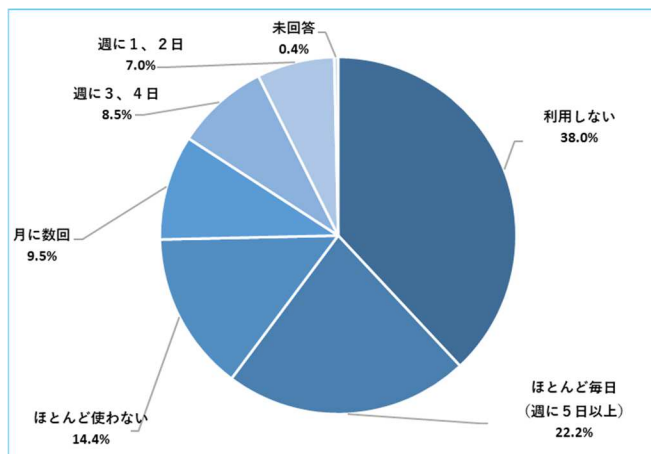
【調査概要】

- ・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)

（用語の説明）※「市政モニターアンケート」とは、広く市民の皆様の意識を把握するため、モニターの方々にアンケート調査などを行い、今後の市政運営の基礎資料として活用しようとするものです。

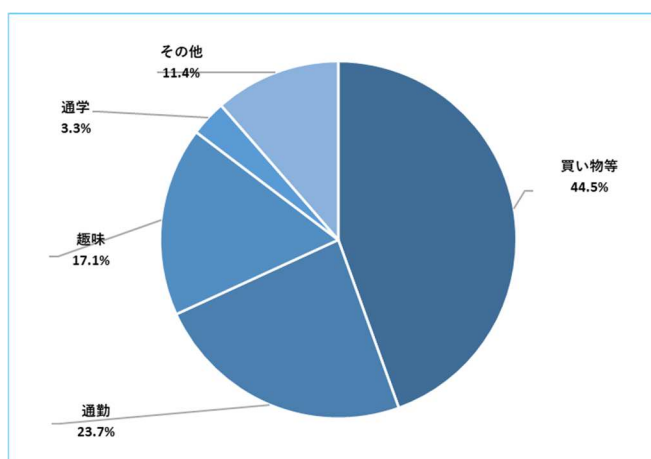
※このアンケート結果での「有人式」とは機械式の駐輪場に対して、駐輪場内の自転車を整理する係員（整理員）が配置された駐輪場のことです。

1 自転車利用の有無（n = 284）



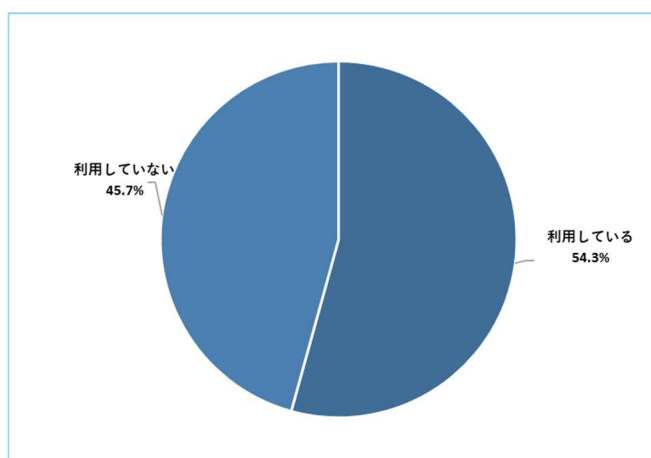
頻度の違いはありますが5割弱の市民が自転車を利用しています。

2 自転車の利用目的（n = 175、複数回答）



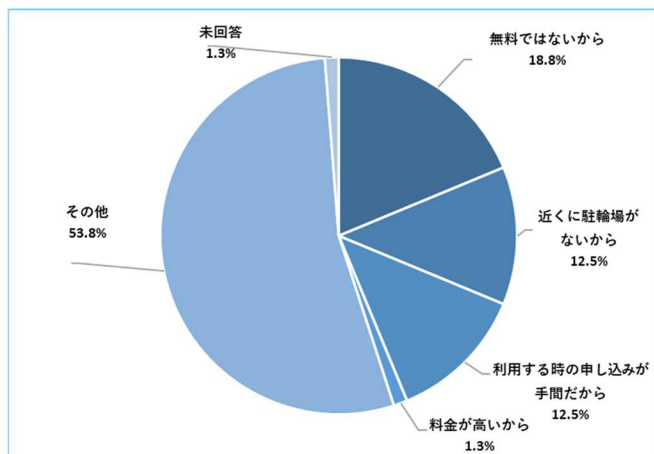
アンケート回答者のうち、「買い物等」での利用が 44.5%と最も高く、次いで「通勤」での利用が 23.7%となっています。

3 駐輪場の利用の有無（n = 175）



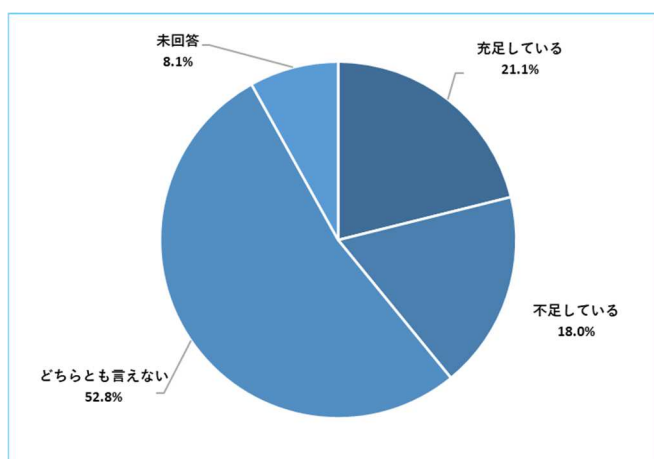
市営・民間を問わず、54.3%が駐輪場を利用しています。

4 駐輪場を利用しない理由（n = 80）



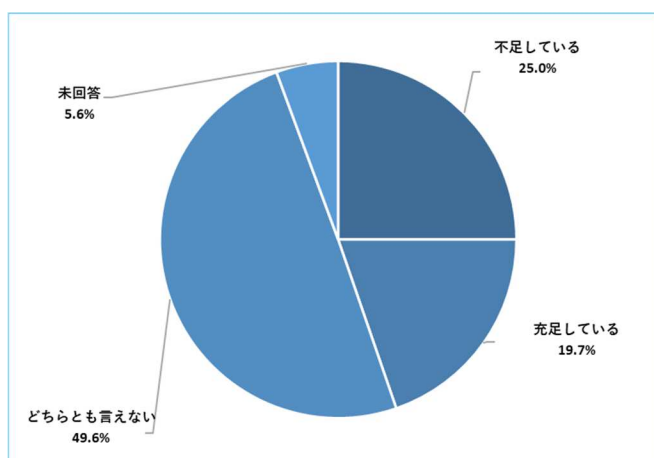
駐輪場を利用しない理由は「無料ではないから」と「料金が高い」を合わせて 20.1%となっています。

5 定期利用駐輪場の過不足（n = 284）



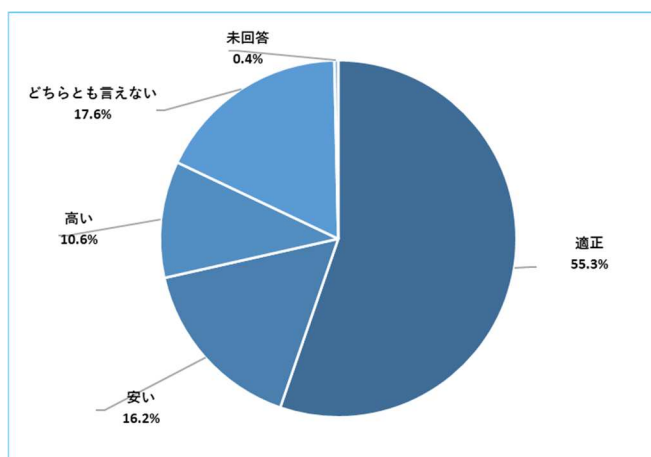
「充足」、「不足」とともに約2割となっていますが、アンケートの対象者が駐輪場利用者だけではないため、「どちらとも言えない」が約5割となっています。

6 一時利用駐輪場の過不足（n = 284）



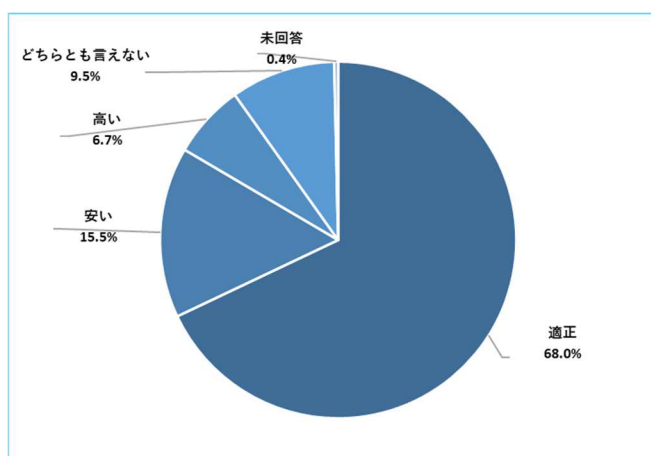
定期利用駐輪場の過不足の結果と同様に、アンケートの対象者が駐輪場利用者だけではないため、「どちらとも言えない」が約5割となっています。

7 定期利用料金（n＝284）



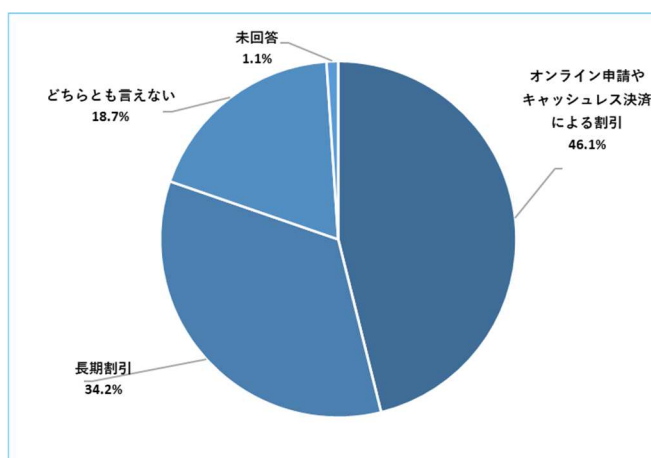
定期利用料金については、「適正」が55.3%、「安い」が16.2%、「高い」が10.6%となっています。

8 一時利用料金（n＝284）



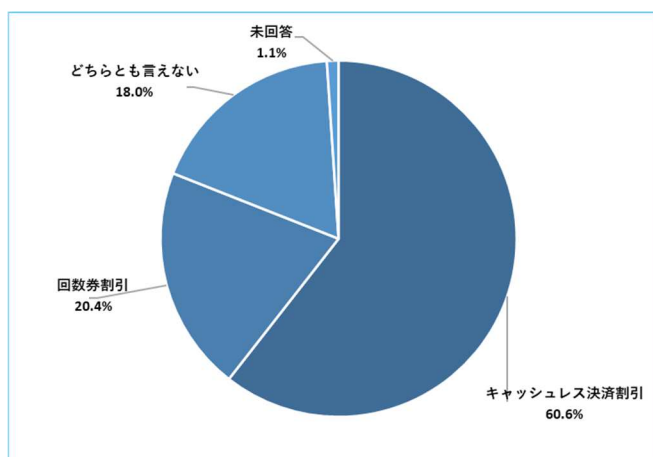
一時利用料金については、「適正」が68.0%、「安い」が15.5%、「高い」が6.7%となっています。

9 定期利用時に適用してほしい割引（n＝284）



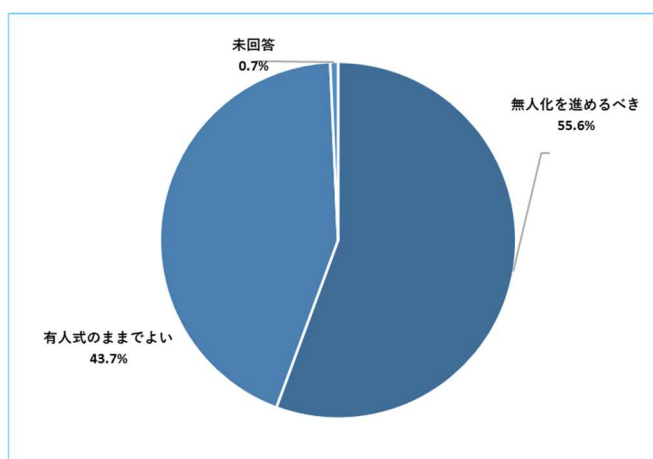
「オンライン申請やキャッシュレス決済による割引」が46.1%と最も高くなっています。

10 一時利用時に適用してほしい割引（n＝284）



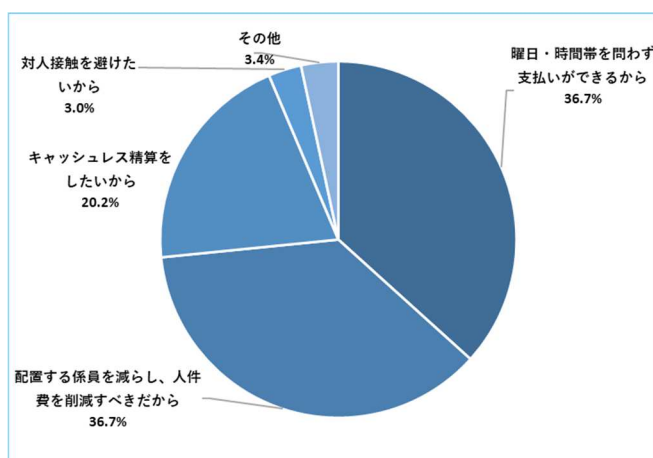
「キャッシュレス決済による割引」が60.6%と最も高くなっています。

11 駐輪場は無人化がよいか有人式がよいか（n＝284）



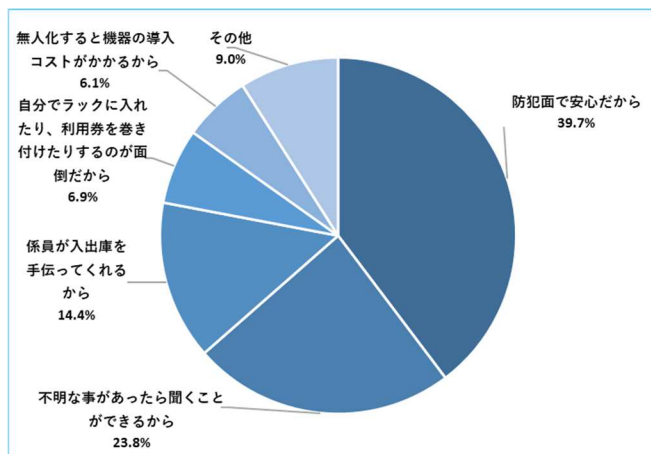
「無人化を進めるべき」が55.6%、「有人式のままでよい」が43.7%となっています。

12 無人化を進めるべき理由（n＝267、複数回答）



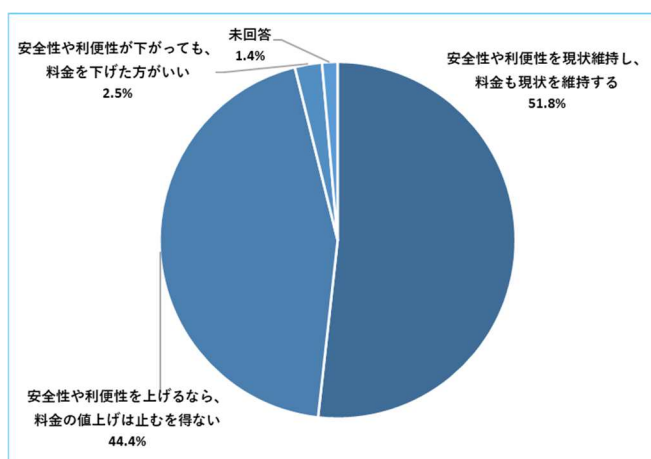
「曜日・時間帯を問わず支払いができるから」と「配置する係員を減らし、人件費を削減すべきだから」がともに36.7%となっています。

13 有人式のままでよい理由（n＝277、複数回答）



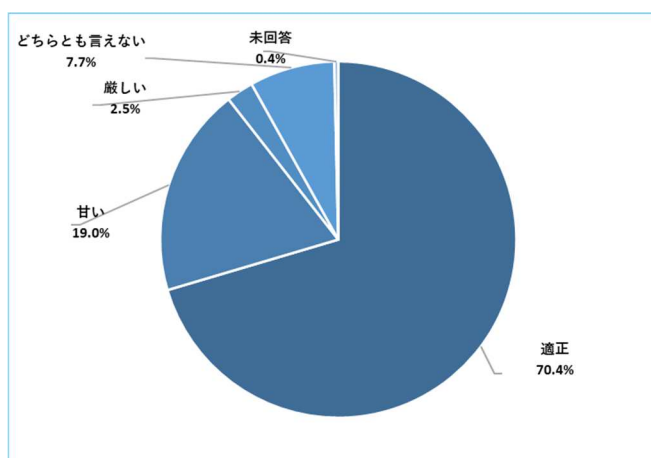
「防犯面で安心だから」が39.7%と最も高く、次に「不明な事があったら聞くことができるから」が23.8%となっています。

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51.8%となっている一方で「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」が44.4%となっています。

15 現状の放置自転車対策についてどう思うか（n＝284）



現状の放置自転車対策については「適正」が70.4%で最も高くなっています。

(2) 市営駐輪場利用者アンケート

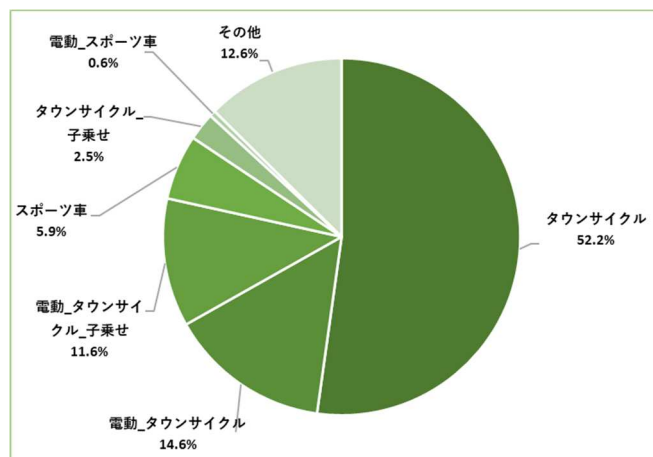
【調査目的】

- ・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 二次元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等 (n=1,272)

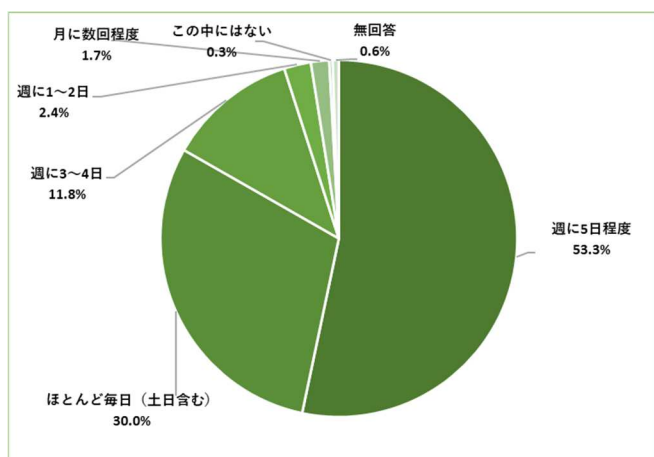


回答のうち、電動自転車
が 26.8%となっ
ています。

また、チャイルドシ
ート付自転車
が 14.1%
となっています。

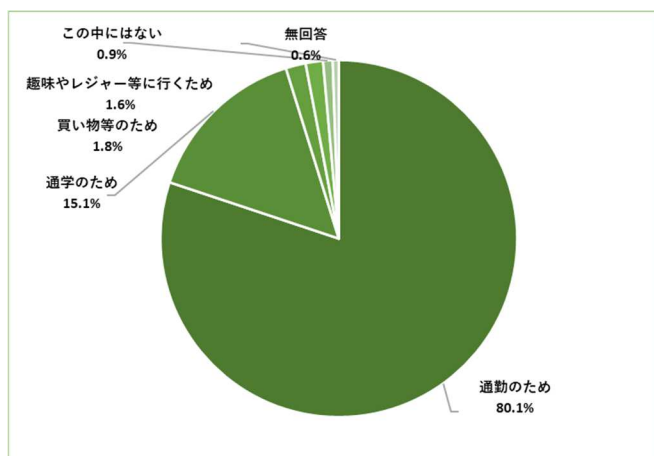
※このアンケートでは、スポーツタイプではない街乗り用の自転車、いわゆるママチャリ
をタウンサイクルとしています。

2 自転車等の利用頻度（n = 1, 272）



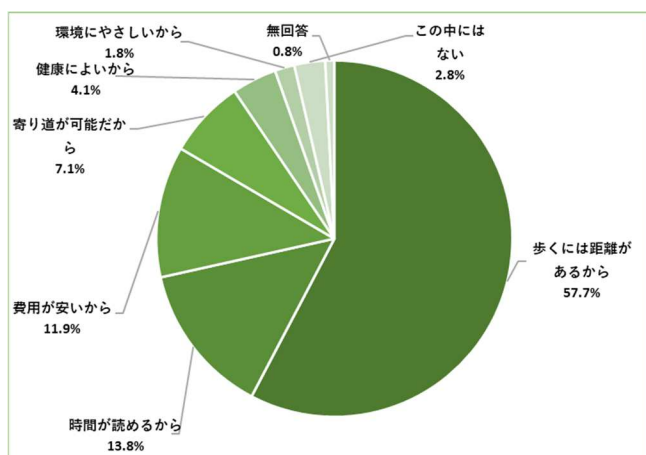
週に5日程度がもっとも高く 53.3%となっています。次いでほとんど毎日（土日含む）が 30.0%で続きます。

3 自転車等の利用目的（n = 1, 272）



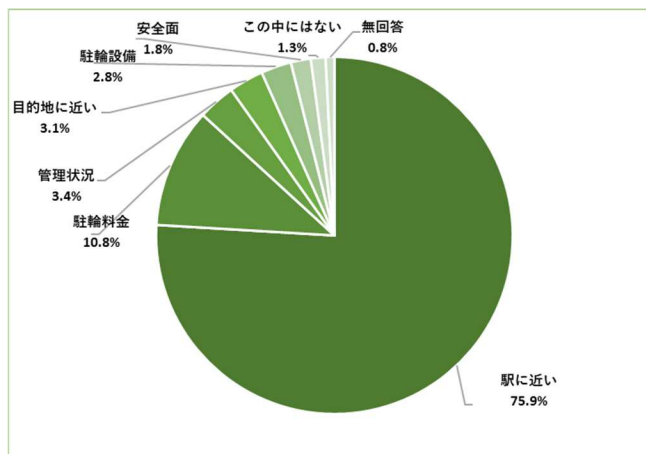
利用目的は「通勤」が 80.1%、次いで「通学」が 15.1%となっています。

4 自転車等の利用理由（n = 1, 962 複数回答）



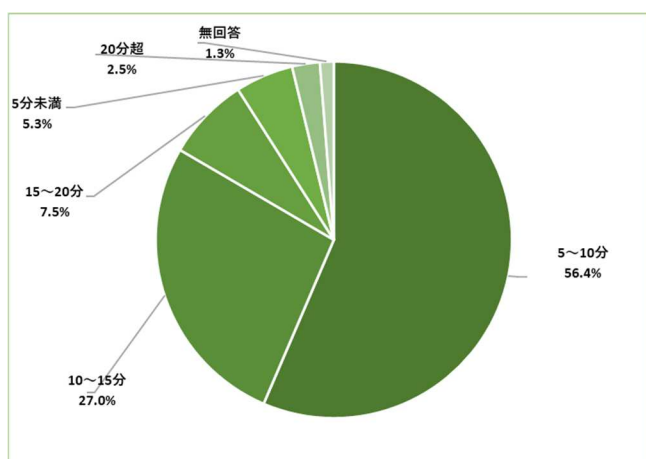
利用理由は「歩くには距離があるから」が 57.7%でもっとも高くなっています。

5 駐輪場で重視する点（n=1,272）



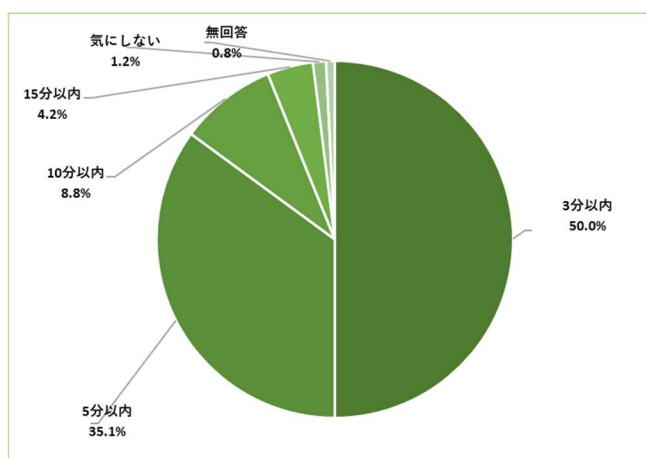
「駅に近い」が75.9%で、「駐輪料金」の10.8%を大きく引き離しています。

6 駐輪場までの自転車等利用時間（n=1,272）



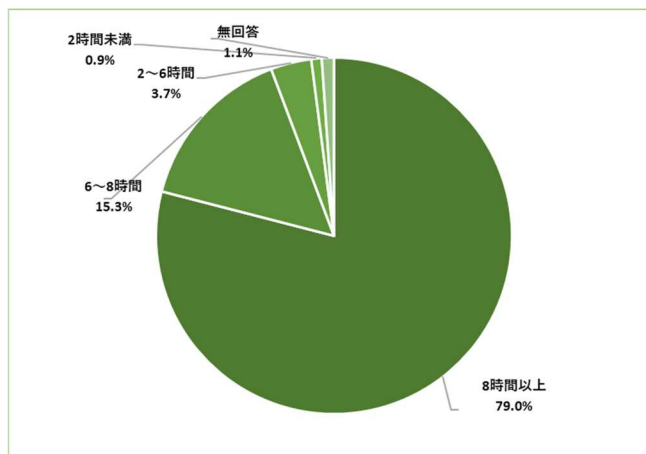
「5分から10分」が56.4%、「10分から15分」が27.0%であり、「5分未満」も含めると、15分以内が約9割を占めます。

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）



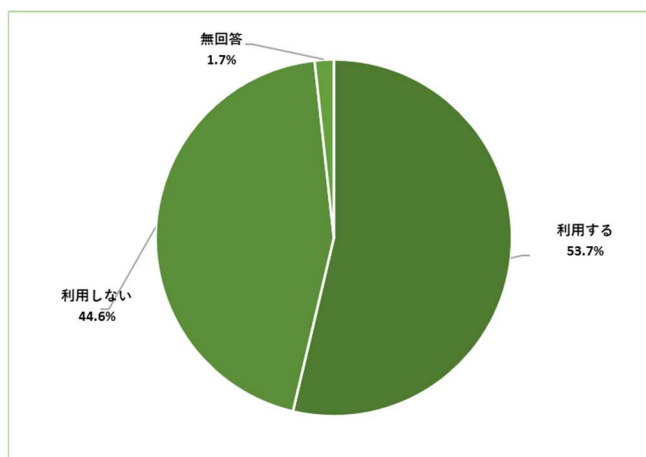
駐輪場から駅まで徒歩で移動する際 50.0%が「3分以内」なら許容できると回答しています。

8 駐輪時間（n = 1, 272）



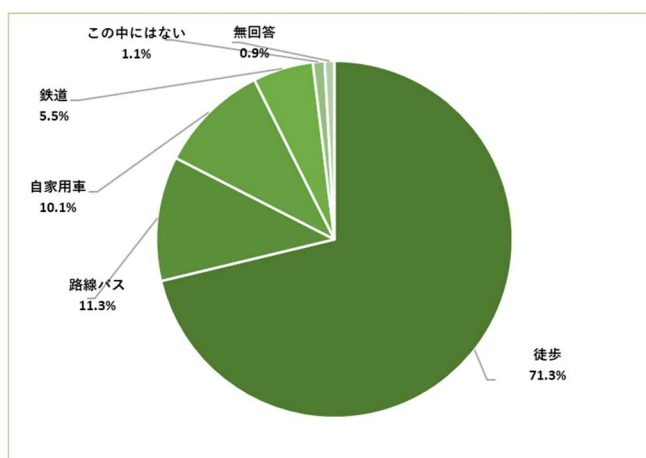
市営駐輪場利用者は通勤利用が多く、駐輪時間が「8時間以上」が79.0%と高くなっています。

9 雨天時の駐輪場利用（n = 1, 272）



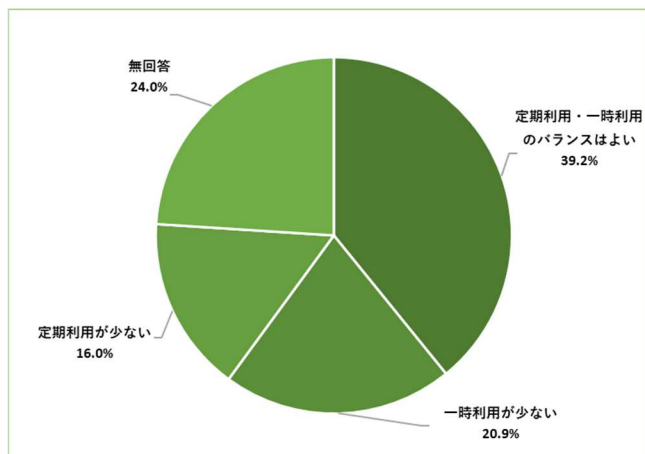
「利用する」が53.7%、「利用しない」が44.6%と、「利用する」が「利用しない」を上回っています。

10 雨天時の代替交通機関（n = 567）



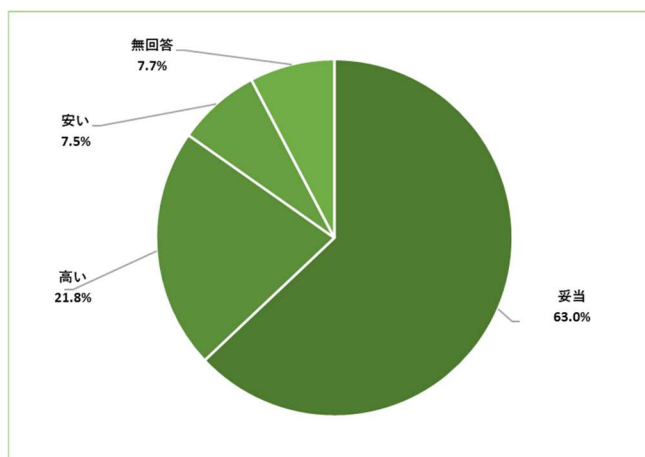
雨天時に自転車を利用しない人の多くが、「徒歩」に移行し、71.3%となっています。

11 定期利用・一時利用台数割合について（n=1,272）



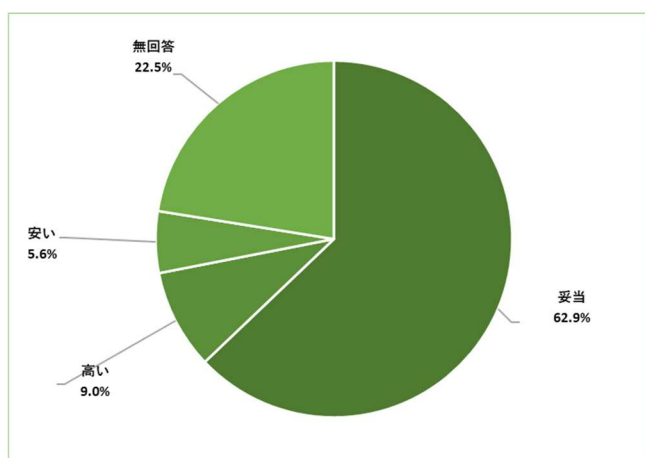
「一時利用がすくない」と感じる割合が、「定期利用が少ない」と感じる割合よりも高くなっています。

12 定期利用料金について（n=1,272）



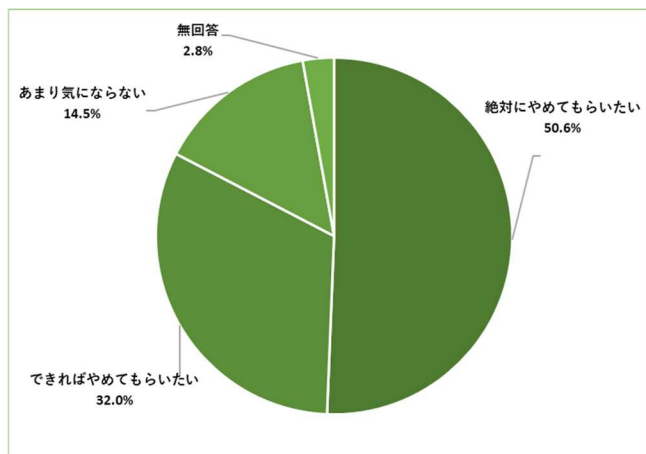
63.0%が「妥当」としましたが、「高い」が21.8%となっています。

13 一時利用料金について（n=1,272）



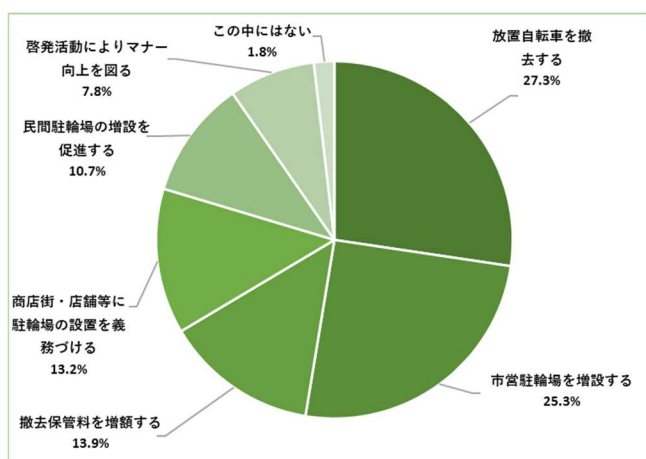
62.9%が「妥当」としました。また定期利用と比較して、「高い」とした割合が低くなっています。

14 自転車の放置について（n=1,272）



「絶対にやめてもらいたい」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=2,439 複数回答）



「放置自転車を撤去する」が27.3%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
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
自転車の種類別対応に関する意見	電動自転車・チャイルドシート付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
駐輪場整理員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
	一部駐輪場整理員の態度改善要望	9
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
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や収容台数の増加が難しい状況です。

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、子育て世代などへの対応**

チャイルドシート付自転車など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、重量化したチャイルドシート付電動アシスト自転車などへの対応

チャイルドシート付電動アシスト自転車などの大型、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段式駐輪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などへの対応

電動キックボードやペダル付き電動バイクなどの特定小型原動機付自転車など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。

特定小型 原動機付き自転車	(今までの) 一般原動機付き自転車	新基準 一般原動機付き自転車	普通自動二輪車 (小型限定)
・最高速度 20km/h ・定格出力 0.6kW以下	・最高速度 30km/h ・総排気量 50cc以下 ・定格出力 0.6kW以下	・最高速度 30km/h ・総排気量 50cc～125cc以下 ・最高出力 4.0kW以下	・最高速度 60km/h ・総排気量 125cc以下 ・最高出力 4.0kW超
			
ナンバー 白色 船橋市 x0000	ナンバー 白色 船橋市 x0000	ナンバー 白色 船橋市 x0000	ナンバー 黄色・ピンク色 船橋市 x0000 船橋市 x0000

（３）実情にあった放置自転車対策の実施

１）放置禁止区域の見直し

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

駐輪ルールを十分に理解していない可能性のある転入者や外国人住民にもわかりやすい啓発活動を行う必要があります。

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、施策及び取り組み

3-1 方針、施策及び取り組みの体系

本計画では、3つの方針を設定し、6つの施策を以下のとおり整理しました。

【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	●取り組み
<施策1> 駐輪場の確保	(1) 駐輪需要を踏まえた整備台数などの算出
	(2) 駐輪需要を踏まえた駐輪場用地の確保
	(3) 附置義務制度による駐輪台数の確保
	(4) 鉄道事業者との連携
<施策2> 駐輪場料金の見直し	(1) 駐輪場料金の見直し
<施策3> 駐輪場の利便性・サービスの向上	(1) 多様な自転車などへの対応
	(2) 劣化した設備の更新
	(3) 防犯・安全性の向上
	(4) 駐輪場運営方法の見直し
【方針2】 放置自転車対策の強化を図ります	
●施策	●取り組み
<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
	(2) 事業者との連携
<施策5> 放置自転車等の撤去などの効率化	(1) 自転車等の撤去・移送、保管場所の運営方法などの見直し
	(2) 警察との連携
【方針3】 啓発活動により理解やマナーの向上を図ります	
●施策	●取り組み
<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
	(2) 駅前放置自転車クリーンキャンペーン
	(3) 外国人や転入者への啓発

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などの算出

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駐輪場用地の確保を図るとともに、市営駐輪場は借地で運営されている箇所もあるため、長期安定的な用地の確保にも努めてまいります。また、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。

さらに、収容能力の向上を図るため、２段式駐輪ラックの導入促進についても検討していきます。

（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） 鉄道事業者との連携

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、駅からの距離などに応じた段階制の料金設定（11 ページ参照）としていますが、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。

＜施策３＞駐輪場の利便性・サービスの向上

（１）多様な自転車などへの対応

駐輪場の改修時においては、チャイルドシート付自転車や電動アシスト付き自転車など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などについては、普及状況を踏まえて対応を検討していきます。

（２）劣化した設備の更新

駐輪場の新設または全面改修を行う際には、施設の利便性やサービスの向上についても検討します。

また、劣化が進んだ駐輪ラックなどについては、利用状況やニーズを踏まえ安心して快適に利用できるよう適切な時期に操作性・耐久性に優れた駐輪ラックなどへの入替えを行います。

（３）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、利用者へ施錠など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などによって防犯・安全性の向上を図ります。

（４）駐輪場運営方法の見直し

現在は駐輪場内の整理業務は受託事業者が実施し、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。

方針 2：放置自転車対策の強化を図ります

＜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

駅周辺以外にも、駅から離れた施設に自転車等が放置されていることから、関係する事業者と連携・協力して放置対策を行います。

また、駅周辺や公共施設、民間施設へのシェアサイクルのポート増設を民間事業者とともに促進します。

＜施策５＞ 放置自転車等の撤去などの効率化

（１）自転車等の撤去・移送、保管場所の運営方法などの見直し

現在、放置自転車等の警告、撤去・移送の業務を市職員及び受託事業者が実施し、保管・返還などの業務は別の受託事業者が実施していますが、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・効率的な撤去など活動を実施します。

（２）警察との連携

警察と市とで連携し、警察は放置自転車等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、撤去された自転車等の所有者特定や、迅速な返還手続きについても連携していきます。

方針 3 : 啓発活動により理解やマナーの向上を図ります

<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などによって、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。

4-2 新駅の方針

東葉高速鉄道の駅の新設が予定されていることから、鉄道の高架下を活用した駐輪場を確保する予定です。

鉄道事業者と連携し、駐輪需要に応じた駐輪場の整備を目指します。

4-3 既存駐輪場がある駅の方針

船橋市内では駅周辺の土地が既に他の用途に利用されていることから、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・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、重点的に整備を図る必要があります。また、他の駅についても、駐輪需要や利用状況に応じて整備を検討していく必要があります。

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など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。

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、借地などの協力を求めます。また、民間事業者や個人の土地所有者に対しても引き続き駐輪場確保の協力を求めています。

4-4 その他の駅の方針

市営駐輪場が駅前に設置されていない6駅（馬込沢駅、高根木戸駅、前原駅、船橋競馬場駅、東中山駅、京成中山駅）では、駅周辺の民間駐輪場及び近隣駅の駐輪場によって駐輪需要に対応しています。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、民間駐輪場が確保されるよう鉄道事業者や民間事業者など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。

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。

また、駅ごとに放置自転車等台数を把握するとともに、各施策の取り組み状況についても定期的に確認することで、駅ごとの実情に応じた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

※駅周辺の放置自転車等台数 この数値は、駅周辺の自転車等の放置が禁止されている区域内において、年4回（春夏秋冬に各1日）実施する放置自転車数の調査結果（4日間）を合計した台数です。

6. 資料

6-1 策定経過

年度	年月日	内容
令和5年度	令和5(2023)年 6月28日(水)～7月18日(火)	市政モニターアンケート
令和6年度	令和7(2025)年2月4日(火)	令和6年度船橋市自転車等駐車対策協議会
令和7年度	令和7(2025)年 4月16日(水)～21日(月)	各駅周辺の駐輪実態調査
	令和7(2025)年 4月23日(水)～5月12日(月)	市営駐輪場利用者アンケート
	令和7(2025)年7月28日(月)	令和7年度第1回船橋市自転車等駐車対策協議会
	令和7(2025)年10月31日(金)	令和7年度第2回船橋市自転車等駐車対策協議会
		船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画(案)の 公表と意見募集(パブリック・コメント)
		令和7年度第3回船橋市自転車等駐車対策協議会
		船橋市自転車等の駐車対策に関する総合計画改定