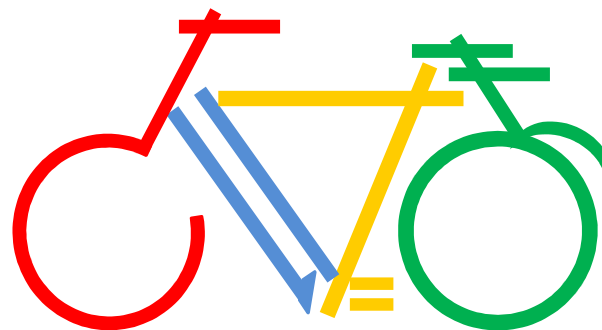


自転車等駐車場の附置義務について

目次

1. はじめに	検討背景・目的、附置義務条例の概要、検討の進め方、前回協議会の振り返り
2. 他都市の改正事例	政令市を対象とし、改正の背景等を調査
3. 次回の報告内容	附置義務に関する課題整理、附置義務条例の見直しの考え方（案）
参考資料	自転車の駐車ますの比較、隔地可能距離の比較



さい …サイクル
た …たのしむ
ま …まもる
はー …はしる
と …とめる

1. はじめに

検討背景・目的

①放置自転車が昭和50年代において社会問題化し、全国で約98万台の放置自転車が存在

②「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（昭和55年）」が制定され、同法の施行に伴い、国から「標準自転車駐車場附置義務条例（昭和56年）」が通知

⇒「標準自転車附置義務条例」を参照し、各都市で附置義務条例が制定

③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「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」に改正

⇒撤去した自転車の保管や処分に関する規定が追加され、放置自転車対策の更なる推進が図られる

④平成13年に「さいたま市自転車等駐車場の附置に関する条例」を制定

⇒平成13年より旧浦和市、旧大宮市、旧与野市が合併し、「さいたま市」が誕生

⇒さいたま市では条例に沿って自転車等附置義務駐車場の整備を進めてきた

※旧大宮市のみ平成11年に附置義務条例が存在（合併により市全体の条例へ移行）

条例制定後から現在（R06年）までで20年以上が経過している状況
→最近の放置自転車の状況等を踏まえた、条例見直しの必要性を検討する

※自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版 H28年）（国土交通省）を参考に作成

1. はじめに

さいたま市自転車等駐車場の附置義務（概要）

附置義務とは

- 条例で定められた**指定区域内**
↓
- 自転車等の**大量の駐車需要**を生じさせる**一定規模以上の施設**を新築または増築
↓
- 条例で定められた**基準に従い算定した台数**以上の自転車等駐車場の設置が必要
※施設もしくはその敷地内または**施設から50メートル以内**の場所

設置しなければならない区域

- 都市計画法で定める

近隣商業地域 および **商業地域**

- さいたま市自転車等放置防止条例で定める

自転車等放置禁止区域

指定区域

1. はじめに

さいたま市自転車等駐車場の附置義務（概要）

標準条例

さいたま市追加

	施設の用途	店舗等面積	自転車等駐車場の規模
1	百貨店、スーパーマーケットその他の小売り店舗及び飲食店	店舗面積が400㎡を超えるもの	店舗面積20㎡ごとに1台
2	銀行その他の金融機関	店舗面積が500㎡を超えるもの	店舗面積25㎡ごとに1台
3	ぱちんこ屋その他遊技場 [ぱちんこ屋、まあじゃん屋、ゲームセンターなど]	店舗面積が300㎡を超えるもの	店舗面積15㎡ごとに1台
4	学習、教育、趣味等の教授を目的とする施設 [各種学校、学習塾、料理教室など]	教室面積が300㎡を超えるもの	教室面積15㎡ごとに1台
5	スポーツ及び健康の増進を目的とする施設 [ボーリング場、水泳場、ゴルフ練習場、体育館、スポーツクラブなど]	運動場面積が500㎡を超えるもの	運動場面積25㎡ごとに1台
6	前各項に掲げる用途以外で規則で定めるものに供する部分 (国又は地方公共団体が設置する施設に限る。) [官公署、病院、公民館、博物館、図書館など]	当該用途に供する部分の床面積が300㎡を超えるもの	当該用途に供する部分の床面積15㎡ごとに1台
7	第1項から第5項までに掲げる用途以外で規則で定めるものに供する施設 (前項に規定する者が設置する施設を除く。) [郵便局、病院、集会場、劇場、映画館、観覧場、博物館、図書館、展示場、ダンスホール、カラオケボックス、レンタルビデオ店など]	当該用途に供する部分の床面積が400㎡を超えるもの	当該用途に供する部分の床面積20㎡ごとに1台

1. はじめに

さいたま市自転車等駐車場の附置義務（概要）

<その他基準>

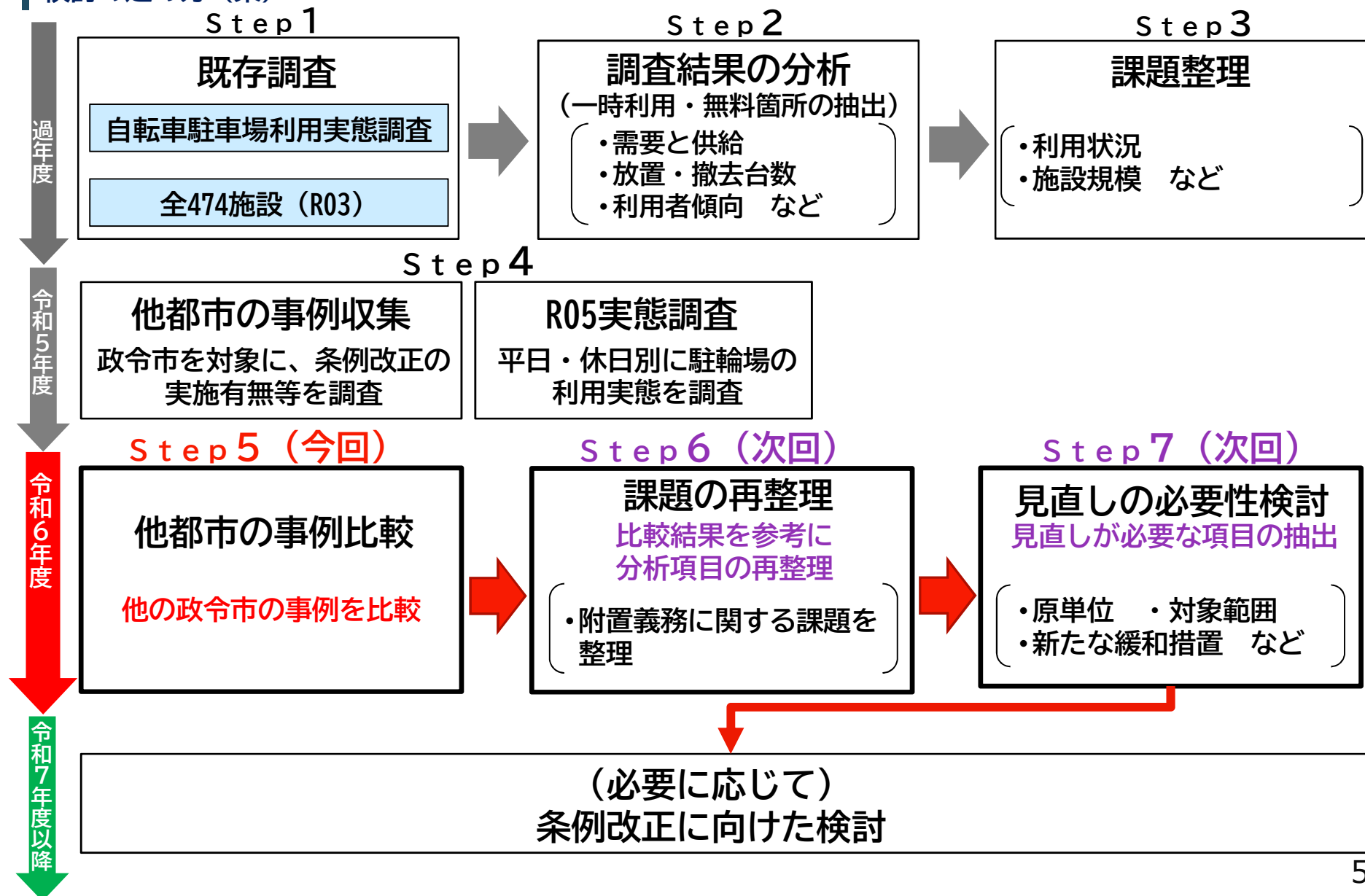
標準条例

さいたま市追加

項目	内容
大規模施設に係る規模低減	・店舗等面積が5,000㎡を超える施設には、5,000㎡を超える部分を2分の1の規模で算出する ○計算例：店舗面積10,000㎡の百貨店の場合 附置義務台数＝5,000㎡÷20㎡/台＋5,000㎡÷20㎡/台×0.5 ＝250＋125 ＝375台（250台以上）
構造・設備	・駐車台数1台につき、おおむね1㎡以上の規模 ・特殊な装置を用いて効率的な駐車ができる場合は、規模を緩和することができる
施設の設置位置	・施設の敷地内又は当該施設の敷地に到達するために歩行する距離がおおむね50m以内である場所に設置（隔地の自転車等駐車場）
位置・利用方法の表示	・自転車等駐車場を設置する者は、利用者が当該自転車等駐車場を容易に利用できるよう、その位置及び利用方法を表示しなければならない

1. はじめに

検討の進め方（案）



1. はじめに

前回協議会の振り返り

No	調査項目	分析結果	課題と検討の方向性
1	施設の利用状況 (全施設と抽出施設との比較)	全施設より、抽出した施設の方が利用率が1割程度低い。	[課題] - 附置義務台数の適正規模 [検討の方向性] - 利用状況や施設の詳細調査の実施について検討する - 併せて、既存データの分析を進め、施設規模ごとの利用状況を把握するなどし、単位（店舗等面積15～25m²ごとに1台）の見直しの必要性について検討
2	自転車利用者の状況 (私事目的)	- 私事目的の自転車利用者は、駅周辺地域を利用。 - 駅周辺は近隣商業、商業地域、放置禁止区域が多くあるため、附置義務自転車等駐車施設を利用している可能性が高い。	[課題] - 適用区域や対象施設 [検討の方向性] - 私事目的の利用者が訪れる場所や施設の用途については、概ね合致しているが、コロナウイルスの影響による生活様式の変化などが、今後の利用状況に与える影響について引き続き注視する
3	大規模施設の利用状況 (抽出した施設のうち250台以上の規模)	- 大規模施設の利用率は、4割程度でその他施設に比べ2～3割程度低い。 - 収容台数は5割程度、駐車台数は3割程度、空車が多い。 - 抽出した施設における原動機付自転車等の利用率は2割程度とニーズは大きくないが、大規模施設では、原動機付自転車等の駐車可能な施設は確認されなかった。	[課題] - 大規模施設の適正規模、原動機付自転車の駐車施設 [検討の方向性] - 附置義務条例により整備された大規模施設の利用状況に加え、設備（ラック等の有無）などを詳細調査し、規模や設備による影響を把握するとともに、他都市の事例を収集し、大規模施設に係る規模低減の変更の必要性や方法について検討 - 大規模施設の原動機付自転車等の駐車施設に関するニーズを把握し、必要に応じて設置を促す緩和措置の導入について検討 - 併せて、原動機付自転車等の駐車施設整備を促す対象用途などについても検討
4	その他 (社会動向の変化など)	- 子乗せ自転車の供給量は1割強あるが、場所によりバラツキがある。 - 大宮G C S構想や浦和ビジョンなどのまちづくり構想が推進されている。	[課題] - 多様な自転車の普及と変化するまちづくりへの対応 [検討の方向性] - 子乗せ自転車やシェアサイクルの普及が進むなど、利用状況の変化に対応するため、ニーズ把握や他都市の事例研究を行い設置を促す緩和措置の必要性を検討 - 新たなまちづくりなどの計画策定にあたり、歩行者優先のウォークアブルなまちなみが推進されており、まちづくりと連携した自転車等駐輪場の集約化などを検討するため、他都市の事例研究を併せて行い、隔地50mの緩和の必要性について検討

2. 他都市の改正事例

政令指定都市における見直しの実施背景・内容

京都市（平成21年改正）

- 昭和60年に「京都市自転車等防止条例」を制定
 - 放置自転車対策に取り組んできたが、依然として**放置自転車**が歩行者や車両の安全な通行を妨げるとともに、**都市の景観を損なっている状況**
- 平成21年に条例改正を実施
 - **対象施設の拡大**
 - **3業種の施設の店舗面積（対象規模）見直し**

○ 主な改正内容（新旧対照表）

新旧 番号	対象施設	改正案		既存		状況
		店舗面積	基準面積	店舗面積	基準面積	
1	小売店舗	300㎡以上	20㎡/台	400㎡以上	20㎡/台	見直し
2	新設・増設	250㎡以上	15㎡/台	300㎡以上	15㎡/台	元直し
3	銀行、信託金庫	400㎡以上	25㎡/台	500㎡以上	25㎡/台	元直し
4	ホテル・旅館	250㎡以上	15㎡/台			拡大
5	学習施設	300㎡以上	20㎡/台			拡大
6	スポーツ施設	250㎡以上	15㎡/台			拡大
7	カラオケボックス	450㎡以上	30㎡/台			拡大
8	コンビニエンスストア	150㎡以上	20㎡/台			拡大
9	飲食店	300㎡以上	20㎡/台			拡大
10	映画館	450㎡以上	30㎡/台			拡大
11	病院	400㎡以上	25㎡/台			拡大
12	郵便局	150㎡以上	10㎡/台			拡大
13	公共施設	1,050㎡以上	70㎡/台			拡大
14	庁舎	400㎡以上	25㎡/台			拡大

出典：京都市HP（市民意見（パブリックコメント）の募集）

福岡市（平成29年改正）

- 昭和57年に「福岡市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」を制定
 - **福岡市全体の放置自転車台数は減少傾向**
 - 一方で、天神・博多駅地区などの**都心部では依然と放置自転車が見られる状況**
 - 駐輪需要に応じた利用しやすい附置義務駐輪場を確保する仕組みが必要
- 平成29年に条例改正を実施
 - **対象用途の拡大、原単位の見直し（緩和）**
 - **街区単位での集約化を可能**

新基準			旧基準
対象施設の用途	対象施設の規模（床面積）	基準面積	基準面積
小売店舗（百貨店・スーパーマーケット等）、 レンタルビデオ店	400㎡を超えるもの	40㎡/台	20㎡/台
銀行	200㎡を超えるもの	30㎡/台	25㎡/台
遊技場	200㎡を超えるもの	10㎡/台	10㎡/台
専修学校等	400㎡を超えるもの	20㎡/台	20㎡/台
事務所	1,400㎡を超えるもの	130㎡/台	20㎡/台
飲食店、カラオケボックス	200㎡を超えるもの	20㎡/台	対象外

出典：福岡市HP



《街区単位での集約化のイメージ》

2. 他都市の改正事例

政令指定都市における見直しの実施背景・内容

広島市（平成29年改正）

- 昭和60年に「広島市自転車等の放置の防止に関する条例」を制定
 - 都心部（広島駅周辺）で市営・民営駐輪場の整備が進展し、ほぼ駐輪需要を満たす規模
 - 一方で、都心部では未だに放置自転車が多い状況
 - どの時間帯でも放置台数が一定で、通勤目的の駅端末自転車利用者数が増加
 - 自転車通勤者による路上放置が多いと推察
- 平成29年に条例改正を実施
 - 対象用途の拡大（事務所を追加）

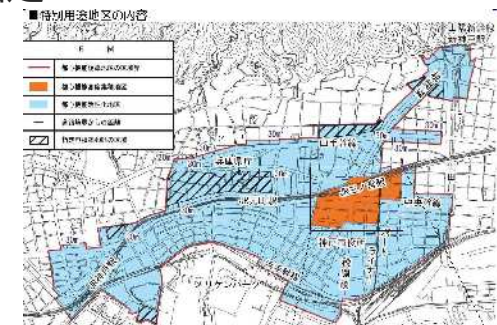


▲調査対象エリアの放置自転車等の駐輪状況

神戸市（令和2年改正※）

- 昭和58年に「神戸市自転車等の放置の防止及び自転車駐車場の整備に関する条例」を制定
 - 三宮駅周辺を「都市機能高度集積地区」に指定
 - 商業・業務などの都市機能に特化した土地利用を誘導すべき地域に指定
- 令和2年に条例改正を実施
 - 「都市機能高度集積地区」内の建築（新築・増築）に対して附置義務が免除
 - 用途変更により駐輪場の増設が必要となる場合、増設分については附置義務を免除

※既存の施設に設置されている自転車駐車場について、空間の有効活用を図るものとして他の目的に転用する場合には、附置義務を免除する条例改正を行うことについて検討している模様



出典：神戸市HP（特別用途地区の概要）

2. 他都市の改正事例

政令指定都市における見直しの実施背景・内容

仙台市（令和4年改正）

● 昭和62年に「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」を制定

- 都心（仙台駅周辺）への自転車・バイクによる来訪者の減少
- 都心における駐輪場台数が増加し、放置自転車台数が減少
- 駐輪場の車種別利用状況の変化（94%が自転車、6%が原付・二輪車）

● 令和4年に条例改正を実施

- 大規模施設の義務付け台数算定基準引き下げ
- 設置場所及び案内の基準を設定
- 車種別の設置義務台数割合の変更

出典：仙台市HP（仙台市自転車等駐車場の附置及び建築奨励に感ずる条例の見直し（案））

◆ 大規模施設の義務付け台数算定基準

施設用途名	対象施設の面積 （㎡）	義務付け台数
① 小売店舗	5,000㎡を超える部分に台数×1/2	1,000㎡を超過 5,000㎡以内の部分は台数×1/2 5,000㎡を超過 10,000㎡以内の部分は台数×1/4 10,000㎡を超過する部分は台数×0（上限）
② 旅行客		
③ 近接施設、駅口等		
④ 専修学校等		
⑤ 事務所等		

※ 変更なし

◆ 車種別の台数割合（変更）

種別	台数割合	義務付け台数の割合
自転車	義務付け台数の50%	義務付け台数の90%
原付・二輪車	義務付け台数の40%	義務付け台数の5%
自動車	義務付け台数の10%	義務付け台数の5%

札幌市（令和6年改正）

● 平成13年に「札幌市自転車等駐車場の設置に関する条例」を制定

- 路上放置駐輪台数は減少傾向にあるものの、依然として残存
- 駐輪目的では平日・休日ともに「通勤」が多く、駐輪実態が変化
- 現行条例では「事務所」は対象外であり、敷地内又は施設内に駐輪場が設置されていないことが多い
- 土地利用等の状況から施設内に駐輪場を設置が困難となる場合がある

● 令和6年に条例改正を実施

- 設置義務台数の適正化
- 位置、利用方法等の表示
- 隔地距離の緩和
- 条例等の効果的運用を図るための取組

出典：札幌市HP（パブリックコメントの実施）

施設用途	小売店舗及び飲食店等	旅行客	近接施設等	その他
現行	店舗面積145㎡につき1台	店舗面積70㎡につき1台	店舗面積140㎡につき1台	店舗面積30㎡につき1台
改正後	店舗面積210㎡につき1台	店舗面積260㎡につき1台	店舗面積170㎡につき1台	店舗面積60㎡につき1台

実施等の効果的運用を図るための取組	内容	備考
① 自転車等の駐輪場が置けにくいと認められる建物の設置義務台数の緩和	・駐輪場が当該施設の規模に照らして著しく少なく、周辺の生活環境の安全と都市機能の維持に支障がないと市長が認める場合に台数緩和を行います。	
② 具体的な内容	(ア) 公共地下通路等への接続により、公共交通機関の利用が期待できる場合 →「20%」の台数緩和 (イ) 施設利用者が公共交通機関を利用する割合が高いことが認められる場合、店舗等面積に応じて利用者が少ない理由がある場合 →「30%」の台数緩和	・左記の特例措置を適用する場合は、少なくとも「公共交通機関の利用促進（PR）」及び自転車利用への利便化とならなければならない「マイカー通勤抑制」の取組を併せて実施することが条件となります。
③ 冬期間における駐輪場の有効活用等	・冬期間は自転車の利用が極端に減少するため、建築基準法や消防法等の関係法令等の遵守のもと、駐輪場スペースを有効活用することができま。	・冬期間の有効活用のほか、利用時間や利用料金等について規定することができま。
④ シェアサイクルのポート設置による設置義務台数の削減	・シェアサイクル事業者との協議により、敷地内（又は隣地の駐輪場内）にシェアサイクルのポート設置を行う場合は、設置義務台数のうちポート設置を認めることができます。	・シェアサイクルのポート設置による削減は、設置義務台数の1/2を上限とします。

2. 他都市の改正事例

まとめ

No	事例	見直しの背景	見直しの内容
1	京都市	・放置自転車が歩行者や車両の安全な通行を妨げるとともに、都市の景観を損なっている状況	・附置義務の対象施設を拡大 ・3業種の施設の店舗面積を見直し
2	福岡市	・市全体で放置自転車が減少傾向にあるが、都心部では依然として放置自転車が見られる	・対象用途の拡大 ・原単位の見直し ・附置場所の特例（街区単位での集約化）
3	広島市	・駐輪需要を満たす収容台数を確保しているにも関わらず、依然と放置自転車が存在 ・都心部への通勤移動手段で鉄道や自転車が増加	・対象規模の拡大（事務所）
4	神戸市	・三宮駅周辺が商業・業務などの都市機能に特化した土地利用を誘導すべき地域（都市機能高度集積地区）に指定	・一部地域で附置義務を免除
5	仙台市	・都心への自転車とバイクによる来訪者数の減少 ・都心における駐輪場台数の増加・放置自転車等台数の減少 ・自転車等の利用比率の変化	・大規模施設の義務付け台数算定基準の引き下げ ・設置場所及び案内 ・車種別の台数割合
6	札幌市	・路上放置駐輪台数は減少傾向にあるものの、依然として残存 ・自転車の利用目的や駐輪需要が変化しているなど、様々な課題があることを確認	・設置義務台数の適正化 ・位置、利用方法等の表示 ・隔地距離の緩和 ・条例等の効果的な運用を図るための取組

放置自転車の経年傾向や自転車利用者の傾向など、
他都市における見直しの背景を参考に附置義務に関する課題整理を行う

3. 次回の報告内容

次回の報告内容（案）

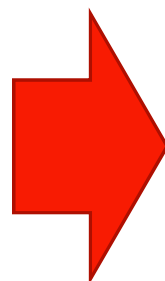
○附置義務に関する課題整理

- ・自転車利用者数
- ・放置自転車数の変化
- ・駐輪場の利用状況
- ・自転車利用の多様化
- ・さいたま市内のまちづくり動向

自転車を取り巻く
環境の変化について

○附置義務条例の見直しの考え方(案)

- ・自転車を取り巻く環境の変化を踏まえた
附置義務条例の項目整理
- ・項目毎に見直しの考え方を整理



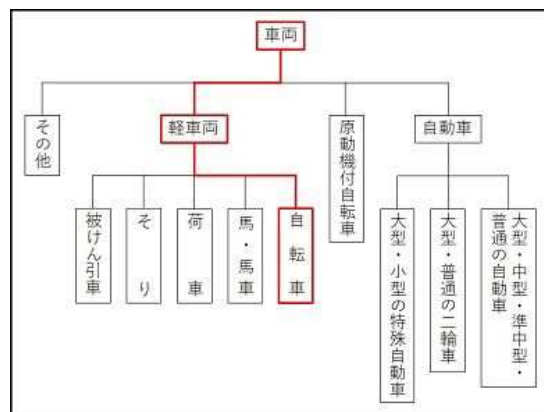
追加調査の
必要性について

参考資料

自転車の駐車ますの比較

	自転車	原付	自動二輪車
さいたま市	1 m ² 以上 (幅、長さで指定なし)	—	—
仙台市	0.6 m × 1.9 m	0.8 m × 1.9 m	1.0 m × 2.3 m
神戸市	0.6 m × 1.9 m	0.8 m × 1.9 m	—
広島市	0.5 m × 2.0 m	0.8 m × 2.0 m	1.0 m × 2.3 m
福岡市	0.6 m × 1.9 m	0.7 m × 1.7 m	—
【参考】 路上自転車・自動二輪車 等駐車場設置指針 (国土交通省 H18)	0.6 m × 1.9 m	0.8 m × 1.9 m	1.0 m × 2.3 m

▼普通自転車の大きさ等基準（警視庁HPより）



○普通自転車の車体大きさ
長さ 190 cm以内
幅 60 cm以内
(※内閣府令より)

参考資料

隔地可能距離の比較

	隔地可能距離	その他基準
さいたま市	50m以内	
仙台市	100m以内	
神戸市	50m以内	● 土地利用等の状況を考慮して、これが困難であると市長が認めるときは、当該敷地に到達するために歩行する距離がおおむね250m以内である場所とする
広島市	50m以内	
福岡市	— (記述なし※)	● 当該地区又は地域の地形、交通事情等から、自転車等駐車場を2以上の施設のために一団として設けることが合理的であると認められる場合において、同じ街区内に一団として設けることができるときには、他の規定にかかわらず、当該2以上の施設及びその敷地外に自転車等駐車場を設置することができる
【参考】 大阪市	50m以内	● 商業地域のうち容積率が500%以上である地域などではおおむね250m以内の場所で設置可能 ● 共同住宅においては施設若しくはその敷地内に限る

※条例制定時点（S57年）では概ね50m範囲内と記述があったが、改正後（H29年）では具体的な距離の記述がない