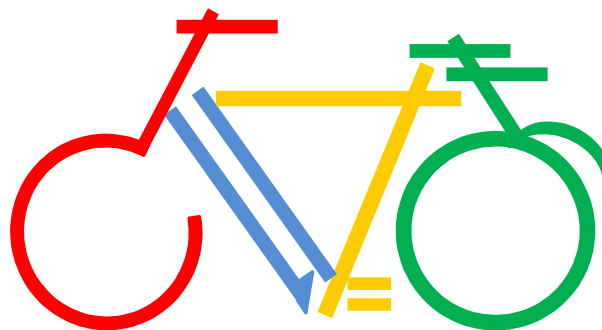


自転車等駐車場の附置義務について

目次

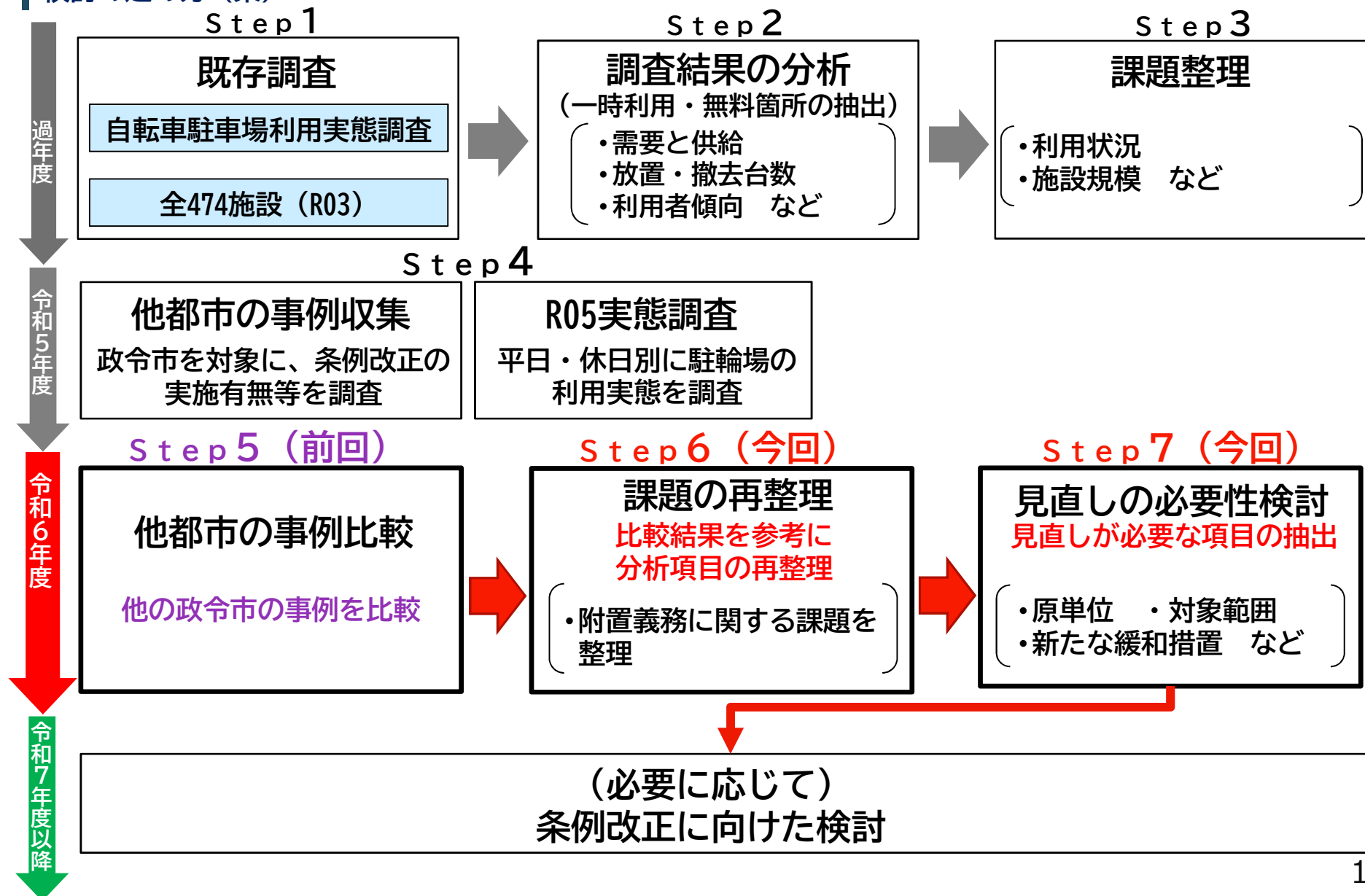
1. はじめに	検討の進め方、前回協議会の振り返り
2. 附置義務に関する課題	課題整理、附置義務条例の見直しの考え方
3. 今後の課題	今後必要な調査
4. 論点	条例見直しの考え方について、今後必要な調査内容について、その他



さい …サイクル
た …たのしむ
ま …まもる
は …はしる
と …とめる

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（他政令市の事例比較）

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

2. 附置義務に関する課題整理

自転車利用者数（自転車保有割合）

- 全国の自転車保有世帯割合は経年で減少傾向
- さいたま市の自転車保有世帯割合は2021年で67.0%
- 全国（59.6%）および多くの大都市より高いが、平成30年の前回調査（78.2%）からは10%以上減少

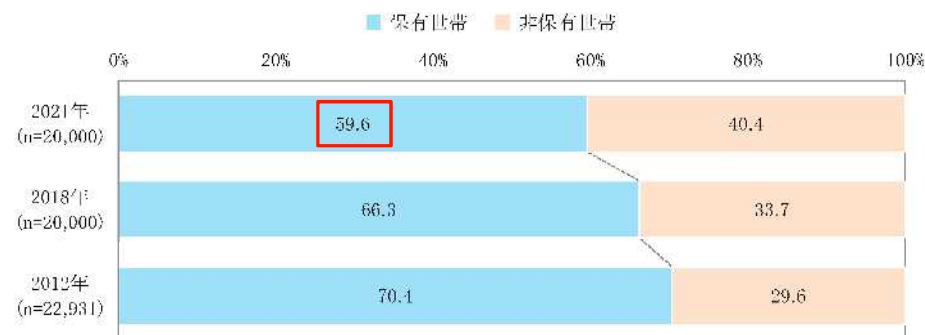


図 保有有無別割合（全国）

出典 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書
（自転車産業振興協会）

表 14大都市の自転車保有状況（令和3（2021）年）

14大都市	世帯での 自転車保有率
大阪市	78.7%
千葉市	67.8%
京都市	67.1%
さいたま市	67.0%
名古屋市	63.6%
広島市	61.0%
東京区部	60.1%
福岡市	59.2%
札幌市	57.4%
仙台市	56.4%
川崎市	50.7%
横浜市	47.4%
神戸市	47.1%
北九州市	39.7%

H29に条例改正
（事務所追加）

H29に条例改正
（原単位緩和、対象
用途拡大など）

R4に条例改正
（大規模施設緩和など）

R02に条例改正
（一部地区の附置免除）

出典 2021年度自転車保有並びに使用実態に関する調査報告書
（自転車産業振興協会）

2. 附置義務に関する課題整理

自転車利用者数（自転車集中密度）

- 指定区域である「近隣商業地域」「商業地域」「放置禁止区域」は主に鉄道沿線地域周辺に指定
- 私事目的の自転車集中密度は鉄道沿線地域が高い（駐輪需要が大きい）
 ➡ 駐輪需要が大きい地域に対して、附置義務の指定区域を設定していくことが必要

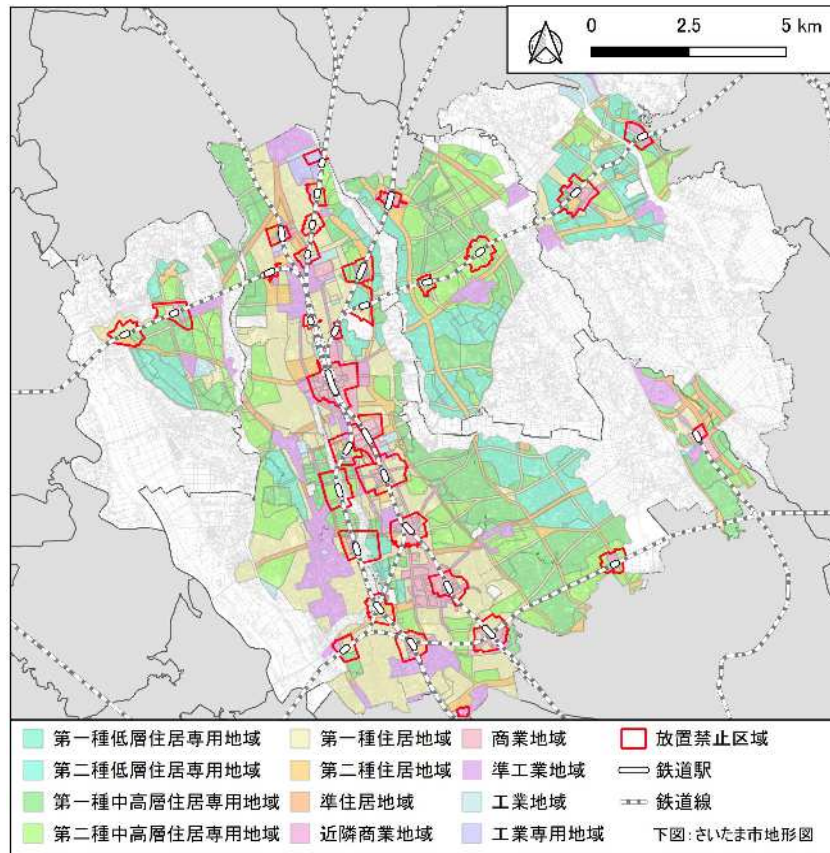


図 さいたま市内用途地域+放置禁止区域

出典 さいたま市都市計画基礎調査（R03）

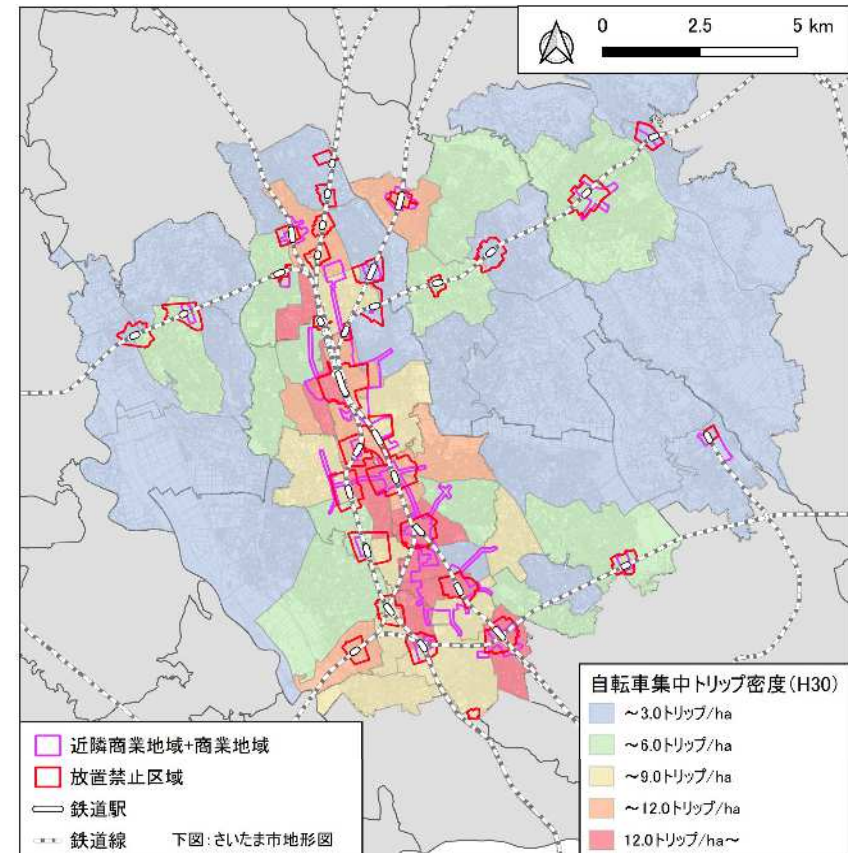


図 さいたま市小ゾーン別自転車集中トリップ密度【私事目的】

出典 東京都市圏パーソントリップ調査（H30）

※私事目的：家事、買物、観光、レジャー、通院、習い事などの移動

2. 附置義務に関する課題整理

放置自転車の傾向

- 市内の放置自転車台数は経年で減少傾向にある一方で、総収容台数はR05年を除き経年で増加傾向
- 総収容台数の増加が放置自転車の減少を下支えしていることが考えられる
 - ➡ 放置自転車の減少に向け、引き続き附置義務制度による対策が必要
 - ➡ 放置自転車の減少に伴い、供給量の精査が必要

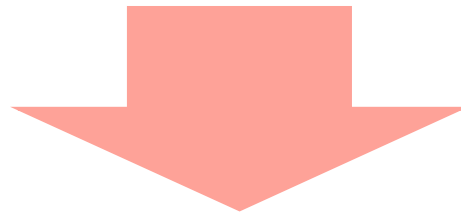


図 さいたま市内における放置台数の傾向

2. 附置義務に関する課題整理

附置義務駐輪場の利用状況把握

- 市全体での駐輪場の利用状況を適切に把握するためには、**附置義務駐輪場の利用状況把握が必要**
- 一方で、現時点では、附置義務駐輪場の利用状況は把握できていない
- 既存の実態調査では、附置義務駐輪場の調査は未実施
 - ➡ ・ 既存の実態調査を活用し、附置義務駐輪場に類似した施設の調査を実施
 - ・ 附置義務駐輪場の利用状況を類推により実態把握



- 主要駅周辺エリアにおいて、**附置義務の利用状況に近い時間貸し駐輪場での利用状況調査を実施**
 - ➡ **主要駅：浦和駅、北浦和駅、東浦和駅、武蔵浦和駅、大宮駅、東大宮駅、さいたま新都心駅**
- 施設の抽出条件 … 買い物客や施設利用者が一時的に利用できる駐輪場
 - ➡ **市内80箇所程度、一時利用可能、3時間まで無料または「買い物客は3時間まで無料」**

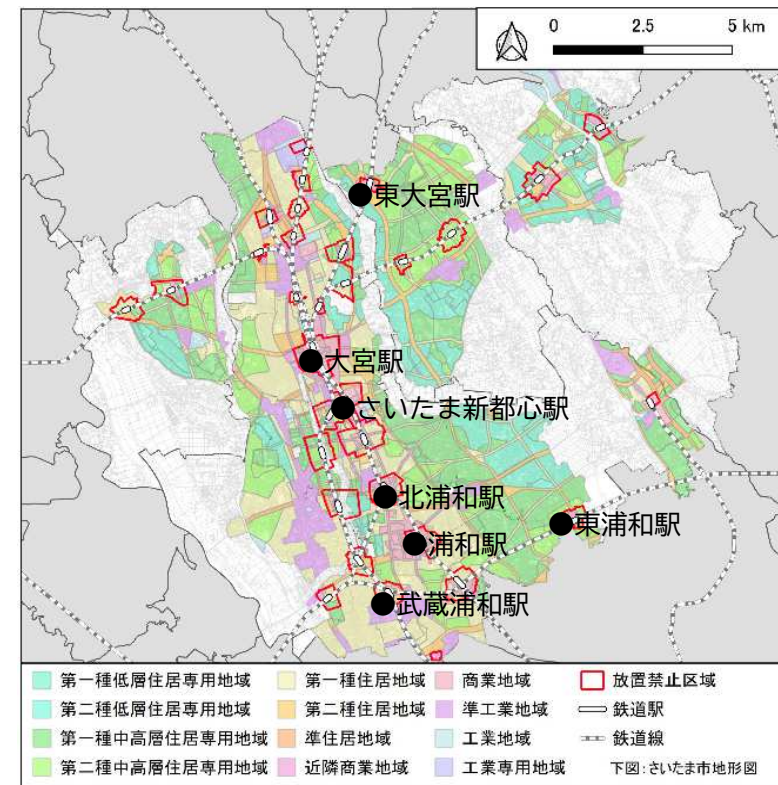


図 主要駅の分布（下図はP.4を再掲）

※参考 市内で令和3～5年度に整備された附置義務駐輪場数：25箇所

2. 附置義務に関する課題整理

附置義務駐輪場に類似した施設利用状況（駅ごとの利用状況）

- 全駐輪場の利用率と比較して、附置義務駐輪場の条件に近い駐輪場の利用率は低い
 - 東浦和駅、武蔵浦和駅、大宮駅など … 附置義務の条件に近い駐輪場の利用率が低い
 - 浦和駅、北浦和駅、東大宮駅など … 全駐輪場より附置義務の条件に近い駐輪場の利用率が高い
- ➡ 市内一律の附置義務基準や原単位設定、特性に応じた緩和基準の検討が必要

【利用率の推移（%）】自転車



図 駐輪場利用率の経年傾向（平日）

出典：さいたま市調査（隔年）

【平日・休日の利用率比較】

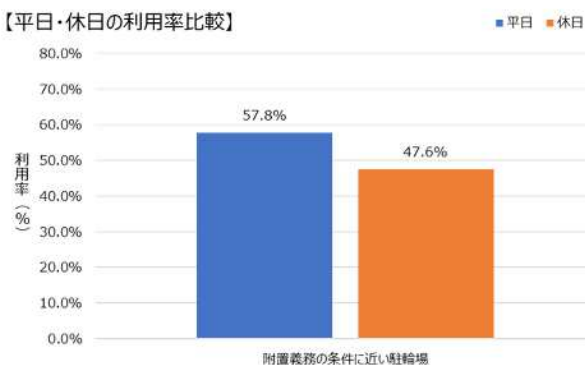


図 附置義務の条件に近い駐輪場の利用率（平日・休日別）

出典：さいたま市調査（R05年）

【利用率（%）】自転車

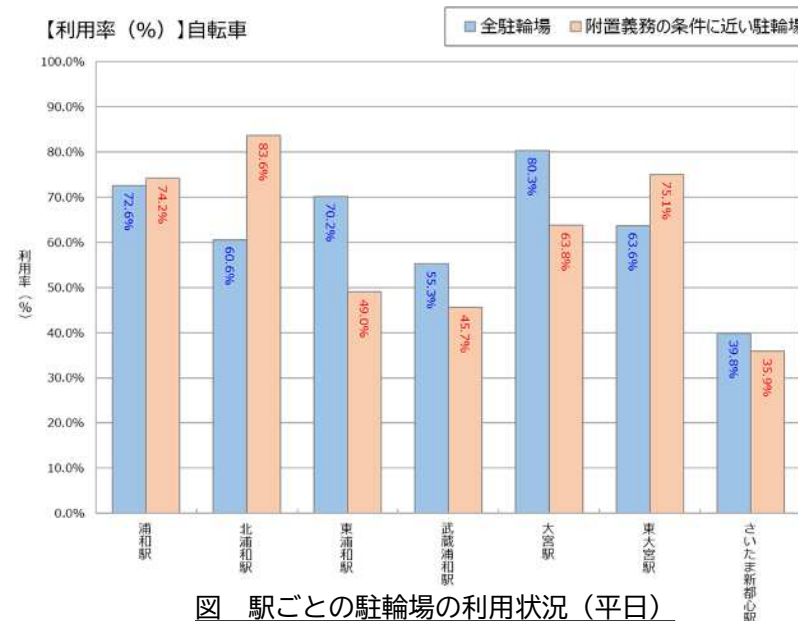


図 駅ごとの駐輪場の利用状況（平日）

※附置義務の条件に近い駐輪場のサンプル数が5つ以上ある駅を抜粋

出典：さいたま市調査（R05）

- 附置義務の条件に近い駐輪場
以下の条件に該当する施設を抽出
- ① 「一時利用が可能」であること
 - ② 「3時間まで無料」であること
 - ③ または「買い物客」であれば「3時間まで無料」

2. 附置義務に関する課題整理

附置義務駐輪場に類似した施設利用状況（大規模施設）

- 施設規模による利用率 … 大規模施設(250台以上) < その他の施設(250台未満)
- 2段ラックがある大規模施設では利用率が減少
→施設規模に応じて構造規定にあわせた緩和基準の検討が必要

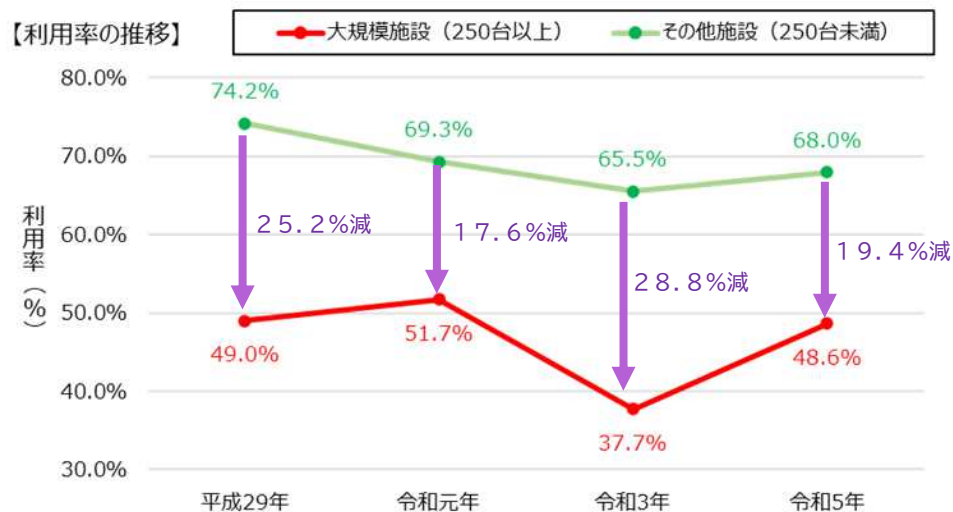


図 大規模施設・その他施設の利用率推移（平日）

【二段ラック式有無利用率（令和5年）】

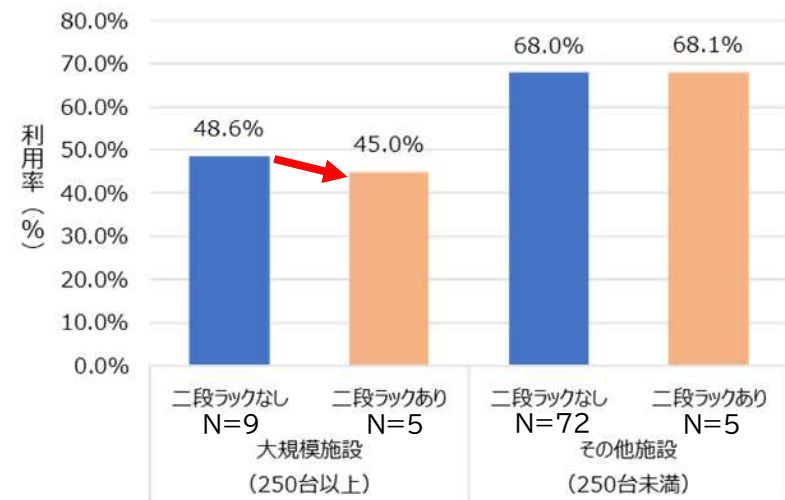


図 2段ラック有無による利用率の違い（平日）

※前頁で示した「附置義務の条件に近い駐輪場」の中で集計

2. 附置義務に関する課題整理

附置義務駐輪場に類似した施設利用状況（原付）

- 全国の原付保有台数は経年で減少傾向
 - 市内駐輪場における原付の利用率は自転車と比較して利用率が低い、一定のニーズがある
- ➡ 原付のニーズを踏まえた整備基準等の設定が必要

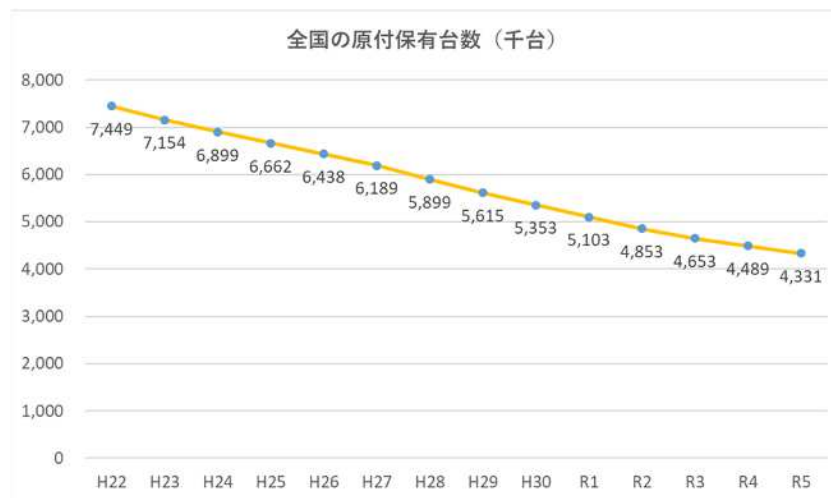


図 全国の原付保有台数

出典：国土交通省HPより作成

【利用率の推移（％）】

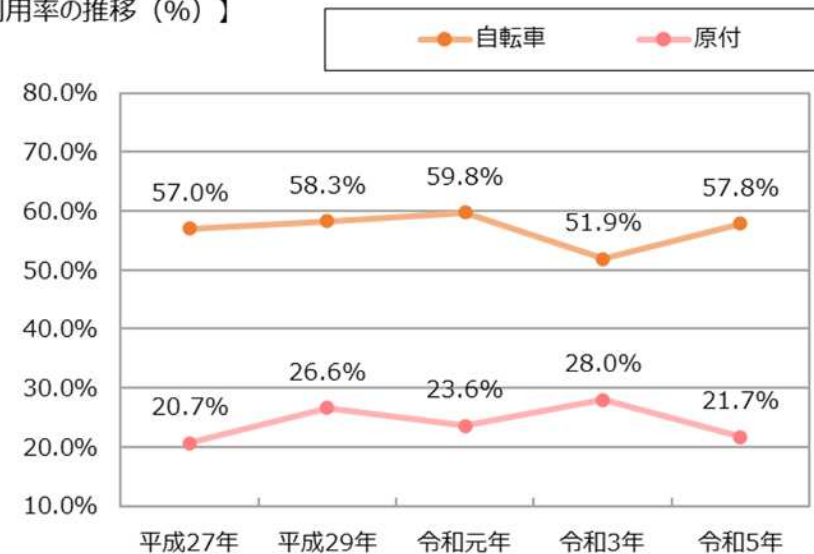


図 自転車・原付の利用率（平日）

※ 附置義務の条件に近い駐輪場で抽出

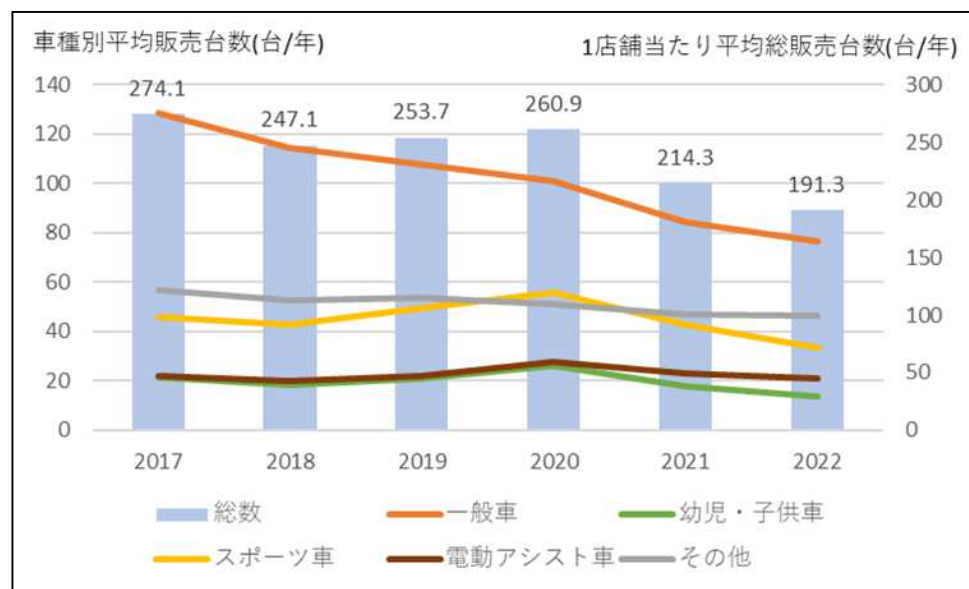
- 附置義務の条件に近い駐輪場
以下の条件に該当する施設を抽出
- ① 「一時利用が可能」であること
 - ② 「3時間まで無料」であること
 - ③ または「買い物客」であれば「3時間まで無料」

2. 附置義務に関する課題整理

自転車利用の多様化（車種の多様化）

- 一般車の販売台数は落ち込む一方で、電動アシスト車等の販売台数は横ばい
- 市内の駐輪台数のうち、チャイルドシート付の割合 … 全駐輪場 < 附置義務の条件に近い駐輪場
 - ➡ 自転車車種の多様化に応じ、適切な構造（駐車区画の大きさなど）への配慮が必要
 - ➡ チャイルドシート付自転車への配慮が必要

【車種別販売台数の推移（1店舗あたり）】



【駐輪台数のうちチャイルドシート付の割合（％）】

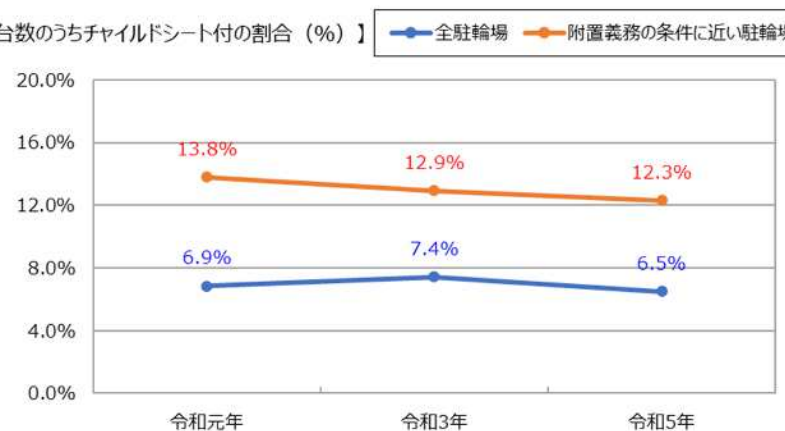


図 チャイルドシート付自転車の駐輪台数割合（平日）

- 附置義務の条件に近い駐輪場
以下の条件に該当する施設を抽出
- ① 「一時利用が可能」であること
 - ② 「3時間まで無料」であること
 - ③ または「買い物客」であれば「3時間まで無料」

出典：国内販売動向調査（自転車産業振興協会）

2. 附置義務に関する課題整理

自転車利用の多様化（シェアサイクルの進展）

- シェアサイクルの月別利用回数 … 平成30年11月の実証実験開始時から令和6年10月までに約25倍に上昇
- 利用目的は通勤と帰宅が多いが、買物・食事の利用が15%と一定数の需要がある
- ST別貸出回数では、大型の商業施設など附置義務対象に該当する施設内のポートの利用が見られる
➡シェアサイクルの進展を踏まえた整備基準等の設定が必要

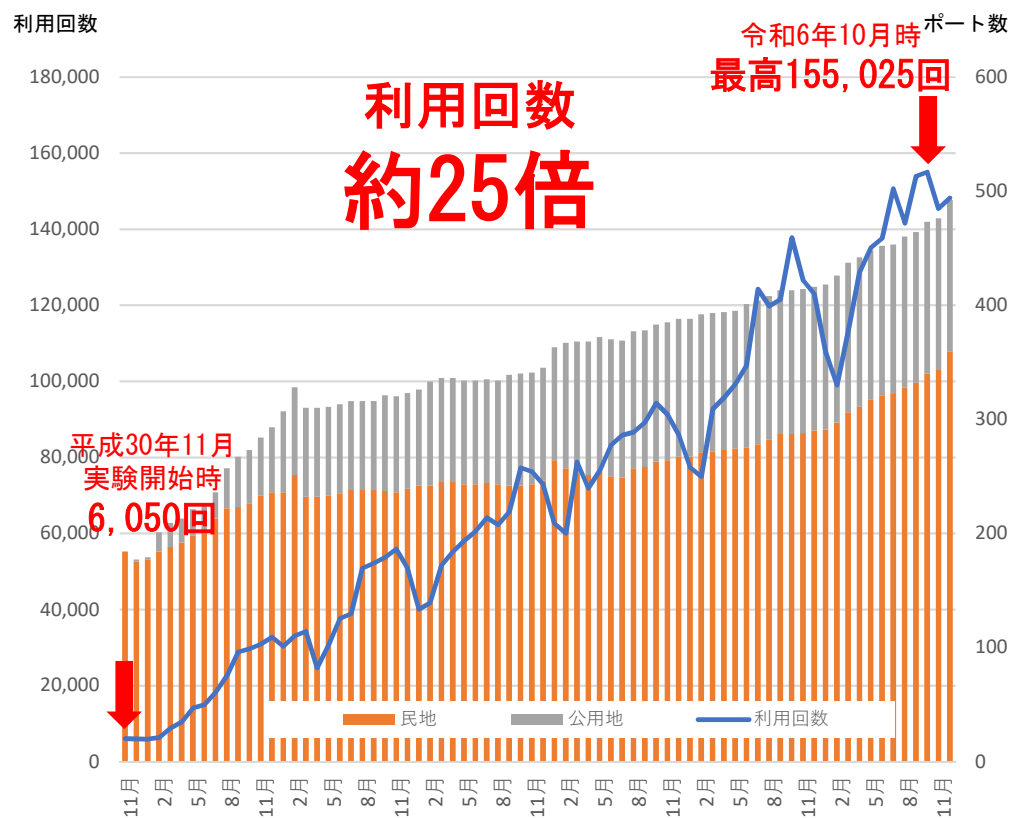


図 さいたま市におけるシェアサイクルの月別利用回数の推移

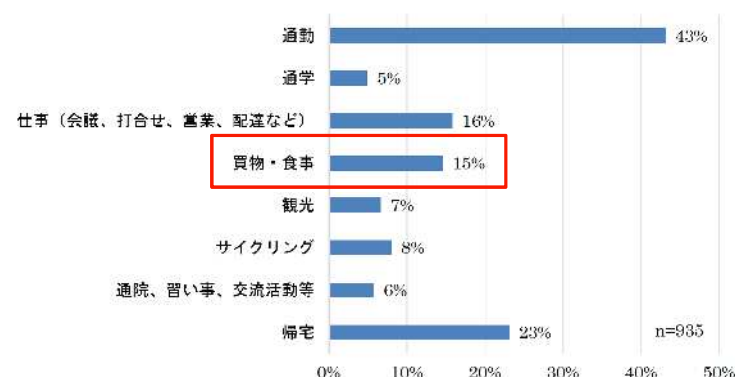


図 シェアサイクル利用者の利用目的

駅名・駅番号	貸出回数	貸出割合	ラック数	1ラック当たりの貸出回数
1 大宮駅 (有明大宮駅)	2,813	1,409	12	234.4
2 大宮駅 (有明大宮駅)	2,370	1,237	22	107.7
3 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,911	1,182	53	36.1
4 サンプラザ駅 (さいたま新都心駅)	1,576	747	15	105.1
5 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,505	801	10	150.5
6 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,505	872	6	250.8
7 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,410	644	8	176.3
8 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,385	740	20	69.3
9 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,284	664	15	85.6
10 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,201	706	12	100.1
11 サンプラザ駅 (さいたま新都心駅)	1,197	659	9	133.0
12 サンプラザ駅 (さいたま新都心駅)	1,167	740	11	106.1
13 サンプラザ駅 (さいたま新都心駅)	1,157	767	14	82.6
14 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,134	495	35	32.4
15 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,104	507	16	69.0
16 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,095	554	14	78.2
17 サンプラザ駅 (さいたま新都心駅)	1,088	522	13	83.7
18 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	1,045	605	15	69.7
19 サンプラザ駅 (さいたま新都心駅)	1,032	587	11	93.8
20 さいたま新都心駅 (さいたま新都心駅)	987	665	18	54.8

図 ステーション(ST)別貸出回数 (Top10)

2. 附置義務に関する課題整理

さいたま市内のまちづくり動向

- 大宮駅周辺や浦和駅周辺など、今後のまちづくり計画により土地利用等が大きく変化する可能性がある
➡まちづくりの進展に応じた附置基準の見直しが必要



図 大宮駅周辺地域のまちづくり団体

出典 大宮GCSプラン2020

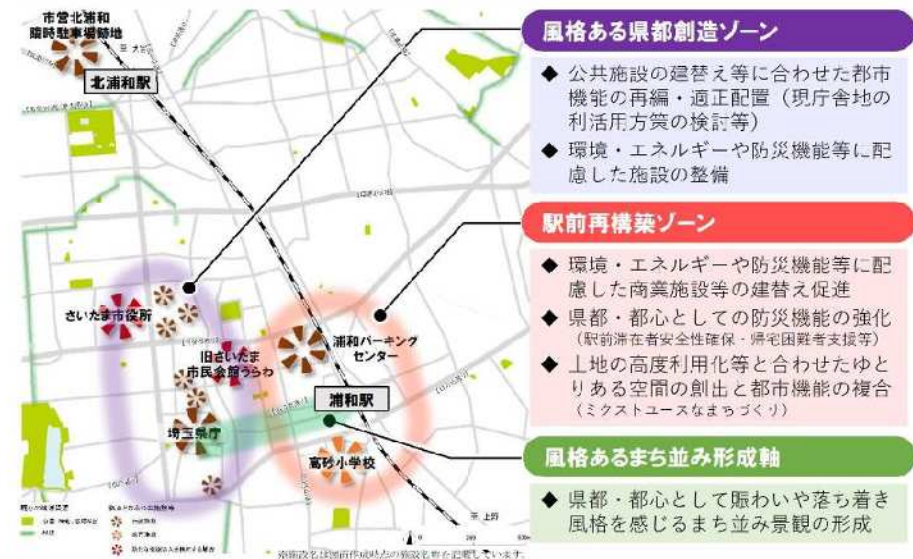
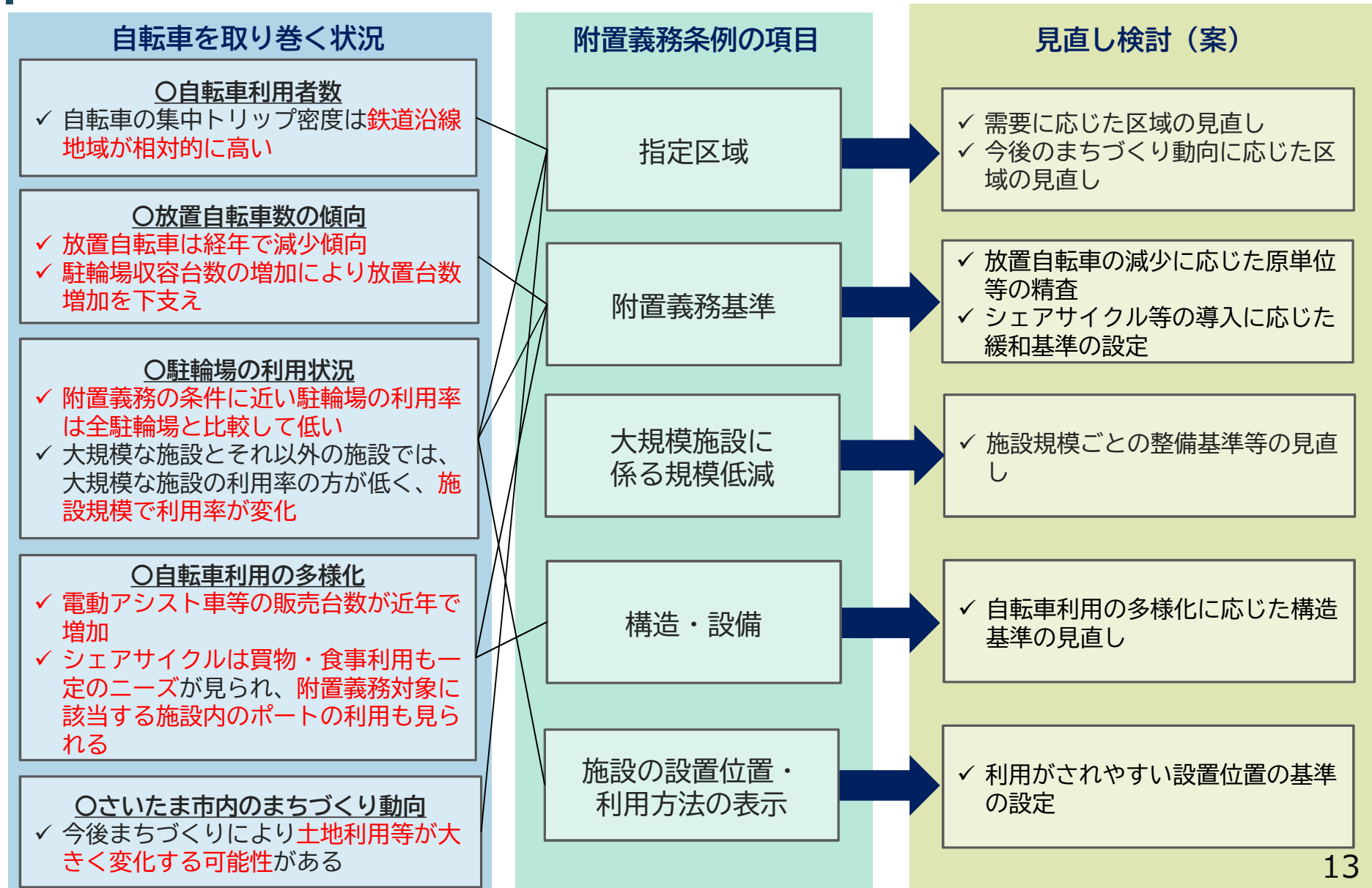


図 浦和駅周辺のまちづくりの展開
(展開2 県都・都心にふさわしい、風格のあるまちの再構築)

出典 浦和駅周辺まちづくりビジョン

2. 附置義務に関する課題整理

附置義務に関する課題整理のまとめ



3. 今後の課題

今後必要な調査内容（案）

○附置義務施設の利用実態把握

- ✓ 今回は実態調査結果を用いて附置義務施設に近い条件の駐輪場を抽出して分析
- ✓ 実態調査結果は有料駐輪場を対象（無料の駐輪場は対象外）
（スーパーや学校などのデータがなく、附置義務施設の実態にそぐわない可能性あり）

⇒附置義務施設を対象として実態調査を行い、原単位の妥当性等の検証が必要

○附置義務施設利用者・管理者のニーズ把握

- ✓ 附置義務施設利用者が停めている場所など、利用者行動等の実態が把握できていない
- ✓ 現行法令の基準が実態にあっているか、施設管理者の声が把握できていない

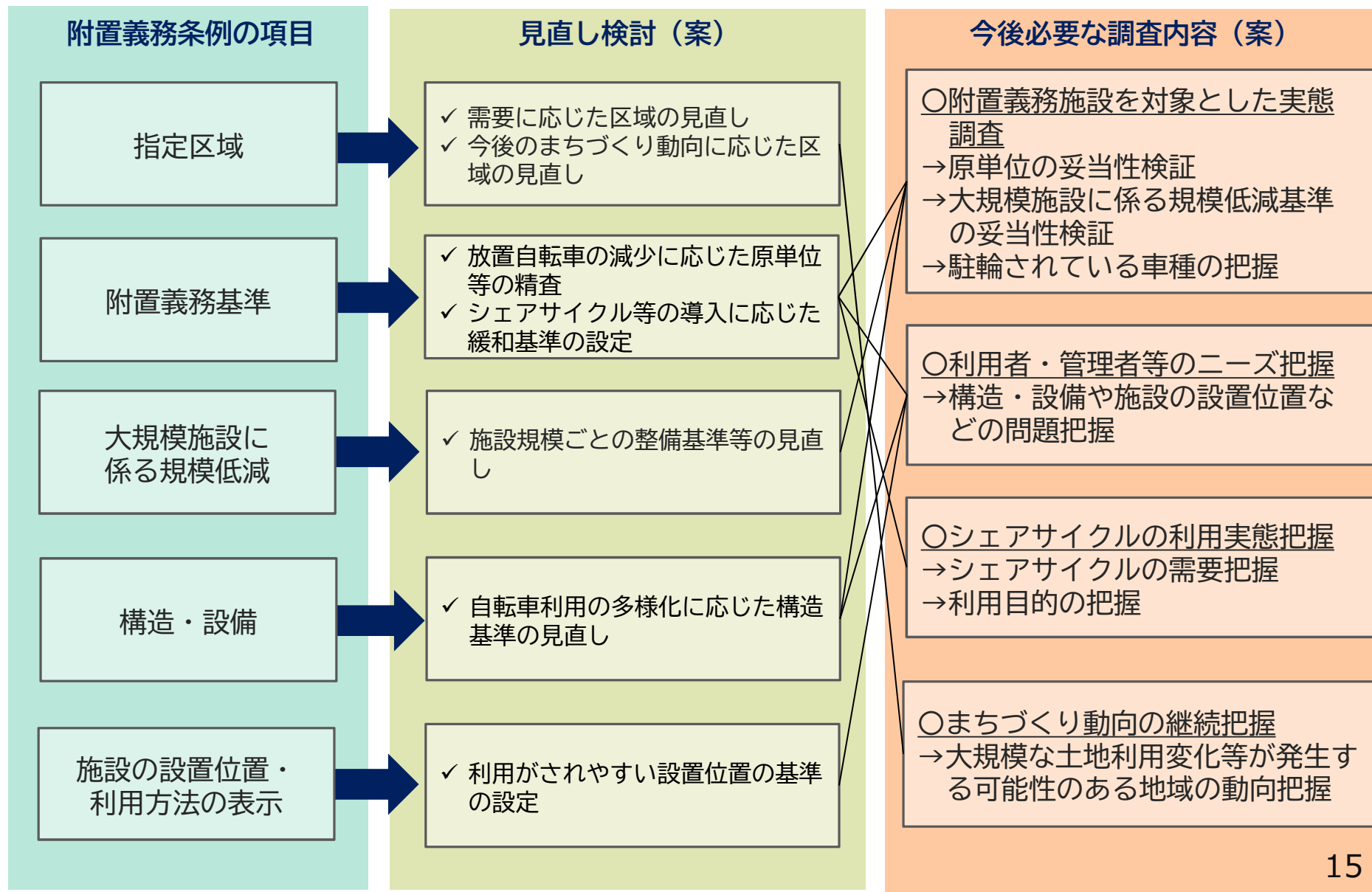
⇒利用者・施設管理者に対してアンケート調査等を行い、現状の基準（駐輪区画・隔地距離など）へのニーズ把握が必要

○その他継続的に把握すべき項目

- ✓ シェアサイクルの利用実態 → 需要に応じた特例措置の導入（参考事例：札幌市）
- ✓ 市内のまちづくり動向 → 土地利用変化に応じた特例措置の導入（参考事例：神戸市）

3. 今後の課題

今後必要な調査内容（案）



4. 論点

特にご意見いただきたい事項

○条例見直しの考え方(案)について

- ・見直しの方向性や考え方について、修正や変更の必要性はないか？

○今後必要な調査内容(案)について

- ・今後追加調査を進めていくべきか否か？
- ・調査内容に追加、あるいは不要なものはないか？

○その他確認しておくべき事項について

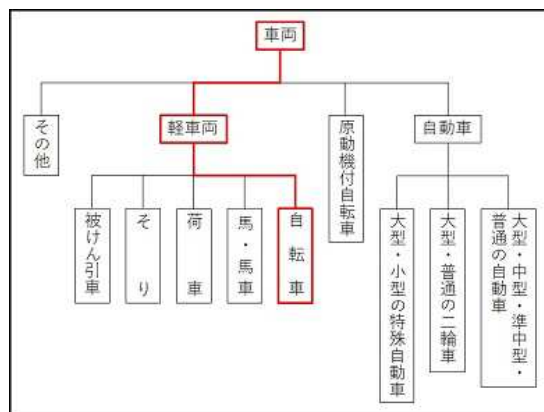
- ・他に確認しておくべき事項はないか？

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