

5-4-2 総合的な駐輪対策の推進

(1) 既存用地を活用した駐輪環境の整備

高度な土地利用が進んでいる都心部では、新たに駐輪場の用地を取得することは、物理的にも財政的にも困難な状況にあります。

そのため、大規模施設や公共施設における自動車駐車場の一部や、未利用地の活用など、取得や使用が可能な既存用地を活用し、駐輪環境の整備を行います。

①自動車駐車場等の駐輪場転用【早期に進める施策】

大規模施設や公共施設の自動車駐車場等の一部について、関係者と協議・調整のうえ、本来の用途に影響のない範囲内で駐輪場に転用することを検討します。

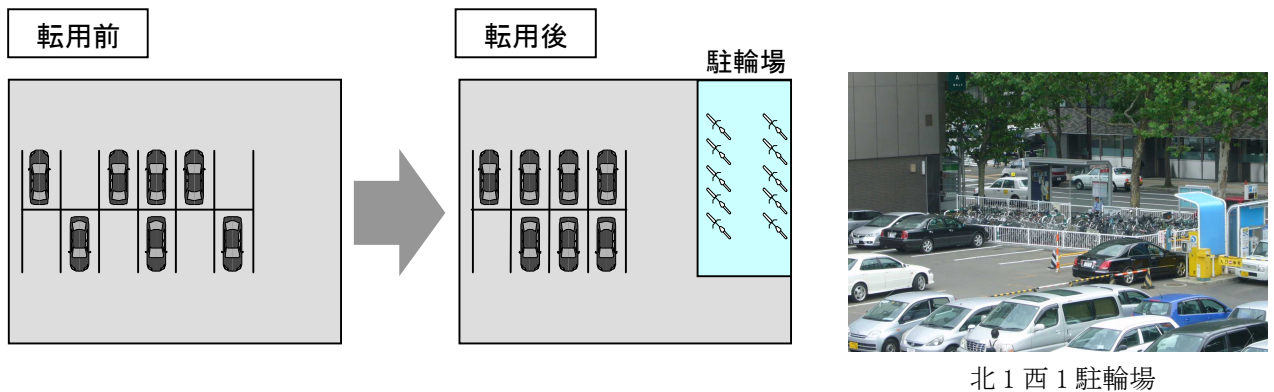


図 5-11 自動車駐車場等の駐輪場転用のイメージ

②未利用地での暫定駐輪場整備【早期に進める施策】

公共の未利用地やビルの建て替え等に伴う一時的な民間の未利用地がある場合には、関係者と協議・調整のうえ、借り上げなどの方法により用地を確保し、暫定駐輪場を整備します。

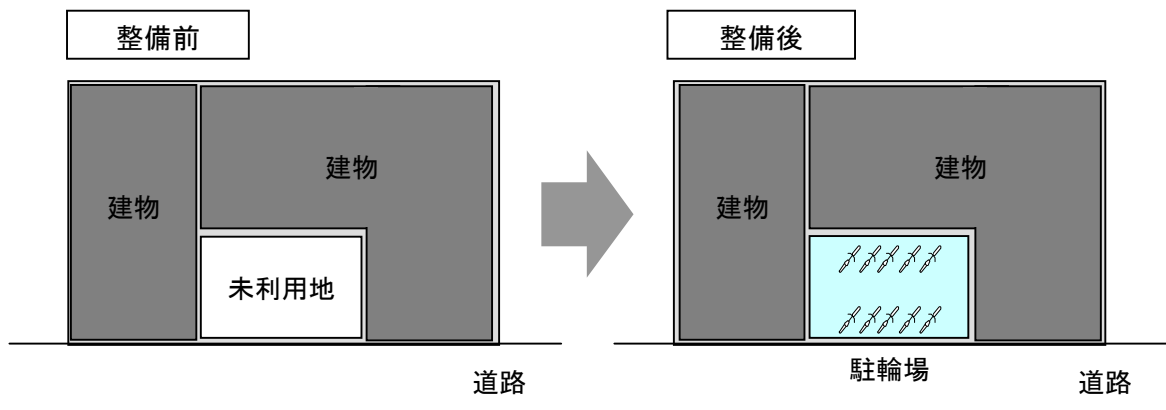


図 5-12 未利用地での暫定駐輪場の整備イメージ

(2) 道路空間を活用した駐輪環境の整備

道路は、様々な利用者の通行を目的とした空間です。そのため、駐輪場のように、道路空間を専用的に利用することは、通行機能を確保する観点からは適切とは言えず、本来は道路外に設置するほうが望ましいといえます。しかし、道路外に駐輪場を整備するための必要な空間を確保することが困難な場合であっても、迷惑駐輪を早期に解消していく必要があることから、道路空間において、歩行者や車両の通行に支障のない空間がある場合に限り、これを活用して駐輪場を整備します。

①歩道上を活用した駐輪場整備【早期に進める施策】

迷惑駐輪が多い地区では、一定以上の歩道幅がある路線を対象に、植樹柵や街路灯の間など、歩行者の通行に支障のない空間を駐輪場として活用します。



(仙台市中央区)



(栃木県宇都宮市)

図 5-13 路上駐輪場の設置イメージ

②道路空間の再分配による駐輪場整備の検討【効果を確認しながら進める施策】

既存の道路空間において、道路構造を変えずに駐輪場を確保することが難しい路線・区間では、交通量や地域特性を勘案しつつ、道路空間の再分配により、自転車走行空間の整備と併せて、駐輪場を整備することを検討します。

道路上に自転車走行空間と駐輪場を整備する場合、駐輪場は自転車走行空間側からの利用が基本となるため、その動線や構造を十分に検討し、道路管理者と交通管理者間での調整・協議が必要になります。

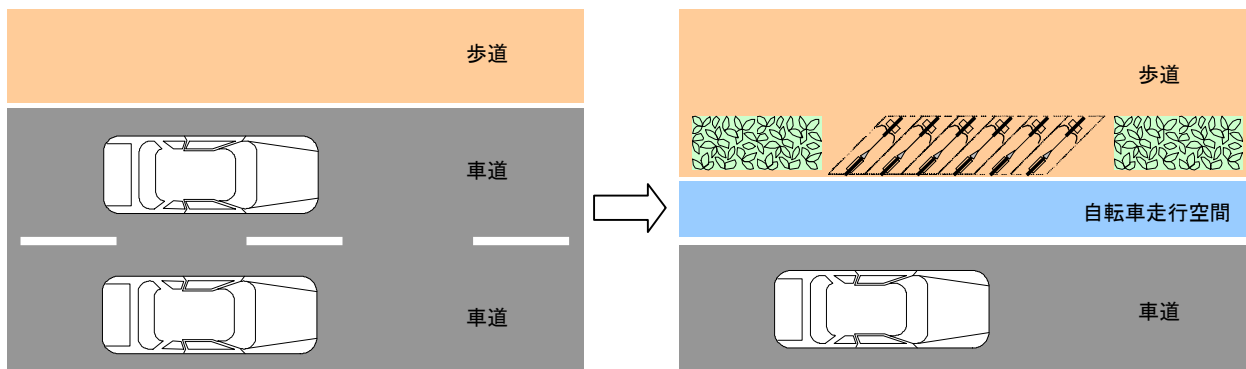


図 5-14 道路空間の再分配による駐輪場整備のイメージ

(3) まちづくりと連携した駐輪場の整備

土地利用が高度化している地域において、多額の費用を負担して駐輪場だけを整備することは現実的ではないため、民間事業の取り組みを含めたまちづくり等の計画と連携し、必要な駐輪場を整備します。

①再開発に併せた公共駐輪場の整備【効果を確認しながら進める施策】

都心部の再開発計画など、まちづくり等の計画にあわせて、公共用地などを活用した駐輪場の整備を行うことを検討します。

札幌市では、今後、創世1.1.1区（そうせいさんく）などの再開発にあわせて駐輪場の整備について検討します。

②駐輪場の施設形態についての検討【効果を確認しながら進める施策】

駐輪場を、とめる以外の機能を含めた付加価値の高い複合的な空間とするなど、民間事業者などと連携を図りながら、駐輪場の施設形態について検討を行います。

(4) 民間整備の制度検討

商業施設等の目的施設における駐輪場は、原因者である建物側で整備することを原則としますが、現行制度だけでは整備が進まない状況にあります。

そのため、附置義務条例の見直しを行うとともに、駐輪場整備への支援・優遇策や、共同駐輪場の整備支援など、様々な手法を組み合わせた上で、民間による駐輪場整備を促す総合的な制度について検討を行います。

①駐輪場設置への支援・優遇【効果を確認しながら進める施策】

駐輪場整備を行う民間事業者に対し、助成金や低利融資を行う制度などの支援・優遇策を講じることを検討します。

【参考事例：京都市における駐輪場整備の助成金制度】

京都市では、平成21年に京都市自転車等放置防止条例における附置義務の強化（対象施設の拡大）と併せて、駐車場整備助成金制度を創設し、不特定多数のための駐輪場整備を促進しています。

[京都市民間自転車等駐車場整備助成金制度の概要]

制度の概要	駅や繁華街の周辺の駐輪場を確保するため、一定の要件を備えた自転車等駐車場の設置者又は管理者に、その建設費の一部を助成する。
主な助成要件	<ul style="list-style-type: none">・ 不特定多数の者の利用に供するものであること・ 駅から概ね250m以内に立地すること・ 自転車等の収容台数が25台以上であること・ 5年以上運営すること
助成内容	補助率：2/3以内、上限額：400万円 <ul style="list-style-type: none">・ 土地取得費を除く整備費又は標準整備費のいずれか低いほうが対象・ 標準整備費は、平面式が6万円/台、立体式が10万円/台

資料：京都市ホームページを基に作成

②附置義務条例の見直し【効果を確認しながら進める施策】

a) 現行附置義務条例の課題

目的施設需要に必要な駐輪場整備は、原因者である目的施設側で整備することが原則となっており、平成14年4月に施行された附置義務条例に基づき、商業施設等の新築・更新時において駐輪場が整備されてきました。

しかしながら、現在の附置義務条例は、現在の迷惑駐輪への対応策としては、以下の4点の課題があると考えられます。

[現行附置義務条例の課題①：新築・更新時における整備]

現行附置義務条例は、建物の新築・更新時に整備される制度となっているため、全ての建物が更新され、全ての対象施設の附置義務駐輪場が整備されるまでには、数十年の長い年月が必要となります。

[現行附置義務条例の課題②：附置義務原単位の設定]

現行附置義務条例は、制定前の駐輪実態調査や利用者へのアンケート調査などにより、原単位を設定していますが、他都市に比べて緩やかな状況となっております（次ページ表参照）。また、制定当時と利用実態が変化していることもあり、基準どおりに附置義務駐輪場の整備が進んだ場合でも、十分な駐輪場が確保できない可能性があります。

[現行附置義務条例の課題③：需要発生施設と対象施設の不整合]

現行附置義務条例は、「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）における定めがないことなどから、事務所（業務ビル）が整備の対象となっていない。例えば、建物側が自主的に駐輪場を整備していない限り、通勤目的による自転車利用者は目的地（勤め先）で駐輪する場所がないこととなります。

また、現行附置義務条例は建物に対して課せられるものであり、施設用途が変更されることに対応していません。例えば、昨日まで不動産屋であったのが、コンビニ、飲食店に変更することなども十分に考えられ、テナントの入れ替えによる駐輪需要の変動に対応できない状況にあります。

[現行附置義務条例の課題④：足切り基準の存在]

現行附置義務条例は、自転車法第5条でいう「大量の駐車需要を生じさせる施設」を対象としているため、小規模な建物は附置義務の対象外となっています。例えば、小規模な建物の物販店等の買い物目的のための駐輪場整備は、現行制度では対応していない状況にあります。

表 5-1 自転車駐車場における附置義務条例の都市比較

都市名 (施行年)	設置原単位 (〇〇㎡あたり 1 台整備、ただし 20 台未満の場合は該当しない)				
	小売店舗	銀行	遊技場等	専門学校等	事務所
札幌市 (平成14年度)	小売店舗 145㎡※1 小売店舗 45㎡※2	銀行等 70㎡※1	遊技場等 140㎡※3 ぱちんこ屋 30㎡※3	無し	無し
仙台市 (昭和62年度)	小売店舗 20㎡	銀行等 25㎡	遊技場等 15㎡	専修学校等 30㎡	事務所 100㎡
広島市 (昭和61年度)	百貨店等 20㎡	銀行 25㎡	遊技場 15㎡	専修・各種学校 20㎡	無し
福岡市 (昭和57年度) (平成11年度改正)	小売店舗 20㎡	銀行 25㎡	遊技場 10㎡	専修学校等 20㎡	事務所 70㎡

※1 駐車場整備地区、※2 近隣商業地域、商業地域、※3 駐車場整備地区、近隣商業地域、商業地域いずれかの地域

※4 大規模施設に関する緩和規定により、札幌市以外の都市（仙台市、広島市、福岡市）については、施設面積 5000 ㎡以上分については上記原単位の 1/2 の整備台数となる

◆都心部における小売店舗を用途とする建物（例：店舗面積 4,700 ㎡）の設置台数の比較

札幌の場合・・・4,700 [㎡] ÷ 145 [㎡/台] = 33 [台]

仙台・福岡の場合・・・4,700 [㎡] ÷ 20 [㎡/台] = 235 [台]

⇒札幌では、同じ店舗面積に対して仙台・福岡よりも約 200 台設置台数が少ない（基準が緩やか）

b) 附置義務条例の見直しの考え方

以上のような現行附置義務条例の課題を解決し、附置義務による駐輪場整備を促進するため、まず、附置義務の対象施設、原単位、足切り基準の見直しについて検討します。

さらに、駐輪場の共同利用を促す隔地附置制度など、附置義務に係る新たな方策についても検討します。

附置義務条例の見直しにあたっては、建物所有者等の関係者への負担を強いることとなるため、十分な調査・検討が必要になります。

【参考事例：京都市における駐輪場における隔地附置の事例】

京都市では、京都市自転車等放置防止条例において、やむを得ない場合に限り 150～250m程度以内の隔地附置を認めています。

[京都市自転車等放置条例]

第9条（抜粋）

都市計画法第7条第1項に規定する市街化区域（以下「市街化区域」という。）内において大規模施設を新設する者（区分所有に係る施設にあつては、対象用途以外の用途に供する部分のみを設置する者を除く。）は、顧客の利用に供するため、対象用途に供する部分における営業の開始前に、当該大規模施設の敷地内又は当該敷地に到達するために歩行する距離がおおむね50メートル以内である場所に、施設面積に応じ、別表第2に掲げる台数の自転車を駐車することができる規模の自転車駐車を設置しなければならない。

ただし、その周辺の土地利用等の状況から当該敷地内及び場所に当該規模の自転車駐車を設置することが困難であると市長が認めるときは、当該大規模施設を新設する者は、当該敷地に到達するために歩行する距離がおおむね250メートル以内である場所に、当該規模の自転車駐車を設置することができる

【参考事例：岡山市における店舗面積の足切り基準なしの事例】

岡山市では、岡山市自転車駐車場附置義務条例において、金融機関やパチンコ屋については、店舗面積の足切り基準がなく、全ての店舗が附置義務の対象となっています。

[岡山市自転車駐車場附置義務条例]

<対象建築物>

1. 大型店舗（大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）第2条第1項に規定する店舗面積が500平方メートルをこえるもの）
2. 金融機関（銀行、信託銀行、信用金庫、信用協同組合）
3. ぱちんこ屋

⇒金融機関、ぱちんこ屋については店舗面積に関係なく附置義務対象

③共同駐輪場の整備支援【効果を確認しながら進める施策】

商業施設等において駐輪場を整備することが困難な場合もあるため、駐輪場整備に対する補助制度や負担金制度など、共同駐輪場の整備を促進する制度の導入について検討します。

施策の実施に向けては、対象となる施設・事業者や助成の内容など、制度の検討が必要になります。

【参考事例：埼玉県越谷市における共同駐輪場補助制度】

埼玉県越谷市では、商店街の活性化に向けて、駐輪場の計画策定・設置や共同駐輪場の用地借上に対する補助制度を創設し、共同駐輪場の整備を促進しています。

【越谷市における商店街整備基盤事業としての共同駐輪場補助制度】

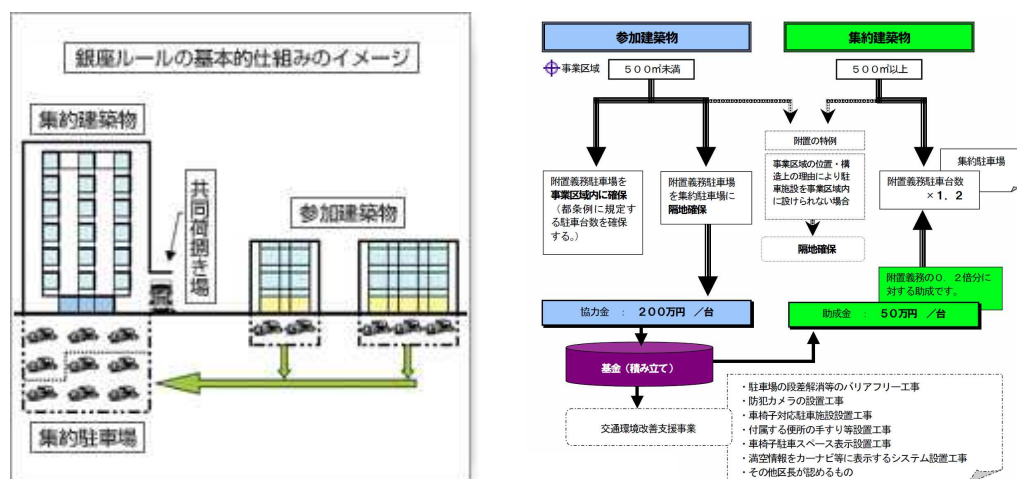
制度の概要		市は、商店街の活性化を促進するために各種事業を実施する商業団体に対し補助金を交付する。
施設の計画策定・設置	補助事業の内容	次に掲げる施設の基本計画・実施計画の策定及び設置 (1) 駐車場・駐輪場施設、(2) ショッピングモール、(3) アーケード (4) コミュニティ集会施設等、(5) その他市長が必要と認める施設
	補助要件	1. その目的が主として買い物客の利便に供するためであること 2. 駐車場・駐輪場施設の補助要件 (1) 買い物客が利用するときは、利用料金は無料とする。やむを得ない事情により有料にする場合は、維持管理に必要な最低限の料金とする (2) 開設期間は、原則として通年とし、それぞれ月の20日以上開設する (3) 原則として3年以上商店街団体等が管理するものであること (4) 縁石線、柵その他これらに類する工作物により区画されていること
	助成内容	補助率：1/3以内、上限額：3,000万円
施設用地借上	補助事業の内容	次に掲げる施設の用地借上事業 (1) 共同駐車場、(2) 共同駐輪場
	補助要件	1. 共同駐車場設置事業又は共同駐輪場設置事業の補助要件を満たしていること 2. 原則として補助を開始した月から起算して3年間補助するものとする
	助成内容	補助率：1/3以内、上限額：市長が定める額 ・用地借上料又は既存の駐車場借上料のいずれか低いほうを対象

資料：こしがやiiネットホームページを基に作成

【参考事例：銀座地区における自動車駐車場の集約化】

東京都中央区の銀座地区では、自動車駐車場について、敷地規模 500m²以上の建築物は、都条例に規定する附置義務台数の1.2倍の台数を確保(集約駐車場)し、敷地規模 500m²未満の建築物は、附置義務台数を集約駐車場内に確保する(隔地駐車場)ことができます。

隔地駐車場とする場合には、協力金を支払う必要があり、協力金は区が基金として管理し、集約駐車場整備に対する助成金や交通環境改善のために使われます。



資料：銀座街づくり会議 銀座デザイン協議会ホームページ

(5) 放置自転車の抑制

駐輪場の整備と合わせて、放置禁止区域の拡大や駐輪場マップの作成などにより、適切な駐輪場利用を促進することで放置自転車の抑制を図ります。

また、都市型レンタサイクルシステムなど、自己所有している自転車を利用せず、自転車を共有化することにより放置自転車を抑制するとされる施策についても検討します。

①放置禁止区域の拡大【早期に進める施策】

札幌市では自転車の放置により都市景観が著しく阻害又はそのおそれがあると認められる場所を放置禁止区域として指定しており、現在、地下鉄やJRの18駅周辺が指定されています。

駐輪場の整備と併せて放置禁止区域を拡大し、都心部においては、駐輪場の有料化エリアの拡大をあわせて行うことにより、放置自転車対策を強化し、迷惑駐輪の削減を図ります。

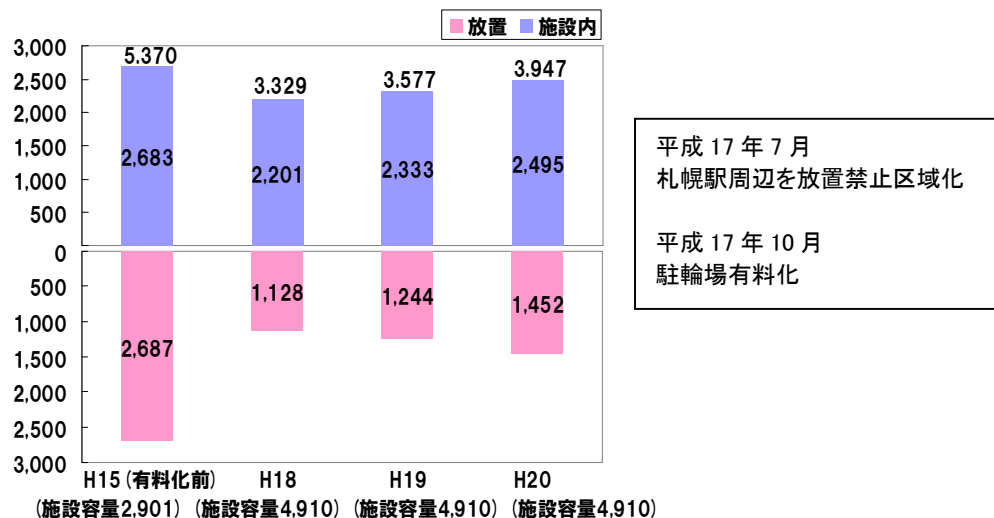


図 5-15 放置禁止区域化及び駐輪場有料化による放置自転車削減効果（札幌駅周辺）



図 5-16 札幌市の放置禁止区域の指定状況

②駐輪場マップの作成【早期に進める施策】

駐輪場の整備と合わせて、駐輪場の位置やサービス内容などの情報を掲載した駐輪場マップを作成・配布することで、駐輪場利用の促進を図ります。

③都市型レンタサイクルシステム【効果を確認しながら進める施策】

放置自転車対策として、レンタサイクル、コミュニティサイクルなど、自転車を共有することで、自転車の効率的利用と駐輪台数・駐輪スペースの削減を図ることを検討します。

なお、全国的にも取り組みが始められたばかりであるため、他自治体や民間事業者による取り組み動向も踏まえながら、放置自転車台数の減少、所有自転車からの転換等、駐輪施策への効果が得られることを検証した上で、施策実施に向けた検討を行います。

【レンタサイクルシステム】

駅周辺における自転車利用者の多くは通勤・通学目的が多くなっており、「長時間使わない」自転車が駐輪されていると考えられます。

駅を拠点としたレンタサイクルシステムを導入することで、これらの「長時間使わない」自転車を共有することができます。

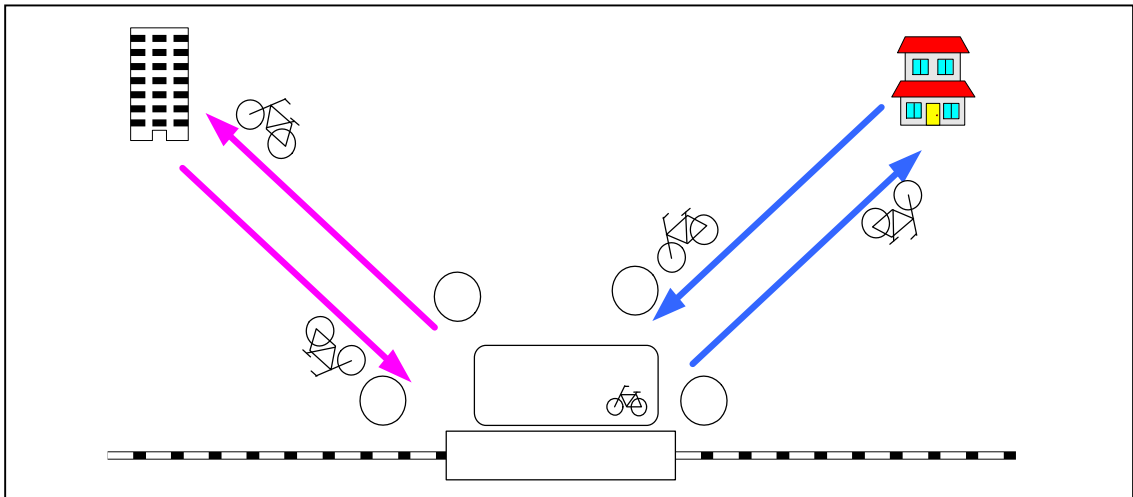


図 5-17 レンタサイクルによる自転車共有イメージ

【コミュニティサイクルシステム】

買い物、私用目的による自転車利用では、まちなかでの回遊行動が多くなり、できるだけ点在した駐輪スペースが必要となります。

そのため、各所に設置したデポ（拠点）において自転車を手軽に借りたり、返したりできるコミュニティサイクルシステムを導入することで、自転車を多くの人で共有することができます。

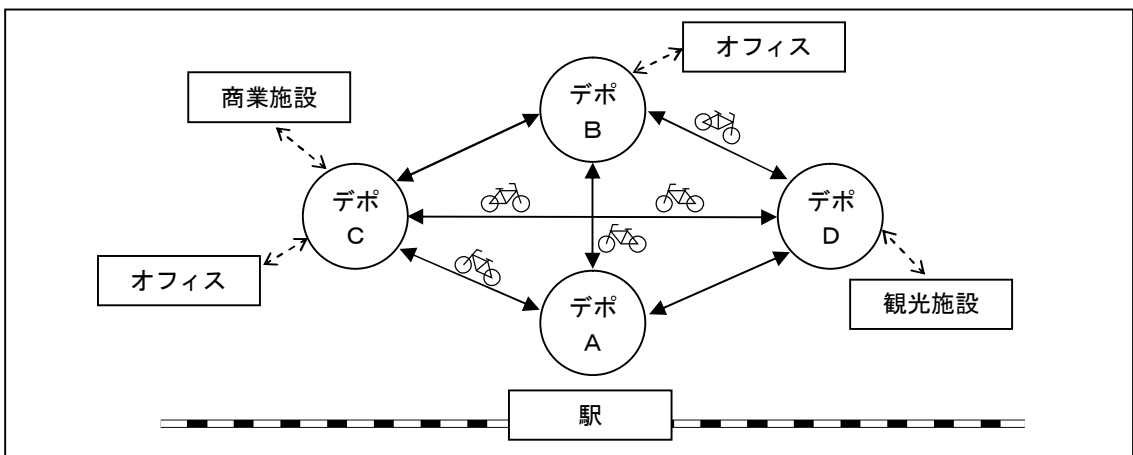


図 5-18 コミュニティサイクルによる自転車共有イメージ