

「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」及び「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例施行規則」の一部改正(素案)について



## <パブリックコメントに係る意見等の概要とそれに対する市の考え方>

### 1 概要

「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」及び「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例施行規則」の一部改正(素案)について、パブリックコメント手続により、市民の皆様からご意見を募集したところ、合計66件の貴重なご意見をいただきました。

お寄せいただいたご意見と、そのご意見に対する札幌市の考え方を公表いたします。

なお、ご意見は趣旨を損なわない程度に要約し、類似するご意見は集約していますのでご了承ください。

#### (1) 意見募集期間

令和5年(2023年)10月30日(月)から同年11月28日(火)まで

#### (2) 意見募集方法

郵送、ファクス、電子メール、ホームページ上の意見募集フォーム、持参

#### (3) 資料の配布・閲覧場所

- 札幌市役所本庁舎 6階 建設局総務部 自転車対策担当課  
2階 都市局建築指導部 建築安全推進課  
市政刊行物コーナー

- 各区役所 市民部 総務企画課(広聴係)
- 札幌市ホームページ

#### (4) 意見募集の周知方法

- 札幌市ホームページ
- 広報さっぽろ11月号にお知らせを掲載

### 2 パブリックコメントの内訳

#### (1) 意見の提出者数・意見数

提出者数 : 31人

意見数 : 66件

#### (2) 提出方法内訳

提出方法	郵送	ファクス	電子メール	意見フォーム	持参	合計
提出者数	2人	1人	3人	25人	0人	31人

#### (3) 年代別内訳

年齢	19歳以下	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	合計
提出者数	4人	5人	5人	5人	5人	3人	4人	31人

#### (4) 意見内訳

意見の項目	意見数	割合
1 現行条例の概要	1 件	2%
2 札幌市の駐輪実態と課題	6 件	9%
3 実態に即した駐輪場の整備による『まちづくりの効果』	0 件	0%
4 条例及び施行規則の改正内容	32 件	48%
5 罰則規定（現行条例と同様）	2 件	3%
6 施行期日と経過措置等	1 件	2%
その他の意見	21 件	32%
調査結果に係る参考資料	3 件	5%
合 計	66 件	—

※各割合の値は四捨五入しているため、合計が 100%にならない場合があります。

### 3 意見等の概要と札幌市の考え方

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
1 現行条例の概要		
1	自転車等駐車場の設置について、平成 14 年から附置義務条例があったのに、それ以降に建てられたビルに駐車施設がないのは、役所のチェックが甘かったか、抜け穴があったからではないか。	本条例では、大量の駐輪需要を生じさせる一定規模以上の施設（建物）を新築又は増築する際に、駐輪場の設置を義務付けていますが、対象外の施設用途又は一定規模未満の施設である場合は、駐輪場の設置義務はありません。
2 札幌市の駐輪実態と課題		
2	路上の放置自転車等が減少することは、私たちの暮らしにどれほどのインパクトがあるものなのか、それは多額の撤去費用に値するものなのか。	自転車等が路上に放置されると、車椅子利用者やベビーカー利用者を含む歩行者の通行を阻害したり、歩道上の点字ブロックを覆って視覚障がい者の通行の支障となるほか、救急活動への支障やまちの景観の悪化にも繋がるため、放置自転車等の撤去などの対策を進めております。
3	駐輪台数調査は、一般的に自転車の利用に適した季節・気候の時期の晴天の日に実施するものだが、この調査についてもそのような配慮がされているのか。 また、札幌市の年間を通じた駐輪台数の変化がわかる統計資料と、調査を実施した日程、加えて当日の天気（もしくは調査実施に GO サインが出るために決まっていた気象	一般的な交通量調査の実施要領に準拠して、駐輪台数調査（アンケート調査を含む。）を実施しています。 また、調査実施の概要については、調査日は以下の日程で実施（例示：令和 4 年度調査）しており、当日の調査開始時に雨天でなければ実施しています。 なお、札幌市では、年間を通じた駐輪台数

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	条件) を併せてご提示してほしい。	<p>の変化がわかる統計資料はありません。</p> <p>※令和 4 年度調査 (12 時間調査を基本)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平日 : 7/11 (月)、7/19 (火)、 追加調査 9/9 (金)</li> <li>・ 休日 : 7/9 (土)、7/16 (土)</li> </ul>
4	調査対象施設は、現行条例で自転車等駐車場の設置を義務付けられている全施設数の何%に当たるのか、サンプリングの妥当性を判断するため教えてほしい。	現行条例で自転車等駐車場の設置を義務付けている全施設のうち、調査協力が得られた約 43%の施設を対象に調査を実施しました。
5	調査対象施設は、どのように選定されたのか。	民間施設に設置されている駐輪場の実態調査 (令和 4 年度調査) は、本条例に基づく届出施設や、本条例の適用外であるものの実際に駐輪場が設置されている施設から調査対象施設を抽出し、調査協力が得られた施設を対象に調査を実施しています。
6	<p>調査対象施設の自転車等駐車場の収容可能台数は、全て条例で義務付けられている台数と同じか上回っているのか。届出が虚偽であることは、そう多くはないかと思うが、私の住む名古屋市では、駐輪場が荷物置き場や倉庫として、あるいは業務に使用する自転車・バイクの駐輪場として使われていて、届出のあった台数よりも実際の収容可能台数が少なくなっていることが珍しくない。</p> <p>本来であれば、全施設についてこの点を確認してほしいが、少なくとも調査対象施設の収容可能台数は確認しているのか。</p>	<p>調査対象施設の自転車等駐車場の収容可能台数は、全て必要台数以上であることを確認しています。</p> <p>また、これにより調査対象施設の利用率 (ピーク時駐輪台数 ÷ 収容可能台数) 等の算出を行っています。</p>
7	「駐輪後の目的施設への徒歩移動の距離 (令和 3 年度調査)」ですが、駐輪場所の区別 (駐車場整備地区 or 地下鉄駅) 以外に、「駐輪目的」や「駐輪後の目的施設の用途」、「駐輪時間」や「駐輪頻度」による傾向の違いを確認できるデータはあるのか。その回答も網羅したデータを提示してほしい。	調査結果の詳細を示すデータについては、別添資料に掲載しております。

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
3 実態に即した駐輪場の整備による『まちづくりの効果』		
—	(項目3の意見はありませんでした)	
4 条例及び施行規則の改正内容		
8	駐車場整備地区の事務所及び銀行等は、「店舗等面積 250 m <sup>2</sup> につき 1 台」とするそうだが、床面積で 250 m <sup>2</sup> を超えるのは、シェアースではあるか。現行と比較して、どの程度の増加を想定しているのか。	<p>本条例では、大量の駐輪需要を生じさせる一定規模以上の施設（建物）を新築又は増築する際に、駐輪場の設置を義務付けています。</p> <p>将来の対象施設の建築計画を想定することは困難ですが、今回の改正により、これまで対象外であった「事務所」（複合ビル内の事務所部分を含む。）の新築等が進むことにより、現行条例よりも駐輪場の台数は増加するものと考えています。</p>
9	従業員を対象としている事務所と、来客を対象としている銀行等を一緒にすべきではない。そもそも、事務所はほぼ従業員用なのだから、床面積ではなく従業員 1 人当たり 0.1 台としてほしい。	<p>「銀行等」の来客数については、ATM やインターネットバンキングの普及等により、一部の取引以外、直接店舗へ出向くことが少なくなるものと考えています。このことから、勤務する従業員等による利用が中心になると想定されるため、事務所と銀行等は同様の性質を有する施設用途として、同一の原単位を設定しています。</p> <p>なお、事務所における設置義務台数を算出するに当たり、変動の可能性がある従業員数よりも、床面積で算出することが望ましいと考えています。</p>
10	<p>「銀行等」については、来客者による駐輪需要が少なく、勤務する従業員等による利用が中心であると想定されると記載されているが、これは駐輪場が整備されていないから徒歩で利用している者が多かっただけで、札幌市で掲げている自転車活用推進計画により、自転車利用が一般化されることで、駐輪需要は間違いなく増える。増えないとしたら、札幌市が自転車の活用推進を怠ったということである。</p> <p>そもそも、今でも自転車で銀行に行くことがあるが、駐輪する場所がなくて困ること</p>	<p>「銀行等」の来客数については、ATM やインターネットバンキングの普及等により、一部の取引以外、直接店舗へ出向くことが少なくなるものと考えています。</p> <p>本条例では、大量の駐輪需要を生じさせる一定規模以上の施設（建物）を新築又は増築する際に、駐輪場の設置を義務付けています。</p> <p>また、駐輪場の設置義務が生じない施設（建物）であっても、利用者の一定程度の駐輪需要がある場合は、利用者のニーズに応じて建物所有者等が適切に対応すべき</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	<p>が多すぎる。もっと駐輪施設を増やすようにさせなければならないのに、70 m<sup>2</sup>を250 m<sup>2</sup>に緩和するのは認められない。</p>	<p>ものと考えています。          なお、本条例の対象施設ごとの原単位については、実態調査の結果を踏まえて算出しているため、適切なものであると判断しています。</p>
11	<p>「小売店舗及び飲食店」の店舗面積 210 m<sup>2</sup> (160 m<sup>2</sup>) につき 1 台は、改悪しすぎではないか。</p> <p>145 m<sup>2</sup> (45 m<sup>2</sup>) であれば、一定程度あると思うが、210 m<sup>2</sup> (160 m<sup>2</sup>) 以上の小売店舗及び飲食店は、ほぼ無いに等しい。逆に、210 m<sup>2</sup> (160 m<sup>2</sup>) 以上の小売店舗があったとして、1 台は少なすぎる。店舗ごとに、最低 1 台は確保するような内容に修正してほしい。</p> <p>例えば、150 m<sup>2</sup> の規模の店舗に自転車で行こうとしたら、駐輪するところがないというのは困る。大規模な店舗ばかりではなく、札幌は小規模な店舗が多いので、そういう店に自転車で行っても周囲に迷惑をかけないようにすべきだし、自転車で行けるようにしてほしい。</p> <p>この条例を形骸化させないためにも、厳しくしてほしい。</p>	<p>本条例では、大量の駐輪需要を生じさせる一定規模以上の施設（建物）を新築又は増築する際に、駐輪場の設置を義務付けています。</p> <p>また、駐輪場の設置義務が生じない施設（建物）であっても、利用者の一定程度の駐輪需要がある場合は、利用者のニーズに応じて建物所有者等が適切に対応すべきものと考えています。</p> <p>なお、本条例のほか、札幌市では、駐輪場の容量が不足するエリアにおいて、公共駐輪場を設置するなどして、駐輪場所を確保する取組を進めております。</p>
12	<p>路上の放置自転車というが、放置ではなく路上駐輪である。</p> <p>行く店舗の敷地に駐輪場がないので、店舗を利用している時間だけ、路上に駐輪するもので、放置自転車ではないと言える社会にしてほしい。放置自転車の定義は「自転車駐車場以外の場所に置かれ、利用者が自転車を離れて直ちに移動することができない状態」であるそうだが、駐輪場が必要とする店舗の近くなければ、やむを得ず駐輪することになり、放置自転車となってしまうことがある。このような悲劇を招かないためにも、店舗には積極的に駐輪場整備を促</p>	<p>自転車等が路上に駐輪されると、車椅子利用者やベビーカー利用者を含む歩行者の通行を阻害したり、歩道上の点字ブロックを覆って視覚障がい者の通行の支障となるほか、救急活動への支障やまちの景観の悪化にも繋がるため、放置自転車等の撤去などの対策を進めております。</p> <p>本条例では、大量の駐輪需要を生じさせる一定規模以上の施設（建物）を新築又は増築する際に、駐輪場の設置を義務付けています。</p> <p>また、駐輪場の設置義務が生じない施設（建物）であっても、利用者の一定程度の</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	<p>すべきであるので、各店舗最低 1 台を義務付けしてほしい。現行の小売店舗で店舗面積 45 m<sup>2</sup>につき 1 台は、各店舗最低 1 台ということだと思うが、これが 160 m<sup>2</sup>になってしまうと、該当しない店舗が大半になってしまう。このような改悪は認められないので、やめてほしい。従来どおり 45 m<sup>2</sup>につき 1 台としてほしい。</p>	<p>駐輪需要がある場合は、利用者のニーズに応じて建物所有者等が適切に対応すべきものと考えています。</p>
13	<p>ビル上階が住宅で、下階に商業施設がある建物へ自転車で行ったときに、駐輪場前に「住民のみ」や「従業員のみ」と書いてあり、商業施設に来た人が駐輪できない場合がある。今回の改正案でも記載されているが、「歩きたくなるまち」（自動車利用からの転換）を実現するためには、目的施設への来訪者が利用できる駐輪場を確保する必要がある。目的施設から遠く離れた「公共地下駐輪場に停めよ」などと言われたのでは、「やっぱり自動車で行こう」ということになる。</p>	<p>駐輪場は、その所有者等が施設利用者のニーズに応じて適切に管理すべきであり、不適切な管理状態であることが確認された際には、必要に応じて指導等を行ってまいります。</p> <p>また、この度の条例改正により駐輪場の適正配置が進められることで、歩道の歩行環境の改善が図られることから、「歩きたくなるまち」の実現に寄与できると考えています。</p>
14	<p>路上及び公共駐輪場等の実態調査（令和 3 年度調査）や民間施設に設置されている駐輪場の実態調査（令和 4 年度調査）の結果を踏まえているとのことであるが、その結果は公表されているのか。ホームページ等で公表していただきたい。</p>	<p>調査結果の詳細を示すデータについては、別添資料に掲載しております。</p>
15	<p>パチンコ店など、放置自転車を生むことが明らかなのであれば、附置義務をより厳格化すべきだと思う。</p>	<p>本条例の対象施設ごとの原単位については、実態調査の結果を踏まえて算出したものとなっていますので、適切な附置義務であると判断しています。</p>
16	<p>飲食店については、アルコール摂取後に自転車を運転するのは罪な訳ですから、その店舗に附置義務を設けることに矛盾を感じる。</p> <p>また、アルコール提供を主とした店舗とアルコール提供をしていない店舗を分けて附置義務を設けない以上、アルコール提供店</p>	<p>路上を含む公共駐輪場等における実態調査（アンケート調査）において、駐輪後の目的地として「飲食店」と回答した方が一定程度あったことのほか、通勤目的で利用していると回答した方の中には、飲食店の従業員も含まれていたことから、今回の条例改正において対象施設に追加すること</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	<p>舗から理解が得られないと思う。</p>	<p>としています。</p> <p>また、アルコール提供店が多い地区（すすきの地区等）における放置自転車等の対策が求められていることから、現段階ではアルコール提供の有無で区分しないこととしています。</p> <p>なお、駐輪場の設置については、一定規模以上の対象施設を新築又は増築する建物所有者等に対して義務付けを行うため、テナント入居している飲食店経営者に義務付けられるものではありません（ただし、飲食店単独建物で、飲食店経営者が建物所有者等と同一である場合は除きます。）。</p>
17	<p>全ての商業施設に対して駐輪場設置を義務化の検討を要望したい。</p>	<p>今回の条例改正では、パブリックコメント資料（P9）で示した施設用途に対して駐輪場設置の義務化を行うこととしていますが、その他の施設用途については、条例改正後に改めて実態調査等を行った上で、必要に応じて本条例の対象とするかの検討を行います。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
18	<p>クリニックやスクール、エステなどのサービス店も施設用途の分類に加えてほしい。これらのサービス店の利用時間は、短時間とはならず、それに伴い駐輪時間も長くなる。</p>	<p>（同上）</p>
19	<p>駐車場法に含まれている一定規模の劇場（映画館やコンサートホール、ライブハウスなど）についても、この機会に自転車等駐車場の設置を義務付けてはどうか。</p>	<p>（同上）</p>
20	<p>「飲食店と小売店舗」、「事務所と銀行等」が同じ原単位というのは不適切である。店舗内の人の密度を考慮すると、飲食店は小売店舗よりも多く、事務所は銀行等よりも多くの駐輪スペース設置を義務付けるべきである。</p>	<p>民間施設における駐輪場の実態調査では、単独建物で駐輪場がある飲食店は少なかったため、大型商業施設又は複合施設を中心に調査を実施していますが、飲食店は小売店舗と併設されているケースが多く、駐輪目的も兼ねることが多いと想定されることを踏まえ、小売店舗と同じ原単位を採</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		<p>用することとしています。一方、「銀行等」の来客数については、ATM やインターネットバンキングの普及等により、一部の取引以外、直接店舗へ出向くことが少なくなるものと考えています。このことから、従業員等による利用が中心になると想定されるため、事務所と銀行等は同様の性質を有する施設用途として、同一の原単位を設定しています。</p>
21	<p>面積と従業員数＋来客数の関係、あるいは従業員数＋来客数と駐輪場の収容可能台数の関係に着目し、事務所や飲食店における人数当たりの駐輪場収容台数がすでに附置義務のある施設と同等以上になるような条例とすべき。</p>	<p>本条例では、パブリックコメント資料にお示ししたとおり店舗等面積とピーク時駐輪台数に着目して原単位を設定しておりますので、従業員及び来客数の調査を行っていません。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
22	<p>「施設用途ごとに〔店舗等面積の合計〕を〔ピーク時駐輪台数の合計〕で除した数値」を提示しているが、こうした数値が妥当であるのは施設ごとのばらつきが少ない場合だけである。</p> <p>しかしながら、施設によってそもそもの集客力も違えば、施設入り口から駐輪場までの距離、料金、駐輪場自体の使いやすさ（平面かラック式か、屋根があるか、出し入れしやすいか）も様々である。</p> <p>実際のところ、施設それぞれの数字はどの程度のばらつきがあったのか、調査結果の全データあるいは標準偏差の形でも結構なので提示してほしい。</p>	<p>民間施設に設置されている駐輪場の実態調査（令和4年度調査）の結果によると、同一施設用途であっても、施設それぞれの調査結果には多少のばらつきがあります（調査結果の詳細を示すデータについては、別添資料に掲載しております。）。</p> <p>しかしながら、施設用途及び施設規模により駐輪需要に一定の傾向がみられることから、原単位の算出方法として妥当であると判断しています。</p> <p>なお、特別な理由により駐輪場利用者が著しく少ない施設については、駐輪場の台数を緩和する特例を認めることとしています。</p>
23	<p>隔地距離の緩和について、従来のおおむね50mから100m又は250mに改悪されるのは納得がいかない。</p> <p>50mは許容できる距離であるが、100m又は250mは遠すぎる。</p>	<p>隔地距離の緩和については、実態調査の結果や他都市の条例における隔地距離の状況を踏まえて算定しており、適切な距離であると考えています。</p> <p>また、条例に基づく届出を行う前に建物所有者等からの申請により、おおむね50m以内である場所に駐輪場を設置することが困難であるやむを得ない理由があり、利</p>



番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		<p>用者への適切な案内や周知を徹底するなど、管理運営上支障がないと認められる場合に、隔地距離を緩和することを想定しています。</p>
24	<p>必要な台数のうち、一部を敷地内に確保し、不足分を隔地とできるよう規定を設けてほしい。</p>	<p>本条例において、敷地内と隔地に分けて駐輪場を設置することは可能となっています。</p>
25	<p>隔地距離の緩和ですが、対象利用者を限定すべきである。従業員向け又は一般利用客向けを個別に一定数確保すべしという条例に変える必要がある。</p>	<p>隔地距離の緩和の承認に当たり、駐輪場の設置に係る届出を行う前に、建物所有者等からの申請により、隔地の駐輪場における管理運営上の審査を行うことを予定していますので、その中で対象利用者等の確認を行います。</p>
26	<p>駐輪場の位置や利用方法等の表示は、標準図や、文字サイズ、フォント、色を指定して、統一したデザインとなるように誘導してほしい。バラバラなデザインだとわかりにくい。</p>	<p>案内板のデザイン等については、駐輪場の管理運営等に関する事項であり、建物所有者等において、利用者にとって分かりやすい表示になるよう検討すべきものと考えています。</p> <p>なお、条例改正に合わせて作成する手引書において、駐輪場の入口表示板や経路案内板の参考例を示す予定です。</p>
27	<p>駐輪場の利用方法や利用しやすさを確保する規定も設けてほしい。</p> <p>一部の施設では、手順をしなければ利用できないことがあり、駐輪するための手順が煩雑となれば、本来の目的が果たせない。</p>	<p>施設の来訪者へ駐輪場の位置、利用方法等を適切に案内・周知するため、建物所有者等は、駐輪場の入口表示板や経路案内板等の設置に努めなければならないものとしています。</p> <p>また、本条例に基づき設置する駐輪場の具体的な利用方法や利用しやすさ等については、駐輪場の管理運営等に関する事項であり、建物所有者等において検討すべきものと考えます。</p> <p>なお、条例改正に合わせて作成する手引書の中に、上記の表示板等の参考例を示す予定です。</p>
28	<p>駐輪場の案内板は、「努力義務」ではなく「義務」とすべきである。</p>	<p>案内板の設置を義務とするためには、より慎重な検討が必要であると考えています。そのため、まずは努力義務とした上で、そ</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		の妥当性を引き続き検証してまいります。
29	資料図 6（入口表示板の例）に「利用料金」とあるが、料金が必要なのか。	<p>自転車等放置禁止区域において、周辺の公共駐輪場が有料であることから、駐輪場を無料にした場合、当該施設と無関係な利用者が過剰に集中し、通常の駐輪場利用ができないことが想定されます。</p> <p>これを回避するため、建物所有者及び管理者の判断により、有料化（お客様駐車場と同様の料金設定など）にする場合もあることから、参考として例示しています。</p> <p>なお、「利用料金」の例示により、札幌市が民間施設の駐輪場を有料化することを推奨しているわけではありません。</p>
30	<p>「自転車等の駐輪需要が著しく少ないと認められる建物の設置義務台数の緩和」とあるが、これは、何を根拠に判断するのか。これが認定されてしまうと従業員が自転車通勤をしにくくなり、自転車通勤を隠して公共駐輪場を利用せざるを得なくなるのではないか。駐輪需要は予測困難であるからこそ、将来需要に対応できるようにする必要がある。緩和措置は不要なので撤廃してほしい。</p> <p>そもそも現時点で公共駐輪場が不足しているのに、このような緩和措置は不要。</p>	<p>駐輪場の設置に係る届出を行う前に、建物所有者等から台数緩和に係る申請を求め、公共地下通路等への接続を行うなど公共交通機関の利用が期待できる場合や、店舗等面積に対して駐輪場利用者が著しく少ない場合など、特別な理由により台数緩和が妥当であると認められる場合に限り台数緩和の承認を行うことを想定しています。</p> <p>なお、札幌市では、設置義務駐輪場（本条例）と公共駐輪場の役割を以下のとおり整理しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置義務駐輪場は、施設の新築等により新たに発生する固有の駐輪需要（当該施設の一般利用者及び従業員）を対象。</li> <li>・都心部や駅周辺にある公共駐輪場は、対象エリア内の駐輪需要（不特定多数の利用者）を対象。</li> </ul>
31	台数緩和の特例措置等について、「店舗等面積に対して利用者が少ない場合」が具体的な説明になっていないが、どういう理由でそのような状況に合理的な説明がつくのか、事例を挙げてほしい。	<p>具体的には、大型商品の展示等を目的とした店舗（自動車・家電・家具等の販売店、ホームセンターなど）や、郊外立地の大型駐車場を併設した小売店舗や遊技場等であって、自転車等利用が著しく少ない理由がある場合等を想定しています。</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		<p>なお、駐輪場の設置に係る届出を行う前に、建物所有者等から台数緩和に係る申請を求め、特別な理由により台数緩和が妥当であると認められる場合に台数緩和の承認を行うことを想定しています。</p>
32	<p>「自転車の駐車需要が著しく少ない」場合とは、何をもって決めるのか。</p> <p>「公共交通機関の利用が期待できる場合」とは、どのように判断するか。</p>	<p>駐輪場の設置に係る届出を行う前に、建物所有者から台数緩和に係る申請を求め、公共地下通路等への接続を行うなど公共交通機関の利用が期待できる場合や、店舗等面積に対して駐輪場利用者が著しく少ない場合など、特別な理由により台数緩和が妥当であると認められる場合に台数緩和の承認を行うことを想定しています。</p>
33	<p>設置義務台数の緩和措置が新設されるが、その箇所を中心に半径 300mの範囲に既存駐輪場が 50 台以上あることを条件としてほしい。</p>	<p>(同上)</p>
34	<p>台数緩和を適用された事業者は、公共駐輪場の建設支援のために、一定額を負担するように義務付けしてほしい。</p>	<p>台数緩和を適用するのは、駐輪需要が少ないなどの理由がある施設であるため、公共駐輪場の建設費の一定額を負担することを義務付けることは適切ではないと考えます。</p>
35	<p>台数緩和の特例措置等について、「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」「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見込まれる場合」などと書かれているが、駐輪需要を絶対数ではなく、割合ベースで考えるのはナンセンスである。</p> <p>また、公共交通機関への良好なアクセスは、自転車では遠すぎるような距離であっても、通勤したり買物に行ったりする積極的な動機となるが、自転車利用者の減少につながるかという大いに疑問がある。</p>	<p>台数緩和の特例措置については、建築計画や当該施設の状況に応じて、当該設置義務台数に別に定める割合を乗じて得た数値分を軽減することを想定しています。ご指摘の点については、施設計画時に当該施設における従業員の駐輪需要を、ヒアリング等により事前に絶対数で把握することは可能ですが、来訪者の公共交通機関の利用者数を分担率等による推計以外で算出することは困難であると考えています。</p> <p>また、当該施設が公共地下通路等と接続することにより、当該施設の利用者は天候等の影響を受けないだけでなく、周辺地区内の回遊性が向上することから、自転車利用から公共交通機関への一定程度の転換が</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		見込めると考えています。(「札幌市建築物における駐車施設の附置等に関する条例」における台数緩和制度を参考としています。)
36	札幌は雪が降る都市なのだから、駐輪場の敷地を確保させて、冬は雪を置くスペースにさせてほしい。道路に雪を出す店舗等が多すぎる。	今回の改正条例案に規定する予定はありませんが、本条例の解釈として冬期間における「駐輪場スペースの有効利用」について、手引書等に記載する予定です。
37	冬期間であっても、冬タイヤを装着したり、雪上でも走行可能な自転車を利用している人がいる。 札幌市の公共駐輪場においても、一部(西2丁目線地下駐輪場など)では、冬期間も一時利用を受付している。 冬期間も、一定台数分は確保するよう努力規定を設けてほしい。	冬期間であっても、来訪者の一定程度の駐輪需要がある場合の対応については、条例の対象とはせず、建物所有者又は管理者が適切に対応すべきものと考えています。
38	シェアサイクルのポート設置による設置義務台数の代替について算入台数は、設置義務台数の1/2を上限とする。これによる駐輪可能台数の不足を懸念する。日々の運用で、駐輪があふれてしまうような状況が見られた場合には、ポート設置の中止やポート台数の削減などによる駐輪可能台数確保を行う規定を設けてほしい。	シェアサイクルポートの設置により、設置した施設が生じさせる駐輪需要の一定程度を代替できるものと考えています。 また、シェアサイクルのポート設置については、建物所有者等がシェアサイクル事業者との間の契約に基づき設置されるものであるため、札幌市が設置可否、台数等を決定するものではありません。 なお、シェアサイクルポートの有無を問わず、駐輪場を設置した施設の所有者等に対しては、駐輪可能台数が不足することがないよう適切に対応することを求めてまいります。
39	「シェアサイクル事業者との協議」とあるが、一方は市民、もう一方は企業である。それを同一視するのは、税金の使い方に問題がある。	シェアサイクルのポート設置については、建物所有者等がシェアサイクル事業者との間の契約に基づき設置されるものであるため、札幌市が設置に当たり補助等を行うものではありません。 シェアサイクルポートの設置により、設置した施設が生じさせる駐輪需要の一定程度を代替できるものと考えていることか

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		ら、設置義務台数の緩和要件としています。
5 罰則規定（現行条例と同様）		
40	駐輪場の設置義務等に違反した者に対して罰則規定があるが、これまで調査した事実や措置命令を行ったことはあるのか。札幌駅周辺に駐輪場のない銀行は数え切れないほどある。	駐輪場の所有者又は管理者は、自らその管理運営等を行うこととしていますが、これまで、条例違反による周辺的生活環境の支障等に関する相談がなかったことから、調査及び措置命令を行った事例はありません。 なお、現行条例では、駐車場整備地区（資料 P5 を参照）にある銀行等は、店舗面積が 1,400㎡以上の場合に駐輪場の設置が義務付けられています（ただし、条例制定以前に新築又は増築した既設建物は本条例の適用はありません。）。
41	罰則規定は、法令を守るために必要なものだが、適切なバランスが重要である。駐輪場の設置などの義務を怠ることによる影響を考えると、罰則があることで法令順守が促進されることは理解できるが、罰則が厳しすぎると、事業者や個人にとって負担となる場合もある。適切な教育や啓蒙活動、または罰則という最終手段を使う前に、協力的な解決方法を模索することが重要である。	罰則規定の適用は、是正に係る措置命令に従わない場合、本条例に基づく届出を行わない場合、立入検査の拒否、妨害等を行った場合など、悪質な行為と判断される場合を想定しています。 このことから、駐輪場に関して不備等がある場合は、今後も引き続き、本条例に適合するよう建物所有者との協議、調整等を行ってまいります。
6 施行期日と経過措置等		
42	経過措置は、半年～1 年あれば十分である。	都市計画に基づく再開発事業等において、都市計画決定から着工までに相当期間が必要となっています。 また、昨今の建設資材及び人件費の高騰等により、民間事業者は建築計画の見直しや着工時期を見送るなどの対応を余儀なくされており、現在進行中の再開発事業等の見直しなどを踏まえて、相当期間の経過措置を確保しています。
その他の意見		
43	駐輪場を用意する対象者は誰になるのか。	対象施設を含む建物を新築又は増築する際に、建物所有者に対して、必要台数の自

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		<p>転車等駐車を設置することを義務付けています。</p>
44	<p>現行条例では自転車等（原動機付自転車を含む。）となっているが、条例の改正に合わせて 250cc 以下のオートバイも対象にしてほしい。</p>	<p>根拠法令である「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」及び本条例では、原動機付自転車以外の自動二輪車（総排気量が 50cc を越えるもの）は対象外となりますが、札幌市では自動二輪車が駐車可能な駐車場マップの作成や、一部の公共駐輪場において 125cc 以下の原動機付自転車の受け入れなど、自動二輪車及び原動機付自転車の駐車環境の充実に向けて取り組んでいます。</p>
45	<p>改正案の概要しか示されていないため判断しかねる。草案を示してほしい。</p>	<p>改正案の条例及び規則の規定については、パブリックコメント実施によりお寄せいただいたご意見等を踏まえて策定し、お示しすることとしています。</p>
46	<p>物理的に駐輪場を用意できない者に対して、その台数に応じた 1 年間の公共駐輪場使用料の 2 倍の金銭を毎年徴収して、その資金で公共駐輪場を整備すべきではないか。</p>	<p>当該建物所有者等から公共駐輪場の利用料金を徴収する場合、既存の公共駐輪場の一部を当該建物の隔地の駐輪場として認めることになり、これにより公共駐輪場への負荷が増大し、混雑のため公共駐輪場を利用できない場合も想定されます。そのため、当該建物における固有の駐輪需要については、原因者負担として建物所有者等が駐輪場を設置すべきであると考えています。</p> <p>また、本条例の対象施設がある建物の完成時期に合わせて、公共駐輪場の新設工事を実施することは困難であると思われます（特に複数の建築工事がある場合）。</p>
47	<p>土地利用の制約や経済的な理由により、施設や敷地内に駐輪場を設置することが難しい建物や事業所が多く存在しているため、解決策として公共駐輪場整備負担金の徴収による公共駐輪場の整備促進を検討してほしい。</p>	<p>いただいたご意見も参考にしつつ、将来の公共駐輪場の整備に係る財源確保について、様々な手法を検討してまいります。</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	<p>この公共駐輪場整備負担金の徴収により、公共駐輪場の建設コストを低減させ、整備促進を図ることができ、適切な解決策であると考えている。</p> <p>また、この提案は地域社会全体に利益をもたらすものであり、都市の発展と持続可能な未来に向けた一歩となる。この要請を真剣に検討いただき、都市の魅力と機能性を向上させるための措置を講じていただくことを期待している。</p>	
48	<p>現在、札幌市自転車活用推進計画はパブリックコメントの実施中であり、正式に策定されていない。</p> <p>このような状況で、このような条例改正を実施することは、足早過ぎるのではないか。</p>	<p>札幌市自転車活用推進計画は、平成 23 年度に策定した「札幌市自転車利用総合計画」の考え方を継続・拡大し、自転車活用推進法に基づき地方版の自転車活用推進計画として策定するものです。本条例の適正化に向けた調査・検討については、札幌市自転車利用総合計画の策定時から継続した取組となっています。</p>
49	<p>改正案では、事務所や飲食店も含めることになるが、施設の新築又は増築時は住居等で建築して、途中で事務所や飲食店に用途変更するケースが想定される。</p> <p>建築確認を伴わない用途変更には、どのように対処するのか。</p>	<p>本条例は、新築又は増築の場合に駐輪場の設置を義務付けているものであり、用途変更の場合は確認申請の有無にかかわらず、本条例の対象とはしていません。</p>
50	<p>改正条例案を令和 6 年第 1 回定例会市議会に上程することから、本条例のパブリックコメントに対する札幌市の考え方については、令和 6 年 2 月頃に公表予定とのことだが、市議会に直前に公表されても市議会議員に相談する時間がない。</p> <p>少なくとも、1 月中旬には札幌市の考え方と改正する条例・規則の条文案を公表してほしい。</p>	<p>本条例のパブリックコメントに対する札幌市の考え方については、所定の手続により市内部の合意形成が必要となっており、並行して、お寄せいただいたご意見等を踏まえた改正条例案等を策定することとなります。</p> <p>このことから、それら手続に必要な期間を考慮した上で、公表時期をお示ししています。</p> <p>また、市議会への条例案の送付前に、改正する条例・規則の条文案を公表することはできませんが、お急ぎの確認事項等がありましたら、事前にご相談いただくことは可</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		能です。
51	<p>「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例」及び「札幌市自転車等駐車場の設置等に関する条例施行規則」を改正することを、パブリックコメントの募集で初めて知った。PR不足だと思うが、具体的にこれまでのような広報をしてきたのかを示してほしい。</p>	<p>本条例の改正については、パブリックコメントの募集(ホームページ掲載及び資料配布)以外では、広報さっぽろ 11 月号への掲載や、本条例の対象となる建物の設計等を行う建築関連団体等へ情報提供を行っています。</p>
52	<p>札幌市主導のもと、シェアサイクル事業者と連携を取って、市内中心部に近い地下鉄駅等にシェアサイクルのポート数の拡大を行い、利用率を上げることを考えていただきたい。シェアサイクルの利用率を高めるためには、利用期間を設けて、そのワンシーズンの利用料金を安価にすれば、今よりも市内中心部における利用率を上げやすいのではないかと思う。</p> <p>(むしろ、市内中心部では放置自転車が多いため、市内中心部はシェアサイクルしか乗入できない範囲を設定しても良いのではないか。)</p>	<p>札幌市では、都市としての魅力と活力を高め、まちづくりの一役を担っているシェアサイクルの公共性を踏まえ、ポート設置等の協力や支援によるシェアサイクル利用促進に向けた取組を行います。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
53	<p>自転車所有者又は自転車を盗んだ者に対する処罰を厳格化、若しくは自転車を所有する際に登録を義務化して保証金を預かり、その自転車を処分するときに保証金を返還するシステムを作る等の措置を取ることは可能か。</p> <p>また、放置禁止区域をもっと拡大して、自動車と同様に一回の違反で18,000円ぐらいの違反金とするなど、より厳格化してはいいかがか。</p>	<p>自転車等の窃盗については法律により処罰の対象となります。また、札幌市が放置自転車等を撤去した場合、札幌市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、放置自転車の撤去に要した費用として、自転車 1 台 2,000 円、原動機付自転車 1 台 4,000 円を徴収しております。今後、他都市の事例も参考にしながら、適正な金額について検討してまいります。</p> <p>また、自転車等放置禁止区域については、都心部や駅周辺において、十分な駐輪容量を確保した上で、自転車等の放置により良好な都市環境が著しく阻害される公共の場所を同区域として指定しており、今後も、駐輪実態を踏まえながら、区域拡大について検討してまいります。</p>



番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		<p>なお、自転車等窃盗の厳罰化や、自転車等所有者の登録義務化、保証金の預かりシステムについて、現時点では国への法改正の要望は考えておらず、また、市独自の条例制定は困難であると考えておりますが、まずは自転車等利用者が自転車を路上放置せず、駐輪場を利用していただくことが重要ですので、適切な駐輪場利用を促してまいります。</p>
54	<p>新築するビルに公開空地を設ける際に、ポロクルポートを設けると、その分容積率が緩和されるような措置は可能か。</p>	<p>本市の都心部においては、「都心における開発誘導方針」を定め、容積率の緩和等に関する土地利用計画制度等の運用の考え方を明示しております。現状、公共駐輪場以外の駐輪場については、容積率緩和の対象としておりませんが、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
55	<p>2 時間以内の利用が無料となる駐輪場設置（地上・複数個所）の検討を要望したい。</p>	<p>札幌市では一定時間内の駐輪場利用を無料とする制度等は設けておりませんが、他の自治体における事例も参考にしながら、駐輪場利用者のサービス向上に繋がるよう駐輪対策を進めてまいります。</p>
56	<p>近隣住民（中央区在住）の歩道駐輪の自由化の検討を要望したい。</p>	<p>歩道を含む道路は近隣にお住まいの方々だけが利用する施設ではなく、路上に放置された自転車等は歩行者等の通行の妨げとなることから、路上駐輪の自由化は考えておりません。</p>
57	<p>放置自転車よりも、そこら中にある駐輪禁止の標識やステッカーなどの方が汚らしく見えるので、もっと住んでいる人のことを考えてもらいたい。</p>	<p>放置禁止区域内では、路上に自転車等を放置すると撤去の対象となるため、その周知のために必要な看板やステッカーを設置しており、適宜、補修等も行ってまいります。</p>
58	<p>市の中心部を訪れる人が一日に何人いて、その人たちは今どういう交通機関を利用して、それを何年後にはどのような割合にしたいかという具体的な目標、モーダルシェアについての明確な見通しが、札幌市にはまったく欠けているのが根本的な問題</p>	<p>札幌市では、平成 24 年に札幌市総合交通計画を策定し、おおよそ 20 年後を想定した将来交通に対する基本的な考え方として、公共交通を軸に各交通機関が相互に連携した利便性の高い交通体系を構築することが重要としております。いただいたご</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	である。	意見については、今後の参考とさせていただきます。
59	<p>名古屋市の条例では、「一般利用客向けに開放すべし」とは明記されていないため、同市に問い合わせたところ、「条例を定めた意図としては、一般利用客による駐輪を想定している」との回答であった。</p> <p>札幌市では、「附置義務駐輪場は、不特定多数の一般利用客に開放するつもりはない」という姿勢であればそれはそれでよいが、名古屋市と同様の意図であれば、少なくとも調査対象施設の駐輪場のすべて施設が一般利用客向けに開放されていることを確認しておいたほうがよい。この点について今回の調査でどうだったのか。</p>	<p>札幌市では、設置義務駐輪場（本条例）と公共駐輪場の役割を以下のとおり整理しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・設置義務駐輪場は、施設の新築等により新たに発生する固有の駐輪需要（当該施設の一般利用者及び従業員）を対象。</li> <li>・都心部や駅周辺にある公共駐輪場は、対象エリア内の駐輪需要（不特定多数の利用者）を対象。</li> </ul> <p>今回の調査においては、駐輪場が一般利用客に開放されているか否かに着目して調査しておりませんが、駐輪場の所有者等に対しては、施設利用者のニーズに応じて適切に管理することを求めています。</p>
60	<p>大規模な駐輪場だけではなく、小規模な駐輪場を点在させてほしい。利用者のニーズに応じた駐輪場の整備も進めていくべきで、クルマに頼らずとも快適に移動したり食事や買物を楽しんだりできる街をめざして、条例案のさらなる検討を進めていただきたい。</p>	<p>本条例では、大量の駐輪需要を生じさせる一定規模以上の施設（建物）を対象としていますが、小規模な駐輪場を多数設置することについても、整備効果等が期待できることから、いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
61	<p>回収した放置自転車を、リサイクル自転車として市民に買ってもらうなどの対策をとってはどうか。</p>	<p>札幌市では、保管期間が過ぎた放置自転車等について、公平性の観点から、入札により古物商等に売却するなどのリサイクルを行っており、今後もこの取組を継続してまいります。</p>
62	<p>ポロクルの駐車場は路上のあちこちにあるが、利便性を考えれば当然のこと。ポロクルは路上駐車OKで、それ以外の個人の自転車は放置自転車扱いというのは、ダブルスタンダードではないか。</p>	<p>自転車等が路上に放置されると、車椅子利用者やベビーカー利用者を含む歩行者の通行を阻害したり、歩道上の点字ブロックを覆って視覚障がい者の通行の支障となったりするほか、救急活動への支障やまちの景観の悪化にも繋がるため、放置禁止区域を定め、撤去等の取組を進めています。</p> <p>ポロクルについては、市民や観光客に短</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
		<p>距離の面的な移動手段を提供し、既存の公共交通と連携した交通ネットワーク形成に貢献するほか、1台の自転車を複数の利用者が利用し、専用の駐輪場（ポート）に停めることで、駐輪スペースをシェアし有効活用できるため、駐輪場需要の削減につながるという公共性を踏まえ、ポートの路上設置を認めております。なお、ポロクルについても、ポートに駐輪されず路上に放置されている場合は撤去の対象となりますので、個人所有の自転車等と同様の取扱いとしております。</p>
63	<p>「車社会を見直す」ためには、道路上の矢羽根型路面表示を設置するだけでなく、それを利用して市中心部に来た人の利便性を考慮して、駐輪場の整備も必要である。</p>	<p>自転車等利用の推進を図るため、矢羽根型路面表示などの走行空間整備と駐輪場の確保は、並行して進める必要があると認識しています。</p> <p>また、これらに合わせて、自転車利用のルールやマナーの周知、啓発等にも取り組んでまいります。</p>
調査結果に係る参考資料		
64	<p>調査結果に係る参考資料を見たが、調査方法に問題がある。</p> <p>現時点で駐輪場がないところに、自転車であってないから需要がないというのは短絡的で、調査方法として失当である。</p>	<p>令和4年度の調査では、令和3年度の調査により潜在的に駐輪需要を生じさせていると判断した施設用途のうち、実際に駐輪場を設置している施設に限定して調査を行っております。</p> <p>このため、駐輪場を設置していない施設についても、駐輪場を設置している同一用途の別施設に対する調査により駐輪需要を算定しているため、調査方法として適切であると考えております。</p>
65	<p>調査結果に係る参考資料を確認したが、自転車で訪問している利用者が少ないことで需要が少ないと誤った判断をしている印象を受けた。</p> <p>駐輪場が不足しているために自転車を利用することが難しい地域では、潜在的な自転車利用者が他の交通手段を選んでいる可能</p>	<p>令和4年度の調査では、令和3年度の調査により潜在的に駐輪需要を生じさせていると判断した施設用途のうち、実際に駐輪場を設置している施設に限定して調査を行っております。</p> <p>このため、駐輪場を設置していない施設についても、駐輪場を設置している同一</p>

番号	意見等の概要	札幌市の考え方
	<p>性がある。</p> <p>特定の地域における自転車需要や駐輪場の利用状況をより詳細に把握し、需要の実態に合致した方法を採用することは重要である。</p> <p>再度、調査方法の改善と需要に応じた駐輪場の整備について検討し直すべきである。</p> <p>今後の計画に反映させるよう努力していただきたい。</p>	<p>用途の別施設に対する調査により駐輪需要を算定しているため、調査方法として適切であると考えております。</p> <p>一方、市内には、民間事業者が整備・管理を行う駐輪場（本条例に基づく設置義務駐輪場を含む。）以外に、市が整備・管理を行う公共駐輪場があります。公共駐輪場の整備については、毎年、全地下鉄駅・JR 駅周辺において自転車等台数を調査することで、駐輪場の容量が不足するエリアを把握し、検討を進めておりますが、整備用地が無いなど様々な理由により、容量が不足する全てのエリアで駐輪場の整備が出来ているわけではありません。</p> <p>今後も、いただいたご意見等を参考にしながら、公共駐輪場整備の検討を進めていきたいと考えています。</p>
66	<p>事務所と飲食店の駐輪場は義務付けられたものではないので、十分な数が用意されていないことが容易に想像できるが、「表 施設用途ごとの駐輪需要（令和4年度調査）」で調査した、事務所と飲食店の駐輪場におけるピーク時の利用率（駐輪台数÷収容可能台数）は実際のところどの程度のものだったのか。</p>	<p>事務所及び飲食店の利用率（駐輪台数÷収容可能台数）は、どちらの施設も約80%（調査施設の平均値）の利用率がありました。</p>

#### 4 担当

札幌市建設局総務部自転車対策担当課

〒060-8611 札幌市中央区北1条西2丁目 札幌市役所本庁舎6階

電話：011-211-2456 ファクス：011-218-5134

メールアドレス：[jitensha@city.sapporo.jp](mailto:jitensha@city.sapporo.jp)

以上