

京都市自転車等放置防止条例改正案～自転車駐車場付置義務の強化～への市民意見募集（パブリックコメント）の取りまとめ結果について

本市では、京都市自転車等放置防止条例の改正（自転車駐車場付置義務の強化）につきまして、市長の諮問機関である「京都市自転車等駐車対策協議会」に諮問し、現在、審議をいただいているところです。

この協議会において答申を取りまとめいただくに当たっての参考とさせていただくため、骨子となる「付置義務対象となる施設」、「対象施設ごとの店舗面積」及び「対象施設ごとの設置基準」につきまして市民の皆様の御意見を募集しましたところ、18名の方から63件の御意見をいただきました。

いただきました御意見及びそれらに対する本市の考え方につきましては、次ページ以降のとおりです。本来であれば、御意見をいただいた皆様に個別に回答すべきところですが、内容が多岐にわたりますので、類似のものをまとめるなどさせていただいたうえで、ホームページに掲載することでお答えとさせていただきます。御了承のほど、よろしくお願い申し上げます。

○ 募集期間

平成20年6月18日（水）から平成20年7月17日（木）まで

○ 募集方法

市役所の市政案内所、各区役所・支所のまちづくり推進課等においてリーフレットを配布したほか、インターネットによる意見募集も行った。更に、付置義務の対象となる業種を統括する団体等に情報提供を行った。

○ 募集結果

応募者数 18名、意見数 63件

○ 意見内容及び意見に対する本市の考え方

次ページ以降のとおり。

（問い合わせ先）

京都市建設局 土木管理部 自転車政策課

〒604-8571

京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町488番地

Tel : 075-222-3565

Fax : 075-213-0017

Mail : jitenshaseisaku@city.kyoto.jp

市民意見募集（パブリックコメント）の取りまとめ結果

1 回答者の個人属性

(1) 年代

20代	(3名)
30代	(4名)
40代	(3名)
50代	(3名)
団体	(4名)
無回答	(1名)

(2) 性別

男	(10名)
女	(1名)
団体	(4名)
無回答	(3名)

(3) 居住地

北区	(1名)
上京区	(2名)
左京区	(2名)
東山区	(1名)
山科区	(1名)
下京区	(1名)
右京区	(1名)
西京区	(1名)
伏見区	(1名)
京都市外	(2名)
団体	(4名)
無回答	(1名)

2 意見内容

(1) 賛否

賛成	(15名)	※条件付き賛成1名を含む。
反対	(2名)	
無回答	(1名)	

(2) 自転車駐車場付置義務の強化に対する賛否の理由

【賛成】

基本的な考え方には賛成である。
放置自転車がなくなるから。
歩道を塞ぐ自転車は邪魔だから。
歩行者や車両の安全な通行を妨げるとともに、都市の景観を損なうから。
自転車を置かれると歩きにくいから。歩道を通りにくく、体に当たるし、怪我をしたら大変である。通る者の身にもなってほしい。
歩道が駐輪により歩きにくいから。車椅子使用者、ベビーカー使用者、視覚障害者をはじめ、誰もが安全・安心に歩ける環境を求める。
駐輪する場所がなく、不便に思うことがあるため。【2件】
移動手段が主に自転車であり、いつも駐輪場の有無が気になるから。 顧客のために駐輪場を設置するのは当然のことである。
施設設置者が来客用の駐輪場を設置するのは当然の責任である。
放置自転車対策を自転車使用者のマナー向上のみに求めるのではなく、ハード面の対策もきわめて重要であるため。
自転車で買い物がしやすくなるため。
CO ₂ を排出しない乗り物だから。
学習施設は子どもたちを相手にする職業であり、その子どもたちにとってより安全な環境を作り出すことは業界の責務でもある。

【条件付きで賛成】

自転車の利用を制限するよりも、駐輪場を整備し自転車利用を促進した方が、健康促進による医療費抑制や、CO ₂ 削減で効果があるため、次の条件付きで賛成である。 <ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅周辺や撤去強化区域は、より厳しい基準とする。・ 駐輪場設置場所は、施設敷地内又は10m以内とする。・ 駐輪場の位置を明示する案内板の設置義務を課す。

【反対】

景観政策との整合性や、町家文化に相容れないため。
都心部に立地する商店への付置義務の適用は、商業競争力を削ぎ、活力を低下させることになる。都心商業地においては、駐輪場整備は街全体で担保すべきインフラであり、買い回り中心で自転車利用が少ない地域性を考慮した制度とすべきであるため。

(3) 自転車駐車場付置義務の強化に対する意見

番号	市民意見	本市の考え方(案)
1	コンビニエンスストアでは、自転車をよく見かけるので、良いことだと思う。	今回の改正により、コンビニエンスストア事業者の皆様には負担を強いることとなりますが、取組趣旨を御理解いただき、積極的な御協力がいただけるよう、十分な説明に努めて参ります。
2	カラオケボックス、遊技場、レンタルビデオ店、コンビニエンスストア及び飲食店は、若者の利用も多く、迷惑駐輪が顕著である。	御意見にある各施設につきましては、駐輪需要の高さから、他都市においても付置義務の対象としている例が多く、今回の本市見直し案において新たに対象に加えることとしております。
3	100円ショップは小売店でなく、コンビニエンスストアと同じ扱いにするべき。	100円ショップにつきましては、近年、市内におきましても数多く見られるところではありますが、コンビニエンスストアほど店舗数も多くなく、現時点では小売店から独立した区分として取り扱うことは考えておりません。 今後、付置義務の運用を行っていく中で、駐輪需要等において、小売店と顕著な差異が見受けられるような状況になれば、御意見にある取扱いを含め、検討を行って参ります。
4	銀行のATMコーナーにも駐輪場を設置するようにしてほしい。	銀行のATMコーナーにつきましては、設置面積が極めて小さく、また、他の施設に併設されている場合が多いなどの理由から、今回の見直しでは個別の取扱いはしないことと致しました。 今後、付置義務の運用を行う中で、個別の取扱いの適否について検討を行って参ります。
5	飲食店のうち、対象外となる小規模なファーストフード店にも付置義務を課すべき。	飲食店のうち、ファーストフード店のみ厳しい付置義務を課すことにつきましては、他の飲食店と明らかに異なる店舗特性を備えているなどの実態の検証が必要であると考えております。 今後、付置義務の運用を行っていく中で、個別の取扱いの適否について検討を行って参ります。
6	ビルオーナーに義務付けをしなければ、テナントだけでは対応できない。	付置義務につきましては、従来から施設の設置者を対象に、建築確認申請時に併せて受け付け、事前協議を行っております。
7	複合施設は、施設が集まることで集客率が上がると思われるので、複合施設に入る用途で一番厳しい基準を全てに適用するべきである。	複合施設は、施設が集まることにより集客率が上がっているという実態は把握しておりませんが、今後、付置義務の運用を行っていく中で、そうした状況が確認できるようであれば、取扱いの変更について検討を行って参ります。

8	商店街は、多様な業種が集まり集客率が上がると思われるので、一定以上の規模の商店街は、付置義務を課すべきである。	付置義務の制度は個々の施設設置者を対象としているため、商店街単位での考え方は採用していませんが、今後、付置義務の運用を行っていく中で、商店街単位での取扱いについて、検討を行って参ります。
9	四条や河原町といった人の集まる商店街は、店舗面積にかかわらず、率先して駐輪場の整備を進めるべきである。	共同駐輪場の整備など、商店街の自主的な取組に対しては、行政による補助制度が設けられており、今回新たに創設する予定の「民間自転車等駐車場整備助成金制度」の活用と合わせて、商店街による駐車場整備が促進されるよう働き掛けて参ります。
10	既存の店舗や、既存の中古ビルへの新規出店の際、物理的に不可能な場合もあり、既存店舗除外など柔軟に対応してほしい。	従来と同様に、今回の改正でも、施設を新築、増築する際のみ義務付けることとしております。
11	既存施設にも、猶予期間を与えて義務化するべきである。	既存不適格となる施設につきましても、努力義務を明記するとともに、放置自転車を特に多く発生させているような施設に対しては、行政からも強く働き掛けることで、自主的な取組を促して参りたいと考えております。
12	既存施設であっても、付置義務駐輪場を設置すると放置自転車が激減すると考えられる場合は、公共のために、付置義務の対象とする。	
13	駐輪需要に大きな違いはないのに、1㎡の差で付置義務の対象となる場合と、ならない場合がある。したがって、最小店舗面積の規制は撤廃すべきである。 その代わりに、施設設置者に顧客動向調査を義務付け、申告制にすればどうか。	付置義務基準につきましては、設置基準とともに適用される最小の店舗面積を設定しておりますが、画一性の観点から、一定の線引きはやむを得ないものと考えております。 御意見にあります申告制は、需要予測の妥当性の検証が困難であること、申告どおりにならなかった場合の是正措置（駐輪場の増設等）が現実的に困難であること等の理由により、導入は難しいと考えます。
14	店舗面積を引き下げた結果、どの規模の店舗に付置義務が課されるのか、一般の者にはわからないので、イメージがわくように示してほしい。	店舗面積は、延べ床面積の考え方と違い、来客者が利用する面積に限定されることから、同じ延べ床面積の店舗でも、そのレイアウトにより対象となる面積が大きく異なり、一般的な例としてお示しすることがなかなか困難ではありますが、市民の皆様に分かりやすい制度となるよう、広報等の在り方について工夫して参ります。
15	コンビニエンスストアは回転率が早い業種であり、それを踏まえた設置基準の設置が必要である。 (50㎡/台～30㎡/台で十分である。)	設置基準につきましては、実態調査（施設ごとの駐輪需要）の結果を踏まえて設定しており、回転率も考慮した基準としております。

16	カラオケボックスは、経験から言って、案よりも厳しく15㎡/台～20㎡/台の方が良いと思われる。	設置基準につきましては、実態調査（施設ごとの駐輪需要）の結果を踏まえ設定しているため、妥当な基準であると考えております。
17	付置義務による自転車駐車場設置実績を公表してほしい。	昭和60年の付置義務制度創設以降、平成20年3月末までの申請数は208件、26,174台分となっております。今後、適宜公表していく予定です。
18	条例を決めても駐輪場の確保は難しい。	付置義務につきましては、従来から建築確認申請時に併せて受け付け、事前協議を行っていることから、今回の改正により新たに対象となる施設につきましても、漏れなく駐輪場の確保が図れるものと考えております。
19	利用しやすいところに自転車駐輪場を設け、わかりやすい案内をするべきである。【3件】	今回の付置義務の見直しにより、自転車利用者の目的先である施設の多くに、必要な駐輪場が整備されるものと考えております。また、公共駐輪場につきましても、利用環境に配慮しながら、整備を進めて参ります。駐輪場の案内につきましては、公共駐輪場、付置義務駐輪場にかかわらず、できるだけ分かりやすいものとなるよう努めて参ります。
20	施設設置者は、来客用だけでなく、一般用に使える駐輪スペースも確保するべきである。	付置義務は、施設の駐輪需要に応じた駐輪場の設置を義務付けるものですが、施設利用者以外の受け入れも可能となるよう、できる限り多くの駐輪台数の確保について、働き掛けて参りたいと考えております。
21	景観政策との整合性を図り、景観地区ごとに制限を細かく設置すればどうか。	付置義務にかかわらず、駐輪場を設置する場合には、事前に景観政策担当部署と、景観地区ごとの規制に合致するよう調整を行っていただいております。また、他都市においては、商業地域や準商業地域と
22	駅周辺や都心部はより厳しい基準とすべきである。	いった都市計画法上の区分をもって適用地域を限定している例もあるため、今後、付置義務の運用を行っていく中で、地域の特性や実情に応じた取扱いについて検討を行って参ります。
23	都心商業地においては、買い回り中心で自転車利用が少ない地域性があり、地域の特性や実情に応じた、軽減の配慮も必要と思う。	今回の付置義務の見直しに係る実態調査においても、同一種類の施設間で駐輪需要や回転率に相違があることは認識しております。このため、今後、付置義務の運用を行っていく中で、地域の特性や実情に応じた取扱いについて検討を行って参ります。

2 4	付置義務駐輪場は、敷地内又は敷地から10m以内に設置すべきである。	目的施設のできるだけ近くに駐輪するという自転車利用者の特性に鑑み、適切な意見であると考えますが、都心部など地価の高い地域では、敷地内に付置義務駐輪場を確保することが困難な場合が多いため、自転車利用者が許容できる程度の隔地駐輪場は認めざるを得ないものと考えます。
2 5	放置自転車の問題が顕著なのは繁華街と思うが、繁華街において、事業者は今以上に土地を確保して駐輪場を設置させるのは難しいため、少し離れたところにも、市が公共駐輪場を設けることも必要である。	付置義務に関しましては、多くの賛同がある一方、地価の高い繁華街における施設設置者の経済的な負担は、重いものと認識しております。 しかしながら、放置自転車問題を解決するためには、自転車の目的地たる集客施設の設置者には、駐輪需要を発生させる原因者の責務として、施設の立地条件にかかわらず付置義務を果たしていただくことが是非とも必要であると考えます。 公共駐輪場につきましては、付置義務の対象とならない施設（小規模施設や既存不適格施設など）及び通勤・通学用途の駐輪需要等に対応する駐輪場として整備すべきものであると認識しております。 なお、現行条例において、地価が高い等の理由により敷地内での駐輪スペースの確保が難しい場合は、隔地駐輪場とすることを認めておりますが、施設と隔地駐輪場との距離（現行では50m）を拡大することについて検討致します。また、地域特性に応じた付置義務基準を設定することについても、今後、引き続き検討して参ります。
2 6	物理的に設置不可能な場合の対応を考えてほしい。	都心部など、地価の高い地域等においては、敷地内に付置義務駐輪場を確保することが困難な場合が多いため、現行条例においても、施設から概ね50m以内に隔地駐輪場を設置することを認めておりますが、今後、施設と隔地駐輪場との距離を拡大することについて検討致します。
2 7	地価の高い市中において、駐輪場設置を義務付けた場合、屋内に駐輪場を設置する際は、駐輪場に要した面積を容積率の計算から控除する等の緩和措置を設けてほしい。	付置義務は、集客施設に対する原因者負担に基づく制度として設けているものであり、その趣旨から、建築基準法その他の法令における緩和措置は設けられておりません。 容積率への算入につきましては、敷地確保の問題はありますが、駐輪場を建物内に設置することまで義務付けてはおりませんので、建物部分以外の敷地内又は敷地に近接した場所に駐輪場を設置いただくことで、容積率の問題は生じないものと考えております。

28	公共交通機関の駅にも駐輪場（または無料駐輪場）を設置してほしい。【5件】	鉄道駅は、駐輪場の付置義務の対象とはしておりませんが、鉄道事業者に対しては、その事業の性質から「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」において、積極的な協力義務が課されているところであり、今後とも十分に連携を図る中で、駐輪場整備が促進されるよう働き掛けて参ります。
29	鉄道駅施設も付置義務の対象とするべきである。	
30	数年後、付置義務が果たされていないことが判明すれば、罰則を適用する必要があると思う。	付置義務の違反者に対しましては、現行条例においても「市長は、必要な措置を命じることができる」と規定し、罰則も設けております。今後、設置後の検証の在り方も含め、実効性の高い制度となるよう研究して参りたいと考えております。
31	付置義務駐輪場は、無料にしてほしい。	付置義務駐輪場は、施設利用者のために設置されるものであり、その趣旨からは無料が原則であると考えますが、施設利用者以外の駐輪への対策も行う必要があることから、有料・無料の判断は、状況に応じて施設の設置者が行うべきものと考えます。
32	付置義務による駐輪場整備後、当該駐車場に放置される自転車の処分について、対応をお願いしたい。	駐輪場に放置される自転車につきましては、付置義務による駐輪場についても、当該施設管理者の責任において対応をお願い致します。

(4) その他の意見

番号	市民意見	京都市の考え方 (案)
1	京都市において、公共駐輪場の設置を優先的に進めてほしい。	本市では現在、都心部において重点的に取り組む計画として「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」を策定し、平成22年度までの取組として、
2	都心部では駐輪場が不足している。	2,500台分の公共駐輪場を整備することとしております。
3	集客施設以外にも繁華街の近くに公共の無料駐輪場を設置してほしい。	今後につきましても、助成金制度の創設による民間駐輪場の整備と併せ、全市的に公共駐輪場の整備に取り組んで参ります。
4	無料駐輪場の設置を求める。	また、一般的に、管理の行き届かない無料駐輪場は、
5	有料では払いたくなく放置する者がいるため、無料の駐輪場にしてほしい。	長期滞留自転車が駐輪スペースを阻害するとともに、乱雑に駐輪されがちであるため、本市では現在、管理運営の行き届いた有料駐輪場への転換を図る取組を進めており、利用者の方々の一定の御負担につきまして、御理解を賜りたいと考えております。
6	四条通にはみだして歩く観光客や市民。そろそろ車から道路を返還してもらいたいと思う。	社会は車中心の時代から確実に変化してきており、今は、歩行者の視点に立った取組が重要であることは御意見のとおりです。
7	市民意見募集用紙の表現から、自転車が悪者のようなニュアンスが伝わってくる。優先順は、人、公共交通、自転車…そして車両であり、時代は変わっていると思う。	こうした中、自転車は、違法駐輪や走行マナーの問題がある一方で、環境にやさしく、健康にも良い乗り物であることから、本市が進める「歩いて楽しいまちづくり」との整合を図り、歩行者との共存に努めながら、各種の施策を進めて参りたいと考えております。
8	「歩きやすい京都」、「環境都市京都」といったイメージをしっかりと発信するために大胆な施策を期待する。(四条、河原町の一車線分をすべて駐輪場にする等)	自転車政策の推進に当たっては、公共交通優先のまちづくりや環境といった視点が重要であると認識しており、このような観点に立って、各種施策に取り組んで参ります。
9	京都市は、駐車場はあっても駐輪場がほとんどなく、環境都市と言いながら、最も環境に優しい自転車を使いにくくしている。自動車の車線を減らして駐輪場を設置するような大胆な施策が必要である。	
10	エコを全面に出し、官民間問わず、駐輪場整備を進めてほしい。	

1 1	<p>繁華街に駐輪場が足りない。あっても、駐輪場内に放置自転車が溢れている。駐輪料金デポジット制を導入し、入る時1,100円を支払い、出る時に1,000円払い戻し、100円の駐輪代を徴収すれば、駐輪場内の放置自転車は減ると思う。</p>	<p>公共駐輪場については、駐輪場内に放置自転車が生じることとはほとんどありませんが、より良い料金体系の在り方については、今後、検討していく予定です。</p> <p>民間駐輪場につきましては、料金制の在り方についての貴重な御意見として、ここに紹介させていただきます。</p>
1 2	<p>自転車を使いやすいまちにしてほしい。</p>	<p>自転車利用を進める上で、自動車・二輪車といった車両や歩行者との共存を図っていくことは重要であると認識しております。</p> <p>現在、道路の幅が十分に確保できる場所において、自転車歩行者道や自転車道の整備を図っておりますが、今後もこうした取組を進め、自転車走行空間の整備に努めて参ります。</p>
1 3	<p>自転車専用道路がなく危険である。自動車車線を自転車専用道路に造り替えている国は多くある。</p>	
1 4	<p>景観を損なわない路上駐輪エリアの実現を期待する。</p>	<p>平成17年の道路法施行令改正により、路上駐輪施設の設置が可能となったことから、駐輪スペース確保の取組の一手法として、御意見の景観問題にも配慮しつつ、今後、検討して参りたいと考えております。</p>
1 5	<p>景観行政や交通施策と十分な協議を行い、ビジョンを示してほしい。</p>	<p>京都市自転車等駐車対策協議会には、委員として本市都市計画局長や交通局長、各鉄道事業者に参画いただいております。</p> <p>今後とも、本市の自転車政策のマスタープランとなる「京都市自転車総合計画」に基づき、自転車施策の総合的な推進に努めて参ります。</p>
1 6	<p>交差点にも駐輪が多いので対策を求めます。</p>	<p>交差点は、人や車などの往来も多く、放置自転車による影響が大きい箇所であると認識しております。</p> <p>今後とも、撤去の強化や啓発活動を通じて、交差点の放置自転車が解消されるよう努めて参ります。</p>
1 7	<p>市民と行政のパートナーシップの下、放置自転車対策を進めるべきである。</p>	<p>放置自転車対策を進めるうえで、市民の皆様の御理解と御協力は大変重要であると認識しております。</p> <p>これまでからも、地域の放置自転車追放協議会の運営や各種の啓発活動と連携して取組を進めて参りましたが、今後とも、あらゆる場面で市民の皆様の御意見に耳を傾けながら、各種の施策を推進して参ります。</p>

18	他国で既に実施されているようなレンタサイクルを実施するなど、環境対策と併せて、自転車使用台数の合理化を図る施策を早急に実施してほしい。【2件】	都市型レンタサイクルは、限られた土地を有効に活用でき、通勤、通学、買い物など、1台の自転車を複数の人が利用することから、放置自転車問題を解決する方策として有効であると認識しており、近年、ヨーロッパをはじめとした諸外国で普及している例も見受けられます。 本市におきましても、鉄道駅周辺の放置自転車問題を解決するため、鉄道事業者に設置を働き掛け、導入を促しており、今後とも積極的な導入の推進に努めて参ります。
19	撤去中心の施策には意味がない。	本市では現在、「京都市自転車総合計画」や「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」に基づき、公共駐輪場の整備や啓発活動、今回の付置義務の強化など、撤去以外にも各種の施策に取り組んでおります。 撤去だけでは、放置自転車対策の抜本的な解決に繋がらないことは御意見のとおりであり、今後とも、各種の施策を組み合わせ、総合的な自転車政策の推進に努めて参ります。
20	撤去して持ち主が取りに来なかった自転車はどのように処分しているのか。	撤去した自転車につきましては、本市保管所において4週間の保管期間を置いた後、売却又は破砕処分を行っております。
21	撤去保管料(2,300円)の用途を明らかにしてほしい。	現在、自転車の撤去作業や保管所の運営には多額の費用を必要としており、その額は本人に御負担いただく2,300円を超えている現状にあります。 自転車を放置している一部の人たちのために生じているこれらの費用の全てを、市民の皆さんの税金によって賄うことはできないため、原因者負担として、生じた費用の一部2,300円を御負担いただいております。
22	京都市駐車対策協議会とはどのような協議会か。	本市の自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査、審議するため、「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「京都市自転車等放置防止条例」に基づき設置した市長の諮問機関で、学識経験者や鉄道事業者、商業関係者などで構成し、現在33名の委員で活動しております。

23	民間自転車等駐車場整備助成金制度は良いと思う。	民間自転車等駐車場整備助成金制度は、民有地の活用や民間事業者の参入促進を図ることで駐輪場整備を促進するものであり、他都市におきましても、多くの都市で導入されている状況にあります。 本市におきましても、できるだけ早い時期に導入し、公共駐輪場の整備と併せ、市内の駐輪スペースの確保を図って参りたいと考えております。
24	危険走行（ヘッドホンの装着，携帯電話の操作・話中）を徹底的に取り締まってほしい。 一旦停止，信号無視等も徹底的に取り締まるべきである。	自転車は道路交通法上の「車両」であり，違反行為の取締りは一義的には警察が行うものではありませんが，マナーやルールの遵守によって補われる部分も大きいことから，これらの啓発等に取り組み，安心・安全の確保に努めて参ります。

以上