

「自転車駐車場付置義務の見直し（強化）」及び
「民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設」
に係る答申

平成21年1月

京都市自転車等駐車対策協議会

目 次

■京都市における放置自転車等対策の現状

| | |
|-------------------------------|---|
| I. 放置自転車等の現況 | 2 |
| 1. 自転車等駐車場の整備状況 | 2 |
| 2. 放置自転車等の撤去状況 | 3 |
| 3. 自転車等の放置状況 | 4 |
| II. 放置自転車等対策の現況 | 5 |
| 1. 放置自転車等対策の沿革 | 5 |
| 2. 「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」の概要 | 6 |

■「自転車駐車場付置義務の見直し（強化）」に係る答申

| | |
|---------------------------|----|
| I. 付置義務制度の現状 | 8 |
| 1. 付置義務制度の沿革 | 8 |
| 2. 京都市における付置義務制度の状況 | 9 |
| 3. 京都市における付置義務制度の課題 | 10 |
| II. 付置義務制度の見直し | 11 |
| 1. 付置義務制度の見直し（強化）の概要 | 11 |
| 2. 他都市における付置義務制度の概要 | 12 |
| 3. 付置義務制度の見直し（強化）の基本的な考え方 | 13 |
| 4. 付置義務制度の見直し（強化）の内容 | 14 |
| III. 付帯意見 | 16 |
| 1. 制度に反映すべき事項 | 16 |
| 2. その他取り組むべき事項 | 19 |

■「民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設」に係る答申

| | |
|-----------------------------|----|
| I. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の現状 | |
| 1. 他都市における民間自転車等駐車場助成金制度の概要 | 22 |
| 2. 京都市における民間自転車等駐車場整備の支援事業 | 24 |
| II. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設 | 25 |
| 1. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の概要 | 25 |
| 2. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の内容 | 26 |
| III. 付帯意見 | 28 |

■参考

| | |
|--------------------|----|
| 諮問書（写） | 30 |
| 京都市自転車等駐車対策協議会委員名簿 | 31 |

はじめに

京都市では、昭和60年に「京都市自転車放置防止条例」を制定して以来、平成12年の一部改正を経て、一定の基準に該当する施設には、その規模に応じた自転車駐車場の設置を義務付けてきた。これにより、平成19年度末までに208箇所、約26,000台の自転車駐車場が整備され、市内の自転車駐車場不足に対応してきた。

また、「都心部放置自転車等アクションプログラム」（平成18年10月策定）に基づき、歩いて楽しいまちなか戦略の一環として、都心部（先斗町通、綾小路通、両替町通、押小路通に囲まれた地域をいう。）での放置自転車問題の抜本的解決を図るため、5年間（平成18年度から平成22年度まで）で集中的な対策に取り組んでいる。

こうした状況の下、自転車等駐車場の整備促進を図っていくため、平成19年4月、京都市自転車等放置防止条例に規定された市長の諮問機関である当協議会に対し、「自転車駐車場の付置義務の強化」及び「民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設」について、京都市長から諮問があった。

当協議会では、集客施設に対する駐輪需要実態調査や他都市の状況調査の結果等を踏まえ、京都市の特性に適合した制度の在り方について、これまで検討を重ねてきた。

この度、両制度の枠組み及び主要な内容について、ここに「自転車駐車場付置義務の強化及び民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設に係る答申」として取りまとめた。

京都市におかれては、本答申に基づき、速やかに具体的な制度設計を行うとともに、公共の場所の機能を保全し、良好な都市環境を形成するため、長期的な視点に立った施策と、短期的に効果を発現する施策を併せて実行していくことにより、ソフト・ハードの両面から総合的な自転車政策を推進されることを強く期待する。

京都市自転車等駐車対策協議会
会長 北村 隆一

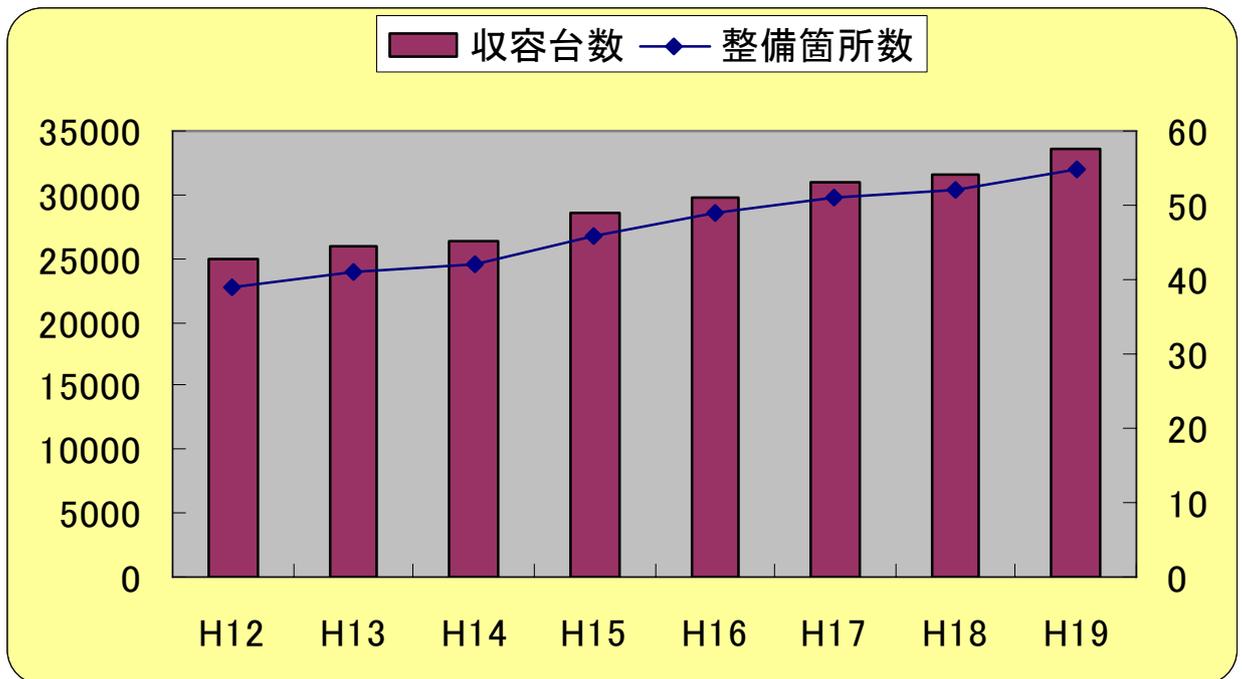
京都市における放置自転車等対策の現状

I. 放置自転車等の現況

1. 自転車等駐車場の整備状況

京都市と外郭団体等による公共自転車等駐車場の整備状況を見ると、平成 12 年度には 39 箇所約 25,000 台であったが、平成 19 年度末時点で、55 箇所約 33,500 台分の自転車等駐車場が整備されており、単年度平均では、1 年当たり 2.3 箇所、台数にして約 1,200 台ずつ増加している状況にある。

【公共自転車等駐車場整備状況の推移】

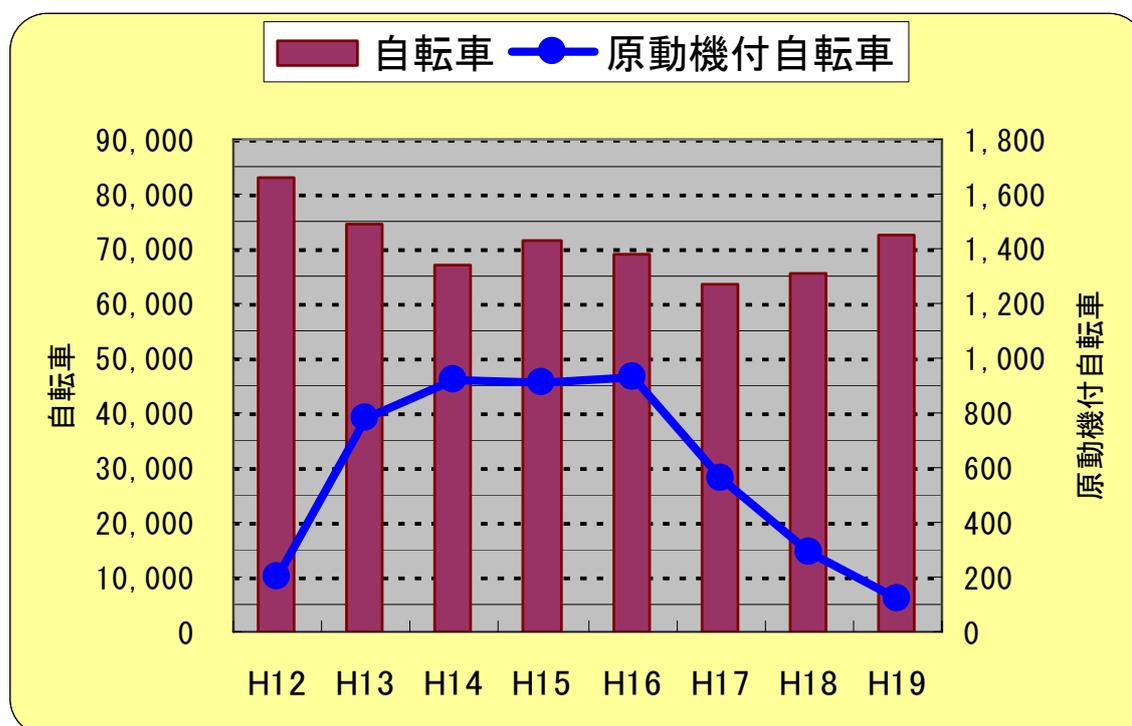


2. 放置自転車等の撤去状況

放置自転車の撤去台数は、近年はほぼ横ばいで推移しており、京都市放置自転車等防止条例（以下「条例」という。）に基づく即時撤去については、年間でおよそ6万台から7万台を撤去している。

また、条例に基づく原動機付自転車の撤去については、平成13年度から16年度まで、1,000台弱の撤去を行ってきたが、近年は京都府警との連携強化や道路交通法の改正による駐車監視員制度の導入等により、放置原動機付自転車の台数は激減しており、平成19年度の撤去台数は約120台となっている。

【撤去台数の推移】



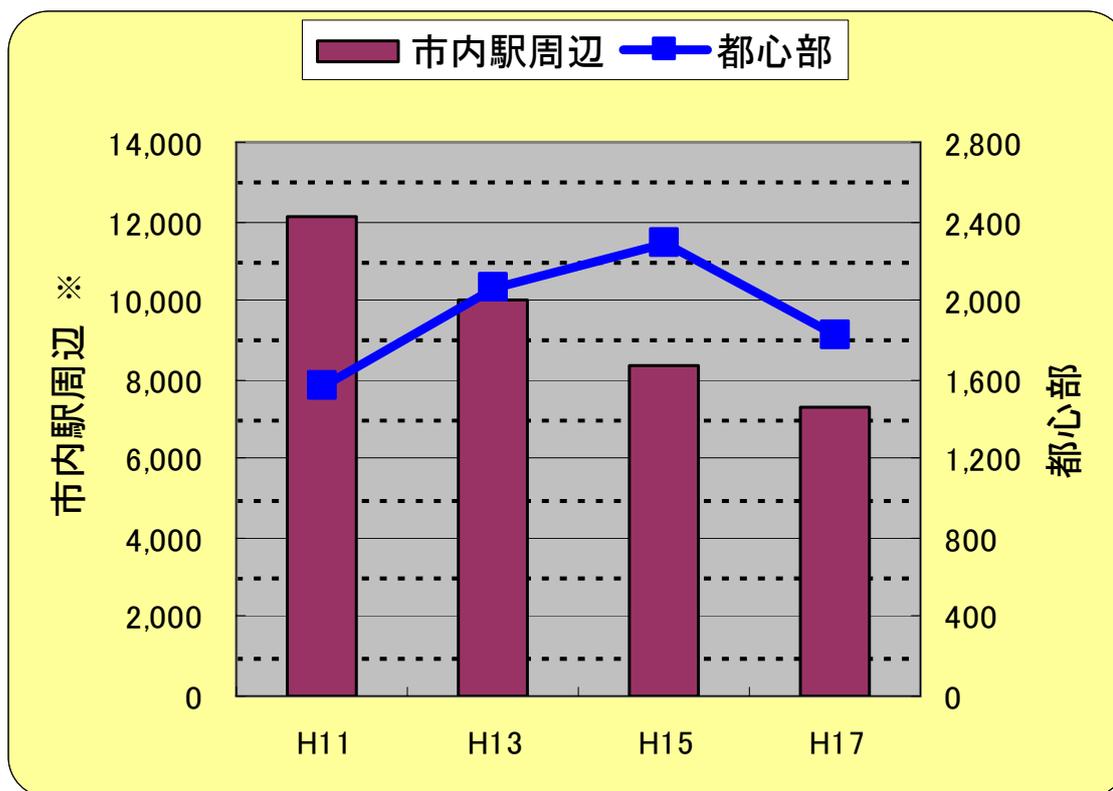
3. 自転車等の放置状況

自転車等駐車場の整備をはじめとする自転車利用環境の整備と、撤去や啓発による自転車利用のマナーやルールの向上により、市内全体の放置自転車等台数は年々減少している。

平成 11 年に京都市内の主要駅周辺で約 12,000 台あった放置自転車等が、平成 17 年には約 7,000 台と、およそ 40%減少している。

しかし、それとは逆に、都心部においては平成 11 年から 17 年で約 15%増加している状況があり、これは、主に駐輪スペースの不足と駐輪マナーの悪さに起因するものと考えられる。

【放置自転車等台数の推移】



※ 内閣府が実施している調査で、100 台以上の放置自転車が周辺にあった駅における放置台数比

Ⅱ. 放置自転車等対策の現況

1. 放置自転車等対策の沿革

京都市では、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」という。）に基づき、昭和 60 年に条例を制定し、放置自転車の撤去を開始するとともに、食料品を取り扱う小売店舗を対象として、自転車駐車場の付置義務を制度化した。

平成 12 年には、総合交通体系の中で自転車を有効な交通手段として位置付け、市民や事業者の方々とのパートナーシップの下、適正な利用を進める施策を総合的に推進する指針として「京都市自転車総合計画」を策定し、以降、自転車等駐車場の整備や放置自転車等の撤去に精力的に取り組んできた。

また、同年には条例を改正し、原動機付自転車の撤去を開始するとともに、自転車駐車場の付置義務については、食料品を取り扱わない小売店舗、遊技場及び銀行・信用金庫を新たに対象施設に加え、強化を図ってきた。

さらに、平成 18 年 10 月には、京都市が進める「歩いて楽しいまちなか戦略」の一環として、都心部放置自転車等対策アクションプログラム（以下「アクションプログラム」という。）を策定し、都心部を中心とした取組の強化に取り組んでいる。

【沿革】

昭和 60 年

- 「京都市自転車放置防止条例」の制定
 - ・ 放置自転車の撤去を開始
 - ・ 自転車駐車場の付置義務を制度化

平成 12 年

- 「京都市自転車総合計画」の策定
- 「京都市自転車等放置防止条例」の改正
 - ・ 放置原動機付自転車の撤去を開始
 - ・ 自転車駐車場付置義務を強化
(食料品を取り扱わない小売店舗, 銀行・信用金庫, 遊技場を対象施設に追加)

平成 18 年

- 「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」の策定

2. 「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」の概要

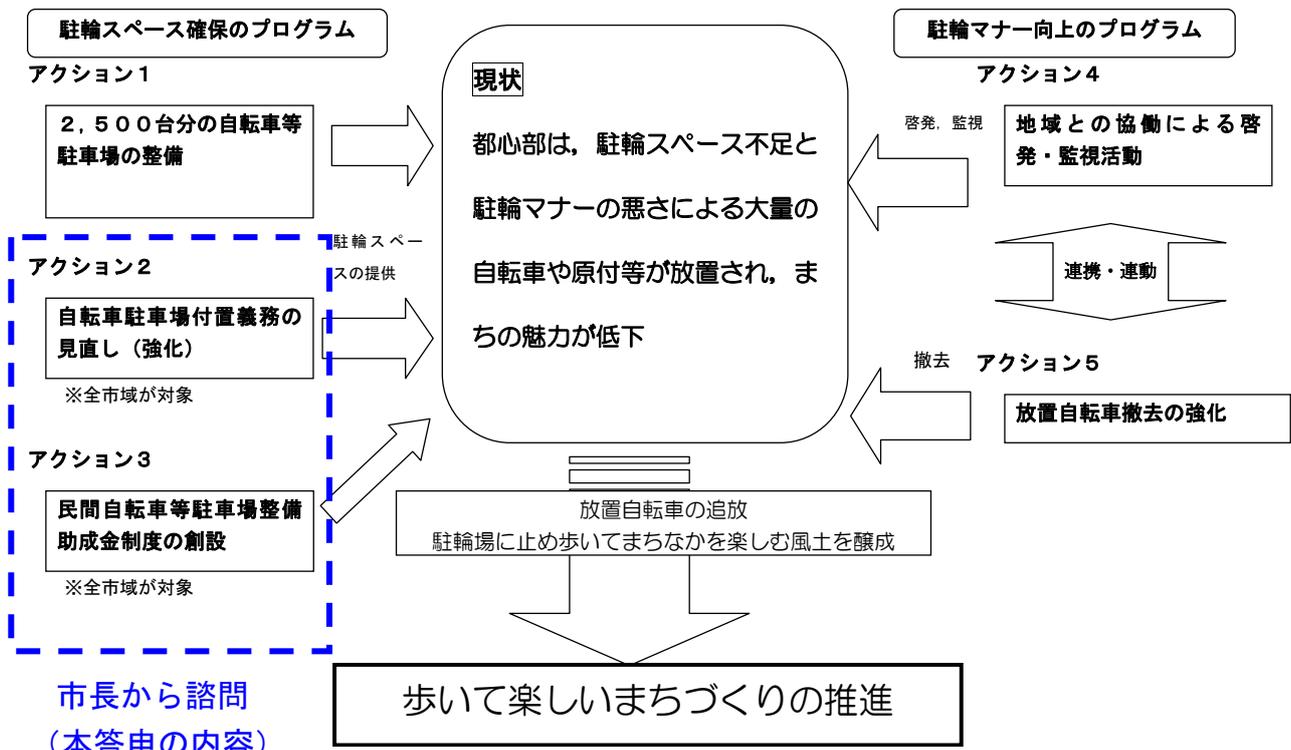
京都市では、「京都市自転車総合計画」をはじめとする取組を精力的に進めてきた結果、放置自転車等の台数について、駅周辺では「京都市自転車総合計画」策定前に比べ、大幅に減少してきたが、都心部においては逆に増加している状況にある。これは、「駐輪スペースの不足」と「駐輪マナーの悪さ」に起因するものと考えられ、今なお、多くの自転車等が放置されている状況にある。

この都心部での放置自転車等の問題の抜本的な解決を図るため、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間で集中的に取り組むメニューとして策定したのが、アクションプログラムである。

このプログラムは、上記の問題を解決するため、「駐輪スペースの確保」及び「駐輪マナー向上」から構成されており、「駐輪スペース確保のプログラム」として、「2,500 台分の自転車等駐車場の整備」、「自転車駐車場付置義務の見直し（強化）」及び「民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設」という 3 つのアクションと、「駐輪マナー向上のプログラム」として、「地域との協働による啓発・監視活動」及び「放置自転車撤去の強化」という 2 つのアクションの、計 5 つのアクションに取り組み、課題の解決に当たることとしている。

本答申においては、このうちアクション 2 と 3 に当たる、「自転車駐車場付置義務の見直し（強化）」及び「民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設」について市長から諮問を受けたことから、実態調査の結果等に基づき、以下、各項において個別に答申を行うものとする。

「都心部放置自転車等対策アクションプログラム」



「自転車駐車場付置義務の見直し（強化）」に係る答申

I. 付置義務制度の現状

1. 付置義務制度の沿革

自転車法は、わが国における放置自転車等対策の根拠法令となっており、これに基づいて各自治体が独自に条例を定め、放置自転車等の対策に取り組んでいる。

自転車法第5条第4項においては、駐輪需要を発生させる建築物の建築者に対し、建築物の規模に応じた一定の駐輪施設を設置することを義務付ける、いわゆる『自転車駐車場の付置義務制度』について、地方公共団体が条例で定めることができることを規定している。

【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（自転車法）】

（昭和55年法律第87号、平成5年12月改正）

第5条

4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。

『自転車法』第5条第4項の規定に付随して、国から各自治体に、付置義務制度創設に当たっての標準的なモデルが、下表のように示されている。

代表的な3つの業種が付置義務の対象施設として盛り込まれ、また、各自治体による調査の結果、大量の駐車需要を生じさせる業種が他にもあれば、必要に応じて3業種に加えて規定することが適当であると示されている。これらに基づき、各自治体が集客施設に対する付置義務を条例化し、運用している。

【標準自転車駐車場付置義務条例】

（昭和56年11月28日建設省都再発第101号 建設省都市局長から各都道府県知事・

各政令指定市市長あて通達）

| 施設用途 | 百貨店・ スーパーマーケット | 遊技場 | 銀行 | 〇〇 |
|---------------|--|--|--|--|
| 施設の規模 | 店舗面積が 400平方メートル を超えるもの | 店舗面積が 300平方メートル を超えるもの | 店舗面積が 500平方メートル を超えるもの | 店舗面積が 〇〇平方メートルを 超えるもの |
| 自転車駐車 場の規模 | 新築に係る店舗面積 20平方メートル ごとに1台 (1台に満たない 端数は切り捨てる。) | 新築に係る店舗面積 15平方メートル ごとに1台 (1台に満たない 端数は切り捨てる。) | 新築に係る店舗面積 25平方メートル ごとに1台 (1台に満たない 端数は切り捨てる。) | 新築に係る店舗面積 〇〇平方メートル ごとに1台 (1台に満たない 端数は切り捨てる。) |

2. 京都市における付置義務制度の状況

京都市では、昭和 60 年に条例を制定した際に、自転車駐車場の付置義務の規定を設けている。

当初は、食料品を取り扱う小売店舗のみを対象としていたが、平成 12 年に条例を改正し、食料品を取り扱わない小売店舗、遊技場及び銀行・信用金庫についても、付置義務の対象施設に加え、強化を図った。

昭和 60 年の条例施行以降、208 件 26,174 台分の届出がされ、平成 19 年度では、13 件 968 台分が整備されている状況にある。

【沿革】

○ 京都市自転車放置防止条例の施行（昭和 60 年）

店舗面積 400 m²以上の食料品を取り扱う小売店舗（スーパーマーケット等）
に対して自転車駐車場設置を義務付ける。

○ 京都市自転車等放置防止条例の改正（平成 12 年）

- ・ 店舗面積 400 m²以上の食料品を取り扱わない小売店舗
 - ・ 店舗面積 300 m²以上の遊技場
 - ・ 店舗面積 500 m²以上の銀行・信用金庫
- に対しても自転車駐車場設置を義務付ける。

【現行条例】

対象区域：市街化区域

| 対象施設 | 小売店舗 | 遊技場 | 銀行・信用金庫 |
|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 店舗面積 | 400 m ² 以上 | 300 m ² 以上 | 500 m ² 以上 |
| 設置基準 | 20 m ² /台 | 15 m ² /台 | 25 m ² /台 |

3. 京都市における付置義務制度の課題

現行条例では付置義務対象となっていない施設周辺における放置自転車の問題

京都市においては、小売店舗、銀行・信用金庫及び遊技場の3業種以外については、現在のところ自転車駐車場の設置は義務付けられておらず、極端に言えば、自転車での大量の来客が見込まれる施設であっても自転車駐車場を設置しなくともよい、ということになっている。

したがって、下の写真のように、自転車駐車場が設置されていない集客施設の周辺において、路上等に自転車が放置されている光景が、市内各所で少なからず見受けられる。

このような状況から、現在の自転車駐車場付置義務の対象施設や基準を、駐輪の実態に応じて見直し、必要な施設に対して、必要な規模の自転車駐車場の設置を義務付ける必要があると考える。

【映画館の例】



【コンビニエンスストアの例】



付置義務制度の見直し(強化)の必要性

駐輪の実態に応じて、必要な施設に対し、必要な規模の自転車駐車場設置を義務付け、自転車駐車スペースを確保することで、自転車の放置を防止し、自転車利用環境の整備を促進する。

Ⅱ. 付置義務制度の見直し

1. 付置義務制度の見直しの概要

京都市では、放置自転車等の問題の抜本的な解決を図るため、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間で集中的に取り組むメニューとして、5 つのアクションから構成するアクションプログラムを策定し、その中で、『自転車駐車場付置義務の見直し（強化）』を掲げ、自転車駐車場の整備を促進することとしている。

制度の見直しの趣旨は、集客施設に対する自転車駐車場の付置義務を強化することにより、自転車利用者の目的地である店舗等の集客施設に、より広く自転車駐車場設置の責務を果たしていただくことである。

本協議会においては、今回の制度見直しに当たり、他都市の状況や駐輪実態を踏まえ、アクションプログラムでも掲げているとおり、「既に対象となっている施設の店舗面積の引下げ」と「対象施設の拡大」の二つを大きな柱として検討を重ねてきた。

【都心部放置自転車等対策アクションプログラム「アクション 2」（抜粋）】

アクション 2 自転車駐車場付置義務の見直し（強化）

集客施設に対する自転車駐車場の付置義務を強化し、自転車利用者の目的地である店舗等の集客施設に、より広く自転車駐車場設置の責務を果たしていただく。

付置義務の対象となる店舗面積の引下げや対象施設の拡大を検討し、他の政令指定都市と比較しても厳しい基準への強化を目指す。

- 1 対象となる店舗面積（来客者が利用する面積）の引下げ
- 2 対象施設の拡大

2. 他都市における付置義務制度の概要

付置義務は多くの都市で条例化されており、このうち都市特性において共通点が多い政令指定都市における小売店舗、遊技場、銀行・信用金庫以外の対象施設及び店舗面積等の数値基準の一覧を、参考に下表に示す。

【他都市における小売店舗、遊技場、銀行・信用金庫以外の対象施設】

| 自治体名 | その他の対象施設 |
|-------|---|
| 仙台市 | 映画館、専修学校等、事務所 |
| さいたま市 | 学習施設、スポーツ施設、映画館、飲食店、カラオケボックス、病院等 |
| 千葉市 | 飲食店 |
| 川崎市 | レンタルビデオ店、飲食店、専修学校等、スポーツ施設、カラオケボックス、病院、映画館、公共施設等 |
| 新潟市 | レンタルビデオ店、飲食店、専修学校等 |
| 静岡市 | 映画館、専修学校等、事務所 |
| 名古屋市 | 飲食店、映画館 |
| 堺市 | 飲食店 |
| 広島市 | 専修学校等 |
| 福岡市 | 専修学校等、事務所 |

【他都市における店舗面積等の数値基準】

| 自治体名 | 小売店舗 | | 遊技場 | | 銀行等 | |
|-------|--|-------|-------|-------|---------------|-------|
| | 店舗面積 | 店舗面積 | 設置基準 | 設置基準 | 店舗面積 | 設置基準 |
| 札幌市 | 900㎡ | 45㎡/台 | 2800㎡ | 45㎡/台 | 1400㎡ | 70㎡/台 |
| 仙台市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| さいたま市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 千葉市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 川崎市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 新潟市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 静岡市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 名古屋市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 堺市 | 300㎡ | 10㎡/台 | 300㎡ | 10㎡/台 | 300㎡ | 15㎡/台 |
| 神戸市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 広島市 | 400㎡ | 20㎡/台 | 300㎡ | 20㎡/台 | 500㎡ | 25㎡/台 |
| 北九州市 | 設置基準:20台+(店舗面積-1,500㎡)/70【近隣商業地域】 店舗面積: 20台+(店舗面積-1,500㎡)/450【商業地域】 いずれも1500㎡ | | | | | |
| 福岡市 | 400㎡ | 200㎡ | 200㎡ | 10㎡/台 | 200㎡~500㎡は20台 | |
| | | | | | 500㎡ | 25㎡/台 |

※ 横浜市、浜松市、大阪市は付置義務条例未制定

3. 付置義務制度見直し（強化）の基本的な考え方

- ・ 対象施設については、実態調査の結果及び他都市の導入状況等を勘案し、設定する。
- ・ 設置基準（自転車等1台当たりの駐輪需要が生じる店舗面積）は、実態調査の結果に基づき、設定する。
- ・ 店舗面積は、国の標準条例よりも厳しい基準としている他都市の状況を参考に設定する。

対象施設については、他都市において導入例のある施設を参考にするとともに、実態調査により、一定数の駐輪需要が認められた施設を対象とすることが望ましいと考える。

次に、設置基準（自転車1台当たりの駐輪需要が生じる店舗面積）については、実態調査の結果に基づき、駐輪実態に即した数値を設定することが望ましいと考える。

そして、店舗面積については、昭和56年の国の附置義務標準条例についての通達において、「駐車場の設置は、駐車需要が20台以上と算定される場合に義務付けることとするのが適当である」とあり、現在、京都市を含めた政令指定都市の多くが「設置基準×20台」に相当する面積を店舗面積として設定している。

今回の見直しでは、より一層広くの施設に自転車駐車場設置の負担を求めるという考えの下、他都市の状況も参考に、より厳しく設定することが必要であると考えます。

4. 付置義務制度見直し（強化）の内容

本協議会においては、実態調査等の検証結果を踏まえ、市長から諮問のあった自転車駐車場付置義務の見直しについて、以下の表のとおり、施設区分及び数値基準を適用されるよう答申するものである。

この見直しにより、全ての施設において、適用率（*）が最低でも6割を超え、多くの施設では9割を超えることとなる。具体的な申請件数としては、過去の建築確認データから年間60件程度が見込まれ、今後の京都市における自転車駐車場整備に大きな効果を挙げる制度となることが期待される。

$$(*) \text{ 適用率} = \text{付置義務の対象となる店舗面積の合計} \div \text{全店舗面積} \times 100$$

現在、政令指定都市において、本見直し案よりも厳しい基準を設定しているのは、堺市と福岡市である。しかしながら、両市においては、全ての施設に対して本見直し案より厳しい基準を設定しているわけではなく（堺市：遊技場、映画館のみ、福岡市：銀行のみ）、対象施設も本見直し案ほど多くない。

したがって、付置義務の内容を全体として捕らえた場合、今回の見直し案は、政令指定都市の中でも最も厳しいレベルの基準になるものと考えている。

| 対象施設 | 現行 | | 見直し案 | | 適用率 | 申請予想（年間） | |
|------------|----------------------|--------------------|----------------------|----------------------|--------|----------|--------------|
| | 設置基準 | 店舗面積 | 設置基準 | 店舗面積 | | 件数 | 台数 |
| 小売店舗 | 20 m ² /台 | 400 m ² | 20 m ² /台 | 300 m ² | 90.4% | 19 | 2,198 |
| 遊技場 | 15 m ² /台 | 300 m ² | 15 m ² /台 | 250 m ² | 100.0% | 5 | 863 |
| 銀行・信用金庫 | 25 m ² /台 | 500 m ² | 25 m ² /台 | 400 m ² | 63.1% | 1 | 15 |
| スポーツ施設 | | | 15 m ² /台 | 250 m ² | 99.8% | 3 | 480 |
| 学習施設 | | | 20 m ² /台 | 300 m ² | 98.7% | 2 | 216 |
| レンタルビデオ店 | | | 15 m ² /台 | 250 m ² | 97.9% | 1 | 12 |
| カラオケボックス | | | 30 m ² /台 | 450 m ² | 100.0% | 1 | 33 |
| コンビニエンスストア | | | 20 m ² /台 | 150 m ² | 67.0% | 5 | 51 |
| 飲食店 | | | 20 m ² /台 | 300 m ² | 76.0% | 9 | 501 |
| 映画館 | | | 30 m ² /台 | 450 m ² | 100.0% | 1 | 10 |
| 病院 | | | 25 m ² /台 | 400 m ² | 96.6% | 10 | 1,922 |
| 郵便局 | | | 10 m ² /台 | 150 m ² | 88.7% | 1 | 77 |
| 美術館等 | | | 70 m ² /台 | 1,050 m ² | 75.5% | 1 | 10 |
| 官公署 | | | 25 m ² /台 | 400 m ² | 95.5% | 2 | 179 |
| 計 | | | | | | 61 | 6,567 (※) |

※ 規模に応じた緩和措置や業種に応じた緩和措置は考慮していない。

（1）対象施設の区分

対象施設の区分に当たっては、他都市の導入状況を参考にするとともに、美術館と博物館など、施設特性の似通った施設を取りまとめたうえで、既存の3業種の施設を含む14の施設に分類した（施設分類については、上表のとおり。）。

(2) 設置基準の検証結果

対象施設ごとの設置基準については、市内に立地する対象施設を14の施設に分類して約100箇所を抽出し、朝、昼、夕方の各時間帯における施設内の駐輪台数及び施設周辺の道路に放置されている駐輪台数を計測して、その集計結果に基づき算出を行った。

なお、放置自転車を生じさせないためには、駐輪需要がピークとなる時間帯を対象にすべきであると考え、ピーク時の設置基準を採用した。

(3) 店舗面積の検証結果

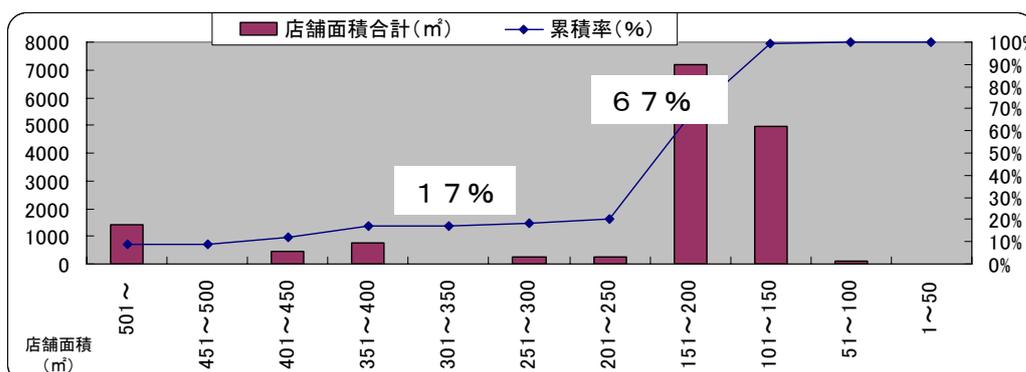
店舗面積の設定については、現在、京都市を含めた政令指定都市のほとんどが、「設置基準×20台」に相当する面積を店舗面積として設定しているが、今回の見直しでは、より一層広くの施設に自転車駐車場設置の負担を求めるという考えの下、台数を「15台」（コンビニエンスストアを除く。）にすることが望ましいと考えた。

コンビニエンスストアは、従来の付置義務対象である小売店舗の一業態であるが、実態調査の検証結果に基づく店舗面積は小売店舗と同等の数値となり、区分する必要性が薄いという結果であった。しかし、過去の建築確認申請データで見ると、コンビニエンスストアの店舗面積の分布は100㎡～200㎡が約80%を占めていることと、「設置基準×15台」を店舗面積とした場合、全店舗面積に対する適用率が約17%と極めて低くなることから、コンビニエンスストアに対しては、より厳しい基準を設定することが望ましいと考えた。具体的には、店舗面積を、他の施設の2倍の厳しさとなる「設置基準×7.5台」で算出し、150㎡とすることとした。このことによりコンビニエンスストアの適用率は約17%から約67%に増加し、他の施設の適用率と遜色ないレベルとなる。

【国が適当とする設置規模（20台）以外で課している政令指定都市】

| 自治体名 | 対象施設 | 店舗面積 | 設置基準 | 設置台数 |
|------|-------|---------------|-------|------|
| 堺市 | 遊技場 | 300㎡ | 30㎡/台 | 10台 |
| | 映画館 | 300㎡ | 30㎡/台 | 10台 |
| | 小売店舗 | 300㎡ | 10㎡/台 | 30台 |
| | 飲食店 | 300㎡ | 10㎡/台 | 30台 |
| | パチンコ店 | 300㎡ | 5㎡/台 | 60台 |
| 福岡市 | 銀行 | 200㎡～500㎡は20台 | | |
| | | 500㎡ | 25㎡/台 | 20台 |

【コンビニエンスストアの店舗面積別の分布状況】



Ⅲ. 付帯意見

1. 制度に反映すべき事項

(1) 既存不適格となる施設の取扱い

- ・ 京都市自転車等放置防止条例に、既存不適格施設であっても自転車駐車場の設置に努めなければならない旨を明記することを求める。

本見直し案により、付置義務の対象となる施設が3施設から14施設に増加するとともに、これまでから対象となっていた3施設についても、適用店舗面積が引き下げられることとなる。このため、新たな基準を当てはめると付置義務の対象となるが、既存施設であるため条例の適用を受けない、いわゆる既存不適格の問題が生じることとなる。

こうした問題は、条例により付置義務を定めた昭和60年及び改正により対象施設を増やした平成12年にも同様に生じており、条例施行前に建設された施設については、状況に応じて行政指導としての駐輪場設置の指導は行うものの、新たに建て替え又は増築を行うまでは強制的な措置を講ずることができず、実効性の確保や新設施設との公平性の観点から問題がある状況となっている。

このため、今回の条例改正に当たっては、こうした問題があることを考慮し、既存不適格となる施設についても、本質的には付置義務の対象となることを自覚いただき、施設設置者の自主的な自転車駐車場整備が促されるような規定を盛り込むことが不可欠であると考えます。

具体的には、見直し案に基づき改正する条例に、既存不適格施設であっても自転車駐車場の設置に努めなければならない旨を明記することを求める。

(2) 隔地自転車駐車場の離隔距離の拡大

- ・ 現行条例では概ね50mとしている施設と隔地自転車駐車場との離隔距離について、原則は残しつつ、やむを得ない場合には150～250m程度の距離まで拡大することを求める。

隔地自転車駐車場を設置する場合、現行条例では施設から概ね50m以内に確保することとしている。今後は、本見直し案により付置義務の対象施設が大幅に増加することから、主に都心部など地価の高い地域においては、敷地内での駐輪スペースの確保が難しく、隔地自転車駐車場により対応する事例が増加することが想定される。

しかし、施設からの距離が概ね50mという現行の距離設定は、目的施設にできるだけ近い場所に止めるという自転車利用者の特性には合致する一方で、施設設置者にはその距離内に自転車駐車場のスペースを確保することが困難な事例もあると考えられる。そこで、原則は概ね50mとしつつ、都心部など自転車駐車場スペースの確保が特に難しい地域においては、自転車利用者が利用しやすい距離に留意しつつ、施設と隔地自転車駐車場との離隔距離を拡大できるような規定を盛り込むことが必要であると考えられる。

具体的には、本見直し案の基礎データ収集の際に実施したアンケート調査結果で示された「徒歩3分以内」という自転車利用者が許容できる離隔距離に基づき、やむを得ない場合の最大離隔距離として150～250m程度の距離を設定することを求める。

(3) 業態に応じた緩和措置

- ・ 拡大する 11 施設のうち、業態が多岐にわたり、業態に応じて駐輪需要が異なる「飲食店」について、現行条例にある「食料品を取り扱わない小売店舗」への緩和措置と同様に、業態に応じた緩和措置を講じることを求める。

現行条例において、食料品を取り扱わない小売店舗については、業態が多岐にわたり、また業態により駐輪需要が異なるため、一律の基準で付置義務を課すことはふさわしくないことから、下表のとおり、業態に応じた緩和措置を講じているところである。

今回、拡大する 11 施設のうち「飲食店」についても同様に、客層の違いや酒類の提供の有無など業態が多岐にわたり、また業態により駐輪需要が異なることから、現行条例にある「食料品を取り扱わない小売店舗」への緩和措置と同様に、業態に応じた緩和措置を講じることを求める。

【食料品を取り扱わない小売店舗における業態に応じた緩和措置】

| 業種 | 緩和割合 |
|---|------|
| 織物・衣服・身の回り品小売業(寝具小売業を除く。) | 5 割 |
| 家庭用機械器具小売業 | |
| 医療品・化粧品小売業 | |
| 農耕用品小売業 | |
| スポーツ用品小売業 | |
| 花・植木小売業 | |
| 寝具小売業 | |
| 自動車・自転車小売業 | |
| 家具・じゅう器・家庭用機械器具小売業(家庭用機械器具小売業を除く。) | |
| がん具・娯楽用品小売業のうち、主として市松人形、京人形、五月人形及び雛人形の小売業 | |
| 写真機・写真材料小売業 | |
| 時計・眼鏡・光学機械小売業 | |
| 貴金属製品小売業 | |
| 他に分類されないその他の小売業のうち、主として愛がん動物の小売業 | |

2. その他取り組むべき事項

(1) 関係事業者への十分な周知活動

今後、対象事業者には自転車駐車場整備の負担を強いることとなるものの、集客施設における原因者負担としての付置義務は、放置自転車対策の解決に大きな効果が見込まれるものである。対象事業者には、このような取組の趣旨を理解いただいたうえで、円滑な制度運用が図られるよう、改正条例の施行前にあらゆる機会を通じて、十分な説明、周知活動を行うことが望ましい。

(2) 自主的に自転車駐車場を設置（増設）した者への表彰・公表制度の創設

前項の「(1) 既存不適格となる施設の取扱い」において、条例に既存不適格施設であっても自転車駐車場の設置に努めなければならない旨を明記し、施設設置者の自主的な自転車駐車場整備が促されるよう求めることとした。

今後においては、こうした取組をより実効あるものとするため、既存不適格施設に相当数の自転車駐車場を設置した場合や、付置義務台数を大きく上回る自転車駐車場を設置した場合の表彰・公表制度を創設することが望ましい。

(3) 地域別基準の設定の検討

付置義務は、「市街化区域内の建物に一律に課す」こととしているが、現状の駐輪実態を見ると、地域特性により、駐輪需要の発生度合いに差異が見受けられる事例もある。

このことから、今後、一律の基準による運用を行っていく中で、地域特性による駐輪需要の動向を注視しながら、その特性に応じた基準の設定について、引き続き検討を進めていくことが望ましい。

「民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設」に係る答申

I. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の現状

1. 他都市における民間自転車等駐車場整備助成金制度の概要

民間自転車等駐車場整備助成金制度は多くの都市において運用されているが、現在、その中でも目立った実績のある都市は、東京都足立区と神奈川県横浜市である。また、これらの都市の実績には及ばないものの複数の都市でも実績がある。

足立区と横浜市の助成金制度は、実績が多だけでなく、京都市と都市状況も類似しているため、制度の創設に当たっては、これらの都市の助成金制度を参考とする。

(1) 助成要件

足立区及び横浜市の助成要件を見ると、足立区では自転車に加え、原動機付自転車も対象としている。

また、対象地域の立地条件については、駅周辺であることが共通し、その他の立地条件として、足立区はバス停付近を対象に含めており、横浜市は「市長が適当と認めるもの」と規定することにより、駅周辺以外の地域も対象にすることを可能としている。

| 自治体名 | 対象 | 立地条件 | 収容台数 | 運営年数 |
|------|-----------|--|-------------------------|---|
| 足立区 | 自転車 原付 | 駅，バス停から概ね300m | 30台以上 (増設も同様) | 5年以上 |
| 横浜市 | 自転車 | 下記①，②のいずれか ①駅から概ね300m ②自転車放置禁止区域に接し，立地等市長が適当と認めるもの | 50台以上 (増設は100台以上が対象) | ・平置式 5年以上 ・立体自走式 7年以上 ・立体機械式 10年以上 |

(2) 助成内容

足立区では、建設費に対する助成として、「実建設費」と「区が定めた標準建設費」とを比較し、低い方の額の1/3を助成している（限度額は自転車駐車場の形式に応じて決められている。）。

また、横浜市では、「実建設費」と「市が定める標準建設費」とを比較し、低い方の額の2/3を助成している（限度額は予算の範囲内としている。）。

なお、足立区では建設費のほか、管理費の助成として、複数年度にわたる固定資産税等相当額の助成を行っている。しかし全体的な状況として、限られた予算の中、毎年の補助額の累積負担が助成制度そのものをひっ迫させることから、他都市での導入事例は極めて少ない状況となっている。

| 自治体名 | 助成額 | 限度額 |
|------|--|---------------------------------------|
| 足立区 | 下記①, ②のいずれか低い額×1/3 ①建設費 ②標準建設費（1台あたり） ・自転車 平置式 6万円/台 立体式 10万円/台 ・原付 平置式 9万円/台 立体式 15万円/台 | ・平置式 500万円 ・立体式 1,000万円 （原付も同様） |
| 横浜市 | 下記①, ②のいずれか低い額×2/3 ①建設費 ②標準建設費（1台あたり） 平置式 6万円/台 立体式（地上） 15万円/台 立体式（地下及び機械） 30万円/台 | 予算の範囲内 |

2. 京都市における民間自転車等駐車場整備の支援事業

京都市では現在、商店街等事業者に限られるものの、民間自転車等駐車場整備を支援する事業として、「商店街等環境整備支援事業」を運用している。

この事業は、市民生活に重要な役割を果たしている市内の商店街や小売市場の振興を図るため、その個性を生かして、魅力あふれる買い物環境づくりに取り組む事業へ補助を行う制度であり、近年、商店街による自転車等駐車場整備の実績はないものの、小売市場（スーパー）としては、平成 15、16 及び 18 年度にそれぞれ 1 件ずつ利用されている。

「商店街等環境整備支援事業」は、京都市が実施主体となる別の補助事業との併給を認めていないため、本助成金制度との併用は不可能であるが、下表のとおり、国、府の制度との併用は可能である。

このため、対象事業者は限られるものの、助成金制度の運用に当たっては、こうした制度の活用も含めて広く施設設置者に対して周知を行うことで、民有地の活用や民間事業者の参入促進を促し、もって自転車等駐車場の整備が促進されるものとする。

現行の民間自転車等駐車場整備の支援事業

| 実施主体 | 制度名 | 補助限度 | 負担割合 |
|------|----------------|-------|---------------|
| 京都市 | 商店街等環境整備支援事業 | 1 億円 | 市が 2 分の 1 を負担 |
| 京都府 | 商店街等共同利用施設整備事業 | 5 千万円 | 府が 2 分の 1 を負担 |
| 国 | 中小商業活力向上事業 | 5 億円 | 国が 2 分の 1 を負担 |

国、京都府及び京都市の各制度の併用による施設設置者等の負担割合

| | 負担割合 |
|------------|--|
| 市単独利用の場合 | 市・設置者が <u>2 分の 1</u> ずつ負担 |
| 市・府併用の場合 | 府・市・設置者が <u>3 分の 1</u> ずつ負担 |
| 市・府・国併用の場合 | まず国が 2 分の 1 を負担し、残りの 2 分の 1 を府・市・設置者が各 3 分の 1 ずつ負担 (結果、国が 2 分の 1、府・市・設置者が <u>6 分の 1</u> ずつ負担) |

Ⅱ. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設

1. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の概要

京都市では、放置自転車等の問題の抜本的な解決を図るため、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間で集中的に取り組むメニューとして、5 つのアクションから構成するアクションプログラムを策定した。

このプログラムのアクション 3 として、『民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設』を掲げ、自転車等駐車場の整備を促進することとしている。

制度創設の趣旨は、都心部や駅周辺では放置自転車が多く、自転車等駐車場が不足している状況にあるものの、京都市の厳しい財政状況の中、京都市が多くの公共自転車等駐車場を整備することは困難な状況にあるため、民間自転車等駐車場の整備に対する助成金制度を創設することにより、民有地の活用や民間事業者の参入促進を図り、もって自転車等駐車場の整備を促進することである。

本協議会においては、他都市の状況や自転車利用者のニーズ等も踏まえながら、適正な制度の内容について、検討を重ねてきた。

【都心部放置自転車等対策アクションプログラム「アクション 3」(抜粋)】

アクション 3 民間自転車等駐車場整備助成金制度の創設

自転車等駐車場を確保していくためには、民有地の活用や民間事業者の参入促進を図る必要がある。

このため、都心部や駅周辺など放置自転車が多く、自転車等駐車場が不足している地域における、自動車駐車場からの転換を含む民間自転車等駐車場の整備に対する助成金制度を創設する。

2. 民間自転車等駐車場整備助成金制度の内容

| | |
|----------|---|
| 1 助成対象要件 | |
| (1) 立地 | 駅から概ね250m以内の地域及び市長が適当と認める地域（都心部等） |
| (2) 収容台数 | 25台以上（原付・自動二輪は自転車1.5台分で換算） |
| (3) 対象 | 民間事業者（ただし、原則として鉄道事業者を除く。） |
| (4) 運営期間 | 開設より継続して5年以上運営すること |
| (5) 助成返還 | 運営期間が5年未満の場合、次のとおり、返還を求めることができる。 <ul style="list-style-type: none">・ 3年未満 助成金の全額・ 3年以上4年未満 助成金の1/2・ 4年以上5年未満 助成金の1/3 |
| 2 助成内容 | |
| (1) 助成額 | 下記①, ②を比較し、いずれか低い額の1/2 <ul style="list-style-type: none">①建設費②市が定める標準建設費<ul style="list-style-type: none">・ 平置式 6万円/台・ 立体式 10万円/台 |
| (2) 上限額 | 300万円 |

(1) 助成要件

対象範囲は全市とし、立地条件は、駅から概ね250m以内の地域又は市長が適当と認める地域（都心部等を想定）とする。

対象規模は、自動車駐車ますが2～3台となる50㎡規模の狭小な土地まで助成対象とできるように、25台以上とする（原動機付自転車の取扱いについては、占有面積等を踏まえ自転車1.5台分で換算）。また、近年の自動二輪車の需要増も踏まえ、自転車等の駐車スペースを設けたうえで、当該自転車等駐車場に自動二輪車用の駐車スペースを設けることも可能とする（同じく自転車1.5台で換算）。

助成対象は、民間事業者に限定する。ただし、鉄道事業者については、自転車法において積極的な協力義務が課せられていることから、原則として適用除外とする。

運営期間については、助成金の有効活用の観点から、一定期間の運営を条件とする。具体的な年数については、自転車駐車場の経営がビジネスとして確立しているとは言えず、中長期的な経営予測が困難であることに鑑み、継続5年以上とする。

助成金の返還条項については、運営期間の要件を下回る場合、全額返還が基本的な考えではあるものの、運営期間の要件設定の考え方と同様の理由から、返還割合を上表のように段階的に設定する。

(2) 助成内容

建設費について助成することとし、助成額は「実建設費」又は「市が定める標準建設費」のいずれか低い額の2分の1とする。

ただし、一定規模（概ね100台）以上の自転車駐車場に係る経営の安定性を考慮し、助成額に上限（一箇所当たり300万円）を設ける。

Ⅲ. 付帯意見

(1) 助成金制度の利用促進を図るための助成内容の充実

本答申において示した助成金制度の内容のうち、助成割合については、実建設費又は市が定める標準建設費の「2分の1」とすることを提示した。これは、制度の利用促進の観点と他都市の状況（足立区は3分の1，横浜市は3分の2）も参考に設定したものであるが、自動車駐車場経営と異なり、自転車駐車場の経営が十分に普及しているとは言えない現在の状況にあつて、地権者や事業者の方々に魅力ある制度として歓迎され、制度創設当初から多くの利用をいただくためには、助成割合をできる限り高くすることが望ましい。また、採算性に問題があると想定される、概ね100台規模までの施設を助成対象とする考え方から上限額を設定しているが、この上限額についても、できる限り高くすることが望ましい。

助成割合及び上限額を高くすることによる京都市の支出額の増加について、市が厳しい財政状況にあることは十分に承知しているが、本制度は公共駐輪場を新規に建設するよりも低い経費支出での整備が可能であり、かつ建設後の運営の手間も民間に委ねられるという利点がある。また、特に都心部等においては、拠点となる大規模公共駐輪場を補完する小規模駐輪場の分散配置に資するものであり、放置自転車対策に優れた効果が期待できることを考慮いただき、充実に向けた内部調整を図られたい。

(2) 市民・事業者に対する助成金制度の幅広い周知活動

本制度の目的は、民有地の活用や民間事業者の参入促進を図り、もって自転車駐車場の整備を促進することであるが、より実効性の高い制度としていくためには、市民や事業者に広く認知され、制度活用が進むことが条件となる。

このため、制度発足時は当然のことながら、市民しんぶん等による行政の自主広報をはじめ、土地オーナー・駐輪場事業者への働き掛けなど、あらゆる機会を通じて、制度の広報を行うことが望ましい。

(3) 制度活用状況や他都市の状況を踏まえた制度改正の検討

本制度を、より活用しやすく実効ある制度として継続していくため、制度の活用状況や他都市の状況を踏まえながら、制度改正について柔軟に対応すべく、検討を進めていくことが望ましい。

参考

写

諮 問 書

京都市自転車等駐車対策協議会会長様

京都市自転車総合計画を実践
するための、都心部放置自転車
等対策アクションプログラム
に掲げる、自転車駐車場付置義
務の強化及び民間自転車等駐
車場整備助成金制度の創設に
当たり、御意見をいただきたく、
ここに諮問します。

平成19年4月20日

京都市長 梶本頼兼

京都市自転車等駐車対策協議会委員名簿

敬称略・五十音順

| | 氏 名 | 役 職 等 |
|----|---------|----------------------------|
| | 秋田 和子 | 京都市老人クラブ連合会女性副委員長 |
| | 石野 猛 | 京都商店連盟常任理事 |
| | 伊豆田 富美子 | 京都市地域女性連合会常任委員 |
| | 井原 秀隆 | 京都サイクリング協会理事長 |
| | 大賀 洋子 | 京都市P T A連絡協議会常任理事 |
| | 大西 諒 | 市民公募委員 |
| | 岡本 光司 | 京福電気鉄道株式会社鉄道部長 |
| | 織田 厚 | 京都百貨店協会事務局長 |
| | 葛西 宗久 | 京都市交通局長 |
| | 北富 洋二 | 京都商工会議所理事 産業振興部長 |
| 会長 | 北村 隆一 | 京都大学大学院教授 |
| | 見坂 茂範 | 国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所長 |
| | 里見 晋 | 京都市都市計画局長 |
| | 末永 敬子 | コンシューマーズ京都（京都消団連）理事 |
| | 鈴木 晴奈 | 市民公募委員 |
| | 高桑 三男 | 京都市教育長 |
| | 田中 健介 | 東海旅客鉄道株式会社新幹線京都駅総務科長 |
| | 丹司 透 | 叡山電鉄株式会社常務取締役総務部長 |
| | 塚口 博司 | 立命館大学教授 |
| | 長島 伊津子 | 京都市肢体障害者協会広報委員 |
| | 中田 壽子 | 京都市視覚障害者協会理事 |
| | 長谷川 吉典 | 京のアジェンダ21フォーラム事務局コーディネーター |
| | 春名 幸一 | 西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長 |
| | 廣瀬 佳蔵 | 京都府府民生活部安心・安全まちづくり推進課長 |
| | 古川 孝助 | 京都府自転車軽自動車商協同組合理事長 |
| | 前田 勝 | 京阪電気鉄道株式会社鉄道企画部課長 |
| | 榎山 雅史 | 近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部企画統括部計画部長 |
| | 丸毛 静雄 | 京都新聞社論説委員長 |
| | 三木 和幸 | 京都府警察本部交通部長 |
| | 水田 雅博 | 京都市交通政策監 |
| | 森井 保光 | 京都市産業観光局長 |
| | 山岸 吉和 | 京都市文化市民局長 |
| | 山崎 糸治 | 京都市建設局長 |
| | 山西 弘剛 | 阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部調査役 |

※ 協議会委員の変更について

敬称略・五十音順

| 氏名 | 役職等 | 委員在任期間 |
|----------|-------------------------------|-------------------------------|
| 大島 仁 | 京都市都市計画局長 | 平成19年4月19日から 平成20年3月31日まで |
| 門川 大作 | 京都市教育長 | 平成19年4月19日から 平成19年12月14日まで |
| 桐村 富雄 | 京都府警察本部交通部長 | 平成19年4月19日から 平成20年6月9日まで |
| 工藤 和秀 | 近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部企画統括部計画部長 | 平成20年2月20日から 平成20年8月26日まで |
| 栗田 賀吏 | 東海旅客鉄道株式会社新幹線京都駅総務科長 | 平成19年4月19日から 平成20年8月26日まで |
| 島田 與三右衛門 | 京都市交通局長 | 平成19年4月19日から 平成20年3月31日まで |
| 中西 基之 | 京福電気鉄道株式会社取締役 | 平成19年4月19日から 平成20年2月19日まで |
| 西川 美佐 | 京都市PTA連絡協議会常任理事 | 平成19年4月19日から 平成20年6月9日まで |
| 早瀬 善男 | 京都商店連盟会長 | 平成19年4月19日から 平成20年8月10日まで |
| 松村 憲次 | 京都府企画環境部交通対策課長 | 平成19年4月19日から 平成20年6月9日まで |
| 宮崎 義弘 | 京都百貨店協会事務局長 | 平成19年4月19日から 平成20年6月9日まで |
| 森 勝 | 京都府自転車軽自動車商協同組合理事長 | 平成19年4月19日から 平成20年2月19日まで |
| 芳野 彰夫 | 近畿日本鉄道株式会社 鉄道事業本部企画統括部計画部長 | 平成19年4月19日から 平成20年2月19日まで |