

## 仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例 の見直し(案)に対する意見の概要と本市の考え方

### (1) 見直し全般に関する意見 (7件)

No	意見の概要	本市の考え方
1	台数の減免や既存の附置駐輪場があまり活用出来ていない点について指摘がなされていたため、今回の改正は非常にありがたいものと認識しています。	見直し(案)により、取り組んでまいりたいと考えております。
2	利用実態に合わせた改正により、「杜の都 仙台」の魅力的な都市空間の創出や、民間開発の促進に期待できると考えています。	
3	今回の見直しについて、大いに評価しています。	
4	基本的に条例改正に賛成します。	
5	<p>第5回PTにおいて自転車のトリップ数が減少したことは分かりました。同資料では自転車のトリップ減少と鉄道のトリップの増加が対になっていると見えます。都心部は地下鉄やJR線の駅勢圏にある範囲が多くを占め、このことから都心部の自転車交通量は減っていると考えられるので、都心部を緩和の対象とすることは妥当と考えます。今後、大規模なマンション計画があり都心部での自転車交通量は増加するものと思われまます。よって、規制緩和の影響を経年的に調査し、一定期間で再検討する仕組みがあっても良いと思われまます。</p> <p>一方で、都心部であっても鉄道駅から離れた大規模施設の附置義務駐輪場では、提示された資料が都心部一括での表現になっており需要に対しての余裕の有無は不明です。あらためて調査を要すると考えまます。調査結果によっては、駅勢圏内外で扱いを変えるべきと考えまます。</p>	<p>都心部にある附置義務駐輪場の実態調査では、駅からの距離による利用率の明確な違いは見受けられないことから、見直し(案)により、取り組んでまいりたいと考えております。</p> <p>なお、見直し後においても、継続的に利用状況の調査を行い、利用実態の把握に努めてまいります。</p>

6	<p>商業地域で自転車駐輪場の設置台数を減らす方向での見直し案となっていますが、こうした見直しは実態がどうであれ、「仙台市が市民に対して自転車利用を推奨しない」という意思表示にとられかねません。危機的な気候変動のもとで、ますます環境配慮型の交通手段（公共交通や自転車、徒歩）の利用が推奨される中、仙台市としてこれに逆行するような見直し案には反対いたします。</p>	<p>今回の見直しは、附置義務駐輪場の実態調査に即した適正な附置義務台数を課すほか、駐輪場の案内を明確化するものです。この見直しにより、都心再構築プロジェクトに資するまちづくりや附置義務駐輪場の利用促進を図ってまいりたいと考えております。</p> <p>本市では、今後とも環境にやさしい地下鉄・バスなどの公共交通とともに、自転車利用を推進してまいります。</p>
7	<p>本提案の根拠としている「都心への自転車とバイクによる来訪者の減少」について、その背景や原因の分析内容が十分に説明されていません。例えば、「都心への来訪者の総数」「公共交通利用者の数」「自家用車利用者の数」の分析結果がないと、自転車駐輪場の台数が充足しているとは言えないと思います。商業地域全体として自家用車の駐車場が増え自家用車利用の利便性が増している可能性も高く、もしそうした理由で駐輪場の利用が減っているのであれば、「2050年ゼロカーボンシティ」の方針と逆行する見直し案と言わざるを得ません。現在は少数の使いづらい大規模駐輪場で台数を稼いでいる印象も強く、もっと小規模の駐輪場を多くの地区に設置するなど駐輪場の利便性向上も検討すべき課題と考えます。「都心への自転車とバイクによる来訪者の減少」だけで安直に駐輪場の台数を減らす提案をするのではなく、しっかりと分析し、結果を市民に説明した上で見直し案を再検討すべきと考えます。</p>	<p>都心への来訪者について、平成14年及び平成29年に実施した仙台都市圏パーソントリップ調査を比較すると、都心を目的地とする総数は減少しており、また、移動手段の割合をみると、徒歩及び公共交通利用者は増加し、自家用車及び自転車・バイク利用者は減少しております。</p> <p>この自家用車及び自転車・バイクの減少は地下鉄東西線の開業により、移動手段が鉄道へ転換したことが一因であると考えております。</p> <p>また、附置義務駐輪場は20台以上の駐輪需要を生じさせる建築物について整備を義務付けており、小規模な駐輪需要にも対応したものとしております。都心部では162箇所（令和2年3月）の附置義務駐輪場が設置され、駐輪需要に応じた整備を促進しています。</p> <p>今回の見直しで、駐輪場の案内の明確化を図り、附置義務駐輪場の利用を促進してまいりたいと考えております。</p>

(2) 項目1 大規模施設の義務付け台数算定基準の引き下げに関する意見 (11件)

No	意見の概要	本市の考え方
8	駐輪場の利用実態に即して附置義務台数を緩和されることはとても良いことと思います。	見直し(案)により、取り組んでまいりたいと考えております。
9	今般、利用実態に基づいて駐輪場の附置義務台数の基準を見直すことは大変良い施策だと考えています。	
10	附置義務の量を大幅に減ずることは、都心再構築プロジェクト等を推進する上でも大きな効果をもたらすもので、まさに時宜を得た判断です。	
11	実態調査の分析に基づき附置義務台数が大幅に緩和されることは、都心の再構築を促進するためにも大変良い施策と思います。	
12	使われていない駐輪スペースが、まち中の賑わいや景観を損ねていると感じることもあり、利用者が不便を感じない範囲で、適切な台数を整備する今回の条例見直しに賛同いたします。	
13	今回の条例見直しの背景には同感であり、「大規模施設の義務付け台数算定基準の引き下げ」により、都心部における建築物の床面積が都市機能を高めるために有効に働くと考えます。	
14	市内の公共交通の整備状況、また、コンパクトシティ化や歩行者中心のまちづくりが求められる中、利用実態の根拠もあり、算定基準の引き下げは適切と考えます。	

15	<p>仙台市中心部の都市環境にとって非常に望ましいものと思います。ぜひ見直しの早期実現に向けて進めて頂きたいと存じます。但し、仙台中心部の建物床面積の多くを占める「事務所」が見直し対象から外れることは、今後の仙台都心のあるべき姿からするとデメリットがあるのではないかと危惧しております。</p> <p>仙台都心のオフィスビルの駐輪場を見る限り、平日日中でも空きが多いように見受けられます。これは駅徒歩圏のオフィスビルでは特に顕著に表れます。事務所の見直しにあたっての基準例ですが、下記が考えられると思います。</p> <p>【実態に見合った見直し】→事務所勤務者の大部分が地下鉄・バス等利用と想定される仙台都心・地下鉄駅至近の高機能・高容積オフィスについては、店舗等と同じ見直し基準とする。</p> <p>【都市機能誘導を考慮した見直し】→1階または低層部に都市貢献機能（都市の賑わいに資する取組や滞留空間、防災機能）を導入した場合は、附置義務台数を一定台数控除する。</p>	
16	<p>総量として、都心への自転車とバイクによる来訪者の減少が確認出来ているのであれば、④専修学校等⑤事務所においても低減率の変更を行っても良いのではないのでしょうか。④、⑤の用途を低減していない根拠等あればご教示願います。</p>	<p>附置義務駐輪場の実態調査によると、専修学校や事務所については、全体的に利用率が高く、今後も現行基準での附置義務が必要と考えます。</p> <p>自転車は、地下鉄・バスなどの公共交通とともに、環境にやさしい乗り物であり、今回の見直しは、自動車のように他の交通手段へ誘導を図るものではなく、路上への無秩序な駐輪を防止するためにも、建物の用途と床面積に応じた附置義務台数の確保は必要であり、都市貢献等による緩和はなじまないものと考えます。これは、混合用途の場合も同様です。</p>
17	<p>事務所用途は、今回変更なしですが、高機能オフィスの整備要件を満たす場合、用途面積に応じて整備台数の算定が低減される等、ご検討いただきたく思います。</p>	
18	<p>せんだい都心再構築プロジェクトでは、都心における土地や建物の有効活用や公共交通の更なる利用促進を目的とした附置駐車場に対する緩和の考え方があることから、駐輪場においても、公共交通利用促進策等による特例低減制度をご検討頂きたくお願いします。</p> <p>附置義務台数の見直し案に、大規模施設の義務付け台数算定基準の引き下げについて記載がございますが、事務所用途につきましても低減率の適用をご検討頂きたくお願い申し上げます。仮に適用が難しい場合におかれましても、混合用途か</p>	

	つ大規模の場合といった特殊な状況に対する緩和策をご検討頂きたくお願いします。	
--	--	--

### (3) 項目2 設置場所及び案内に関する意見 (3件)

No	意見の概要	本市の考え方
19	放置自転車の削減を図る上での方策として適切と考えます。	見直し(案)により、取り組んでまいりたいと考えております。
20	場所が分かりにくく、使われていない駐輪場もあると思います。位置や利用方法を明示してもらえると使いやすくなると思います。	
21	<p>附置義務駐輪場が利用しやすくなる取組に関しては、見直しの基準①～④を具体的に示す工夫が必要です。</p> <p>条例の見直しに加え、リーフレットを作成するなどして設置者には利用しやすい工夫について十分理解してもらうことはもとより、市民(自転車利用者)にも附置義務駐輪場の意義を分かってもらう広報が求められると思います。</p>	条例の見直しについて、本市ホームページへの掲載やリーフレットの作成等を予定しており、今後とも建築主や市民の皆様へのわかりやすい広報に努めてまいります。

### (4) 項目3 車種別の台数割合(変更)に関する意見 (3件)

No	意見の概要	本市の考え方
22	利用実態にあわせた変更ということで適切と考えます。	見直し(案)により、取り組んでまいりたいと考えております。
23	附置義務駐輪場における自転車の割合を増加させることについては実態に合っており妥当と考えます。	
24	<p>新設だけでなく、既存の附置義務駐輪場の有効活用についてもご配慮いただきたいです。今回の変更案では、自転車、原付自転車、自動二輪車の割合の変更が計画されており、また、施行規則第4条第2項に、「当該自転車等駐車場の周辺における自転車等の放置状況に基づき、これを補正することができる。」との規定がありますが、放置状況のみではなく、周辺附置義務駐輪場の利用実態を勘案し、原付自転車や自動二輪車の一部について100メートル以内にある他の附置義務駐輪場を隔地駐輪場として認める規定や、増築或いは大規模修繕、模様替え時にも既存附置義務駐輪場のこの割合変更を適用できる規定の検討を進めていただきたく存じます。</p>	<p>既存の附置義務駐輪場についても変更の届出を行うことで、見直し(案)を適用することができます。この場合、義務付け算定台数・設置場所の案内・車種別の台数割合は、すべて見直し(案)に適合する必要があります。</p> <p>また、附置義務台数の全部や一部を隔地駐輪場として、他の附置義務駐輪場の駐輪台数に加えて利用することは、現行制度と同様に見直し後も可能です。</p>

(5) 附置義務駐輪場に関するその他の意見（9件）

No	意見の概要	本市の考え方
25	<p>自動車駐車場では、「建築物における駐車施設の附置及び管理に関する条例」において、市長の認定を受けることにより敷地以外（隔地）に附置することが認められています。</p> <p>このことから、都心におけるメリハリのある歩行者空間のネットワークと賑わいが連続するまちづくりが展開できるよう、今回の見直しにおいて、自転車駐輪場の隔地整備についても特例で認める等、ご検討いただきたく思います。</p>	
26	<p>附置義務駐輪場については、個別設置のほかに商店会など一定規模の団体での設置を認め個別の経済的負担緩和を図って下さい。</p> <p>理由</p> <p>①公共駐輪場利用に市民の理解が進んだ。</p> <p>②店舗の附置義務駐輪場の位置が分かりにくく利用が進まず附置義務の意義が薄れている。</p> <p>③事業者にとって附置義務駐輪場設置の経済的負担が大きいと思われる。</p> <p>④仙台市による放置自転車の撤去作業による市民意識の変化。</p>	<p>「仙台市自転車等駐車場の附置及び建設奨励に関する条例」では、建築敷地から歩行する距離がおおむね 100メートル以内の場所に隔地駐輪場を設置することを認めております。</p> <p>また、複数の附置義務駐輪場において、それぞれに確保すべき台数を隔地駐輪場として一か所にまとめることは、現行制度と同様に見直し後も可能です。</p>
27	<p>環境配慮型社会の実現に向け、自転車や電動キックボード等の利用はますます促進されていくべきと感じます。</p> <p>一律の緩和とするべきか、自転車専用通行帯が整備されている道路沿いは、多めに整備する等のメリハリがあっても良いのではと感じます。</p> <p>またシェアサイクルやシェア電動キックボードのポート整備による駐車場減免等の施策等の時代に合わせた緩和要件があると、より良い仙台の都市空間が実現できると考えています。</p>	<p>この附置義務制度は、建築主の責務として一定の駐輪需要を生じさせる建物について、用途の床面積に応じて必要な台数を確保頂くものです。見直し後も利用状況を調査し、駐輪需要の把握に努めてまいりますとともに、シェアサイクルや電動キックボード等のポート整備に伴う減免施策等につきましては、普及状況等を見ながら検討してまいります。</p>

28	<p>昨今は生活の多様化により自転車の種類が多くなる中で、「太いタイヤの自転車は駐輪機に入らない。」「二段ラックの上段には重たいバッテリーを抱えた自転車は持ち上げられない。」など、利用の不便さからのトラブルも多く見受けられます。台数のみでなく、駐輪スペースの質も考える時代になったと理解しています。</p>	
29	<p>放置自転車は減少したが、駐輪場が使い易くなった訳ではありません。高齢者には辛い二段式駐輪場や、目の前に駐輪スペースがあるのに駐輪禁止にしている銀行などもあります。むしろ歩道に面した建物には、駐輪場を増やしてほしいです。市の提案では、駐輪場を作らない建物が増え、せっかくの自転車の利便性が生かされないのではないのでしょうか。欲しい駐輪場は、あくまでも建物の目の前にあることです。</p>	<p>チャイルドシートを取り付けた大型の自転車などは重量等もあり、駐輪場ラックに収容できない場合もあることから、平置き駐輪スペースを増やしてもらうなど、建築主に配慮をお願いしてまいります。</p> <p>また、附置義務駐輪場の設置位置についても、利用しやすい場所に設置頂くよう建築主にお願いしてまいります。</p>
30	<p>本条例の指定区域は商業地域等ですが、特に都心部においては、豊かな街路樹と共に歩行者通行の多い大通りやアーケードに面した敷地があり、居心地が良く歩きたくなる（ウォークブル）まちづくりを推進する一方、利用者にとってわかりやすく、使いやすい道路レベル（1階）における駐輪場整備が求められるものと考えます。</p>	
31	<p>仙台を歩いているとよく歩道脇に自転車が放置してあります。自転車バイク放置禁止区域の看板に、近くの駐輪場の情報を載せてはいかがでしょうか。</p>	<p>自転車バイク放置禁止区域看板の一部については、市営駐輪場への案内を行っております。それ以外の看板に対する案内掲示については、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
32	<p>仙台は多くの方々が自転車を利用していますが、都心部に駐輪場があっても少しはなれると駐輪場はどこにもないのが現状です。（見つけられない）以上のことから、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部とその付近に駐輪場を増やしていただきたいです。</li> <li>・大通りにも地上の駐輪場を設置して欲しい（アーケード付近、都心部の286号線48号線22号線等）</li> </ul>	<p>路上駐輪場を設置するためには、広幅員の歩道が必要となりますが、こうした歩道については、歩行者空間や賑わい空間として利活用することとしております。</p> <p>引き続き、条例に基づき、附置義務駐輪場の設置を進めてまいりますとともに、利用しやすくなる取り組みとして、位置及び利用方法の表示を明確化し、駐輪場の認知度を高め、利用を促進してまいりたいと考えております。</p>
33	<p>地下の駐輪場は女性には好まれません。（夜になると物騒に感じました）</p>	<p>誰もが安心して駐輪場をご利用いただけるよう、必要な照明施設を設置するものとしております。防犯カメラ等につきましては、現場条件に応じて、設置の協力を頂けるよう建築主に</p>

	お願いしてまいります。
--	-------------

(6) 関連制度に関する意見 (5件)

No	意見の概要	本市の考え方
34	<p>附置義務駐輪場とは別に、自転車マナーの啓発についても引き続きご検討ください。</p>	<p>自転車マナーの啓発については、「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、交通ルール遵守とマナー向上に向けて取り組んでいるところであり、引き続き啓発に努めてまいります。</p>
35	<p>SDGsの取り組みの中で、環境にやさしい自転車の利用は促進されるべきだと思いますが、街中では人通りも多く、車道を走ることも合わせて危険を感じてしまいます。</p> <p>「杜の都の自転車プラン後期実施計画」で自転車歩行者道内の視覚的分離や自転車専用通行帯の整備実施状況を拝見しておりますが、今後も利用状況に応じた一層の環境整備をお願いいたします。</p>	
36	<p>都心部への自転車交通の減少の背景の一つには都心部の魅力低下があると思われませんが、そのほかに自転車走行環境が安全ではないことが考えられます。原則車道走行の自転車にとって、自動車の交通量が多く危険と感じられるばかりではなく、歩道は歩行者が多く、認められていても、事故発生時の賠償責任を考えると乗り入れしがたい状況にあります。</p> <p>特に自転車横断帯と歩行者自転車専用信号で規制されている交差点は、車道走行の自転車にとっては極めて走りづらく危険な走行環境であります。車道の交差点信号機よりも歩行者自転車専用信号機が先に赤現示になりますので、車道の停止線前で停止しなければならなくなりますが、自動車は交差点信号機の青現示に従うので止まりません。</p> <p>このため追突される危険性が極めて高くなります。</p> <p>警視庁では交差点手前で歩道に乗り入れることを進めていますが、必ずしも乗入れ口（歩道切り下げ）が設置されておられません。</p> <p>このような信号は早急に撤去されるよう警</p>	<p>本市では、自転車の安全な利用環境を確保するため、「仙台市自転車の安全な利活用推進計画」に基づき、自転車通行空間の整備を進めております。</p> <p>交差点の自転車横断帯や歩行者・自転車専用信号機に関するご意見については、交通管理者である宮城県警察にお伝えするとともに、連携して自転車の交通安全の確保に取り組んでまいります。</p>

	<p>察との協議を進めて戴きますようお願いいたします。</p>	
37	<p>海外では、電動キックボード等のパーソナルモビリティの普及が進んでいると聞いています。安全性の確保は勿論ですが、今後はシェアサイクル等を含め、より効率的なパーソナルモビリティの普及による身近な交通環境の整備を期待しています。</p>	<p>シェアサイクル等の交通環境整備に関するご意見については、関係部局と情報を共有します。</p>
38	<p>駐輪場の認知度を高めるには、表示板の設置も重要だと思いますが、利用効率を高めるためにも、スマホの地図情報等と連携して、駐輪場の位置、出入口位置、満空情報の提供等を手軽に確認できるようにする取り組みがあれば、よりよくなるのではないかと思います。スーパーシティ構想やスマートシティ、MaaSの取り組みの中で、鉄道やバス、タクシー、その他の交通情報と合わせて一括して状況が把握できるシステムが開発されることを望みます。</p>	<p>駐輪場の認知度向上として、スマートフォンなどの連携による情報提供や公共交通施設等との交通情報連携については、検討課題と認識しており、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>