

令和7年3月28日
国土交通省都市局

「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（案）」
の一部改訂に関する意見募集について

国土交通省では、令和7年1月31日（金）から令和7年3月2日（日）までの期間において、「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（案）」の一部改訂に関する意見募集を行いました。

その結果、5件の意見提出がありました。

いただいた御意見とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

(別紙)

○「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン(案)」の一部改訂に関する意見募集に寄せられた御意見の概要及び国土交通省の考え方

No.	御意見の概要	国土交通省の考え方
1	<p>「自転車駐車場の供給について」</p> <p>自転車駐車場における駐車台数は、付置義務基準との整合性、需要と供給のバランス確認など施策上の基本となる重要な指標であり、利用者にとっても満空サインなど駐輪可能性を左右する大事な情報である。一方、近年は幼児用座席付自転車など車両の大型化が顕著で、新しく整備された駐輪場においても、事実上2台に1台しか駐輪できない「台数見せかけの」サイクルラックが設置されていて、実際には半分しか利用されていないにも関わらず常に「空」サインが出ていて、現場に行くと停めるところがなく空きスペースに放置せざるを得ないなどの状況が散見される。自転車施策の合理性確保や利用者の利便性確保の観点から、スライド式ラックの活用や固定式ラックにおける実態に合わせた幅の確保の必要性を記述していただきたい。</p> <p>さらに、自転車駐車場のありかたのうち、定量的な検討を深掘りし、サイクルラックの設置を含む技術的助言をお出しいただきたい。</p>	<p>・御指摘を踏まえ、以下のとおり対応いたします。また、いただいた御意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。</p> <p>115 頁 2.3.3(4)④データを活用したリアルタイム情報の提供 車両種類別の満空情報の表示事例を追記</p> <p>116 頁, 117 頁 2.3.3(5)多様なモビリティへの対応 実態にあわせたラックの導入の必要性についての文言を追記、 二段式ラックの廃止運用事例を追記</p> <p>・スライド式ラックについては、121 頁において高齢者や女性でも利用しやすい設備事例として掲載しています。</p> <p>・サイクルラックの設置については、121 頁において「サイクルラック等技術基準(令和5年10月改訂 一般社団法人自転車駐車場工業会)」、「自転車等駐車場設置技術の手引き(平成19年10月 公益財団法人自転車駐車場整備センター)」を紹介しています。</p>
2	<p>自治体の整備事例は結構ありますが、駐輪需要を発生させる鉄道事業者自ら整備した事例が少ない(もっと盛り込んだ方がよい)と思いました。</p>	<p>鉄道事業者が自転車等駐車場を整備した事例もあることから、75 頁に追記しました。</p> <p>なお、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。)では、鉄道事業者は、鉄道の駅周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるように、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努め、協力を求め</p>

		<p>られたときは、鉄道用地の譲渡、貸付け等により積極的に協力することとされております。</p> <p>地域によっては、鉄道駅周辺の自転車需要であっても、必ずしも鉄道利用を目的としておらず、周辺の商業施設への買い物や事業所への通勤を目的としていることがあり、目的や駐輪時間などの特性が異なるものが混在しているケースがあるため、これらに十分留意して、地域毎に効果的な対策を検討する必要があります。</p>
3	<p>地方自治体職員として、ガイドライン（案）を拝見いたしました。</p> <p>まず、本ガイドラインに示されている考え方や取り組みについては、東京都などの都心部で適用可能な施策が中心となっており、地方自治体の郊外駅周辺などでは実施が難しい施策が多いと感じております。</p> <p>私が住む都市では、朝晩の通勤時における車の渋滞が長年の課題となっており、現在、大規模な幹線道路の整備が進められています。しかし、財政難の影響により工事の進捗は思わしくなく、市民の中には、多額の投資が実際に渋滞緩和に効果があるのかという疑問を抱く方も少なくありません。</p> <p>御存知の通り、社会情勢の変化には地域特性による違いがあり、地方都市においては未だ自動車が最も有効な交通手段であることが現実です。そのため、自治体としても、近年の国の施策や理想的な交通体系に必ずしも沿った施策が実施できていないのが現状です。</p> <p>私はこのような現状を打破するための方法として、地方都市における自転車駐輪場の整備方針を、本ガイドライン内で示していただくことがひとつ有効であると考えます。ぜひ、各地域における公共交通の問題解決や、抜本的な公共交通転換につながる汎用性の高い自転車施策を盛り込んだガイドラインの作成をお願いいたします。</p>	<p>いただいた御意見については、今後の施策の参考にさせていただきます。</p> <p>なお、今回のガイドラインにおいて、22 頁ではコンパクト・プラス・ネットワークにおける自転車の重要性や人中心のウォークアブルなまちづくりの観点から、地方都市における自転車駐車場の整備事例として、23 頁においては、自動車の車線を減らして自転車の通行空間や自転車駐輪場を整備した松山市の事例を記載しております。また、40 頁以降においては、コンパクト・プラス・ネットワーク等のまちづくりの観点から、公共交通との連携や各種計画への位置付けなどの重要性や事例について、記載しております。</p>

4	<p>最近、都市部では電動ファットバイクが増えているが、これらが恒常的に歩道上に放置されていることが散見される。特に高層マンションの前などに多数のファットバイクが放置されている。おそらく、マンションの駐輪場がラック式などで太いタイヤが対応していないため、マンション前の歩道を駐輪場代わりに使用していると思われる。駅から離れてしまうと放置禁止区域外となり、警察も自治体も速やかな撤去ができず、歩行者の通行の妨げとなっている。このような現状についても検討をしていただきたい。</p> <p>また、駐輪場の設置に当たっては、太いタイヤの自転車も止められるようにしなければ、これらが放置自転車となることも考慮していただきたい。</p>	<p>多様なモビリティに対応する駐輪場整備事例については、116 頁～117 頁において掲載しております。</p> <p>引き続きその周知を通じて適正な自転車等駐車環境の確保を促してまいります。</p>
5	<ul style="list-style-type: none"> ・用語の定義 →当該箇所において、「自転車」と「原動機付自転車」について定義を行った上で、総称として「自転車等」と定義付けがなされている点に関し、本編中では特定小型原動機付自転車に関しても駐車環境の整備推進が求められているとされているところ、定義においても記載をされた上で、「自転車等」の定義付けの中にも含めることをご検討いただきたい。 ・25 頁 「1.1. 自転車等駐車施策の現状 (4) 多様化する小型モビリティ ① 特定小型原動機付自転車の追加」 →特定小型原動機付自転車の駐輪について、通知等が行われ、環境整備の推進が求められると記載いただいているところではあるが、自治体によっては自動車車庫として取り扱われる例が残る。本ガイドラインにおいては、自転車駐輪場として取り扱われているような具体例を示し、他自治体が参考にできるようにしていただけるようご検討をい 	<ul style="list-style-type: none"> ・用語の定義の頁の「自転車等」の定義について、原動機付自転車に（特定小型原動機付自転車を含む旨が分かるように修正しました。 ・25 頁において、特定小型原動機付自転車が自転車等駐車場に受け入れられていることが分かりやすい事例に修正しました。

<p>ただきたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・102 頁 「2.3 自転車等駐車施策 2.3.3 自転車等駐車場の有効活用と新たな展開 大規模小売店舗の駐輪場にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて」 →「大規模小売店舗の駐輪場にシェアサイクルポートを設置する場合の取扱いについて」は、その記載から自転車のシェアサービスのみが対象となっているように読み取れるところ、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成19年2月1日経済産業省告示16号）」においては駐輪場等の確保に関して「原動機付自転車については、自転車と一体として取り扱われていることが多く、同様の対策を講じることが期待されている」と明記されている。 特定小型原動機付自転車も原動機付自転車的一种であることを踏まえ、本取扱いの対象範囲に含まれる旨、追記を検討いただきたい。 ・138 頁 「2.4 都市におけるシェアサイクル 2.4.2 シェアサイクルの都市における位置付けと役割」 →「シェアサイクル」が包含する車両の範囲について、特定小型原動機付自転車も含まれると判断する自治体も現れ始めている点についても記載されることをご検討いただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車法に基づく附置義務条例により整備された自転車等駐車場について、所有者又は管理者の判断により、地域の需要に応じて一部を自転車等（特定小型原動機付自転車を含む）を賃貸する事業の用に供する駐車施設として運用して差し支えない旨、101 頁に明記しました。 ・大規模小売店舗立地法に関するご意見については、関係省庁に共有させていただきます。 ・地方公共団体がシェアサイクルポートとあわせて、シェア型特定小型原動機付自転車のポートを設置している例もあることから、139 頁において、シェア型特定小型原動機付自転車に関しても本項目を参考にされたい旨を追記しました。
--	---