

## 新宿区自転車等駐輪対策協議会（令和7年度 第1回）

### 議事次第

日時：令和7年9月2日（火）10時00分～12時00分

場所：新宿ファーストウエスト 3階 ABC会議室

#### 1 開会

#### 2 議題

- （1）駐輪場の附置義務制度の見直し素案に関するパブリック・コメントの実施結果について
- （2）（仮称）駐輪場地域ルールに関する検討状況について

#### 3 その他

#### 4 閉会

#### <配付資料>

- [資料1] 令和7年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会 委員名簿
- [資料2] 駐輪場の附置義務制度の見直し素案に関するパブリック・コメントの実施結果について
- [資料3] 駐輪場の附置義務制度の見直し素案について（概要版）
- [資料4] 駐輪場の附置義務制度の見直し素案について
- [資料5] （仮称）駐輪場地域ルールに関する検討状況について
- [資料6] 令和7年度のスケジュールについて

## 1 開会

## 2 議題

### (1) 駐輪場の附置義務制度の見直し素案に関するパブリック・コメントの実施結果について

事務局より、資料 2～4、資料 6 について説明を行った。

以下、質疑応答。

[長谷川委員] 区民の長谷川でございます。ありがとうございます。パブリック・コメントの 1 番の事業化の考え方のご回答で、「改正後においてもその効果について実態を踏まえて検証していきます」という記載があったのですが、その検証のスケジュール感とか内容がもし決まっていれば教えていただければと思います。

[事務局] ご質問ありがとうございます。具体的なスケジュールはまだですが、もともと私どもで運用している自転車等に関する駐輪に関する総合計画というのがございます。これが令和 9 年で 1 度終わりになりまして、またその後、令和 10 年から新しい駐輪に関する総合計画を作るということで、来年度この計画の見直しを予定しております。それに合わせて、いろいろな実態、必要な調査をすとか、また今後附置義務を変えても社会情勢がいろいろ変わって状況が変わるかと思しますので、そこを見極めたところでまた実態調査をすとか、そういった形で常に社会状況の変化に対応できるような形で取り組んでいきたいというところを考え方として書いたところでございます。

[遠藤会長] ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。オブザーバーの皆さんもいかがでしょうか。

(異議なし)

ありがとうございます。それでは、パブリック・コメントの内容は以上のとおりで回答するというところで進めていただきたいと思います。

## (2) (仮称) 駐輪場地域ルールに関する検討状況について

事務局より、資料 5、資料 6 について説明を行った。

以下、質疑応答。

[遠藤会長]      ありがとうございます。現在、この行政調整会議で検討中の駐輪場地域ルールに関しての検討状況、こういう項目について今検討しているという話で  
ございます。年度内に指針をまとめて、実際に地域ルール自体に関しては今  
後適用が必要な地域が出てきたときにこういった指針に沿って作っていく、  
そういった流れになっていると思います。

ご説明いただいた内容に関して、何かご質問やご意見がありましたらお願い  
いたします。

[長谷川委員]    委員の長谷川でございます。大きく 3 点あるのですが、1 目が資料 6 の  
スケジュールの内容で、策定指針の検討というのは区の方がやられている  
という理解でいいですか。

[事務局]        策定指針ですが、資料 6 の 3 ページに書いてある行政調整会議委員名簿  
ですが、会長、副会長を含めて、新宿警察の交通課長様、区の関係する部署  
の職員、このメンバーで作っているというところでございます。

[長谷川委員]    作られているのはわかったのですが、横線がずっと引いてあるじゃないで  
すか。多分 7 月に 1 回目をやられていて、次が 2 月だと思うのですが、こ  
の間もこのメンバーの方々が検討されて、2 月に調整会議のところ意見交  
換されるということですか。

[事務局]        実際に 7 月にこのメンバーで検討させていただきまして、いろいろな意見  
が出てきました。今私ども事務局のほうでそれを踏まえながらゼロベース  
で文章を作っています。2 月にもう一度行政調整会議を開催しますので、そ  
こで会議の中で事務局が作ったものをお示しして、ご意見をいただいてまと  
めて、最終的に 3 月にこの協議会の場でお諮りしたい。ですので、そういう  
事務的な作成そのものは事務局がメインでやっているというご認識でいた  
だければと思います。

[長谷川委員]    事務局の方が検討されつつ、次回 2 月に上げてということですね。かしこ  
まりました。何を言いたいかというと、2 回でいいのかなというのが 1 目  
で、7 月にご意見をいただいて、半年後に 2 月で、上の定例会土程との関係  
性がわからないのですが、それを踏まえて 3 月に報告で決めるというのは  
ちょっとどうなのかなと思ったのが、感想的なものが 1 目です。

それを踏まえまして、2 目が、11 ページ、1 目のメンバーは偏らない

ようにするべきであるというようなご意見があつて、そのとおりだと思ひまして、事務局の方が作成されながら、学識者とか交通管理者の方も入つていますが、関係職員の方になるので、いろいろな方のご意見という形も入れる体制に、今からですが、するような形にしたほうがいいのではないかとというのが2つ目です。

それはなぜかという、8 ページ、これはあくまでもダイヤグラムでどこかの駅を示しているわけではなく、規模も不明なのですが、いろいろな過去の調査結果で駅を使う利用者の自転車が一番多かったという調査があつたと思うのですが、それが50mなのか500mなのかわからないのですが、公共駐輪場の代替を離れたところに持つていくのは果たしてどうなのかというところがあつて、それも踏まえて、先ほど鉄道事業者さんが1名も入つていなかったりするので、やはり実態であつたり、そういったところも含めて2つ目のところでメンバーの検討を再考されたほうがいいのではないかと。

このページで1つ気になったのが、左上で「シェアサイクルポートを併設し」とあるのですが、「自転車の総量を整理する」と書いてあるのですが、シェアサイクルで来ようが、自前の自転車で来ようが、総量というのは同じなのではないかと思つたのですが。結局近隣のところから自転車で来て、そこに止めようが、公共駐輪場の代替があつて、自宅から自分の自転車を持つてこようが、総量というのはそんなに変わらないのではないかとというのが素朴な疑問なのですが、思ひました。以上3点です。ご意見というか、感想めいたところもあるのですが、お伝えさせていただければと思ひました。以上でございます。

[事務局]

ありがとうございます。総合的にお話しさせていただきますと、今回この条例で改正する事項はこういった地域ルールができるという規定を入れるということですので、先ほどスケジュール感がありましたが、2月の議会に上程してというのは、できますよという規定が入るということです。

一方で、できる規定ができて、来年度から実際に地域から地域ルールを作つてほしいと言われたときにどうやって作るのかというのを、指針といひますか、マニュアルみたいなもの、それがないと何もできないだろうということとで今指針を作つているということとです。

ただ、指針の作成自体は、いろいろなルールというのは今後地域によって全然状況も違ひますし、考え方もいろいろあるかと思ひますので、いろいろな考え方やそういったものに当てはめた上で、最低限こういうことはしなければいけないとか、こういう形を作ろうという、どちらかという設計書を作つているような、項目を作つているようなところに近いので、事務局の作業を基本としながらも、もちろんいろいろな方のご意見を聞かないとい

けないということで、行政調整会議ということでやっております。

ただ、こういった協議会にもお諮りするということや、今後関係者の方ともヒアリング的なことも考えておりますので、そういう意味で事務局が決して偏ったものにならないようにいろいろな意見を入れながら設計書を作る段階でやっているということです。これとちょっと似た例が東京都の駐車場条例というのがございます。そこにも同じようなマニュアルがございますので、そういったものも1つ参考にしながらやっていきたいと思っております。

ただ一方で、最終的に、先ほど総量のお話もございました。これは地域によって全然状況が違います。ある程度地域でも自転車の供給、それから需要という関係がどういったものなのかということをごきいところは昨年度調査しております。そこが使えればそれも使いますし、それで足りなければ追加の調査もやらなければいけない。

それから、サイクルポートはいわゆるポートとポートの移動というのが原則と考えれば、駐輪需要を少し縮小できるのではないかとこの考え方もございますが、今後そういったところも全体量としてどのように、所有型なのか、所有型でないのかということも含めながら、いろいろとご意見を聞きながらまとめていきたいと思っております。以上でございます。

[遠藤会長]

ありがとうございます。地域ルール今年度中に作る指針というのは、地域ルールがルールだとすると、そのルールを作るためのルールを今はめるということであって、内容そのものに踏み込んでいるものではないということですね。例えばある再開発で基準をいじるとなると、その再開発に関するいろいろな関係する計画とか法令があつて、そういうものと齟齬がないかどうかを庁内でチェックをしてもらつて、こういうルールを設けることにしても大丈夫だよというのを検討する。だから、行政の中でいろいろな検討を関係各所に広く確認してもらつてという意味でこういう体制になっているということですね。

それで、地域ルールの策定協議会自体は行政主体ではなくて、こういったルールという、そもそも計画のようなものだと思うので、地域の合意形成を図るための必要なメンバーを地域ごとにきちんと整えて協議会体制を作り、その中で合意形成をしていくというイメージだと思いますが、そういうことですよね。

[事務局]

そのように考えています。

[遠藤会長]

ありがとうございます。

[杉山委員] 区民の杉山です。今、遠藤会長にまとめていただいたように、今回の行政調整会議の役割と、それからその後、具体的な調整を委ねられるであろう地域ルール策定協議会の役割の分担など、概念的には大変結構であると思ひまして、このスケジュールを含めて区のほうにもこの計画を進めていっていただければと思ひます。

本協議会は言うまでもなく区の自転車の駐輪対策全体を協議する協議会ですので、当初始まりましたときに附置義務駐輪場の見直し案が1つのテーマにはなっていたと思うのですが、そちらの方向性も地域ルールに移行していくんだけれども、地域はその附置義務駐輪場の見直しだけに取り組むのではなくて、その地域は地域としての総合的な駐輪対策に目を向けていくという方向も大変結構であると思ひます。

ただ、そういう中で具体的な調整とか問題になってくると懸念する点も多々ありまして、例えば11ページの行政調整会議で出たご意見の中の最後の合意形成についても、いわゆる隔地というようなことが地域での策定協議会に委ねられたときに、協議会の中に民間の人ももちろん入ってくると思うのですが、例えば8ページの図で想定されるのですが、歩行者を優先したい区画街路がピンクで書かれていますが、同じ通りに面している商店同士とか、ビル同士なんだけれども、区画に面した中央部分の方たちはこのルールの中で附置義務が免除されるであろう。ただ、角の幹線道路に面した、このイメージで言いますとほかの方たちとほぼ同規模な建物を所有しているオーナーにも、こちらの角地、幹線道路に面したところは自分たちに建て直しをする際に附置義務が課せられるということです。しかも附置義務が課せられるというのは、自分のビルの建て替えのビル利用者の自転車利用に対応する附置義務駐輪場ではなくて、近隣の方が免除された分を隔地で自分のところに設けなければいけないということになるわけです。そうしますと、本当に具体的な調整が難しくなるのではないかと。その人たちにとってみれば、何で隣のビルは免除されたのに、俺のところは附置義務で、まして隔地まで引き受けなければならないのかというような話になっていくのかなというところが非常に心配です。

特にこの図は何か地方都市の一例のような商店街と駅と幹線道路の平面図ですが、何より新宿の繁華街は幹線道路であって車も通りますが、人も通るといふことで、いろいろ懸念になっております自転車と歩行者の錯綜が、じゃあ幹線道路に面したビルならば、仮に附置義務駐輪場の出入口を作っても歩行者と錯綜しないのかとか、かなり個別のケースが想像されます。

ですので、何を申し上げたいかと申しますと、地元の受け皿となります地域のルールを実際に運用してまいります地域ルール策定協議会の裁量を

できるだけ減らしていただくように行政調整会議でいわゆるルール化をかなり、今申し上げたような細かいケースも配慮しつつ、ルールを策定しておいていただいたほうがいいかなと思います。

例えば民間のビル同士で隔地先を設けるのでありましたら、ここに一部、金銭面とか表現がありますが、例えばその建物については附置義務駐輪場の部分を容積率の計算から外すとか、あるいは隔地を請け負う建築物自体、本当に中小ビルでは無理だという話になってしまうと思いますので、幹線道路沿いに自転車の出入口を作ることすら敷地面積とか建築面積の下限みたいなものを設けていただいて、公共性とまではいきませんが、民間のビルであるけれども、ある程度公共性のニーズを受容できるような規模間とか条件というものを明確にさせていただけると助かるなと思います。以上です。

[事務局]

ご意見ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりで、8ページはあくまでもイメージで書きましたので、すべてがこうだということではございません。必ずしも幹線道路沿いにあるのが好ましいという意味ではございません。

ただ、相対的に、これは本当にこれから地元の合意形成、例えば実際に来年度以降ルールを作っていく中では非常に難しい部分があるということは私どもも十分想定しております。いわゆる行政、私どもが入ってこのルールと一緒に主体的に作っていくということは、そういった合意形成も含めてしっかりやっていくためには、行政が先頭に立って地域ルールをやっていくかといけないだろうと、そういう思いでございます。

いろいろご懸念のことはこれから当然想定されるということは十分認識しております。そういったご懸念もうまく地域の合意形成に取り組めるように、1つ1つ取り組む場として考えていきたいと思っております。せっかく作るものが、一部の方が非常に負担を負うようなことになってはいけないと思っております。そこは十分公平性の観点からもバランスよくできるようにするというのが私どもの役目かと思っておりますので、実際の策定の指針、今年度作るものと、来年実際に作るルールというのはかなり、ルールはかなり現実のものを作りますので、これ以外にもいろいろなハードルが出てくることは想定されますので、そこはしっかり行政も、それから皆さんの意見をしっかり聞きながら、いいものを作っていくというものでございます。引き続きご意見をいただければと思います。ありがとうございます。

[杉山委員]

どうもありがとうございます。よろしく願います。

[鈴木副会長] ご説明ありがとうございます。このイメージ図は一例だと思いますので、多分これにあまりこだわらないほうがいいのかなと思いつつも、8ページのこの図で行くと結構エリア全体に規制をかけるようなイメージになっていると思うんです。例えば区画街路というまちの顔になりそうなメイン通りは規制をかける、何かしらのルールを導入して、それ以外のところは通常というふうに考えるとちょっとまたニュアンスが違うのかなと。例えば駅ビルに行く人はメイン通りは通過交通として通るか、別のルートを通ってほしいみたいな形にして、ここに来ないでほしいみたいな言い方もありますし、駅のところに駐輪場を設けるという方法もあるのかなとか、そういうふうに具体的に詰めていけばいろいろな選択肢があるのかなと思うのですが、自転車レーンを作るときによく言われているのは、自分の店を通過していくのは嫌だみたいな。自分の前に止まってほしいみたいな意見が出たりすると思うんです。そういうことではなくて、通過交通として駅に行くものは止まらないという前提で行くという、そんな位置づけ。あとはお店に来る方とは別の種類の自転車だよという前提で考えると、止める場所はどこにするか、通過しているものはどこに行くか、どうやって通過させるかみたいな両方しておくとし問題点が整理しやすくなるのかなと思いました。

それはルールとしてどのように回していくかという結構難しいところがあるのですが、今回は策定指針ということですので、どういうことに配慮して決めてくれればいいのかみたいなことだと思いますから、そういう意味で言うと OD というんですか、どこが目的地になり得るかどこに規制をかけていくかというエリアが決まるものですから、10 ページで言うと適用地区の区域みたいなことになるのかなと思います。そこに具体的に、エリアが縮尺がわからないのであれなのですが、結構広範囲に規制をかける形の絵になっているので、問題点が、皆さんが気になるところが多くなるのかなという気もしましたが、一番シンプルに言えば、商店街のメイン通りだけという方法もあると思いますので、地域ルールの範囲としてもう一例ぐらい出しておいたほうがイメージしやすいのかなと思いました。実際にはこの絵みたいなものは出すかどうかわからない。

このイメージは今日の説明用にこの資料を作っていたいでいるのでしょうか。

[事務局] そうです。

[鈴木副会長] ですので、そのあたりのご説明は別の方法もあるのかなと思いました。

あと、指針の内容ですが、将来こういうふうにしたいという都市計画的な目標というのが非常に重要で、今回ご説明いただいたのも将来このような形にしていきたいから、自転車の通り方とかそのルールを変えていくという

話で、これは非常に重要で、今はそうではないからうまいこといかないんです。それはわかるのですが、ただ、実際に暮らしている方に見てみると、このようにはならないので、短期的な対策とか、短期的にどうやって将来に向かっていくかということもあると思います。短期的な部分とか段階的な移行とか、そういうのも選択肢というんですか、検討項目に入れておくと、短期的にはこれをして、だんだん移行していきますよみたいなことを決めていくといいんじゃないですか、というともう少し現実的に行くのかなという気がしましたので、そのあたりはスケジュール的な話ですね。運用体制、運用方法になってくるのかもしれませんが、ある程度スケジュール感みたいなものも検討項目に入れていきたいと思いますという協力しやすくなるのかなと思いました。

あと、先ほどご意見がありました、民間同士で話し合っただけで何かするというのはかなり難しいと思いますので、ある程度指針を決めていく必要があるのかなと思います、今回この絵があるのでどこか1か所に負担がかかるようにも見えるかもしれませんが、逆もあるんですよね。方針として附置義務がかからないような小さい建物がいっぱい並んでいるけれど、自転車はこのエリアに作るのであればみんな少しずつ、何台かずつ止めるというような、附置義務ではかからない、建物に対して止めてもらえるスペースを少しずつ提供してもらうという方法もあるんですよね。それも地域ルールとして考えられると思います。いかがですか。

[事務局] 地域ルールというのは、今言った小規模なものをどうするかというのは、具体的なルールの中でそういったことがあれば検討するかなと思います。今の段階でそこまでガチガチには決めているわけはありませんが、いろいろな意見の中でとりまとめていければいいと思います。

[鈴木副会長] 申し上げたかったのは、こういうふうに関心エリアを決めて、フリッジのところに誰かある1か所のところに集約させますよみたいなのは例として挙げていただいているだけだと思うのですが、それだけが選択ではなくて、本当に小規模なものをたくさん作って、エリア全体で吸収しますみたいな方策もあると思いますので、いろいろな可能性があるという意味での今回地域ルールの見直しだと思いますから、そういったものは例えばほかのところで説明する際に、このように集約するパターンもあれば、分散させるパターンもありますとか、附置義務だとある程度床面積が大きいところに止めてもらうというスタンスですけど、それとは限りませんということ、やりたいということが伝わるといいのではないかと思います。実際できるかどうかはまたあるのかもしれませんが。

繰り返しになりますが、通過交通としてエリアを抜けていく自転車のケア

というのは別で考えていただくということと、そのエリアに止めるという目的、それはお店があれば、そのお店に来る人ですので直接関係する方ですから、どうやってそれを補完していくかという方向性は、集約させるか、分散させるか、両方ありますよということは策定指針の中に、いろいろ選択肢がある中でどれを選ぶかというふうにあらかじめ示しておいてあげると選択肢として広がるのかなど。何も知らない同士で話しても、今までの常識的な駐輪政策の範囲内で考えてしまいがちですが、いろいろな方法が考えられるというのを、それを残しておくほうがいいのかと思います。以上です。

[事務局]

ご意見ありがとうございます。お答えになっていないかもしれませんが、今ご意見をいただいた中で、段階的に進めていく話なのか、短期的にできるのか、それからまちづくりも当然段階的になってきますので、そういった計画期間的なものをこのルールでどうやるかというのは我々も課題として考えております。

それから、エリアの設定そのものの範囲ですよ。これも本当にどこの大きさでか。ただ、実際のエリアの選定は地域から出てきた要望の範囲というのも当然ありますので、そういったところとやって、どこをエリアとして作るのが一番運用しやすいのかということも多分ルールづくりを来年以降やるときに出てくると想定しております。

一方、通過する自転車、エリアに止める自転車、いわゆる需要の問題かと思いますが、昨年度のアンケート調査で通過というのは駅で鉄道に乗る人たちを通過と見るかどうかとはいろいろあるかと思いますが、わかるデータの中でその傾向と、あるいは通過する人のルートは違うようにするのはまたいろいろなルールの中で出てくるかと思います。1つ1つのメニューというよりは、むしろそういったことを議論して作らなければいけないというようなところを今まさにこれから作ろうと思っていますので、引き続き検討させていただきたいと思います。

[島田委員]

ご説明ありがとうございます。三越伊勢丹の島田でございます。非常にイメージしやすいイメージ図でありがとうございます。何となく俯瞰してみると、新宿三丁目エリアに見えなくはないかなと思います。拝見しておりました。

言い方はあれですが、総論賛成というか、方向性は非常にいい考え方をしているのだなと思います。歩く方優先、歩行者優先という考え方もここには当てはまると思います。

ただ一方、原単位のバランスみたいところは見なければいけないのかなと思います。どちらかというエリアを区切って、8ページのイメージ図

ですと赤線の内側のエリアの外側に自転車を止められるというイメージになるのですが、一方で、そこに位置する事業者の方、またはビルオーナーの方からすると、今、杉山さんがお話しされていた内容にもつながるかと思うのですが、負担がかかってくるようにもなりかねませんし、そういう意味で言うと原単位という、前回のところでご提示いただいた施設用途別の原単位とのバランスみたいところに今回議論が行くのではないかと思いますので、エリアの考え方、それから原単位の考え方、セットで見ていくことが重要ではないかと思います。以上でございます。

[事務局]

ありがとうございました。別に新宿三丁目をイメージして書いたつもりではないです。一般的な形にはなっているのですが、ご指摘のように、エリアの外・内という中で、特にエリアの境界線にいる中と外では多分いろいろな状況が違って、かかってくる義務も違ってくるようなところもあります。ですので、エリアの設定というのは非常に重要なのかなと思っております。

ただ、先ほどもご意見がありました、原単位の考え方で、施設によって当然用途も違って、今回改正するところもありますが、この地域ルールはどちらかという既存の原単位を意識するのではなくて、このエリアをもし設定すれば、その中での自転車、必要な来る自転車に対しての駐輪需要をどのように見ていくのか。あるいは放置をさせないのか。あるいはそもそも需要というものとまちづくりは相反していないのか、そういうところを見て、相対的に見ていくものなのかなと思っております。

実際の作業はなかなか今の段階でどういうルールづくり、来年度以降やっていく作業というのはまだこれから考えていかなければいけないと思います。ですので、さっき言ったようにエリアの内と外での差、あるいは事業者さんの負担が違ふとか、そういったことは慎重に考えていくのかなと考えております。まだ検討の域を超えておりませんが、ありがとうございました。

[竹之内オブザーバー]

EAST 推進協議会の竹之内です。1つこの中で皆さんにいい意味でわかっていただきたいと思っておりますのは、4ページに書いてありますとおり、駐輪場の地域ルールの導入の必要性というところが非常にあります。区内一律の基準となっているため目指すまちの方向性と合わない場合もあるということを含めて、地域ルールを導入すると。そしてそれに対して条例、一律の基準によらず、地域の特性に応じた駐輪場の配置や附置義務基準の設定等ができるような規定を導入する必要があると考えられるというのは、これはこのとおりだと思っております。

この中で、今一番これからスケジュール感を含めて大切なのは、地域とい

うところ、その範囲ですね。小谷課長もおっしゃいましたが、どの地域とやるのか。そこはやはり地域でやりたいという要望があるところとやるということだと思しますので、特に要望がないところでやる必要性はないのかなと思います。それがどの程度の地域で、どういう要望が出てくるのか。地域の範囲を決めるというのにあまり時間を割いてしまうと、今度は具体的なものに入っていないということがありますので、ぜひとも地域、どこの地域、いくつの地域で、新宿区内の中で必要とされるところとやっていくのかということ今年といいますが、次回のときまでの間にある程度その辺の地域を決めていくということも考慮していただきたいと思います。

もう 1 つは、既存の地元のまちづくり組織とやっていくというところが当然あるのですが、既存の地元のまちづくり組織があるところとないところがあると思います。これをまた作らなければいけないということも当然出てくると思います。そういうところと既に組織があるところと一緒に進めていくのはスケジュール感的に違うのかなと思っていますので、既存の地元のまちづくりができているところ、そこはそこで進めていく。まだできていないところは、まずそれを作らないとダメだよということを含めて進めていかないと、すべてがそういうものができてからでないに進められないということになりますと非常に時間がかかってしまったり、今必要としているところが、今の大切なこの地域ルールを決めるということに関して時間がかかりすぎてしまうということがありますので、その点をぜひ考慮していただきたいということを皆さんに了解していただきたい。ぜひ考慮していただきたいと思います。よろしくお願いします。

[遠藤会長]      ありがとうございます。そういった課題があるというご意見、ご指摘かと思えます。

[事務局]       これから地域、いろいろ要望が出ているところがあれば、そういったところは当然です。ただ、この指針はあくまでもいろいろな地域が出たことを想定して今後作っていくというところでご理解願います。

ただ、当然ながらまちづくりの組織、既存を含めて、もうでき上っているところ、これから作る場所、まだ全然ないところ、温度差は当然あると思います。それはそのまちづくりの進捗に合わせた形でのルールというのができてきますので、全部がゼロからというわけではないと認識しています。

[竹之内オブザーバー]

よろしく願いいたします。

[山本オブザーバー]

宅建の山本です。宅建とは離れて、個人的な意見ですが、駐輪でちょっと前は駅前に集中して混雑していたという状況があったと思いますが、公的道路に有料の駐輪場を作りましたよね。かなり最近、道路のところにそういう駐輪場があって、見違えるほどきれいになっていますよね、新宿の前とか、高田馬場駅の前とか。そういう公的なところに作るというのが一番実施面ではやりやすいと思います。お金を取って駐輪してもらおうという形になると思いますが、こういうまちにする、それぞれ規制が伴うわけです。だから非常に揉めると思うんです。だから、まずは公共の、新宿区としての取り組み、道路のところにこういう設備を作るというのを積極的にした上で、それでおかつ問題がある場合には皆さんの協力という、行政としてやる中身というか、対策、これをもっとできないかと思うのですが、どうなのでしょう。

[事務局]

ありがとうございます。今、新宿の道路ですとか、あるいは公有地、大体区内で9000台分ぐらいの駐輪場を作っています。いろいろな法律の改正もあって、今道路で駐輪場も作れるようになりました。ただ、道路に作るというのは、歩行者の空間を確保するという優先もありますので、設置をもっとしたいのですが、なかなか通行の確保という観点から、今やっているところが何とか限界かなというのが現状です。

それよりも、放置が駅前とかたくさん、何十年も前に放置が始まってとんでもないとなったときに、駐輪場を作らなければいけない。それから、今建物を利用される方、お客さん向けにはその建物の方が駐輪場を作らなければいけないというのはもともと国の法律でも考え方としては事業者とか施設を持っている人がやるということで、それで今附置義務制度というものができました。我々区が作る公共の駐輪場と、事業者さんが作っていただいている附置義務、これがうまく放置を減らすことにはつながってしまっていて、ここ数年だけでも、3年前だったら2万台ぐらい放置で撤去して保管所に持っていったのですが、昨年度は1万4000台ぐらいで、だんだん減っています。かつては7~8万台放置しているというのもあります。なので、いろいろなところが相重なって効果が出たと思っています。

ご指摘のとおり、区も引き続き道路、あるいは公共施設に駐輪場を確保していくということと、今言った事業者さんが作っていただく、そこは最小限のやつは引き続き作ってやっていただきたいということで、引き続きやっていきたいと思っています。

[山本オブザーバー]

よろしく願いいたします。

[貝塚委員] 東京都マンション管理士会新宿支部の貝塚です。地域ルールのイメージということで 8 ページのイメージ図を見ていただきたいのですが、私はマンション管理士としていろいろやっているのですが、青いところは意外とイメージ的にはマンション、共同住宅が多くなるのかなと。要するに駅前とかの負担する先としてマンションが多くなると。マンションの駐輪場というのは住民用と住民への来客用ということなのですが、こういったところはほかのところの駐輪場のやつをやるということで、時間貸しとかでお金を取ってやるようなことになると、マンションですと税務的に申告をしなければいけなくなってしまうことがあります。ですので、住民のためではなくて、そういうことですので、そういったことを少し優遇とか何かあればマンションとしても受け入れやすいのかなと。住民だけでしたら税務の申告は必要ないのですが、第三者からお金を取って駐輪させるとなると税務的に申告が必要なので、そういったことも少し考えていただくと公共住宅として受け入れやすくなるのかなと思います。以上です。

[事務局] ご意見ありがとうございます。今後共同住宅が例えば共同運用するような場所になるかどうかというのは、私も実際に出てくるルールを要望される地域の中で該当箇所があるかどうかということであるかもしれません。

ただ、税制措置等はなかなか私どもはできません。ご事情はよくわかっているのですが、できないのが現実です。ただ、ある程度今後出てくる地域ルールを作りたいというのは、例えばまちづくりとか都市計画とか地区計画とかいろいろ定まっているエリアであるとか、あるいは今後再開発等で大きくタワーマンションをやっていくとか、そういった中でもしかすると公共貢献という中で出てくるかもしれません、一般的な既存にはもともと附置義務はありませんので、ないとは言っていないが、こういったご意見をいただきましたので、そういったときは対応について考えていきたいと思えます。

[遠藤会長] ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今いろいろなご意見をいただいて、あと半年でとりあえず指針はまとめて、その先にもまだ越えなければいけないハードルはたくさんありそうところですが、私の感想というか、意見というか、全体の話聞きながら思ったことがあります、1 つは地域ルールを策定するプロセスというんですか、こういう要件を満たさないと策定ができないという、策定要件みたいなものが必要なのではないかという気がします。

先ほども地元でこういう組織があるかどうかという話がありましたし、民間の中だけでルールを作るのは確かに難しいので、どういうプロセスを経

て作ったからこれはルールとして成り立っているんだというところをある程度、そういうものがあるからこれはルールですということも含めて、何らかの策定要件が必要な気がします。そこに関しての話が指針の中でまだ整理しきれていないと思うので、その点を1つ宿題というか、策定要件をどうするか、これが1つあるかなと思いました。

それから2つ目に、隔地や集約で端のほうに持っていくということが今回の8ページのイメージではあるのですが、実際にはそれがどんなふうに例えば民間の敷地の中でできるかと考えていくと、相当な難しさがあると思うんです。先ほども公共駐輪場の話が出ていましたが、隔地で集約してとなると、どこかに公共の駐輪場でそういうものを確保できるから駅前の民間の台数がある程度それとまとめてカウントしていいというふうに考えるのが一般的な考え方なのではないかと思うのですが、それがどうしてもできないときに民間敷地の中で何ができるかというようなこともあると思うんです。公共駐輪場の今後の計画みたいなものを見通しと合わせて、エリアの話も含めて考えていく必要がありそうだなと。これはどうやってこの指針の中に落とし込むかという話ではないかもしれませんが、少し見通しが必要かなという気がしました。

3つ目に、そういった話にも似ているのですが、これは地域ルールを策定すると言っているのですが、そもそもこれは計画を作ろうとしているような気がしているんです。これは附置義務の条例だから、附置義務の台数をどうするかというルールを作るというイメージで話が始まっていると思うのですが、附置義務の台数をいじるだけではなく、地域としてどのように自転車のまちづくりをしていくのかという考え方があるから附置義務のルールをいじっても大丈夫だという、そういう考え方が前提にありますよね。だから今回の地域ルールのイメージも、エリアを決めて、このエリアの中で最適化をしていくというような、そういったイメージがこれに出されているんですよ。それは結局こういうルールを作る。そのルールをどのように担保する。全体をどのように自転車のまちづくりを進めていくかという、計画を作ろうとしているような雰囲気がこの検討には出ているようには感じます。

そうすると、そういう法定計画があるわけではないので、何らか自転車のまちづくり構想みたいなものを作って、エリアの構想を作って、それに紐づけられた形で法的に担保できるものはこういうもので、附置義務の台数を、したがってこのようにエリアの中で最適化するという、その全体をまとめている何か構想、そんなものが本来この話の前提に出てくるような気がするんです。

時間の話もあります。短期的にまずこういうのをやって、長期的にはこの

ようにやっていく。それも附置義務のルールの中でできることではないので、附置義務のルールを有効にするための時間実行計画みたいなものですよ。

あとは、先ほど民間のマンションで、例えば定期の交渉とかをどこまでできるかはさておき、考えようによっては行政の別の仕組みを使っていけば最適化できるようなものがあったりする可能性もあったりするし、場合によっては都市計画変更みたいなのができるような内容であればそれによってルールがうまく運用できるかもしれないみたいなことも考えられないわけではないですよ。

これは自転車のまちづくり構想みたいなものがある、その構想と紐づけられた形でのルール、そんな全体像が本来あるような気がするんですよ。そうすると、そういう構想は一体何を盛り込まなければいけないとか、そういった構想をどこまで法的に担保して、どこの部分は地域の任意の計画であるのかとか、そういったところの線引きみたいなものを指針の中である程度明示できるのであれば明示していく必要が本来はあるのではないかと思います。それはかなり難しい整理が必要なのではないかと思うのですが、ルールというと、台数をこうします、この範囲で台数はこうしますというだけしかできないはずですよ。でもそれだけでは解決しなくて、このエリアの中で、例えばこんなふうなソフト対策をしていって、放置自転車対策をしていく体制があって、そういうものやっていく計画もあるので、この台数はちょっと減らしますとか、何となくそういったこと込みの話のような気がするので、(仮称)エリアの自転車まちづくり構想みたいなものを想定して、その中で明記していくことと、その中で法的に担保できること、どういうことが今制度的にあり得るのかというところの洗い出しと、したがってそういうことが押さえられているのでこういったルール変更ができるとか、そのあたりの整理をできる範囲で考えておいたほうがいいのではないかと思います。私の感想めいたことですが、3点というところです。

[事務局]

ありがとうございました。総論で言いますと、会長がおっしゃるとおり、このルールを作ったとき、ルールの中のエリアというのは、そのエリアの中での自転車のまちづくり方針、まちづくりというものが描けていないとなかなか難しいかなと思っています。それは地域ごとかもしれない。

私ども、もう1つ若干遅れ気味で作る計画になってしまうかもしれませんが、自転車の総合対策というのも見直しを来年度からかけていく中で、自転車のあり方とか、シェアも含めてですが、それからまちづくりでどのように自転車を扱っていくのかというのもいろいろ作り込んでいかないといけないのかなと思いますので、もちろんそのためにもし地域から要望が出たときに、そのルールの策定を遅らせるということはしませんが、そういった

ところも総合的に考えて、いわゆる公共の自転車の考え方、いろいろなシェア、いろいろなまちづくりの進め方というのもしっかり総合計画でやっていかないとなかなか難しいかなと思います。

ただ、ルールにつきましては、エリアの中で自転車に関するまちづくりというのがある程度構想されていないとルール化というのは難しいかと思っていますので、そういったところも考えながら進めていきたいと思っております。まだまだお答えにはなっていないのですが、課題としてはいろいろあるところで認識させていただきます。引き続き検討させていただければと思います。

[遠藤会長] 検討をよろしく願います。ただ、私も自分で言うおいて何ですが、こういうのはしっかりとした計画を作ろうとすればするほどものすごく大変になって、時間がかかってしまって、一方で、もう少しスピーディに簡単なもので地域ルール導入と、必要最小限、ピンポイントに必要なことをやっていくというルールの導入の仕方というのも道を探ったほうがいいのではないかと。自分で3分前に言っていることと矛盾しますが、それも感じましたので、そこも含めてこういう時間の中で検討を進めていければと思います。よろしく願います。

[遠藤会長] そのほか何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。この件はまた今後の検討ですので、何かお気づきの点がありましたら事務局にご意見をお伝えいただければいいかなと思います。引き続き事務局は頑張ってください。

それでは、議題2は以上になります。

### 3 その他

[事務局] 1点だけ、冒頭に言いましたバブコメの結果につきましては、今日お出ししているのが最終的なバブコメの結果ということで公表するということではなくて、今日いただいた意見も踏まえて、また今後庁内でもう一度最終確認をして、それで公表させていただくということになりますので、そこだけご理解いただければと思います。

### 4 閉会