

新宿区自転車等駐輪場附置義務地域ルール策定指針
に基づく
地域ルール策定のための手引き
(素案)

令和8年●月
新宿区

目次

1 地域ルールの導入経緯	2
2 指針の記載内容と策定にあたり調査及び検討すべき内容.....	3
2.1 目的.....	3
2.2 対象地区.....	5
2.3 地域ルールの策定手順.....	7
2.4 地域ルールの検証.....	26

1 地域ルールを導入経緯

新宿区では、放置自転車対策として、新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例（以下「条例」という。）により、商業施設等の駐輪需要を生じさせている施設の設置者に対し、駐輪場の設置を義務付ける制度（以下「附置義務制度」という。）を設けています。

しかし、附置義務制度によって設けられた駐輪場が有効に機能していない状況や、対象外の共同住宅等の前に放置自転車等が見られる等の課題があったことから、本制度について、より区の実態に適合した制度とするため、令和6年度に実態調査を実施し、新宿区自転車等駐輪対策協議会での議論を踏まえ、令和8年3月に、自転車等駐輪場の設置義務の緩和及び新たな指定用途の設定を行うとともに、自転車等駐輪場の位置及び利用方法の表示を義務付ける等、条例の一部改正を行いました。

また、附置義務は区内一律の基準となっているため、区内の各地域ごとに特色あるまちづくり方針が作成されている新宿区では、例えば歩行者を優先させたい地区でも附置義務駐輪場を整備しなければならないことで、まちなかに自転車を誘引してしまうなど、目指すまちの方向性と合わない場合があるため、令和8年3月の条例改正において、地区特性に応じた基準（以下「地域ルール」という。）に基づき、必要な駐輪施設の確保が図られていると認める区域については、この限りとしなないことを規定しました。

このことから区では、地域ルールによる駐輪施設附置制度の円滑な運用を図ることを目的に、「新宿区自転車等駐輪場附置義務地域ルールの策定指針」を策定しました。

本手引きは、地域ルールを策定する地区において、検討が円滑に進められるよう、地域ルール策定の手順等を整理・掲載したものです。

地域ルールの検討にあたっては、本手引きを参考にする必要があります。

以下、手引きでは、前提とする策定指針を受け各項目ごとに補足説明をしています。

手引きの文中で、



で、囲まれた部分は、「地域ルールの策定指針」の引用です。

2 指針の記載内容と策定にあたり調査及び検討すべき内容

2.1 目的

【指針】

新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例(平成 7 年新宿区条例第 28 号。以下「条例」という。)による駐輪施設の附置義務制度は、原則として、建築物単位に一律の基準によって駐輪施設の設置を義務付けるものである。しかし、地域によっては、基準どおりに駐輪施設を設けることが不合理な場合がある。

このため、「区長が別に定める地区特性に応じた基準に基づき、必要な駐輪施設の確保が図られていると認める区域については、この限りでない」とこととしている。

本指針は、条例第 17 条第 1 項に基づく、区長が別に定める地区特性に応じた基準(以下、「地域ルール」という。)による駐輪施設の附置制度の円滑な運用を図ることを目的に作成するものである。

令和 8 年 3 月 駐輪場の附置義務制度の見直し内容

(1) 自転車等駐輪場の設置義務の緩和(既存の用途)

対象となる施設の用途を整理し、設置しなければならない自転車等駐輪場の規模を緩和(変更箇所:赤字)

条例改正前の基準			条例改正後の基準		
施設の用途	施設の規模	自転車等駐輪場の規模	施設の用途	施設の規模	自転車等駐輪場の規模原
遊技場	床面積の合計が 300 ㎡を超えるもの	床面積 15 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 5000 ㎡を超える部分は 30 ㎡ごとに 1 台)	遊技場	床面積の合計が 300 ㎡を超えるもの	床面積 70 ㎡ごとに 1 台 (大規模通減なし)
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店又は飲食店	床面積の合計が 400 ㎡を超えるもの	床面積 20 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 1200 ㎡を超える部分は 60 ㎡ごとに 1 台) (床面積が 5000 ㎡を超える部分は 120 ㎡ごとに 1 台)	スーパーマーケット	床面積の合計が 400 ㎡を超えるもの	床面積 20 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 1500 ㎡を超える部分は 60 ㎡ごとに 1 台) (床面積が 5000 ㎡を超える部分は 120 ㎡ごとに 1 台)
			スーパーマーケットを除く小売店	床面積の合計が 400 ㎡を超えるもの	床面積 100 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 1500 ㎡を超える部分は 300 ㎡ごとに 1 台) (床面積が 5000 ㎡を超える部分は 600 ㎡ごとに 1 台)
			飲食店	床面積の合計が 400 ㎡を超えるもの	床面積 40 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 1500 ㎡を超える部分は 120 ㎡ごとに 1 台) (床面積が 5000 ㎡を超える部分は 240 ㎡ごとに 1 台)
銀行その他の金融機関	床面積の合計が 500 ㎡を超えるもの	床面積 25 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 5000 ㎡を超える部分は 50 ㎡ごとに 1 台)	銀行その他の金融機関	床面積の合計が 500 ㎡を超えるもの	床面積 40 ㎡ごとに 1 台 (大規模通減なし)
スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設	床面積の合計が 500 ㎡を超えるもの	床面積 25 ㎡ごとに 1 台 (大規模通減なし)	スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設	床面積の合計が 500 ㎡を超えるもの	床面積 400 ㎡ごとに 1 台 (大規模通減なし)
学習、教養、趣味等の教授を目的とする施設	床面積の合計が 300 ㎡を超えるもの	床面積 15 ㎡ごとに 1 台 (大規模通減なし)	学習、教養、趣味等の教授を目的とする施設	床面積の合計が 300 ㎡を超えるもの	床面積 15 ㎡ごとに 1 台 (床面積が 600 ㎡を超える部分は 300 ㎡ごとに 1 台)

(2)新たに自転車等駐輪場を設置しなければならない施設の用途の追加(事務所、共同住宅)

[追加する設置義務の内容](令和8年10月1日から適用)

施設の用途	施設の規模	自転車等駐輪場の規模原
事務所	床面積の合計が 3000 m ² を超えるもの	床面積 300 m ² ごとに 1 台 (3000 m ² を超える部分は、1000 m ² ごとに 1 台)
共同住宅	一区画の専用面積が 30 m ² 以上の住戸の総数が 10 戸以上 のもの	一区画の専用面積が 30 m ² 以上の住戸1戸ごとに 1 台

(3)地域のまちづくりの方針により歩行者を優先させたい地域等で、一律の基準では対応が困難であり、地区特性に応じた基準に基づき、必要な自転車等駐輪場の確保が図られていると認める区域については、この限りではない旨を定める。

(4)条例の規定により設置した自転車等駐輪場について、容易に利用することができるように、位置及び利用方法を表示しなければならない旨規定する。

(5)自転車等駐輪場の設置の届出に、管理者、管理方法を追加する。

2.2 対象地区

【指針】

地域ルールを策定する対象地区は、以下の全ての条件を満たすものとする。

- ①都市計画マスタープランや地区計画等において、人中心のまちづくりの位置づけ及び自転車利用に関する方針がある地区
- ②公共交通機関が集中する業務商業施設が集積した地区で、駐輪施設の立地と実態に齟齬が生じている地区

【対象地区の考え方】

令和 8 年の条例改正により、区の実態に合わせ原単位の見直し等を行ったが、それでもなお、「まちづくりの方向性」及び「区内でも特に特徴的な土地利用状況による駐輪需要のミスマッチ」の両方の要因により、一律の基準では対応が難しい場合に限り、地域ルールの策定を行うものとする。

① 都市計画マスタープランや地区計画等において、人中心のまちづくりの位置づけ及び自転車利用に関する方針がある地区

以下に示すような、対象地区に該当する新宿区内のまちづくり計画で実施している取組の中に定められている「まちづくり計画のキーワード」と「自転車利用に関する方針」を確認、整理する。

▼まちづくり計画のキーワードの事例

駐輪場の配置・質的な側面に関する課題	対象施設・エリア	まちづくりのキーワード
人中心のまちづくりを推進し、歩行者の安全と利便性の向上、そして快適な都市空間の創出が求められている。	<u>安全で快適な歩行者の回遊性</u> や <u>歩行者空間の確保</u> が必要なエリア	歩行者の回遊性
個々の建築物ごとに駐輪場の附置を求める附置義務駐輪場制度も相まって、まちなみの連続性の分断や景観の阻害、まちの統一感が欠如している。	<u>低層部での連続性</u> を図る必要のあるエリア	まちなみの連続性
歩行者交通量の多いエリアにおいて、駐輪場が点在すると、自転車と歩行者が錯綜し、安全を損なう可能性がある。	<u>歩行者・自転車との安全確保</u> を特に推進したいエリア	歩行者・自転車の安全確保

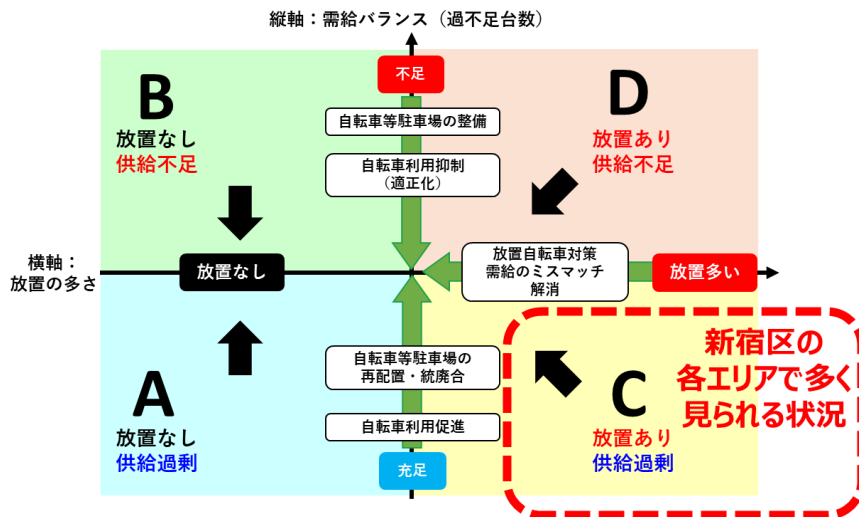
▼自転車利用に関する方針(例)

- ・まちの特性に合わせた附置義務駐輪場制度の運用
- ・外縁部等での駐輪場の配置
- ・大規模開発等に合わせた利便性の高い駐輪場整備 等

②公共交通機関が集中する業務商業施設が集積した地区で、駐輪施設の立地と実態に齟齬が生じている地区
 鉄道駅周辺など、公共交通機関が発達しているエリアであること、また、一律の基準では対応できない駐輪施設の立地状況と利用実態に齟齬が生じている地区であることを確認する。

▼(参考)需給バランスに応じた駐輪施策の方向性

自転車の利用実態（需要）と駐輪場の整備状況（供給）とのバランスを踏まえて、適切な駐輪環境を整備・運用していくための基本的な方針について検討する。



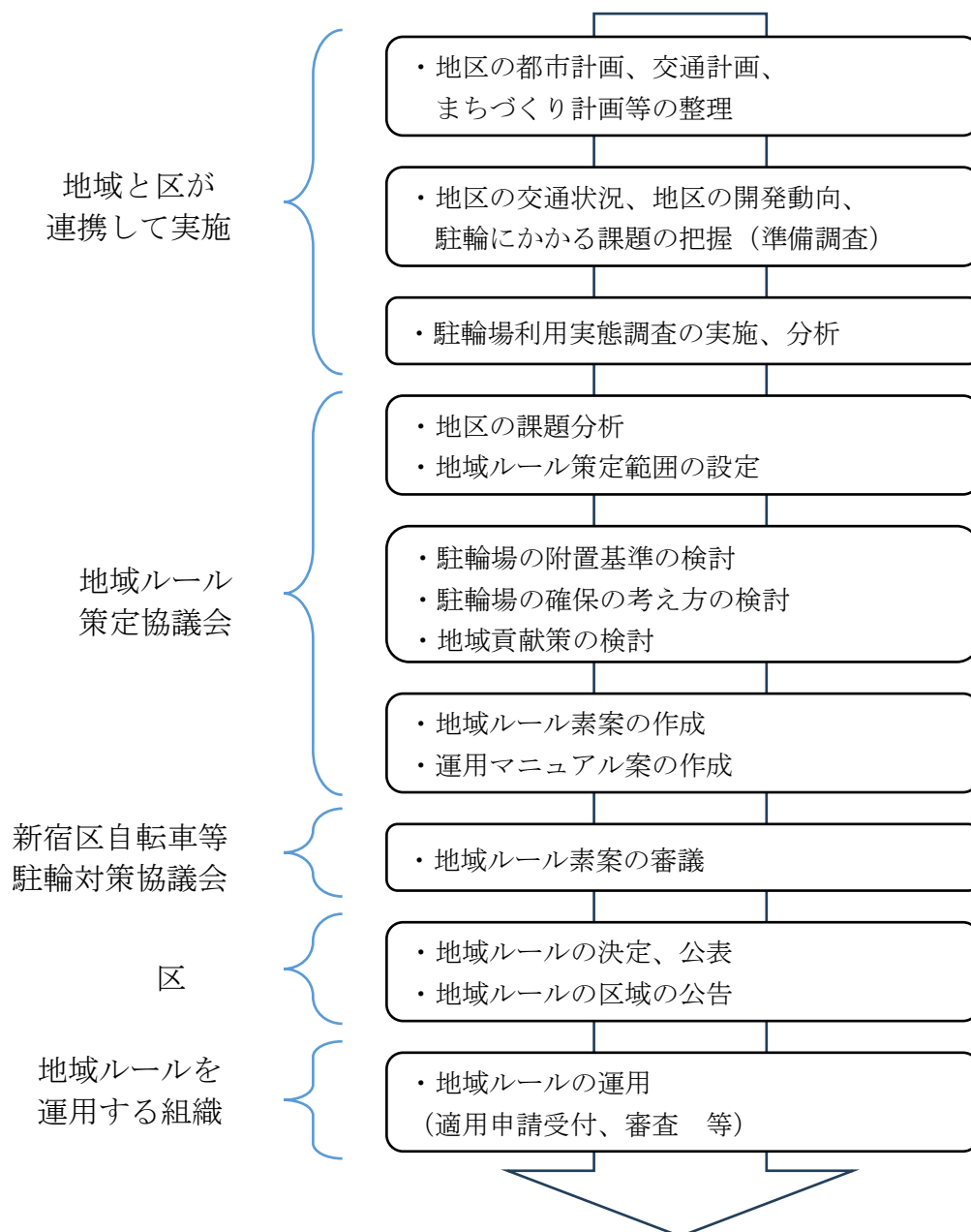
出典：自転車等駐輪場の整備のあり方に関するガイドライン（第3版）
 （令和7年3月 国土交通省 都市局 街路交通施設課）をもとに作成

2.3 地域ルール of 策定手順

【地域ルールの策定手順の考え方】

条例に基づく地域ルールであるため策定主体は区であるが、附置義務駐輪場は各建築主が設置するものであり、まちづくりの目標に向かって設置方法等のルールを決めるためには、地域による確保策の検討と合意が必要である。さらに地域ルール策定後のルールの運用に関しても、地域により検討の段階から確実な運用体制を決めていくことが必要であることから、区と地域が連携して検討を進める。また、実効性のあるルールとするため、専門的な知見をもつ第三者である学識経験者と、関係する法等を所管する行政機関等による確認が必要であり、策定協議会において議論する。策定にあたっては、区の駐輪施策に関する重要事項であるため、新宿区自転車等駐輪対策協議会の審議を経る必要がある。

▼地域ルールの策定手順



(1) 地域ルール の 策定主体

地域ルール の 策定主体 は 区 と する。

(2) 地域ルール 策定協議会 の 設置

地域ルール の 策定主体 は、地域ルール 策定協議会 (以下「策定協議会」という。) を 設置 すること と する。
 地域ルール の 実効性 を 確保 する ため に は、交通 及び 駐輪 施策 に 係 る 主体 並び に 地区 の 住民 の 協力 が 必要 であり、原則、策定協議会 の 構成員 は 次 の と お り と する。

- ① 地域ルール 策定主体 : 区
- ② 学識経験者
- ③ 地域 : 町会、商店会等
- ④ 交通管理者 : 所轄警察署 (関係する所轄警察署のみ)
- ⑤ 道路管理者 : 国、都、区 (関係する道路管理者のみ)
- ⑥ 鉄道事業者 (関係する鉄道事業者のみ)
- ⑦ その他 : 上記 に 加 え、地区 特性 に 応 じた 基準 の 策定 検討 に 必要 な 者

策定協議会 の 構成員 に は 以下 の よう な 役割 を 求める。

▼ 策定協議会 の 構成員 と 役割

構成員	立場	主な役割
区	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ルール の 策定主体 ・地域交通計画 の 所管 ・まちづくり計画 の 策定主体 ・都市計画決定権者 (地区計画等) ・駐輪場 の 附置義務 の 確認 ・建築確認 を 所管 ・公共駐輪場 (民設民営駐輪場) の 所管 ・道路管理者 (区道) 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画、地域交通計画、まちづくり計画等 の 内容 を 踏まえ、地域ルール の 策定 の 必要性 を 判断 ・地域ルール の 策定 検討 の たの、駐輪場利用実態調査 の 実施、駐輪場附置義務基準等 の 検討案 の 作成 ・地域ルール案 の 作成 ・地域ルール の 決定 ・運用体制 の 担い手 ・地域ルール の 適用 に 係 る 審査、認定
学識経験者	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画、交通計画等 の 専門家、研究者 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ルール の 検討 に 際 して、都市計画、交通計画等 の 専門的知見 を 付与
地域	<ul style="list-style-type: none"> ・町会、商店会等 の 地元組織 ・建物 の 所有者 ・駐輪場 の 所有者、等 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場利用実態調査 へ の 協力 ・駐輪場確保策 の 検討 ・ルール の 運用 ・運用体制 の 担い手
警察	<ul style="list-style-type: none"> ・交通管理者 	<ul style="list-style-type: none"> ・法律 (※) に お ける 自転車等 の 駐車対策 の 総合的推進 へ の 協力 ※ 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
国	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 (国道) 	
都	<ul style="list-style-type: none"> ・道路管理者 (都道) 	
鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業者 	

(3) 適用地区の調査及び分析

策定協議会は、適用地区の交通特性等の調査及び分析並びに放置自転車対策等の検討を行い、地域ルールを策定することとする。

地域ルールの策定にあたっては、地区の詳細な検討が必要であることから、以下の調査、分析を行うこととする。

- ①まちづくりの方向性の確認
(まちづくりの中での交通施策、自転車の位置づけ、現状のまちづくりの運用体制、推進体制等の確認)
- ②地区の交通特性(自転車分担率、公共交通機関の利用率等)
- ③土地・建物利用の現状と将来の見通し
- ④放置自転車の現状(放置自転車の位置、台数等)
- ⑤附置義務駐輪場の現状(規模、構造、出入口、設置位置)
- ⑥駐輪施設供給量の現状(設置場所、規模、台数等)及び将来の見通し
- ⑦駐輪施設需要量の現状と将来の見通し
- ⑧その他地域ルール策定のために必要な調査

① まちづくりの方向性の確認

対象地区のまちづくりでの交通施策、自転車の位置づけを整理し、まちづくりの方向性を確認するとともに、現状のまちづくりの運用体制、推進体制等の確認を行う。

【まちづくりでの交通施策(まちづくり方針における空間配置・動線等)の事例】

▼(例)新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針



出典：新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

▼(例)歌舞伎町まちづくり誘導方針



出典：歌舞伎町まちづくり誘導方針

【自転車の位置づけ(自転車に係る取組の概要の整理)】

▼(例)新宿駅周辺における整理例

対象地区	まちづくり計画	自転車に係る取組概要
新宿駅直近	新宿駅周辺まちづくりガイドライン	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車の撤去 ・広場の滞留空間内の自転車の抑制、広場外縁部等で自転車等駐輪場の配置の誘導 ・自転車流入の抑制に向けた駐輪場の再配置、民間開発に伴う利便性が高い公共駐輪場整備等を誘導 ・駐車場・駐輪場附置義務の弾力的運用
	新宿駅直近地区のまちづくり	
	新宿の新たなまちづくり	
	新宿の拠点再整備方針	
新宿東口・三丁目	新宿駅東口まちづくり構想	<ul style="list-style-type: none"> ・まちの特性に合わせた附置義務駐輪場制度の運用を検討 ・公共的駐輪場及びシェアサイクルポートの整備促進による放置自転車の抑制 ・大規模開発等に合わせた広域幹線等からアクセスできる街区や地区外縁部等に隔地・集約駐輪場の確保
	新宿駅東口地区まちづくりビジョン	
	新宿駅三丁目駅周辺まちづくり誘導方針	
	新宿駅東口地区地区計画	
歌舞伎町	歌舞伎町まちづくり誘導方針	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車対策の推進や、路上自転車駐輪場の整備 ・中心街区の整備(大規模開発)の際は、二輪車・自転車の駐車施設整備の誘導 ・沿道の大規模建築物に対する駐輪場設置の義務付け(外縁部に駐輪場確保) ・民間事業者は、従業員等や一般来街者に対しても駐輪場の利用を促す
	歌舞伎町街並みデザインガイドライン	
新宿西口超高層街区	西新宿地区まちづくり指針	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の商店街等は放置自転車の抑制等により、良好な交通環境の形成を図る ・効果的な駐車場管理や多様なモビリティの駐停車場等としての活用を検討
	西新宿地区再整備方針	
	西新宿地区再整備ガイドライン	
西新宿一丁目	西新宿一丁目商店街地区まちづくり構想	<ul style="list-style-type: none"> ・建物規模にあわせた駐輪場の整備や、分かりやすい案内サインの整備を推進し、路上駐輪を抑制
	西新宿一丁目商店街地区地区計画	

【まちづくりの運用体制、推進体制等】

▼(例)新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針における体制

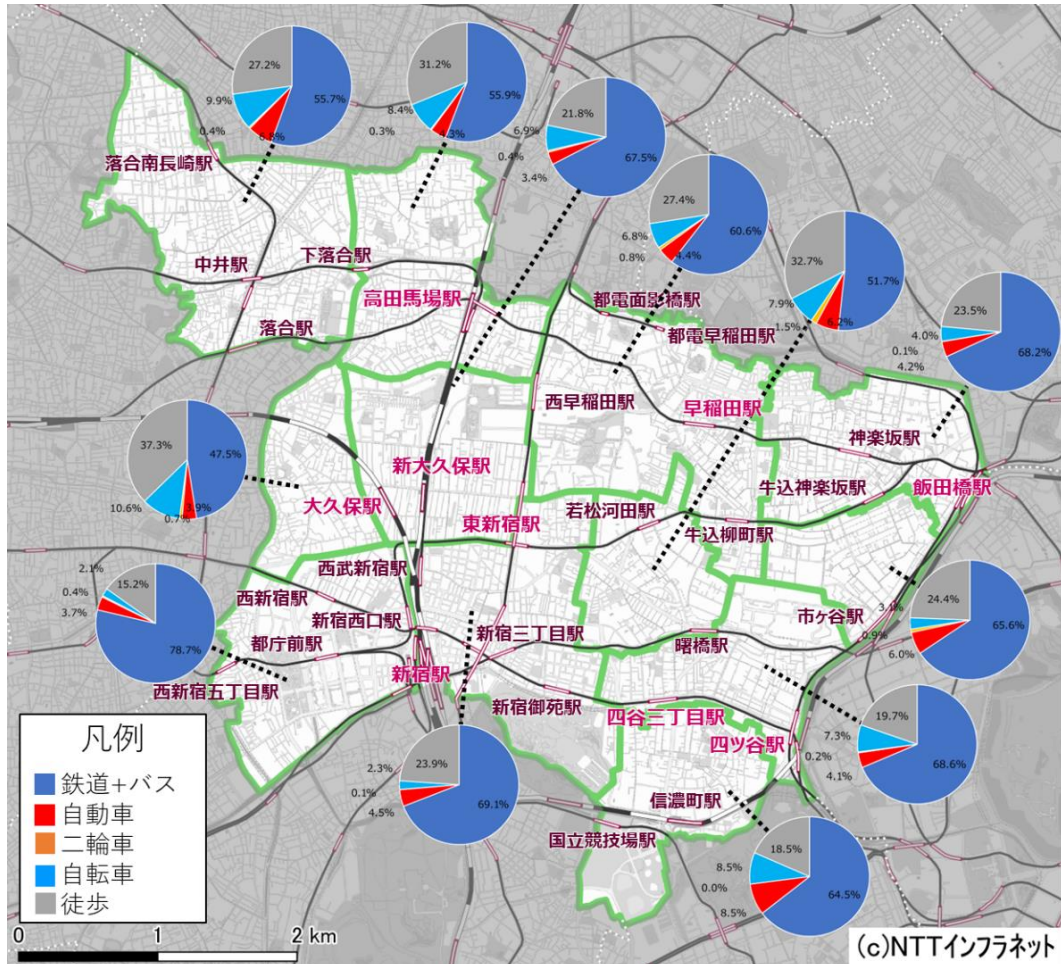
■各主体の役割	
<p>まちの将来像の実現に向けた具体的な検討や取組を、地権者・事業者(地元)、地元まちづくり組織(新宿EAST推進協議会)、行政が連携し、進めていく。</p>	
地元	<ul style="list-style-type: none"> ・建替えにあたっては、まちづくりビジョンや本方針を踏まえた計画とする。 ・地区計画変更にあたっては、通り沿道の合意形成を図る。 ・大規模開発等にあたっては、地域の理解を得ながら検討を進める。 ・地元まちづくり組織と連携し、地域主体のまちづくりを進める。
地元まちづくり組織	<ul style="list-style-type: none"> ・地元のまちに対する思い等について、意見の抽出・とりまとめを行う。 ・地区計画変更にあたっては、通り沿道の合意形成に向けた地元調整等を行う。 ・「賑わいと歩きたくなるまち」の実現に向けた活動や情報発信、公共空間と民地の一体的な活用、駐車場・荷さばき施設・荷さばき時間等の運用に係る地元ルールなど、地域主体のエリアマネジメントの検討・取組を行う。
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・街並み再生方針の変更等により、様々な規模の建替えにあわせて、個性豊かで魅力ある街並みを誘導する。 ・大規模開発等では、本方針等を基に公共貢献を誘導することで、まちと駅がつながる賑わいと交流の拠点づくり等を誘導する。 ・地元の合意形成を支援し、地元案に基づき地区計画変更を行う。 ・地区内車両流入の抑制を図る基盤整備、道路断面構成の変更、公共空間と民地の接続等に係る関係者との調整等を行う。 ・本方針に基づき駐車場地域ルール変更に向けた検討・調整を行う。 ・地元まちづくり組織のエリアマネジメントと連携し、まちづくりを推進する。

出典：新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針

② 地区の交通特性

地区の交通特性では、パーソントリップ調査等の既存のデータを用いて、検討地区における自転車分担率や公共交通機関の分担率等を把握する。

▼パーソントリップ調査結果を用いた整理 例



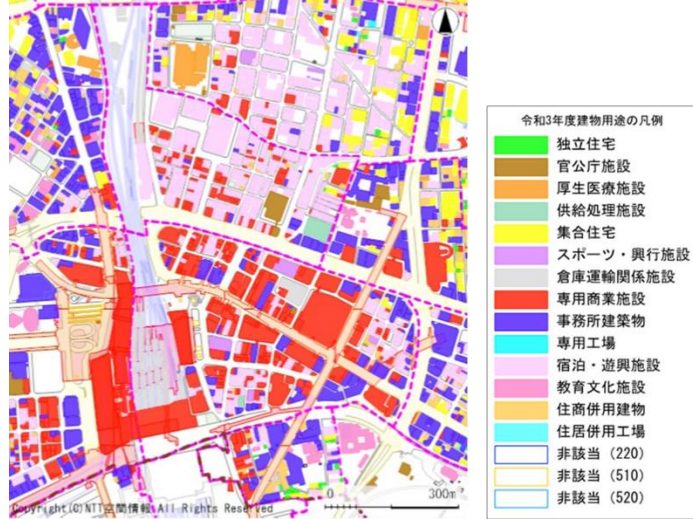
出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年度）を基に作成

③ 土地・建物利用の現状と将来の見通し

【現状①】建物用途の整理

土地利用現況調査などから当該地区の建物分布を確認するとともに建物用途の特徴を確認する。

▼建物用途の分布 (例)新宿駅東口



出典：令和3年 土地利用現況調査 をもとに作成

▼建物用途 (例)新宿駅、高田馬場駅、飯田橋駅、四ツ谷駅

駅周辺	対象地区	面積								割合								評価		
		宿泊・遊興施設	専用商業施設	スポーツ・興行施設	教育文化施設	集合住宅	事務所建築物	住商併用建物	その他	建物合計	宿泊・遊興施設	専用商業施設	スポーツ・興行施設	教育文化施設	集合住宅	事務所建築物	住商併用建物		その他	合計
新宿駅	新宿三丁目	12,178	58,995	3,297	0	297	16,630	566	3,171	95,134	13%	62%	3%	0%	0%	17%	1%	3%	100%	専用商業施設が半数以上
	歌舞伎町	81,068	12,510	1,127	429	12,148	13,466	3,241	14,118	138,105	59%	9%	1%	0%	9%	10%	2%	10%	100%	宿泊・遊興施設が半数以上
	新宿西口	30,310	43,079	0	10,172	15,788	139,355	1,808	34,817	275,330	11%	16%	0%	4%	6%	51%	1%	13%	100%	事務所建築物が半数以上
	西新宿一丁目	3,865	8,537	0	0	0	18,748	258	0	31,408	12%	27%	0%	0%	0%	60%	1%	0%	100%	事務所建築物が半数以上
高田馬場駅	高田馬場	7,467	5,416	2,790	10,431	11,402	22,901	15,273	11,255	86,936	9%	6%	3%	12%	13%	26%	18%	13%	100%	様々な建物用途が混在
	高田馬場東口	1,561	2,247	2,702	3,765	3,805	9,119	7,089	464	30,752	5%	7%	9%	12%	12%	30%	23%	2%	100%	様々な建物用途が混在
飯田橋駅	飯田橋	517	586	0	2,974	5,923	25,610	3,095	9,781	48,486	1%	1%	0%	6%	12%	53%	6%	20%	100%	事務所建築物が半数以上
	神楽坂	2,496	2,373	0	316	2,396	3,405	4,897	1,260	17,143	15%	14%	0%	2%	14%	20%	29%	7%	100%	様々な建物用途が混在
	神楽坂通り	2,631	2,614	0	570	556	2,783	2,278	376	11,809	22%	22%	0%	5%	5%	24%	19%	3%	100%	様々な建物用途が混在
四ツ谷駅	四谷	1,133	1,109	0	5,295	12,621	24,831	16,216	11,375	72,581	2%	2%	0%	7%	17%	34%	22%	16%	100%	様々な建物用途が混在
	四谷一丁目	307	121	0	417	59	2,148	969	10	4,030	8%	3%	0%	10%	1%	53%	24%	0%	100%	事務所建築物が半数以上

出典：令和3年 土地利用現況調査 をもとに作成

【現状②】地域ルール参加者(利害関係者となる地権者等)調査 例

地域ルールの策定後、確実な運用をしていくため、地区内の利害関係者となる地権者もしくは、必要に応じて借地人に対し調査を実施し、以下について整理する。

(項目例)

基本情報：氏名、連絡先、所在地、面積、建物用途、土地の利用形態（自用地・賃貸等）

土地利用の意向・予定：今後の土地利用の予定（建替・売却等）

地域ルール：地域ルールへの賛否、条件や懸念点、合意形成のための課題や希望

設置・運営：駐輪場施設の受け入れ意向・条件、駐輪場運営への関与意向

【将来の見通し】

当該地区内の建替え予定や、再開発予定を整理する。

④ 放置自転車の現状(放置自転車の位置、台数等)

地区内の放置自転車について実態調査を行い、時間帯別・箇所別の放置自転車台数を確認する。
また、必要に応じて自転車利用者への目的地調査を行い放置理由を確認する。

【放置自転車調査】

放置自転車台数調査では、平日・休日それぞれ1日調査を実施し、地区内の公道上に駐輪している自転車台数を把握する。

▼路上放置自転車の定義

- ✓ 条例では、自転車等の利用者は、公共の場所に自転車等を放置してはならないとしている。
- ✓ 自転車等が駐輪場以外の公共の場所に置いてあり、その利用者が自転車等から離れてすぐに移動できない状態のことを「放置」と言う。

▼放置自転車・駐輪場利用者の現状の整理イメージ

例) ◆新宿駅周辺(平日21時台)



※新宿区では、全ての区営駐輪場を民間活力を活用した駐輪場（民設民営駐輪場）に移行しており、民設民営駐輪場＝公共駐輪場を指す。

⑤ 附置義務駐輪場の現状(規模、構造、出入口、設置位置)

当該地区内の現状の附置義務駐輪場の設置状況を確認し、設置場所や設置形式等を整理する。また、当該地区内で附置義務駐輪場が設置されている建物の配置図を作成する。

▼(例)附置義務駐輪場の設置状況

建物名	場所	必要台数	設置台数	設置場所、設置階	設置形式	案内板(設置場所、利用方法)	立ち入り可否
〇〇ビル	新宿区〇〇丁目■-■	○	○	1階	二段ラック	あり	可
〇〇ビル	新宿区〇〇丁目■-■	○	○	2階	平置き、一段ラック	あり	可
〇〇ビル	新宿区〇〇丁目■-■	○	○	1階(○台)、2階(●台)	段違いラック	あり	可
〇〇ビル	新宿区〇〇丁目■-■	○	○	隔地先(新宿区〇〇丁目■-■地下1階)	二段ラック	あり	可
〇〇ビル	新宿区〇〇丁目■-■	○	○	屋上	平置き、一段ラック	なし	不可(屋上にアクセスできない)
〇〇ビル	新宿区〇〇丁目■-■	○	○	1階	平置き	なし	可

⑥ 駐輪施設供給量の現状(設置場所、規模、台数等)及び将来の見通し

【現状】駐輪可能台数調査

地区内の公共駐輪場、附置義務駐輪場の設置場所、駐輪可能台数等を整理する。

▼公共駐輪場の調査項目例

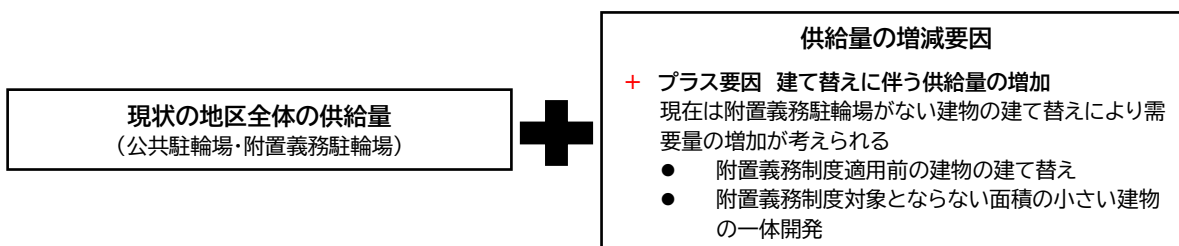
施設名	住所	利用時間	駐輪可能台数		
			定期利用	時間利用	合計
〇〇	新宿区〇〇	24時間等	○台	○台	○台
:	:	:	:	:	:

▼附置義務駐輪場の調査項目例

施設名	住所	利用時間	指定用途		駐輪場			駐輪可能台数	
			指定用途	面積	設置場所	構造	特例適用	申請台数	実運用台数
〇〇	新宿区〇〇	24時間等	遊技場等	〇㎡	階数	ラック、平置き等	有無	○台	○台
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:

【将来の見通し】

地区内の建替え・再開発等による増分を整理する。



⑦ 駐輪施設需要量の現状と将来の見通し

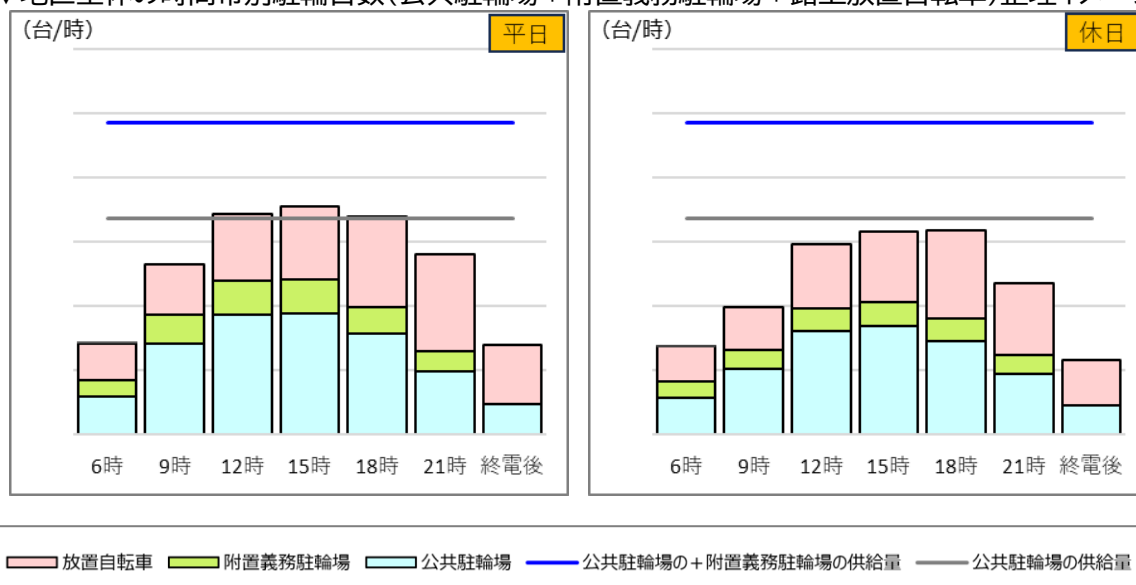
【現状①】地区全体の駐輪需要

駐輪台数調査では、平日・休日それぞれ1日調査を実施し、ピーク時の地区内の公共駐輪場・附置義務駐輪場の駐輪台数、公道上の放置自転車台数を把握する。

▼駐輪台数調査の対象となる自転車

自転車等の種類	公共駐輪場	附置義務駐輪場	路上放置自転車
シティサイクル (ママチャリ、折りたたみ自転車、ミニベロ、電動アシスト自転車)	●	●	●
スポーツバイク (ロードバイク、クロスバイク、マウンテンバイク、eバイク)	●	●	●
子供乗せ自転車 (チャイルドシート有)	●	●	●

▼地区全体の時間帯別駐輪台数(公共駐輪場+附置義務駐輪場+路上放置自転車)整理イメージ

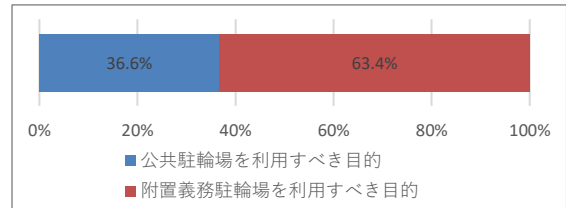


【現状②】公共駐輪場の需要・附置義務駐輪場の需要

地区内で観測された放置自転車を含む駐輪需要を、駐輪目的に応じて公共駐輪場の需要と附置義務駐輪場の需要に分割し、公共駐輪場の需給バランスと附置義務駐輪場の需給バランスを算出する。

▼附置的需要・公共的需要の割合(アンケート調査等により把握)

	駐輪後の主な目的 (例)
公共的需要	鉄道利用
	業務 (通勤以外の、会議、商談、販売、配達など)
	芸術・歴史・音楽鑑賞、観光
	送迎
	友人・知人宅への訪問
	宿泊
	その他の私用_具体的に回答：
附置的需要	通勤
	通学 (専門学校、大学など)
	買物
	食事・社交
	美容施設の利用
	銀行その他金融機関の利用
	通院・リハビリ
	塾・習い事・学習
	運動
	娯楽施設 (カラオケ、パチンコ、ゲームセンターなど)



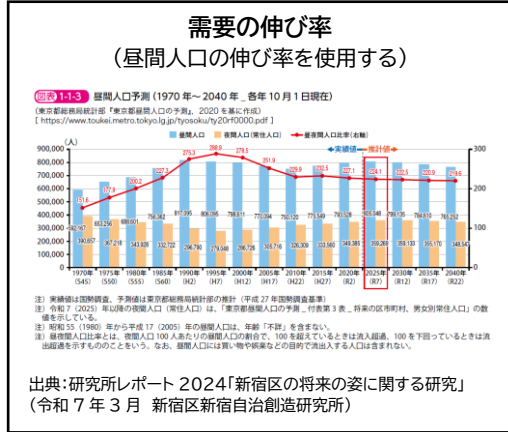
▼公共駐輪場と附置義務駐輪場の需給バランスの再整理イメージ

		平日							休日						
		6時	9時	12時	15時	18時	21時	終電後	6時	9時	12時	15時	18時	21時	終電後
需要量 (駐輪場所別) (台)	公共駐輪場	40	80	180	190	200	170	80	70	140	230	260	240	190	70
	附置義務駐輪場	60	70	110	120	120	110	0	70	80	130	140	140	120	0
	放置自転車	50	50	70	50	150	280	190	40	40	40	70	120	160	110
	合計	150	200	360	360	460	560	270	180	260	410	470	490	470	190
需要量 (目的別) (台)	公共的需要	50	70	130	130	170	200	100	60	100	150	170	180	170	70
	附置的需要	90	130	230	230	290	350	170	110	170	260	300	310	300	120
	合計	150	200	360	360	460	560	270	180	260	410	470	490	470	190
供給量 (台)	公共供給量	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420	420
	附置義務供給量	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550	550
	合計	970	970	970	970	970	970	970	970	970	970	970	970	970	970
需給 バランス	公共的需要・供給	12%	17%	31%	31%	40%	48%	24%	14%	24%	36%	40%	43%	40%	17%
	附置的需要・供給	16%	24%	42%	42%	53%	64%	31%	20%	31%	47%	55%	56%	55%	22%
	合計	15%	21%	37%	37%	47%	58%	28%	19%	27%	42%	48%	51%	48%	20%

【将来の見通し】

以下のような要因を考慮し、将来の需要の見通しを整理する。

現状の地区全体の需要量
(公共駐輪場・附置義務駐輪場・放置自転車)



- 現状の地区全体の需要量
- + **プラス要因 建て替えに伴う需要の増加**
建て替え後も同様の用途であれば需要は大きく増加することはないと考えられるが、以下の要因による増加が考えられる
 - 用途の変更
 - 一体開発により、バックヤードなどを除く面積が増加する可能性がある
 - + **プラス要因 自転車移動への転換**
利用できる駐輪場ができることにより、自転車移動への転換が起こる可能性がある
 - **マイナス要因 他手段への転換**
高齢化率の増加やシェアサイクルの利用増により、自転車利用率の減少が考えられる
 - ± **駐輪場利用のプラス要因(地域需要の増減なし)**
利用しやすい駐輪場の増加により、周辺の放置自転車が収容されるようになる

(4) 地域ルール の 策定 及び 公告

地域ルール策定主体は、新宿区自転車等駐輪対策協議会の諮問を経て、次に掲げる事項を定めた地域ルールを策定し、公告することとする。

- ①適用地区の区域
- ②地区におけるまちづくり及び駐輪対策の基本方針(方針附図を含む)
- ③対象駐輪施設
- ④駐輪施設の附置基準(地区の必要台数を含む)
- ⑤駐輪施設の確保の考え方(既存の附置義務駐輪場の取り扱いを含む)
- ⑥駐輪施設確保に向けたロードマップ
- ⑦駐輪施設への自転車誘導策
- ⑧地域ルールの実効性を確保するための方策
- ⑨地域貢献策
- ⑩駐輪施設の規模・構造・出入口・利用ルール等
- ⑪地域ルールの運用体制、運用方法、周知方法等
- ⑫その他必要な事項

① 適用地区の区域

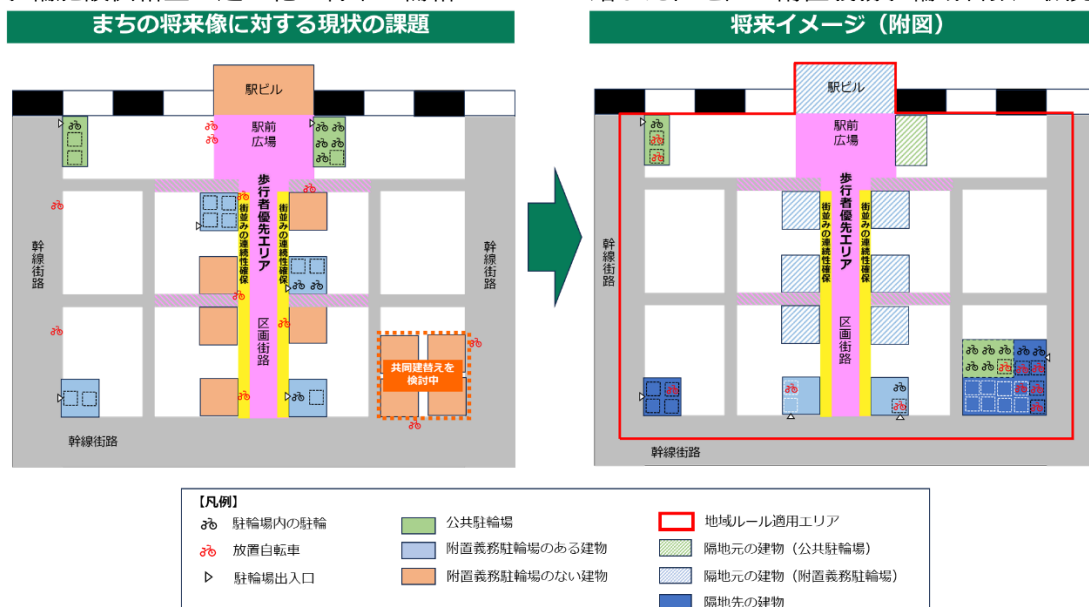
道路や河川で囲われた範囲等、まちづくりを一体的に行う範囲を適用地区として定め、図で示す。

② 地区におけるまちづくり及び駐輪対策の基本方針

まちづくり方針や自転車に関する記述等を踏まえ、地域ルールとして適用地区が目指すまちづくりや駐輪対策等を図で示す。

▼まちづくり及び駐輪対策の基本方針(イメージ)

1. 駐輪場の隔地・集約化：歩行者優先路線に面する建物の駐輪施設は、地区外縁部の駐輪施設への隔地・集約化を推奨
2. 駐輪施設供給量の適正化：将来の需給バランスを踏まえ、地区の附置義務駐輪場台数を減免



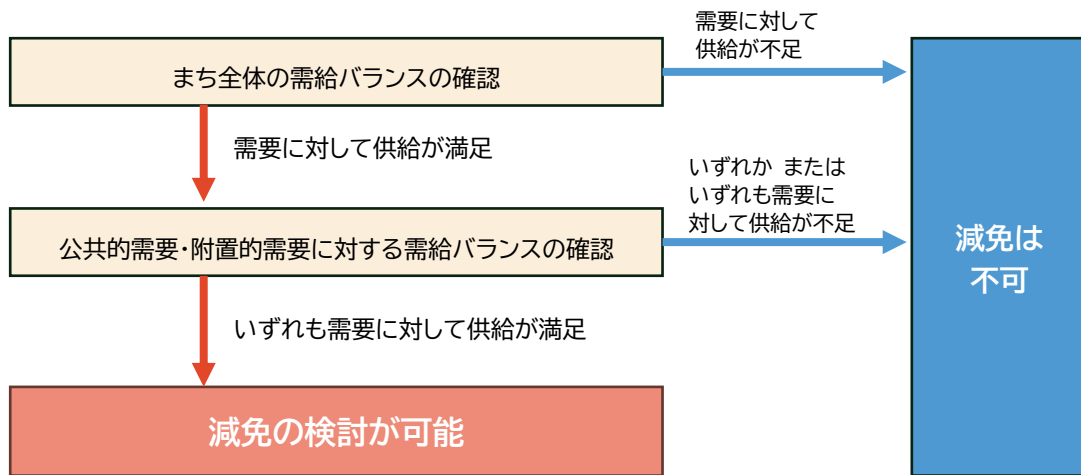
③ 対象駐輪施設

原則として、新宿区自転車等の適正利用の推進及び自転車等駐輪場の整備に関する条例に基づく附置が義務付けられた施設を対象とする。

④ 駐輪施設の附置基準(地区の必要台数を含む)

調査によって把握した駐輪需要から、附置義務駐輪場の必要台数を整理する。また、駐輪需要と駐輪場の供給量のバランスを確認し、附置基準の検討を行う。

▼附置基準の検討フロー

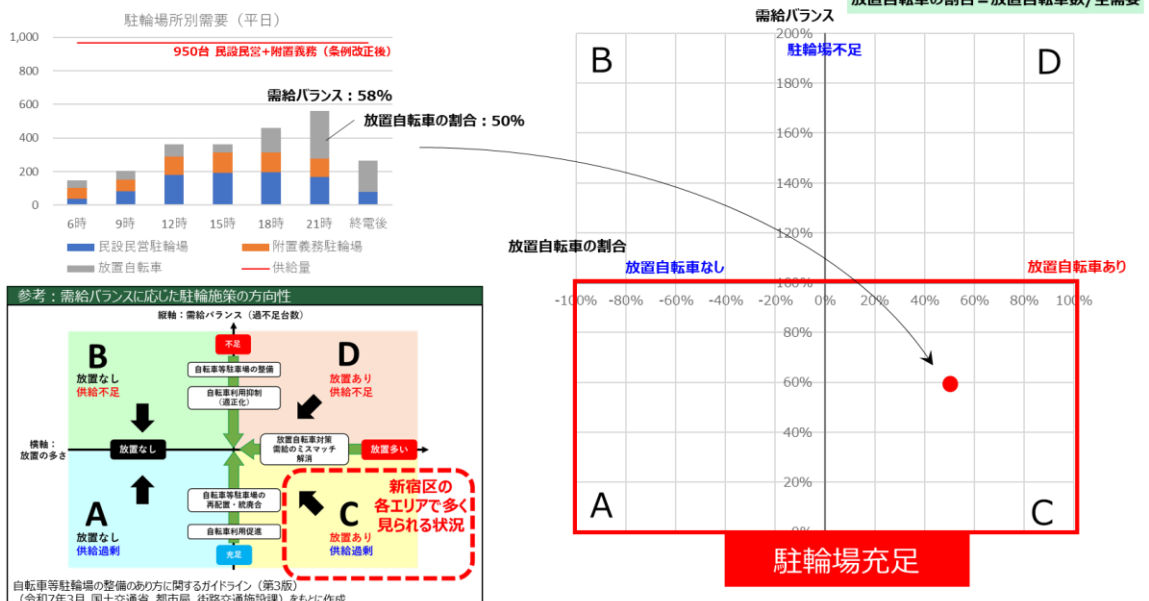


▼まち全体の需給バランスの確認(将来の見通しを加味したもの)

まち全体で駐輪場が充足するか、また、放置自転車が存在しているかを確認する。

■まち全体の需給バランスの確認

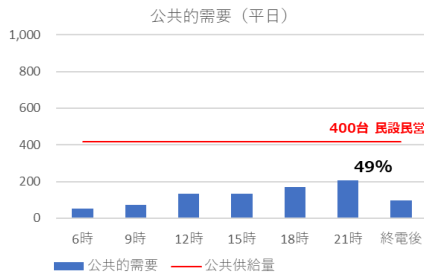
※将来の見通しを加味したもの



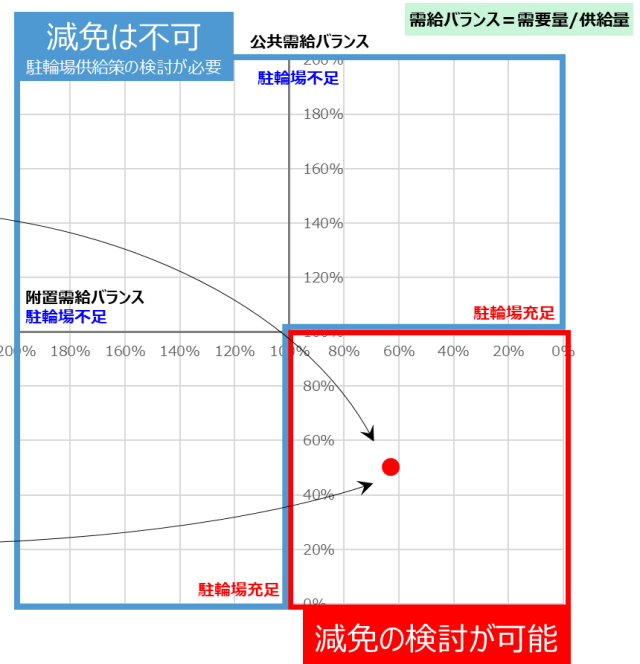
▼公共的需要・附置的需要に対する需給バランスの確認

公共的需給バランスおよび附置的需給バランスが満たされているか確認する。

■公共的需給バランスの確認



■附置的需給バランスの確認

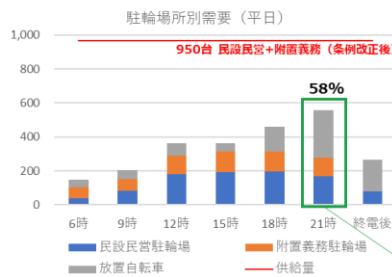


▼附置基準減免の検討

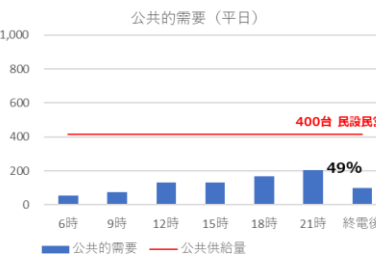
需給バランスの確認結果をもとに、附置基準減免の検討を行う。附置基準の減免を行う場合には、減免の適用後にもまち全体の需要を満たす駐輪場が確保できることを確認する。

■まち全体の需給バランスの確認

※将来の見通しを加味したもの



■公共的需給バランスの確認



■附置的需給バランスの確認



まち全体として最低限確保すべき駐輪場台数

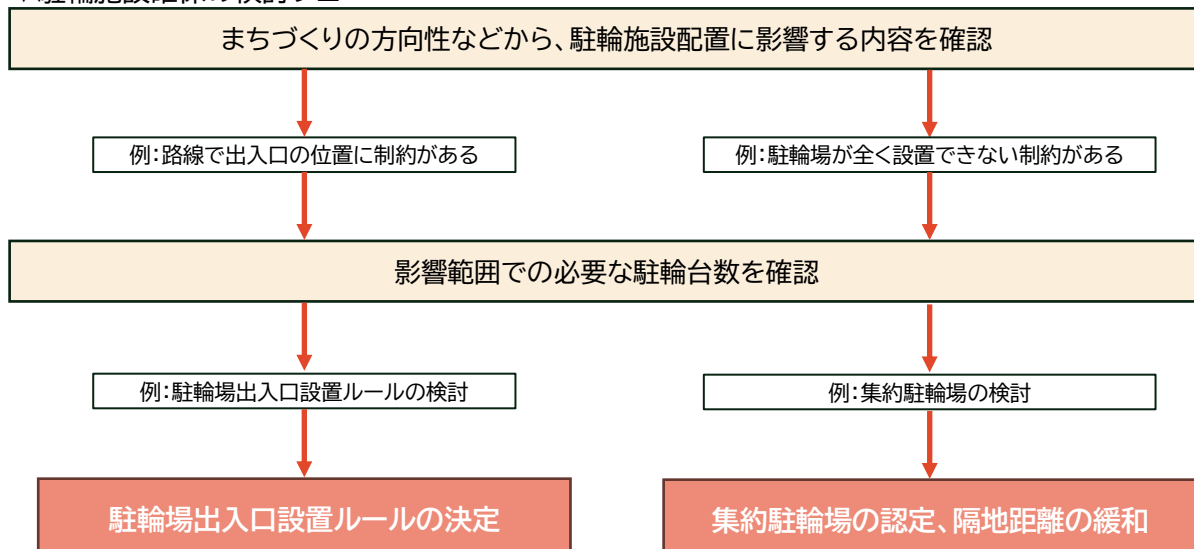
附置基準減免後にもまち全体の需要を満たす駐輪場が確保できていることを確認

※実現に向けては、後述のロードマップを作成し、試行しながら段階的に削減することも可能とする

⑤ 駐輪施設の確保の考え方(既存の附置義務駐輪場の取り扱いを含む)

まちづくりの方向性、建物の立地等を確認し、地区内で必要となる駐輪施設の確保方法について検討する。既存の附置義務駐輪場の取り扱いと利用向上策についても検討する。

▼駐輪施設確保の検討フロー



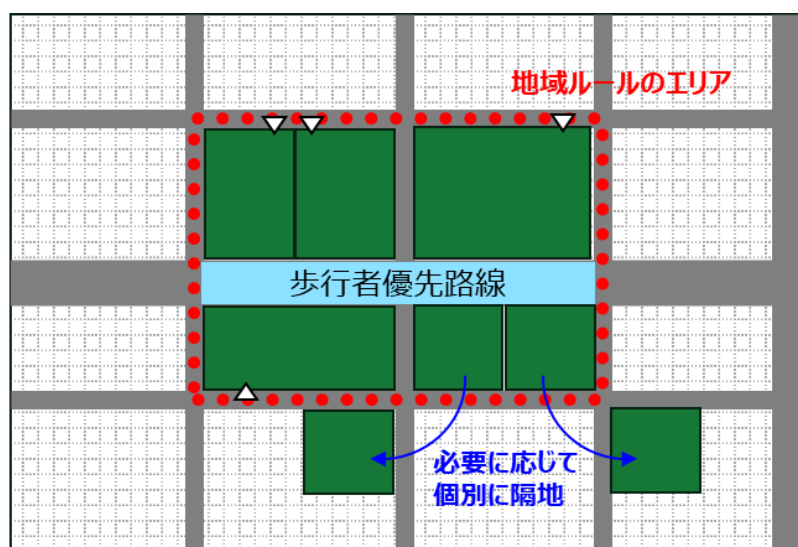
▼駐輪施設の確保の考え方イメージ

【例1】路線で歩行者優先を目指している場合

例：個別に駐輪場が確保できる場合、現状と同じく個別に駐輪場は確保するが、歩行者優先路線に面する部分には駐輪場の入口を作らないことを決める。

■地域ルールのメニュー

- ・建物ごとに個別に駐輪場を確保するが、駐輪場出入口位置を制限

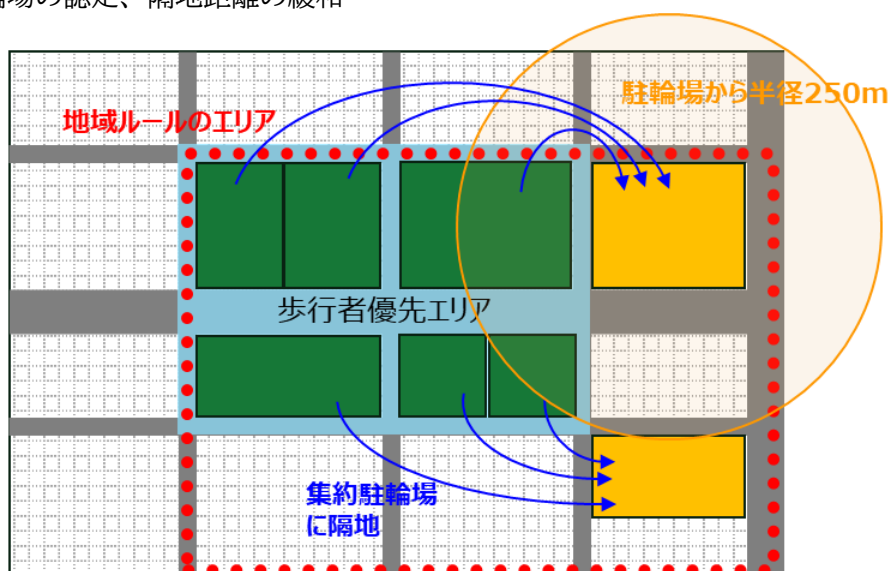


【例2】街区で歩行者優先エリアを目指す場合

例：歩行者優先エリアに車両を出入りさせたくないため、その範囲内の駐輪需要を別の場所で確保する。集約駐輪場を準備する場合は、地域ルールの中で集約駐輪場として認定し、エリア内の附置義務駐輪場は集約駐輪場に集約することを決める。その場合、集約駐輪場が確実に利用されるよう、地域での誘導策等の検討も必要である。

■地域ルールのメニュー

- ・集約駐輪場の認定、隔地距離の緩和



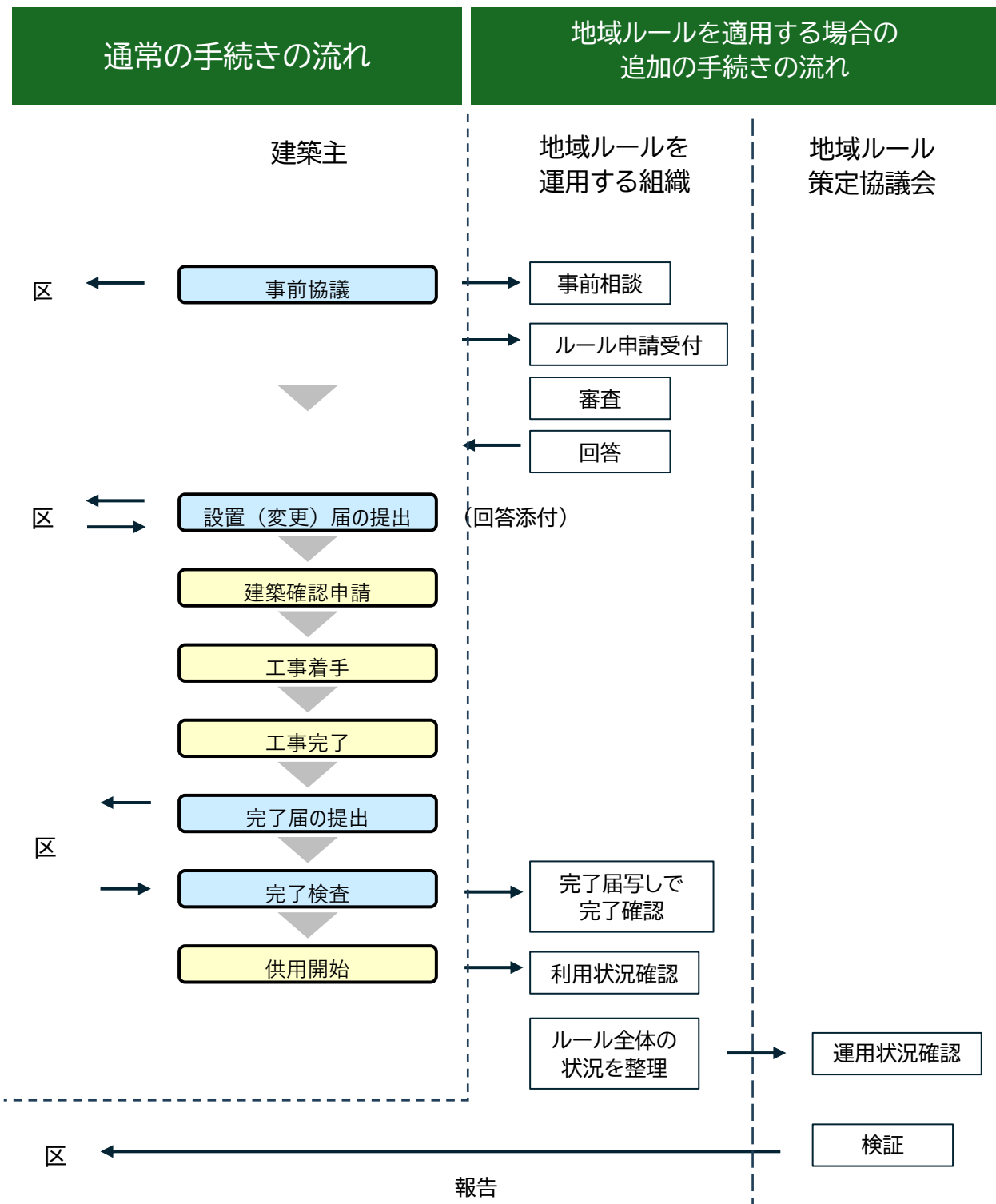
⑥ 駐輪施設確保に向けたロードマップ

地域ルールの実現に向けては、ロードマップを作成し、試行しながら段階的にルールを導入することも可能とする。段階的に進める内容として、体制や規模などが考えられ、ルールの内容や地域の状況に合わせて方策を検討する。

▼段階的に駐輪施設を確保し、附置基準の削減割合を引き上げる場合のロードマップのイメージ

	附置基準の変更	駐輪施設の確保	その他
1年目	附置基準を1割削減	集約駐輪場の完成・認定 一部の駐輪場を集約駐輪場に隔地	誘導策・実効性確保策・地域貢献策を実施 一定期間経過後、各駐輪場の利用状況と 放置自転車の状況を調査
2年目	附置基準を2割削減	地域内の駐輪場を集約駐輪場に隔地	必要に応じた誘導策・実効性確保策の改善 一定期間経過後、駐輪場の利用状況と放置 自転車の状況を調査
完全導入	附置基準の目標達成	駐輪場配置の目標達成	誘導策・実効性確保策・地域貢献策を実施

▼地域ルールを適用し附置義務届出する場合の流れイメージ



2.4 地域ルールを検証

駐輪施設の需要と供給は社会状況や交通特性等により変化する。このため、駐輪施設の適切な設置を確保するには、地域ルールの定期的な検証、見直しが必要である。

そのため、策定協議会は、対象地区に影響のあるような市街地再開発事業の公表や都市基盤の更新があった場合、地域ルールの見直しを行う。

また、策定協議会は、当該地区に地域ルールが適用された日から、原則として5年以内ごとに、地域ルールの成果を検証することとする。検証の結果、地域ルールによる実効性が認められない場合は、策定協議会は地域ルールの見直しを行い、地域ルール策定主体に対して地域ルールの見直し案を報告することとする。

地域ルール策定主体は、報告を受けた見直し案を尊重し、速やかに地域ルールを改正又は廃止することとする。

【地域ルールの検証の考え方】

駐輪実態については、

- ・社会状況の変化
- ・まちづくりの進捗状況による変化

など、様々な要因により変化していくことが考えられる。

そのため、策定したルールの実効性を確認、検証し、適宜見直しを行う必要がある。