

令和7年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第2回）

議事次第

日時：令和8年3月26日（木）14時00分～16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 報告事項

（1）駐輪場の附置義務制度の見直しに関する条例改正について

3 議題

（1）新宿区自転車等駐輪場附置義務地域ルールの策定指針素案について

4 その他

5 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に関する条例改正について

[資料3] 新宿区自転車等駐輪場附置義務地域ルールの策定指針 素案

[資料4] 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

1 開会

2 報告事項

(1) 駐輪場の附置義務制度の見直しに関する条例改正について

事務局より、資料2について説明した。

3 議題

(1) 新宿区自転車等駐輪場附置義務地域ルールの策定指針素案について

事務局より、資料3、4について説明を行った。

以下、質疑応答

[松本委員] JR東日本首都圏本部の松本です。説明をありがとうございました。1点、確認ですけれども、地域ルールが必要なエリアについては、新宿区さんが主体で進めていくという話なのですが、弊社の駅は、区またがりになる、区境というのでしょうか、そのようなところがあります。例えば新宿駅もそうですが、四ツ谷駅、飯田橋の駅など他の区にも区画があり、その駅の周辺の駐輪のルールとなると、なかなか新宿区さんだけでは決めることができないところが多々あるとは思いますが、その辺りはどのようにお考えかお聞かせいただくと助かります。よろしくお願いします。

[事務局] ご質問をありがとうございました。これはもともと条例に基づいて附置義務の地域ルールも作るという立て付けですので、当然区をまたいで、あるいは隣接区、違う区が入っている場合、違う区は違う区でこの条例というのは、同じようなものがあっても基準が違いますし、考え方も違うと思います。

ですので、例えば隣接する区と一緒にあったとした場合に、そこは一概にこのルールでやりましょうということはなかなか難しいと考えています。ですから、そういったところで共通のルールが必要であるということであれば、その隣接区の所管である部署とも協議なりをした上で、必要なものをまた考えていくということになります。

今回はこの指針の中ではそこまでは想定していませんが、今後、そのようなケースが出れば、その中で運用できるような、地域全体での在り方がどうなのかとといった話を進めていければと考えています。

[松本委員] ありがとうございます。ぜひそのような形で柔軟に対応していただけるようにお願いします。というのは区境にある駅でいろいろと求められても、なかなか鉄道事業者だけで解決できないところもあると思いますの

で、よろしく申し上げます。

[遠藤会長] ありがとうございます。ちなみに今、例えば渋谷区と新宿区でそもそも附置義務の基準というのは同じなのですか。

[事務局] 新宿区と渋谷区の基準は異なっています。また今回、条例改正をしましたので、いわゆる原単位なども、新宿と周辺ではまた違う原単位になってきます。

[遠藤会長] 分かりました。だから現状でもう、例えば区をまたがっている敷地などでは、何らかの調整なり案分が出てきているということですね。そのようなものの延長でうまく柔軟に対応してということもありそうだということですね。ありがとうございます。

[杉山委員] 今回のこの素案が手引きというタイトルですので、実際には今のお話のように、何か協議して詰めなければいけない内容が出てきたら、しかるべきところで詰めていくということになります。ですから、今、質問というのか、例えば考え方というか、不安な点を1つ申し上げますと、地域ルールを適用した地域で、例えばまちづくりの方針として歩行者優先の道路というのは誰でも分かりやすいと思いますが、例えば新宿駅周辺で、私どもの歌舞伎町などですと、時間帯によって、夕方4時から平日ですと、早朝5時までは車両通行止めという表示で分かりやすくなっています。これも多分、そのような地域ルール策定の中で、そもそもそのような歩行者優先の時間帯があるから、例えば自転車はもう手押しでなくても、通行止めにししようというルールができてくるかもしれません。

仮に24時間のうち12時間、車両通行止め、自転車が入ることができない時間帯があるという前提で、だから例えば附置義務台数は24分の12の半分にしようという時間軸の考え方、歩行者優先の制止時点ではなく、時間軸で見た時に、地域ルールに反映させることが可能かどうかという不安点があります。そのニュアンスがもしお分かりになれば教えていただきたいと思い、質問させていただきました。

[事務局] ご質問ありがとうございます。前年度、実態調査をしました。これは朝から夜までやりました。それで例えば時間帯による需要というか、ピークの需要をだしています。委員ご指摘の歌舞伎町地区については車両通行止めというものが夕方4時からなどがあります。車両通行止めということは、「自転車を除く」と書いていない表示になっていますので、当然、自転車も通行止めとなっています。

今、言ったその時間帯によって逆に需要と供給が変わってくるというケースかと思っておりますので、そこはその実態を確認した上で、どのようなルー

ルといたしますか、需要と供給のバランスを見ていくかというのは、地域ルール策定の中で検討をしていく運びではないかと、現時点では想定をしています。

[杉山委員] どうもありがとうございます。

[鈴木副会長] これは意見ということではないのですけれども、今回、新しく地域ルールという非常に斬新なことをご提案いただいているというのは非常に重要ではないかと思ひ、ぜひうまくいってほしいと思います。主体的にやっていただけるまちの方の熱意というか、地域の方の熱意というものもやはり必要なので、やってもらうというスタンスではなく、一緒にやっていくということをご説明いただきましたが、それは非常に重要だと思います。

あとやはり自転車の乗り合いを制限するエリアの大きさですが、まちづくりの部署の方などと多分一緒に考えていかなければいけないのではないかと思います。あまり広範囲に自転車を入れなくなると、その代わりに何で移動するのか、歩ける範囲なのかがあると思います。結局、違反する方が増えてしまい、何となく崩壊的になってしまうと良くないと思いますので、そういった大きさのイメージといったところも、ぜひまちづくりの方向性などと一緒に考えていただけるとうまくいくのではないかと思います。

すでにご説明いただいているとは思いますが、そういったところがうまくいけば、結構他の地域にとっても非常に参考になるような事例になるのではないかと期待しています。

[事務局] ありがとうございます。ご質問ではないということなのですが、大きさは非常に大事ではないかと思っています。単純にまちづくりや、あるいは地域計画で示した都市計画上の範囲イコールとは限らず、いろいろな大きさがあるかと思っています。それを超えるということはないかもしれませんが、ただ一方で、これから検討がいろいろなところに入って来る場合、考え方として、先ほどの時間軸もありますが、いきなり大きいエリアでやるのではなく、小さいエリアからやるなど、エリアの捉え方というのはいろいろな考え方があるかと思っています。実際のルール作りに入る中で、そういったエリアの大きさといったところも重要な議題ではないかと考えていますので、引き続き、よろしくお願ひします。

[鈴木副会長] ありがとうございます。

[遠藤会長] これまでまちづくりのほうで大きな考え方はあっても、例えば地域ルールに合わせて駐輪場の台数をこのように減らすや、このように場所を飛ばすなどという具体策そのものというのは、具体的に考えたことはほぼない

ような気がします。

例えば、この地域ルールを作るに際して、試行実験をする、社会実験をするというか、暫定的にこのようなやり方をしてみるなどという試行的な進め方は、この手引き、指針の中で想定をされているところがありますか。

[事務局] 手引きの資料4の22ページの中段の⑥で、「確保に向けたロードマップ」というものがあります。この確保について、1年目、2年目、あるいは完全導入までという段階を刻んでいます。

もしかすると、この1年目、2年目というのが、どこかで社会実験というか、予備実験のようなものを入れながらというのは当然考え方としてはあるのではないかと考えています。その検証がどうできるかというところにもらみ合わせながら、検証してこのような課題があったからというよりは、社会実験的なところで、「このような課題が実はあった。だからこのように見直して、ロードマップもこのように作り上げようか」という議論は当然あるのではないかと、事務局としては認識しています。

[遠藤会長] そのような進め方も想定をしておいたほうがいいのではないかという気がしています。社会実験をするのもそれなりに予算が必要な気がします。そのようなものを取ってくるができるような何かを想定しておくなり、ここにこのような指針があるから、それを根拠にして、例えばそのような予算措置ができるようにするなど、その辺の事務的なサポートの考え方というか、やり方を少し想定しておいたほうがいいのではないかという気がします。

[事務局] 事例というところではあまり大きくはないのですが、かつて歌舞伎町の中でも例えば花道通りなどというところがありますが、あそこも歩道を広くして、車道を狭めて、違法駐車をなくそうとしました。それもいきなり造るのではなく、カラーコーンから始めて、その次、粘着式のポストコーンを立てるなどをしました。本当にそれで課題がないか、社会実験を繰り返しながら、ようやく本格整備をするといった手順もあります。

ただそういった社会実験に必要な予算というのは、必要であれば、区としても考えいかなければいけないと思っています。

[遠藤会長] ありがとうございます。

[島田委員] いろいろご検討をしていただき、ありがとうございます。ご説明もいただきありがとうございました。この会議がスタートしてから、私は百貨店という立場の中で、附置義務についての考え方にとりどころでお話をさせていただきました。

この附置義務の見直しも主題ですので、こちらはもう明らかにご検討いただけたということなのですが、併せて前々から私が申し上げているのですが、公共の駐輪場の設置はやはり不可欠なのではないかと思えます。今、この手引きを拝見させていただくと、需給のバランスを見直すという言葉がありますけれども、公共の駐輪場を具体的に明言するような文言にはまだなっていないと思えます。

その辺は検討材料ではあるのかもしれませんが、やはりこれからのまちづくりを考えていく中では、歩行者優先という意味では、公共の駐輪場の設置のようなことをしっかり明言していただけるような文言もあっていいのではないかと思えます。どこか見落としているのであれば申し訳ありませんが、私が見たところでは、そういった明言にはつなげていないと思えました。公共の駐輪場という部分をもう少し強く発言するような文言にならないかと拝見しました。以上です。

[事務局] ご質問をありがとうございます。今回、この手引き、指針もそうなのですが、公共駐輪場の今、言われたような指示が載っていないというのは、これはあくまでも附置義務駐輪場の地域ルールということで、定義しておりますので記載しておりません。

この地域ルールをやる時は当然ながら、その地域において、私どもがやっている公共・民設民営駐輪場の状況ですとか、需要と供給も含めて、あと附置義務とのマッチングをどうするかというのは当然議論になるかと思えます。そういった中で、それぞれの役割をしっかりと議論し、位置付けをしていければということですので、あえてこの中で明言していないというのはそういった事情です。

[遠藤会長] やはり民設民営を含めて、公共駐輪場の全体計画といえますか、駐輪総合計画の中で、今後、区全体の中で、どのような考え方で駐輪スペースを維持、あるいは増やしていくなど、その辺の考え方というのはありますか。

[事務局] 新年度、4月以降、附置義務ではなく、「自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」というものがあります。来年度、この計画の改正を考えています。今の現行計画が平成30から令和9年までということで、社会状況もだいぶ変わったということと、先ほどありました附置義務そのものの見直しで、だいぶ現状が違うということも分かっています。

そういった中で、改めて、公共駐輪場もそうですけれども、例えばシェアリング事業によるポートの状況なども、状況が変わっています。また今後もいろいろな移動手段の展開の状況が非常に変わっています。自動車の自動運転もこれからできてくるかと思えます。

そういったことで総合的に、この自転車の駐輪対策の戦略的なところをしっかりと考えていこうという計画です。現時点で何か大きい概念でという意味ではないのですが、私どもは今の状況を踏まえながら、総合計画をそもそもの駐輪場の在り方まで含めて、検討をしていきたいと考えているところです。

[遠藤会長] ありがとうございます。

[杉山委員] 附置義務制度というか、地域ルールの中で、1つだけ思っていることがあり、お伝えしたいと思います。やはり一言で言うと、地域ルールが制定されてもなお、附置義務制度は当たり前として残ると思います。やはり小規模ビルに過度な負担をかけないでほしいということを、この場をお借りしてお伝えしたいと思います。

実際、今回のこの制度改正に至るまでの調査の中でも、そのような周辺といいますか、繁華街といいますか、そのようなエリアでの附置義務駐輪場の利用率は低いというデータが出ていたわけです。実際に、歩道も歩行者の数が非常に多いエリアだとか、あと1本入ってしまうと狭い道路に面している場合が多いものですから、やはり先ほどの話にもありましたけれども、歩行者優先のまちづくりという観点で見ますと、歩行者安全の阻害というのが多く見受けられるように思います。

これはもう本当に具体的には、例えば小さなビルでエレベーターが1個しかない、入り口も1個しかないビルに、例えば飲食店が入っていれば、エレベーター待ちの人と、自転車をエレベーターに乗せたい人が混在したりするわけです。そのようなことでも、実際に歩行者というか、自転車利用者だけでなく、ビル利用者の方にも迷惑をかけているようなこのようなストレスのようなものもあり、この附置義務駐輪場の利用率は低いのではないかと思います。

ですから、そのような意味で、これから地域ルールを定めて、実態に即した上手な運用ができるようになればいいと思います。例えば今回、用途が追加された事務所や、共同住宅がある場合は、きちんと用途の追加に伴って、建築面積やそれから共同住宅であれば、何平米の部屋が何戸などという規模の概念が導入されています。ですからぜひ、これからの中で、小規模なビルに負担をかけないような条例をお願いします。

例えば別の例ですけれども、東京都の駐車場の条例などでも聞きますと、明らかに建築面積1,500平米以下の附置義務は免除というきちんとした前提があります。この建物規模による設置の規制を取り入れることができないか、これから地域ルールの見直しの中で検討していただければと思います。以上です。

[事務局] ご指摘をありがとうございます。今のご指摘の小規模建物については、私どもも認識は同じです。非常にご苦勞をされていると思っています。今回の附置義務も、やはり現状をしっかりと見て、そのような中で、対象面積の拡大というか、設置を少なめにしています。これは実態に合わせた形です。ただそれでもまだ安全かどうかを私どもが見た上で、見直しをしていきます。

今後、自転車の利用が、単純に区民なり、そうではない方も含めて、どのような利用が想定されて、需要があるのかが、総合計画の重要な着眼点になると思いますので、そういった観点からもそういった議論ができればと考えています。

[杉山委員] どうもありがとうございます。

[遠藤会長] ありがとうございます。そういった小規模ビルの皆さんの負担が和らいでいくことで、何とか再投資が進むというか、お店も活性化していくことができるように、地域ルールとしてどのようなやり方があるのかを考えることは大事な点かもしれません。またそのような局面がありましたら、ぜひ検討をお願いします。

[杉山委員] 鉄道事業者さんのお話が出ました。本当に生意気なことを言うようなのですが、主にお客さまの駐輪需要を生むというところで附置義務制度が条例としてできてきたと思います。鉄道事業者さんには駅などに附置義務がないというのでしょうか。実際には駅を造られる時には、十分いろいろと行政機関と調整をなさってくださいったと思いますが、特に区民としましては、鉄道事業者さんが駅を造ってくださって、本当に便利になりました。

しかし駅の付近に全く駐輪場がないという状態があります。私たち住民にとっては、せつかく駅ができて少しでも駐輪できるのであればその駅を利用しようとも思うのですが、駐輪場がないために、少し遠回りした別の駅まで行くということがあります。この場をお借りしてというのも、本当にお恥ずかしいのですが、ぜひ鉄道事業者さんご一緒になって、利用者の駐輪場の設置を検討していただけるといいと思います。すみません。この場で違う意見かと思えます。

[事務局] 事務局からの回答で大変恐縮です。いわゆる鉄道事業者さんはいろいろとあります。区は鉄道事業者さんから駐輪場用の土地をお借りしているなど、放置活動も含めて、多々ご協力していただいています。

もともとはこれは条例もそうですが、自転車法でこのような施設、鉄道会社さんも含めて、こういった駐輪の形で放置をされないように努めなければならぬといったものがあります。そういったところでご協力してい

ただいています。

私どもとしては、やはり鉄道事業者さんとも連携しながら、いろいろなやり方はあるのではないかと考えていますので、いろいろなやり方でこの駐輪ができて、放置につながらないようにといった対策を鉄道事業者としてしっかり今後も連携していきたいと考えているところです。

[古川委員] 杉山委員の話に付け加えますと、通勤・通学で自転車を使っておられる方がほとんどなのです。どうしても皆さん、駅の近くに停めたいということはあると思うので、この辺り、鉄道会社さんには少し考えていただきたいというところがあります。今、鉄道会社の皆さんは、人を運ぶのが一番のお仕事かと思えます。そして今、結構、駅中などでいろいろと商売をされています。そちらの利益も大きいかもしれませんが、それをやっていただくと、駅から地域の商店街に人が出てこないということがあります。まず地域に貢献されてから、そういうことをやっていただきたいと非常に感じます。ぜひとも鉄道会社の皆さんにはご検討いただければと思います。

[遠藤会長] ご意見ということで、ありがとうございます。また来年度以降の総合計画の中でも大きな論点なのではないかという気もします。またよろしくお願いします。

[竹之内オブザーバー] 新宿EAST推進協議会の竹之内です。感想です。私たちの地域では、駐車場の時に地域ルールが制定できたことによって、建て替えの促進などによって、まちの更新が進んでいます。今回の条例変更で、地域の特性に合わせた附置義務の駐輪場に関するルールが検討できるようになったということは、我々、特に地区でまちづくりを進めている身としては、本当に大変うれしく思います。

そういう中で、私たち新宿東口の地区、具体的には3丁目地区になるのですが、この辺は急に建て替えが進む地域なのです。先ほども委員の方からもお話がありましたけれども、次々と附置義務の駐輪場がどんどん増えていくというところになってしまいます。そのために、今回、この需要と供給のバランスを取るルールの制定がますます必要になります。これは一緒になって進めていきたいと思っています。本当にいい意味で行政とまちとが一緒になって、この地域ルールができることによってさらにいいものになっていくんだろうと思います。ぜひともいい協力関係を持ちながら進めていきたいと思っていますので、どうかよろしくお願いします。

[遠藤会長] ありがとうございます。これは具体的な地域ルールの第1号がどのように生まれていくのかが結構期待されます。ではこれは議題ということですので、策定指針の素案と手引きの素案です。

細かいご意見を頂きました。例えば区域の設定に関することや、他区ともまたがっているようなところでの調整の内容、あとは規制のルールの中で、例えば時間規制のようなものを、時間需要に合わせてどう考えるかなど、細かいところはおそらく素案を実際に作っていく中での対応になるのではないかと思います。そこを柔軟にやるということは、手引きの中でもおそらく読めるかと思えます。

文言を少し修正しなければいけないところがあれば、若干の修正をしていただき、ではこちらの内容を進めるということで、皆さんよろしいですか。オンラインのほうもよろしいですか。

(異議なし)

ありがとうございます。では細かい点に関しては、修正が発生したところは、これは会長が確認して、それを会長一任とし、進めさせていただきます。ありがとうございます。

4 その他

[事務局] 今日ありがとうございます。先ほど、総合計画の見直しというお話をさせていただきましたが、4月以降はまた改めてこの駐輪対策協議会を、準備しています。そのようなことで、今後また新たな総合計画の見直しということで、もう一度、おおむね2年間かけてご議論させていただくと、予定しています。

附置義務の見直し、それに関わる議題については、今回で終了ということで、お礼を申し上げます。ありがとうございます。事務局からは以上です。

[遠藤会長] ありがとうございます。それでは、附置義務に関してはこれで一段落ということで、ありがとうございます。

5 閉会