

自転車等の利用と駐輪対策に 関する総合計画 中間見直し

自転車等駐輪対策協議会 第1回



計画概要

計画の目的

利用者が自由に利用できる

利用者は、ルールを守り、マナーに気を付ける



(新宿区・関係者)

自転車等の利用環境の整備

自転車等利用者のルール、マナー向上

法的根拠

自転車¹の安全利用の促進及び自転車等の駐
車対策の総合推進に関する法律

昭和55年法律第87条 第7条 総合計画

新宿区自転車等の適正利用の促進及び自転
車等駐輪場の整備に関する条例

平成7年区条例第28号

第37条 総合計画の策定

計画期間

平成20年度～平成29年度の10年間

中間期において

計画達成状況

社会情勢の変化等を踏まえ、計画見直し

計画対象の自転車等及び駐輪場

対象

自転車、原動機付自転車、自動二輪車

駐輪場

自転車・原付駐輪場、自転車等整理区画

平成20～23年度に実施した項目

2-2 地域・関係者が連携して自転車等の利用環境を図る

2-3 自転車等を利用する人のマナー等向上を図る

2-4 駐輪場や走行環境を整備する

2-5 放置自転車対策等を推進する

2-6 自転車等の適正利用を推進する

2-2

地域・関係者が連携して自転車等の利用環境を図る

(1) 地域・関係者と連携

区内44か所

7,679台

放置自転車撤去
年間約25,000台

警察・道路管理者・学校
交通安全総点検実施

地域団体による
放置自転車禁止活動

写真
榎地区協議会
放置自転車禁止活動



(2) 鉄道事業者との協力

9カ所

施設名	事業者名	開設年月	面積(m ²)
高田馬場駅第二自転車駐輪場	JR東日本	平成5年10月	(171.49)1.39
大久保駅前自転車整理区画A	JR東日本	平成8年12月	91.14
高田馬場駅自転車整理区画A	西武鉄道	平成12年4月	(52.15)16.20
牛込柳町駅自転車駐輪場	都交通局	平成13年1月	275.07
高田馬場駅第三自転車駐輪場	西武鉄道	平成13年4月	146.10
新宿西口駅自転車整理区画	JR東日本	平成19年4月	43.00
牛込神楽坂駅整理区画	都交通局	平成20年6月	15.00
国立競技場駅自転車等駐輪場	都交通局	平成22年7月	(15.25)4.30
四ツ谷駅路上自転車等駐輪場	JR東日本	平成22年4月	42.00

鉄道事業者の協力 (大江戸線 牛込神楽坂駅 自転車等整理区画)



2-3 自転車等を利用する人のマナー向上

① 自転車指導整理員を活用した現場での啓発活動



2-3 自転車等を利用する人のマナー向上

② 新宿区広報等を利用した啓発活動

区広報・区ホームページ・街頭大型ビジョン等



2-3 自転車等を利用する人のマナー向上

③ 全国交通安全運動等の啓発活動



自転車安全利用キャンペーン
一日署長 大林素子さん
平成24年5月12日 シネシティ広場

自転車ストップ大作戦
毎月10日実施
自転車利用マナー啓発



2-3 自転車等を利用する人のマナー向上

⑤ 自転車防犯登録の登録推奨

* 防犯登録件数（平成 22 年 12 月末現在） 合計 **569,083 件**

警察署管内	牛込	新宿	戸塚	四谷
件数	16,234 件	254,967 件	202,870 件	95,012 件

2-3 自転車等を利用する人のマナー向上

⑤ こども自転車安全教室



2-4 駐輪場や走行空間を確保する 前半の取組み 自転車駐輪場の整備 毎年3カ所ずつ整備

・区内31駅のうち、28駅にて駐輪場設置・



東新宿駅周辺路上自転車等駐輪場 H20(65台)・22(202台)

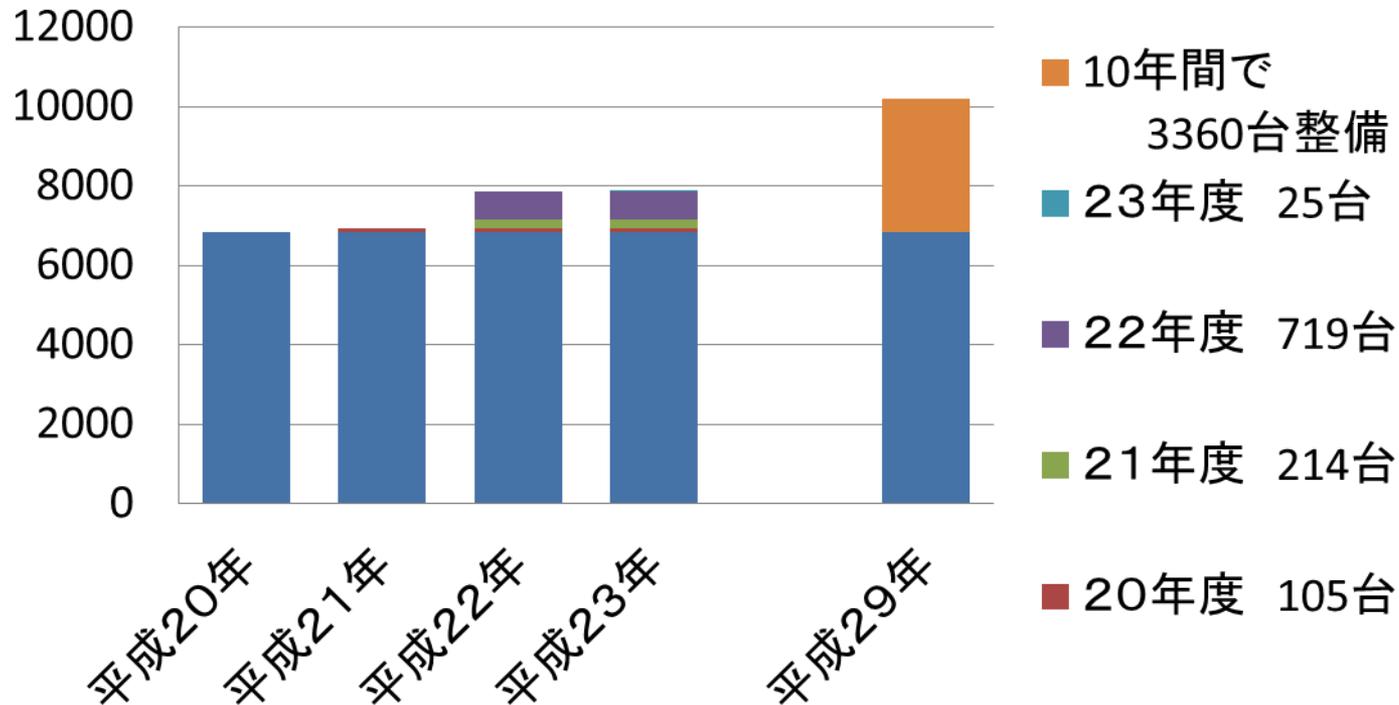
2-4 駐輪場や走行空間を確保する 前半の取組み

自転車駐輪場の整備目標

10年間の整備目標台数3,360台 (新宿駅周辺2000台、その他の駅1360台)

20年～23年の整備台数1,063台 (資料23年度 牛込神楽坂駅25台追加)

駐輪場整備台数



25年度以降 西新宿駅・新宿駅南口・西早稲田駅・中井駅など、約2000台分整備予定

2-4 駐輪場や走行空間を確保する 前半の取組み
建築行為(新築・増築)に伴う**附置義務駐輪場**の整備
H20~23実績 38件 2607台

指定区域	商業・近隣商業・第2種住居・準工業地域	
設置規模	敷地内もしくは敷地から50m以内に設置	
遊技場	300m ² 超	15m ² に1台
商業施設	400m ² 超	20m ² に1台
金融機関	500m ² 超	25m ² に1台
スポーツ	500m ² 超	25m ² に1台
学習塾等	300m ² 超	15m ² に1台

2-4 駐輪場や走行空間を確保する 前半の取組み 利用料金制度

優先利用制度 身障者～区民～在住在勤～一般
定期制度の改善 6ヶ月、12ヶ月の導入 (H22. 12～)

(1) 自転車等駐輪場

自転車一般 20,000円/年

(2) 路上自転車等駐輪場

自転車一般 6,800円/年

(3) 自転車等整理区画

自転車一般 5,000円/年

コイン投入式時間利用料金 2h無料24時間100円

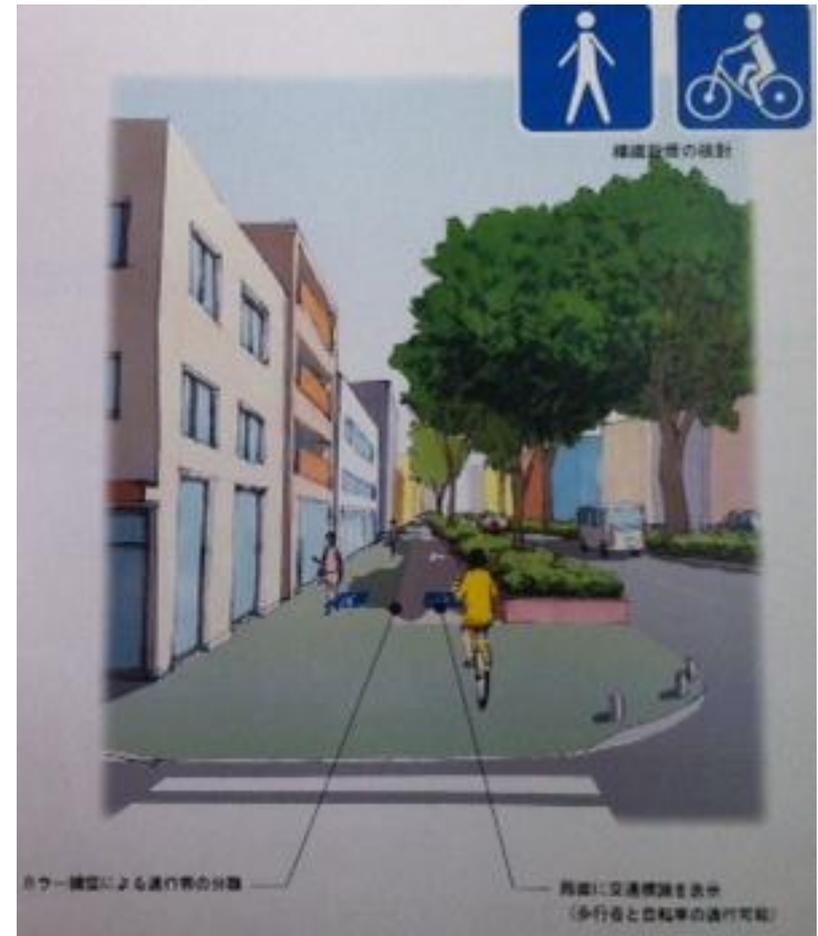
2-4 駐輪場や走行空間を確保する 前半の取組み 自転車走行環境の整備

山手通り、靖国通り、新宿通りの一部において
東京都、国と協議要請に基づき整備されました。



2-4 駐輪場や走行空間を確保する 前半の取組み 自転車走行環境の整備

新宿区では、「自転車等利用環境の整備計画」にて
区道における自転車通行帯の整備方針を検討。



2-5 放置自転車対策等を推進する 前半の取組み

放置禁止区域の設定 放置禁止区域 即時撤去可能 上記以外 1週間後撤去



2-5 放置自転車対策等を推進する 前半の取組み

(1) 放置禁止区域(即時撤去可)の拡大

H20 東新宿駅周辺、早大通り

H21 都電早稲田駅周辺、国立競技場駅周辺

H22 落合駅周辺、四谷三丁目駅周辺

H23 新大久保駅周辺

(2) 駅以外の放置禁止区域の設定方法について検討

(放置自転車保管台数により禁止区域の大幅な拡張は困難)後半に繰越

(3) 保管方法について検討

保管場所の容量不足について→保管場所の立体化に向け基本設計

返還料金について→(費用対効果・返還率への影響)後半に繰越

保管期間経過後の処理方法について→粉碎処分から有効活用へ

2-5 放置自転車対策等を推進する 前半の取組み 放置自転車の保管場所



3台のトラックで効率的に回収
1日100~200台 区内28駅

2-5 放置自転車対策等を推進する 前半の取組み 放置自転車の保管場所



写真
百人町自転車保管場所
約1,100台収容

返還受付

火～土 13:00～18:00

返還率

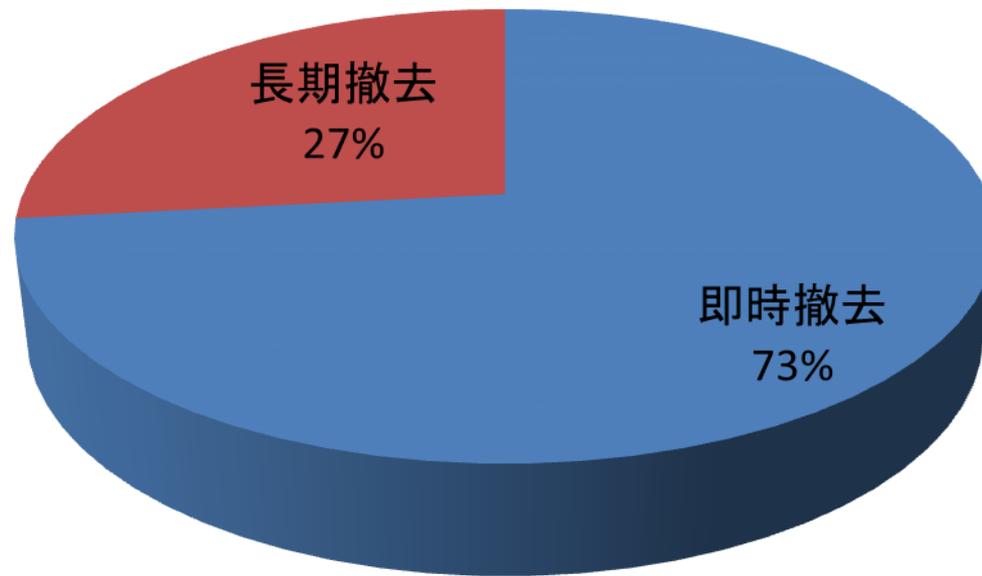
即時撤去 自転車6割返還、長期撤去 自転車1割未満

返還料金

自転車3000円(実質5500円)

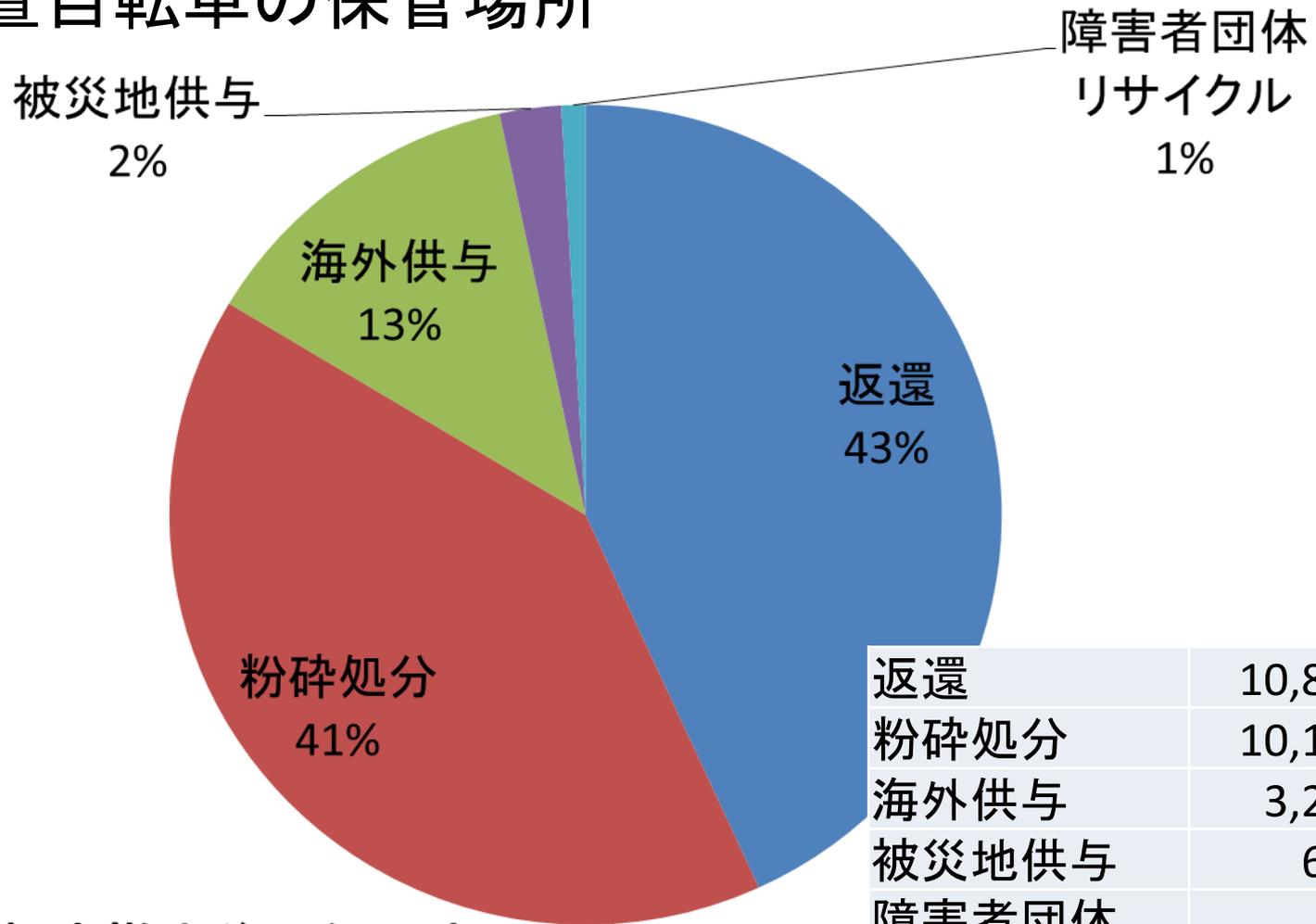
2-5 放置自転車対策等を推進する 前半の取組み 放置自転車の保管場所

平成23年度 放置自転車の撤去台数表



即時撤去	18,451台
長期撤去	6,726台
撤去合計	25,117台

2-5 放置自転車対策等を推進する 前半の取組み 放置自転車の保管場所



返還	10,867台
粉碎処分	10,185台
海外供与	3,290台
被災地供与	600台
障害者団体リサイクル	235台
合計	25,177台

放置自転車撤去後の処理表

平成20～23年度

計画実施結果を踏まえての課題

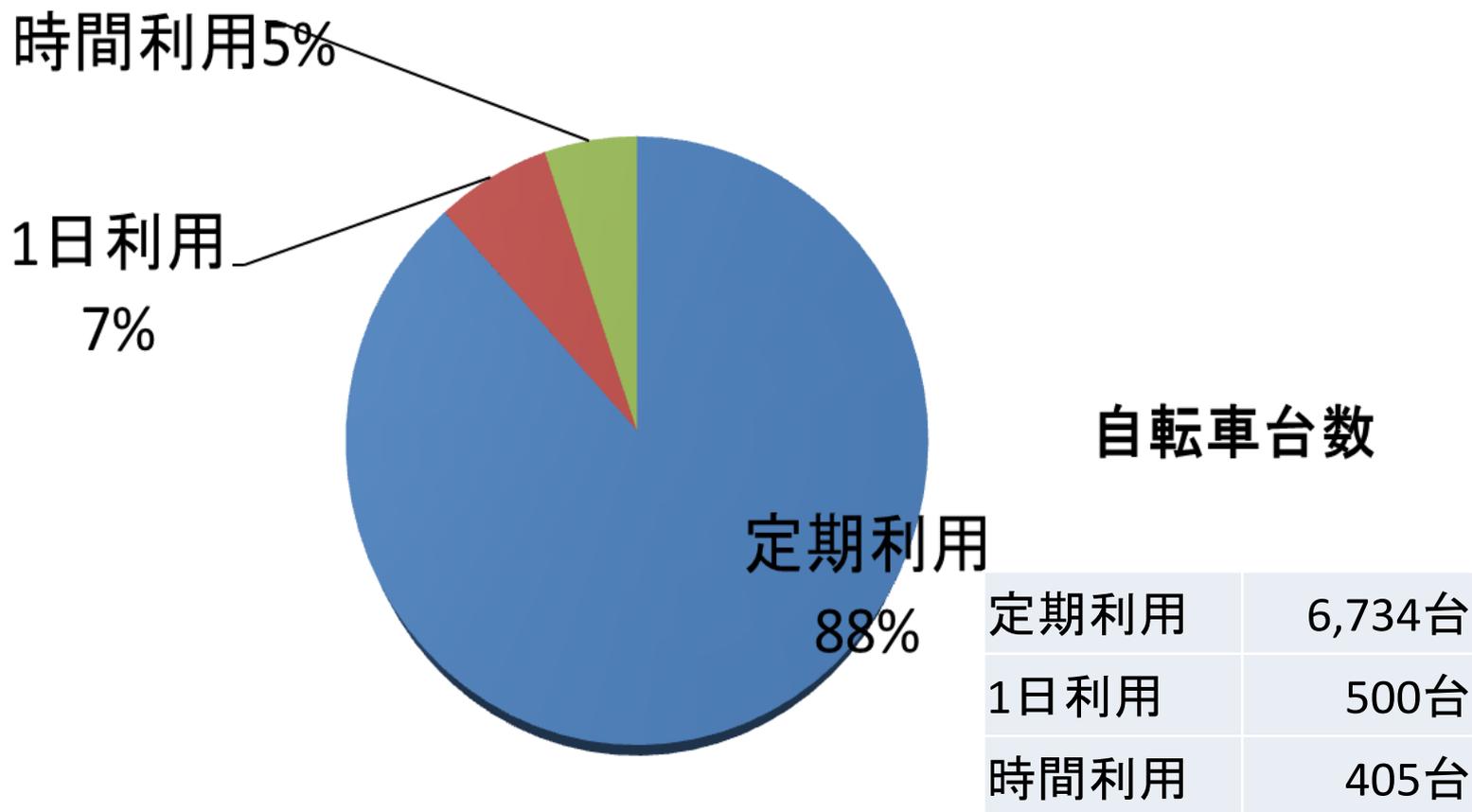
課題1 自転車の1日利用希望者増への対応

課題2 適切な駐輪場利用料金制度の検討

課題3 自転車保管場所の不足への対応

課題4 駐輪場附置義務のあり方

課題1 自転車の1日利用希望者増への対応



駐輪場利用者の利用形態の変化や自転車放置禁止区域の拡大に伴い、1日(時間)利用の要望が増えています。

課題1 自転車の1日利用希望者増への対応



コイン式駐輪場

最初の2時間無料、24時間毎に100円(週5回の使用で、毎月2000円)
(問題) 定期利用の空きがあっても一時利用が駐輪できない。

課題2 適切な駐輪場利用料金制度の検討



都庁前駅周辺 整理区画



新宿駅西口京王デパート前 整理区画

整理区画 年間契約 自転車5,000円/年間 原付8,000円/年間
(問題) 民間事業者の駐車場経営を圧迫しています。
採算ベースに乗らず、民間が参入しにくい状況にあります。

課題3 自転車保管場所の不足への対応



内藤町 1100台、百人町1100台、西新宿877台、四谷800台 合計3,877台

新たな自転車等駐輪場の設置により自転車放置禁止区域が拡大され、放置自転車の撤去が増加したため、自転車保管場所が不足しています。

課題4 駐輪場附置義務のあり方

条例に基づく附置義務により、建築行為に伴う自転車駐輪場が建築物に設置されていますが、有効に利用されていません。

商業地域では、空地の確保が困難。1階は賑わいが必要。

駅に近いので自転車不要。

地域にあった附置義務のあり方が求められている。



屋上に整備された駐輪場

50m以内の隔地で駐輪場整備

地下に整備された駐輪場

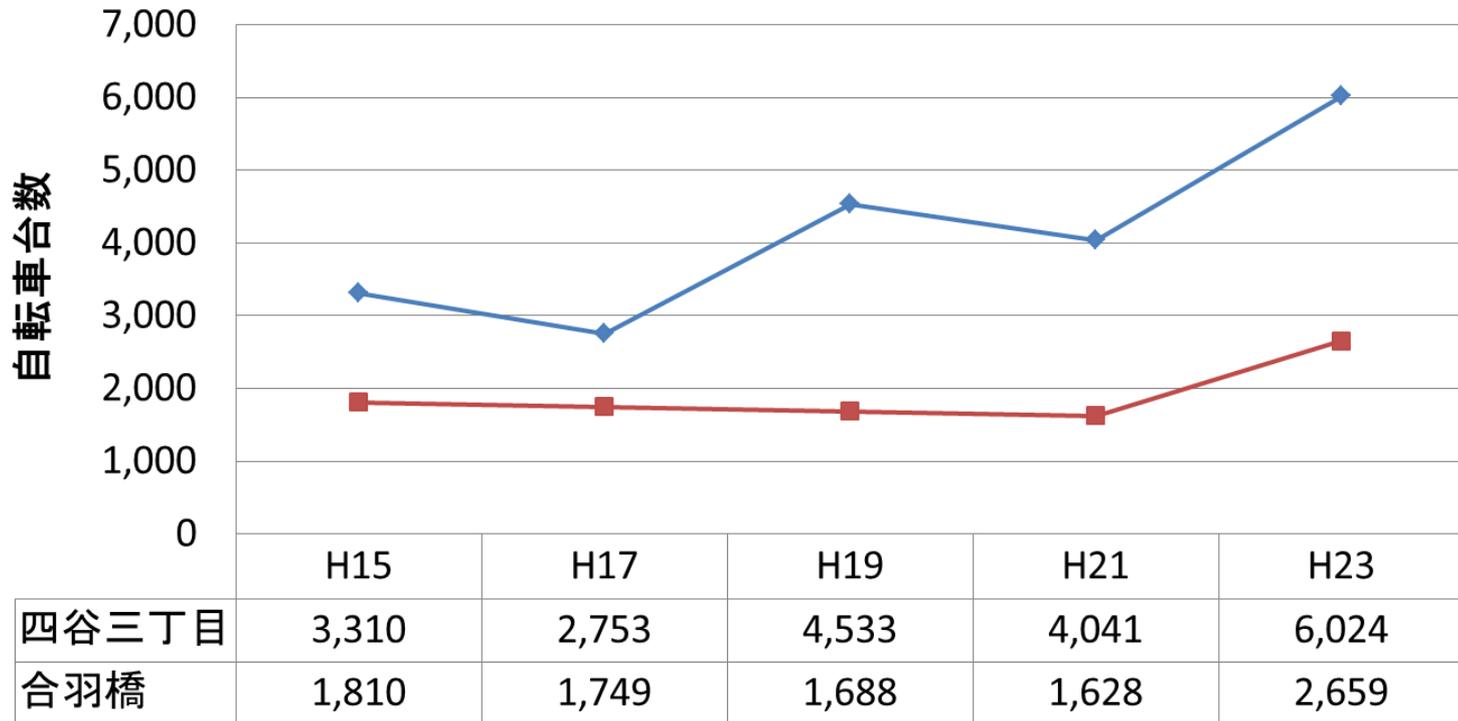
建築行為の附置義務により整備された駐輪場
平成2年～24年4月実績 176件 13,180台

自転車を取り巻く社会環境の 変化に基づく新たな課題

- 1 東日本大震災後の自転車利用増への対応
- 2 自転車走行空間の確保

1 東日本大震災後の自転車利用増への対応

交差点自転車交通量調査（警視庁交通部資料 各年11月実施）



自転車利用の増加の理由

- ①ガソリンの在庫不足による、自動車利用頻度の減少
- ②計画停電による公共交通機関の間引き運転等
- ③その他 緊急時の足、健康に良いから、通勤通学、環境に優しいから・・・など

1 東日本大震災後の自転車利用増への対応

東日本大震災後の自転車利用増に伴い、

①自転車に関係する交通事故が増加しています。

全国自転車事故件数23年3～8月昨年より93件増の2,129件

②利用者の交通マナーが低下しています。

新宿区自転車事故件数 年700件前後で推移

①信号無視 ②飛び出し ③ヘッドホン着用運転

④携帯電話やゲームしながら運転

⑤傘差し運転 ⑥2人乗り

⑦改造自転車(ブレーキ無し自転車=ピストバイク)



自転車等利用者のマナー向上と啓発活動

2 自転車走行空間の確保

自転車と歩行者の動線が歩道にふくそうし、安全な自転車走行空間が確保されていません。

「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」警視庁 H23. 10. 25

- ①車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、自転車は「車輛」であることを徹底する。
- ②自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を走行するように促進する。
- ③歩道を通行する自転車利用者には、歩行者優先というルール of 遵守を図る。



幹線道路など交通量の多い道路
歩道を走らざる得ない状況

自転車が安心して走れる走行空間の確保
「歩行者優先」の自転車利用マナー向上

