

「新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画」（平成 20 年 1 月）

1 計画概要

① 計画策定の目的

新宿区における自転車等の利用のあり方は、

ア 「利用者が自由に利用できる」

イ 「利用者はルールを守り、マナーに気をつける」

という 2 つの考え方をともに包括する視点から、新宿区および関係者の連携と協力に基づき、

「自転車等の利用環境の整備」

「自転車等利用者のルール遵守とマナー向上」

を図り、自転車等の適正利用を推進することを目的とし、本計画を策定しました。対象に自転車のほか、原動機付自転車、自動二輪車を加え、広く「自転車等の利用」という視点に立ち、自転車等の諸問題を解決する内容としています。

② 法的根拠

- ・ 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（昭和 55 年法律第 87 号）第 7 条
- ・ 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 年区条例第 28 号）第 37 条

③ 計画期間

平成 20 年度（2008 年度）～平成 29 年度（2017 年度）の 10 年間

④ 計画対象地域

新宿区内全域とし、鉄道駅周辺及び駅周辺以外においても著しく放置自転車等が問題となっている区域を重点的に対策を推進します。

⑤ 計画対象の自転車等及び駐輪場

自転車、原動機付自転車、自動二輪車を対象

駐輪場は、自転車・原付駐車場、自転車等整理区画を対象

⑥ 計画見直し時期の根拠

計画書本編の 2 ページ記載「1-4 計画の期間」

「計画達成状況や社会情勢の変化等を踏まえ、計画の見直しを行います。

中間評価実施年度については、区の実行計画の推進期間等を考慮して決定します。」

計画書本編 4 ページ記載の「計画の体系及び内容」に基づき、設定された指標について実施してきた計画前半の実施状況と、計画実施の過程や社会環境の変化等から発生した課題については以下のとおりです。

2 平成 20～23 年度に実施した項目（計画体系別による整理）

2-2 地域・関係者が連携して自転車等の利用環境の向上を図る。

【計画前半の取り組み】

- (1) 地域・関係者と連携、協力しながら、新宿区は以下の様な取り組みをしてきました。

* 駐輪場整備 区内 44 か所に整備
 収納台数 7,679 台（平成 23 年）

* 撤去等利用環境整備
 放置自転車撤去台数の推移

各年 10 月現在	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
撤去台数	26,517 台	25,867 台	25,851 台	25,069 台

自転車の利用交通環境向上を目的として、地域や警察、道路管理者等の連携による交通安全総点検（ガードレール、信号、カーブミラー等の道路交通安全施設の点検）、地域イベント等への協力依頼、特定地区（大久保・百人町）における啓発活動を実施しました。

- (2) 鉄道事業者の協力を得て、鉄道会社の用地貸付により、区内 31 駅のうち 7 駅 9 か所に駐輪場を設置しました。

* 鉄道事業者の協力により開設した駐輪場等

また、駅前放置自転車クリーンキャンペーンを鉄道事業者の協力により、年 1 回、継続して実施しています。

施設名	事業者名	開設年月	面積 (㎡)
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

*注（ ）は駐輪場全体面積

2-3 自転車等を利用する人のマナー等の向上を図る。

【計画前半の取り組み】

- (1) マナー等の向上を図るために効果的な啓発活動の内容（対象、手法等）を絞り込み、実施してきました。
- ① 自転車指導整理員を活用した、現場での啓発活動
→ 自転車駐輪場、整理区画の現場で、自転車利用者に対し、マナー等の向上を目的として、直接声かけを行いました。
 - ② 新宿区広報等を利用した啓発活動
→ 新宿区広報、新宿区ホームページ、街頭大型ビジョン（ユニカビジョン、アルタビジョン等）を活用し、自転車駐輪場の利用方法や自転車の安全な運転方法、防犯登録の勧奨など、啓発告知を行いました。
 - ③ 全国交通安全運動（春・秋）時の啓発活動
→ 交通事故防止を図るため、地域や、警察署と連携、協働し、交通安全思想の普及、および交通指導取締り（警察実施）を行いました。
 - ④ 交通安全協会（牛込、新宿、戸塚、四谷の 4 協会）の啓発活動支援
→ 交通安全協会が各地域で独自に実施する全国交通安全運動（春・秋の各 1 回実施）、敬老会（9 月実施）、交通安全パレード（3 月実施）等における啓発活動に区と警察署が協力、連携し、支援しました。
 - ⑤ 自転車防犯登録の登録勧奨
→ 自転車販売店を通じて、自転車購入者に防犯登録の登録勧奨を行いました。

* 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

- ⑥ こども自転車交通安全教室
→ 小中学生を対象に、地域や、警察署と連携、協働し、自転車の交通マナー啓発や、自転車コース実地走行の警察官による交通指導等を実施しました。加えて、平成 23 年度から、スタントマンによる交通事故再現体験（スケアードストレート）を実施しました。

* こども交通安全教室の実績

年 度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
実施回数	18 回	13 回	14 回

*スタントマンによる交通事故再現体験（スケアードストレート）
 平成 23 年度から 中学校 3 校、および 1 地域で実施しました。

⑦ 高齢者交通安全教室

→ 交通弱者である高齢者を対象に、区内各地区（四谷、牛込、淀橋、戸塚、落合、新宿）開催の高齢者連合会等で、交通安全に関する講話や、啓発活動を実施しました。

2-4 駐輪場や走行環境を整備する。

【計画前半の取り組み】

(1) 新たな自転車駐輪場等の整備

① 区内 31 駅のうち、28 駅で駐輪場等の整備が完了しました。

整備年度	整備箇所
平成 20 年度	早大通り路上自転車等駐輪場 東新宿駅路上自転車等駐輪場 牛込神楽坂駅自転車等整理区画
平成 21 年度	国立競技場駅自転車等駐輪場 都電早稲田駅路上自転車駐輪場
平成 22 年度	落合駅路上自転車等駐輪場 四谷三丁目駅路上自転車等駐輪場

② 自転車駐輪場等の整備目標量達成に向けて施策を推進しました。

【当初目標量】

N=**3,360 台** (=1,360 台<新宿駅周辺> + 2,000 台<それ以外の駅>

*平成 20~23 年度の整備状況 整備台数合計 **963 台**

整備年度	整備台数	内訳
平成 20 年度	105 台	牛込神楽坂駅整理区画 20 台
		東新宿駅整理区画 65 台
		早大通り駐輪場 20 台
平成 21 年度	54 台	都電早稲田駅路上駐輪場 18 台
		国立競技場駅駐輪場 7 台
		四ツ谷駅駐輪場・路上駐輪場 29 台
平成 22 年度	804 台	東新宿駅駐輪場（再整備） 232 台
		落合駅路上駐輪場 99 台
		四谷三丁目駅路上駐輪場 286 台
		時間利用（大久保外 2 所） 30 台
		下落合駅自転車駐輪場 98 台
新宿駅路上駐輪場（再整備） 59 台		

③ 附置義務駐輪場の設置を図りました。

【平成 20～23 年度の件数】
 38 件 （2,607 台収容）

④ 自転車駐輪場等の利用について、優先利用や、料金設定、一時利用枠の拡大などの検討を進めました。

平成 22 年 12 月に 6 か月、12 か月の定期利用の料金設定を新たに追加しました。

【優先利用(定期)利用者のみ】規則第 15 条

- 第 1 順位：身体障害者等の区民（身障手帳、愛の手帳、精神手帳）
- 第 2 順位：区民以外の身体障害者等
- 第 3 順位；区民
- 第 4 順位：新宿区への在勤・在学者（区民を除く）
- 第 5 順位：その他

ア 自転車等駐輪場利用料金

区 分		一 般	学 生	
定期 利 用	自 転 車	1 か月	1,800 円	1,400 円
		3 か月	5,000 円	4,000 円
		6 か月	10,000 円	8,000 円
		12 か月	20,000 円	16,000 円
	原 動 機 付 自 転 車	1 か月	3,000 円	2,400 円
		3 か月	8,400 円	6,600 円
		6 か月	16,800 円	13,200 円
		12 か月	33,600 円	26,400 円

1 日利用	自 転 車	100 円
	原 動 機 付 自 転 車	200 円

13 駅 1 地域 28 箇所整備
 （自転車 347 台、原付 17 台）

イ 路上自転車等駐輪場利用料金

区 分		一 般	学 生	
定 期 利 用	自 転 車	1 か月	600 円	500 円
		3 か月	1,700 円	1,400 円
		6 か月	3,400 円	2,800 円
		12 か月	6,800 円	5,600 円

ウ 時間利用料金（駐輪場、路上駐輪場共通）

時間利用 （コイン投入式）	自転車（最初の 2 時間無料）その後 24 時間	100 円
	原 動 機 付 自 転 車 及 び 自 動 二 輪 車 （最初の 2 時間無料）その後 1 時間	100 円

エ 自転車等整理区画手数料（年間）

自転車	5,000 円	原動機付自転車	8,000 円
-----	---------	---------	---------

- ⑤ 自転車走行環境の整備を進めました。
 東京都（第三建設事務所）、国（東京国道事務所）への協議、要請に基づき、山手通り、靖国通り、新宿通りの一部において、自転車通行帯が整備されました。
- ⑥ 「自転車等利用環境の整備計画」（平成 24 年 1 月）を検討しました。
 新宿区内の道路の現況を調査し、自転車歩行者専用道として整備可能な道路の整備方針を検討しました。

2-5 放置自転車対策等を推進する。

【計画前半の取り組み】

- (1) 自転車駐輪場等の整備に伴い、新たに駐輪場付近の放置禁止区域の拡大を図りました。

拡大年度	拡大場所
平成 20 年度	東新宿駅周辺、早大通り
平成 21 年度	都電早稲田駅周辺、国立競技場駅周辺
平成 22 年度	落合駅周辺、四谷三丁目駅周辺

- (2) 駅周辺以外の駐輪場未設置地域における放置禁止区域の設定方法について、検討しています。
- (3) 放置自転車等の保管・処分にあたり保管場所（内藤町、四谷、西新宿、百人町の 4 か所）の保管方法等について、以下の項目について検討しています。
- ① 保管場所の容量不足の解決策
 - ② 返還料金について（費用対効果、返還率への影響等）
 - ③ 保管期間経過後の処分について
 処分委託に加え、自転車を再整備の上、東日本大震災の被災地支援物資としての供出や、NPO を通じての海外支援物資として活用を図りました。

2-6 自転車等の適正利用を推進する。

【計画前半の取り組み】

- (1) 自転車等利用環境を向上させる方策について
 榎町地区協議会との協議により、平成 21 年度に早稲田大学正門前バス停及び商店街付近の駐輪対策として、鉄道駅ターミナル周辺以外の地域である早大通りに路上駐輪場を整備しました。

3 平成 20～23 年度の計画実施結果を踏まえての課題

（1）自転車等駐輪場の 1 日（時間）利用希望増への対応

<課題>

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。

鉄道の駅前ターミナル周辺に設置された駐輪場利用者について、定期利用の大半が通勤・通学者で占められています。通勤・通学日以外の休日、祝祭日には駐輪場のスペースに空きが多く発生し、駐輪スペースが空いているのに 1 日（時間）利用の多数のニーズに応じられないなど、限られたスペースを有効活用しきれていない面があります。

一方、1 日（時間）利用はコイン式駐輪機の導入により、利用者が 100 円硬貨 1 枚で気軽に利用できるメリットがあります。利用料金は平日 5 日間、月 4 週とした場合で 1 月あたり 2,000 円となります。1 日（時間）利用は、近隣への買物等、短時間しか使わない主婦層等のほか、定期利用申請を忘れた方や承認されなかった方（落選者）の利用や、フルタイム勤務ではない不規則な勤務体系の方の通勤利用の要望が多いと思われま

す。また、自転車駐輪場等の整備に伴い、周辺地域が新たに自転車放置禁止地域に指定されたことも、1 日（時間）利用希望が増えている要因と思われま

す。1 日（時間）利用の自転車駐輪場利用者からは、

「予約不要で、空いていれば誰でも利用できるのが良い。」

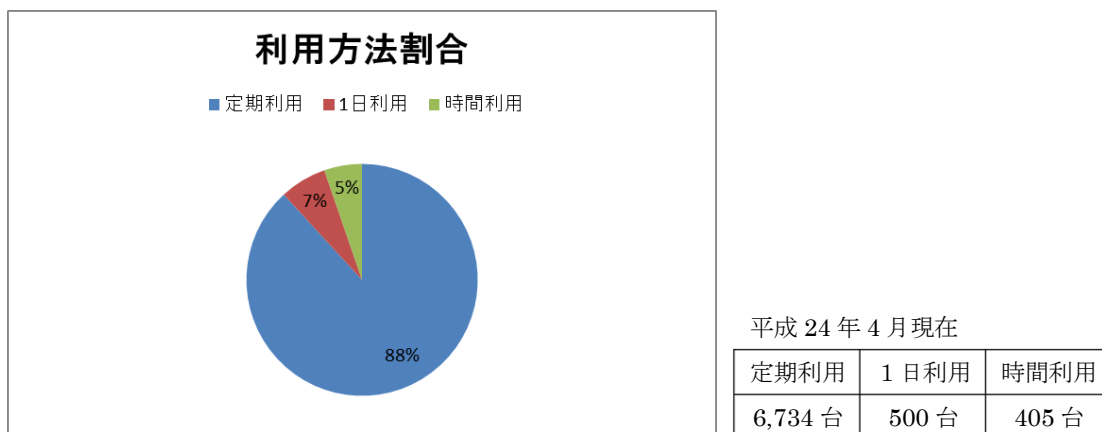
「自転車を放置すると区に撤去され、返還手数料に 3,000 円掛かるより 1 日（時間）利用の方が良い。」

「自転車の利用時間・期間が不規則で、定期の駐輪場利用申請手続きが面倒。」

「定期利用で 3,000 円を払うより、使う時だけ 100 円を払う方が経済的。」

等のご意見を頂いています。

* 定期・1 日・時間の方法別利用状況



* 自転車駐輪場の整備状況

利用形態	駐輪場	収容台数
1 日利用	6 箇所	520 台
時間利用	8 箇所	84 台
時間利用（路上駐輪場）	20 箇所	285 台

* 自転車のみ

主として 1 日（時間）利用の駐輪スペースの増設希望が多い箇所は、鉄道の駅前ターミナル付近と大型店舗前の路上駐輪場であり、要望の多くが買い物による自転車利用者です。

機械式駐輪機の場合、無料時間設定の 2 時間以内であれば、たいていの買い物等の用件が済み、課金されずに済みます。実際は朝の通勤時間帯に 1 日（時間）利用の駐輪スペースが満車になります。大型店舗が開店し、買物客が来店する時間帯は使用出来ない場合が多く、このため増設要望が多いと思われます。

（2）適切な駐輪場利用料金制度の検討

<課題>

自転車等整理区画の利用料金が安価なため、

- ① 民間事業者の駐車場経営を圧迫しています。
- ② 採算ベースに乗らず、民間事業者が参入しにくい状況にあります。

自転車等整理区画の利用料金は、自転車は年額 5,000 円、原動機付自転車は年額 8,000 円と設定しています。

このため、民間の新宿駅周辺のバイク駐輪場運営者やビル管理者からは、

「原動機付自転車の利用者が区の自転車等整理区画を利用してしまうため、利用がほとんどなく困っています。自転車等整理区画の利用料金が安いことにより、民間事業を圧迫しています。」

「民間自転車駐輪場の運営は、ビル周辺の区の駐輪場の利用料金が安いいため採算が合わず、運営出来ません。」

等のご意見を承っています。

また、企業等が敷地内等に自社の駐輪場を確保せず、整理区画の定期利用により車庫替わりに利用している実態も見受けられます。

他方で、鉄道駅ターミナルに近い立地の利便性の高い自転車等整理区画と、距離が離れている自転車等整理区画で、一律に同額の利用料金を適用している等、利用者の受益と費用負担が不均衡になっています。

民業を圧迫せず、市場価格に配慮した利用料金制度が求められています。

（3）自転車保管場所の不足への対応

＜課題＞

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。

平成 23 年度末における、新宿区内で撤去・保管した自転車および原付自転車を収容するための自転車保管場所は以下のとおりです。

新宿区自転車保管場所一覧

	名称	所在地	収容台数	開設年月日
①	内藤町自転車保管場所	内藤町 1 番地	1,100 台	昭和 59 年 6 月 18 日
②	百人町自転車保管場所	百人町二丁目 3 番地	1,100 台	平成 18 年 2 月 1 日
③	西新宿自転車保管場所	西新宿二丁目 1 番先	877 台	平成 3 年 11 月 1 日
④	四谷自転車保管場所	本塩町 2 番地	800 台	平成 19 年 10 月 1 日

*最大収容台数は 3,877 台で数字上は余裕がありますが、保管場所への進入車両の動線確保や障害物を考慮すると、実際の収容台数は 3,000 台程度です。

撤去した自転車および原付自転車は撤去日から 45 日間の保管を経て法令上、処分等の手続きが可能となります。

現在、保管場所の空き状況を見ながら、撤去作業を実施しているため、放置自転車対策を強化するには、保管場所の拡充もしくは保管期間を短縮して収容台数を拡充する必要があります。

（4）自転車駐輪場附置義務のあり方

＜課題＞

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。

平成 24 年 4 月現在、建築行為（施設を新設・増築・用途変更）に伴う、自転車等駐輪場の件数はのべ 176 件で、収容台数 13,180 台の実績があります。

しかし自転車等駐輪場は、その施設の持つ本来の直接的な機能（商業小売店舗、飲食店舗、会社オフィス、遊技場等）からすると、重要度の低い取り扱いをされるケースが多く見受けられます。自転車等駐輪場が当該建築物の 1 階入口などの利用者動線から大きく外れた敷地内（屋上、地下等）や、建物から若干の距離がある隣接地等へ設置されるケースが多く、自転車等の利用者が利用しにくい環境になっています。附置義務に基づき自転車等駐輪場が設置されても有効利用がされずに路上や建築物の入口の周囲に自転車等が放置され、周辺

環境が悪化する要因となっています。

このため、駐輪場附置義務の現状を見据えて、街の活性化につながり、かつ街の機能を損なわない地域限定の総合的な自転車対策を講じていく必要があります。特に、建物の建替え更新時期が面的に重なり合う地域で、交通結節点の役割を果たす大規模ターミナル駅周辺地域では、喫緊の課題です。

すでに、地域団体等と自動車の駐車施設のあり方について課題認識と問題意識をもって取り組んでいる地域の事例があり、自転車等の駐輪場の附置義務のあり方について、事例の状況把握など現状の課題の整理から、問題点を抽出し、新たな解決策を検討していく必要があります。

4 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

<課題>

東日本大震災後の自転車利用増に伴い、

- ① 自転車に関する交通事故が増加しています。
- ② 利用者の交通マナーの低下が目立ちます。

東日本大震災の発生以降、移動手段としての自転車に注目が集まり、東京都内では通勤や通学等に自転車を利用する人が増えています。

震災直後には、

- ① ガソリンの一時的な在庫不足による、自家用車等の利用頻度の減少
- ② 計画停電による公共交通機関の間引き運転等

等の理由から、自転車利用が増加しました。

震災後約 1 年が経過した現在においても、

- ① 緊急時の足として利用するため
- ② 健康に良いから
- ③ 通勤・通学に要する経費の節約や、通勤・通学の混雑を避け、通勤時間の短縮を図るため
- ④ 環境にやさしく、手軽な乗り物だから

等の理由から、なお自転車の利用は広がっています。

これは震災直後の不安と利用者自身の生活スタイルの見直し等によるものと思われま

す。一方、自転車利用の増加傾向に伴い、自転車に関する交通事故が増加しています。震災後、全国で平成 23 年 3 月から 8 月までに発生した自転車の事故件数は、前年同期より 96 件多い 2,129 件に上っています。

* 自転車に関係する交通事故発生状況の推移（新宿区内）

年 度	平成 22 年	平成 23 年
事故件数	704 件	693 件
死 者 数	0 人	0 人
負傷者数	587 人	588 人

自転車に関係する交通事故の原因として、

- ① 信号無視
- ② 飛び出し
- ③ ヘッドホンを着用しての運転
- ④ 携帯電話やゲーム機を操作しながらの運転
- ⑤ 雨天時に傘を差しながらの運転
- ⑥ 2 人乗り
- ⑦ ノーブレーキ競技用（ピスト）自転車の利用

の様なケースが目立ちます。

自転車は、免許取得の必要がなく、比較的安価で購入できるため、利用の際の障壁も低い反面、自転車は交通事故の被害者のみならず、加害者にもなりうる乗り物であることを一層啓発していく必要があります。区は引き続き関係機関（警察等）と連携して、自転車利用者のマナーの向上につながる啓発活動等を継続的に行っていく必要があります。

（2）自転車走行空間の確保

<課題>

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。

警察庁から平成 23 年 10 月 25 日、「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」の推進が発表されました。

その基本的な考え方は、

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「車両」であることを周知徹底する。

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 遵守を徹底させる。

というものです。

幹線道路や交通量の多い車道での自転車走行は危険なことから、歩道を走行せざる得ない状況にあります。そのため自転車が安全に利用できる自転車走行空間を計画的に整備する必要があります。

また、「自転車は歩行者同様、歩道を走行するもの」という誤解を払拭し、自転車は「車両」であることを広く啓発していかなければなりません。歩道通行を認める場合であっても、「歩行者優先」という原則を自転車利用者に遵守させるため、街頭での交通指導、交通取締りの強化や、学校現場等での自転車に関する交通安全規則の啓発活動の充実を図っていく必要があります。