

## 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第7回）議事録

平成30年3月22日（木）

区役所本庁舎6階 第四委員会室

13時～14時

### 1 開会

### 2 議題

（1）新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画策定の報告

（2）附置義務駐輪場制度の見直しについて

### 3 閉会

#### <配布資料>

【資料 1】 第6回協議会での主な意見等とそれに対する対応等

【資料 2】 附置義務駐輪場制度の見直しについて

【資料 3】 委員名簿

【資料 4】 座席表

【参考資料】 附置義務駐輪場の実態調査

【冊子】 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30年度(2018年度)～平成39年度(2027年度))

## 1 開会

## 2 議題

### (1) 新宿区自転車等の利用と駐輪対策に関する総合計画策定の報告

事務局より、資料1に基づき、『第6回協議会での主な意見等とそれに対する対応等』について説明を行いました。

【遠藤会長】はい、ありがとうございます。前回第6回の協議会の内容を踏まえて、細かい文言の修正というのは当然して頂いた上で、今の3点が主な修正ということでした。何かこの点に関してご質問はありますでしょうか。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。質問がないということで、議題の2に進みます。今日はこちらの内容がメインになります。附置義務駐輪場制度の見直しということで、事務局よりお願い致します。

### (2) 附置義務駐輪場制度の見直しについて

事務局より、資料2『附置義務駐輪場制度の見直し』及び参考資料『附置義務駐輪場の実態調査』について説明を行いました。

【遠藤会長】はい、ありがとうございます。現状の課題認識を踏まえまして、前回秋に実施した調査はご説明頂いたと思いますが、そこから4つの現状の課題認識というのをもちまして、今回このような附置義務駐輪場制度の強化と緩和の2つの視点で骨子案を事務局からご提案頂いたということです。この件に関してご質問がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

【鈴木副会長】実態調査を見ても附置義務駐輪場が有効に使われていないことはわかっていますので、すごくいい見直しであると思いますが、3ページ目の原単位について、地上階に駐輪場を設置というのは非常にわかりやすいですが、例えば駐輪場へのわかりやすい誘導というのはどういう基準でそれを判断するかというのは難しいと思います。駐輪場へのわかりやすい誘導というのは具体的にどういうことをイメージされているのか、それで4分の1減らすのであれば、駐輪場が本当に使われる誘導というのを評価しなければいけないので、そこについて何かお考えがあったらお聞かせ願いたいです。

【事務局】立入調査を実施していく中で、全く駐輪場の案内が出ていないという施設が多く見受けられました。ちらの具体をどのようにするかは今後丁寧に詰めていかなければいけない部分ではございますが、少なくとも案内看板、矢印、場合によっては警備員の配置ということで、自転車利用者の方がスムーズに駐輪場まで行けるような体制を組んで頂けるということであれば、駐輪場の規模を減らしても構わないのではな

いかと考えているところでございます。

**【鈴木副会長】** エレベーターで上に乗せていく利用者の方というのは少ないという印象がありますが、例えばエレベーターに書いてあればわかりやすい誘導としてカウントするのか、それとも実際に使われるような運用をしているかどうか幅広い評価の仕方がある中で、ただ案内矢印を置いているだけで何もしていないのはわかりやすいに入らないとか、この誘導に関しては評価の仕方を検討して頂けるとよいと思います。

**【事務局】** ただいまの副会長の意見を踏まえまして、今後事務局の方でしっかり詰めていきたいと考えてございます。基準については条例ではなく、規則、もしくはさらに下の基準というところでしっかりと定めていき、職員誰もがその基準に当てはめて判断できるようにして参りたいと考えてございます。

**【遠藤会長】** 「駐輪場へのわかりやすい誘導」が、「地上階に駐輪場を設置」や「時間利用できる駐輪場の運用」と同じ扱いというのは若干違和感があります。利用し難い駐輪場へわかりやすい誘導をするといった場合でも、同じように4分の1減の対象になるのか。もともとの現状の課題認識の中では、附置義務駐輪場が利用しづらい場所にあるということ、利用率が低いということの背後に、誘導の分かりにくさがあるのではないかということからかもしませんが、元々の駐輪場が利用しやすいものであってほしいと思います。他に何かありますでしょうか。

**【山村委員】** 現状の課題からそれぞれの解決、方向性が示されており、それぞれの課題に対しての方向性は適切だと思いますが、隔地距離の見直しについて隔地距離が 50m から 300mになりますと、買い物をしようと思ったデパートから 300mも離れた場所に駐輪場があった場合、実際の利用者としては 20 分から 30 分の買い物であれば近くの別の場所に止めてしまおうという心理になります。利用者としてはすごく不便であると感じました。それから、駐輪場への誘導がわかりやすいかどうかは、利用者にとってはそれほど問題ではなく、毎日行っている人にとっては一度わかれば、わかりづらくても利用しやすい場所にあれば、例えば案内表示がしていなくてもそこに行きます。いくらわかりやすくても利用し難い場所にあつたらそこまで自転車をなかなか運ばないと思います。ここで4分の1を減しても、その効果があるのかどうか疑問に感じました。むしろ、それよりは実際に利用者がどれくらいいるか、利用者がたくさんいれば例えば補助金を出すなどにした方が駐輪場を設置する側としても皆さんに利用してもらいたいということで本腰が入ると思います。わかりやすい誘導に関してはそれだけで4分の1減にしまっていていいのかと感じました。

**【事務局】** 自転車を施設の近くに止めたいというのはその通りだと思います。なかなか新宿区内は地価が高いということで施設のすぐ近く、もしくは施設内に駐輪場を設けることができないという実態があるということを我々も承知しています。アンケートを実施して、自転車を止めた後、駐輪場から改札や目的地までの時間が、徒歩1分程

度(100m程度)の方が32.7%、徒歩2~3分程度(250m程度)の方が39.6%、4~5分程度(400m)の方が17.2%という結果がございまして、あなたち250m程度の距離であっても駐輪場を利用していないわけではないという結果が出てございます。それに対比する形で、駐輪場から改札や目的地までの時間(距離)についてどう感じているかというところでございまして、こちらも遠いと思う方が12.4%、近いと思う方が45.3%、適当であると思う方が40.6%ということで、今駐輪している場所について大体適当であると考えている、又はそれ程遠いと感じていないという方が8割方いらっしゃるという結果を踏まえまして、最大300mであればこのような回答結果と合致するののかというところでの隔地距離の緩和ということがございます。それから、大規模な病院や学校施設等を建替えるとき、どうしても学校施設の駐輪場として附置義務が課せられますので、学校施設の駐輪場として設けて頂く場所がなかなか敷地の500m以内に設けられないという話も聞いてございます。そうした場合に私どもとして300mの範囲であれば十分対応できるのではないかとということで隔地距離300mの見直しになってございます。附置義務駐輪場を整備して頂く時に、設置届を出して頂きますので、その都度なるべく利用しやすい場所、近い場所に設置してほしいと申し上げるのですが、なかなか新宿区という特性から難しいという実態もございまして。今後、そこは少し緩和して建て替えがスムーズにいくようにしていきたいと考えているところでございまして。それから、案内の部分でございまして、案内板をただけでは利用率の向上にはつながらない恐れがあると思います。そのために、誘導ということで施設の近くにきて駐輪場を探しているような方を見かけたら、お店の方であったり警備員の方が誘導する。もしくは施設の近くまでくれば駐輪場の場所までスムーズに行けるようなことを考えていきたいと思っております。そうした条件をクリアできるのであれば少し緩和していきたいと考えてございます。私どもも副区長と共に附置義務駐輪場の実態について視察を行いました。その結果、ほとんど利用されていない駐輪場もございました。何とか附置義務駐輪場が少しでも有効に活用できるようになればよいというところで、少し緩和条件が甘いというご意見もあろうかと思いますが、こうした条件であれば何とかこの制度を活用して下さる業者さんも出てくるのではないかと考えているところでございまして。

**【山村委員】**ありがとうございます。先程おっしゃっていた病院、学校の場合は荷物もないので300mくらいでいいのかという気もしますが、買い物でお米やお酒やお水など買った時には300mというのはかなり大きなハードルですので、こういった施設が駐輪場を設けるのか、病院なのかデパートなのかスーパーマーケットであるのか、その辺りをご考慮頂きたいと思っております。全くないよりあった方がいいので、300mがどうしてもということであれば、ないよりはあった方がいいと思っております。

**【遠藤会長】**これは他の区や自治体の事例はありますか。

【事務局】 そもそも附置義務自体を設けていない自治体もございます。また、附置義務の設け方につきましては国の方で標準条例というのを定めています。概ねそちらに定められているような規定にはなっていますが、やや自治体によって異なっている部分もございます。例えば墨田区は、区が整備した場合、区が民間施設の駐輪場と区が整備すべき駐輪場を一体として整備した時には全体を公共的な駐輪場として利用する。なおかつ、その一部を附置義務駐輪場として見なすことができるという難しい規定ではありますが、そういう規定を設けている自治体がございます。それから、隔地距離につきましても、標準条例で50mと定めているので、ほとんどの自治体が概ね50mというところなのですが、自治体によっては100mくらいであればということで緩和しているところは見受けられます。一方、原単位の緩和、地上階に駐輪場設置したものは4分の1減、時間利用できる駐輪場の場合は4分の1減、というような規定につきましては、私どもで調べた限りでは全国の自治体では例を見ないところがございます。

【遠藤会長】 新宿はかなり特殊な街であって、相当高密度な開発事情がある、それと同時に非常に多くの放置自転車があるという現状を考える上では、やはりある程度踏み込んだ制度の見直しのご提案があってもいいのかなと思います。一方で100mなのか300mなのかというのは心理的な部分は基準には入れられないので、なかなか難しいと思ったところです。

【橋本委員】 私は第三建設事務所のものでありますから日々パトロールで見いておりますが、駐輪している状況が駅ごとに違います。駅、繁華街ごとで目的がおそらく違うと思います。新宿駅近辺にお米や醤油や水を買いに自転車で来る方というのはそれなりにいらっしゃると思いますが、それほどではないと思います。一方、一つ隣の新大久保駅であるとか高田馬場周辺になるとそういった方はいらっしゃるかと思います。一律新宿区内の駅に50m、300mということがどうなのか。もしかしたら駅、ないしは地域ごとに若干の濃淡があってもいいのではないかな印象があります。同じように原単位の4分の1減とありますが、これも果たして全て4分の1でいいのか。ものによっては2分の1、ものによっては5分の1、10分の1というように濃淡があってもいいのではないかなという印象を受けています。特に先程のわかりやすい誘導というのは、例えば一番わかりやすいのはおそらく止められる場所に自転車誘導員が常時付いているというのが非常にわかりやすいと思います。そうすると、一人あたりの人件費を考えると、それと確保すべき駐輪場との兼ね合いでコストがいくらかかるのか、それどちらを選ぶのかということも設置する側の選択肢も出てくるのではないかなと思います。

【事務局】 地域ごとに駐輪の実態というのはやや異なっておりますので、私どもも駐輪場の地域ルールということも考えていかなければいけないと議論してきたところでご

ざいます。一方、こちらの条例でできるだけ現状と課題をクリアできるようにということでこの制度の見直しについては今回の新総合計画の中にも、具体的には34ページでございますが、掲げてございます。こちらの計画はあくまでも4月1日以降の計画でございます、今回のこの見直しというのは前計画に基づいたものをここまで形にしてきたというところでございます。なので、附置義務駐輪場の見直しにつきましては、今後も様々なご意見を頂きながら制度の見直しをしていきたいと考えているところでございます。地域ルールにつきましても、地域の方からの声はこちらにも届いているところでございますので、次回見直しをする時には、対象施設の見直しなども考えていかなければいけないと考えております。対象施設を見直す時には地域ごとの建物の状況などを当然考えていかなければいけませんので、今回の改正の結果を踏まえて、次回の改正に取り組んでいきたいと思っておりますのでございます。

**【武山委員】** 商店街で駐輪場をつくるということはとても大変なことです。小さい店舗を建て替えたい時、附置義務があると無理やりつくらなければならず屋上につくるということもあります。300mとかある程度繁華街から離れた裏側の方にまとまった土地があって、そこに2、3店舗があわせて一つの大きな場所に駐輪場をつくるということができればある程度可能であると思えます。その時に今お話にあった案内板は当然ですし、距離を離して頂ければそれなりのものができます。新宿通りにしても果たして駐輪場ができるかどうかという感じです。それであれば少し離れた所で各商店街が一括で大規模な駐輪場をつくるということもできますので、300mと少し緩和した数字はほしいと感じます。

**【事務局】** 貴重なご意見ありがとうございます。商店街の皆さんにも色々な知恵を絞って放置自転車対策に取り組んで頂いており、本当にありがたいと考えているところでございます。私が住んでいる江戸川区の小岩では、商店街の方々が空き店舗を借りて、空き店舗を駐輪場をしているというところも見受けられますので、そのような事例も私どもの方で今後集めて皆様に紹介してよりよい駐輪場ができるように、また放置自転車がなくなるように尽力して参りたいと考えております。

**【芦沢委員】** 大型店のデパートの観点で一つだけ意見として聞いた頂ければと思いますが、制度の見直し案に基づく店舗面積によって附置義務台数の算定基準というのがありますが、こちらでいきますと5,000㎡を超える部分については床面積120㎡毎に1台ということですが、大体伊勢丹さんでも60,000㎡、うちも50,000㎡持っているわけです。そういった場合、例えば5,000㎡まで既に、250台分くらい入って、それをを超える部分を含めると400から500台プラスということで、大体650から700台。この見直し案によっていくつかの組み合わせによって2分の1減という提案もありますが、現実問題、それでも350台から400台規模の駐輪場を設けているところはないと思えます。毎日のピークの利用時を見ても大

体どんなに多くみても200台くらいが現実でもありますので、この辺りももう一度現地調査をして頂いて、ご検討頂ければと思っております。

**【事務局】** 貴重なご意見ありがとうございます。こちらの新総合計画に基づきまして見直しを図る時には、原単位、何㎡以上の建物については何㎡に何台の駐輪場をつくってくださいというような部分につきましても少しメスを入れていきたいと考えてございますので、その時に改めてアンケート、立入調査をしっかりとしていきたいと考えてございます。

**【橋本委員】** 大型店舗さんの話がありましたが、場合によっては確保できる、ただし必要はあるのかどうかとなると必要がない可能性がある。その場合、大型店舗さんが確保した分の余裕分を、いわゆる近隣の小規模な店舗さん方で代わりにそこを買うとか、やりとりをするというようなことも検討してもいいのではないかと思います。

**【事務局】** ご提案ありがとうございます。その辺りもご意見踏まえて対応して参りたいと考えてございます。

**【遠藤会長】** この制度の見直し案の中の特例という項目があって、今は公共の駐輪場の設置を特例の中で扱ってこういう整理の仕方になっていますが、ここの部分がもしかしたらもう少し膨らんだり広がる可能性というのはもう少し検討の余地がありそうです。他はいかがでしょうか。これは今後どのように進めていくのですか。

**【事務局】** こちらにつきましては、今回頂きましたご意見を踏まえまして、案にして第3回定例議会、10月に行われる議会の方で上程して条例改正をとというような運びで考えてございます。駐輪対策協議会は今年度で一旦会議の方は終了させていただきますので、今後は区の広報等でこちらの結果をご覧頂くということになってしまいますが、今回頂きましたご意見はしっかりと踏まえまして対応して参りたいと思いますのでご理解の程頂ければと思います。

**【遠藤会長】** 年度末ということもありまして、今年度中に現委員の皆様にはご意見頂きたいということもありまして3月中の協議会開催ということになりました。こちらは引き続き9月、10月までには素案を取りまとめる方向で検討していくということです。

**【鈴木副会長】** 隔地距離を300mにした後に300m先に止めてちゃんと利用してくれる人と、その辺に止めてしまう人が出てきた場合に、違反してしまう人に対してしっかりと指導をしないと、不公平感みたいなものが出てくると思います。条例に書くわけではないと思いますがどのようになるのでしょうか。

**【事務局】** その辺につきましても新総合計画34ページの一番下のこれからの取組というのがありますが、区条例に基づく立入調査を行い、附置義務の実態を把握し、附置義務駐輪場の適正管理を促進しますということで、附置義務駐輪場について適宜実態を把握して、指導もしていきたいと考えております。それから、放置自転車の撤去、

啓発活動につきましては、我々が力を入れているところでございますので、今後もこちらの方も十分取り組んでいきたいと考えてございます。

**【武山委員】**一つ要望がありますが、商店会は、例えば神楽坂みたいに商店街の中に住居をつくってはいけないという決まりがあり、大久保通りから飯田橋方面にはそういう約束がありますが、大久保通りから逆の方はそういう規約がないために商店会の真ん中にマンションが建ち始め、建物の前に自転車を止められます。知らない方が見ると商店会がいっぱい放置自転車を置いていると言うのですが、商店街が置いているわけではなく、そのマンションの利用者、またはそこに自転車が止められているからさらに台数が増えてしまうようなところがありまして、そういうところの取り締まりをして頂かないと、商店街に障害物があって弱者が通る時にぶつかります。掲示板だけでなく、そういった住居の自転車というのは、最近色々な商店会で話題になって、要するに利便性がいいために空地を商店街にしないでマンションにするというところがこの頃増えています。そういった所の自転車も考えていかないといけないと思います。

**【事務局】**マンションの住民の方々が、マンションに駐輪場がないが故に路上に止めているという実態があることは承知しているところでございます。私どもとしましては、マンションの管理人、オーナーの方々にお話をさせて頂いて、マンション内に駐輪場を設けることができないかお願いをして改善を図っているところもございまして、なかなか改善が図られていないところがあることは事実でございまして。まず一つはそうした啓発活動をするということと、放置自転車の撤去についてこれからもしっかりと取り組んで参りたいと思います。それから、ワンルームマンションにつきましては、ワンルームマンション条例がございまして、一部のワンルームマンションによっては附置義務があつて駐輪場を設置することになっております。ファミリー世代向けのマンションにつきましては附置義務がない場合もございまして、今後、こちらの新総合計画に基づいた附置義務制度の見直しの中では対象施設というところでマンションにつきましても附置義務を課することができないかどうかを今後は検討していきたいと考えてございます。

**【遠藤会長】**他いかがでしょうか。まだしばらくは検討する時間があるということで、今委員の皆様から出された意見というのは3つくらいの話になると思います。一つは、今回ご提案頂いた見直し案の中身の精査（駐輪場のわかりやすさ、使いやすさという話であるとか、原単位を減するということ）に関しては具体的にどういう運用をしていくのかということイメージして頂いた上で、実際の緩和の運用の中で具体的にイメージできるかどうかという点から精査をして頂く必要があると思います。それから二つ目は提案的な内容ではありますが、基準が2分の1なのか4分の1なのか、隔地距離も本当に300mなのか、100mの場合もあるのか、いろいろなご意見を頂きました。前例がないので、そもそもどういうやり方が可能なのかを検討して頂く必要

はありますが、基準が今は数字が一つバシッと出ていることに関して地域別の違いがかなりある中で、段階的な適用の可能性を検討された方がいいのではないかということ。それから三つ目に、今の話に関連するのですが、地域ルール適用の可能性というのも検討の余地があるのかどうかを一回揉んでもらった方がいいのではないかと思います。一つには、例えば商店街の話が先程ありました。商店街には商店街によって個別のまちづくりルールを持っているわけです。そうすると、個別のまちづくりルールに対応して原単位の適用のあり方が変わってきてもおかしくない。商店街だけではなく、駅周辺のまちづくりも駅ごとに事業者、管理者の中で大きな計画を立てて、その中で個別の駅周辺のまちづくりをやっているということは、そういうことを反映した原単位の適用、隔地距離の話というのが本当はあってもいいのかもしれないと思います。それから、そもそも駅からの距離によって利用ニーズも大きく変わっていて、駅に近ければ近い程公共駐輪場の台数もたくさんあるし、駅利用者はそもそも自転車を使っていないというようなケースも考えられるわけで、例えば駅からの距離という点だけでもかなり地域差が出てきそうだとということが考えられます。地域ルールというものが今回の見直しにうまく接続できる余地があるのかどうかということを検討する必要があります。本日頂いた意見の3つの視点を宿題として頂いた気がしますので、また事務局の方で精査して頂きたいと思います。議題は以上になります。

### 3 閉会

**【事務局】** 約2年間にわたって総合計画策定に向けてご尽力頂きありがとうございました。新宿区内の自転車利用環境がさらによくなるよう、区としてこれからも自転車等に関する施策に積極的に取り組んでいきます。また、中間期にはこの総合計画の見直しを行い、必要に応じて改定を行う予定です。さらに、平成30年度には自転車ネットワークの整備に向けた計画を策定する予定です。駐輪対策協議会は本日で一度閉会となりますが、日々の生活の中で自転車の利用環境をよくするためには、皆様のご協力が必要ですので、これからもよろしくお願い致します。

**【遠藤会長】** では、お時間となりましたので、第7回新宿区自転車等駐輪対策協議会を閉会致します。本日はありがとうございました。

以上