

令和6年度新宿区自転車等駐輪対策協議会（第2回）（書面開催）意見と対応

整理 番号	質問・意見の種別	委員・オブザーバからの質問・意見の内容	回答（事務局の考え）
1	利用実態調査結果について	附置義務駐輪場箇所はすべて利用状況を調べたのか？ （遠藤会長）	ご質問に回答します。 委託業者にて、竣工している全ての附置義務駐輪場箇所について、駐輪場の位置確認のために事前現地調査を実施しました。その結果、調査エリア内で駐輪場が確認できた箇所について、利用実態調査（駐輪場内の駐輪台数把握）の対象としました。
2	利用実態調査結果について	面的に路上駐輪も含めて調査したのか？調査対象外の附置義務駐輪場周辺の放置自転車もカウント対象か？ （遠藤会長）	ご質問に回答します。 調査範囲とした6エリア内の公道上の放置自転車の台数を調査しました。 附置義務駐輪場内に立ち入れなかった建物周辺の放置自転車の台数も数えています。
3	利用実態調査結果について	敷地内駐輪というのは問題として扱うものか？ （遠藤会長）	ご質問に回答します。 自転車が敷地内に収まっている場合、「道路上の放置自転車対策」という観点では、問題ではないと考えていますが、避難通路を塞ぐなどの課題もあるので、状況に応じて建築の指導する部署と情報共有します。 また、附置義務駐輪の需要量として、駐輪場規模の検討の参考とします。
4	利用実態調査結果について	今回調査で確認できていない附置義務駐輪場のうち、フロア別に台数は把握可能か？附置義務台数全体に対して実際に駐輪されていた台数は？ （遠藤会長）	ご質問に回答します。 届出上の台数であれば、今回調査で確認できていない附置義務駐輪場もフロア別に台数の把握は可能です。 また、届出上の合計収容台数約15,000台に対して、調査時に実際に附置義務駐輪場内に駐輪されていた台数は約1,500台（各駐輪場のピークの合計）です。
5	利用実態調査結果について	通勤目的の駐輪場利用について、利用者の居住地（新宿区内か区外か）は把握可能か？ （鈴木副会長）	ご質問に回答します。 アンケート調査結果から把握は可能です。
6	利用実態調査結果について	新宿区外の居住地でも定期利用は可能か？ （鈴木副会長）	ご質問に回答します。 公共駐輪場の定期利用は、居住地が区外の方も利用可能です。
7	利用実態調査結果について	通期利用は朝から長時間駐輪するので、そういった利用があると他の人が駐輪場が使えない。今回のアンケート調査によって、利用の特徴や課題が把握できたのは良かったのではないか。 （鈴木副会長）	ご意見として伺います。
8	利用実態調査結果について	調査時の状況写真について、周辺の具体的にどのブロックの何時の時間帯であるか記載をお願いします。 ※基本的に横軸で条件が揃っていることが望ましいと思います。 （長谷川委員）	ご質問に回答します。 ブロックと時間帯を追記します。なお、調査員が巡回しながらの撮影のため、分析を目的に全箇所同一時間で撮影しているものではありません。
9	利用実態調査結果について	棒グラフの数字のシェアを追記してください。 ※他エリアとの数字の大小ではなく、周辺内での正確な分析に繋げるため。 （長谷川委員）	ご質問に回答します。 第3回協議会に向けて整理等を行います。
10	利用実態調査結果について	「駐輪需要の更なる増加が見込まれる状況」の根拠はありますか。 ※自転車活用の促進の一方で、シェアサイクルの活用（ポート数）が増えております。 ※顕在化した情報と併せて未来の視点（長い時間軸）も考慮することは出来ませんか。 （長谷川委員）	ご質問に回答します。 明確に「増加が見込まれる状況」の根拠はないため、以下のとおり修正させていただきます。 「建替え等のまちの更新と合わせて駐輪需要は今後も変化していくと考えられます」
11	利用実態調査結果について	回答者の属性等の記載をお願いします。 （長谷川委員）	ご質問に回答します。 第3回協議会に向けて整理等を行います。
12	利用実態調査結果について	新宿駅周辺の実態調査のエリア外に附置義務駐輪場が多く見受けられますが、対象に含まなかった理由はありますか。 （長谷川委員）	ご質問に回答します。 実態調査のエリア内の建物と路線も合わせて調査を行っているため、調査エリアを際限なく広げることができず、調査対象としなかったものです。 なお、一部駐輪場については、追加で簡易調査を実施しました。
13	利用実態調査結果について	各地区において、駐輪場の供給量①と供給量②に大きな差が見られる理由にはどのようなものが考えられるでしょうか？ 申請された附置義務駐輪場情報が最新ではないか、重複カウントしている可能性はありますか？ （古高オブザーバー）	ご質問に回答します。 供給量①の附置義務駐輪場台数は届出上の台数、 供給量②の附置義務駐輪用台数は現地調査できた台数、 であり、運用されていない理由については、今後の検討の中で探ってまいります。
14	見直しの方向性について	特定の目的を持っている人以外意見が出しづらいのではないかと。全体的に論点が見えづらい。区がどういう方向性で見直すのか、台数を減らすのか、用途を変えるのか、重要になる論点をわかりやすく示したほうが良い。 （遠藤会長）	今後の検討の参考とさせていただきます。 調査結果の分析を深度化し、第3回協議会までに、区の考える方向性と具体的な見直しの内容を示したいと考えています。
15	見直しの方向性について	特例（地上階に整備したら5割緩和）は機能しているのか？ そういった状況は協議会でも共有したほうがよいのではないかと。また、一部エリアで、エリア総量として駐輪場が余っているから基準緩和すべきという声があがるかもしれないが、エリア単位で台数確保されていても、駐輪しやすい位置に駐輪場がないと使われない。 （遠藤会長）	ご質問に回答します。 第3回協議会に向けて、その状況について整理等を行います。
16	見直しの方向性について	エリアを細分化するとその場所によって需給バランスが変わるのか？ （遠藤会長）	ご質問に回答します。 駐輪場がないエリアでは、細分化すると需給バランスが変わります。
17	見直しの方向性について	緩和するのであれば限定的に試行して状況を見て見直すといったやり方もあるかもしれない。減らすにしてもしっかり根拠づくりをしないとけないし、区が考え方をしっかり示すことが重要である。 （遠藤会長）	今後の検討の参考とさせていただきます。 根拠を整理し、区の考え方を示していきたいと考えています。
18	見直しの方向性について	利用者には目的地の目の前に駐輪したいニーズがあるが、その目的地がまちづくり的に歩行者優先にしたい場所になるといったアンバランスな状況が課題となる。まちづくり側の視点とあわせて、歩行者優先のエリアは自転車をできるだけ入れないようにする、また、そのことを利用者に理解してもらい、車両走行のルールを徹底する、たとえば歩行者の安全のために車道アクセスを前提とした駐輪場とするなど、一体的な施策を考える必要があるのではないかと。 例えば中心部では自転車が駐輪しづらいようなプライシングによって、行動変容を促すことも考えられるのでは。また、シェアサイクルの活用による台数のコントロールなどの方向性もあるのでは。 （鈴木副会長）	ご質問に回答します。 まちづくりの方向性が示されている地区では、まちづくりの考えを確認し、検討する必要があると考えています。
19	見直しの方向性について	小規模な店舗や事業者の対応を考えなければならない。集合住宅については、他地域ではあるが、子どもをのせる大きめの自転車が集合住宅の外側の道路に並んでいるという光景もみえる。 （鈴木副会長）	今後の検討の参考とさせていただきます。

20	見直しの方向性について	マンション居住者のような所有台数が限定される場合や、進学・引越等でライフスタイルが変わる場合に、シェアサイクルを選択肢にできるような環境にできないか。 (鈴木副会長)	今後の検討の参考とさせていただきます。
21	見直しの方向性について	もし中心部に駐輪場をつくるなら、受益者を自転車利用者以外に拡大できる付加価値が求められるのではないか。たとえば、まちの端っこに駐輪場をつくっても人目につかないが、人目につきやすくわかりやすい場所に駐輪場をつくり、人を配置することで、SOSの駆け込み拠点のような、まちづくりや地域安全上有効な場所と位置付けるなど。安全や歩行者優先などの視点でここに駐輪場があることがまちづくりにとって良いという方向性が語られるとよい。 (鈴木副会長)	今後の検討の参考とさせていただきます。
22	見直しの方向性について	原単位は目的・用途だけでなく滞在時間の視点もあるのではないか。回転が早いと必要台数が少なくてすむなど。通勤や遊技場や塾などは滞在時間が長いと考えられる。 (鈴木副会長)	今後の検討の参考とさせていただきます。
23	見直しの方向性について	「利用実態に即した整備台数の基準の検討」の中の「現在の条例」の表にある「施設の利用と規模」、各項記載の文章「床面積の合計が～」から“合計”の二文字を削除するべき、と考えます。 理由は、「調査結果を踏まえた駐輪場の附置義務制度の見直しの方向性」にある「課題」のほとんどの元凶がここ（“合計”という二文字）に在ると思うからです。そもそも制度が機能していない元凶です。 具体的に一例を挙げます。 「利用されづらい駐輪場」分析、に『敷地面積「500㎡未満」で運用が確認できた割合は僅か7％』とあります。この“500㎡”の数字がどこから出た数字かは判りませんが、おそらく“小規模”というイメージかと思います。しかし実際にわが街（歌舞伎町）周辺地域ではそのほとんどの敷地が150㎡～200㎡未満であります。更に小さい。そこに仮に10階建ての（飲食店、サービス業種の）雑居ビルを計画したとします。フロアの面積が約100㎡、全てのフロアに様々な業種、業態の店が入居する場合、20台～30台の附置義務が生じてしまうのです。しかも建築の計画段階、未だ入居するテナントも決まらない段階で、“見込”で附置義務が生じます。全くナンセンスだと思います。 (杉山委員)	今後の検討の参考とさせていただきます。 建築確認申請のタイミングでは、建物内の具体の配置等が決まっていなことがあります が、建築後に駐輪場を増設することは難しいため、建築確認申請のタイミングで届出を受けざるを得ないと考えております。 また、小規模建物への附置義務の必要性については、実態調査の結果等を踏まえて引き続き検討します。
24	見直しの方向性について	課題を深掘りする為に、もう少し深掘りした「分析」をしていただきたい。 EX：「誰」が使っている。 「何」を使っている。 (長谷川委員)	ご質問に回答します。 第3回協議会に向けて分析等を行います。
25	見直しの方向性について	面積以外の基準の検討はないでしょうか。 ※同じ面積で、100席のファーストフードと20席の飲食店では異なると思います。 (長谷川委員)	ご意見として伺います。 建築後に駐輪場を増設することは難しいため、建築確認申請のタイミングで届出を受けています。そのタイミングでは、建物内の具体の配置等が決まっていなことが多く、面積以外での基準を設けることは現時点では難しいと考えています。
26	見直しの方向性について	駐輪場の利用目的で「鉄道利用」が最も多く放置自転車もそれに比例していることも考えられる。多分、「通勤」も鉄道利用者が多いと思われる。 駅周辺に公共の駐輪場、台数を増やすことも大事だが、指定用途の施設には該当しない鉄道事業者の皆様は駐輪場の設置を考えているのか、また確保できているのかを知りたい。 駅近で停め易い駐輪場が出来ればその会社の鉄道利用者増え、他社からの乗り換えも考えられることもあるのかと。 (古川委員)	ご質問に回答します。 今回のアンケートでの回答の「通勤」は、鉄道利用以外の区内の特定の目的地への自転車での通勤です。 また、条例において、鉄道事業者の責務があり、鉄道事業者は自ら駐輪場の設置に努めるとともに、区が整備するために申し入れがあった場合には、施策に協力しなければならないこととなっており、鉄道事業者の土地をお借りするなどして設置しているのが現状です。
27	見直しの方向性について	エリア別・建物用途別需給バランス分析により附置義務の緩和も含めて検討していくことが必要。 現在、まったく利用されていない附置義務駐車場は未使用年数により廃止することも入れ込んでも良いかと。またエリアによっては附置義務駐車場利用がほぼないところは建物用途を踏まえ附置義務なしということまで考えては如何でしょう。 駐輪場を設置、維持管理するには相当な費用が発生します。その面積があれば新宿区で商いしている方にとって痛手となるので、一層の緩和が望まれます。 (古川委員)	ご質問に回答します。 実態調査の結果等を踏まえて検討します。
28	見直しの方向性について	資料を拝見しエリアによって施設別・設置階数・構造形式など大きな違いがあることに気づかれます。 「まとめ」にあるような実態や地域特性に沿った見直しはもとより、長い目で見た、まちづくりに沿った制度の見直しが必要ではないでしょうか。 現状を見ると大型店舗に自転車で来店する台数は極めて少なく、中小のビルも附置義務の必要性が感じられないビルも多数あります。（詳細な調査が必要？） 駅周辺の大型店舗は設置義務がそれぞれ違うため店舗特性や現状の利用状況を鑑みてその必要性を考えることが重要と考えます。 他の自治体で取り組んでいるような、附置義務軽減措置（特例）などの検討も必要と考えます。 (島田委員)	ご質問に回答します。 実態調査の結果等を踏まえて検討します。
29	見直しの方向性について	「制度対象となる用途の見直し検討」の見直し検討内容において、 他都市の事例に「共同住宅等の附置義務」の例があります。 もちろん対象施設には「既存建物」は入らず新築建物が対象と思いますが、それでよろしいでしょうか？ マンションにおいては、通常駐輪場は必ず設置するものでありますが、基本的に利用者はそのマンションの居住者です。 マンション周りに散見される放置自転車は、おおむねそのマンションを訪れた来客者だと思われませんが、小規模マンションにおいては来客者用駐輪スペースの設置は大変厳しい状況です。 もし、制度の対象とする場合でも、例えば50戸もしくは100戸以上の中規模・大規模のマンションに限るべきと考えます。 (佐藤委員)	ご質問に回答します。 対象施設については、既存の共同住宅に設置することは所有者の大きな負担となることから、現時点では制度見直し後の新築の建物を対象と考えています。 また、新宿区では、ワンルームマンションに対してはワンルームマンション条例で附置義務を課しているため、他の制度との整合も図りながら、区内の実態を踏まえて検討します。
30	見直しの方向性について	他都市の事例について、関西方面の事例が多いように思われますが、都内の周囲の状況が似た区などで参考となるような事例はないのでしょうか。 (岩澤委員)	ご質問に回答します。 23区内では、大田区や品川区では用途を細分化した事例、荒川区では共同住宅等を対象とした事例があります。このような事例も参考に検討します。
31	見直しの方向性について	オフィスビル、事務所向けに勤務者用駐輪場を整備すると、そのオフィスビルのテナント誘致にもつながると思います。※自転車での通勤環境が整っているかどうかは、不動産情報にもよく掲載される項目と認識しています。 ビルの入居率を高める施策として、事業者側に検討を促すような取り組みが出来ればよいと思います。 (古高オブザーバー)	今後の検討の参考とさせていただきます。

32	見直しの方向性について	「利用実態に即した整備台数の基準の検討」及び「制度対象となる用途の見直しの検討」については、地域ごとのデータを参照して、区内一律とするだけではなく、地域ごとの特性を地域ルールとして反映できることが望ましい。 そのためには、「地区需給バランス」の様に、狭範囲の地区別データが示されていることが必要となる。地域ルール策定の必要性やその策定のために、附置義務駐輪場を利用しない自転車利用者の実態等、その他の調査結果についても、これくらい狭範囲で示していただきたい。 一方、「駐輪台数調査結果（全体）」の様に新宿区を代表する駅周辺を調査しただけでも、その地域ごとの特性は現れている。 「地域特性にあわせた新たな制度導入の検討」の事例（神戸市、横浜市）にある様に、地域特性という水準を超えた、歴然とした違いが見られる地域や、都市機能更新を目指す地域においては、地域特性による特例措置を可能とする条項が必要と考える。 （竹之内オブザーバー）	ご質問に回答します。 データについては、整理中であるため12月に開催予定の第3回協議会で提示させていただきます。 また、制度の導入にあたっては、ご指摘のとおり他自治体の事例などを参考にしながら、区内の実態を踏まえて検討します。
----	-------------	---	--