

# 駐輪場の附置義務制度の 見直しの方向性

# 目次

---

1. 附置義務駐輪場の現状
2. 区の放置自転車対策の現状
3. 区のまちづくり方針の現状
4. 現状のまとめと課題
5. 駐輪場の附置義務制度の見直しに向けた分析
6. 分析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
7. 方向性を踏まえた条例の見直し検討内容（案）
8. 駐輪場の附置義務制度の見直しの今後の作業
9. 協議会のスケジュールと議題（案）

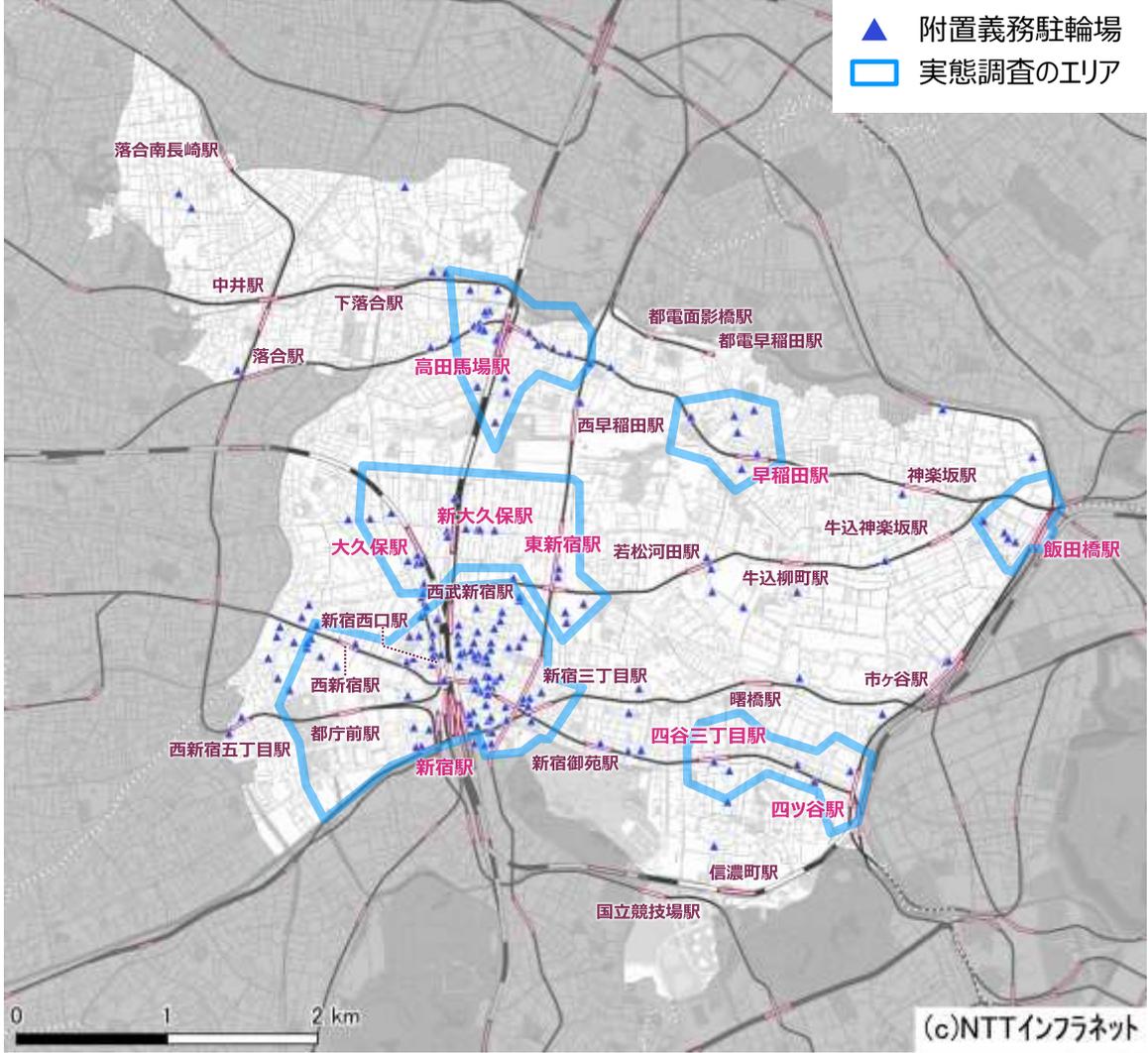
# 1. 附置義務駐輪場の現状

# 附置義務駐輪場の設置状況

## (1) 附置義務駐輪場の届出箇所数と設置台数

● 区内の附置義務駐輪場は、届出箇所数が188箇所、届出台数は15,267台である。

<附置義務駐輪場の設置状況>



<附置義務駐輪場の届出箇所数、台数>

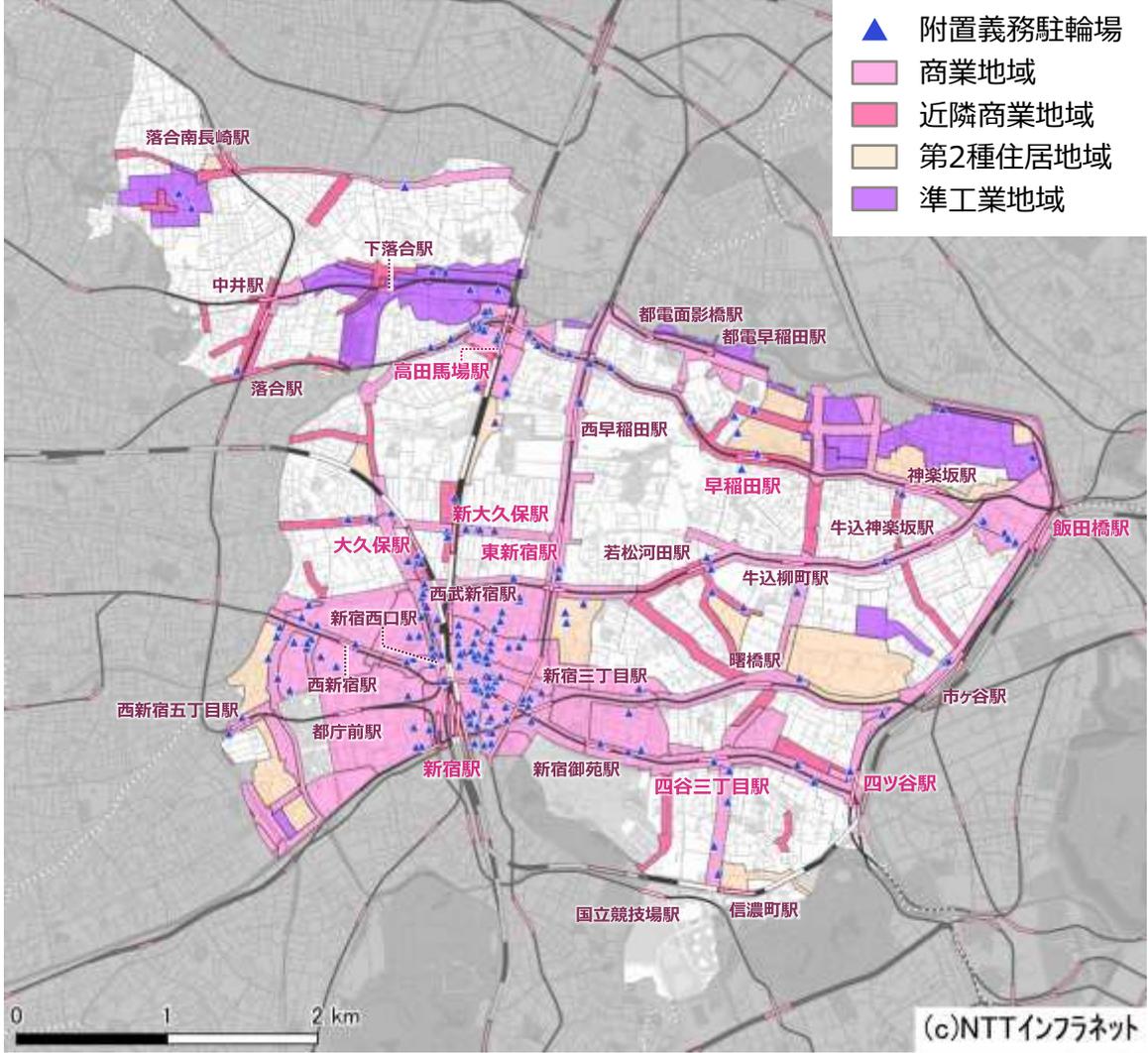
No	エリア	箇所	台数 (台)	
				%
1	新宿駅周辺	89	8,764	57%
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	17	1,290	8%
3	高田馬場駅周辺	21	1,122	7%
4	早稲田駅周辺	6	450	3%
5	飯田橋駅周辺	5	196	1%
6	四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	5	550	4%
7	その他 (実態調査エリア外)	45	2,895	19%
	合計	188	15,267	100%

# 附置義務駐輪場の設置状況

## (2) 用途地域別届出箇所・台数

● 附置義務駐輪場の用途地域では、『商業地域』が全体の86%を占める。

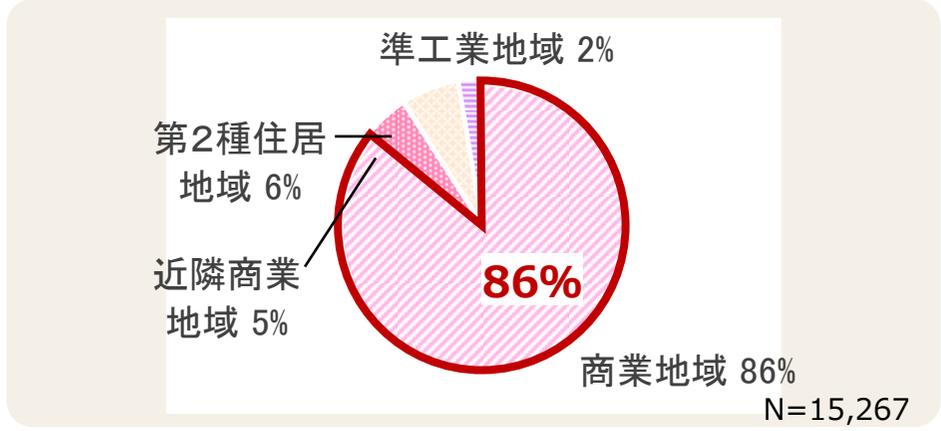
<用途地域別の附置義務駐輪場の設置状況>



<用途地域別の届出箇所数、台数>

No	施設の用途	箇所	台数 (台)	
			台数	%
1	<b>商業地域</b>	156	13,084	<b>86%</b>
2	近隣商業地域	15	787	5%
3	第2種住居地域	9	991	6%
4	準工業地域	7	347	2%
5	その他の用途地域	1	58	0%
合計		188	15,267	100%

<用途地域別箇所数の割合構成>

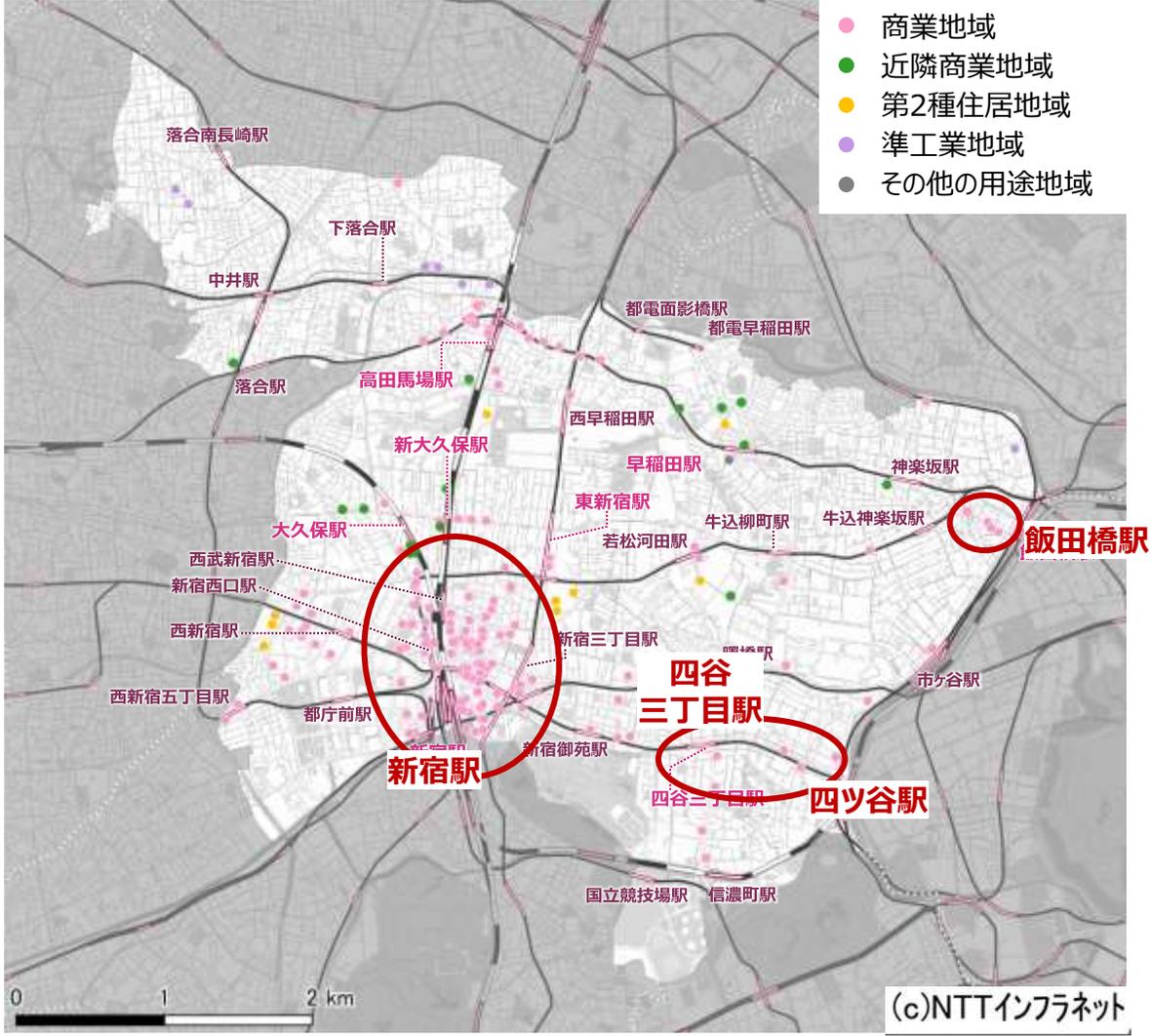


# 附置義務駐輪場の設置状況

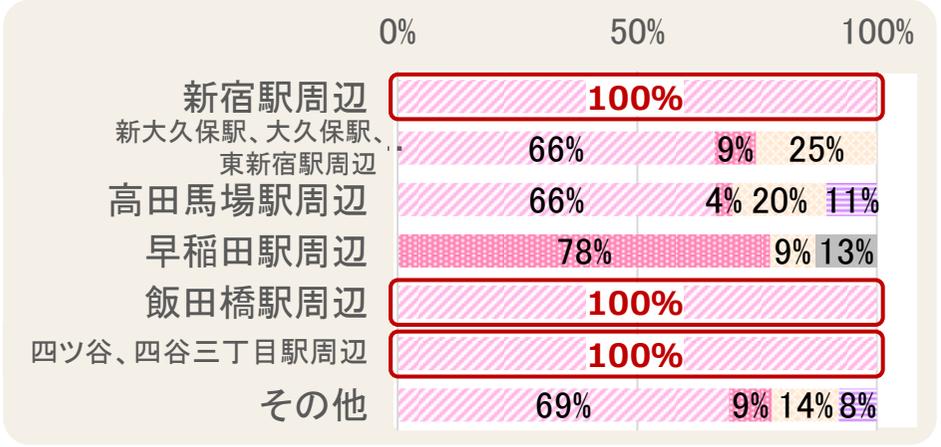
## (2) 用途地域別届出箇所・台数 (エリア別)

● エリア別にみると、新宿駅周辺、飯田橋駅周辺、四ツ谷・四谷三丁目駅周辺では『商業地域』がほぼ100%を占める。

<用途地域別の附置義務駐輪場の設置状況>



<エリア別の用途地域別台数の構成割合>



■ 商業地域 ■ 近隣商業地域 ■ 第2種住居地域 ■ 準工業地域 ■ その他

<エリア別の用途地域別台数の内訳>

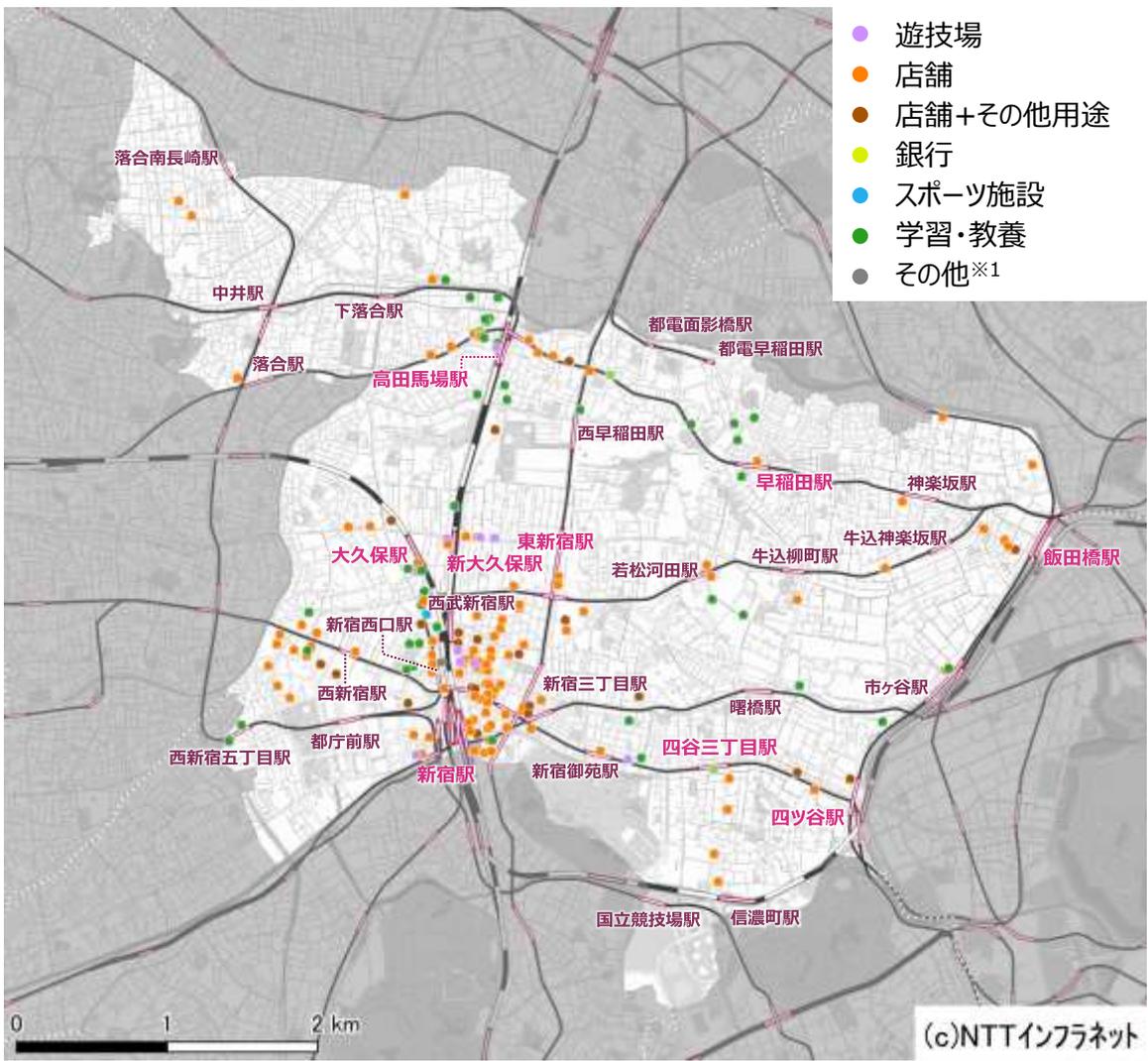
No	エリア	台数 (台)					合計
		商業地域	近隣商業地域	第2種住居地域	準工業地域	その他	
1	新宿駅周辺	8,739	25	0	0	0	8,764
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	853	112	325	0	0	1,290
3	高田馬場駅周辺	744	40	220	118	0	1,122
4	早稲田駅周辺	0	350	42	0	58	450
5	飯田橋駅周辺	196	0	0	0	0	196
6	四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	550	0	0	0	0	550
7	その他(実態調査エリア外)	2,002	260	404	229	0	2,895
	合計	13,084	787	991	347	58	15,267

# 附置義務駐輪場の設置状況

## (3) 施設別届出箇所・台数

● 附置義務駐輪場の施設の用途では、『店舗（61%）』と『学習・教養（27%）』で全体の9割弱を占める。

＜施設の用途別の附置義務駐輪場の設置状況＞

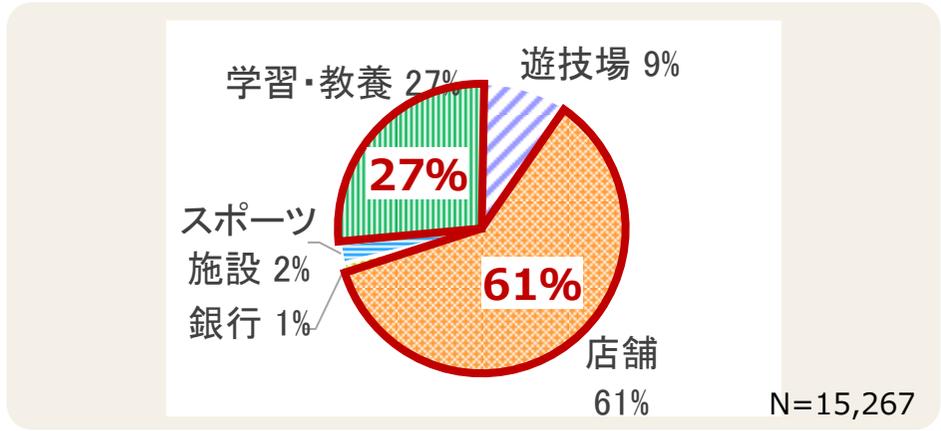


＜施設の用途別の届出箇所数、台数＞

No	施設の用途	延べ箇所※2	台数※2	
			(台)	%
1	遊技場	18	1,447	9%
2	<b>店舗（百貨店、スーパーマーケット その他の小売店又は飲食店）</b>	133	9,262	<b>61%</b>
3	銀行（銀行その他の金融機関）	6	169	1%
4	スポーツ施設（スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設）	6	330	2%
5	<b>学習・教養（学習、教養、趣味等の教授を目的とする施設）</b>	49	4,059	<b>27%</b>
合計		212	15,267	100%

※2 箇所数は1施設で複数の施設の用途を有する場合があるため述べ数としてカウントし、台数は用途の床面積に応じて振り分け

＜施設の用途別台数の割合構成＞



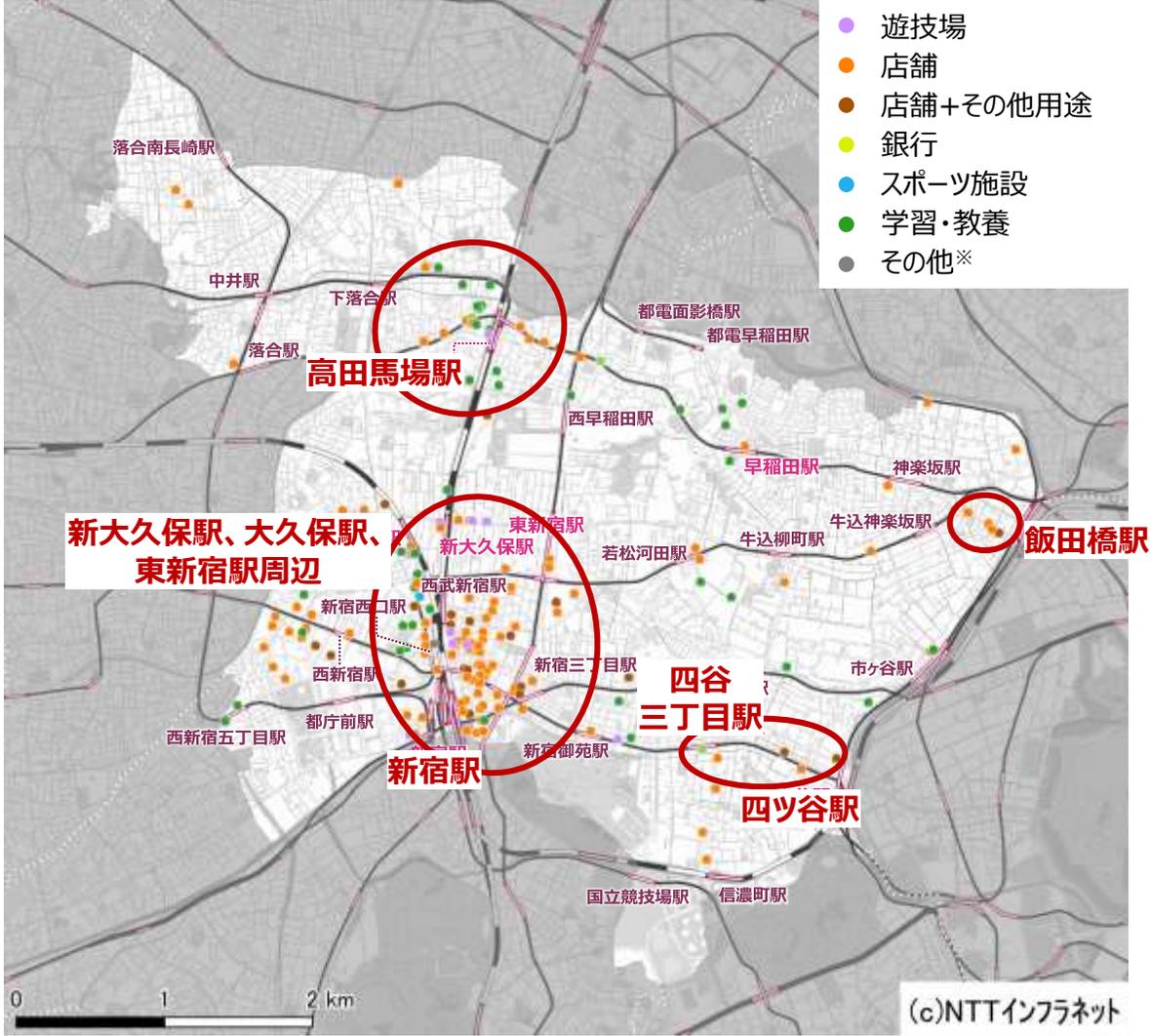
※1 その他は、『店舗』以外の用途を複数有する施設

# 附置義務駐輪場の設置状況

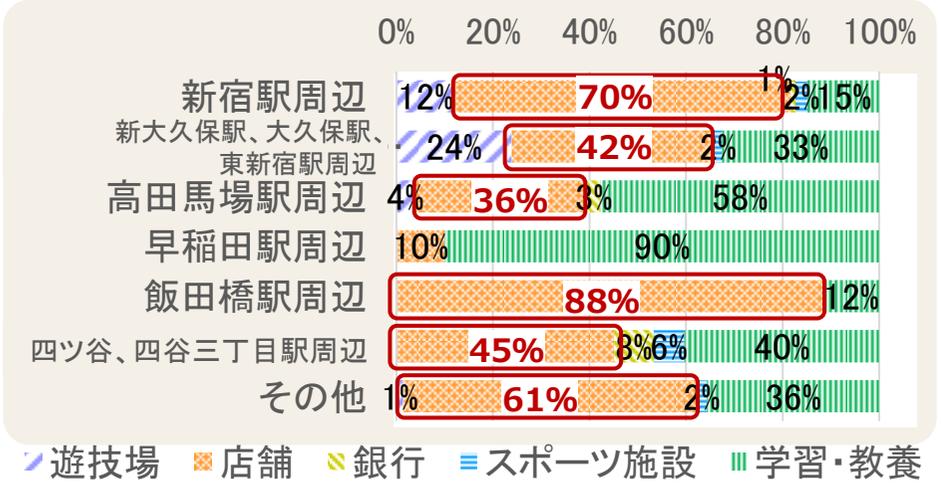
## (3) 施設別届出箇所・台数 (エリア別)

● エリア別にみると、『店舗用途』は早稲田駅周辺以外で一定の割合を占め、特に飯田橋駅周辺では88%を占める。

<施設の用途別の附置義務駐輪場の設置状況>



<エリア別の施設の用途別台数の構成割合>



<エリア別の施設の用途別台数の内訳>

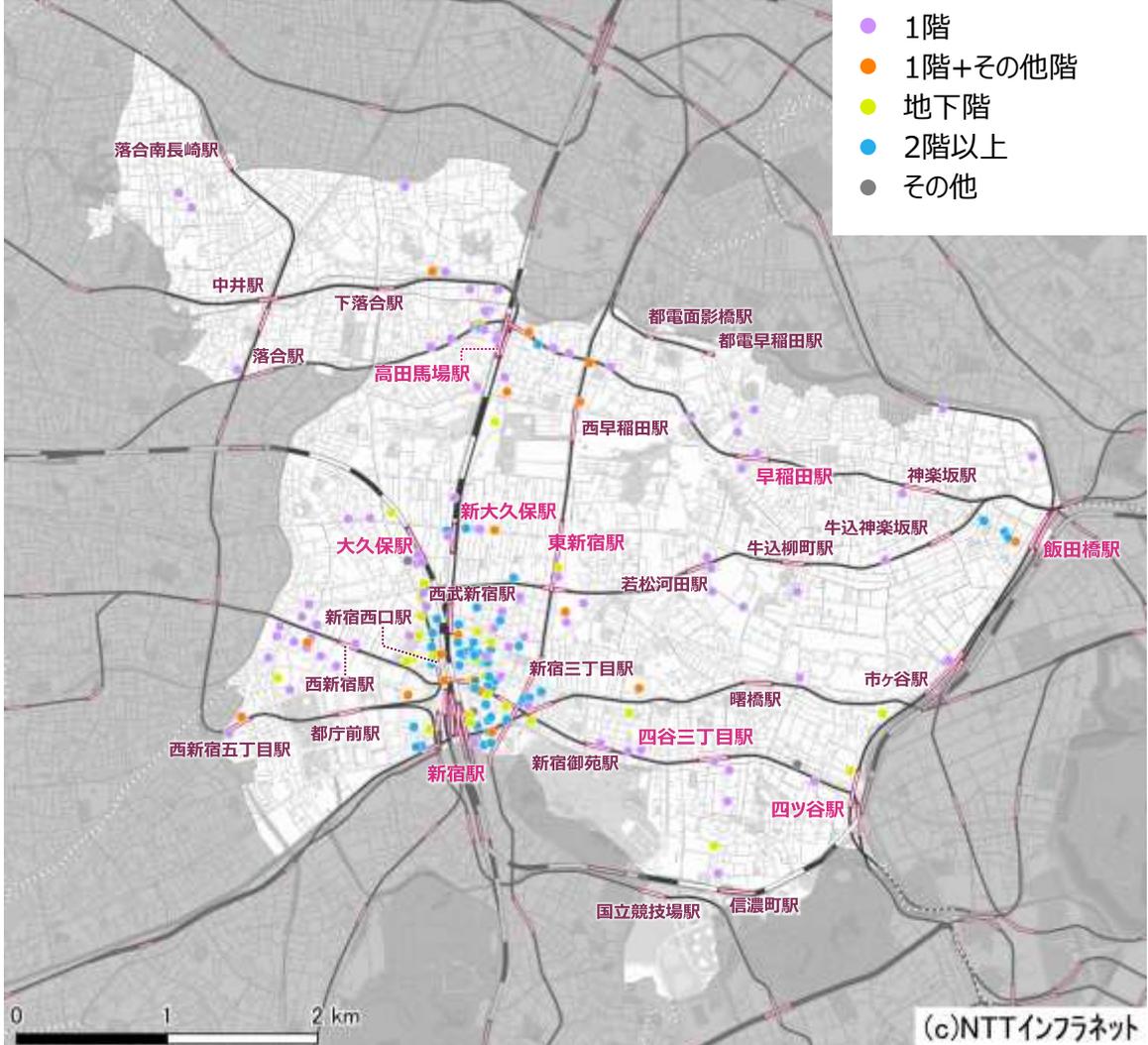
No	エリア	台数 (台)					合計
		遊技場	店舗	銀行	スポーツ施設	学習・教養	
1	新宿駅周辺	1,057	6,098	90	212	1,307	8,764
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	308	540	0	22	420	1,290
3	高田馬場駅周辺	42	402	30	0	648	1,122
4	早稲田駅周辺	0	45	0	0	405	450
5	飯田橋駅周辺	0	173	0	0	23	196
6	四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	0	248	45	35	222	550
7	その他(実態調査エリア外)	40	1,756	4	61	1,034	2,895
	合計	1,447	9,262	169	330	4,059	15,267

※ その他は、『店舗』以外の用途を複数有する施設

# 附置義務駐輪場の設置状況

## (4) 設置階数別届出箇所・台数

● 附置義務駐輪場の設置階数では、利用されづらいと考えられる『1階以外』の台数が全体の63%を占める(9,640台/15,267台中)。

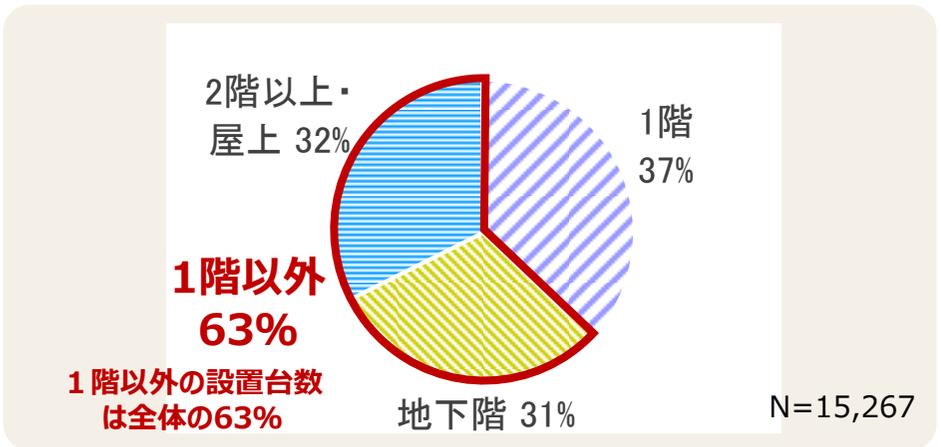


<設置階数別の届出箇所数、台数>

No	設置階数	延べ箇所※	台数※ (台)		
				%	
1	1階	105	5,627	37%	
2	1階以外	地下階	42	4,701	31%
3		2階以上、屋上	67	4,939	32%
4		合計	<b>109</b>	<b>9,640</b>	<b>63%</b>
合計		214	15,267	100%	

※箇所数は1施設の複数階に駐輪場が設置されている場合があるため述べ数としてカウントし、台数は階数別にカウント

<設置階数別台数の割合構成>

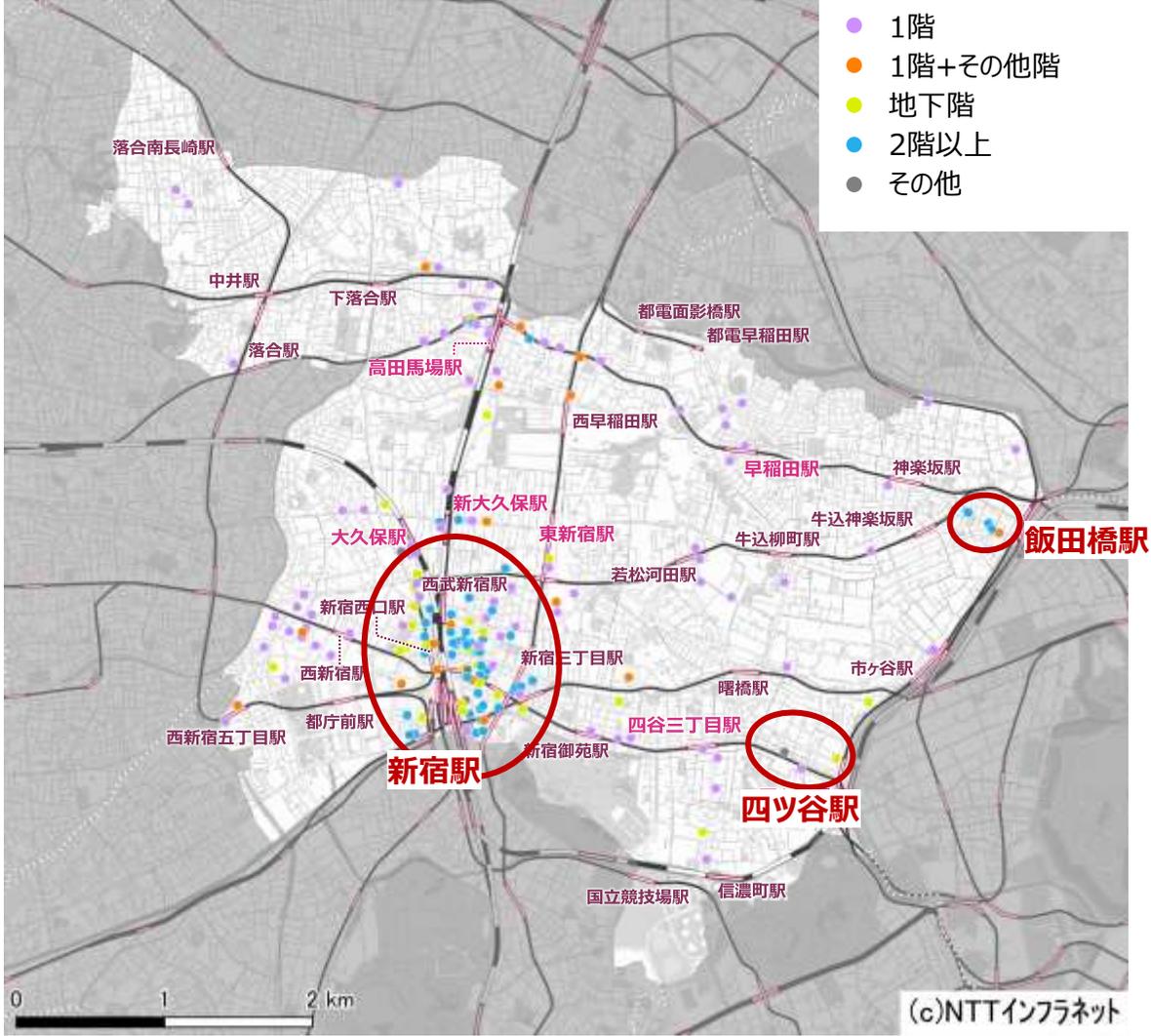


# 附置義務駐輪場の設置状況

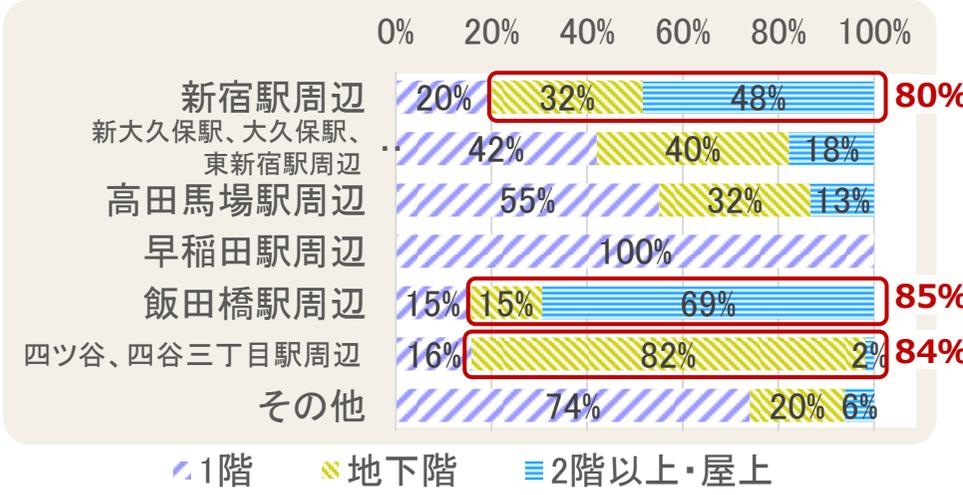
## (4) 設置階数別届出箇所・台数 (エリア別)

● エリア別にみると、新宿駅周辺、飯田橋駅周辺、四ツ谷・四谷三丁目駅周辺で『1階以外』の割合が多い。

<設置階数別の附置義務駐輪場の設置状況>



<エリア別の設置階数別台数の構成割合>



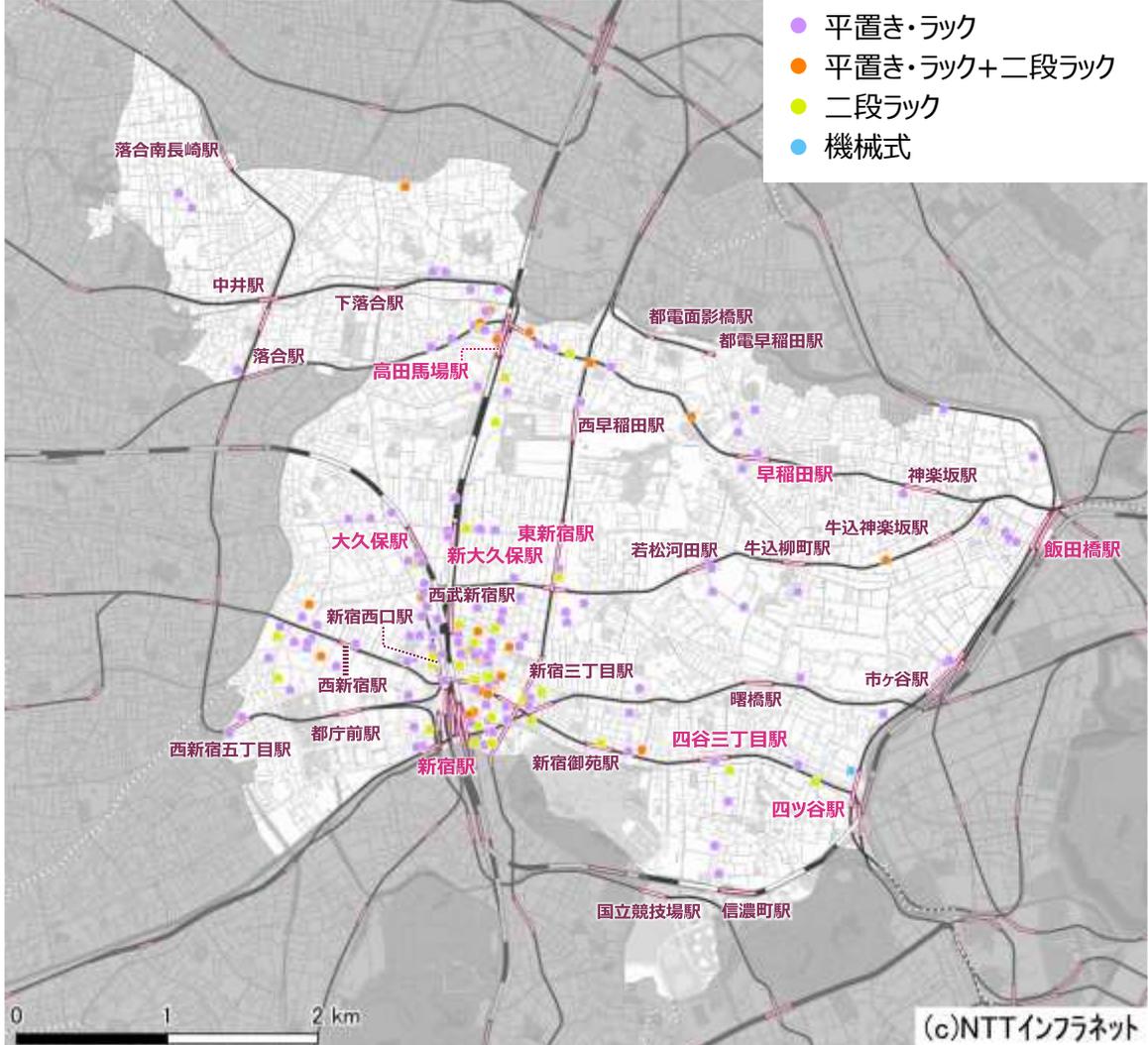
<エリア別の設置階数別台数の内訳>

No	エリア	台数 (台)			合計
		1階	1階以外		
			地下階	2階以上・屋上	
1	<b>新宿駅周辺</b>	1,757	<b>2,768</b>	<b>4,239</b>	8,764
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	542	519	229	1,290
3	高田馬場駅周辺	618	355	149	1,122
4	早稲田駅周辺	450	0	0	450
5	<b>飯田橋駅周辺</b>	30	<b>30</b>	<b>136</b>	196
6	<b>四ツ谷、四谷三丁目駅周辺</b>	87	<b>453</b>	<b>10</b>	550
7	その他 (実態調査エリア外)	2,143	576	176	2,895
	合計	5,627	4,701	4,939	15,267

# 附置義務駐輪場の設置状況

## (5) 構造形式別届出箇所・台数

● 附置義務駐輪場の構造形式では、平置き・ラックタイプに比べて利用されづらい『二段ラック』の台数は、全体の25%である（3,813台/15,267台中）。

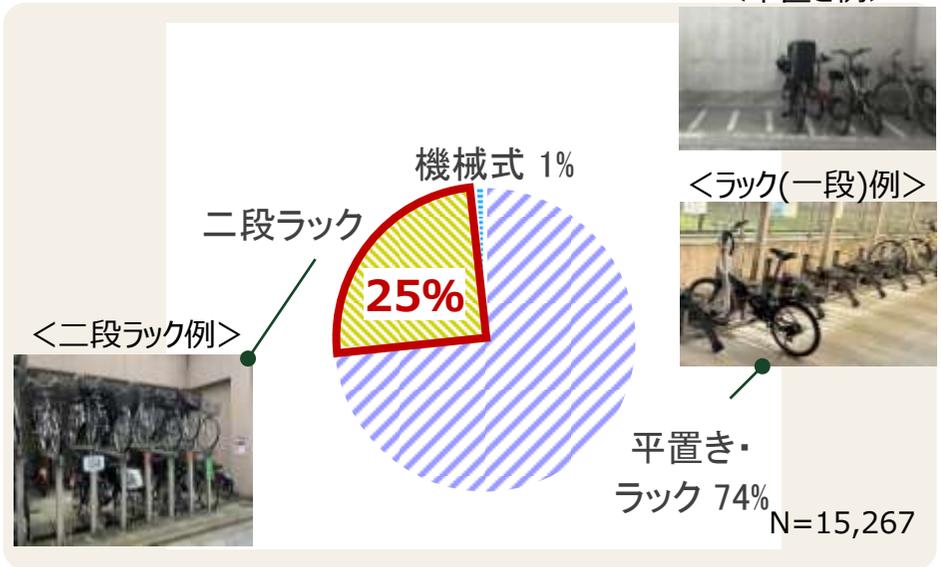


<構造形式別の届出箇所数、台数>

No	設置階数	延べ箇所※	台数※ (台)	%
1	平置き・ラック	153	11,292	74%
2	<b>二段ラック</b>	55	<b>3,813</b>	<b>25%</b>
3	機械式	1	162	1%
合計		209	15,267	100%

※箇所数は1つの駐輪場で複数の構造形式を有する場合があるため述べ数としてカウントし、台数は構造形式別にカウント

<構造形式別台数の割合構成>

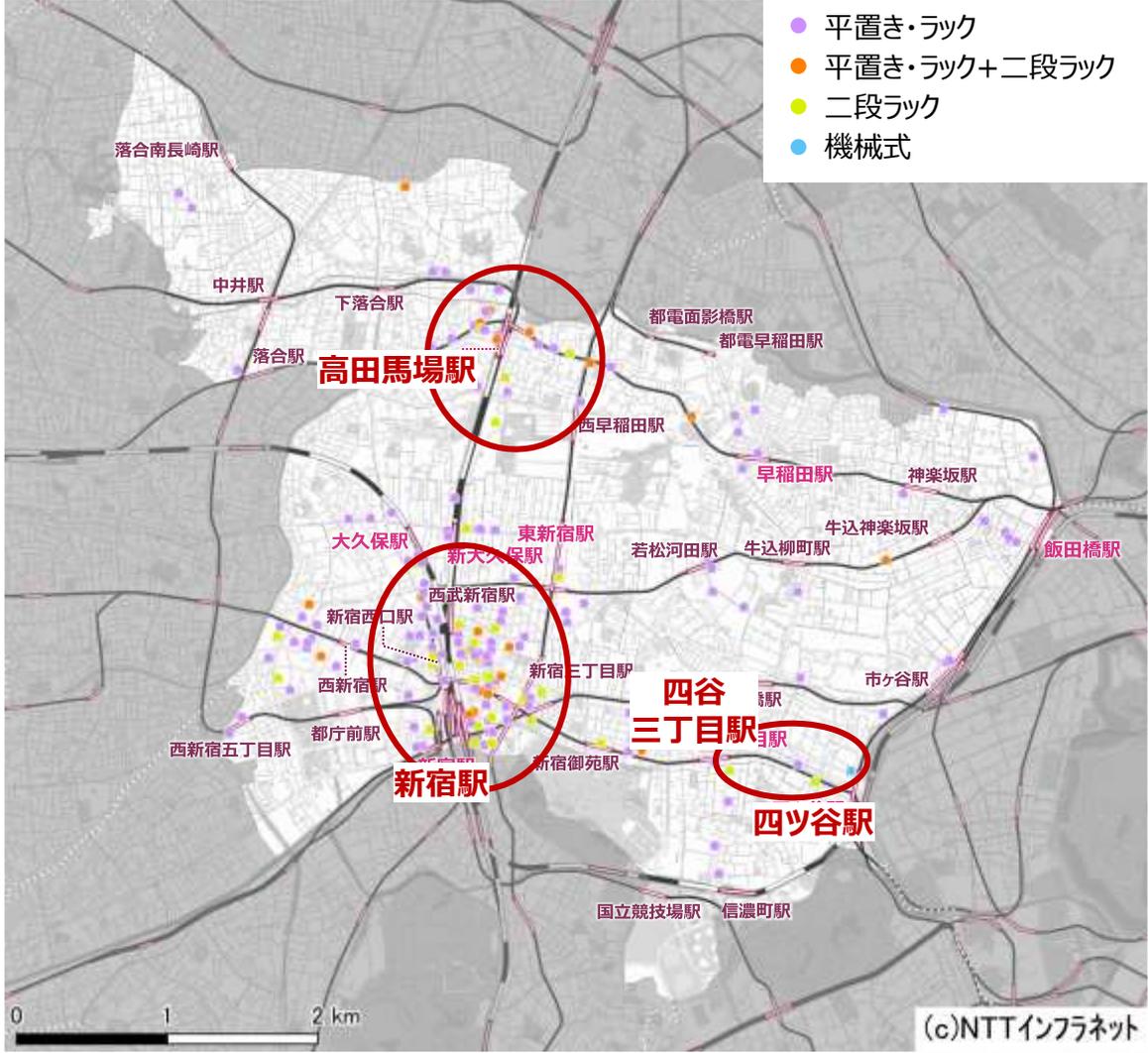


# 附置義務駐輪場の設置状況

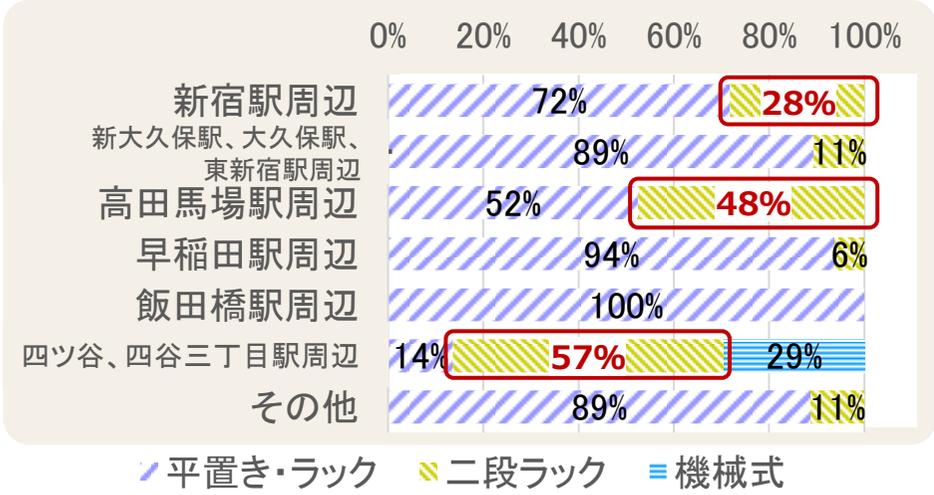
## (5) 構造形式別届出箇所・台数 (エリア別)

● エリア別にみると、新宿駅周辺、高田馬場駅周辺、四ツ谷・四谷三丁目駅周辺で『二段ラック』の割合が多い。

<構造形式別の附置義務駐輪場の設置状況>



<エリア別の構造形式別台数の構成割合>



<エリア別の構造形式別台数の内訳>

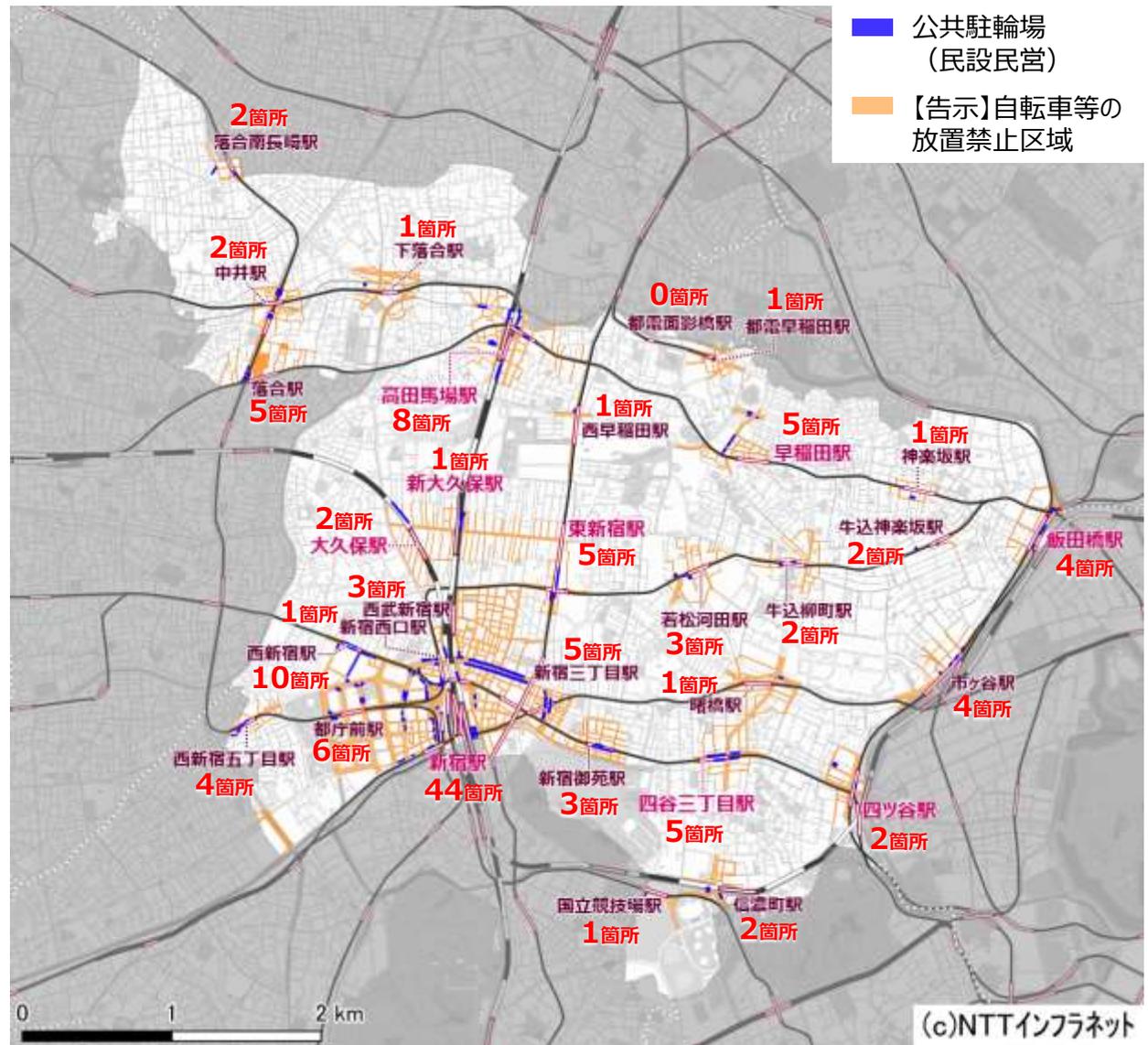
No	エリア	台数 (台)			
		平置き・ラック	二段ラック	機械式	合計
1	新宿駅周辺	6,291	2,473	0	8,764
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	1,152	138	0	1,290
3	高田馬場駅周辺	589	533	0	1,122
4	早稲田駅周辺	422	28	0	450
5	飯田橋駅周辺	196	0	0	196
6	四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	75	313	162	550
7	その他 (実態調査エリア外)	2,567	328	0	2,895
	合計	11,292	3,813	162	15,267

## 2. 区の放置自転車対策の現状

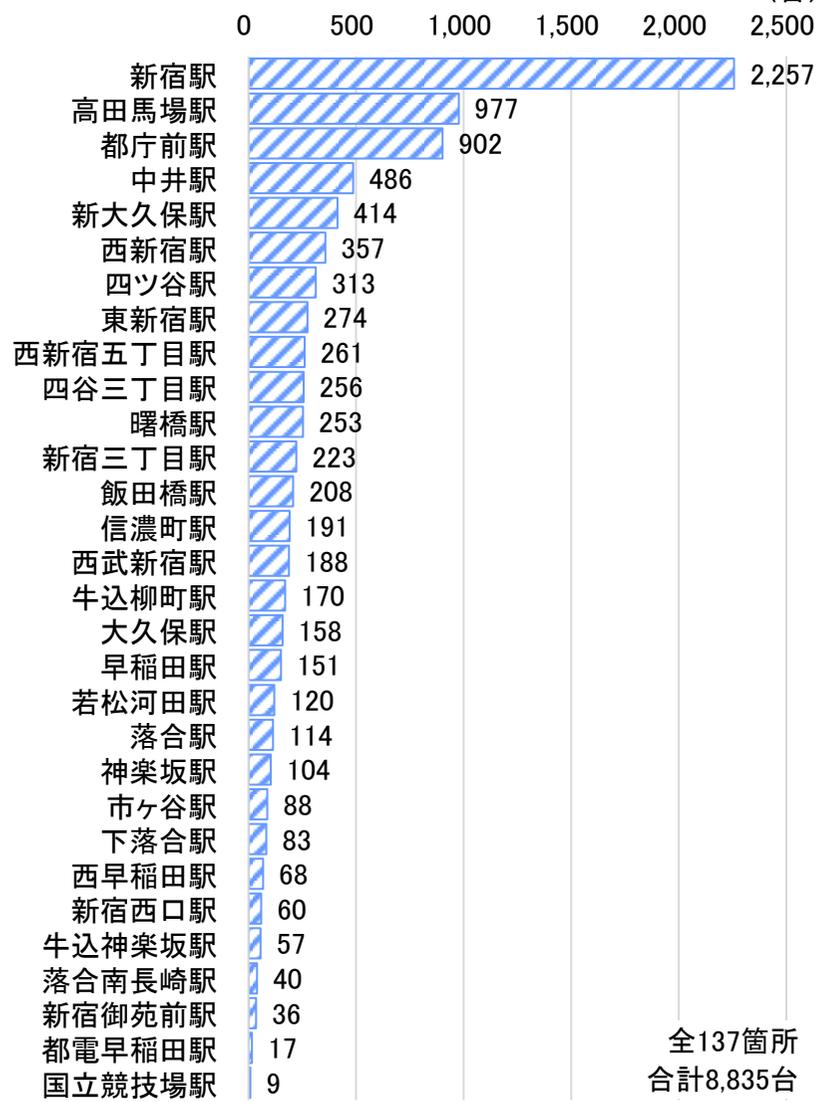
# 公共駐輪場台数

- 新宿区では、区内の鉄道駅から200m程度の範囲において『自転車等の放置禁止区域』を設定。
- あわせて、都電面影橋駅を除く全ての鉄道駅周辺に区内の公共駐輪場（民設民営）を137箇所整備。

＜自転車等の放置禁止区域および公共駐輪場（民設民営）の分布＞



＜公共駐輪場（民設民営）の駅別収容台数＞ (台)



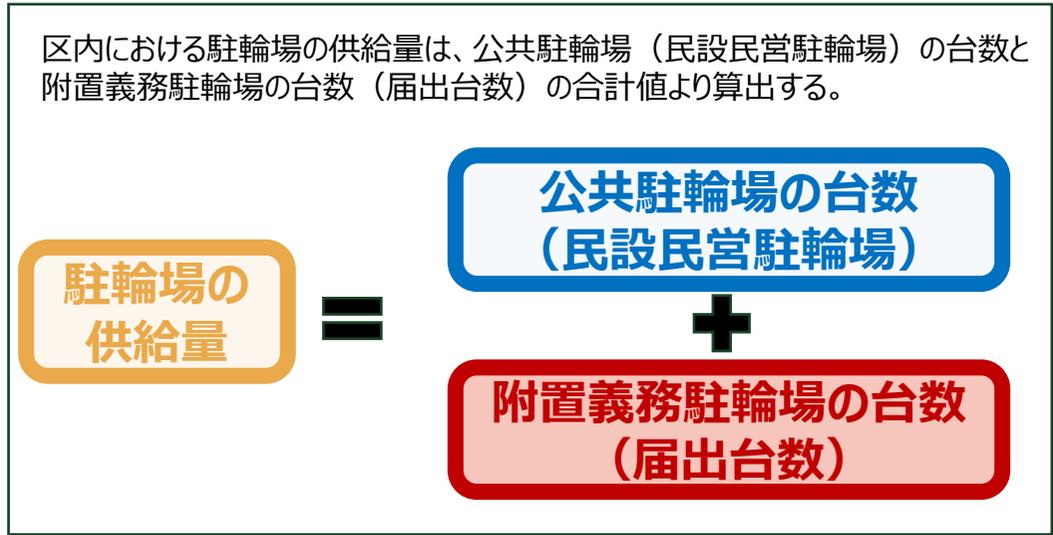
(c)NTTインフラネット

[出典：新宿区提供資料より作成]

# 供給量

- 区内における駐輪場の供給量（＝公共駐輪場と附置義務駐輪場の台数の合計）をみると、区全体では24,102台である。実態調査エリア別では新宿駅周辺が最も多く、次いで新大久保駅周辺が多い状況。

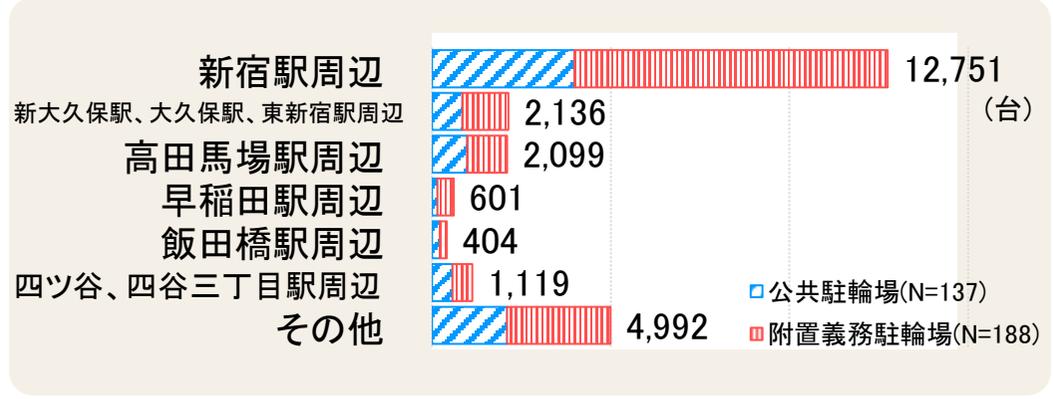
＜駐輪場の供給量の考え方＞



＜区内における駐輪場の供給量＞

No	エリア	公共駐輪場 (民設民営) の台数	附置義務駐輪場の台数 (届出台数)	供給量 (台)	
				(台)	%
1	新宿駅周辺	3,987	8,764	12,751	53%
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	846	1,290	2,136	9%
3	高田馬場駅周辺	977	1,122	2,099	9%
4	早稲田駅周辺	151	450	601	2%
5	飯田橋駅周辺	208	196	404	2%
6	四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	569	550	1,119	5%
7	その他 (実態調査エリア外)	2,097	2,895	4,992	21%
合計		8,835	15,267	24,102	100%

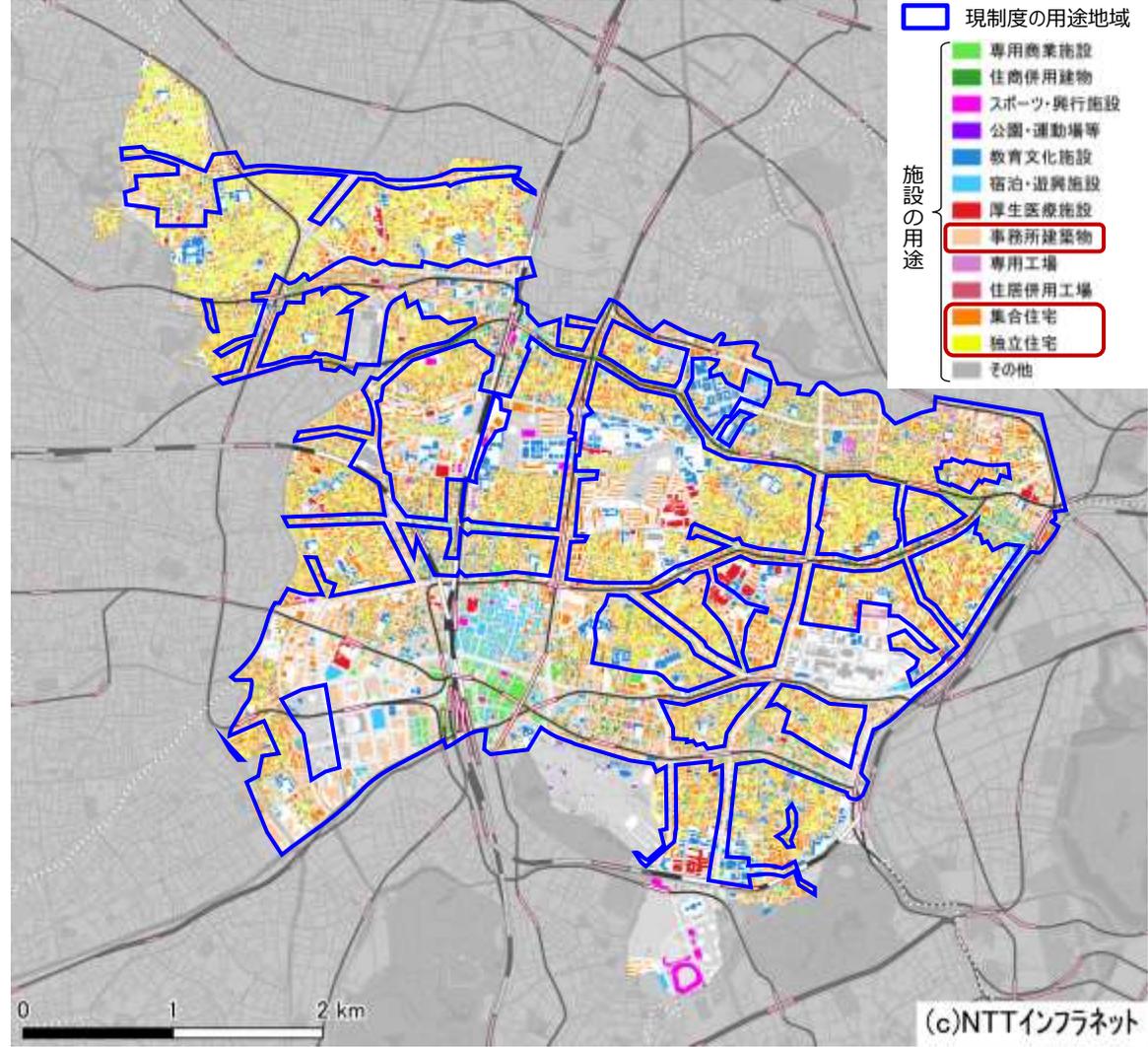
＜エリア別の駐輪場の供給量＞



# 対象用途地域内の建物用途

- 建物用途をみると、駐輪場の附置義務制度の対象となる用途地域（商業地域、近隣商業地域、第2種住居地域、準工業地域）においては、『集合住宅』、『独立住宅』、『住商併用建物』、『事務所建築物』の順に多く、『住宅』や『事務所建築物』が61%を占めている。

<区内の建物用途の分布（平成28年度）>



<対象用途地域内の建物用途別の件数・割合>

No	建物用途	対象用途地域内		区全域	
		件数 (件)	%	件数 (件)	%
1	専用商業施設	879	4%	986	2%
2	<b>住商併用建物</b>	<b>3,715</b>	<b>19%</b>	5,703	11%
3	スポーツ・興行施設	25	0%	91	0%
4	公園・運動場等	34	0%	255	0%
5	教育文化施設	549	3%	1,875	3%
6	宿泊・遊興施設	1,022	5%	1,113	2%
7	厚生医療施設	148	1%	369	1%
8	<b>事務所建築物</b>	<b>3,079</b>	<b>15%</b>	3,791	7%
9	専用工場	173	1%	203	0%
10	住居併用工場	553	3%	737	1%
11	<b>集合住宅</b>	<b>4,736</b>	<b>24%</b>	14,286	26%
12	<b>独立住宅</b>	<b>4,350</b>	<b>22%</b>	23,803	44%
13	その他	691	3%	1,043	2%
	合計	19,954	100%	54,255	100%

# 【参考】 建物用途の定義

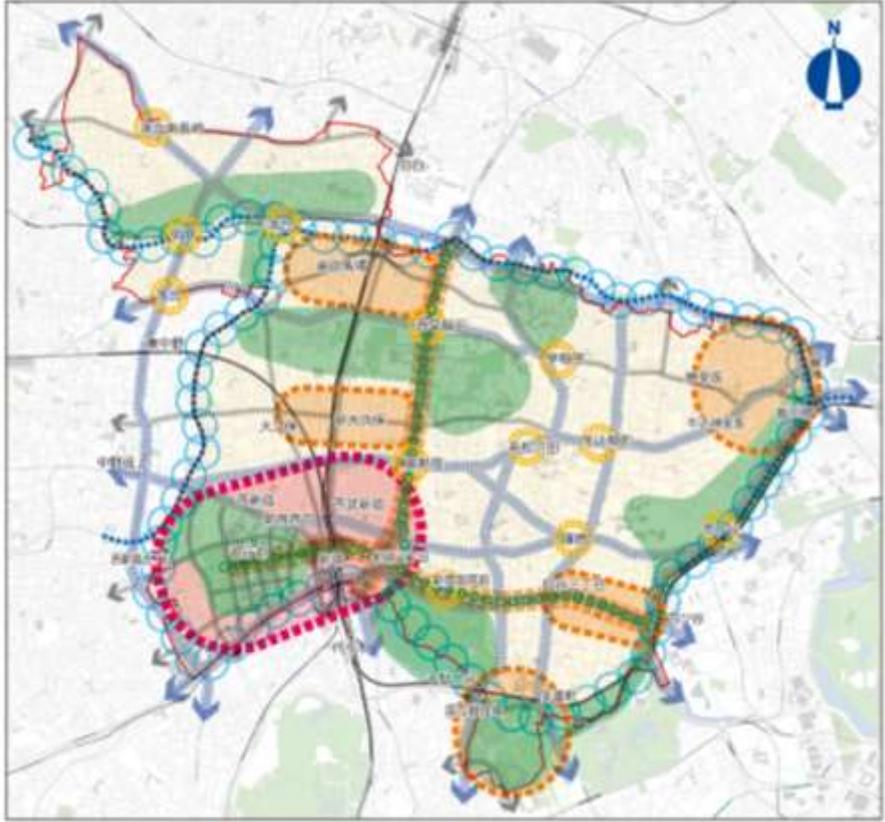
No	建物用途 (○：駐輪場の附置義務制度で対象の用途に該当し得る主なもの)	施設の例
1	○ <b>宿泊・遊興施設</b>	・ホテル、旅館、ユースホステル、バンケット（宴会・結婚式等）を主とする会館、バー、キャバレー、ナイトクラブ、料亭、待合、ソーブランド、モテル、パチンコ店、麻雀屋、ビリヤード、ゲームセンター、カラオケボックス、ダンス教習所、ビデオ鑑賞
2	○ <b>専用商業施設</b>	・デパート、スーパーマーケット、小売店舗、卸売店舗、ガソリンスタンド、飲食店、レンタルショップ、公衆浴場（健康ランド等含む）、サウナ
3	○ <b>住商併用建物</b>	・住居併用店舗、事務所（物販・飲食・美容理容等の店舗、税理・会計・建築等の事務所）、住居地域併用作業所付店舗（とうふ・菓子・パン等の自家用製造販売）
4	○ <b>事務所建築物</b>	・事務所（オフィスビル）、営業店舗（銀行、証券会社、東京ガス・東京電力等）、新聞社、放送局、NTT
5	○ <b>スポーツ・興行施設</b>	・（屋内または観覧席を有するもの）体育館、競技場、野球場、水泳場、スケート場、ボウリング場、競馬競輪場等、道場、劇場、演芸場、映画館
6	○ <b>教育文化施設</b>	・幼稚園、小学校、中学校、高等学校、大学、専修学校、各種専門学校、研修所、研究所養護学校、盲学校、聾学校、美術館、博物館、図書館、公会堂、寺社、教会、町内会館、集会所
7	公園・運動場等	・（屋外利用を主とするもの）公園緑地、運動場、野球場、遊園地、ゴルフ場、テニスコート、屋外プール、馬術練習場、フィールドアスレチック、墓地、ゴルフ練習場、バッティングセンター
8	厚生医療施設	・病院、診療所、保健所、公衆便所（独立したもの）、保育園、託児所、高齢者福祉施設、介護サービス施設、障害者福祉施設、児童福祉施設
9	独立住宅	・専用户建住宅、住宅を主とする塾・教室・医院等の併用建物
10	集合住宅	・都市再生機構・公社・公営住宅、アパート、マンション、独身寮、寄宿舎、学生寮、官舎、テラスハウス
11	専用工場	・右記の専用工場
12	住居併用工場	・右記の併用工場
13	官公庁施設	・官公署及び出先機関、警察署及び派出所、消防署、郵便局、税務署、裁判所、大公使館
14	供給処理施設	・上水施設、電力供給施設（発電所、変電所、但し鉄道関係を除く）、都市ガス供給施設、卸売施設、ごみ焼却施設、リサイクル施設、下水道施設、屠畜場、火葬場
15	その他	倉庫運輸関係施設
16		屋外利用地・仮設建物
17		未利用地等
		・（屋外利用または仮設利用）材料置場、屋外駐車場、屋外展示場（中古車センター等）、飯場、モデルハウス（住宅展示場含む）、野外洗車場
		・工場、作業所、自動車修理工場、洗濯作業を伴うクリーニング店
		・宅地で建物を伴わないもの、建設中で用途不明のもの、区画整理中の宅地、取り壊し跡地、廃屋、埋立地

## 3. 区のみちづくり方針の現状

# まちづくり長期計画

- 区では将来の都市構造として、賑わいと交流を先導する地区を「心（しん）」、高い都市活動を支える幹線道路やその沿道を「軸（じく）」、都市に潤いを与える水辺やみどりのつながりを「環（わ）」を位置づけ。
- 「創造交流の心」、「生活交流の心」、「都市活動軸」、「地域活動軸」において自転車の空間確保を位置づけ。

<将来の都市構造>



心(A)	軸(C)	環(B)	河川・水邊
創造交流の心	都市活動軸	七つの都市の環	
賑わい交流の心	地域活動軸	水とみどりの環	
生活交流の心	賑わい交流軸	美のみどり(A2)の環	

<自転車に関わる記述の抜粋>

## 「創造交流の心」

- ・ 新宿駅周辺は、首都圏・国内・海外とつながる交通結節機能を有するとともに、商業・娯楽・滞在機能、都心居住・公園機能等多様な都市機能が集積しています。
- ・ その特性をさらに伸ばし、多様化・複合化していく新たな創造型産業を育てます。多文化・多世代が集まる地域として、生活する人々や訪れる人々をはじめ**誰もが自由に行き交うことができ**、多様な交流を創造するまちをめざすため、必要な基盤や環境の整備を進めます。このことから、新宿駅周辺を国際的な賑わいと交流を先導する「創造交流の心」と位置づけます。
- ・ また、世界と日本をつなぐ国際観光の中心として拠点整備を進めるとともに、誰もが安全・安心に過ごせる、高い防災機能を備えたまちの整備を進めます。

## 「生活交流の心」

- ・ 下落合、中井、落合、早稲田、曙橋等の駅周辺について、**日常生活圏の核となるエリアを「生活交流の心」と位置づけ、鉄道やバス等の公共交通を中心に、人や自転車等が行き交い集う**利便性の高い立地特性を活かし、防災を含めた生活に必要な情報の発信や人の交流を先導する地域に密着したまちづくりを進めます。
- ・ また、駅前の商店街や周辺の公共施設等と連携して、地域コミュニティの場づくりを進めます。

## 「都市活動軸」

- ・ 広域交通の確保・充実及び沿道にふさわしい土地利用を誘導する都市活動の主要な軸として、**広域的な幹線道路を「都市活動軸」と位置づけ**、円滑な自動車交通の処理、**自転車や歩行者のための安全で快適な空間の確保**、街路樹の整備によるみどりの充実及び沿道建物の不燃化、沿道を含めた賑わい空間の形成などを進めます。

## 「地域活動軸」

- ・ 「都市活動軸」を補助する軸として、地域間の交流を図る**主要な幹線道路を「地域活動軸」と位置づけ**、円滑な自動車交通の処理、**自転車や歩行者のための安全な空間の確保**、街路樹の整備によるみどりの充実及び沿道建物の不燃化、沿道の賑わいの誘導などを進めます。

# まちづくり長期計画（地域別）

- 地域別の方針をみると、駅周辺をはじめとして駐輪場整備を位置づけ。一方で、柏木地域では現制度の対象外である『集合住宅』等への整備を位置づけているほか、新宿駅周辺地域では、『新宿駅前の広場空間では自転車の流入抑制を図る』としており、区内一律での駐輪場整備とする場合に相反が生じ得る。

＜地域別の方針における駐輪場に関する記述の抜粋＞



- 【①四谷地域】
  - ・ **駅や商業施設などの集客施設**は、事業者や商店会などに対して駐車場や**駐輪場の設置**を働きかけていきます。
- 【②単筒地域】
  - ・ **駅周辺に駐輪場を整備**するよう、鉄道事業者等に要請していきます。
  - ・ **未整備の都市計画道路内にある敷地**は、敷地の広場的利用や**駐輪場利用等の暫定的な活用策の検討**を進めていきます。
  - ・ 歩道の拡幅やベンチ等の休憩設備の設置、**駐輪場の整備等により、買い物をしやすい魅力的な商業空間の形成**を進めます。
- 【④若松地域】
  - ・ **駅周辺での自転車の駐輪対策として、駐輪場の整備**等を鉄道事業者等に要請していきます。
- 【⑤大久保地域】
  - ・ **JR 新大久保駅や地下鉄副都心線東新宿駅に、駐輪場を整備**するよう鉄道事業者等に要請していきます。
- 【⑥戸塚地域】
  - ・ **高田馬場駅をはじめとする鉄道駅の周辺には、鉄道事業者の協力を得て駐輪場の整備**を進めます。
- 【⑦落合第一地域】
  - ・ **鉄道駅周辺に駐輪場の整備**を進めるよう、鉄道事業者へ要請していきます。
- 【⑧落合第二地域】
  - ・ **駅前広場や駅周辺の駐輪場**等の鉄道関連施設を充実します。
- 【⑨柏木地域】
  - ・ **集客施設の駐車場及び駐輪場の整備**を図ります。また、**集合住宅等については、建設時に駐車場及び駐輪場の設置**を働きかけていきます。
- 【⑩新宿駅周辺地域】
  - ・ 新宿駅周辺部の交通渋滞を解消するため、幹線道路の整備を促進するとともに、フリンジパーキングの検討を進め、新宿駅周辺への交通流入を抑制します。また、新宿駅東口の商業地を安心してゆったりと散策できるような歩行者空間を生み出すため、モール化を検討します。あわせて、**新宿駅前の広場空間では自転車の流入抑制を図る**とともに、駅周辺全体の賑わいと交流を生み出すための交通システムとして、**シェアサイクルの推進や公共駐輪場の整備**検討を進めます。
  - ・ **関係機関と協力して駐輪場の確保**に努めます。あわせて、**マンションや集客施設等への駐輪場の設置**を誘導します。また、地域特性にあわせた自転車走行空間を確保します。

柏木地域では、現制度の対象外である「集合住宅」等を位置づけ

新宿駅周辺地域では、「新宿駅前の広場空間では自転車の流入抑制を図る」と位置づけ

## 4. 現状のまとめと課題

# 現状のまとめと課題

## 現状

- 区内の附置義務駐輪場は、届出箇所数が188箇所、届出台数は15,267台
- そのうち、**利用されづらい『1階以外』の台数が全体の63%、『二段ラック』の台数が全体の25%**を占める
- 附置義務駐輪場の施設用途では、**『店舗』と『学習・教養』で全体の9割弱**を占める
- 公共駐輪場を137箇所、8,835台整備
- **駐輪場の供給量※は区全体で24,102台**  
※公共駐輪場と附置義務駐輪場の台数の合計
- 現制度の対象となる用途地域においては、**『住宅』や『事務所建築物』が61%**を占めている
- 新宿区まちづくり長期計画（都市マスタープラン）の地域別の方針をみると、駅周辺をはじめとして駐輪場整備を位置づけ
- 一方、柏木地域では**現制度対象外の『集合住宅』等を位置づけ**ているほか、新宿駅周辺地域では、**『新宿駅前の広場空間では自転車の流入抑制を図る』**と位置づけ

## 課題

- 1. 放置自転車対策に有効的な駐輪場整備につながっていない**  
**○利用されづらい駐輪場**
  - 利用されにくい中層階や屋上等で整備されるケースが多く、十分に活用されていない
- 実態と乖離した台数基準**
  - 現状の整備台数の基準が、実態と合わず過剰になっている場合がある
  - 小売店・飲食店などでは、業態を問わず一律の基準となっているため、実際の駐輪需要と乖離している場合がある
- 2. 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見される**
  - 附置義務制度の対象外である「ワンルーム以外の集合住宅」や「事務所系建物」では、自転車通勤や業務活動での自転車利用が進む中で、放置自転車の発生が散見される
- 3. まちづくりの方針と相反することがある**
  - 区内一律の基準のため、地域によっては目指すまちづくりの方向性と相反してしまうことが危惧される

# 5. 駐輪場の附置義務制度の見直し に向けた分析

# 駐輪場の附置義務制度の見直しに向けた分析

- 現行の駐輪場の附置義務制度の見直しに向けて、課題を深掘りするために以下の分析を実施。

表1-4 今回の分析の視点と内容

視点	今回の分析内容
<p><b>1. 放置自転車対策に有効的な駐輪場整備につながっていない</b></p>	<p><b>○利用されづらい駐輪場</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 利用されにくい中層階や屋上等で整備されるケースが多く、十分に活用されていない</li> </ul> <p><b>○実態と乖離した台数基準</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 現状の整備台数の基準が、実態と合わず過剰になっている場合がある</li> <li>• 小売店・飲食店などでは、業態を問わず一律の基準となっているため、実際の駐輪需要と乖離している場合がある</li> </ul>
<p><b>2. 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見される</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 附置義務制度の対象外である「ワンルーム以外の集合住宅」や「事務所系建物」では、自転車通勤や業務活動での自転車利用が進む中で、放置自転車の発生が散見される</li> </ul>
<p><b>3. まちづくりの方針と相反することがある</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 区内一律の基準のため、地域によっては目指すまちづくりの方向性と相反してしまうことが危惧される</li> </ul>

# 利用されづらい駐輪場 ～分析の流れ～

- 区内の附置義務駐輪場を対象に、駐輪場の運用有無に関する運用状況の分析、ならびに運用が確認できた駐輪場に対する利用状況の分析を行う。

<今回の分析の対象と流れ>

区内の附置義務駐輪場  
(188箇所)

運用状況の分析  
(188箇所)

利用状況の分析  
(運用が確認できた箇所)

- 届出箇所のうち、どの程度が運用されているか（運用の有無）。
- 運用状況に関連する因子は何か。

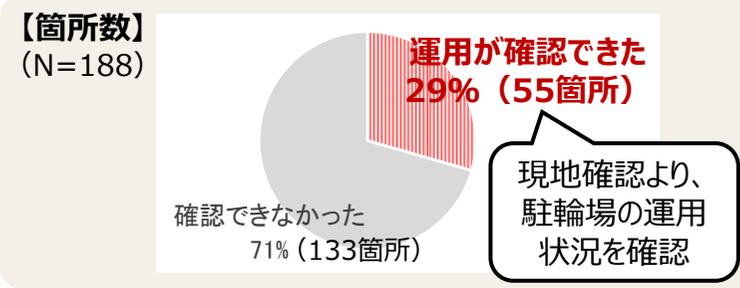
- 運用されている駐輪場の利用率はどの程度か。
- 駐輪場の利用率に関連する因子は何か。

# 利用されづらい駐輪場 ～運用状況の分析～

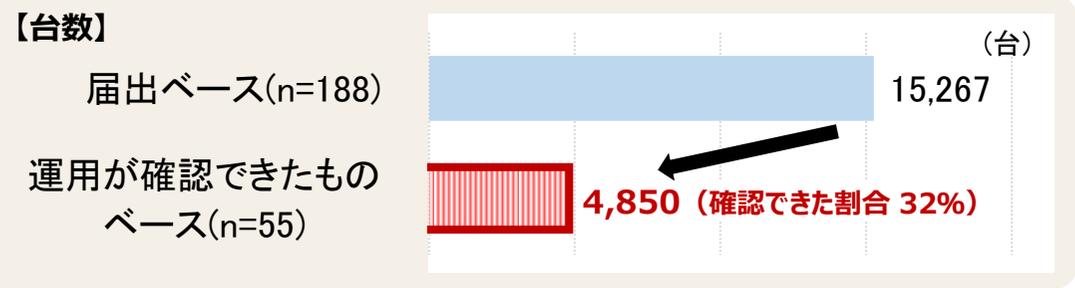
## (1) 運用が確認できた箇所と台数

- 現地確認の結果より、運用が確認できた駐輪場は届出ベースの約1/3の55箇所、計4,850台であった。
- エリア別では、新宿駅周辺で運用が確認できた割合が最も少なく、89⇒10箇所、8,764⇒1,374台。

<運用が確認できた箇所の割合>



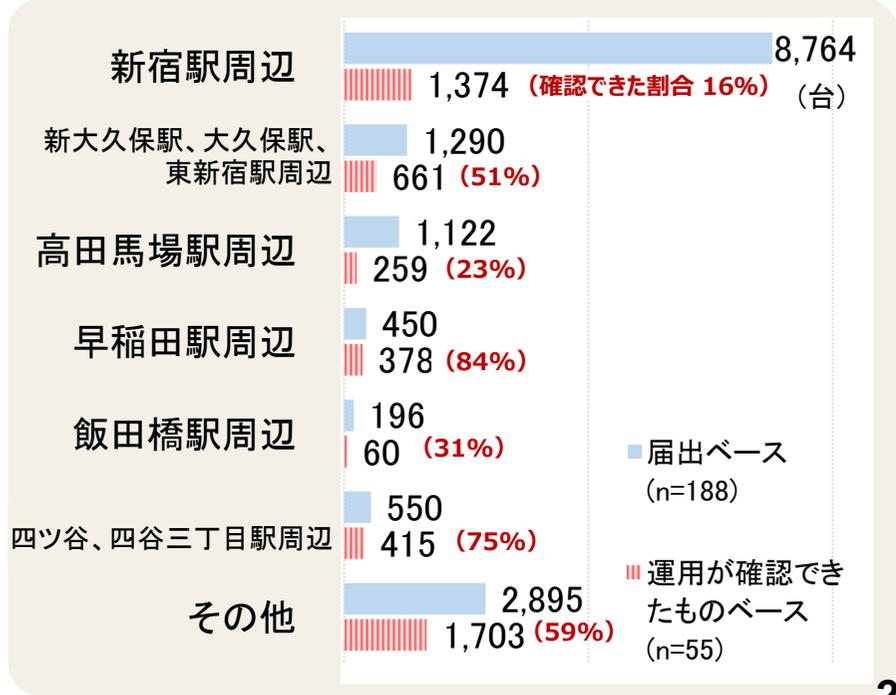
<区内の附置義務駐輪場の台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>



<区内の箇所数、台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>

No	エリア	届出ベース		運用が確認できたものベース				
		箇所	台数 (台)	箇所	確認できた割合	台数 (台)	確認できた割合	
1	新宿駅周辺	89	8,764	10	11%	1,374	16%	
2	実態調査エリア	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	17	1,290	6	35%	661	51%
3		高田馬場駅周辺	21	1,122	7	33%	259	23%
4		早稲田駅周辺	6	450	5	83%	378	84%
5		飯田橋駅周辺	5	196	1	20%	60	31%
6		四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	5	550	1	20%	415	75%
7		その他（実態調査エリア外）	45	2,895	25	56%	1,703	59%
	合計	188	15,267	55	29%	4,850	32%	

<エリア別の台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>

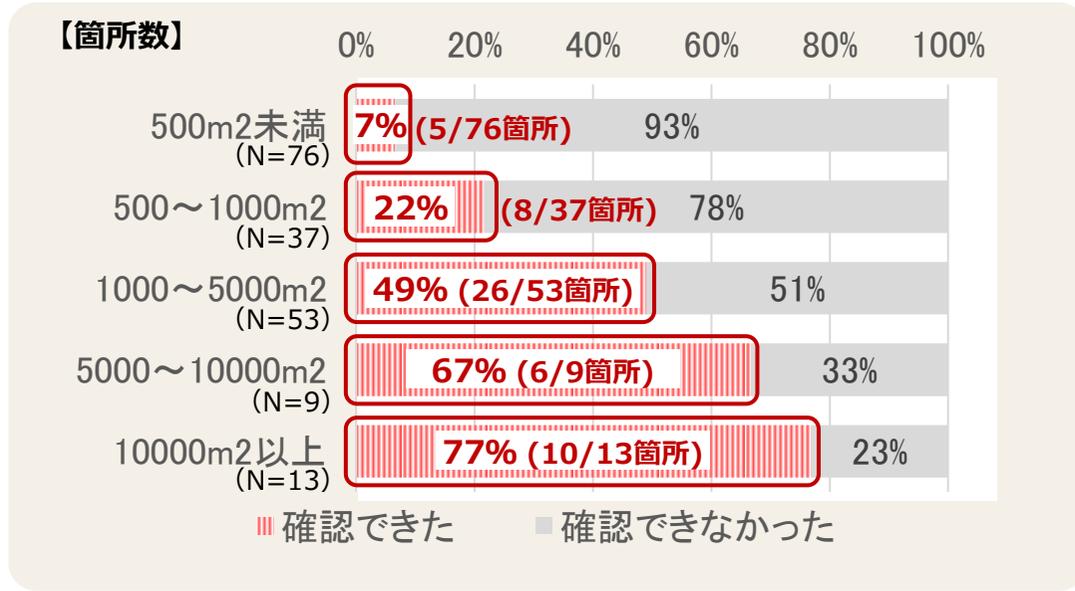


# 利用されづらい駐輪場 ～運用状況の分析～

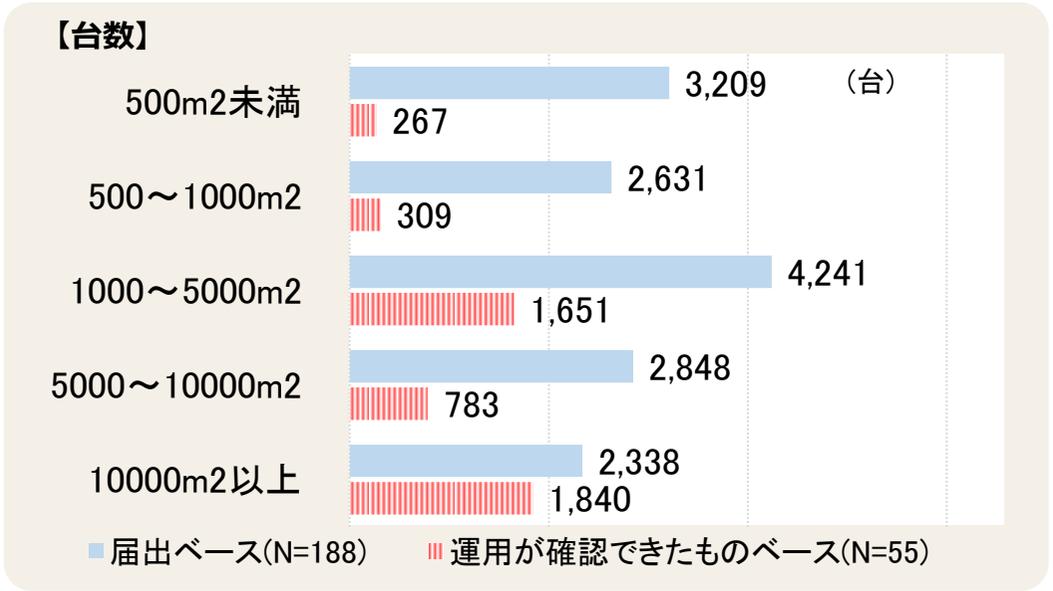
## (2) 敷地面積別の運用が確認できた箇所と台数

● 附置義務駐輪場の運用状況を敷地面積別にみると、敷地面積が小さいほど運用が確認できた割合が低くなる傾向。『500m<sup>2</sup>未満』で運用が確認できた割合は僅か7%という状況。

<敷地面積別の運用が確認できた箇所の割合>



<敷地面積別の台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>



<敷地面積別の箇所数、台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>

No	設置階数	届出ベース	
		箇所	台数 (台)
1	500m <sup>2</sup> 未満	76	3,209
2	500～1000m <sup>2</sup>	37	2,631
3	1000～5000m <sup>2</sup>	53	4,241
4	5000～10000m <sup>2</sup>	9	2,848
5	10000m <sup>2</sup> 以上	13	2,338
6	合計	188	15,267



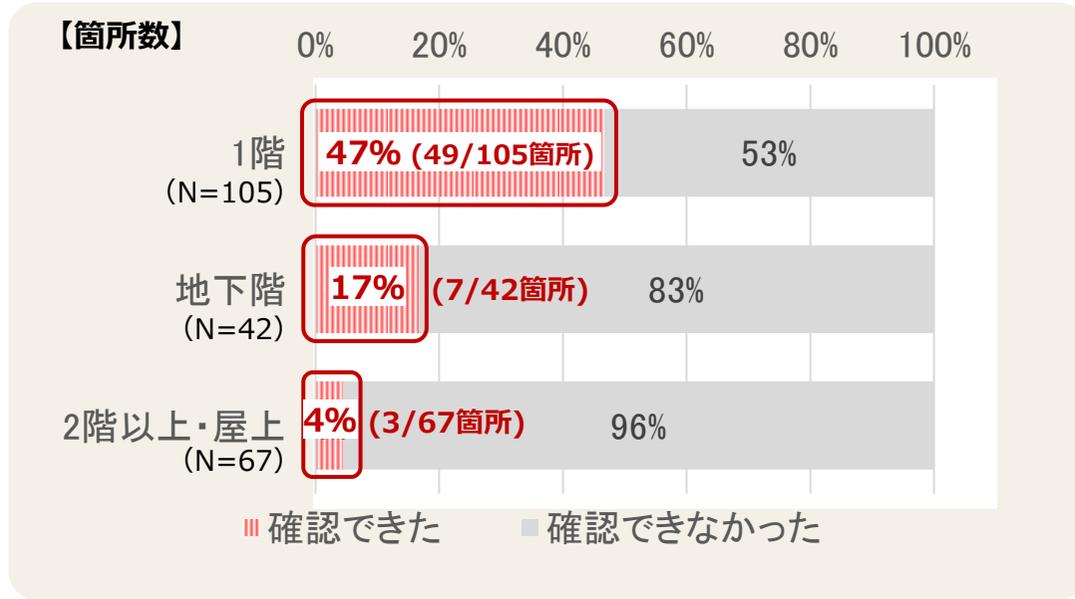
運用が確認できたものベース			
箇所	確認できた割合		確認できた割合
	確認できた割合	台数 (台)	
5	7%	267	8%
8	22%	309	12%
26	49%	1,651	39%
6	67%	783	27%
10	77%	1,840	79%
55	29%	4,850	32%

# 利用されづらい駐輪場 ～運用状況の分析～

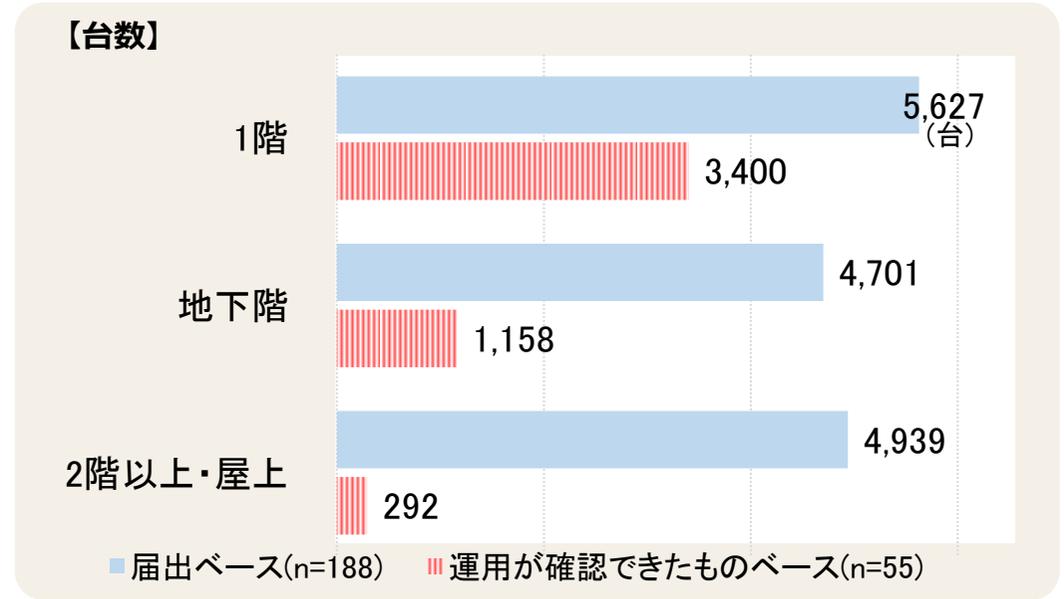
## (3) 施設階数別の運用が確認できた箇所と台数

- 附置義務駐輪場の運用状況を設置階数別にみると、『1階』で運用が確認できた割合は47%。
- 『地下階』、『2階以上・屋上』で運用が確認できた割合はそれぞれ17%と4%という状況。

<設置階数別の運用が確認できた箇所の割合>



<設置階数別の台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>



<設置階数別の箇所数、台数（届出／運用が確認できたものベースの比較）>

No	設置階数	届出ベース		運用が確認できたものベース			
		延べ箇所※	台数 (台)	延べ箇所※	確認できた割合	台数 (台)	確認できた割合
1	1階	105	5,627	49	47%	3,400	60%
2	地下階	42	4,701	7	17%	1,158	25%
3	2階以上・屋上	67	4,939	3	4%	292	6%
4	合計	214	15,267	59	28%	4,850	32%

※箇所数は1施設の複数階に駐輪場が設置されている場合があるため述べ数としてカウントし、台数は階数別にカウント

# 利用されづらい駐輪場 ～利用状況の分析～

- 運用が確認された附置義務駐輪場において、届出上の収容台数に対するピーク時の利用率は50%。
- 敷地面積別では、『500m<sup>2</sup>未満』においてはその他の敷地面積に比べ、利用率が低下する傾向。
- 設置階数・構造形式別では、『2階以上・屋上』や『地下階』、『二段ラック』において利用率が低下する傾向。

＜附置義務駐輪場のピーク時利用率の算出方法＞

<b>【集計対象】</b> ・附置義務駐輪場のうち、 実態調査エリア内で 運用が確認できた 30箇所	<b>【算出方法】</b> ・附置義務駐輪場のピーク時利用率 =ピーク台数合計※1(台)／収容台数合計※2(台) ※1 届出ベースの収容台数の合計 ※2 ピーク台数合計：各駐輪場の平日・休日のピーク 台数のうち最大値を合計したもの
----------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

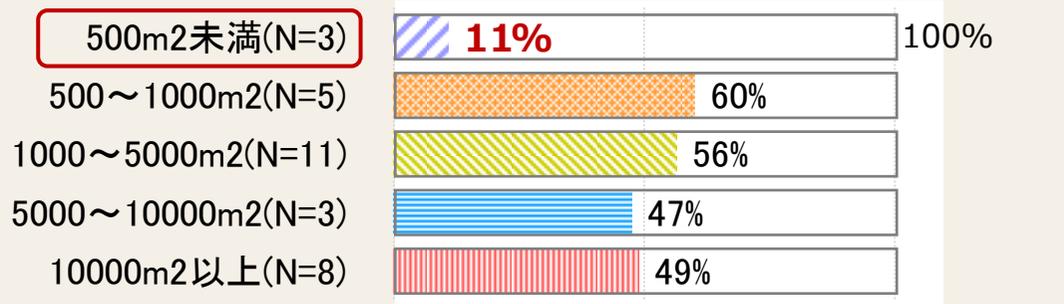
＜附置義務駐輪場全体のピーク時利用率＞



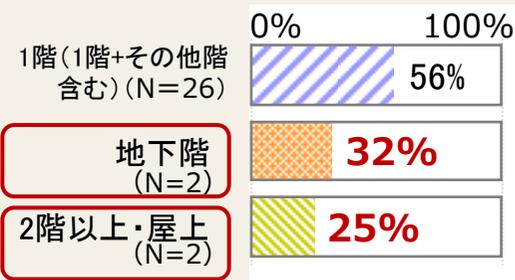
＜対象の附置義務駐輪場におけるピーク時利用率＞

	箇所数	収容台数合計	ピーク台数合計	利用率
全体	30	2,985	1,494	50%
<b>敷地面積</b>				
500m <sup>2</sup> 未満	3	121	13	11%
500～1000m <sup>2</sup>	5	213	128	60%
1000～5000m <sup>2</sup>	11	826	466	56%
5000～10000m <sup>2</sup>	3	398	189	47%
10000m <sup>2</sup> 以上	8	1,427	698	49%
<b>設置階数</b>				
1階 (1階+その他階含む)	26	2,248	1,270	56%
地下階	2	551	177	32%
2階以上・屋上	2	186	47	25%
<b>構造形式</b>				
平置き・ラック	21	1,914	1,036	54%
平置き・ラック+二段ラック	6	884	414	47%
二段ラック	3	187	44	24%

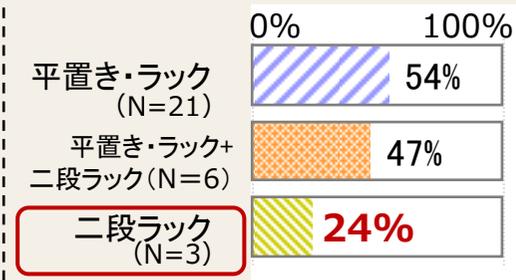
＜敷地面積別のピーク時利用率＞



＜設置階数別のピーク時利用率＞



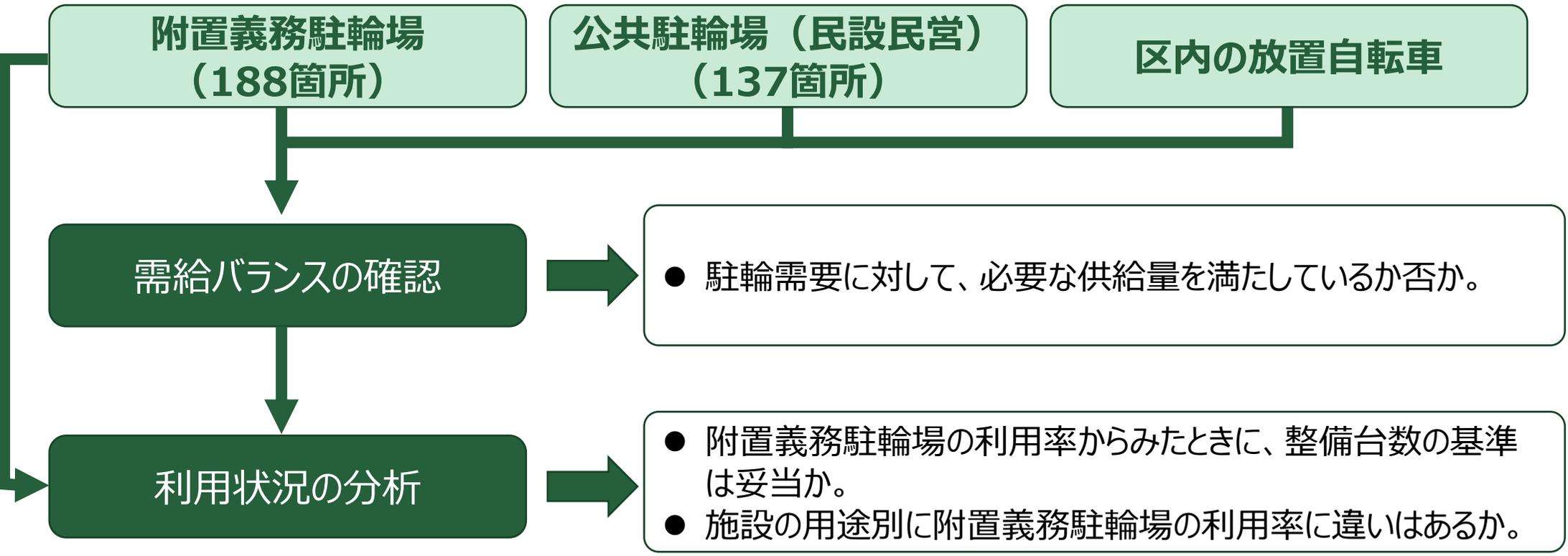
＜構造形式別のピーク時利用率＞



# 実態と乖離した台数基準 ~分析の流れ~

- 区内の駐輪需要に対する駐輪場の供給量に関する分析、ならびに附置義務駐輪場の利用率からみたときの整備台数の基準に関する分析を行う。

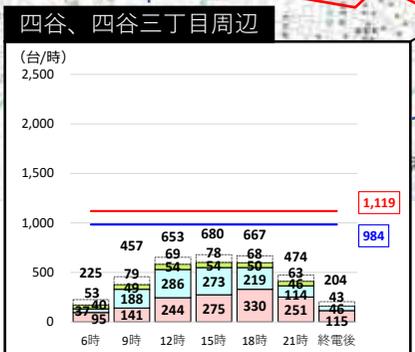
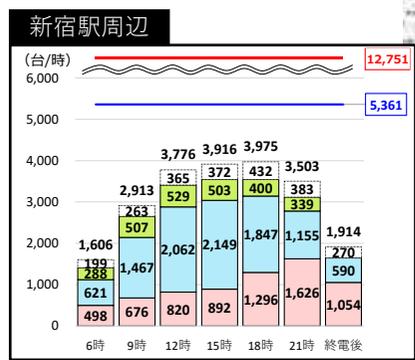
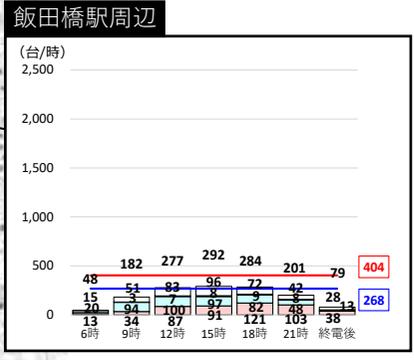
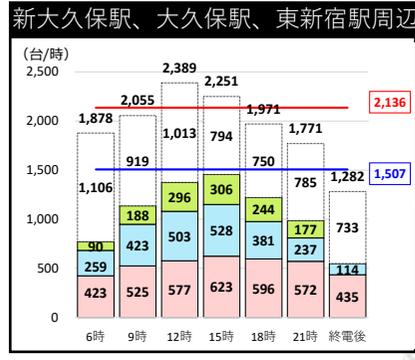
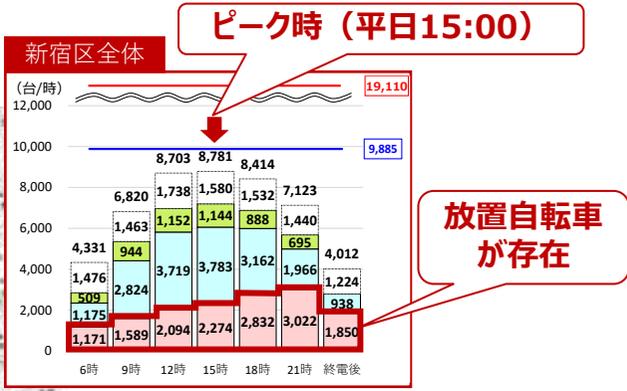
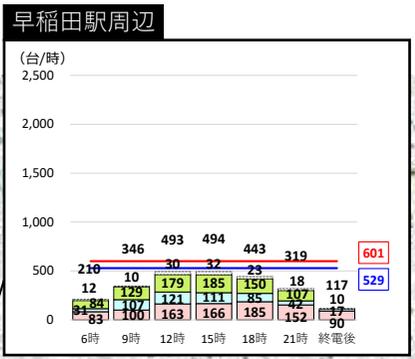
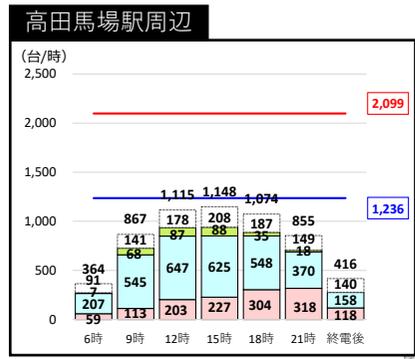
<今回の分析の対象と流れ>



# 実態と乖離した台数基準 ~需給バランスの確認~

- 今回の調査エリア内での需給バランスをみると、区全体ではピーク時において駐輪場の供給量（9,885台）が需要量（7,201台）を満たしているが、一方で、2,274台の放置自転車が存在している状況。
- また、今後の更なる都市開発や自転車活用の推進により、駐輪需要の更なる増加が見込まれる状況。

## ◆ 駐輪場所別駐輪台数の推移（平日：自転車）



### 凡例

- 駐輪場所別需要量
- 施設内駐輪 (白)
- 附置義務駐輪場 (黄)
- 公共駐輪場 (青)
- 放置自転車 (赤)

— 供給量① (公共駐輪場台数 + 附置義務駐輪場の申請台数)  
 — 供給量② (公共駐輪場 + 現地確認できた附置義務駐輪場台数)

※ 放置自転車：公道上に駐輪していて、利用者が自転車から離れている自転車のこと  
 ※ 施設内駐輪：住宅の庭やマンション等の施設の敷地内に駐輪している自転車のこと、駐輪場を確保すべき需要量とは見なしていない。

# 実態と乖離した台数基準 ~利用状況の分析~

## ■設置階 1階の利用状況

- 利用率が過少に評価されないよう『1階』に設置された附置義務駐輪場に着目すると、ピーク台数による利用率は57%であり、整備台数の基準が過剰の可能性。
- 施設用途別にみると、最も件数が多い『店舗用途』の利用率は51%。

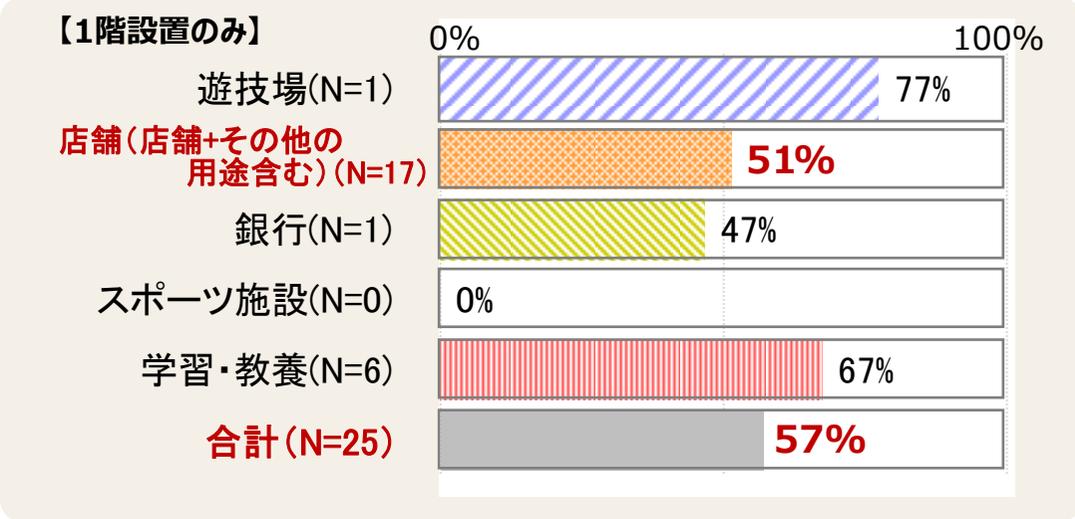
対象	箇所数
1階	25
1階+その他階	1
地下階	2
2階以上・屋上	2
全体	30

利用率が過少に評価されないよう『1階』を対象に分析

<施設用途別の収容台数と利用率（1階設置のみ）>

施設の用途	箇所	収容台数(台)	ピーク台数(台)	利用率
遊技場	1	190	147	77%
<b>店舗(店舗+その他の用途含む)</b>	<b>17</b>	<b>1,391</b>	<b>715</b>	<b>51%</b>
銀行	1	30	14	47%
スポーツ施設	0	0	0	0%
学習・教養	6	414	279	67%
<b>合計*</b>	<b>25</b>	<b>2,025</b>	<b>1,155</b>	<b>57%</b>

<施設用途別の附置義務駐輪場の利用率（1階設置のみ）>



※計25箇所 2,025台のうち、2箇所 46台分（いずれも『店舗』用途）は地上階設置による台数50%削減の特例（平成31年1月1日より施行）を適用している

# 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見 ～分析の流れ～

- 区内の放置自転車を対象に、現制度の対象外のエリア（用途地域）ならびに施設（施設の用途）の観点から、放置自転車の発生状況についての分析を行う。

<今回の分析の対象と流れ>

区内の放置自転車



用途地域の分析  
(現制度の対象外のエリア)



- 現制度の対象外のエリア（用途地域）で、放置自転車が発生しているか。
- どの用途地域で放置自転車が多いか。



施設の用途の分析  
(現制度の対象外の施設)



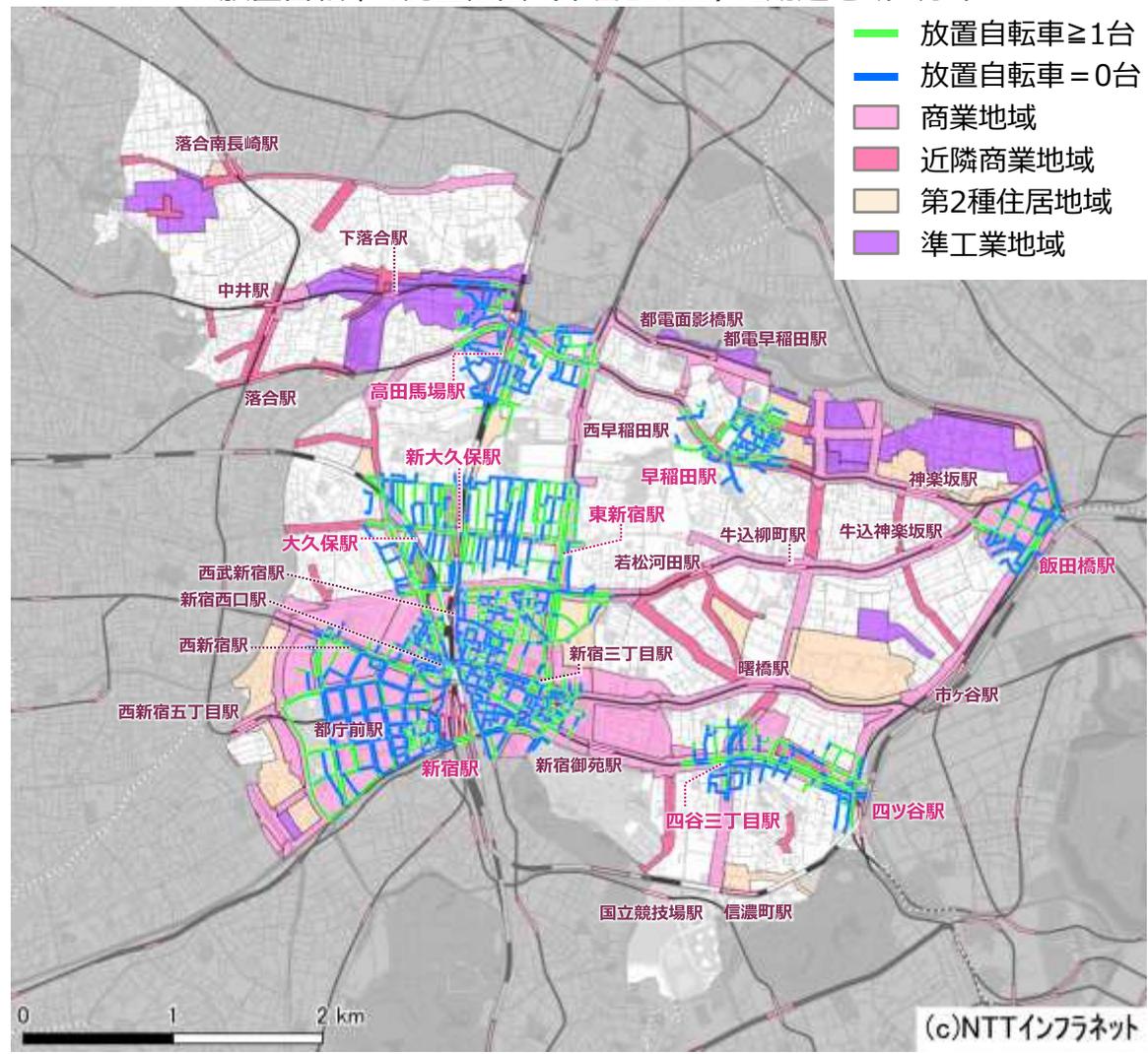
- 現制度の対象外の施設（施設の用途）で、放置自転車が発生しているか。
- どの施設の用途で放置自転車が多いか。

# 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見 ～用途地域の分析～

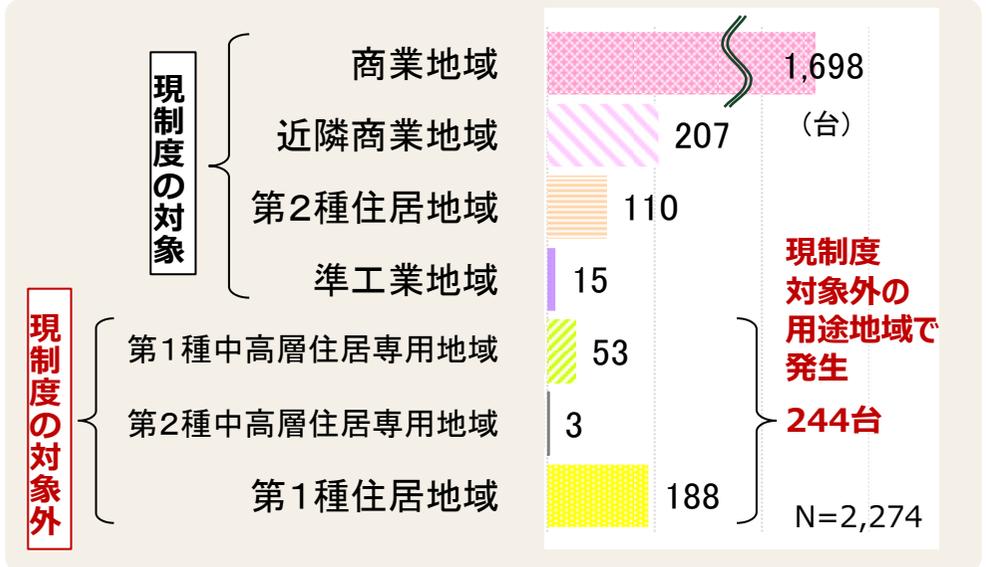
## ■用途地域×放置台数

- 今回の調査エリア内において、放置自転車のピーク台数は2,274台（平日15:00）。
- このうち、対象外の用途地域においては計244台の放置自転車が発生しており、内訳として『第1種住居地域』が188台を占めている。

＜放置自転車の発生区画（平日15:00）と用途地域の分布＞



＜用途地域別の放置自転車の発生状況（平日15:00）＞



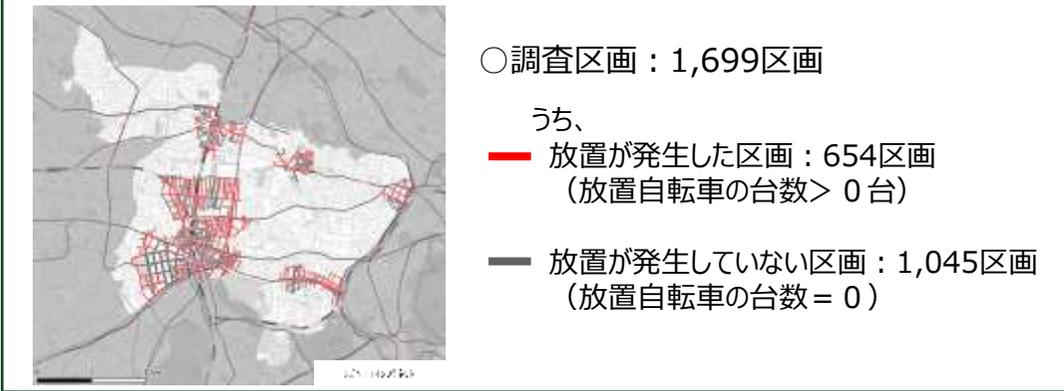
No	用途地域	放置自転車 (台)	%
1	商業地域	1,698	75%
2	近隣商業地域	207	9%
3	第2種住居地域	110	5%
4	準工業地域	15	1%
5	小計	2,030	89%
6	第1種中高層住居専用地域	53	2%
7	第2種中高層住居専用地域	3	0%
8	<b>第1種住居地域</b>	<b>188</b>	<b>8%</b>
9	小計	<b>244</b>	<b>11%</b>
	合計	2,274	100%

# 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見 ～施設の用途の分析～

## ■ 対象外用途×建物用途

● 放置自転車の調査区画における建物用途をみると、放置自転車が発生した区画において『事務所系建築物』、『集合住宅』、『住商併用建物』が多い状況。

<放置自転車台数調査（平日15:00）における調査区画>



<建物用途別の調査区画に含まれる区画数（放置が発生した区画のみ）>



<建物用途別の調査区画に含まれる区画数>

No	建物用途の種類	放置が発生した区画 (N=654区画)		全調査区画 (N=1,699区画)	
		含まれる区画数	%※	含まれる区画数	%※
1	事務所建築物	446	68%	944	56%
2	住商併用建物	312	48%	652	38%
3	集合住宅	291	44%	677	40%
4	専用商業施設	213	33%	515	30%
5	宿泊・遊興施設	187	29%	474	28%
6	独立住宅	139	21%	390	23%
7	教育文化施設	114	17%	285	17%
8	その他	95	15%	229	13%
9	厚生医療施設	37	6%	74	4%
10	住居併用工場	19	3%	52	3%
11	公園・運動場等	17	3%	31	2%
12	スポーツ・興行施設	10	2%	35	2%
13	専用工場	3	0%	10	1%

※各調査区画には複数の建物が含まれるため、割合の合計値は100%にならない

# まちづくりの方針と相反 ～分析の流れ～

- 区内の地域・地区別のまちづくりの動向を整理し、都市マスタープランよりも具体の記述や相反し得る内容についての深掘りを行う。

<今回の分析の対象と流れ>

区内の地域・地区



地域・地区別のまちづくりの動向の整理

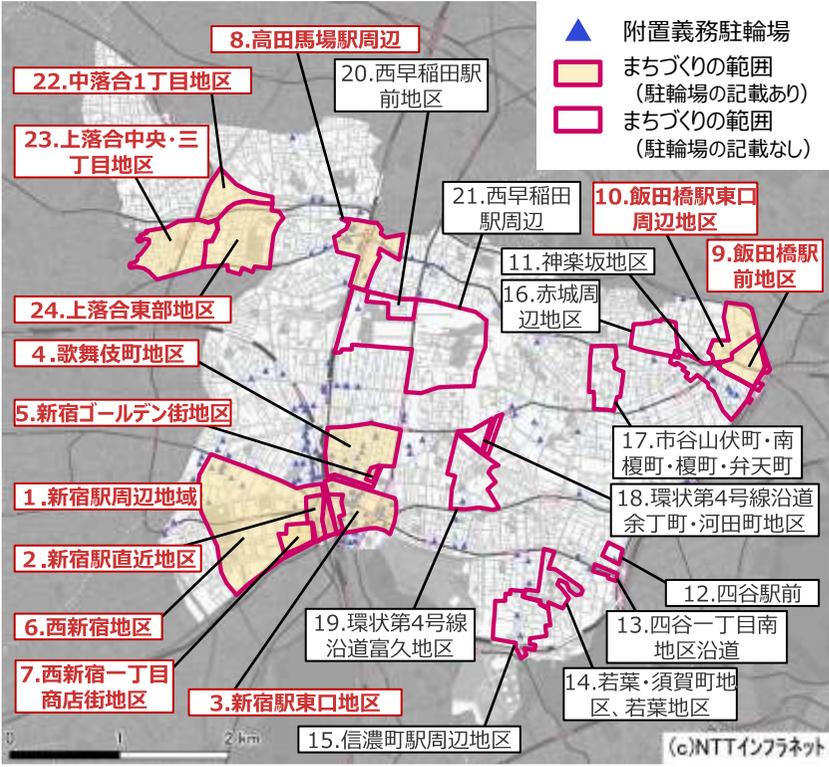


- どのような地域・地区のまちづくりにおいて、駐輪場に関する方針が立てられているか。
- 都市マスタープランよりも具体の記述はあるか、区内一律の基準とした場合に相反し得る内容はあるか。

# まちづくりの方針と相反 ～地域・地区別のまちづくりの動向の整理～

● 区内のまちづくりの方針をみると、新宿駅や高田馬場駅、飯田橋周辺等において駐輪場に関して記載。

<各地域・地区における主なまちづくりの方針の範囲>



<各地域・地区における主なまちづくりの方針・ルール>

エリア	No	地域/地区	まちづくりの方針・ルール	駐輪場の記載の有無
実態調査エリア	新宿駅周辺	1 新宿駅周辺地域	新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン (H28.3)	○
		2 新宿駅直近地区	新宿の拠点再整備方針 (H30.3)	○
		3 新宿駅東口地区	新宿駅東口地区まちづくりビジョン (H31.3)	○
			新宿駅東口地区地区計画 (R3.4変更)	○
			新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針(R5.3)	○
		4 歌舞伎町地区	歌舞伎町まちづくり誘導方針(H21.11改定) 歌舞伎町街並みデザインガイドライン (H25.4)	○
		5 新宿ゴールデン街地区	新宿ゴールデン街まちの将来像 (H30.7)	○
	6 西新宿地区	西新宿地区まちづくり指針 (R3.4)	○	
	高田馬場駅周辺	7 西新宿一丁目商店街地区	西新宿一丁目商店街地区まちづくり構想 (R3.2)	○
		8 高田馬場駅周辺	高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針 (R4.7)	○
	飯田橋駅周辺	9 飯田橋駅前地区	飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン (R4.8)	○
		10 飯田橋駅東口周辺地区	飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想 (H31.3)	○
		11 神楽坂地区	神楽坂三・四・五丁目地区地区計画(R5.8変更)	
四谷、四谷三丁目周辺	12 四谷駅前	四谷駅前地区まちづくり誘導方針 (H24.3)、 四谷駅周辺地区地区計画 (H25.12) 等		
	13 四谷一丁目南地区沿道	四谷一丁目南地区沿道まちづくりの方向性(H29.3)		
その他 (実態調査エリア外)	14 若葉・須賀町地区、若葉地区	若葉・須賀町地区まちの将来像 (R5.5)、 若葉地区まちの将来像 (R5.6)		
	15 信濃町駅周辺地区	信濃町駅周辺地区まちづくり構想 (H30.6)		
	16 赤城周辺地区	赤城周辺地区地区計画 (H30.12変更)		
	17 市谷山伏町・南榎町・榎町・弁天町	牛込台西北地区地区計画 (H30.3)		
	18 環状第4号線沿道余丁町・河田町地区	(勉強会にて検討中)		
	19 環状第4号線沿道富久地区	(富久地区まちづくり協議会にて検討中)		
	20 西早稲田駅前地区	(西早稲田駅前地区まちづくり協議会にて検討中)		
	21 西早稲田駅周辺	西早稲田駅周辺地区まちづくり構想 (H23.2)		
	22 中落合1丁目地区	中落合1丁目地区まちづくりガイドライン (H28.8改定)	○	
	23 上落合中央・三丁目地区	上落合中央・三丁目地区まちづくりガイドライン(R2.1改定)	○	
	24 上落合東部地区	上落合東部地区まちづくりガイドライン(R2.2)	○	

# まちづくりの方針と相反 ～地域・地区別のまちづくりの動向の整理～

● 地域・地区別のまちづくりの方針における駐輪場に関する記述は、都市マスタープランと同程度の内容。各地域・地区のまちづくりの方針として、地域特性に応じたより具体的な駐輪対策が示されていないことも課題。

<各地域・地区におけるまちづくりの方針・ルール（駐輪場に関する記載があるものを抜粋）>

エリア	No	地域／地区	まちづくりの方針・ルール	駐輪場に関する方針の記載	
実態調査エリア	新宿駅周辺	1	新宿駅周辺地域まちづくりガイドライン (H28.3)	・ <b>広場の滞留空間内は自転車の乗入れを抑制</b> し、 <b>広場外縁部等で自転車等駐輪場の配置</b> を誘導 ・自転車等駐輪場の適切な配置や、 <b>民間開発等に伴う利便性が高い公共駐輪場整備</b> 等を誘導	
		2	新宿駅直近地区	新宿の拠点再整備方針 (H30.3)	・ <b>自転車流入の抑制に向けた駐輪場の再配置</b>
		3	新宿駅東口地区	新宿駅東口地区まちづくりビジョン (H31.3)	・ <b>大規模開発等に合わせた駐輪場の整備</b> を促進し、利便性の高い駐輪場の確保と放置自転車の抑制を促進
				新宿駅東口地区地区計画 (R3.4変更)	・ <b>地区内部への車両流入を抑制</b> し、歩行者環境の改善を図るため、 <b>地区外縁部等に集約駐車場、公共的駐輪場及びシェアサイクルポートを整備</b>
				新宿三丁目駅周辺まちづくり誘導方針(R5.3)	・ <b>大規模開発等を契機</b> として、広域幹線等からアクセスできる街区に隔地・集約駐輪場を確保
				歌舞伎町まちづくり誘導方針(H21.11改定)	・シネシティ広場を囲む中心街区の整備に当たっては、二輪車および自転車の駐車施設についても、駐車場整備と合わせて誘導
		4	歌舞伎町地区	歌舞伎町街並みデザインガイドライン (H25.4)	・行政が中心となって取締り強化と路上自転車駐輪場の整備に努める ・沿道の <b>大規模建築物に対しては駐輪場設置</b> を義務付け ・民間事業者は、従業員等に対しては駐輪場の利用を指導すると共に、 <b>一般来街者に対しても駐輪場の利用を促す対策（広報・周知等）</b> を講じる
	5	新宿ゴールデン街地区	新宿ゴールデン街まちの将来像 (H30.7)	・注意書きの掲出やパトロールによる啓発活動を推進 ・自転車等を放置しにくい環境づくりをまちぐるみで取り組む	
	6	西新宿地区	西新宿地区まちづくり指針 (R3.4)	・駅前の商店街等は荷さばき車両の利用ルールや放置自転車の抑制等により、歩行者優先のまちづくりにあわせて良好な交通環境の形成を図る	
	7	西新宿一丁目商店街地区	西新宿一丁目商店街地区まちづくり構想 (R3.2)	・ <b>建物規模にあわせた駐輪場の整備</b> や、分かりやすい案内サインの整備を推進し、路上駐輪を抑制	
高田馬場駅周辺	8	高田馬場駅周辺	高田馬場駅周辺エリアまちづくり方針 (R4.7)	・ <b>大規模開発等に伴い、利便性の高い公共駐輪場の整備</b> やシェアサイクルの導入を検討	
	飯田橋駅周辺	9	飯田橋駅前地区	飯田橋駅前地区基盤整備ビジョン (R4.8)	・地域の賑わいに配慮した集約駐車場や、路上駐車対策としての共同荷捌き場の整備 ・駅に近接するなど、自転車利用者の利便性に配慮した駐輪場やシェアサイクルポートの整備
10		飯田橋駅東口周辺地区	飯田橋駅東口周辺地区まちづくり構想 (H31.3)	・（軽子坂）敷地内に駐輪スペースを確保して、歩道上に自転車を放置しないようにする	
その他（実態調査エリア外）	22	中落合1丁目地区	中落合1丁目地区まちづくりガイドライン (H28.8改定)	・ <b>集合住宅を建築する場合は、居住者数と見合った台数以上の自転車置き場</b> 及び必要に応じた台数分のバイク置き場を設置	
	23	上落合中央・三丁目地区	上落合中央・三丁目地区まちづくりガイドライン (R2.1改定)	・ <b>集合住宅を建築する場合は必要な数の駐輪場やごみ置き場を敷地内に設置</b> し、また <b>管理事業者名や連絡先について第三者が分かる位置に掲示</b>	
	24	上落合東部地区	上落合東部地区まちづくりガイドライン(R2.2)	・ <b>集合住宅を建築する際は、</b> 十分なごみ置き場と <b>自転車置き場</b> 等を設置	

● 駐輪場駐輪場制度の見直しに向けた分析の結果は以下のとおり。

<分析結果のまとめ>

視点		分析の結果	
1. 放置自転車対策に有効的な駐輪場整備につながない	○利用されづらい駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>運用が確認できた駐輪場は届出全体の29%。</b></li> <li>● <b>敷地面積が小さいほど、運用が確認できない</b>傾向（特に500m<sup>2</sup>未満では僅か7%）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用実態に即した<b>整備台数の基準</b>を検討</li> </ul>
	○実態と乖離した台数基準	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 届出上の収容台数に対するピーク時利用率は全体で50%。</li> <li>● 敷地面積が『<b>500m<sup>2</sup>未満</b>』では<b>ピーク時の利用率が11%</b>。</li> <li>● 『<b>1階以外</b>』や『<b>二段ラック</b>』では<b>利用率が低下</b>の傾向。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>利便性向上に資する管理基準</b>等を検討</li> </ul>
2. 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見される		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 区全体の需給バランスをみると<b>供給量が需要量を満たしているが、一方で2,274台の放置自転車も存在</b>。また、今後の更なる都市開発や自転車活用の推進により、<b>駐輪需要の更なる増加が見込まれる状況</b>。</li> <li>● 『<b>1階</b>』に設置された駐輪場の<b>ピーク時利用率は全体で57%</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 利用実態に即した<b>整備台数の基準</b>を検討</li> </ul>
3. まちづくりの方針と相反することがある		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2,274台の放置自転車のうち、現制度の<b>対象外の用途地域で計224台</b>が発生。うち、『<b>第1種住居地域</b>』が<b>188台</b>を占める状況。</li> <li>● 建物用途では、放置自転車が発生した区画において『<b>事務所系建築物</b>』、『<b>集合住宅</b>』、『<b>住商併用建物</b>』が<b>多い</b>状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 制度対象となる<b>用途の見直し</b>を検討</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域・地区別のまちづくりの方針では、駐輪場に関する記述は都市マスタープランと同程度。 ⇒各地域のまちづくりの方針として、<b>地域特性に応じたより具体的な駐輪対策が示されていないことも課題</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>地域特性にあわせた新たな制度導入</b>を検討</li> </ul>

## 6. 分析結果を踏まえた 駐輪場の附置義務制度の見直しの方向性

# 分析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

● 駐輪場の附置義務制度の見直しの方向性として、「制度の対象となる用途や、整備台数基準の見直し」や「地域の特性にあわせた新しい制度の導入」等を検討。

## 課題

### 利用されづらい駐輪場

中層階や屋上に整備された駐輪場が十分活用されていない

### 実態と乖離した台数基準

業態を問わず一律の基準となっており、実態から過剰・過小な場合がある

### 現制度の対象外の施設前に放置自転車が散見

附置義務制度対象外の施設で放置自転車の発生が散見される

### まちづくり方針と相反することがある

区内一律の基準のため、地域によっては目指すまちづくりの方向性と相反してしまうことが危惧される

## 見直しの方向性

利便性向上に資する  
管理基準等の検討

利用実態に即した整備  
台数の基準の検討

制度対象となる用途  
の見直しの検討

地域特性にあわせた  
新たな制度導入の  
検討

## 調査・検討事項

利便性向上方策の検討

エリア別・目的地別  
需給バランスの検討

地域との役割分担の  
あり方の検討

## 7. 方向性を踏まえた条例の 見直し検討内容（案）

# 利便性向上に資する管理基準等の検討

- 駐輪場の附置義務制度の管理基準に関する事項の見直しを検討する。

## 現在の条例

(自転車等駐輪場の設置の届出)

### 第24条

・第17条から第20条までの規定により自転車等駐輪場を設置しようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところにより区長に届け出なければならない。届出事項を変更しようとする場合も同様とする。

(自転車等駐輪場の管理)

### 第25条

・第17条から第20条までの規定により設置された自転車等駐輪場の所有者又は管理者(以下「管理者等」という。)は、当該自転車等駐輪場をその目的に適合するように管理しなければならない。



## 見直し検討内容

調査結果を踏まえ、新たな管理項目の追加

### 他都市の事例

**神戸市** 神戸市では案内表示の記載、利用状況の報告義務を記載。

- 表示の設備の設置についての記載
  - 位置、経路を示す表示板を出入口や見やすい場所に設置
  - 利用方法を記載した表示板を自転車駐車場内に設置
  - 自転車の図記号を記載した標識を設置
- 管理基準に利用状況の報告義務についての記載
  - 供用開始後3年ごとの年度末に利用状況を市長に報告

**大阪市** 大阪市では景観への配慮や届け出内容に管理者を記載

- 景観への配慮
  - 自転車駐車場を設置する者は、周辺環境との調和を図り、都市景観に配慮するよう努めなければならない
- 下記事項を市長に届け出ることが必要
  - 設置しようとする者の氏名及び住所
  - 管理者の氏名及び住所（管理者を別に定める場合）
  - 新築又は増築等しようとする施設の用途及び面積
  - 自転車駐車場の位置及び規模
  - 自転車駐車場の構造及び設備
  - そのほか、市規則で定める事項

# 利用実態に即した整備台数の基準の検討

- 調査結果を踏まえ、用途ごとの自転車等駐輪場の規模の見直しを検討する。

## 現在の条例

施設の用途と規模	自転車等駐輪場の規模
遊技場 床面積の合計が300㎡を超えるもの	床面積15㎡ごとに1台 ・床面積が5,000㎡を超える部分については30㎡ごとに1台
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店 又は飲食店 床面積の合計が400㎡を超えるもの	床面積20㎡ごとに1台 ・床面積が1,200㎡を超える部分については60㎡ごとに1台 ・床面積が5,000㎡を超える部分については120㎡ごとに1台
銀行その他の金融機関 床面積の合計が500㎡を超えるもの	床面積15㎡ごとに1台 ・床面積が5,000㎡を超える部分については50㎡ごとに1台
スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設 床面積の合計が500㎡を超えるもの	床面積25㎡ごとに1台
学習、教養、趣味等の教授を目的とする施設 床面積の合計が300㎡を超えるもの	床面積15㎡ごとに1台

## 見直し検討内容

調査結果を踏まえた自転車等駐輪場の規模の見直し

床面積 〇〇㎡ ごとに1台

### 他都市の事例

**京都市** 京都市では、用途を細分化し規模を設定

#### 集客施設等の附置義務

用途の区分	面積	必要台数
食料品等小売店舗	300㎡以上	20㎡ごとに1台
食料品を取り扱わない小売店舗	300㎡以上	20㎡ごとに1台
コンビニエンスストア	150㎡以上	20㎡ごとに1台
遊技場	250㎡以上	15㎡ごとに1台
銀行	400㎡以上	25㎡ごとに1台
飲食店	300㎡以上	20㎡ごとに1台
病院等	400㎡以上	25㎡ごとに1台

用途の区分	面積	必要台数
学習施設	300㎡以上	20㎡ごとに1台
博物館等	1,050㎡以上	70㎡ごとに1台
スポーツ施設	250㎡以上	15㎡ごとに1台
郵便局	150㎡以上	10㎡ごとに1台
映画館	450㎡以上	30㎡ごとに1台
カラオケボックス	450㎡以上	30㎡ごとに1台
レンタルビデオ店	250㎡以上	15㎡ごとに1台
官公署	400㎡以上	25㎡ごとに1台

# 制度対象となる用途の見直しの検討

- 調査結果を踏まえ、駐輪場の附置義務制度の対象となる施設を見直す。

## 現在の条例

施設の使用	施設の規模
遊技場 <small>※風俗営業等の規則及び業務の適正化等に関する法律(昭和23年法律第122号)第2条第1項第4号及び第5号に規定する営業を行うもの</small>	床面積の合計が300㎡を超えるもの <small>※遊技場、景品交換所及びこれらに類するもの</small>
百貨店、スーパーマーケットその他の小売店又は飲食店 <small>※小売店又は飲食店の営業を行うもの</small>	床面積の合計が400㎡を超えるもの <small>※売り場(飲食店の客席及び待機室を含む。)、売り場の通路、ショーウィンドー、ショールーム、催事場、承り所及びこれらに類するもの</small>
銀行その他の金融機関 <small>※銀行、信用金庫、労働金庫、信用協同組合及び金融商品取引業者の本店または支店で、一般の利用者のための店舗部分を有するもの</small>	床面積の合計が500㎡を超えるもの <small>※銀行室、接客室、待合室、応接室、現金自動支払機設置室及びこれらに類するもの</small>
スポーツ、体育その他の健康の増進を目的とする施設 <small>※ボウリング場、スケート場、水泳場その他トレーニング、ダンス等の用に供する施設★で一般の利用者を対象として営業するもの。</small>	床面積の合計が500㎡を超えるもの <small>※競技場、運動場、練習場、マッサージ室、更衣室、浴室、シャワー室、休憩室、観覧席及びこれらに類するもの</small>
学習、教養、趣味等の教授を目的とする施設 <small>※教室、講堂、実習室等を常設し、これを学習、教養、趣味等の教授のために一般の利用者を対象として営業するもの</small>	床面積の合計が300㎡を超えるもの <small>※教室、講堂、実習室、図書室、資料室及びこれらに類するもの</small>

## 見直し検討内容

調査結果を踏まえた附置義務対象施設用途の見直し

対象施設から〇〇用途の施設を削除  
対象施設に〇〇用途の施設を追加

### 他都市の事例

**大阪市** 大阪市では、集客施設のほか、共同住宅等も対象の施設として設定。

#### 集客施設等の附置義務

用途の区分	面積
遊技場	施設面積が300㎡以上のもの
小売店舗 コンビニエンスストア	
飲食店・カラオケボックス等	
レンタルビデオ店	
スポーツ施設	施設面積が400㎡以上のもの
官公署等	施設面積が500㎡以上のもの
銀行・郵便局	
学習施設	
映画館・劇場	施設面積が600㎡以上のもの
病院・診療所	

#### 共同住宅等の附置義務

施設の使用区分	施設の規模
ワンルーム形式 集合住宅建築物	住戸の総数が30戸以上のもの
共同住宅等建築物	

# 地域特性にあわせた新たな制度導入の検討

- 調査結果やまちづくりの状況を踏まえ、地域特性に合わせた特例（緩和等）を導入する。

## 現在の条例

・地域特性等を踏まえた特例等の条項はない

## 見直し検討内容

一定条件を満たす地域への特例（緩和等）の導入



〇〇を満たす地域は〇〇を緩和する

### 他都市の事例

**神戸市** 神戸市では高度集積地区内で付置義務を免除。  
「都市機能高度集積地区」内は、自転車駐車場の付置義務が免除される。  
※ただし、容積率緩和を伴う大規模施設は事前に協議が必要。

**横浜市** 横浜市では付置義務台数未満でも需要を満たすことができる区域内は台数を1 / 2に。  
付置義務台数未満であっても自転車の駐車需要を満たすことができるものとして規則で定める区域においては、付置義務台数に規則で定める割合を乗じて得た台数を付置義務台数とする。  
横浜市神奈川区、西区及び中区のうち、市長が告示する区域では、付置義務台数に2分の1を乗じて得た台数を付置義務台数とする。

## 8. 駐輪場の附置義務制度の見直しの 今後の作業

- 駐輪場の附置義務制度の見直しの方向性として、「制度の対象となる用途や、整備台数基準の見直し」や「地域の特性にあわせた新しい制度の導入」等を検討。

## 見直しの方向性

### 利便性向上に資する管理基準等の検討

### 利用実態に即した整備台数の基準の検討

### 制度対象となる用途の見直しの検討

### 地域特性にあわせた新たな制度導入の検討

## 調査・検討事項

### 利便性向上方策の検討

- ・ 駐輪場管理者ヒアリング等により駐輪場管理状況等の調査
- ・ 管理基準の見直しの検討

### エリア別・目的地別需給バランスの検討

- ・ エリア別・建物用途別需給バランスの分析
- ・ 放置自転車の分布状況の分析
- ・ 自転車等駐輪場の規模の見直し検討
- ・ 附置義務の対象となる施設用途の見直しの検討

### 地域との役割分担のあり方の検討

- ・ 各地区におけるまちづくりの状況の整理
- ・ 地域特性を踏まえた特例の追加の検討

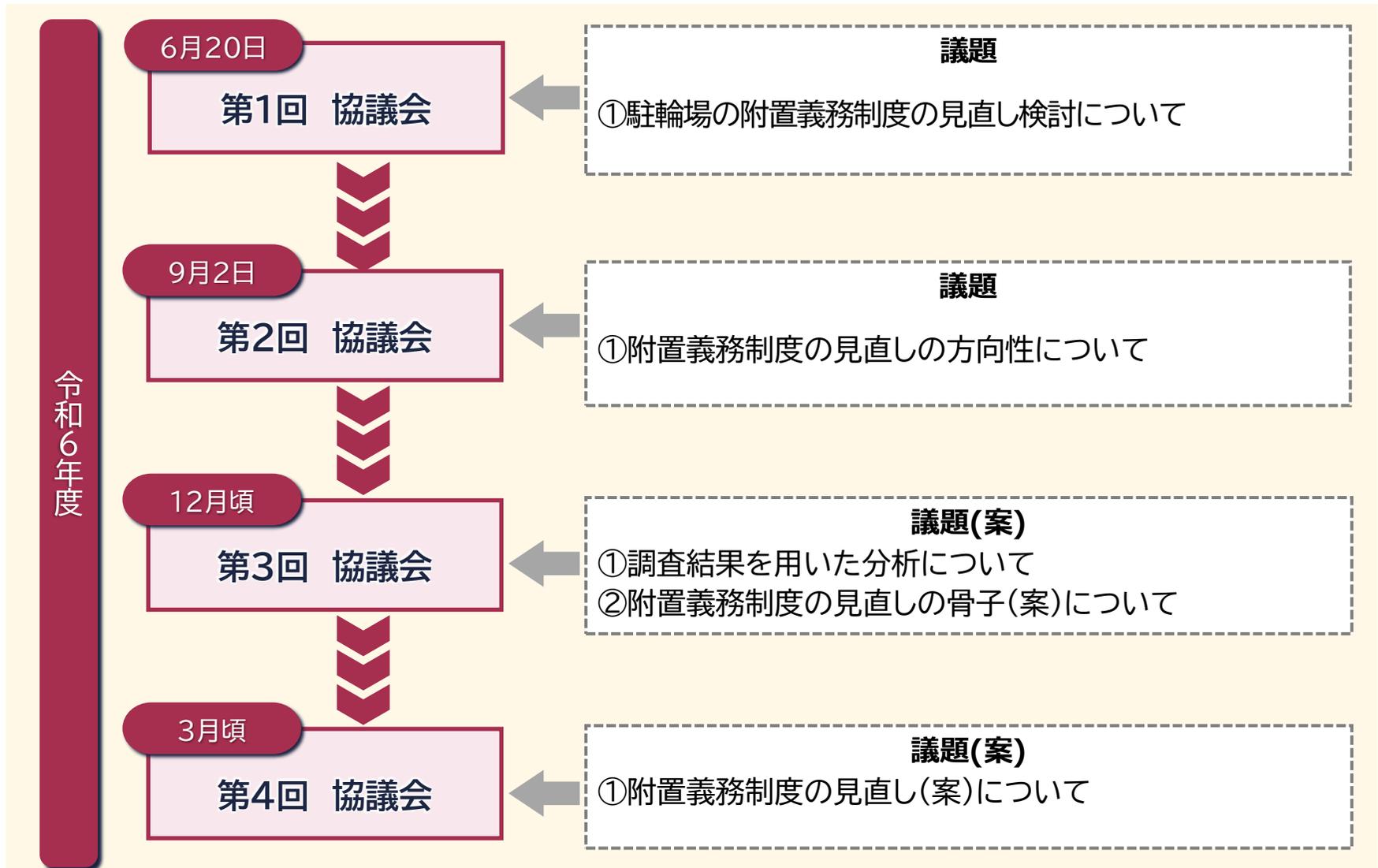
附置義務制度の見直しの骨子  
(案)

## 9. 協議会のスケジュールと議題（案）

# 協議会のスケジュールと議題（案）

- 見直しの方針に従い調査結果の分析を進め、1 2月の次回協議会までに附置義務制度の見直しの骨子（案）を作成する。

<協議会のスケジュールと議題（案）>



※令和7年度は、パブリックコメント等の制度改正の手続きを予定