

実態調査の結果について

(1)利用者アンケートの結果

- 1.1 有効回答数について
- 1.2 今回の回答者の属性等について
- 1.3 駐輪後の利用目的
- 1.4 利用者の駐輪場所
- 1.5 目的地までの時間・距離

(2) 台数調査結果

- 2.1 駐輪状況
- 2.2 放置自転車の状況

(3)附置義務駐輪場の状況

- 3.1 附置義務駐輪場の整備状況
- 3.2 附置義務駐輪場の利用状況
- 3.3 附置義務駐輪場の届け出内容のまとめ

(4)実態調査結果のまとめ

- 4.1調査結果まとめ

(1)利用者アンケートの結果

1.1 有効回答数について

- 平日8,800票、休日8,176票、合計で16,976票を配布し、回答は平日491票、休日472票、合計で963票。
- 平日、休日ではほぼ同数の回答が得られ、回答割合は約5.7%。

【平日のWEBアンケート】

○調査依頼状の配布日

- 7/9 (火) [大久保駅周辺]
- 7/11 (木) [新宿駅周辺、高田馬場駅周辺、早稲田駅周辺、飯田橋駅周辺、四ツ谷駅周辺]

○アンケート回答期間

- 7/9 (火) ~7/12 (金) 23:55



【休日のWEBアンケート】

○調査依頼状の配布日

- 7/21 (日) [全エリア]

○アンケート回答期間

- 7/21 (日) ~8/7 (水) 23:59



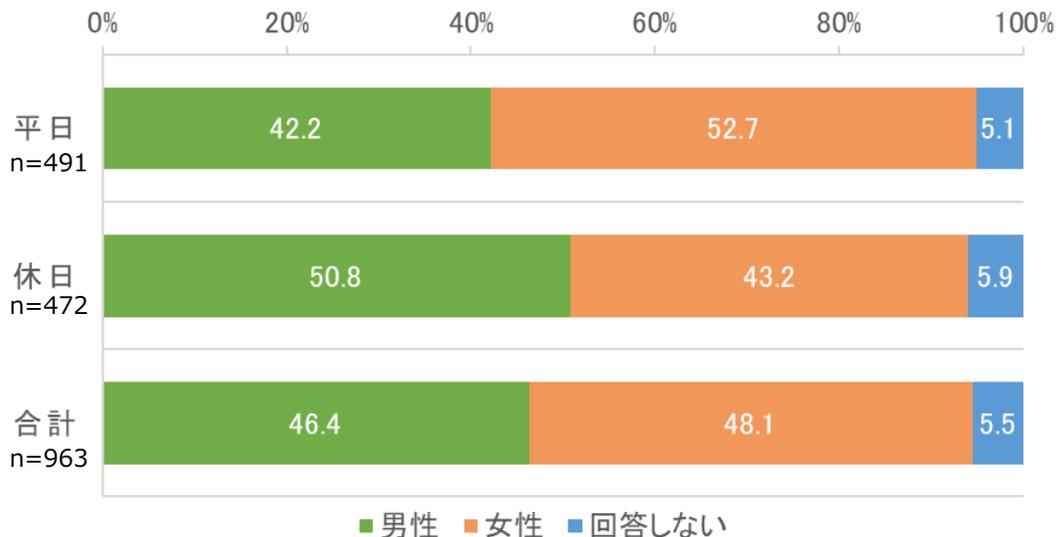
表 調査依頼状配布部数とアンケート回答数

エリア	(平日)						(休日)					
	配布部数				回答数	回収率	配布部数				回答数	回収率
	公共駐輪場	附置義務駐輪場	放置自転車	合計			公共駐輪場	附置義務駐輪場	放置自転車	合計		
新宿駅周辺	1,390	310	2,520	4,220	202	4.8%	1,200	380	1,600	3,180	192	6.0%
新大久保駅周辺	510	0	640	1,150	58	5.0%	590	0	1,230	1,820	56	3.1%
高田馬場駅周辺	1,012	68	558	1,638	120	7.3%	816	66	540	1,422	97	6.8%
早稲田駅周辺	155	147	184	486	22	4.5%	100	139	134	373	16	4.3%
飯田橋駅周辺	151	0	227	378	29	7.7%	146	0	254	400	38	9.5%
四ツ谷駅周辺	321	0	607	928	60	6.5%	336	0	645	981	73	7.4%
合計	3,539	525	4,736	8,800	491	5.6%	3,188	585	4,403	8,176	472	5.8%

1.2 今回の回答者の属性等について：①性別、年齢、居住地、職業

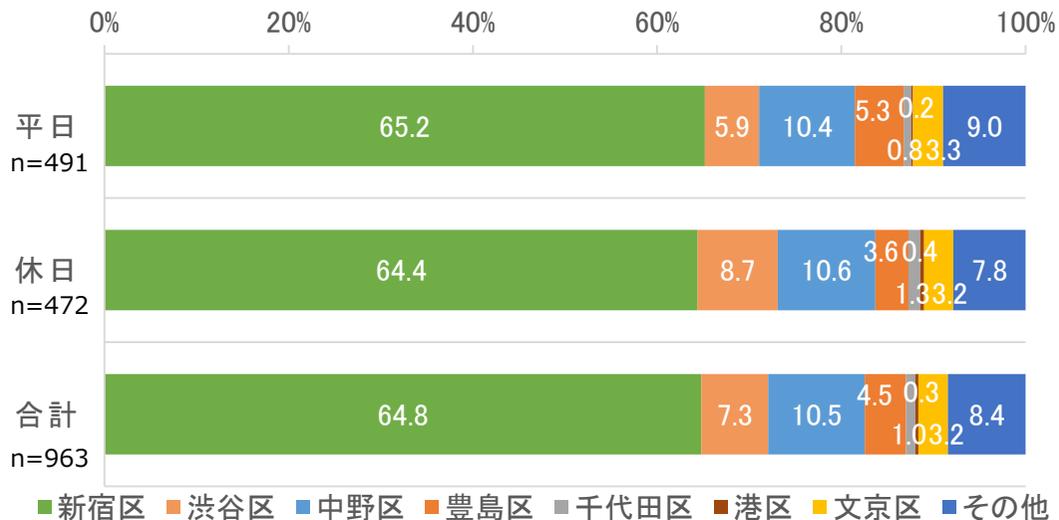
【性別】

- 男女比は平日と休日で若干逆転しているが、合計するとほぼ同数。



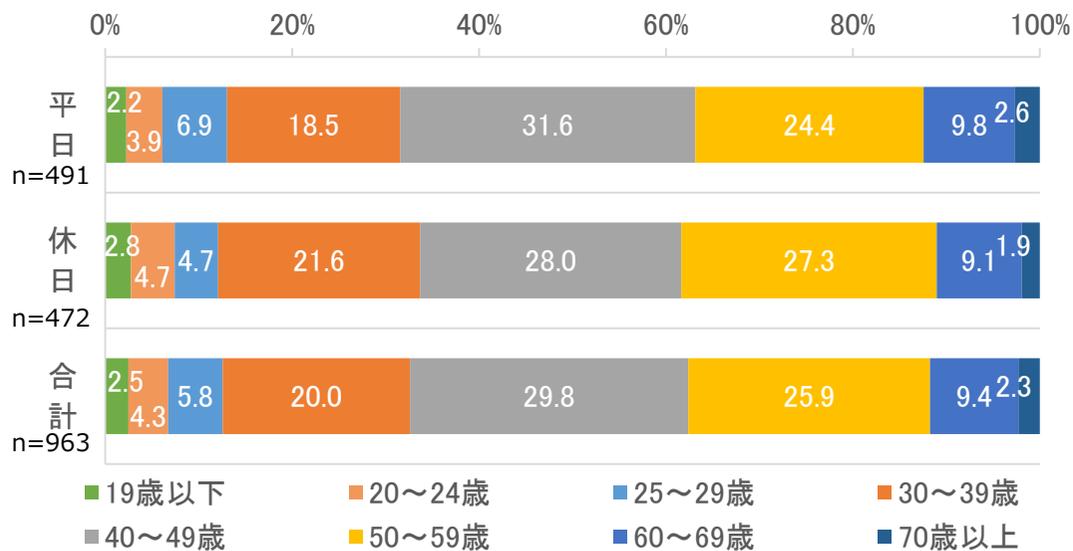
【居住地】

- 平日、休日で同じ傾向。
- 新宿区内が約65%を占め周辺区からの利用も約20%を占める。



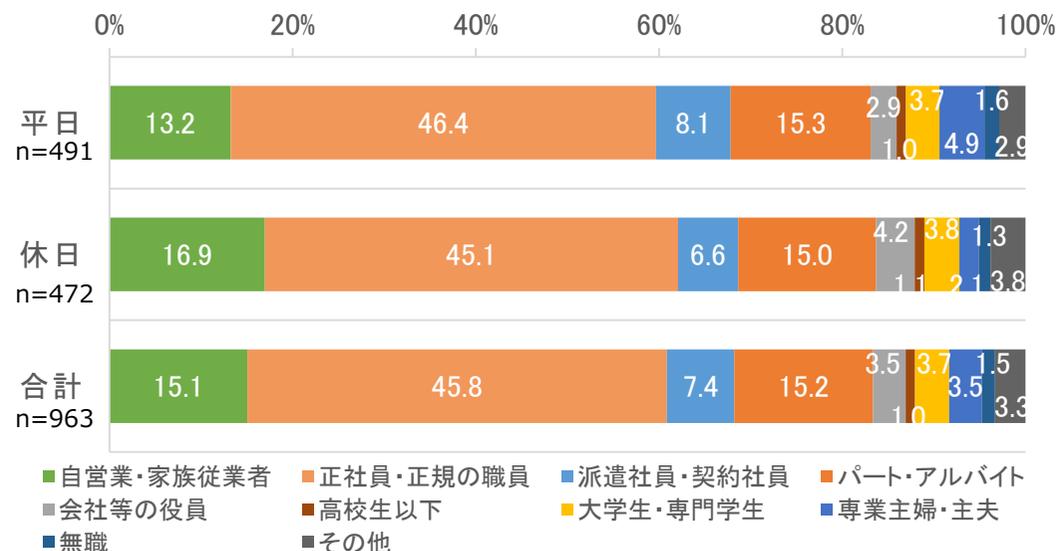
【年齢】

- 平日、休日で同じ傾向。19歳以下～70歳以上の全区分で回答。
- 40～49歳が約30%をピークに山なりの傾向。



【職業】

- 平日、休日で同じ傾向。
- 正社員が約45%、パート・アルバイトが約15%、自営業が約15%を占める。



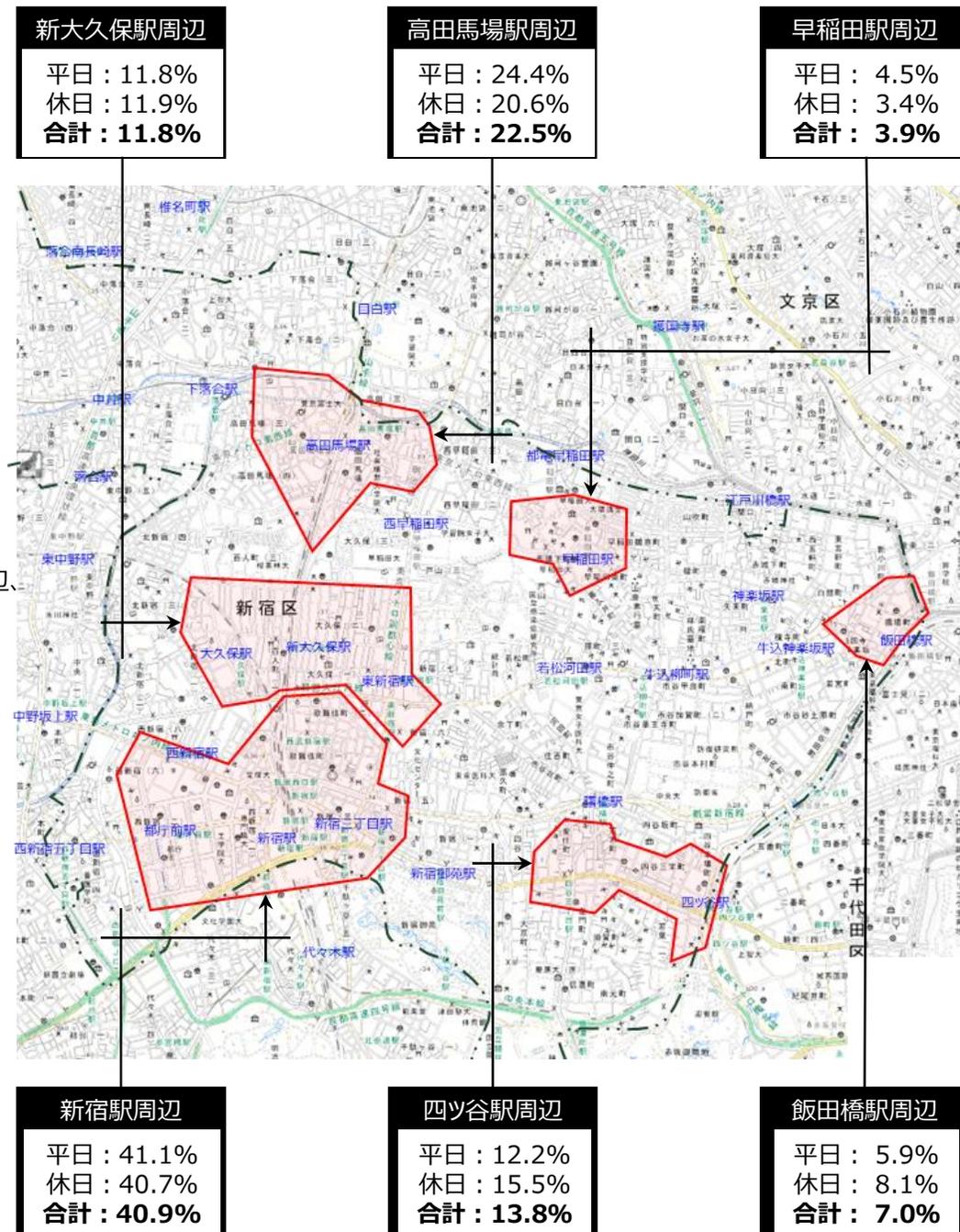
1.2 今回の回答者の属性等について : ② 駐輪エリア

- 平日、休日で同じ傾向。
- 新宿駅周辺が約40%と最も多く、次いで高田馬場駅周辺が約20%、四谷駅周辺が約14%、新大久保駅周辺が約12%、飯田橋駅周辺が約7%、早稲田駅周辺が約4%となっている。
- 平日・休日のブロック別回答者割合は概ね一致している。



● ブロック1 新宿駅周辺、● ブロック2 新大久保駅、大久保、東新宿駅周辺、● ブロック3 高田馬場駅周辺、● ブロック4 早稲田駅周辺、● ブロック5 飯田橋駅周辺、● ブロック6 四ツ谷、四谷三丁目駅周辺

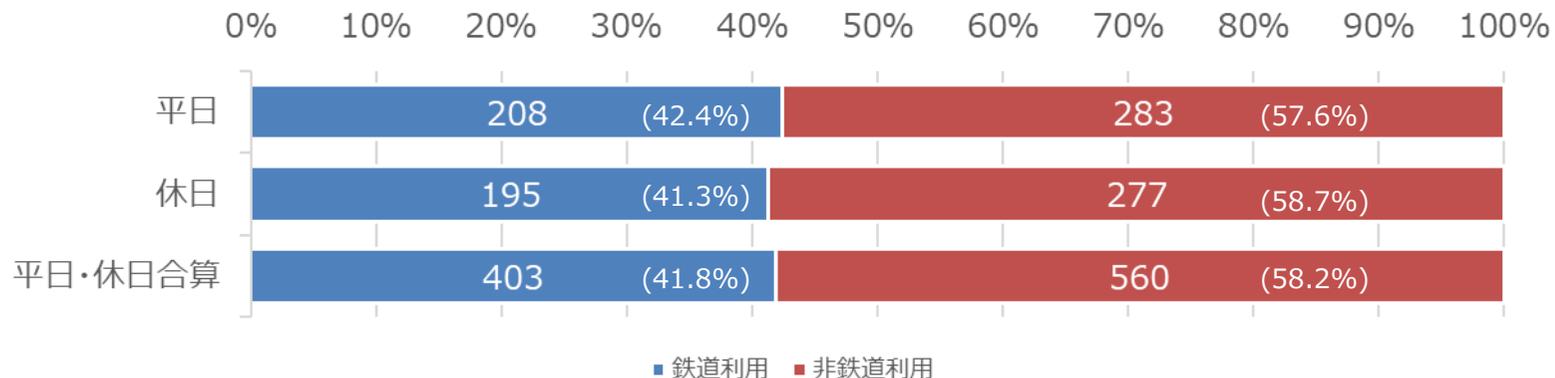
	平日	休日	合計
	n	n	n
全体	491	472	963
ブロック1 新宿駅周辺	202	192	394
ブロック2 新大久保駅、大久保、東新宿駅周辺	58	56	114
ブロック3 高田馬場駅周辺	120	97	217
ブロック4 早稲田駅周辺	22	16	38
ブロック5 飯田橋駅周辺	29	38	67
ブロック6 四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	60	73	133



1.3 駐輪後の利用目的:①新宿区全体平日・休日別

【鉄道利用の有無】

- 鉄道利用は、平日、休日ともに、**約40%**を占める。



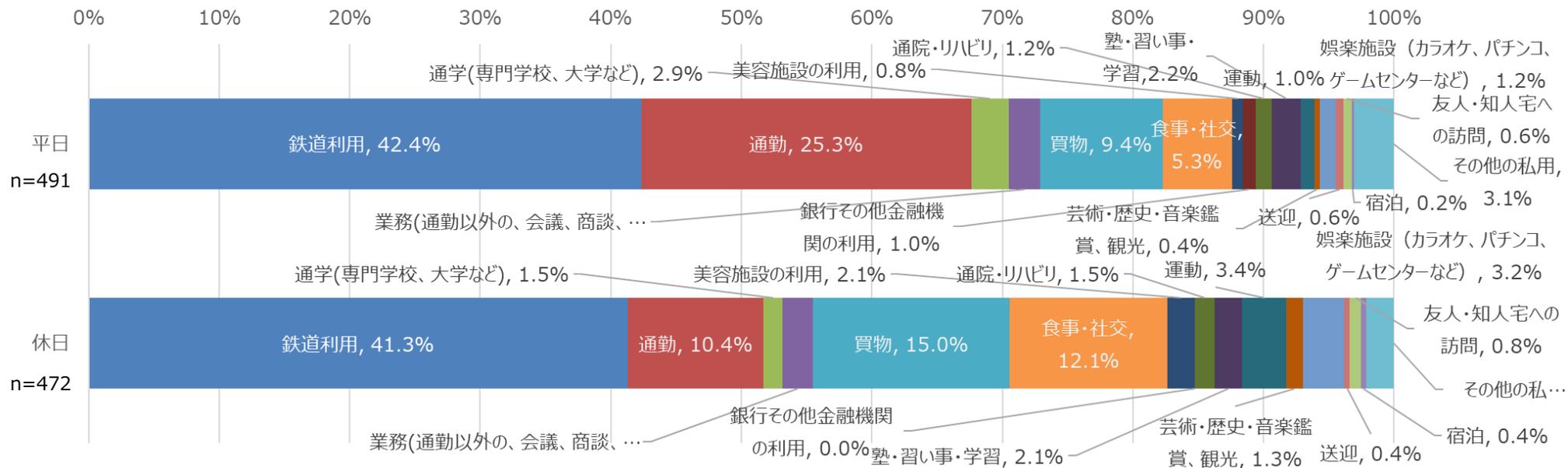
【利用目的】

平日と休日で傾向が異なる項目

- 平日：**通勤25%**、**通学3%**、買物10%、食事・社交5%、**銀行1%**、運動1%、芸術0.4、娯楽1.2、美容0.8
- 休日：**通勤10%**、**通学1.5%**、買物15%、食事・社交12%、**銀行0%**、運動3%、芸術1.3、娯楽3.2、美容2.1

平日と休日であまり変わらない項目

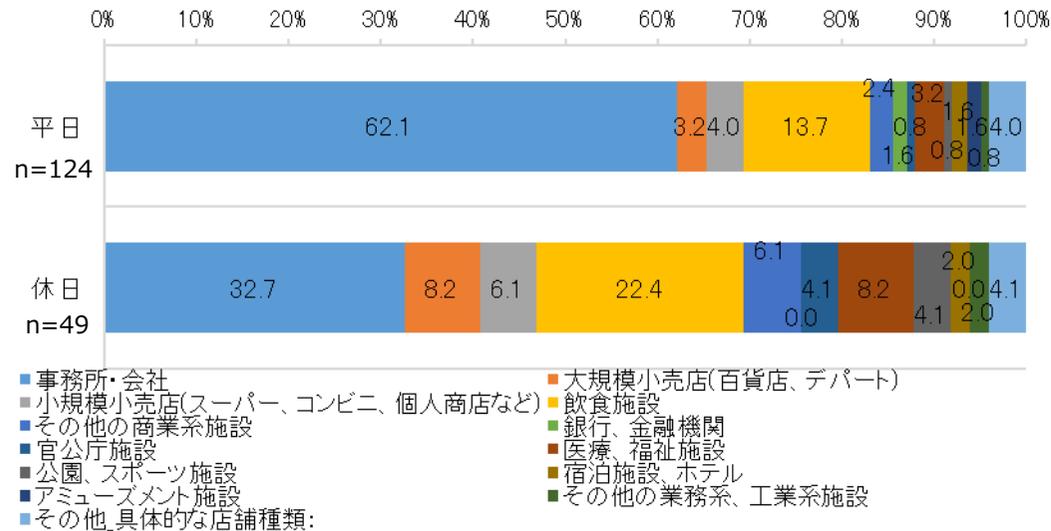
- 業務2%、学習2%、通院1.5%、送迎0.5%



1.3 駐輪後の利用目的:②目的先の施設種類

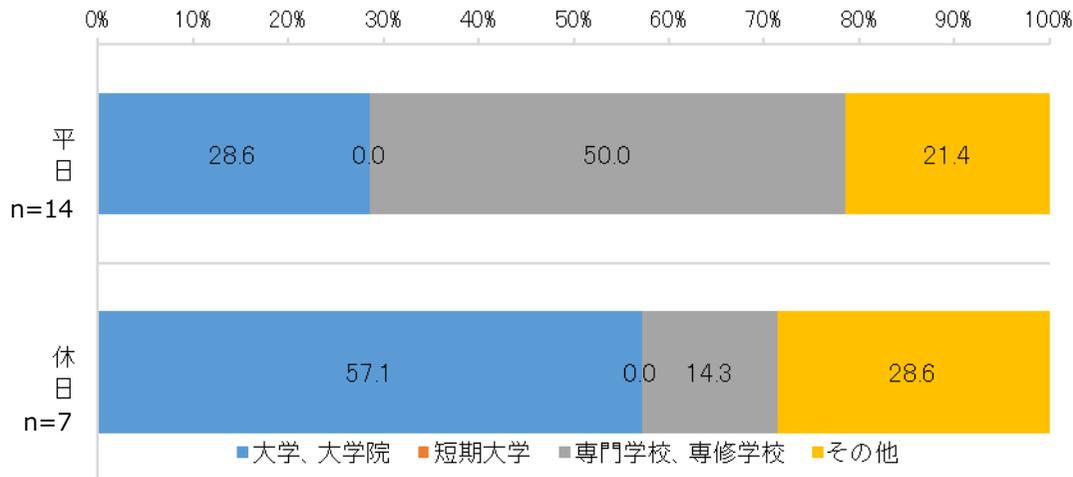
1)通勤先の施設

- 平日は事務所・会社62%、次いで飲食施設が14%
- 休日は事務所・会社33%、次いで飲食施設が22%



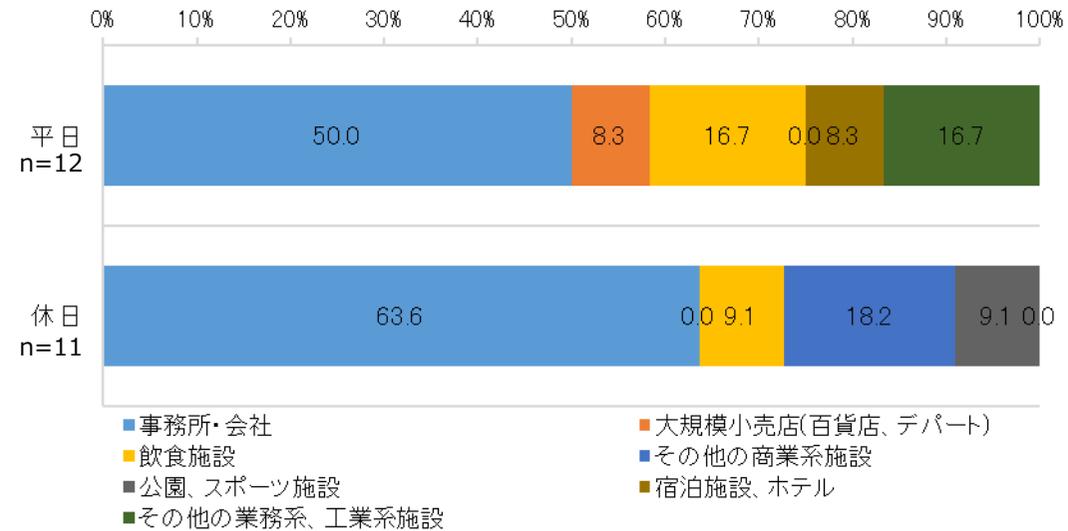
2)通学(専門学校、大学など)先の施設

- 平日は専門学校・専修学校50%、次いで大学・大学院が29%
- 休日は大学・大学院57%、次いでその他(予備校など)が29%



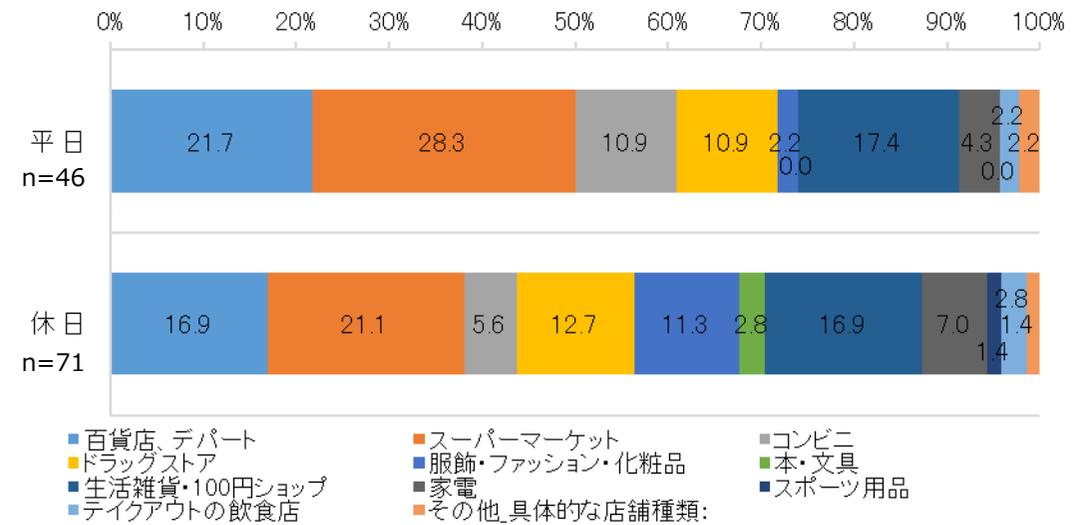
3)業務(通勤以外での、会議、商談、販売、配達など)先の施設

- 平日は事務所・会社50%、次いで飲食施設が17%
- 休日は事務所・会社63%、次いでその他商業施設が18%



4)買物先の店舗

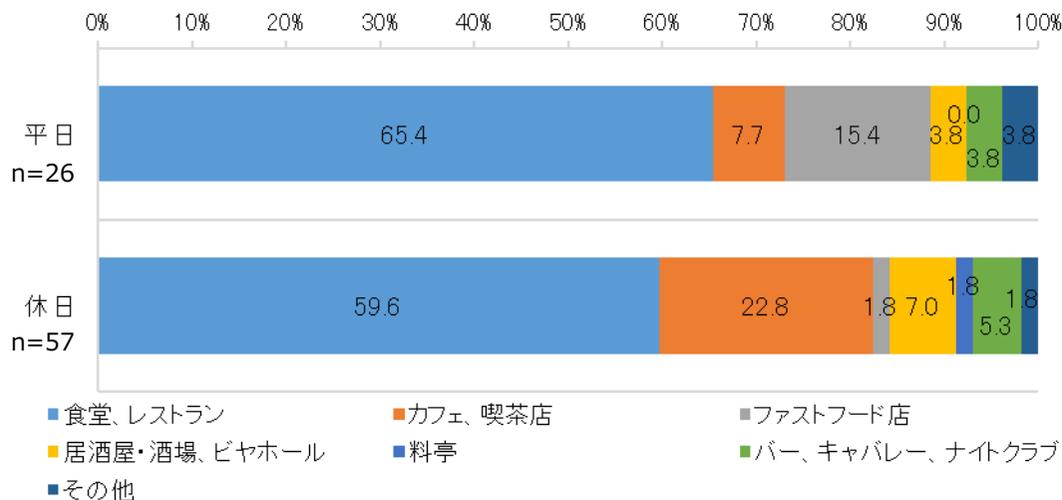
- 平日はスーパーマーケット28%、百貨店・デパートが22%
- 休日はスーパーマーケット21%、百貨店・デパート、生活雑貨が17%



1.3 駐輪後の利用目的:②目的先の施設種類

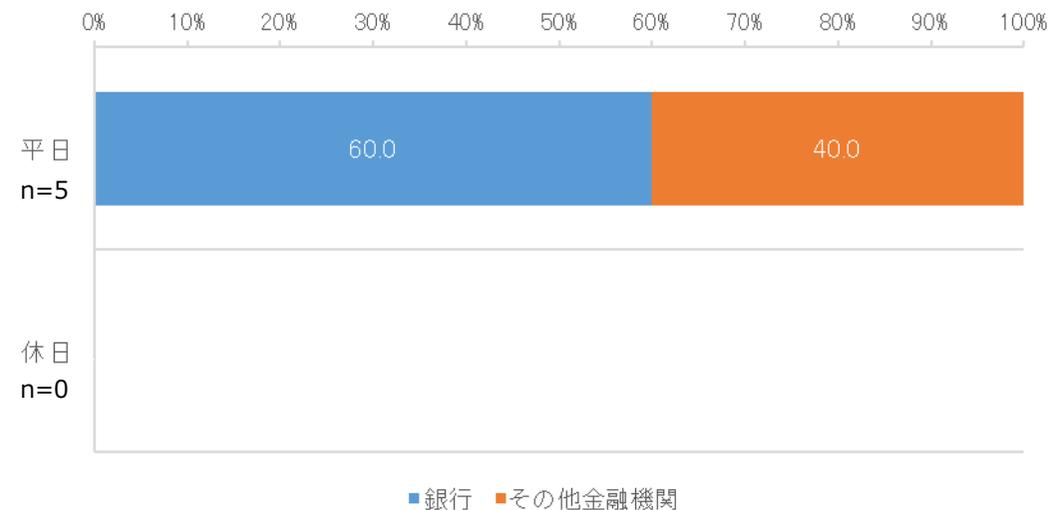
5)食事・社交先の施設

- 平日は食堂・レストラン65%、次いでファストフードが15%
- 休日は食堂・レストラン60%、次いでカフェ・喫茶店が23%



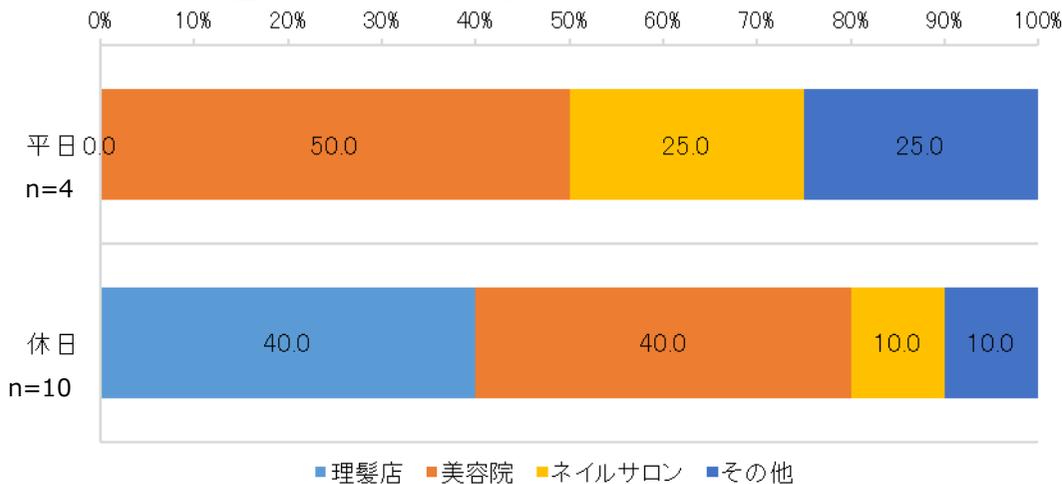
7)銀行

- 平日は銀行が60%
- 休日は利用者0%



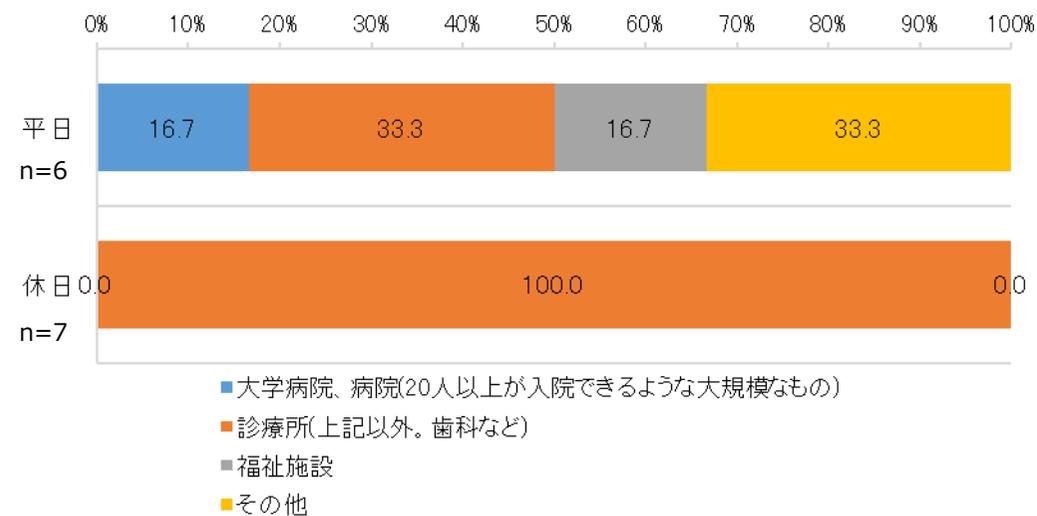
6)美容施設

- 平日は美容院50%、次いでネイルサロン、その他（美容クリニック）が25%
- 休日は理髪店及び美容院が、40%



8)通院・リハビリをした施設

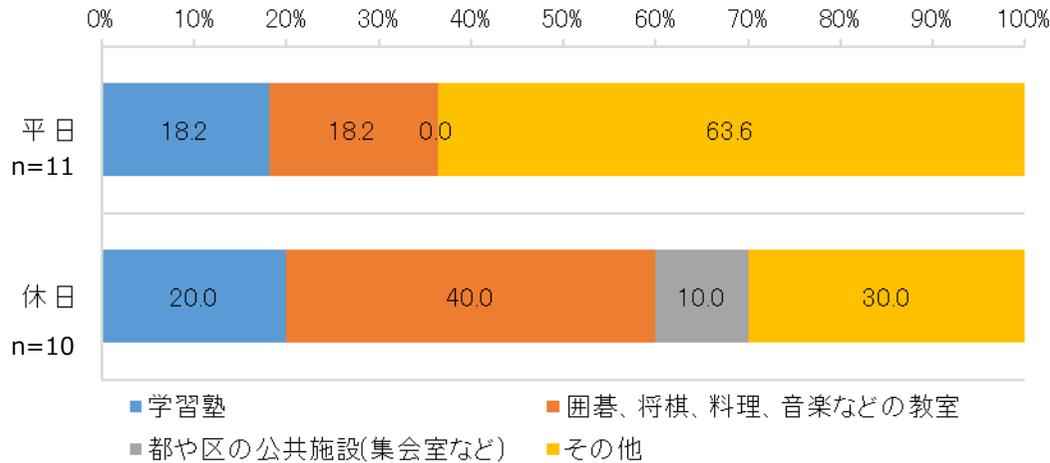
- 平日は診療所、その他（マッサージ店など）が33%
- 休日は診療所が100%



1.3 駐輪後の利用目的:②目的先の施設種類

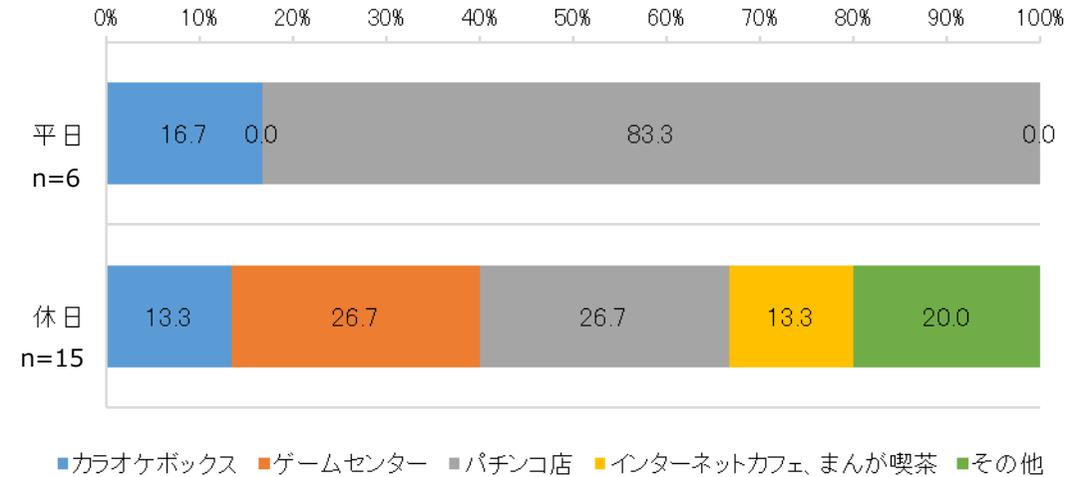
9)塾・習い事・学習(通学以外)の施設

- 平日はその他64%、次いで学習塾、囲碁等の教室が18%
- 休日は囲碁等の教室が40%、次いでその他(フィットネスクラブなど)が30%



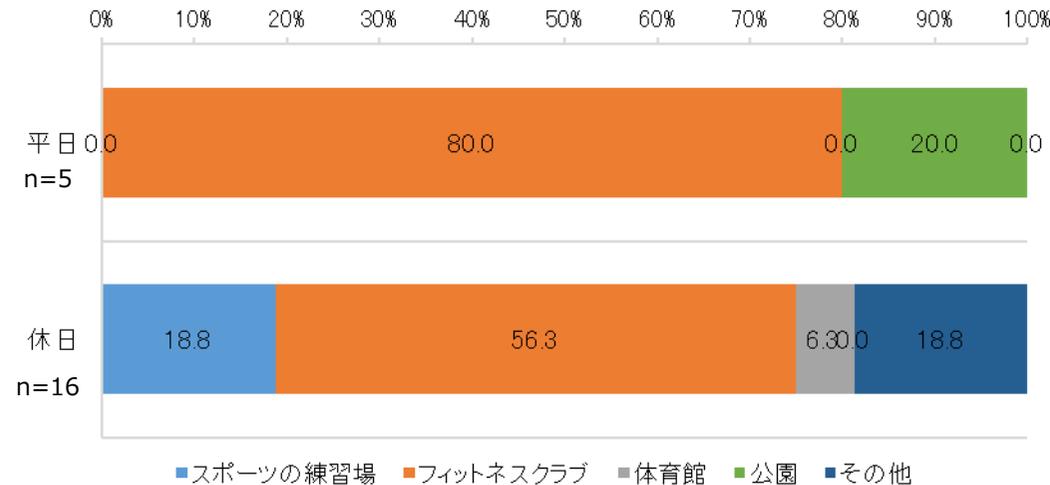
11)娯楽施設(カラオケ、パチンコ、ゲームセンターなど)

- 平日はパチンコ店が83%、次いでカラオケボックスが17%
- 休日はパチンコ店、ゲームセンター27%



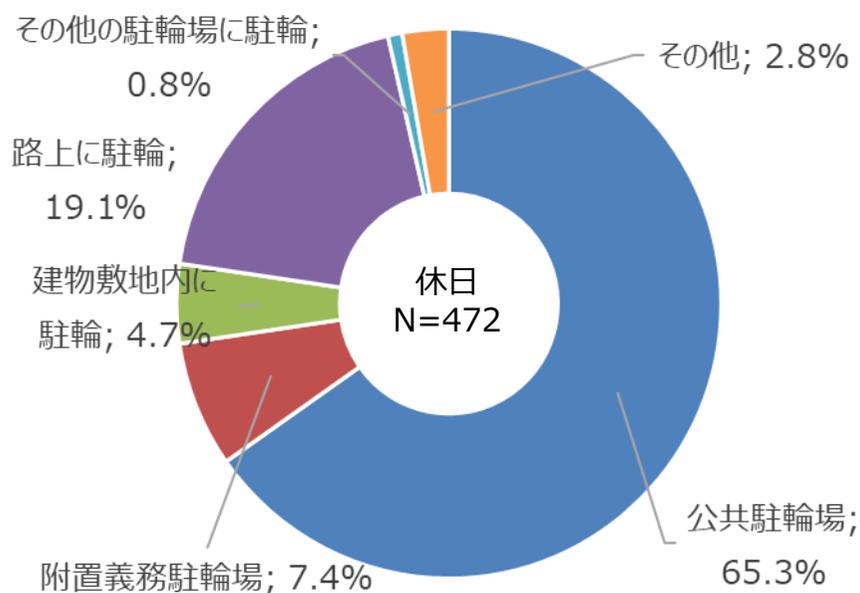
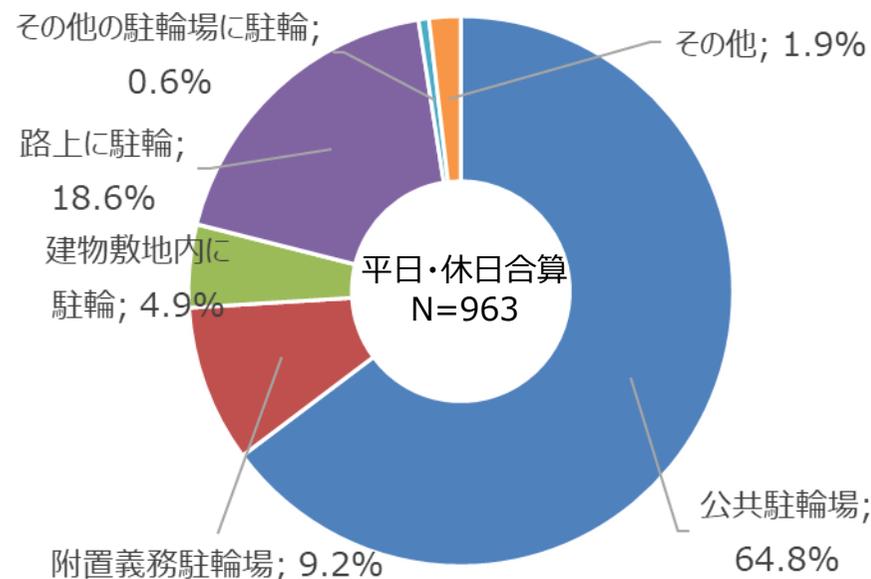
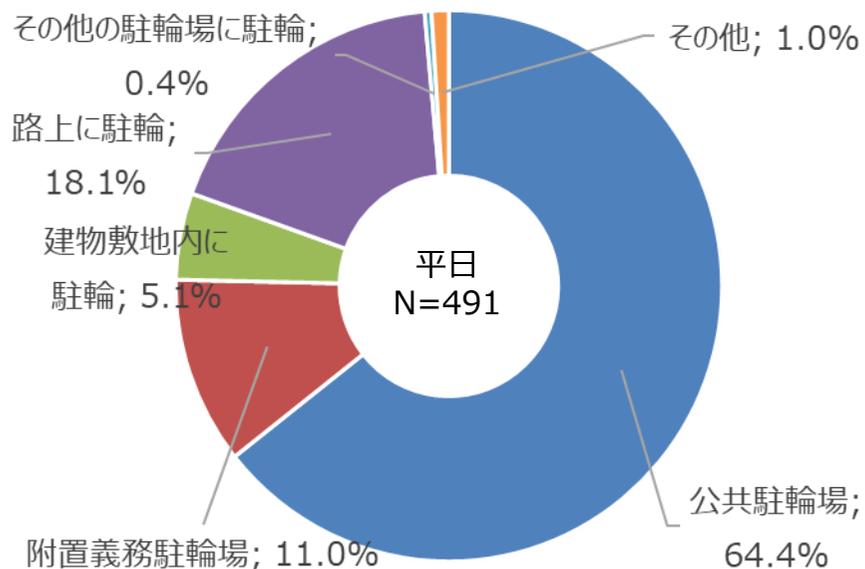
10)運動をした施設

- 平日はフィットネスクラブ80%、次いで公園が20%
- 休日はフィットネスクラブ56%、次いでスポーツ練習場、その他(貸切ジムなど)が19%



1.4 利用者の駐輪場所：①新宿区全体

- 平日、休日で同じ傾向。
- 公共駐輪場（65%）、路上に駐輪（19%）、附置義務駐輪場（9%）の順に多い。



1.4 利用者の駐輪場所：②新宿区全体（平日・休日合算）、駐輪場所別の駐輪後目的

- 長時間駐輪できる、公共駐輪場、附置義務駐輪場での鉄道および通勤目的利用が多い。

【公共駐輪場】

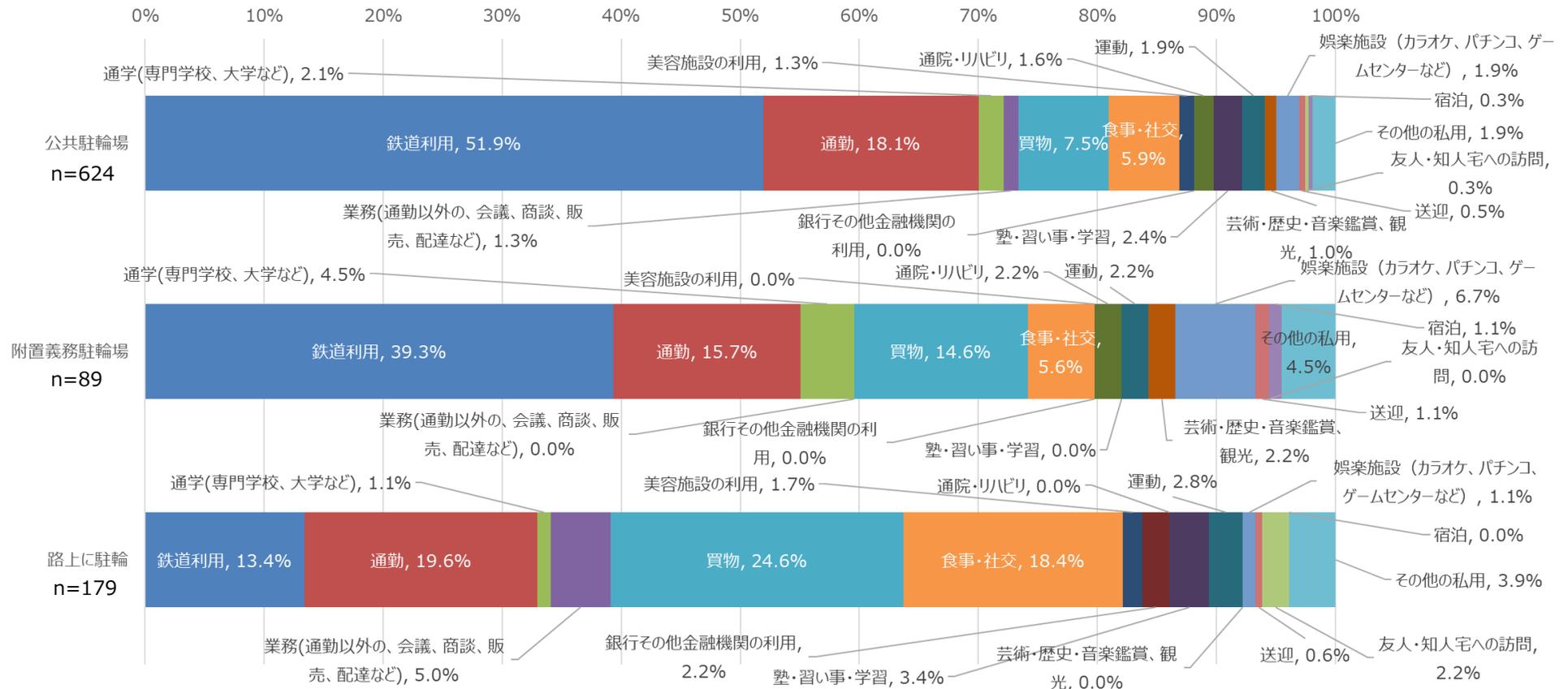
- 鉄道利用（51%）、通勤（18%）、買物（7%）、食事（6%）

【附置義務駐輪場】

- 鉄道利用（40%）、通勤（15%）、買物（15%）、食事（6%）
- 本来は建物利用者による駐輪需要が想定されるが、鉄道利用が最も多い。

【路上に駐輪】

- 鉄道利用（13%）、通勤（20%）、買物（25%）、食事（18%）



1.4 利用者の駐輪場所：③新宿区全体（平日休日合計）、駐輪後目的別の駐輪場所

● 買物、食事などの附置義務駐輪場が確保されているであろう目的においても、公共駐輪場の利用割合が高い。

【買物】

- 公共駐輪場（40%）、附置義務（11%）、路上駐輪（40%）

【食事・社交】

- 公共駐輪場（45%）、附置義務（6%）、路上駐輪（40%）

【銀行その他の金融機関】

- 公共駐輪場（0%）、附置義務（0%）、敷地内（20%）、路上駐輪（80%）

【学習】

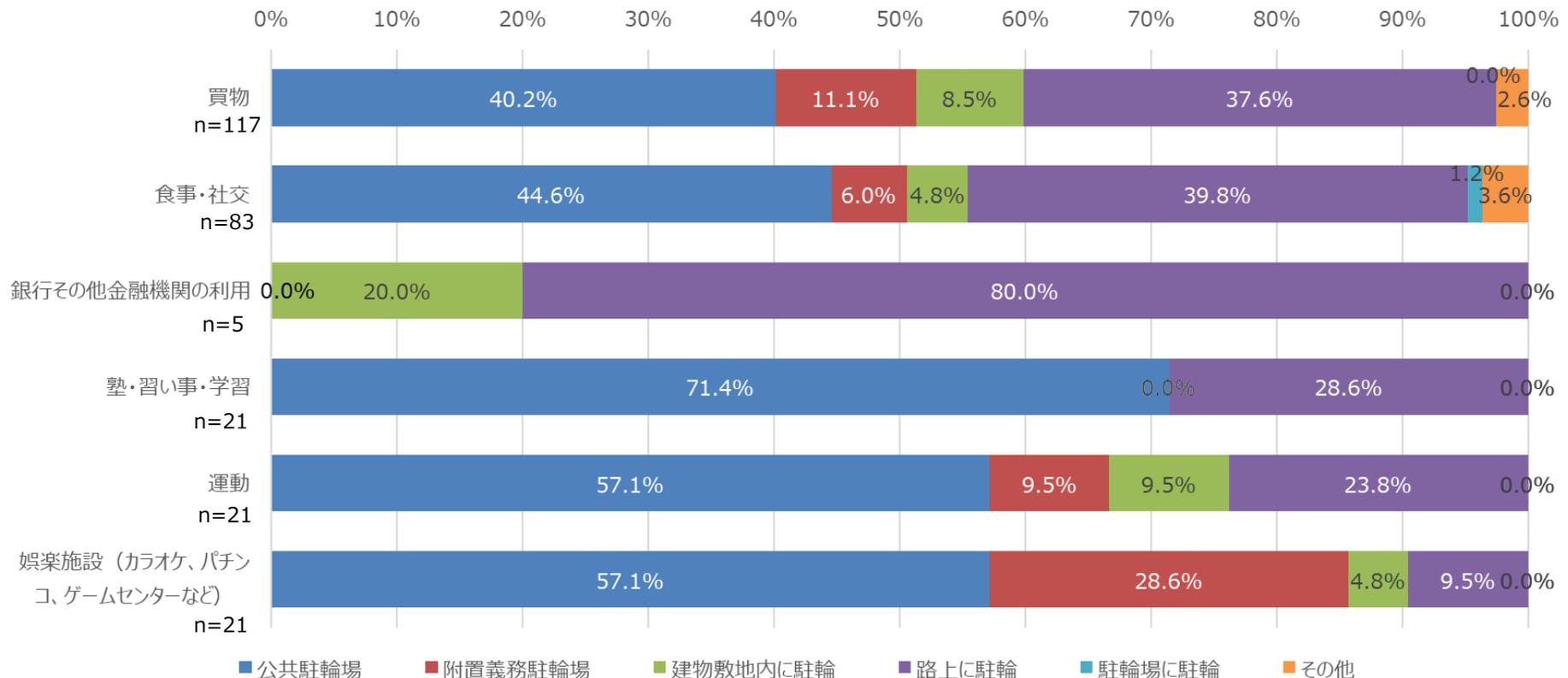
- 公共駐輪場（70%）、附置義務（0%）、路上駐輪（30%）

【運動】

- 公共駐輪場（60%）、附置義務（10%）、路上駐輪（24%）

【娯楽】

- 公共駐輪場（57%）、附置義務（29%）、敷地内（5%）、路上駐輪（10%）



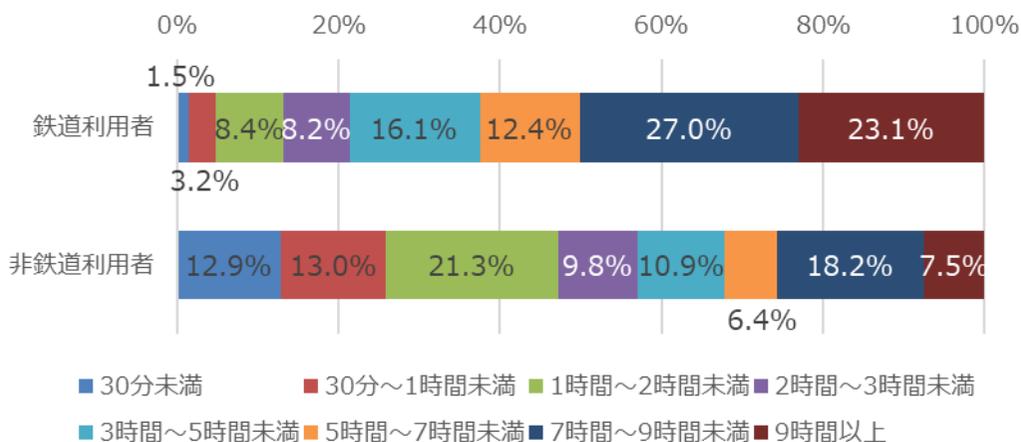
【目的地までの距離】

- 新宿区全体での鉄道駅までの時間・距離が平均4.3分（約340m）に対して、目的施設までの時間・距離は平均5.5分（約440m）。
- 駐輪形態別では路上駐輪から主たる目的施設までの時間・距離は平均6.9分（約550m）となっている。

		鉄道駅まで		主たる目的施設	
		時間:分	距離:m※	時間:分	距離:m※
新宿区全体		4.3	342.2	5.5	440.3
内訳 駐輪形態	公共駐車場	4.1	330.6	5.4	429.6
	附置義務駐輪場	6.5	516.6	4.0	320.0
	建物敷地内に駐輪	4.6	370.0	3.0	242.1
	路上に駐輪	3.2	256.7	6.9	551.2
	駐輪場に駐輪	1.2	96.0	8.0	640.0
	その他	5.6	445.7	5.5	443.6

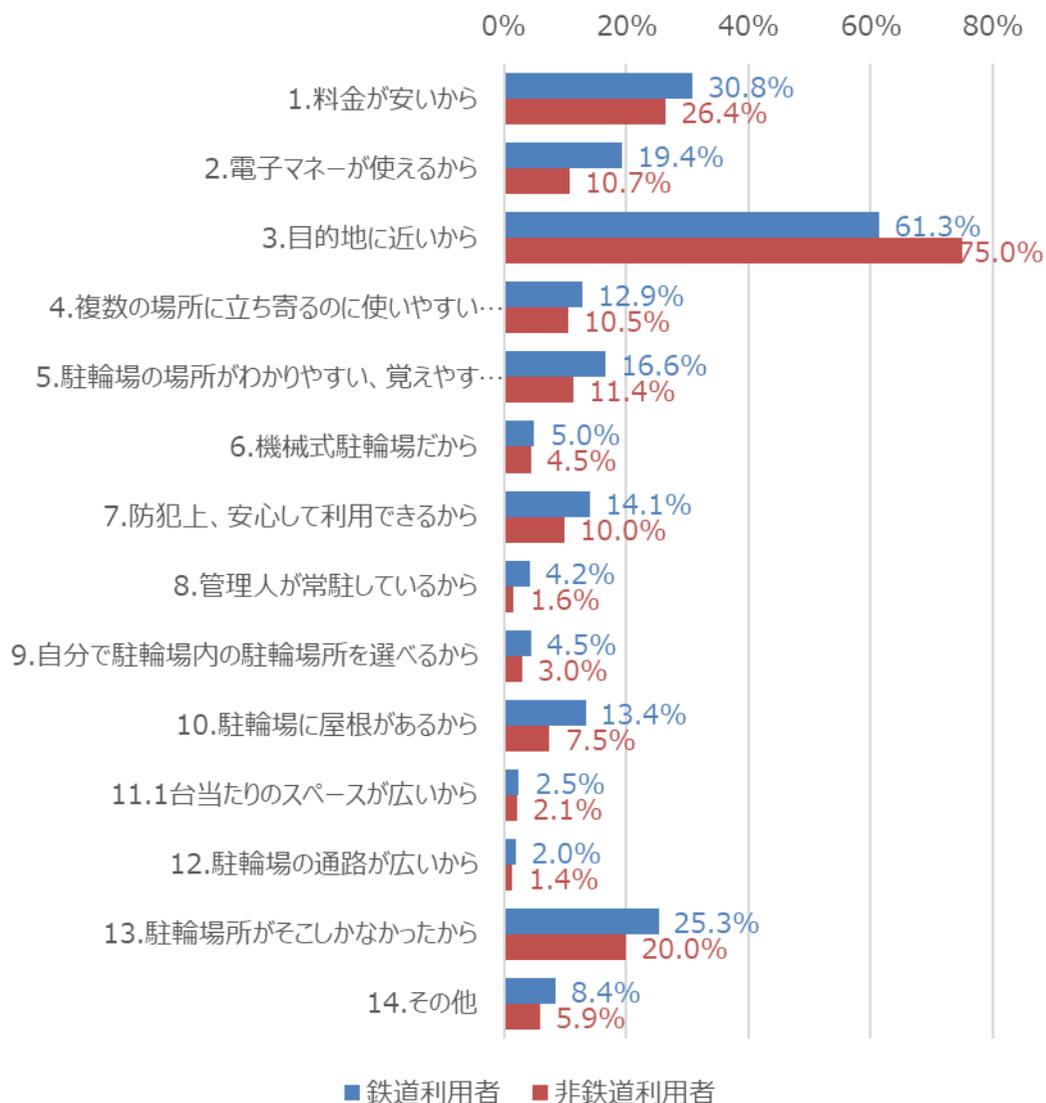
【駐輪場の利用時間】

- 鉄道利用者 3時間以上の長時間利用が多くなる。
- 非鉄道利用者 2時間未満の短時間利用が多くなる。



【駐輪場所の選択理由】

- 鉄道利用者の上位選択理由：目的地に近い（61%）、料金が安い（31%）、そこしかなかった（25%）
- 非鉄道利用者の上位選択理由：目的地に近い（75%）、料金が安い（26%）、そこしなかった（20%）

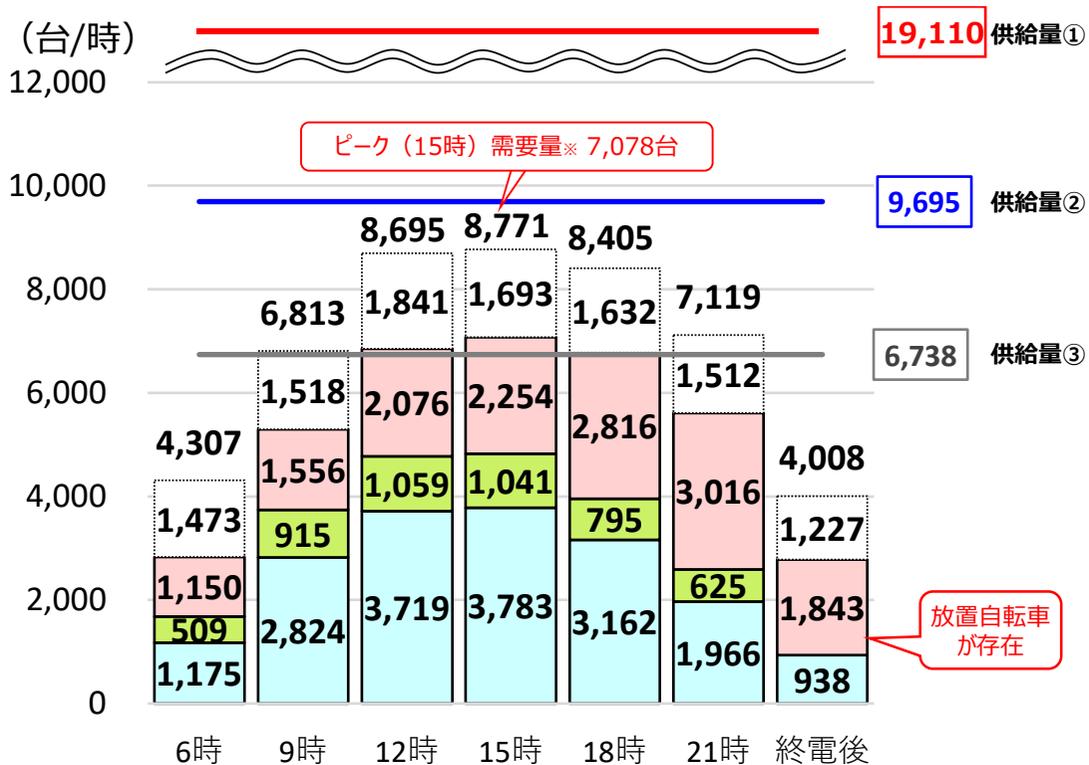


(2) 台数調査結果

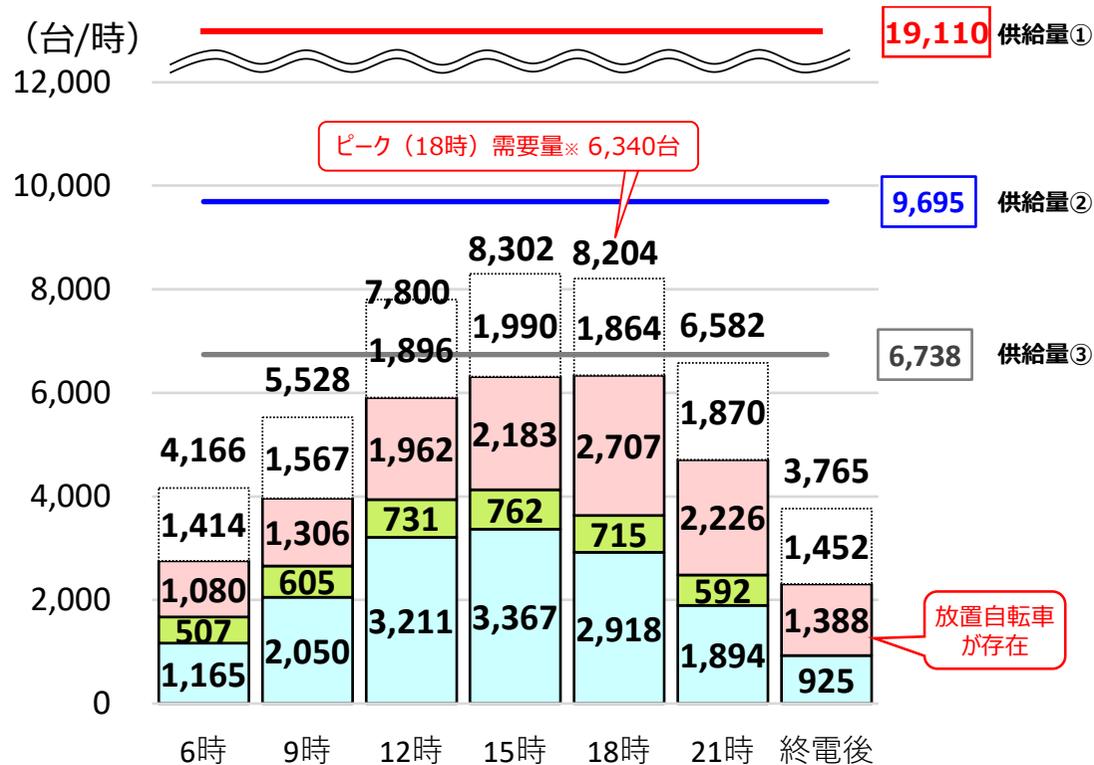
2.1 駐輪状況：新宿区全体の駐輪実態・需給バランス

- 新宿区全体の需給バランスは、平日・休日とも既存の民設民営駐輪場の供給量③でおおむね需要を満たしている。
- どの時間帯でも放置自転車は存在、平日は21時、休日は18時に放置自転車が多い。

<新宿区全体の時間帯別の駐輪台数（平日）>



<新宿区全体の時間帯別の駐輪台数（休日）>



凡例

<需要量>

- 施設内駐輪需要量
- 放置自転車需要量
- 附置義務駐輪場需要量
- 民設民営駐輪場需要量

<供給量>

- 供給量①（民設民営+附置義務（届出全数）の収容台数）
- 供給量②（民設民営+附置義務（機能している分）の収容台数）
- 供給量③（民設民営駐輪場の収容台数）

- ※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で、駐輪場を確保すべき需要量とは見なしていない。

▼施設内駐輪

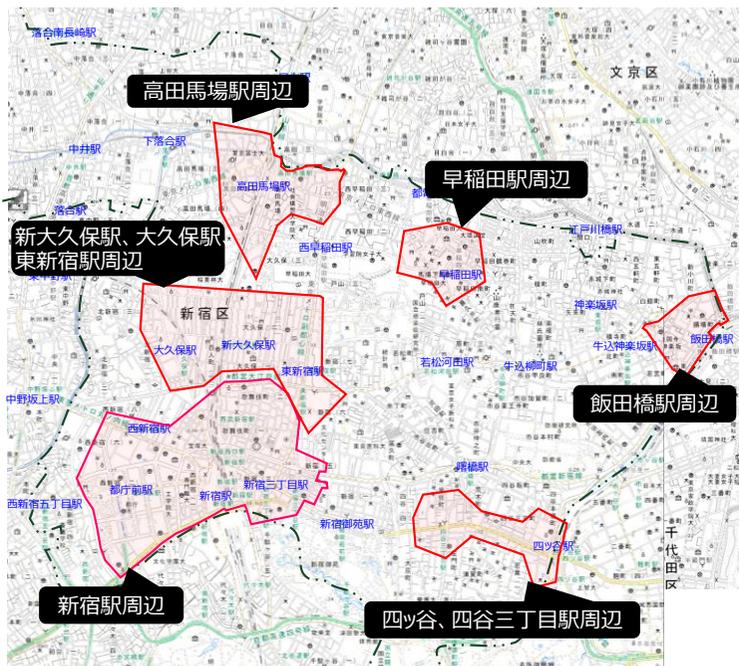


※需要量：放置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場の駐輪台数

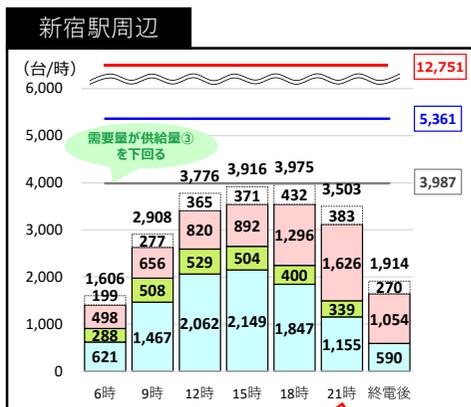
2.1 駐輪状況：調査箇所別・平日の駐輪実態・需給バランス

- 新宿駅・高田馬場駅周辺では既存の民設民営駐輪場の供給量③で需要を満たしている。
- 供給量②で見た場合の需給バランスは、早稲田駅・飯田橋駅・四ッ谷・四谷三丁目駅では需要を満たしているが、新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺の15時台の需要量は供給量②、③を上回っている。
- すべての調査箇所では放置自転車が発生している。放置自転車のピーク時間は4～5割が放置自転車となっている。新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺以外では、18時以降に放置自転車が多く発生している。

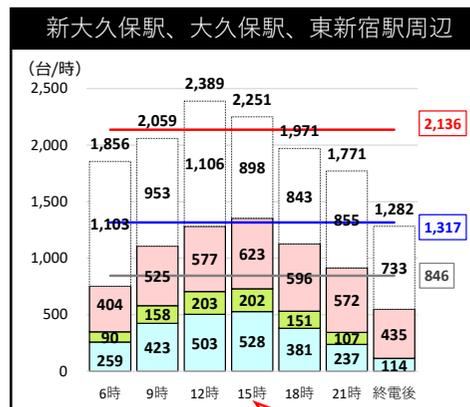
<調査箇所>



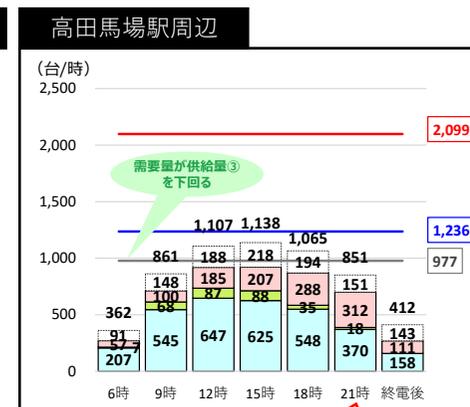
<時間帯別の駐輪場の利用実態（平日）>



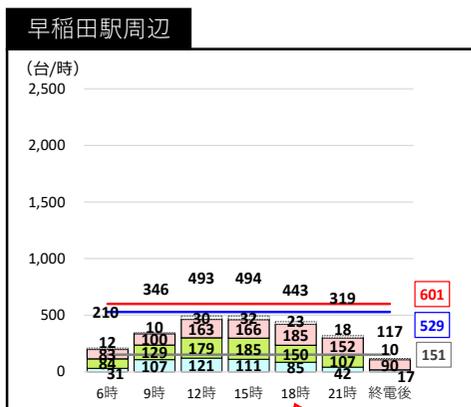
放置自転車ピーク（21時）
約52%



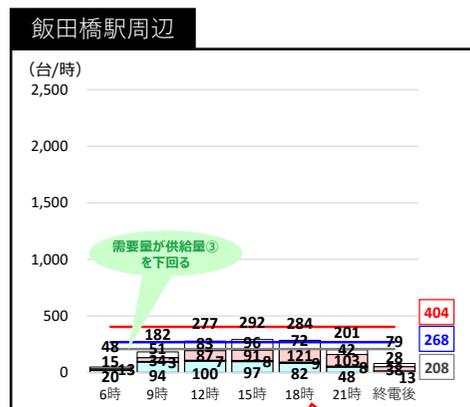
放置自転車ピーク（15時）
約46%



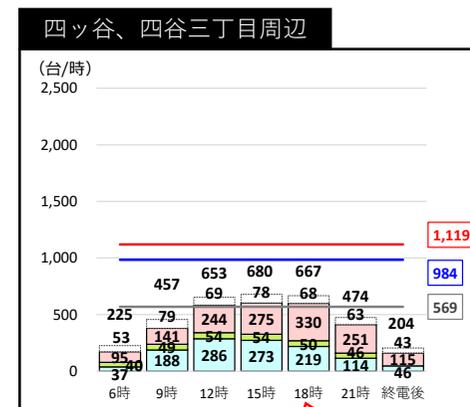
放置自転車ピーク（21時）
約45%



放置自転車ピーク（18時）
約44%



放置自転車ピーク（18時）
約57%



放置自転車ピーク（18時）
約55%

凡例

<需要量>

- 施設内駐輪需要量
- 放置自転車需要量
- 附置義務駐輪場需要量
- 民設民営駐輪場需要量

<供給量>

- 供給量①（民設民営+附置義務（届出全数）の収容台数）
- 供給量②（民設民営+附置義務（機能している分）の収容台数）
- 供給量③（民設民営駐輪場の収容台数）

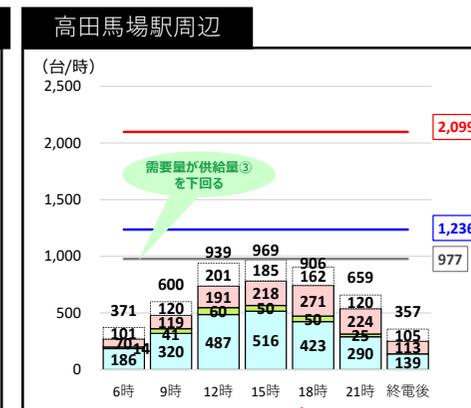
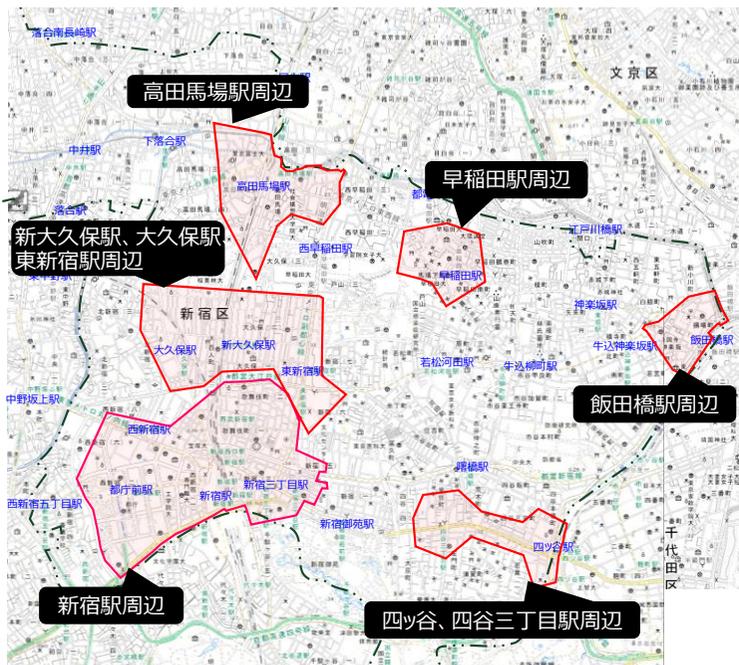
※放置自転車：公道に駐輪していて、利用者が自転車から離れている自転車のこと
 ※施設内駐輪：住宅の庭やマンション等の施設の敷地内に駐輪している自転車のことで、駐輪場を確保すべき需要量とは見なしていない。

2.1 駐輪状況：調査箇所別・休日の駐輪実態・需給バランス

- 新宿駅・高田馬場駅周辺では既存の民設民営駐輪場の供給量③で需要を満たしている。
- 供給量②で見た場合の需給バランスは、どの調査箇所も需要は満たしている。
- すべての調査箇所でも放置自転車が発生している。放置自転車のピーク時間は3～5割が放置自転車となっている。早稲田駅周辺、飯田橋駅周辺では12時頃、それ以外の調査箇所は、18時頃に放置自転車が多く発生している。

<調査箇所>

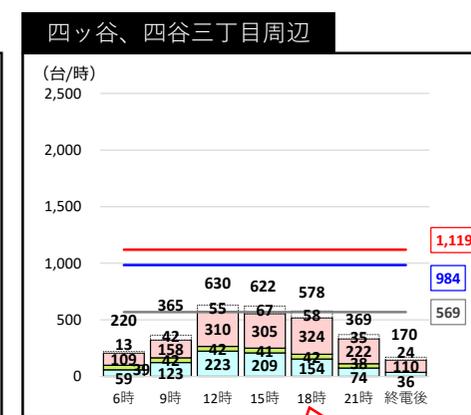
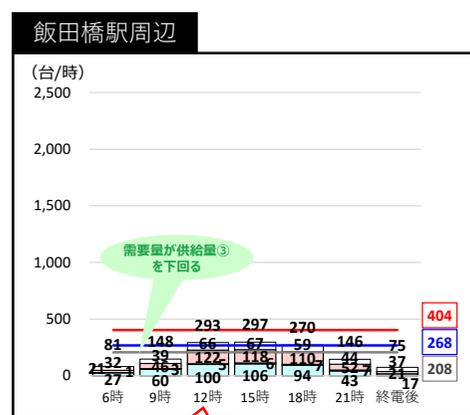
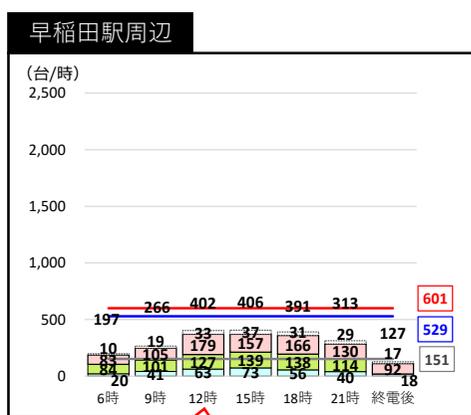
<時間帯別の駐輪場の利用実態（休日）>



放置自転車ピーク（18時）
約35%

放置自転車ピーク（18時）
約59%

放置自転車ピーク（18時）
約36%



放置自転車ピーク（12時）
約49%

放置自転車ピーク（12時）
約54%

放置自転車ピーク（18時）
約62%

凡例

<需要量>

- 施設内駐輪需要量
- 放置自転車需要量
- 附置義務駐輪場需要量
- 民設民営駐輪場需要量

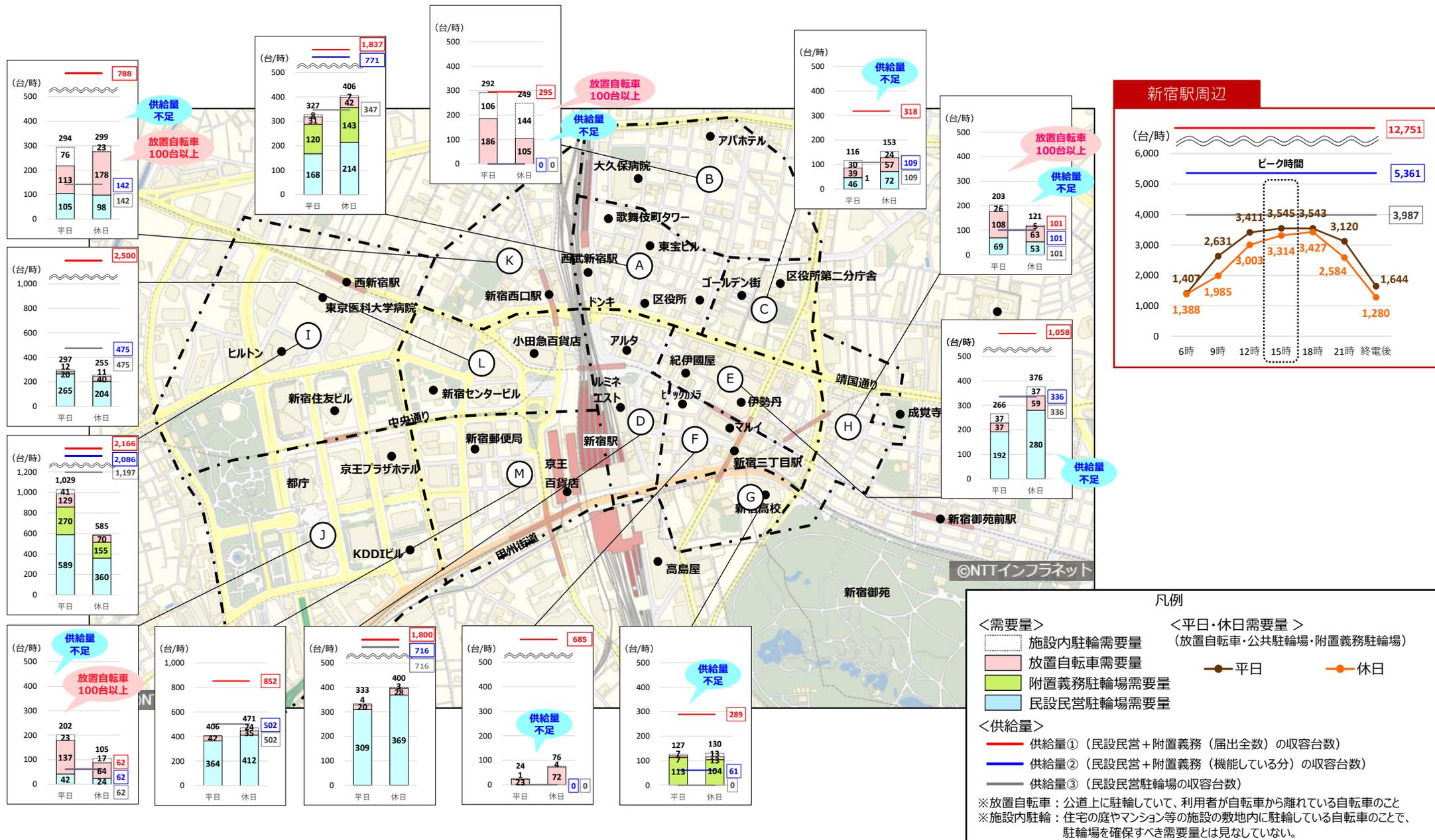
<供給量>

- 供給量①（民設民営＋附置義務（届出全数）の収容台数）
- 供給量②（民設民営＋附置義務（機能している分）の収容台数）
- 供給量③（民設民営駐輪場の収容台数）

※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で、駐輪場を確保すべき需要量とは見なしていない。

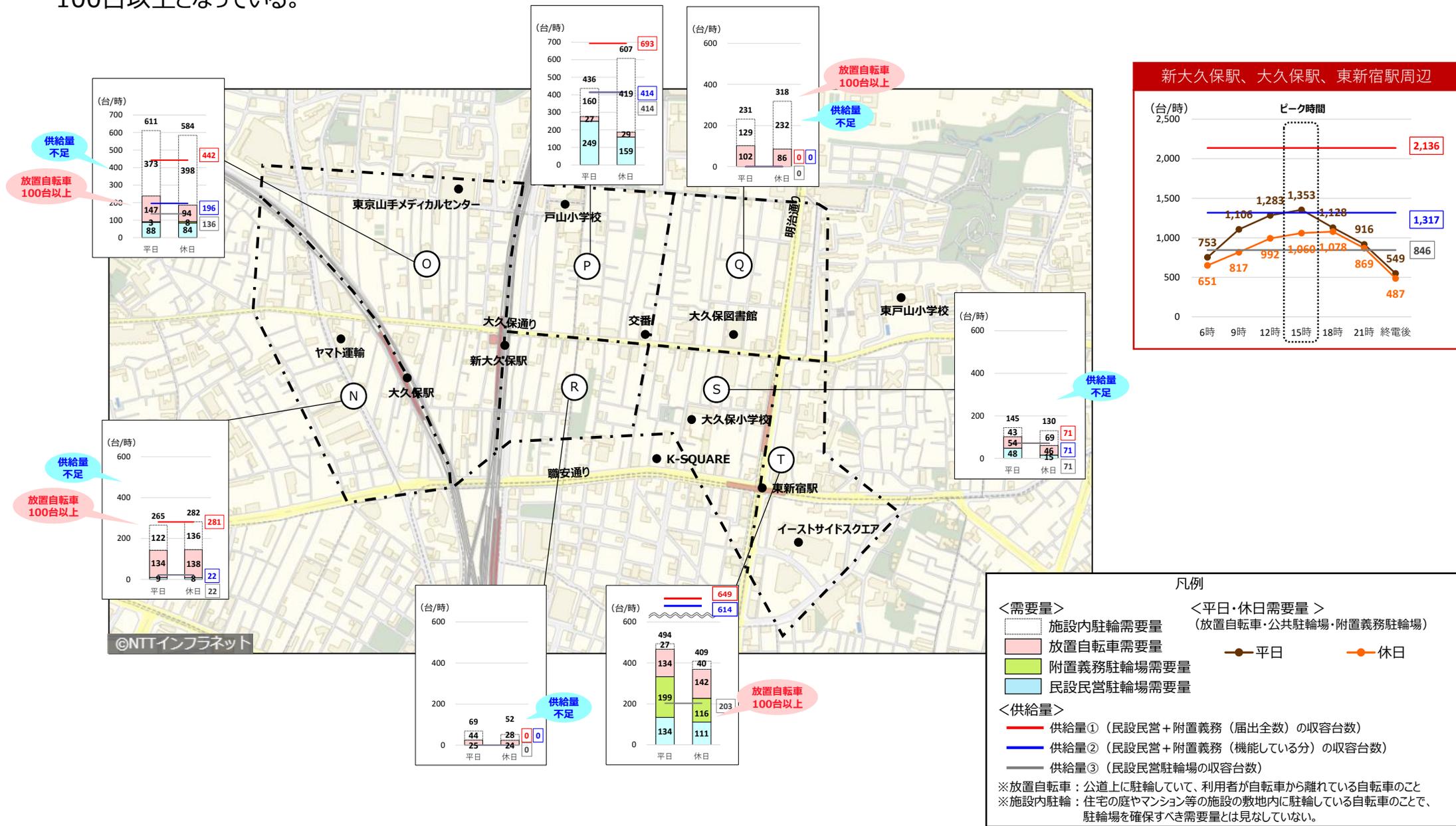
2.1 駐輪状況：新宿駅周辺ピーク時（15時）需給バランス

- 新宿駅周辺全体の供給量②（5,361台）はピーク時間帯（平日15時台）の需要量（3,545台）を満たしている。
- 地区別の需給バランスをみると供給量が不足している地区が存在している。また、西口、歌舞伎町、都庁、新宿二丁目が放置自転車が100台以上となっている。



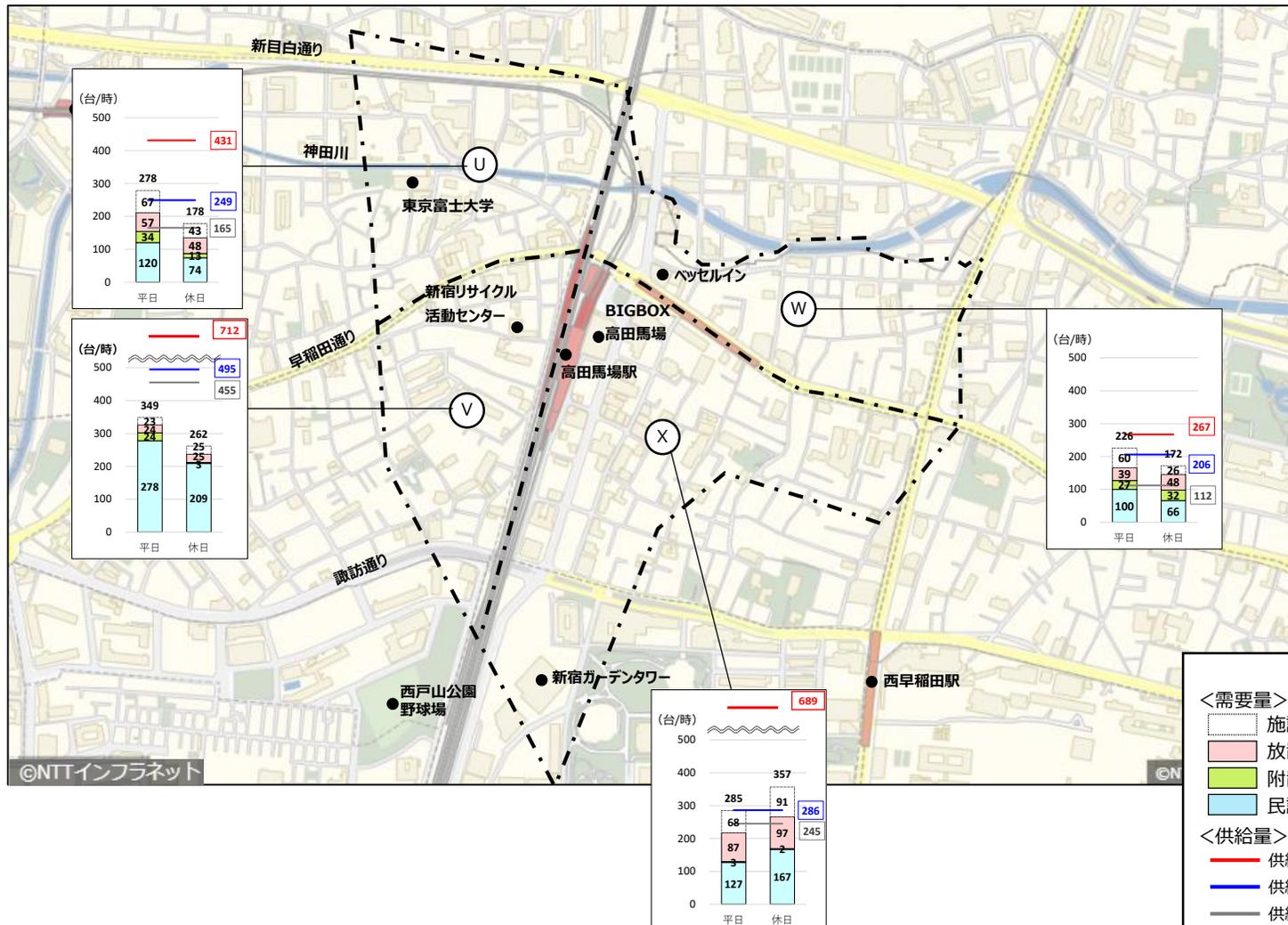
2.1 駐輪状況：新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺ピーク時（15時）需給バランス

- 新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺全体の供給量②（1,317台）はピーク時間帯（平日15時台）の需要量（1,353台）を満たしていない。
- 地区別の需給バランスをみると供給量が不足している地区が存在している。また、大久保駅周辺や大久保二丁目で放置自転車が多く、100台以上となっている。



2.1 駐輪状況：高田馬場駅周辺ピーク時（15時）需給バランス

- 高田馬場駅周辺全体の供給量②（1,236台）はピーク時間帯（平日15時台）の需要量（920台）を満たしている。
- 地区別の需給バランスをみるとどの地区も供給量より需要量が下回っている。また、放置自転車が100台以上の地区は存在していない。



凡例

<需要量>

- 施設内駐輪需要量 (放置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場)
- 放置自転車需要量
- 附置義務駐輪場需要量
- 民設民営駐輪場需要量

<平日・休日需要量> (放置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場)

- 平日
- 休日

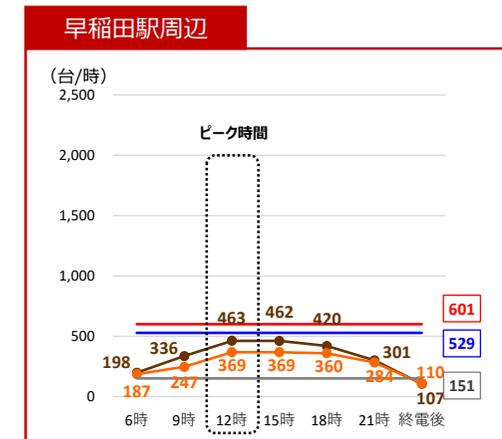
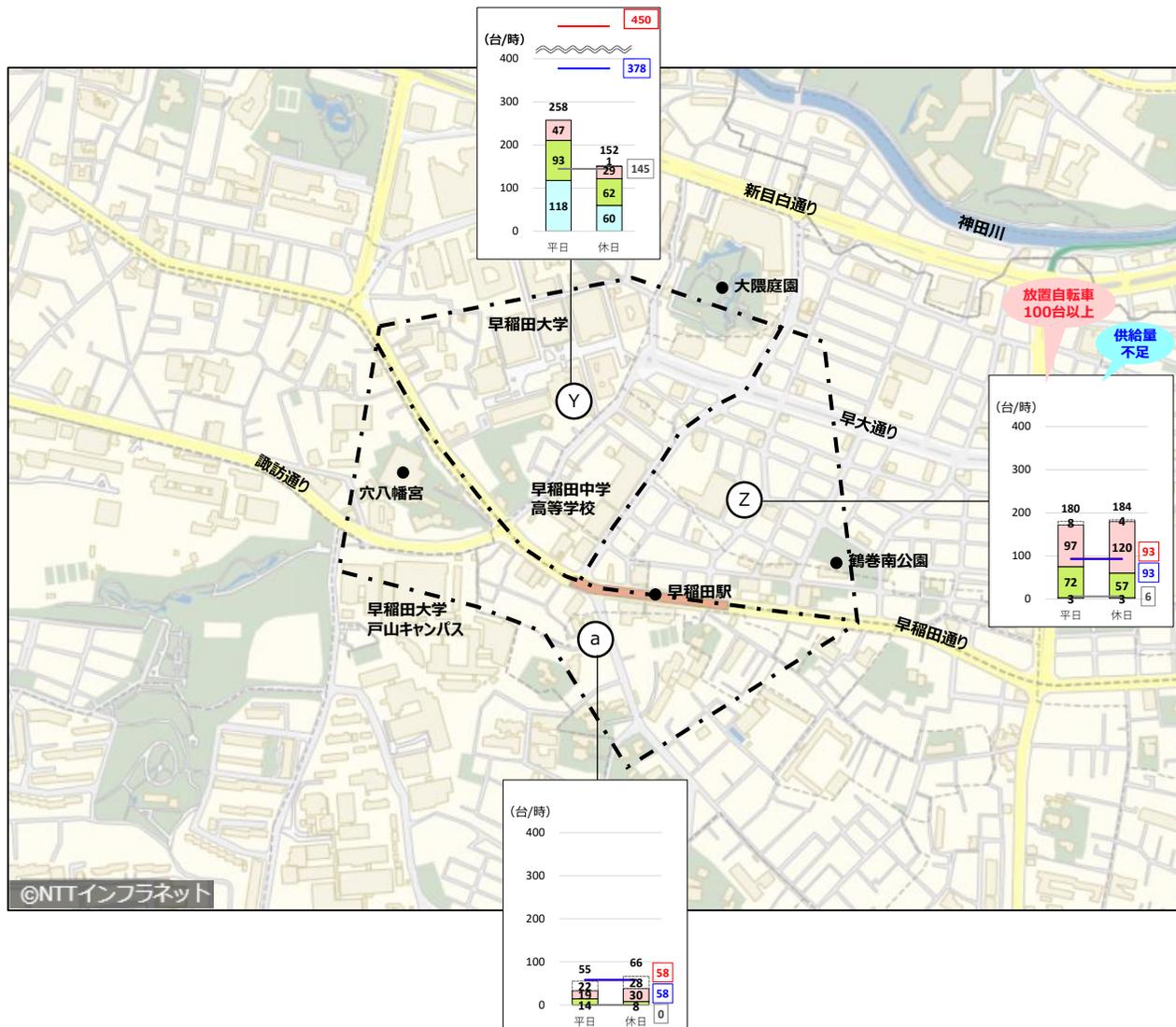
<供給量>

- 供給量① (民設民営+附置義務 (届出全数) の収容台数)
- 供給量② (民設民営+附置義務 (機能している分) の収容台数)
- 供給量③ (民設民営駐輪場の収容台数)

※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。

2.1 駐輪状況：早稲田駅周辺ピーク時（12時）需給バランス

- 早稲田駅周辺全体の供給量②（529台）はピーク時間帯（平日12時台）の需要量（463台）を満たしている。
- 地区別の需給バランスをみると供給量が不足している地区が存在している。また、鶴巻にて、放置自転車が100台以上となっている。



凡例

<需要量>

- 施設内駐輪需要量 (平日・休日需要量)
- 放置自転車需要量
- 附置義務駐輪場需要量
- 民設民営駐輪場需要量

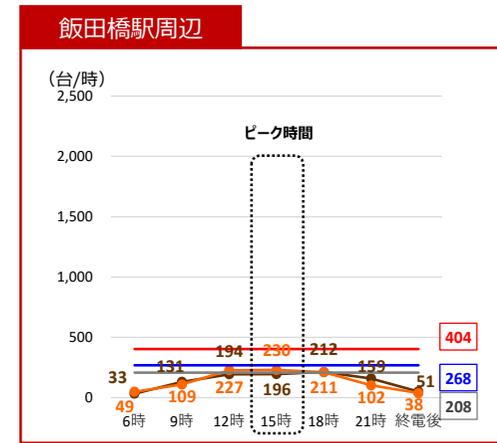
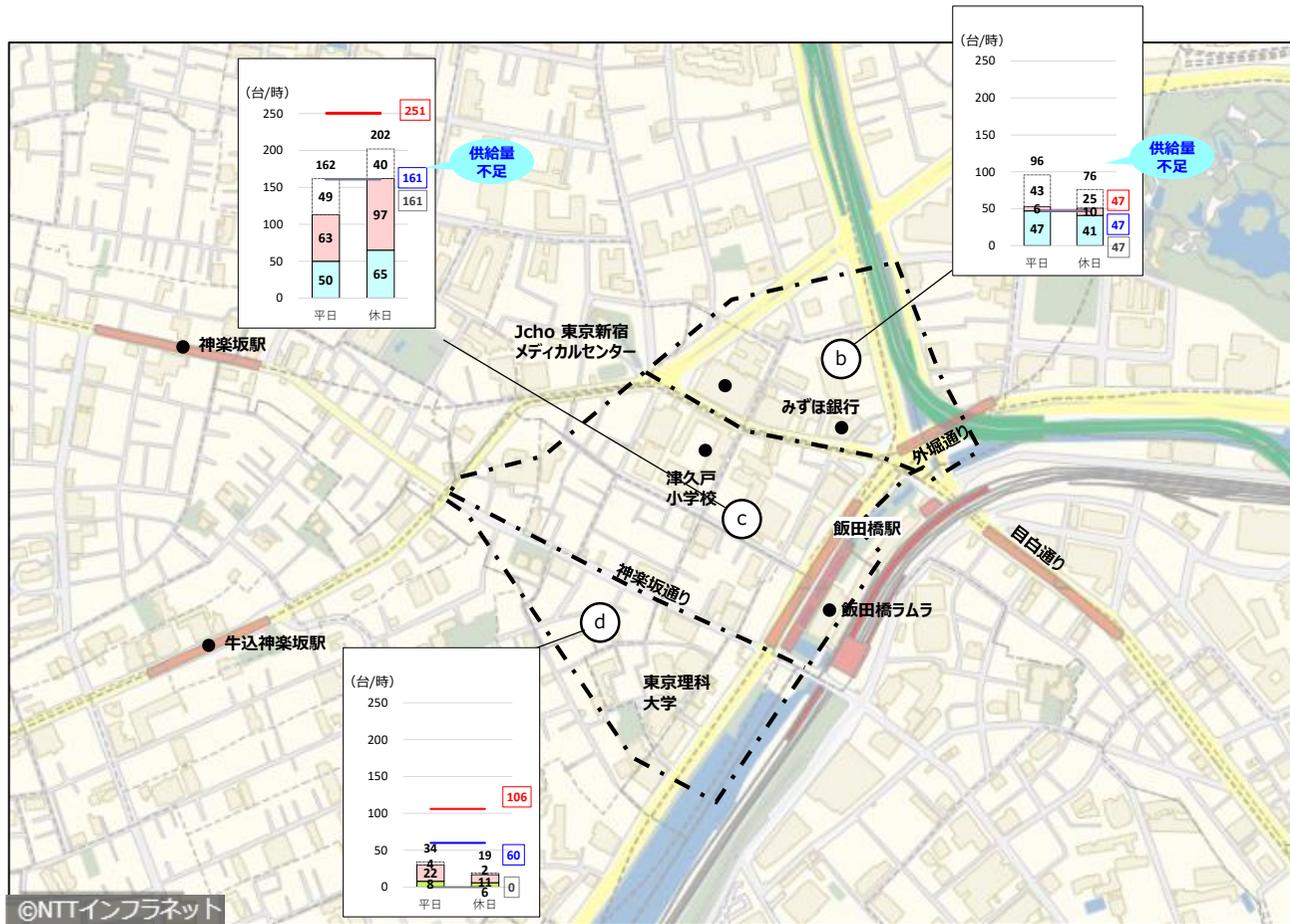
<供給量>

- 供給量① (民設民営+附置義務 (届出全数) の収容台数)
- 供給量② (民設民営+附置義務 (機能している分) の収容台数)
- 供給量③ (民設民営駐輪場の収容台数)

※ 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で、駐輪場を確保すべき需要量とは見なしていない。

2.1 駐輪状況：飯田橋駅周辺ピーク時（15時）需給バランス

- 飯田橋駅周辺全体の供給量②（268台）はピーク時間帯（休日15時台）の需要量（230台）を満たしている。
- 地区別の需給バランスをみると供給量が不足している地区が存在している。また、放置自転車が100台以上の地区は存在していない。



凡例

<需要量>

- 施設内駐輪需要量 (設置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場)
- 放置自転車需要量
- 附置義務駐輪場需要量
- 民設民営駐輪場需要量

<平日・休日需要量> (設置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場)

- 平日
- 休日

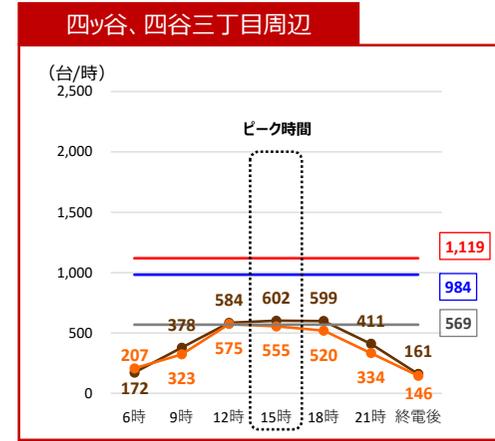
<供給量>

- 供給量① (民設民営 + 附置義務 (届出全数) の収容台数)
- 供給量② (民設民営 + 附置義務 (機能している分) の収容台数)
- 供給量③ (民設民営駐輪場の収容台数)

※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。

2.1 駐輪状況：四ッ谷、四谷三丁目周辺ピーク時（15時）需給バランス

- 四ッ谷、四谷三丁目周辺全体の供給量②（984台）はピーク時間帯（平日15時台）の需要量（602台）を満たしている。
- 地区別の需給バランスをみると供給量が不足している地区が存在している。また、放置自転車が100台以上の地区は存在していない。



凡例

<需要量> 施設内駐輪需要量 (設置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場)
 放置自転車需要量
 附置義務駐輪場需要量
 民設民営駐輪場需要量

<平日・休日需要量> (放置自転車・公共駐輪場・附置義務駐輪場)
 平日
 休日

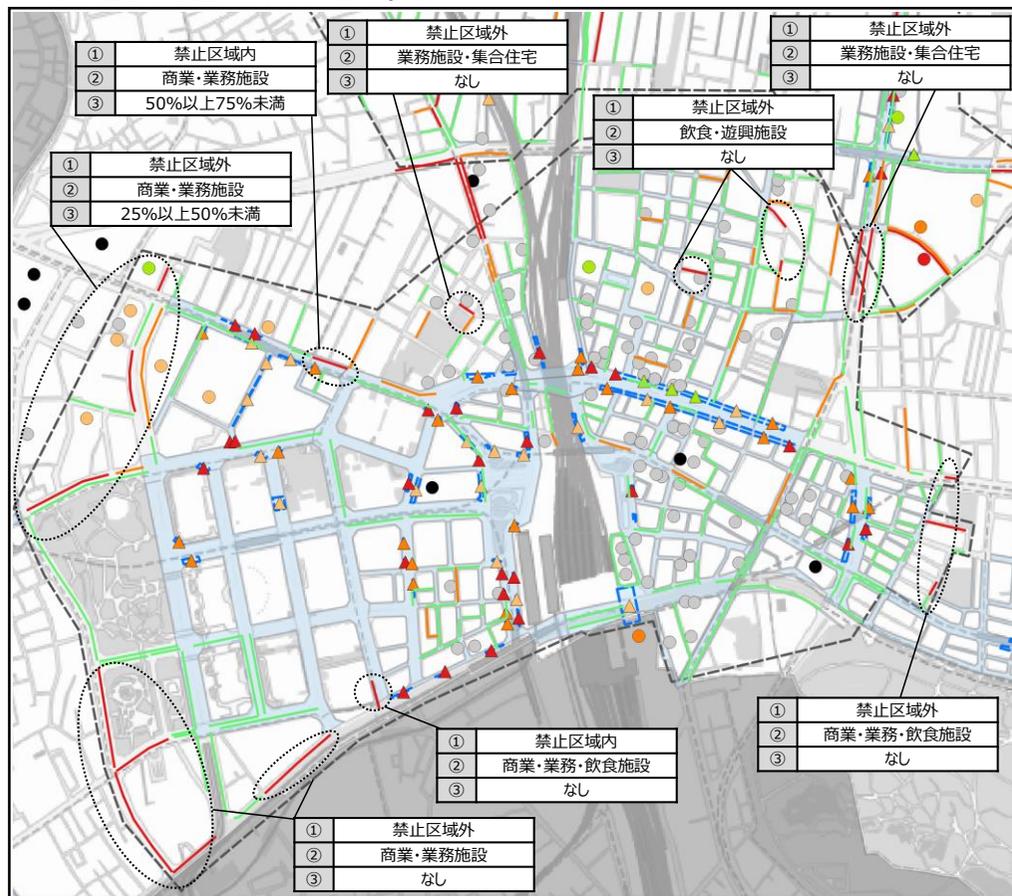
<供給量>
 供給量① (民設民営+附置義務(届出全数)の収容台数)
 供給量② (民設民営+附置義務(機能している分)の収容台数)
 供給量③ (民設民営駐輪場の収容台数)

※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で、駐輪場を確保すべき需要量とは見なしていない。

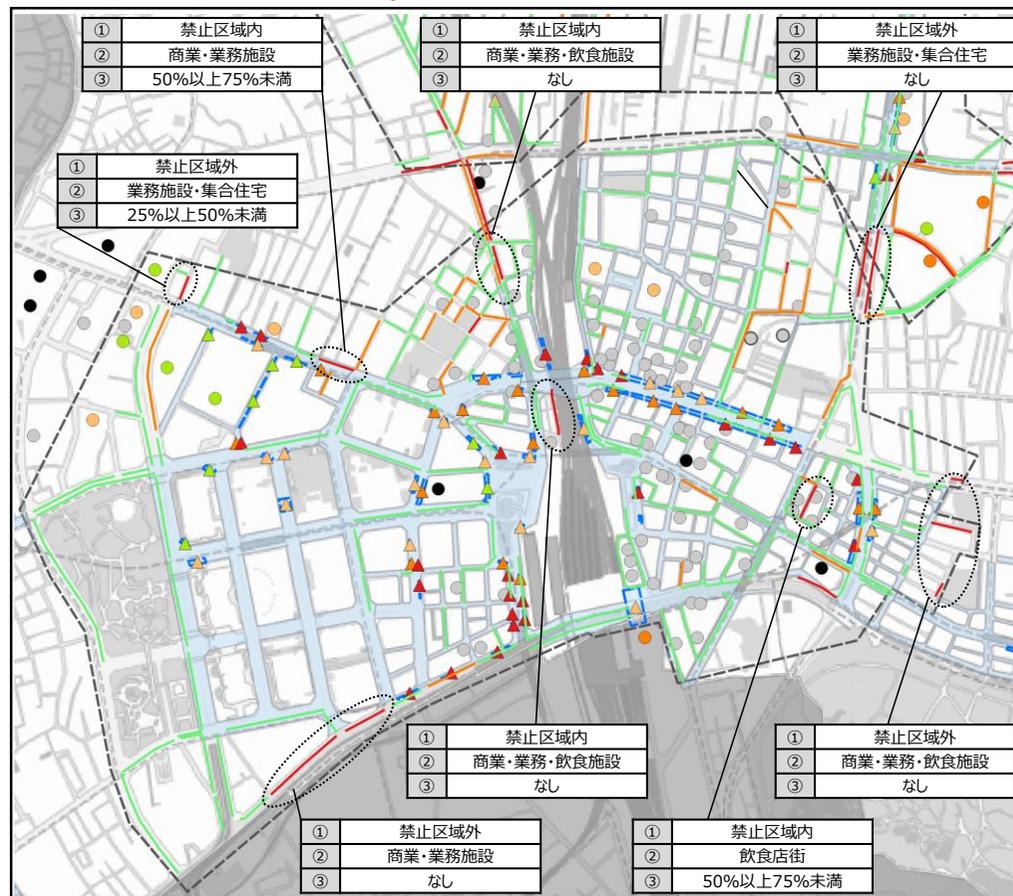
2.2 放置自転車の状況：新宿駅周辺ピーク時（15時） 放置自転車

- 新宿駅周辺では、平日・休日とも放置禁止区域外に放置自転車が目立つ。
- 商業・業務施設や飲食施設、集合住宅の前で放置自転車が多い。
- 民設民営駐輪場に比べ、附置義務駐輪場の利用率は低い。

<新宿駅周辺（平日15時）>



<新宿駅周辺（休日15時）>



凡例	放置自転車台数	民設民営駐輪場利用率	附置義務駐輪場利用率	行政域 民設民営駐輪場 自転車等放置禁止区域 調査区域	放置自転車の状況 ① ② ③	
	— 1台以上5台未満	△ 0%	○ 0%			① 自転車等放置禁止区域
	— 5台以上10台未満	▲ 1%以上25%未満	● 1%以上25%未満			② 沿道の状況
— 10台以上	▲ 25%以上50%未満	● 25%以上50%未満	● 50%以上75%未満	③ 沿道上の駐輪場の利用率		
	▲ 50%以上75%未満	● 50%以上75%未満	● 75%以上			
	▲ 75%以上	● 75%以上	● 未実施			
	▲ 未実施	● 未実施	● 未運用			

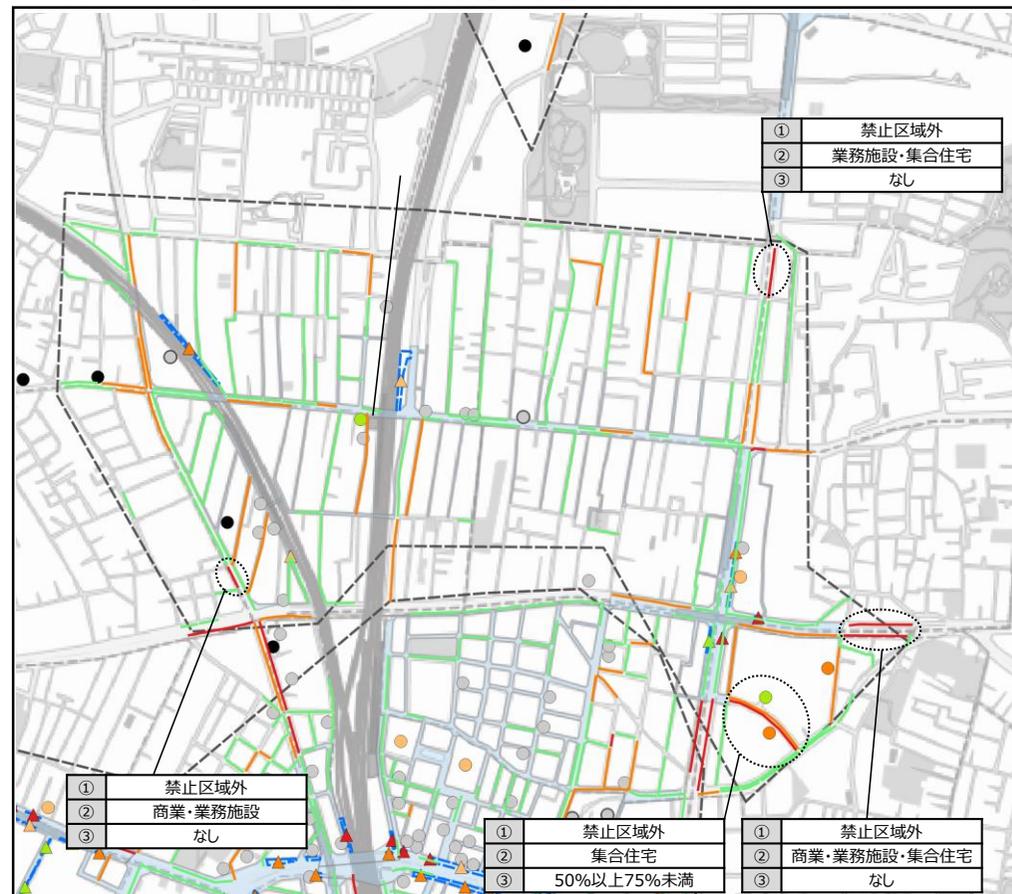
2.2 放置自転車の状況：新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺ピーク時（15時） 放置自転車

- 新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺では、平日・休日とも放置禁止区域外に放置自転車が目立つ。
- 商業・業務・飲食施設、集合住宅の前で放置自転車がが多い。

＜新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺（平日15時）＞



＜新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺（休日15時）＞

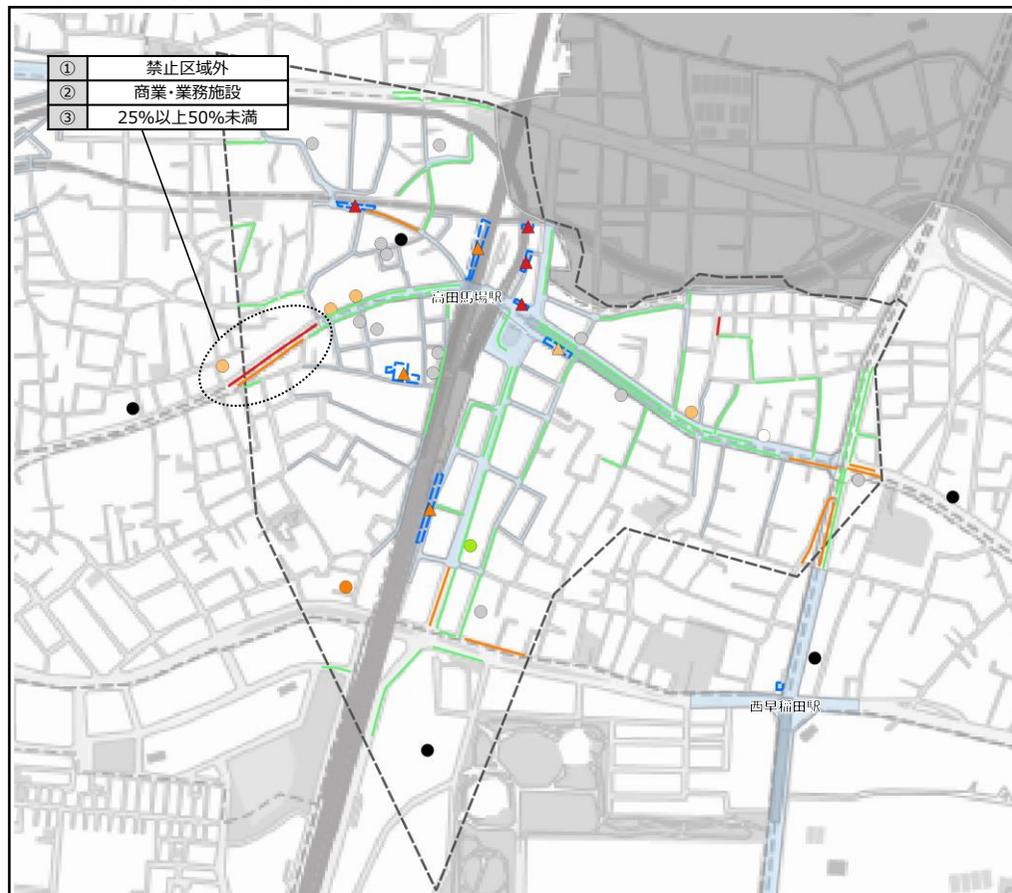


凡例	放置自転車台数	民設民営駐輪場利用率	附置義務駐輪場利用率	行政域 民設民営駐輪場 自転車等放置禁止区域 調査区域	放置自転車の状況 ① ② ③ ①自転車等放置禁止区域 ②沿道の状況 ③沿道上の駐輪場の利用率
	1台以上5台未満 5台以上10台未満 10台以上	△ 0% ▲ 1%以上25%未満 ▲ 25%以上50%未満 ▲ 50%以上75%未満 ▲ 75%以上 ▲ 未実施	○ 0% ● 1%以上25%未満 ● 25%以上50%未満 ● 50%以上75%未満 ● 75%以上 ● 未実施 ● 未運用		

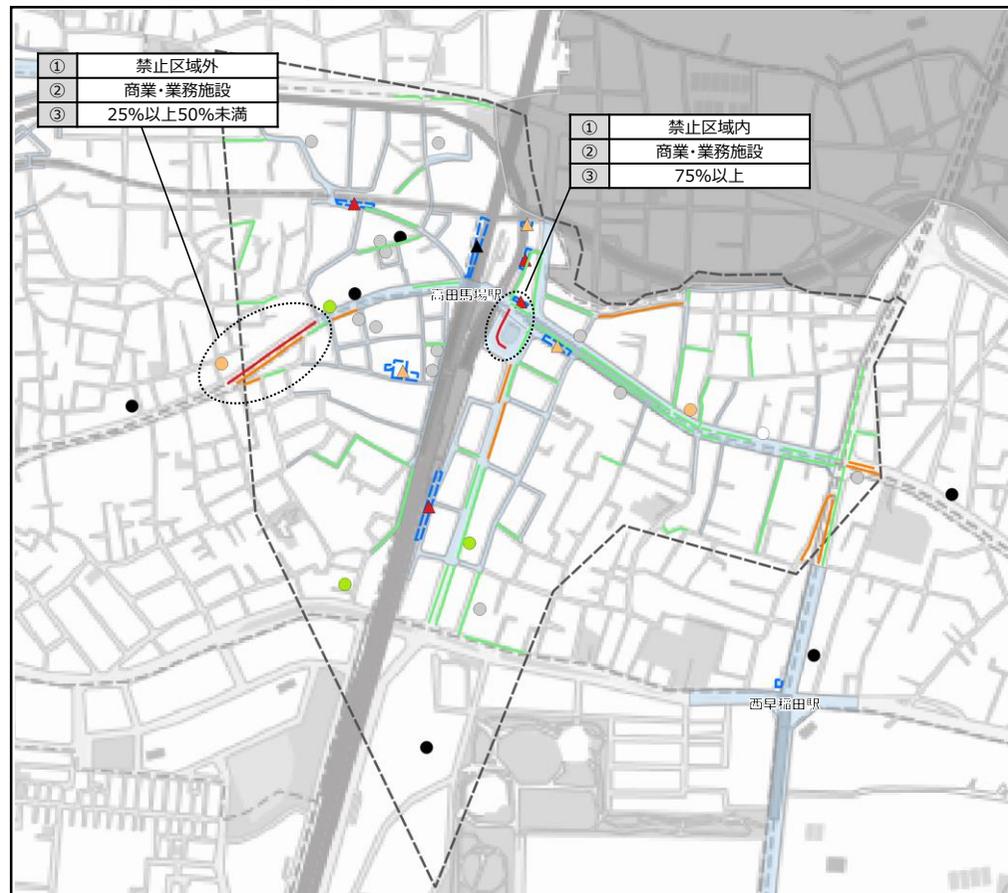
2.2 放置自転車の状況：高田馬場駅周辺ピーク時（15時） 放置自転車

- 高田馬場駅周辺では、平日・休日とも放置禁止区域外に放置自転車が目立つ。
- 駅周辺や商業・業務施設、集合住宅前で放置自転車が多数。
- 民設民営駐輪場に比べ、附置義務駐輪場の利用率は低い。

<高田馬場駅周辺（平日15時）>



<高田馬場駅周辺（休日15時）>



凡例

放置自転車台数

- 1台以上5台未満
- 5台以上10台未満
- 10台以上

民設民営駐輪場利用率

- △ 0%
- ▲ 1%以上25%未満
- ▲ 25%以上50%未満
- ▲ 50%以上75%未満
- ▲ 75%以上
- ▲ 未実施

附置義務駐輪場利用率

- 0%
- 1%以上25%未満
- 25%以上50%未満
- 50%以上75%未満
- 75%以上
- 未実施
- 未運用

- 行政域
- 民設民営駐輪場
- 自転車等放置禁止区域
- 調査区域

放置自転車の状況

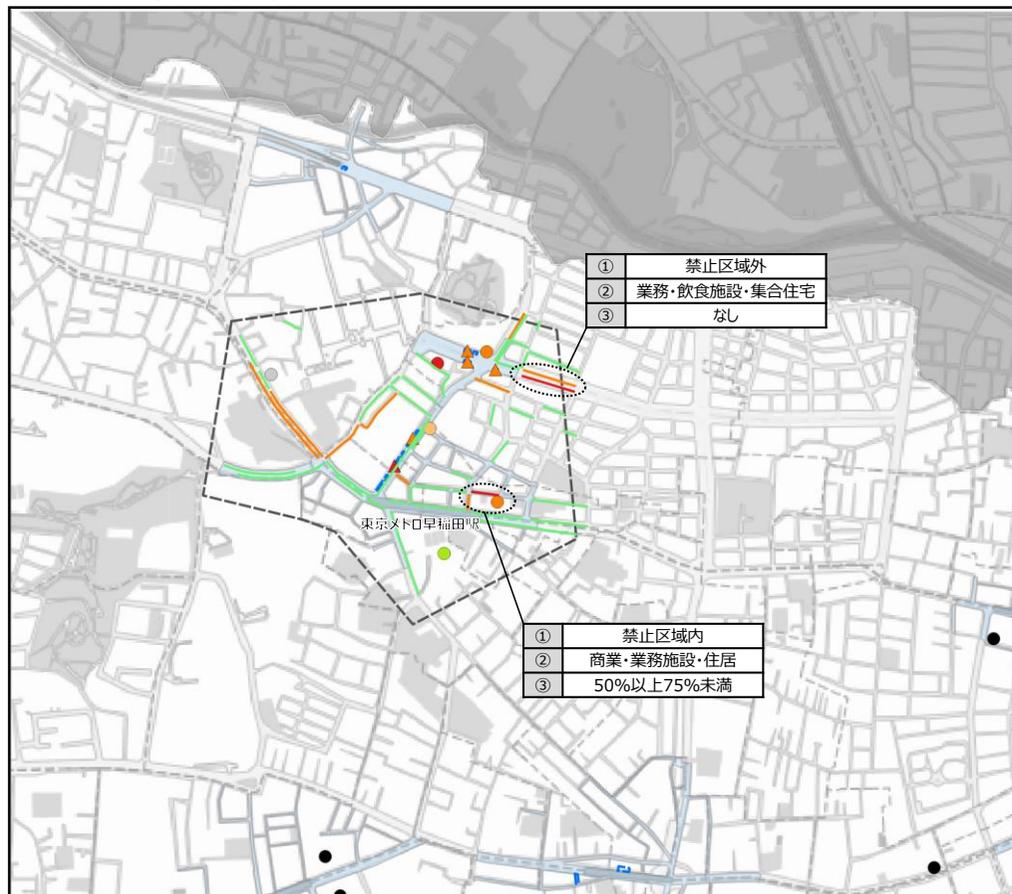
①	
②	
③	

- ① 自転車等放置禁止区域
- ② 沿道の状況
- ③ 沿道上の駐輪場の利用率

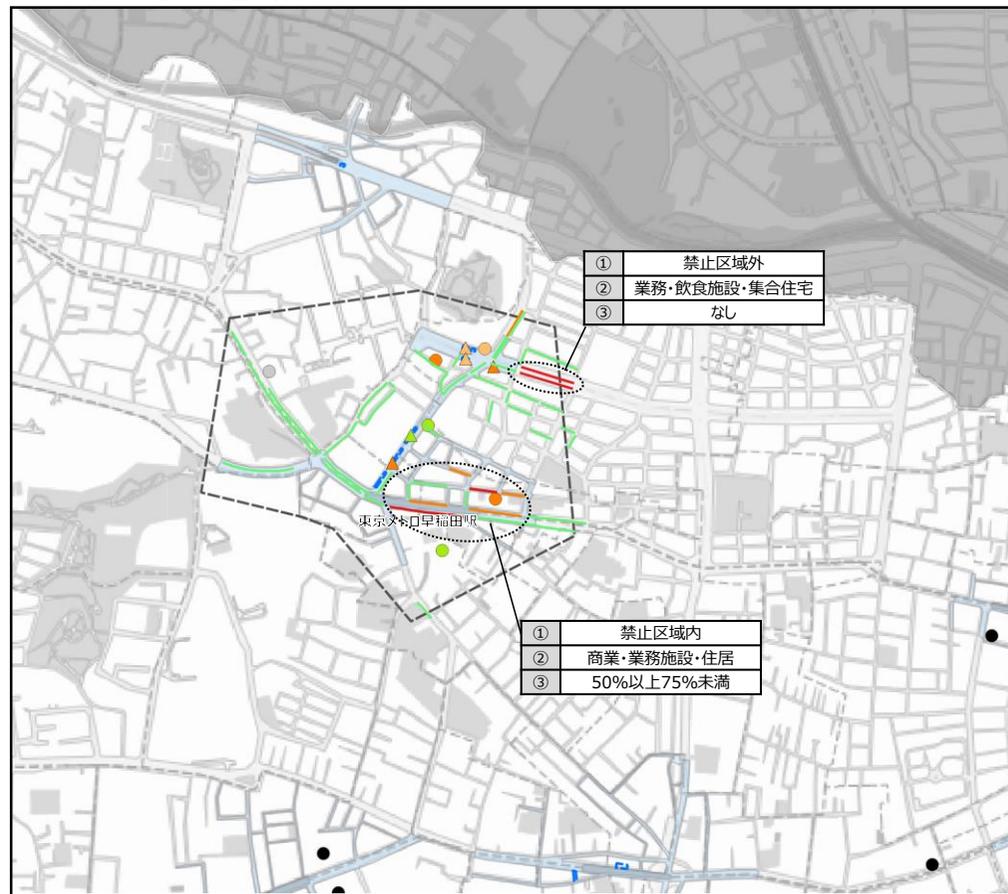
2.2 放置自転車の状況：早稲田駅周辺ピーク時（12時）放置自転車

- 早稲田駅周辺では、平日・休日とも放置禁止区域外に放置自転車が目立つ。
- 集合住宅や商業・業務施設前で放置自転車が多い。

<早稲田駅周辺（平日12時）>



<早稲田駅周辺（休日12時）>



凡例

放置自転車台数

- 1台以上5台未満
- 5台以上10台未満
- 10台以上

民設民営駐輪場利用率

- △ 0%
- ▲ 1%以上25%未満
- ▲ 25%以上50%未満
- ▲ 50%以上75%未満
- ▲ 75%以上
- ▲ 未実施

附置義務駐輪場利用率

- 0%
- 1%以上25%未満
- 25%以上50%未満
- 50%以上75%未満
- 75%以上
- 未実施
- 未運用

- 行政域
- 民設民営駐輪場
- 自転車等放置禁止区域
- 調査区域

放置自転車の状況

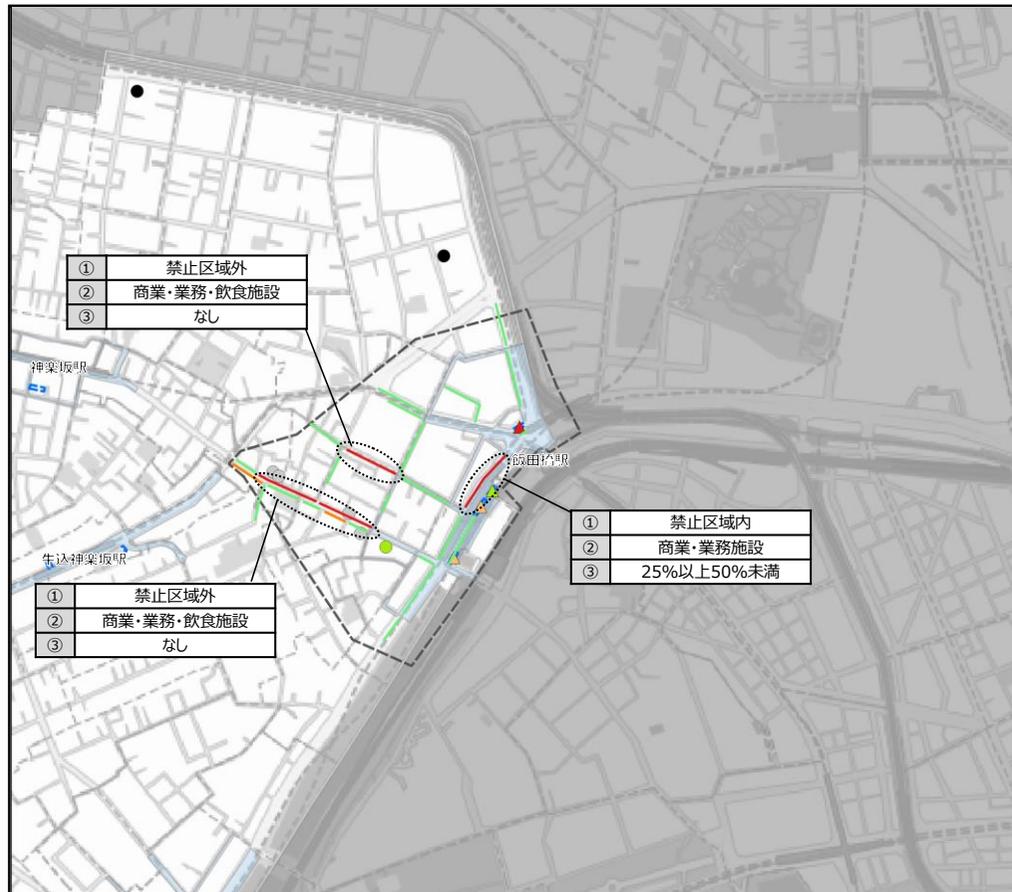
①	
②	
③	

- ① 自転車等放置禁止区域
- ② 沿道の状況
- ③ 沿道上の駐輪場の利用率

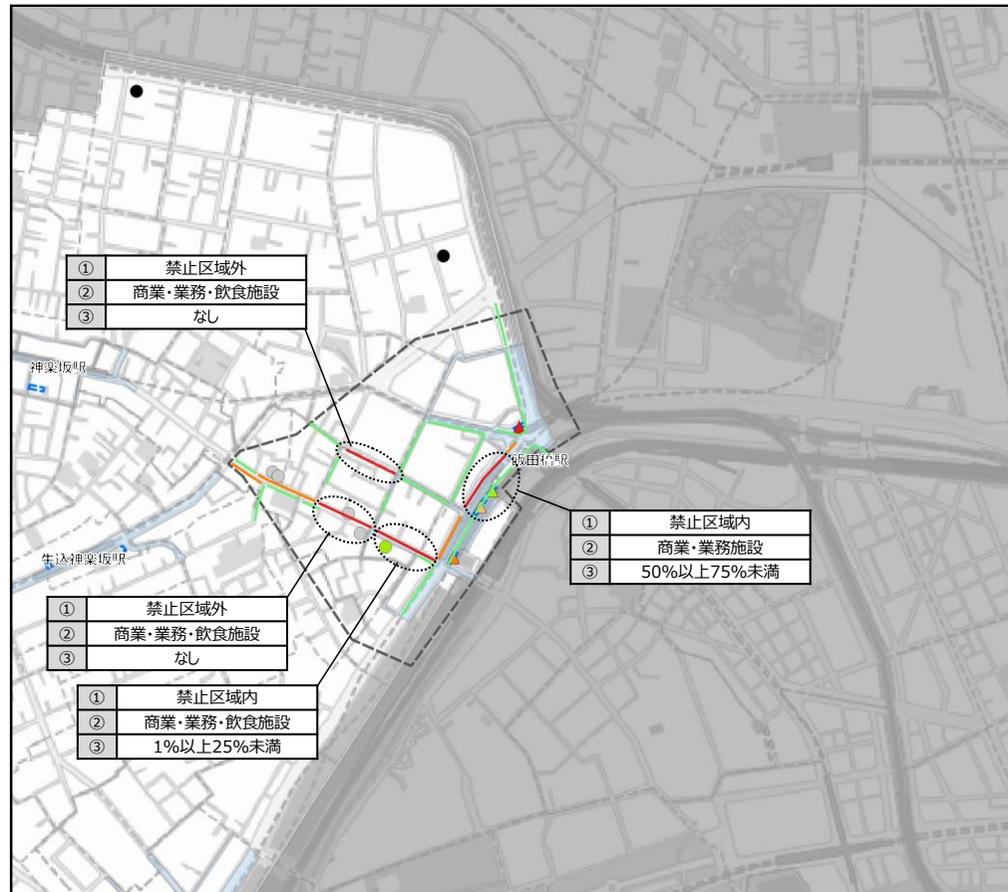
2.2 放置自転車の状況：飯田橋駅周辺ピーク時（15時） 放置自転車

- 飯田橋駅周辺では、平日・休日とも放置禁止区域外に放置自転車が目立つ。
- 商業・業務・飲食施設前で放置自転車が多い。
- 民設民営駐輪場に比べ、附置義務駐輪場の利用率は低い。

<飯田橋駅周辺（平日15時）>



<飯田橋駅周辺（休日15時）>

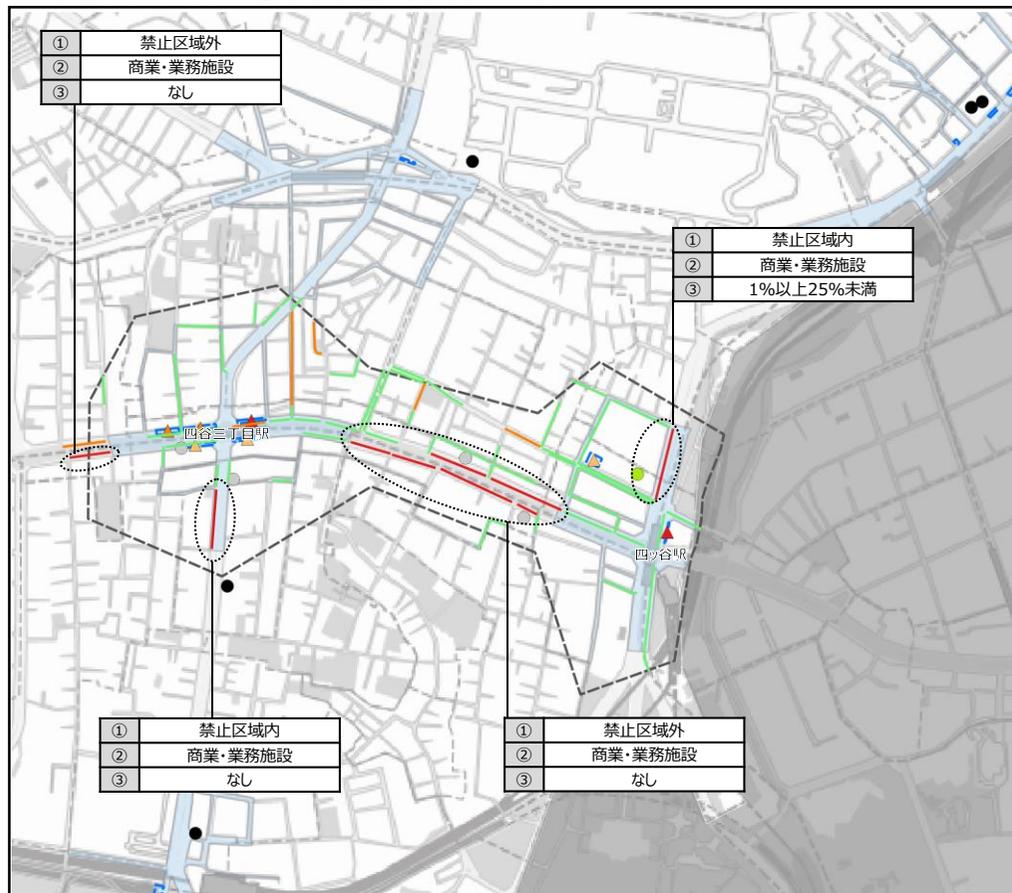


凡例	放置自転車台数	民設民営駐輪場利用率	附置義務駐輪場利用率	行政域 民設民営駐輪場 自転車等放置禁止区域 調査区域	放置自転車の状況 ① ② ③ ①自転車等放置禁止区域 ②沿道の状況 ③沿道上の駐輪場の利用率
	1台以上5台未満 5台以上10台未満 10台以上	△ 0% ▲ 1%以上25%未満 ▲ 25%以上50%未満 ▲ 50%以上75%未満 ▲ 75%以上 ▲ 未実施	○ 0% ● 1%以上25%未満 ● 25%以上50%未満 ● 50%以上75%未満 ● 75%以上 ● 未実施 ● 未運用		

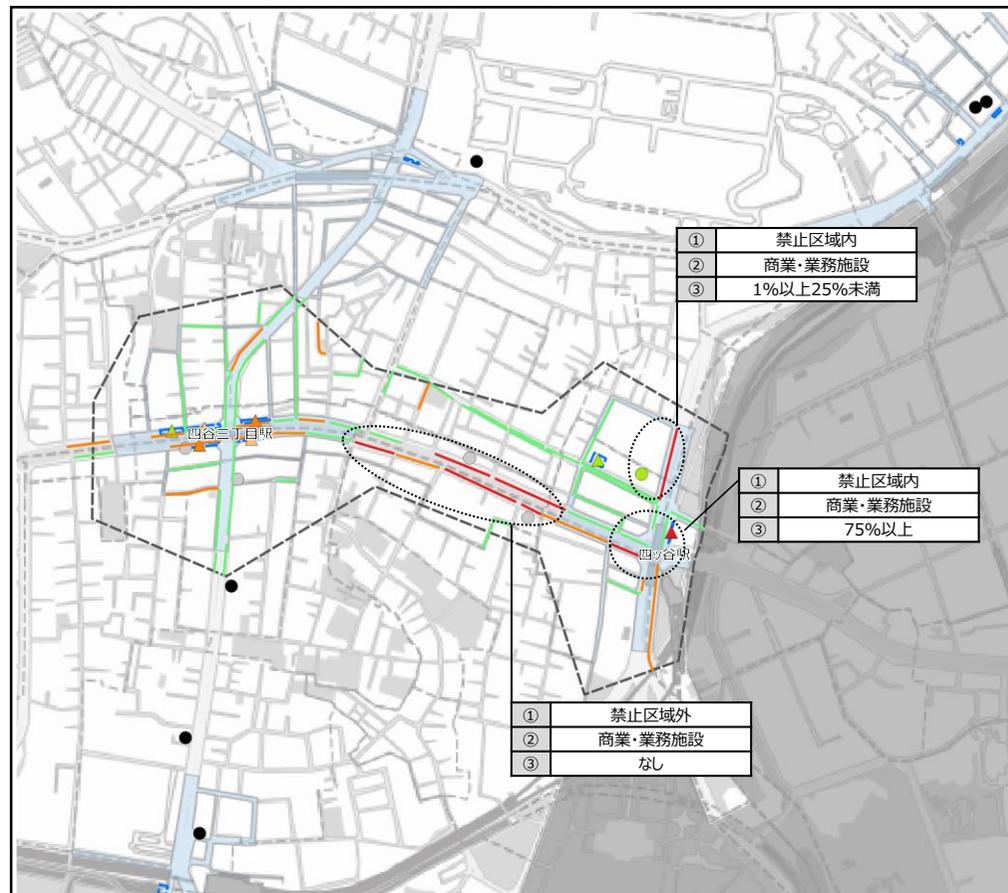
2.2 放置自転車の状況：四ッ谷、四谷三丁目周辺ピーク時（15時） 放置自転車

- 四ッ谷、四谷三丁目周辺では、平日・休日とも放置禁止区域外に放置自転車が目立つ。
- 商業・業務施設で放置自転車がが多い。
- 民設民営駐輪場に比べ、附置義務駐輪場の利用率は低い。

<四ッ谷、四谷三丁目周辺（平日15時）>



<四ッ谷、四谷三丁目周辺（休日15時）>



凡例

放置自転車台数

- 1台以上5台未満
- 5台以上10台未満
- 10台以上

民設民営駐輪場利用率

- △ 0%
- ▲ 1%以上25%未満
- ▲ 25%以上50%未満
- ▲ 50%以上75%未満
- ▲ 75%以上
- ▲ 未実施

附置義務駐輪場利用率

- 0%
- 1%以上25%未満
- 25%以上50%未満
- 50%以上75%未満
- 75%以上
- 未実施
- 未運用

- 行政域
- 民設民営駐輪場
- 自転車等放置禁止区域
- 調査区域

放置自転車の状況

①	
②	
③	

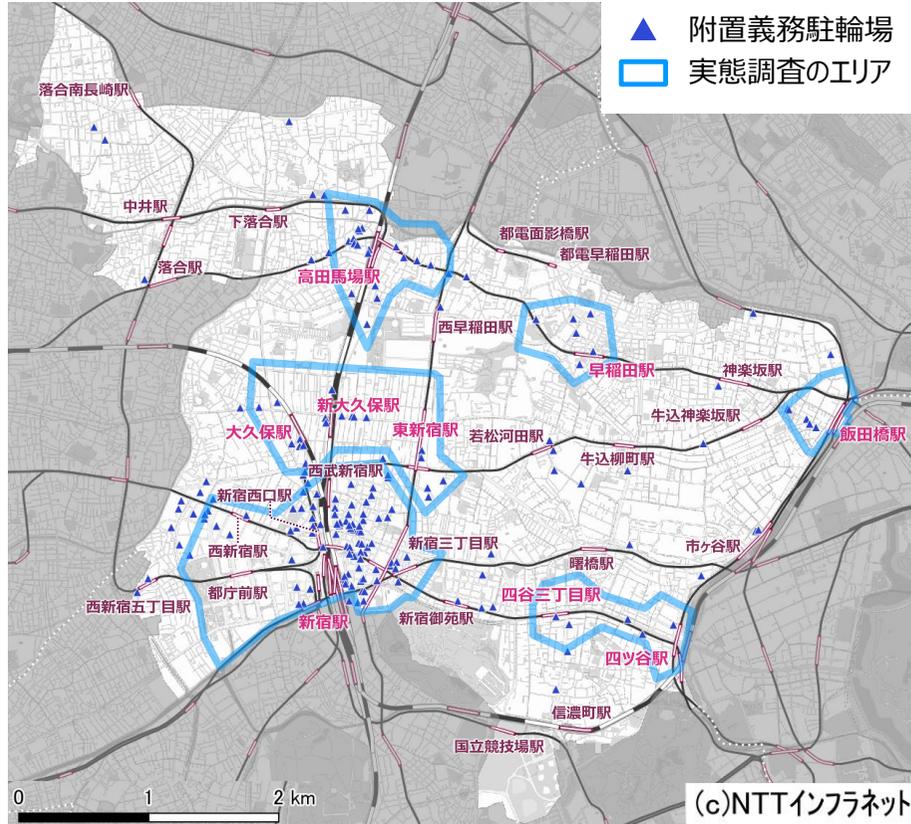
- ① 自転車等放置禁止区域
- ② 沿道の状況
- ③ 沿道上の駐輪場の利用率

(3) 附置義務駐輪場の状況

3.1 附置義務駐輪場の整備状況

- 新宿区内の附置義務駐輪場の届出箇所数が188箇所、届出台数は15,267台である。
- 現地確認の結果より、運用が確認できた駐輪場は届出箇所数の約1/3の64箇所、台数は約1/2の7,621台であった。
- 附置義務駐輪場が確認できた割合は、新宿駅周辺が1割、飯田橋駅周辺・四ツ谷、四谷三丁目駅周辺が2割程度に留まる。
- 現地確認をおこない、附置義務駐輪場のうち『運用が確認できた』駐輪施設は3割程度、駐輪場台数も3割程度に留まる。

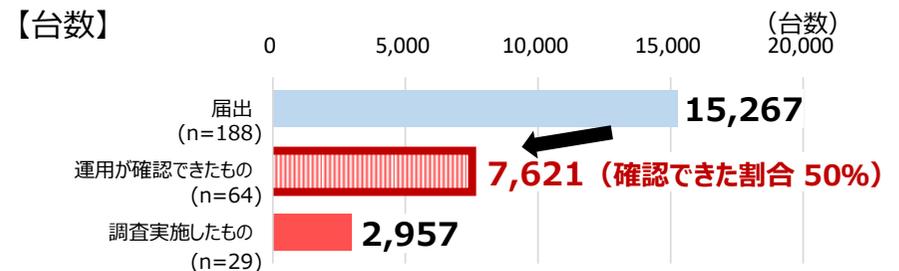
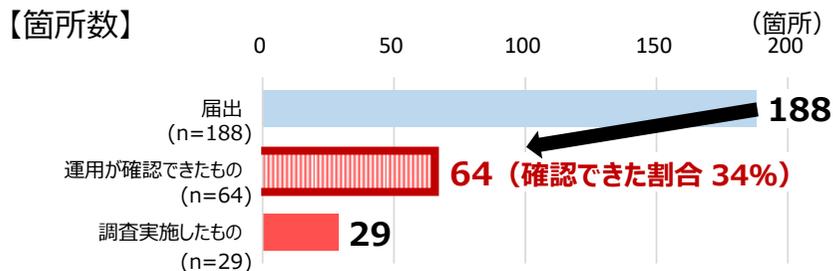
<附置義務駐輪場の設置状況>



<新宿区内の附置義務駐輪場の箇所数、台数>

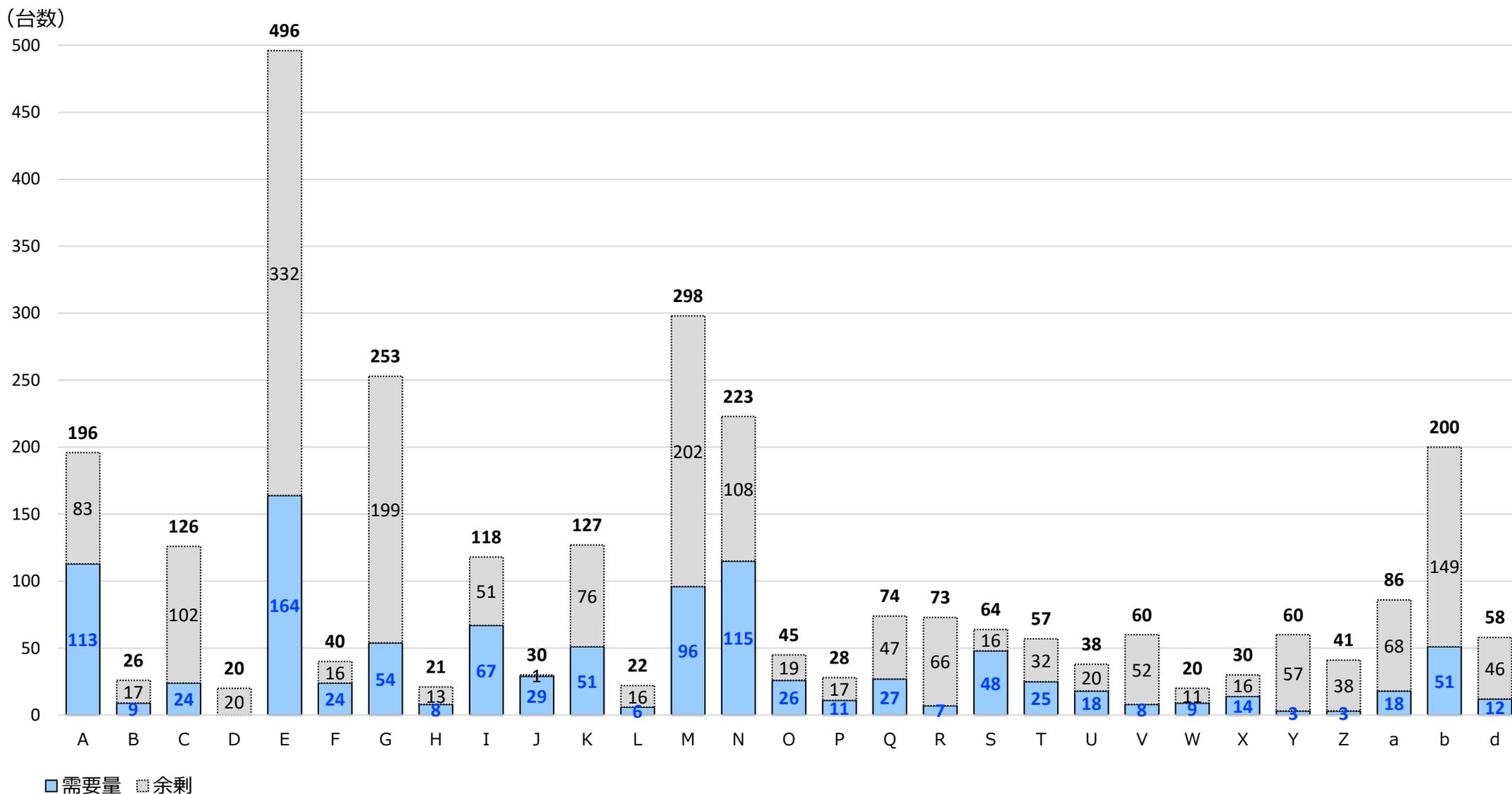
No	エリア	届出		運用が確認できたもの				調査ができたもの			
		箇所	台数 (台数)	箇所	割合	台数 (台数)	割合	箇所	割合	台数 (台数)	割合
1	新宿駅周辺	89	8,764	16	18%	3,743	43%	10	11%	1,374	16%
2	新大久保駅、大久保駅、東新宿駅周辺	17	1,290	7	41%	796	62%	5	29%	471	37%
3	高田馬場駅周辺	21	1,122	9	43%	526	47%	7	33%	259	23%
4	早稲田駅周辺	6	450	5	83%	378	84%	5	83%	378	84%
5	飯田橋駅周辺	5	196	1	20%	60	31%	1	20%	60	31%
6	四ツ谷、四谷三丁目駅周辺	5	550	1	20%	415	75%	1	20%	415	75%
7	実態調査エリア外	45	2,895	25	56%	1,703	59%	-	-	-	-
	合計	188	15,267	64	34%	7,621	50%	29	15%	2,957	19%

<新宿区内の附置義務駐輪場の箇所数、台数>



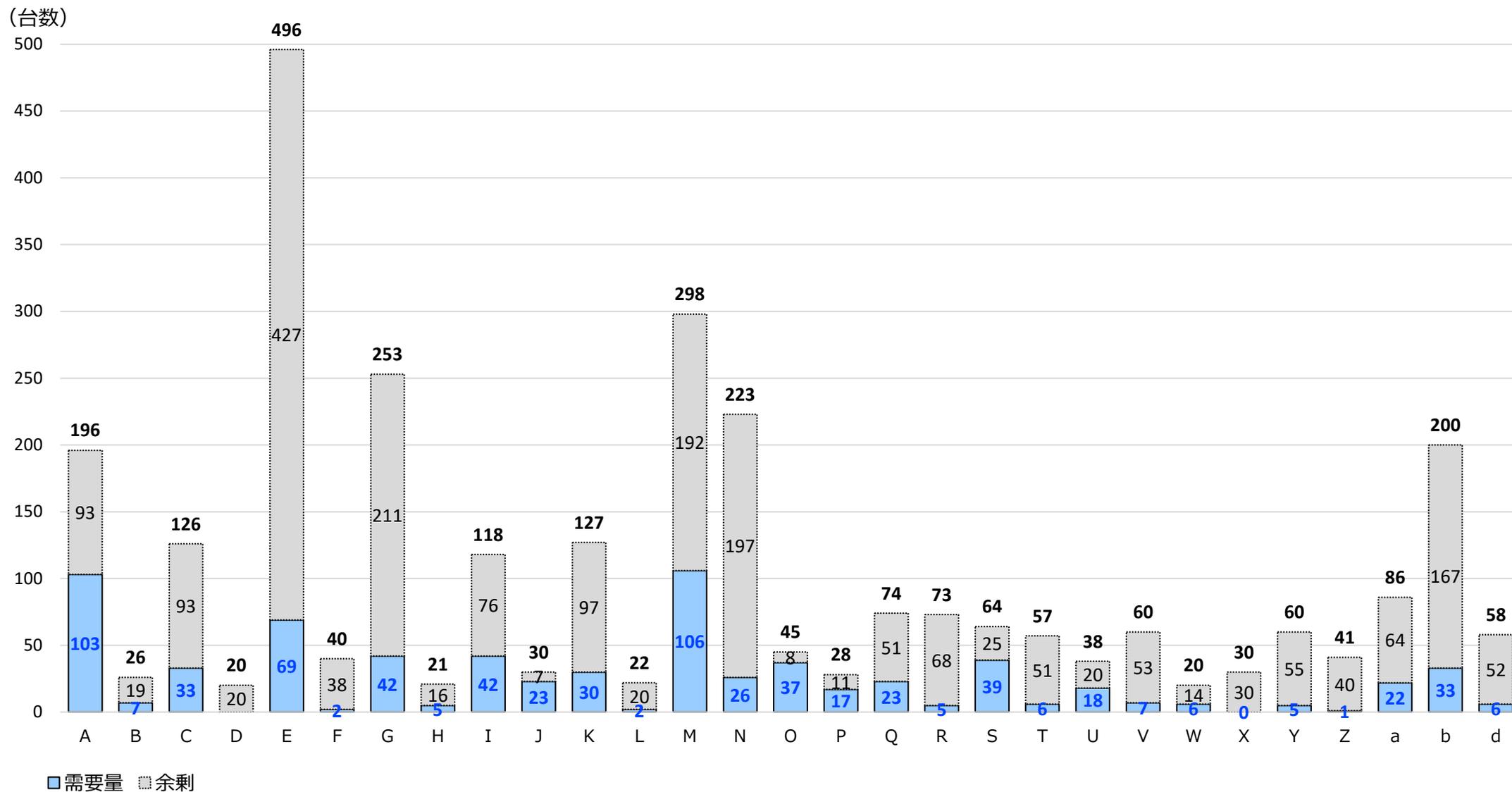
3.2 附置義務駐輪場の利用状況：附置義務駐輪場別・平日15時（ピーク時）

- 附置義務駐輪場の利用状況をみると平日ピーク時でも余剰が発生。
- 平日の平均利用率は36%であった。



3.2 附置義務駐輪場の利用状況：附置義務駐輪場別・休日18時（ピーク時）

- 附置義務駐輪場の利用状況をみると休日ピーク時でも余剰が発生。
- 休日の平均利用率は24%であった。



3.3 附置義務駐輪場の届け出内容のまとめ

- 特例制度の適用を開始した、平成31年1月以降に届出した附置義務駐輪場のうち、6割が特例制度を適用。なかでも、地上階設置（50%）の適用割合が高い。
- 特例制度があることで、利便性の高い1階に駐輪場の設置を増やすことができている。
- 竣工から間もないことや、テナントが入りきっていない建物もあり、認知が浅く、利用率が低いものと考えられる。

<平成31年1月～令和6年10月末までに届出した附置義務駐輪場の特例制度の運用状況>

項目		施設数	割合
特例適用	特例適用 (調査エリア内調査実施)	3	13%
	特例適用※ (調査エリア内調査未実施)	8	35%
	特例適用 (調査エリア外)	2	9%
特例適用外		10	43%
合計		23	100%

特例適用
57%

※調査実施時（令和6年7月時点）は、未竣工のため調査未実施

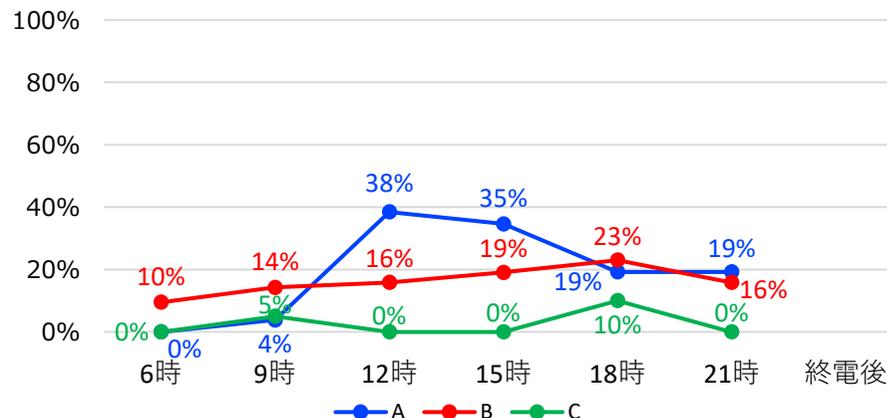
<特例制度を適用した附置義務駐輪場の届け出内容のまとめ>

No	特例制度 (削減率)	延べ箇所※		削減前 台数	削減後 台数
			%		
1	地上階設置（50%）	10	43%	573	287
2	地上階（機械式）設置 （50%）	1	4%	540	270
3	地下1階設置、専用スロープ （50%）	1	4%	117	58
4	地上2階設置、専用E V （50%）	1	4%	251	126
5	合計	13	57%	1,481	741
6	特例適用外	10	43%	595	595
合計		23	100%	1,481	1,336

※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

<特例制度を適用した附置義務駐輪場の利用状況>

(利用率)



(4) 実態調査結果のまとめ

- 全体では需給バランスが満たされているものの、地域別でみると実際の需要と合致していないケースがあり**原単位の見直し**や**地域特性を踏まえたルールづくり**が必要である。
- 通勤・業務の目的施設は、事務所・会社が半数以上を占める。一方で、附置義務駐輪場の用途の対象外の施設前である、業務施設や集合住宅前で放置自転車が多く発生しており、**建物用途の追加**について検討が必要である。
- 附置義務駐輪場は利用されづらい構造の駐輪場も多く、利用率も低いことから、**利用されやすい環境づくり**が必要である。

項目		調査結果
利用者アンケートの結果	1.2 回答者属性	<ul style="list-style-type: none"> ・男女はほぼ同数で、7割が新宿区在住 ・30～50台が8割を占める。内訳は40台が3割、50台3割弱、30台が2割の順 ・正社員5割、パート・アルバイト・自営業2割 ・駐輪エリアは、新宿駅周辺が4割、高田馬場駅周辺が2割、四ツ谷、四谷三丁目駅周辺が1割の順
	1.3 駐輪後の利用目的	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用4割（平日・休日） ・平日：通勤25%、通学3%、買物・食事15%、休日：通勤10%、通学11.5%、買物・食事27% ・通勤先の施設は、事務所・会社が平日6割、休日3割、業務先の施設は、事務所・会社が平日5割、休日6割
	1.4 利用者の駐輪場所	<ul style="list-style-type: none"> ・公共駐輪場7割、附置義務駐輪場1割、路上駐輪2割 ・公共駐輪場、附置義務駐輪場は鉄道・通勤目的の利用が多い ・買物、食事目的の場合は、公共駐輪場の利用が多い
	1.5 目的地までの時間・距離	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅が目的地の場合の時間・距離は平均4.3分（約340m） ・その他目的施設までの時間・距離は平均5.5分（約440m） ・路上駐輪から目的施設までの時間・距離は平均6.9分（約550m）
	1.6 駐輪時間	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者は3時間以上の長時間利用が多い ・非駅利用者は2時間未満の短時間利用が多い
	1.7 選択理由	<ul style="list-style-type: none"> ・駅利用者・非駅利用者とも駐輪場所を選択した理由は、目的地に近い6割、料金が安い3割、そこしかなかった3割弱
	1.8 非駅利用以外の居住地	<ul style="list-style-type: none"> ・非鉄道利用の4割が区外からの利用 ・区外からの利用者は、通勤6割、通学7割、業務5割、芸術9割、娯楽6割
	台数調査結果	2.1 駐輪状況
2.2 放置自転車の状況		<ul style="list-style-type: none"> ・日中は、放置禁止区域外での放置自転車が目立つ ・放置禁止区域の外側で放置が多い箇所は、沿道建物が共同住宅系や事務所系の建物が多い ・民設民営駐輪場に比べ、附置義務駐輪場の利用率は低い
附置義務駐輪場の状況	3.1 附置義務駐輪場の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・『運用が確認できた』駐輪箇所は1/3割程度、駐輪台数は1/2程度
	3.2 附置義務駐輪場の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ・どの附置義務駐輪場にも余剰がある、附置義務駐輪場の平均利用率は、平日36%、休日24%に留まる
	3.3 附置義務駐輪場の届け出内容のまとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・『特例制度』を利用することで、利便性の高い1階に駐輪場の設置が促進