

令和 6 年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第 3 回）
議事録

日時：令和 6 年 12 月 27 日（金）10 時 00 分～11 時 30 分

場所：新宿ファーストウエスト 3 階 ABC 会議室

1 開会

2 報告事項

（1）令和 6 年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第 2 回）の意見と対応について

3 議題

（1）実態調査の結果について

（2）駐輪場の附置義務制度の見直しの方向性について

4 その他

5 閉会

<配付資料>

[資料 1] 令和 6 年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会 委員名簿

[資料 2] 令和 6 年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第 2 回）の意見と対応

[資料 3] 実態調査の結果について

[資料 4] 駐輪場の附置義務制度見直しの方向性について

1 開会

2 報告事項

- (1) 令和6年度 新宿区自転車等駐輪対策協議会（第2回）の意見と対応について
事務局より、資料2について説明を行った。

3 議題

- (1) 実態調査の結果について
事務局より、資料3について説明を行った。
以下、質疑応答。

[杉山委員] 説明の中で、公共駐輪施設と民設民営駐輪施設が混在していると思うのですが、これを簡単にご説明いただけますでしょうか。

[事務局] 現在、新宿区では、駐輪場の運営を民設民営という形態で行っています。これは、今まで新宿区では駐輪場を区営で運営していたのですが、令和3年から民間の力を活用した駐輪場整備ということで、区営の駐輪場を廃止し、区で駐輪する場所を準備して、その上を民間の事業者さまに管理運営していただくという形で、駐輪場の管理運営を行っています。ですので、駐輪場を民設民営で行っているのですが、実態としては公共駐輪場という扱いです。公共駐輪場なのだけでも、運用しているのは民設民営ということで、民設民営駐輪場という表現で今回資料上は書かせていただきました。今説明するに当たっては、附置義務の駐輪場と、この民設民営という言葉に少し誤解があるかと思ひまして、このことを公共駐輪場という言葉で説明させていただきました。

[杉山委員] よく分かりました。ありがとうございます。

[鈴木副会長] すごく詳細に調べていただいて、興味深く聞きました。資料3の13ページで目的地までの距離ということで、路上に駐輪というのは一番近いところに停めるのかなと思ったら、そういうわけでは必ずしもないと。鉄道駅までですと割と近いということですが、主たる目的施設までは遠いところに停めているということが出ています。これはサンプル数がすごく少なく、たまたまそういうのが拾われているのか、そこそこ数はあるのか。どの平均値を取っているのかというのを伺いたいのですけれども、分かりますか。おそらく路上に駐輪している方は、配布した数に対しても回答数が少ないと思います。

[事務局] 細かい数字は除いて恐縮ですが、今回アンケート調査等々をやっ

て、そこから導き出していますのが、アンケートの回答の母数が平日、休日それぞれ大体 500 です。そこから換算しています。その数字の中で傾向としてこれだけ出たということなので、副会長がおっしゃるとおり少し距離があっても利用されると私どもは分析したところです。

[鈴木副会長] ありがとうございます。路上に駐輪している方は、なかなか堂々と答えないのかなというところもあって、回答数もおそらく配布した数に対しては少ないのかなという感じはします。

 ということは例えば、放置自転車がすぐに撤去されない場所があって、それが目的地から遠いけれども、ここだったらすぐに撤去されないということで停めているケースなど、その選択する理由ですね。この資料 3 の 13 ページに選択する理由と書いてあるのは、おそらく駐輪場の選択理由であって、路上を選択する理由はここには入ってこないのかなと思ったのですけれども、これは路上に駐輪している方も回答数として含まれているのですか。

[事務局] 路上駐輪されていた方にもアンケートを取っているということで、入っています。

[鈴木副会長] そのあたりが分かってくると、附置義務のほうが本来近いはずですがけれども、わざわざ停めない。それは無料ということが強いのだろうと予想はしていますけれども。近くに停めないで、わざわざ主たる目的施設から遠いところに停める理由が分かってくると、放置対策や駐輪場の整備のほうにも生きてくるのかなと思いましたので、ぜひそこは見ていただけるといいかなと思いました。

[事務局] 少し補足しますと、いわゆる放置禁止区域外に停めている方が多い。この先が放置禁止区域とそうでないところを知っている方はよく、放置禁止区域から少し外れたところに停めてしまう。今言った路上のところも、明らかにこれは違法駐輪だよねというところではなくて、うまく回避して駐輪していることもあるかと思います。アンケートではそこまで拾いきれないのですけれども、こういったところも見ながらまた考えていきたいと思っています。

[鈴木副会長] ありがとうございます。確かに、資料 3 の 24 ページからの放置禁止エリア外に停めている方が多いというのは、停める方はもうそういった知識を得た上で停めてしまっているというところが、よろしくはないのですけれども。

[鈴木副会長] もう 1 つ質問があるのですが、附置義務の駐輪場に対するニーズは、アンケート調査では聞いているのですか。今停めづらいと考えているというか、おそらく停めづらいのだろうと予想して、地上階につくってもらうように条例を作っているわけですがけれども。附置義務に対して、なぜ附置義務に停め

ないのかというニーズは、今回のアンケート調査の分析の仕方では出てきていますか。

[事務局] このアンケートでは、今回そこは聞いていません。ただ、利用状況を調査できたところで見ると、やはりだんだん地上階から離れていくと、利用の仕方が少ないというのは確認されています。そういった場所的なもので、利用のしやすい、しにくいというのは、かなり顕著に表れているかなと分析しています。

[鈴木副会長] ありがとうございます。附置義務でおさめるべきというか、自転車を民設民営駐輪場でカバーしている。例えば、新宿区などがさらに駐輪場をつくるべきかどうかというのは、方向性として非常に重要な観点かと思います。この後の議題で出てくるとは思いますけれども、またそこも分かってくるというかなと思いました。以上です。ありがとうございます。

[遠藤会長] 細かい調査をやっていただいて、でも、確かに駐輪する場所ごとに母数も回収率も違うから、ざっくりとしか傾向はつかめないと思います。ただ、ざっと見た感じで、例えば地域別に需給バランスが取れていないところもありそうだなという雰囲気が分かるのと、確かに用途としてカバーしていなかった部分に対しての、カバーするような考え方が必要だなと。今検討しているような問題意識は正しいということはよく分かります。あとは、違法駐輪対策をワンセットで考えていかないといけないということもよく分かります。

(2) 駐輪場の附置義務制度の見直しの方向性について

事務局より、資料 4 について説明を行った。

以下、質疑応答。

[鈴木副会長] 今回、かなり細かく見ていただいているが故にということなのですが、遊技場、金融機関、健康増進施設は特にサンプルが非常に少ないということがあります。ここでラインを決めていいのかというのは、少し難しいところかなと思うのですが、追加で何か調査できるような目途はあるのでしょうか。

[事務局] 追加ということよりは、確かに副会長がご指摘のとおり、サンプル数が少ないということがあります。私どもが今回検討を進めている中で、今日ご提示した数字でもう走りますよということではなくて、今後、シミュレーションをおこない試算する予定です。先ほど実際の利用のピークや、あとは周辺の状況など、いろいろありました。そこを鑑みて、もう少し妥当、

適正な基準値が出ないかということを模索しています。それに基づいた形で次回、最終的にこれで需要が満たされるといったところをお出しして、数字を決めたいと考えています。

[鈴木副会長] ありがとうございます。あともう1つ、資料4の9ページ目のS、M、Nというものが、複合施設のページにも出てくるのですけれども、需要がかなり多いというところで。この3つのエリアは、駅が近いということも影響しているのか、店舗の駐輪の需要が異常に多いというのは何かあるのでしょうか。

[事務局] 今、副会長が質問されたものと少し回答がずれているかもしれませんが、この複合施設と呼ばれている施設は、どちらかというと、いわゆる大規模開発でやられているようなタイプの施設です。やはり大規模開発でつくられている建物というところと、あとは、例えば店舗とフィットネスクラブが入っているような複合だった場合に、どうしても店舗のほうの割合が多くなっていたりします。今はできるだけ一律に考えたいということで、最初に需要と面積の考え方をご説明したのですけれども、若干その場所、場所で、その一律の考え方ではいけないところもあります。

[鈴木副会長] ありがとうございます。

[杉山委員] 原単位の見直しについて、方向性としては大変結構であると思います。私がよく思うのは、区で発行している附置義務自転車等駐輪場整備の手引きの冒頭に、「新宿区では自転車の利用を発生させる商業施設などに対して、条例で自転車等駐輪場の設置を義務づけています」と、こういうくだりがあります。この自転車の利用を発生させるという、その概念ですね。本当にもっと細かく掘り下げていただかないと、例えば手引きの4ページで見た中の原単位の見直しにあるような用途も、何か大ざっぱ過ぎるというか。

例えば店舗といっても、店舗種別の違いは今後検討していただけるということですが、大型小売店、それから売り場面積の小さな小売店、100均のお店やコンビニエンスストアとデパートとは、やはり自転車の利用を発生させるという、需要の動機というか頻度が違うと思うのです。

飲食店にしても、価格帯の高い夕飯を食べるようなところと、ファストフードやファミリーレストランのように、時間帯が広くお客さんを集客するところでは、自転車の利用を発生させる動機が違うと思います。そこを細かく分けていただきたいというか、よく掘り下げて、原単位をお決めいただけたらいいなと思います。

また、例えば金融機関と一口に言っても、ATM だけがある施設なのか、いわゆる銀行、昔の本店、支店なのか。事務職の方のオフィスが、それも金融機関なのか。それとも、窓口のある店舗が金融機関なのかということも例に挙げられます。ここには商業施設等とお答えにあるのですが、例えば私も自転車を利用する立場としては、郵便局などにも面積にかかわらず駐輪場があったらいいなと思うこともあります。すいません、以上です。

[事務局]

ご意見ありがとうございます。利用を発生させる、いわゆる店舗のような種別など、いろいろな施設で発生する要件で、今回私どももアンケート調査などの中から、そういったものをできるだけ探り当てたいと思っておりました。しかし、こういった利用のアンケートの最終的な数などから、なかなかそこまで詳細に把握ができていないというのが現状です。

一方で全体的な、ある程度エリアを区切っていくと、そういった需要と供給の数字も出てきました。私どももこの原単位の見直しの中で、できるだけ現実に沿ったもので、いわゆる過剰な附置義務はさせないということ。それから先ほど言った、最後に複合施設という形の新たな、単独での店舗で終わるのではなくて、おそらくいろいろなものが複合的に入ってくるだろうと。そういった中で、今後も新たな需要、あるいは店舗の状況によるものを、うまく適正な利用につながるよう考えていきたいと思っています。

用途の単位を細かくするというのが、今回の調査でははっきりしない部分があったのは事実です。複合施設の要素も、改めて少しそういったところも取り入れていきたいと考えています。

[杉山委員]

よろしくお願いします。

[長谷川委員]

説明ありがとうございます。おおむね方向性のところは良いとは思うのですけれども、現状の条例に至った背景はどこかにあったりしますか。今映していただいている、現在の基準となった数字です。

[事務局]

もとは、まず国がこういった附置義務の制度を各自治体で作れるようにということで、全国標準的な基準値が示されました。ですので、今の私どもが作っている条例も、当時のその全国的な基準に従って作っているというのが現状です。

[長谷川委員]

ありがとうございます。何を言いたいかというと、例えば金融といった部分は、昨今のキャッシュレスやモバイルがあって、多分ですけれども来店も減っているというのを鑑みると、基本的には原単位を増やすとか、減らすという表現がいいのか分からないですけれども、そういった方向がいいかなと思います。今おっしゃったように全国標準があったということ

ころを踏まえながら、いろいろ今回の結果も交えて積み重ねていくと、非常に精度は上がっていくのかなと思ひまして伺った次第です。ありがとうございました。

[島田委員]

私は立場的には駅周辺の大型店を代表して出ささせていただいて、それぞれの環境面が違いますので、難しいところではあるかと思うのですけれども。今日ご説明いただいた内容を単純に受け止めると、今回のこの協議会の目的というのは、附置義務の見直しをするということと、あとは放置自転車等の対策も併せてやっていかなければならないのだろうと今捉えています。

この原単位の見直しというのが、今、杉山委員もおっしゃっていただいたのですが、それぞれのところについては大きな見直しにつながるのだと思うのですけれども、一方で、街にとっては放置自転車が増える要素にならないかというところがあるようにも思えます。

今回の見直しの中に、私が読み取れていないのかもしれませんが、ある意味では受益者負担的なところの見直しはしていただきながらも、行政としての意思のようなものが、もう少し具体的にあってほしいというのは正直思いました。

例えば地域特性を踏まえた新たな制度を導入ということですが、これはこれから考えようということの意思の表れなのかもしれませんが、原単位を見直すイコール、自転車は外に出てくるというか、放置自転車は何となく増えてしまうような、街に出てくる自転車は増えてきそうな気がします。そうした時に、自転車の駐輪場所はどうするのかというところは、合わせ技で、エリア全体で考えていかないといけないところも出てくるような感じを私は今日受けました。

全体的な方向性について、全く駄目ということではないのですけれども、合わせ技のもう1つのところが少し具体的にないと、より納得性の強い取り組みになるのではないかと感じたしだいです。以上です。

[事務局]

ありがとうございました。ご指摘のところはごもっともだと思います。もともとやっているうちの放置対策、いろいろな取り組み、それから先ほど言った民設民営の利用促進と、いろいろやっています。また次回の協議会では、これの附置義務もありますけれども、こういった区としての放置の取り組み、あるいは考え方なども列挙しながら、総合的にやっていくというところをご提示できればと思いますので、そういった形でやっていきたいと思っています。

[貝塚委員] 原単位の見直しと、対象となる建物用途の追加ということで確認なのですが、建物の用途の追加として共同住宅がありますけれども、変更後は複合用途の1つとして共同住宅と事務所も入るという考えでよろしいですか。資料4の4ページの表を見ていただくと、複合施設としては遊技場から学習・教養施設までと読み取れますけれども、変更後は共同住宅、事務所も入るのかというのを1つ確認したいです。

[事務局] まず単独では、先ほど言いましたマンション、集合住宅、それから事務所を入れたいと思っています。複合施設につきましては確かに2つ以上ということですが、われわれもこれから、いろいろな他との条例関係もありますし、それからどういった基準にするかといったところもありますので、そこは今検討、分析しているところです。まだ現時点で、どのような形で入るかというのは検討中ということでご理解いただければと思います。

[貝塚委員] 分かりました。ありがとうございます。

[遠藤会長] この複合施設が少し分かりにくいです。ここに挙げているものが2種類あったら複合となるのは分かりそうなのですが、原単位のないものが2つ集まったら複合になるのかなど、何が対象になっているのか分かりにくいです。

[事務局] 会長のご指摘のとおりです。実は先ほど、個別にもともと決まっている用途についての需要と供給、それから対象面積を分析している中で、大規模開発等でも出てきたようないろいろな複合施設の数値が、どうしても今の基準からも逆に飛び出たり、飛び出なかったり、ばらつきがあります。

そういった中で、特に新宿という特性を考えた場合に、1つの用途だけの単独建物というのはなかなか、多分この都市部の中ではないと思っています。そういったところも考えながら、過大にもならず過小にもならず、一番適正なものが何かということで挙げたものですので、その定義も含めてしっかり整理してお出ししたいと思っています。

[遠藤会長] お願いします。この複合施設が分かりにくいですが、普通こういうのは、例えば単独で出したものと複合した場合で、面積案分で小さいほうを選ぶなど、何となく選択式の中に含まれるほうが柔軟にできるのかなと思いました。その辺は研究をしていただきたいと思います。

[長谷川委員] 2点ほどありまして、1つ感想的なものもあるのですが、自治体のいろいろな事例を最後のほうに出していただいていたと思います。ぜひヒアリングなどができるのであれば、うまくいっているのか、うまくいっていないのかということもあったり、必ずしも他の自治体でうまくいっているか

ら、新宿区に適合するかというところもあると思います。可能であれば、いろいろな他の自治体の取り組みの現状も、追加していただけるとありがたいなというところが1つ目です。

もう1つ目が、先ほどの資料に、1階の特例制度を促進しているというお話があったと思います。一方で今回の資料で、歩きやすいまちづくりのようなところでいくと、少し矛盾したところがあるのかなと感じています。個人的には、1階に駐輪場が並んでいるのも景観的にどうなのかなと思いますので、これから地域特性も踏まえた検討をされていくと思うのですけれども、いろいろな視点でご検討いただければと思います。よろしくお願いします。以上です。

[事務局] ありがとうございます。1つ目の実際の例ということで、例えば神戸や京都は、昨年、職員が視察やヒアリングに行っています。そういったところや、まだ行っていないところ、あるいは事例を出したところは引き続きいろいろ状況を聞いたり、効果なども確認していきたいと思います。

2番目の、1階の部分と実際のまちづくりとの、景観もあるのでしょうかけれども、引き続き私どもも、どちらをてんびんに取るということではないですが、そういった視点もしっかり踏まえながら、分析して検討していきたいと思います。よろしくお願いします。

[長谷川委員] ありがとうございます。

[八山委員] 2点ほどお聞きしたいです。今原単位の見直しの中で、複合施設で何点かご質問があったかと思います。現状、こちらの手引きの7ページなどを参照しますと、用途ごとに床面積から必要台数を算出しているかと思います。今回、資料4の13ページで「75平米に1台」という考え方は、私の理解が追いついていなくて恐縮なのですが、一律に75平米あたり1台と、その算出の仕方自体も変わるという理解でよろしいでしょうか。

[事務局] 今お話しいただいた、パンフレットの7ページで計算例を示しているものですが、例えば大規模な複合施設ということで、店舗、銀行、飲食店、3つがあった場合に、既存ではそれぞれで計算して足し合わせているという形になります。今回、複合施設と言っているものについては、まだ検討中ではありますがけれども、これらを一緒くたにして複合施設であれば、もうそれぞれの原単位ではなくて、75平米に1台で計算して何台になるかという考え方です。

[八山委員] 分かりました。ありがとうございます。では、そちらを踏まえてもう1点です。以前のご質問などでも、原単位がもう少し細かいほうがいいのではないか、時代に合うのではないかというご質問もあった中で、まるっとまとめ

てしまって実態に合うのかなというところが感想としてありました。

先ほどの資料4の7ページの中では、2つ以上の用途を持つ施設は、単一の用途と比較して需要が少ないというお話もありました。その中で、今回75平米に1台とすることによって、今の算出よりも低くなるというつながりであれば、こちらの調査にも整合を取った制度になるのではないかなと思うのですけれども。そのあたりはどのような見立てで考えられているのでしょうか。

[事務局] ありがとうございます。今まだいろいろ試算している段階で、資料としてご説明できないのですけれども、今こちらで計算してみている中では、先ほどの個別に積み上げたものよりも、75平米に1台で計算したほうが、必要台数としては少なくなるのではないかと考えています。既存の施設、今届け出があるもので幾つか試しに計算はしてまして、今の状況で試算している中では、75平米だと積み上げよりも必要台数は少なくなっています。

[八山委員] 分かりました。ありがとうございます。調査結果と整合したという形のほうが、多分よろしいのではないかと思います。

最後に1点だけ感想になるのですが、資料4の13ページの複合施設で、おおむね比例関係というところは少し違和感がありました。もし可能であれば、また表現等もご検討いただければと思います。1点、感想として申し上げさせていただきます。以上です。

[遠藤会長] ありがとうございます。この資料4の13ページは私も違和感がありました。これは多分、相関はほぼないのではないかという気がします。原単位で複合施設という大きなものをつくることは、先ほど来いろいろ出ている話と少し逆行するような印象もあります。

原単位を厳密に考えていって、それぞれが小さくなっていくのであれば、それによって面積案分するほうが実は小さくなることもあり得るので。もし厳密に考えていって実態に合わせていくというのであれば、原単位のそれぞれのところをまず厳密に考えていくことのほうが議論として先なのではないかと、今のご意見を伺いながらの感想です。

[鈴木副会長] 住宅に対しての附置義務も必要だなというのは、非常に他の地域も含めて思いますので、ぜひご検討いただけるといいなと思います。今回の案は賛成なのですけれども、例えば選択肢としてシェアサイクルを使ってもらおうということにして、自分の自転車を持たないで、駐輪場の代わりにポートを設置するなど、そういったのは選択肢になるのでしょうか。それとも、それはそれで別で、附置義務は附置義務で付けるということでしょうか。

[事務局] シェアサイクルについては、実は私どもも公共施設やいろいろなところを

含めて、いろいろな会社が今参入しています。私どもの中でも、マンションなどでそういったことが可能であればというのは、今日見えていらっしゃる管理士組合さんにもお願いをしているところです。

一方で、やはり第三者の方も使うので、マンションの敷地内にあるということでの若干防犯上の懸念など、いろいろなお話も聞いています。ですので、いろいろマンション管理士さんからご様子も聞きながら、将来的にシェアサイクルが附置義務制度とイコールなのかというのは、まだまだ現時点では、なかなかそれを入れるのは難しいかなと思っています。他の自治体で実は、附置義務制度の中にシェアサイクルを入れるということをつくったところもありますので、その状況なども聞きながら考えていきたいと思っています。

[鈴木副会長] ありがとうございます。自分で買うという選択肢がなくても、あるものを使うというのも可能性としてあるのかなと思いますので、そういった事例も見えていただけるといいと思います。

[鈴木副会長] もう1つ、管理者や運用方法の届け出ということですが、例えば附置義務で本来申請したところと管理者が替わりますなど、そういったところの変更時も届け出が必要と決めるのですか。

[事務局] 自転車だけではなくて、いろいろな義務化したような条例で、管理者が替わることで状態が変わってしまったり、あるいは、今回の調査時のように、お話ししたいけれども管理者がわからなくてお話することができないということがありました。これはいろいろな条例があります。なので、できれば管理者が替わる場合には、われわれもそれが把握、確認できるような体制ができればと考えています。

[鈴木副会長] ぜひそうしていただけるといいなと思います。ありがとうございます。

[杉山委員] 方向性の中の管理基準の見直しや、地域特性を踏まえた新たな制度の導入の検討、大変結構であると思うのですが、やはり実情をもう少し見ていただくと助かります。例えば駅周辺のいわゆる繁華街は、雑居ビルのようなものがほとんどなのですが、そういうところは管理人さんがいないビルなのです。

ですから、それがいいのか悪いのかということではないのですが、ビルがあっても、あるいは附置義務駐輪場があっても、管理人がいないという実情です。そういうことが、あるいは地域特性になるのか、管理基準の強化に対応できるかという危惧でもありますので、この場で一応実情のこともお伝えする機会があればと思います。

[事務局] ありがとうございます。引き続き、そういった現状等の把握に努めていきたいと思います。よろしくお願いします。

[遠藤会長] 先ほどもおっしゃったように、これで決まりというわけではなくて、まだ検討時間はあるということです。もし何か気付いた点があったら、会議後でも事務局のほうにご意見いただくということでよろしいですか。こちらは事務局にご対応をお願いしたいと思います。

あと1つだけ、原単位を考える時の対象面積自体は、いじりようがないという感じなのですか。例えば先ほど住戸の話があったのですが、住戸だったら面積よりも何戸入っているかという、戸数が分母に入ったほうが実態に近づけるのではないかと。そちらの数字を厳密に考えていくことのほうに、可能性もあるのではないかという感じが少ししました。

[事務局] 今回われわれの中で、実態調査の分かっているデータと現状で、どこまでそれができるかというのは課題かと思っています。原単位の見直しの中で、ご指摘のように、もともとの延べ床の単位等について、いろいろ他の事例も含めながら検討していきたいと思います。よろしくお願いします。

[遠藤会長] ありがとうございます。それでは、何かもし追加で気付いた点などが後ほどありましたら、お手数ですけれども事務局のほうに個別にご意見いただければと思います。

4 その他

事務局から、次回は3月下旬の開催を予定しており、詳細が決まったら連絡すると報告。

5 閉会

以上