

第1章 はじめに

1. 総合計画の目的
2. 総合計画の性格
3. 総合計画の期間
4. 総合計画の対象地域

第2章 自転車利用の現状と課題

1. 豊島区の概要
2. 豊島区の放置自転車対策
3. 自転車利用者の実態
4. 自転車の利用にあたっての課題

第3章 計画の基本的理念

1. 基本的理念
2. 基本方針

第4章 施策の体系

1. 適正な自転車利用の推進について
 - (1) 自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発
 - (2) 代替交通手段の検討
2. 放置自転車の整理、撤去、保管、処分など違法駐輪対策等の推進について
 - (1) 違法駐輪防止の徹底
 - (2) 駐車場の効果的利用方法の検討
3. 駐車施設・走行環境の整備の推進について
 - (1) 自転車駐車施設の整備
 - (2) 鉄道事業者の講ずる措置
 - (3) 自転車走行環境の整備

第5章 施策の展開、重点施策

第6章 計画の推進のために

- (1) 関係機関との連携強化
- (2) 財源の確保

第1章 はじめに

1. 総合計画の目的

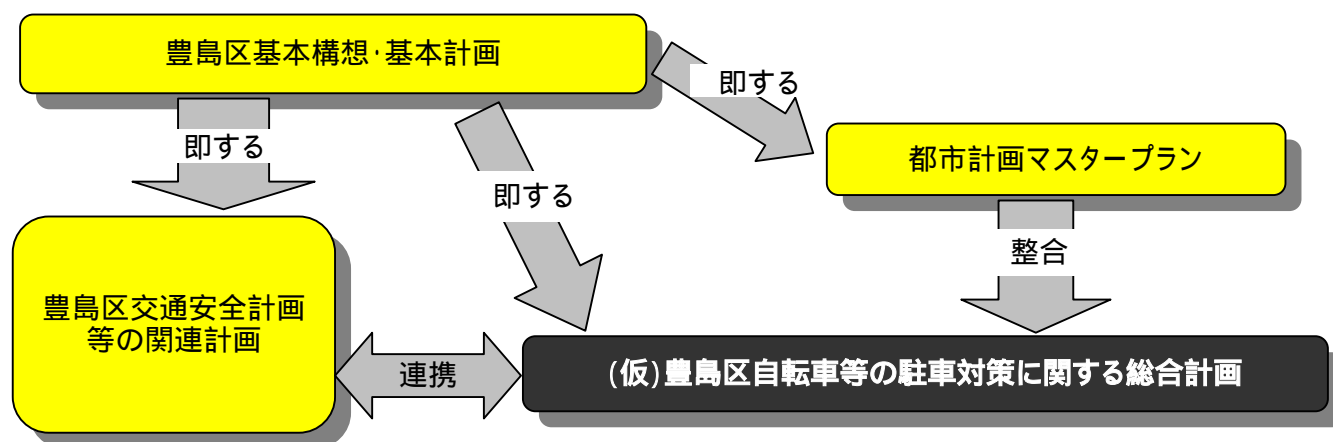
(例)

この計画は、自転車を都市交通手段として位置づけ、その利用に関する駐車施設・自転車道等の環境整備と、利用者がルールとマナーの向上を図り、放置自転車等のない、歩行者にやさしい安全なまちづくりを進めることを目的とする。

2. 総合計画の性格

(例)

この計画は、「自転車法」第7条第1項に定める「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての性格を持つ。また、豊島区基本構想・同基本計画、豊島区都市計画マスタープラン、交通安全計画等の上位・関連計画等との整合・連携を確保しながら、単に自転車等の駐車対策に留まらず、その利用に関する総合的な施策の指針を示すものである。



3. 総合計画の期間

(例)

計画の期間は平成18年度から27年度までの10年間である。ただし、社会経済情勢の変化や、区の都市計画・まちづくりの基本方針などに変更が行われる場合には、必要に応じ見直しを行うものとする。
(計画の期間は平成18年度から27年度までの10年間とし、5年目の平成22年度終了時点をもって中間見直しを行うものとする。ただし、社会経済情勢の変化や、区の都市計画・まちづくりの基本方針などに変更が行われる場合には、必要に応じ見直しを行うものとする。)

4. 総合計画の対象地域

(例)

この計画の対象となる区域は、豊島区全域とする。
なお、区内鉄道駅周辺については、特に自転車の適正利用および駐車場などの施設整備を進める上で重点的に対策を講じる地域とする。また、区外所在駅周辺で本区内で対策を講じる必要がある区域も同様とする。

	鉄 道 駅 名	
既存駅	池袋駅、目白駅、大塚駅、巣鴨駅、駒込駅、下板橋駅、北池袋駅、千川駅、要町駅、東長崎駅、椎名町駅、西巣鴨駅、東池袋駅	
新 駅	(仮称)雑司が谷駅 * 地下鉄13号線	
区境(区外所在)駅	落合南長崎駅、新大塚駅、高田馬場駅	

第2章 自転車利用の現状と課題

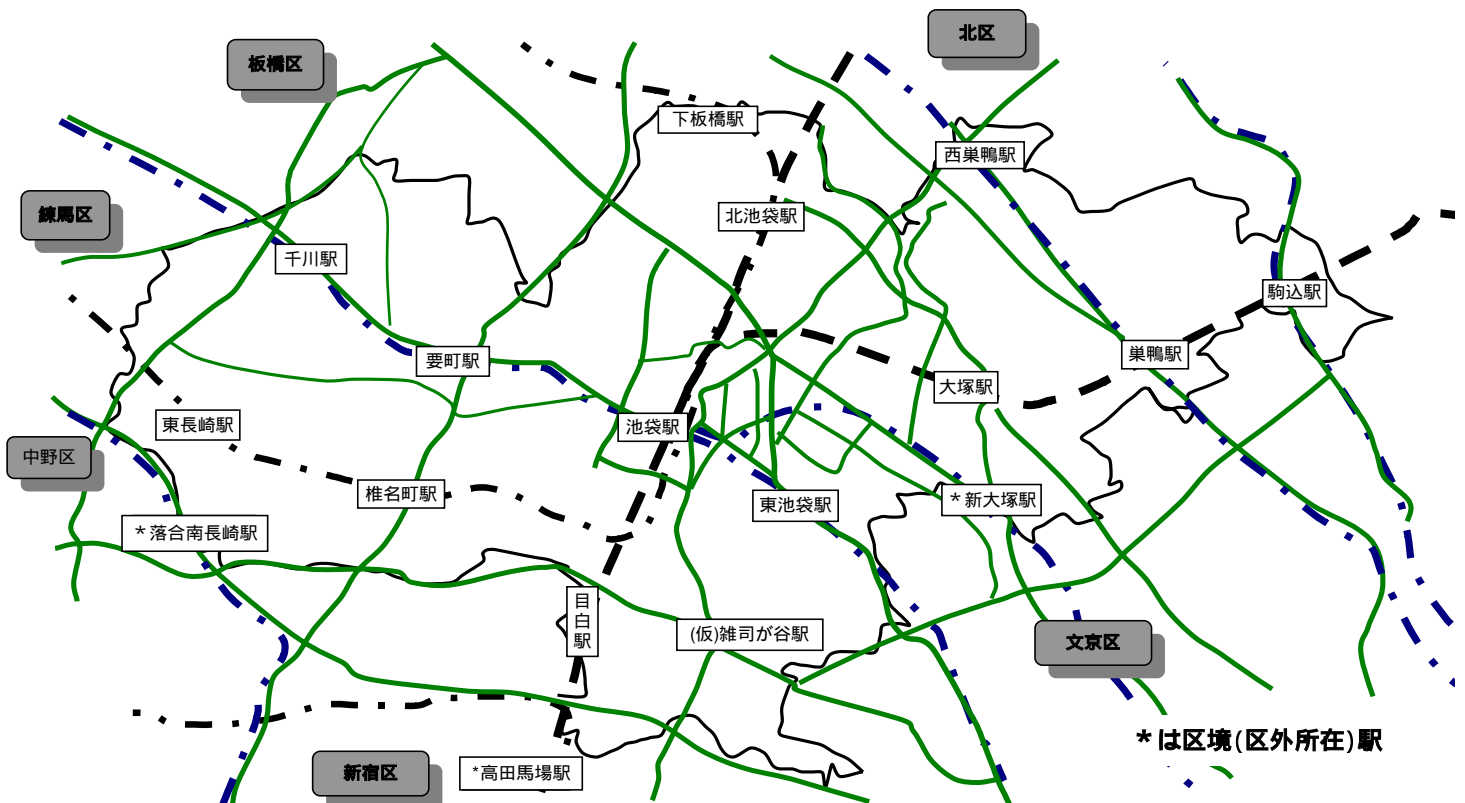
1. 豊島区の概要

(例)

豊島区は、東京都の西北部に位置し、池袋副都心を中心に商業・業務・住宅地が複合する高密度の市街地として発展してきた。面積は13.01平方キロメートルであるが、人口は平成17年4月1日現在で約25万人と、我が国でも有数の人口過密都市となっている。

また、豊島区においては、池袋駅をターミナルとして都心あるいは郊外へ向かう鉄道路線が多く乗り入れている。大塚駅、巣鴨駅、駒込駅も交通の結節点となっており、区内のほぼ全域が鉄道駅の徒歩圏に入る。平成14年度の区内の1日あたり鉄道駅乗車人員は約169万人であり、特に池袋は全国でも第2位となっている。さらに、多数のバス路線が主要駅を中心に運行されているが、利用者数は年々減少傾向にある。また、道路は未整備な都市計画道路や狭い生活道路が多く残っている。

豊島区の概況

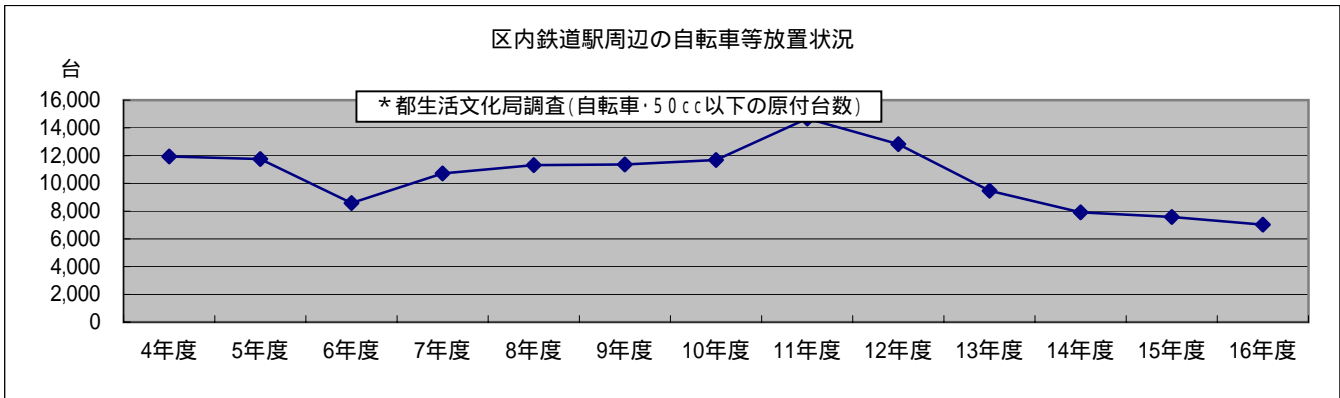


2. 豊島区の放置自転車対策

(例)

自転車は、手軽で便利な交通手段として多くの人に利用されているが、駅前広場などに大量に放置されると、歩行者、特に身体に障害のある方や高齢者の通行を妨害するほか、街の景観を壊し、緊急時の救急・消防車両の通行を妨げる恐れがあるなど大きな社会問題となっている。豊島区においては放置自転車による問題は特に深刻であり、多くの駅周辺ではその早急な改善が望まれている。

平成16年に東京都生活文化局が実施した駅前放置自転車実態調査によると、池袋駅が2,076台で都内ワースト1位、大塚駅が1,925台で2位という極めて不名誉な実態となっている(自転車および50cc以下の原付の放置台数)。一方、池袋駅を除く放置禁止区域指定駅については、放置禁止区域指定後の乗り入れ自転車台数はかなり減少しており、放置禁止区域指定による自転車利用の抑制効果の高さが表われている。また、有料自転車駐車場・無料自転車置場が新しく設置された駅については放置台数にかなりの減少傾向が見られる。その他の駅には放置台数に大きな変動は見られない。

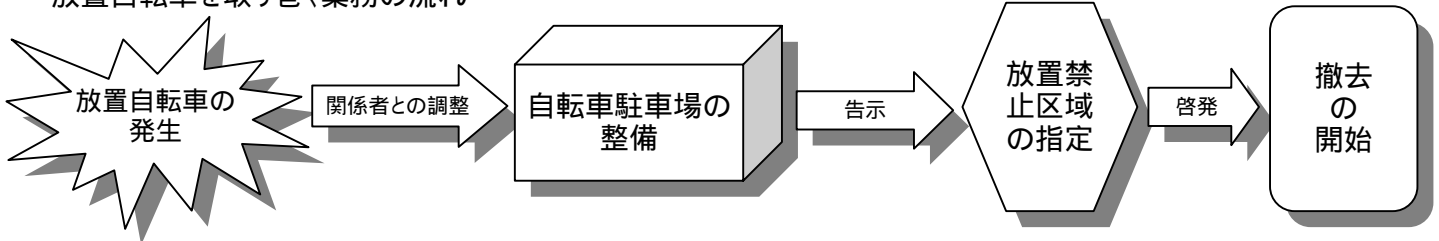


区では、鉄道駅を中心とした区域に無秩序かつ大量に発生した放置自転車等に対応するため、「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」、および有料自転車駐車場の管理等について規定した「豊島区立自転車駐車場条例」を、それぞれ昭和63年4月1日から施行している。

これらの条例により、区では対策事業として主に以下の施策・事業を実施している。

- (1) 有料自転車駐車場等の整備・管理運営
- (2) 無料自転車置場の設置
- (3) 放置禁止区域の指定、放置自転車等の撤去活動
- (4) 各駅周辺の放置自転車クリーン作戦等の実施
- (5) 放置自転車のリサイクル活用
- (6) 広報紙、各種イベント等による自転車放置防止の啓発活動
- (7) 特定の建築物に対する自転車駐車場の附置義務付け

放置自転車を取り巻く業務の流れ



【1】有料自転車駐車場等の整備、管理運営

区内には、現在18箇所の区立有料自転車駐車場と2箇所の登録制自転車置場が設置されている。始業および終業時間は、その駅の最終電車の時間、深夜の利用状況などを考慮しているため、各施設により異なっている。

また、自転車駐車場の利用方法は1ヶ月定期購入による利用と、1日券による利用とがある。

* 定期利用

定期利用登録者には定期利用カードを発行するとともに、定期利用登録ステッカーを自転車に貼付してもらう。利用料金は月額1,000円から3,000円(学生・一般の別、および駐車場により異なる。)となっている。

また、50cc以下の原付バイクが利用できる駐車場もある。利用料金は1,850円から4,500円である。

* 1日利用

利用者に発行時刻を刻印した1日利用券を発行し、自転車に貼付してもらう。退出時に利用時刻を刻印し、有料・無料の判別をする。料金は100円または150円である。(3時間以内の利用は無料)

* 登録制自転車置場

幅員の広い区道の歩道や河川敷の一角を暫定活用した有料の登録制自転車置場である。利用料は年額で自転車が5,000円、50cc以下の原付バイクが7,500円となっている。

* 利用料金の減額・免除

以下の事由がある場合には利用料を減額または免除している。

生活保護法第11条に規定する保護を受けているとき

利用者が身体障害者または知的障害者であるとき

児童扶養手当法第4条に規定する児童扶養手当を受けているとき

その他区長が特に必要があると認めるとき

* 受付方法

定期利用については、年度開始前に利用者の受付・抽選を行っている。

利用受付は、原則として各自自転車駐車場で行っている。

継続利用の受付は利用前月の20日から末日までの間に各自自転車駐車場で行っている。

< 鉄道事業者が設置する有料自転車駐車場 >

区内には、西武鉄道(株)が設置している自転車駐車場が2駅4箇所ある。また、レンタサイクル事業も行っている。

< その他の民間企業が設置する有料駐車場 >

大規模な自転車有料駐車場として、池袋西口に「メトロポリタン駐車場」が設置されている。

区立有料自転車駐車場

名称	所在地	土地所有	面積	収容台数		開設年月日
				自転車	原付	
1 池袋駅北	池袋1-4-20	区	574.61	651	17	S63.4.1
2 池袋駅西	西池袋3-20-1	区	1,767.05	1,151		S63.4.24
3 池袋駅東	東池袋1-50	区	859.61	550		H12.4.1
4 要町駅北	要町1-10-8	民間	213.48	200	10	H3.8.1
5 要町駅南	要町1-4-11	民間	330.83	300		H3.1.15
6 駒込駅北	駒込2-2-2	区	977.10	850	11	H9.8.1
7 巣鴨駅北	巣鴨2-7-11	区	450.43	1,216	20	H13.4.1
8 巣鴨駅第3	巣鴨2 9	都	146.40	110	10	H13.10.1
9 巣鴨駅南	巣鴨1-13	区	198.57	130	20	H13.4.1
10 千川駅北第1	要町3-44-8	民間	586.96	550	20	H4.7.29
11 千川駅北第2	要町3-55	都	373.02	290	10	H13.7.1
12 千川駅西	要町3-22-11	民間	229.94	200		H5.2.1
13 千川駅南	要町3-9-16	民間	196.10	220		H3.7.1
14 西巣鴨駅	西巣鴨3-26-1	区	388.06	300		H12.7.1
15 南長崎	南長崎4-13-5	区	257.25	270	10	H10.1.4
16 目白駅北	目白3-16	区	467.29	400	20	H14.4.1
17 目白駅西	目白3-4-3	民間	240.80	160		H5.1.18
18 目白駅東	目白1-4-1	区	1,269.25	800		H14.4.1
計: 18 駐車場			9,526.75	8,348	148	

有料登録制自転車置場

1 池袋駅東口グリーン大通	東池袋1 ~ 南池袋2	道路上	240m	600	50	H13.10.1
2 神田川第一登録制置場	高田3-9	河川敷	34.54	60		H16.1.5
計: 2 置場				660	50	

鉄道事業者設置有料自転車駐車場

名称	所在地	所有	面積	収容台数		開設年月日
				自転車	バイク	
1 東長崎南口駐輪場	南長崎5 33	西武鉄道	171.08	150	1	S63.11.1
2 東長崎レンタサイクル	南長崎5 33	西武鉄道	610.46	350		S63.11.1
3 東長崎北口第1	長崎4 6	西武鉄道	119.52	100		S63.12.1
4 東長崎北口第2	長崎5 1	西武鉄道	260.00	160		H1.6.1
5 椎名町南口駐輪場	南長崎1 25	西武鉄道	320.00	200		H3.4.25
			1,481.06	960	1	

民間有料自転車駐車場

名称	所在地	所有	面積	収容台数		開設年月日
				自転車	バイク	
1 メトロポリタンプラザ駐輪場	西池袋1-11	ITB	1,337.60	1,100		H4.6.10

【2】無料自転車置場の設置

自転車置場は、原則として管理人を置かずに駐車スペースを開放している場所で、無料で利用できる。区内には現在11箇所の区立無料自転車置場が設置されている。

* 開業時間

24時間利用可

* 管理運営方法

基本的に無人であり、巡回指導員や駅周辺整理員(いずれもシルバー人材センターに委託)による自転車整理を適宜行っている。

無料自転車置場

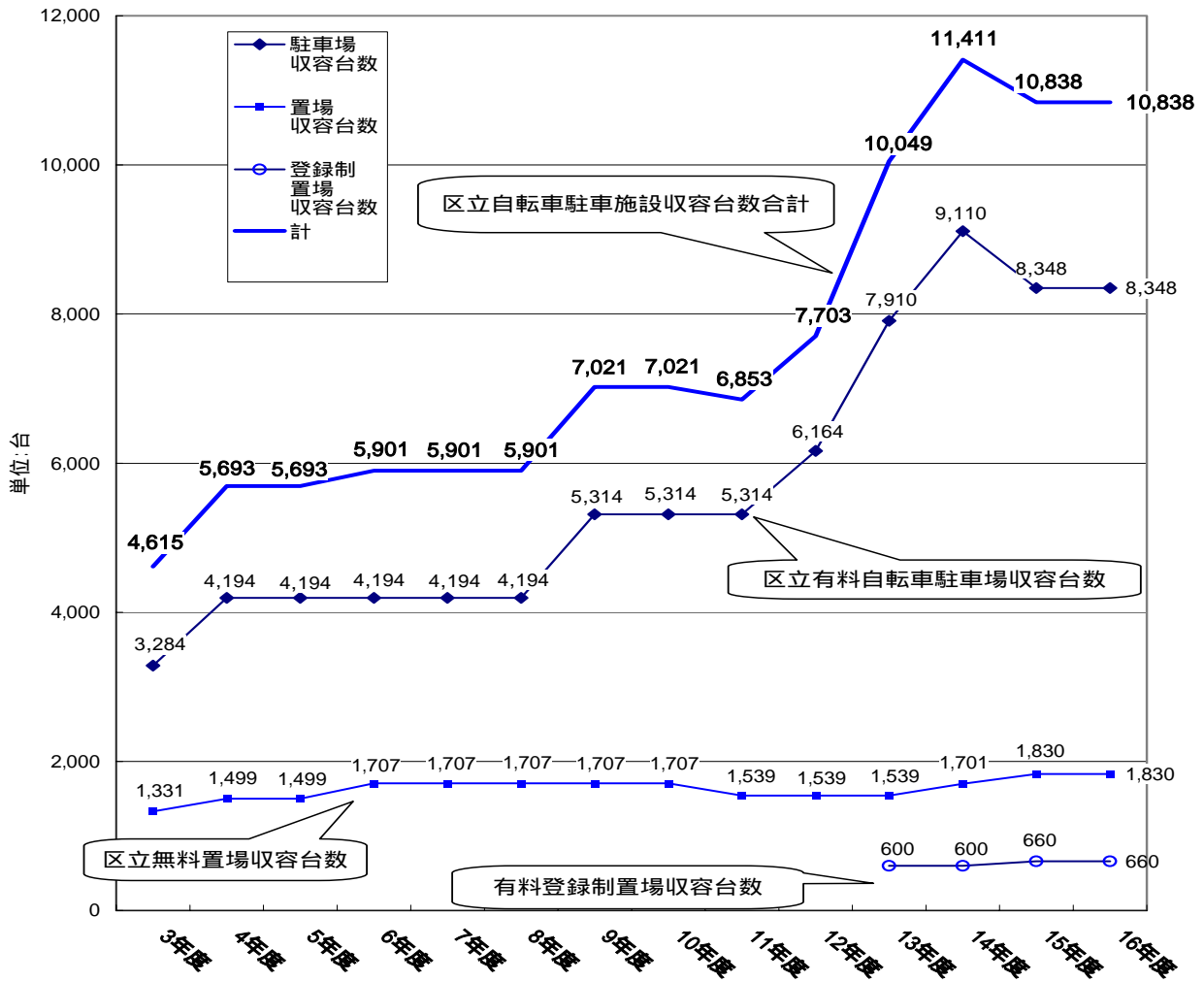
名称	所在地	土地所有	面積	収容台数		開設年月日
				自転車	原付	
1 北池袋置場	上池袋4-29	都	122.00	122		S56.7.1
2 東池袋置場	南池袋2-49	首都高	308.00	350		S60.10.1
3 池袋駅東口第2置場	東池袋1-49	区	91.40	91		S60.12.20
4 大塚駅北口第1置場	北大塚2-6	区	186.78	193		S59.9.17
5 大塚駅北口第2置場	北大塚2-26	区	164.00	164		S57.3.10
6 大塚駅北口第3置場	北大塚2-3	区	96.90	97		S58.4.1
7 大塚駅北口第4置場	南大塚3-33-4	JR	168.45	170		H15.1.1
8 大塚駅南口第1置場	南大塚3-34	区	64.90	89		H15.10.1
9 椎名町北口第1置場	西池袋4-39	区	93.01	93		S59.8.15
10 椎名町公園置場	南長崎1-20	区	182.00	200		H14.6.21
11 下板橋置場	池袋本町3-25	都	261.00	261		S58.4.1
計: 11 置場			1,738.44	1,830	0	

区立自転車駐車施設収容台数の推移(原付を除く)

	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
駐車場 収容台数	3,284	4,194	4,194	4,194	4,194	4,194	5,314	5,314	5,314	6,164	7,910	9,110	8,348	8,348
置場 収容台数	1,331	1,499	1,499	1,707	1,707	1,707	1,707	1,707	1,539	1,539	1,539	1,701	1,830	1,830
登録制 置場 収容台数											600	600	660	660
計	4,615	5,693	5,693	5,901	5,901	5,901	7,021	7,021	6,853	7,703	10,049	11,411	10,838	10,838

駐車場収容台数は、豊島区自転車等駐車場条例施行規則第2条別表に定める収容台数である。
平成15年度の収容台数の減は、駐車場の一部を保管所に転用したことによるものである。

年度末、駐車施設収容台数の推移



[3] 放置禁止区域の指定、放置自転車等撤去活動

条例により指定された放置禁止区域内に放置されている自転車・原動機付自転車(50cc以下。以下「ミニバイク」という)は、条例に基づく撤去活動の対象となる。

放置自転車等の撤去活動は、通行の妨げになっている自転車等を整理し、歩行者の安全、街の美観の維持等を目的とするものであり、自転車を使用させないようにすることが目的ではない。効果的な撤去方法としては、通勤通学者のような長時間放置の自転車を対象とすることが考えられる。また買い物等で所有者が近くにいる場合など一時的な駐車は撤去にかからないように、放置禁止区域内では1時間程度の警告時間を設定している。

撤去活動の際には広報車で周知を行い、所有者が近くにいる場合には至急移動してもらうよう呼びかけている。

撤去した自転車は保管所に移送し、40日間保管する。返還の際には撤去保管手数料が必要となる。

< 放置禁止区域 >

放置禁止区域は、自転車駐車場の設置状況、自転車の放置状況などを考慮し、鉄道駅を中心として一定の範囲を指定している。

- 1)池袋駅西口周辺 昭和63年4月指定(平成14年12月拡充)
- 2)東長崎駅周辺 昭和63年11月指定
- 3)要町駅周辺 平成3年1月指定
- 4)椎名町駅南口周辺 平成3年5月指定
- 5)千川駅周辺 平成3年8月指定
- 6)駒込駅周辺 平成9年8月指定
- 7)落合南長崎駅周辺 平成10年2月指定
- 8)池袋駅東口周辺 平成12年5月指定(平成13年10月拡充)
- 9)西巣鴨駅周辺 平成12月7月指定
- 10)巣鴨駅周辺 平成13年4月指定(平成13年10月拡充)
- 11)白目駅周辺 平成14年4月指定
- 12)高田馬場駅周辺 平成16年4月指定

* 放置禁止区域内に放置された自転車は条例に基づき即時撤去の対象となる。区の条例に基づく撤去活動は基本的には禁止区域内のみ対象となるが、この区域以外でも放置状況が甚だしいと認められるときには、別に定められた手順による撤去活動を行う場合がある。

< 条例撤去作業 >

- (1)放置禁止区域内に放置されている自転車・ミニバイクにステッカーを貼付し、警告する(ステッカーには貼付年月日・時間が押印してある)。ただし、私道・私有地内、自転車駐車場・置場内のものは対象外となる。
- (2)一定時間(概ね1時間、午後は2時間)経過後にステッカーが貼られたままの自転車等を撤去し、区内8箇所の保管所へ搬送する。また、ミニバイクの撤去にあたっては車輛を毛布で梱包し、移動中に損傷しないように作業を行っている。一方、自転車がチェーン錠でガードレール等に固定されている場合は、他の撤去自転車の扱いとの公平性を確保するため、錠を切断して撤去する(切断したチェーン錠は弁償しない)。
- (3)撤去活動の際には広報車で周知を図り、所有者が近辺にいる場合には至急移動してもらうよう呼びかける。
- (4)撤去後は、撤去場所の警告看板および自転車保管所の場所を掲示した標示板を置くなどで周知している。

< 撤去自転車の返還 >

返還の際には、各保管所にて自転車5,000円、ミニバイク8,000円の手数料を徴収している。保管所の返還業務は、平日が午前9時から午後7時まで、日曜・祝日が午前10時から午後4時まで(土曜日および年末年始は休業)となっており、その業務については(社)豊島区シルバー人材センターに委託している。

1週間程度経過しても所有者が引き取りに来ない場合は、防犯登録番号により所轄の警察署に対し、所有者の照会を文書で行い確認のうえ通知している。

40日間の保管期限を経過しても所有者が引き取りに来ない自転車については、一部はリサイクル自転車として再生し、海外譲与・区民販売等により再利用するが、大半は廃棄処分となる。(なお、自転車の点検・整備は千川自転車再生所においてシルバー人材センター委託職員が行っている。)

自転車等保管所

名称	所在地	所有	面積	収容台数		開設年月日
				自転車	バイク	
1 上池袋保管所	上池袋4-29	都	383.00	420		S63.4.1
2 南長崎保管所	南長崎5-3	区	575.12	500		S63.11.1
3 北池袋保管所	池袋本町4-50	区	580.44	500		H2.9.1
4 池袋駅西駐車場内保管所	西池袋3-20-1	区	717.06	450		H3.5.10
5 池袋3丁目保管所	池袋3-58	区	1,267.00	850		H9.8.4
6 東池袋5丁目保管所	東池袋5-44	区	708.96	500		H12.5.1
7 千早4丁目保管所	千早4-7	区・教委	1,200.00	1,000		H13.3.11
8 西巣鴨保管所	西巣鴨4-14	首都高	496.50	360		H15.6.18
			5,928.08	4,580	0	

【4】各駅周辺の放置自転車クリーン作戦等の実施

放置禁止区域が指定されていない駅周辺において、自転車の放置状況が甚だしい場合には、区職員および(社)シルバー人材センター委託職員により、利用者に適正利用を呼びかける「放置自転車クリーン作戦」を実施している。

<区民等からの苦情による処理>

放置禁止区域外で区民等から電話やはがきで公道上の放置自転車について苦情が寄せられるなど、放置による被害が著しいと認められるときには、条例に定められた別の手順により警告を行い、相当期間の警告後も状況が改善されない場合に撤去を行っている。

苦情による警告、処理は区内全域について行っているが、私道・私有地等については、原則として土地の所有者に管理・整理を要請している。また、 unnecessary 自転車の処分は清掃事務所に個別に要請するように指導している。

【5】放置自転車のリサイクル活用

区で撤去・保管している自転車のうち、保管期間の40日間を過ぎても引き取り手のないものについては、基本的には民間業者に処理依頼しているが、まだ十分に使用できるものについては点検・修理をしてリサイクル自転車として区民販売・海外譲与などに再生利用している。

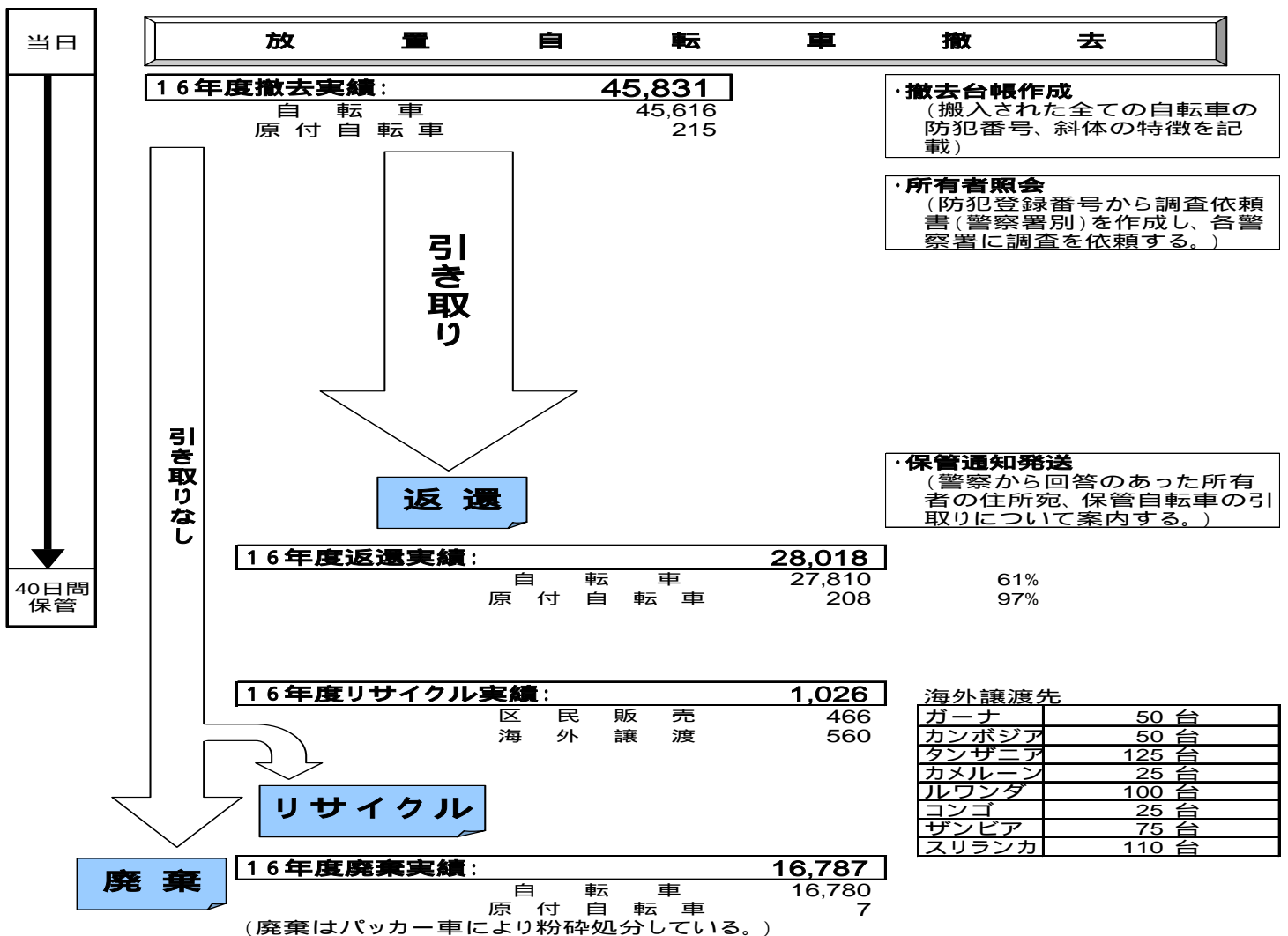
(1)区民販売

再生可能な良質な自転車を(社)シルバー人材センター、自転車商組合に無償譲渡し、センターで再生後、希望者に販売している。(平成16年度販売実績 466台)

(2)海外譲与

自転車が高価で品薄なために、その必要性が高いにもかかわらず、入手が困難なアフリカ、中南米、東南アジアなどの開発途上国で有効活用してもらうため、再生自転車海外譲与自治体連合会(MCCOBA:ムコーバ)を発足し、(財)家族計画国際協力財団(JOICFP:ジョイセフ)と協力して家族計画・寄生虫予防・栄養改善などの保健事業をはじめとする地域開発に役立たせるべく、リサイクル自転車の譲与活動を行っている。(平成16年度譲与実績 560台)

撤去から返還、リサイクル、廃棄等までの行程

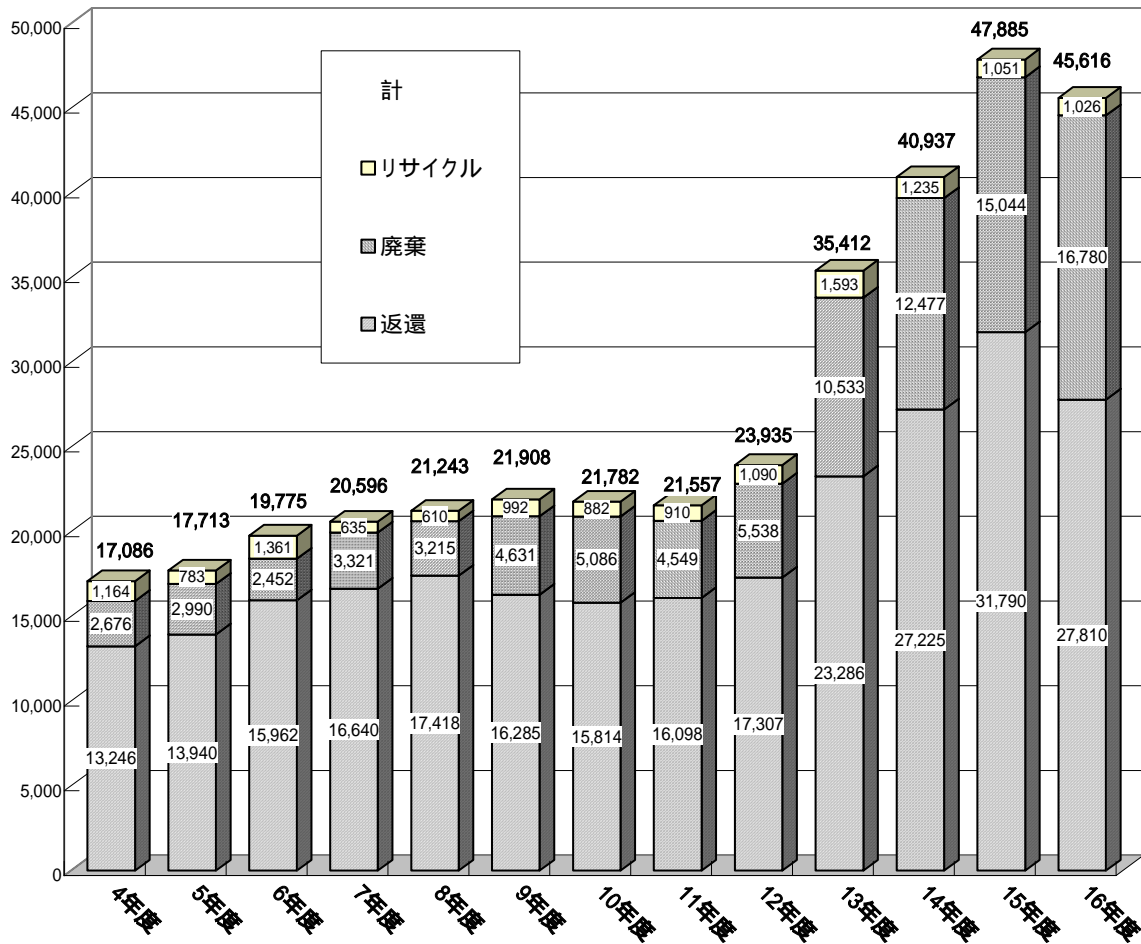


各年度別、撤去台数と撤去後の状況の推移(自転車)

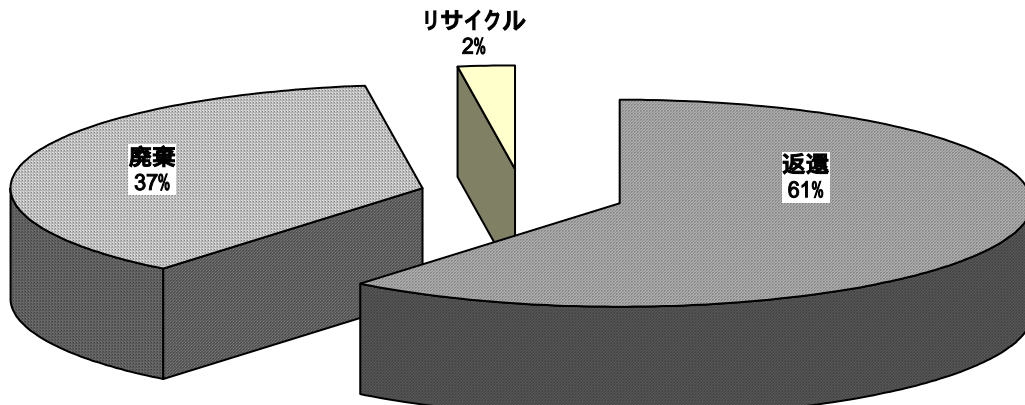
	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
返還	13,246	13,940	15,962	16,640	17,418	16,285	15,814	16,098	17,307	23,286	27,225	31,790	27,810
廃棄	2,676	2,990	2,452	3,321	3,215	4,631	5,086	4,549	5,538	10,533	12,477	15,044	16,780
リサイクル	1,164	783	1,361	635	610	992	882	910	1,090	1,593	1,235	1,051	1,026
計	17,086	17,713	19,775	20,596	21,243	21,908	21,782	21,557	23,935	40,937	47,885	40,937	45,616

単位:台

撤去自転車と撤去後の状況の推移



16年度 撤去自転車の撤去後の状況



【6】広報紙、各種イベント等による自転車放置防止の啓発活動

区では、自転車の放置防止の周知を図るため、主に次の啓発活動を行っている。

広報、区ホームページによる放置防止の啓発、放置禁止区域、自転車駐車場の案内「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」の実施

主要な駅において地元町会、商店会、所轄警察署、鉄道事業者等の関係機関と協力し、放置自転車に対する啓発チラシの貼付や、自転車駐車場への誘導などを行っている。

【7】特定の建築物に対する自転車駐車場の附置義務付け

区は、放置防止条例に基づき、商業地域および近隣商業施設において遊技場、スーパー、百貨店、銀行などの施設を新增築する者に対する自転車駐車場の設置を義務付けている。(平成17年3月末現在:44箇所3,578台分)

また、一定規模以上の共同住宅の建設の際にも、中高層集合住宅建築指導条例により、建築主に対する自転車駐車場の設置を義務付けている。

放置防止条例に基づく自転車駐車場の附置義務

施設の使用	施設の規模	自転車駐車場の規模 (1台に満たない場合は切り捨てる)
遊技場	店舗面積が300㎡を超えるもの	店舗面積15㎡ごとに1台 (店舗面積が5,000㎡を超える部分については店舗面積30㎡ごとに1台)
スーパーマーケット その他の大規模店舗	店舗面積が400㎡を超えるもの	店舗面積20㎡ごとに1台 (店舗面積が5,000㎡を超える部分については店舗面積40㎡ごとに1台)
百貨店	店舗面積が1,200㎡を超えるもの	店舗面積60㎡ごとに1台 (店舗面積が5,000㎡を超える部分については店舗面積120㎡ごとに1台)
銀行等金融機関	店舗面積が500㎡を超えるもの	店舗面積25㎡ごとに1台 (店舗面積が5,000㎡を超える部分については店舗面積50㎡ごとに1台)

中高層集合住宅建築指導条例に基づく自転車駐車場の附置義務

施設の使用	施設の規模	自転車駐車場の規模 (1台に満たない場合は切り上げる)
共同住宅(寄宿舍等を含む)	3階かつ住戸数が15戸以上のもの	1住戸ごとに1台 (駅から500m以内の共同住宅で29㎡未満の住戸については2住戸あたり1台以上)

3. 経費の支出と自転車等利用の実態

【1】自転車等対策事業に関する経費の支出の現状

過去10年間の区における自転車等対策事業に要した経費の推移は次のとおりである。

自転車対策経費の推移

(単位:百万円)

豊島区	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
放置自転車撤去等の費用	57	76	73	73	63	63	62	45	61	83	116	106	107
保管所管理運営経費	36	35	34	35	35	41	43	40	47	54	52	56	61
置場の管理他経費	68	71	67	72	52	45	41	35	29	30	26	8	14
駐車場管理運営経費	316	316	331	332	329	339	333	329	322	346	367	338	362
駐車場・置場の建設経費	46	2	16	109	416	197	226	901	523	213	2	5	330
保管所の整備	3		1			11		7			19	20	
事業費計	526	500	522	621	895	696	705	1,357	982	726	582	533	874

* 人件費・公債償還費・その他経費を除く。

【2】自転車・原付の登録台数

区内の自転車防犯登録台数及び原動機付自転車(排気量50cc以下)の登録台数は下表のとおりである。自転車については区民0.76人あたり約1台、原動機付自転車は27人あたり約1台の登録状況となっている。自転車に関しては区民人口を大きく超える保有台数となっている。

自転車防犯登録台数 329,911台	豊島区の人口 252,874人	区民約0.77人あたり1台
原付登録台数 9,568台		区民約27人あたり1台

* 自転車の登録台数は平成15年12月24日現在(警視庁交通年鑑調べ)

* 原付の登録台数は平成16年4月1日現在

* 区の人口は平成16年1月1日現在(住民基本台帳人口 236,041人、外国人登録人口 16,833人)

予算規模・自転車等登録台数・・・各区との比較(別添資料へ)

【3】駅別自転車等乗り入れ台数の推移(東京都生活文化局調べ)

鉄道駅の周辺に乗り入れられる1日あたりの自転車等の台数は、下表のとおりである。区内駅および区境(区外所在)駅とも、平成11年度をピークに緩やかな減少傾向にある。

「放置」は、東京都による一斉調査(毎年10月、晴天の平日、午前11時)の自転車および50cc以下の原付の合計数である。
 「適正駐車」は、調査日において自転車駐車場・置場等に駐車されていた自転車および50cc以下の原付の合計数である。
 「計」が駅別の乗り入れ台数となる。

駅名	区分	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	
共通	池袋	放置	3,022	2,354	1,662	2,056	2,290	2,630	3,924	4,582	3,596	2,584	2,312	2,183	2,076
		適正駐車	1,110	1,301	1,156	1,777	1,315	1,757	987	969	1,334	1,686	1,920	1,897	2,048
		計	4,132	3,655	2,818	3,833	3,605	4,387	4,911	5,551	4,930	4,270	4,232	4,080	4,124
	駒込	放置	816	984	837	1,244	1,387	155	142	138	157	146	129	183	72
		適正駐車	263	191	145	182	0	492	412	369	304	289	353	258	197
		計	1,079	1,175	982	1,426	1,387	647	554	507	461	435	482	441	269
	巣鴨	放置	2,802	2,794	2,745	2,841	2,746	3,176	2,733	3,360	3,338	1,295	1,111	922	772
		適正駐車	0	0	0	0	469	516	596	614	159	742	827	815	792
		計	2,802	2,794	2,745	2,841	3,215	3,692	3,329	3,974	3,497	2,037	1,938	1,737	1,564
JR東日本	大塚	放置	1,796	2,078	890	1,176	1,260	1,349	1,245	1,838	1,638	1,908	2,098	1,904	1,925
		適正駐車	634	659	924	847	819	1,019	952	822	621	805	820	853	851
		計	2,430	2,737	1,814	2,023	2,079	2,368	2,197	2,660	2,259	2,713	2,918	2,757	2,776
	目白	放置	1,095	1,088	613	936	1,003	1,086	1,088	983	1,277	1,372	212	158	97
		適正駐車	544	701	873	1,209	1,098	1,370	874	857	702	737	1,300	1,035	1,045
		計	1,639	1,789	1,486	2,145	2,101	2,456	1,962	1,840	1,979	2,109	1,512	1,193	1,142
	*高田馬場	放置	1,569	1,898	1,499	2,329	1,857	1,663	1,478	1,637	1,095	1,425	582	460	495
		適正駐車	0	28	106	120	105	162	173	157	620	2,294	695	1,051	797
		計	1,569	1,926	1,605	2,449	1,962	1,825	1,651	1,794	1,715	3,719	1,277	1,511	1,292
西武	椎名町	放置	51	143	123	107	86	107	103	314	178	161	150	165	136
		適正駐車	442	550	480	569	550	434	311	292	287	255	584	668	607
		計	493	693	603	676	636	541	414	606	465	416	734	833	743
	東長崎	放置	72	282	189	197	173	246	179	182	269	147	117	103	93
		適正駐車	300	251	263	264	266	631	276	418	176	181	481	221	181
		計	372	533	452	461	439	877	455	600	445	328	598	324	274
東武	北池袋	放置	1	12	0	0	36	56	65	110	93	83	82	74	78
		適正駐車	111	117	97	123	122	106	120	131	108	125	112	122	117
		計	112	129	97	123	158	162	185	241	201	208	194	196	195
	下板橋	放置	5	6	0	0	34	25	20	31	26	28	46	61	22
		適正駐車	355	385	351	403	387	456	435	466	434	448	432	572	412
		計	360	391	351	403	421	481	455	497	460	476	478	633	434
都営	西巢鴨	放置	999	1,023	723	991	945	971	747	887	93	191	177	78	62
		適正駐車	0	0	0	0	0	0	0	0	169	158	143	144	120
		計	999	1,023	723	991	945	971	747	887	262	349	320	222	182
	*落合南長崎	放置	0	0	0	0	0	0	16	82	85	29	18	13	23
		適正駐車	0	0	0	0	0	0	140	178	185	234	246	206	251
		計	0	0	0	0	0	0	156	260	270	263	264	219	274
東京地下鉄	*新大塚	放置	315	240	210	296	619	365	371	346	406	301	368	514	406
		適正駐車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		計	315	240	210	296	619	365	371	346	406	301	368	514	406
	東池袋	放置	349	289	280	336	228	324	295	435	442	389	394	453	402
		適正駐車	117	157	184	184	189	145	122	153	154	238	237	295	266
		計	466	446	464	520	417	469	417	588	596	627	631	748	668
	要町	放置	151	291	239	357	216	433	503	848	839	502	299	326	436
		適正駐車	406	405	446	471	456	452	384	367	338	340	314	313	258
		計	557	696	685	828	672	885	887	1,215	1,177	842	613	639	694
千川	放置	466	172	66	185	293	435	256	532	389	334	404	444	428	
	適正駐車	902	1,124	934	1,031	1,062	1,191	1,034	878	894	1,042	909	982	984	
	計	1,368	1,296	1,000	1,216	1,355	1,626	1,290	1,410	1,283	1,376	1,313	1,426	1,412	

*は区境(区外所在)駅。落合南長崎駅は平成9年12月に開業のため、平成9年度までデータなし。また、落合南長崎駅と新大塚駅は区外所在駅であるが、都生活文化局の統計上、本区内駅としてカウントする。

区内駅計	年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
	放置	11,940	11,756	8,577	10,722	11,316	11,358	11,687	14,668	12,826	9,470	7,917	7,581	7,028
	適正駐車	5,184	5,841	5,853	7,060	6,733	8,569	6,643	6,514	5,865	7,280	8,678	8,381	8,129
計	17,124	17,597	14,430	17,782	18,049	19,927	18,330	21,182	18,691	16,750	16,595	15,962	15,157	
合計	年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度
	放置	13,509	13,654	10,076	13,051	13,173	13,021	13,165	16,305	13,921	10,895	8,499	8,041	7,523
	適正駐車	5,184	5,869	5,959	7,180	6,838	8,731	6,816	6,671	6,485	9,574	9,373	9,432	8,926
計	18,693	19,523	16,035	20,231	20,011	21,752	19,981	22,976	20,406	20,469	17,872	17,473	16,449	

【4】自転車利用者及び駅別自転車乗り入れ状況の詳細分析

前述した東京都生活文化局が実施する各駅ごとの自転車等の乗り入れ台数調査に加え、区ではさらに放置および自転車の利用実態を詳細に把握するため、平成14年度と平成16年度の2回にわたり、区内駅周辺地区において調査を行い、結果を分析した。

調査結果は別記資料のとおりである。

豊島区における自転車利用実態の特性と問題点

(1) 自転車利用のパターン分類

区内各駅において、放置禁止区域全体にわたって放置自転車が発生している。放置自転車の発生している道路は、広幅員道路の歩道だけでなく、狭隘な道路にも発生しており、歩行者にとって通行の障害となっている。

自転車利用の目的は、通勤・通学だけでなく買い物・食事・娯楽等の比率も高くなっていることから、鉄道利用の端末交通手段という利用だけでなく、短中距離の移動交通手段として利用されていることが分かる。

自転車駐車場の利用者は、鉄道の端末交通手段としての利用率が高いのに対し、放置自転車の利用者は、駅や曜日によっては鉄道を利用しない人の比率が高くなる場合もあり、駅周辺に立地する店舗等の利用を目的とした自転車利用が、放置自転車発生の一因の一つであることがわかる。

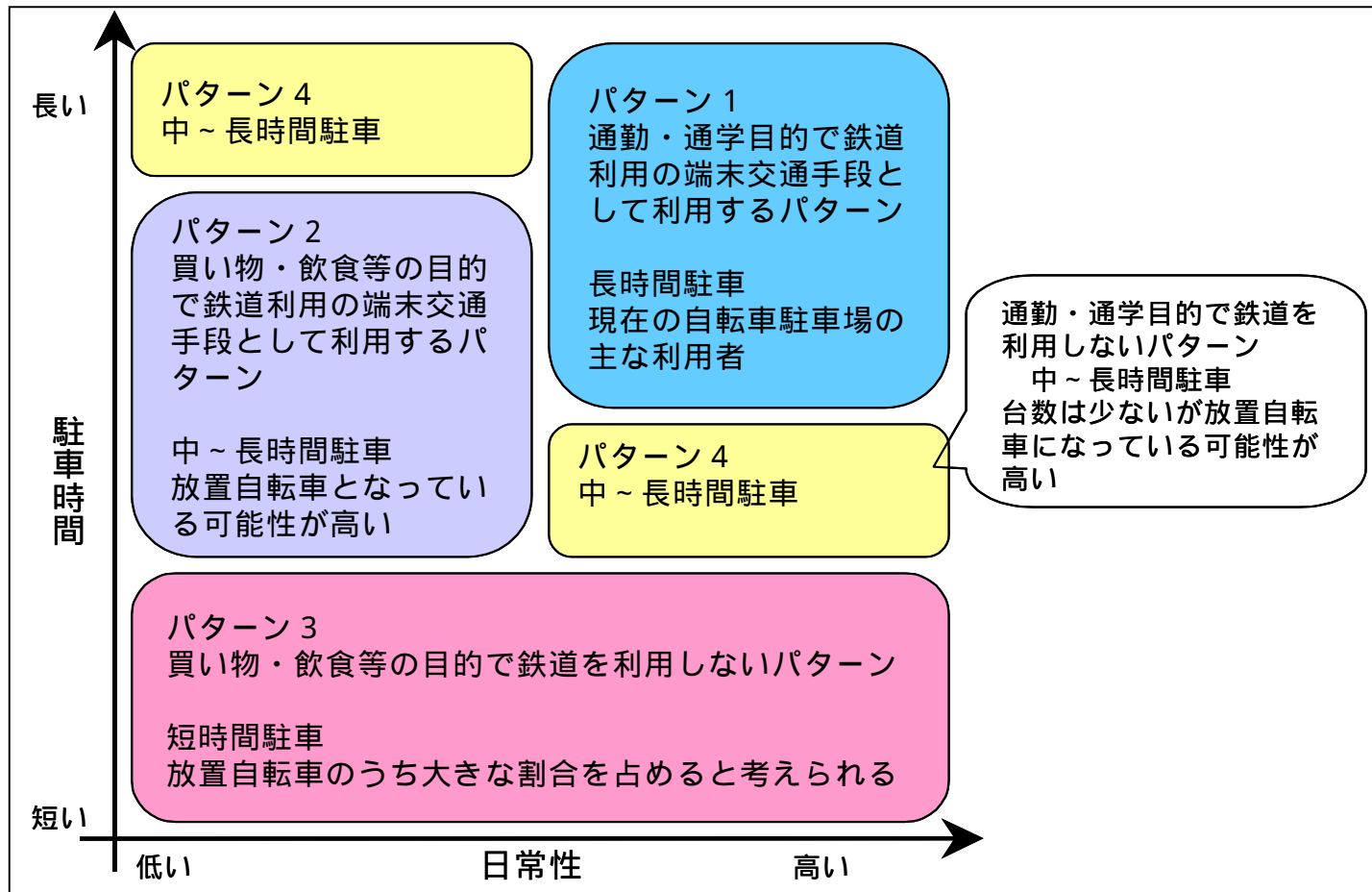
自転車を鉄道利用の端末交通手段として利用している場合、自転車以外の交通手段を利用しない場合に比べて、移動時間も付加されることもあり、駐車時間が長くなる傾向がある。

自転車駐車場等に駐車する自転車は、放置自転車に比べて、駐車時間が長く、通勤・通学を目的とする鉄道利用の端末交通手段として利用率が高くなっている。

通勤・通学のように日常性が高く、駐車時間が長くなる場合は、自転車駐車場等を利用する人が多く、休日の買い物など日常性が低い場合や日々の買い物などのように日常性が高い場合のどちらでも、放置自転車となるという傾向のあることが明らかである。

このような利用実態から、駅に乗り入れる自転車は、駐車時間と日常性の点から、下図に示す4パターンに分類できるものと考えられる。

駅に乗り入れる自転車のパターン



パターン1は、通勤・通学目的で平日に日常的に長時間駐車をする利用者数の多いパターンである。このパターンの利用者は、有料登録制の運用形態をとっている自転車駐車場の利用者の大半を占めている。しかし、一部の駅では、自転車駐車場の収容台数が絶対的に不足しているために放置自転車となっていることが考えられ、本パターンの自転車等を収容可能な自転車駐車場等の整備が必要になっている。

パターン2は、買い物・飲食等を目的として、主に休日に自転車を鉄道末端の交通手段として利用するパターンであり、鉄道を利用することからも比較的長い駐車時間となるものと考えられる。しかし、休日主体の利用で、有料の自転車駐車場を常時利用する割合が低く、放置自転車となっている可能性が高い。このような利用に対しては、無料の駐車場を整備することなどの対策を講じることが必要だと考えられるが、利用者のモラル向上を図ることを前提とする必要がある。

パターン3は、買い物・飲食等を目的とした駐車であり、利用する施設によって駐車時間に幅があると想定される。例えば、金融機関のような施設の場合、1台の駐車時間は短時間であるが、利用者が多いために日常的に多くの放置自転車が発生し、パチンコ店のような娯楽施設の利用の場合、1台の駐車時間が長くなるために、放置自転車が多くなるというといったことが考えられる。

また、本パターンの特徴として、自転車駐車場等の収容台数に余裕があっても利用せず施設近辺に駐車するなど、放置自転車となる可能性が高い。

このような利用形態に対して、現状では特定の施設について、条例による自転車駐車場の整備を義務づけることにより対応しているが、既存建物の施設内容が変更される場合には自転車駐車場等を新たに整備することが難しいこと、附置義務の対象となっている施設の内容が少ないこと、使いやすい場所に設置されていない場合や自転車駐車場等であることが分かりにくいなどの問題があり、放置自転車の解消には至っていないのが現状である。

今後は、既存施設に対する附置義務の適用、附置義務自転車駐車場等の適正な配置と運用などについて検討することが必要である。

パターン4は、最も利用台数が少ないと考えられるパターンであるが、池袋駅のように駅周辺にオフィス、専門学校、予備校などが立地している場合、そこへの通勤・通学を目的とした駐車も発生していると考えられる。

通勤・通学を目的としているために、長時間駐車となることが考えられること、現在の自転車駐車場の附置義務は、施設利用者を対象としているために、通勤・通学者のための自転車駐車場はほとんど整備されていないことから、放置自転車となっている可能性が高い。このような利用に対応していくためには、附置義務対象施設の拡大、登録自転車駐車場の利用への転換を促すモラル向上を図ることが必要になる。

(2) 自転車利用実態からみた区内各駅の特性

自転車利用のパターン分類をふまえて、区内各駅に乗り入れる自転車をパターン分類することにより、主要駅を類型化する。

分析の結果として、次のような類型に区分することができる。

類型1：パターン1・パターン2の比率が高く、パターン3の比率が小さい駅

この類型に属するのは池袋駅、駒込駅であり、ターミナル性の高い駅が相当する類型だと考えられる。

類型2：パターン1の比率が高く、パターン2・パターン3の比率が小さい駅

この類型に属するのは大塚駅、目白駅、椎名町駅であり、通勤・通学目的の鉄道利用の端末交通手段としての自転車乗り入れが大半を占めることから、駅勢圏が広く、平日の乗降客数の多い駅が相当する類型だと考えられる。

類型3：パターン1およびパターン3の比率が高い駅

この類型に属するのは巣鴨駅、東長崎駅、東池袋駅、要町駅、千川駅である。通勤・通学目的の鉄道利用の端末交通手段としてだけでなく、駅周辺の商店街を日常的に利用する人も多い駅であり、住宅市街地に位置する郊外駅が相当する。

各駅ごとの調査結果 ; 別添資料のとおり

4. 自転車の利用にあたっての課題

< 議論のポイント >

- ・駅を中心に自転車の乗り入れ台数が多いこと。
- ・毎年何億もの放置対策経費をかけているにも関わらず、放置自転車問題の解消には至っていないこと。
- ・自転車の安全利用・適正駐車等がされていないこと(利用者の責務)。
- ・駐車場の整備が足りていないこと。
- ・過密都市ゆえ「空間の利用」が限られていること。

(例)

区では、昭和63年の条例制定以後、今日に至るまで様々な放置自転車対策事業に力を入れてきた。整備してきた自転車駐車場・登録制有料置場・無料置場は併せて31箇所約11,000台分、撤去した自転車の保管所は8箇所約4,600台分、12箇所の放置禁止区域の指定、そして放置自転車の撤去台数は近年では年間45,000台を超える。また、発展途上国への再生自転車無償譲渡や、リサイクル販売なども相当の実績を残してきた。そして、ハード面・ソフト面を併せたこれらの経常的な対策事業には、ここ10年間で約80億円もの経費を負担してきた。この経費の面では、平成16年度予算額で比較をしても、人口1人あたり投入している額は東京23区でも飛びぬけて高い数値となっているが、これは駐車場用地の確保のため土地の賃借料など、民間から借地せざるを得ない現状に負うところも大きい。

にもかかわらず、平成11年度の放置自転車台数の全国調査では池袋駅がワースト1位、巣鴨駅がワースト4位という不名誉な記録を残している。近年では放置自転車数は緩やかな減少傾向にあるも、平成16年度の調査では池袋駅が都内ワースト1位、大塚駅がワースト2位という、依然として深刻な状況にある。

自転車は、自宅から目的地まで自分の意思で自由に移動でき、また地球環境に与える負荷が非常に少ない、本来は推奨されるべき乗り物である。しかし、本区のような過密な都市では、そのルールやマナーを守らないと、幹線道路や繁華街、細街路の別なく深刻な人身事故を引き起こす可能性もある。また、放置自転車は、「自分の自転車1台ぐらいなら良いだろう」という利用者の軽い身持ちが大量の放置を誘導し、歩行者、特に障害者や高齢者などのいわゆる「交通弱者」の通行の妨げとなり、まちの美観を損ね、時には緊急車輛の通行や災害時の緊急活動の妨げとなるなど、決して無視できない重大な社会問題であると言わざるを得ない。

自転車の利用を巡る様々な問題に解決にあたっては、歩行者等への配慮と他の交通手段との関係から、まず自転車の位置づけを明確にし、自転車の安全利用・効果的な放置自転車対策の推進・関連施設の整備の推進という3つの観点から体系的に検討し対策を講じていくことが必要である。

×E

1. 基本的理念

<議論のポイント>

- ・歩行者(特に交通弱者)に対して配慮すべき意見が多数であったこと。
- ・自転車は車と同じように、立派な「交通手段」であること。
- ・都市の移動手段として重要な役割を持つものであること。

(例)

「自転車は、歩行者をやさしく気づかい、ルールとマナーを守って利用する、交通手段」

区では自転車を、歩行者、特に障害を持つ人や高齢者等の「交通弱者」の安全確保の観点から、自転車利用のルールとマナーを守るべき交通手段として位置づけを図り、それぞれの主体が適切な役割分担と責務に応じた適切な施策を推進する。

メモ

2. 基本方針

< 議論のポイント >

自転車利用をどう考えるか

- ・歩行者、特に障害者や高齢者等の交通弱者にやさしい自転車利用
- ・地域特性に応じた自転車利用
- ・代替交通手段の検討

放置自転車をどう解消するか

- ・効果的撤去活動の推進
- ・放置禁止区域の指定
- ・駐車場への利用誘導

施設設備をどう推進するのか

- ・駐車場の適正な整備目標の設定
- ・駐車場の整備
- ・附置義務の強化
- ・走行環境の整備

(例)

【1】自転車利用に関する方針

歩行者にやさしい適切な自転車利用を促すため、自転車利用者の責務を明確にするとともに、家庭や学校等の教育機関でのマナー啓発や指導の充実を図る。

また、今後の自転車の乗り入れ台数の上昇や駐車需要の増大が見込まれるような地域については、自転車に変わる代替交通手段への利用誘導を図る。

【2】放置自転車問題に関する方針

放置自転車の減少に向け目標を定め、現行の撤去活動を維持・拡充するとともに、放置自転車の受け入れ先となる保管所の拡大を図っていく。

また、鉄道駅周辺の放置禁止区域については自転車駐車場等の施設の整備に併せ暫時見直し・拡充を図り、放置禁止区域の指定をしていない駅周辺については、駐車施設の整備に併せて地域住民の合意を得て放置禁止区域の指定していく等、放置の規制および撤去活動の強化を図る。

さらに、駐車場の利用状況に応じて、その利用の優先順位付けや、駐車施設への利用誘導を図る。

【3】施設整備に関する方針

自転車の乗り入れの現状から各駅ごとに駐車需要を予測し、その整備目標を定め駐車場の適正な整備に努める。さらに附置義務の対象、設置方法等について再検討し、駐車場の確保に努める。

また、自転車の走行環境を整備するため、歩道の駐車スペースへの活用や、新しい都市計画道路の整備に伴い自転車走行レーン等の走行環境の整備に努める。

メモ

第4章 施策の体系

(例)

1. 適正な自転車利用の推進について

(1) 自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発

自転車利用者の責務
整理誘導員の配置強化
関係機関への啓発活動
教育現場・高齢者施設等での安全指導の継続実施
区報・ホームページ・CATV等による意識向上の啓発
放置自転車クリーンキャンペーン等の継続実施
自転車の歩道通行の検証・見直し
道路交通法に基づく指導強化

(2) 代替交通手段の検討

バス等の他の代替交通手段利用の推進
歩く大切さのPR
レンタサイクルシステムの検証

2. 放置自転車の整理、撤去、保管、処分など違法駐輪対策等の推進について

(1) 違法駐輪防止の徹底

放置自転車の減少目標の設定
効率的な撤去活動の推進
原因者負担の適正化
保管場所の維持・拡大
返還事務の効率化
新たな放置禁止区域の指定
撤去自転車のリサイクル事業の継続・推進
放置禁止区域以外の自転車放置抑制

(2) 駐車場の効果的利用方法の検討

駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化
駐車場への利用誘導
効率的駐車場運営の検討

3. 駐車施設・走行環境の整備の推進について

(1) 自転車駐車施設の整備

自転車乗り入れ台数の予測と駐車場等整備の基本的考え方
各駅周辺の自転車駐車場等の整備計画
条例による付置義務駐車場の整備の徹底・対象の拡大
民間による駐車場整備の推奨

(2) 鉄道事業者の講ずる措置

用地に関する情報の提供
駐車場の計画における事前調整
用地の提供・駐車場の整備

(3) 自転車走行環境の整備

自転車道を含む走行環境の整備

第5章 施策の展開、重点施策

(例)

1. 適正な自転車利用の推進について

(1) 自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発

自転車利用者の責務

自転車利用者は、その運転にあたっては、法令を遵守し、歩行者の安全を確保することを責務とする。
また、放置をせず駐車施設の利用を徹底するとともに、至近距離の移動については、障害者等でやむを得ず自転車を移動手段として使わざるを得ないような人以外は、自転車の利用を控えることも心がける。
さらに、自転車の防犯登録および住所・氏名等の記載を徹底し、盗難時の円滑な連絡体制の構築に協力する。

整理誘導員の配置強化

区は、指定された放置禁止区域内の自転車放置防止のため、現在実施している自転車駐車場や無料置き場への整理誘導員について、その効果を十分に検証した上で、その効率的配置および自転車利用者への啓発実施を推進していく。

関係機関への啓発活動

区は、日頃から鉄道事業者や商店街など、多数の集客施設を有する各種団体に対する啓発活動を進め、自転車駐車対策に対する意識の向上を図る。

教育現場・高齢者施設等での安全指導の継続実施

区と警察は互いに連携し、学校・保育園・高齢者施設などの現場において自転車の安全運転等のルールや駐車マナーにつき子どもや高齢者が学ぶことのできるよう、引き続き取り組んでいく。

区報・ホームページ・CATV等による意識向上の啓発

区は、広報紙やホームページ、CATVなどのメディアを通じて放置自転車の弊害や経費支出の現状を区民等に周知する。また、警察も同じくホームページ等の広報手段により、自転車の正しい運転ルールの周知や自転車事故による現状などを紹介し、自転車利用につきルールとマナーを守る意識の向上を図る。

放置自転車クリーンキャンペーン等の継続実施

区は、区民、鉄道事業者、道路管理者、警察、商店会、町会等の関係機関とともに、主要鉄道駅において放置自転車への啓発チラシの貼付、および自転車利用者に対する駐車場の利用誘導を図る「クリーンキャンペーン」を継続実施し、その充実を図る。

自転車の歩道通行の検証・見直し

警察は、道路管理者と協力しながら歩道通行可とされている道路について、自転車走行の現状を把握・検証し、適正な指定および見直しを図る。

道路交通法に基づく指導強化

警察は、道路交通法に基づき自転車運転者に対する安全運転の指導および悪質な運転の取締りを強化するとともに、特に原付については駐車対策も含め適切な取締りの強化を行う。

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
自転車利用者の責務	・常に適正利用に努める	

整理誘導員の配置強化	・実施状況を検証し、放置の多い駅を中心に効果的に配置
関係機関への啓発活動	・施設管理者に対し随時実施
教育現場・高齢者施設等での安全指導の継続実施	・交通安全指導のための警察官派遣を継続・推進 ・啓発ビデオ等の教材の貸し出し ・委託警備員による街頭啓発 ・小中学校自転車安全利用教室の継続実施 ・小中学生に対する安全啓発チラシの配布
区報・ホームページ・CATV等による意識向上の啓発	・広報による啓発活動の推進
放置自転車クリーンキャンペーンの継続実施	・池袋、巣鴨、目白駅周辺での継続実施 ・大塚駅など、自転車駐車場の新規整備および放置の状況に応じて範囲を拡大し随時実施
自転車の歩道通行の検証・見直し	・随時検証・実施
道路交通法に基づく指導強化	・安全運転指導、無謀運転の取り締まり強化 ・原付、自動二輪の違法駐車取締り強化

(2) 代替交通手段の検討

バス等の他の代替交通手段利用の推進

区は、自転車の乗り入れ台数と駐車場等整備の状況を踏まえ、池袋や大塚、巣鴨などターミナル機能を有する駅については、バスや都電など自転車に変わる代替交通手段となりうる事業者と協力し、その利用環境の向上に努める。

歩く大切さのPR

区は、近距離自転車利用者を主な対象に、駐車施設の整備目標以上に過剰な自転車利用の実態がある場合には、徒歩への切り替えをPRし、自転車利用の抑制を呼びかけていく。

レンタサイクルシステムの検証

区は、現在試行しているレンタサイクル事業については、自宅から駅周辺駐車場までの利用と、駅周辺駐車場から通勤・通学先等の目的地までの利用の実態を検証し、利用者の需要、メンテナンスの手間あるいは自転車販売店への配慮など、メリット・デメリット双方の面から今後の事業の継続につき再検討する。(西武鉄道さんの意見も第二分科会において聴く)

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
バス等の他の代替交通手段利用の推進	・代替交通手段の利用状況の調査、交通事業者との調整	
歩く大切さのPR	・広報による啓発	
レンタサイクルシステムの検証	・池袋、目白での試行継続 ・他の自治体および鉄道事業者の導入実例の検証 ・検証結果を踏まえ継続の有無を判断	

2. 放置自転車の整理、撤去、保管、処分など違法駐輪対策等の推進について

(1) 違法駐輪防止の徹底

放置自転車の減少目標の設定

区は、内閣府・東京都が毎年10月に行う自転車および原付の放置台数調査に基づき、その台数の減少目標を掲げ、目標達成に向けて放置対策を推進する。

効率的な撤去活動の推進

区は、放置自転車の撤去体制とその効果を検証し、各駅を中心とした撤去活動を効率的に実施する。

原因者負担の適正化

区は、放置自転車の撤去および保管に要する経費については、原因者負担の原則に基づき常に公平なものとなるよう心がけ、違反者への周知および適正な手数料の徴収を行う。

保管場所の集約・拡大

区は、放置自転車の受け皿となる保管場所を安定して維持・確保するとともに、その撤去活動の推進に伴い保管場所集約・拡大に努める。

返還事務の効率化

区は、現在40日となっている保管期間を短縮していく。また、警察は撤去自転車等の返還の短縮化に協力するため、区から要請のあった防犯登録者の住所・氏名の照会につき速やかに回答する。さらに、自転車販売業者は自転車購入者より受け付けた防犯登録カードを速やかに所轄の警察署へ送付する。

新たな放置禁止区域の指定

区は、現在放置禁止区域が指定されている駅周辺については、その放置の状況および駐車場整備・利用の状況に応じて、その区域の範囲が適正なものであるか常に検証するとともに、大塚駅など放置が多くても放置禁止区域の指定がなされていない駅周辺については、駐車場整備にあわせて適正な指定を行う。

放置自転車のリサイクル事業の継続・推進

区は、リサイクル資源の活用を推進するため、引き取り手のない撤去自転車の再生および発展途上国への譲渡につき、その事業を継続する。また、自転車販売業者等については、新車販売時等において廃棄自転車の適正な回収を働きかけていくとともに、業者等の関係団体は協力する。

放置禁止区域以外の自転車放置抑制

区は、放置禁止区域以外に長期に放置されている自転車についても警告を行い、円滑な撤去を推進する。また、区民に対し、私有地に放置されている自転車に関しては、自己の責任において処分するよう、要請を徹底する。

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
放置自転車の減少目標の設定	・区内駅の自転車等の放置台数(都生活文化局統計ベース)を_____台まで減少させることを目標として設定	
効率的な撤去活動の推進	・池袋、目白、巣鴨、要町、千川の各駅周辺の撤去の増強 ・大塚、東池袋、下板橋、および(仮)雑司が谷の各駅につき有料駐車施設の整備に伴い撤去の開始 ・その他の駅についても駐車場の整備状況および放置状況等をふまえ、効果的な撤去活動に努める ・撤去業務の民間業者への業務委託の検討	
利用者負担の適正化	・撤去保管手数料の適正な金額設定の維持	
保管場所の集約・拡大	・保管所を4箇所程度に集約し、現行の収容台数4,580台から概ね_____台程度まで拡大 ・保管所運営の民間業者への業務委託の検討	
返還事務の効率化	・電算システムを導入し、保管期間を現行の40日から短縮する ・返還業務の民間業者への委託の検討	
新たな放置禁止区域の指定	・既指定駅については必要に応じ見直し・拡充 ・大塚、東池袋、下板橋、および(仮)雑司が谷駅につき、有料自転車駐輪施設の整備に伴い新たに放置禁止区域を指定	
放置自転車のリサイクル事業の継続・推進	・再生自転車の活用・販売 ・再生自転車の海外無償譲渡 ・引き取り手のない撤去自転車の業者への売却	
放置禁止区域以外の自転車放置抑制	・長期放置自転車の撤去・処分 ・自己責任による私有地内自転車処分の周知と啓発	

(2) 駐車場の効果的利用方法の検討

駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化

区は、自転車駐車場等の定期利用について、障害者および区内在住・在勤者の順で利用を優先させることに加え、その他の者については遠距離利用者を優先する。

駐車場への利用誘導

区・駅周辺の商店会・鉄道事業者は、互いの協力のもと、放置禁止区域内に自転車をとめようとする人に対し、駐車場等への利用誘導を行う。

効率的駐車場運営の検討

区および自転車駐車場設置者は、駅周辺の駐車場の運営につき、地域の特性に応じた開場時間の設定、防犯対策の強化、自転車のスムーズな出し入れのための設備の改良、わかりやすい案内板の設置などにより、その効率化および利便性の向上を図る。

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化	<ul style="list-style-type: none"> 区外定期利用者につき、自転車駐車場から徒歩 (概ね m) 以上の者を優先 	
駐車場への利用誘導	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車クリーンキャンペーンによる利用誘導 整理誘導員の配置強化 地域の連携強化 	
効率的駐車場運営の検討	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者導入推進等による効率的運営 駅までの距離に応じた利用料金の設定 地域特性をふまえた開場時間の設定(24時間運営など) 利用しやすい自転車ラックの随時導入 わかりやすい案内板、誘導サインの整備 利用率向上のためのインセンティブ施策の実施 	

3. 駐車施設・走行環境の整備の推進について

(1) 自転車駐車施設の整備

自転車乗り入れ台数の予測と駐車場整備の基本的考え方

区は、平成16年に行った各駅周辺の自転車利用実態調査結果をもとに、次の手順により各駅ごとの乗り入れ台数を予測し、本計画期間である平成27年度までの駐車場整備目標を各駅ごとに定めるものとする。

既存駅への自転車等乗り入れ台数(放置台数 + 駐車場利用台数)をベースとする 平成16年度調査

(考慮する事項)

- * 毎年の都の調査
- * 本区実態調査(平成14年度と平成16年度の比較)
- * 本区および近隣各区の人口・自転車等登録台数の推移

- ・ 既存駐車場等の整備状況と今後の利用方針
- ・ 放置禁止区域の指定、撤去の増強
- ・ 無料自転車置場の存続・廃止の判断等

地下鉄13号線の開業に伴う
(仮)雑司が谷駅の開設

各駅ごとの駐車場等整備目標の設定・施設整備等

各駅周辺の自転車駐車場等の整備計画

【1】池袋駅

(駐輪施設の現状等)

池袋駅は、JR線、東武線、西武線、東京地下鉄線が乗り入れる日本でも有数のターミナル駅であり、区内で最も自転車等の乗り入れが多い駅でもある。現在、池袋駅周辺には、東西に併せて5つの公共自転車駐車場・無料置場が設置されていることに加え、1つの民間自転車駐車場(メトロポリタンプラザ駐車場:西口)が設置されている。

(自転車利用者の実態)

* 東口

池袋駅東駐車場の利用者は区民比率が高いものの、板橋区・北区の利用者も多く、山手線内側の文京区民は以外にも少ない。また、放置者については区民以外では板橋区・文京区・北区の順となり、新宿区や中野区からのものも見られるなど、山手線を越えて放置される状況も多い。グリーン大通りの登録者の多くは区民であるが、次いで文京区が占める。利用率は池袋駅東駐車場・グリーン大通り登録制有料置場とも極めて高い。また、池袋駅東駐輪場の立地から、明治通りや川越街道が自転車の主要な動線となっていることが伺われ、さらに、グリーン大通り登録制有料置場の利用率と放置者については文京区民が多くなるのは、この方面から池袋駅東口への動線上、駐車需要が発生していることが伺われる。

* 西口

池袋駅北駐車場の利用者は、区民比率は過半強であり、区外利用者は板橋区が圧倒的に多い。池袋駅西駐車場の利用者は、区民比率が過半強であり、区外利用者については板橋区、練馬区が多くなるが、埼玉県からの利用者も見られる。利用率は、池袋駅北駐車場・池袋西駐車場とも低く、両者とも駅改札口からの距離が遠いのが原因となっている。また、放置者については区民以外では板橋区が圧倒的に多くなっている。いずれも山手線の北西側かつ埼京線の西側方面から池袋駅西口への動線上で、さらに駅改札に近いところに駐車需要が発生していることが伺われる。

また、メトロポリタンプラザ駐車場については、開場時間の深夜延長、平置き化および駅改札への連絡口の開設等により利用率が高くなっている。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	2,449台	区調査 *ピーク時 (休日15時)	8,957台	区調査 ピーク時 (休日15時)	10,318台 左記ピーク時とは 合計数は一致しない

(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

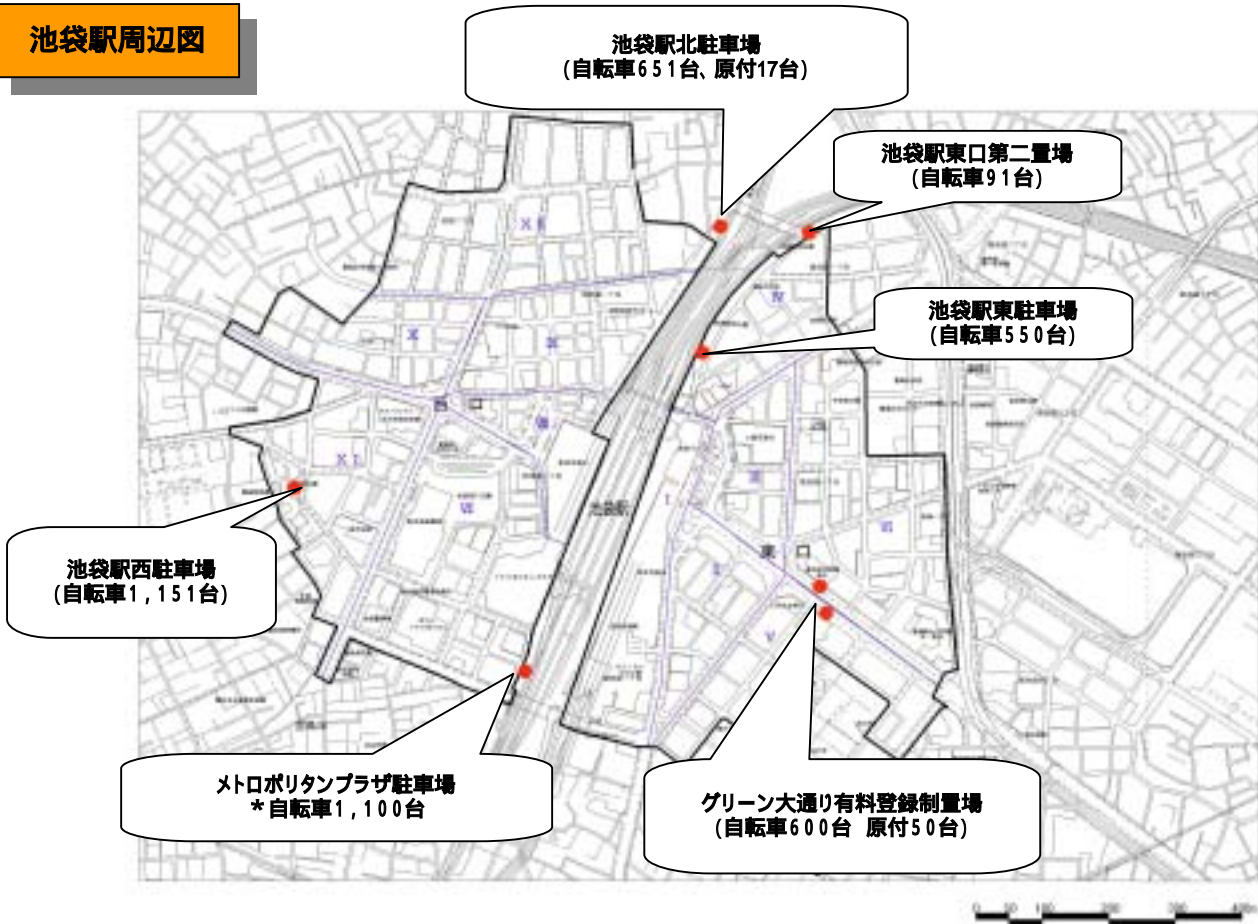
駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・池袋駅東駐車場 550台	96.5%	・区内76.6%、・板橋8.6%、北5.9%、埼玉県3.8%
・グリーン大通り登録置場 600台(50台)	174.2%	・区内75.1%、・文京11.8%、板橋2.7%、埼玉2.4%、練馬2.0%、北1.8%
・池袋駅北駐車場 651台(17台)	37.4%	・区内57.2%、・板橋31.4%、北1.7%
・池袋駅西駐車場 1,151台	26.2%	・区内57.9%、板橋20.0%、埼玉県6.7%、練馬4.8%
・プラザ駐車場 1,100台	-	-
・池袋駅東口第二置場 350台	-	-
*計 4,402台(67台)		

(駐車施設整備目標)

【事業計画】

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

池袋駅周辺図



【2】大塚駅

(駐輪施設の現状等)

大塚駅は、JR山手線と都電荒川線が交差する駅で、北口に4箇所、南口に1箇所の自転車無料置場が設置されている。

平成 年にはJR大塚駅の駅舎改良工事および南北自由通路の整備が予定されている。

(自転車利用者の実態)

無料自転車置場の利用状況については、常時有人管理ができないため詳細は不明であるが、平日はほぼ満杯、休日は7割弱の利用となっている。アンケート調査によると、放置者・無料置場利用者とも区内在住者が大半を占め、埼京線東側、白山通り南側、春日通り北側の範囲からの乗り入れが多くなっているが、南口の放置者では文京区からの乗り入れも目立つ。有料駐車施設がないため、現在は放置禁止区域が指定できず、放置自転車数は池袋駅に次ぐ多さとなっている。また、放置台数に駅南北の差はあまり見られない。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	847台	区調査 *ピーク時 (休日15時)	4,121台	区調査 ピーク時 (平日15時)	4,871台 左記ピーク時とは 合計数は一致しない

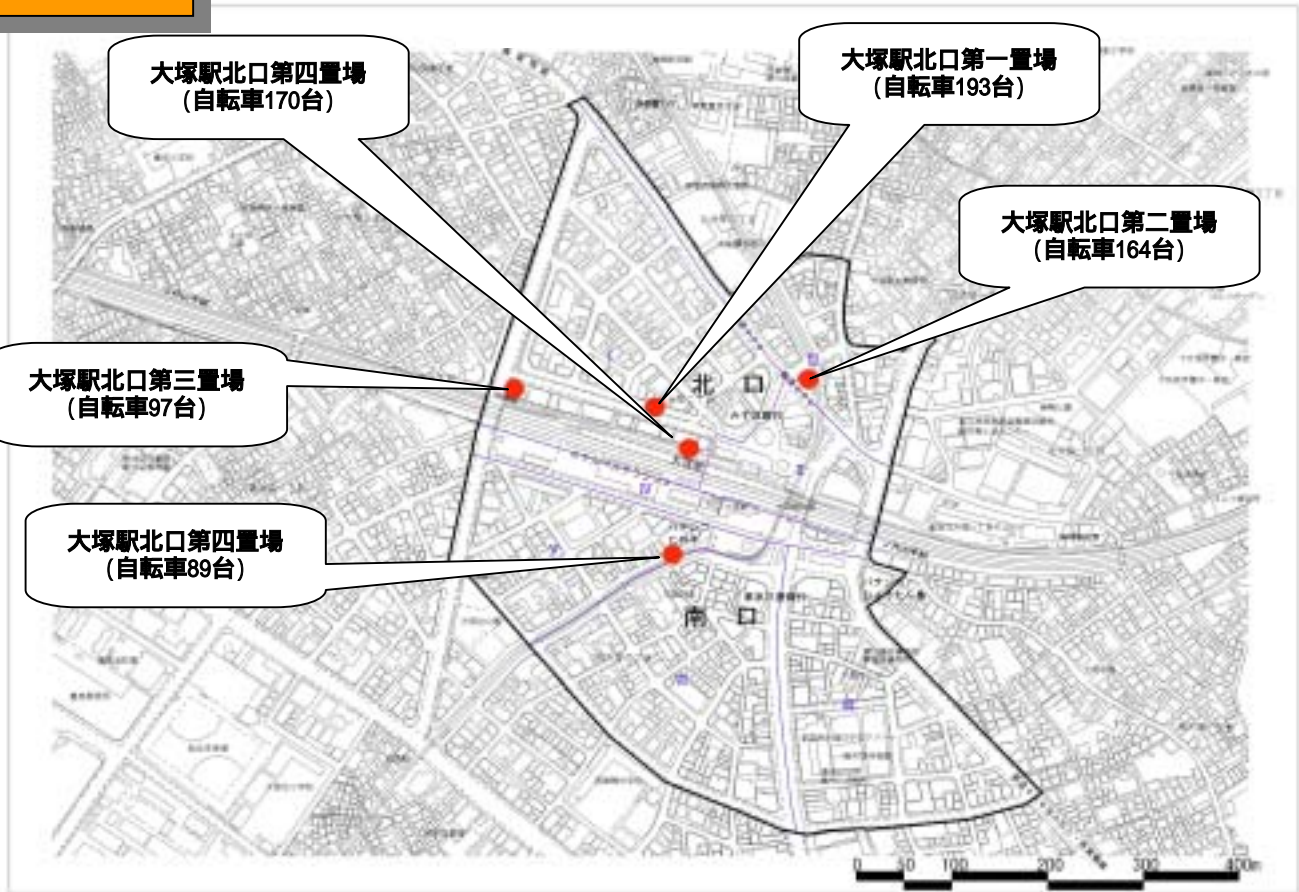
(駐車施設整備状況)

A. 駐車施設	
・大塚駅北口第一置場	193台
・大塚駅北口第二置場	164台
・大塚駅北口第三置場	97台
・大塚駅北口第四置場	170台
・大塚駅南口第一置場	89台
*計 713台	

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

大塚駅周辺図



【3】巣鴨駅

(駐輪施設の現状等)

巣鴨駅は、JR山手線と都営地下鉄線が交差する駅で、北口に2箇所、南口に1箇所の有料自転車駐車が設置されている。

(自転車利用者の実態)

巣鴨駅北自転車駐車の利用者については区民が2/3を占める。区外利用者の大半は北区である。巣鴨駅第三自転車駐車の利用者はほとんどが区民であるが、区外利用者では北区が圧倒的で、ついで板橋区が占める。巣鴨駅南自転車駐車については平成17年7月に改築されたが、改築前の利用状況を見ると大半が区外利用者であり、そのほとんどが文京区である。

放置は、白山通りの南北沿いからの乗り入れが多い。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日14時)	1,025台	区調査 *ピーク時 (休日17時)	2,050台	区調査 ピーク時 (休日17時)	2,575台 左記ピーク時とは 合計数は一致しない

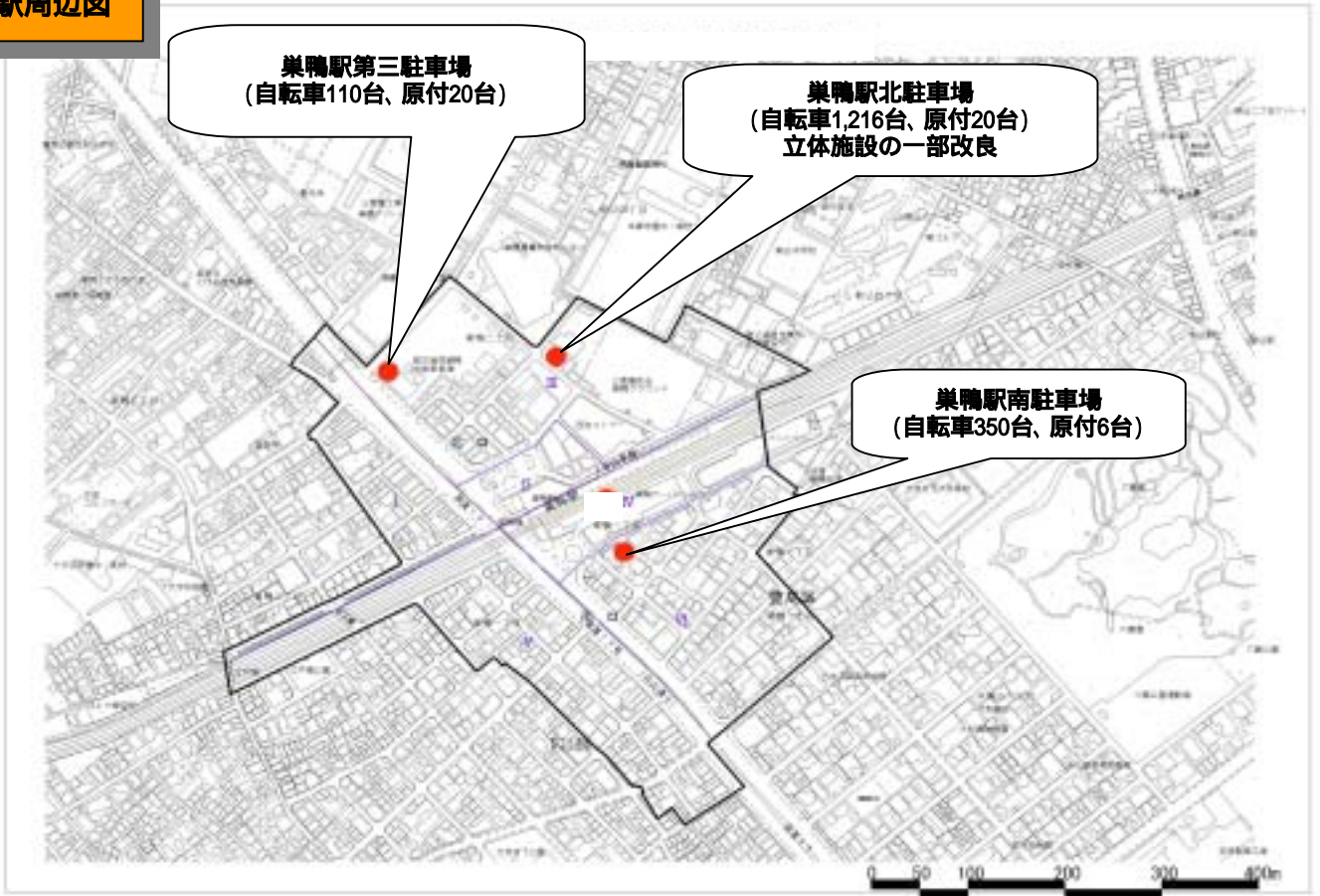
(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・巣鴨駅北駐車場 1,216台(20台)	84.2%	・区内66.1%、北23.9%、文京6.4%
・巣鴨駅第三駐車場 110台(10台)	132.7%	・区内87.0%、北10.2%、板橋2.8%
・巣鴨駅南駐車場 350台(6台)	107.4%	・文京73.4%、区内19.3%
*計 1,676台(36台)		

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

巢鴨駅周辺図



【4】目白駅

(駐輪施設の現状等)

目白駅周辺には、3箇所の有料自転車駐車が設置されている。

(自転車利用者の実態)

目白駅東・北自転車駐車場の利用者については区民が3/4を占める。区外利用者の半数は新宿区で、文京区がこれに続く。目白駅西自転車駐車場の利用者は区民が1/3と下がり、区外利用者の大半を新宿区が占める。

放置は、駅をはさみ目白通りの東西から乗り入れられる傾向にある。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日15時)	1,259台	区調査 *ピーク時 (休日15時)	613台 (うち、新宿120台)	区調査 ピーク時 (平日15時)	1,711台 左記ピーク時とは 合計数は一致しない

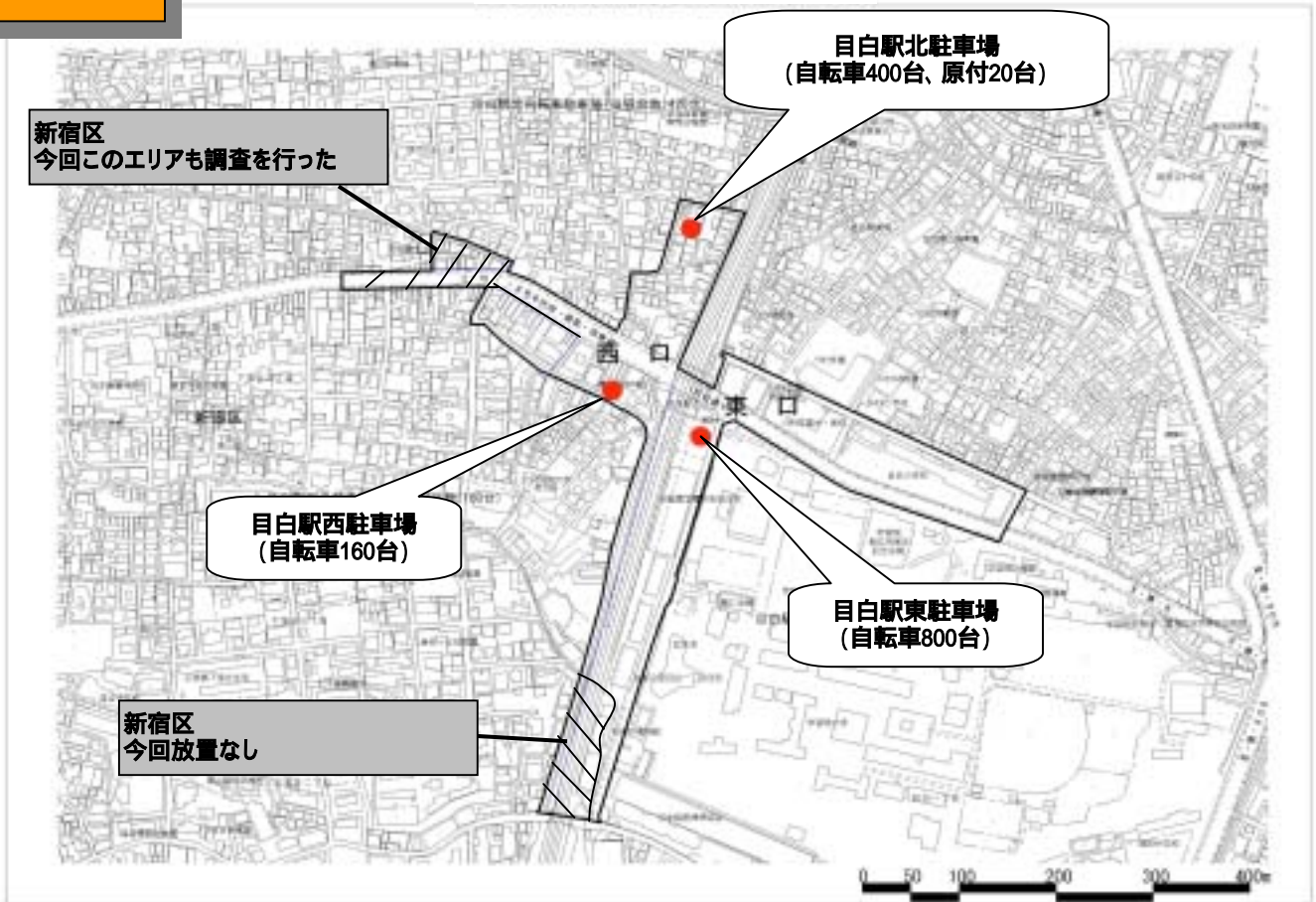
(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・目白駅東駐車場 800台	132.6%	・区内76.2%、新宿13.6%、文京7.5%、中野0.8%
・目白駅北駐車場 400台(20台)	40.8%	・区内74.7%、新宿16.1%、練馬・文京・中野各2.3%
・目白駅西駐車場 160台	157.1%	・新宿61.9%、区内35.5%
*計 1,360台(80台)		

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

目白駅周辺図



【5】駒込駅

(駐輪施設の現状等)

駒込駅はJR山手線と地下鉄南北線が乗り入れ、駅前に1箇所の有料自転車駐車が設置されている。

(自転車利用者の実態)

駒込駅北自転車駐車の利用者については区民利用者は1/3であり、残りの区外利用者のうち約半数ずつ北区と文京区が占める。また、埼玉県からの利用者も見られる。

放置自転車は、本郷通り東側で駅をはさみ南北から乗り入れられる傾向にある。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査 *区境駅のため一部、北区のエリアも調査した)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	874台 (うち本区駐車場 内331台)	区調査 *ピーク時 (休日15時)	1,052台(うち、北 区209台、文京区234 台)	区調査 ピーク時 (平日15時)	1,667台 左記ピーク時とは 合計数は一致しない

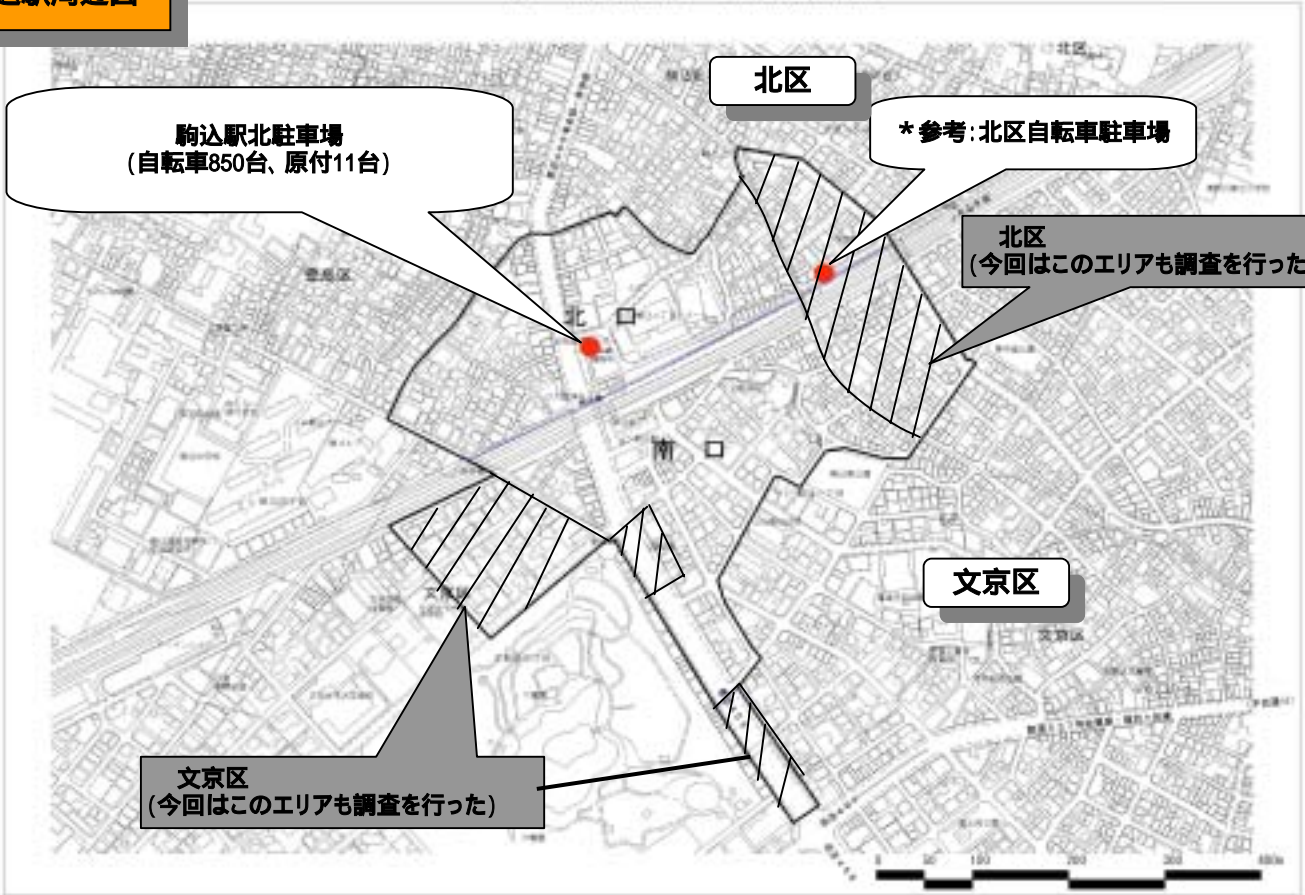
(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・駒込駅北駐車場 850台(11台)	47.0%	・区内33.6%、北26.8%、文京23.2%、埼玉県5.4%
・<参考>:北区自転車置場 520台>		

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

駒込駅周辺図



【6】北池袋駅

(駐輪施設の現状等)

北池袋駅周辺には、1箇所の無料自転車置場が設置されている。

(自転車利用者の実態)

北池袋置場の利用状況については、常時有人管理ができないため詳細は不明であるが、ピーク時にはほぼ満杯の状況である。アンケートによると置場利用者は東武東上線の東側の居住者が多く、放置者は逆に東武東上線西側および川越街道北側の居住者が多い。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	112台	区調査 *ピーク時 (平日12時)	213台	区調査 ピーク時 (平日12時)	325台

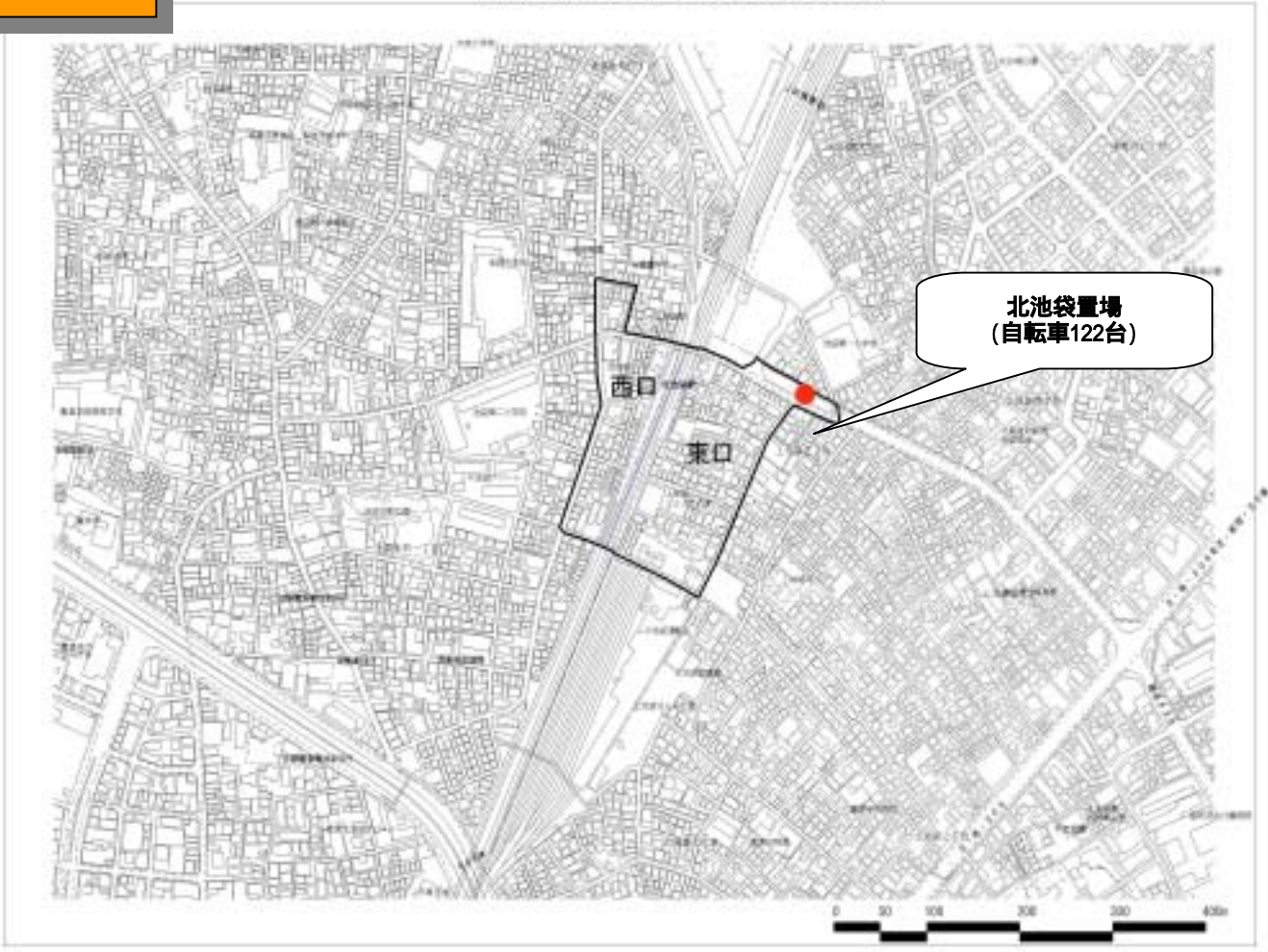
(駐車施設整備状況)

駐車施設
・北池袋置場 122台

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

北池袋駅周辺図



【7】下板橋駅

(駐輪施設の現状等)

下板橋駅周辺には、1箇所の無料自転車置場が設置されている。

(自転車利用者の実態)

下板橋置場の利用状況については、常時有人管理ができないため詳細は不明であるが、ピーク時には満車という状況である。アンケートによると置場利用者は東武東上線の南側の豊島区・板橋区の居住者が多く、放置者は東武東上線を南北にはさみJR埼京線の西側および川越街道北側の居住者が多い。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	542台 (うち、本区置場 内281台)	区調査 *ピーク時 (平日15時)	225台(うち、板橋 区76台)	区調査 ピーク時 (平日15時)	752台 左記ピーク時と合 計数は一致しない

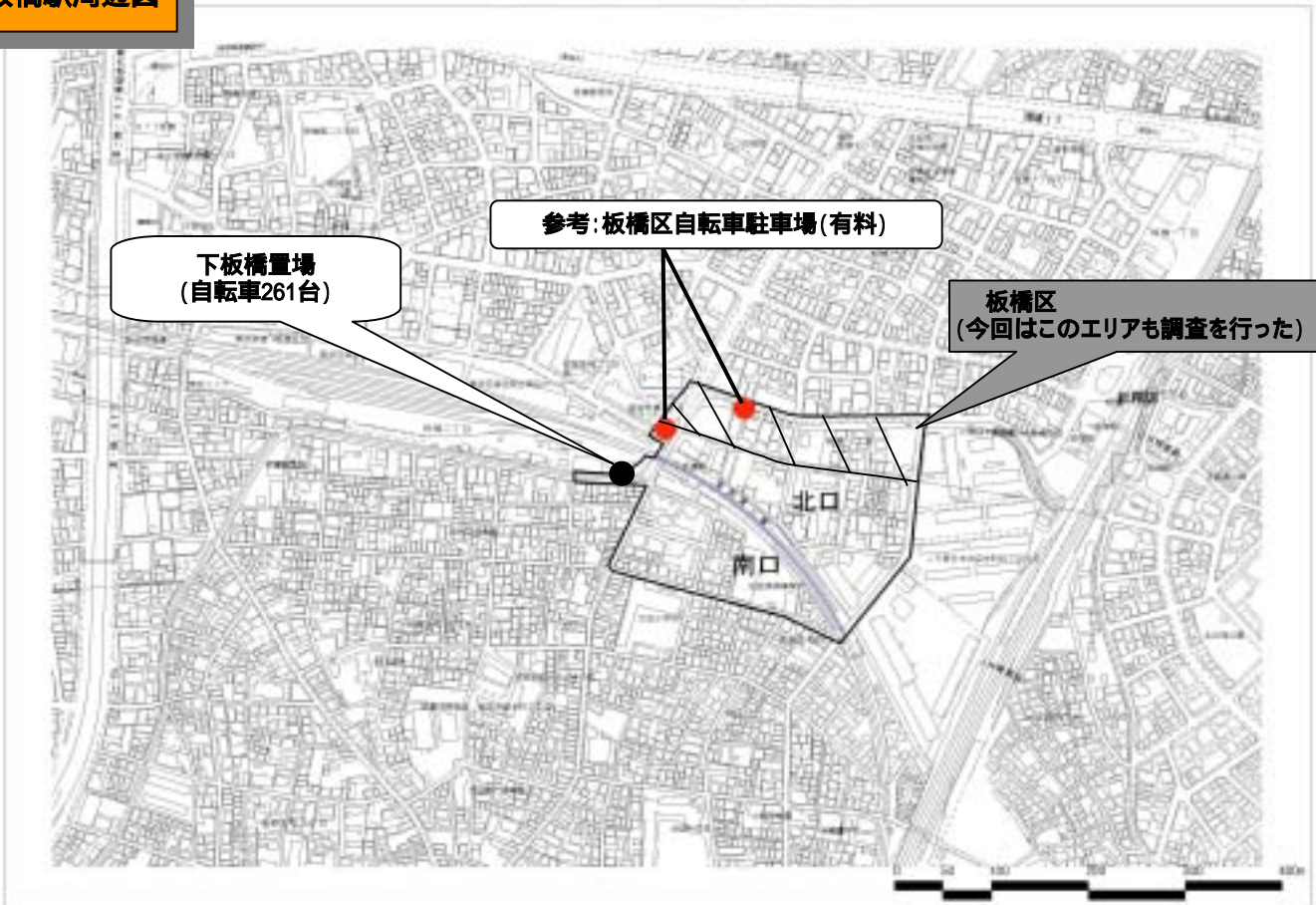
(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設
・下板橋置場 261台
・<参考>板橋区自転車駐車場2箇所 466台(20台)

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

下板橋駅周辺図



【8】椎名町駅

(駐輪施設の現状等)

椎名町駅周辺には、西武鉄道(株)が設置・運営する1箇所の有料自転車駐車場と、区の無料自転車置場が2箇所設置されている。

(自転車利用者の実態)

西武鉄道(株)の自転車駐車場の利用状況については、ピーク時においても利用率は低い状況にある。これに対し区の無料置場はピーク時にはほぼ満車という状況である。特に、椎名町公園の無料置場は収容台数を大きく超える自転車が常時駐車している。アンケートによると駐車場・置場利用者は椎名町の駅を中心に比較的近距离での利用が多いが、目白通り南側の新宿区からの利用者も目立つ。放置者は西武池袋線を中心に長崎・南長崎地区の居住者が目立つ。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	635台 (うち、本区置場 内592台)	区調査 *ピーク時 (休日15時)	321台	区調査 ピーク時 (平日15時)	923台 左記ピーク時と合 計数は一致しない

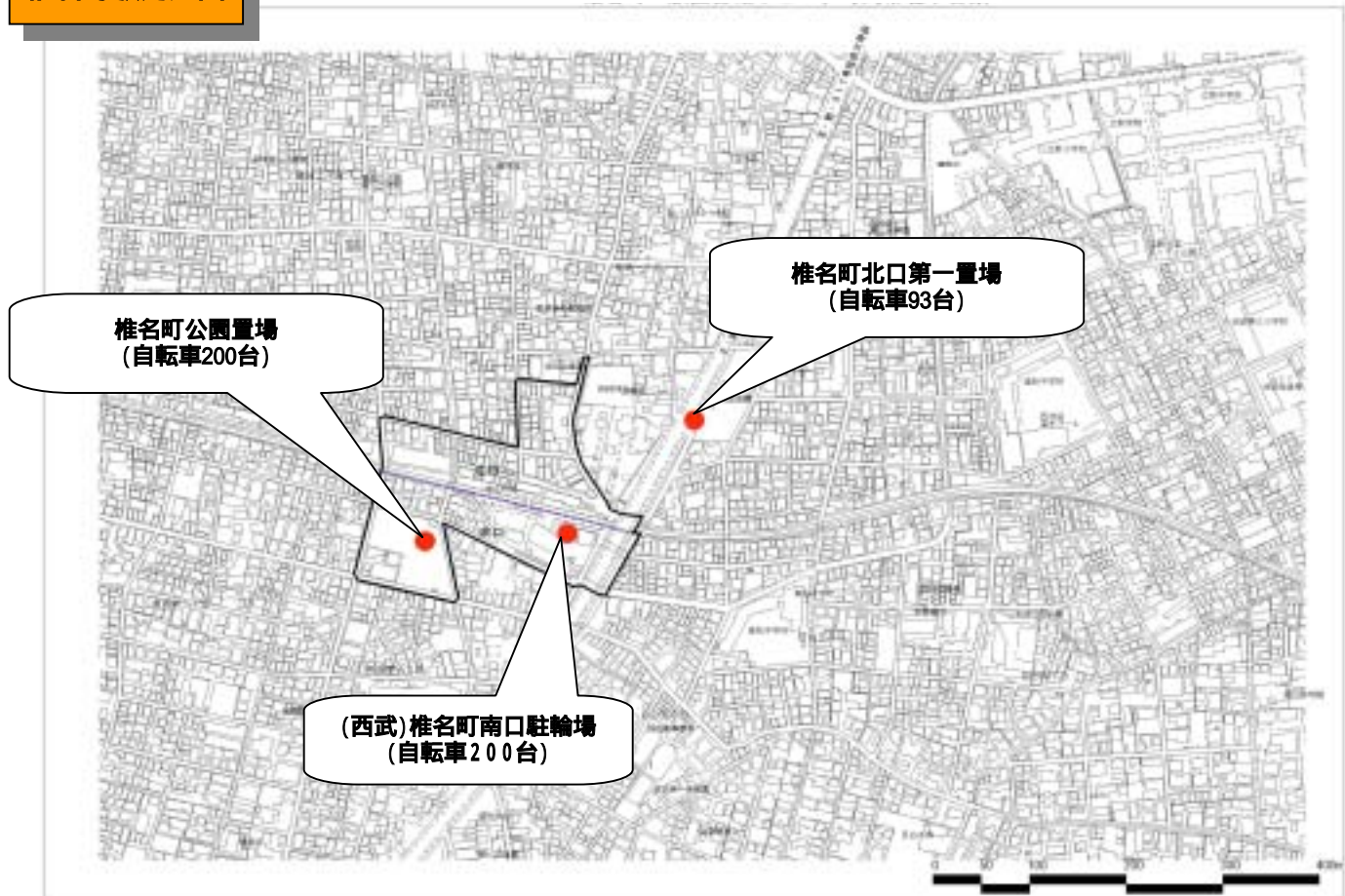
(駐車施設整備状況)

駐車施設
・(西武)椎名町南口駐輪場 200台
・(暫定)椎名町北口第一置場 93台
・(暫定)椎名町公園置場 200台
*計 493台

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

椎名町駅周辺図



【9】東長崎駅

(駐輪施設の現状等)

東長崎駅周辺には、西武鉄道(株)が設置・運営する3箇所の有料自転車駐車場と1箇所のレンタサイクル営業所がある。また、西武鉄道(株)が駅舎改良工事を行う予定となっている。

(自転車利用者の実態)

西武鉄道(株)の自転車駐車場の利用状況については、ピーク時においても利用率は低い状況にある。アンケートによると駐車場利用者は東長崎駅を中心に南北から比較的近距离での利用が多い。放置者も同様で、北は放射36号線から南は目白通りまでの間の居住者が目立つ。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時・ 15時)	196台	区調査 *ピーク時 (休日15時)	489台	区調査 ピーク時 (休日15時)	623台 左記ピーク時と合 計数は一致しない

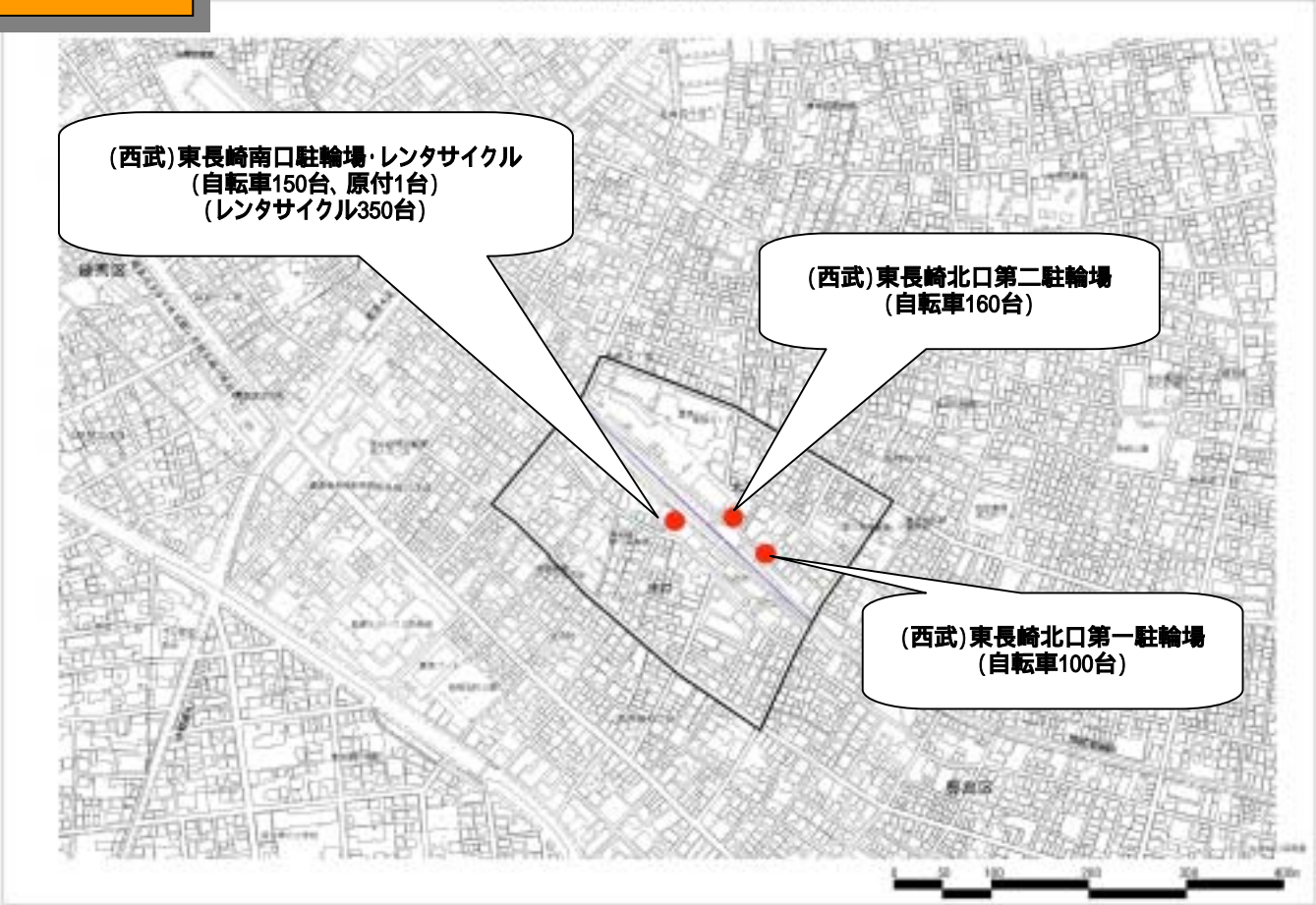
(駐車施設整備状況)

駐車施設
・(西武)東長崎北口第一駐輪場 100台
・(西武)東長崎北口第二駐輪場 160台
・(西武)東長崎南口駐輪場 150台
・(西武)東長崎レンタサイクル 350台
*計 自転車410台、レンタサイクル350台

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

東長崎駅周辺図



【10】東池袋駅

(駐輪施設の現状等)

東池袋駅周辺には、現在、無料自転車置場が1箇所設置されている。

(自転車利用者の実態)

東池袋自転車置場については、有人管理していないので詳細は不明だが、ピーク時には概ね7割程度の利用状況である。アンケートによると、利用者・放置者とも駅南側からの乗り入れが多い。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時・ 15時)	241台	区調査 *ピーク時 (平日15時)	492台	区調査 ピーク時 (平日15時)	733台

(駐車施設整備状況)

駐車施設
・東池袋置場 350台

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

東池袋駅周辺図



【11】要町駅

(駐輪施設の現状等)

要町駅周辺には、現在、駅の南北に計2箇所の有料自転車駐車が設置されている。

(自転車利用者の実態)

要町駅北駐車場については、区民の利用が3/4を占める。区民以外ではほとんどが板橋区である。要町駅南駐車場については、区民の利用は8割を超える。区民以外では板橋区・練馬区からの利用が多い。利用率は北駐車場の方が高い。

放置者・駐車場利用者とも、山手通り以西からの乗り入れがほとんどである。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	321台	区調査 *ピーク時 (休日15時)	799台	区調査 ピーク時 (平日15時)	1,047台 左記ピーク時と合 計数は一致しない。

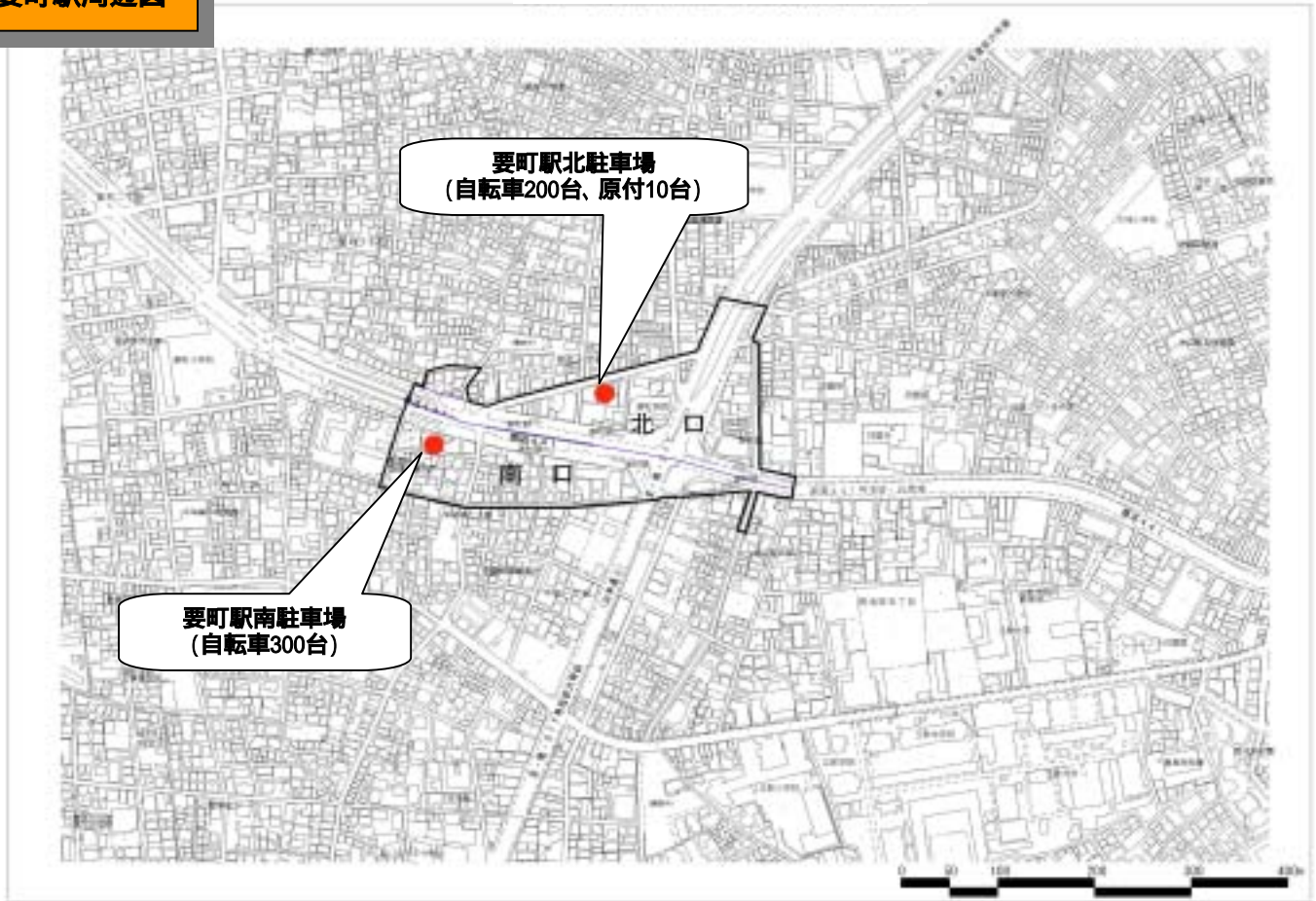
(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・要町駅北第駐車場 200台(10台)	98.8%	・区内75.5%、板橋24.0%
・要町駅南駐車場 300台	62.2%	・区内83.6%、板橋9.0%、練馬4.1%
*計 500台(10台)		

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期	後期
	平成18～22年度	平成23～27年度

要町駅周辺図



【12】千川駅

(駐輪施設の現状等)

千川駅周辺には、現在、駅の南北に計4箇所の有料自転車駐車が設置されている。

(自転車利用者の実態)

千川駅北第一駐車場については、区民の利用は約4割で、区民以外ではほとんどが板橋区である。千川駅北第二駐車場については、区民の利用は2割に満たない。区民以外ではこちらもほとんど板橋区である。利用率は北第一駐車場の方がピーク時にはほぼ満杯の状況に対し、第二駐車場は2割に満たない。

千川駅西駐車場については、区民の利用は約1/3で、区外利用者の大半は板橋区であるが、練馬区からの利用者も目立つ。千川駅南駐車場については、利用者のほとんどは区民である。西・南駐車場ともピーク時の利用は高い。

放置者・駐車場利用者とも、区内西部および板橋区からの乗り入れが大半である。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日18時)	956台	区調査 *ピーク時 (休日15時)	766台	区調査 ピーク時 (平日15時)	1,469台 左記ピーク時と合 計数は一致しない。

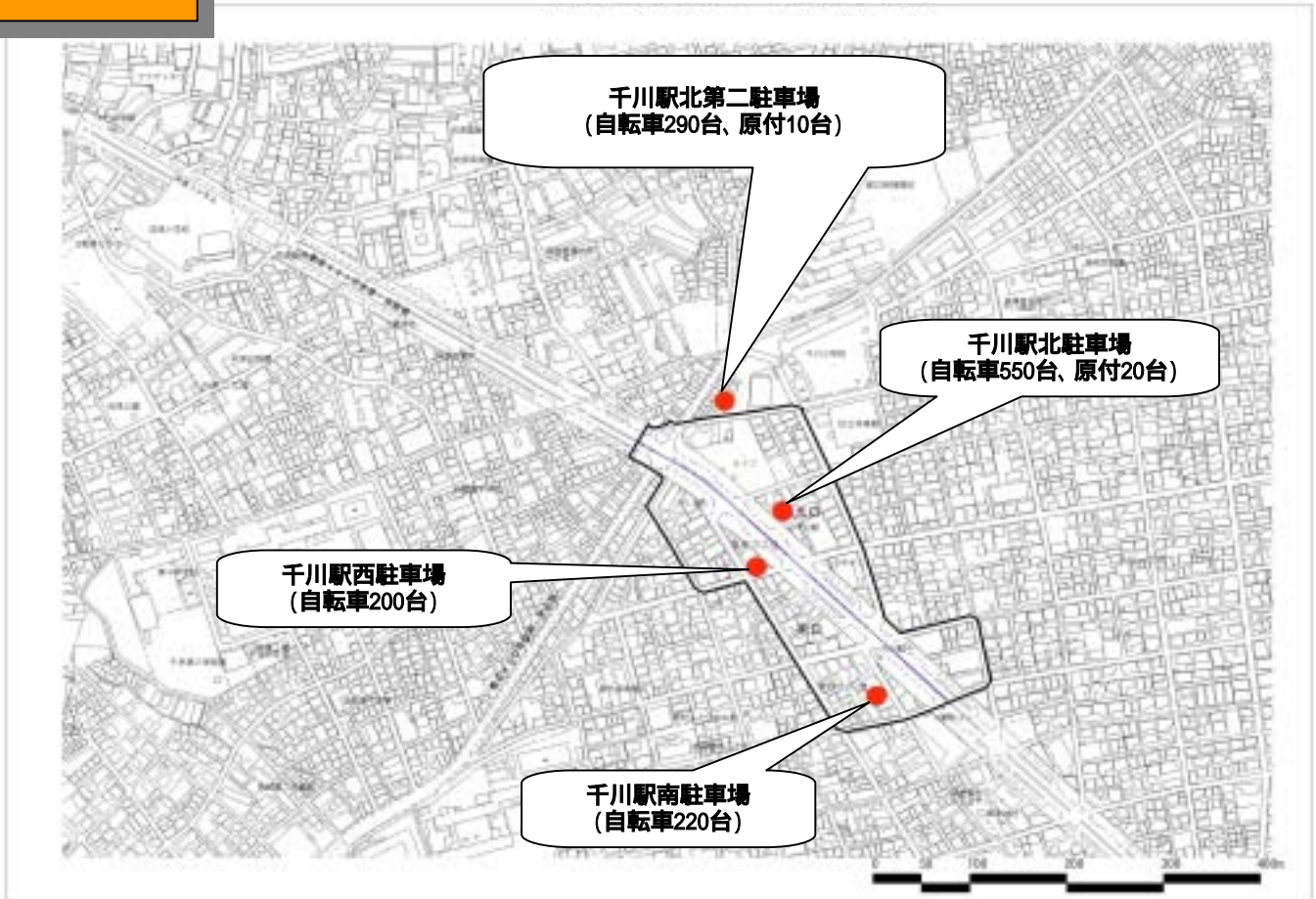
(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・千川駅北第一駐車場 550台(20台)	131.8%	・板橋52.9%、区内43.9%、埼玉県1.0%
・千川駅北第二駐車場 290台(10台)	19.3%	・板橋75%、区内・練馬各6.3%
・千川駅西駐車場 220台	95.6%	・板橋51.4%、区内37.0%、練馬6.4%
・千川駅南駐車場 200台	129.5%	・区内91.6%、板橋2.8%、練馬1.9%
*計 1,260台(30台)		

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

千川駅周辺図



【13】西巣鴨駅

(駐輪施設の現状等)

西巣鴨駅周辺には、現在、1箇所の有料自転車駐車が設置されている。

(自転車利用者の実態)

西巣鴨駅駐車場については、区民以外ではほとんどが北区であるが、板橋区からの利用も見られる。利用率は約6割である。

駐車場利用者については明治通り沿いに南は上池袋、北は北区からの乗り入れが目立ち、放置者については白山通り沿いの近距離からの乗り入れが目立つ。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日12時)	173台	区調査 *ピーク時 (平日15時)	223台(うち、北区 41台)	区調査 ピーク時 (平日12時)	396台 左記ピーク時と合 計数は一致しない。

(駐車施設整備状況)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・西巣鴨駅駐車場 300台	64.9%	・北区50.4%、区内39.8%、板橋6.8%

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

西巣鴨駅周辺図



【14】新大塚駅(区外所在駅)

(駐輪施設の現状等)

新大塚駅周辺には、現在、自転車駐車施設は設置されていない。

(自転車利用者の実態)

放置者については駅北西部・JR大塚駅東南部、文京区からの乗り入れが目立つ。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時		区調査 *ピーク時 (平日15時)	640台(うち、文京区34台)	区調査 ピーク時 (平日15時)	640台

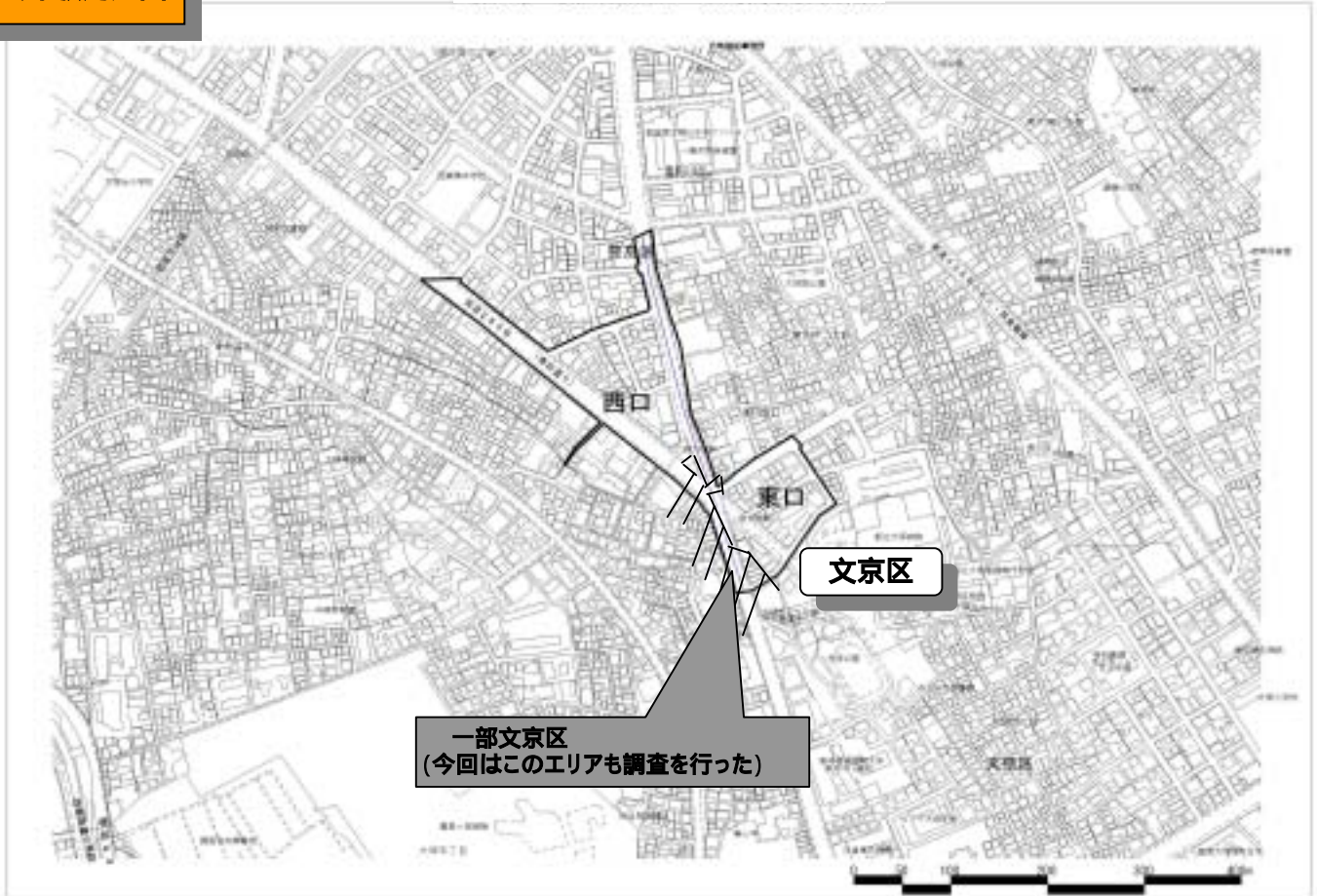
(駐車施設整備状況)

駐車施設
なし

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

新大塚駅周辺図



【15】落合南長崎駅(区外所在駅)

(駐輪施設の現状等)

落合南長崎駅周辺には、現在、有料自転車駐車が1箇所設置されている。

(自転車利用者の実態)

放置者については、北側は西武池袋線、東側は山手通り、南側は目白通りを超え新宿区からと、比較的近距离からの乗り入れに限定されているのに対し、駐車場利用者はそれらに加え西武池袋線の北側や中野・練馬区からの利用者も多くなっている。駐車場利用率はピーク時にはほぼ満杯の利用となっており、区民が2/3を占める。

(自転車等乗り入れ数 平成16年度豊島区利用実態調査)

駐車施設内		放置自転車		乗り入れ台数	
区調査 *ピーク時 (平日15時)	236台	区調査 *ピーク時 (平日15時)	293台(うち、新宿区152台)	区調査 ピーク時 (平日15時)	529台

(駐車施設整備状況 カッコ内は原付で外数)

駐車施設	平成16年度 平均利用率	平成16年度利用者構成比 (年度当初登録者ベース)
・南長崎自転車駐車場 270台(10台)	120.2%	・区内65.4%、新宿17.9%、中野10.3%、練馬3.8%

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

落合南長崎駅周辺図



【16】高田馬場駅(区外所在駅)

(駐輪施設の現状と今後の方針)

高田馬場駅周辺には、現在、登録制有料自転車置場が1箇所設置されている。

(駐車施設整備状況)

駐車施設
・神田川第一登録制置場 60台

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

【17】(仮称)雑司が谷駅*地下鉄13号線新駅

(駐車施設整備目標)

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度

条例による付置義務駐車場の整備の徹底・対象の拡大

区は、自転車法に基づき条例により、百貨店やスーパー、銀行、遊技場などに自転車駐車場の設置を義務づけている。しかし、これら施設の他にも集客力の高い飲食店あるいは多数の学生が集まる専修学校や学習塾など、条例の適用外となっている施設においても、放置自転車の問題が生じている場合も見受けられる。

これらの施設周辺における放置自転車問題を解消するため、区は条例上の付置義務対象施設につき、利用者の利便性に配慮した自転車駐車場の設置の徹底と、対象施設や地域の範囲拡大に努めるものとする。

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
・条例による付置義務駐車場の整備の徹底・対象の拡大	・現在の条例対象施設につき設置義務を遵守させる。 ・集客力が高く想定される施設等につき、その実態を検証した上で新たに付置義務を課す。	

民間による自転車駐車場整備の奨励

区は、民間による自転車駐車場の整備につき、その積極的な建設等が可能となるよう、公的融資制度の周知に積極的に努めるとともに、区独自の制度についても導入を行う。

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
・民間による自転車駐車場整備の奨励	・国や(財)道路開発振興センター等による融資斡旋制度の積極的PR ・官民協働による駐車場整備の促進	

(2) 鉄道事業者の講ずる措置

用地に関する情報の提供

鉄道事業者は、駅および駅周辺の鉄道用地のうち、高架下、駅前広場、関連施設地下部分、線路上空など、自転車等の駐車場として利用可能な用地の有無につき、常に十分精査に努めるとともに、区および道路管理者とも連携を密に図り、駐車場整備の協力要請があった場合には、利用可能な用地の提供に努める。

駐車場の計画における事前調整

鉄道事業者は、その所有する用地内に新たな施設を計画する場合や、既存駅の改良および新駅の設置にあたっては、区と相互に協力し、計画段階から必要な情報の提供および自転車等駐車場スペースの確保に努める。

用地の提供・駐車場の整備

鉄道事業者は、区から自転車等駐車場の整備につき協力要請があった場合には、利用可能な用地の貸付等に努める。また、用地の提供のみならず鉄道事業者が自ら駐車場の設置や運営管理の主体となることも含めた検討を行うものとする。

各駅ごとの施設整備・用地提供等

(3) 自転車走行環境の整備

自転車道を含む走行環境の整備

「板橋区・豊島区自転車利用環境整備基本計画」の基本的考え方を踏まえ、歩行者の安全に配慮した、魅力ある走行空間の形成に努めるものとする。

区と道路管理者、警察は、互いの協力のもと、道路を整備するにあたり歩行者・自転車双方の安全性を確保した構造となるよう配慮する。また、自転車通行が認められる歩道については、可能な限り路面表示やカラー舗装を行うなど、自転車の走行空間と歩行者空間の分離に努める。また、地域住民は道路上の障害物の除去に協力する。

さらに、各鉄道駅周辺において幅員の広い道路がある場合には、歩行者の通行環境を精査した上で、道路管理者は地域住民と協議のうえ、登録制自転車置場等の駐輪施設を整備し、交通管理者である警察は積極的にこれに協力する。

【事業計画】

施策内容	前期 平成18～22年度	後期 平成23～27年度
自転車道を含む走行環境の整備	・自転車道ネットワークの構築 ・都市計画道路の整備に伴う自転車・歩行者通行区分の指定 ・道路占用物の整理統合 ・沿道住民・商店街との協力による通行障害物の撤去	

第6章 計画の推進のために

(1) 関係機関との連携強化

前章で述べた施策を効果的に推進し、実効性のあるものとするためには、行政や関係機関が主体的な責任の下で相互の緊密な連携を図り、協力体制を確立しておくことが重要である。

豊島区

豊島区は、今後も基礎的自治体として、自転車の適正利用の啓発、放置自転車等の撤去、自転車駐車施設の整備など、自転車に関する諸問題に総合的に取り組むものとする。

鉄道事業者

鉄道事業者は、自転車法および関係省庁の通達等の趣旨を十分に理解し、前章で述べた取り組みを推進する。また、単なる協力者としての受動的な立場ではなく、区や関係機関との適切な連携のもとで自転車駐車施設の整備や放置防止の啓発活動等の放置自転車問題の解決に主体的に取り組む、従前以上に区が実施する施策に積極的に参画するものとする。

道路管理者

道路管理者は、駅前広場や駅周辺の道路に多くの自転車等が放置されている実態を踏まえ、自転車法や改正道路法施行令の趣旨に則り、自転車駐車施設の整備に努めるとともに、区から用地の提供について申し入れがあった場合には、積極的に協力するものとする。

警察署

区内各警察署は、交通管理者として、前章で述べた取り組みを推進するとともに、特に改正道路法に基づき歩道の自転車駐車施設への転用につき区をはじめとする道路管理者から協力を求められた場合には、積極的に協力するものとする。

公共施設・商業施設設置者

公共施設・商業施設設置者は、条例に基づき自転車等駐車場の附置義務を遵守するとともに、施設来場者の自転車等の適正利用の呼びかけや自転車等の整理に努めるものとする。また、附置義務の適用外の施設についても、必要規模の自転車等の駐車場の設置に努める等、自転車の放置防止に積極的に協力するものとする。

(2) 財源の確保

長引く経済不況により、区の財政についても今後はますます厳しいものになることが予想される。よって、自転車等駐車場の利用率の向上、運営経費の節減等により事業の効率化を推進するとともに、駐車施設の整備にあたっては可能な限り国や都、各種財団などの補助金等を活用し財源の確保に努めることとする。また、放置自転車等の撤去保管手数料や有料自転車駐車場等の使用料についても、受益者負担の適正化の観点から必要に応じ見直しを行うものとする。

資料

* 実態調査の結果その他関連資料を添付する。