

## 各駅ごとの自転車駐車施設整備目標の検討にあたって

### ●前提条件

本区における過去3年間の人口および自転車の登録台数はほぼ横ばいであり、本計画期間の最終年である平成27年度の人口推計も現状とほぼ変わらない255,000人となっている。また、東京都生活文化局の調査による毎年の区内自転車乗入れ台数については平成11年度をピークに年々少しずつ減少傾向を示し、平成14年と16年に行った実態調査の比較では調査範囲を広げた駅と、椎名町駅など数駅を除きほぼ横ばい又は減少傾向を示している。

同じく過去3年間の近隣各区の状況を見ると、人口については新宿区は10%近い伸びがあったものの、文京・北・板橋・練馬の4区は横ばいから微増という結果になっている。また、自転車登録台数については新宿・文京が20%強の伸びを示し、板橋が13%強、練馬が7%、北区は横ばいの状況にある。しかしながら、東京都生活文化局の調査によれば各区内の自転車等の乗入れ台数は練馬区が4%台の伸びを示したのを除き、いずれの区も減少している。

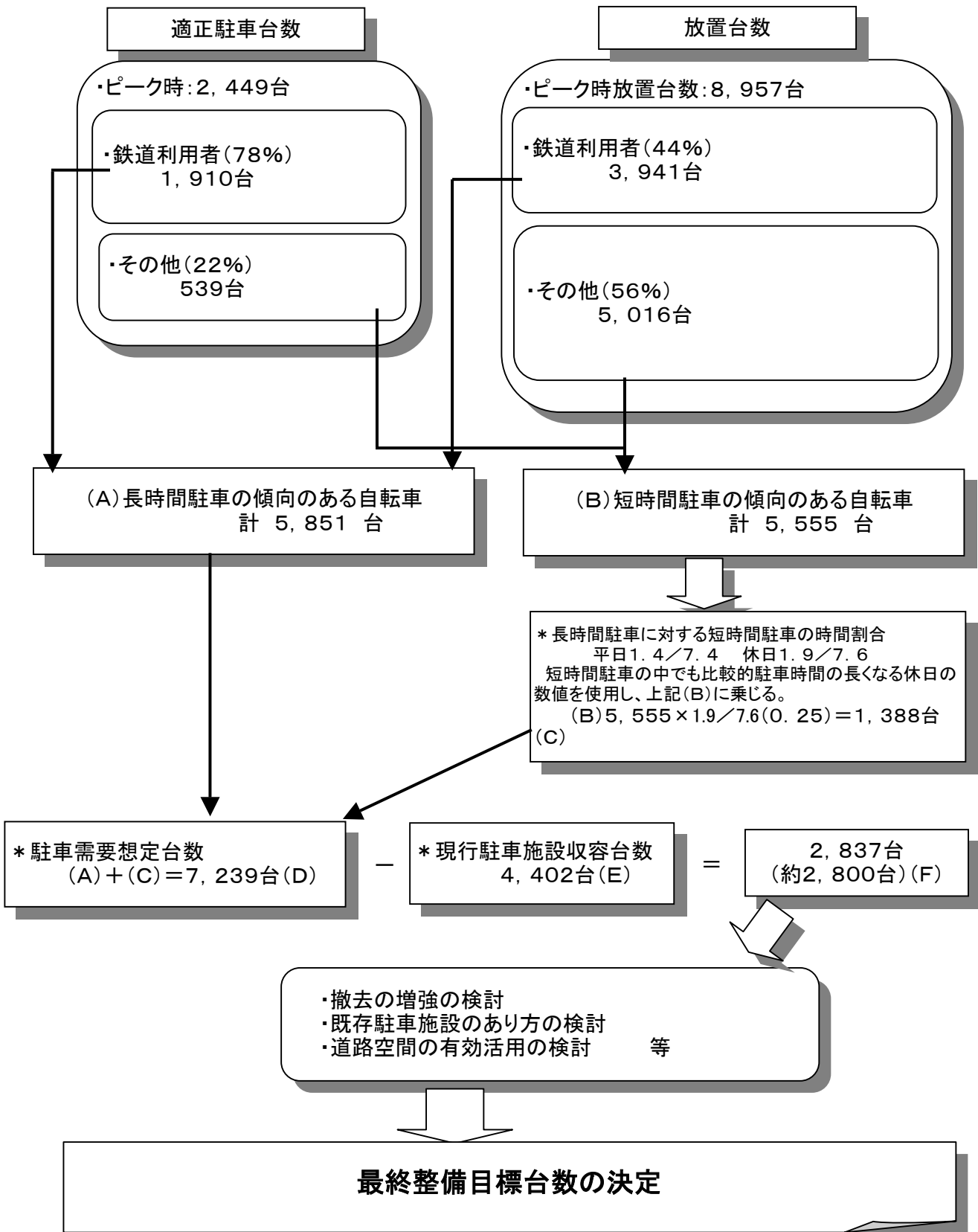
こうしたことから、本区における各駅周辺の整備目標を掲げる前提として、区内に乗り入れる自転車等の台数は計画期間内において現在とさほど大きな変化はないものと思われる。よって、本計画における各駅周辺の自転車駐車施設の整備目標については、平成16年に行った各駅別の乗入れ台数を基礎数値として予測を行い、掲げるものとする。

### ●基本的な考え方(案)

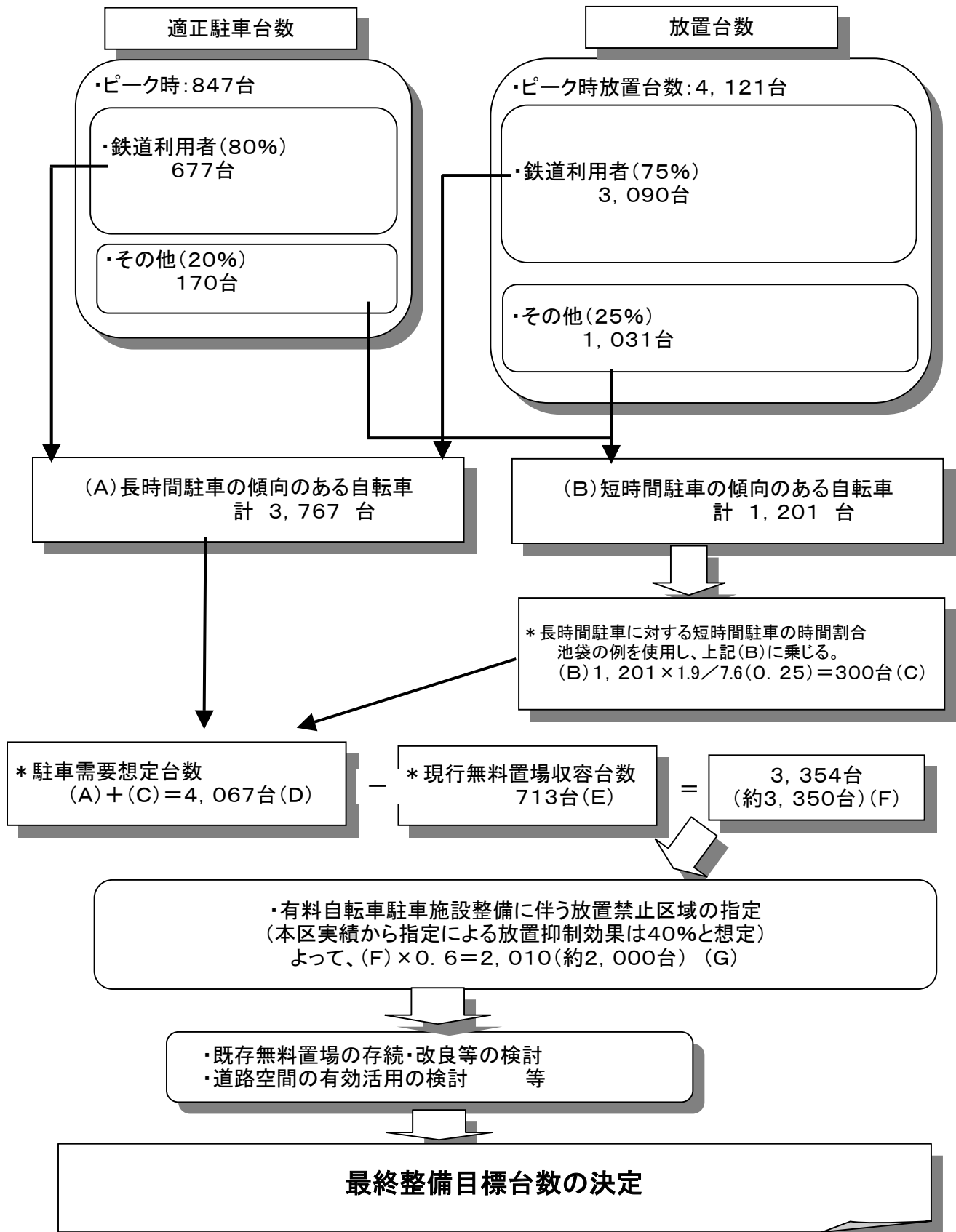
多目的かつ不特定多数の自転車が乗り入れる各駅周辺に必要な駐車場の台数は、基本的には長時間駐車が予想される鉄道利用者自転車数に一定の短時間利用者を加えた数から既存の駐車施設の収容可能台数を差し引いた数(50台未満は切り捨て)をベースとして、将来の放置禁止区域指定のあり方、撤去の増強、既存駐車施設の存続・改良等の有無、駅ごとの地域特性に配慮した運営方法等を踏まえ、最終的な整備目標台数を算出するものとする。

なお、調査エリアが隣接区に入っている駅もあるため、整備目標設定の際にはそれらを考慮するものとする。

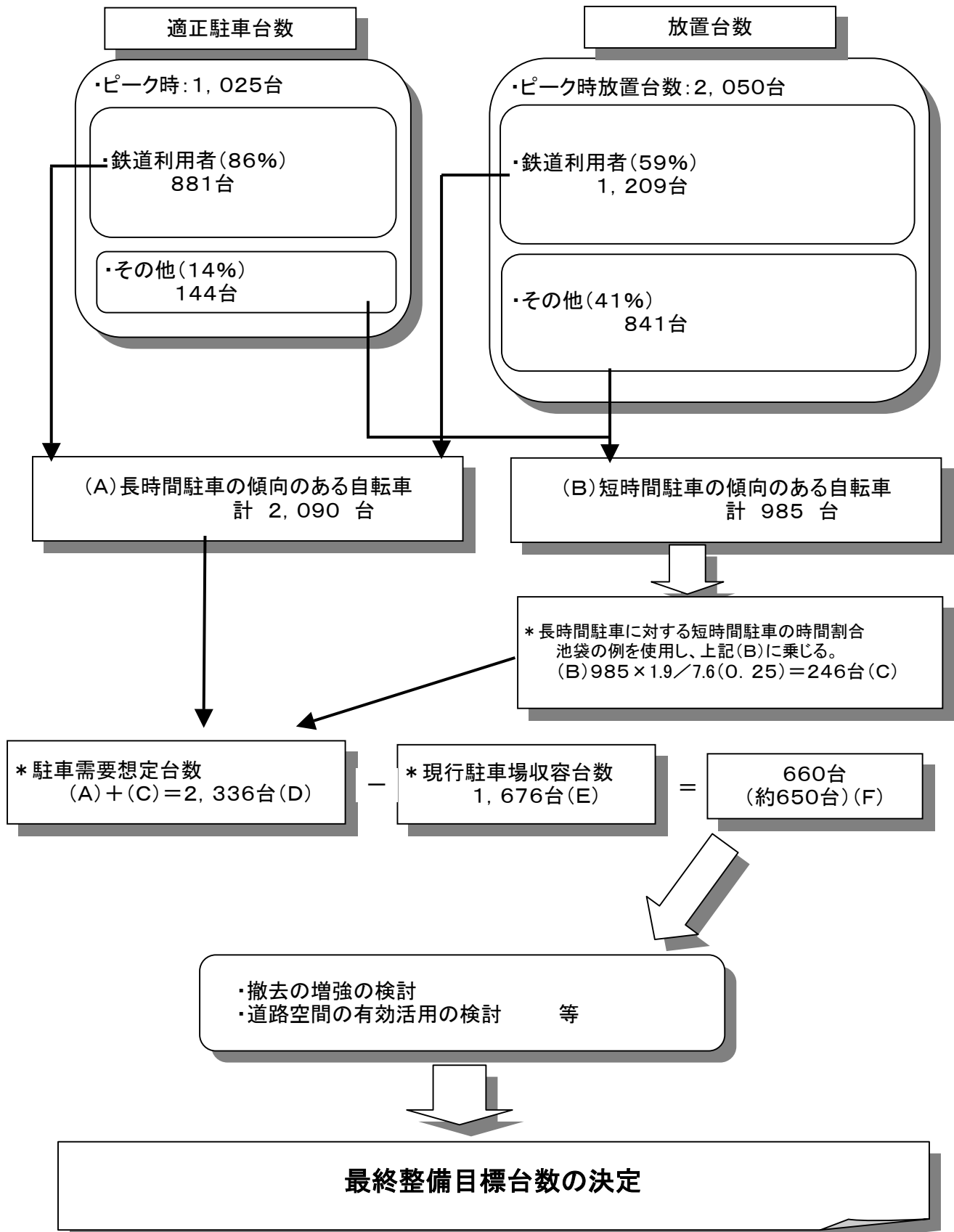
<池袋駅>



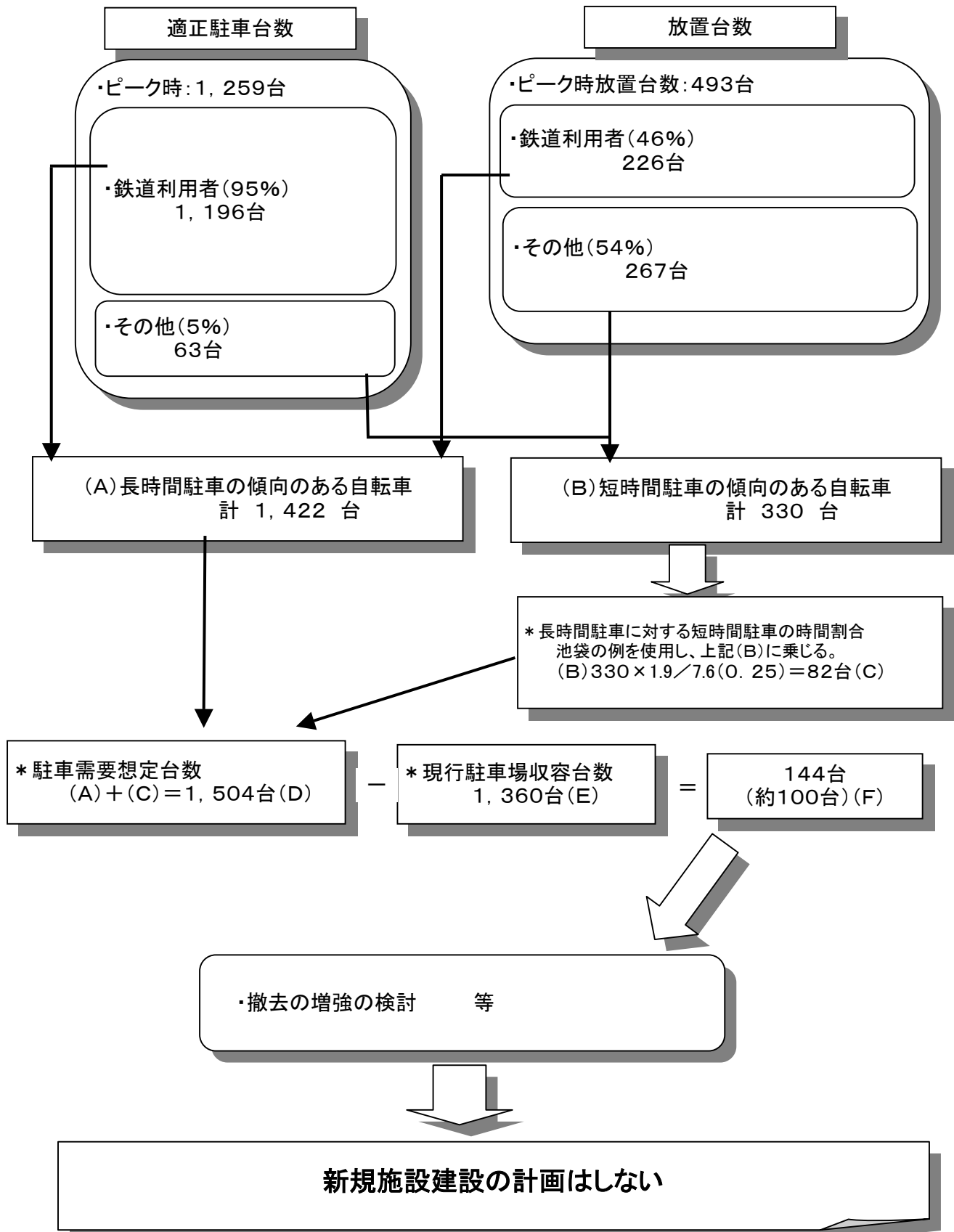
<大塚駅>



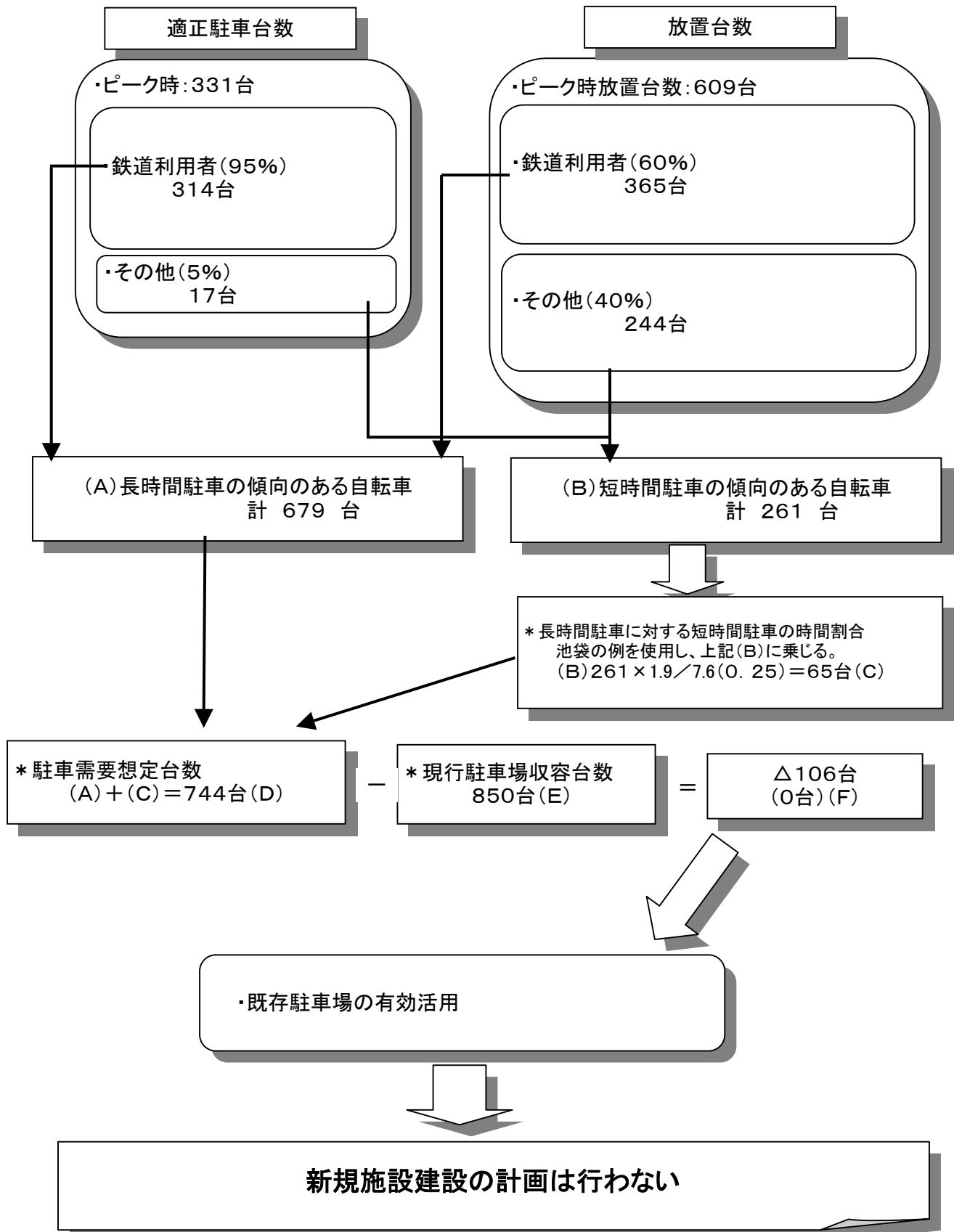
< 巢鴨駅 >



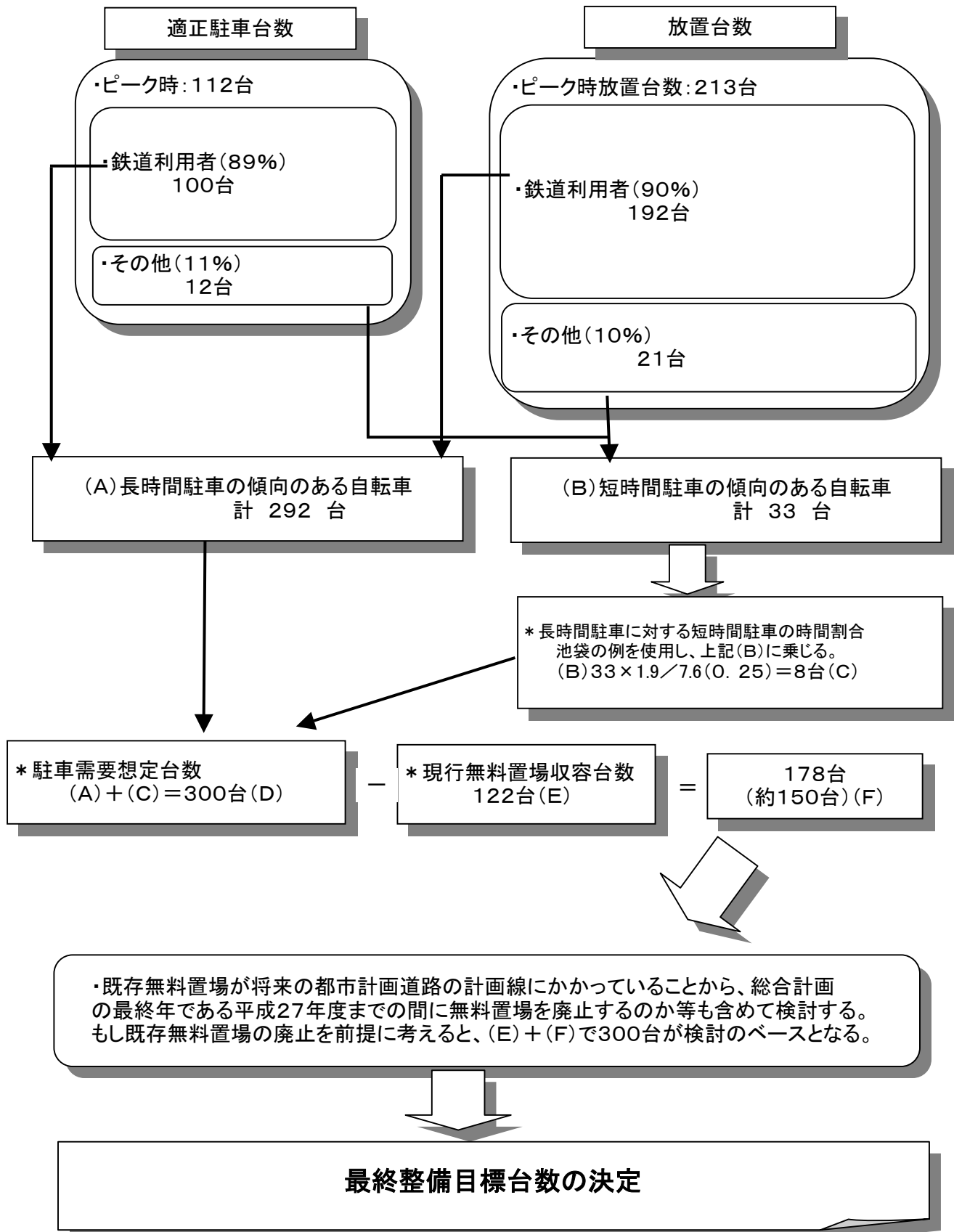
<目白駅>



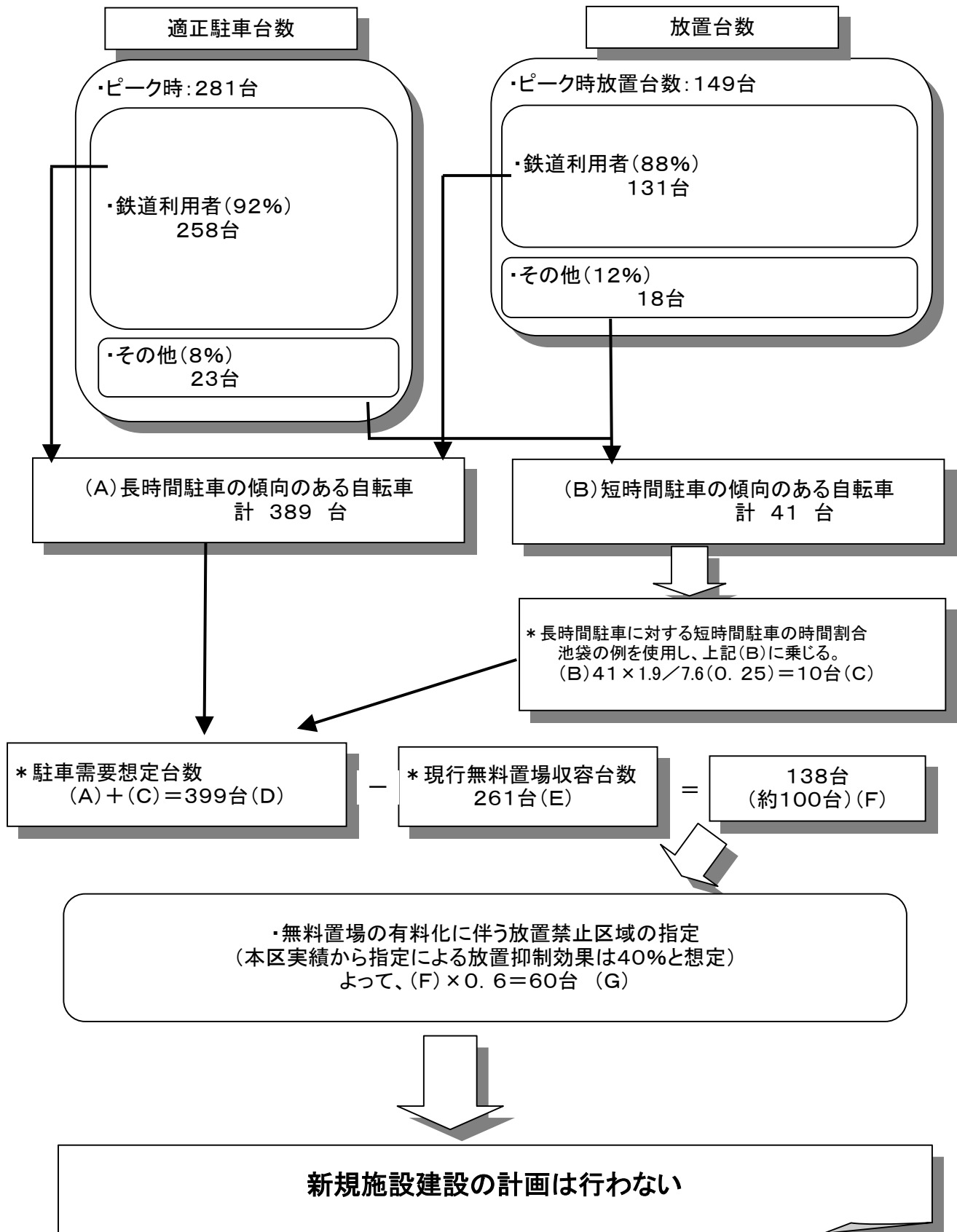
# <駒込駅>



# <北池袋駅>

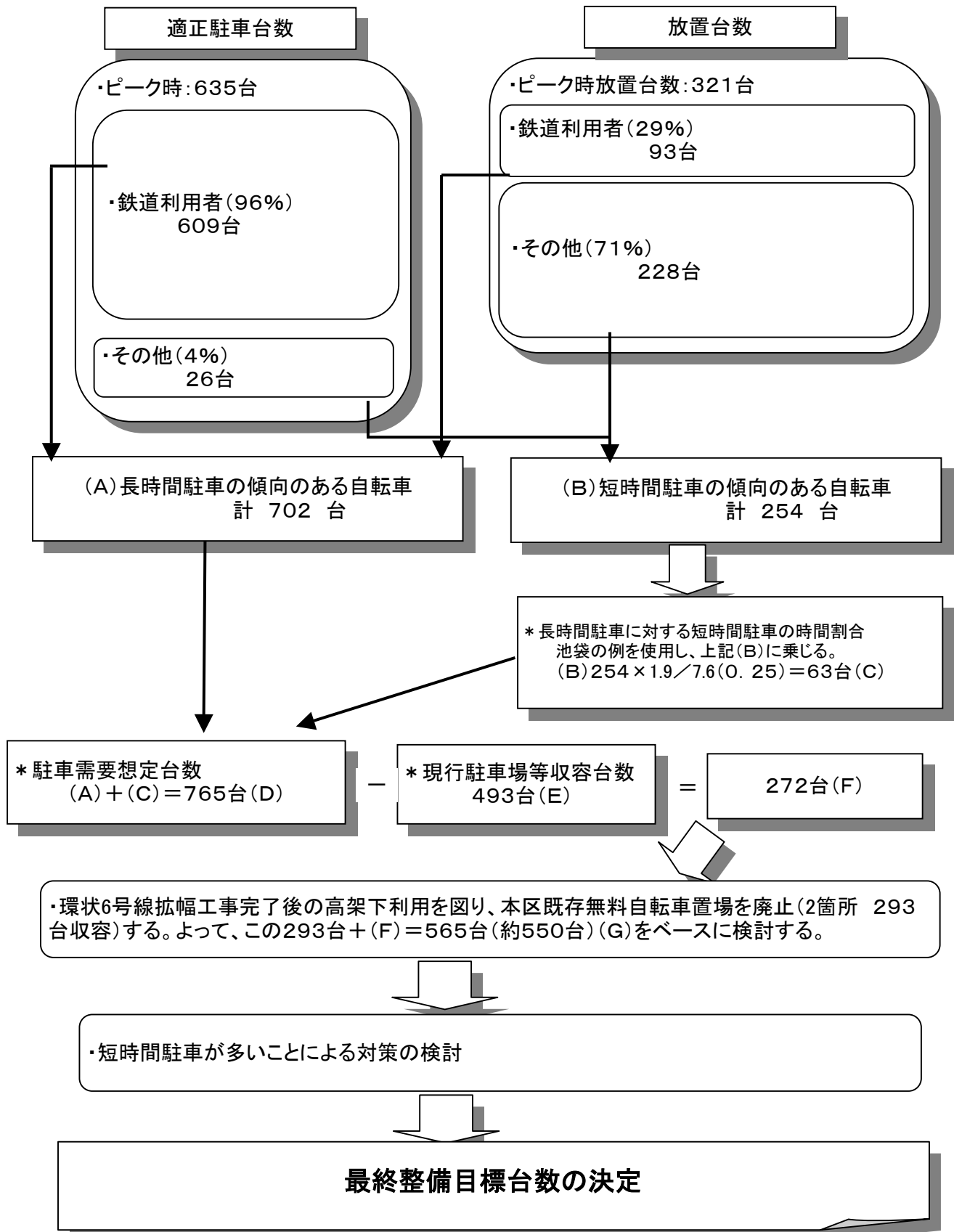


<下板橋駅>

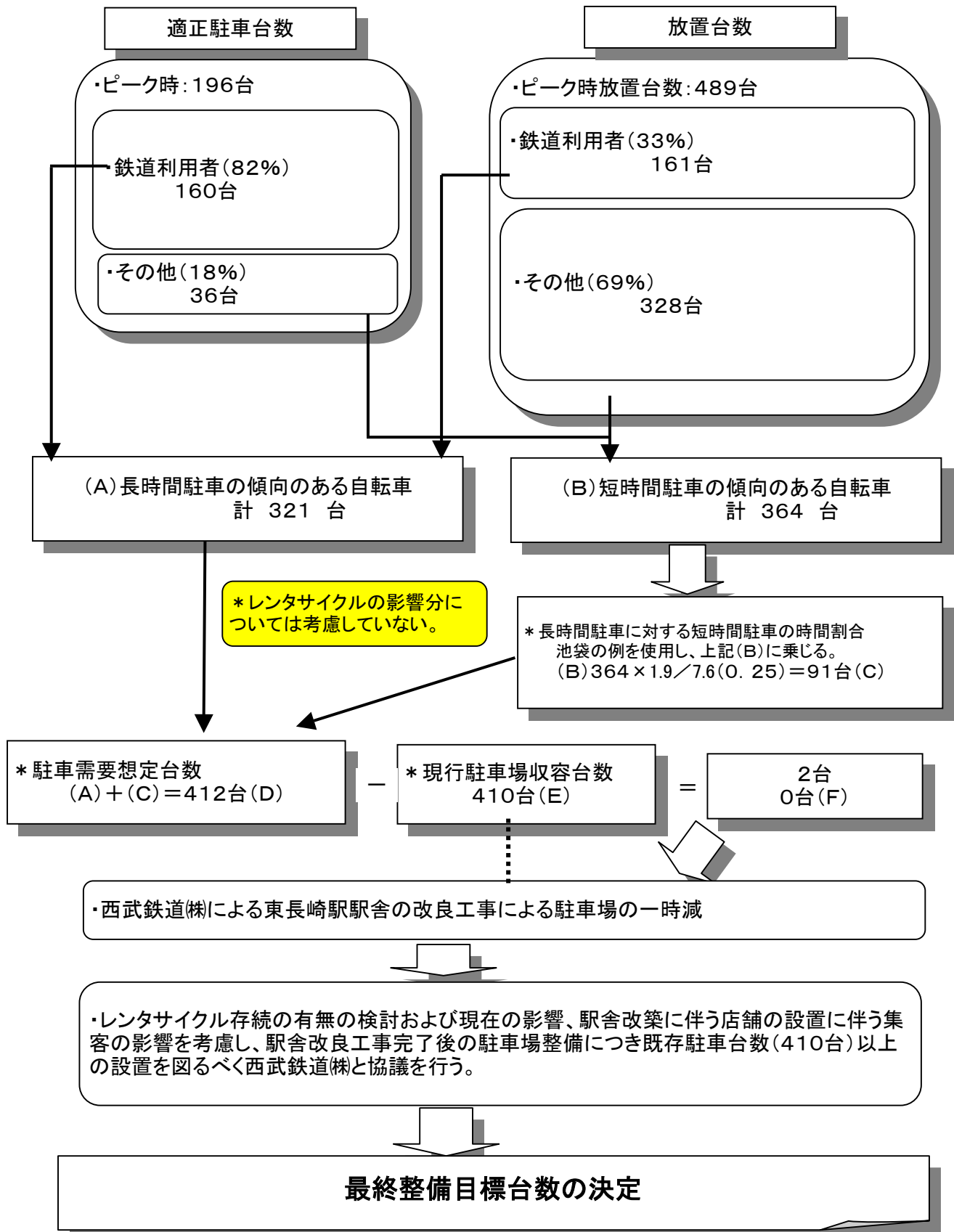




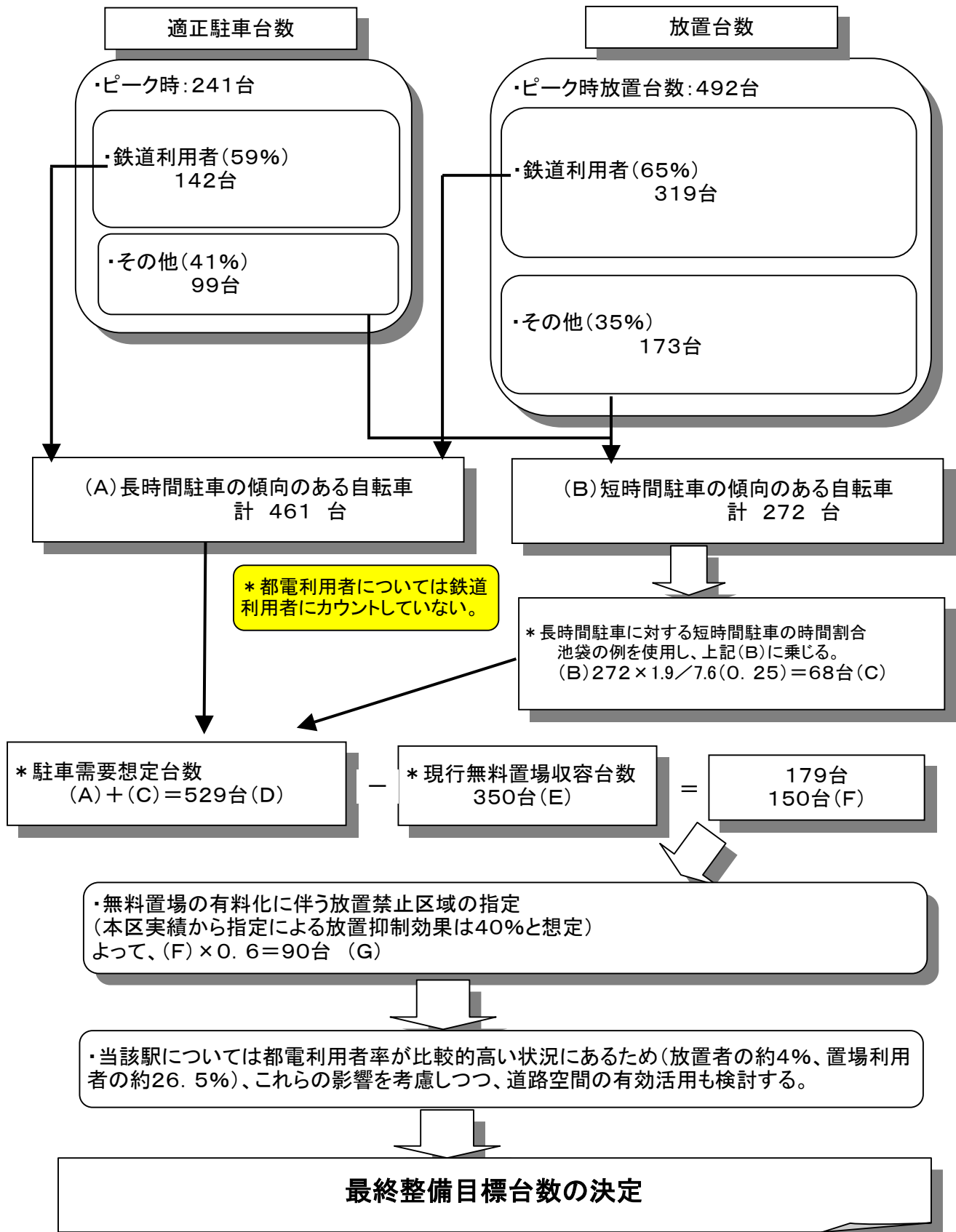
# <椎名町駅>



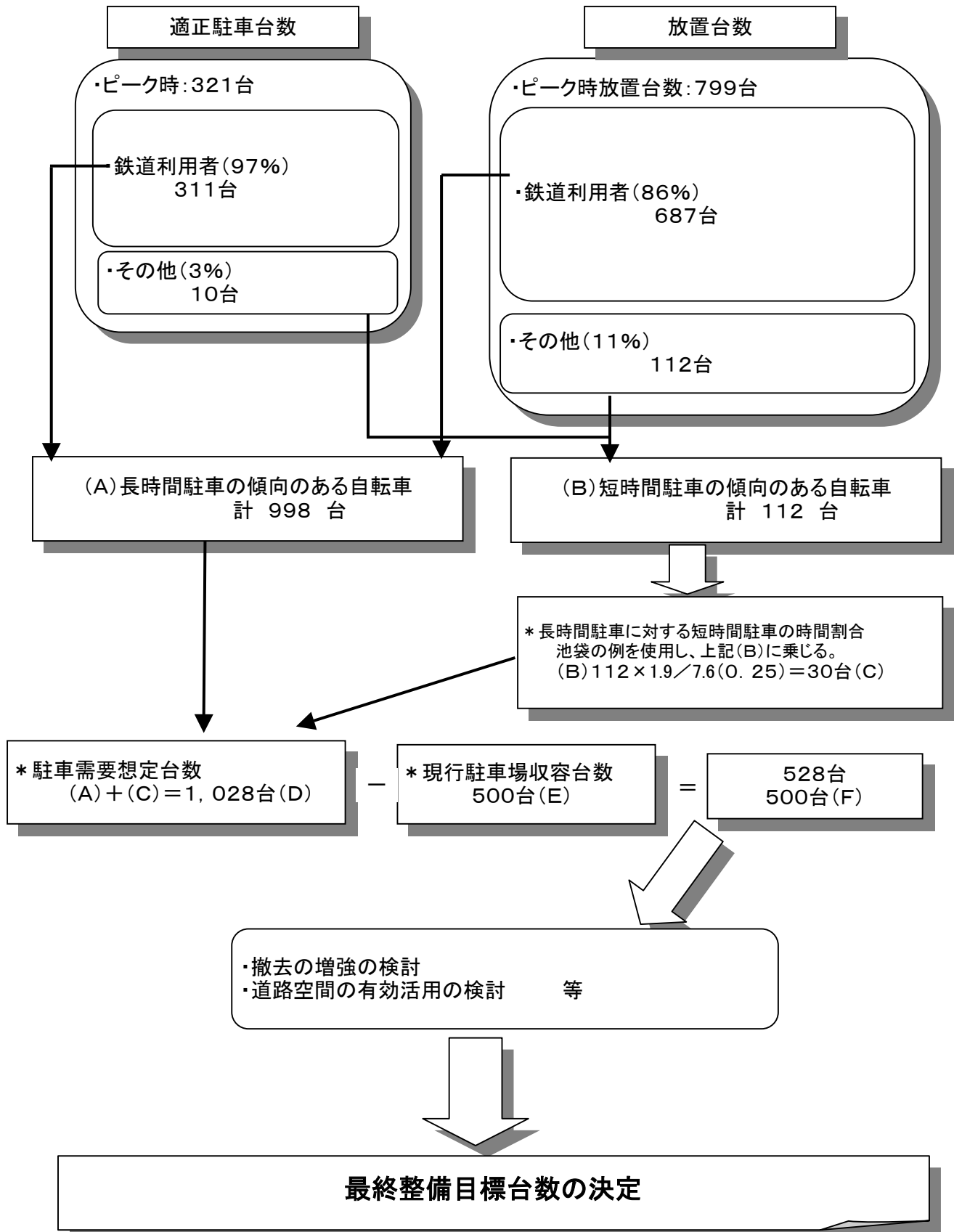
# <東長崎駅>



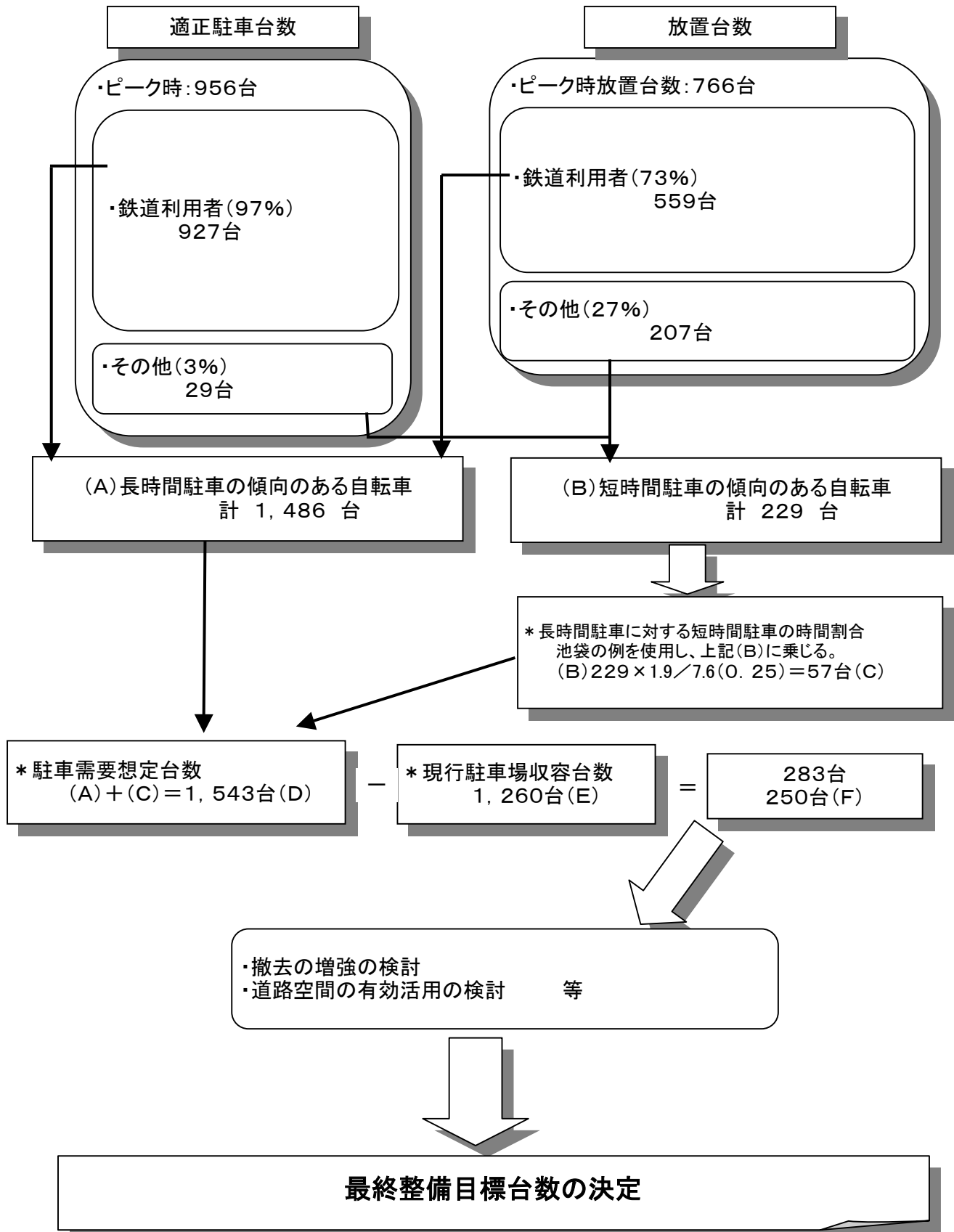
# <東池袋駅>



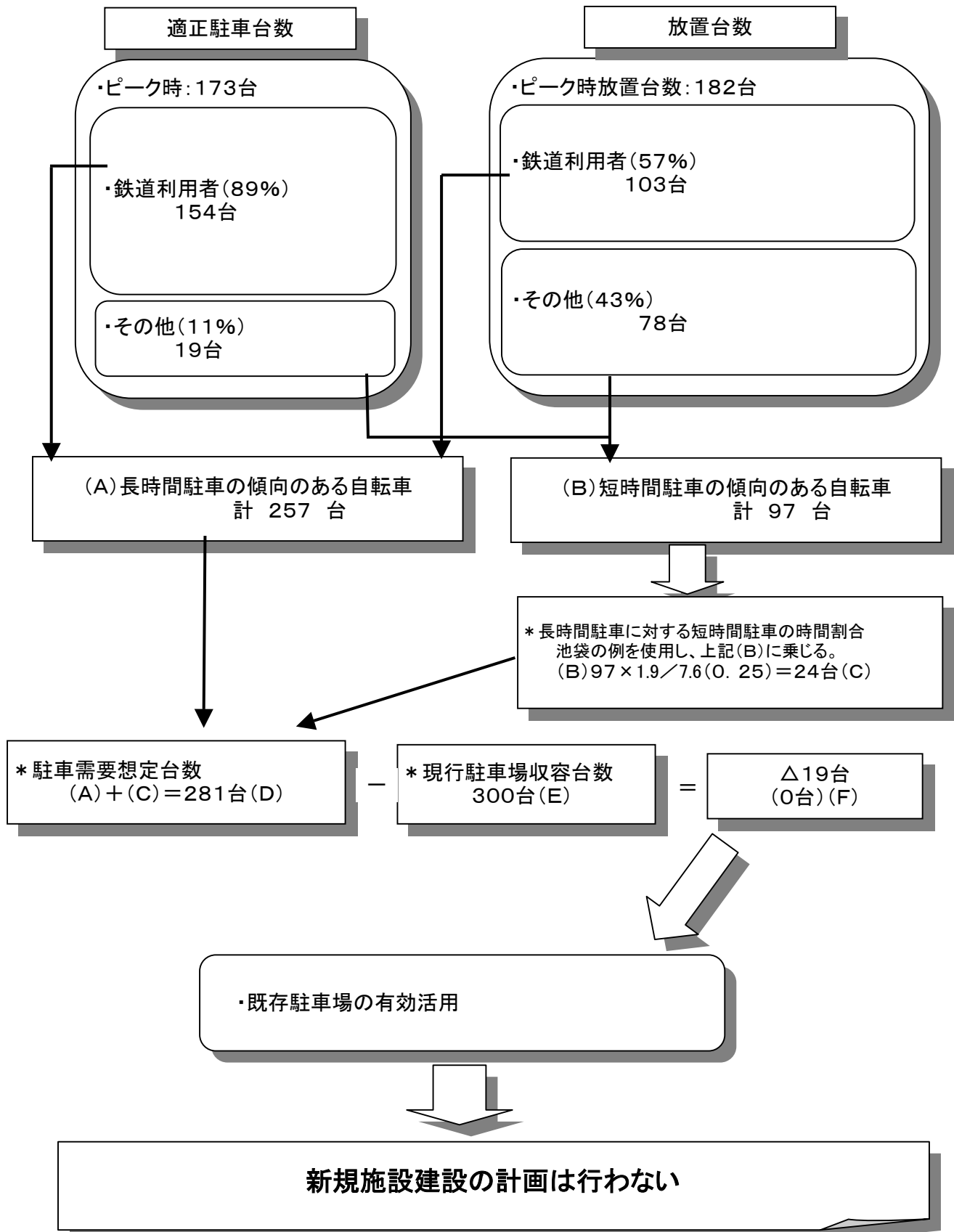
<要町駅>



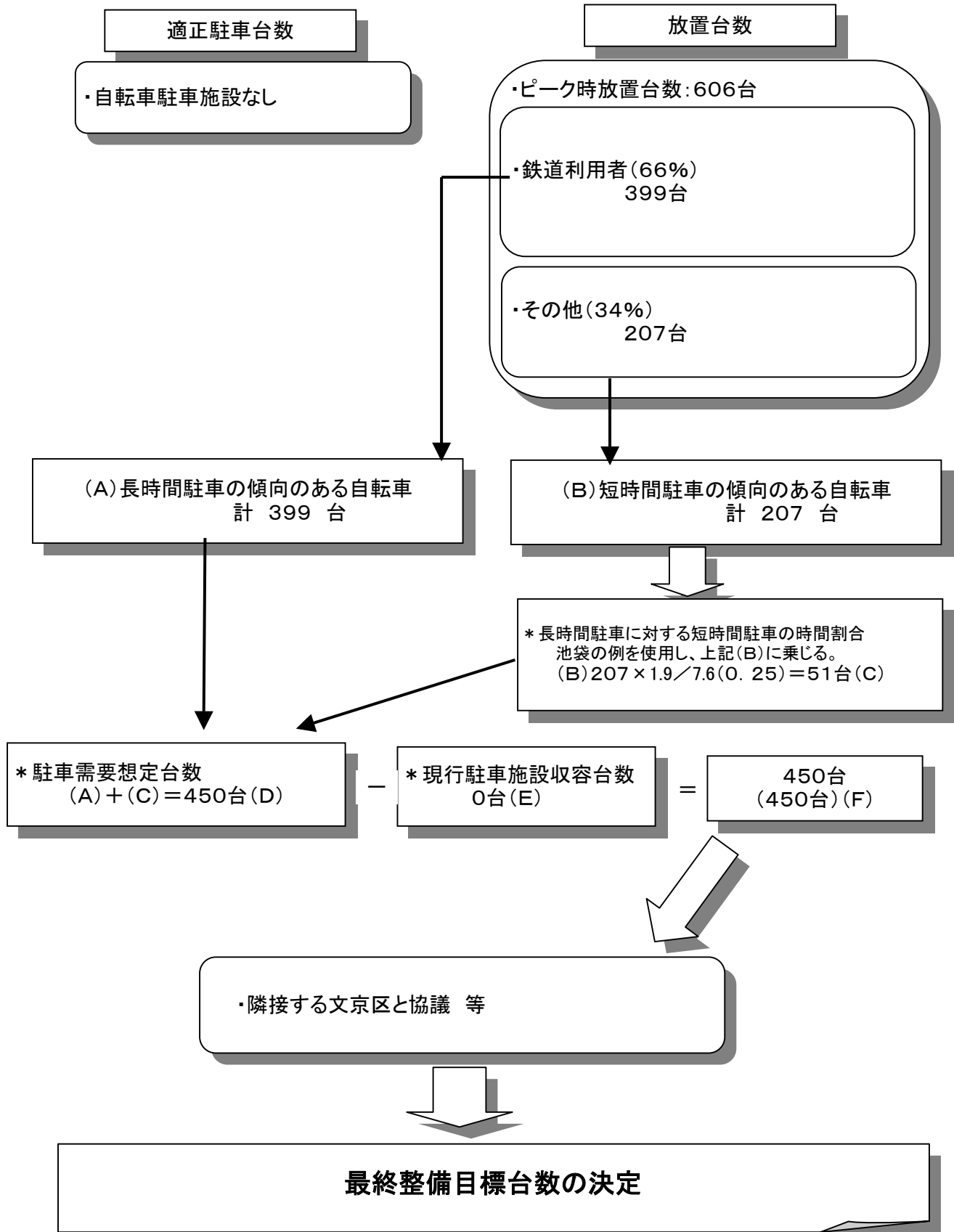
<千川駅>



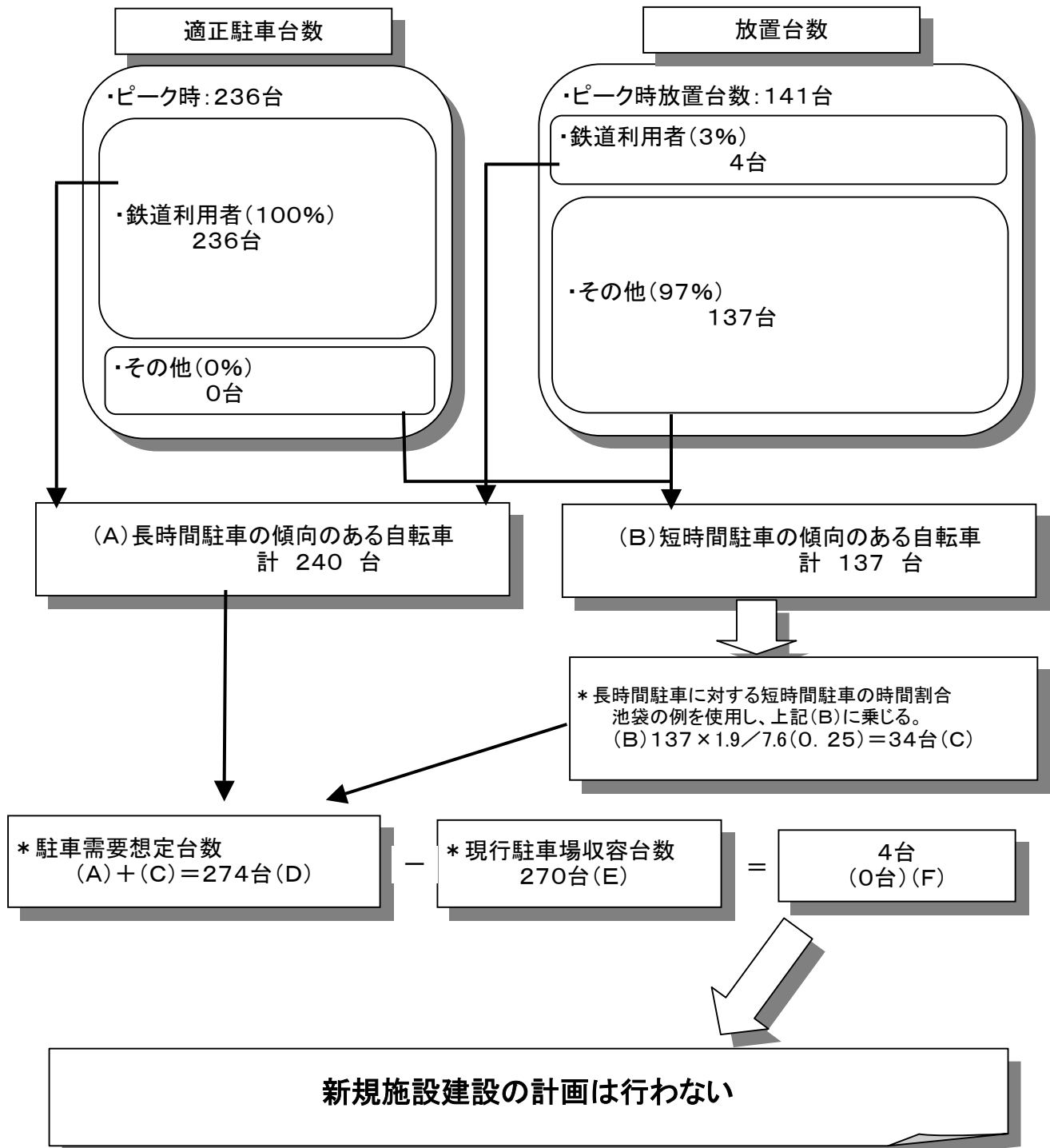
<西巣鴨駅>



# <新大塚駅>



<落台南長崎駅>





## <高田馬場駅>

登録制有料自転車置場を平成16年に開設以来、本区エリアは駅から多少離れていることもあり区内での目だつた放置はない。今後は放置の動向を踏まえ、新宿区との協議をしながら必要に応じて施策を検討する。

## <(仮)雑司が谷駅>

地下鉄13号線の平成20年の開業予定に伴う新駅である。まず、当駅においては実態調査のデータが無いため、駅勢圏を豊島区南池袋3～4丁目、雑司が谷1～3丁目、目白1～2丁目、高田1～2丁目、文京区目白台1～3丁目と想定し、区内地下鉄駅の平均自転車利用率を乗じて算出した自転車乗入れ台数から、次の二通りの推計を行い、最終目標を掲げるものとする。

### (1) 駅勢圏からの推計

- ①現在の自転車駅勢圏内人口 約29,000人
- ②区内自転車利用率 1.1%
- ③自転車乗入れ台数の推計  $29,000 \times 1.1\% = 319$ 台(約320台)
- ④この300台をベースに、放置禁止区域の指定による本区実績からの抑制効果(40%減)を当てはめ、 $320 \times 0.6 = 192$ 台をベースとする。…(A)

### (2) 近隣自転車駐車施設における利用者からの推計

- ①グリーン大通り有料登録制置場利用者中、上記の駅勢圏内居住者の自転車台数 約380台
- ②目白駅東自転車駐車場利用者中、上記の駅勢圏内居住者の自転車台数 約80台
- ③これらを併せると460台がベースとなる。…(B)

上記(A)から(B)の範囲内で整備目標台数を検討する。