

## 各駅ごとの自転車駐車施設整備目標(案)

### ●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(仮)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

多目的かつ不特定多数の自転車乗り入れる各駅周辺に必要な駐車場の台数の考え方として、まず、基本的に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をベースとなる「駐車需要想定台数」を算出する。そして現在放置禁止区域が指定されていない駅については、指定され撤去が行われる前提で考えた場合の乗入抑制効果を踏まえた率(本区実績で約40%)を減じ、そこから既存駐車施設の収容台数(暫定利用の無料置場等は除く)を差し引き駅周辺の「新たに整備を検討すべき台数」を算出する。(区全体で9,650台)

### ●整備目標台数(案)

まず、上記「新たに整備を検討すべき台数」が少ない駅(概ね100台以下)や、本計画期間である10年間は利用が可能な暫定無料置場等で対応可能な駅については、施設整備や維持管理経費等の費用対効果の面から、本計画期間内での整備目標台数は掲げないものとする。また、区境にある新大塚駅および高田馬場駅については、隣接区との協議も踏まえ整備する必要があることから、当面の間、具体的な整備目標台数は掲げないものとする。

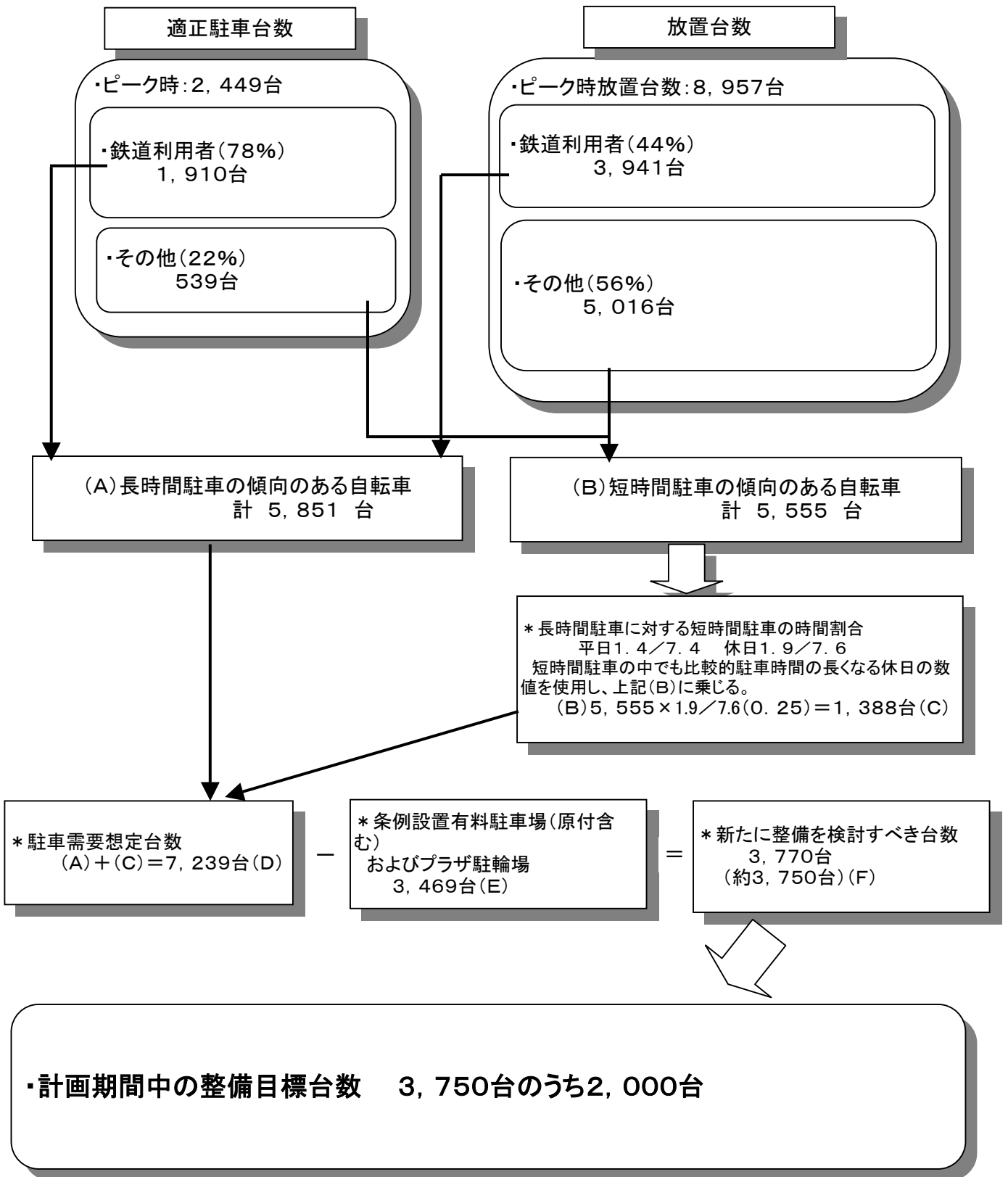
次に、本計画の10年間における整備目標台数の総数は、豊島区全体で6,500台とする。考え方としては、過去10年間に本区が整備してきた自転車駐車施設の総数と同等数を整備するというものである。ただし、経費面での区の負担は1/2を目途とするものとし、この負担に加えて鉄道事業者や道路管理者が自ら駐車場を整備・運営する、あるいは用地提供を行う等の形で協力し達成していくものとする。

また、整備目標台数には、地域住民の理解のもと、将来の道路予定地や既存道路のうち景観上あるいは歩行者の通行等の支障にならない範囲で整備が可能な駐車施設も含めるものとする。

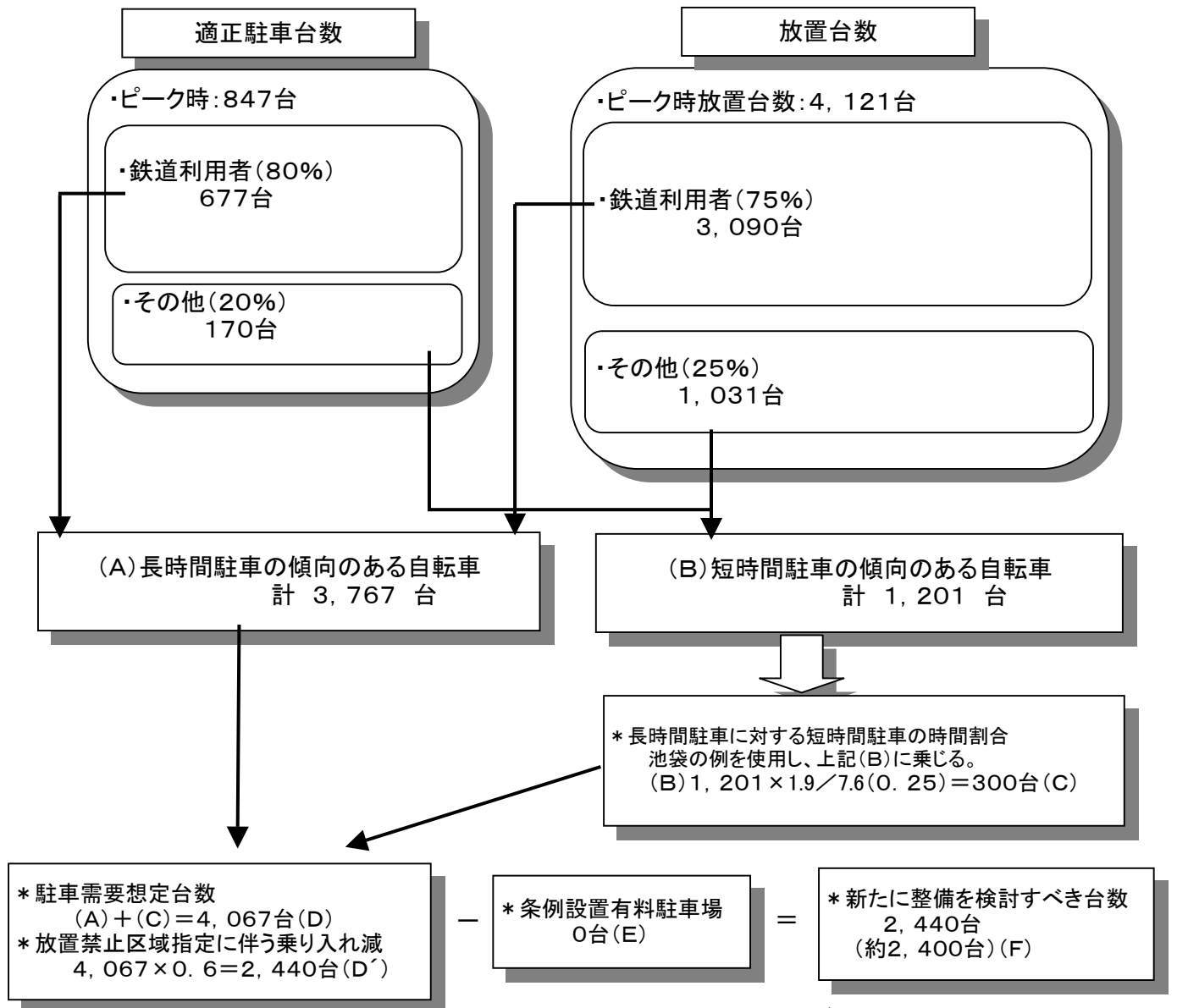
各駅ごとの具体的な整備目標台数は、地域の特性および既存駐車施設の整備状況を踏まえ割り振るものとする。そして前述の「新たに整備を検討すべき台数」に不足する分については、今後の放置自転車の効率的撤去等によるソフト施策の充実と、地域によっては至近距離利用者の自粛等の呼びかけ、あるいは民営の駐車場建設への支援等を行い、それらの取り組みを計画の中間見直し年や最終年において検証するものとする。

なお、付置義務により商業施設等が設置する自転車駐車場については、その地域や対象につき見直し・拡大を図ることにより責務を強化するも、自転車の利用目的が当該施設利用に限定されるものであるため、整備目標台数には含めない。

<池袋駅>

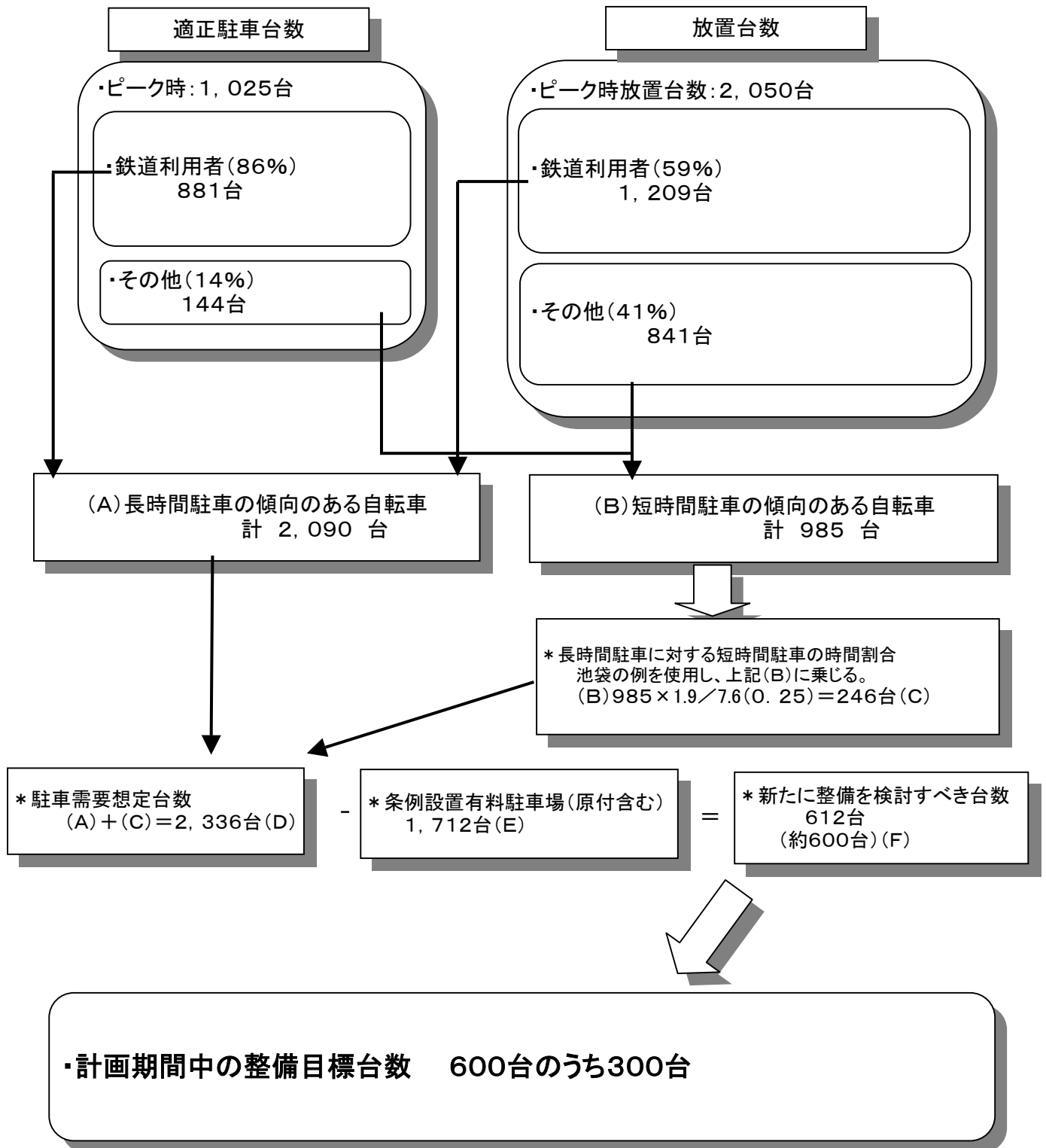


<大塚駅>

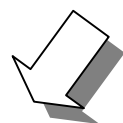
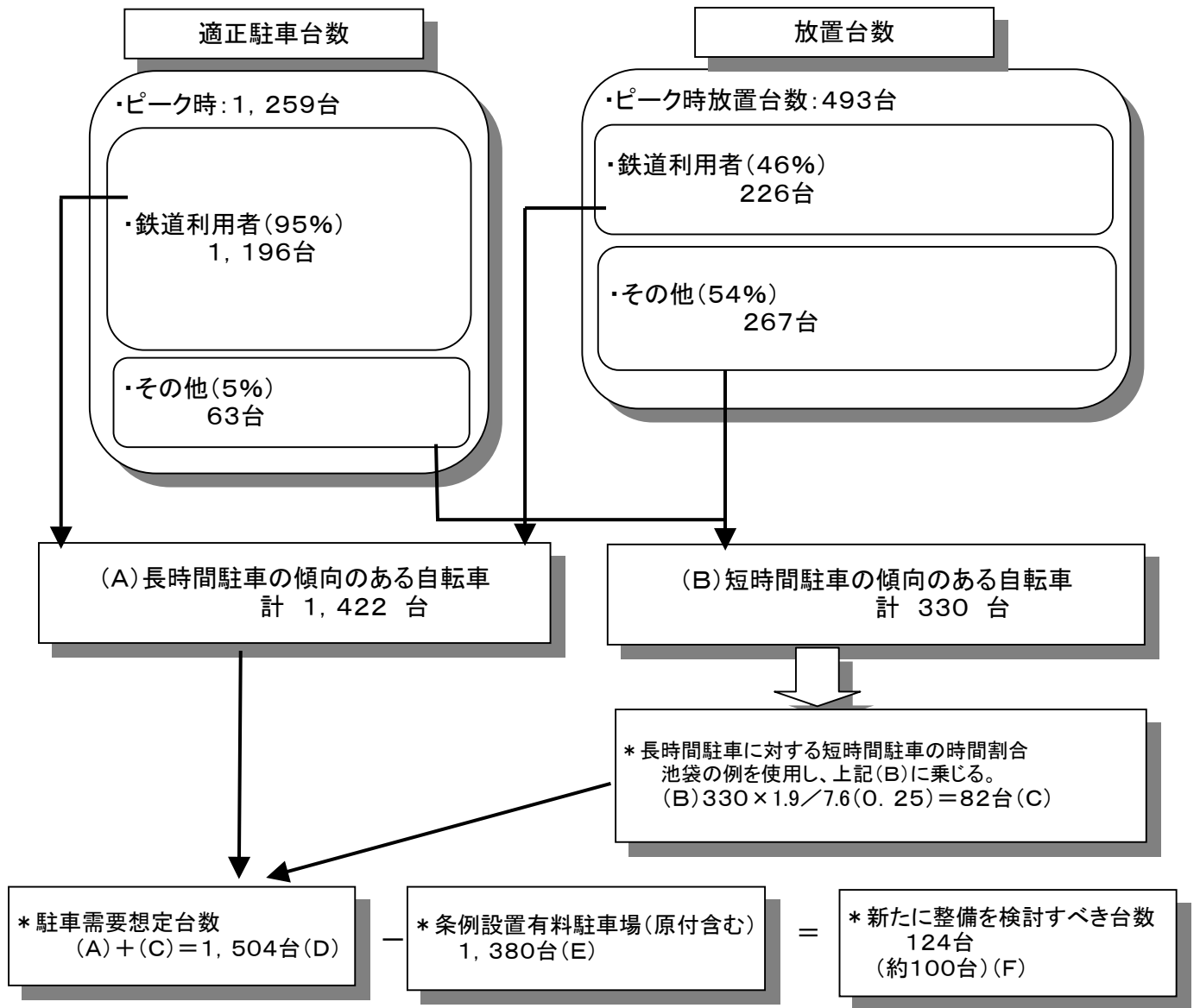


・計画期間中の整備目標台数 2,400台のうち1,800台

< 巢鴨駅 >



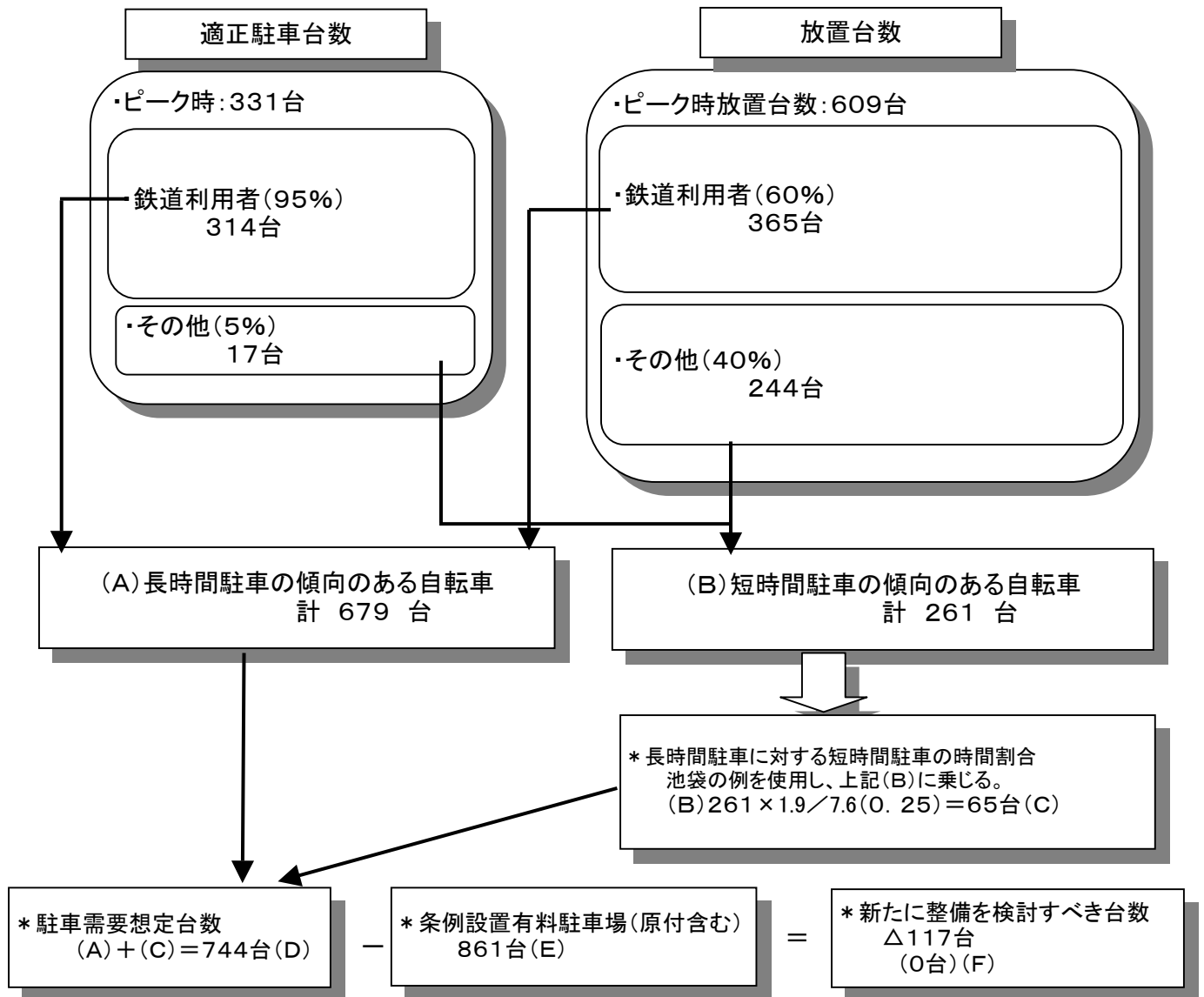
<目白駅>



・新たに整備を検討すべき台数が少ないため、本計画では新たな整備目標を掲げない

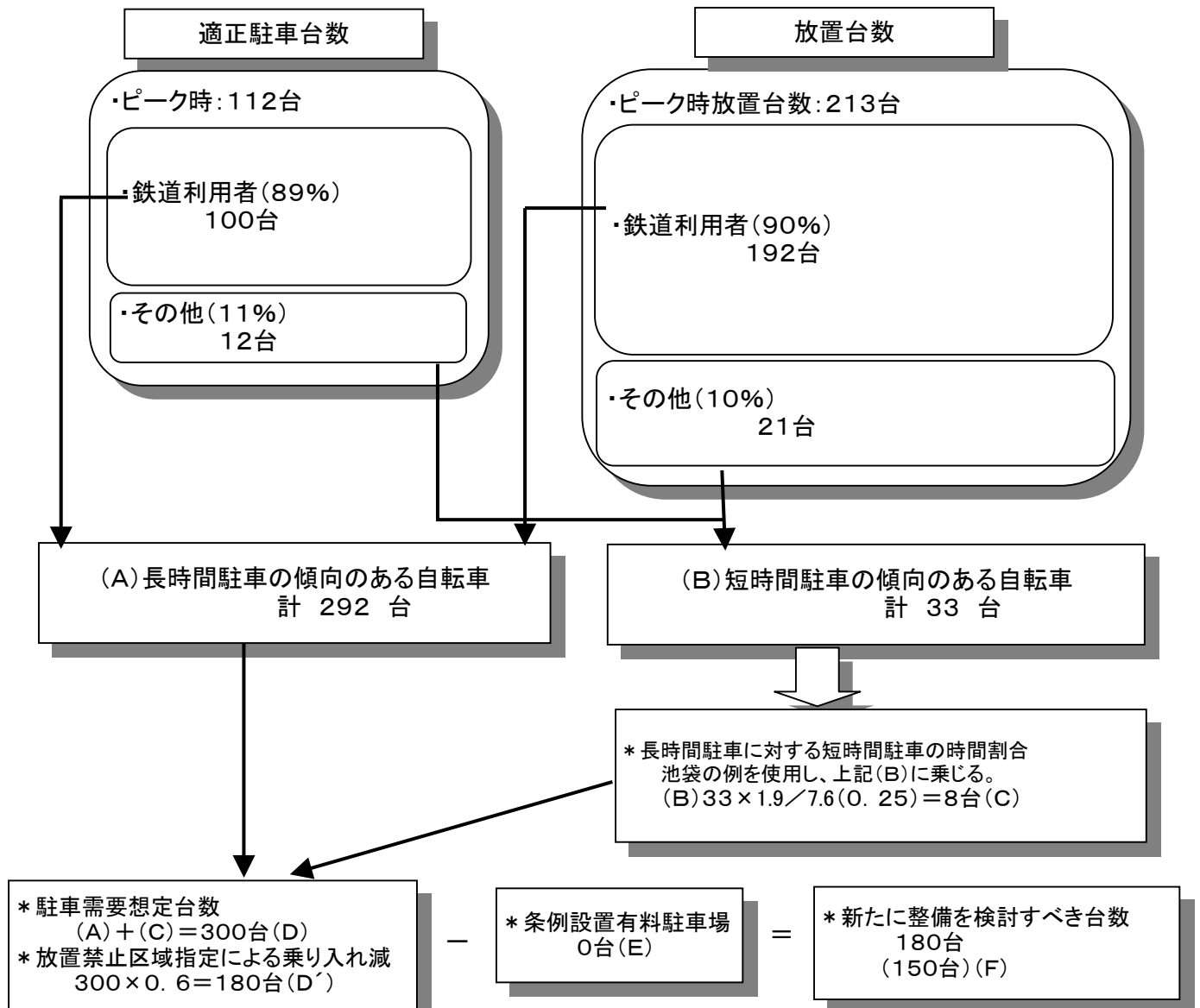
(放置自転車の撤去体制を強化し需要抑制を図る。)

# <駒込駅>



**・駐車場が充足しているため、本計画では新たな整備目標を掲げない**  
(既存駐車場の利用率向上に取り組む)

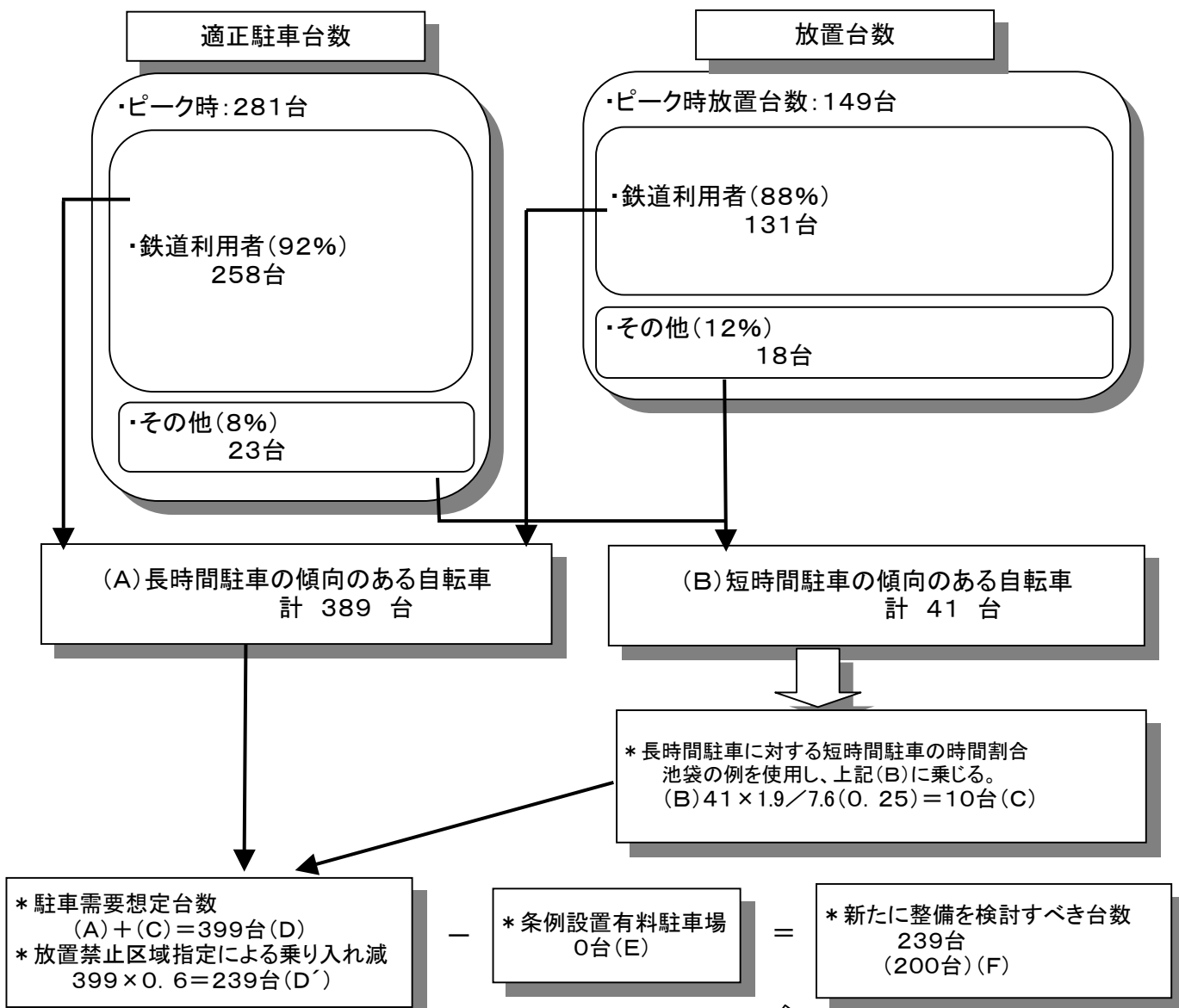
## <北池袋駅>



### ・無料置場の暫定利用を継続し、本計画では新たな整備目標を掲げない

(既存無料置場(122台)が都市計画道路の計画線にかかっているが、本計画年度終了までに事業化される路線ではないため、その暫定利用を継続する。)

## <下板橋駅>

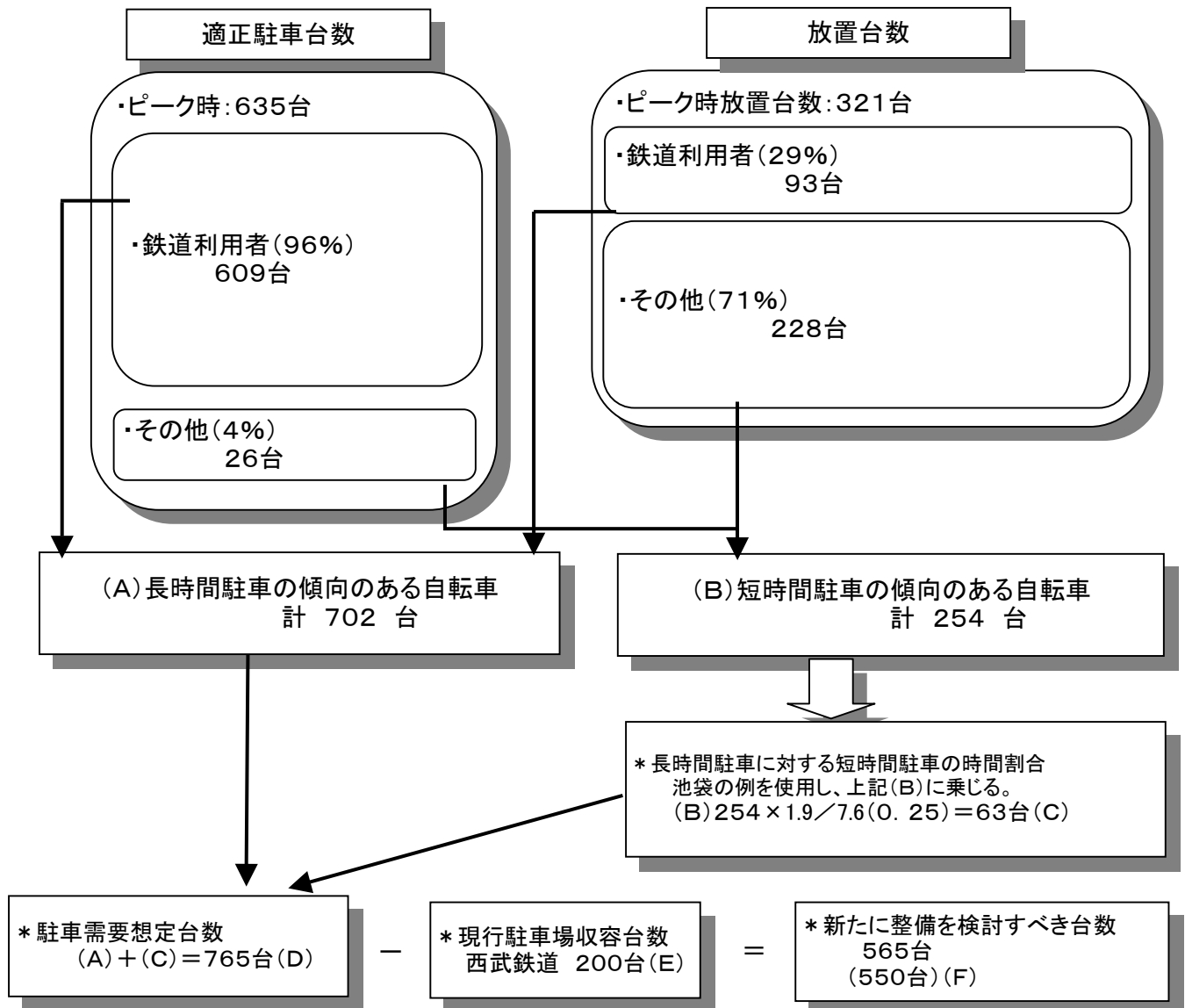


### ・既存施設の暫定利用を継続し、本計画では新たな整備目標を掲げない

(既存無料置場(261台)が都市計画道路の計画線にかかっているが、本計画年度終了までに事業化される路線ではないため、その暫定利用を継続し平成17年度中に200台規模以上の有料駐車場への転用を図る。よって、計画期間中は新規施設等の整備は行わない。)



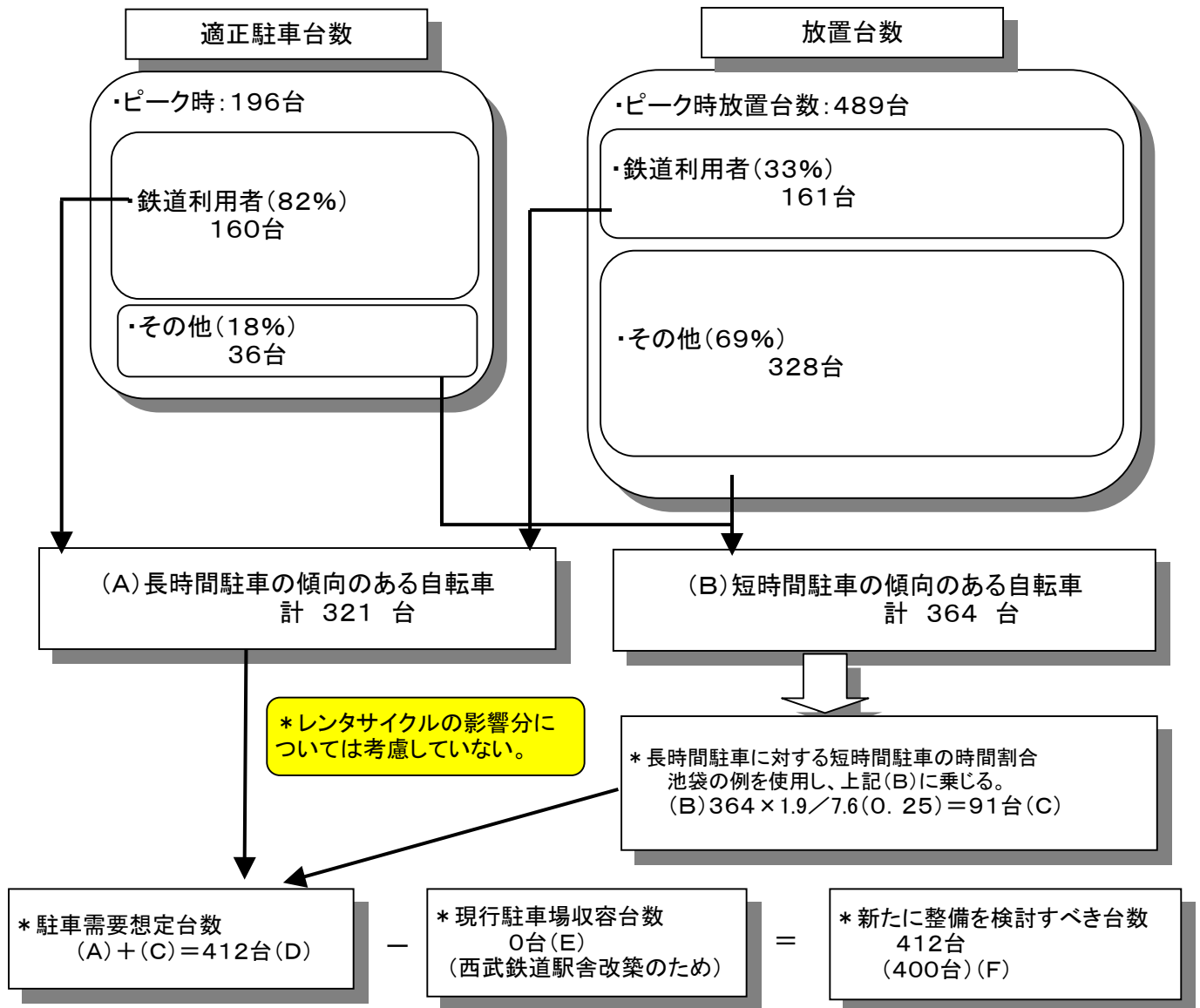
## <椎名町駅>



### ・計画期間中の整備目標台数 550台以上

(無料置場2箇所293台を廃止し、環状6号線拡幅工事完了後の高架下利用を図り、新たに有料駐車場を整備する。なお、短時間駐車が多いことも視野に入れ対策を検討する。)

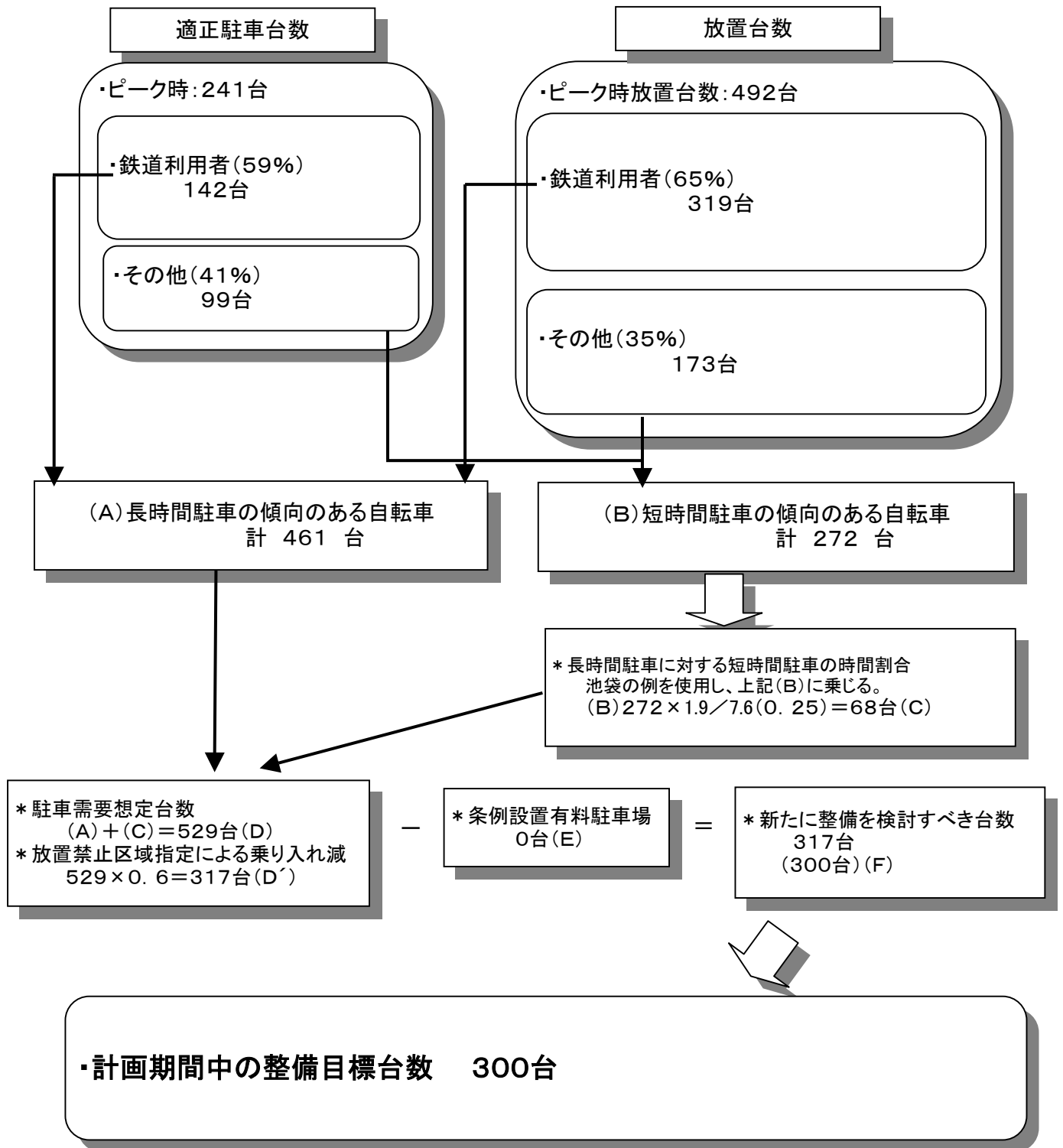
# <東長崎駅>



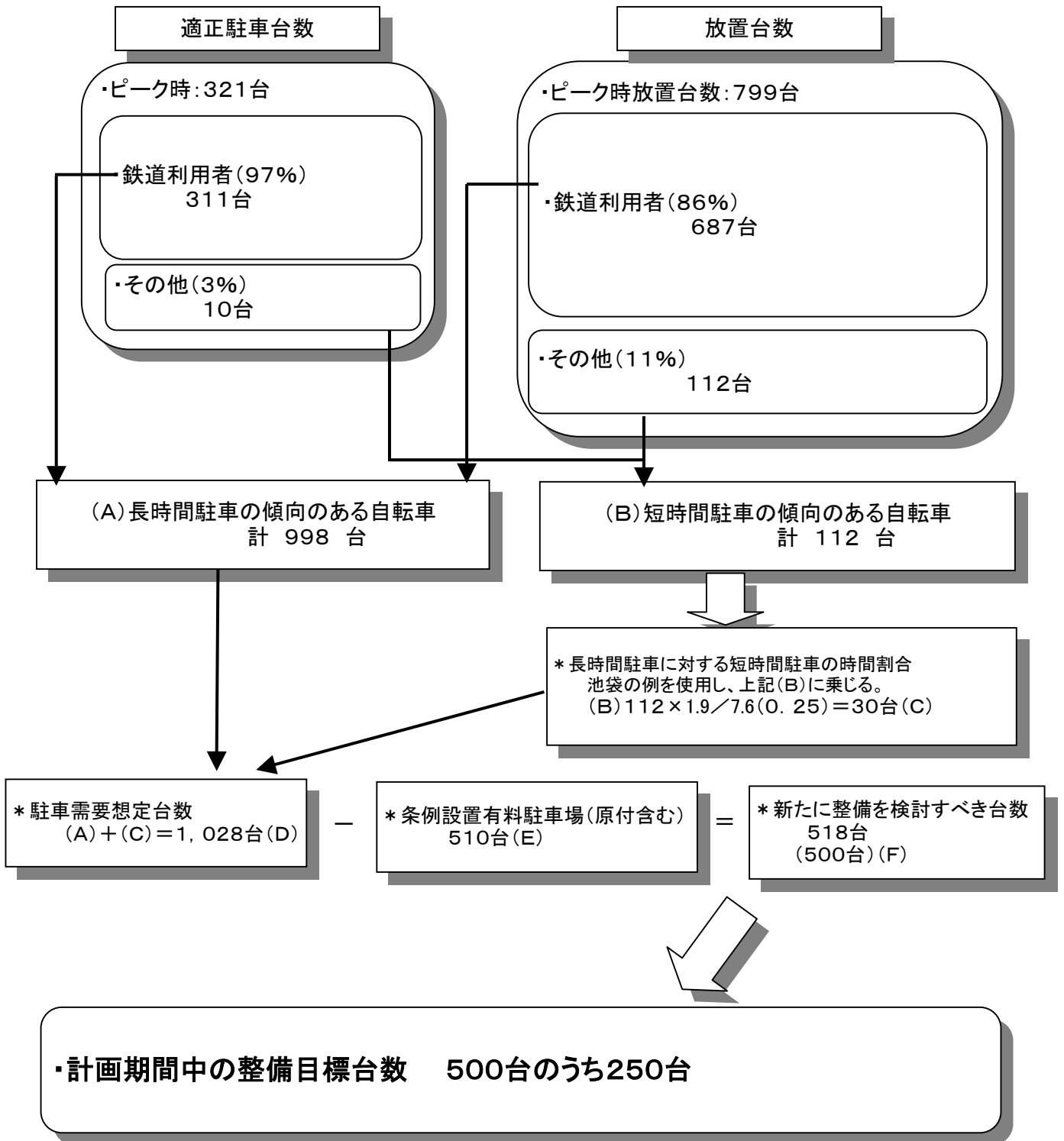
## ・計画期間中の整備目標台数 400台以上

(レンタサイクル存続の有無の検討および現在の影響や、短時間駐車が多いことも視野に入れ対策を検討する。)

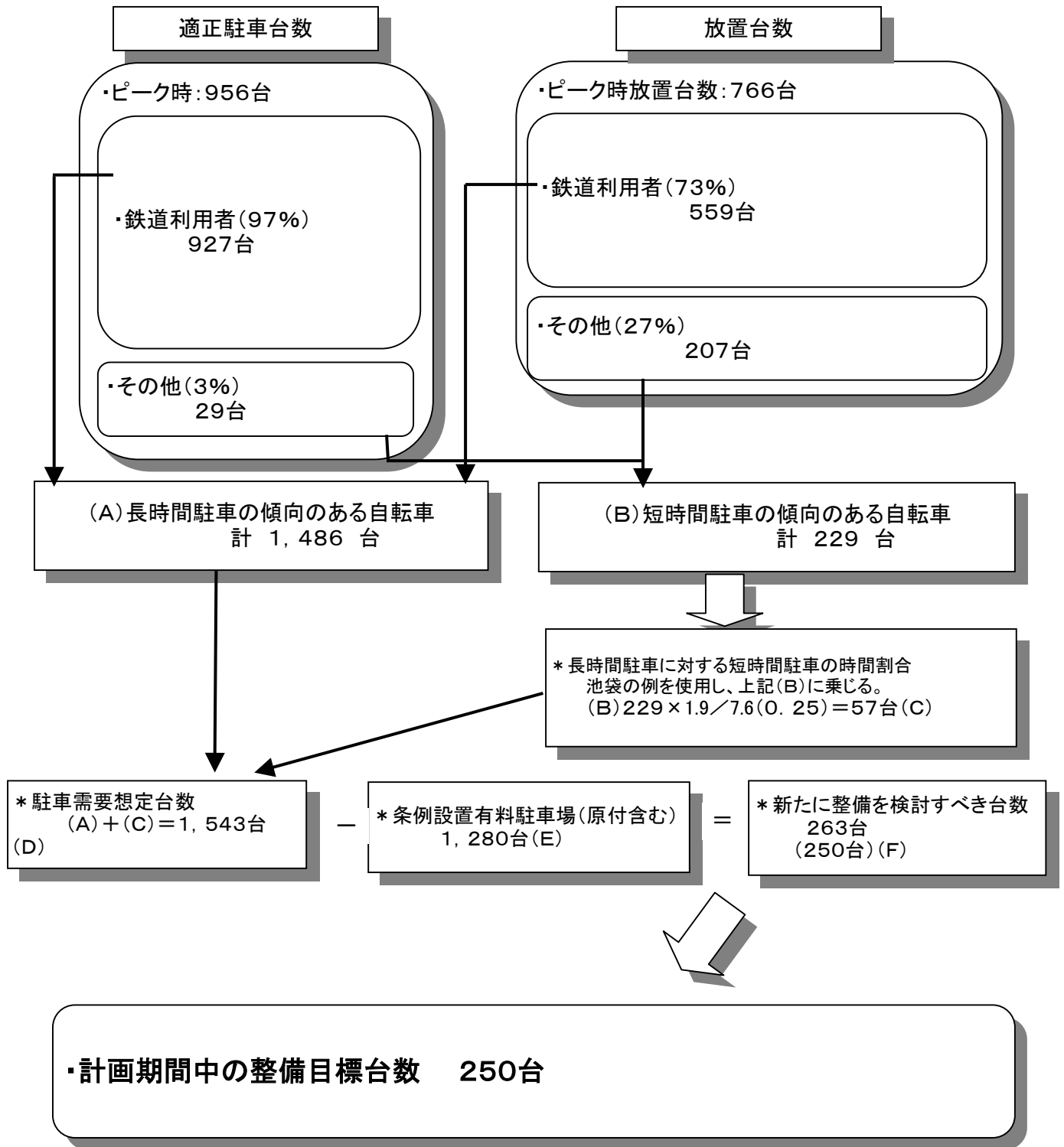
<東池袋駅>



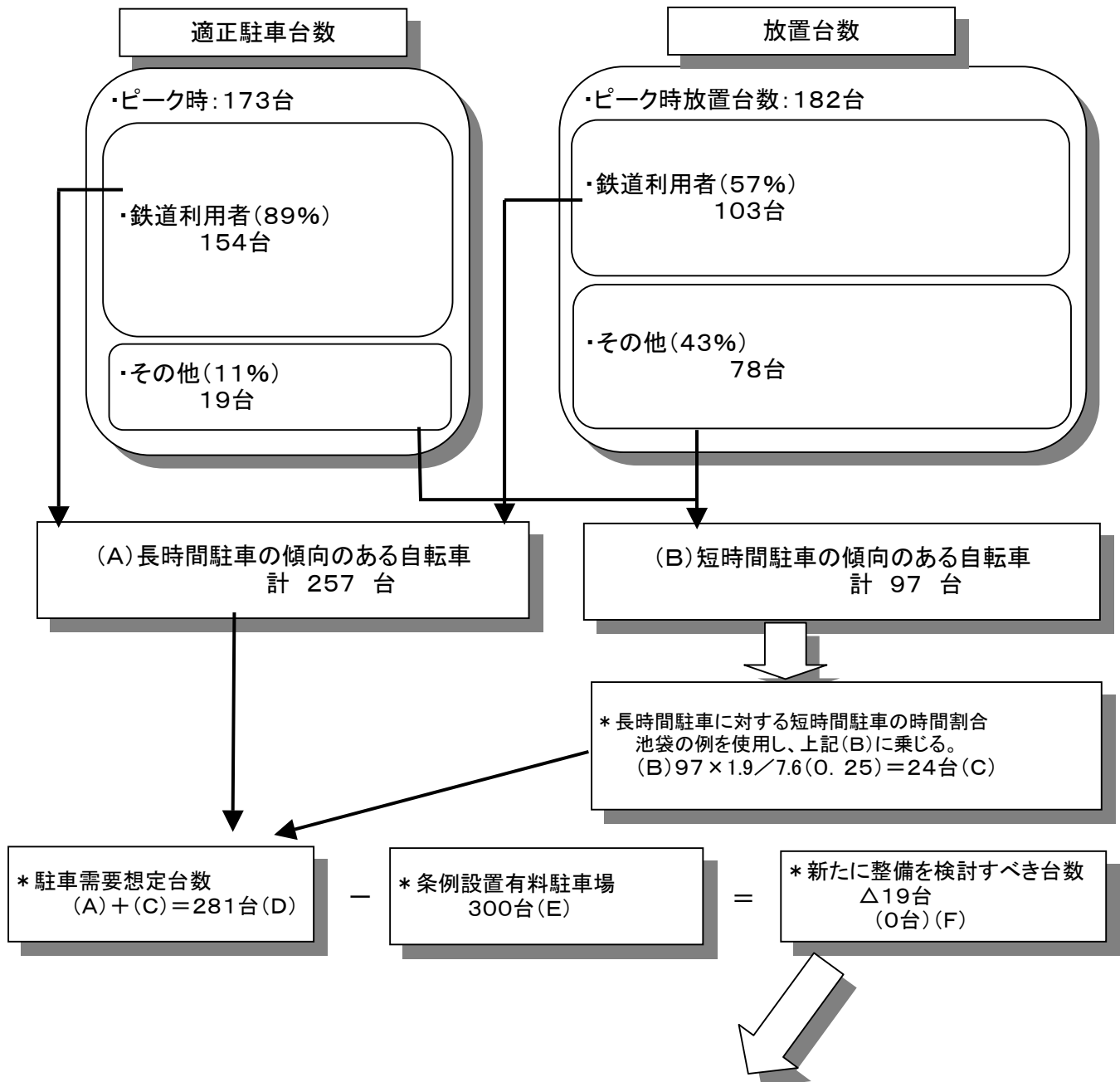
<要町駅>



<千川駅>

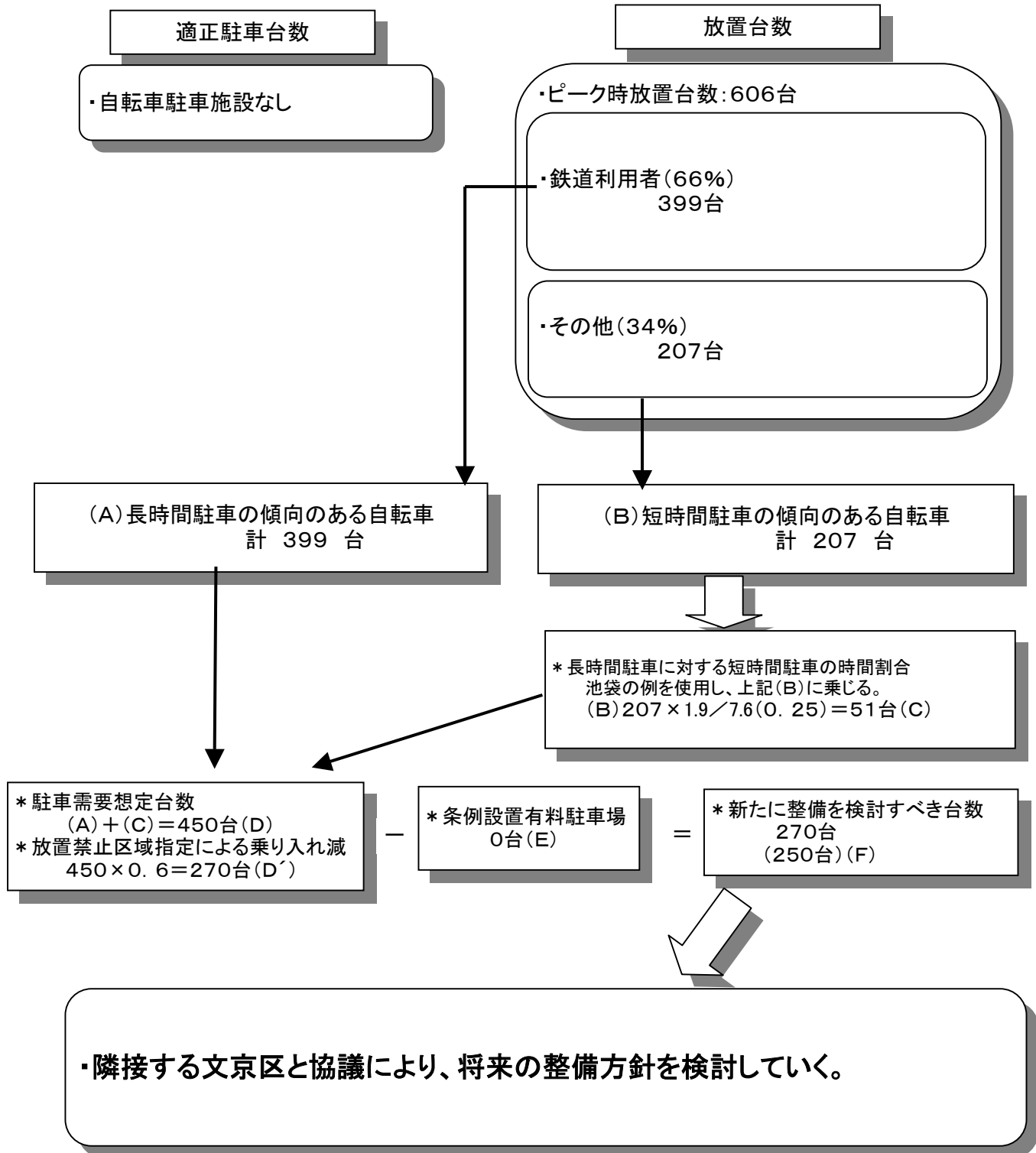


<西巣鴨駅>

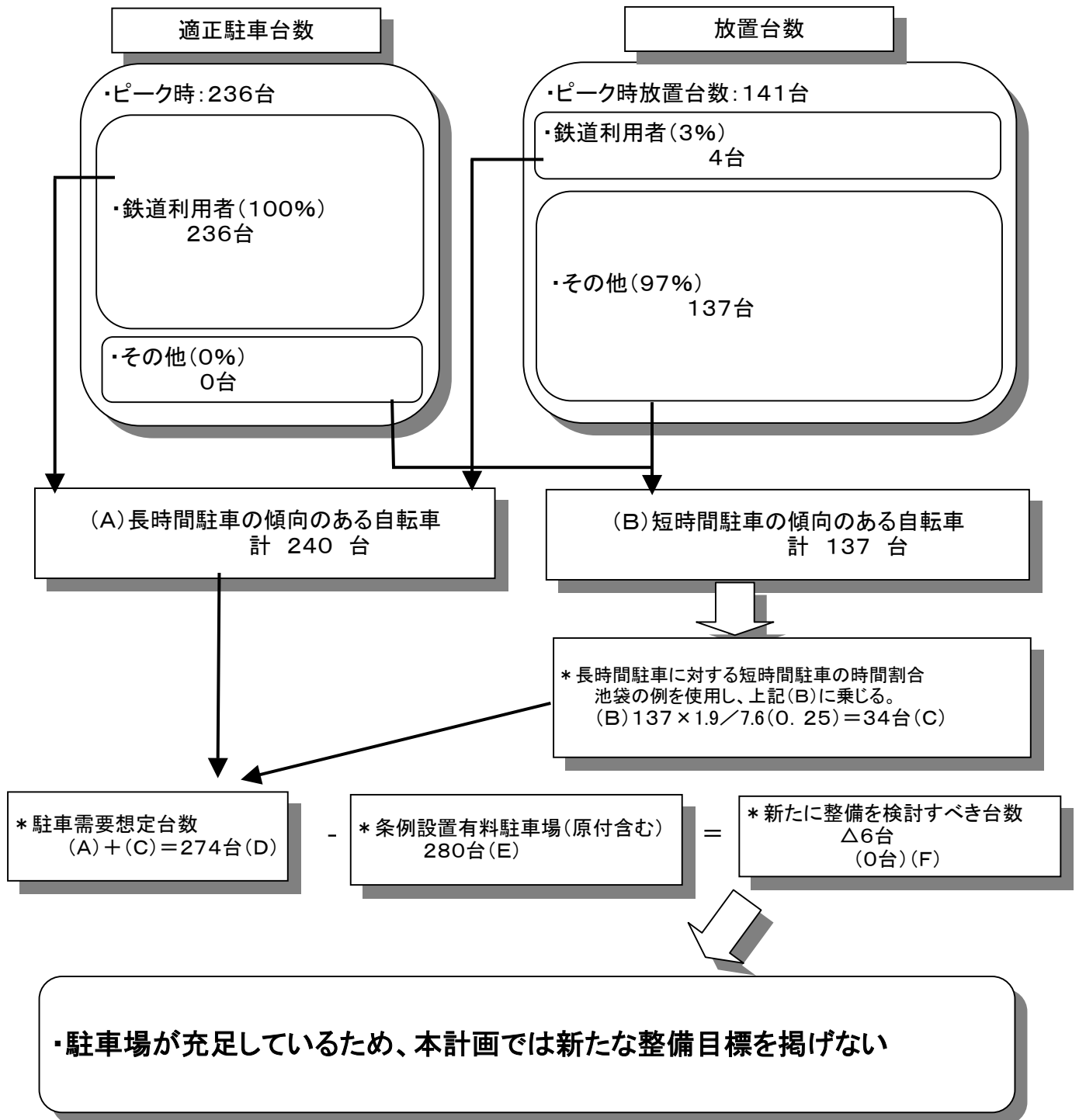


・駐車場が充足しているため、本計画では新たな整備目標を掲げない  
(既存駐車場の利用率向上に取り組む)

# <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。

・隣接する新宿区と協議により、将来の整備方針を検討していく。

## <(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。

・計画期間中の整備目標台数 200台以上