

資料集

～自転車等の利用と駐輪に関する 総合計画の推進のために～

- ・ 自転車に関連する動向
- ・ 自転車に関連する区の取り組み状況等
- ・ 各駅周辺における駐輪状況等
- ・ 法令等
- ・ 豊島区自転車等駐車対策協議会

自転車に関連する動向

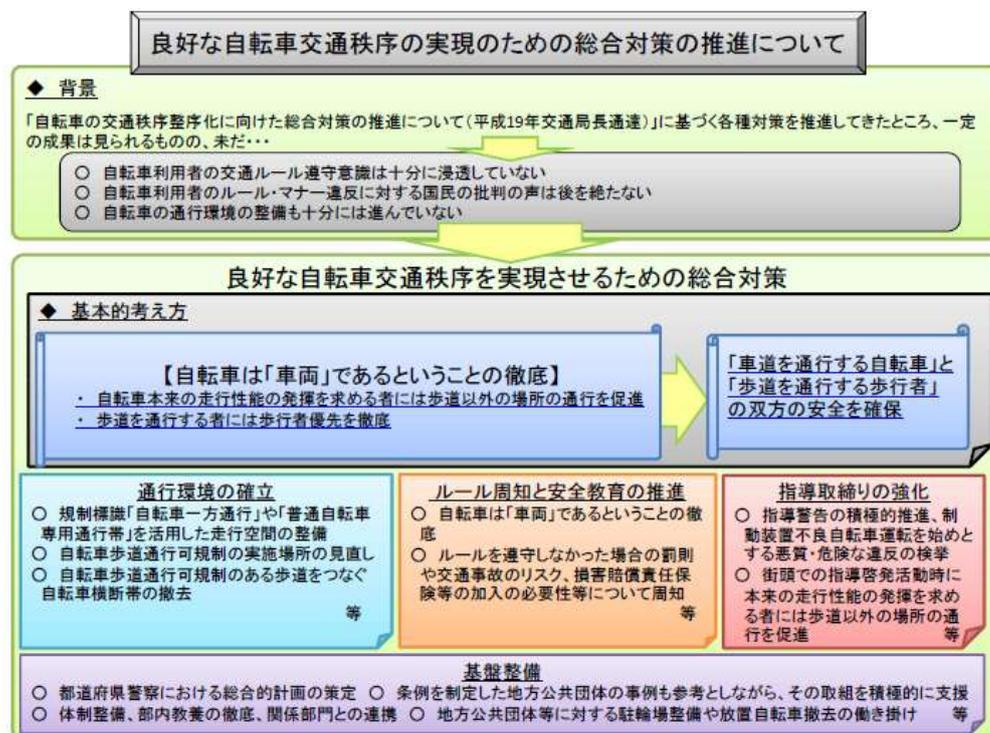
1 自転車に関連する国や都の動向や方針などについて

【国の動向】

① 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」

(平成 23 年 (2011 年) 10 月警察庁交通局)

- ・近年の自転車に係る交通状況を踏まえ、車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、今一度、自転車は「車両」であるということを、自転車利用者のもならず、自転車等の運転者を始め交通社会を構成するすべてのものに徹底させることとした。
- ・推進すべき対策として、
 - ① 自転車の通行環境の確立、
 - ② 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、
 - ③ 自転車に対する指導取り締まりの強化
 が挙げられている。



「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」【概要版】(警察庁ホームページより)

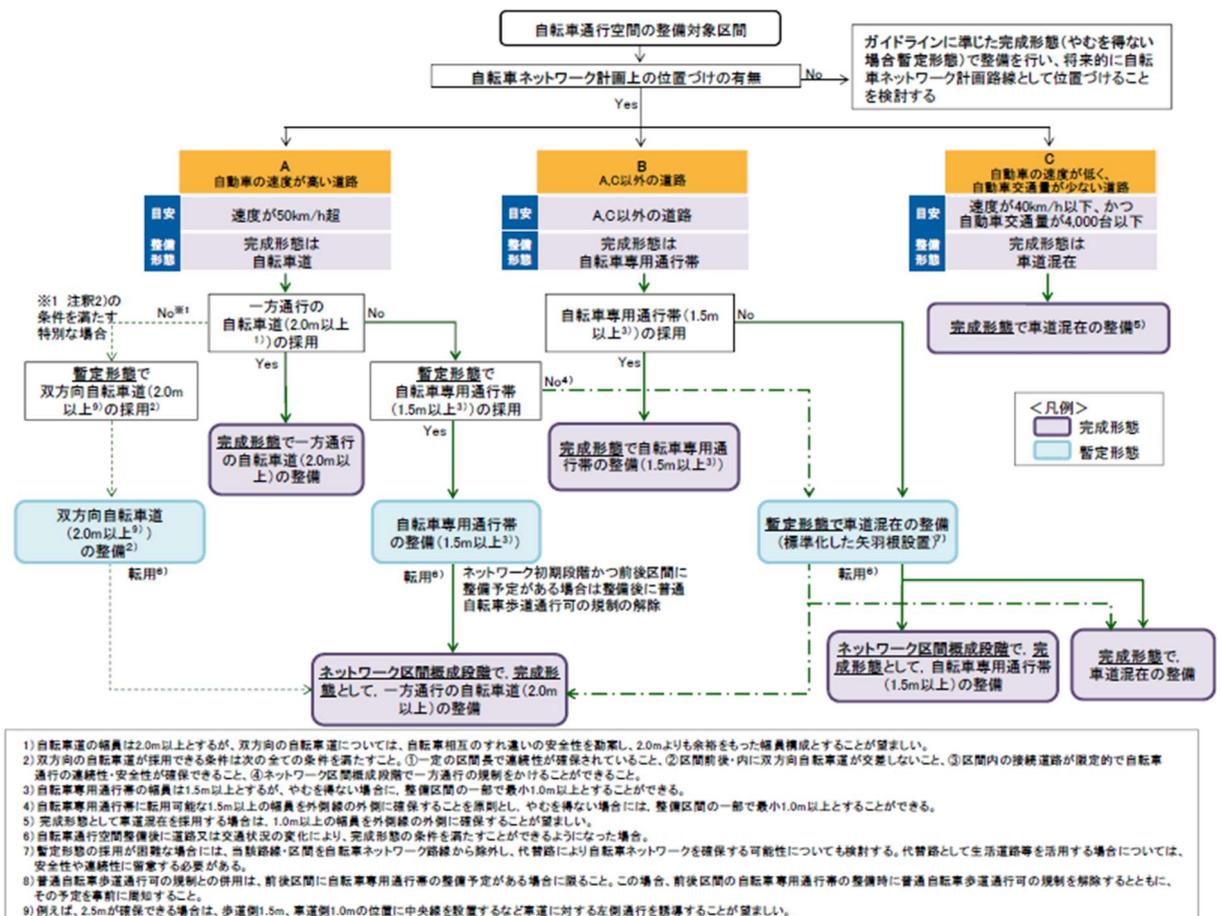
②「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(平成 24 年 (2012 年) 11 月 国土交通省道路局、警察庁交通局)

- 国土交通省と警察庁により策定され、面的な自転車ネットワーク形成のための路線選定と自動車の速度や交通量を踏まえた整備形態の選定についての指針が示された。

※平成 28 年 (2016 年) 3 月、国土交通省と警察庁は、「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」からの提言、「自転車ネットワーク啓作策定の早期発展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言を受け車道通行を基本とした安全な自転車通行空間を早期に確保するため、同年 (2016 年) 7 月、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定した。

車道通行を基本とした暫定形態を考慮した整備形態選定フロー



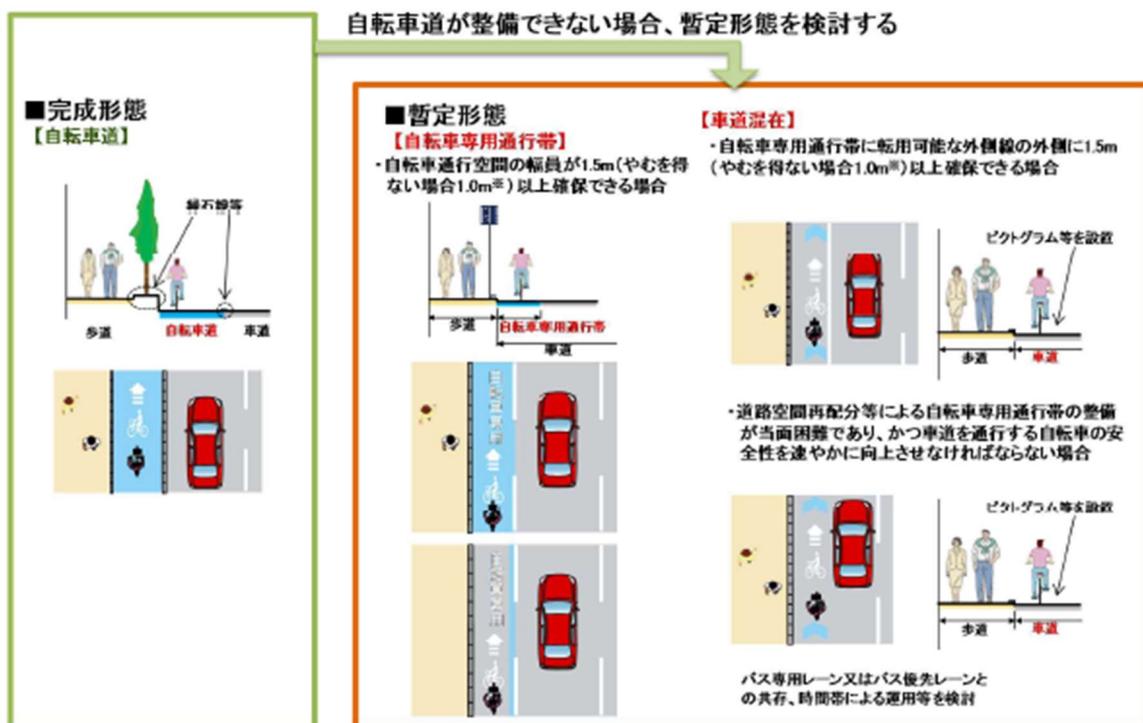
基本的な整備形態（イメージ）

基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道	<p>緑石線・柵その他これに類する工作物により区画</p>	
自転車専用通行帯		
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）		

【図 路面表示の設置方法(案)】

整備形態	【整備イメージ】	
自転車専用通行帯	<p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>	
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>【路肩・停車帯内の対策】 【車線内の対策】 ※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる 【車線内の対策】</p>	

【図】 完成形態が自転車道の場合の暫定形態選定の考え方



【図】 完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形態選定の考え方



国の交通安全基本
計画を追記

③ 第11次交通安全基本計画

(令和3年3月29日決定 中央交通安全対策会議)

第11次交通安全基本計画の概要(令和3年3月29日決定)

- 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間:令和3年度~令和7年度(5か年)

計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。【交通事故のない社会を目指して】
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。【人優先の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築する。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項

- ① 人手不足への対応**
自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要。
- ② 先進技術導入への対応**
先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要。
- ③ 高まる安全への要請と交通安全**
様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図る。
- ④ 新型コロナウイルス感染症の影響の注視**
国民のライフスタイルや交通行動への影響と、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策に臨機に着手。

横断的に重要な事項

- ① 先端技術の積極的活用**
あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進。将来的には、ICTを積極的に活用し、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく。
- ② 救助・救急活動及び被害者支援の充実**
迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実を図る。交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。
- ③ 参加・協働型の交通安全活動の推進**
国等の行う交通安全施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、参加・協働型の交通安全活動を推進。
- ④ 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化**
事業者が安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価の充実・強化。
- ⑤ EBPMの推進**
基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。
- ⑥ 知見の共有**
我が国の知見と世界の知見を共有し、いかしていく視点も重要。

第1章 道路交通の安全(目標・対策の視点・対策の柱)

【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。(※30日以内死者数2,400人)
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

【対策の視点】

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

【対策の柱】

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

具体的対策

1 道路交通環境の整備

- 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - ・ 最高速度30キロメートル毎時の区域規制「ゾーン30」の整備推進
 - ・ 車両速度の抑制や通過車両の抑制によるエリア対策
 - ・ ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消
 - ・ 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して対策を推進
 - ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
- 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
 - ・ 高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用の促進と生活道路における通過交通の排除による、人優先の道路交通の形成
- 幹線道路における交通安全対策の推進
 - ・ ワイヤロープの設置、逆走対策の推進、環状交差点の適切な箇所への導入

- 高齢者等の移動手段の確保・充実
 - ・ 地域公共交通計画に基づく公共交通サービスの改善、地域の自動運転サービスの社会実装や地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築等を推進
- 自転車利用環境の総合的整備
 - ・ 自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出
- ITS(高度道路交通システム)の活用
 - ・ 光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備の推進及びリアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信
- 災害に備えた道路交通環境の整備
 - ・ 警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進
- 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
 - ・ 冬期積雪・凍結路面対策として、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、道路利用者への情報提供

2 交通安全思想の普及徹底

- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - ・ 運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会の設定
 - ・ 高齢者自身の交通安全意識の向上や地域一体となった高齢者の安全確保
- 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - ・ 横断歩行者の安全確保
 - ・ 全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を推進
 - ・ 配達目的で自転車を利用する関係事業者等への交通安全対策の働き掛け等を推進
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
 - ・ 交通ボランティア等への幅広い年代の参画

3 安全運転の確保

- 運転者教育等の充実
 - ・ 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を実施
 - ・ 限定条件付免許制度の導入等を内容とする改正道路交通法の円滑な施行
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進
 - ・ 事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進

国の自転車活用推進
計画を追記

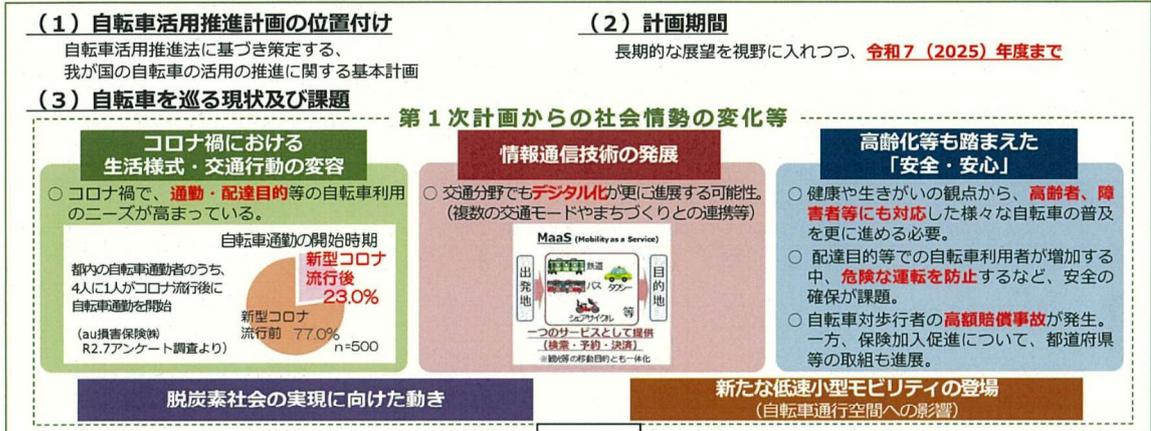
④ 第2次自転車活用推進計画の概要

(令和3年5月28日閣議決定 国土交通省ホームページより)

第2次自転車活用推進計画の概要



1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、ノブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。



2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策**
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策**
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策**
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策**
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. 多様な自転車の開発・普及の促進【新規】
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進 (再掲)
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進 (再掲)
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. 損害賠償責任保険等への加入促進【新規】

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・計画の質の向上 (ネットワーク路線の計画への位置付け等)
 - ・計画に基づく取組の実施のフォロー (整備事例の効果分析) 等
- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、都市部を中心に計画策定し整備を推進。(利用者の多様性、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し) <自転車の走行性配慮した排水構造の例>
- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・データを活用した計画策定への支援
 - ・自転車通行空間の整備状況等のオープンデータ化による経路検索等への活用
 - ・シェアサイクルへのMaaSやAIの活用 等
- 企業の自転車通勤のための環境整備を更に推進。
 - ・「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・環境整備のための支援策の具体化 等
- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・商業施設 (コンビニ等) 等と連携した受入サービスの充実
 - ・サイクリングツーリズムを含む体験型・滞在型コンテンツの推進
 - ・マウンテンバイクのコース整備や森林の保全管理等の推進
- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。(ナショナルサイクリングルート等の整備、JNTOサイト等を活用した情報発信) <森林でのMTB走行> [出典:林野庁]
- 高齢者、障害者等も含め、身体に合った多様な自転車の開発・普及を促進。
 - ・身体に合った自転車選びをアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。
- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・対象: 配達員や自動車運転者を含む道路利用者全体、(小学校以上の学校教育に加え) 未就学児やその保護者
 - ・機会: 自転車購入時等、自動車運転免許更新時講習 (高齢者講習)
- 条例策定支援のほか、自転車販売店等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

○関係者の連携・協力 ○計画のフォローアップと見直し ○調査・研究、広報活動等 等

【都の動向】

①「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」および「自転車安全利用推進計画」

(平成 25 年 (2013 年) 7 月施行)

- 東京都では、自転車に関連する事故の多発、一部の自転車利用者による危険な運転、歩行者などの妨げとなる自転車の放置などが社会的な問題となっており、交通ルールの習得や点検整備の実施といった自転車利用者が守るべき事項を明らかにするとともに、行政、事業者、家庭といった自転車利用者に関係する者の役割を明らかにして、自転車の安全で適正な利用を社会全体で促進することを目的として、条例を制定した。

東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の概要

(2019.09)

<条例の目的>

自転車の利用に関し、都、自転車利用者等の責務を明らかにし、自転車の安全で適正な利用を促進する。

<基本理念>

自転車の安全で適正な利用は、都、自転車利用者等の相互の連携により、促進されなければならない。

※本条例は平成25年3月に制定。自転車の安全で適正な利用の更なる促進を図るため、令和2年4月から改正条例が施行。工総部が改正事項。

条例に係る規定の概要

自転車の安全で適正な利用の促進のため、行政・自転車利用者・事業者等の各主体に以下の義務、努力義務等を規定

都：区市町村、保険者その他の関係団体と連携した、自転車損害賠償保険等(以下「保険等」)に関する情報提供その他の必要な措置
広報・啓発活動、年齢に応じた交通安全教育の推進、区市町村及び事業者の取組に対する必要な支援
自転車利用者に対する道路上における指導・助言

【自転車利用者】	【保護者等】	【一般事業者】	
<ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・安全で適正な利用に必要な知識・技能の習得 ・安全基準を満たす自転車の利用 ・指針に従った自転車の点検整備 ・ヘルメット、反射材等の利用 <p>など</p>	<p>保護者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・18歳未満の者に必要な技能・知識を習得させ、ヘルメットを着用させる等の対策の実施 <p>親族</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者にヘルメット着用等の必要な助言の実施 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通勤をする従業員に対する保険等への加入確認、未加入者に対する情報提供 ・自転車通勤をする従業員のための駐輪場所の確保又は駐輪場所を確保していることの確認【義務】 ・自転車通勤をする従業員への研修等の実施 ・自転車安全利用推進者の選任 <p>など</p>	
【自転車使用事業者】	【自転車小売業者等】	【自転車貸付業者】	【その他の者】
<ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・従業員への研修等の実施 ・自転車安全利用推進者の選任 ・安全基準を満たす自転車の利用 ・指針に従った自転車の点検整備 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・小売業者による自転車購入者に対する保険等への加入確認、未加入者に対する情報提供 ・小売業者、整備業者による利用者等に対する啓発【義務】 ・指針を踏まえた点検整備の実施 ・道路交通法に違反する自転車の組立て・販売の禁止【違反事業者の勧告・公表あり】 <p>など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・保険等への加入【義務】 ・借受人に対する貸付自転車の保険等の内容に関する情報提供 ・利用者等に対する啓発 <p>など</p>	<p>学校等の設置者</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保険等に関する情報提供 ・18歳未満の者の教育又は育成に携わる者 ・児童への指導・助言等 <p>など</p>

※併せて、自転車貨物運送事業者・自転車旅客運送事業者・自転車貸付事業者のうち、基準を満たすものについて、任意の登録制度を規定。

東京都自転車安全利用推進計画について

<計画の位置付け>
 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、**自転車の安全利用に関する都の施策や自転車利用者、事業者等の関係者の取組**を総合的に推進するために策定する計画
 (計画の策定に当たり、関係者から構成する自転車安全利用推進計画協議会を開催した上で、パブリックコメントも実施)

計画の概要

理 念：社会全体で自転車の安全利用に取り組み、**自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会の実現**

数値目標：自転車乗用中死者数 25人以下 (H27年中) 自転車事故件数 13,000件以下 (H24年 17,078件) 駅前放置自転車台数 30,000台以下 (H24年 48,197台)

行政、自転車利用者、事業者等の各主体が、自転車の利用に関する自らの社会的責任を自覚した上で、以下の取組を推進

<p style="text-align: center;">【安全教育の推進】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、保護者、学校、事業者、自転車小売業者等による教育の推進 ・行政による各種教材の提供 <p style="text-align: right;">など</p>	<p style="text-align: center;">【放置自転車の削減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備、駐輪場利用の啓発 ・区市町村による効果的な放置自転車の撤去 <p style="text-align: right;">など</p>	<p style="text-align: center;">【安全な利用環境の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路構造等を踏まえた安全な利用環境の整備 ・利用環境のネットワーク化の推進 <p style="text-align: right;">など</p>
<p style="text-align: center;">【安全性の高い自転車の普及】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用者等による点検整備の推進 ・自転車製造事業者等による安定性の高い自転車等の開発・普及 <p style="text-align: right;">など</p>	<p style="text-align: center;">【事故に備えた措置】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・行政、自転車小売業者等によるヘルメット等の普及啓発 ・自転車利用者等による保険加入の促進 <p style="text-align: right;">など</p>	<p style="text-align: center;">【悪質・危険な自転車利用者対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・警視庁による効果的な街頭指導 ・警視庁による悪質・危険な違反者に対する取締り <p style="text-align: right;">など</p>

※ 「関係者の連携」、「民間活力の有効利用」、「東京オリンピック・パラリンピックに向けた環境整備」など、取組を進める上での必要な視点についても記載



令和3年(2021年)5月改定

改定東京都自転車安全利用推進計画の概要について

1 交通事故の状況 (現行計画の目標と成果)

- 自転車事故発生件数及び自転車乗用中負傷者数は増加傾向にあったが、令和2年は、大幅に減少
- 死者数は、平成30年に過去最少の25人まで減少するも、令和元年に34人に増加(令和2年も同数)
- 現行計画の目標「自転車乗用中死者数20人以下」及び「自転車事故発生件数8,000件以下」は未達成、「駅前放置自転車台数20,000台以下」は達成

年	自転車乗用中死者数 (人)	自転車事故発生件数 (件)	自転車乗用中負傷者数 (人)
28年	38人	10,417件	8,962人
29年	28人	10,949件	10,429人
30年	25人	11,771件	11,160人
令和元年	34人	11,874件	11,195人
令和2年	34人	10,407件	9,703人

2 改定計画の概要

1 計画の位置付け
 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、自転車の安全利用に関する都の施策や自転車利用者、事業者等の取組を総合的に推進するための計画(計画期間:令和3年度から令和7年度までの5か年)

【未来の東京】戦略
 戦略B 安全・安心なまちづくり戦略
 交通事故から都民を守るプロジェクト

2 計画の目標
 自転車乗用中死者数「18人以下」(改定前から▲2人) 自転車事故発生件数「7,000件以下」(改定前から▲1,000件)
 駅前放置自転車台数「15,000台以下」(改定前から▲5,000台)

※なお、新たな計画目標は、第11次東京都交通安全計画との整合を図りながら設定
 ※第11次東京都交通安全計画に合わせて改定、公表時期は東京都自転車活用推進計画と整合

改定東京都自転車安全利用推進計画の概要について

3 改定計画の主な取組

1 「新しい日常」に対応した自転車安全利用の促進

コロナ禍により、フードデリバリー、自転車シェアリング、通勤・通学等の自転車利用に関心が高まり、安全利用が課題

- 関連団体と連携した交通ルール・マナーの徹底等、**デリバリー配達員**に対する自転車安全利用の促進
- 自転車シェアリング事業者への動画コンテンツの提供等、**自転車シェアリング利用者**への安全利用促進
- リモートによる講習会の開催等、業務や通勤で自転車を利用する**従業者**に対する自転車安全利用の強化
- 警視庁等と連携した自転車安全利用教室の開催等、**学校**における自転車安全利用の強化

2 社会全体での自転車安全利用の気運醸成

自転車に関わる主体である行政・自転車利用者・事業者等が安全利用推進の担い手となった取組の推進

- 「**東京都自転車安全利用サポーター**」を拡充等、さらなる安全利用の機運醸成
- 商業施設等における自転車安全利用教室の開催等、**関連団体と連携**した自転車安全利用の促進
- 生涯教育部門を通じた自転車安全利用の周知啓発等、**高齢者**に対する自転車安全利用の促進
- 人口あたり事故件数の多い高校生のヘルメット着用のルール化促進等、**ヘルメット着用**の普及啓発強化
- 多くの世代に訴求するため様々な媒体を活用する等、義務化した**自転車損害賠償保険**等への加入促進

3 放置自転車対策

現行計画の目標は達成するも未だ多くの放置自転車が存在

- 鉄道事業者や関係団体と連携した**駅前放置自転車クリーンキャンペーン**の効果的展開
- ホームページを活用した**駐輪場情報の提供**等、通勤・通学時の適切な駐輪の促進

4 継続的な調査及び調査結果に基づく施策展開

「新しい日常」の浸透による社会生活の変化などに適切に対応するため、**自転車の利用形態**を継続的に調査し、その結果を踏まえ、柔軟に自転車安全利用施策を展開していく

自転車損害賠償責任保険等に関する状況（国土交通省 自転車の活用推進に向けた有識者会議資料より）

5. 【安全・安心】被害者救済のための保険加入の更なる促進



自転車損害賠償責任保険等に関する状況を追記

現状・課題

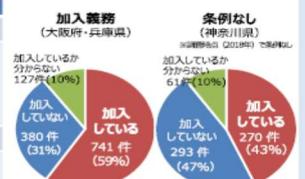
自転車損害賠償責任保険等に関する状況

- 近年、自転車利用者が加害者となる事故の損害賠償においては、加害者側に1億円近い**高額な賠償**が命じられるケースもある。
- 加害者に責任無能力者を含む未成年が多いことを踏まえると、被害者救済の観点から、自転車損害賠償責任保険等への加入促進を図ることが必要。
- 保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。（令和2年12月末時点で、19都府県で義務化、10道県で努力義務化）

地方公共団体の条例の制定状況 (令和2年12月31日現在)

条例の種類	都道府県
義務	19 宮城県、山形県、群馬県、埼玉県、東京都、神奈川県、山梨県、長野県、静岡県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、愛媛県、福岡県、大分県、宮崎県、鹿児島県
努力義務	10 北海道、茨城県、千葉県、富山県、和歌山県、鳥取県、徳島県、香川県、高知県、熊本県

条例で保険加入を義務付けている地域の方が加入率が高くなっている



【出典】事業者によるアンケート調査（実施期間：2018年11月19日～11月20日）

自転車事故の賠償事例

賠償額 (万円)	判決日	裁判所	被害者	被害内容	加害者・過失
9,521	平成25年7月4日	神戸	女性 62歳	歩行者 後遺障害	小学生(11歳) 無灯火
9,266	平成20年6月5日	東京	男性 24歳	自転車運転 後遺障害	男子高校生 通行違反

【出典】一般社団法人 日本損害保険協会

主な強化措置

- ✓ 標準条例の活用等により、加入義務付けの**条例制定**を推進。【新規】
- ✓ 保険加入の必要性等に関する**情報発信**、**経済団体**等を通じた広報啓発を実施。【新規】
- ✓ **自転車販売店**等による加入状況の確認・必要性等の説明を働きかける。【新規】



<啓発ポスター・啓発チラシ> 【出典：国土交通省】

②「東京都自転車活用推進計画」概要版

令和3年(2021年)3月

東京都自転車活用推進計画 概要版



1. 概要

1. 計画の位置づけ

- 自転車活用推進法第10条に基づき、国の自転車活用推進計画を踏まえて策定するもので、都の自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本となる計画として位置付ける。

2. 計画の目的

- 東京都は、少子高齢化や人口減少が進行する中においても、都市の持続的発展を可能とするために、集約型の地域構造への再編を進め、車中心から人中心の、居心地が良く歩きたくなる都市づくりを促進していくこととしている。
- 将来の都市づくりにおいて、自転車を環境負荷低減や健康増進に寄与するだけでなく、重要な交通手段の一つとして、誰もが安全・安心・快適に利用できる環境づくりを進めていく。
- 新型コロナ危機を契機として、「密閉、密集、密接」の三密を回避し、感染症の拡大防止と社会経済活動の両立を図る新しい日常にも対応する、サステナブル・リカバリーの考え方に立脚した強靱で持続可能な都市づくりを進める視点からも、自転車活用を推進していく。

3. 計画の区域

- 東京都全域(区部及び多摩・島しょ)とする。

4. 計画の期間

- 自転車活用を推進するに当たり、中長期的な施策の効果発現を目指すとともに、本計画と関連を有する各種計画との整合を図るため、期間は2030年度までとする。



東京都自転車活用推進計画の位置付け

2. 目指すべき将来像



【環境形成】

- 自転車通行空間をネットワーク化するとともに、通勤や買物、宅配や観光等、様々な自転車利用に対応した駐輪スペースを確保するなど、安全で快適な自転車利用環境の創出
- CO₂排出量の削減や大気環境の改善を図るため、自転車利用が進み、自動車交通への依存度が低減した、誰もが環境に配慮した移動手段を活用できる社会の実現
- 地域特性に応じた公共交通との連携による、誰もが使いやすい自由な移動を可能とする自転車利用環境の創出
- 大規模再開発や無電柱化事業等のまちづくりと連携した自転車通行空間の確保による、自転車利用環境の整備推進・活発な都市活動の実現 等

【健康増進】

- 公園の多目的活用が進み、四季折々の東京の魅力を体感しながらサイクリススポーツを楽しめる環境の創出
- 日常生活(通勤等)や余暇において、楽しみながら運動をすることにより心身の健全な発達を図るため、身近な場所におけるサイクリング環境の創出 等

【観光振興】

- 歴史的な街並みや文化・芸術施設、水辺空間などが融合した都市を自転車で巡ることにより、東京を訪れた国内外の人々が様々な魅力実感
- 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、自転車競技が身近に体感できる機会の創出 等

【安全・安心】

- 歩行者・自転車・自動車がお互いの交通ルールを理解し、尊重する交通環境の形成
- 学校・家庭・地域・社会が全体で自転車利用の安全教育を進めることで、誰もが安全・安心して自転車利用できる環境の向上 等

3. 積極的に取り組む事項



- 目指すべき将来像や近年の自転車に関わる動向を踏まえ、主に自転車ネットワークの形成、自転車安全対策の強化、自転車シェアリングの広域利用の促進、新しい日常への対応の4点の課題について積極的に取り組みます。

1. 自転車ネットワークの形成

- 利用促進のための通行空間を整備しネットワーク化を図る

- 区市町村の自転車ネットワーク計画策定の促進
- 国、都、区市町村が連携し、連続した自転車通行空間の整備の推進
- 主要駅やビジネス拠点、観光地等で整備を推進
- 広域的なネットワークの形成に向けた整備推進



普通自転車専用通行帯（自転車レーン）

2. 自転車安全対策の強化

- 増加傾向にある自転車事故への対策

- 機会を捉え、様々な年齢、利用形態等の人々を対象に安全教育の場を設置
- 自転車通勤者・シェアリング利用者等の新たな自転車利用者層への啓発機会の創出
- 自転車通行環境の整備・促進と合わせた、広報啓発・安全教育・指導取締り等の取組を通じた自転車利用者のルール順守意識の醸成



自転車事故イメージ
(警視庁交通安全情報)

3. 自転車シェアリングの広域利用促進

- 自転車シェアリングの更なる普及

- 利用エリアの広域化に向けた事業者間の連携の推進
- 自転車シェアリングと鉄道、バス等の公共交通との連携強化
- 中長期的には、MaaSによる複数の交通機関とシェアリングサービスのシームレスな利用環境構築



自転車シェアリング

4. 新しい日常への対応

- 新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用環境整備

- 自転車利用者の増加に伴う、自転車通勤企業の推奨、自転車シェアリングの普及や広域利用の推進、保険加入促進、日常の運動機会創出としてのサイクリングの推進、観光への自転車の活用
- 就労形態や生活様式の多様化に合わせ、自転車乗入台数が多い鉄道駅周辺やビジネス拠点における自転車通行空間の整備及び駐輪環境の充実、郊外等の居住地近隣の自転車利用環境の充実



自転車通勤

4. 実施すべき施策



1. 環境形成 ～様々な場面で自転車が利用される将来～

- 自転車通行空間等の計画的な整備推進
- 総合的な駐車施策の推進
- 自転車シェアリングの普及促進
- 地域のニーズに応じた自転車駐輪場の整備促進
- 放置自転車対策の推進
- まちづくりと連携した総合的な取組の実施
- 多様なコースに対応した自転車利用環境の整備促進



自転車通行空間等の整備推進

2. 健康増進 ～自転車で心身共に充実した日常生活が送れる将来～

- サイクルスポーツ振興の推進
- 健康づくりの推進
- 自転車通勤等の促進



海上公園内サイクリングルート整備

3. 観光振興 ～国内外の旅行者が自転車で観光を楽しむる将来～

- 国際的なサイクリング大会等の開催
- サイクリング環境の創出
- 観光への自転車の活用



自転車マップホームページ

4. 安全・安心 ～安全・安心に自転車が通行できる将来～

- 安全性の高い自転車普及の促進
- 自転車の点検整備の促進
- 自転車の安全利用の促進
- 学校における交通安全教育の推進
- 災害時における自転車の活用



ヘルメット着用啓発リーフレット

5. 自転車活用推進重点地区の設定

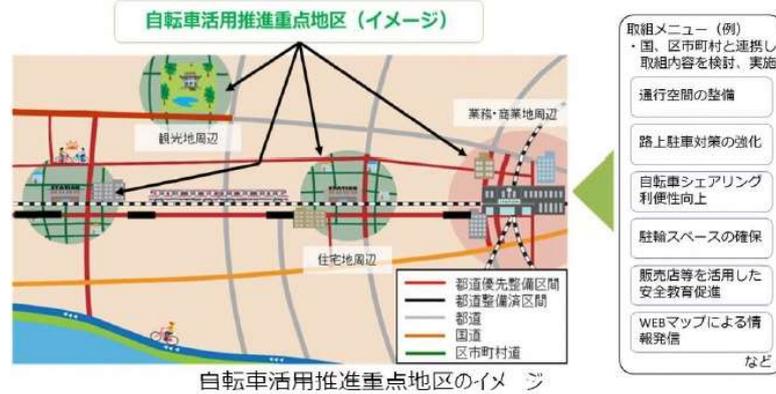


【目的】

- 地区別の課題に対応したさまざまな施策をパッケージ化し、都や区市等の関係主体が連携して、より良い自転車利用環境の早期実現を図る
- 継続的に各地区への展開を推進する

【取組方針】

- 通行空間等の整備や、交通事故・放置自転車等の課題解決を図るべく一定の範囲を重点地区として設定
- 地区別に関係主体（国、都、区市町村等）が協働して集中的に取組実施
- 期間は取組開始から概ね10年間（開始後5年程度で中間評価）



【自転車活用推進重点地区の選定】

- 地区特性に応じ、大きく「業務・商業地」、「住宅地」、「観光地」の3つのケースを想定
- 先行的に取組む「先行推進重点地区」として、「新宿地区」、「吉祥寺・三鷹地区・武蔵境地区」、「晴海・豊洲・有明等地區」を選定
- 先行推進重点地区の具体的な取組メニューを検討していくとともに、重点地区の他地区への展開に向け、検討

6. 計画のフォローアップ



- 自転車活用を推進するため、国、区市町村や関係部局等を委員とする協議会を設置し、各年度において、施策の取組状況の把握、目標の指標の達成度の検証を行う。また、検証結果を踏まえて、2025年度の間見直し、2030年度以降の次期計画の検討を行う。
- また、都の自転車施策をまとめた東京都自転車活用推進計画HPを作成して、広く都民への取り組み状況の共有を行う。

指標・目標値の一覧

	施策	指標	現況値	目標	
環境形成	自転車通行空間の整備	自転車通行空間の優先整備区間等（都道）	320km (2020年度※1)	約570km (2030年度)	
		自転車通行空間の臨港道路等	32km (2020年度※1)	約45km (2030年度)	
	区市版自転車活用推進計画の策定促進	区市版自転車活用推進計画の策定促進	2区市 (2021年1月)	49区市 (2030年度)	
	広域利用の促進	広域利用が可能な自転車シェアリングを実施する自治体数	19区7市 (2021年1月)	自治体数の増加 (2030年度)	
	放置自転車対策の推進	駅前放置自転車台数	19,487台 (2020年度)	15,000台以下 (2025年度)	
健康増進	身近なスポーツ環境の創出	安全対策の実施	ゾーン30	364区域 (2019年度)	460区域 (2025年度)
		海上公園内サイクリングルートの整備	7.5km (2019年度)	11.5km (2024年度)	
観光振興	自転車マップの作成	自転車マップの更新・充実	約30閲覧/日 (2021年2月※2)	HP閲覧数の増加 (2030年度)	
安全・安心	自転車の安全利用の促進	自転車乗用中死者数	34人 (2020年)	18人以下 (2025年)	
		自転車関連事故件数	10,407件 (2020年)	7,000件以下 (2025年)	

※1 整備見込み

※2 2020年10月から2021年2月までの期間

③「東京都自転車通行空間整備推進計画」

(令和3年(2021年)5月 東京都)

- 平成24年(2012年)10月に策定した「東京都自転車走行空間整備推進計画」に続く計画として、「東京都自転車通行空間整備推進計画」を策定した。
2040年代までに自転車通行空間約1,800km(都道)の整備を目指す。今後10年間で整備済みの約300kmに加えて、2030年度に向けて新たに約600kmの整備に取り組む。
- 要町通りの一部が優先整備区間となっている。

〈優先整備区間〉

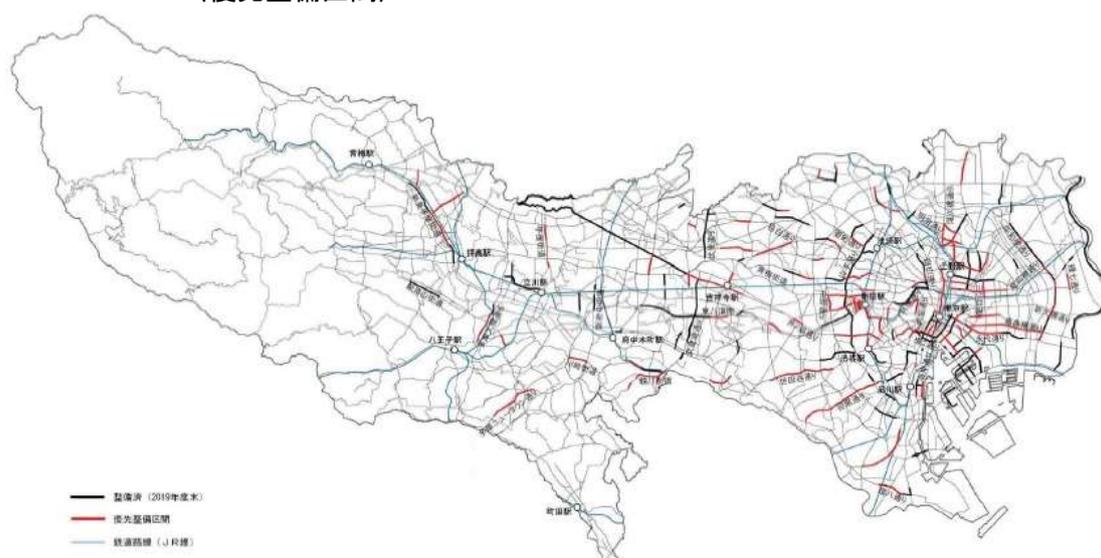


図 5-5 優先整備区間

東京都自転車通行空間整備推進計画より

【区関連計画等】

①「豊島区基本構想・同基本計画」

(平成 27 年 (2015 年) 3 月)

- ・この基本構想は、分権型社会における豊島区のあるべき将来像とその実現のための総合的かつ計画的な地域づくりの方向を定めることを目的とします。
- ・豊島区基本構想は、平成 15 年 (2003 年) 次期基本計画の策定を前に、平成 15 年 (2003 年) 策定時の構想を尊重しつつ見直しを図りました。これにより、これからのまちづくりの方向をより明確化し、豊島区がめざす将来像の実現に向けた取り組みの一層の推進を図ります。

(将来像)

「未来へ ひびきあう 人 まち・としま」



②「豊島区都市づくりビジョン」

(令和3年(2021年)4月)

- ・都市づくりビジョンは、都市計画法第18条の2に位置づけられた区市町村が定める「都市計画に関する基本的な方針」です。
- ・「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」は「豊島区都市づくりビジョン」を具体化する分野計画です。

【第4章 目標を実現するための都市づくり方針(抜粋)】

(安全な自転車利用の推進)

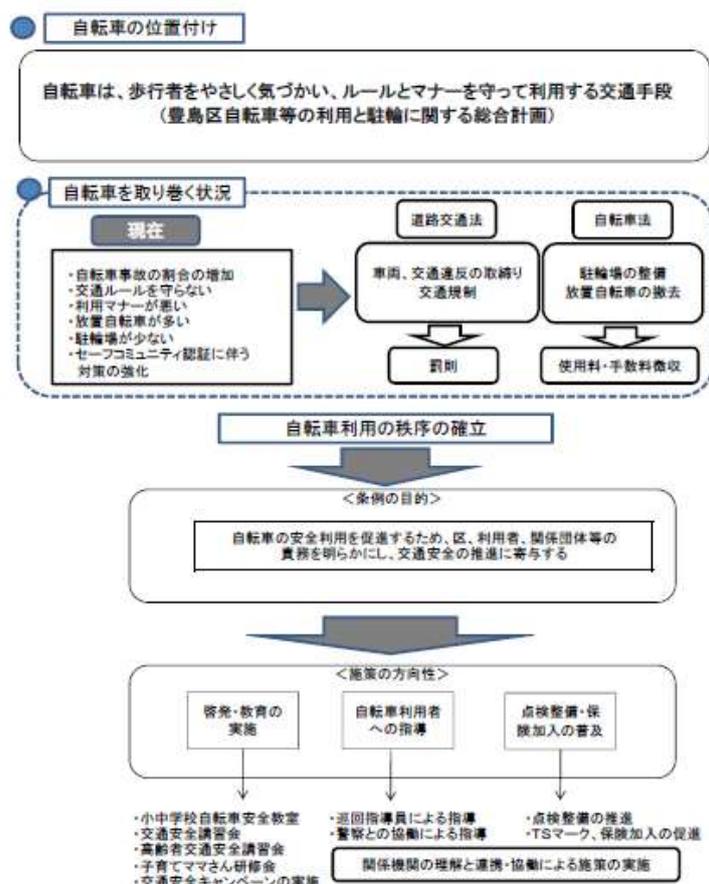
- ・環境に優しく、健康づくりにもつながる自転車を有効な交通手段として位置づけ、安全で快適に走行できる空間を整備します。
- ・都市計画道路の整備にあたり、自転車走行空間が設置可能な区間では、歩行者、自転車、自動車それぞれの分離を図ります。
- ・平成28(2016)年4月に改定した「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」に基づき、鉄道事業者や道路管理者、集客施設の事業者などと連携し、自転車駐車場の整備を進めるとともに、自転車等放置禁止区域の指定など放置自転車対策を推進します。
- ・自転車の安全な利用を促すため、平成25(2013)年7月に東京都が施行した「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」、令和元(2019)年7月に改正した「豊島区自転車の安全利用に関する条例」に基づき、走行ルールやマナーなどの普及啓発に取り組みます。

③「豊島区自転車の安全利用に関する条例」

(平成 24 年 (2012 年) 9 月施行)

- ・自転車の安全利用を促進するため、区、自転車利用者、関係団体等の責務を明らかにし、自転車利用者の運転マナー及び交通安全意識の向上を図り、自転車事故を防止し、交通安全の推進に寄与する。を目的として、条例を制定した。

「豊島区自転車の安全利用に関する条例」概念図



④「第 10 次豊島区交通安全計画」

(平成 28 年 (2016 年) 11 月)

- ・令和3年(2021年)11月「第11次豊島区交通安全計画」策定予定のため、第10次計画における課題を記す。

- ①高齢者の交通安全の確保
- ②自転車の安全利用の推進
- ③二輪車(原付を含む)事故の防止
- ④飲酒運転の根絶

⑤「豊島区自転車走行環境計画」

(平成30年(2018年)6月策定)

- ・「豊島区自転車走行環境計画」は、「第二次 豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」における自転車走行空間づくりと、整備された走行空間を適切に利用するための環境づくりを目的とする。
- ・「歩行者も、自転車も、安全・安心にまちを楽しめる走行環境づくり」を基本目標とし、自転車走行環境の整備の基本方針、対象路線、整備形態及び標準的な構造等を示す。

【計画対象路線：55.6km】 区内の自転車ネットワークを構成する全路線



【整備路線：33.5km】 計画対象路線のうち区主導で整備を進める路線



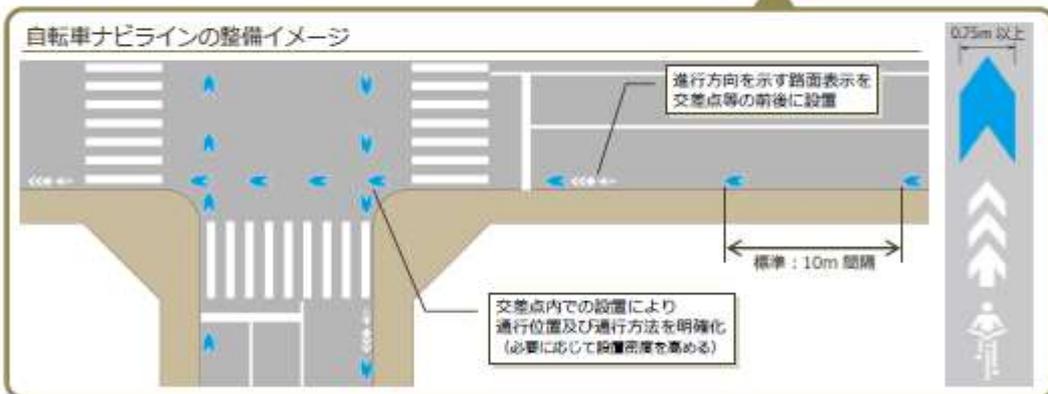
各整備タイプと【暫定的】整備の方針

- ・各路線の整備形態は、国のガイドラインに準じて、規制速度、自転車交通量をもとに、自転車道、自転車専用通行帯、自転車ナビライン（車道混在型）の中から【理想的】な整備形態を選択する。
- ・自転車道、自転車専用通行帯は、一定の幅員確保が前提となるため、構造的に整備できない場合がある。区では、自転車で通行する利用者に対して、安全な自転車走行環境を早期に提供するため、【暫定的】な整備形態としての自転車ナビラインの整備も視野に進める。

■ 基本的な整備形態のイメージ（国ガイドラインより準拠）

暫定的整備にも活用

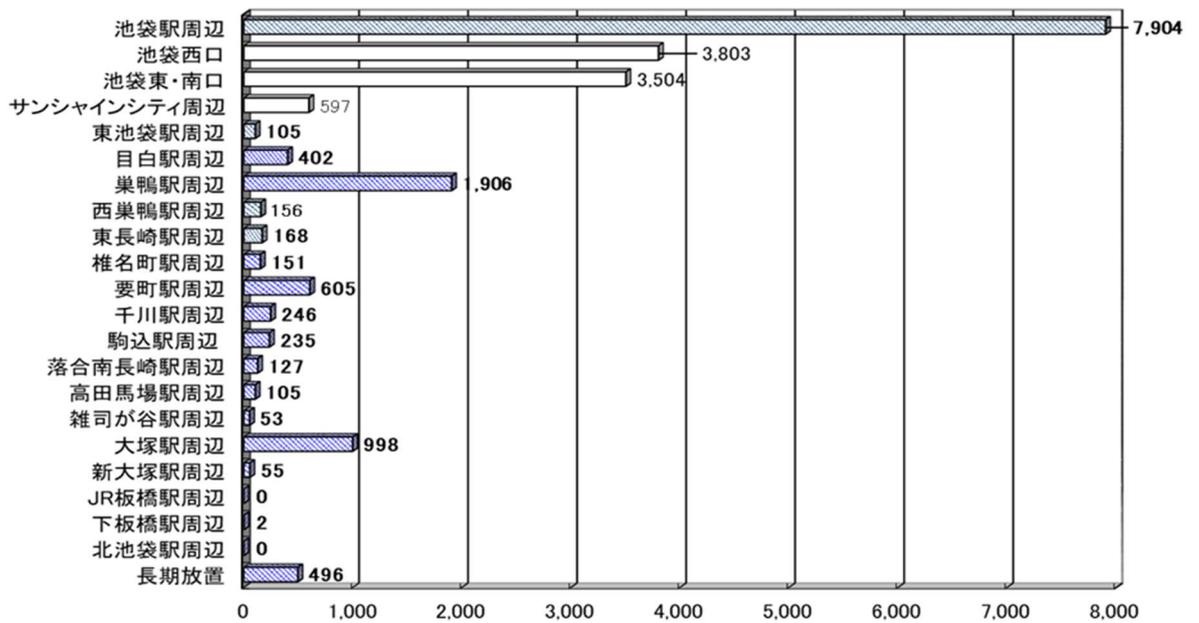
理想形	1：自転車道	2：自転車専用通行帯	3：自転車ナビライン
走行環境イメージ			
整備条件	規制速度 50km/h 以上の場合	1と3以外の道路	規制速度 40km/h 以下で、かつ交通量 4,000 台/日以下の場合
整備位置	自転車道 (歩道、車道と完全に分離)	車道の左側端 (車道上に専用車線を設置)	車道の左側端 (通行場所を表示するのみ)
構造分離	○必要 (分離柵、緑石等で物理的に分離)	×不要 (車道の一部を活用する)	×不要 (車道の一部を活用する)
交通規制	○「自転車専用」の道路標識を設置	○「自転車専用通行帯」の道路標識を設置	×専用の交通規制はない
必要幅員	2.0m (最小 1.5m)	1.5m (最小 1.0m)	規定なし (1.0mを基本)



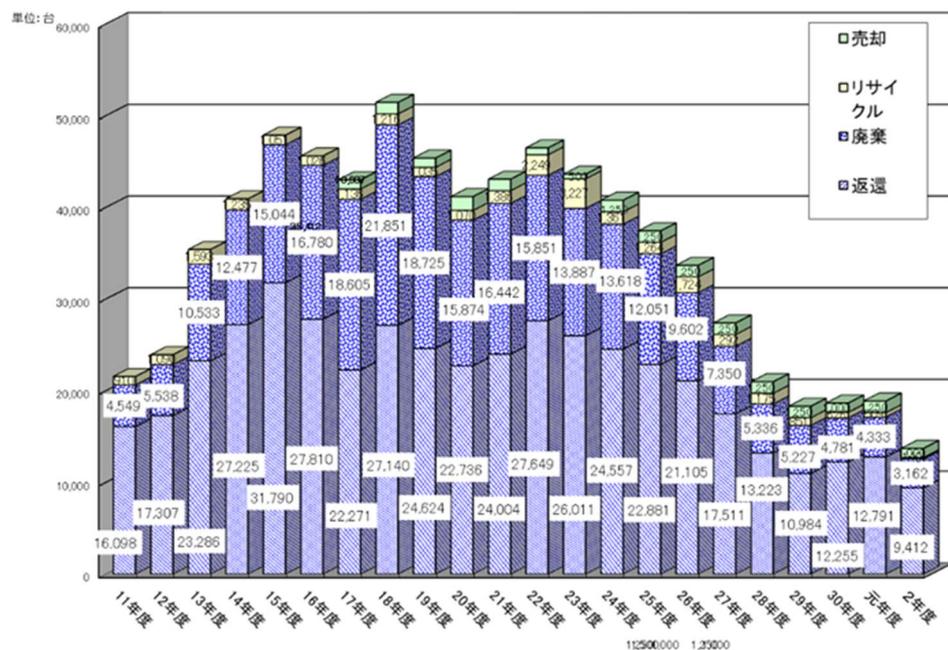
放置防止、駐輪施設整備の取り組み

・自転車撤去の状況・地域別撤去の状況(令和2年度(2020年度)・区実績)

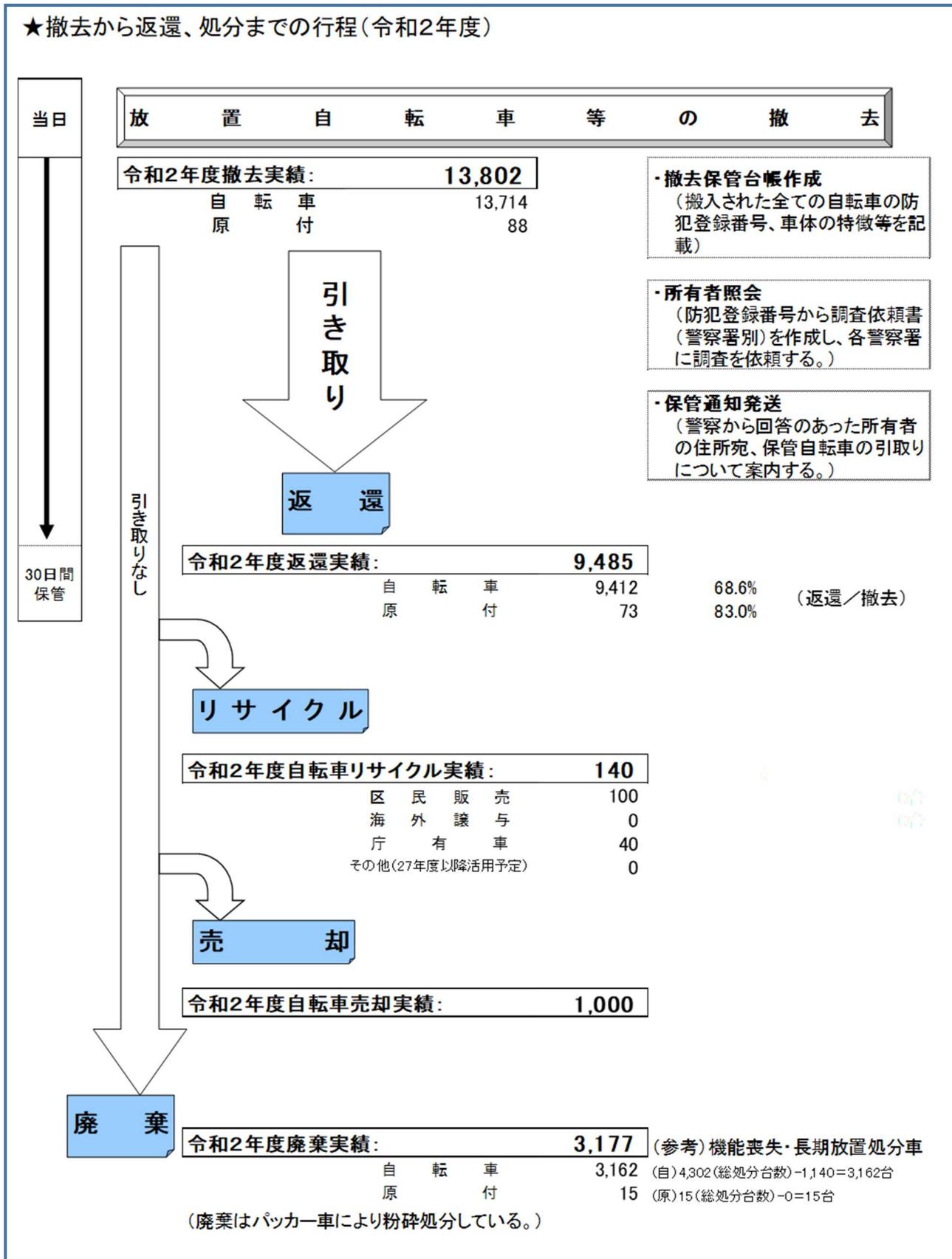
地域別撤去状況



・返還処分台数の推移(自転車のみ)(令和2年度(2020年度)・区実績)



・撤去から返還、処分までの行程(令和2年度(2020年度)・区実績)



・区立施設運営状況(令和2年(2020年)3月末現在)

自転車駐車場別利用料金一覧(令和3年度)

場所	駐輪施設	開業時間	定期利用料金・1ヶ月(単位:円)								当日利用	
			自転車				原付				自転車	原付
			区内居住者		区外居住者		区内居住者		区外居住者			
			一般	学生	一般	学生	一般	学生	一般	学生		
池袋駅東口	池袋駅東自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500					150円(2時間まで無料)	
	池袋駅東第二自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
	ウイロード自転車駐車場	24時間									6時間ごと100円(最初2時間まで無料)	
	池袋駅南自転車駐車場	4:00~25:30	1,250	650	1,500	750					100円(2時間まで無料)	
サンシャイン周辺	池袋六ツ又陸橋自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
池袋駅西口	池袋駅西自転車駐車場	4:00~25:30	1,250	650	1,500	750					100円(2時間まで無料)	
	池袋駅北自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000	自転車150円、原付200円(2時間まで無料)	
	池袋駅北第二自転車駐車場	24時間									6時間ごと100円(最初2時間まで無料)	
	池袋駅西第二自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
大塚	大塚駅北口第二自転車駐車場	24時間									6時間ごと100円(最初2時間まで無料)	
	大塚駅北口第三自転車駐車場	24時間	1,250	650	1,500	750						
	大塚駅北口第四自転車駐車場	24時間	2,500	1,250	3,000	1,500						
	空蝉橋原動機付自転車駐車場	24時間					3,750	2,500	4,500	3,000		
	大塚駅北口路上自転車駐車場	24時間									6時間ごと100円(最初2時間まで無料)	
	大塚駅南自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500						
巣鴨	巣鴨駅北自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000	自転車150円、原付200円(2時間まで無料)	
	巣鴨駅南自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000	自転車150円、原付200円(2時間まで無料)	
	巣鴨駅第三自転車駐車場	24時間	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000		
	巣鴨駅北口白山通り自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
高田馬場	神田川第一登録制自転車置場	24時間	6,000(1年間)									
目白	目白駅東自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500					150円(2時間まで無料)	
	目白駅西自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500					150円(2時間まで無料)	
	目白駅北自転車駐車場	24時間	1,400	700	1,500	750	2,800	1,850	3,000	2,000	2時間無料、以降24時間ごと100円	
駒込	駒込駅北自転車駐車場	4:00~25:30	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000	150円(2時間まで無料)	
雑司が谷	千登世橋自転車駐車場	24時間	2,000	1,000	2,250	1,100					2時間無料、以降6時間ごと100円	
東池袋	東池袋登録制自転車置場	24時間	6,000(1年間)				9,000(1年間)					
要町	要町駅南自転車駐車場	6:00~24:45	2,500	1,250	3,000	1,500					150円(2時間まで無料)	
	要町駅北自転車駐車場	24時間	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000		
	要町駅路上自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
千川	千川駅南自転車駐車場	6:00~24:45	2,500	1,250	3,000	1,500					150円(2時間まで無料)	
	千川駅北第一自転車駐車場	6:00~24:45	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000	自転車150円、原付200円(2時間まで無料)	
	千川駅北第二自転車駐車場	6:00~24:45	1,250	650	1,500	750	1,750	1,200	2,100	1,400		
	千川駅西自転車駐車場	24時間	2,000	1,000	2,250	1,100						
	千川駅路上自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
新大塚	新大塚駅路上自転車駐車場	24時間	2,500	1,250	3,000	1,500					2時間無料、以降6時間ごと100円	
西巣鴨	西巣鴨駅自転車駐車場	4:45~25:00	2,500	1,250	3,000	1,500					150円(2時間まで無料)	
新庚申塚	新庚申塚路上自転車駐車場	24時間									2時間無料、以降6時間ごと100円	
落合南長崎	南長崎自転車駐車場	5:00~25:15	2,500	1,250	3,000	1,500	3,750	2,500	4,500	3,000	自転車150円、原付200円(2時間まで無料)	
椎名町	椎名橋自転車駐車場	24時間	2,500	1,250	3,000	1,500					2時間無料、以降6時間ごと100円	
下板橋	下板橋自転車置場	24時間									24時間ごと100円(2時間まで無料)	
北池袋	北池袋置場	24時間	※ 北池袋置場は無料									

・豊島区立自転車等駐車施設一覧（令和3年(2021年)4月1日現在）

区立(自転車) 12,256台

区立(原付) 191台

自転車駐車場(条例)				
名称(自転車駐車場)	記号	所在地	収容台数	
			自転車	原付
1	池袋駅東	東池袋1-50-23	450	
2	池袋駅東第二	東池袋1-50番先	200	
3	ウイロード	南池袋1-28-2	156	
4	池袋駅南	南池袋2-21-6	632	
5	池袋六ツ又陸橋	東池袋3-8先	45	
6	池袋駅北	池袋1-4-20	274	27
7	池袋駅北第二	池袋1-4-20先	80	
8	池袋駅西	西池袋3-20-1	730	
9	池袋駅西第二	西池袋1-8-1	140	
10	空蟬橋原動機付	北大塚2-3先	0	50
11	大塚駅北口路上	北大塚2-14	66	
12	大塚駅北口第二	北大塚2-4~6先	288	
13	大塚駅北口第三	北大塚2-4先、8先	90	
14	大塚駅北口第四	南大塚3-33-4	140	
15	大塚駅南	南大塚3-33-3	700	
16	巣鴨駅北 *1	巣鴨2-7-11	918	5
17	巣鴨駅第三 *1	巣鴨2-9-23	140	12
18	巣鴨駅南 *1	巣鴨1-13-8	240	6
19	巣鴨駅北口白山通り *1	巣鴨2-9	211	
20	目白駅東 *2	目白1-4-1	800	
21	目白駅西 *2	目白3-4-3	140	
22	目白駅北 *2	目白3-16	280	20
23	駒込駅北 *1	駒込2-2-2	668	11
24	椎名橋	長崎1-9-30	670	
25	要町駅南	要町1-4-11	300	
26	要町駅北	要町1-10-8	200	10
27	要町駅路上	西池袋5-26先要町1-1,2,9	388	
28	千川駅南	要町3-9-16	220	
29	千川駅西	要町3-22-11	200	
30	千川駅北第一	要町3-44-8	550	20
31	千川駅北第二	要町3-55	290	10
32	千川駅路上	要町3-10~12,22,23,44先	427	
33	西巣鴨駅 *1	西巣鴨3-26-1	200	
34	新庚申塚路上	西巣鴨3-15番先、	38	
35	新大塚駅路上	南大塚3-1番先	146	
36	南長崎 *3	南長崎4-13-5	270	10
37	千登世橋 *2	雑司が谷3-1-7	50	
*1 巣鴨地区指定管理者(R2年度~R6年度) *2 目白地区指定管理者(R1年度~R5年度)			11,337	181
*3 南長崎中央公園指定管理者(H31年度~R4年度)				
登録制自転車置場・コイン式自転車置場(要綱)				
1	池袋東大橋下	東池袋1-49番先	0	
2	下板橋自転車置場	池袋本町3-25	240	
3	東池袋	南池袋2-49~4-18先	147	
	東池袋	南池袋2-25先	350	10
4	神田川第1	高田3-9先	60	0
			797	10
無料自転車置場				
1	北池袋置場	上池袋4-29	122	
			122	

第一次 豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画
(平成18年(2006年)6月策定)に基づく駐輪場整備状況

★：鉄道事業者協力 *：目標策定時想定外協力

平成28年(2016年)3月現在

駅名	第一次総合計画期間 中整備目標台数	平成18年6月(計画策定)～平成26年3月(予定) 駐輪場新規整備・増設の状況		
		協力者	駐輪場の名称	整備・増加台数
池袋駅	2,000台	東武鉄道	池袋駅北第二	★80台
		国道管理者	池袋六ツ又交差点	67台
		国道管理者	池袋六ツ又陸橋	45台
		区単独	池袋東大橋下	80台
		JR東日本	ウイロード	★160台
		JR東日本 東武鉄道	(民)メトロポリタンプラザ	★370台
		JR東日本	池袋駅東第二	★200台
		東京電力	池袋駅南	1,084台
		西武鉄道	(民)西武スマイルパーク南池袋	★55台(原付等81台)
		民間	(民)東武ストア西池袋店	*55台
		民間	(民)エコステーション21サンシャインシティ	*272台
		民間	(民)西友サンシャイン	*50台
		民間	(民)アイパーク池袋北口	*62台
		民間	(民)リパーク池袋東口	*80台
		民間	(民)エコステーション21マルイシティ池袋	*105台
池袋駅小計			2,765台(原付等81台)	
大塚駅	1,800台	豊島区	大塚駅北口第一	140台
			大塚駅北口第二	260台
			大塚駅北口第三	90台
			空蝉橋(原付)	(原付50台)
			※大塚駅南口(暫定)	220台
			※大塚台公園(暫定)	200台
		都道管理者	大塚駅北口路上	272台
		JR東日本	(民)JR大塚南口ビル	★506台
		大塚駅北口第四	★140台	
大塚駅小計			1,828台(原付50台)	
巣鴨駅	300台	国道管理者	巣鴨駅北口白山通り	191台
		都交通局	巣鴨駅第三	★51台(原付2台)
		JR東日本	(民)アトレヴィ巣鴨	★127台
			(民)エコステーション21巣鴨	*27台
巣鴨駅小計			396台(原付2台)	
椎名町駅	550台	都道管理者	椎名橋	670台
東長崎駅	400台	西武鉄道	(民)西武スマイルパーク東長崎駅南、北	★600台
東池袋駅	-	民間	(民)ライズシティ池袋	*134台
要町駅	250台	都道管理者	要町路上	427台
千川駅	250台	都道管理者	千川路上	365台
		民間	(民)ライフ千川駅前	*168台(原付等4台)
		千川駅小計		
雑司が谷駅	200台	東京メトロ	千登世橋	★68台

平成 28 年（2016 年）3 月現在

駅名	第一次総合計画期間 中整備目標台数	平成18年6月(計画策定)～平成26年3月(予定) 駐輪場新規整備・増設の状況		
		協力者	駐輪場の名称	整備・増加台数
落合南長崎駅	(平成23年中間見 直しで180台規模増 加目標)	豊島区	南長崎	180台(原付10台)
		民間	(民)アイテラス	*359台(原付等10台)
		落合南長崎駅小計		539台(原付等20台)
目白駅		民間	(民)リーベンパーク目白	*27台(原付等8台)
駒込駅		民間	(民)駒込1丁目	*54台
西巢鴨駅				
下板橋駅				
新大塚駅	(関係機関等と協議)	豊島区	新大塚駅路上	146台
新庚申塚		豊島区	新庚申塚路上	*38台
計	6,050台 (全体で6,500台)	★	2,357	8,225台 (原付165台)
			4,437	
		*	1,431	
8,225				
・第一次総合計画策定当初の目標台数 = 6,500台 ・計画策定～平成27年3月までの計画に沿った(想定外の*印を除く)整備台数 = 6,794台(原付等143台外数) ・進捗率(自転車) = 6,794 / 6,500 = 104.5% ★鉄道事業者協力による計画に沿った整備 = 11施設 2,357台(原付等83台外数)				

令和 3 年（2021 年）3 月現在

○ 令和3年3月末時点の駐輪施設収容台数			
区立施設	43施設	自転車 12,256台	原付 191台
民間施設	29施設	自転車 5,384台	原付等 63台
計	72施設	自転車 17,640台	原付等 254台
※民間施設は、定期利用やコインラック式など、原則として区立施設と同等に一般に開放している施設。			
【参考】 撤去自転車保管所 4施設 自転車 2,160台			
○ 今後の整備・検討予定			
検 討 地 域		検 討 事 項	
JR大塚駅北口周辺		路上自転車駐車を整備予定	
東武東上線北池袋駅周辺		駐輪施設として活用可能な用地を検討。	
その他		地元からの要望等について、随時対応策を検討。	