

第45回豊島区自転車等駐車対策協議会

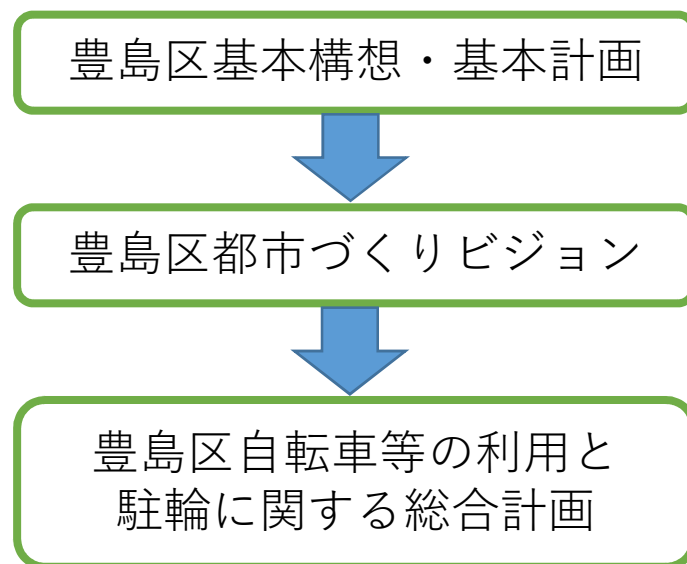
令和7年2月7日（金） 14：00～15：00

1. 諮問・区長挨拶、委員の委嘱、会長副会長の選任
2. 報告
 - (1) 「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」の位置づけと役割 **P2**
 - (2) 第二次総合計画の事業成果（振返り）
 - ① 自転車利活用の総合的な推進 **P5**
 - ② 自転車の安全利用の推進 **P7**
 - ③ 放置自転車等防止の推進 **P10**
 - ④ 自転車等駐車場等の整備の推進 **P13**
 - (3) 近年の自転車環境の変化（形状、自転車販売台数推移、国都の動向） **P14**
3. 議題
 - (1) 第三次総合計画策定について **P17**
4. 今後の予定 **P18**

【報告】（１）豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画

・位置づけ

「自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」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、その適切な利用と放置対策・自転車駐車場の整備の方向性を示すこととすることを目的とする。この計画は、自転車駐車場の整備の方向性を示すこととすることを目的とする。



・役割

○この計画は、区の自転車施策を実施するにあたっての判断根拠となります。

【参考】豊島区基本構想・基本計画（抜粋）

施策（7-③） 交通安全対策の推進



目指す姿

○交通安全の気運醸成と、歩行者や自転車の道路交通環境の整備が進み、安全で快適に移動できるまちとなっている。

現状・課題

公民連携で進める交通安全

- 区は警察や関係団体と連携・協力し、交通安全上、必要不可欠な路面標示、カーブミラー等を配置するとともに、春と秋の交通安全運動やキャンペーンを行っていますが、依然として、区内で多くの交通事故が発生し、その約半数は自転車乗用中の事故です。
- 交通事故を減らし、死者をゼロにするため、電動キックボード等の新たなモビリティの注意喚起に努め、特に子どもや高齢者に対する啓発を進める必要があります。

老朽化が進む駐輪場

- 救急活動への妨げや、交通事故の要因にもなる自転車の放置を防ぐ区立駐輪場は、老朽化が進み、自転車の大型化や電動化への対応が不足しています。このため区民ニーズを捉え、誰もが使いやすい施設へ整備する必要があります。
- また、自転車を活用して楽しい毎日を過ごせる、きっかけづくりが必要です。

取組方針

新たなモビリティに対応した交通安全の機運醸成

- 国や東京都、警察と共に、地域に根差した効果的な交通安全対策を推進します。
- 年間を通じて、警察、関係団体、学校、鉄道事業者、地元企業等と連携・協力し、電動キックボード等の新たなモビリティにも対応した交通安全の普及啓発に取り組みます。
- 子育て世代、高齢者向けの研修会を開催し、交通ルールの遵守・マナー向上、自転車損害保険等の加入や、高齢者の自動車運転免許の返納を呼びかけます。
- 自転車交通事故で死亡した方の多くは、頭部を損傷していることから、自転車用ヘルメットの着用を促すため、全年齢対象の購入補助制度の活用を呼びかけます。
- 来街する外国人にも交通ルールやマナーを理解してもらうため、多言語を用いて、冊子や区ホームページ、SNSによる情報発信を行います。

誰もが使いやすい駐輪場の整備

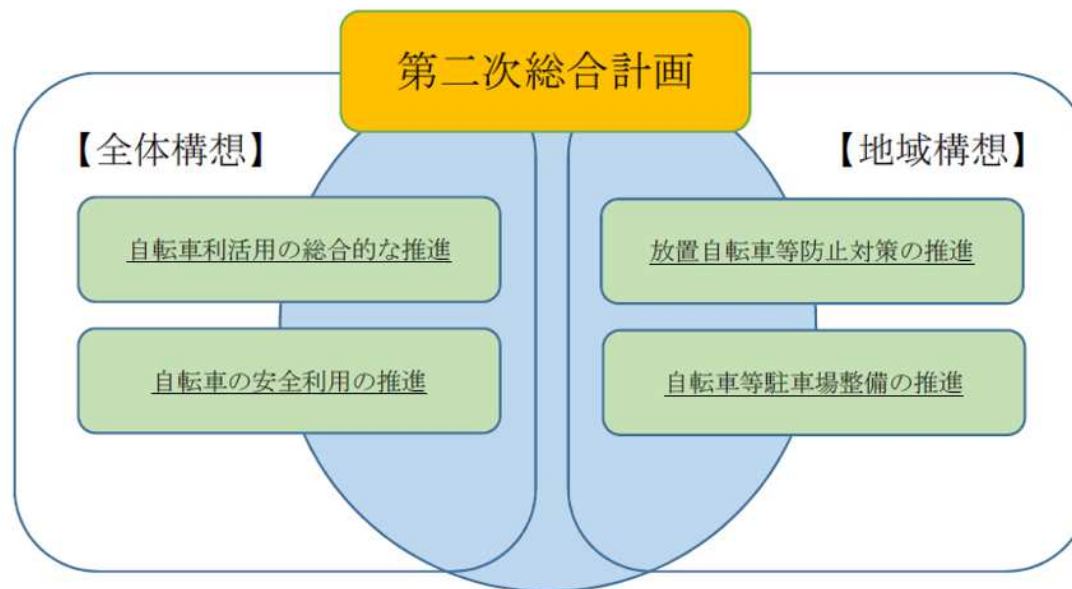
- 駐輪場は、自転車の大型化や電動化に対応し、誰もが使いやすい施設として再整備を進めます。また、放置自転車の多い地域周辺のビルテナントや店舗等に放置防止の協力を促し、自転車の短時間放置を抑制します。
- 安全・安心な自転車（民間シェアサイクルを含む）の活用を促進して、区民の健康と暮らしの質の向上、日常生活の快適さや、活動範囲の拡大につなげます。

【施策の効果を表す代表的な指標】

指標		現状値	目標値				
		2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度	2029年度
成果指標	区内の自転車乗用中の交通事故発生件数【件／年】	307 (2023年)	300 (2024年)	290 (2025年)	280 (2026年)	270 (2027年)	260 (2028年)
成果指標	交通安全研修会（子育て世代・高齢者研修会）等への参加人数【人】	1,037 (2023年度)	1,045	1,050	1,055	1,060	1,065

【報告】（１）豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画

・ 広域と地域からの視点



※地域構想の地域とは駅周辺エリアを指す。

・ 基本理念

- ・ 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

「健康的で、環境にやさしい、自転車に乗ろう！！」

～自転車は正しく利用して、安全・安心なまち豊島区を楽しもう～

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

①自転車利活用の総合的な推進（全体構想）

【将来像】

自転車の走行空間を確保し、自転車の利活用を図ることで、成熟した都市の魅力や生活の豊かさを実感でき、環境に配慮した交通体系が実現していること。

【10年後の目標】

持続可能な発展を支える、人や環境にやさしい交通体系を実現することにより、豊島区が快適で利便性の高い都市となるよう努める。

施策№	取組	主な実施事業や成果
1－1	連続した安全で快適な自転車走行空間の確保	「豊島区自転車走行環境計画」に基づき、国道、都道、区道等の自転車走行空間を連続させるべく、自転車の車道通行を基本に、「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」を推進し、予算の範囲内で整備した。（次ページ参照）
1－2	シェアサイクル等の活用検討	区は、区民の健康志向の高まりやライフスタイルの変化を踏まえ、民間敷地を活用し、事業者のシェアサイクルが普及するよう促してきました。既に民間事業者が約300箇所、2,200台を超え事業展開を行っている。
1－3	自転車利用の促進	自転車各種イベント、楽しむ機会の創出については、未実施。
1－4	撤去自転車のリサイクル事業の継続・推進	撤去自転車を整備したうえ海外無償譲渡、法務省所管の島根あさひ社会復帰センターとの協力事業は一定の効果をあげ終了。 撤去自転車を、自転車商組合を通じて、各店舗にて整備したうえで、再生自転車として販売を行う。

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

②自転車の安全利用の推進（全体構想）

【将来像】すべての自転車利用者が、その利用にあたっては道路交通法等法令や区条例を遵守することにより、歩行者と自転車通行の安全を確保されること。その結果、区民や来街者が「安全・安心」に歩行でき、かつ楽しく自転車を利用できる環境が整ったまちとなること。

【10年後の目標】交通事故発生件数及び死傷者数減少の持続を目指します。

施策№	取組	主な実施事業や成果
2-1	学校等の教育機関による小学生、中学生、高校生、大学生等への交通安全教育	①新年度開始前に区立小中学校で、自転車安全利用教室支援品（テキストブック、安全グッズ等）を配布。 ②警察と連携し、年2～3中学校にてスケアード・ストレイト授業開催。
2-2	企業による従業員への交通安全教育	区ホームページにより警視庁等制作の交通安全教育研修動画を紹介。
2-3	自転車販売店による自転車購入者への交通安全教育	自転車利用安全五則等のパンフ等を配布。
2-4	区・保育園・幼稚園による保護者への交通安全教育	区立保育園・幼稚園に、交通安全ぬりえを配布。
2-5	町会等の地域コミュニティによる高齢者への交通安全教育	区民ひろばにおいて警察と協働で高齢者交通安全研修会を実施。
2-6	警察による自動車運転免許更新者等への交通安全教育	区と警察署合同で春と秋の交通安全運動期間前に運転者講習会を実施。
2-7	世代別交通安全教育	ライフステージに即した交通安全教育の実施を検討したが、年代別は未実施。
2-8	交通安全区民のつどい	秋の交通安全運動前に区と区内3警察署及び交通安全協会と合同で開催。
2-9	自転車安全点検教育	未実施。

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

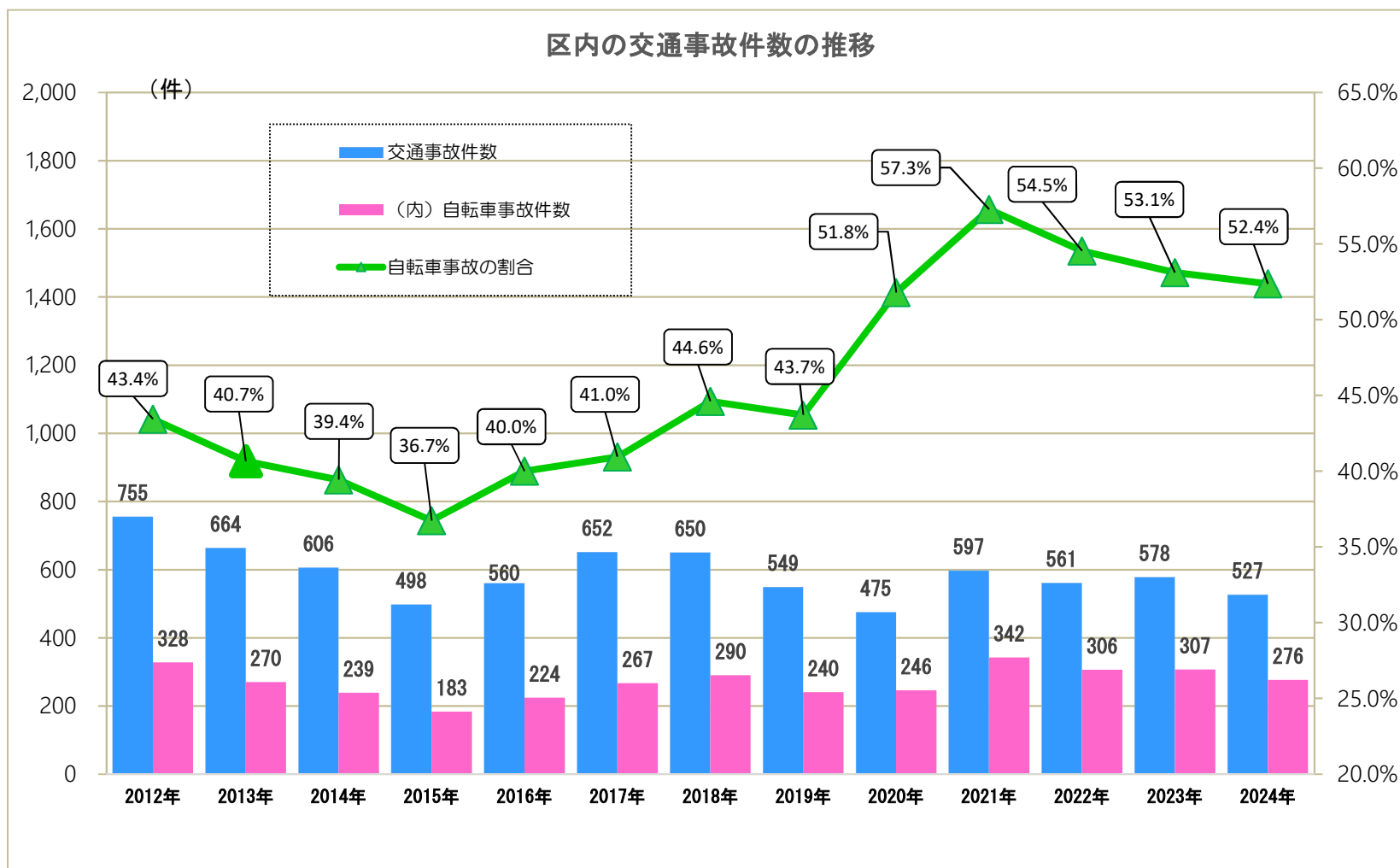
②自転車の安全利用の推進（全体構想）

施策№	取組	主な実施事業や成果
2－10	自転車保険の周知	令和2年（2020年）4月より、自転車損害賠償保険等への加入が義務化により、交通安全キャンペーンや自転車用ヘルメット普及啓発時に、あわせて周知活動を行う。
2－11	小学校通学路、高齢者施設等周辺道路の安全点検	①区立22小学校で毎年7～8校実施。 ②高齢者施設等周辺道路等の安全点検の実施は、別所管で実施。 ③職場体験学習（特に放置自転車対策）は、放置自転車対策事務所閉鎖に伴い休止となる。
2－12	注意喚起看板等の設置	交通安全運動などを通じて要望場所を確認し、警察署と協議のうえ、注意喚起の電柱幕等を設置。
2－13	スクールゾーンの設置、法定外路面表示	年1回区内3警察署の要望を集約し、現地確認のうえ優先度の高いものから順に年2～6箇所ずつスクールゾーンの舗装工事を行う。
2－14	自転車安全利用啓発	①ウイロードについて、毎月1回、警察と連携し、交通安全ボランティアと一緒に自転車安全利用啓発活動を実施。 また、業者に委託し週3回交通安全街頭指導を実施。 ②週3回池袋駅周辺の道路を巡回し交通安全街頭指導を実施。
2－15	区報、ホームページ、CATV等の活用	としまテレビの生放送に警察署員または区職員が出演し、等交通安全啓発に関する情報を発信。 年間を通じて、電動キックボードをはじめとする、交通ルールの遵守とマナー向上の啓発として、活用実施。 ※電動キックボード、モペット、新たなモビリティ、多言語対応。

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

●交通事故件数の推移

自転車事故の件数と事故に占める割合は、平成27(2015)年までは減少を続けたが、平成28(2016)年から平成30(2018)年は増加傾向にあった。令和元(2019)年にはまた減少に転じたが、令和2(2020)年以降5割を超えている。



【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

③放置自転車等防止の推進（地域構想） ～放置防止マナー・ルール啓発、放置自転車撤去～

【将来像】すべての自転車利用者が、路上に自転車を放置することなく自転車駐車場等に適切に駐輪することにより、歩行者通行の安全が確保されること。その結果、区民や来街者が「安全・安心」に歩行でき、かつ楽しく自転車を利用できる環境が整った街となること。

【10年後の目標】駅周辺の自転車等乗り入れ台数に対する放置自転車等台数の割合【放置台数／（放置台数＋自転車駐車場利用台数）】を3%に減らすことを目標としつつ、より最小の経費で効果的な撤去を推進する。また、集客施設等に起因する短時間放置の自転車抑制に努める。

【放置自転車防止の徹底】

施策No	取組	主な実施事業や成果
3－1	放置自転車等対策クリーンキャンペーン	地元企業、町会、商店会等とともに、放置防止を呼び掛ける広報活動を行う。
3－2	巡回指導員による「放置防止及び自転車駐車場利用」の啓発	17駅及びサンシャインシティ周辺で放置防止や駐輪場利用の呼びかけを行う。
3－3	効果的な撤去の実施	放置自転車の多い駅・時間帯を中心に警告・撤去活動を行い、放置状況に合わせ、撤去時刻等の見直しも行っている。 あわせて、放置自転車が多い夕方や夜間、休日の撤去を強化している。
3－4	原因者負担の適正化	現在の撤去保管手数料は自転車 5,000 円、原付 8,000 円であるが、撤去保管にかかるコストに見合う撤去保管手数料の適正な金額を検討したが、金額変更は行わなかった。
3－5	保管所の集約、適正な管理運営	平成29年度に1保管所を廃止した。その後、適正な収容台数を維持している。（4保管所、収容台数合計2,160台）

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

③放置自転車等防止の推進（放置自転車撤去）

【放置自転車防止の徹底】

施策№	取組	主な実施事業や成果
3－6	返還事務の効率化	①警視庁と連携し、返還事務を行っている。 ②現在は複数回撤去対象者のみを対象とした啓発は行っていない。 ③令和6年9月に電算システムの入替え更新を図り、事務作業の効率化を図る。
3－7	放置禁止区域の指定	放置禁止区域の変更は行わなかった。
3－8	放置禁止以外の放置防止	①条例に基づき、放置禁止区域外の放置自転車の撤去を行っている。 ②私有地内自転車の自己責任による処分の啓発を含め、問合せがあった場合は、その対応方法を回答している。
3－9	短時間放置が目立つ集客施設に対する個別協議	①短時間放置が目立つ集客施設等に対し、自転車駐車場設置や放置解決手法等、個別協議を行う。 ②自転車駐車場設置事業者に対し、自転車関連施策協力者として表彰等を行う計画だったが、現体制では予算化など実施できなかった。 ③附置義務自転車駐車場案内等への都度掲載を依頼した。
3－10	附置義務自転車駐車場設置事業者に対する指導等	①全ての道路に面した壁面に自転車駐車場の位置、経路、運用、その他の利用に関し必要な事項表示を義務付けたが、建物の景観上すべての道路面に必要事項表示することは、個別案件として義務付けられないケースもあった。 ②附置義務駐輪場への立ち入り検査を複数回実施。

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

③放置自転車等防止の推進（自転車駐車場の効果的利用方法について）

【自転車駐車場の効果的利用方法の検討】

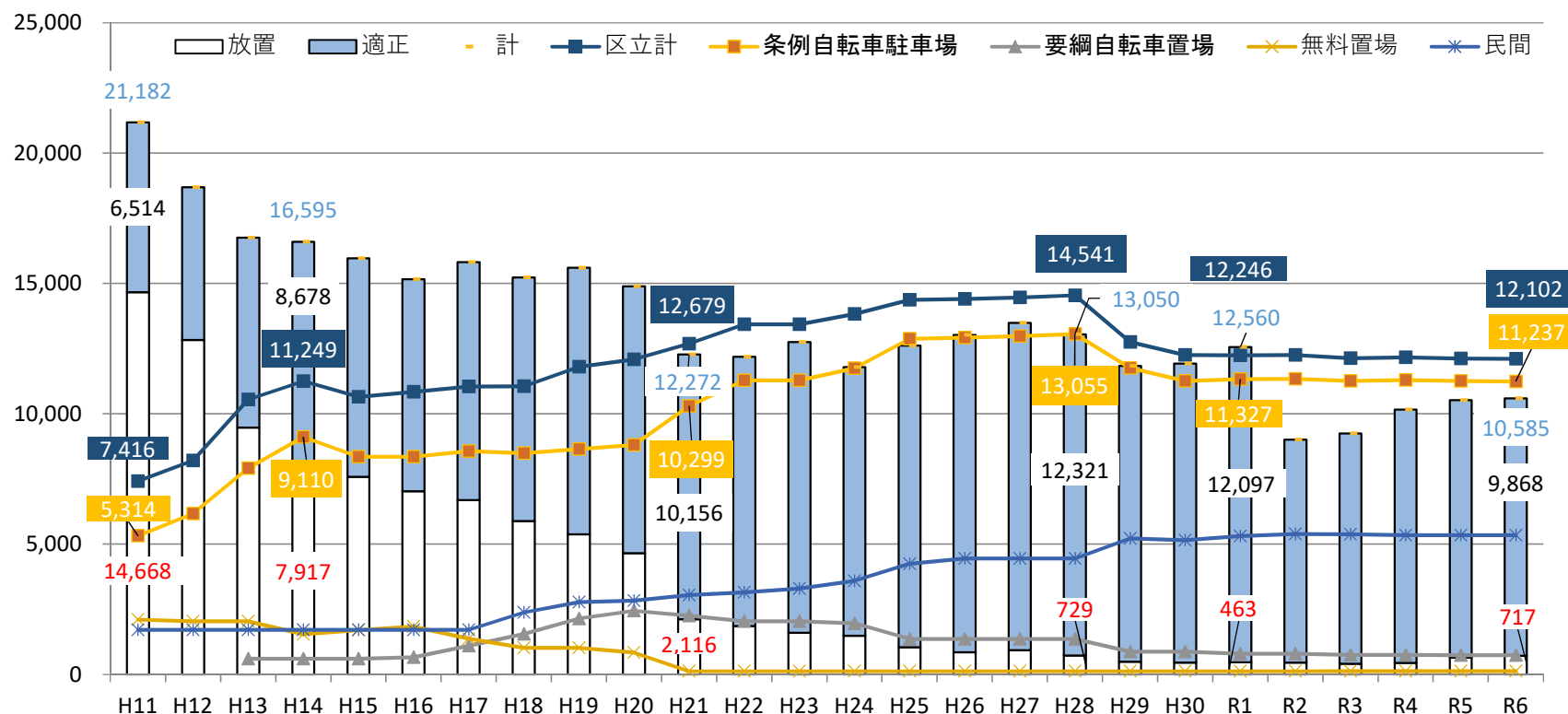
施策№	取組	主な実施事業や成果
3-11	自転車駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化	定期利用者の優先順位を明確化した。 （順位１） 身体に障害があり、日常生活を営むに当たり自転車等の利用を欠かすことができない者。 （順位２） 豊島区の区域内に住所を有し、又は勤務先若しくは通学先を有する者。 （順位３） 区内に住所を有しない者のうち、駐車場の最寄りの駅から住所までが、規則で定める距離以上離れている者。
3-12	ICT等を活用した自転車駐車場への誘導等	①ICT未活用だが、放置自転車等対策キャンペーンによる利用誘導を行う。 ②ICT未活用だが、撤去後の問い合わせ等で自転車駐車場のご案内を行う。 ③東京都や民間地図サービス事業者への情報提供を行う。
		①自転車駐車場の満空表示をほぼリアルタイムでWEB上に掲示し誘導は、指定管理者が運営する駐輪場の一部で実施。 ②道路管理者、交通管理者と協議し、自転車駐車場へのピクトグラム（路面表示）を用いて誘導できなかった。
3-13	効率的自転車駐車場運営の検討	①指定管理者導入推進等による効率的な運営の継続を進めている。
		②自転車駐車場から駅までの距離や、利便性に応じた利用料金の設定検討は未実施。
		③地域特性を踏まえた開場時間設定の検討は指定管理者を交えて検討済。
		④自転車駐車場の利用状況に応じて駐輪区画の見直しを行っている。指定管理者が管理運営する自転車駐車場の一部において、自転車の大型化や電動化による区画の見直しを検討している。

【報告】（２）第二次総合計画における事業成果

④自転車等駐車場等の整備の推進（地域構想）

【将来像】 乗り入れ台数に対応できる収容台数を満たした自転車等駐車場を整備提供することにより、自転車利用者が、路上に自転車を放置することなく自転車等駐車場に適切に駐輪することにより、歩行者通行の安全が確保されること。その結果、区民や来街者が「安全・安心」に歩行でき、かつ楽しく自転車を利用できる環境が整った街となること。

【10年後の目標】 乗降客数が増加する駅の周辺地域については、自転車乗り入れ台数に対して収容台数が不足していることから自転車等駐車場の整備を進め、収容台数不足を解消する。また、老朽化した設備を改修更新等含めて、より利用しやすい施設の整備を進める。



【報告】（３）近年の自転車環境の変化（形状）

自転車資料：パナソニック自転車ホームページより

第二次計画時に想定された一般的な自転車

1. タイヤサイズ26インチ
2. 重量20～23kg
3. 電動アシスト車は少数
4. 子供乗せ車は少数

リチウム
バッテリー
高性能化

第三次計画時に想定される一般的な自転車

1. タイヤサイズ20インチも
⇒小径化によりタイヤ幅
が太くなる。
2. 重量30～35kg
3. 電動アシスト車が大半
4. 子供乗せ車には前後に
シート設置

・立体駐輪場（重量増）
・二段ラック上下段
・タイヤ幅の合わない
電磁ラック
には、**駐輪できない**

一般車タイプ

- ・タイヤサイズ 26インチ
- ・重量 22キログラム



電動アシスト車 一般車タイプ

- ・タイヤサイズ 26インチ
- ・重量 28.7キログラム



電動アシスト車 子ども乗せタイプ（前乗せ）

- ・タイヤサイズ 20インチ
- ・重量 32キログラム



電動アシスト車 子ども乗せタイプ（後ろ乗せ）

- ・タイヤサイズ 26インチ
- ・重量 33キログラム

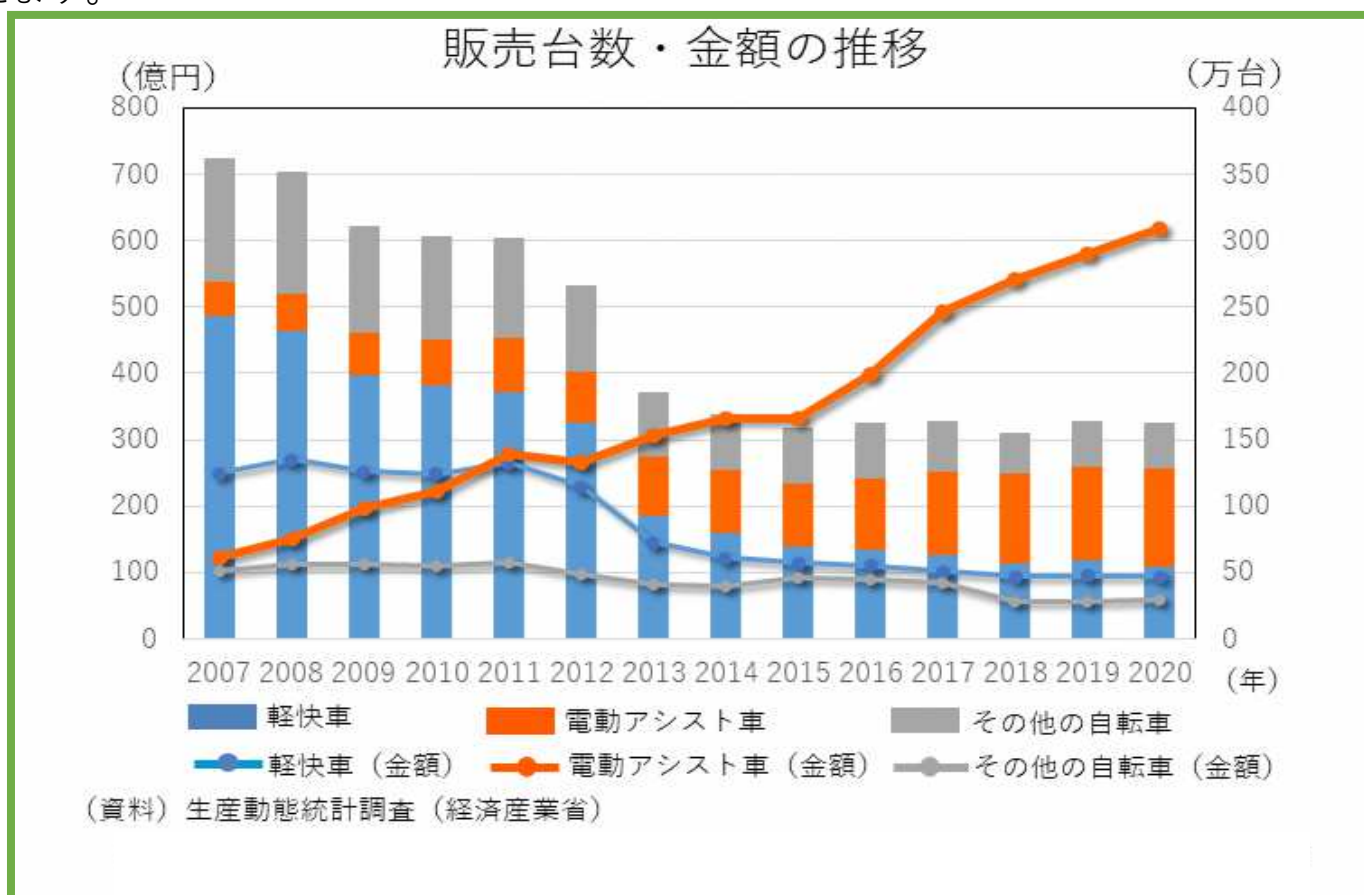


【報告】（３）近年の自転車環境の変化（自転車販売台数推移など）

経済産業省 大臣官房 調査統計グループ 経済解析室HPより（2021年7月28日）

2007年以降の推移を品目別にみていくと、販売数量では、軽快車（いわゆる一般車）、その他自転車（マウンテンバイクやミニサイクル、子供車など）とも減少しており、販売金額では、軽快車は減少、その他自転車は横ばいで推移しつつも近年はやや減少しています。

他方で電動アシスト車は販売数量・金額ともに右肩上がりで推移しており、自転車全体としては販売数量が減少しているものの、販売金額は増加しており、電動アシスト車が活況であることがうかがえます。



【報告】（３）近年の自転車環境の変化（国・都などの動向）

1. 交通安全について（警察庁）

- ・自転車は車のなかま～自転車はルールを守って安全運転～（道路交通法改正など）

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/info.html>

- ・自転車の安全利用の促進

（自転車安全利用五則、ペダル付き原動機付自転車、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン）

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/index.html>

- ・「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」（2024年10月30日開催）

<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/index.html>

2. 自転車の利活用について（国土交通省）

- ・自転車活用推進本部

<https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/>

- ・自転車活用推進計画

https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/

- ・安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（2024年6月改定。久保田副会長、北方委員）

https://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_001815.html

<https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/pdf/guideline.pdf>

3. 東京都の動向

- ・自転車活用ポータル

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/portal.html

1. 東京都自転車活用推進計画（都市整備局）

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/katsuyo_suishin.html

2. 東京都の自転車総合対策（生活文化スポーツ局都民安全推進室）

https://www.seikatubunka.metro.tokyo.lg.jp/tomin_anzen/

3. 自転車シェアリング（環境局）

https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/management/bycicle_sharing/

4. 東京都の自転車通行空間整備（建設局）

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/road/kanri/gaiyo/jitensya/jitensya.html>

5. 自転車の交通安全（警視庁）

<https://www.keishicho.metro.tokyo.lg.jp/kotsu/jikoboshi/bicycle/index.html>

6. 東京都おすすめ自転車ルート（都市整備局）

https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/bunyabetsu/kotsu_butsuryu/osusume_route.html

【議題】（１）第三次総合計画策定について（策定に向けての視点）

【区基本計画・目指す姿】

交通安全の気運醸成と、歩行者や自転車の道路交通環境の整備が進み、安全で快適に移動できるまちとなっている。

（R8）

第三次豊島区自転車総合計画

（R17）

前期アクションプラン

後期アクションプラン

【４つの視点】

（１）昨今の道路交通法改正に即した交通安全対策の推進。

（２）スポット的短時間放置対策の推進。

（３）駐輪場の老朽化や自転車の大型化対応、区民サービス向上の推進。

（４）自転車用ヘルメット購入費用の一部補助、自転車保険加入の促進。

【ほか想定されるキーワード】

- ・ 付加価値の高い駐輪場（例：バッテリー等の活用）
- ・ DX化推進（例；画像認識AIなどを活用した放置自転車撤去活動の効率化）
- ・ インバウンド対策（例：誰もが理解しやすいピクトグラム）
- ・ 健康や環境事業との連携

今後の予定

【自転車利用実態調査】

- ・令和7年 7月頃まで

【駐輪場劣化度調査】

- ・令和7年12月頃まで

【協議会開催予定】

- ・令和7年 2月 第45回協議会（諮問、現状と課題①）
- ・令和7年 7月 第46回協議会（現状と課題②）
- ・令和7年10月 第47回協議会（施策の方向性）
- ・令和8年 1月 第48回協議会（素案）
- ・令和8年 3月 第49回協議会（答申）

【分科会】

- ・必要に応じて、協議会前に技術的・専門的な視点で開催。

【パブリックコメント】

- ・第48回協議会終了後予定。