
第二次 豊島区

自転車等の利用と駐輪に関する 総合計画（中間見直し）

— 本 編 —

「健康的で、環境にやさしい、自転車に乗ろう！！」

～自転車を正しく利用して、安全・安心なまち豊島区を楽しもう～



SDGs 未来都市としま



豊島区は持続可能な開発目標（SDGs）を支援しています。

令和4年（2022年）4月

豊島区

「第二次 豊島区自転車等の利用と駐輪に関する 総合計画」の中間見直しにあたって



豊島区では、平成16年（2004年）に区民、区議会議員、道路管理者、警察、鉄道事業者、商業施設等の代表者で構成される「豊島区自転車等駐車対策協議会」を設置し、自転車に関する諸課題に取り組んでまいりました。特に、放置自転車対策については、鉄道事業者や道路管理者等の皆様が駐輪場整備に御尽力いただいたことにより、大きな成果を上げることができました。この場をお借りして、関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。

平成28年（2016年）に、「第二次 豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」を策定し、第一次総合計画の3つの基本方針「自転車利用」、「放置自転車防止」、「駐輪場施設整備」に、「自転車利活用の総合的な推進」を加え、様々な施策を展開してきました。第二次総合計画に基づく新たな施策として、「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」を基本目標に、自転車走行空間の整備を開始しました。

この間、自転車を取り巻く環境は大きく変化しました。コロナ禍における生活様式の変容は、通勤や配達目的等の自転車利用のニーズの高まりをもたらしました。その一方で、交通事故全体に対して自転車乗用中の事故が占める割合は増加傾向にあり、自転車の安全利用に対する取り組みは重要度を増しています。

また、2015年に国連サミットで採択されたSDGsは大きな広がりを見せ、世界規模で誰一人取り残さない社会の実現を目指し、諸課題の解決に向けて取り組まれています。令和2年（2020年）に、区はSDGsの達成に貢献する自治体として、内閣府より「SDGs未来都市」に選定されました。総合計画の基本理念やスローガンは、SDGsの取り組みと方向性を同じくするものであり、脱炭素社会への注目が高まる中、環境にやさしく、健康的な乗り物である自転車の利活用を一層推進し、持続可能な社会の実現を目指してまいります。

第二次総合計画の後期を迎えるにあたり、中間見直しを行い、自転車に関する諸課題の解決に向けて再スタートを切ります。計画で示した諸施策を着実に推進するために、更なる努力を重ねてまいります。

最後に、計画の中間見直しにあたり、御尽力いただいた協議会の委員の皆様をはじめ、御意見を寄せくださいました団体、区民の皆様には厚く御礼申し上げます。

今後とも本区の自転車対策に一層の御理解、御協力をお願い申し上げます。

令和4年（2022年）4月

豊島区長 高野之史

目次

第1章 自転車等の利用と駐輪に関する総合計画の策定

- 1. 策定の背景・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 2
- 2. 位置づけと役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 5
 - (1) 位置づけ
 - (2) 役割
- 3. 構成と策定の基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 8
 - (1) 広域と地域からの視点による構成
 - (2) 自転車を通じたまちづくりへ、基本理念と目標を明確に
 - (3) 地域における「個別目的」を明らかにし、地域の皆さんと一緒に課題解決
 - (4) 政策連携と協働により、歩行者と自転車が共存するまちづくりの推進
 - (5) 「SDGs 未来都市」として、総合的な自転車施策の展開
- 4. 目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 11

第2章 自転車を取り巻く環境(第二次総合計画前期終了時点の現状)

- 1. 自転車利用にあたっての課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 14
- 2. 自転車の交通ルール・マナーと交通事故の現状・・・・・・・・・・・・ P 16
- 3. 放置自転車に関する現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 19
- 4. 自転車等駐車場整備に関する現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 21

第3章 計画の基本的理念

- 1. 基本的理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 24
- 2. 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 24
 - (1) 自転車利活用の総合的な推進
 - (2) 自転車の安全利用の推進
 - (3) 放置自転車等防止の推進
 - (4) 自転車等駐車場整備の推進

第4章 基本的理念を具体化するための自転車施策の内容

1. 推進体制および施策の体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 28

- ・計画の推進体制
- ・施策の体系

2. 施策の内容・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 30

(1) 自転車利活用の総合的な推進（全体構想）

- ・【将来像】
- ・【10年後の目標】
- ・【具体的な施策】

●豊島区にふさわしい自転車の利活用

- 1-1 連続した安全で快適な自転車走行空間の確保
- 1-2 シェアサイクル等の活用検討
- 1-3 自転車利用の促進
- 1-4 撤去自転車のリサイクル事業の継続・推進

(2) 自転車の安全利用の推進（全体構想）

- ・【将来像】
- ・【10年後の目標】
- ・【具体的な施策】

●自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発

①交通安全教育について

- 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
- 2-2 企業による従業員への交通安全教育
- 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
- 2-4 区・保育園・幼稚園による保護者への交通安全教育
- 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
- 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
- 2-7 世代別交通安全教育
- 2-8 交通安全区民のつどい
- 2-9 自転車安全点検教育
- 2-10 自転車保険の周知

②道路等安全点検・注意喚起等について

- 2-11 小学校通学路、高齢者施設等周辺道路の安全点検
- 2-12 注意喚起看板等の設置
- 2-13 スクールゾーンの設置、法定外路面表示
- 2-14 自転車安全利用街頭啓発
- 2-15 区報、ホームページ、CATV等の活用

(3) 放置自転車等防止対策の推進（地域構想）

・【将来像】

・【10年後の目標】

・【具体的な施策】

●放置自転車防止の徹底

①放置防止のためのルール・マナーの啓発について

3-1 放置自転車等対策クリーンキャンペーン

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

②放置自転車撤去について

3-3 効果的な撤去の実施

3-4 原因者負担の適正化

3-5 保管所の集約、適正な管理運営

3-6 返還事務の効率化

3-7 放置禁止区域の指定

3-8 放置禁止以外の放置防止

3-9 短時間放置が目立つ集客施設に対する個別協議

3-10 附置義務自転車駐車場設置事業者に対する指導等

●自転車駐車場の効果的利用方法の検討

③自転車駐車場の効果的利用方法について

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

3-12 ICT等を活用した自転車駐車場への誘導等

3-13 効率的自転車駐車場運営の検討

(4) 自転車等駐車場整備の推進（地域構想）

・【将来像】

・【10年後の目標】

・【具体的な施策】

4-1 各駅周辺の自転車等駐車場整備

4-2 条例による附置義務制度の見直し

4-3 鉄道事業者の講ずる措置

4-4 道路管理者の講ずる措置

各駅周辺の自転車等駐車場整備方針一覧

第1章

自転車等の利用と駐輪に関する 総合計画の策定

1. 策定の背景

(自転車等の利用と駐輪に関する総合計画の策定経緯)

豊島区（以下、「区」という。）では、自転車利用の急増に伴い、池袋駅や巣鴨駅をはじめとする駅周辺に大量に発生した放置自転車に対応するため、「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」を、また区立自転車駐車場の管理運営等を定めた「豊島区立自転車等駐車場条例」を昭和 63 年（1988 年）4 月 1 日施行いたしました。

しかしながら、池袋という都内有数のターミナルを中心に鉄道交通網の発達した超過密都市であるとともに、池袋副都心の外周には住宅地が隣接区まで広がる地域特性を有しているため、区は放置駐輪対策を進めるも、毎日多くの自転車利用者が鉄道輸送サービスを求めて駅に殺到し、その過程で大量の放置自転車が駅周辺に集積が繰り返された結果、平成 11 年（1999 年）には、池袋が全国ワースト 1 位、巣鴨が同 4 位という不名誉な記録を残しました。このような状況のなか、鉄道事業者には、平成 5 年（1993 年）に改正された自転車法（自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律）において、自転車駐車場の整備等の協力義務と撤去等の努力義務が課せられ、「単なる協力者として受動的に対応するのではなく、放置自転車問題の解決に自らも主体的に取り組むべきこと」と要請されました（鉄道局長通達）。

そこで区は、鉄道駅周辺における放置自転車等対策の推進を図るとともに、放置自転車の撤去・保管、自転車等駐車場の整備等、放置自転車等対策に要する費用の一部に充てるため、法定外目的税として、区内鉄道駅において旅客輸送を行う鉄道事業者に一定の負担を求める「放置自転車等対策推進税」を新設することとし、平成 15 年（2003 年）12 月に豊島区議会において本条例が可決され、平成 16 年（2004 年）9 月に地方税法に基づく法定外目的税として総務大臣の同意を受けました。その際、総務大臣から「鉄道事業者との協議を進め、放置自転車を解消するための具体的な対策について総合的な協議・検討を尽くし、その状況を踏まえて課税のあり方について必要な見直しを行うこと」とする意見書が付されました。

区はこれを受けて、「豊島区自転車等駐車対策協議会」において鉄道事業者との協議を積極的に進めた結果、全国で初めて鉄道事業者の協力が具体的かつ大量に盛り込まれた総合計画案が区長に答申され、平成 18 年（2006 年）6 月に「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」（以下、総合計画）として正式に策定されました。そして、この策定を受け総務大臣意見書の趣旨を踏まえ、平成 18 年（2006 年）7 月にこの税条例を廃止したものです。

(第一次総合計画の施策推進)

この計画は、自転車等の利用に伴う諸問題を明らかにし、その適切な利用と放置対策・自転車等駐車場整備の方向性を示すことで、ハード・ソフトの両面から関連施策を推進し、歩行者と自転車の安全で快適な通行を確保し、快適なまちづくりの実現に資することを目的としており、策定より 5 年を経過した平成 23 年（2011 年）4 月には、自転車をめぐる環境の変化と計画内容の進捗状況を検証し「中間見直し」を行い、計画の改定をいたしました。

区はこの間、総合計画に基づき鉄道事業者や道路管理者等の協力を得ながら、平成 27 年（2015 年）

4月現在 6,794 台（総合計画策定当初の目標台数は 6,500 台）の自転車等駐車場の整備を進めるとともに、放置自転車の撤去・啓発活動の強化など、様々な放置自転車対策を推進してきました。その結果、平成 11 年度（1999 年度）には 1 日当たり 14,688 台（東京都統計、毎年 10 月もしくは 11 月の平日・晴天時 11 時ごろ）あった区内の放置自転車は、平成 26 年度（2014 年度）には 854 台まで激減するなど、大きな成果がありました。

（第一次総合計画における鉄道事業者の協力）

上記のような、放置自転車の激減に至るまでには、関係各機関、とりわけ鉄道事業者による協力によるところが非常に大きく、地域ぐるみで放置自転車対策に取り組んできたことは大きな特色です。

なお、鉄道事業者協力による計画に沿った自転車等駐車場整備は以下の通り、

- ・池袋駅周辺では、JR 東日本、東武鉄道、西武鉄道協力により 865 台（原付等 81 台）。
- ・大塚駅周辺では JR 東日本協力により 646 台。
- ・巣鴨駅周辺では、JR 東日本協力により 127 台、東京都交通局協力により 51 台（原付等 2 台）。
- ・東長崎駅周辺では、西武鉄道協力により 600 台。
- ・雑司が谷駅周辺では、東京メトロ協力により 68 台。

となり、合計すると 11 施設 2,357 台（原付等 83 台外数）です。

（第一次総合計画における道路管理者等の協力）

また、道路管理者等の整備協力による自転車等駐車場は利便性が高く、放置自転車対策に大きく寄与しました。

- ・池袋駅周辺では、国道管理者協力により 112 台。東京電力協力により 1,084 台。
- ・大塚駅周辺では、都道管理者協力により 272 台。
- ・巣鴨駅周辺では、国道管理者協力により 191 台。
- ・椎名町駅周辺では、都道管理者協力により 670 台。
- ・要町駅周辺では、都道管理者協力により 427 台。
- ・千川駅周辺では、都道管理者協力により 365 台。

以上のほか、多くの民間自転車駐車が開設され、放置自転車対策は大きく前進しました。

（施策の推進と、社会情勢の変化等による新たな課題）

また、このような状況の中で、次のような課題も浮き彫りになってまいりました。

近年の放置自転車問題としては、通勤・通学の放置自転車が減少した代わりに、夕方から夜間にかけておよび休日の駅周辺ならびに、集客施設周辺等での短時間放置が目立つ状況があります。

また昨今、区内における交通事故件数が減少傾向にある中で、自転車に関与する事故件数は平成 26 年（2014 年）中で 239 件となっており、区の状況は毎年成果をあげ着実に件数が下がっているものの全国に比べて交通事故に占める自転車事故件数の割合は高く、道路交通法に違反した走行が後を絶ちません。そして自転車安全走行についても社会的関心が高まっています。区は第 9 次豊島区交通安全基本計画において、平成 24 年（2012 年）に国際認証を取得したセーフコミュニティの精神に基づき、区民・警察・その他の関係団体等の多様な主体と連携しながら、交通事故を未然に防ぐ安全・

安心な街づくりの推進にも力を入れており、都に先立ち「豊島区自転車の安全利用に関する条例」を平成 24 年（2012 年）9 月に施行いたしました。

加えて、平成 23 年（2011 年）3 月に発生した東日本大震災は、都内においても公共交通機関がマヒし多数の帰宅困難者が発生しました。そこで震災後は利便性が高く環境に優しい交通手段として自転車の価値が再認識され、その利用方法はこれまでの駅への通勤・通学や買い物などの近距離交通手段として利用されている人をはじめ、自宅から通勤・通学先まで自転車で直接移動する人も増加しています。また、健康増進の高まりからレクリエーションの一つとして積極的に自転車に乗られる方も増加しています。あわせて、東京オリンピック・パラリンピックの開催に伴い自転車の走行環境等の変化が想定されます。

(第二次総合計画の策定へ)

このように自転車を取り巻く環境は大きく変化しています。

区は、こうした状況の変化に対応しつつ、将来を見据えた自転車に関連する基本的な指針とするため、平成 27 年（2015 年）の第 26 回豊島区自転車等駐車対策協議会全体会にて区長の諮問を受け、自転車に関連する解決すべき課題を調査協議し、区の自転車対策の総合的・体系的な指針である第二次総合計画を策定することとなりました。

2. 位置づけと役割

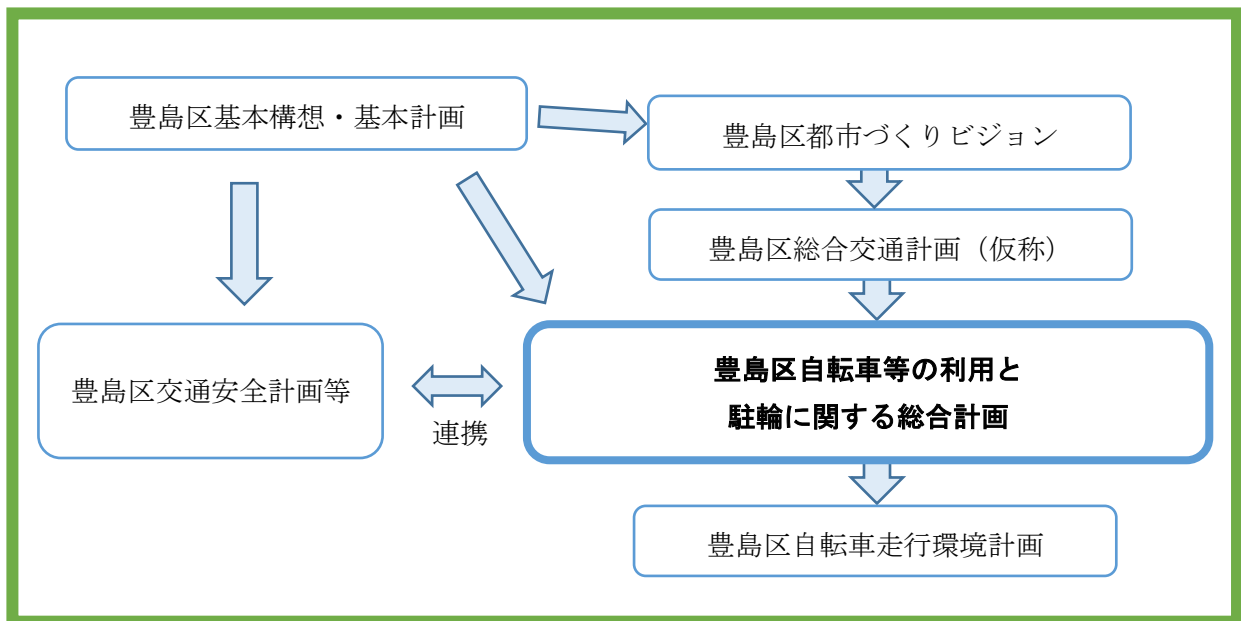
(1) 位置づけ

「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」としての性格を有します。

この計画は、自転車等の利用に伴う諸問題を明らかにし、その適切な利用と放置対策・自転車駐車場整備の方向性を示すことで、ハード・ソフトの両面から関連施策を推進し、快適なまちづくりの実現に資することを目的とします。

また、豊島区基本構想・同基本計画、豊島区都市づくりビジョン、豊島区総合交通計画（仮称）、豊島区交通安全計画等の上位・関連計画等との整合・連携により、安全・安心なまちづくりへの貢献とあわせ、単に自転車等の駐輪対策にとどまらず、その利用に関する総合的な施策の指針を示すものです。

なお、第二次総合計画に基づき、平成30年（2018年）6月に策定した「豊島区自転車走行環境計画」は、自転車走行環境の整備の基本方針や対象路線等を示す計画となっており、総合計画と区別して、進捗管理を行います。



(2) 役割

- この計画は、歩行者・自転車が安全で安心して通行できる道路空間を実現し、人に優しい快適なまちを実現するための方針を示します。
- 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。
- この計画は、上位計画である「豊島区都市づくりビジョン」と連携し、都市政策の推進の一端を担います。
- この計画において区は、自転車を通じて、多様な主体と方向性を共有し、国や東京都、隣接区などの自転車関連施策の連携を推進します。

「自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」で定め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、自転車の安全利用や放置自転車等の問題は「まちづくり」の大きな課題の一つであるという認識のもと、下記のとおり自転車等の利用者、区民、行政や関係団体がそれぞれの立場で主体となって自転車問題を考え、行動し、役割を果たすとともに、互いに緊密な連携を図りながら本計画の実現を目指すものとします。

① 自転車利用者

自転車利用者は、適正ではない自転車利用や放置が通行の障害となり美観を損ねるなど街にもたらす様々な弊害をきちんと認識し、自転車等の利用にあたっては道路交通法等法令や区条例を遵守し、適正に利用するものとする。

② 区民・来街者

区民・来街者は、適正ではない自転車利用や自転車の放置を、個々の自転車利用者の問題でなく地域の課題として自覚を持ち、自ら主体的にその解決に向け取り組むとともに、他の主体と連携して積極的に課題に取り組むものとする。

③ 豊島区

豊島区は、自転車に関する様々な課題を克服すべく、国や都、近隣自治体、区民等、他の多様な主体と連携しつつ、自転車利活用の総合的な推進、自転車の安全利用の推進、放置自転車等防止対策の推進、自転車等駐車場整備の推進等により、自転車に関連する課題に対して総合的に取り組むものとする。

④ 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、主体的に対策を講じるものとする。また、自転車法や改正道路法施行令の趣旨に則り、自転車等駐車場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。

あわせて自転車走行空間の整備については、各主体と連携して取り組むものとする。

⑤ 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に則り、自転車関連の課題克服に向け取り組みを推進する。また、区や関係機関との適切な連携のもとで自転車等駐車場の整備や放置防止の啓発活動等の放置自転車問題等の解決に努め、区が実施する施策に積極的に協力するものとする。

⑥ 警察

警察は交通管理者として、自転車安全教室、自転車街頭点検整備等自転車の正しい利用を促進して自転車事故の防止を図るものとする。また、自転車マナーアップ作戦を継続的に推進し、「自転車安全利用五則」等、自転車の正しい通行方法に関する広報啓発活動を推進するものとする。

また、道路交通法に基づく交通管理者の責務を果たすよう、良好な道路環境の確保に努めるものとする。

あわせて、道路法に基づき道路上の自転車等駐車場の設置につき、区をはじめとする設置主体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。

⑦ 集客施設の設置者および管理者

集客施設の設置者および管理者は、条例に基づき自転車駐車場の附置義務を遵守するとともに、区と連携し、自転車等で施設に来場される方へその適正利用の呼びかけを行い、施設周辺の自転車等の整理、自転車の放置防止施策に積極的に協力するものとする。

あわせて、附置義務適用外の施設についても必要規模の自転車駐車場の設置に努めるものとする。

⑧ 自転車等駐車対策協議会

区は、必要に応じて「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に基づく「自転車等駐車対策協議会」の招集を同協議会の会長に要請し、本計画における事業内容およびその進捗状況につき意見を求め、検証を行うものとする。

3. 構成と策定の基本的な考え方

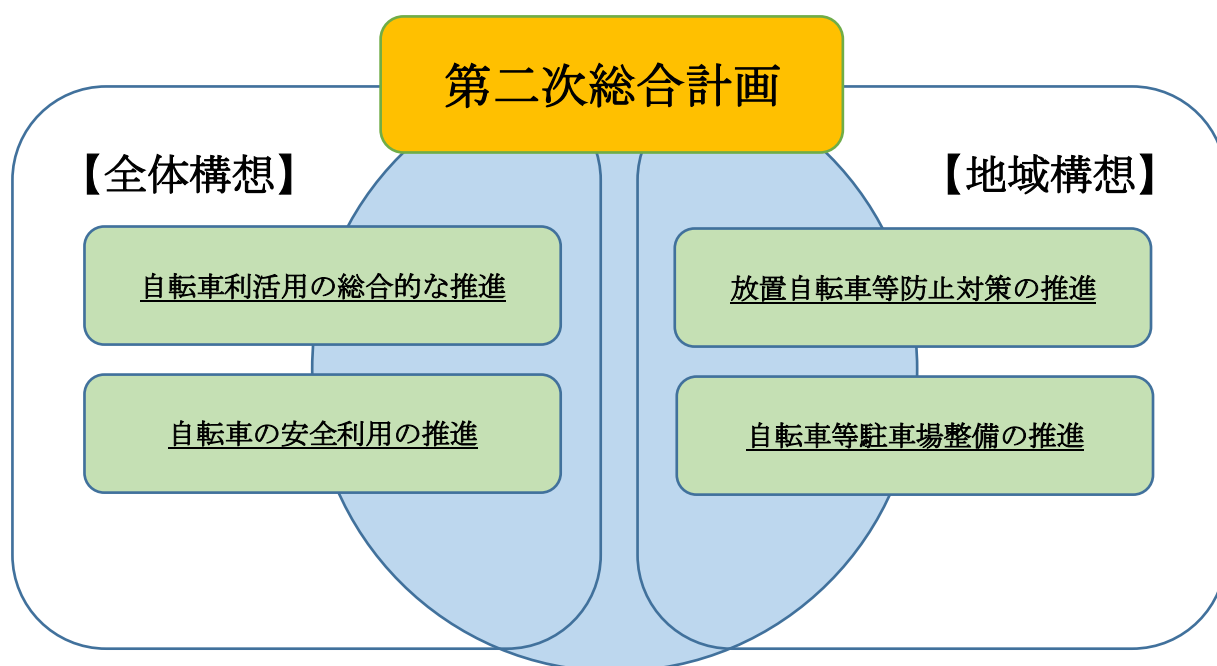
(1) 広域と地域からの視点による構成とします。

上位計画である「豊島区都市づくりビジョン」と同様に、豊島区全体の視点に立った自転車関連の基本方針を示す「全体構想」と、生活に身近な地域における自転車関連の基本方針を示す「地域別構想」の、二つの視点を中心に構成します。

全体構想では、豊島区の現状と特性、国や東京都の自転車関連施策や動向などを踏まえ、区全体に関わる方針を示します。第二次総合計画の策定にあたっては、「自転車利活用の総合的な推進」や「自転車の安全利用の推進」等がこれにあたります。

一方で、地域別構想では、地域特性や地域需要に応じた自転車関連施策を展開していくための基本方針を示します。今回の策定にあたっては、「放置自転車等防止対策の推進」や「自転車等駐車場整備の推進」等がこれにあたります。

自転車はどこへでも移動できる便利な交通手段であるため、今後は二つの視点を併せて自転車関連施策を推進してまいります。



※地域構想の地域とは駅周辺エリアを指す。

(2) 自転車を通じたまちづくりへ、

基本理念と目標を明確にします。

区民・来街者・民間事業者・行政など多様な主体が、自転車を通じてのまちづくりの方向性を共有できるよう、基本理念と目標を明確にします。

基本理念は、

「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」

とし、自転車は道路交通法を遵守し利用すべき交通手段であると区は位置づけ、自転車に関わる者がそれぞれの役割に応じた責務を果たしていくものとします。

そこで、区は以下をスローガンとして、区民へ示します。

「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～

(3) 地域における「個別目的」を明らかにし、

地域の皆さんと一緒に課題解決に努めます。

これまでの総合計画では、自転車利用の急増に伴い、公益性が高いとされる駅周辺に大量に発生した通勤や通学に用いられた自転車の放置に対応するため、これらを区全体の喫緊の課題と捉え、主に「放置自転車等の防止の徹底」と鉄道事業者等の協力の下「自転車等駐車場の整備」等の施策を、強く推進してきました。これらの施策を強力に推進した結果、放置自転車の絶対数および特に平日の午前中における駅至近の放置自転車台数は激減しました。しかしながら、夕方から夜間にかけておよび休日の駅周辺ならびに、集客施設周辺等での短時間放置が目立つ状況があります。

このように個別目的の集客施設等へお見えになる方については、自転車利用者の駐輪目的や集客施設の性格から、行政主体のみで放置自転車の問題解決を図ることは困難になってまいりました。そのため、これまでの全体的な課題解決を重視しつつも、個々の事例や特性に沿った個別目的別への課題解決をより重視する方針とし、区だけではなく放置要因者である集客施設等、多様な主体と協力して課題解決に努めます。

(4) 政策連携と協働により、

歩行者と自転車が共存するまちづくりを進めます。

行政分野の枠組みを超えて「放置自転車等の防止」、「自転車等駐車場の整備」、「自転車の安全利用」、そして「自転車利活用の総合的な推進」の各事業を、これまで活動分野が異なるため接点がなかった様々な主体と政策連携を進め、新たな協働を生み出し事業へ繋げます。

あわせて、行政の視点に立った「区民と区のパートナーシップ」という形だけではなく、都、国、周辺自治体、区民、NPO、鉄道事業者、民間事業者、大学等教育関係など、多様な主体が互いに連携した協働により、歩行者と自転車が共存する広く交通全体を視野に入れたまちづくりを進めていきます。

(5) 「SDGs 未来都市」として、

総合的な自転車施策を展開します。

国は、令和3年(2021年)5月に策定した「第2次自転車活用計画」において、コロナ禍における生活様式・交通行動の変容等を踏まえ、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成等を目標に掲げています。自転車通行空間の計画的な整備の推進等の施策を通じて、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としています。

また、東京都は、令和3年(2021年)5月に改定した「東京都自転車活用推進計画」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位置づけています。誰もが安全・安心・快適に利用できる環境づくりと強靱で持続可能な都市づくりを進める視点から、自転車活用の推進をしていくとしています。

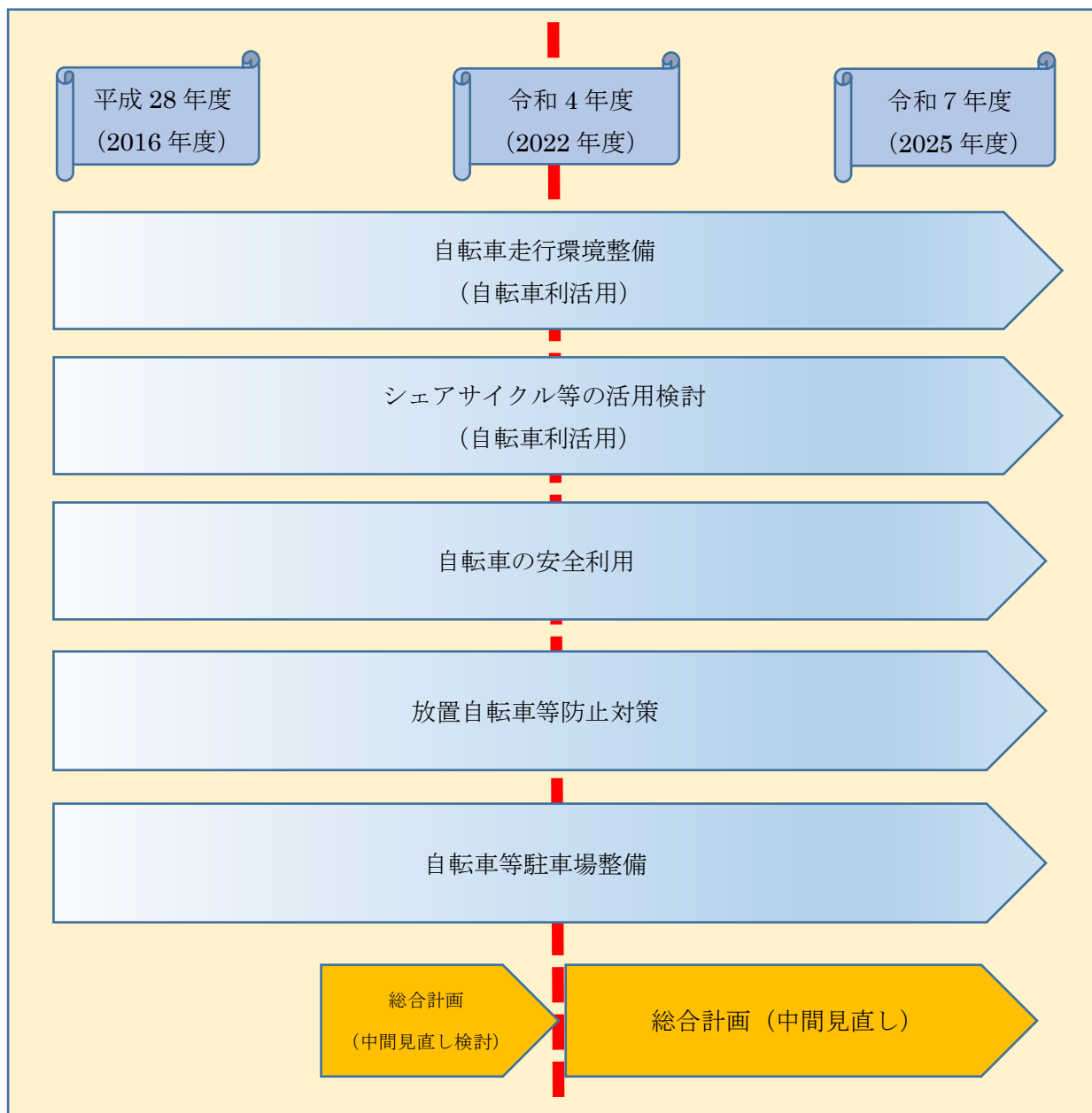
このように国や都が、自転車活用の推進を通じて、持続可能な社会の実現を目指す中で、区は、令和2年(2020年)8月に内閣府より「SDGs 未来都市」に選定されました。総合計画の基本理念やスローガンは、SDGsの取り組みと方向性を同じくするものであり、SDGsの開発目標である「すべての人に健康と福祉を」や「住み続けられるまちづくりを」は、特に関連が深くなっています。脱炭素社会への注目が高まる中、環境にやさしく、健康的な乗り物である自転車の利活用を一層推進するため、総合的な自転車施策を展開し、持続可能な社会の実現を目指します。

そして、コロナ禍での自転車利用の見直し、さらには新常態での移動や暮らし、生業の変化が予想されることから、推進すべき事業や予算等を勘案しつつ、状況変化に応じた動的な対応を一層推進します。

4. 目標年次

将来を見据えた自転車関連施策を推進するため、計画期間は平成 28 年度（2016 年度）から令和 7 年度（2025 年度）までの 10 年間とし、最終年度を目標年次とします。そして、この総合計画の進捗状況を確認しつつ取り巻く環境の変化に的確に対応していくため、国や都等の動向を踏まえ、計画の後期を迎えるにあたり、中間見直しを行うものとしています。

また、社会経済情勢や、都市づくりの動向が大きく変化した場合には、必要に応じて見直してまいります。



第2章

自転車を取り巻く環境

(第二次総合計画前期終了時点の現状)

1. 自転車利用にあたっての課題

区では、昭和 63 年（1988 年）の「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」「豊島区立自転車等駐車場条例」の制定以後、今日に至るまで様々な放置対策事業に力を入れてきました。平成 28 年（2016 年）3 月現在で、自転車駐車場は有料・無料の施設を合わせて 44 か所で 14,401 台分、撤去した自転車の保管所は 5 か所で 5,160 台分、区内ほぼ全駅周辺に放置禁止区域の指定、そして放置自転車等の撤去台数は平成 26 年度（2014 年度）で 33,681 台を数えました。昭和 63 年（1988 年）から平成 30 年度（2018 年度）まで、再生自転車海外譲与自治体連絡会（ムコーバ）により、開発途上国への再生自転車無償譲与は 30 年間に 91 か国に 87,255 台（内、豊島区は 20,285 台）を送りました。また、令和元年度（2019 年度）は自転車駐車場整備センターの協力を得て 2 か国 352 台の無償譲与を行いました。区民向けリサイクル販売についても相当の実績を残してきました。そして、ハード面・ソフト面を併せたこれらの事業には、巨額の経費を負担してきました。

こうした経費投入と併せ本総合計画の策定に基づく事業の計画的実施により、令和 2 年（2020 年）の区内の放置自転車の台数はピーク時の約 30 分の 1 まで減少しました。近年の放置自転車問題としては、通勤・通学の放置自転車が減少した代わりに、夕方から夜間にかけておよび休日の駅周辺ならびに、集客施設周辺等での短時間放置が目立つ状況があります。

「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乗り物です。しかし、豊島区のような過密都市では、道路交通法等の交通関連法規そして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があります。また、自転車の放置は「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気持ちで大量の放置を誘発し、歩行者、特に障害者や子ども、高齢者等のいわゆる「交通弱者」の通行の妨げとなり、まちの美観を損ね、緊急車両の通行や災害時の緊急活動の妨げになるなど、決して無視できない重大な社会問題です。

「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」であり、自転車に関わる者がそれぞれの役割に応じた責務を果たすことが重要です。

しっかり身につけ、自転車の安全利用に努めましょう

自転車の 交通ルール

自転車 安全利用五則



- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

豊島区

豊島区は

自転車用ヘルメットの 購入を補助します！

—高齢者・幼児・児童用自転車ヘルメット購入補助事業—

自転車の事故から頭部を守るため、自転車用ヘルメットの着用を習慣付けましょう。

豊島区では東京都自転車商協同組合豊島支部と協定を結び、SGマーク又はCEマーク付きの自転車用ヘルメットを購入する対象の区民の方に補助を行っています。購入を希望される方は、裏面の店舗へ直接お問い合わせください。

対象者

- ・ 豊島区在住、在園、在学の満13歳未満の幼児・児童の保護者
- ・ 豊島区在住の満65歳以上の区民

割引額

「SGマーク」又は「CEマーク」が付いたヘルメット1個につき2,000円(2,000円未満の場合はその額まで)

※補助対象外
「ななまる」

購入したヘルメットには販売店より配布される「セーフコミュニティ」の反射材シールを貼ってください！



★詳しくはホームページをご覧ください。
<https://www.city.toshima.tg.jp/335/machizukuri/kobai/churinjyo/026240.html>



問い合わせ：土木管理課
03-3981-4856



2. 自転車の交通ルール・マナーと交通事故の現状

【国・都】

我が国の交通事故死者数は、過去最多であった昭和 45 年（1970 年）の 16,765 人から令和 2 年（2020 年）には 2,839 人となり、約 5 分の 1 まで減少しました。また、交通事故負傷者数も、過去最多であった平成 16 年（2004 年）の約 118 万人から令和 2 年（2020 年）には約 37 万人となり、約 3 分の 1 まで減少しました。（「警察庁：令和 2 年中の交通事故発生状況について」より）

これまで、警察庁は道路交通法を改正し、自転車の歩道通行要件の見直し、自転車に対する街頭指導強化のための規定や児童・幼児のヘルメット着用にかかる規定の整備を行うとともに、自転車の通行空間の確保、交通安全教育、指導取り締まりを推進してきました。

しかし、自転車利用者の交通ルール遵守意識は十分に浸透せず、ルール・マナー違反に対する声が後を絶たなかったことから、警察庁においては、平成 23 年（2011 年）10 月、交通局長通達「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」を発出し、自転車対策に取り組むこととしました。

また、都内では、令和 2 年（2020 年）に全ての交通事故に占める自転車事故の割合は約 44.6% であり、全国平均の約 21.9% と比べ高い状況となっています。

【豊島区】

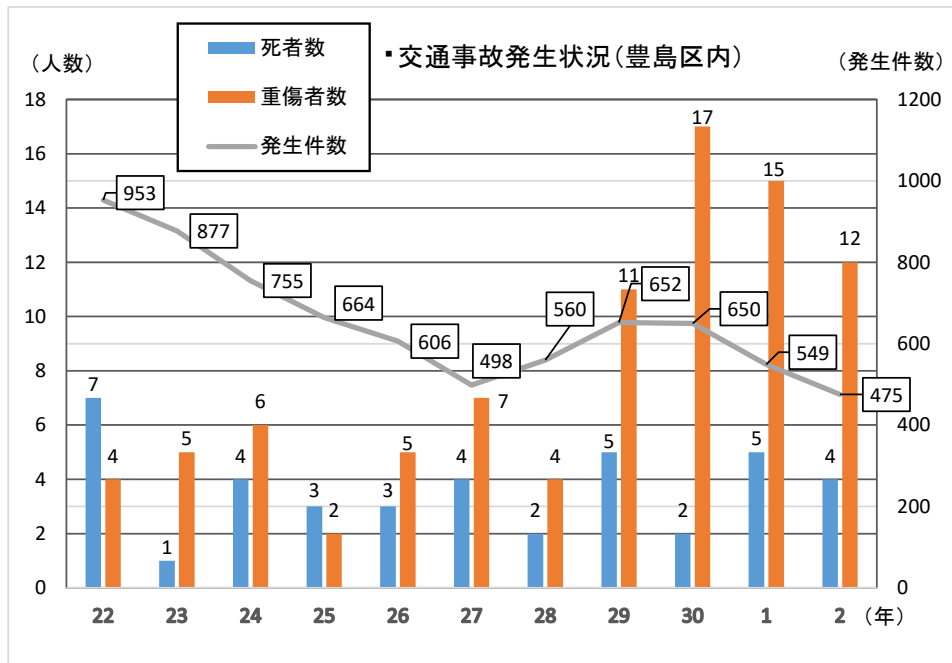
交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法に基づき、昭和 49 年（1974 年）以降、10 次にわたり「豊島区交通安全計画」を策定し、豊島区及び関係行政機関等が一体となって、各種の施策を実施してきました。

その結果、令和 2 年（2020 年）の交通事故発生件数は 475 件で、平成 13 年（2001 年）の交通事故発生件数 1,885 件と比較すると、約 4 分の 1 までに減少しました。

自転車の利用者層は幼児から高齢者まで幅広く、利用範囲も広がっています。これに伴い自転車乗用中の交通事故も増加し、令和 2 年（2020 年）中の自転車事故発生件数は 246 件で全体の事故発生件数に占める割合は 51.8% となっています。自転車事故の死傷者数は 191 人で、歩行者の 115 人や普通乗用車の 78 人より多く、全体に占める割合は 36.8% となっています。内訳として、年齢別による事故分析では 30 歳台を中心に事故が多く、ついで 20 歳台と 40 歳台が多くなっています。このように自転車が関係した事故が最も多くなっていると同時に、区に寄せられる「区民の声」等には自転車利用者に対して放置自転車を含めた交通ルールやマナーの遵守を強く求めるご意見が多数あります。

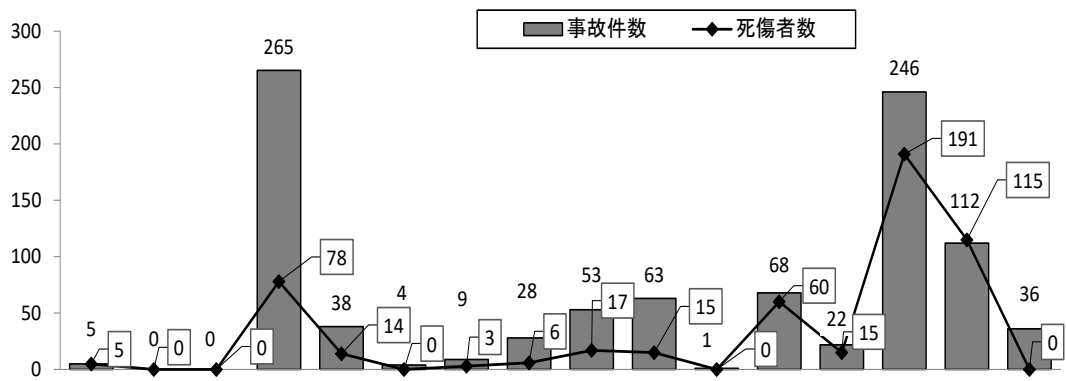
このため、平成 24 年（2012 年）9 月に「豊島区自転車の安全利用に関する条例」を施行し、自転車利用者に対して、交通ルールやマナーを守ることに重点を置いた普及啓発活動、特に「自転車安全利用五則」の周知・徹底を進め、「セーフコミュニティ」の理念の下、交通事故を未然に防ぐ安全・安心な街づくりの推進に力を入れています。

また、「SDGs 未来都市」として、SDGs のターゲットの 1 つである交通事故死傷者数の減少に向けて、普及啓発活動の推進や自転車走行空間の整備に一層取り組みます。



出典:「東京の交通事故」(警視庁交通部発行)による
 コメント:事故発生件数は毎年減少傾向にある。令和2年(2020年)は4人の方が死亡する事故が発生した。

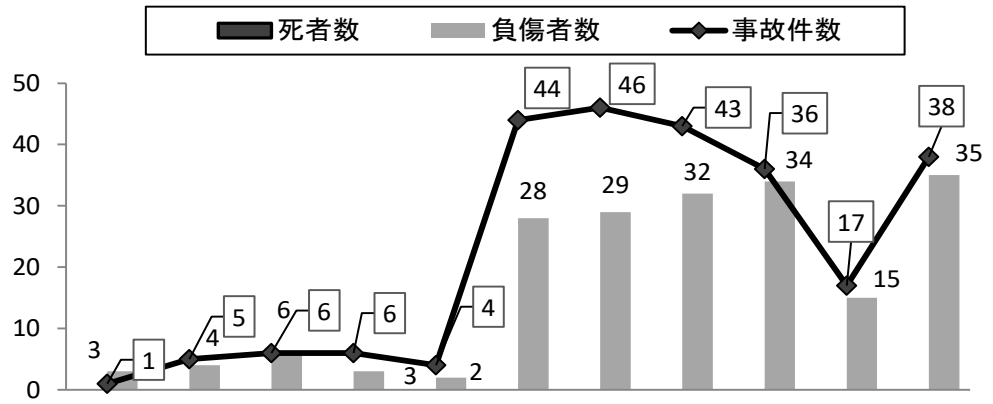
・令和2年(2020年)中の当事者別死傷者数(豊島区内)



項目	合計	乗用車					貨物車					特	二輪		自転車	歩行者	その他	
		大型車	中型車	準中型車	普通車	軽自動車	大型車	中型車	準中型車	普通車	軽自動車		自動二輪	原付				
当事者件数	950	5	0	0	265	38	4	9	28	53	63	1	68	22	246	112	36	
内訳	第1当事者	475	3	0	0	199	27	4	7	21	38	47	1	22	10	82	6	8
	第2当事者	475	2	0	0	66	11	0	2	7	15	16	0	46	12	164	106	28
死傷者数	519	5	0	0	78	14	0	3	6	17	15	0	60	15	191	115	0	
内訳	死者数	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0
	重傷者数	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	5	0
内訳	軽傷者数	503	5	0	0	78	14	0	3	6	17	15	0	59	14	185	107	0

※自転車乗用中に交通事故に遭遇し、死傷した人が191人で全体の36.8%となっている。次いで歩行者の死傷者が115人、普通乗用車の死傷者が78人と続いている。

令和2年（2020年）中の自転車事故の状況（豊島区内・年代別等）



年齢層	合計	幼・園児	小学生	中学生	高校生	未成年	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	高齢者
事故件数	246	1	5	6	6	4	44	46	43	36	17	38
死者数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
負傷者数	191	3	4	6	3	2	28	29	32	34	15	35

※区内等の交通事故発生状況（令和2年版）より

3. 放置自転車に関する現状

これまで、全国で放置自転車を防止するため自転車等駐車場整備を主に進められてきました。

全国的に喫緊の課題であった駅前放置自転車対策については、全国の自治体が精力的に取り組み、現在の駅周辺の自転車駐車可能台数は約 466 万台となり、さらに年々整備が進んでいるところです。加えて放置自転車の撤去にも取り組んできたことから、放置自転車台数は約 81,000 台となり年々減少する傾向にあります。（内閣府：平成 28 年度 駅周辺における放置自転車の実態調査より）

また、これらの施策を推進するための条例を制定している市区町村は 729、条例数は、1,114 となっています。（内閣府：平成 26 年度 駅周辺における放置自転車の実態調査より）

東京都においては駅周辺の自転車乗入台数が 522,409 台あり、そのうち放置自転車は 19,487 台となっており、依然として放置自転車防止対策の推進と自転車駐車環境整備等の継続的な取り組みが必要な状況です。（東京都：駅前放置自転車の現況と対策－令和 2 年度調査－より）

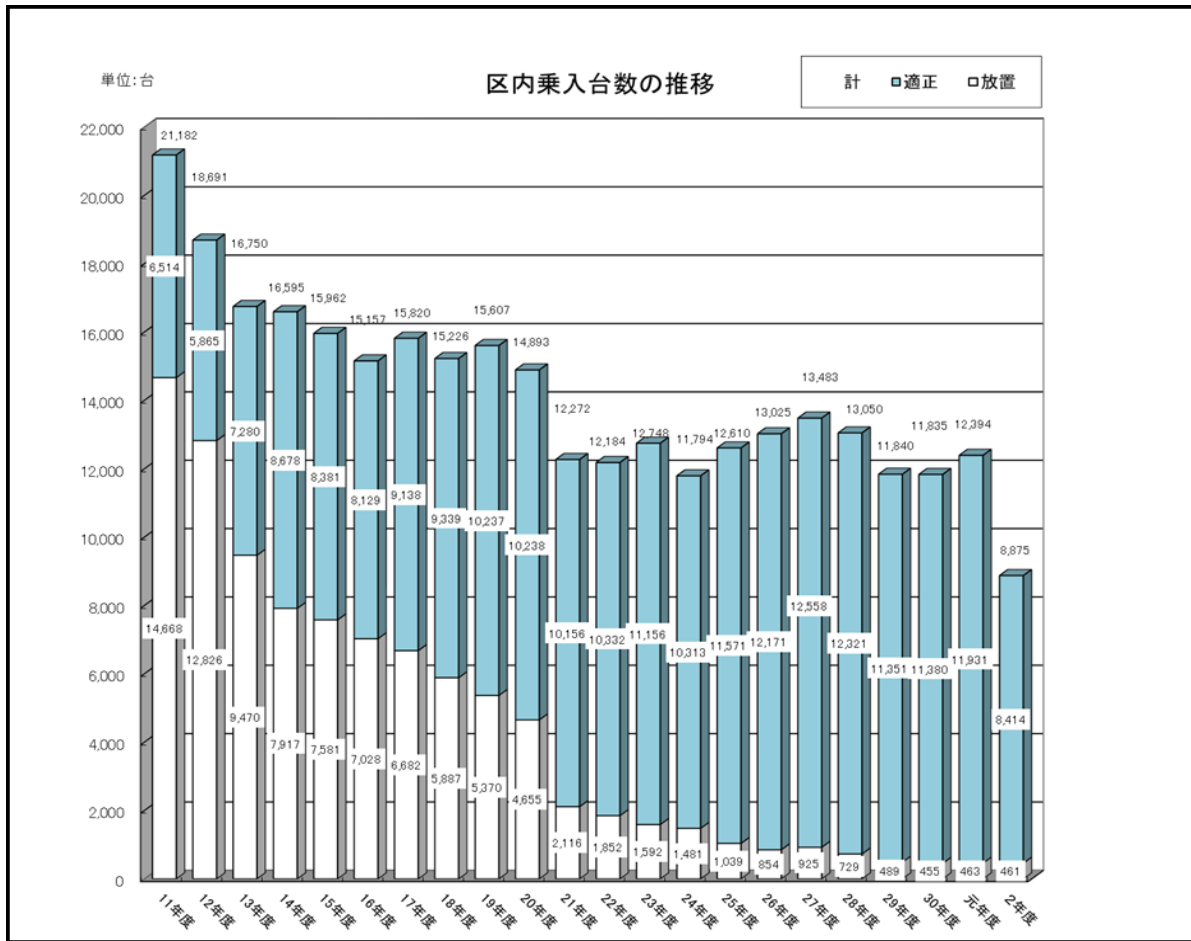
【豊島区】

豊島区は、平成 11 年（1999 年）には、池袋が全国ワースト 1 位、巣鴨が同 4 位を、平成 16 年（2004 年）～17 年（2005 年）と 2 年連続して都内放置自転車台数のワースト 1 に池袋、2 番目に大塚を数えるなど深刻な事態でしたが、これまでの放置自転車対策、「自転車等駐車場の整備」、「放置自転車の撤去」、「自転車利用者の啓発」の 3 つの施策を進めることにより、平成 22 年度（2010 年度）に大塚、池袋ともにワースト 10 から脱却しました。

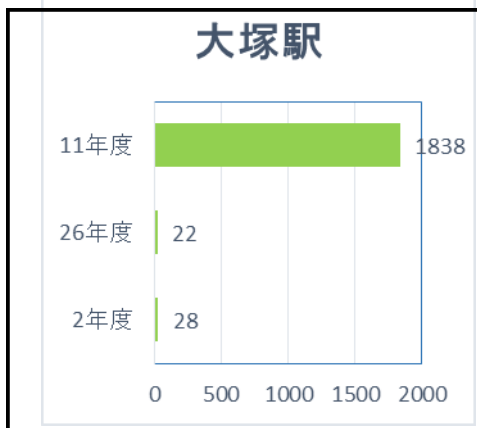
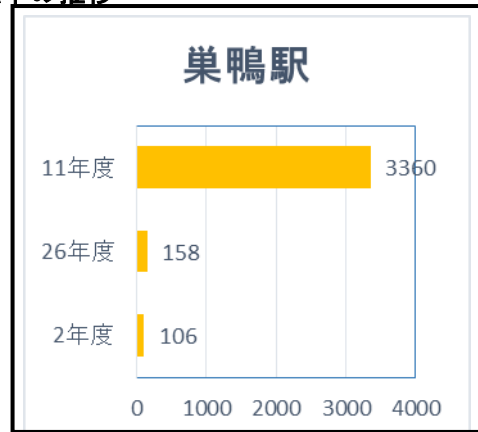
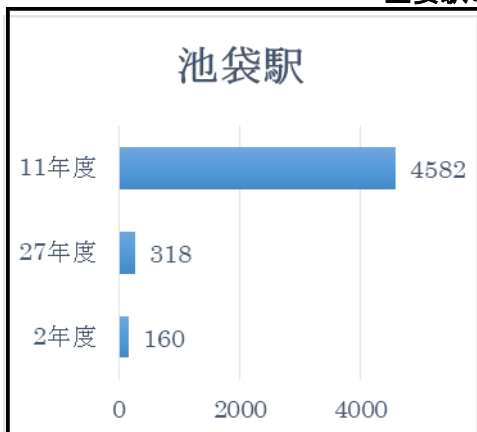
これらの施策は、「放置自転車の抑制」を主目的とし、特に長時間の放置をする傾向にある通勤・通学目的の放置自転車対策に重点を置くものであり、自転車等駐車場を整備し放置禁止区域を設定したうえで放置自転車の撤去を行うサイクルを確立させ、この施策を強力的に推進しました。その結果、令和 2 年度（2020 年度）の放置台数は 461 台と、放置のピークである平成 11 年度（1999 年度）の 14,668 台の約 30 分の 1 となりました。

この間の取り組みにより通勤通学利用の時間帯では大幅な改善がなされていますが、夕方から夜間にかけておよび休日の駅周辺ならびに、集客施設周辺等での短時間放置が目立つ状況になっており、区は通常の撤去活動のほかに「薄暮撤去活動」「休日撤去活動」「夜間撤去活動」等により放置の抑制に取り組んでいます。

また、令和 3 年（2021 年）4 月 1 日現在、撤去された自転車は 4 保管所にて保管され、その収容台数は 2,160 台です。



主要駅の放置自転車の推移



※都：駅前放置自転車の現況と対策よりグラフ化

4. 自転車等駐車場整備に関する現状

【国・都】

全国の駅周辺の自転車駐車場は14,466箇所あり、その収容能力は約474万台となっており、そのうち原動機付自転車専用スペースの約36万4千台を除くと、約437万4千台である。これは前回集計の平成29年（2017年）調査結果に比べ約8.2万台増加しています。（「内閣府：令和元年度 駅周辺における放置自転車の実態調査より」）

東京都内において自転車駐車場は2,827箇所を数え、926,319台の収容能力を有しています。そのうち公設は1,317箇所、民設は1,510箇所であり、近年は鉄道事業者をはじめとした民間事業者による自転車駐車場設置が増加しています。（東京都：駅前放置自転車の現況と対策－令和元年度 調査－より）

【豊島区】

自転車等駐車場の整備については、区は第一次計画において平成16年（2004年）に独自に行った各駅周辺の自転車等利用実態調査結果をもとに駅ごとの駐輪需要想定台数をまず予測し、放置禁止区域の新規指定による乗り入れ抑制効果や既存の自転車駐車場の収容台数を考慮し新たに整備を検討すべき台数を算出し、第一次時総合計画策定時において、区全体で6,500台の目標を掲げ整備を進めてきました。その結果、平成28年（2016年）3月31日現在において、整備台数は6,794台となり、その進捗率は104.5%、鉄道事業者協力による計画に沿った整備は11施設、2,357台となりました。

令和3年（2021年）4月1日現在、豊島区内における区立駐輪施設と民間駐輪施設の自転車収容台数の合計は17,640台となっています。

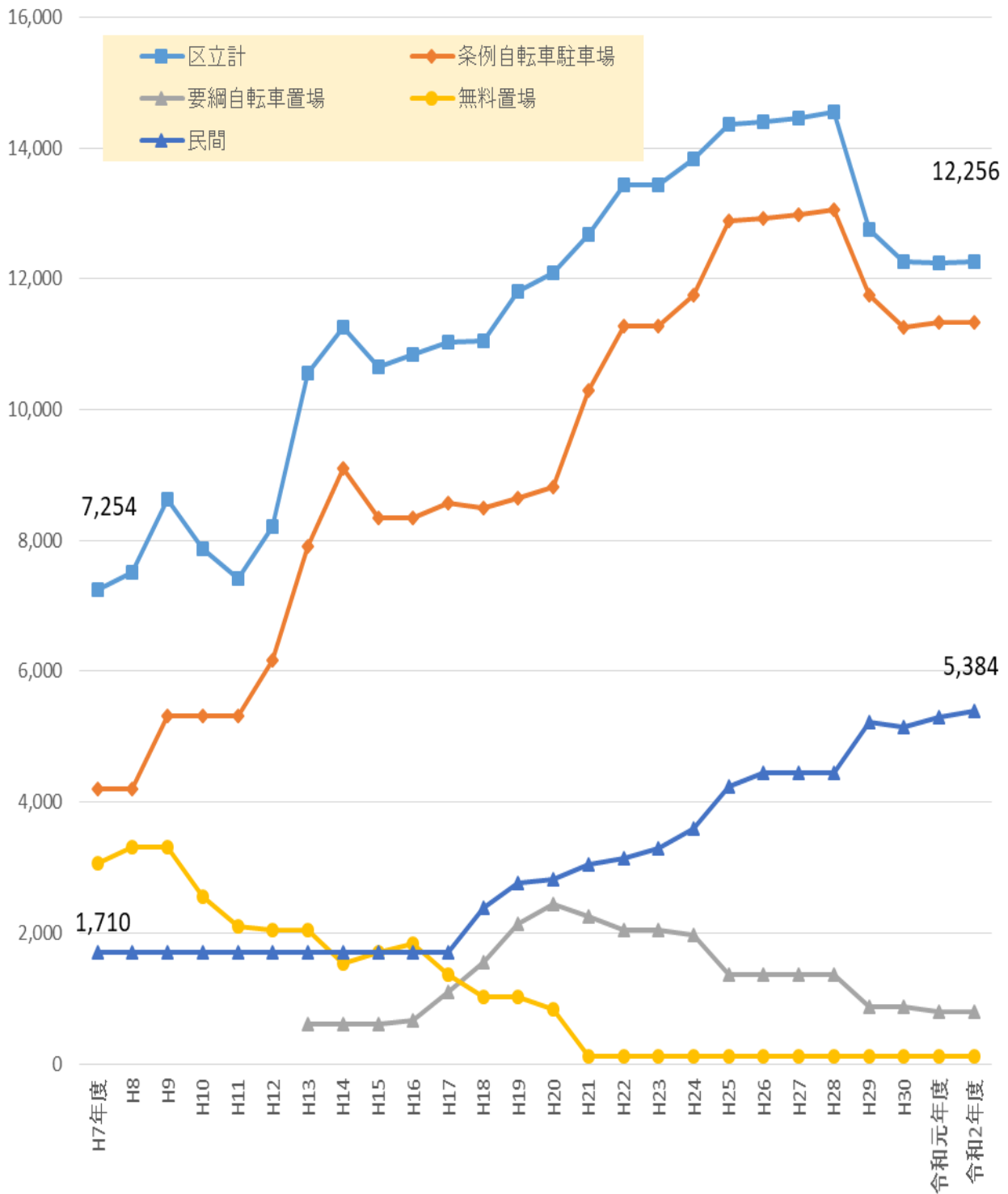
※豊島区の自転車駐車場、自転車関係施設位置については、資料集（P28以降）を参照のこと。



路上を活用し整備した自転車駐車場

区内自転車駐車場収容台数推移

単位：台



第 3 章

計画の基本的理念

1. 基本的理念

「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」

自転車は、道路交通法を遵守し利用すべき交通手段であると区は位置づけ、自転車に関わる者がそれぞれの役割に応じた責務を果たしていくものとします。そしてこの責務は画一的なものではなく、社会情勢の変化や事由に応じて様々な主体が、豊島区での安全・安心なまちづくりの一翼を担うものとしてします。

2. 基本方針

東京オリンピック・パラリンピックの開催やコロナ禍での社会情勢の変化を踏まえ、多様化する自転車利用者需要を想定し、自転車走行空間の整備やシェアサイクル、再生自転車の活用を通じて、「自転車利活用の総合的な推進」を図ります。また、自転車の利用を巡る様々な問題の解決にあたっては、歩行者等への配慮とほかの交通手段との関係から、本計画の策定当時に掲げた基本的理念「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」に基づき、引き続き「自転車の安全利用」「放置自転車防止対策」「自転車等駐車場整備」という視点から体系的に検討し対策を講じていきます。

(1) 自転車利活用の総合的な推進

東京都において自転車は生活に密着した交通手段であるだけでなく、環境にやさしく健康増進に役立ち、公共交通の補完的な利用も期待されるため、交通体系の中で重要な役割を果たす交通手段と位置づけています。

そして、平成 27 年（2015 年）に都では、東京オリンピック・パラリンピックを見据え、「世界一の都市・東京」の実現を目指し、「東京都長期ビジョン」を策定しました。このビジョンにおいては、公共交通の利用促進や自転車の活用、歩行者に配慮した都市空間の創出等により、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の実現を目指しています。あわせて自転車走行空間整備、自転車乗り入れの多い駅周辺での自転車ナビマーク等の整備、広域的なシェアサイクル事業を進めるとしています。

区は、国や都そして近隣自治体と協力しつつより自転車の活用を推進し、歩行者の安全が確保された道路空間の整備に努めます。

また、昭和 63 年（1988 年）より実績のある「再生自転車海外譲与事業」や「区民向けの放置自転車の再生販売事業」を継続して行います。

(2) 自転車の安全利用の推進

歩行者にやさしい適切な自転車利用を促すため、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ります。

また、区をはじめとする行政機関、民間団体、地域住民等が互いに協力して、セーフコミュニティの立場から自転車に関わる事故を予防し、万が一、自転車に関わる事故が発生したときのために区民へ自転車保険等の周知を図り、暮らしの安全を高めます。

(3) 放置自転車等防止の推進

さらなる放置自転車等の減少に向け目標を定め、現行の撤去活動をさらに効率的に行うとともに、その移送先となる保管所の適切な規模・配置を実現していきます。

また、鉄道駅周辺の放置禁止区域については自転車等駐車場の整備に併せ随時見直し・拡充を図り、放置禁止区域の指定をしていない駅周辺では、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をしていく等、放置の抑制および効果的な撤去を行い、鉄道駅周辺以外の放置自転車集中地域の原因を究明し、対策を講じます。なお、撤去保管に要する経費は常に検証するとともにその節減に努め、適正な費用の負担を放置者に求めています。

さらに、自転車等駐車場の利用を促進し、自転車の放置抑制に努めます。

(4) 自転車等駐車場整備の推進

自転車等の乗り入れ台数の現状から駅ごとに駐車需要を想定し、計画期間内に区・道路管理者・鉄道事業者等の協力により整備できる台数目標を定め、自転車等駐車場の適正な整備を行います。

また、老朽化した既存自転車駐車場の設備更新については収容台数を確保しつつも、昨今の自転車大型化に対応すべく、より自転車を置きやすいレイアウトへの変更を進めます。また ICT 等を活用し、自転車駐車場が満車の場合でも空き自転車駐車場をご案内できるようにする等、自転車駐車場利用者の利便性向上を目指します。

なお、区立自転車駐車場の運営については、コストや駅からの距離、利便性等に応じた適正な自転車駐車場の利用料の設定を行い、効率的な運用に努めます。

あわせて附置義務の対象・設置方法等を常に検討し、適正な自転車駐車場の確保に努めます。

第4章

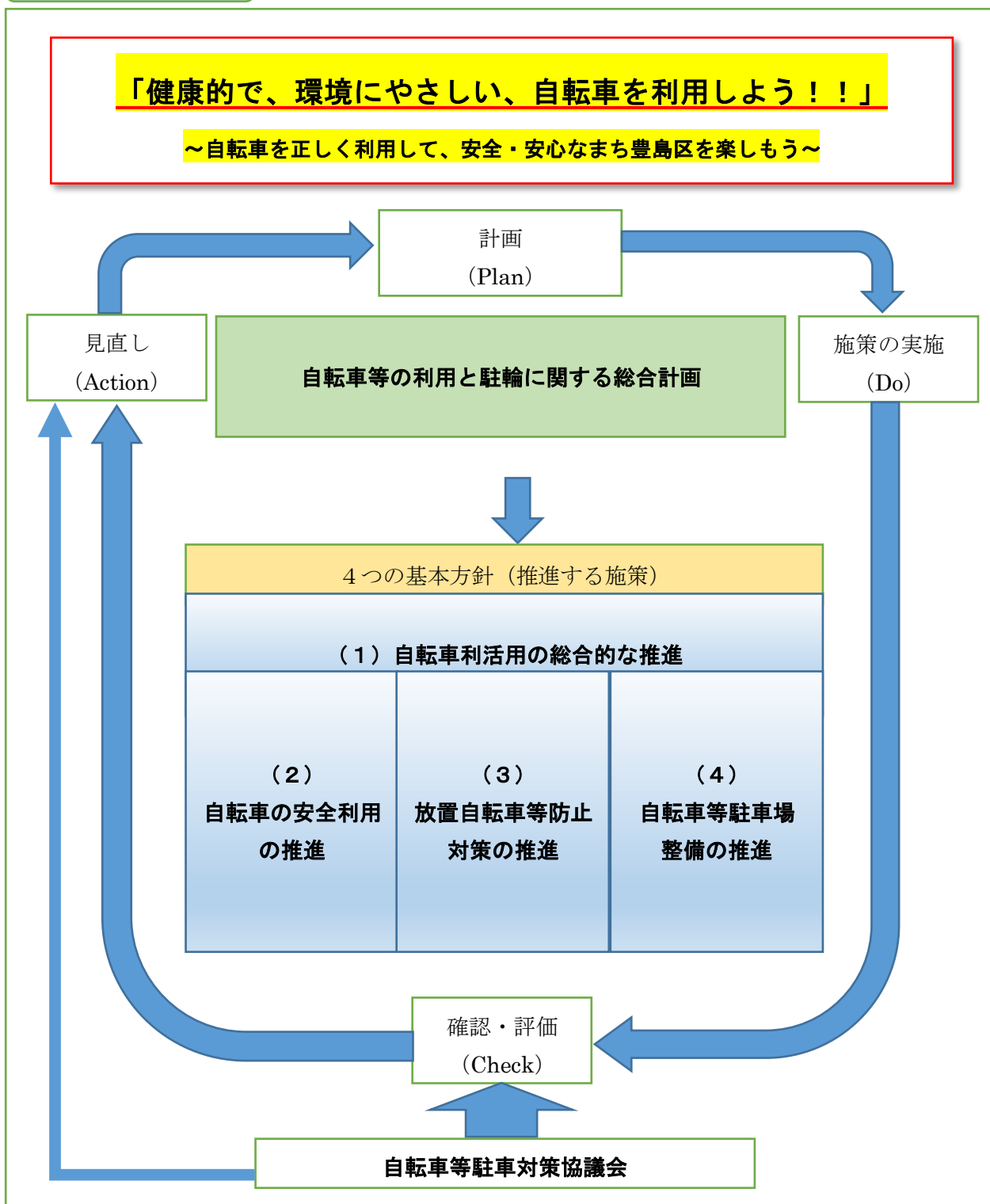
基本的理念を具体化するための 自転車施策の内容

1. 推進体制および施策の体系

本計画の推進体制および施策の体系は下図のとおりです。

なお、本計画は自転車等駐車対策協議会にて、計画全体の進捗状況と評価、見直しを実施します。

計画の推進体制



施策の体系

自転車利活用の総合的な推進

連続した安全で快適な
自転車走行空間の確保

シェアサイクル等の
活用検討

自転車利用の促進

撤去自転車のリサイクル
事業の継続・推進

自転車の安全利用 の推進

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

企業による従業員への交通安全教育

自転車販売店による自転車購入者への交通安全教育

区・保育園・幼稚園による保護者への交通安全教育

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

警察による自動車運転免許更新者等への交通安全教育

世代別交通安全教育

交通安全区民のつどい

自転車安全点検教育

自転車保険の周知

小学校通学路、高齢者施設等周辺道路の安全点検

注意喚起看板等の設置

スクールゾーンの設置、法定外路面表示

自転車安全利用街頭啓発

区報、ホームページ、CATV等の活用

放置自転車等防止 対策の推進

放置自転車等対策
クリーンキャンペーン

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

効果的な撤去の実施

原因者負担の適正化

保管所の集約、適正な管理運営

返還事務の効率化

放置禁止区域の指定

放置禁止以外の放置防止

短時間放置が目立つ集客施設に対する個別協議

附置義務自転車駐車場設置事業者に対する指導等

自転車駐車場定期利用者に対する優先順位の明確化

ICT等を活用した自転車駐車場への誘導等

効率的自転車駐車場運営の検討

自転車等駐車場 整備の推進

各駅周辺の自転車等駐車場整備

条例による附置義務制度の見直し

鉄道事業者の購ずる措置

道路管理者の購ずる措置

2. 施策の内容

(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。

【具体的な施策】

豊島区にふさわしい自転車の利活用

施策 No.	取組	前期施策 平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	後期施策 令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
1-1	連続した安全で快適な自転車走行空間の確保	【新たな施策の検討・（総論）】 ★自転車走行環境の整備 ①車道の通行を基本に、区の道路事情に応じた自転車走行空間の確保を目指す。 ②東京の自転車利用の特徴を踏まえ、国、都、区等と連携し、国道、都道、区道等の自転車走行空間を連続させるべく、新たに自転車ネットワーク計画を策定する。	①「豊島区自転車走行環境計画」（平成 30 年 6 月策定）に基づき、国、都、近隣自治体等と連携し、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」を推進する。
		【新たな施策の検討・（各論）】 ★具体的な取組み ①自転車道の整備による走行の円滑化 ・自動車の速度が高い道路（規制速度が 50km/h 超）においては、自転車の安全かつ円滑な走行のために、歩行者と自動車等と縁石線等で分離された一方通行の自転車道（幅員 2.0m 以上）の整備を目指す。	

		<p><u>②自転車専用通行帯整備による走行の円滑化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道の条件に当てはまらない道路において、自転車走行空間の幅員が1.5m（やむを得ない場合は1.0m）以上確保できる場合は自転車専用通行帯の整備を目指す。 	<p><u>②自転車専用通行帯等の整備による走行の円滑化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道の条件に当てはまらない道路において、自転車走行空間の幅員が1.5m（やむを得ない場合は1.0m）以上確保できる場合は自転車専用通行帯や自転車通行帯の整備を目指す。
		<p><u>③車道混在整備による走行の円滑化</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車の速度が低く（規制速度が40km/h以下）、自動車交通量が少ない道路（自動車交通量が4,000台以下）においては、車道混在の整備により、自転車の走行空間の確保を目指す。 	
		<p><u>④整備形態変化への対応</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・連続した安全で快適な自転車走行空間の確保のため、国や都の施策動向に対応していくものとする。 	
		<p><u>⑤地域の取り組み</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間が狭く歩行者や自転車のための通行空間整備が困難な場合は、地元住民や利用者の意見を踏まえながら、自転車走行空間の確保を目指す。また、自転車を降りて押すことの推進等、道路空間のゆずりあい利用について地域と連携したマナーの向上活動を行い、自転車利用環境の向上を目指す。 	
		<p><u>⑥路上駐車対策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の走行空間と駐車車両の占める空間は競合するため、物流における荷捌きや、バスやタクシー等の公共交通機関の乗降等を踏まえつつ、警察と地域が一体となって違法駐車を抑制するための取り組みを実施することで自転車走行環境の確保を目指す。 	
1-2	シェアサイクル等の活用検討	<p>【新たな施策の検討】</p> <p>★シェアサイクルや新しいモビリティの活用</p> <p>業務・商業拠点が区境を越えて分布する都心部から、区境を意識しないで利用できるシェアサイクルの広域的な相互利用を展開。（都や近隣自治体と連携、レンタサイクル事業試行を踏まえた検討）</p>	<p>民間活力の活用により、業務・商業拠点が区境を越えて分布する都心部から、区境を意識しないで利用できるシェアサイクルや※新しいモビリティの広域的な相互利用を展開。（都や近隣自治体との連携や安全利用を踏まえた検討）</p> <p>※電動キックボード等の次世代の移動手段</p>
		<p>①区境を越えた「広域利用の検討」</p>	

		②シェアサイクルステーション機能の充実（公開空地等の活用検討）	
		③民間事業者の参入促進	（削除）
		④区基本計画とリンクした各種施策との協働の検討	
		（新設）	⑤安全利用を踏まえた活用検討
1-3	自転車利用の促進	【新たな施策の検討】 ①自転車に関連する各種団体が主催する様々なイベントを誘致し、都や隣接する自治体や企業、そして出版団体等と協働して、広く自転車文化の発信と利用の普及啓発を図る。 ②自転車を活用した観光や健康づくりを通じて、便利で身近な乗り物である自転車を楽しむ機会を創出する。	
1-4	撤去自転車のリサイクル事業の継続・推進	①撤去自転車を再生し、再生自転車海外譲与自治体連絡会を通じて母子健康保健活動等の国際貢献を行う。	①状態の良い撤去自転車を、自転車駐車場整備センターを通じて、海外へ無償譲与し、国際貢献を行う。
		②撤去自転車の再生については、島根あさひ社会復帰センターと協力し事業を行う。	
		③再生された自転車は、自転車商組合を通じて再生自転車の販売を行う。	②状態の良い撤去自転車を、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。

●連続した安全で快適な自転車走行空間の確保の例（他自治体）



車道を活用した自転車レーン
 （左：旧玉川水道道路、右：平和橋通り）

●自転車ナビライン等整備の例（豊島区内）



●シェアサイクル（コミュニティサイクル）の例（豊島区内）



地区内に複数のサイクルポート(自転車の貸出・返却拠点)を設置し、各サイクルポートにおいて、どこでも借りられ、どこへでも返却できるネットワーク型の自転車シェアリングのことを言います。

回遊性の高まりによるまちの魅力の向上や地域・観光の活性化、放置自転車対策、自転車から自転車への転換による CO2 排出量の削減、環境意識の向上、健康増進など、幅広い効果が期待されます。



●新しいモビリティの例

歩道通行車



自動配達ロボット
(株式会社 ZMP)
※最高速度 6km/h



近距離モビリティ WHILL Model C2
(WHILL 株式会社)
※最高速度 6km/h

小型低速車

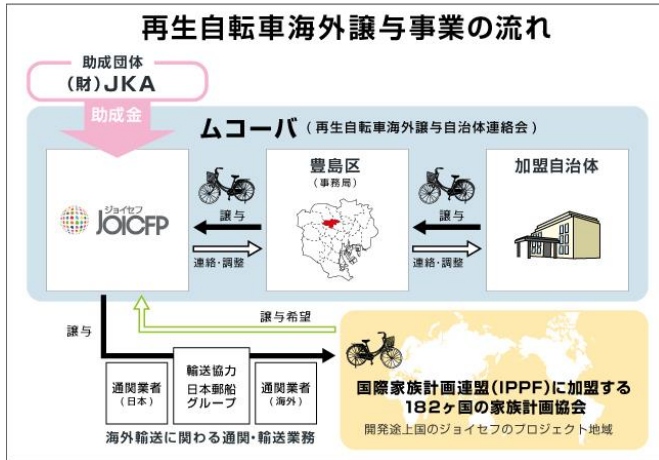


電動キックボード
(株式会社 Luup)
※最高速度 15km/h



※本類型は、「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会 報告書概要」（令和3年12月）における新たな交通ルール（車両区分）に基づく。歩道通行車の最高速度は、6～10km/hの範囲で、小型低速車の最高速度は、一般的な自転車利用者の速度（15～20km/h）と同程度で、検討するとしている。

●再生自転車海外譲与事業自治体連絡会を通じた国際貢献活動 ※平成30年度（2018年度）まで



●放置自転車を再整備



●譲与先では自転車は救急車にも



●母子保健活動の足として



●自転車整備センターの協力で海外譲与事業継続 ※令和元年度（2019年度）より



(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。

【具体的な施策】

自転車利用者に対するルール・マナーの普及啓発

① 交通安全教育について

施策 No.	取組	前期施策 平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	後期施策 令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
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区立小学校全校で、自転車安全利用教室支援（テキストブック、安全グッズ等）を配布する。	①区立小中学校全校で、自転車安全利用教室支援（テキストブック、安全グッズ等）を配布する。
		②区立中学校でスクエアード・ストレイト授業を行う。	
		③区立私立中学校による職場体験学習の実施をする。	
		【新たな施策の検討】 各教育機関に対して	
		①自転車通学者に対する講習会開催等（警察または学校）の参加を促す。	
		②自転車運転免許制度の導入を検討する。	
2-2	企業による従業員への交通安全教育	【新たな施策の検討】 各企業に対して	
		①企業単位での警察または都が開催する自転車交通安全講習会参加を促す。	
		②自転車通勤や業務で自転車を使用する際の許可条件として、講習参加を促す。	
		(新設)	③ホームページ等により、交通安全啓発の動画サイトを紹介するほか、交通安全 DVD・ビデオの貸出を周知し、活用を促す。

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	自転車販売店に対して以下の協力を求める。	
		①自転車安全利用五則の説明を行う。	①自転車安全利用パンフレット等を配布する。
		②自転車利用者に対し必要な自転車整備を促す。	
		③ヘルメット購入助成事業の協力を行う。	
		(新設)	④自転車販売時に自転車損害保険等の加入確認及び未加入者には情報を提供するよう努める。
2-4	区・保育園・幼稚園による保護者への交通安全教育	①保育園・幼稚園の児童、保護者へ、教材・チラシ等の配布による情報提供・啓発を実施する。	
		②親子自転車安全利用教室を実施する。	
		③親子自転車安全利用教室参加者へ、ヘルメット助成額を優遇する。	
		④ランドセルカバー等を配布する。	④自転車安全利用グッズ(反射材用品)等を配布する。
		⑤子育てママさん交通安全研修会を実施する。	⑤子育て世代交通安全研修会を実施する。
		⑥自転車商組合豊島支部の協力による、自転車点検を実施する。	
		(新設)	【新たな施策の検討】 ①保護者に向けて、自転車安全利用についてホームページ等を使った周知方法を検討する。
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	①高齢者交通安全研修会を実施する。	
		(新設)	②65歳以上の区民に対して、ヘルメット購入費を助成する。
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	①区と区内3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する。	
2-7	世代別交通安全教育	(新設)	【新たな施策の検討】 ①ライフステージに即した交通安全教育の実施を検討する。
2-8	交通安全区民のつどい	①秋の交通安全運動前に区と区内3警察署合同で実施する。	

2-9	自転車安全点検教育	【新たな施策の検討】 ①様々な交通安全教育の機会を捉え、「東京都自転車点検整備指針」による日常的な点検を自転車利用者に促す。
2-10	自転車保険の周知	①様々な交通安全教育の機会を捉え、自転車保険の周知に努める。 ②豊島区では令和元年（2019年）10月より、東京都は令和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された。自転車は、交通事故時に被害者となるだけでなく、加害者になる側面を有しているため、加害者になった場合への備えとして、損害賠償責任保険等への加入促進を図る。

② 道路等安全点検・注意喚起等について

施策 No.	取組	前期施策	後期施策
		平成28年度～令和3年度 (2016年度～2021年度)	令和4年度～令和7年度 (2022年度～2025年度)
2-11	小学校通学路、高齢者施設等周辺道路の安全点検	①区内3警察署、教育委員会、小学校、道路整備課、土木管理課で通学路等周辺道路の安全点検を実施する。	
		【新たな施策の検討】 ①高齢者施設周辺道路等の安全点検を実施する。	
2-12	注意喚起看板等の設置	①町会等の要望で設置場所を確認し、可能な場合に設置する。	
2-13	スクールゾーンの設置、法定外路面表示	①区内3警察署の要望を集約し、教育委員会と連携し対応する。	
2-14	自転車安全利用街頭啓発	①ウイロードでの交通安全指導を行う。	①警察と連携し、ウイロードでの交通安全指導を行う。
		②池袋東西地域の巡回指導（自転車安全利用指導）を行う。	
2-15	区報、ホームページ、CATV等の活用	①「広報としま」による交通安全啓発を実施する。	
		②区のホームページにより情報提供を行う。	
		③CATVを活用した啓発を行う。	
		④安全安心メール配信の事故情報を配信する。	
		【新たな施策の検討】 ①デジタルサイネージ、ICT等を活用し周知啓発を行う。	

●交通安全イベント周知による啓発活動

★交通安全区民のつどい★

9月9日(日)午後1時～3時(午後0時30分開演)

★無料・先着100名

*開場時間になりましたら、としまセンタースクエアに直接おこしください。
※符合スペースがないため、開場時間前に入場口にお並びいただきますと会場付近の他施設利用者の方のご迷惑となりますので、おやめください。
◆定員になり次第締め切らせていただきます。

内容 第一部 式典
第二部 交通安全教室・交通安全相撲甚句
第三部 アトラクション等 警視庁音楽隊コンサート
演奏曲：イン・ザ・ムード、東京ブギウギほか

***出演** 警視庁音楽隊
東京相撲甚句会

場所 としまセンタースクエア
主催：豊島区、巣鴨・池袋・目白警察署、巣鴨・池袋・目白交通安全協会
問い合わせ先：豊島区 都市整備部 土木管理課 03-3981-4856



令和元年年度
♪第1回 親子自転車安全利用教室♪
—自転車ヘルメット購入補助事業—

参加条件 小学生を乗せて自転車を安全に運転する親子教室です。

参加者には受領簿を返す「親子自転車安全運転有証」を交付します。また、指定の自転車販売店で**幼児用ヘルメットが最高3000円引きになる割引券**を配布します！

日時 令和元年9月16日(祝日)
①午前10時30分～
②午後1時30分～

場所 豊島自動車練習所
(豊島区東船場3-17-1)

対象者 区内在住で小学校就学前の子どもと保護者

※お子さんと一緒に自転車または徒歩で参加してください。
※体験用の自転車も用意しています。
※実施日の前夜中は良質士がお子さんをお預かりします。

※申し込みは電話かFAXかメールで、豊島区土木管理課 自転車・安全対策グループへ。
(締切：9/6(金)まで)
保護者の住所・氏名・連絡先電話番号・子どもの氏名(ありがせ)・生年・電話番号(①か②、申込は「どちらでも可」)をご連絡ください！
電話：3981-4856
FAX：3981-4844
メール：A0023206@city.toshima.lg.jp
※応募者多数の場合は抽選となります。

問い合わせ先 豊島区土木管理課 自転車・安全対策グループ 03-3981-4856



●スタントマンが交通事故を再現

中学校で実施する、自転車利用者としての社会的責任と命の大切さに重点を置いた「見て・聞いて・体験する」参加・体験型のスケアード・ストレイト授業



(3) 放置自転車等防止対策の推進（地域構想）

【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。

【具体的な施策】

放置自転車防止の徹底

① 放置防止のためのルール・マナーの啓発について

施策 No.	取組	前期施策	後期施策
		平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
3-1	放置自転車等対策クリーンキャンペーン	①池袋、巣鴨、目白、大塚駅、新大塚駅周辺でのキャンペーン実施を継続する。	
		②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する。	
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	①17 駅及びサンシャインシティ周辺で巡回指導の実施を継続する。	
		②実施状況を検証し、放置の多い駅を中心に効果的に配置し啓発に努める。	

② 放置自転車撤去について

施策 No.	取組	前期施策	後期施策
		平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
3-3	効果的な撤去の実施	①放置禁止区域の新規指定や拡充、自転車駐車場の整備状況および放置状況等を踏まえ、効果的な撤去活動を行う。	
		②撤去業務（委託内容、撤去体制やその回数等）内容の適正化に努める。	
		③放置が顕著な地域や時間帯を重点的として撤去活動を強化する	

		<ul style="list-style-type: none"> ・薄暮撤去の継続強化実施。 ・休日撤去の継続強化実施。 ・夜間撤去の継続強化実施。 	
3-4	原因者負担の適正化	①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、今後とも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設定する。	
3-5	保管所の集約、適正な管理運営	①都市計画道路等の工事にあわせ保管所を集約し、適正な収容台数を維持する。	(削除)
		②保管所運営の業務委託内容の適正化に努め、必要に応じ(運営内容等の) 随時見直しを図る。	
3-6	返還事務の効率化	①警視庁と連携し返還事務の効率化を図る。	
		②放置を繰り返す複数回撤去対象者への啓発を行う。	
		【新たな施策の検討】 ①電算システムの更新を図り、事務作業の効率化を図る。	
3-7	放置禁止区域の指定	①既指定地域については必要に応じ随時見直しを図る。未指定地域については、自転車駐車場の整備等に伴い新たに放置禁止区域を指定する。	
3-8	放置禁止以外の放置防止	①必要に応じて長期放置自転車等の処分を実施する。	
		②私有地内自転車の自己責任による処分の啓発を行う。	
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。	
		【新たな施策の検討】	
		①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。	
		②附置義務自転車駐車場案内等への掲載をする。	
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る。	
		②自転車駐車場等へ立ち入り検査を行う。	

自転車駐車場の効果的利用方法の検討

③ 自転車駐車場の効果的利用方法について

施策 No.	取組	前期施策	後期施策
		平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
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	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。	
		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。	
		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	①放置自転車等対策キャンペーンによる利用誘導を行う。	
		②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民間地図サービス事業者への情報提供を行う。	
		【新たな施策の検討】	
		①自転車駐車場の満空表示をほぼリアルタイムで WEB 上に掲示し誘導する。	
		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）を用いて誘導する。（都と連携）	
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をする。	
		③地域特性を踏まえた開場時間設定の検討をする。	
		(新設)	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く。

放置自転車防止啓発・撤去活動と放置自転車の状況

●駅前放置自転車クリーンキャンペーン



●放置自転車撤去活動

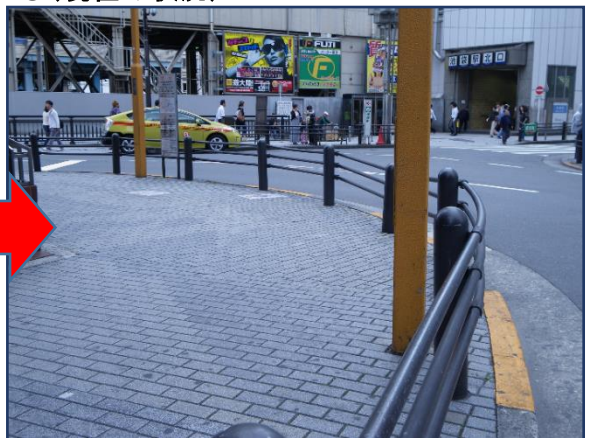


●池袋駅北口における放置自転車の状況

●(平成 15 年頃)



●(現在の状況)



●目白駅における放置自転車の状況

●(平成 14 年頃)



●(現在の状況)



(4) 自転車等駐車場整備の推進（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。

【具体的な施策】

施策No.4-1 各駅周辺の自転車等駐車場整備

区では、第一次自転車総合計画において喫緊の課題であった自転車等駐車場の整備を進め、その計画の成果として、放置自転車台数はワースト時に比べ約17分の1に減少いたしました。

これらのことから、第一次総合計画による自転車等駐車場設置進捗状況と、区内における自転車の乗り入れ台数の推移から、区全体の自転車収容台数としては、充足に向かっているものと認識しています。しかしながら、現時点で収容不足が発生している駅周辺もあります。さらに一日あたりの乗降客数が増加している駅周辺、特に第一次総合計画策定後の平成20年（2008年）に全線開業した地下鉄副都心線の沿線では乗り入れ台数が増加傾向にあり、現時点における収容台数を超えることが想定されるため、これら駅周辺は駐輪需要に見合う収容台数の確保に努め、地域の生活圏域に根ざした自転車等駐車場整備を検討してまいります。

あわせて、老朽化した設備改修のため自転車等駐車場修繕計画を策定し、環境面にも配慮しつつ、自転車駐車場に向けての路面誘導案内（ピクトグラム等）や、webを用いた「満空表示」、自転車サイズの大型化等に対応する「思いやりゾーン」を整備するなど、より利用しやすい自転車駐車場を目指します。

各駅周辺における整備方針等は46ページから52ページに記載のとおりです。

(新設自転車等駐車場考慮事項)

- ・ 東京都一斉調査における乗り入れ台数（適正駐輪台数＋放置自転車台数）の推移
- ・ 駅別の一日あたり乗降客数の推移
- ・ 本区実態調査等から推察される需要等



東京都調査（平成 26 年度）による、区内各駅における乗り入れ台数＝（A）

上記（A）と、各駅周辺の自転車駐車場の収容台数を比較＝（B）

乗り入れ台数（A）／収容台数（B）が 80%を超える駅周辺自転車駐車場を抽出＝（C）



（C）の抽出結果に、駅別の一日あたり乗降客数の増加傾向、自転車駐車場利用実態を確認し、新たな施設整備を検討する。
また上記以外においても、個別に発生する自転車駐車場の課題解決のため、必要に応じ新たな施設整備を検討する。

●思いやりゾーン(巣鴨駅北白山通り)



施策No.4-2 条例による附置義務制度の見直し

区では、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的な推進に関する法律」に基づく、「豊島区自転車等の放置防止に関する条例」により、一定規模以上の建築行為に自転車駐車を設置する義務を定めています。

この附置義務制度は平成 26 年（2014 年）に条例改正を行っていますが、これらは社会情勢等に合わせ適宜改正します。

施策No.4-3 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、自転車駐車場として利用可能な用地の有無につき、常に十分な精査に努めるとともに、区及び道路管理者とも連携を密に図り、自転車等駐車場整備の協力要請があった場合には、利用可能な用地に関する情報の提供に努める。

・自転車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のスペースの確保に努める。

・用地の提供・自転車等駐車場の整備等

鉄道事業者は、区から自転車等駐車場の確保について協力要請があった場合には、利用可能な用地の貸付その他の措置を講ずるよう努める。

施策No.4-4 道路管理者の講ずる措置

・都市計画道路の整備における事前調整

道路管理者は、鉄道駅周辺の新たな都市計画道路の整備に着手する場合は、区と相互に協力し、計画段階から必要な情報の提供を行うとともに、自転車等駐車場スペースの確保に積極的に協力する。

・自転車等駐車場の設置

道路管理者は、駅周辺の自転車等の駐車需要の著しい道路において、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。また、区から路上自転車駐車場として道路占用許可の協力要請があった場合には、可能な範囲において協力する。

・放置自転車対策の推進

道路管理者は、適正な道路利用の促進を図るため、区や交通管理者と相互に協力して、放置自転車の排除に努める。

各駅周辺の自転車等駐車場整備方針一覧

	駅周辺	前期方針 平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	後期方針 令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)	駅No.	資料 P
拡 充 整 備	要町駅	想定需要超過のため、必要な収容台数の自転車駐車場の整備を推進する。	必要な収容台数の自転車駐車場の整備を推進する。	1 1	5 6
	千川駅	既存区立自転車駐車場の収容台数超過のため、必要な収容台数の自転車駐車場の整備を推進する。	自転車駐車場再配置等を検討し、必要な収容台数の自転車駐車場の整備を推進する。	1 2	5 9
	巣鴨駅	利用率の高い自転車駐車場が多いため、施設配置を含め収容台数増加等に向けた検討を進める。		3	3 8
	目白駅	利用率の高い、駅至近の自転車駐車場収容台数増加等の対応検討を進める。	(「現状維持」へ移行)	4	4 1
	池袋駅	利用率の高い自転車駐車場が多いため、必要なエリアには、自転車駐車場の整備検討を進める。		1	3 1
	大塚駅	南口は地下自転車駐車場の整備を進め、北口は駅前広場の再整備に合わせ再配置する。	北口は地元要望を踏まえながら再配置する。	2	3 5
	新大塚駅	利用用途に応じた自転車駐車場配置等を再検討し、必要に応じて新たな収容台数確保を検討する。		1 4	6 5
	雑司が谷駅	環状第 5-1 号線都市計画道路工事を見据え、駐輪需要に対応していく。		1 7	7 2
新 規 整 備	東池袋駅	補助 81 号線都市計画道路工事による既存施設廃止に伴い、新たな自転車駐車場の整備を進める。		1 0	5 4
	下板橋駅	補助 73 号線都市計画道路工事による既存施設廃止に伴い、新たな自転車駐車場の整備を進める。		7	4 8
	北池袋駅	補助 82 号線都市計画道路工事による既存施設廃止に伴い、新たな自転車駐車場の整備を進める。		6	4 6
現 状 維 持	目白駅	(「拡充整備」より移行)	適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。	4	4 1
	駒込駅	適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。		5	4 4
	椎名町駅	適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。		8	5 0

東長崎駅	既存自転車駐車場による収容台数の維持を図る。	9	52
西巢鴨駅	適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。	13	62
落合南長崎駅	適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。	15	67
高田馬場駅	既存施設活用を継続。新宿区と協働し将来の自転車駐車場整備や自転車駐車場利用方法等協議を行っていく。	16	70
板橋駅	板橋区、北区と協議しながら条例に基づく放置自転車撤去活動を継続する。	18	74

1 池袋駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 池袋副都心周辺では、平成19年度（2007年）をピークに自転車乗り入れ台数が減少していたが、過去3年の乗り入れ台数は上昇している。平成26年度（2014年度）現在乗り入れ台数と区立自転車駐車場がほぼ同数であり、平置き自転車駐車場等における、自転車大型化に伴う実質的な収容台数減少も想定されるため、引き続き鉄道事業者や道路管理者等と協力し、必要な収容台数の自転車駐車場の整備を目指す。
- ② 既存自転車駐車場については、適宜利用者しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。
- ③ 集客施設を数多く抱える地区であることから、より利用しやすい附置義務自転車駐車場とするよう、条例に基づき設置者及び管理者等利害関係者と協議調整を進める。
- ④ シェアサイクル等の事業展開を見据えて、サイクルステーション機能施設等の検討を行う。

（自転車駐車場整備事業計画）

施策内容	前期	後期
	平成28年度～令和3年度 (2016年度～2021年度)	令和4年度～令和7年度 (2022年度～2025年度)
池袋駅周辺における自転車駐車場の利便性向上	池袋駅周辺の自転車駐車場における駐輪利用実態にあわせ、必要な方策を検討する。	再開発事業等に伴い、自転車駐車場の再編等を検討する。

2 大塚駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 大塚駅周辺では、南口駅前広場地下部分を活用した自転車駐車場の完成に伴い、自転車乗り入れ台数に対して収容台数が上回るため、今後は駅集客施設との連携を強化しより利用しやすい自転車駐車場を目指す。
- ② 大塚駅北口では、駅前広場の再整備に伴い、地元要望を踏まえながら再配置を行う。

- ③ 既存自転車駐車場については、適宜利用者しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
南口駅前広場地下部分を活用した自転車駐車場の整備	鉄道事業者の協力により、駅前広場地下部分の無償提供を受け、収容台数 700 台程度の自転車駐車場整備を行う。 平成 29 年 (2017 年) 3 月完成を目指す。	平成 29 年 (2017 年) 6 月整備済み
暫定無料置場の集約	南口地下自転車駐車場の整備に併せ暫定の登録制自転車置場を廃止する。	廃止済
北口広場の再整備に伴う路上自転車駐車場の再整備	北口駅前広場の再整備に伴い路上自転車駐車場を再配置する。	地元要望を踏まえながら、路上自転車駐車場を再配置する。

3 巣鴨駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 利用率の高い自転車駐車場が多いため、定期利用、一時利用施設の配置を含め台数増加について検討を行う。
- ② 既存自転車駐車場については、適宜利用者しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
巣鴨駅北口における自転車駐車場の利便性向上	巣鴨駅北自転車駐車場における駐輪利用実態 (自転車大型化) にあわせ、必要な方策を検討する。	・ 巣鴨駅北自転車駐車場は立体駐輪場への建替えも含め必要な方策を検討する。 ・ 白山通り路上自転車駐車場は、白山通りの改修に伴い、増設を検討する。
巣鴨駅南口や巣鴨駅西側における自転車駐車場拡張や新設等検討	南口における自転車駐車場利用需要に応えるため、駅至近での収容台数増加に向けた検討を行う。	

4 目白駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 目白駅東および、西自転車駐車場の利用実態に応えるため、必要な方策の検討を行う。
- ② 適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。
- ③ 指定管理者や地域との協力により目白駅北自転車駐車場の利用率の向上に努める。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
目白駅北口における自転車駐車場の利便性向上	目白駅北自転車駐車場における駐輪利用実態にあわせ、必要な方策を検討する。	利用実態に合わせ、対策実施済み
目白駅東や目白駅西自転車駐車場拡張や新設等検討	自転車駐車場利用需要に応えるため、駅至近での収容台数増加に向けた検討を行う。	自転車駐車場利用実態に合わせ、必要な方策を検討する。

5 駒込駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 自転車乗り入れ台数が既存の自転車駐車場の収容台数を下回っているため、既設自転車駐車場は現状維持を基本とし、適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。
- ② 指定管理者や地域との協力により駒込駅北自転車駐車場の利用率の向上に努める。また、隣接する文京区・北区とも協働しさらなる放置自転車対策や自転車駐車場利用方法等協議を行っていく。

6 北池袋駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 補助 82 号線道路工事に伴い北池袋自転車置場は廃止されるので、それに代わる自転車駐車場の整備を進める。その際は、生活圏域が東武東上線により上池袋方面と池袋本町方面に分かれているため、整備に付随する用地取得等の際はこれらを考慮する。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
北池袋駅周辺における自転車駐車場の新たな施設整備	補助 82 号線道路工事にあわせ、新たな自転車駐車場整備の検討を行う。	補助 82 号線道路工事にあわせ、暫定の自転車置場を整備する。また、新たな自転車駐車場整備の検討を行う。

7 下板橋駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 補助 73 号線道路工事に伴い下板橋自転車置場は廃止されるので、それに代わる自転車駐車場の整備を進める。その際は、隣接する板橋区と協議を重ね、整備に付随する用地取得等の際はこれらを考慮する。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
下板橋袋駅周辺における自転車駐車場の新たな施設整備	補助 73 号線道路工事にあわせ、新たな自転車駐車場整備の検討を行う。	

8 椎名町駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 自転車乗り入れ台数が既存の自転車駐車場の収容台数を下回っているため、既存自転車駐車場は現状維持を基本とし、適宜利用しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。

9 東長崎駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 自転車乗り入れ台数が既存の自転車駐車場の収容台数を下回っているため、既存自転車駐車場は現状維持を基本とする。

10 東池袋駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 現在の暫定施設は、駐輪需要を満たしているが、補助 81 号線工事に伴い自転車駐車場の一部廃止する必要がある。そのため、これに代わる新たな自転車駐車場を整備する必要がある。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
東池袋登録制自転車置場の一部廃止	補助 81 号線道路工事進捗にあわせ、一部廃止を進める。	補助 81 号線道路工事と再開発事業の進捗にあわせ、一部廃止を進める。
東池袋登録制自転車置場の改廃	一部廃止に伴う収容台数の減を補うため、新たな自転車駐車場整備を検討する。	

11 要町駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 要町駅では一日の乗降客数が年々増加傾向にある中で、第一次総合計画による想定需要をすでに超過した乗り入れ台数に達しており、区立施設における駐輪収容を確保することは、喫緊の課題である。したがって、引き続き鉄道事業者や道路管理者等と協力し、必要な自転車駐車場の整備を目指す。
- ② 既存自転車駐車場については、適宜利用者しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
要町駅における自転車駐車場の利便性向上	駐輪利用実態（当日利用の増加、自転車大型化）にあわせ、必要な方策を検討する。	
要町駅北口における自転車駐車場拡張や新設等検討	自転車駐車場利用需要に応えるため、駅至近での収容台数増加に向けた検討協議を行う。	

12 千川駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 千川駅では一日の乗降客数が年々増加傾向にある中で、既存区立自転車駐車場の収容台数をすでに超過した乗り入れ台数に達しており、区立施設における駐輪収容を確保することは、喫緊の課題である。したがって、引き続き鉄道事業者や道路管理者等と協力し、必要な自転車駐車場の整備を目指す。
- ② 既存自転車駐車場については、適宜利用者しやすい自転車駐車場として改修整備を行う。

(自転車駐車場整備事業計画)

施策内容	前期	後期
	平成 28 年度～令和 3 年度 (2016 年度～2021 年度)	令和 4 年度～令和 7 年度 (2022 年度～2025 年度)
千川駅における自転車駐車場の利便性向上	駐輪利用実態（当日利用の増加、自転車大型化）にあわせ、必要な方策を検討する。	
千川駅における自転車駐車場拡張や新設等検討	自転車駐車場利用需要に応えるため、駅至近での収容台数増加に向けた検討協議を行う。	自転車駐車場利用需要に応えるため、駅至近での自転車駐車場の再編を検討する。

13 西巢鴨駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 自転車乗り入れ台数が既存の自転車駐車場の収容台数を下回っているため、既存自転車駐車場は現状維持を基本とし、機会を捉えて改修・修繕を行っていく。
- ② 既存自転車駐車場指定管理者や地域との協力により西巢鴨駅自転車駐車場の利用率の向上に

努める。また、隣接する北区とも協力しながら放置自転車対策や自転車駐車場利用方法等協議を行っていく。

14 新大塚駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 新大塚駅路上駐車場については、コイン式当日利用が73台、平置定期利用が73台として運営しているが、特に新大塚駅に至近の当日利用コイン式の利用率は大変高い。したがって、駅から距離のある定期利用用途の自転車駐車場から当日利用用途への転換を含め検討していく。
- ② 検討の結果、必要に応じて新たな自転車駐車場の整備を図る。
- ③ 隣接する文京区と協働しさらなる放置自転車対策や自転車駐車場利用方法等協議を行っていく。

15 落合南長崎駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 南長崎自転車駐車場においては、南長崎スポーツセンターと併設する自転車駐車場であり収容台数は充足している。また新目白通りを挟んだ集客施設においては附置義務自転車駐車場の台数を満たしている。今後は集客施設と協議を重ね、短時間であっても集客施設内の自転車駐車場または南長崎自転車駐車場の利用するよう啓発していく。
- ② 隣接する新宿区と協議し、さらなる放置自転車対策や自転車駐車場利用方法等協議していく。

16 高田馬場駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 高田馬場駅周辺の本区エリアは、当該駅から離れていることもあり、現状維持を基本とする。
- ② 既存施設の活用を継続しながら、隣接する新宿区と協働し将来の自転車駐車場整備や自転車駐車場利用方法等協議を行っていく。

17 雑司が谷駅周辺における自転車駐車場関連施策の方針

- ① 既存施設の活用を継続しながら、隣接する新宿区と協働し将来の自転車駐車場整備や自転車駐車場利用方法等協議を行っていく。

18 板橋駅周辺における自転車関連施策の方針

- ① 新たな自転車駐車場整備目標は掲げず、隣接区と協議しながら条例に基づく放置自転車撤去活動を継続する。

●鉄道事業者協力により整備された自転車駐車場
(池袋駅東第二自転車駐車場)

① 整備前



② 現在の状況



●交通管理者、道路管理者協力により整備された自転車駐車場
(巣鴨駅北口白山通り自転車駐車場)



●公園占用事業者の協力により設置された自転車駐車場
(池袋駅南自転車駐車場)



第二次 豊島区
自転車等の利用と駐輪に関する総合計画
(中間見直し)
— 本 編 —

編集・発行 令和4年(2022年)4月
豊島区都市整備部土木管理課
〒171-8422 豊島区南池袋2-45-1
03-3981-4856

