

## 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）

## — 資料集 —

「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



# 目次

## 1. 自転車に関連する国や都の動向や方針など・・・・・・・・・・ P 1

### (1) 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」
- ② 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
- ③ 「第 11 次交通安全基本計画」
- ④ 「第 2 次自転車活用推進計画」
- ⑤ 「東京 23 区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」
- ⑥ 「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」

### (2) 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」及び「自転車安全利用推進計画」
- ② 「東京都自転車活用推進計画」
- ③ 「東京都自転車通行空間整備推進計画」

### (3) 区の関連計画等

- ① 「豊島区基本構想・同基本計画」
- ② 「豊島区都市づくりビジョン」
- ③ 「豊島区自転車の安全利用に関する条例」
- ④ 「第 11 次豊島区交通安全計画」
- ⑤ 「豊島区自転車走行環境計画」

## 2. 豊島区における自転車関連データ・・・・・・・・・・ P 25

### (1) 放置防止、駐輪施設整備の取り組み

### (2) 各駅周辺における駐輪状況等

- ・ 池袋駅周辺
- ・ 大塚駅周辺
- ・ 巣鴨駅周辺
- ・ 目白駅周辺
- ・ 駒込駅周辺
- ・ 北池袋駅周辺
- ・ 下板橋駅周辺
- ・ 椎名町駅周辺
- ・ 東長崎駅周辺

- ・東池袋駅周辺
- ・要町駅周辺
- ・千川駅周辺
- ・西巢鴨駅周辺
- ・新大塚駅（区外所在駅）周辺
- ・落合南長崎駅（区外所在駅）周辺
- ・高田馬場駅（区外所在駅）周辺
- ・雑司が谷駅周辺
- ・板橋駅周辺

**3. 法令等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P 7 6**

- ・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
- ・道路交通法（自転車に係る主な交通ルール）
- ・東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例
- ・豊島区自転車の安全利用に関する条例
- ・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

**4. 豊島区自転車等駐車対策協議会・・・・・・・・・・・・・・・・ P 1 4 9**

- ・委員名簿
- ・開催経緯等

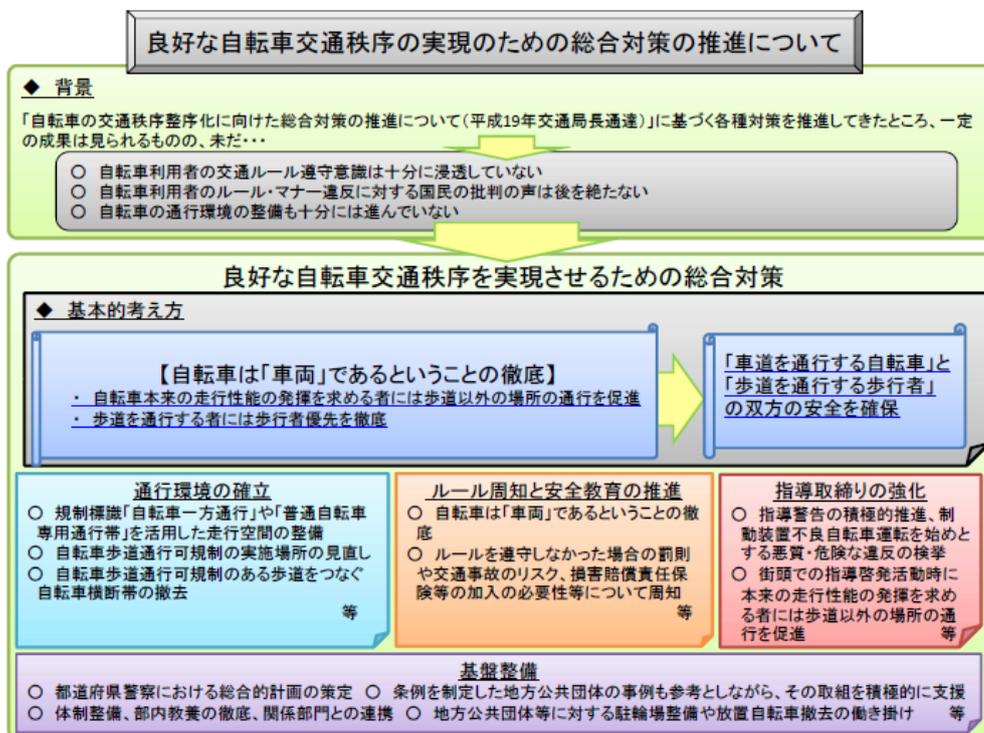
# 1. 自転車に関連する国や都の動向や方針など

## (1) 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)

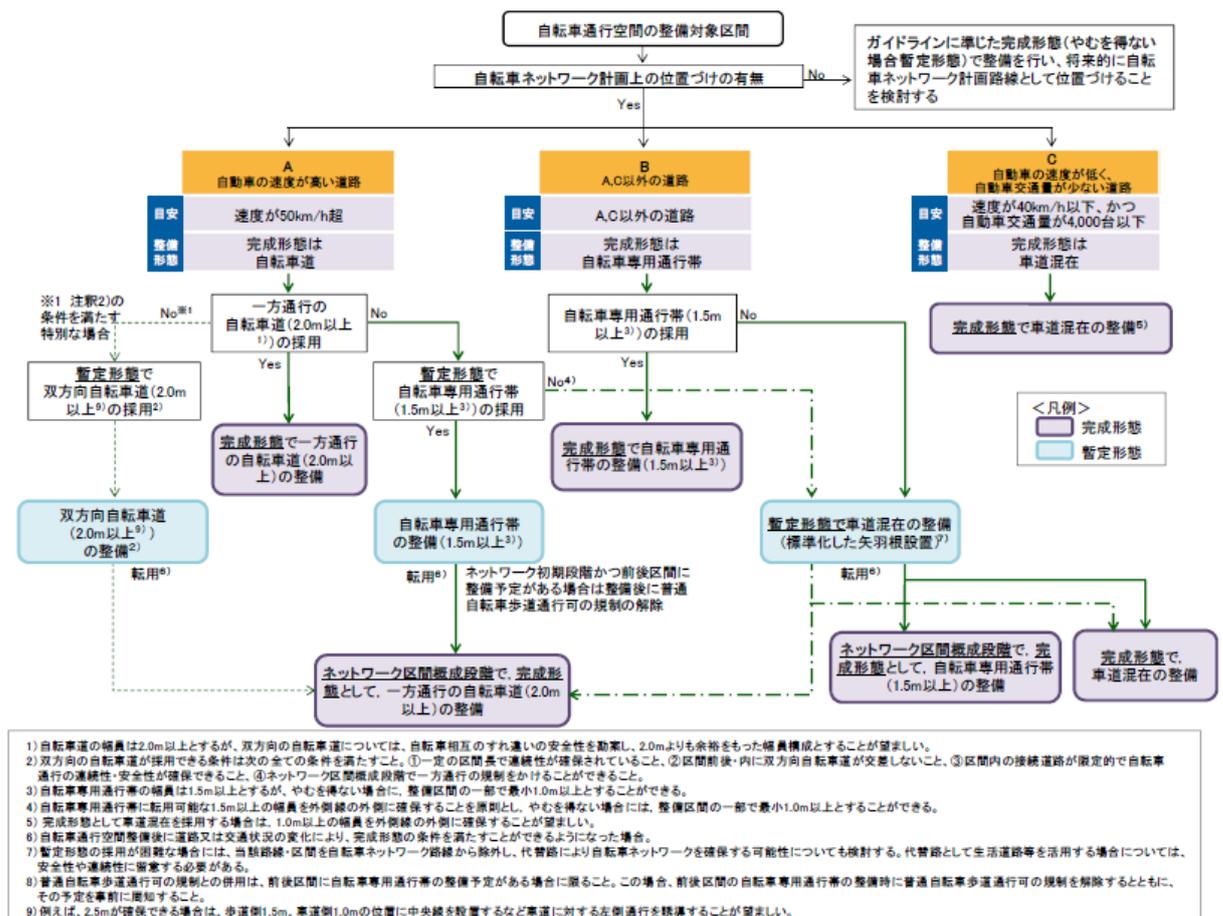
## ②「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」

(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



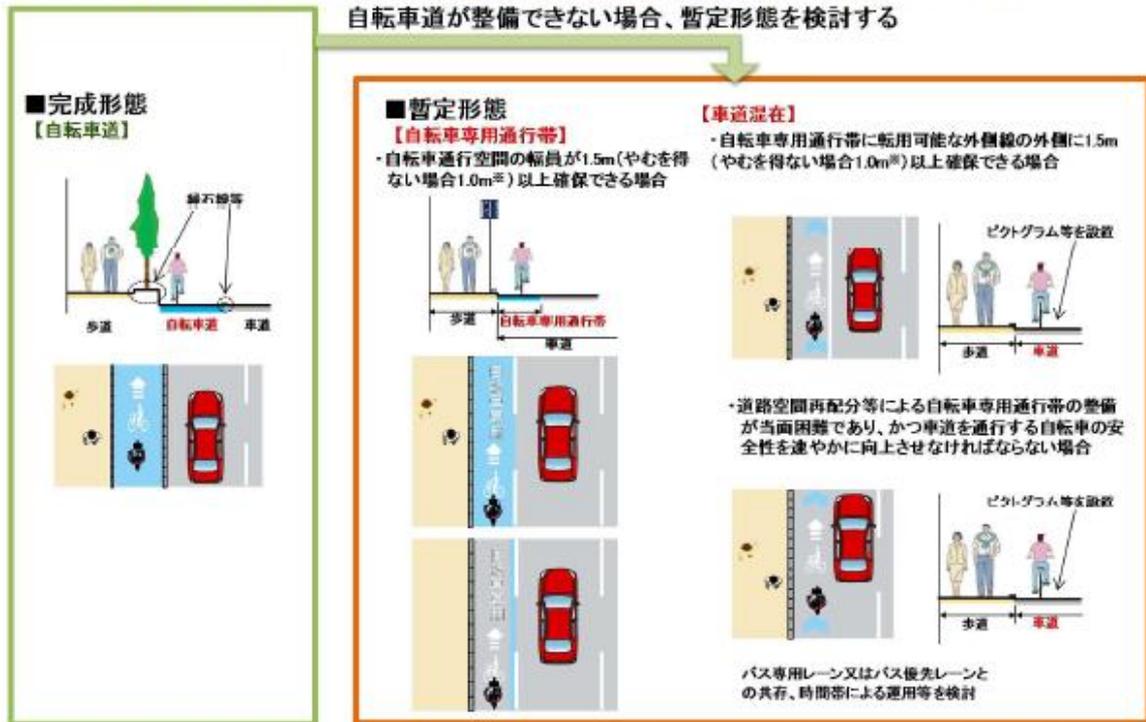
## 基本的な整備形態（イメージ）

基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道	<p>緑石線・構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】</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>※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</p> <p>【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



### ③「第11次交通安全基本計画」

(令和3年(2021年)3月 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応とともに、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。**【高齢化が進んで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等を図る。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

<h4>1 道路交通環境の整備</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>○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             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・車両速度の抑制や通過車両の抑制によるエリア対策</li> <li>・ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消</li> <li>・通学路や通学路を主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</li> <li>・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備</li> </ul> </li> <li>○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             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○幹線道路における交通安全対策の推進             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者等の移動手段の確保・充実             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○自転車利用環境の総合的整備             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○ITS(高度道路交通システム)の活用             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○災害に備えた道路交通環境の整備             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○交通安全に寄与する道路交通環境の整備             <ul style="list-style-type: none"> <li>・冬期積雪・凍結路対策として、広範囲で踏踏ない予防的・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</li> </ul> </li> </ul>
<h4>2 交通安全思想の普及徹底</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○交通安全に関する普及啓発活動の推進             <ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩行者の安全確保</li> <li>・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奨</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進             <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通ボランティア等への幅広い年代の参画</li> </ul> </li> </ul>	<h4>3 安全運転の確保</h4> <ul style="list-style-type: none"> <li>○運転者教育等の充実             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul> </li> <li>○事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進             <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> </li> </ul>

## ④「第2次自転車活用推進計画」

(令和3年(2021年)5月 国土交通省)

### 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)、パブリックコメント(総意見数69)を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

#### (1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

#### (2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7(2025)年度まで**

#### (3) 自転車を巡る現状及び課題

#### 第1次計画からの社会情勢の変化等

<p><b>コロナ禍における生活様式・交行動向の変容</b></p> <p>○ コロナ禍で、<b>通勤・配達目的</b>等の自転車利用のニーズが高まっている。</p> <p>自転車通勤の開始時期</p> <p>欄内の自転車通勤者のうち、4人に1人がコロナ流行後に自転車通勤を開始</p> <p>新型コロナウイルス流行後 <b>23.0%</b></p> <p>新型コロナウイルス流行前 <b>77.0%</b></p> <p>(au調査保険調査 R2,7アンケート調査より) n=500</p>	<p><b>情報通信技術の発展</b></p> <p>○ 交通分野でも<b>デジタル化</b>が更に進展する可能性。(複数の交通モードやまちづくりとの連携等)</p> <p>MaaS (Mobility as a Service)</p> <p>出発地 目的地</p> <p>バス 電車 自転車 徒歩</p> <p>一つのサービスとして提供(乗車・予約・決済)</p> <p>※動画の撮影日時とも一致</p>	<p><b>高齢化等も踏まえた「安全・安心」</b></p> <p>○ 健康や生きがいの観点から、<b>高齢者、障害者等にも対応</b>した様々な自転車の普及を更に進める必要。</p> <p>○ 配達目的等での自転車利用者が増加する中、<b>危険な運転を防止</b>するなど、安全の確保が課題。</p> <p>○ 自転車対歩行者の<b>高額賠償事故</b>が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。</p>
<p>脱炭素社会の実現に向けた動き</p>	<p>新たな低速小型モビリティの登場 (自転車通行空間への影響)</p>	

#### 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・取組実施の促進
  2. 自転車通行空間の計画的な整備
  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. 生活道路での道路交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

#### 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**。
- 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

##### 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. 自転車を活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

- **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

##### 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

- 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
  - ・ サイクルツーリズムを含む**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)

##### 目標4 自転車事故の減、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【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・取組実施の促進 (再掲)
  20. 自転車通行空間の計画的な整備 (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】**

- 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**を推進。
- **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

## ⑤「東京 23 区における直轄国道の自転車通行空間の整備計画」

(令和 3 年 (2021 年) 2 月 国土交通省 関東地方整備局 東京国道事務所)

### 1. 自転車通行空間整備に関する背景・目的

2

#### ■整備計画策定の背景

自転車活用推進本部(本部長:国土交通大臣)においては、自転車活用推進計画に基づき、自転車通勤等の促進に取り組んできたところである。

また、ポストコロナの新しい生活様式も見据え、自転車利用者の増加への対応として、自転車通行空間の整備を推進する必要がある。

一方で、東京23区内の直轄国道のこれまでの整備状況をみると、約10年間で17kmの整備に留まっており、自転車通行空間の整備が進んでいない状況である。そのため、自転車利用の安全性確保のために自転車通行空間の整備を加速することが必要である。

#### ■整備計画策定の目的

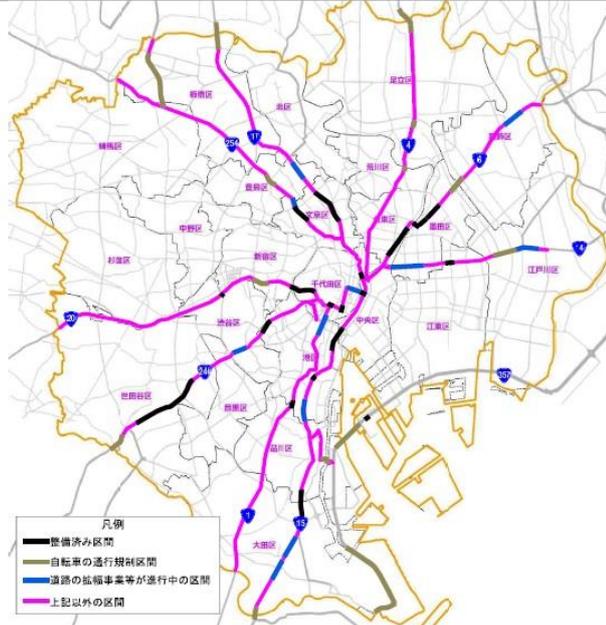
本整備計画は、自転車の走行の安全性・円滑性の向上を念頭に置いたうえで、より一層の自転車通行空間の整備促進を図るため、今後概ね3年間における東京23区内における直轄国道等に係る整備の方向性及び自転車ネットワーク形成の考え方を示すものである。

具体的には、東京23区内の放射軸として広域な移動を担う路線である直轄国道において、早急に交通の安全性・円滑性の向上を図るため、早期の自転車ネットワークの構築を目指すものとする。

### 4. 直轄国道における自転車通行空間の整備状況

6

- 東京23区の直轄国道の管理延長約164kmのうち、放射軸の直轄国道(国道1号、4号、6号、14号、15号、17号、20号、246号、254号、357号バイパス)の延長は約144kmである。
- 管理延長のうち、自転車通行空間が整備済みの区間(自転車専用通行帯等)、自転車の通行が規制されている区間(トンネル部等)、道路の拡幅事業等が進行中の区間(他事業の区間)がある。



整備済み区間:車道混在(矢羽根)



自転車の通行規制区間



道路の拡幅事業等が進行中の区間

国道254号小日向拡幅など



東京国道事務所HP事業概要

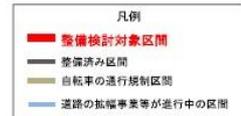
## 5. 整備計画(東京23区の自転車通行空間の整備検討対象区間) 7

- ▶ 管理路線(延長約164km)のうち、直轄国道の放射軸路線(国道1・4・6・14・15・17・20・246・254・357号バイパス)を対象路線とする。
- ▶ 対象路線のうち、整備済みの区間や自転車通行規制区間、道路の拡幅事業等が進行中の区間を除いた**延長約104km**を整備検討対象区間と位置づけ、交通の安全性・円滑性の向上を図るため、**自転車通行空間の確保に取り組む**。
- ▶ 延長約104kmのうち、**現状の道路状況等**を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、関係機関と協議した上で、**今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)**
- ▶ 連続的な自転車通行空間の整備が困難な区間については、道路空間再配分の可能性の検討及び試行的な実施等、自転車通行空間のネットワーク形成に向けた取組を関係機関と協議しながら整備推進する。【p.11,12参照】

### ■自転車通行空間 整備検討対象区間

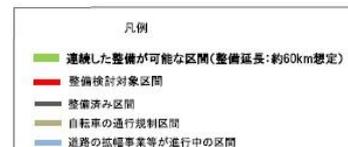
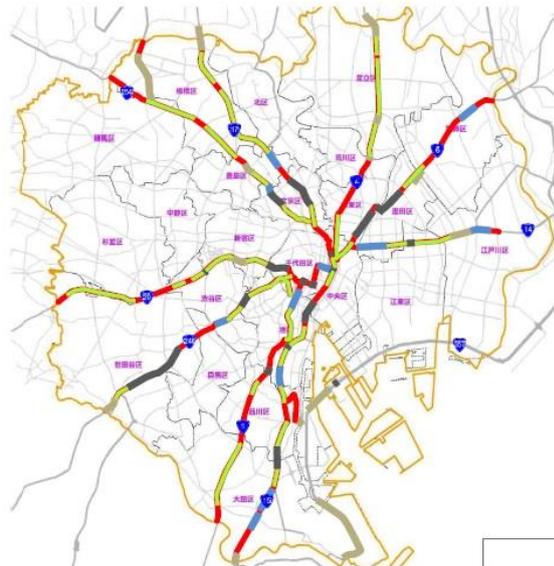
路線名	合計
国道1号	15,6
国道4号	12,6
国道6号	8,9
国道14号	4,6
国道15号	11,7
国道17号	12,5
国道20号	13,5
国道246号	8,6
国道254号	13,4
国道357号BP	2,5
合計	103,9

単位: km



## 5. 整備計画(整備延長) 8

- ▶ **現状の道路状況等**を踏まえ、車道上の自転車利用者の安全性と利便性向上を考慮し、連続的な自転車通行空間の整備が早期に可能な区間について、**今後概ね3年間で整備する。(整備延長：約60km想定)**



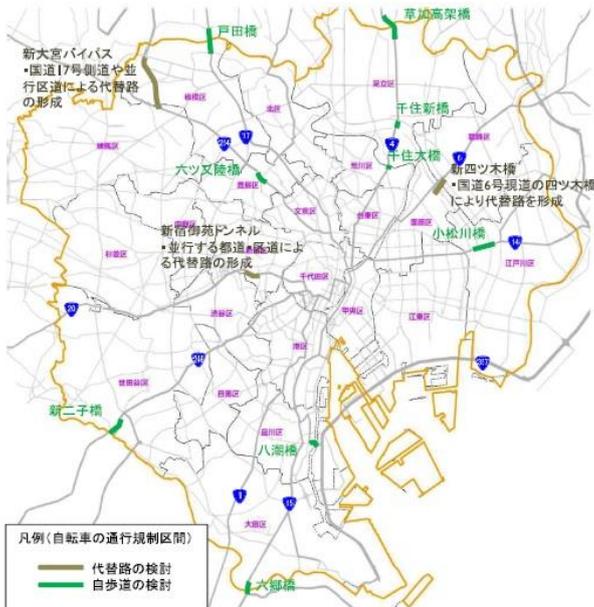
※連続した整備が可能な区間  
航空写真による現時点の想定のため、今後、精度の高い測量図による詳細な確認や関係機関との協議等を踏まえ、精査していく

## 8. ネットワーク形成の考え方【整備を進める上で留意する区間】

14

- 自転車通行規制区間等の整備が困難な区間（トンネル部、渡河部）は代替路や自転車歩行者道（緊急避難措置）で整備。

### ■ 整備検討対象路線における自転車の通行規制区間の位置図 →トンネル・橋梁・渡河部等の区間は通行規制区間に指定



### ①代替路の形成が可能な区間 (自転車通行規制区間の代替路の事例)

- 自転車通行空間の整備が困難な区間は、周辺の国道・都道・区道と連携したネットワークを検討
- 直轄国道と接続する箇所では、自転車が円滑に行き来できるよう留意する



### ②代替路の形成が困難な区間

- 渡河部などの迂回距離が大きく、代替路の形成が困難な区間は緊急避難措置として整備形態を自転車歩行者道等としての運用を検討



## 8. ネットワーク形成の考え方【東京23区内における地方公共団体との連携】

16

### ■ 都道・区道との連携による自転車ネットワークの形成

- 23区内の自転車通行空間ネットワークの形成を図るため、各放射軸に接続する自転車通行空間の整備促進が必要

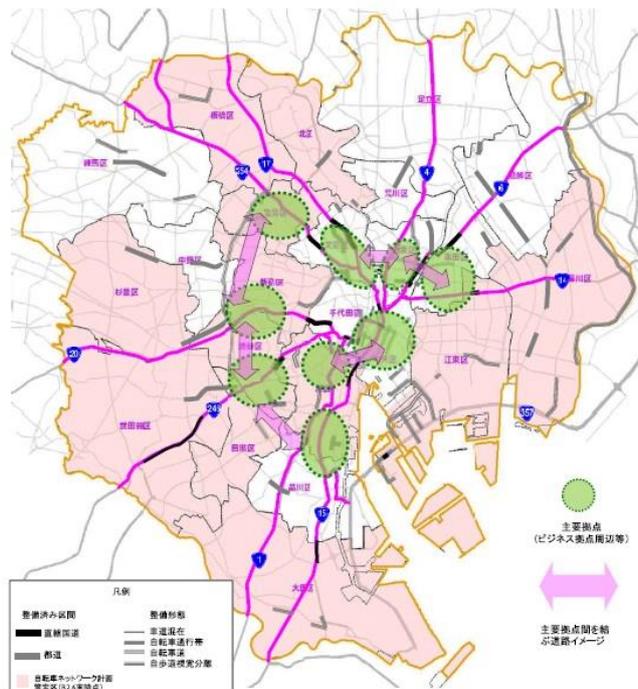


#### ◇都との連携

- 各放射軸に接続する道路やビジネス拠点周辺等の主要拠点間を結ぶ道路を東京都と連携し自転車ネットワークの形成に向けた検討、協議、調整を進める。

#### ◇区との連携

- 区と連携することにより、自転車ネットワークの形成が可能となる地域については、当該区と連携し、検討、協議、調整を進めるとともに、自転車ネットワーク計画が未策定の区については、計画の策定を促す。



## ⑥「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(2021年)12月 警察庁)

### 新たな交通ルール(車両区分)

○ 一定の大きさ以下の電動モビリティは、最高速度に応じて以下の3類型に分ける

#### ① 歩道通行車(6~10km/h以下)

- 電動車椅子相当の大きさ(長さ120cm×幅70cm×高さ120cm(注))
- 歩道・路側帯を通行(歩行者扱い)
- 立ち乗り・座り乗りで区別しない

(注) 安全性を向上させるためのセンサー等の扱いについては、今後検討



6~10km/h以下

歩道

路側帯

#### ② 小型低速車(15~20km/h以下)

- 普通自転車相当の大きさ(長さ190cm×幅60cm)
- 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行

※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要



15~20km/h以下

車道

普通自転車専用通行帯

自転車道

歩道

路側帯

#### ③ 既存の原動機付自転車等(15~20km/h超)

- 車道のみ通行
- 免許やヘルメット等のルールは維持



15~20km/h超

車道

### 新たな交通ルール(小型低速車)

#### (1) 最高速度、車体の大きさ等

- 最高速度: 一般的な自転車利用者の速度(15~20km/h)と同程度で検討
- 車体の大きさ: 長さ190cm×幅60cm ※普通自転車相当
- 立ち乗りでも座り乗りでもよい



#### (2) 運転することができる者

- 運転免許の必要性までは認められないが、一定の年齢制限を設けることが適当
- 小型低速車の販売やシェアリング事業を行う者に対して、小型低速車の利用者への交通安全教育を行うことを求めるべき

#### (3) 通行場所

- 車道、普通自転車専用通行帯、自転車道を通行
- ※ 歩道、路側帯通行時は、最高速度の制御とそれに連動する表示が必要



車道

普通自転車専用通行帯

自転車道

歩道

路側帯

#### (4) 乗車用ヘルメット

- 着用促進を図っていくために、法的義務や啓発の在り方について検討することが求められる

## 新たな交通ルール(自動歩道通行車)

- 無人走行する歩道通行車(自動歩道通行車)に係る基準は、以下の方向で検討
  - ※ この基準を満たさないものについては、今回検討している新たな交通ルールには含めない

### (1) 最高速度、車体の大きさ

- 最高速度: 6km/h
- 車体の大きさ: 長さ120cm × 幅70cm × 高さ120cm (注) ※ 電動車椅子相当



(注) 安全性を向上させるためのセンサー等の扱いについては、今後検討

### (2) 通行場所

- 歩行者と同じ  
(歩道、路側帯、道路の右側端)

#### 公道実証実験が実施された道路の例



幅員が十分に広い歩道



路側帯の設置された道路



歩車道の区別のない道路

### (3) 通行方法

- 歩行者相当の交通ルールに従う (信号や道路標識等に従う、横断歩道を横断など)

➡ 無人走行という特性を踏まえ、走行させる主体を行政機関が把握するための制度を設ける

3

## 今後の検討事項等

### (1) 歩道通行車、小型低速車

#### ○ 最高速度

- 歩道通行車の最高速度は、6~10km/hの範囲で検討
- 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

#### ○ 小型低速車利用者への交通安全教育の在り方

- 運転免許を不要とするが、基本的な交通ルールに関する理解を担保するため、シェアリング事業者・販売事業者による利用者に対する交通安全教育の実施を求める

#### ○ 小型低速車及び自転車のヘルメット

- 小型低速車及び自転車の運転者について、ヘルメットの着用促進を図っていく

### (2) 状態が変化するモビリティ

#### ○ 最高速度の制御と連動した表示の在り方

- 表示の方法や切替えによる最高速度の制限の担保方法等については、更に検討

### (3) 自動歩道通行車

#### ○ 制度整備の在り方

- 走行させる主体を行政機関が把握するための制度を新設
- 車体の安全性の確保については、産業界における自主的な取組に期待



4

## (2) 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」及び「自転車安全利用推進計画」

(平成 25 年 (2013 年) 7 月施行 東京都)

- 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

(2019.05)

##### <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。下線部が改正事項。

#### 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

<b>【自転車利用者】</b> ・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 など	<b>【保護者等】</b> <b>保護者</b> ・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 <b>親族</b> ・高齢者にヘルメット着用等の必要な助言の実施 など	<b>【一般事業者】</b> ・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 など	
<b>【自転車使用事業者】</b> ・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 など	<b>【自転車小売業者等】</b> ・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】 など	<b>【自転車貸付業者】</b> ・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 など	<b>【その他の者】</b> <b>学校等の設置者</b> ・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 など

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

### 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**



#### 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8 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

(令和3年(2021年)2月 国土交通省「令和2年度第5回自転車の活用推進に向けた有識者会議」)

### 5. 【安全・安心】被害者救済のための保険加入の更なる促進



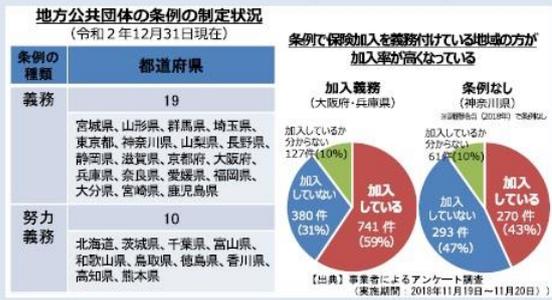
#### 現状・課題

#### 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)

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」

(令和3年(2021年)3月 東京都)

### 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
- CO<sub>2</sub>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、誰もが使いやすく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の整備

### 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

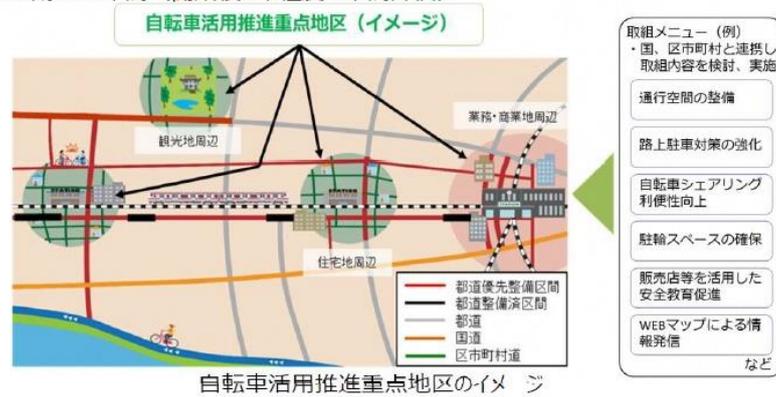


### 【目的】

- 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 <sup>※1</sup> )	約570km (2030年度)	
		自転車通行空間の臨港道路等	32km (2020年度 <sup>※1</sup> )	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 <sup>※2</sup> )	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

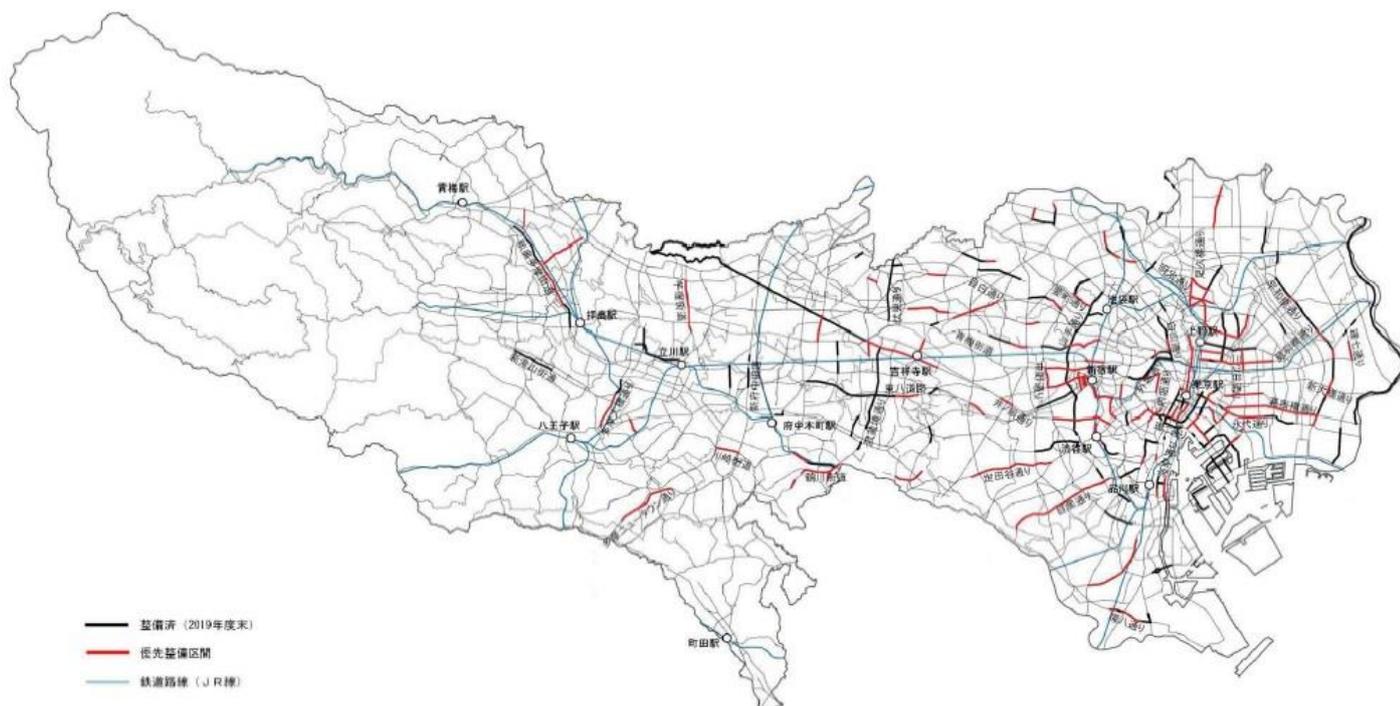
※2 2020年10月から2021年2月までの期間

### 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>



東京都自転車通行空間整備推進計画より

### (3) 区の関連計画等

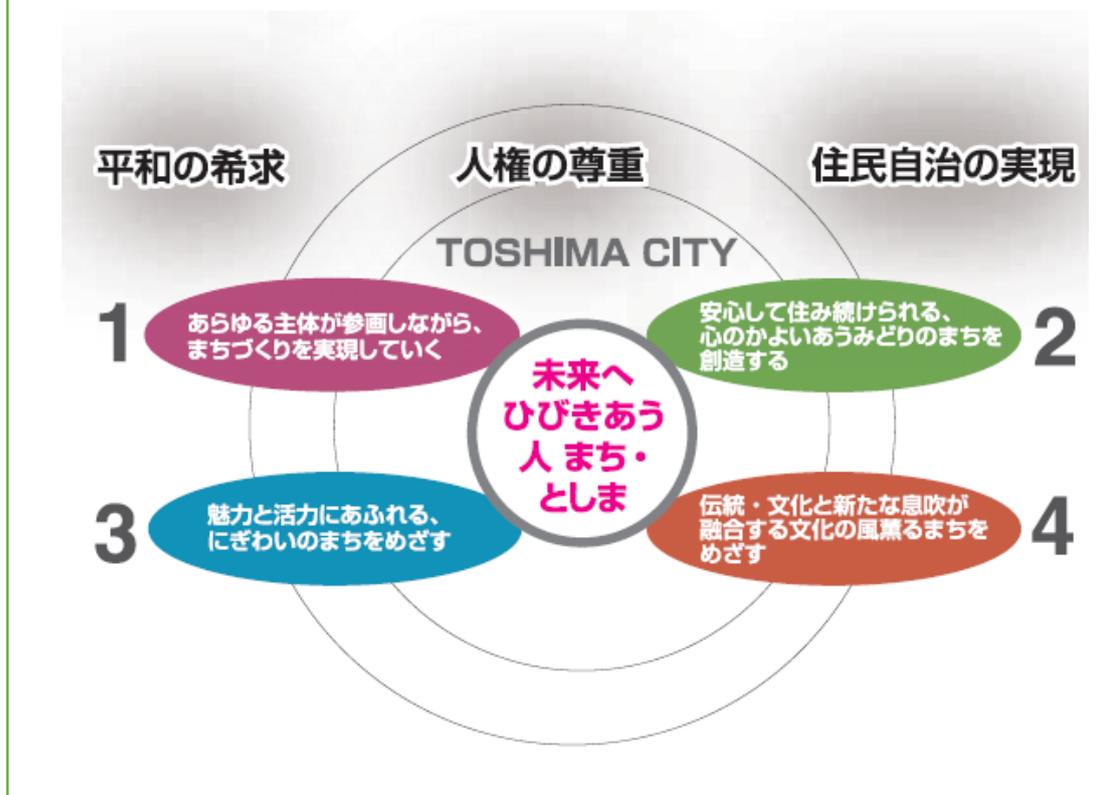
#### ① 「豊島区基本構想・同基本計画」

(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)

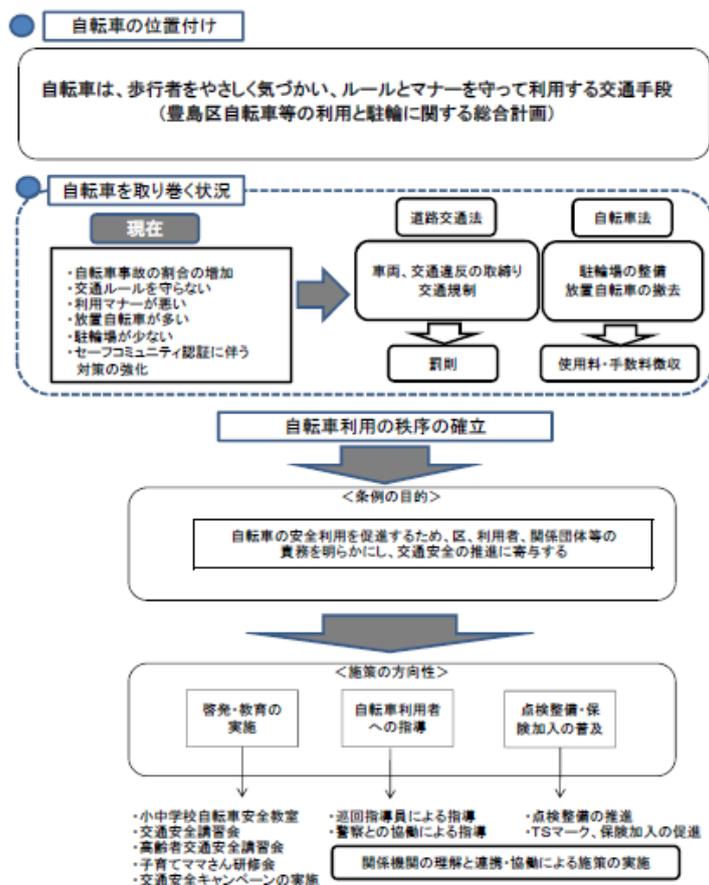
- ・環境に優しく、健康づくりにもつながる自転車を有効な交通手段として位置づけ、安全で快適に走行できる空間を整備します。
- ・都市計画道路の整備にあたり、自転車走行空間が設置可能な区間では、歩行者、自転車、自動車それぞれの分離を図ります。
- ・平成28(2016)年4月に改定した「豊島区自転車等の利用と駐輪に関する総合計画」に基づき、鉄道事業者や道路管理者、集客施設の事業者などと連携し、自転車駐車場の整備を進めるとともに、自転車等放置禁止区域の指定など放置自転車対策を推進します。
- ・自転車の安全な利用を促すため、平成25(2013)年7月に東京都が施行した「東京都自転車の安全で適正な利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 11 次豊島区交通安全計画」

(令和 4 年 (2022 年) 1 月)

- ・「第11次豊島区交通安全計画」は、「交通事故発生件数及び死傷者数の減少傾向を維持するとともに、自転車乗用中の交通事故発生件数及び死傷者数の減少を目指す」を目的とする。
- ・重点課題として「①高齢者及び子どもの交通安全の確保」、「②自転車の安全利用の推進」、「③二輪車の安全対策の推進」、「④飲酒運転の根絶」、「⑤「新しい日常」に対応した交通安全対策の推進」を掲げている。

## ⑤「豊島区自転車走行環境計画」

(平成30年(2018年)6月)

- ・「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



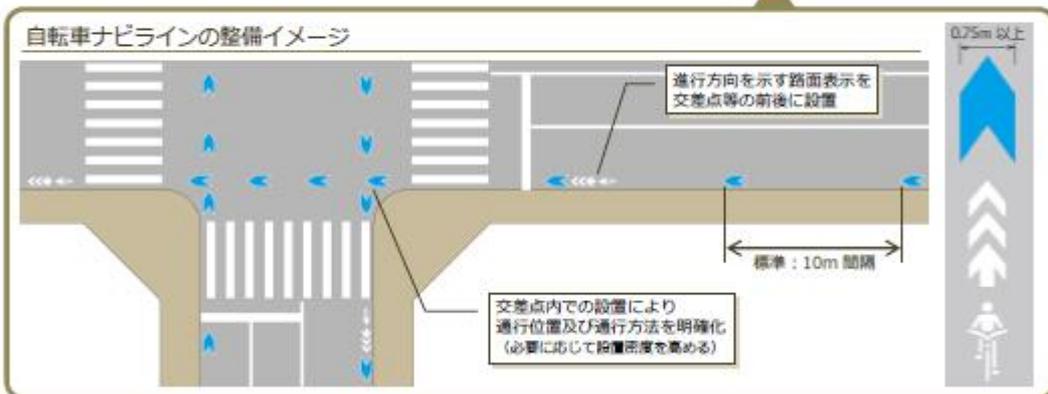
各整備タイプと【暫定的】整備の方針

- ・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)
構造分類	○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)

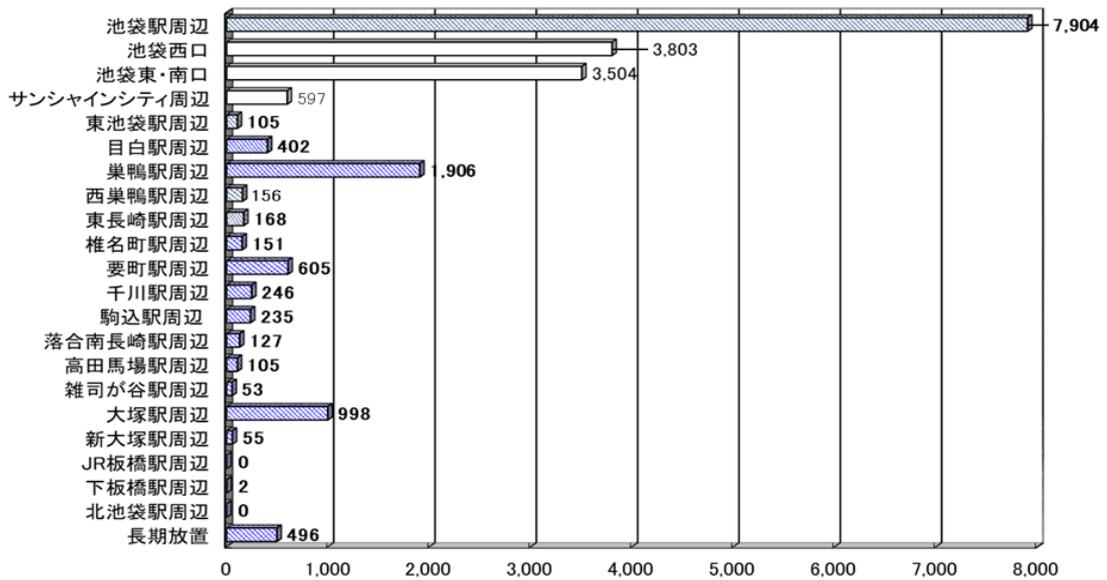


## 2. 豊島区における自転車関連データ

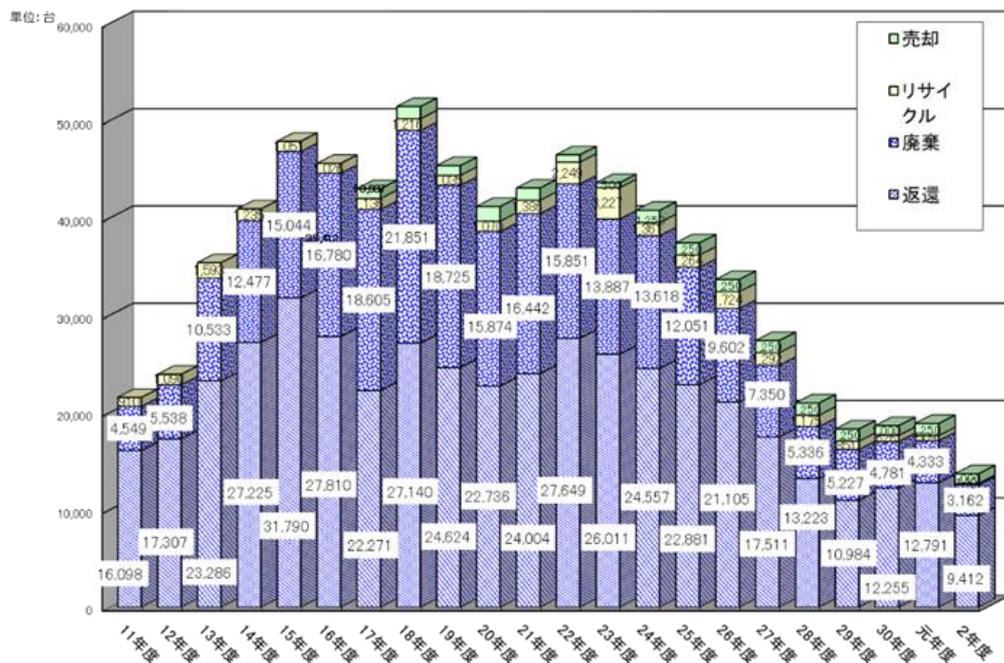
### (1) 放置防止、駐輪施設整備の取り組み

・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)

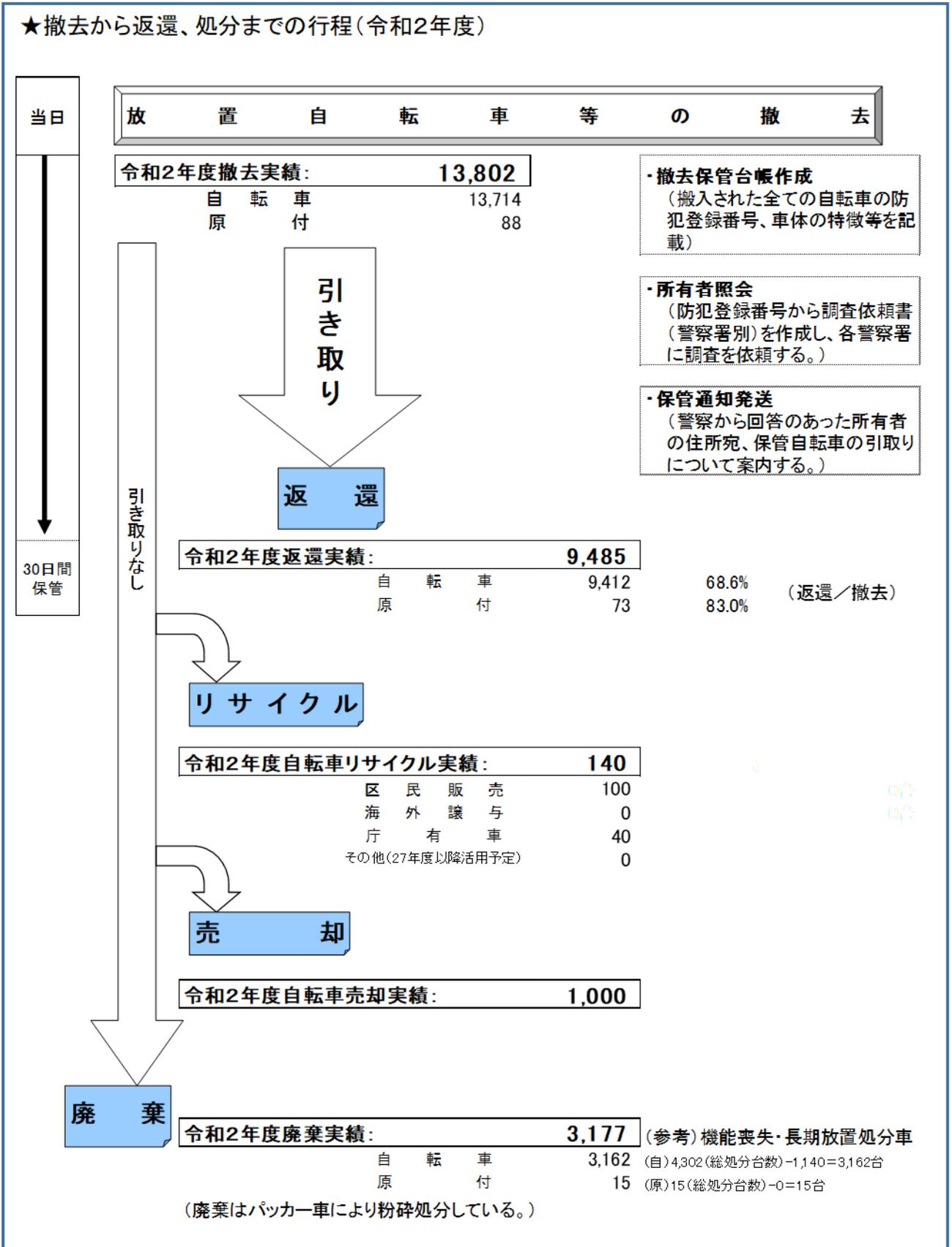
地域別撤去状況



・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3年(2021年)4月1日現在)

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						
	空蟬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						
巢鴨	巢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)	
	巢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)	
	巢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		
	巢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	
西巢鴨	西巢鴨駅自転車駐車場	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)		記号	所在地	収容台数	
名称(自転車駐車場)				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	
				11,337	181

\*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)

\*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)		記号	所在地	収容台数	
名称				自転車	原付
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		記号	所在地	収容台数	
名称				自転車	原付
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
			空蟬橋(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。	

## (2)各駅周辺における駐輪状況等

### 1)池袋駅

#### 【駅等周辺の現状】

池袋駅は、JR線、東武線、西武線、東京地下鉄線が乗り入れる日本でも有数のターミナル駅であり、区内で最も自転車等の乗り入れが多い駅である。

減少傾向にあった池袋駅の一日乗降客数は、平成17年度（2005年度）より増加し19年度（2007年度）には270万人を超えた。令和元年度（2019年度）において264.6万人である。

#### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
池袋駅東自転車駐車場	東池袋1-50-23	450	
池袋駅東第二自転車駐車場 (コイン式)	東池袋1-50先	200	
ウイロード自転車駐車場 (コイン式)	南池袋1-28-2	156	
池袋駅南自転車駐車場	南池袋2-21-6	632	
池袋東大橋下登録制自転車置場	東池袋1-49先	0	令和3年4月1日 現在休止中
池袋六ツ又交差点登録制自転車置場	東池袋1-47-12先	0	令和3年4月1日 現在休止中
池袋六ツ又陸橋自転車駐車場 (コイン式)	東池袋3-8先	45	
池袋駅北自転車駐車場	池袋1-4-20	自転車 274 原付 27	
池袋駅北第二自転車駐車場 (コイン式)	池袋1-4-20先	80	

池袋駅西自転車駐車場	西池袋 3-20-1	730	
池袋駅西第二自転車駐車場	西池袋 1-8-1	140	
合 計		2,734	

**(自転車駐車場：民間)**

民間施設名称 (一般開放)	所在地	収容台数 (内：附置義務)	備考
池袋パルコ別館 P'パルコ駐輪場 (コイン式)	東池袋 1-50-35	88 (88)	
三井のリパーク・池袋駅東口駐輪場 (コイン式)	東池袋 1-14-3	80 原付 1	
プラザ駐輪場	西池袋 1-11-1	1,200 (509)	
池袋マルイ II 駐輪場 (コイン式)	西池袋 3-28、29	105	
アイパーク SELECT24 池袋北口 A・B・C	西池袋 1-30	130 原付 27	
西武スマイルパークダイヤゲート池袋駐輪場	南池袋 1-16-15	184 (117)	
キュープラザ池袋駐輪場	東池袋 1-30-3	236 (119)	
合 計		2,051 (833)	

**(主な駐輪場における自転車利用者の実態)**

**\* 池袋駅東口**

- ・池袋駅東自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）2,963人のうち、区内利用者は2,059人、区外利用者は904人であり、割合としては区内利用者69.5%、区外利用者30.5%である。
- ・池袋駅南自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）4,869人のうち、区内利用者は2,308人、区外利用者は2,561人であり、割合としては区内利用者47.4%、区外利用者52.6%である。

**\* 池袋駅西口**

- ・池袋駅西自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）4,694人のうち、区内利用者は2,592人、区外利用者は2,102人であり、割合としては区内利用者55.2%、区外利用者44.8%である。

**(乗り入れ台数と収容台数)**

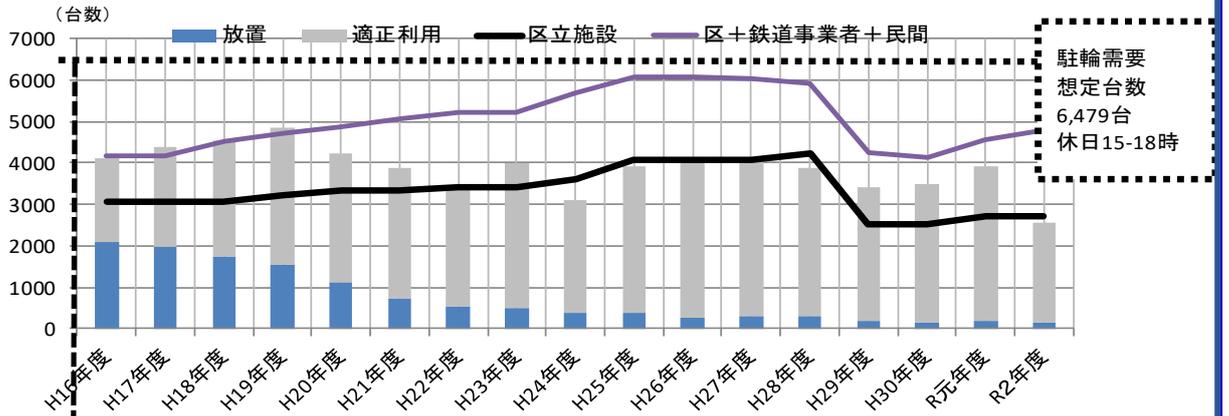
	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	3,334	2,566	区立 2,734	53.6%
適正駐車	3,168	2,406	民間 2,051	
放置	166	160	(内：附置義務 833 ) 計 4,785	

池袋駅西



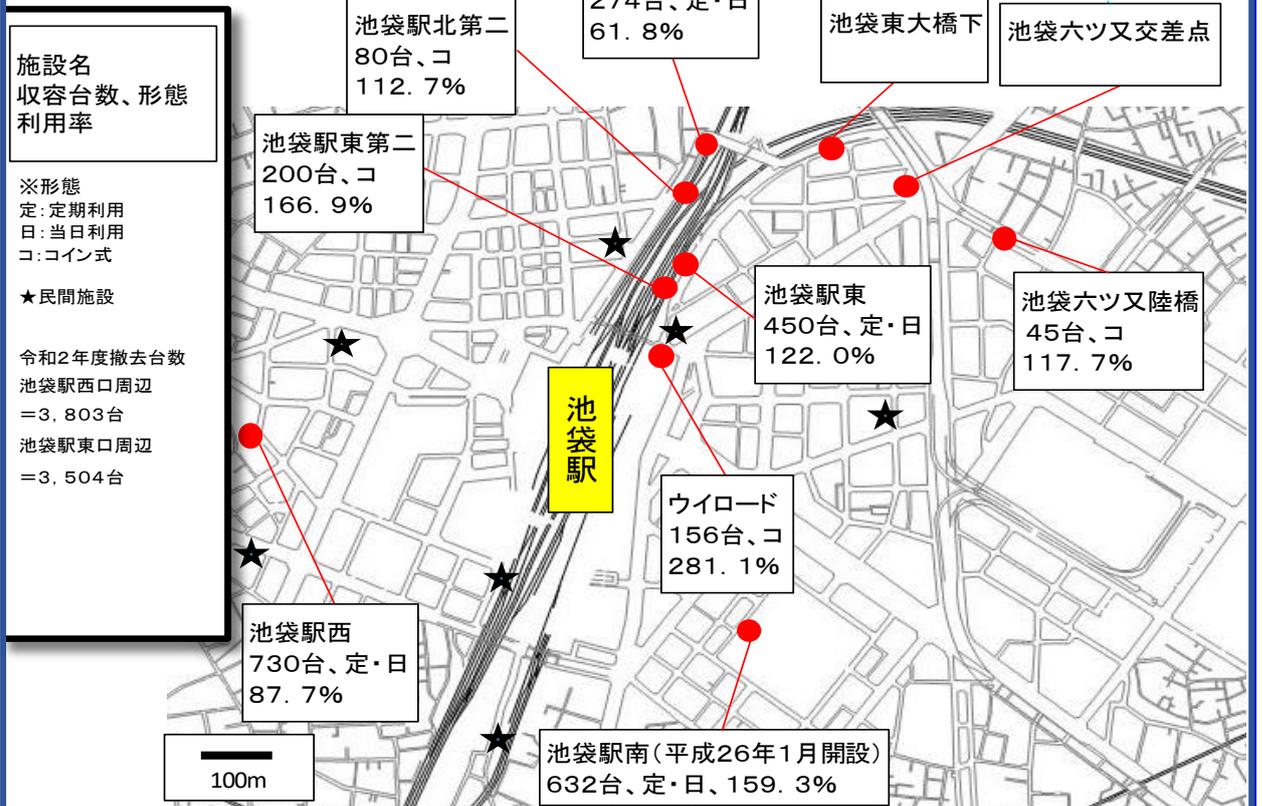
## 池袋駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	2076	1988	1728	1551	1125	727	541	487	399	368	267	318	299	184	148	191	160
適正利用	2048	2406	2826	3295	3110	3165	2926	3503	2708	3565	3720	3813	3593	3223	3364	3735	2406
区立施設	3060	3060	3060	3220	3356	3356	3401	3401	3601	4085	4085	4085	4225	2513	2513	2734	2734
区+鉄道事業者+民間	4160	4160	4530	4736	4872	5070	5220	5220	5695	6061	6061	6046	5929	4269	4144	4549	4785



放置禁止区域指定(S63)

### 令和2年度 区立駐輪施設利用率(池袋駅周辺)



施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★民間施設

令和2年度撤去台数  
池袋駅西口周辺  
= 3,803台  
池袋駅東口周辺  
= 3,504台

## 2)大塚駅

### 【駅等周辺の現状】

大塚駅は、JR 山手線と都電荒川線が交差する駅である。近年、大塚駅前については駅ビルをはじめとする集客施設の整備が進んでいる。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約 11.8 万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
空蝉橋原付駐車場	北大塚 2-3 先	50	原付のみ
大塚駅北口路上自転車駐車場 (コイン式)	北大塚 2-14 先	66	
大塚駅北口第二自転車駐車場	北大塚 2-4~6 先	288	
大塚駅北口第三自転車駐車場	北大塚 2-4 先、8 先	90	
大塚駅北口第四自転車駐車場	南大塚 3-33-4	140	
大塚駅南自転車駐車場	南大塚 3-33-3	700	
合 計		1,334	

### （自転車駐車場：民間）

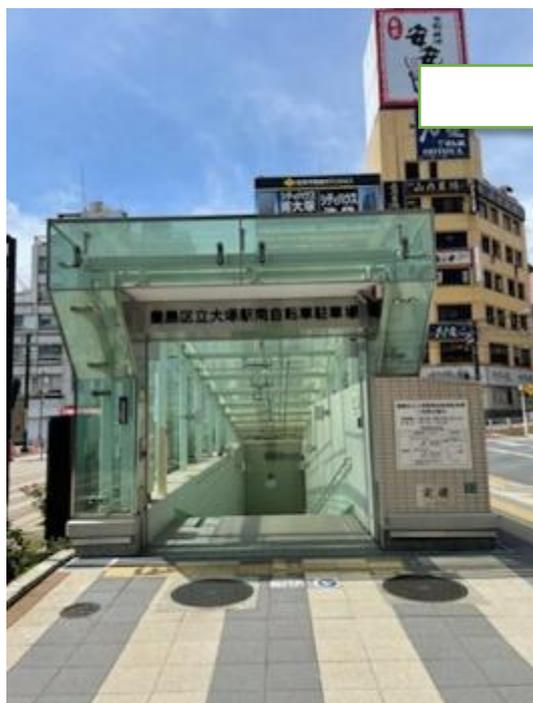
民間施設名称 (一般開放)	所在地	収容台数 (内：附置義務)	備考
JR 大塚南口ビル駐輪場	南大塚 3-33-1	506 (198)	
合 計		506 (198)	

### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

- ・大塚駅北口第三自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）777 人のうち、区内利用者は 657 人、区外利用者は 120 人であり、割合としては区内利用者 84.6%、区外利用者 15.4%である。
- ・大塚駅北口第四自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）772 人のうち、区内利用者は 762 人、区外利用者は 10 人であり、割合としては区内利用者 98.7%、区外利用者 1.3%である。
- ・大塚駅南口自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）4,599 人のうち、区内利用者は 3,730 人、区外利用者は 869 人であり、割合としては区内利用者 81.1%、区外利用者 18.9%である。

(乗り入れ台数と収容台数)

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	(H30・R元・2)	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	1,035	802	1,840	43.6%
適正駐車	1,007	774		
放置	28	28		



大塚駅南



大塚駅北口路上

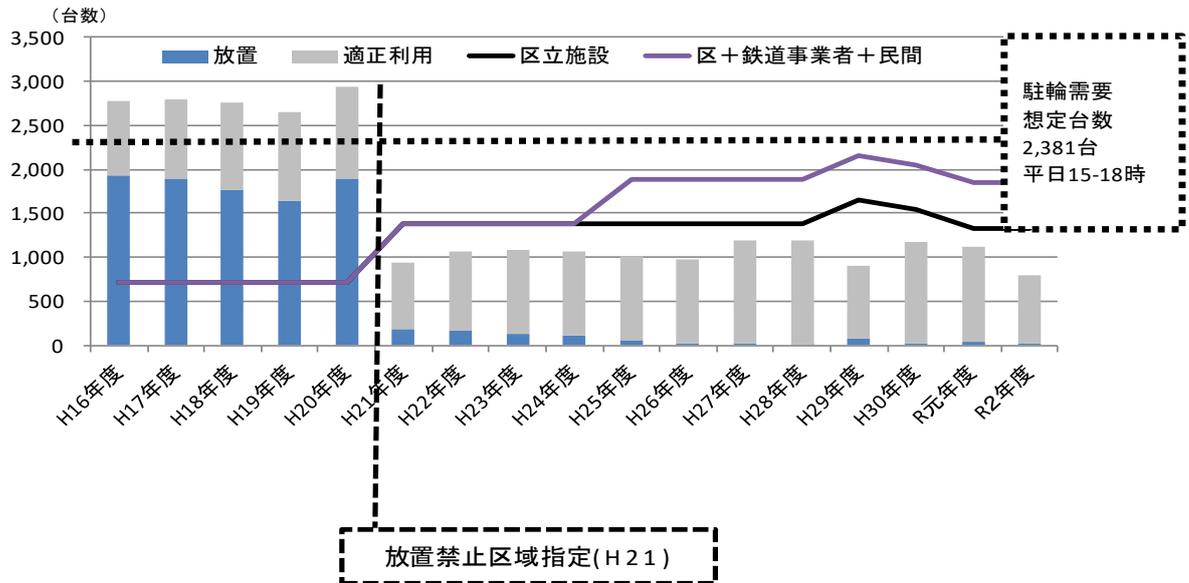


大塚駅北口第二

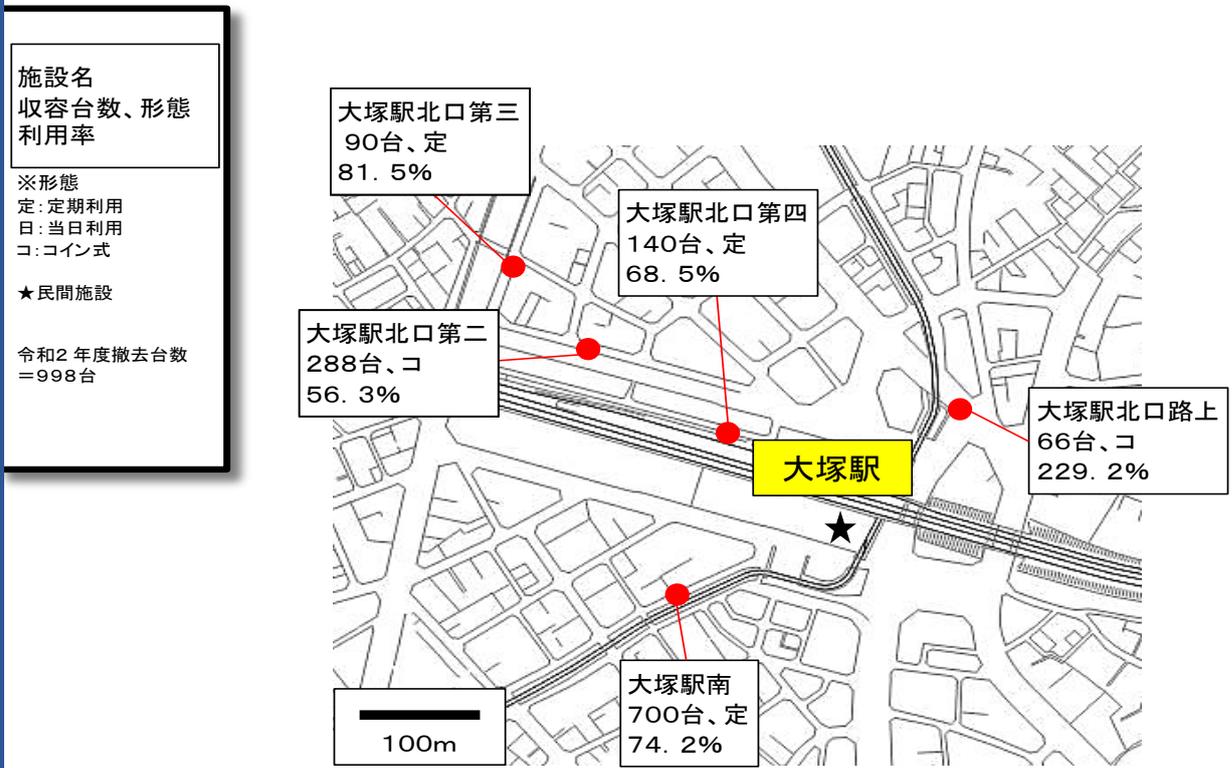


## 大塚駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	1,925	1,889	1,776	1,646	1,889	190	171	126	110	51	22	17	9	73	22	35	28
適正利用	851	904	991	1,009	1,048	752	887	959	952	960	954	1,170	1,179	835	1,158	1,090	774
区立施設	713	713	713	713	713	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	1,372	1,652	1,540	1,334	1,334
区+鉄道事業者+民間	713	713	713	713	713	1,372	1,372	1,372	1,372	1,878	1,878	1,878	1,878	2,158	2,046	1,840	1,840



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(大塚駅周辺)



### 3) 巣鴨駅

#### 【駅等周辺の現状】

巣鴨駅は、JR 山手線と地下鉄三田線が交差する駅である。一日乗降客数は JR 巣鴨駅で令和元年度（2019 年度）において約 15.2 万人、地下鉄三田線巣鴨駅は令和元年度（2019 年度）において約 9.5 万人である。

#### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
巣鴨駅北自転車駐車場	巣鴨 2-7-11	自転車 918 原付 5	
巣鴨駅第三自転車駐車場	巣鴨 2-9-23	自転車 140 原付 12	
巣鴨駅南自転車駐車場	巣鴨 1-13-8	自転車 240 原付 6	
巣鴨駅北口白山通り自転車駐車場（コイン式）	巣鴨 2-9 先ほか	211	
合 計		1,532	

#### （自転車駐車場：参考）

民間施設名称 （一般開放）	所在地	収容台数 （内：附置義務）	備考
JKS サイクルパーク巣鴨駅駐輪場（コイン式）	巣鴨 1-15-2	27	
アトレヴィ巣鴨駐輪場（コイン式）	巣鴨 1-16-8	120 (51)	
合 計		147 (51)	

#### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

- ・ 巣鴨駅北自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）1,943 人のうち、区内利用者は 1,480 人、区外利用者は 463 人であり、割合としては区内利用者 76.2%、区外利用者 23.8%である。

- ・巢鴨駅第三自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）898人のうち、区内利用者は760人、区外利用者は138人であり、割合としては区内利用者84.6%、区外利用者15.4%である。
- ・巢鴨駅南自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）600人のうち、区内利用者は220人、区外利用者は380人であり、割合としては区内利用者36.7%、区外利用者63.3%である。

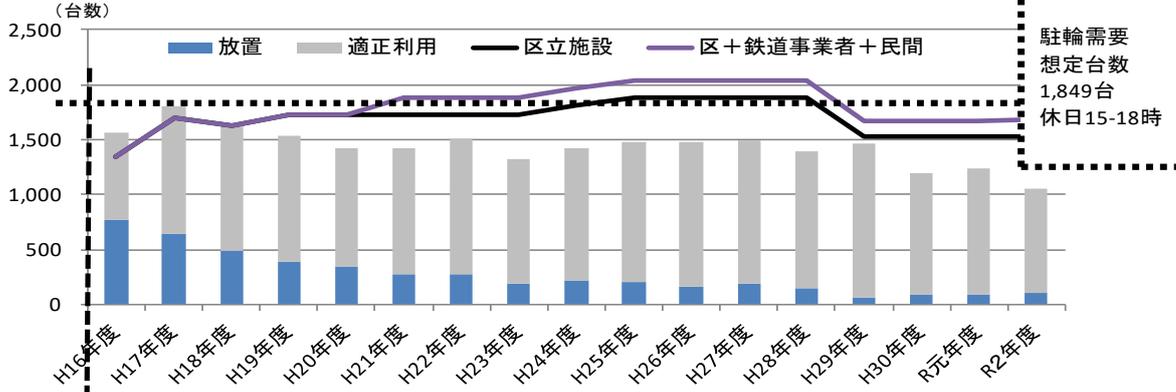
**(乗り入れ台数と収容台数)**

	参考3カ年平均 (H24・25・26)	平成26年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	1,458	1,483	1,679	73.0%
適正駐車	1,263	1,325		
放置	195	158		



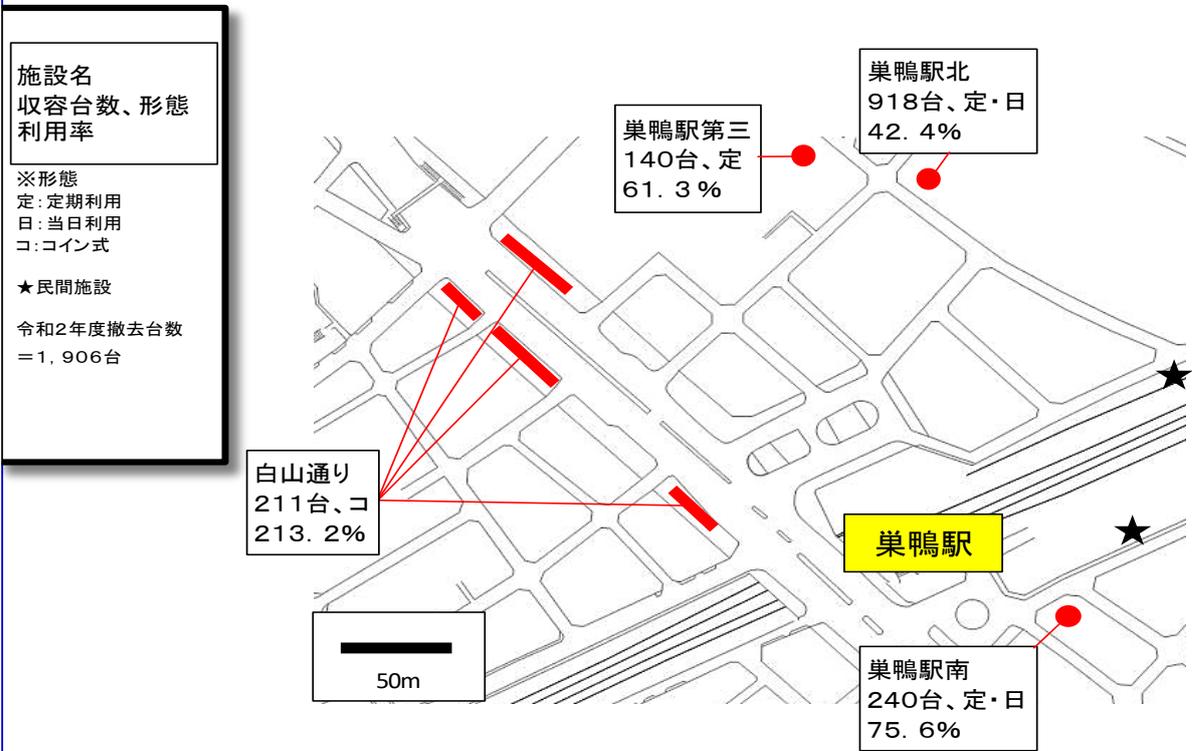
## 巢鴨駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	772	648	493	382	343	278	271	184	218	209	158	189	147	63	92	84	106
適正利用	792	1,150	1,133	1,147	1,078	1,146	1,242	1,139	1,197	1,267	1,325	1,298	1,250	1,405	1,107	1,150	946
区立施設	1,346	1,702	1,622	1,726	1,726	1,726	1,726	1,726	1,813	1,876	1,876	1,876	1,876	1,522	1,522	1,522	1,532
区+鉄道事業者+民間	1,346	1,702	1,622	1,726	1,726	1,880	1,880	1,880	1,967	2,030	2,030	2,030	2,030	1,669	1,669	1,669	1,679



放置禁止区域指定(H13)

### 令和2年度 区立駐輪施設利用率(巢鴨駅周辺)



## 4) 目白駅

### 【駅等周辺等の現状】

目白駅は、JR 山手線が乗り入れる駅であり、新宿区に隣接する駅である。一日乗降客数は令和元年度（2019 年度）において約 7.5 万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
目白駅東自転車駐車場	目白 1-4-1	800	
目白駅西自転車駐車場	目白 3-4-3	140	
目白駅北自転車駐車場	目白 3-16	自転車 280 原付 20	
合 計		1,240	

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 （一般開放）	所在地	収容台数 （内：附置義務）	備考
リーベンパーク目白駐輪場 （コイン式）	目白 3-14	自転車 27	バイク 8 台
合 計		27	

### （自転車利用者の実態）

- 目白駅東自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）1,632 人のうち、区内利用者は 1,152 人、区外利用者は 480 人であり、割合としては区内利用者 70.6%、区外利用者 29.4%である。
- 目白駅西自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）261 人のうち、区内利用者は 120 人、区外利用者は 141 人であり、割合としては区内利用者 46.0%、区外利用者 54.0%である。
- 目白駅北自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）516 人のうち、区内利用者は 305 人、区外利用者は 211 人であり、割合としては区内利用者 59.1%、区外利用者 40.9%である。

(乗り入れ台数と収容台数)

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	825	655	1,275	51.4%
適正駐車	805	632		
放置	20	23		

目白駅西

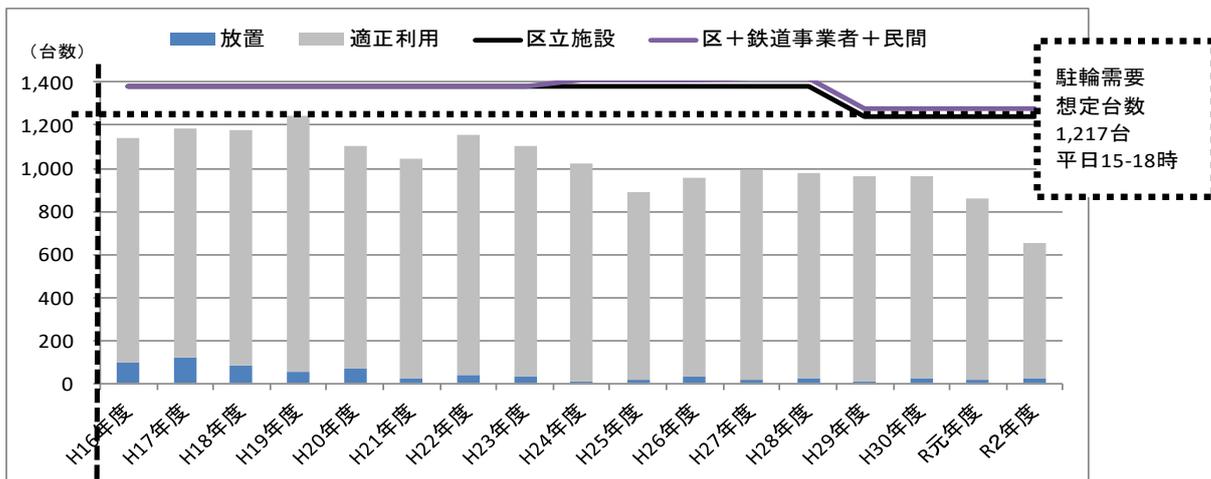


目白駅北



## 目白駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	97	123	84	56	70	25	43	30	12	17	36	18	24	13	22	14	23
適正利用	1,045	1,061	1,096	1,187	1,031	1,020	1,111	1,073	1,012	871	918	974	952	950	940	844	632
区立施設	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,240	1,240	1,240	1,240
区+鉄道事業者+民間	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,407	1,407	1,407	1,415	1,415	1,275	1,275	1,275	1,275



放置禁止区域指定(H14)

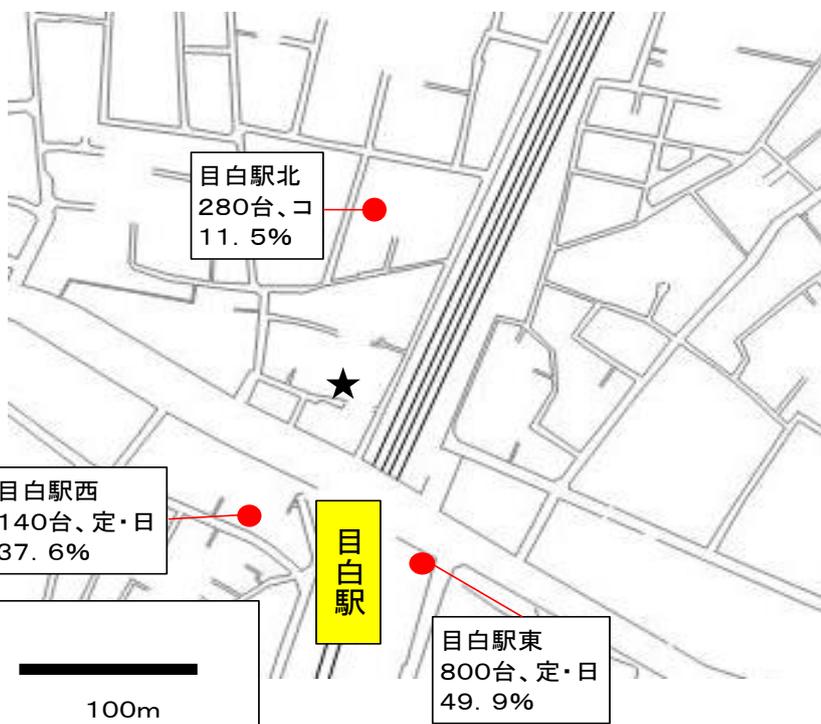
### 令和2年度 区立駐輪施設利用率(目白駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★ 民間施設

令和2年度撤去台数  
= 402台



## 5) 駒込駅

### 【駅周辺等の現状】

駒込駅は、JR 山手線と東京地下鉄南北線が乗り入れる駅であり、北区および文京区に挟まれている。JR 駒込駅の一日乗降客数は、令和元年度（2019 年度）において約 9.8 万人、南北線駒込駅は、令和元年度において約 4.2 万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
駒込駅北自転車駐車場	駒込 2-2-2	自転車 668 原付 11	
合 計		679	

### （自転車駐車場：他自治体）

施設名称	所在地	収容台数	備考
北区 駒込駅前指定自転車置場	北区中里 1-7 先	515	
合 計		515	

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 （一般開放）	所在地	収容台数 （内：附置義務）	備考
駒込 1 丁目駐輪場	駒込 1-44	54	
合 計		54	

### （自転車利用者の実態）

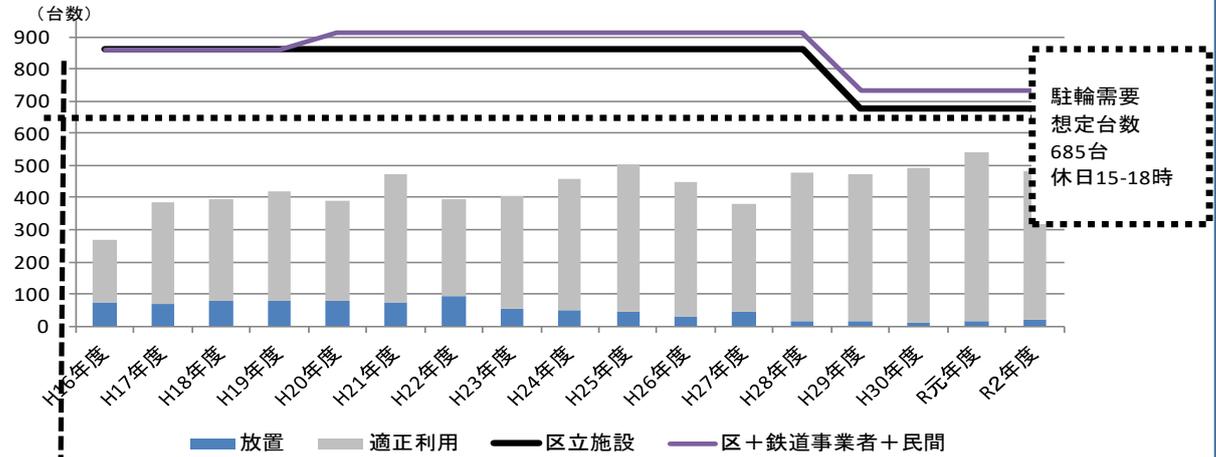
- ・駒込駅北自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）1,574 人のうち、区内利用者は 769 人、区外利用者は 805 人であり、割合としては区内利用者 48.9%、区外利用者 51.1%である。

### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考 3 カ年平均 （H30・R 元・2）	令和 2 年度	収容台数	収容率 （乗り入れ台数 /収容台数）
乗り入れ台数	504	481	733	65.6%
適正駐車	489	460		
放置	15	21		

## 駒込駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	72	67	80	78	78	76	91	54	48	46	31	46	17	13	9	14	21
適正利用	197	317	313	339	310	395	306	351	411	456	415	336	458	458	483	525	460
区立施設	861	861	861	861	861	861	861	861	861	861	861	861	861	861	679	679	679
区+鉄道事業者+民間	861	861	861	861	915	915	915	915	915	915	915	915	915	915	733	733	733



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(駒込駅周辺)

施設名  
收容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★ 民間施設

令和2年度撤去台数  
= 235台



## 6)北池袋駅

### 【駅等周辺の現状】

北池袋駅は、東武鉄道東上線が乗り入れる駅であり、JR 埼京線も平行している。一日乗降客数は令和元年度（2019 年度）において約 1.0 万人である。なお、駅をまたいで補助 82 号線の令和 3 年（2021 年）に道路工事により撤去し、近傍に新設する予定である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	自転車 (収容台数)	備考
北池袋自転車置場	上池袋 4-29	122	無料
合 計		122	

### （自転車利用者の実態）

- ・北池袋自転車置場の利用状況においてはピーク時においてほぼ満車である。平成 21 年度（2009 年度）アンケートでは利用者は東武東上線上池袋方面の利用が多く、池袋本町方面の利用は少ない。

### （放置自転車の撤去状況）

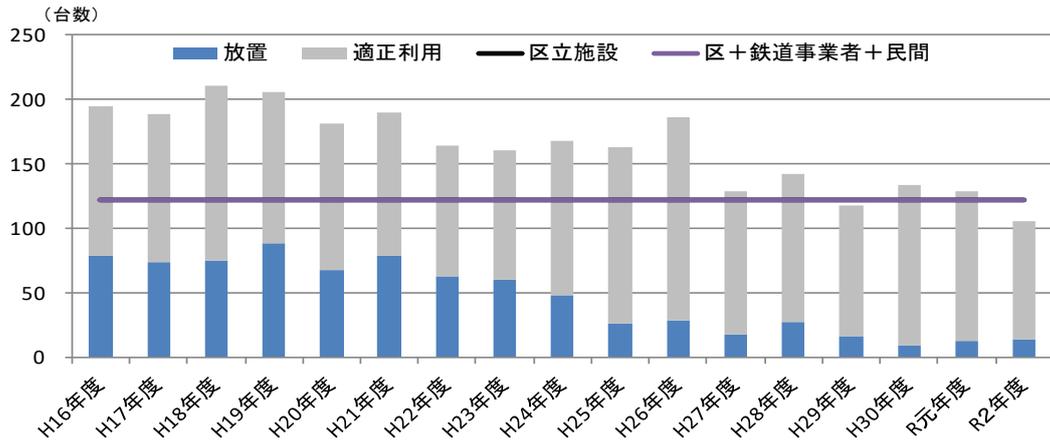
- ・北池袋駅周辺における放置自転車撤去台数は、令和元年度（2019 年度）、令和 2 年度（2020 年度）とも 0 台 である。

### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考 3 ヲ年平均 (H30・R 元・2)	令和 2 年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	123	105	122	86.1 %
適正駐車	111	91		
放置	12	14		

## 北池袋駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	78	74	75	88	67	78	63	60	48	26	29	17	27	16	9	12	14
適正利用	117	115	136	118	114	112	101	100	120	137	157	112	115	102	125	117	91
区立施設	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122
区+鉄道事業者+民間	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122	122



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(北池袋駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★民間施設

令和2年度撤去台数  
= 〇台



## 7) 下板橋駅周辺

### 【駅等周辺の現状】

下板橋駅は、東武東上線が乗り入れる駅であり、豊島区と板橋区の区境にある。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約1.7万人である。なお、駅をまたいで補助73号線の道路工事が予定されている。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
下板橋自転車置場	池袋本町 3-25	240	
合 計		240	

### （自転車駐車場：他自治体）

施設名称	所在地	収容台数	備考
板橋区 下板橋第一自転車駐車場	板橋 1-14-13 先	自転車 366 原付 10	
板橋区 下板橋第二自転車駐車場（コイン式）	板橋 2-3-1 先	70	
合 計		446	

### （自転車利用者の実態等）

- ・下板橋自転車置場の利用状況については、適正に駐輪されているが、高い利用率である。
- ・豊島区における放置自転車撤去台数については、令和2年度（2020年度）は2台である。

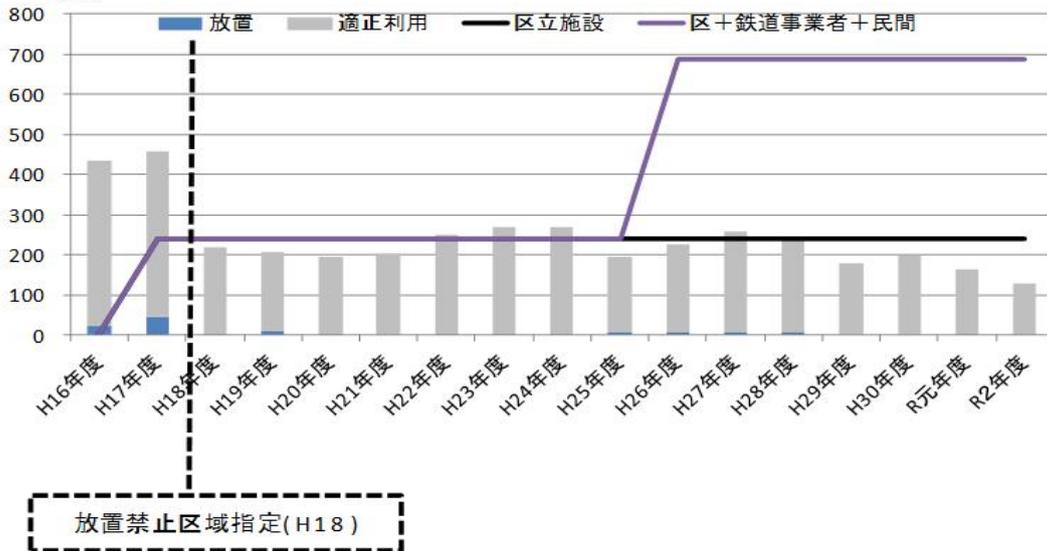
### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	165	130	240	54.2%
適正駐車	164	160		
放置	1	0		

### 下板橋駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	22	47	3	10	4	0	1	3	3	7	5	8	5	0	0	2	0
適正利用	412	412	216	196	189	204	250	267	267	188	221	251	241	180	198	163	130
区立施設	0	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
区+鉄道事業者+民間	0	240	240	240	240	240	240	240	240	240	686	686	686	686	686	686	686

(台数)



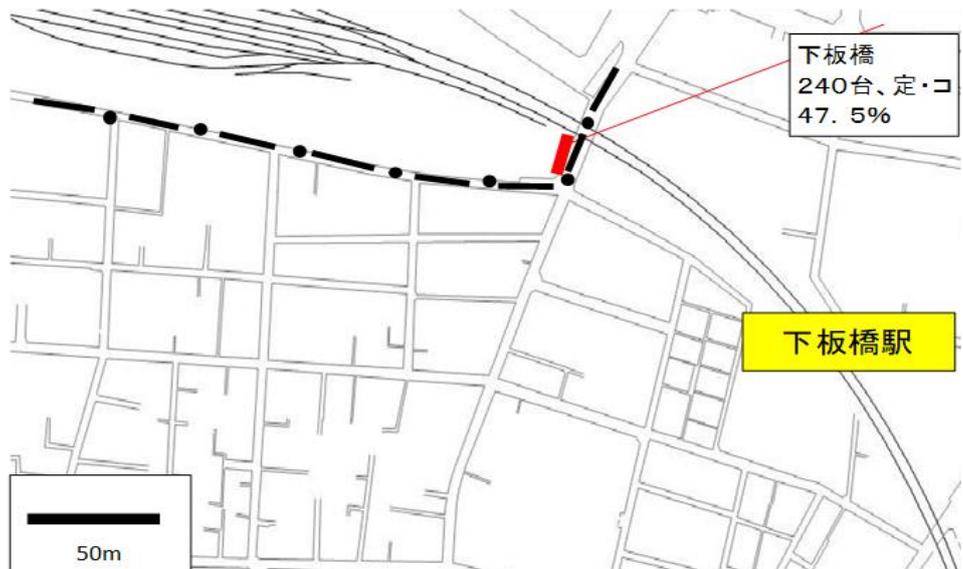
### 令和2年度 区立駐輪施設利用率(下板橋駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★民間施設

令和2年度撤去台数  
= 2台



## 8) 椎名町駅

### 【駅周辺等の現状】

椎名町駅は西武池袋線の駅であり、一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約 2.1 万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
椎名橋自転車駐車場	長崎 1-9-30	670	コイン式 459 台
合 計		670	

### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

・椎名橋自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）1,969 人のうち、区内利用者は 1,619 人、区外利用者は 350 人であり、割合としては区内利用者 82.2%、区外利用者 17.8%である。

### （乗り入れ台数と収容台数）

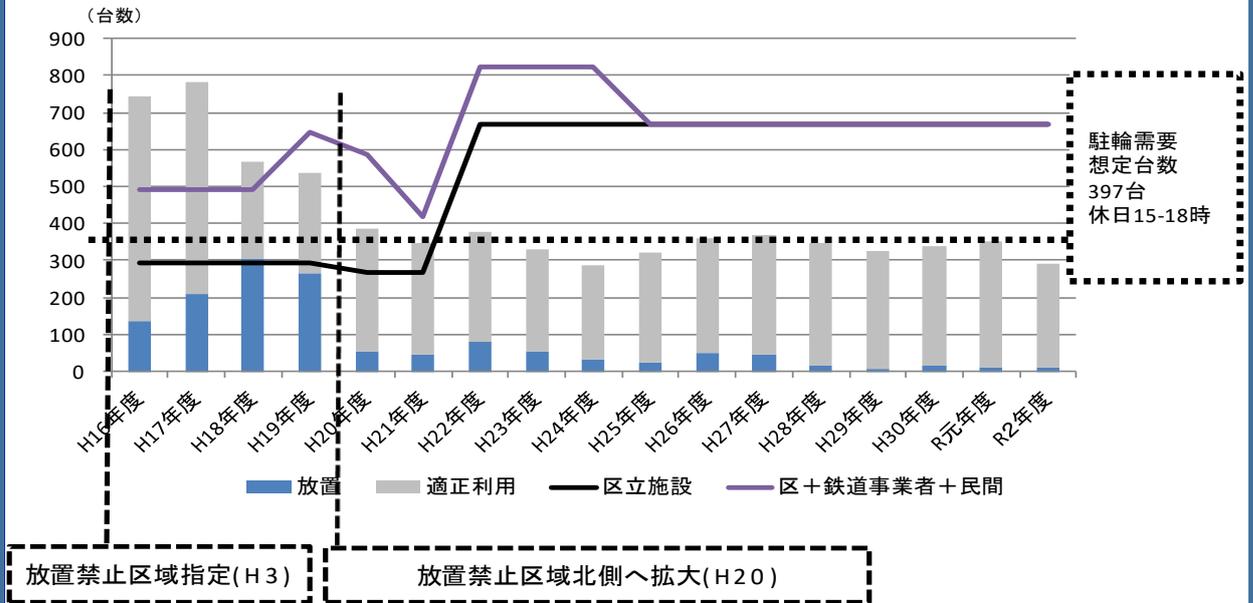
	参考 3 カ年平均 (H30・R元・2)	令和 2 年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	327	292	670	43.6%
適正駐車	315	279		
放置	12	13		

椎名橋



## 椎名町駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	136	211	306	266	52	47	80	53	33	26	48	45	17	7	15	9	13
適正利用	607	572	261	269	332	301	296	276	254	297	311	322	332	320	323	342	279
区立施設	293	293	293	293	266	266	670	670	670	670	670	670	670	670	670	670	670
区+鉄道事業者+民間	493	493	493	647	588	420	824	824	824	670	670	670	670	670	670	670	670

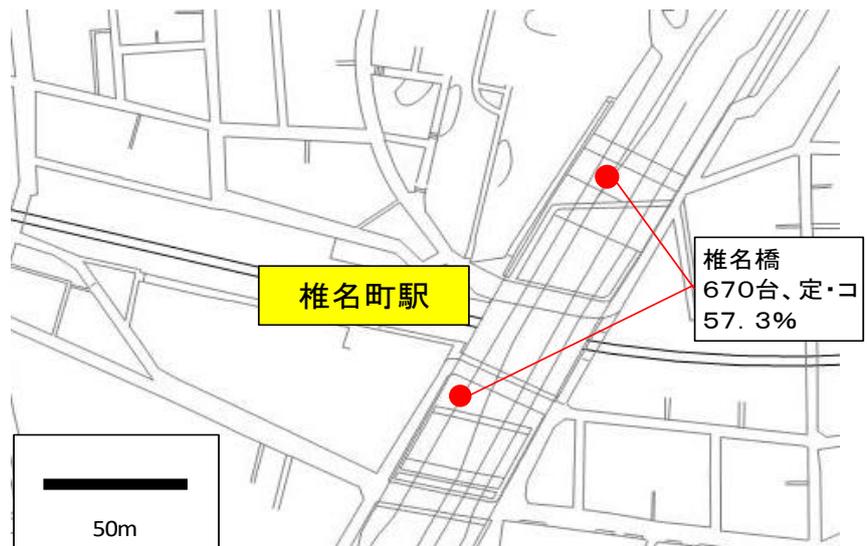


### 令和2年度 区立駐輪施設利用率(椎名町駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★民間施設  
令和2年度撤去台数  
= 151台



## 9) 東長崎駅

### 【駅周辺等の現状】

東長崎駅は西武池袋線の駅であり、一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約2.8万人である。なお、区立自転車駐車場は無く、民間の自転車駐車場が設置されている。

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 （一般開放）	所在地	収容台数 （内：附置義務）	備考
西武スマイルパーク東長崎南口 駐輪場	南長崎 5-33-12	250	
西武スマイルパーク東長崎北口 駐輪場	長崎 5-1	320	
合 計		570	

### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

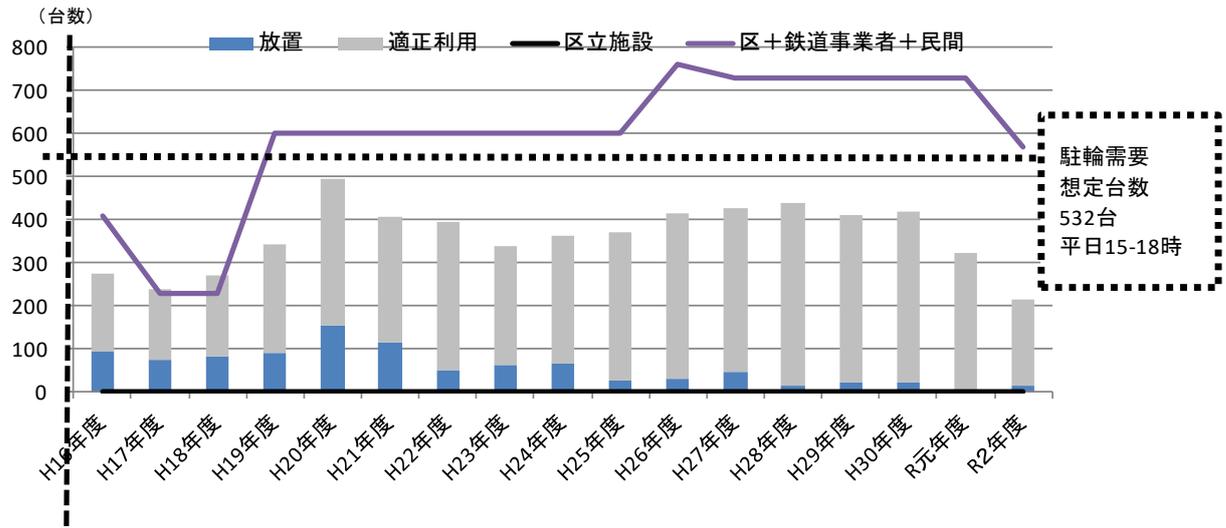
- ・西武池袋線の線路を挟んで、南側と北側に分かれている。鉄道事業者による協力により西武スマイルパークは、駅南口と北口にバランスよく施設整備されている。

### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考3カ年平均 （H30・R元・2）	令和2年度	収容台数	収容率 （乗り入れ台数 /収容台数）
乗り入れ台数	319	215	570	37.7%
適正駐車	304	200		
放置	15	15		

## 東長崎駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	93	73	84	92	156	115	52	63	65	28	30	45	15	23	24	7	15
適正利用	181	167	185	251	338	293	343	274	298	344	384	383	422	388	396	315	200
区立施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
区+鉄道事業者+民間	410	230	230	600	600	600	600	600	600	600	759	729	729	729	729	729	570



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(東長崎駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★ 民間施設

令和2年度撤去台数  
= 168台



## 10) 東池袋駅

### 【駅周辺の現状】

東池袋駅は、地下鉄有楽町線の駅であり、都電荒川線の東池袋四丁目電停と至近である。東池袋駅周辺の南池袋地区は再開発事業が進んでいる。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約4.4万人であり、増加傾向である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
東池袋登録制自転車置場①	南池袋 2-49~4-18 先	147	
東池袋登録制自転車置場②	南池袋 2-25 先	自転車 350 原付 10	
合 計		507	

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 （一般開放）	所在地	収容台数 （内：附置義務）	備考
ライズシティ池袋駐輪場	東池袋 4-5	134 (40)	
合 計		134	

### （自転車利用者の実態）

- ・東池袋登録制置場は暫定施設であり、当日利用等に対応していない。

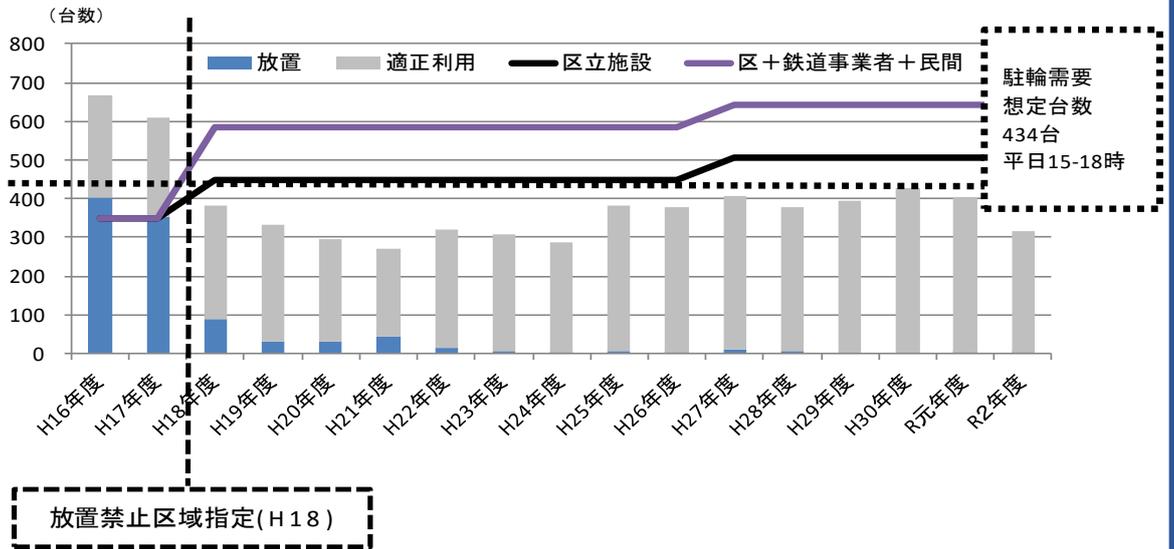
### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	381	314	641	50.0%
適正駐車	380	313		
放置	1	1		

- ・補助 81 号線道路工事にあわせ東池袋登録制置場の一部を廃止する必要がある。

## 東池袋駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	402	354	87	31	32	43	13	8	3	8	3	9	7	0	0	2	1
適正利用	266	255	293	302	265	226	305	301	286	374	376	396	370	396	426	402	313
区立施設	350	350	450	450	450	450	450	450	450	450	450	507	507	507	507	507	507
区+鉄道事業者+民間	350	350	584	584	584	584	584	584	584	584	584	641	641	641	641	641	641

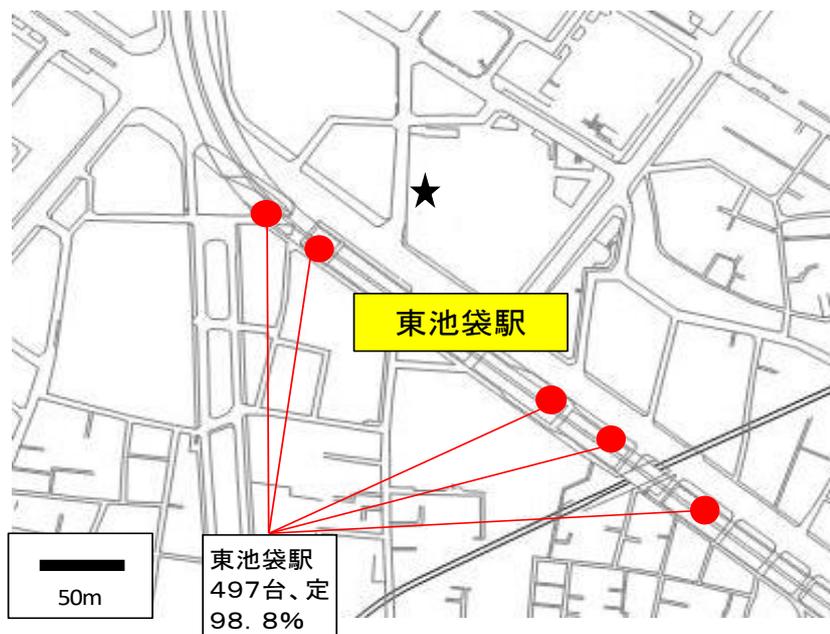


## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(東池袋駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★ 民間施設  
令和2年度撤去台数  
= 105台



## 11) 要町駅

### 【駅周辺等の現状】

要町駅は、第1次総合計画策定後に全線開業した地下鉄副都心線と、地下鉄有楽町線が乗り入れる駅である。また、要町通りと山手通りが交差する要衝の地である。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約4.2万人であり、増加傾向である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
要町駅南自転車駐車場	要町1-4-11	300	
要町駅北自転車駐車場	要町1-10-8	自転車 200 原付 10	
要町駅路上自転車駐車場 (コイン式)	西池袋5-26先ほか	388	
合 計		898	

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 (一般開放)	所在地	収容台数 (内：附置義務台数)	備考
三井リパーク要町駅前駐輪場 (コイン式)	千早1-20	54	
サイクルポート要町1 (コイン式)	要町1-2-5	92	
合 計		146	

### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

- ・ 要町駅南自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）1,277人のうち、区内利用者は1,010人、区外利用者は267人であり、割合としては区内利用者79.1%、区外利用者20.9%である。
- ・ 要町駅北自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）1,808人のうち、区内利用者は1,369人、区外利用者は439人であり、割合としては区内利用者75.7%、区外利用者24.3%である。

(乗り入れ台数と収容台数)

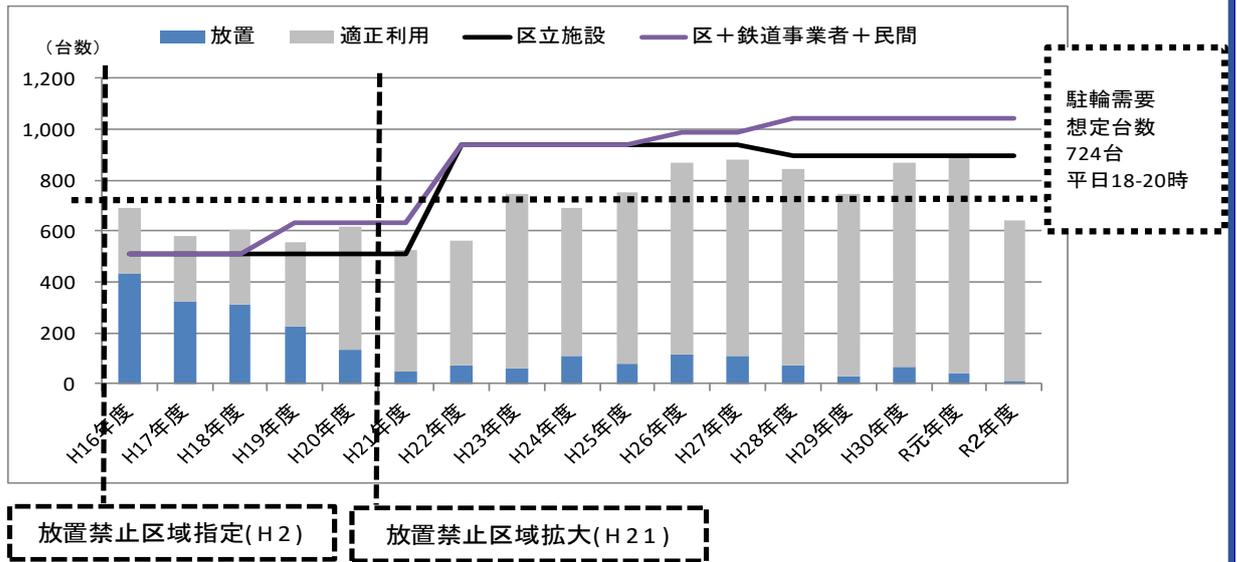
	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	801	644	1,044	61.7%
適正駐車	761	632		
放置	40	12		

要町駅路上自転車駐車場



## 要町駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	436	326	312	227	134	50	72	63	109	77	117	107	73	30	66	41	12
適正利用	258	256	296	332	481	474	491	684	584	675	750	774	771	718	800	852	632
区立施設	510	510	510	510	510	510	937	937	937	937	937	937	898	898	898	898	898
区+鉄道事業者+民間	510	510	510	630	630	630	937	937	937	937	991	991	1,044	1,044	1,044	1,044	1,044



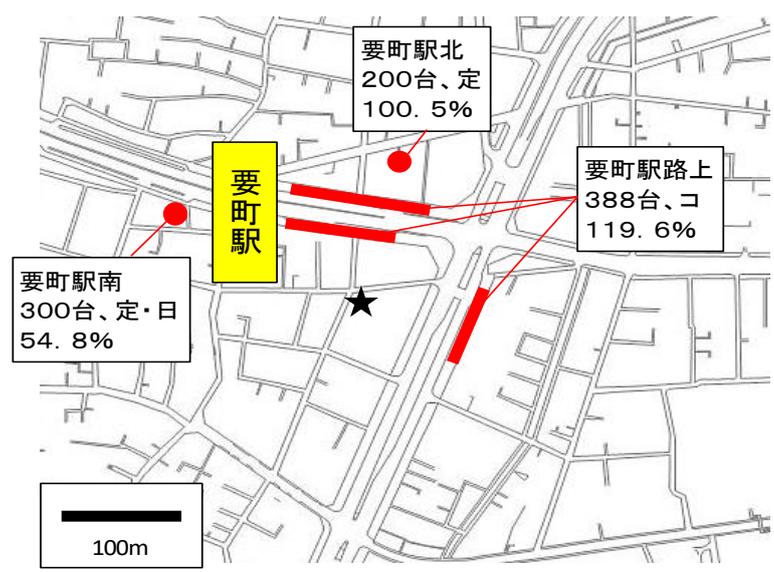
## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(要町駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★民間施設

令和2年度撤去台数  
=605台



## 12)千川駅

### 【駅周辺等の現状】

千川駅は、第1次総合計画策定後に全線開業した地下鉄副都心線と、地下鉄有楽町線が乗り入れる駅である。また板橋区に隣接している。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約4.1万人であり、増加傾向である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
千川駅南自転車駐車場	要町 3-9-16	220	
千川駅西自転車駐車場	要町 3-22-11	200	
千川駅北第一自転車車駐車場	要町 3-44-8	自転車 550 原付 20	
千川駅北第二自転車駐車場	要町 3-55	自転車 290 (60) 原付 10	H27 60台 増設
千川駅路上自転車駐車場 (コイン式)	要町 3-10 先ほか	427	
合 計		自転車 1,687 原付 30	

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 (一般開放)	所在地	収容台数 (内：附置義務台数)	備考
ライフ千川駅前駐輪場 (コイン式)	要町 3-45	自転車 225 (148)	バイク 4台
合 計		229 (148)	

**(主な駐輪場における自転車利用者の実態)**

- 千川駅南自転車駐輪場は、一般利用者（学生含まず）1,918人のうち、区内利用者は1,836人、区外利用者は82人であり、割合としては区内利用者95.7%、区外利用者4.3%である。
- 千川駅北第一自転車駐輪場は、一般利用者（学生含まず）2,684人のうち、区内利用者は1,144人、区外利用者は1,540人であり、割合としては区内利用者42.6%、区外利用者57.4%である。
- 千川駅北第二自転車駐輪場は、一般利用者（学生含まず）1,751人のうち、区内利用者は326人、区外利用者は1,425人であり、割合としては区内利用者18.6%、区外利用者81.4%である。
- 千川駅西自転車駐輪場は、一般利用者（学生含まず）1,586人のうち、区内利用者は1,035人、区外利用者は551人であり、割合としては区内利用者65.3%、区外利用者34.7%である。

**(乗り入れ台数と収容台数)**

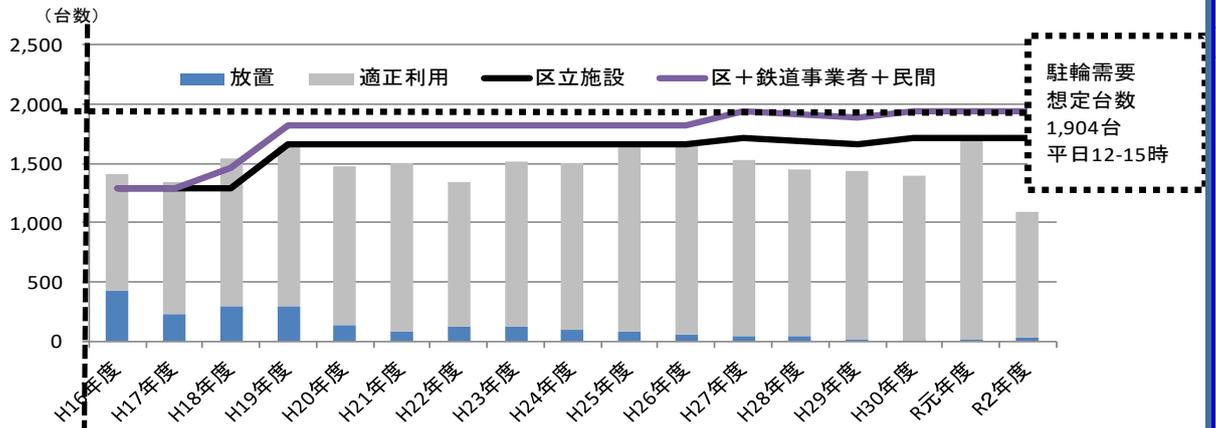
	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	1,403	1,095	1,946	56.3%
適正駐車	1,385	1,070		
放置	18	25		

千川駅路上



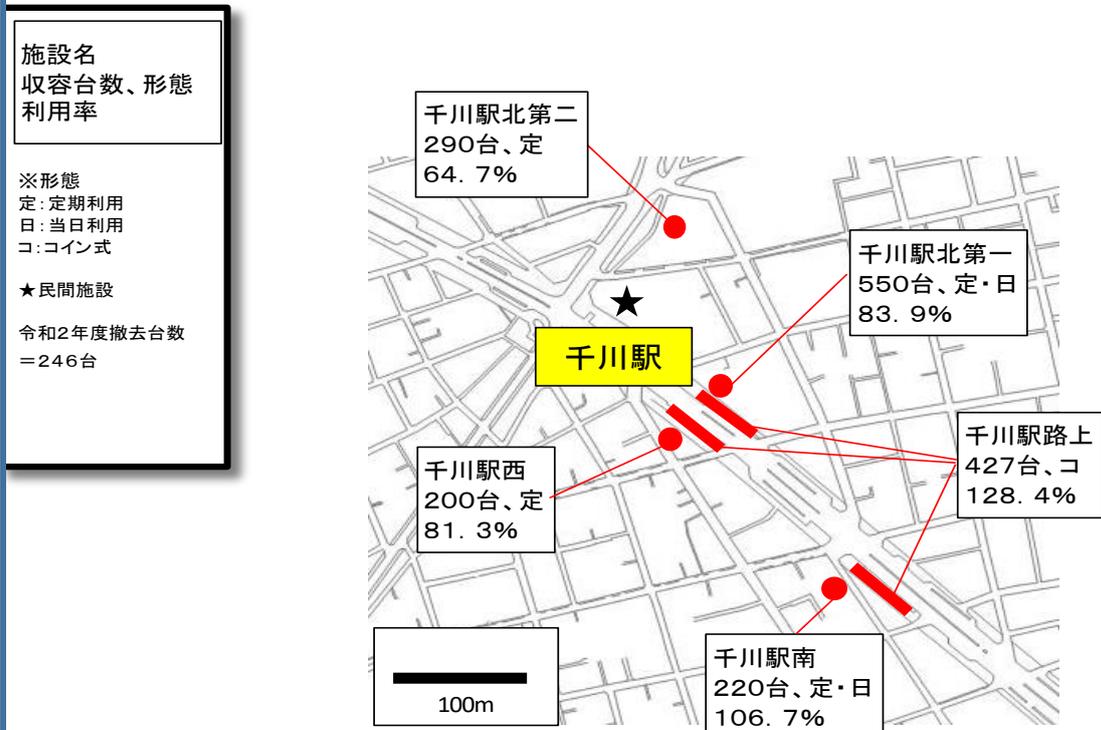
## 千川駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	428	234	293	300	134	86	124	119	97	77	49	36	44	10	8	21	25
適正利用	984	1,106	1,243	1,342	1,347	1,416	1,224	1,395	1,401	1,560	1,593	1,488	1,411	1,432	1,386	1,698	1,070
区立施設	1,290	1,290	1,290	1,655	1,655	1,655	1,655	1,655	1,655	1,655	1,655	1,715	1,694	1,659	1,717	1,717	1,717
区+鉄道事業者+民間	1,290	1,290	1,458	1,823	1,823	1,823	1,823	1,823	1,823	1,823	1,823	1,944	1,919	1,888	1,946	1,946	1,946



放置禁止区域指定(H3)

## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(千川駅周辺)



## 13)西巢鴨駅

### 【駅周辺等の現状】

西巢鴨駅は、都営地下鉄三田線が乗り入れる駅であり、明治通りと白山通りが交差する要衝の地であり、北区との区境の駅である。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約3.0万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
西巢鴨駅自転車駐車場	西巢鴨3-26-1	200	
新庚申塚路上自転車駐車場	西巢鴨3-15先ほか	38	
合 計		238	

### （自転車駐車場：他自治体）

施設名称	所在地	収容台数	備考
北区 滝野川3丁目自転車駐車場	北区滝野川3-11-2	371	
合 計		371	

### （自転車利用者の実態）

- ・西巢鴨駅自転車駐車場は、区内利用者が48%であり、21年度調査では西巢鴨地区、上池袋地区からの利用がほとんどである。
- ・西巢鴨駅自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）492人のうち、区内利用者は291人、区外利用者は201人であり、割合としては区内利用者59.1%、区外利用者40.9%である。

### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	152	122	238	51.3%
適正駐車	145	120		
放置	7	2		

※都調査値より北区自転車駐車場での適正駐車を減ずる。

※新庚申塚路上自転車駐車場については平成27年4月開設のため調査なし。

## 西巢鴨駅

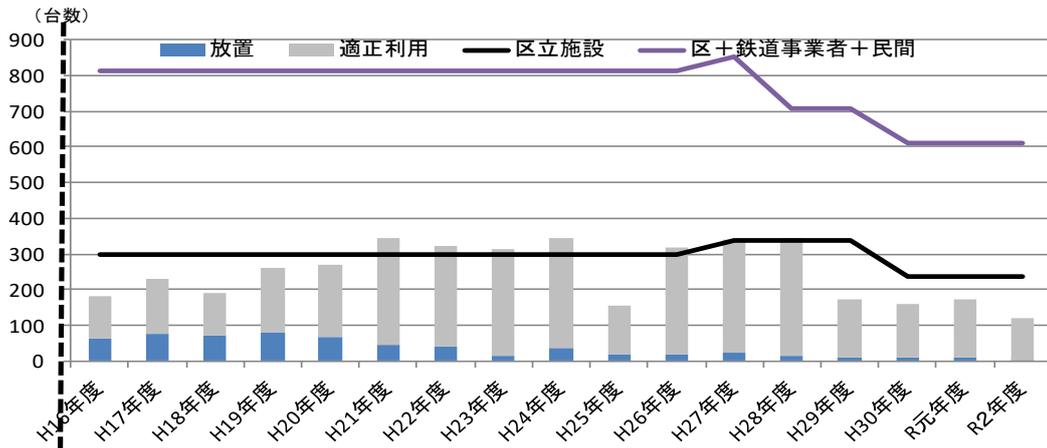


## 新庚申塚路上



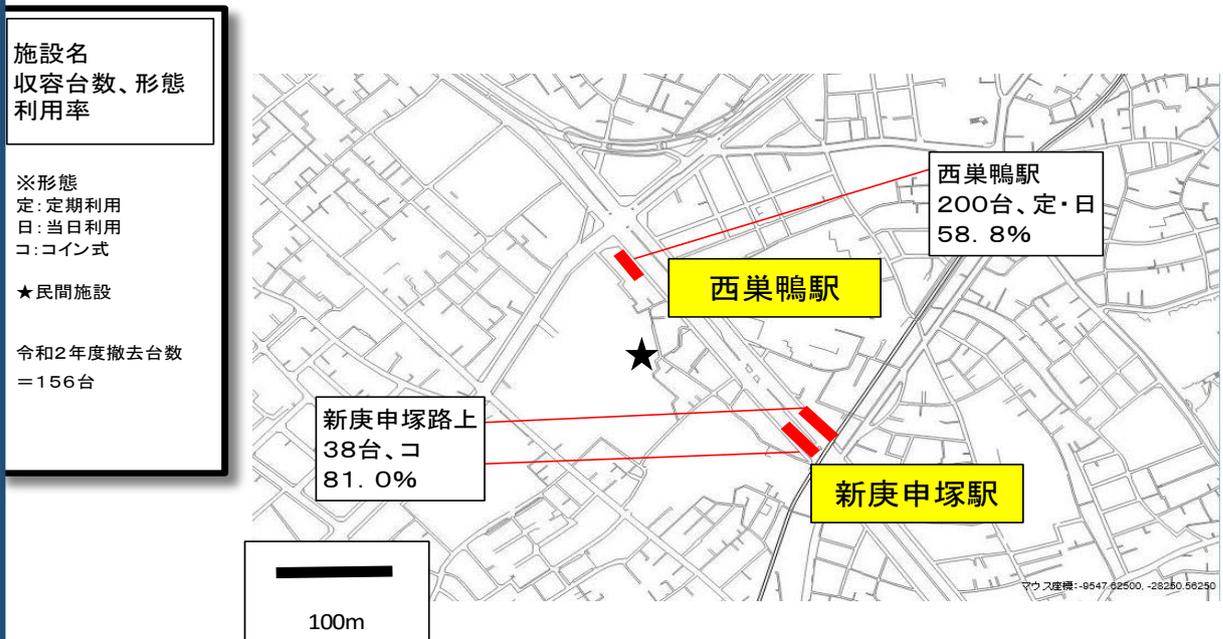
## 西巣鴨駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	62	78	72	80	68	45	40	15	36	18	18	25	14	8	8	10	2
適正利用	120	153	120	180	200	299	284	300	309	139	299	314	330	164	150	165	120
区立施設	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	338	338	338	238	238	238
区+鉄道事業者+民間	815	815	815	815	815	815	815	815	815	815	815	853	709	709	609	609	609



放置禁止区域指定(H12)

## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(西巣鴨駅周辺)



## 14) 新大塚駅

### 【駅周辺等の現状】

新大塚駅は、地下鉄丸の内線の地下駅であり、文京区との区境である。都立大塚病院が至近である。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約2.6万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
新大塚駅路上自転車駐車場	南大塚3-1番先	146	
合 計		146	

### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

・新大塚駅路上自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）321人のうち、区内利用者は179人、区外利用者は142人であり、割合としては区内利用者55.8%、区外利用者44.2%である。

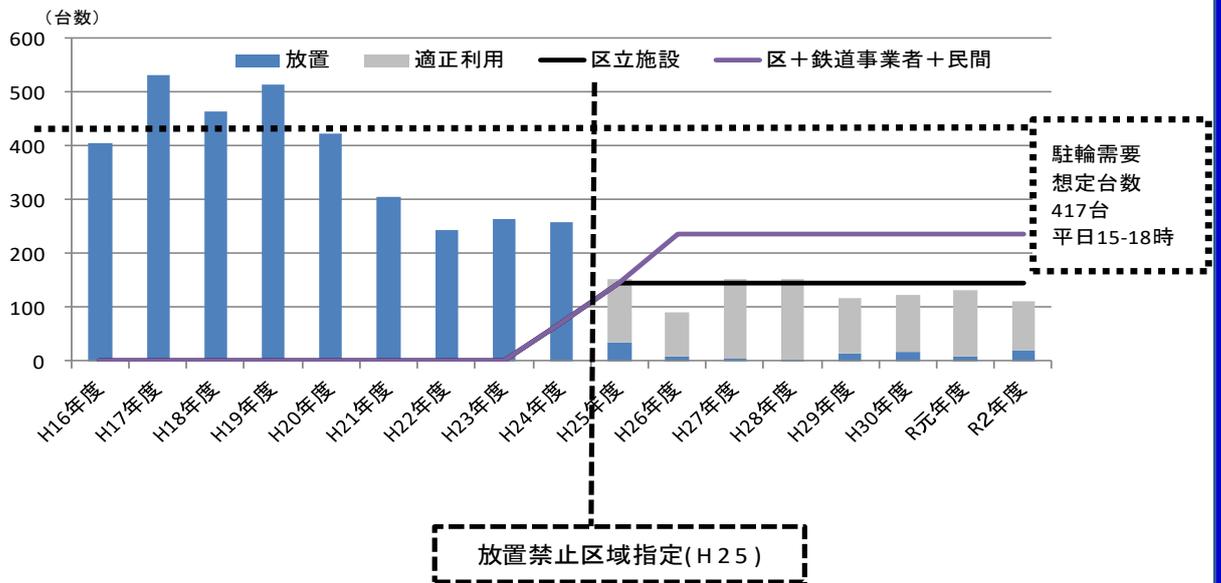
### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	122	112	236	47.6%
適正駐車	107	91		
放置	15	21		



## 新大塚駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	406	533	464	513	424	305	245	264	258	35	8	7	4	13	16	9	21
適正利用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	117	84	146	149	105	108	122	91
区立施設	0	0	0	0	0	0	0	0	73	146	146	146	146	146	146	146	146
区+鉄道事業者+民間	0	0	0	0	0	0	0	0	73	146	236	236	236	236	236	236	236



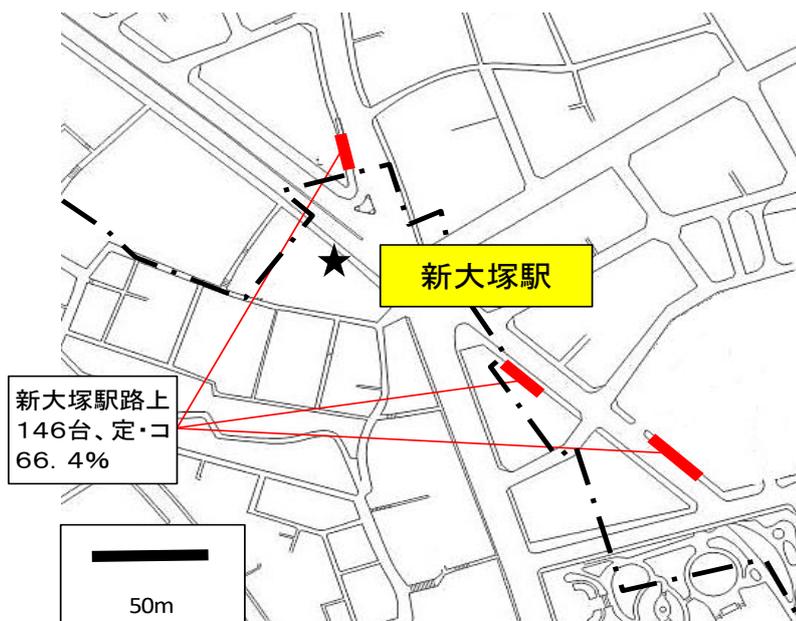
### 令和2年度 区立駐輪施設利用率(新大塚駅周辺)

施設名  
 収容台数、形態  
 利用率

※形態  
 定: 定期利用  
 日: 当日利用  
 コ: コイン式

★民間施設

令和2年度撤去台数  
 =55台



## 15) 落合南長崎駅

### 【駅周辺施設等の現状】

落合南長崎駅は、地下鉄大江戸線の地下駅であり、新宿区との区境である。平成 25 年（2013 年）2 月に南長崎スポーツ公園開設に伴い、南長崎自転車駐車場は自転車 460 台、原付 20 台（公園施設と合計）として生まれ変わった。また、駅至近には大規模集客施設も完成している。一日乗降客数は令和元年度（2019 年度）において約 2.8 万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
南長崎自転車駐車場	南長崎 4-13-5	自転車 270 原付 10	
合 計		280	

### （自転車駐車場：民間）

民間施設名称 （一般開放）	所在地	収容台数 （内：附置義務）	備考
アイテラス駐輪場	南長崎 4-5-20	289（時間） 60（定期） (242)	バイク 7 台
合 計		356 (242)	

### （主な駐輪場における自転車利用者の実態）

- ・南長崎自転車駐車場は、南長崎スポーツセンター内に設置された新しい駐輪場である。一般利用者（学生含まず）943 人のうち、区内利用者は 739 人、区外利用者は 204 人であり、割合としては区内利用者 78.4%、区外利用者 21.6%である。

### （放置自転車の撤去状況）

- ・落合南長崎駅周辺での撤去台数は、令和元年度（2019 年度）209 台、2 年度（2020 年度）127 台である。傾向として、放置自転車の多い場所は集客施設近辺である。

(乗り入れ台数と収容台数)

	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	288	192	836	23.0%
適正駐車	278	180		
放置	10	12		

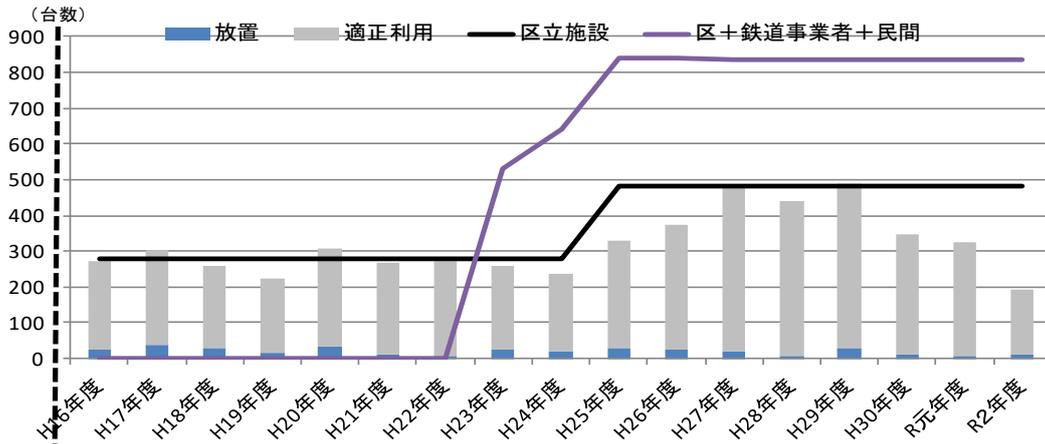
※収容台数は、区立480台にアイテラス60台を合計したものの。都調査ではアイテラス駐輪場のコイン式(時間利用)を除いた値であるため。

南長崎



## 落合南長崎駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	23	37	30	15	32	11	9	23	20	29	25	21	8	27	12	7	12
適正利用	251	264	230	207	275	256	261	235	216	300	348	461	434	463	335	318	180
区立施設	280	280	280	280	280	280	280	280	280	480	480	480	480	480	480	480	480
区+鉄道事業者+民間	0	0	0	0	0	0	0	530	639	839	839	836	836	836	836	836	836



放置禁止区域指定(H10)

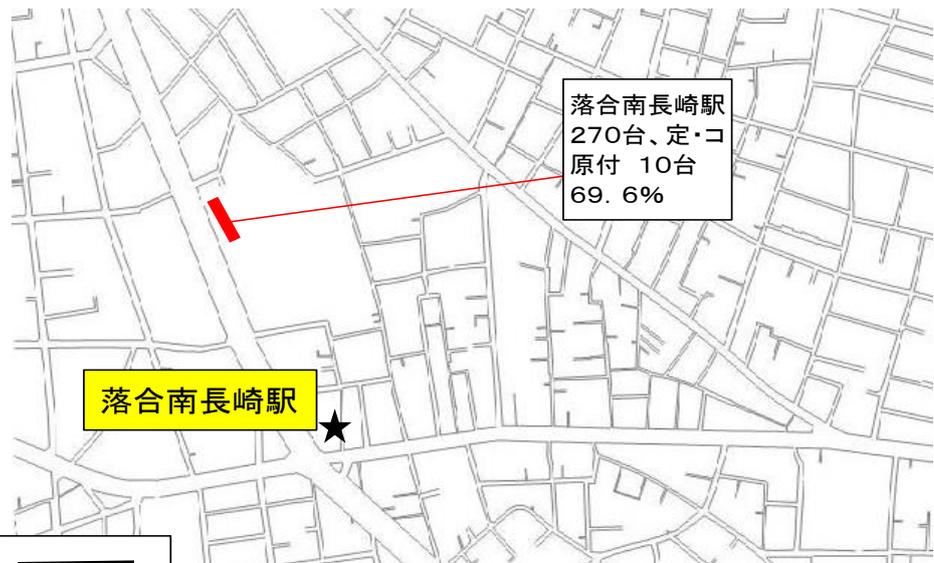
## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(落合南長崎駅周辺)

施設名  
収容台数、形態  
利用率

※形態  
定: 定期利用  
日: 当日利用  
コ: コイン式

★民間施設

令和2年度撤去台数  
= 127台



100m

## 16)高田馬場駅

### 【駅周辺等の現状】

高田馬場駅は、JR 線、西武線、地下鉄東西線が乗り入れる区外駅である。

### (自転車駐車場：区立)

区立施設名称	所在地	収容台数	備考
神田川第一登録制自転車置場	高田 3-9	60	定期登録
合 計		60	

### (自転車駐車場：他自治体)

施設名称	所在地	収容台数	備考
・新宿区 高田馬場駅第一自転車等駐車場	新宿区高田馬場 4-10-2 ほか	508	原付・自動二輪含む
・新宿区 高田馬場駅第二自転車等駐車場		110	
・新宿区 高田馬場駅第三自転車等駐車場		138	原付含む
・新宿区 自転車等整理区画		485	原付含む

### (自転車利用者の実態)

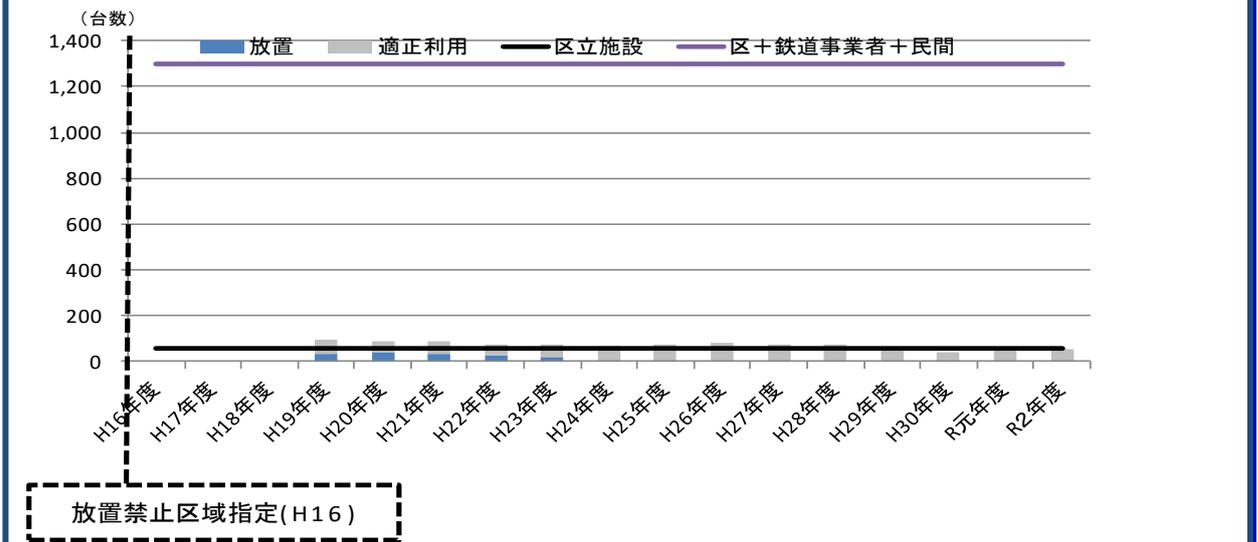
・神田川第一登録制自転車置場の利用者は、立地から高田馬場駅利用者が多いと推察される。

### (乗り入れ台数と収容台数)

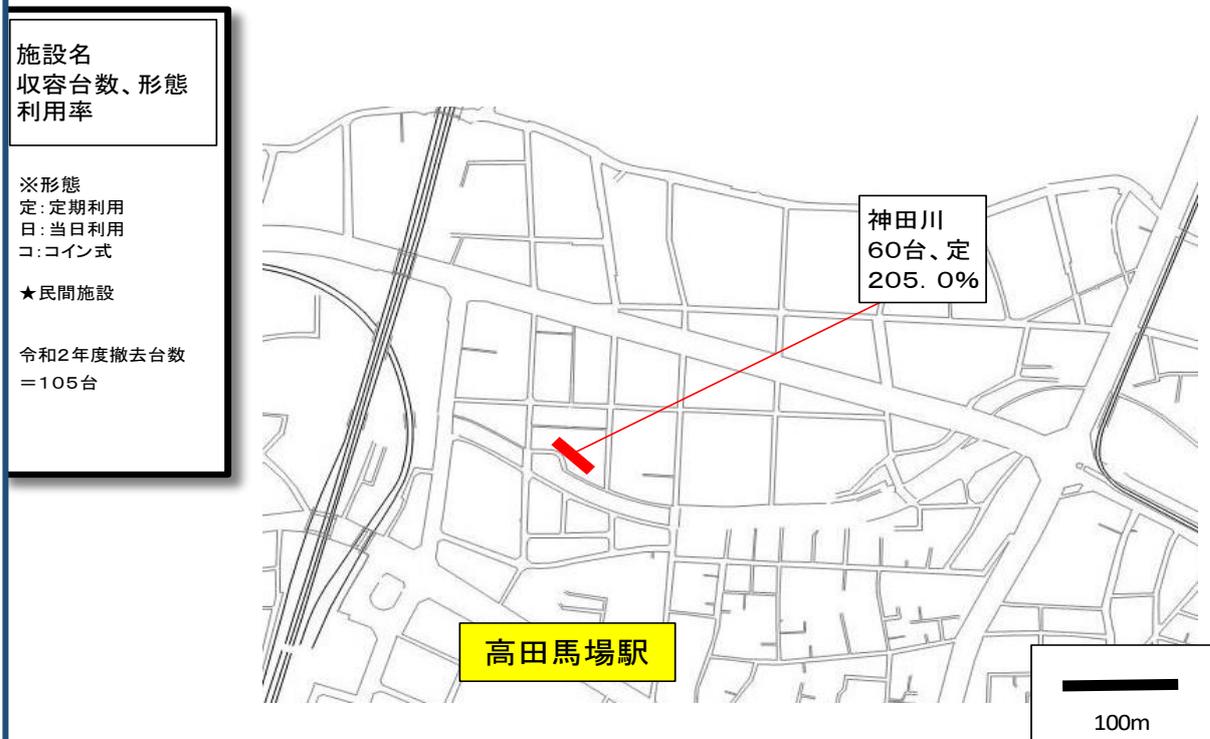
	参考3カ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	52	57	60	95.0%
適正駐車	48	51		
放置	4	6		

## 高田馬場駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	0	0	0	35	42	34	24	20	6	9	8	9	8	6	3	4	6
適正利用	0	0	0	63	50	55	54	54	64	64	76	67	65	59	41	53	51
区立施設	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
区+鉄道事業者+民間	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301	1,301



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(高田馬場駅周辺)



## 17) 雑司が谷駅

### 【駅周辺等の現状】

雑司が谷駅は、東京地下鉄副都心線が乗り入れる駅である。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約1.9万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	自転車 (収容台数)	備考
千登世橋自転車駐車場	雑司が谷 3-1-7	50	定期利用 30台 コイン式 20台
合 計		50	

### （主な自転車駐車場の利用者の実態）

・千登世橋自転車駐車場は、一般利用者（学生含まず）119人のうち、区内利用者は73人、区外利用者は46人であり、割合としては区内利用者61.3%、区外利用者38.7%である。

### （放置自転車の撤去状況）

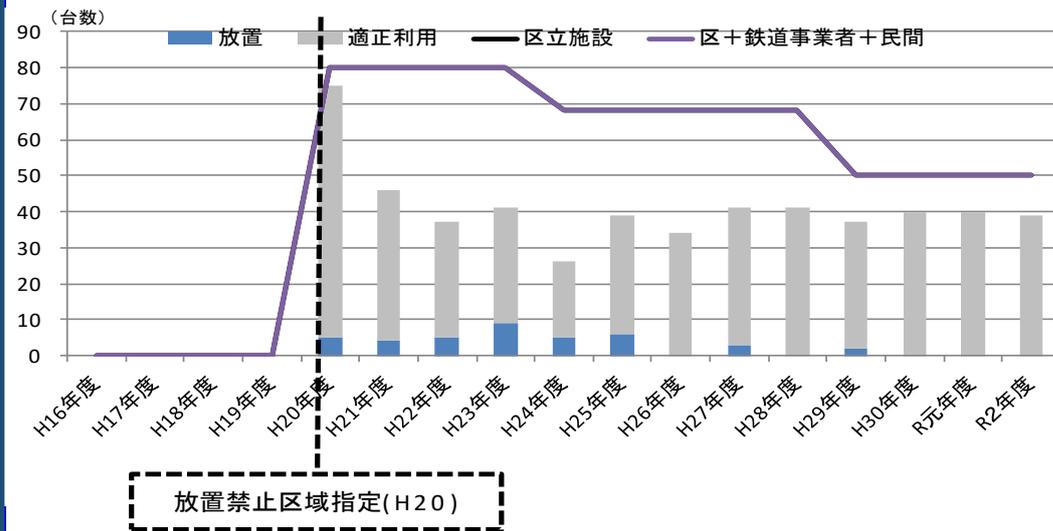
・雑司が谷駅周辺における放置自転車撤去台数は、令和元年度（2019年度）は75台、2年度（2020年度）53台である。

### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考3ヵ年平均 (H30・R元・2)	令和2年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	40	39	50	78.0%
適正駐車	40	39		
放置	0	0		

## 雑司が谷駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	0	0	0	0	5	4	5	9	5	6	0	3	0	2	0	0	0
適正利用	0	0	0	0	70	42	32	32	21	33	34	38	41	35	40	40	39
区立施設	0	0	0	0	80	80	80	80	68	68	68	68	68	50	50	50	50
区+鉄道事業者+民間	0	0	0	0	80	80	80	80	68	68	68	68	68	50	50	50	50



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(雑司が谷駅周辺)



## 18) 板橋駅周辺

### 【駅周辺等の現状】

板橋駅は、JR 線が乗り入れる板橋区、北区との区境駅である。一日乗降客数は令和元年度（2019年度）において約 6.7 万人である。

### （自転車駐車場：区立）

区立施設名称	所在地	自転車 (収容台数)	備考
なし		0	
合 計		0	

### （自転車駐車場：他自治体）

自転車駐車場	自転車収容台数	備考
・北区 板橋駅東口自転車駐車場	212	板橋駅駅舎工事のため収容台数に変更予定あり。
・北区 北谷端公園脇指定自転車置場	250	
・北区 北谷端公園脇自転車置場 (コイン式)	160	
・板橋区 板橋駅自転車駐車場	740	
・板橋駅 板橋駅西口自転車駐車場	90	

### （自転車利用者の実態等）

・第一次総合計画策定当時は区当該エリアに放置がほとんど見当たらず、重点地域に指定していなかったが、隣接する板橋区・北区が駐輪場を整備していることから、現在では本区でも放置禁止区域を指定し重点地域と位置づけている。

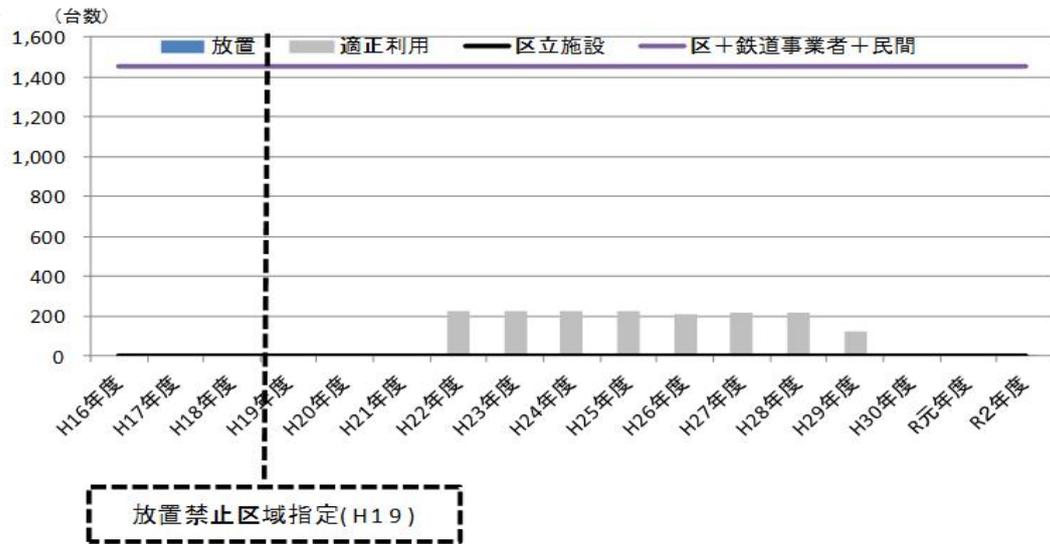
・豊島区における放置自転車撤去台数については、令和 2 年度（2020 年度）は 0 台である。

### （乗り入れ台数と収容台数）

	参考 3 カ年平均 (H30・R 元・2)	令和 2 年度	収容台数	収容率 (乗り入れ台数 /収容台数)
乗り入れ台数	1	2	0	—
適正駐車	0	0		
放置	1	2		

## 板橋駅周辺

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R元年度	R2年度
放置	0	0	0	0	0	2	7	11	11	2	0	5	11	1	1	1	2
適正利用	0	0	0	0	0	0	219	213	213	224	206	215	208	118	0	0	0
区立施設	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
区+鉄道事業者+民間	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452	1,452



## 令和2年度 区立駐輪施設利用率(板橋駅周辺)

