

第1章 総論

1 はじめに～総合計画の改定にあたって～

区では、まちづくり基本方針の中で、放置自転車ゼロをめざした駐車場の整備を進めるとともに、人間(歩行者)優先の理念に基づいた安全で快適な歩行環境・自転車走行環境の整備につとめることとしている。

これを受けて区は、放置自転車のないまちづくりを進めるとともに、歩行者と自転車の安全で快適な通行を確保することを目的として、平成10年3月に自転車利用総合計画を策定した。

更に14年7月には、自転車利用総合計画をより強力に推進し、計画や成果を区民に分かり易く示すために、具体的な方法や数値目標を定めた自転車利用行動計画(旧称:サイクルアクションプログラム)を策定した。

これら総合計画並びに行動計画に基づき、区は現在48箇所の自転車駐車場等の整備を進め、また、放置自転車の撤去・啓発活動の強化など、様々な自転車対策を積極的に推進してきた。その結果、12年度には1日当たり平均約9,200台あった区内の放置自転車は、19年度には2,620台にまで激減するなど、大きな成果があった。

しかしながら最近では、通勤・通学の放置自転車に代わり、午後から夕方にかけての買い物客の放置自転車が歩道等をふさいでいる危険な状況が目立ってきている。また、自転車走行のルール・マナー違反により、自転車と歩行者の交通事故が最近10年間で4倍以上(全国事故統計より)に増加している。加えて、電動アシスト自転車の普及や子ども二人乗せの大型自転車の実用化が見込まれ、これらが及ぼす影響が懸念されている。

近年、このように自転車を取り巻く状況は、総合計画を策定した当時とは大きな変化があり、更に自転車は手軽で身近な乗り物で、環境にも優しく、経済的な交通手段としての認識が年々高まっている。こうした状況から、区は、21年3月に自転車等駐車問題対策協議会から「杉並区自転車利用総合計画」改定についての検討結果を受け、区の自転車対策の総合的・体系的な指針である「杉並区自転車利用総合計画」を10年ぶりに改定することとした。

この総合計画の改定により、今まで以上に放置自転車のない安全で快適なまちづくりと自転車走行ルールの遵守により自転車交通事故ゼロを目指した、「安心・安全なまちづくり」を実現するものである。

2 総合計画の目的

この計画は、自転車等の利用に伴う現状、課題を明らかにし、その適切な自転車環境の整備方針や安全利用の方策を総合的に示し、区民・事業者・行政が一体となって、安心安全で快適な自転車のまちづくりの実現を目的とする。

3 総合計画の基本的な考え方

徒歩と自転車の時代と認識し、環境にやさしい杉並区をめざし、総合的な交通施策の観点から自転車利用の適正化を図る。

放置自転車のない安全で快適なまちづくりをめざし、利用しやすい自転車駐車場の整備を進める。

交通ルールの遵守とマナーの向上を図るとともに、自転車走行環境の整備を行う。

4 総合計画の性格

杉並区基本構想に基づく杉並区まちづくり基本方針(杉並区都市計画マスタープラン)の個別計画となる。

自転車駐車場の整備・自転車利用のルールの向上・自転車走行環境の整備など自転車利用に関する総合的な施策の指針を示し、長期計画及び実施計画との調整を図り施策を推進する。

「杉並区自転車利用行動計画」は、本計画に基づき実現に向けての具体的な施策としての下位計画である。

「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」(以下「自転車法」という。)7条1項に規定する「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての役割を担う。

5 総合計画の対象区域

区内全域

自転車駐車場整備における対象鉄道駅は、区内18駅及び区外8駅

JR中央線 ... 4駅

西武新宿線 ... 3駅

地下鉄丸ノ内線... 5駅(うち区外1駅)

京王井の頭線 ... 7駅(うち区外1駅)

京王線 ... 7駅(うち区外6駅)

6 総合計画の期間

平成21年度～24年度の4ヵ年 「杉並区まちづくり基本方針」計画期間

第2章 自転車利用の現状と課題

1 杉並区の概要

1-1 人口・世帯等

杉並区は、東京都区部の西部、新宿と多摩地区の中間に位置し、良好な住宅地として発展してきた。面積は34.02km²あり、武蔵野台地の一角をなし地形は比較的平坦である。

平成20年9月現在の人口は約54万人、世帯数は約30万世帯である。人口、世帯数とも微増傾向にある。

1-2 駅周辺への乗り入れ状況

平成19年度における駅周辺への自転車の乗り入れ状況は、区内及び周辺駅24駅で1日平均30,334台である。

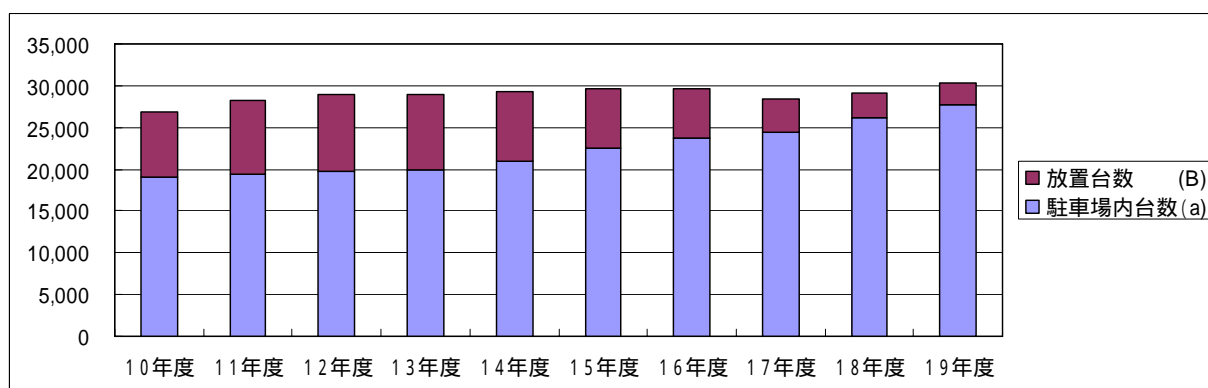
このうち自転車駐車場へ駐車しているものが27,714台、路上などへの放置が2,620台であり、放置防止指導及び撤去等により、通勤・通学者による駅前の放置自転車は激減した。しかし、それに入れ替わるように、午後から夕方にかけて買い物客の放置自転車が目立ち大きな課題となっている。

歩道や車道に放置された自転車は、歩行者や車両の通行の妨げになっていることはもちろん、緊急車両による消火や救急活動の障害になるなど、安全で快適な区民の日常生活を脅かす存在であるといえる。

また、歩道や車道を走行する自転車は、一部において自転車利用のルールやマナーを守らない危険な状況が見られる。

駅周辺乗入台数(平均値)

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
駐車場内台数(a)	19,120	19,328	19,685	19,999	20,895	22,598	23,707	24,501	26,165	27,714
放置台数(b)	7,679	8,912	9,189	9,023	8,454	7,056	5,982	3,905	2,909	2,620
計(乗入台数)(c)	26,799	28,240	28,874	29,022	29,349	29,654	29,689	28,406	29,074	30,334
放置率(b)÷(c)	28.7%	31.6%	31.8%	31.1%	28.8%	23.8%	20.1%	13.7%	10.0%	8.6%



2 区における放置自転車対策

2 - 1 計画の概要

杉並区では、自転車利用の急増に伴い、駅周辺を中心に大量に発生した放置自転車に対応するため、昭和 60 年 4 月 1 日「杉並区自転車の放置防止及び駐車場整備に関する条例」(以下「自転車条例」という。)を制定した。

また、平成 6 年 4 月 1 日からは、有料駐車場の管理等を定めた「杉並区自転車駐車場条例」(以下「駐車場条例」という。)を施行した。

さらに、平成 10 年 3 月策定した、「杉並区自転車利用総合計画」を基本に、平成 14 年 7 月に「杉並区サイクルアクションプログラム」を策定した。これは、杉並区サイクルアクションプログラムに関する懇談会の提言「自転車のまちづくり」(平成 14 年 3 月)を踏まえて、より具体的な施策として計画化し、平成 18 年 4 月に数値目標などを改定した。

また、平成 20 年 2 月に、杉並区自転車等駐車対策協議会からの「杉並区サイクルアクションプログラムの改定にあたって」の提言書に基づき、平成 22 年度までの計画を「杉並区自転車利用行動計画」として策定した。

2 - 2 有料制自転車駐車場の整備

道路(歩道)の一部を自転車置場として利用している「駐車指定箇所」が区内の 3 駅に現存しており、歩行者の快適で安全な通行空間を回復するためには、早急に解消するとともに、「受益者負担」の観点から、誰もが安全で安心して利用できる適切な規模の有料制自転車駐車場を早期に整備する必要がある

平成 20 年 4 月 1 日現在、有料制自転車駐車場は、17 駅に 40 箇所整備しており、その収容台数は 27,116 台である。

利用方法は、1 ヶ月、3 ヶ月、6 ヶ月の定期利用と一日利用(一回利用)があり、登録制自転車置場と異なり、通勤・通学等の利用目的、距離制限の制約は無い。

利用料金は、定期利用が月 900 円～2,300 円(屋根の有無、建物の利用階数等により差がある) 一日利用は 100 円である。また、一回利用は機械式ゲートや機械式ラックを設置した施設で、入庫から 24 時間まで 1 回限り 100 円(入庫から最初の 1 時間は無料)で利用できる。

自転車駐車場の日常運営・管理については、(社)杉並区シルバー人材センター及び民間業者に委託している。

2 - 3 放置禁止区域の指定

自転車条例に基づき、区は、自転車駐車施設の整備が進められている地域で、放置自転車が大量に放置され、又は、大量の放置を引き起こす恐れのある公共の場所について、特に必要があると認めるときは、当該地域を放置禁止区域として指定している。現在、区内 18 駅及び区外隣接駅 4 駅周辺において放置禁止区域を指定している。

また、放置禁止区域は自転車の放置状況、駐車場の整備状況、地域住民の要望等を考慮し、必要に応じて放置禁止区域の見直しを進め、実情に即したものとしていく。

2 - 4 放置自転車の撤去、返還、処分等

(1) 撤去、返還

区では自転車放置禁止区域に指定する駅周辺の放置自転車、登録制自転車置場内の無登録自転車、一時利用置場内に 3 時間以上駐車している自転車を撤去している。また、禁止区域外の駅周辺及び公共の場所にある放置自転車で、良好な生活環境を阻害している自転車は警告から 7 日間を経過した後、撤去する。

撤去作業は、駅を単位として毎日(年末年始を除き、土・日・祝日の定めた日)実施し、撤去した自転車は、自転車集積所において保管し引取りに来た自転車所有者に随時返還している。

なお、返還に際しては、撤去手数料 3,000 円を徴収している。

返還業務は、年末年始(12月29日~1月3日)を除く平日午前 11 時から午後 7 時まで、土・日・祝日は、午前 11 時から午後 5 時までとなっている。

(単位：台)

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
撤去台数	60,683	60,832	64,716	61,871	55,545	57,115	56,671	68,041	65,849	65,511
返還台数	43,819	42,813	46,365	42,338	33,589	34,491	33,451	43,456	43,360	44,708
処分台数	15,791	16,822	17,233	18,105	20,911	21,243	22,640	24,456	21,687	3,449
リサイクル台数	1,073	1,197	1,118	1,428	1,045	1,381	580	534	802	695
売却台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,659
駐 車 場 収容台数	28,238	27,907	28,003	27,682	27,338	28,621	29,532	29,929	28,914	29,215
放 置 台 数 (1 日平均)	7,679	8,912	9,189	9,023	8,454	7,056	5,982	3,905	2,909	2,620

(2) 放置自転車の処分、リサイクル

撤去自転車のうち、住所・氏名の明記や防犯登録がなく自転車所有者の確認ができない自転車、返還通知書を送付しているが引取りのない自転車は処分の告示をしたのち再資源化を行っている。また、平成 19 年度からは、海外への売却などによる再利用を行っている。

また、再生可能な自転車をシルバー人材センターに無償譲渡し、シルバー人材センター会員が整備・点検したのち販売している。(平成 5 年から 16 年までは、杉並区障害者雇用支援事業団に譲渡)

表：販売実績

年 度	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
販売実績	1,149	1,122	1,092	1,045	890	734	441	619	688
H11年～16年 障害者雇用支援事業団、H17年～ 杉並区シルバー人材センター									

2 - 5 放置防止啓発活動

(1) 放置自転車クリーンキャンペーン

昭和 61 年以降毎年秋に、「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を実施している。

主要な駅において町会、商店会、所轄警察署、鉄道事業者などの関係機関と協力し、ポスターの掲出、チラシ及び啓発用品の配布等を行い、自転車の放置防止や自転車駐車場の利用を広く区民に呼び掛けている。

(2) 放置防止協力員

区では、駅周辺における放置自転車による生活環境の悪化防止に地域住民が主体的に取り組むことを目的に、平成 6 年度から「杉並区自転車放置防止協力員」制度を導入し、平成 20 年 3 月末現在 17 駅周辺において積極的にボランティア活動を実施している。自治会、町会、商店会などで構成され、自主的に地域活動を行っている。

表 放置防止協力員活動状況

平成 20 年 3 月 31 日現在

名 称	設置年月日	人数
方南町自転車放置防止協力員	平成 6年 6月27日	2 0 人
西荻窪自転車放置防止協力員	平成 6年 6月29日	1 1 人
東高円寺自転車放置防止協力員	平成13年 1月 1日	8 人
久我山自転車放置防止協力員	平成13年12月 1日	9 人
阿佐ヶ谷自転車放置防止協力員	平成14年 8月 1日	6 人
井荻自転車放置防止協力員	平成14年 8月 1日	3 0 人
新高円寺自転車放置防止協力員	平成14年10月 1日	3 8 人
西永福自転車放置防止協力員	平成14年12月 1日	2 6 人
高円寺北自転車放置防止協力員	平成14年12月 1日	6 7 人
永福町自転車放置防止協力員	平成14年12月 1日	1 人
高円寺南放置防止協力員	平成15年 4月 1日	5 7 人
下井草放置防止協力員	平成15年 6月 1日	1 0 人
南阿佐ヶ谷放置防止協力員	平成15年 8月 1日	3 5 人
浜田山放置防止協力員	平成15年 9月 1日	2 3 人
荻窪駅南放置防止協力員	平成16年 3月 1日	3 0 人
富士見ヶ丘放置防止協力員	平成17年 5月 1日	7 人
中野富士見町放置防止協力員	平成17年11月 1日	3 7 人
高井戸放置防止協力員	平成19年 3月 1日	4 人
荻窪駅北放置防止協力員	平成19年 9月 1日	4 1 人
合 計		4 6 0 人

(3) 案内看板等の設置

自転車放置を未然に防ぐため、放置禁止区域をはじめ要所に自転車駐車場への案内板や誘導標識、路面ステッカー等を設置し、区民に周知する。

2 - 6 自転車駐車場の附置義務及び民営自転車駐車場整備補助

(1) 自転車駐車場の附置義務

区は、自転車条例第二十条の地域において、第二十一条の表中（イ）の施設を新築または増築する者に対し、自転車駐車場の設置を義務付けている。

また、附置義務に該当する施設で対象規模を満たさない店舗等および共同住宅（集合住宅）事務所・病院等の非該当施設に対しても自転車駐車場の設置の協力・要請をしている。

なお、自転車条例の施行（昭和 60 年 4 月 1 日施行）以降、附置義務として整備された自転車駐車場（平成 20 年 3 月末現在の設置予定含む）は、80 件あり、収容台数は 6,314 台である。

(2) 民営自転車駐車場育成補助

区は、自転車条例第三十条に基づき「杉並区民営自転車駐車場育成補助金交付要綱」を定め、駅周辺等において民営自転車駐車場を設置し運営を行うものに対して、その経費の一部を補助する制度を創設している。

また、これまでにこの制度を活用し設置した自転車駐車場（平成 20 年 3 月未現在）は 3 件あり、収容台数は 3 4 3 台である。

なお、補助制度の概要は、以下のとおりである。

補助金交付要件

- (a) 自転車駐車場の設置場所が自転車条例で定める放置禁止区域内にあること。
- (b) 構造及び設備が利用者の安全を確保することができ、自転車が有効に駐車できるものであること。
- (c) 収容能力がおおむね 3 0 台以上であること。
- (d) 主として通勤・通学等のため、一般区民が利用する自転車を収容する施設であること。
- (e) 当該自転車駐車場が継続して 5 年以上運営されること。
- (f) 当該自転車駐車場の設置者は、鉄道事業者及び財団法人を除く。

補助金額

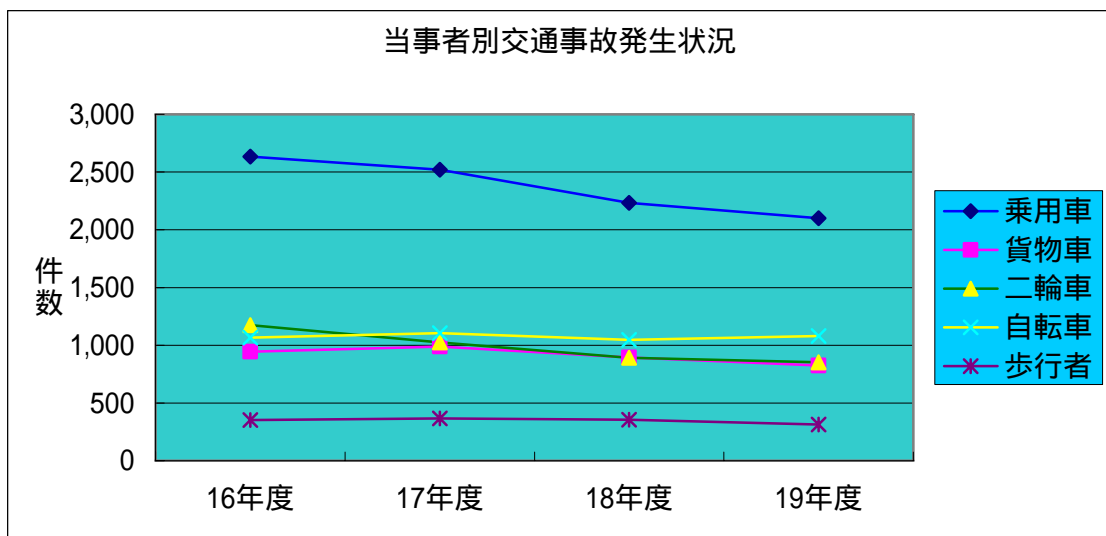
- (a) 建設費補助（1,000 円未満は切り捨て）
標準建設費(収容台数 1 台につき、単価 110,000 円を乗じて得た額)
又は建設に要した経費のいずれか低い額の 2 分の 1 以内で、交付限度額は 1,000 万円とする。
- (b) 管理費補助（1,000 円未満は切り捨て）
年間実績台数を共用した日数で除して得た台数または収容台数のいずれか低い台数に単価 3,000 円を乗じて得た額を年 1 回補助し、その期間は、供用開始から 3 年間を限度とする。

3 自転車の安全走行に関する現状と課題

区内における交通事故の発生件数は、年々減少してきている。しかしながら、全件数に占める自転車関与の事故発生割合は増加傾向にある。

自転車はその利用にあたって、自動車と異なり、免許取得のための講習課程などもなく、走行に関する基本的な法令や規制について学習や経験する機会が十分とはいえない状況にある。

歩行者や自動車に対する危険行為を防止し、また自転車利用者自らの安全性を確保するため、自転車利用に関する交通規則等をはじめとする自転車利用のルール遵守や利用者自身のマナーの向上が必要である。



4 自転車利用に関する各種実態調査

4 - 1 行政実態調査

区民の意見要望を区政に反映させるため、区では実態調査を毎年行っており、平成20年度の調査結果は以下のとおりである。

(1) 評価できる施策

杉並区が力を入れていると評価できる施策について聞いたところ「自転車駐車場の整備施策」は27.7%で第2位となっている。

杉並区が力を入れていると評価できる施策

全体	居住環境の整備施策	道路・交通体系の整備	自転車駐車場の整備	災害に備えよう	みどり・景観に配慮	源・リサイクル対策	子育て支援	高齢者福祉	障害者福祉	健康づくり支援	地域福祉の基盤整備	産業振興・商店街活性化	学校教育	生涯学習振興	地域文化の振興	地域社会の活性化	推進施策	区民の参画と協働	その他	無回答
1103	138	113	306	105	351	291	180	63	29	141	26	20	176	50	87	16	50	22	86	101
100	12.5	10.2	27.7	9.5	31.8	26.4	16.3	5.7	2.6	12.8	2.4	1.8	16	4.5	7.9	1.5	4.5	2	7.8	9.2

(2) 力の入れ方が不十分だと思ふ施策

杉並区が力の入れ方が不十分だと思ふ施策について聞いたところ「自転車駐
車場の整備施策」は19.9%で第2位となっている。

杉並区が力の入れ方が不十分だと思ふ施策

全 体	居住環境の整備施策	道路・交通体系の整備	自転車駐車場の整備	災害に つよ いまち づく	た ま ち づく 景 観 に 配 慮 し	み ど り と 景 観 に 配 慮 し	源 ・ リ サ イ ク ル 施 策	公 害 ・ 環 境 対 策 と 省 資	子 育 て 支 援 施 策	高 齢 者 福 祉 施 策	障 害 者 福 祉 施 策	健 康 づ く り 支 援 施 策	策 地 域 福 祉 の 基 盤 整 備 施	化 産 業 振 興 ・ 商 店 街 活 性	学 校 教 育 施 策	生 涯 学 習 振 興 施 策	地 域 文 化 の 振 興 施 策	地 域 社 会 の 活 性 化 施 策	推 進 施 策	地 域 と 行 政 の 情 報 化 の 推	進 施 策	区 民 の 参 画 と 協 働 の 推	そ の 他	無 回 答
1103	128	242	219	174	101	111	115	187	73	75	128	151	79	60	66	52	38	43	122	115				
100	11.6	21.9	19.9	15.8	9.2	10.1	10.4	17	6.6	6.8	11.6	13.7	7.2	5.4	6	4.7	3.4	3.9	11.1	10.4				

(3) 今後特に力を入れるべき施策

杉並区が今後特に力を入れるべきだと思ふ施策について聞いたところ「自転
車駐車場の整備施策」は12.7%で第7位となっている。

今後特に力を入れるべきだと思ふ施策

全 体	居住環境の整備施策	道路・交通体系の整備	自転車駐車場の整備	災害に つよ いまち づく	た ま ち づく 景 観 に 配 慮 し	み ど り と 景 観 に 配 慮 し	源 ・ リ サ イ ク ル 施 策	公 害 ・ 環 境 対 策 と 省 資	子 育 て 支 援 施 策	高 齢 者 福 祉 施 策	障 害 者 福 祉 施 策	健 康 づ く り 支 援 施 策	策 地 域 福 祉 の 基 盤 整 備 施	化 産 業 振 興 ・ 商 店 街 活 性	学 校 教 育 施 策	生 涯 学 習 振 興 施 策	地 域 文 化 の 振 興 施 策	地 域 社 会 の 活 性 化 施 策	推 進 施 策	地 域 と 行 政 の 情 報 化 の 推	進 施 策	区 民 の 参 画 と 協 働 の 推	そ の 他	無 回 答
1103	133	167	140	321	142	197	206	382	112	109	119	130	102	85	69	46	34	39	62	71				
100	12.1	15.1	12.7	29.1	12.9	17.9	18.7	34.6	10.2	9.9	10.8	11.8	9.2	7.7	6.3	4.2	3.1	3.5	5.6	6.4				

4 - 2 区政モニターアンケート調査

杉並区区政モニターを対象に、「自転車駐車場の整備と運営」についてアン
ケートを行った。

(1) 調査の方法

- ・調査対象 区政モニター148人
- ・回収数 125人
- ・調査方法 インターネットにより回答
- ・調査時期 平成20年7月

(2) 調査の結果

インターネットモニター調査結果を各項目に整理すると、次のとおりである。

生活の中で自転車を使用するか。

- ・ほぼ毎日使用する 38.4%
- ・時々使用する 35.2%

“ ほぼ毎日と時々使用する “ と答えた方の中で、自転車駐車を利用したことがあるか。

- ・ 毎回利用する 17.4%
- ・ 時々利用する 42.4%

自転車駐車の使用料はどのように思われるか。

- ・ 適正金額 62.4%
- ・ 高い 25.6%
- ・ 安い 12.0%

一部駐車が満杯で空待ちが長期にわたっているところがあるが、用地取得が困難なため、改善されていない。

- ・ 費用がかかっても駐車を増設する 36.0%
- ・ 駐車利用に制限をかける 19.2%
- ・ 自転車利用を抑制する 17.6%
- ・ 抽選し利用者を決める 15.2%

自転車駐車増設が必要な駅は。

- ・ 荻窪 25%
- ・ 阿佐ヶ谷 12%
- ・ 南阿佐ヶ谷 10%

買物の際に商店街で自転車駐車を設けた場合

- ・ 目的地から徒歩 3 分以内なら駐車を利用する 45.6%
- ・ ちょっとの時間なので店舗前の道路に止める 23.2%
- ・ 目的地から徒歩 5 分ほどかかっても利用する 15.2%

4 - 3 自転車駐車利用者および区民アンケート調査

自転車駐車利用者および一般区民に対し、平成 20 年 8 月にアンケート調査を実施した。

(1) 調査方法

区民アンケート調査

- ・ 調査対象 杉並区在住の満 18 歳以上 男女 1,400 人（無差別抽出）
- ・ 調査方法 郵送配布、郵送回収
- ・ 回収数 527 名（回収率 37.6%）

自転車駐車利用者アンケート調査

- ・ 調査対象 自転車駐車利用者 5,500 人
- ・ 調査方法 自転車駐車場（40ヶ所）で直接配布、郵送回収
- ・ 回収数 1,841 名（回収率 33.5%）

(2) 調査結果

駅勢圏（資料参照）

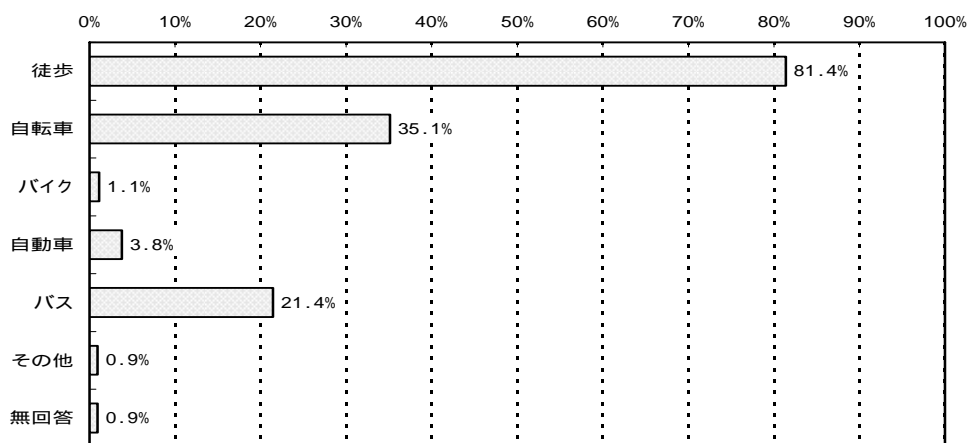
駅勢圏は、自転車駐車場収容台数が最大の荻窪駅で南北約 3.7 km、東西で 2.5 kmであった。同様に、JR各駅、京王線永福町駅・浜田山駅・久我山駅、西武線下井草駅も南北方向に駅勢圏が長くなっている。

杉並区内は、東西方向にのみ鉄道が走っているため、東西方向は最寄り駅まで距離が短いに対し、南北には鉄道がないため最寄り駅までの距離が長くなっていると思われる。

東京メトロの東高円寺駅と南阿佐ヶ谷駅の駅勢圏は、南方向に偏っている。両駅の北方向の住民はJR中央線の駅を利用していると思われる。

自宅から駅までの主な交通手段（区民アンケートの結果）

駅までの主な交通手段で、「自転車」を利用するが1/3を占めた。

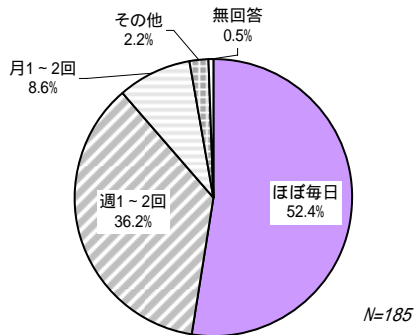


N=527

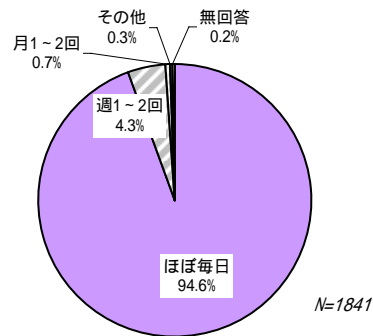
自転車の利用頻度

一般の区民で、駅までの主な交通手段で「自転車を利用している」と答えたいち、自転車を「ほぼ毎日」利用すると回答したのはほぼ半数であった。

自転車駐車場の利用者は、「ほぼ毎日」利用すると回答したのは9割を越えており、一般の区民に比べ利用頻度が高い。



区民アンケート結果

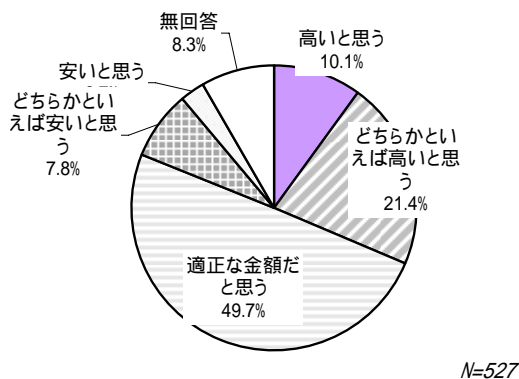


自転車利用者アンケート結果

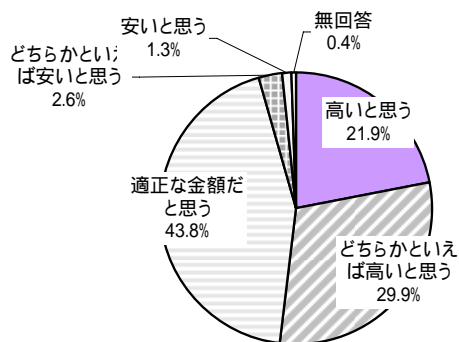
区立自転車駐車場の使用料金について

一般の区民は、現在の使用料を約半数が、「適正な金額だと思う」であった。「高いと思う」と「どちらかといえば高いと思う」が3割であった。

自転車駐車場の利用者の約4割が「適正な金額だと思う」であった。一般の区民と比較して7ポイント低かった。一方、「高いと思う」と「どちらかといえば高いと思う」が過半数を占めた。一般の区民と比較して19ポイント高かった。一般区民より自転車駐車場を利用頻度が高いため、料金に対して割高感がある。



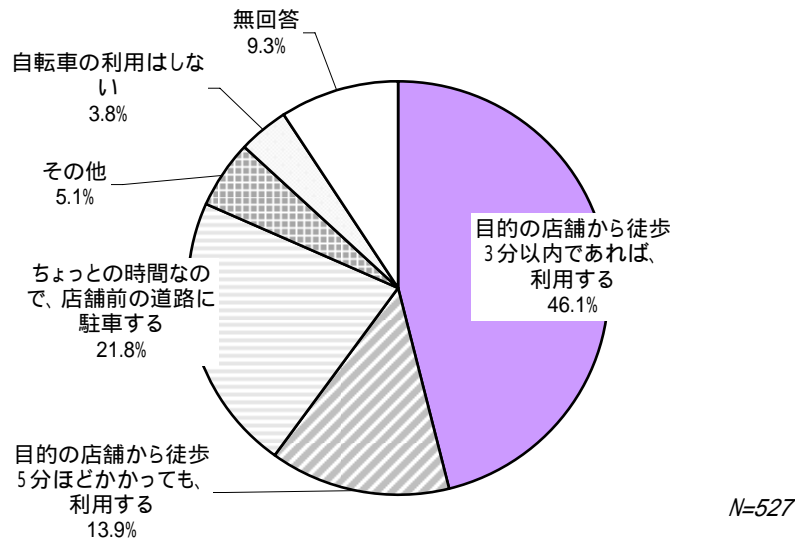
区民アンケートの結果



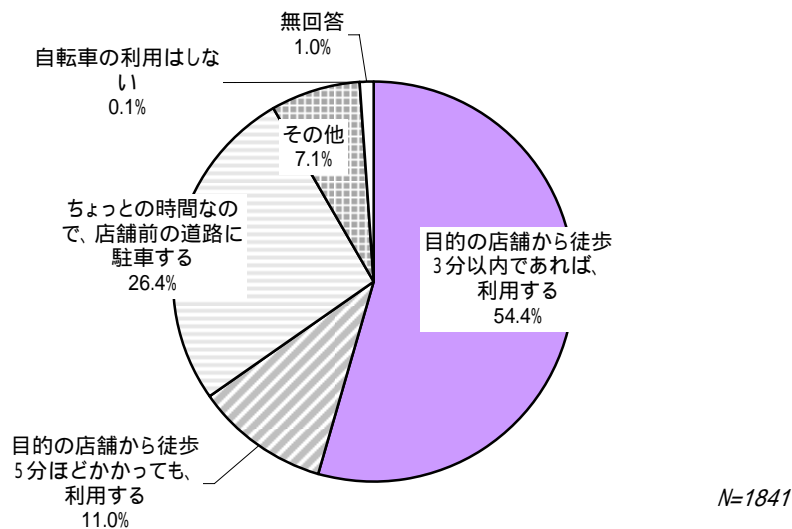
自転車駐車場利用者アンケート調査の結果

買い物の自転車利用について

買い物の自転車利用について、商店街に自転車駐車場を設けた場合利用するかに対して、「目的の店舗から徒歩3分以内であれば、利用する」が一般の区民は46%で、自転車駐車場利用者は54%を占めた。商店街に近くないと自転車駐車場は利用されず路上駐車されてしまう。区民アンケートに比べ8ポイント高くなっているもののほぼ同じ傾向である。また、一般の区民、自転車駐車場利用者とも、2割の区民が「ちょっとの時間なので、店舗前の道路に駐車する」と答えており、自転車駐車場が利用されず路上駐車されてしまう。



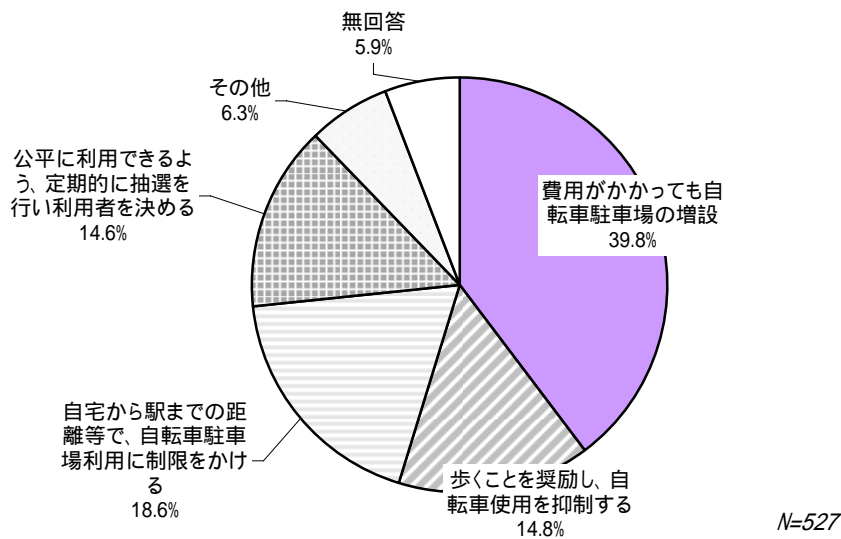
区民アンケートの結果



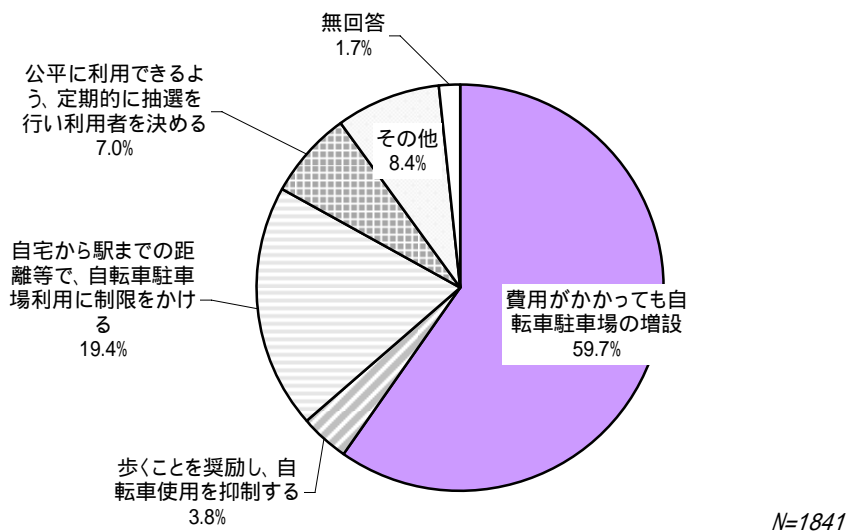
自転車駐車場利用者アンケート調査の結果

自転車駐車場の満車、定期使用の長期の空き待ちに対する区の対応

駅周辺の自転車駐車場の満車、定期使用の長期の空き待ちに対する区のこれからの対応で最も多いのは、「費用がかかっても自転車駐車場の増設」が最も多く一般区民は4割を占め、自転車駐車場利用者は6割を占めた。一般の区民と比較して自転車駐車場利用者は20ポイントも高くなっている。自転車駐車場は増設せずに、「歩くことを奨励し、自転車使用を抑制する」と「公平に利用できるよう、定期的に抽選を行い利用者を定める」の3つの意見は一般区民と比較して少なくなっている。

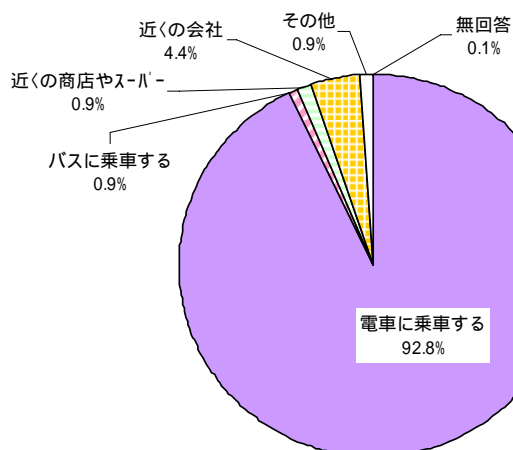


区民アンケートの結果



自転車駐車場利用者アンケート調査の結果

自転車駐車場に駐車してどこへ行くか（自転車駐車場利用者のみ）



自転車利用者アンケート結果

5 自転車利用の課題

自転車は手軽で身近な乗り物であり、環境への負荷も少ないことから、都市における有用な移動手段として認識されるようになり、通勤・通学だけでなく買物やレジャーなど利用目的も多様化している。

また、人間の移動における理想は「ドア・ツー・ドア」にある。駅の改札口や買物先の商店などの目的地まで種々の制約を受けず、自らの意思でアクセスできる自転車は、この理想をもっとも手軽に実現できる移動手段であるといえる。

平成20年8月に実施した区民アンケート調査においても、「自宅から駅までの主な交通手段」を34%強の者が自転車と回答している。

このように自転車の利用が広がる中で、自転車の放置、また歩行者の安全を脅かす自転車の危険走行など、自転車利用に係わる問題は後を絶たない。

現在は、通勤・通学者による駅前の放置自転車は激減したが、午後から夕方にかけての買物客の放置自転車が目立っており、今後さらに、商店会や大型店舗との連携を強化し、商店会等と協力し各種施策の促進を図る必要がある。

また、駅前に自転車駐車場用の適地がなく、新たな整備方法の研究が求められている。そして、アンケート調査の結果から、自転車駐車場利用者の約93%が鉄道利用者であり、鉄道事業者の主体的・積極的な姿勢が必要である。

さらに、子育て支援のための子ども二人乗せ自転車、交通不便地域の移動手段としての普通自転車や電動アシスト自転車などのレンタル制度等の導入について調査・研究する。また、自転車の多様化に伴う安全利用及び自転車利用のルール・マナーの普及・啓発についても調査・研究する。

第3章 利用しやすい自転車駐車場の整備

1 自転車駐車場整備の基本的考え方

自転車の利用には、安全な走行空間の確保とともに、自転車の駐車スペースが欠かせない。また、駐車スペースの不足による道路上等の放置自転車の発生は、歩行者の安全を脅かし、交通環境の快適性や駅周辺の環境を悪化させるとともに、緊急車両の通行を阻害するなど、区民生活に関わる大きな社会問題を引き起こしている。

区および道路管理者等は、自転車の放置がない安全で快適な生活環境を確保するため、近距離交通手段である自転車の利便性を図るとともに、だれもが安心して利用しやすい自転車駐車場の整備を図る必要がある。

また、自転車駐車場の利用は、通勤・通学・買い物・レジャーなど、その目的により、利用時間、駐車場所、駐車時間等がそれぞれ異なる

そのため、駐車場の整備にあたっては、対象となる自転車利用の目的を十分に把握し、計画的に整備することが重要であり、区、道路管理者、鉄道事業者、商店会等の関係者は、それぞれ相互の連携、協力のもと駐車場の整備に努める必要がある。

2 自転車駐車場の整備主体

自転車が区民の基本的な近距離交通手段として定着していることをふまえ、区および道路管理者等は、自転車利用者の利便の増進を図るとともに、都市環境の整備、道路環境の整備のため、一般の公共の用に供される自転車駐車場の整備に努める必要がある。

鉄道駅周辺の自転車駐車場の整備について、鉄道事業者は、区および道路管理者との連携のもと、主体的に自転車駐車場の整備に努めるものとする。

また、スーパーマーケット等、大量の自転車駐車需要が発生する施設責任者は、それぞれの責任において主体的に自転車駐車場の整備に努めるものとする。

なお、自転車駐車場の整備は、本来、民間による市場供給に馴染み、かつ公共駐車場の補完的役割を担うことから、区は、民間による自転車駐車場整備の推進を積極的に支援する。

また、区は、効率的な行財政推進や利用者サービス向上の観点から、将来的に、自転車駐車場の経営を民間等に委ねていくなど、自転車駐車場の管理・運営方法についても検討を行う必要がある。

3 通勤・通学者用自転車駐車場の整備

駅周辺にある自転車駐車場の利用者は、ほとんどが通勤・通学者であり、鉄道に乗り換えることを目的とし、駅までの交通手段として自転車を利用している。

主に通勤・通学者を対象とした有料制自転車駐車場は、区内各駅に 30,338 台（民営を含む）整備されている。しかし、まだ不足している駅（5 駅）や整備されていない駅（3 駅）がある。

区は、鉄道事業者等と相互に連携・協力し、通勤・通学者の利便性を図るため、自転車駐車場の整備を進める必要がある。

また、鉄道事業者は、鉄道を利用する自転車利用者へのサービス向上および駅周辺の都市環境の維持向上のため、自ら自転車駐車場の整備を図るとともに、区の自転車対策に積極的に協力する必要がある。

4 買い物客用自転車駐車場の整備

買い物客から、買い物客用の自転車駐車場に関する意見・要望が非常に多く寄せられている。特に、障害者からは店舗入口付近に専用駐車スペースの設置要望が強く出されている。

また、区民アンケートから、利用される自転車駐車場は、目的の店から徒歩 3 分以内であれば利用するが 5 割弱、徒歩 5 分以上離れると利用が 1 割強、ちょっとの時間なので店の前の道路に置くが 2 割強との結果が出ている。（第 2 章「自転車利用の現状と課題」4 - 3 を参照）

このことから、区では、既存の自転車駐車場の改修や修繕時に時間管理のできるラックを導入するなどの機械管理化を進め、買い物客用に一定時間無料提供し、買い物時に利用しやすい自転車駐車場の整備や障害者用の自転車駐車場を店舗入口付近に設置するよう商店等への働きかけを実施していく。

また、商店会等が円滑に自転車駐車場の整備および運営が行えるよう自転車駐車場設置に対する補助内容を拡充し、商店会やスーパー等に設置を促す各種施策の促進を図る必要がある。

商店会やスーパー等は、放置自転車問題解決の協力者という立場で対応するのではなく、区とともに放置自転車問題の解決に自ら取り組むことが必要である。

買い物客等の利便性、商店街の活性化、コミュニティの形成を図る観点から、空き店舗・空きスペースなどを利用して自転車駐車場の設置や、自転車駐車場の機械管理化や人的配置等により適正利用の促進を図ることも必要である。

5 附置義務自転車駐車場の拡充

大量の集客施設については、来客者へのサービスの向上、施設周辺の環境保全の観点からも、自ら相応の自転車駐車場が整備されることが望ましい。

現行の自転車条例における対象施設などについては、平成 11 年度に見直しを行った。しかし、現行条例制定（昭和 60 年 4 月 1 日）以前に建築された建物については、附置義務の対象となっていないため、今後、自転車駐車場整備の要請

等を行うなど、拡充を図る必要がある。

6 民営自転車駐車場整備の拡充

平成 20 年 3 月 31 日現在、区内における民営自転車駐車場は 2 3 箇所である。また、区が行っている民営自転車駐車場育成補助制度の利用実績が少ない現状をふまえ、補助制度の周知徹底、補助制度の見直しを図る必要がある。

7 自転車駐車場の民営化

自転車駐車場の利用は、その目的により使用時間や駐車方法、時間など様々な要望が寄せられて、より利用しやすい自転車駐車場が求められている。

この要望に応え、一層の効率的な運営及び利用者へのサービス向上や利用者負担の適正化や向けて区営自転車駐車場の民営化を検討する。

民営化の検討に当たっては、運営事業者の選定基準や自転車駐車場の運営手法・放置自転車対策などについて鉄道路線ごとに一つのエリアとして各々の特性を持たせた面的な視点で進めることを検討する。

8 新たな自転車駐車場整備の研究

駅周辺地域においては、自転車駐車場を整備するための用地を確保することが非常に困難であり、新たな自転車駐車場の整備が進まない状況にある。

そこで、既存自転車駐車場の収容台数の増加を図るため、地下機械式自転車ラックの導入など、駐車場の地下部を活用した自転車駐車場や、女性や高齢者でも簡単に操作できる垂直可動式二段ラック導入などの調査・研究を行う。

第4章 放置自転車のない安全で快適なまちづくり

自転車駐車場の整備、放置防止指導及び撤去活動等により、通勤・通学者による駅前における放置自転車は激減したが、買い物客を中心に未だ1日平均2,620台（平成19年度）の放置台数が見られる。

放置自転車のない安全で快適なまちづくりを実現するために、区は、これからも放置禁止区域内に自転車が放置されているときは、当該自転車を撤去する一方、放置を未然に防ぐため、啓発及び案内看板・路面ステッカー等による表示を効果的に実施する必要がある。

また、放置自転車をより一層削減するためには、区民の協力が不可欠である。放置自転車クリーンキャンペーンなどの啓発活動の実施や、自転車放置防止協力員の活動の拡大などにより、区民一人ひとりが放置をしない意識を持つことが重要である。

1 放置自転車の撤去等

1 - 1 放置自転車の撤去

区は、今後さらに自転車の利用に関するルールの周知を図り、放置のないまちづくりを進めるために、放置自転車の効果的な撤去活動に努める。

駅周辺の放置自転車対策として、放置自転車の街頭指導・撤去・返還を一体とした管理委託を実施し撤去の効率化を図る。また、休日撤去日の拡大等による撤去活動の幅を広げていく。

また、区は、道路管理者である国・都及び警察と相互に協力し、放置自転車の排除に努めるものとする。

1 - 2 撤去した自転車に対する措置

撤去した自転車については、撤去した翌日から30日間保管するとともに、警察照会等により当該自転車の所有者等の確認を行い、撤去、保管等に要した費用の一部を徴収のうえ所有者等に対して返還している。

なお、所有者が明らかでない自転車及び引き取り手のない自転車については区で処分及び、平成19年度から海外への売却を行っている。今後は、海外への売却による再利用を一層推進していく。また、再生可能な自転車については、引き続きリサイクル等の措置を講ずるものとする。

2 買い物客の放置自転車対策

区は、自転車駐車場の機械管理化を進め、買い物客用に一定時間無料提供や、自転車置場が整備された地域で、短時間での放置自転車撤去を実施する重点地区を設定するなど、買い物客の放置自転車対策を実施していく。

3 集積所等の見直し

現在、集積所ごとに撤去対象駅を決めて撤去、運搬、保管、返還を一体管理しているが、収容台数などの関係から集積所により撤去駅範囲や保管台数に差が大きいなど課題が集積している。

そこで、放置自転車の計画的撤去や集積所の効率的運営を行うため撤去や集積所の運営方法等の見直しを行う。

4 自転車放置防止協力員の拡充

放置防止協力員は、平成 20 年 3 月末現在、17 駅周辺で放置禁止区域内の放置自転車に警告をするなど、積極的に活動を行っている。

区は、放置防止協力員の活動支援を強化するとともに、他の駅にも協力員を設置し、区内全駅に拡充するよう呼びかけていく。

第5章 自転車走行環境の整備

これまで、道路整備は自動車中心に進められてきた。今後は自転車を交通体系の中で重要な交通手段の一つとして位置づけた上で、歩行者や自転車の通行を重視した自転車配慮型道路、人優先の安全で快適な道づくりとして進めていく必要がある。

特に、近年自転車の関与する交通事故の比率が増加傾向にある。このことから、歩行者・自転車・自動車の三者が調和し、安心して安全に通行できる道路空間とするため、歩行者の安全確保を前提としつつ自転車走行空間の確保等による自転車の交通安全対策が重要である。それにより道路空間全体の安全性が高まり、事故全体の削減に寄与する。

1 走行空間の原則分離の推進

歩行者や自転車のための道路空間を構築するためには、歩行者・自転車・自動車の交通量等の実態・将来像を踏まえ、それに応じて通行空間を適切に分離する必要がある。

また、自転車の走行空間の再配分については、植栽帯、中央分離帯、車道（車線数）等のあり方について検討することも必要である。

1 - 1 自転車道の整備

自転車の安全かつ円滑な走行を確保するためには、歩行者、自動車等と空間的に分離された自転車の走行空間を確保することが望ましい。従って、歩行者・自転車・自動車の走行空間を構造的に分離する必要がある箇所はもとより、それが望まれる箇所においても、道路の新設、道路の大規模改修などの機会あるごとに、自転車道の整備を検討する。

1 - 2 自転車レーン等による車道走行の円滑化

自転車道が設置されていない道路においては、道路状況・交通状況に応じ、自転車を空間的に分離するため、車道に自転車レーン等を設置することは、自転車の車道走行を円滑にする手法として有効である。この場合には、自転車レーンの整備や路肩のカラー化による走行空間の明示にあわせて、他の方法と同様、自転車利用者への通行ルール・マナーの啓発を行うなど、自転車が安心して安全に車道走行ができるような効果がある施策を推進する。その際、違法駐車を抑制するための取り組みと一体的に実施することが効果的である。

*平成20年に実施した、「中杉通り自転車道社会実験」のアンケート結果では、自転車走行空間の整備への要望は、「実施すべき」が6割、「改善して実施」を

含めると9割に達した。(回答者545名)また、整備方法として、約6割の人が「自転車道の設置」、約4割の人が車道上に自転車レーン(25.4%)、歩道上で自転車と歩行者を分離(12.5%)などの整備方法を回答している。

<参考>「実施すべきではない」と回答した人の主な理由

- ・自転車道の整備よりも、交通ルール、マナーを改善すべき
- ・自転車道になると、自転車がスピードを出しすぎて、より危険になる
- ・バス停での乗降が危険になる
- ・パーキングメーターがなくなると、駐停車ができなくて困る
- ・車線減少やバスの停車により、渋滞が発生し、車道の安全性が低下する

1 - 3 自転車歩行者道における歩行者・自転車の分離

幅が広い自転車歩行者道においては、歩行者・自転車の交通量に応じて自転車通行部分の指定を行い、標識等の設置方法・内容を工夫することにも配慮して、歩行者・自転車の空間的な分離について検討する。

1 - 4 地域の取り組み

道路空間が狭く歩行者・自転車のための十分な通行空間を整備する空間を確保することが困難な場合がある。そのような場所では、地元住民や利用者の意見を踏まえながら、自動車の一方通行規制と併せた車道上での自転車走行空間の確保、無電柱化、植栽帯の縮小、民地の活用など自転車走行空間を確保する工夫が必要である。

自転車と自動車とが混在する空間においては、自動車運転者への注意喚起による危険予防・回避の措置、案内板の設置による迂回路の情報提供、自転車を降りて押すことの推進等道路空間の譲り合い利用について地元と連携したマナーの向上活動を行うなど地域・地域の工夫による取り組みにより自転車利用環境の向上を図る。

なお、これらに併せて、誰にでもわかりやすく自転車走行空間であることを認識できるよう、自転車走行空間の着色や適切な標識・表示の設置等の工夫を行うことも重要である。

その際には、自転車利用者が見やすいように路面に自転車道であることを表示する等、自転車利用者の視点に立った工夫を検討する。

第6章 自転車の安全利用の推進

1 自転車利用のルール・マナーの向上に向けて

自転車はその利用にあたって、自動車と異なり、免許取得のための講習課程などもなく、走行に関する基本的な法令や規制について学習や経験する機会が十分とはいえない状況にある。

近年、区内における交通事故全体は減少傾向にある中、自転車の交通事故は横ばい状態である。この現状を踏まえ、歩行者や自動車に対する危険行為を防止し、また自転車利用者自らの安全性を確保するため、自転車利用に関する交通規制等をはじめとする自転車利用のルール・マナーの向上が必要である。

1 - 1 行政等の責務

区・所轄警察署・道路管理者・学校などの関係機関は相互に連携を図り、地域社会が参加する区民総ぐるみによる自転車利用のルール・マナーの向上が図られるよう必要な施策を進める。

1 - 2 各種交通安全活動の充実

「春・秋の交通安全運動」「杉並区交通安全日」「交通安全キャンペーン」を中心として各種の交通安全活動において、一人でも多くの区民に自転車利用のルールが理解され実践できるよう、あらゆる機会を活用し啓発活動に努める。

また、歩行者に対しても、自転車道にむやみに飛び出さない、歩行者優先が原則であるものの自転車歩行者道では自転車の通行にも一定の配慮をする等、歩行者が守るべきルール・マナーについて周知を図ることが必要である。

1 - 3 街頭などでの指導、取締り強化

自転車利用者のほとんどが、自転車が道路交通法の「軽車両」に該当し、自転車の走行にあたっては種々の規制や罰則規定があることを認識していない状況にある。自動車、自動二輪車などと同様、自転車の道路走行についても法令に基づいた警察による指導・取締りが必要である。

また、交通安全推進運動とあわせ街頭における自転車の安全利用を呼びかける。

1 - 4 学校教育における児童・生徒への交通安全教育

義務教育期間において、歩行者の安全等をはじめとする自転車利用のルールを学習する機会を提供する交通安全教育が必要である。

児童に対しては、自転車の点検整備、自転車の正しい乗り方、交差点の通行の仕方、歩行者及び他の車両に対する注意等の基本的な事項について指導すること

により、基本的なルールを習得し、安全に自転車を利用して道路を通行することができるようにする。

中学生・高校生に対しては、自転車の正しい乗り方、点検整備が確実に実践できるようにし、道路における危険を予測し、これを回避して安全に走行することができるように指導する。

これにより、自転車を安全に利用することの必要性を自覚させ、正しい乗り方を確実に実践することができるようにする。

また、改正法の施行により小学生と中学・高校生の自転車での歩道通行の要件等が異なることとなり、小学生については自転車乗用時のヘルメット着用の努力義務規定が設けられた。

自転車安全教育を行うにあたり、区はこれまで以上に学校・教育委員会・交通管理者・道路管理者との協力関係を強化し、小学生等を中心に、自転車の運転に関する知識及び技能について指導する自転車教室等を推進する。

また、中学生以上については、具体的な自転車事故の事例やその要因、交通事故を起こした場合の自転車運転者の責任、自転車の交通違反に対する制裁の内容等について教え、ルール違反により、どのような危険が生じるかを体感させるなど、教育内容の充実・工夫に努めることが重要である。

1 - 5 高齢者への交通安全教室

機能性の充実・軽量化などにより自転車は多くの高齢者にとっても日常的な「足」として利用されている。

高齢社会の到来、また近年における高齢者の交通事故の増加をふまえ、高齢者に対し交通安全教育の充実を図ることにより、加齢に伴い自転車での走行が不安定になるなど、身体機能の変化が自転車に及ぼす影響を理解させる。

また、交通ルール等に関する理解が十分でない者に対しては、自転車の正しい乗り方を指導し、安全に走行することができるようにする。

1 - 6 TS マーク制度への加入

TS マーク制度とは、自転車安全整備士が自転車を点検・整備し、道交法に規定する安全な自転車であることを確認したとき、その証として自転車にTS マークを貼付し、その際に、自転車の交通ルールや正しい乗り方を指導することによって、自転車の安全利用と自転車事故の防止を図り、併せて自転車事故被害者の救済にも資する制度である。このTS マークには、傷害保険および賠償責任保険がセットになった1年満期の保険が付帯している。

自転車がひきおこす交通事故が大きな社会問題になっている中、事故を起こさ

ないよう自転車の整備を行うとともに万一の事故に備え、TS マーク制度への加入を推進する。

2 自転車利用者の責務

自転車利用者に対して「自転車法」の第 12 条で、自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令等を遵守し、自転車の安全利用に努め、自転車駐車場以外の場所に自転車を放置することのないように努めなければならない。

そして、利用する自転車について、都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録を受けなければならないと定められている。

「道路交通法」では、自転車は第 2 条による軽車両であるので法の対象になり、第 44 条及び第 45 条で、停車及び駐車を禁止する場所、第 76 条 3 項で、交通の妨害となるような方法でみだりに道路においてはならないとあり、違反をすれば 3 か月以下の懲役または 5 万円以下の罰金が科せられる。

自転車利用者は、法令によるもののほか「自転車安全利用五則」により、自転車の持つ社会的責任を自覚し、利用者の責務が課せられていることを理解のうえ、安全でルールを守り運転しなければならない。

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

平成 19 年 7 月 10 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部（内閣府）決定

第7章 原動機付自転車等の駐車対策に関する措置

1 原動機付自転車の取扱い

1 - 1 原動機付自転車の放置等の状況

駅周辺における一日あたりの原動機付自転車（50cc以下）（以下「バイク」という）及び自動二輪の放置台数は、平成19年度平均で512台であり、自転車乗入台数30,334台の2%に満たない数値となっている。区の地形が平坦で、区内各駅の駅勢圏が比較的狭いことなどから、鉄道駅へのアクセス手段としてのバイク利用は比較的少ない。

また、放置バイクの取締りについては、本来、道路交通法の対象とされていることなどから、現在、区の自転車条例においては撤去に関する規定は設けていない。

表：駅周辺のバイク・自転車乗入(放置)台数

	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	
バイク放置台数	862	803	725	561	546	512	
自転車	駐車場内台数	20,895	22,598	23,707	24,501	26,165	27,714
	放置台数	8,454	7,056	5,982	3,905	2,909	2,620
	乗入台数	29,349	29,654	29,689	28,406	29,074	30,334

自動二輪も含む

1 - 2 放置バイクの取扱い

バイクは、自転車にかわる交通手段として、若者を中心に普及している現状にある。駅周辺における放置台数が自転車と比べ比較的少ないものであっても、バイクの放置は駅周辺の交通や歩行の障害となっており、バイクの駐車等の問題については、何らかの方策が必要な課題となっている。

現在、民営を含め286台のバイク（自動二輪(50cc超)含む）駐車場が整備されているが、今後も民営駐車場の育成補助による整備促進を図るなど総合的に検討を進めるものとする。

また、バイクの撤去等については、道路交通法に基づく自動二輪車や自動車の違法駐車の取締り、撤去等に関する課題を整理するなかで、関係機関と連携を図りながら、総合的に検討する。

当面は、駅周辺におけるバイクの違法駐車については交通管理者の取締りに委ねるものとする。

1 - 3 民営バイク駐車場育成補助

区は、駅周辺等において民営バイク駐車場を設置し、運営を行うものに対して、その経費の一部を補助する制度として、平成18年4月1日に「民営バイク駐車場育成補助金交付要綱」を創設している。

また、これまでにこの制度を活用し設置した民営バイク駐車場（平成20年3月末現在）は、2件あり、収容台数は49台である。

なお、補助制度の概要は、以下のとおりである。

補助金交付要件

- (a) バイク駐車場の設置場所が鉄道駅からおおむね200メートル以内の地域、東京都が推進する地域又は区が推進する違法駐車解消重点地域等にあること。
- (b) 構造及び設備が利用者の安全を確保することができ、かつ、バイクの駐車が有効に行えるものであること。
- (c) 収容能力がおおむね10台以上であり、半数以上が時間貸し駐車に充てること。
- (d) 当該バイク駐車場が継続して5年以上運営されること。
- (e) 当該バイク駐車場の設置者は、鉄道事業者及び財団法人を除く。

補助金額

- (a) 建設費補助（1,000円未満は切り捨て）

当該バイク駐車場の建設に要した経費で、1バイク駐車場当り30台を限度として、1台当たり75,000円を補助限度とする。また、当該補助金は、予算の範囲内で行うものとする。

2 自動二輪車の取扱い

自転車法では、バイクの駐車や撤去対策は、自転車と同様に条例に規定できるとしているが、自動二輪車は適用外であり、駐車場の利用、撤去等の現実的な対応において、自動二輪車は対象にならない。

当面は、駅周辺における自動二輪車の違法駐車については交通管理者の取締りに委ねるものとする

区は、民間の既存の自動二輪駐車場の利用促進のPRや民営駐車場の育成補助による整備促進を図ることとする。

区と警察は、公道上に長期間放置されている自動二輪については、積極的に撤去することとする。

第8章 事業者が講ずる措置

1 鉄道事業者としての対応

1 - 1 鉄道事業者の基本的姿勢

鉄道事業者は、放置自転車問題に関して、協力者という受動的な立場で対応するだけでなく、区および道路管理者との連携を密にし、放置自転車問題の解決に向け、積極的に取り組むことが必要である。

これまで、鉄道事業者は、区内駅において自ら自転車駐車場整備に取り組んできたが、今後も、駅周辺における自転車等の利用が増大している実状(自転車利用者の大半が鉄道利用者である)を十分に認識し、当該地域における自転車等駐車場の整備および放置防止に関する様々な施策が円滑に行われるよう、自ら主体的に取り組むとともに、区および道路管理者との協力体制の強化に努めるものとする。

1 - 2 鉄道事業者の責務

鉄道事業者には、「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推進に関する法律」(改正自転車法)第五条2項で、自転車等駐車場の設置に関して積極的に協力する責務が課されている。

そこで、鉄道事業者4社と、以下について確認した。

- (1) 鉄道を利用する自転車等利用者の利便向上、駅周辺の交通や都市環境の改善のため、自ら主体的に自転車等駐車場の整備促進に取り組むこと。
- (2) 駅周辺の放置自転車の防止、啓発活動など、ソフト面における様々な放置防止運動についても積極的に取り組むこと。
- (3) 区および道路管理者から協力要請があった場合には、駅周辺における高架下・駅前広場・法面など、自転車等駐車場として利用可能な用地の提供等に努めること。
- (4) この計画に基づき、鉄道事業者は、区と連携を密にし、各駅の特異性を考慮しながら、その協力内容について個別、具体的に協議し、自転車等駐車場の整備を進めること。

2 大型店舗等事業者としての対応

2 - 1 大型店舗等事業者の基本的姿勢

区内にある大型店舗等(自転車等の大量需要を生じさせる施設)の多くは、杉並区自転車条例施行(昭和60年4月)以前に建築されており、自転車駐車場の附置義務が課されていない非該当施設となっている。

そのため、このような非該当施設では、施設利用者用の駐車スペースが確保されていないため、利用者の自転車等の駐車が顕著化しており、放置自転

車問題に発展している。

そこで、大型店舗等事業者は、現状、非該当施設となっても、本来ならば施設利用者の自転車等駐車を設置すべき施設であることから、利用者の利便向上、歩行者等の安全確保、周辺環境の配慮など、放置自転車問題解決に向け、自転車等駐車を設置あるいは確保するよう、自ら積極的に取り組む必要がある。

2 - 2 大型店舗等事業者の責務

区では、一定規模以上の店舗等の新築、増築および用途変更などを行う場合、杉並区の自転車条例に基づき、自転車駐車の設置を義務付けている。

そのため、大型店舗事業者は、新築等工事を行う際に、区へ自転車駐車場設置届出書等、必要書類を提出するとともに、利用者が安全に利用できるよう、また、有効に利用されるように、一定水準以上の自転車駐車場を整備しなければならない。

なお、自転車駐車場の設置台数については、条例に基づき算出した台数以上の設置に努めるとともに、当該施設が存続する限り、設置台数の確保および適正な管理を行わなければならない。

第9章 施策の推進にあたって

1 関係機関との連携強化

増大する自転車利用に伴う、走行や駐車、また交通安全などの様々な問題に対応するためには、安全で快適な道路・駐車場の整備、自転車利用者の交通安全意識の普及啓発、効果的な自転車利用の教育・指導など様々な行政分野および関係機関にわたる諸施策の推進が必要である。

これらの施策を効果的に推進し、実効性あるものにするためには、行政や関係機関との相互の緊密な連携を図り、協力体制を確立しておくことが重要である。

そのため、杉並区自転車駐車対策協議会、杉並区交通安全協議会、地域の自転車対策協議会などを中心に協議検討を進めるとともに、情報の提供、連絡調整を強化し相互の連携を緊密にして諸施策の推進を図る。

2 区民一人ひとりの責務

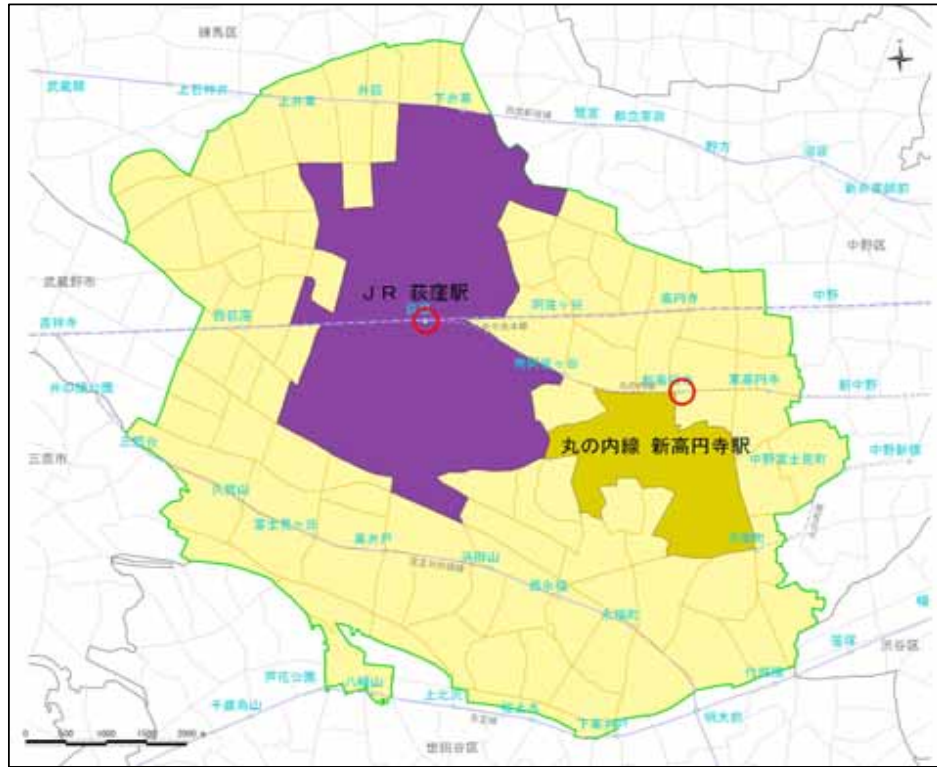
自動車の使用を控え、自転車の利用を促進する。同時に、歩くことで済む場合には自転車利用を控えることも必要である。

また、自転車の安全走行や自転車を放置しないという、自転車利用のルール・マナーの向上及び実践のためには、自転車利用者である区民の理解と協力を期待することが益々大きくなっている。

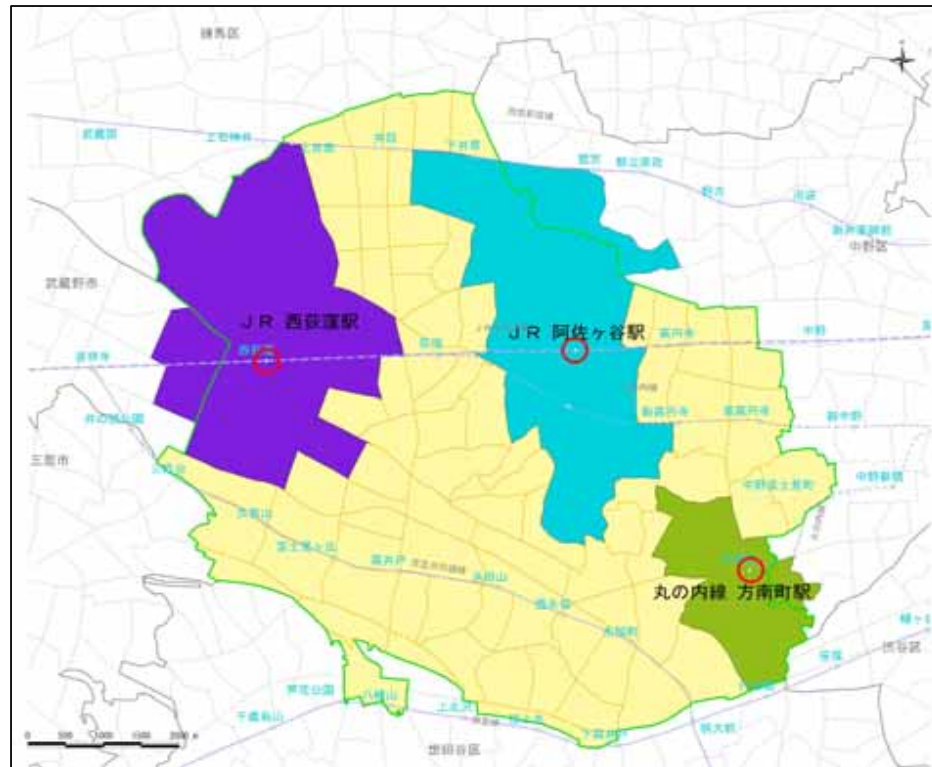
このため、区は区民活動を積極的に支援していくとともに、自転車の安全利用の機運の醸成や意識の高揚を図るため、自転車利用のルール・マナーの向上の啓発活動の拡充や、地域の放置防止協力員制度の充実など区民一人ひとりの活力を結集する諸施策を進める。

駅勢図

(1) 荻窪駅・新高円寺駅



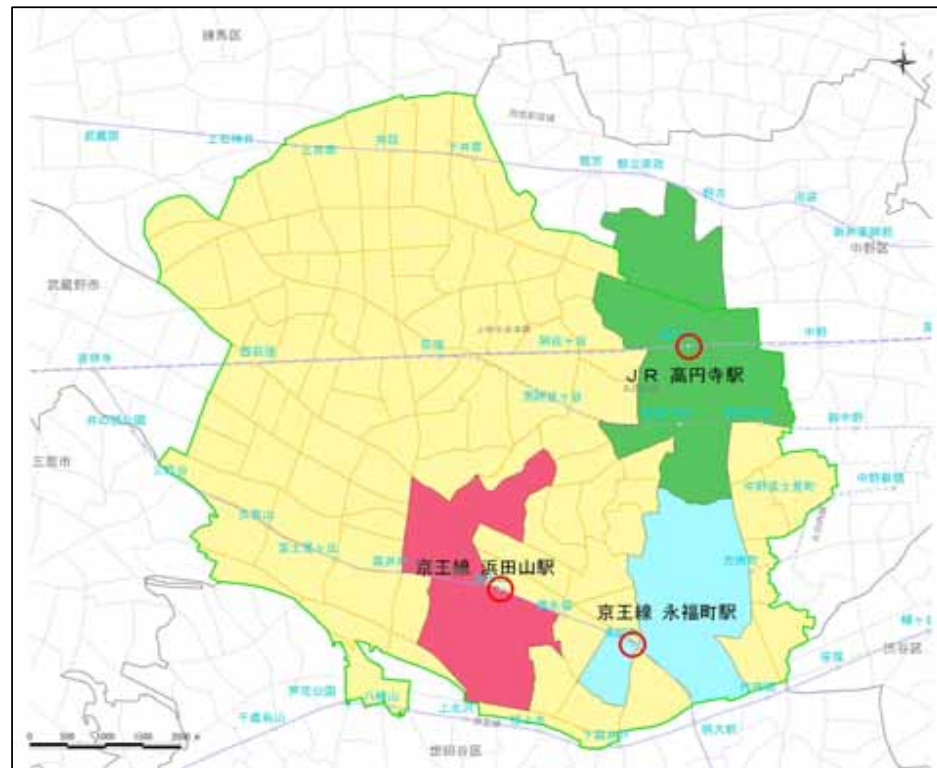
(3) 阿佐ヶ谷・西荻窪駅・方南町駅



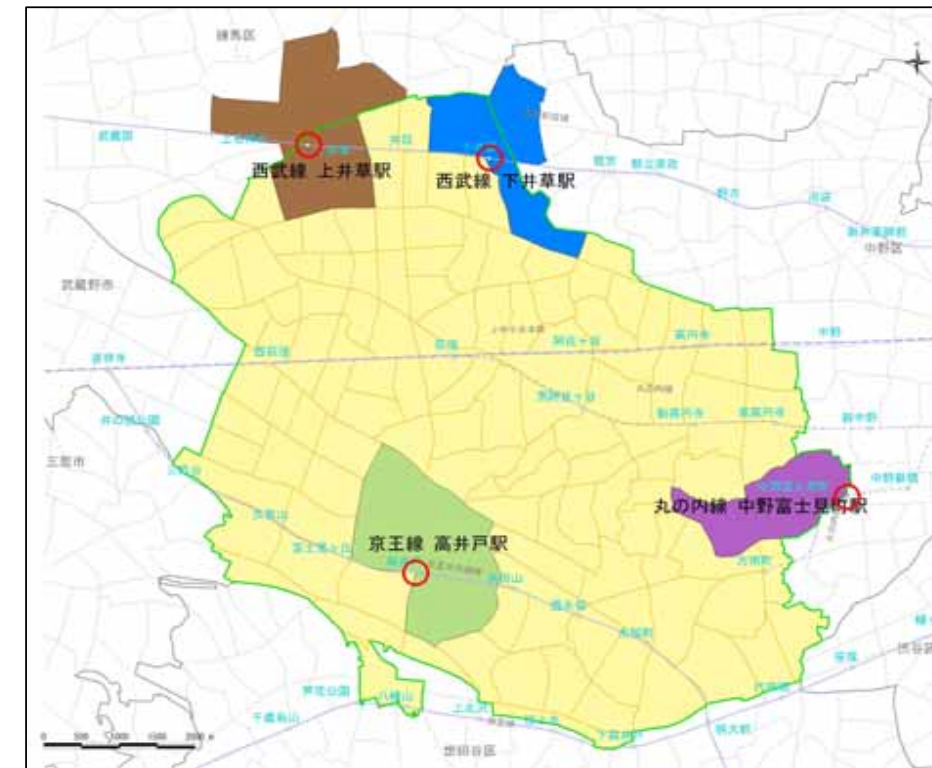
(5) 東高円寺・南阿佐ヶ谷・桜上水・久我山・井草駅



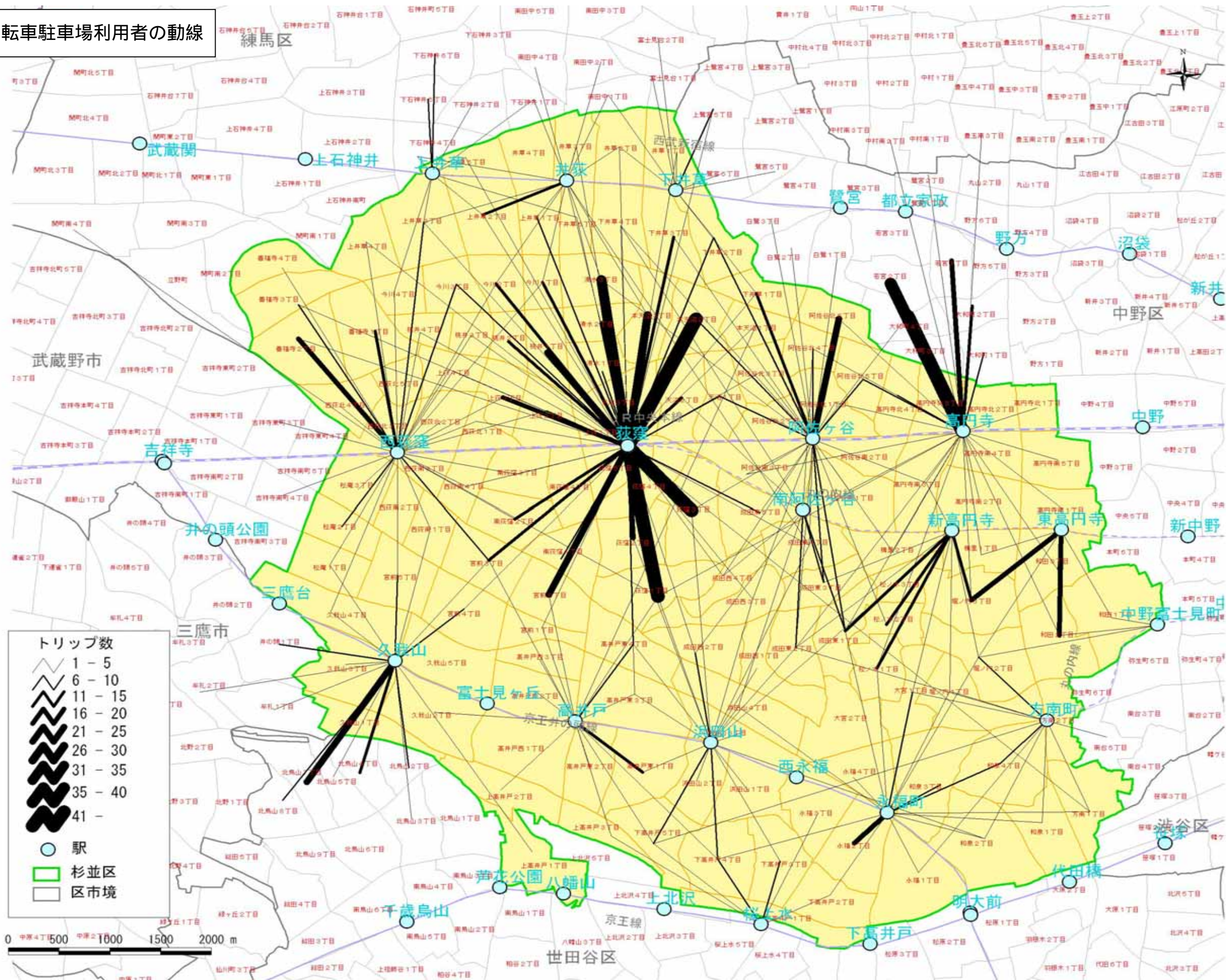
(2) 高円寺駅・永福町・浜田山駅



(4) 中野富士見町・高井戸・下井草・上井草駅



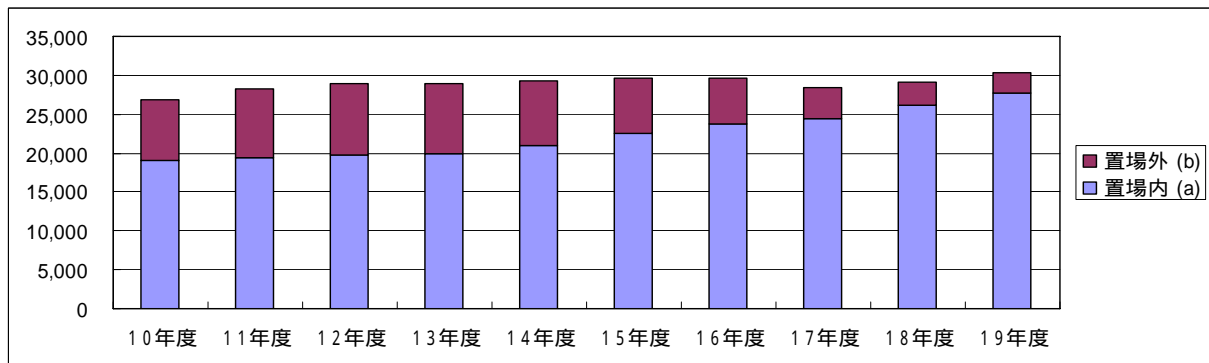
自転車駐車場利用者の動線



区内駅周辺の自転車乗入台数・駐車場内台数・放置自転車台数の推移

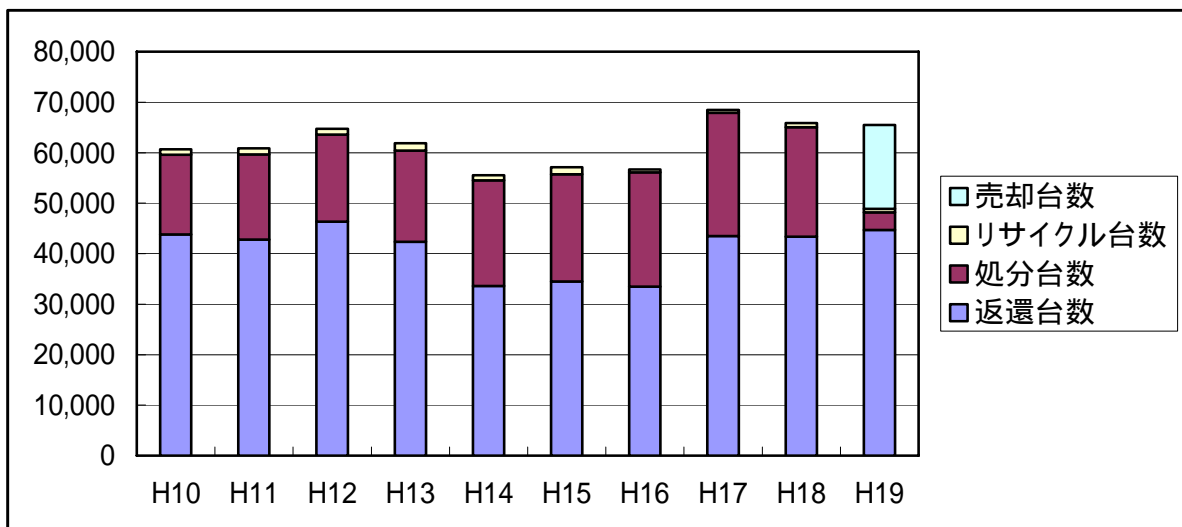
駅周辺乗入台数(平均値)

	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度
駐車場内台数(a)	19,120	19,328	19,685	19,999	20,895	22,598	23,707	24,501	26,165	27,714
放置台数(b)	7,679	8,912	9,189	9,023	8,454	7,056	5,982	3,905	2,909	2,620
計(乗入台数)(c)	26,799	28,240	28,874	29,022	29,349	29,654	29,689	28,406	29,074	30,334
放置率(b)÷(c)	28.7%	31.6%	31.8%	31.1%	28.8%	23.8%	20.1%	13.7%	10.0%	8.6%



放置自転車の撤去・返還・処分等の推移

	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
撤去台数	60,683	60,832	64,716	61,871	55,545	57,115	56,671	68,041	65,849	65,511
返還台数	43,819	42,813	46,365	42,338	33,589	34,491	33,451	43,456	43,360	44,708
処分台数	15,791	16,822	17,233	18,105	20,911	21,243	22,640	24,456	21,687	3,449
リサイクル台数	1,073	1,197	1,118	1,428	1,045	1,381	580	534	802	695
売却台数	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16,659



各駅の日平均乗車人員に対する自転車の乗入台数の割合

(平成19年度)

	駅名	乗車人員 (人/日)	乗入台数 (台)	乗入台数 / 乗車人員 (%)
西武線	下井草	11,869	464	3.9%
	井荻	10,050	856	8.5%
	上井草	10,578	554	5.2%
JR 中央線	高円寺	49,536	3,511	7.1%
	阿佐ヶ谷	42,255	3,513	8.3%
	西荻窪	41,204	2,997	7.3%
	荻窪	120,973	7,432	6.1%
地下鉄 丸ノ内線	東高円寺	15,543	827	5.3%
	新高円寺	16,250	943	5.8%
	南阿佐ヶ谷	10,540	885	8.4%
	方南町	15,724	495	3.1%
	永福町	15,023	1,055	7.0%
京王 井の頭 線	西永福	9,258	717	7.7%
	浜田山	14,302	928	6.5%
	高井戸	20,701	1,055	5.1%
	富士見ヶ丘	6,962	485	7.0%
	久我山	18,842	1,761	9.3%
	京王線	八幡山	20,104	319

ただし、西武線、地下鉄丸ノ内線は乗車人員を調査していないため、乗降人員を1/2にした数値である。

自転車駐車場等整備現況一覧

平成 20 年 4 月 1 日現在

	駅名	名称	設置個所	所在地	開設年月日	有料開設日	面積(m ²)	駐車可能 台数
西 武 線	下井草	下井草南自転車駐車場	区有地	下井草2-36-16	61.10.1	10.4.1	506	305
	下井草	下井草北第一自転車駐車場	都有地	井草1-10-17	10.4.1	10.4.1	375	292
	下井草	下井草北第二自転車駐車場	区有地	井草1-2-4	62.4.1	10.4.1	169	120
		小計					1,050	717
	井荻	井荻南地下自転車駐車場	区道(都道と重複認定)	上井草1-24-16	10.4.1	10.4.1	1,125	710
	井荻	井荻北地下自転車駐車場	区道(都道と重複認定)	井草3-3-10	10.4.1	10.4.1	545	350
		小計					1,670	1,060
	上井草	上井草西駐車指定箇所	区道	上井草3-35	51.12.27		158	253
	上井草	上井草北自転車駐車場	区有地	井草5-6-1	2.1.4	7.4.1	697	699
	小計					855	952	
J R 中 央 線	高円寺	高円寺北自転車駐車場	区有地	高円寺北3-20-23	3.4.1	16.4.1	1,997	2,500
	高円寺	高円寺東高架下自転車駐車場	高架下(JR)	高円寺南4-50-2	14.12.1	16.4.1	593	465
		小計					2,590	2,965
	阿佐ヶ谷	阿佐ヶ谷東自転車駐車場	高架下(JR)・区道	阿佐谷南2-41-1	9.3.1	9.4.1	1,862	1,840
	阿佐ヶ谷	阿佐ヶ谷西高架下自転車駐車場	高架下(JR)	阿佐谷南3-58-1	56.12.1	9.4.1	668	634
		小計					2,530	2,474
	荻窪北口	荻窪東地下自転車駐車場	民有地、道路敷、水路敷	上荻1-2-1	5.7.1	6.4.1	706	510
	荻窪北口	荻窪北第一自転車駐車場	民有地	天沼3-3-19	6.4.1	6.4.1	1,054	936
	荻窪北口	荻窪北第二自転車駐車場	民有地	天沼3-2-13	13.4.1	13.4.1	437	352
	荻窪北口	荻窪北第三自転車駐車場	区有地	天沼3-30-40	17.1.4	17.1.4	813	660
	荻窪北口	荻窪西第一自転車駐車場	民有地	上荻1-20-3	9.4.1	9.4.1	1,089	1,240
	荻窪北口	荻窪西第二自転車駐車場	区有地	上荻1-21-25	16.9.1	16.9.1	279	284
		小計					4,378	3,982
	荻窪南口	荻窪南第一自転車駐車場	区有地	荻窪4-21-16	7.4.1	7.4.1	2,139	2,693
	荻窪南口	荻窪南第二自転車駐車場	区有地	荻窪5-15-13	16.3.1	7.4.1	918	1,150
		小計					3,057	3,843
	西荻窪	西荻窪東自転車駐車場	高架下(JR)	西荻南3-23-12	52.6.13	7.4.1	989	930
	西荻窪	西荻窪西自転車駐車場	高架下(JR)	松庵3-41-1	50.10.1	7.4.1	1,718	1,363
	小計					2,707	2,293	
丸 ノ 内 線	東高円寺	東高円寺自転車駐車場	区有地	和田3-55-40	60.9.1	11.4.1	568	650
		小計					568	650
	新高円寺	新高円寺地下自転車駐車場	区道(都道と重複認定)	梅里1-7-20	7.5.29	7.5.29	2,360	1,500
		小計					2,360	1,500
	南阿佐ヶ谷	南阿佐ヶ谷第一自転車駐車場	区有地	成田東4-37-6	10.7.1	10.7.1	266	278
	南阿佐ヶ谷	南阿佐ヶ谷第二自転車駐車場	区有地	阿佐谷南1-15-19	1.4.1	10.7.1	110	110
		小計					376	388
	方南町	方南町東自転車駐車場	民有地	方南2-20-2	4.3.16	6.4.1	258	204
	方南町	方南町西自転車駐車場	民有地	和泉4-51-7	5.4.1	6.4.1	572	475
	小計					830	679	
中野富士見町	中野富士見町自転車駐車場	民有地	和田1-1-9	17.11.1	17.11.1	230	235	
	小計					230	235	

駅名	名称	設置個所	所在地	開設年月日	有料開設日	面積(m ²)	駐車可能 台数	
井 の 頭 線	永福町	永福町南自転車駐車場	民有地	永福2-53-14	10.8.1	10.8.1	199	130
	永福町	永福町北第一自転車駐車場	区有地	永福4-7-8	6.11.1	7.4.1	326	300
	永福町	永福町北第二自転車駐車場	民有地	和泉3-12-15	6.11.1	7.4.1	321	270
	永福町	永福町北第三自転車駐車場	民有地	和泉3-7-3	6.11.1	7.4.1	444	315
		小計					1,290	1,015
	西永福	西永福駐車指定箇所	区道	永福3-34・37	50.10.28		304	541
	西永福	西永福南自転車置場	区有地	永福3-38-10	54.2.24		162	161
		小計					466	702
	浜田山	浜田山南自転車駐車場	民有地	浜田山2-22-12	14.4.1	14.4.1	465	381
	浜田山	浜田山北第一自転車駐車場	区有地	浜田山3-24-13	62.9.12	8.4.1	224	240
	浜田山	浜田山北第二自転車駐車場	民有地	浜田山3-27-21	7.8.1	8.4.1	719	600
		小計					1,408	1,221
	高井戸	高井戸東自転車駐車場	高架下(京王)	高井戸東2-30-25	60.4.1	19.4.1	413	375
	高井戸	高井戸北自転車駐車場	国有地・区有地	高井戸西2-2-1	19.7.1	19.7.1	658	500
		小計					1,071	875
	富士見ヶ丘	富士見ヶ丘南駐車指定箇所	区道(歩専)	高井戸西1-32	56.3.16		177	350
	富士見ヶ丘	富士見ヶ丘北駐車指定箇所	民有地(京王)・区有地	久我山5-1-24	20.4.1		626	284
		小計					803	634
	久我山	久我山西自転車駐車場	区有地	久我山3-35-29	50.12.1	8.4.1	1,243	1,385
	久我山	久我山南自転車駐車場	区有地	久我山3-25-6	8.4.1	8.4.1	476	353
	久我山	久我山北自転車駐車場	区有地	久我山5-38-10	4.11.2	8.4.1	436	340
	小計					2,155	2,078	
京 王 線	上北沢	甲州街道自転車置場	国道(首都高下)	下高井戸4-8	10.12.3		255	200
		小計					255	200
	桜上水	桜上水北自転車駐車場	区有地	下高井戸1-24-15	8.2.14	8.4.1	495	442
		小計					495	442
	明大前	明大前北駐車指定箇所	都有地	永福1-1	9.4.1		236	310
	小計					236	310	
	合計			47個所	40個所	31,380	29,215	