

閲覧用

- 皆様のご意見をお寄せください -

杉並区自転車利用総合計画 (改定案)

平成25年10月
杉並区

ご意見をお寄せください（区民等の意見提出手続き）

区では、杉並区自転車等駐車対策協議会から24年3月に提言を受けた「杉並区自転車利用総合計画検討結果報告」を基に、25年度改定の「杉並区まちづくり基本方針」との整合を図り、「杉並区自転車利用総合計画」の改定を行うことにしました。

そこで改定案の概要をお知らせするとともに、「杉並区区民等の意見提出手続きに関する条例」に基づき、皆様のご意見を伺います。

【 閲 覧 場 所 】

都市整備部交通対策課（区役所西棟5階） 区政資料室（区役所西棟2階）
区民事務所・分室・駅前事務所、図書館でご覧いただけます。

（各閲覧場所の休業日を除きます）

意見募集期間 平成25年10月11日（金）～11月9日（土）

意見提出先 杉並区都市整備部交通対策課自転車対策係
〒166-8570 阿佐谷南1丁目15番1号
FAX 03-5307-0689
E-Mail kotu-k@city.suginami.lg.jp

区公式ホームページ <http://www.city.suginami.tokyo.jp>

問合せ先 杉並区都市整備部交通対策課自転車対策係
TEL 03-3312-2111（代表）

はじめに～総合計画の改定にあたって～

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。)を施行しました。平成6年4月1日からは、有料制自転車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。)を施行しました。

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、平成14年7月には「杉並区自転車利用総合計画」をより強力に推進するために、具体的な取組を計画化した「杉並区サイクルアクションプログラム」を策定しました。「杉並区サイクルアクションプログラム」は、平成18年4月に数値目標などを改定し、平成20年2月「杉並区自転車利用行動計画」に名称を改め、改定しました。

区は、自転車利用総合計画等に基づいて、45箇所(平成24年4月現在)の自転車駐車場等の整備を進めるとともに、放置自転車の撤去・啓発活動の強化など、様々な自転車対策を積極的に推進してきました。その結果、平成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、平成22年度には1,608台にまで激減するなど、大きな成果がありました。近年の放置自転車問題としては、通勤・通学の放置自転車が減少した代わりに、午後から夕方にかけて買い物客の放置自転車が歩道等をふさいでいる状況が目立ってきています。

また、交通事故件数が減少傾向にある中で、自転車が関与する事故件数はほぼ横ばいとなっており、事故全体に占める自転車事故の割合が増加しています。ルール・マナーを無視した違反走行が後を絶たないことや自転車安全走行について社会的関心が高まっていることから、区は、第9次杉並区交通安全計画(平成23～27年度)において、自転車の安全利用の推進を重点課題のトップに位置づけました。交通安全計画では、警察・その他の関係団体と連携しながら、総合的な自転車の安全対策を進めていくこととしています。

加えて、平成23年3月に発生した東日本大震災は、わが国に未曾有の被害をもたらし、都内では大人数の帰宅困難者が発生するなどの交通混乱を引き起こしました。震災後、利便性が高く環境にも優しい交通手段として、自転車の価値が再認識されています。自転車利用に関しても、これまでの駅への通勤・通学や買い物など近距離の交通手段として利用している人とは別に、通勤・通学先まで自転車で直接移動する人が増加している傾向も伺えます。

このように、自転車を取り巻く環境は大きく変化しています。こうした状況を踏まえ、区は平成24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」を改定することとなりました。

今回の「杉並区自転車利用総合計画」の改定にあたっては、「杉並区自転車利用行動計画」にある具体的な施策を取り込み、自転車利用に関する計画を一つに統合しました。

目 次

第1章 総論

1	計画の目的	1
2	計画の性格	1
3	計画の対象区域	1
4	計画の期間	1

第2章 自転車利用の現状と課題

1	杉並区の概要	2
- 1	人口・世帯等	2
- 2	自転車の駅周辺への乗り入れ・放置状況	2
- 3	自転車に関連した交通事故の状況	3
2	自転車利用に関する実態調査	5
- 1	杉並区の施策の中での自転車対策の評価	5
- 2	自転車利用に関する質問	6
3	放置自転車対策の現状	11
- 1	有料制自転車駐車場の整備	11
- 2	区立有料制自転車駐車場の運営	11
- 3	民営自転車駐車場の状況	12
- 4	民営自転車駐車場整備補助	12
- 5	買い物客の放置自転車対策	13
- 6	自転車駐車場の附置義務	13
- 7	放置禁止区域の指定	13
- 8	放置自転車の撤去、返還、処分等	14
- 9	放置防止啓発活動	15
4	原動機付自転車等の現状	16
- 1	原動機付自転車等の放置状況	16
- 2	放置バイク・自動二輪車の取扱い	17
- 3	民営バイク駐車場育成補助	17
5	自転車安全走行の現状	18
- 1	自転車利用者の拡大	18
- 2	自転車の性能向上、利用形態の多様化	18
- 3	自転車のメンテナンス	18
- 4	自転車安全走行に関する社会的関心の高まり	19
6	自転車利用に関する課題の整理	19
- 1	自転車駐車場（通勤・通学用）の整備に関する重点課題	20
- 2	買い物客用自転車駐車場の整備に関する重点課題	20
- 3	放置自転車の撤去等に関する重点課題	20
- 4	自転車走行環境に関する重点課題	21
- 5	自転車の安全利用に関する重点課題	21

第3章 計画の概要と基本方針別の取組

1	計画の概要	22
- 1	基本方針	22
- 2	計画の体系図	22
- 3	計画の数値目標	24
(1)	駅周辺放置自転車の台数	24
(2)	自転車に関連した交通事故件数	24
2	基本方針別の取組	25
- 1	利用しやすい自転車駐車場の整備	25
(1)	自転車駐車場整備の基本的考え方	25
(2)	自転車駐車場（通勤・通学用）の整備主体	25
(3)	鉄道事業者の責務	26
(4)	利用しやすい自転車駐車場の整備	26
- 2	買い物客用自転車駐車場の整備	29
(1)	買い物客用自転車駐車場整備の基本的考え方	29
(2)	買い物客用自転車駐車場の整備主体	29
(3)	商店会・大規模店舗の責務等	30
(4)	買い物客用自転車駐車場の整備	30
- 3	放置自転車のない安全で快適なまちづくり	32
(1)	放置防止啓発活動	32
(2)	買い物客の放置自転車対策	32
(3)	放置自転車の撤去等の見直し	32
- 4	自転車の安全利用の推進	35
(1)	ルール・マナーの啓発	35
(2)	違反走行に対する指導等	36
(3)	事故に対する備え	36
(4)	自転車走行環境の整備	37

第4章 計画の推進にあたって

1	区民・事業者・行政の連携強化	39
2	区民一人ひとりの責務	39

資料

区内18駅の自転車駐車場必要整備台数	40
区外隣接駅における自転車駐車場の整備状況	41
駅別自転車駐車場整備計画等	42～83
(1) 西武新宿線(3駅)	42～46
下井草駅周辺、井荻駅周辺、上井草駅周辺	
(2) JR中央線(4駅)	48～56
高円寺駅周辺、阿佐ヶ谷駅周辺、荻窪駅北口周辺、荻窪駅南口周辺、 西荻窪駅周辺	
(3) 丸の内線(4駅)	58～64
東高円寺駅周辺、新高円寺駅周辺、南阿佐ヶ谷駅周辺、方南町駅周辺	
(4) 京王井の頭線(6駅)	66～76
永福町駅周辺、西永福駅周辺、浜田山駅周辺、高井戸駅周辺、 富士見ヶ丘駅周辺、久我山駅周辺	
(5) 京王線(1駅)	78
八幡山駅周辺	
(6) 区外隣接駅における自転車駐車場の整備状況(8駅)	80～83
丸の内線 中野富士見町駅周辺	
京王井の頭線 三鷹台駅周辺	
京王線 代田橋駅周辺、明大前駅周辺、下高井戸駅周辺、 桜上水駅周辺、上北沢駅周辺、芦花公園駅周辺	
道路交通法一部抜粋	84
交通安全教育指針について(抜粋)	86
各年代の交通安全教育の要点	87
指針に示された段階的かつ体系的な交通安全教育の例	88
交通安全杉並区宣言	89

第1章 総論

1 計画の目的

この計画は、自転車利用に伴う現状、課題を明らかにし、自転車利用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、「安全で快適な自転車利用環境」を実現することを目的としています。

2 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）における区の自転車対策の総合的な指針となるものです。

自転車駐車場の整備、自転車走行ルールの遵守・マナーの向上、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取組みの指針を示し、区の総合計画及び実行計画との調整を図り取組みを推進していきます。

「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」としての役割を担っています。

「杉並区交通安全計画」は、本計画の関連計画として、自転車の安全利用に関する取組みについて、本計画と互いに整合性を図り推進するものです。

3 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

西武新宿線 … 3 駅

JR中央線 … 4 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）

4 計画の期間

平成25年度～33年度の9ヵ年

中間年度（平成28年度）を目途に見直しを行います

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ました。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す。

平成25年1月現在の人口は約54万人、世帯数は約29万世帯です。区の将来人口及び世帯数の推計によると、将来人口はほぼ横ばい、世帯数は増加傾向にあります。

1-2 自転車の駅周辺への乗り入れ・放置状況

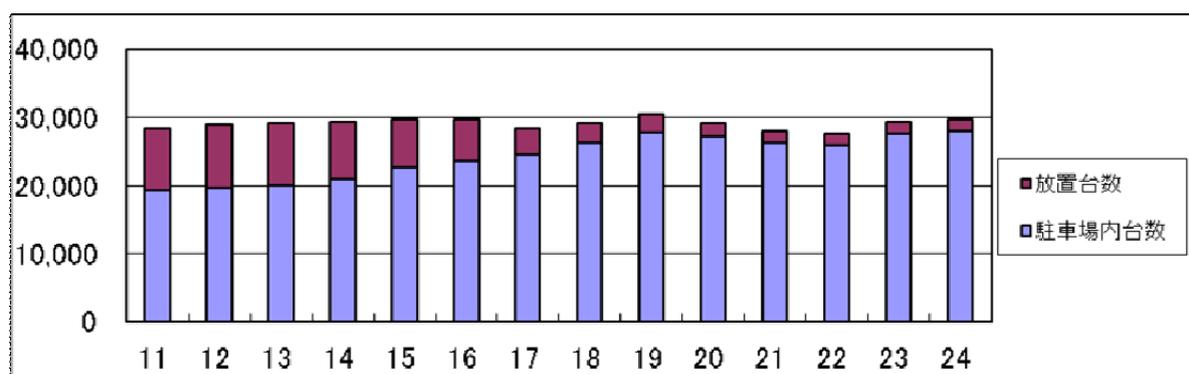
平成24年度における駅周辺への自転車の乗り入れ状況は、区内及び周辺駅24駅で1日平均29,571台です。

このうち自転車駐車場への駐車が27,971台、路上などへの放置自転車は1,600台（午後2時、年5回調査の平均値）です。

自転車駐車場の整備や放置防止指導及び撤去等により、区内の放置台数がピークであった放置自転車は平成12年度の9,189台と比べると激減しています。自転車の乗り入れ台数は、ほぼ変わらないことから、通勤・通学者の自転車は、自転車駐車場に駐車されていることが推測されます。一方、午後から夕方にかけて買い物客による短時間の放置自転車が目立ってきている状況から、平成24年度に午後5時の放置自転車台数を調査したところ1,977台（年2回調査の平均値）と午後2時時点より2割ほど多くなっています。

歩道や車道に放置された自転車は、時間の長短に関わらず、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す。

駅周辺乗入台数（推移）



駅周辺乗入台数（平均値）

（単位：台）

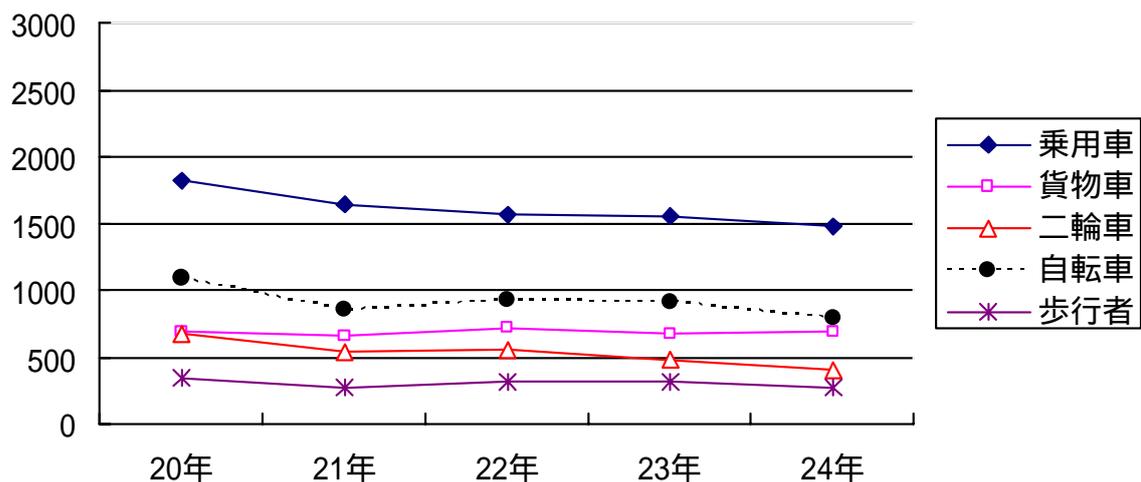
	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度
駐車場内台数(a)	19,328	19,685	19,999	20,895	22,598	23,707	24,501
放置台数 (b)	8,912	9,189	9,023	8,454	7,056	5,982	3,905
計(乗入台数)(c)	28,240	28,874	29,022	29,349	29,654	29,689	28,406
放置率(b)÷(c)	31.6%	31.8%	31.1%	28.8%	23.8%	20.1%	13.7%

	18年度	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
駐車場内台数(a)	26,165	27,714	27,226	26,229	25,922	27,560	27,971
放置台数 (b)	2,909	2,620	1,884	1,754	1,608	1,773	1,600
計(乗入台数)(c)	29,074	30,334	29,110	27,983	27,530	29,333	29,571
放置率(b)÷(c)	10.0%	8.6%	6.5%	6.3%	5.8%	6.0%	5.4%

1 - 3 自転車に関連した交通事故の状況

交通事故を当事者別に見ると、全体に占める自転車事故の割合は、平成20年の23.8%から平成24年の21.7%にかけて、ほぼ横ばいで増減を繰り返しており、ここ5年間は高い割合の状態が続いています。これは近年、環境保護への意識の高まりにより、交通手段として自転車に乗る人が増えたこと、また、交通ルール・マナーを守らずに自転車を利用する人が多いことが原因として考えられます。

当事者別事故発生件数（平成20～24年）



当事者別事故発生件数（平成20～24年）

各年12月31日現在

		平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年
乗 用 車	発生件数	1,822	1,638	1,573	1,555	1,474
	死者数	0	0	1	1	0
	負傷者数	786	680	615	624	596
貨 物 車	発生件数	683	653	718	670	692
	死者数	1	0	0	0	0
	負傷者数	175	205	227	213	238
二 輪 車	発生件数	673	538	548	484	403
	死者数	1	2	1	1	4
	負傷者数	566	430	439	368	316
自 転 車	発生件数	1,097	844	930	913	789
	死者数	3	2	1	2	0
	負傷者数	930	738	780	774	687
歩 行 者	発生件数	338	271	311	316	273
	死者数	1	0	3	2	4
	負傷者数	340	272	313	316	276

特殊車、その他を除く。

2 自転車利用に関する実態調査（区民意向調査）

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（50問程度）を毎年行っており、平成24年度の調査結果（抜粋）は以下のとおりです。平成23の調査には、特に自転車利用に関する質問を設けましたので、掲載しました。

2 - 1 杉並区の施策の中での自転車対策の評価

（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23.8%で第2位となっています。

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・交通体系の整備施策	自転車駐車場の整備施策	災害につよいまちづくり施策	みどりと景観に配慮したまちづくり施策	公害・環境対策と省資源・リサイクル施策	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	地域福祉の基盤整備施策	産業振興・商店街活性化施策	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	地域と行政の情報化の推進施策	区民の参画と協働の推進施策	その他	無 回 答
1,204	161	128	286	104	418	197	208	92	37	124	29	49	95	56	105	19	34	8	61	227
100.0	13.4	10.6	23.8	8.6	34.7	16.4	17.3	7.6	3.1	10.3	2.4	4.1	7.9	4.7	8.7	1.6	2.8	0.7	5.1	18.9

（2）力が入り方が不十分だと思ふ施策

杉並区が力が入り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18.2%で第2位となっています。

杉並区が力が入り方が不十分だと思ふ施策

全 体	居住環境の整備施策	道路・交通体系の整備施策	自転車駐車場の整備施策	災害につよいまちづくり施策	みどりと景観に配慮したまちづくり施策	公害・環境対策と省資源・リサイクル施策	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	地域福祉の基盤整備施策	産業振興・商店街活性化施策	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	地域と行政の情報化の推進施策	区民の参画と協働の推進施策	その他	無 回 答
1,204	105	315	219	199	69	78	117	145	56	69	87	155	65	67	81	51	60	40	83	259
100.0	8.7	26.2	18.2	16.5	5.7	6.5	9.7	12.0	4.7	5.7	7.2	12.9	5.4	5.6	6.7	4.2	5.0	3.3	6.9	21.5

(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う施策について聞いたところ「自転車駐車場の整備施策」は12.3%で第5位となっています。

今後特に力を入れるべきだと思う施策

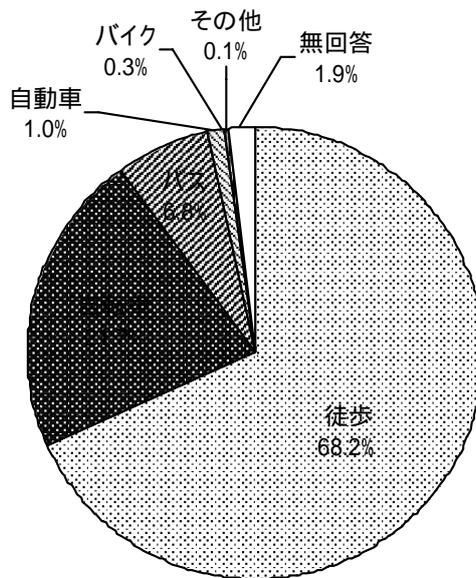
無回答	その他	区民の参画と協働の推進施策	地域と行政の情報化の推進施策	地域と行政の活性化施策	地域文化の振興施策	生涯学習振興施策	学校教育施策	産業振興・商店街活性化施策	地域福祉の基盤整備施策	健康づくり支援施策	障害者福祉施策	高齢者福祉施策	子育て支援施策	公害・環境対策と省資源・リサイクル施策	みどりと景観に配慮したまちづくり施策	災害に備えたまちづくり施策	自転車駐車場の整備施策	道路・交通体系の整備施策	居住環境の整備施策	全体
177	76	40	44	60	83	69	121	130	98	96	78	314	240	100	142	349	148	228	102	1,204
14.7	6.3	3.3	3.7	5.0	6.9	5.7	10.0	10.8	8.1	8.0	6.5	26.1	19.9	8.3	11.8	29.0	12.3	18.9	8.5	100.0

2-2 自転車利用に関する設問 (以下の設問については23年度の調査)

(1) 自宅から駅周辺までの交通手段

自宅から駅周辺までの交通手段として何を利用しますか(は1つだけ)

自宅から駅周辺までの交通手段

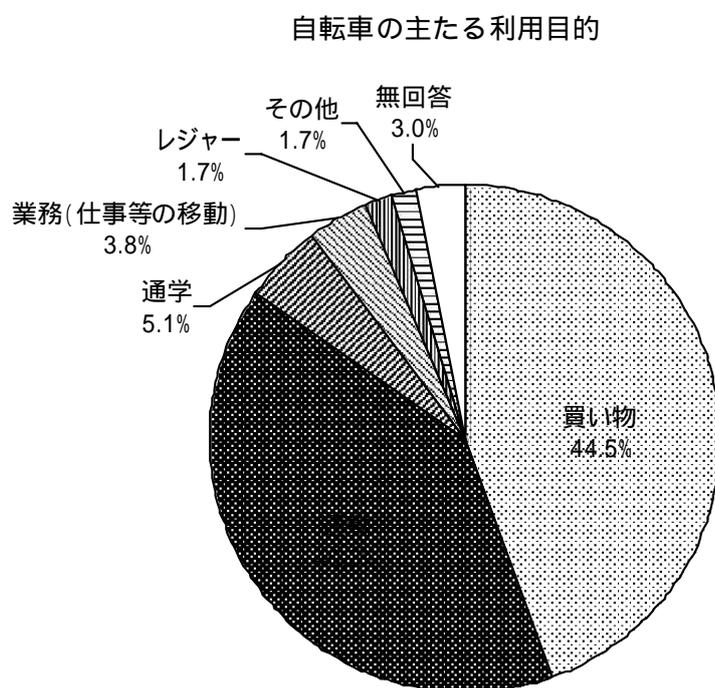


(n = 1,088)

自宅から駅周辺までの交通手段を聞いたところ、「徒歩」(68.2%)が約7割と最も高く、次いで「自転車」(1.0%)、「バス」(21.7%)、「自動車」(1.0%)などの順になっている。「その他」への回答は「タクシー」があげられています。

(2) 自転車の主たる利用目的

((1)で「自転車」と回答した方に)自転車の主たる利用目的は何ですか。(は1つだけ)



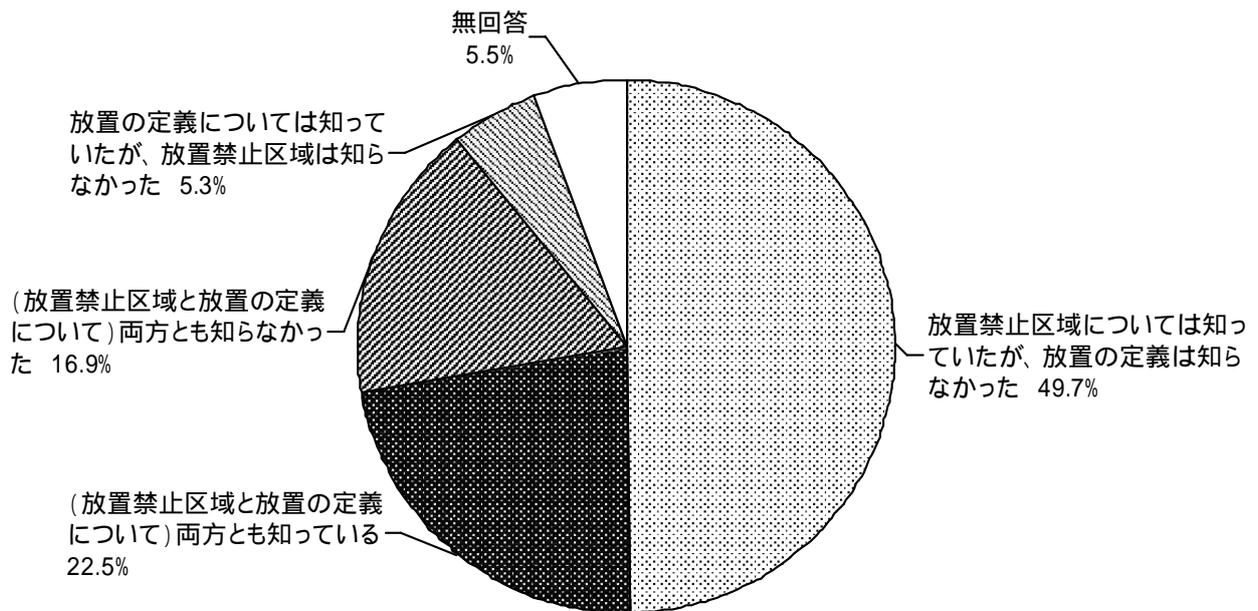
自転車の主たる利用目的を聞いたところ、「買い物」(44.5%)が4割半ばで最も高く、次いで「通勤」(40.3%)が約4割となっており、「買い物」と「通勤」を合わせると8割を超えています。

「その他」への回答は「子どもの送迎」、「通院」があげられています。

(3) 自転車の放置禁止区域と放置の定義に関する認知度

区では、「駅周辺の公共の場所を自転車の放置禁止区域とし、自転車利用者は、その区域内に自転車を放置してはいけない」と定めています。また、自転車法では、放置の定義として「自転車利用者が自転車から離れて直ちに移動できない状態」と定めています。あなたは、自転車の放置禁止区域と放置の定義について、内容を知っていましたか。(は1つだけ)

自転車の放置禁止区域と放置の定義に関する認知度

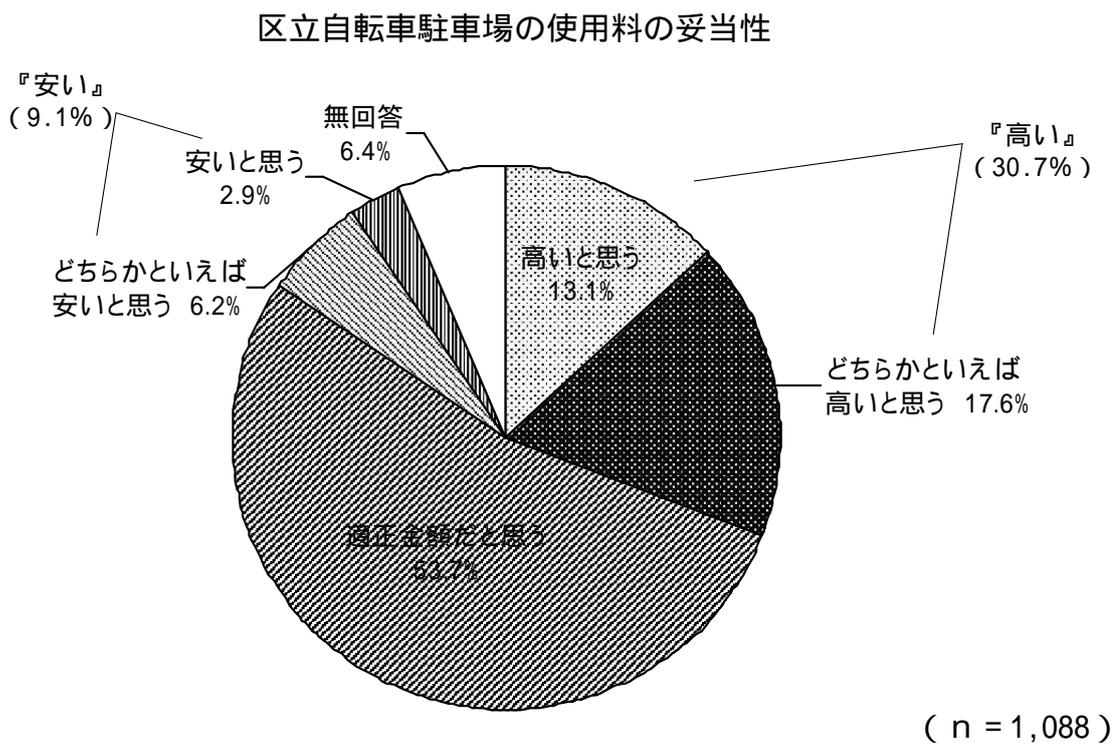


(n = 1,088)

自転車の放置禁止区域と放置の定義に関する認知度を聞いたところ、「放置禁止区域については知っていたが、放置の定義は知らなかった」(49.7%)が約5割で最も高く、次いで「(放置禁止区域と放置の定義について)両方とも知っている」(22.5%)、「(放置禁止区域と放置の定義について)両方とも知らなかった」(16.9%)、「放置の定義については知っていたが、放置禁止区域は知らなかった」(5.3%)の順になっています。

(4) 区立自転車駐車場の使用料の妥当性

区立自転車駐車場の利用方法は、現在一日使用と月極の定期使用があります。使用料は、一日使用が100円。月極の定期使用料は、階層、屋根の有無、駅までの距離などによって、1ヶ月900円～2,300円、3ヶ月2,600円～6,600円、6ヶ月4,300円～11,000円です。あなたはこの使用料についてどのように思われますか。(は1つだけ)



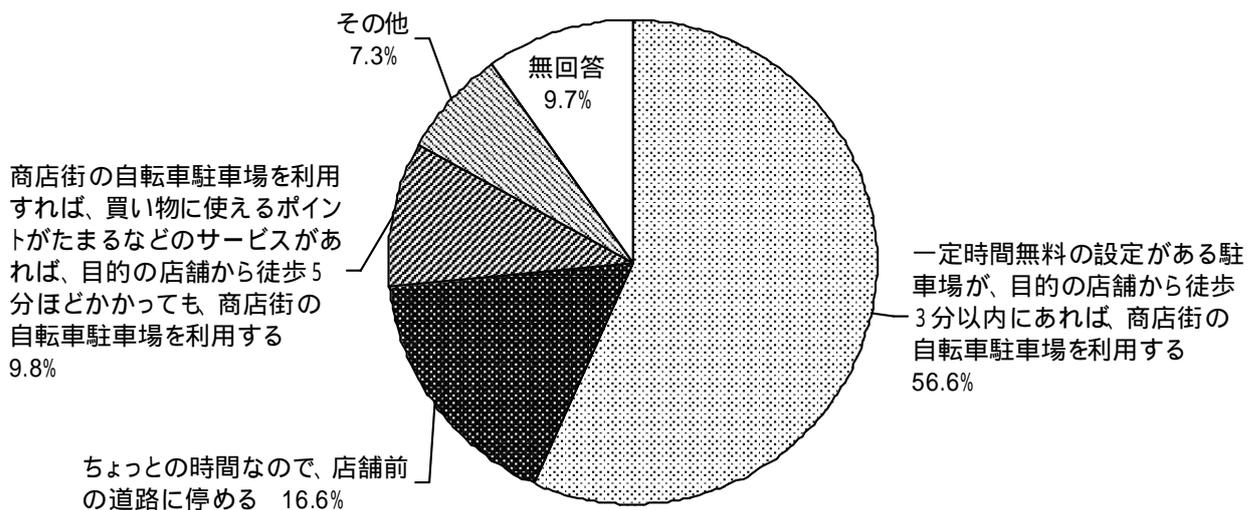
区立自転車駐車場の使用料の妥当性を聞いたところ、「高いと思う」(13.1%)と「どちらかといえば高いと思う」(17.6%)を合わせた『高い』(30.7%)は約3割となっており、「適正金額だと思う」(53.7%)は約5割となっています。一方、「どちらかといえば安いと思う」(6.2%)と「安いと思う」(2.9%)を合わせた『安い』(9.1%)は約1割となっています。

(5) 商店街の自転車駐車場の利用の仕方

買い物の際の自転車利用について、一人ひとりとは短時間の駐車ですが、多くの方が集まることによりかなりの台数になり、通行の妨げになっているという問題があります。商店街に自転車駐車場がある場合、あなたは利用しますか。

(は1つだけ)

商店街の自転車駐車場の利用の仕方



(n = 1,088)

商店街の自転車駐車場の利用の仕方を聞いたところ、「一定時間無料の設定がある駐車場が、目的の店舗から徒歩3分以内であれば、商店街の自転車駐車場を利用する」(56.6%)が5割半ばで最も高く、次いで「ちょっとの時間なので、店舗前の道路に停める」(16.6%)、「商店街の自転車駐車場を利用すれば、買い物に使えるポイントがたまるなどのサービスがあれば、目的の店舗から徒歩5分ほどかかっても、商店街の自転車駐車場を利用する」(9.8%)の順になっています。

「その他」への回答は「自転車を利用しない(歩く、駐車場のあるスーパーを利用)」が過半数を占め、他に「駅前に大きな自転車駐車場があれば利用する」、「ケース・バイ・ケースで対応する」などがあげられています。「自転車駐車場が利用しにくい(幼児用のイスが入れにくい、力を要するので高齢者には難しい等)」など自転車駐車場の現状に対する意見もみられます。

3 放置自転車対策の現状

3 - 1 有料制自転車駐車場の整備

平成6年の駐車場条例施行以降、区では17駅41箇所の有料制自転車駐車場を整備し、収容台数は25,796台(平成25年4月現在)となっています。

次に、民間(鉄道事業者含む)による自転車駐車場は、区内23箇所で整備され、収容台数は約6,500台となっています。

区立、民営を合わせた自転車駐車場の収容台数は31,000台を超え、乗り入れ台数29,333台を上回っています。

しかし、区全体として収容台数は確保されているものの、収容台数が不足している高円寺、阿佐ヶ谷、荻窪、西荻窪、南阿佐ヶ谷、西永福駅で引き続き整備していく必要があります。

平成10年の総合計画策定時に10駅あった登録制自転車置場は、有料制自転車駐車場を整備してきたことで残り一駅となっています。(平成25年4月現在)

登録制自転車置場は、道路(歩道)の一部等を自転車置場として利用しているため、歩行者の通行空間や自転車利用者の安全確保などの課題があり、有料制自転車駐車場へ移行していく必要があります。

また、区立有料制自転車駐車場の三分の一が民間(鉄道事業者を除く)から借りている施設であり、施設の持続性の確保が課題です。

3 - 2 区立有料制自転車駐車場の運営

有料制自転車駐車場の利用方法は、1カ月、3カ月、6カ月の定期利用と一日利用、一回利用があります。登録制自転車置場と異なり、通勤・通学等の利用目的、距離制限の制約はなく、誰でも利用できます。

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ります)、一日利用は100円です。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円で、買い物にも利用しやすいように最初の1時間は無料になっています。

駅に近いなど利便性の高い施設では、定期利用の希望者が多く、すぐに定期利用ができない状況(定期利用の待機待ち)となるとともに、一日利用についても慢性的な満車状態となっています。また、近年自転車ラックを利用しづらい子ども二人乗せ自転車や電動自転車など大型自転車が増えてきています。

自転車駐車場の管理・運営については、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ます。東高円寺駅にある有料制自転車駐車場については、民間事業化提案制度により平成21年度から民営化しています。

3 - 3 民営自転車駐車場の状況

現在、区内には、民営自転車駐車場が23箇所（平成24年3月末現在）ありますが、近年整備されている民営自転車駐車場では、機械式ラックを設置した無人の施設が増えています。機械式ラックを設置した自転車駐車場の多くは、無料時間を設定するなど通勤・通学利用だけでなく、買い物客にも使いやすい自転車駐車場になっています。また、ICカードによる料金支払いができる施設も増えており、民営自転車駐車場の利便性は高くなってきています。

3 - 4 民営自転車駐車場整備補助

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ことにより、民営自転車駐車場の整備を支援しています。これまでに、この制度を活用して設置された自転車駐車場は5箇所となっています。補助制度の概要は、以下のとおりです。

(1) 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30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。

(2) 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 - 5 買い物客の放置自転車対策

現在、通勤・通学者に対応した自転車駐車場の整備が進み、通勤・通学者による放置自転車は激減しました。一方で、商店街やスーパーマーケット・金融機関など大量の自転車駐車需要を生じさせる施設（以下「大規模店舗等」という）の近くに、買い物客の短時間駐車に対応した自転車駐車場の整備が進んでいないこともあり、買い物客の放置自転車は、依然として相当数ある状況が伺えます。

買い物客からは、買い物客用の自転車駐車場設置に関する意見・要望が非常に多く寄せられています。また、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寄せられています。

一部の大規模店舗等では、機械式ラックを設置するなど、自転車駐車場の整備が行われ、店舗周辺の放置自転車は減少している一方で、主に自転車駐車場の附置義務が規定された自転車条例施行（昭和60年4月1日施行）以前に建設された大規模店舗等では、自転車駐車場の整備が進まず、店舗周辺に放置自転車が顕在化している状況が見られます。

また、店舗に自転車の駐車場や駐車スペースが設けられていても、店舗を利用せずに自転車を長時間駐車する、いわゆる「なりすまし」駐車によって、店舗利用者が駐車場を利用できない状況が一部店舗で見受けられるなど、買い物客用の駐車場の整備とともに、駐車場の適正管理という課題があります。

3 - 6 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ます。

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・要請をしています。

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25年3月末現在）は、112件あり、収容台数は9,098台です。

3 - 7 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ます。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ます。

放置禁止区域については、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行っています。

3 - 8 放置自転車の撤去、返還、処分等

(1) 撤去、返還

区では、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ます。また、放置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、撤去しています。

撤去作業は、駅を単位としてほぼ毎日実施し、撤去した自転車は、区内6箇所にある自転車集積所において撤去した日の翌日から30日間保管し、引取りに来た自転車所有者に随時返還しています。

なお、返還に際しては、撤去、保管等に要した費用の一部として、撤去手数料3,000円(平成14年度から)を徴収しています。

撤去・返還業務については、街頭指導・撤去・返還を一体とした業務委託を実施することで、放置自転車に対する要望への的確な対応や、人員配置を柔軟にして放置自転車の多い箇所への街頭指導・撤去を増やすなど業務の効率化を行っています。

放置自転車の撤去、返還、処分台数

(単位：台)

		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
撤去台数		52,089	46,059	41,654	42,002	38,401
返還台数		44,708	34,932	30,810	27,725	25,575
処分	リサイクル台数	883	952	1,026	856	822
	売却台数	14,818	10,593	9,984	9,936	8,707
	廃棄(資源化)台数	1,456	3,521	2,973	3,482	3,278

(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ます。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ます。

また、再生可能な自転車をシルバー人材センター(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ます。

3 - 9 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」を実施しています。

主要な駅において町会、商店会、小中学校、警察、鉄道・バス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ます。

(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」制度を導入しました。平成24年3月末現在、18駅周辺においてボランティアで活動をしています。協力員は、主に町会、商店会などで構成され、放置自転車への警告など、地域において日常的に放置防止活動を行っています。

表 放置防止協力員活動状況

平成24年4月1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	20
西荻窪自転車放置防止協力員	平成 6年 6月 29日	12
東高円寺自転車放置防止協力員	平成 13年 1月 1日	7
久我山自転車放置防止協力員	平成 13年 12月 1日	5
井荻自転車放置防止協力員	平成 14年 8月 1日	24
新高円寺自転車放置防止協力員	平成 14年 10月 1日	15
西永福自転車放置防止協力員	平成 14年 12月 1日	12
高円寺北自転車放置防止協力員	平成 14年 12月 1日	75
永福町自転車放置防止協力員	平成 14年 12月 1日	1
高円寺南自転車放置防止協力員	平成 15年 4月 1日	55
下井草自転車放置防止協力員	平成 15年 6月 1日	3
南阿佐ヶ谷自転車放置防止協力員	平成 15年 8月 1日	35
浜田山自転車放置防止協力員	平成 15年 9月 1日	22
荻窪南自転車放置防止協力員	平成 16年 3月 1日	27

富士見ヶ丘放置防止協力員	平成 17 年 5 月 1 日	10
中野富士見町放置防止協力員	平成 17 年 11 月 1 日	34
高井戸放置防止協力員	平成 19 年 3 月 1 日	4
荻窪北放置防止協力員	平成 19 年 9 月 1 日	33
代田橋放置防止協力員	平成 21 年 6 月 1 日	6
阿佐ヶ谷放置防止協力員	平成 21 年 7 月 1 日	6
合 計		406

(3) 案内看板等の設置

自転車を放置することを未然に防ぐため、要所に自転車駐車場への案内看板や誘導標識、路面ステッカー等を設置し、自転車利用者に周知しています。転入者には、自転車駐車場利用案内パンフレットを配布しています。

4 原動機付自転車等の現状

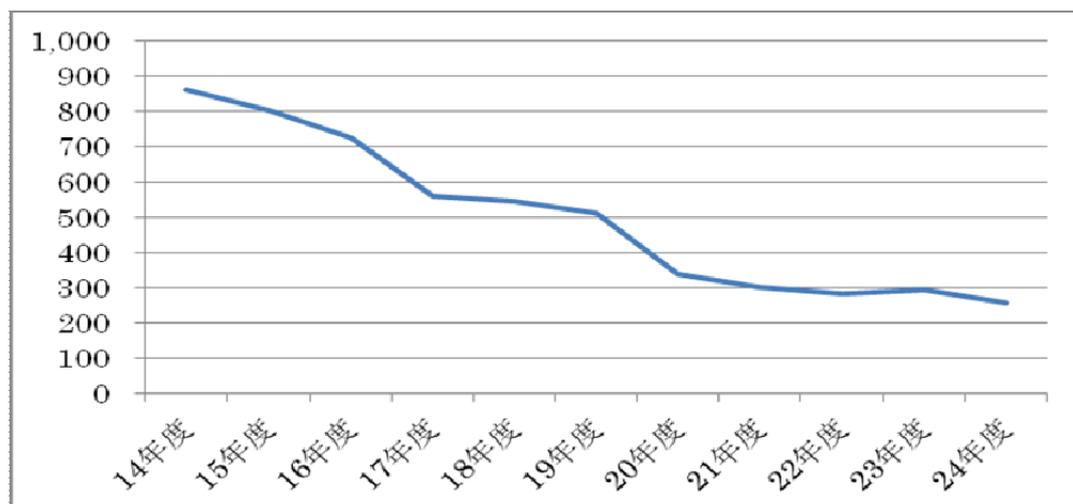
4 - 1 原動機付自転車等の放置状況

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）及び自動二輪車の放置台数は、平成24年度257台（午後二時、年五回調査の平均値）と、自転車放置台数1,600台の16.1%となっています。

また、バイクの放置台数は、平成14年度862台と比べると自転車と同様に減少しています。

駅周辺のバイク・自動二輪放置台数の推移

年度	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
台数	862	803	725	561	546	512	339	303	282	294	257



4 - 2 放置バイク・自動二輪車の取扱い

バイクの放置は、自転車と比べ比較的少ないものであっても、放置バイク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も、何らかの対策が必要です。

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ません。

現在、民営を含め287台のバイク（自動二輪含む）駐車場が整備されていますが、今後も民営バイク駐車場育成補助制度により、駐車場の整備促進を図っていく必要があります。

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、総合的に検討していく必要があります。現状は、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ています。

自動二輪車に関しては、自転車法の適用外であり、現状は、駅周辺における自動二輪車の違法駐車についても、バイクと同様に、交通管理者の取締りに委ねています。

公道上に長期間放置されているバイク・自動二輪車については、区が警察と連携して、廃棄物として撤去等の対応をしています。

4 - 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」を創設しています。

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25年3月末現在）は、3箇所あり、収容台数は48台です。

なお、補助制度の概要は、以下のとおりです。

（1）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。

(2) 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。

5 自転車の安全走行に関する現状

5 - 1 自転車利用者の拡大

わが国の自転車保有台数は、昭和 4 5 年に 2 7 , 6 4 3 千台でしたが、その後増加の一途をたどり、平成 2 0 年には 6 9 , 0 9 9 千台に達しています。(社団法人自転車協会調べ)

自転車は通勤、通学、買い物などの移動手段として日常的に利用されています。また近年、レジャーでの利用も拡大しているほか、走行時に二酸化炭素を排出しない環境配慮の視点や、「軽い負荷で長時間持続できる有酸素運動」として健康志向の視点からも注目を集めています。

東日本大震災では公共交通機関がストップし、道路では大渋滞が発生したため、大勢の帰宅困難者が徒歩で帰宅したことをきっかけに、自転車の機動性・有用性が評価され、通勤・通学先まで自転車で直接移動する人が増加するなど、一段と自転車利用者が拡大しています。

5 - 2 自転車の性能向上、利用形態の多様化

高齢化の進展などに伴い、力の弱い利用者も手軽に利用が出来る電動アシスト自転車の利用が増えています。また、生活態様の多様化に連れてロードレーサー (ロードバイク) やトラックレーサー (ピストバイク) といったスピードの出るスポーツタイプの自転車、レジャー用の折り畳み自転車も普及しており、自転車の性能向上と種類の多様化が進んでいます。

一方、新たな利用態様として、地域での回遊性を高めるとともに、環境負荷軽減に資する取り組みとして、街の中に複数のポート (自転車の貸出・返却場所) を設置し、どこのポートでも自転車の貸出・返却が自由に行えるコミュニティサイクルが主に観光地などで登場しています。

5 - 3 自転車のメンテナンス

自転車は法律上、軽車両に分類されます。しかし、自動車の様な定期点検にあたる制度がなく、多くの利用者は定期的なメンテナンスの必要性を十分認識せず、

実際に部品の調整、点検、修理が十分に行われていないのが現状です。

走行中の自転車の故障や、ブレーキを取り外した整備不良状態での走行による事故も後を絶たないことから、利用者に「整備が必要な乗り物である」という意識を浸透させる必要があります。

5 - 4 自転車安全走行に関する社会的関心の高まり

自転車は手軽な乗り物として、子供から高齢者まで幅広い年齢層において利用されています。しかしながら、自転車利用者の走行ルール・マナーの欠如に起因する交通事故が発生しています。思いがけぬ事故を起こして加害者となり、被害者から高額な賠償金を請求されるケースも目立ってきています。

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過程が無く、走行に関する法令やマナーなどを体系的に学ぶ機会が十分とはいえない状況にあります。このため、自転車利用者に「自転車安全利用五則」をはじめ、傘差しや携帯電話を操作しながらの運転禁止などの法規制（ルール）の遵守、マナー向上を粘り強く啓発していく必要があります。

《 自転車安全利用五則 》（平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）

- ・ 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- ・ 車道は左側を通行
- ・ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- ・ 安全ルールを守る
 - 飲酒運転禁止 二人乗り禁止 並進禁止 夜間はライトを点灯
 - 信号遵守 交差点での一時停止と安全確認
- ・ 子供はヘルメットを着用

6 自転車利用に関する課題の整理

これまでの総合計画等における各取組により、通勤・通学者の放置自転車が激減するなど、放置自転車対策は大きな成果があった一方で、買い物客による短時間の放置自転車への対応などの課題は依然としてあります。

また、自転車安全利用対策としては、自転車走行ルール・マナーの啓発促進と併せて、違反走行に対する指導・取締りや罰則の適用、より安全な走行環境の整備などを効果的に組み合わせることが必要です。

ここで、改めて自転車利用に関する重点課題を整理し、次章以降、その課題に対応した事業計画を策定していきます。

6 - 1 利用しやすい自転車駐車場の整備に関する重点課題

西永福駅にある登録制自転車置場は道路内にあるため、歩行者の快適で安全な通行の妨げになっています。また、有料制自転車駐車場との利用料金差が大きく、受益者負担の適正化も課題の一つです。

今後は、誰もが安心して利用できる有料制自転車駐車場への移行を早期に実現しなければなりません。

また、収容台数不足地域による慢性的な満車状況や、駅に近い施設などでの定期利用の待機待ち、大型自転車の増加に伴う駐車スペースの拡充などの課題があります。

6 - 2 買い物客用自転車駐車場の整備に関する重点課題

現在、区内の大半の駅で、通勤・通学者用の自転車駐車場は整備されましたが、買い物客の短時間駐車に対応した自転車駐車場は、一部の大規模店舗等を除いて、整備されていません。買い物客の放置自転車をより一層削減していくためには、買い物客用自転車駐車場を整備していくことが必要です。

料金を徴収しない買い物客用自転車駐車場では、「なりすまし」駐車が多く、駐車場の適正管理という課題があります。

買い物客用自転車駐車場は、整備事例が少ないため、放置自転車の多い商店街をモデル地域として選定し、整備していく過程を通じ、改めて課題を整理していく必要があります。

6 - 3 放置自転車の撤去等に関する重点課題

通勤・通学など長時間駐車の際は、自転車駐車場を利用するという意識が浸透してきた一方で、買い物など比較的短時間駐車の際に、自転車駐車場を利用するという意識は浸透していません。買い物など比較的短時間でも、自転車駐車場を利用する意識を高める啓発活動など、買い物客の放置自転車対策を重点的に実施して、放置自転車のないまちを実現していくことが必要です。

また、放置自転車及び撤去自転車台数が減少している状況から、撤去自転車の保管場所である自転車集積所の効率的な運営を進め、撤去に係る経費を削減することが必要です。

6 - 4 自転車走行環境に関する重点課題

自転車は車道の左側を走行することが原則ですが、一定の条件の下に歩道走行も認められています。しかし、歩道上を自転車が無秩序に走行している実態もあることから、自転車の走行空間を歩道から分離することが望ましいと考えます。ただし、区内の道路は歩道も車道も狭く、自転車道を設けるスペースの確保が難しく、自転車道をただちに整備できる状況にありません。

このため、警視庁が策定、平成24年1月から実施している「自転車総合対策推進計画」とも整合を図りながら、区内の道路環境を踏まえつつ、自転車走行環境の確立に努めることが重要です。

6 - 5 自転車の安全利用に関する重点課題

自転車は幼児でも気軽に利用できる乗り物です。このため、低年齢期から走行ルール・マナーを学習し、交通安全意識を持たせることが重要であり、各年齢層の自転車利用実態に即したきめ細かい啓発・教育を行う必要があります。

併せて、運転技術・判断力が未熟な子供については、特に死亡事故につながりやすい頭部損傷を防ぐため、ヘルメットの普及が急務となっています。

交通違反者に対しては、指導・取締りや罰則の適用を実施することにより、「自転車は法令違反をしても取り締まりの対象とならない。」という誤った認識を取り除くことが必要です。

近年、自転車が加害者となる死亡事故が発生し、高額な賠償金を請求されるケースが増加しています。しかしながら、自転車は自動車のような強制加入保険制度が確立されておらず、加害者に支払い能力が無いために被害者が十分な補償を受けられないケースもあります。被害者救済の観点から、賠償保険の加入推奨を行うことも課題となっています。

第3章 計画の概要と基本方針別の取組

1 計画の概要

1 - 1 基本の方針

計画の策定にあたっては、自転車が区民の基本的交通手段として定着していることをふまえ、自転車利用環境向上のため、次の基本理念のもと、4つの基本の方針を設定し、取組みます。

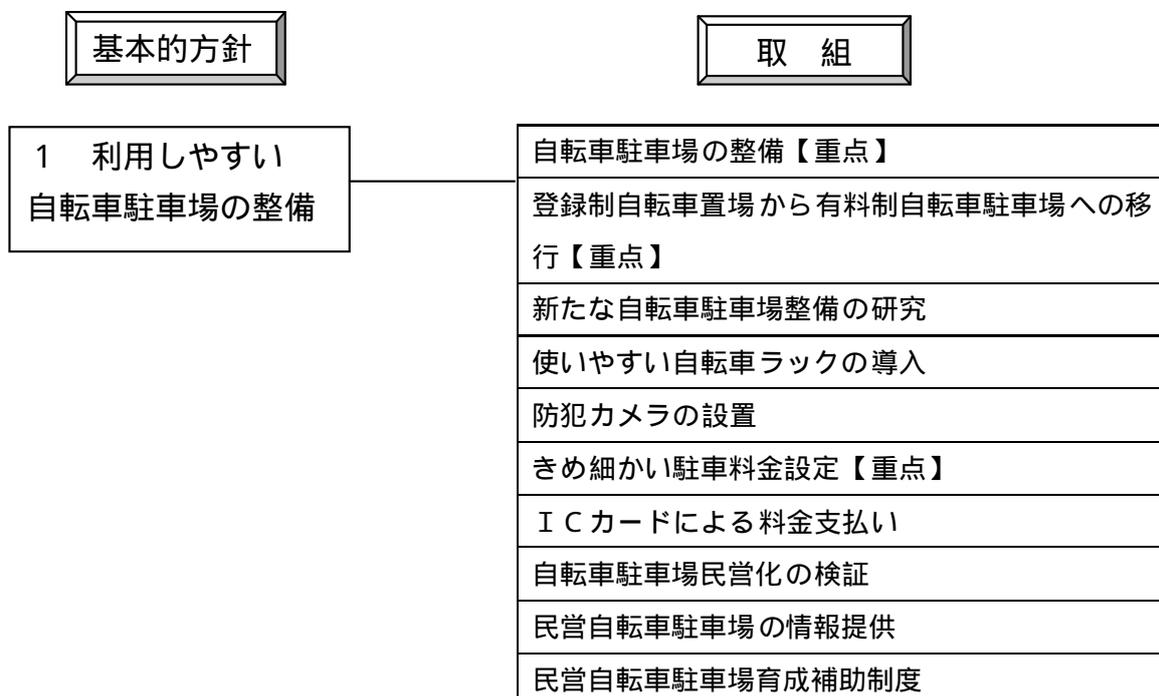
基本理念

自転車をルールとマナーを守って利用する交通手段として位置づけ、区民、区、警察、事業者など自転車に関わるすべての者が協力して安全で快適な自転車利用環境の実現を目指します。

基本の方針

- 1 利用しやすい自転車駐車場の整備
- 2 買い物客用自転車駐車場の整備
- 3 放置自転車のない安全で快適なまちづくり
- 4 自転車の安全利用の推進

1 - 2 計画の体系図



2 買い物客用 自転車駐車場の整備	民営バイク駐車場育成補助制度
	買い物客用自転車駐車場整備モデル地域の選定 【重点】
	買い物客を対象とした駐車料金の設定【重点】
	買い物客用自転車駐車スペースの拡充
	既存の自転車駐車場への誘導
	附置義務制度の強化
	買い物客用自転車駐車場整備の支援【重点】
3 放置自転車のな い安全で快適なまち づくり	放置防止協力員の活動
	放置自転車クリーンキャンペーン
	自転車安全利用教室での放置防止啓発活動
	案内看板・路面ステッカーの設置
	自転車駐車場への案内誘導【重点】
	街頭指導の強化【重点】
	放置自転車の撤去
	自転車のリサイクル
	自転車集積所の見直し
	撤去業務の効率化【重点】
4 自転車の安全利 用の推進	小学校での自転車安全利用実技講習会【重点】
	中学校での自転車安全利用教室【重点】
	高齢者向け自転車安全利用教室【重点】
	事業所向け自転車安全利用教室【重点】
	一般向け自転車安全利用教室【重点】
	自転車安全利用キャンペーン【重点】
	区安全パトロール隊による違反自転車への注意 喚起【重点】
	自転車安全利用モデル地区の充実【重点】
	悪質な自転車利用者に対する取締りの強化【重点】
	子供用ヘルメットの着用推進【重点】
	自転車利用者への損害賠償保険加入の推奨【重点】
	自転車走行環境の整備

1 - 3 計画の数値目標

(1) 駅周辺放置自転車の台数

これまでの取り組みにより、放置自転車は激減していますが、歩道や車道に放置された自転車は、時間の長短に関わらず、歩行者や緊急車両の通行の妨げになるなど、安全で快適な区民の日常生活を脅かす存在です。

総合計画の策定にあたって、従前の放置自転車台数とともに、放置自転車のピーク時（午後5時時点）を目標数値として設定します。今後9年で放置自転車半減を目指します。

放置自転車台数

	平成 24 年度	平成 28 年度	平成 33 年度
昼間	1,600 台	1,300 台	800 台
夕方(ピーク時)	1,977 台	1,800 台	1,200 台

(2) 自転車に関連した交通事故件数

第8次杉並区交通安全計画（平成18～22年度）に定める総合的な交通安全施策を、交通安全にかかわる全ての関係者・団体が着実に実施した結果、交通事故件数は、平成18年の2,874件（内、自転車事故1,047件）から平成22年には2,098件（平成18年度比73%）に大幅に減少しました。この内、自転車事故については、1,047件から930件（平成18年度比89%）と全体の事故件数に比べて減り方が鈍いことが特徴です。

一方、平成22年は前年と比べると交通事故全体で58件（2.8%）、自転車事故で86件（10.1%）の増加と、第8次計画期間中で唯一の増加年となりました。

また、平成23年については、前年より75件減少しており、今後、増加と減少が繰り返すことも予想され、第8次計画期間中の様に大きく減少することは望めないと考えられます。

これまでの経過を踏まえ、第9次杉並区交通安全計画では、事故件数を減少させるべく「10%の減少」を目指し、交通事故件数全体の目標値を1,900件としています。本計画でも、これまで減少率が低かった自転車事故の一層の減少を目指すため、10%減を目標数値として設定し、重点的に安全対策に取り組みます。

自転車事故件数

	平成 23 年	平成 27 年	平成 32 年
自転車の事故件数	913 件	837 件 (22年比10%減)	平成27年の結果を踏まえて見直し

第9次杉並区交通安全計画（平成23年度～27年度）と整合性を図る

2 基本方針別の取組

2 - 1 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ません。駐車スペースの不足による道路上等の放置自転車は、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問題を引き起こしています。

区は、自転車の放置がない安全で快適な生活環境を確保するとともに、自転車が区民の基本的な交通手段として定着していることをふまえ、環境に優しい自転車利用を促進するために、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ります。

自転車駐車場の利用については、通勤・通学・買い物・レジャーなど、その目的により、利用時間、駐車場所等がそれぞれ異なっています。区民意向調査結果によると、駅まで自転車を利用する際の目的は、通勤・通学利用と買い物利用にほぼ二分している状況となっています。

そのため、自転車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、多様な駐車ニーズに対応した自転車駐車場を計画的に整備することが重要です。

道路管理者、鉄道事業者、大規模店舗等事業者、商店会等の関係者と相互に連携し、通勤・通学利用に適した自転車駐車場と買い物利用に適した自転車駐車場の整備をそれぞれが相互の連携、協力のもと進めていく必要があります。

第3章2 - 1では、主に通勤・通学利用の自転車駐車場の整備を取り上げ、第3章2 - 2で買い物利用の自転車駐車場の整備を取り上げていきます。

(2) 自転車駐車場（通勤・通学用）の整備主体

現在、駅周辺にある自転車駐車場の利用者は、大半が通勤・通学者であり、駅で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ます。

区は、駅周辺の都市環境、道路環境の整備と、通勤・通学者の利便性向上を図るため、鉄道事業者、道路管理者と相互に連携・協力し、自転車駐車場の整備を進めていきます。

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、主体的に自転車駐車場の整備に努めるとともに、区の自転車対策に積極的に協力することが必要です。

近年、民間による自転車駐車場の設置が増えている状況から、自転車駐車場は、民間による市場供給に馴染むことが考えられます。現在、民営自転車駐車場は、公共駐車場の補完的役割を十分に果たしていることから、区は、今後も引き続き

民間による自転車駐車場の整備を積極的に支援していきます。また、バイクについても同様に、民間によるバイク駐車場の整備を積極的に支援していきます。

(3) 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ます。

そこで、鉄道事業者4社と、以下について確認しています。

- (a) 鉄道を利用する自転車等利用者の利便性向上、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。
- (b) 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。
- (c) 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。
- (d) 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。

この確認事項に基づき、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等に取り組んできました。今後も駅周辺の自転車駐車場の整備をはじめとした放置防止に関する様々な取組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ていく必要があります。

(4) 利用しやすい自転車駐車場の整備

大型自転車の増加に伴う駐車スペースの拡充や民営自転車駐車場で導入が進んでいるICカードによる料金支払いなど、自転車利用者のニーズは、時代とともに変化しています。利用しやすい自転車駐車場の整備にあたっては、多様なニーズに対応した自転車駐車場を整備し、自転車利用者の利便性向上を図っていく必要があります。

自転車駐車場の整備【重点】

放置自転車のない安全で快適なまちづくりをめざし、区は、鉄道事業者や道路管理者と相互に連携・協力し、多様な自転車駐車需要に応じた利用しやすい自転車駐車場の整備を進めます。各駅の必要整備台数は、「資料 駅別自転車駐車場必要整備台数一覧」として掲載しています。

登録制自転車置場の有料制自転車駐車場への移行【重点】

道路（歩道）の一部等を自転車置場として利用している登録制自転車置場が、西永福駅にあり、駅周辺のさまざまな情報を集めながら適地を見つけ、有料制自転車駐車場に移行していきます。

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ります。

地下機械式自転車駐車場や道路上の自転車駐車場などの整備手法について、費用対効果を考慮しつつ導入に向けて研究を行います。

使いやすい自転車ラックの導入

自転車駐車場の新設、改修に合わせて、女性や高齢者にも使いやすく台数確保と操作性を両立したスライドラックや垂直二段式ラックなどを導入します。また、子ども二人乗せ自転車などの大型自転車や障害者が利用しやすい駐車スペースの拡充を進めます。

防犯カメラの設置

現在、17箇所の有料制自転車駐車場に防犯カメラを設置しています。犯罪抑止に効果のある防犯カメラを全施設に設置することで、利用者が安心して自転車駐車場を利用できるようにします。

きめ細かい駐車料金設定【重点】

駅までの距離、屋根の有無、階層による料金設定のほか、買い物客等の短時間利用者向け料金、上段ラック割引、平日限定定期の設定など、きめ細かい駐車料金の設定をします。

ICカードによる料金支払い

ICカードによる料金支払いの導入により、利便性の向上を図ります。施設改修時に、機械式ラックやゲートを設置し、自転車駐車場の機械化を進めます。

自転車駐車場民営化の検証

効率的な行政運営や利用者サービス向上の観点から、東高円寺駅で実施している有料制自転車駐車場の民営化について検証するとともに、他地域への展開や自転車撤去業務との連携など民営化の手法について研究します。

民営自転車駐車場の情報提供

民営自転車駐車場の設置状況を把握し、ホームページや自転車駐車場案内パンフレットなどを通じ、自転車利用者へ情報提供をします。

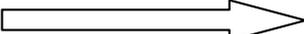
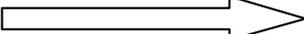
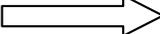
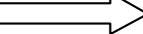
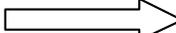
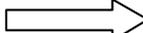
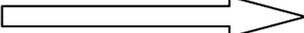
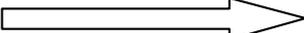
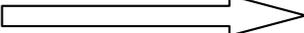
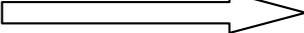
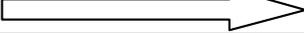
民営自転車駐車場育成補助制度

駅周辺に自転車駐車場を設置し運営するものに対して、建設費や管理費の一部を補助します。

民営バイク駐車場育成補助制度

駅周辺等に民営バイク駐車場を設置し、運営するものに対して、建設費の一部を補助します。また、民営バイク駐車場の利用促進をPRします。

事業計画

	前期 (平成 25～28 年度)				後期 (平成 29～ 33 年度)
	25	26	27	28	
自転車駐車場の整備【重点】	実施				中間見直しを 踏まえた 取り組み
登録制自転車置場から有料制自転車駐車場への移行【重点】	実施				
新たな自転車駐車場整備の研究	検討			実施 	
使いやすい自転車ラックの導入	検討				
防犯カメラの設置	実施				
きめ細かい駐車料金設定【重点】				検討 	
ICカードによる料金支払い	検討				
自転車駐車場民営化の検証	実施				
民営自転車駐車場の情報提供	実施				
民営自転車駐車場育成補助制度	実施				
民営バイク駐車場育成補助制度	実施				

2 - 2 買い物客用自転車駐車場の整備

(1) 買い物客用自転車駐車場の整備の基本的考え方

区民意向調査結果によると、駅まで自転車を利用する際の目的は、通勤・通学利用と買い物利用にほぼ二分している状況となっていますが、現在、駅周辺にある自転車駐車場は、通勤・通学者に適したものが大半となっており、買い物客用自転車駐車場の整備が進んでいません。また、買い物の際に利用される自転車駐車場との設問では、目的の店から徒歩3分以内であれば利用するが56.6%、徒歩5分以上離れると利用が9.8%、ちょっとの時間なので店の前の道路に置くが16.6%との結果が出ています。(第2章「自転車利用の現状と課題」2 - 2を参照)

自転車駐車場に長時間駐車する通勤・通学利用と違い、買い物利用は比較的短時間の駐車時間であり、商店街や大規模店舗等により近く、より利便性の高い箇所への自転車駐車場の設置が必要です。広範囲に及ぶ商店街については、小規模の自転車駐車場を点在するように設置するなど、買い物客に利用されるよう効果的に設置していく必要があります。

自転車条例では、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、自転車駐車場の設置を義務付けています。附置義務による自転車駐車場設置台数については、周辺環境に配慮し、条例に基づき算出された台数以上の設置に努めることが重要です。

附置義務による自転車駐車場が整備されてきている一方、条例の施行以前から建てられている施設や対象規模を満たさない店舗が集まっている商店街は、附置義務非該当のため、自転車駐車スペースの確保が進んでおらず、放置自転車問題に発展している箇所があります。

現状、附置義務非該当施設となっている商店街や大規模店舗等は、歩行者等の安全確保、周辺環境の配慮などのために、放置自転車問題を解決し、だれもが自転車を利用して安心して買い物ができるよう、自ら積極的に自転車駐車場の整備に取り組む必要があります。

また、買い物客用自転車駐車場を整備する際には、各地域で商店街の規模や大規模店舗等の状況が異なるため、商店街や大規模店舗等との協議の場を通じ、地域の実情に応じた自転車駐車場の整備を進めていくことが重要です。

(2) 買い物客用自転車駐車場の整備主体

附置義務に該当する施設は、条例に基づいた自転車駐車場を整備しなければなりません。

附置義務非該当である商店街や大規模店舗等など、大量の自転車駐車需要が発生する商店街・施設については、商店会と大規模店舗等が連携し、各々の責任において主体的に自転車駐車場の整備に努める必要があります。

区は、附置義務非該当である商店会や大規模店舗等に対し、自転車駐車場の整備を働きかけるとともに、附置義務との関連性に配慮しつつ機械式ラック導入に係る経費補助などの支援を通じ、買い物客用自転車駐車場の設置を促進していきます。

(3) 商店会・大規模店舗等の責務等

大規模店舗等には、自転車法第五条2項で「百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。」と規定されています。

商店街は、自転車法や条例に規定する責務や附置義務には該当しませんが、大量の自転車駐車需要がある商店街については、大規模店舗等と同様に、利用者のために可能な限り自転車駐車場を設置していくことが必要です。

また、商店会、大規模店舗等は、自転車駐車場を設置した後、駐車場が有効に利用されるよう、自転車利用者を自転車駐車場に案内、誘導するとともに、「なりすまし」駐車を防ぐなど、駐車場の適正な管理を行っていく必要があります。

(4) 買い物客用自転車駐車場の整備

自転車駐車場に長時間駐車する通勤・通学利用と違い、買い物利用は比較的短時間の駐車時間であり、商店街やスーパーマーケット等の大規模店舗等により近い、利便性の高い箇所への自転車駐車場の設置が必要です。

買い物客用自転車駐車場整備モデル地域の選定【重点】

杉並区内において、これまで商店街に対する買い物客用自転車駐車場の整備事例はありません。放置自転車の多い商店街をモデル地域として選定し、商店会、大規模店舗等と区が連携、協力して自転車駐車場を整備していきます。

買い物客を対象とした駐車料金の設定【重点】

買い物客用自転車駐車場では、無料時間の設定と合わせ、その後の課金を割り増しするなど、買い物客が適正に利用できるような料金設定をします。

買い物客用自転車駐車スペースの拡充

既存の自転車駐車場のうち、商店街に近い施設に機械式ラックを導入することで、無料時間を設定するなど、買い物客が気軽に利用できるようにします。

既存の自転車駐車場への誘導

日曜・祝日は通勤・通学利用者が減り、自転車駐車場の利用率が低くなることから、駐車場の空きスペースへ買い物客を誘導する方策を検討します。

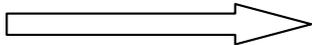
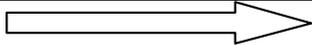
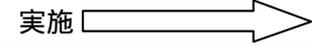
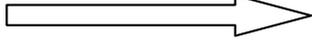
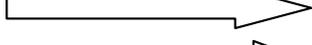
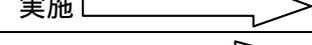
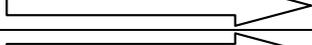
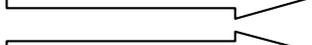
附置義務制度に関する指導の徹底

自転車条例施行（昭和60年4月1日施行）以前に建築された建物及び附置義務に該当しない施設についても、施設の用途・規模に見合った自転車駐車場の整備と施設利用者及び歩行者等の安全が確保される自転車の適正な管理を要請し、問題がある場合には、必要な措置を講ずべき指導を行います。

買い物客用自転車駐車場整備の支援【重点】

商店会等が自転車駐車場を設置し運営するにあたり、「なりすまし」駐車を防ぎ、買い物客が適正に利用できるよう機械式ラック導入をした際の経費の補助など、運営支援の方策を検討します。

事業計画

	前期 (平成 25 ~ 28 年度)				後期 (平成 29 ~ 33 年度)
	25	26	27	28	
買い物客用自転車駐車場整備モデル 地域の選定【重点】	実施				中間見直しを 踏まえた 取り組み
買い物客を対象とした駐車料金設定 【重点】	検討				
		実施 			
買い物客用自転車駐車スペースの拡 充	検討				
		実施 			
既存の自転車駐車場への誘導	検討				
		実施 			
附置義務制度に関する指導の徹底	実施				
買い物客用自転車駐車場整備の支援 【重点】	検討				
		実施 			

2 - 3 放置自転車のない安全で快適なまちづくり

放置自転車をより一層削減するためには、自転車駐車場の整備とともに、自転車利用者への放置防止啓発活動、放置自転車の撤去等を継続して行っていくことが必要です。

(1) 放置防止啓発活動

区民意向調査結果によると、放置禁止区域、放置の定義をともに知っている人の割合は22.5%となっています。自転車安全利用教室やキャンペーンなどを通じ、より多くの人に自転車の放置防止を周知する活動を継続していくことが必要です。

放置防止協力員の活動

放置自転車の削減には、地域で日常的に放置防止活動をしている、放置防止協力員の活動が大きな役割を果たしてきました。引き続き、放置防止協力員の活動を支援していくとともに、今後は、大規模店舗や放置の多い地区の組織化を進めます。

放置自転車クリーンキャンペーン

放置自転車クリーンキャンペーンなど、自転車の放置防止を効果的にPRする活動を実施します。

自転車安全利用教室での放置防止啓発活動

小・中学校・高齢者・事業者などを対象とした自転車安全利用教室を行う際に、自転車の放置防止についても周知することで、幅広い世代に対して放置防止に関する理解を深めます。

案内看板・路面ステッカーの設置

放置を未然に防ぎ、自転車駐車場へ案内誘導するため、案内看板・路面ステッカー等による表示を効果的に実施します。

(2) 買い物客の放置自転車対策

区民意向調査結果によると、ちょっとの時間なので店の前の道路に置くと答えた人が、2割弱いるとの結果からも、買い物客の自転車利用者に対して自転車駐車場を利用するよう啓発していくことが必要です。

買い物客の放置自転車対策については、第3章2 - 2「買い物客用自転車駐車場の整備」と合わせて強化していく重点事業です。

自転車駐車場への案内誘導【重点】

買い物客用の自転車駐車場が整備された地域において、商店街や大規模店舗と

協力して、買い物客の自転車利用者に対して自転車駐車場へ案内誘導する活動を実施します。

街頭指導の強化【重点】

点字ブロック上など、特に危険な箇所については、自転車駐車場への案内誘導を実施するとともに、街頭指導及び自転車の撤去を強化します。

(3) 放置自転車の撤去等の見直し

放置自転車をより一層削減するためには、自転車駐車場の整備、放置防止啓発活動とともに、放置自転車の撤去を継続して行っていくことが必要です。一方で、放置自転車台数が減少している状況を踏まえ、費用対効果を十分に検証し、撤去業務の効率化を図っていきます。

放置自転車の撤去

放置自転車が多い地域を重点に、効果的に放置自転車の撤去を実施していきます。点字ブロック上など、特に危険な箇所については、街頭指導の強化と合わせ、短時間撤去などの対策をとります。

自転車のリサイクル

撤去した自転車のうち、未返還の自転車で再生可能な自転車については、引き続き、リサイクル、海外への売却を行うなど、資源の有効活用を図ります。

自転車集積所の見直し

平成24年度に8箇所ある自転車集積所について、稼働率の低い集積所を廃止するなど6箇所に再編しました。今後も、地域バランス等を考慮して、効率的な運営を進めます。

撤去業務の効率化【重点】

自転車集積所の見直しに合わせて、街頭指導・撤去運搬・集積所運営の一連の業務を一体として業務委託し、業務の効率化を図ります。また、夕方や土日祝日など放置自転車が多い時間帯の状況を定期的に把握し、ピーク時の放置自転車対策の充実を図ります。

事業計画

	前期 (平成 25 ~ 28 年度)				後期 (平成 29 ~ 33 年度)
	25	26	27	28	
放置防止協力員の活動	実施				中間見直しを 踏まえた 取り組み
放置自転車クリーンキャンペーン	実施				
自転車安全利用教室での放置防止啓発活動	検討				
	実施				
案内看板・路面ステッカーの設置	実施				
自転車駐車場への案内誘導【重点】	実施				
街頭指導の強化【重点】	実施				
放置自転車の撤去	実施				
自転車のリサイクル	実施				
自転車集積所の見直し	検討				
	実施				
撤去業務の効率化【重点】	検討				
	実施				

2 - 4 自転車の安全利用の推進

自転車は道路交通法で車両に位置づけられており、走行ルールが定められています。ルールに違反した自転車走行は、他人に危害を及ぼす大変危険な行為であり、安全利用の啓発と併せて、悪質な違反者に対し指導・取締りや罰則の適用を行うことでルールの徹底を図ります。併せて、自転車、歩行者、自動車が道路を譲り合い・快適に通行できるようマナーの向上を呼びかけます。

(1) ルール・マナーの啓発

区内小・中学校において、交通安全教育指針等も参考にし、自転車走行に関する法規の学習、安全走行の実技講習や事故恐怖の疑似体験などを通じ、交通安全意識を高めるとともに、幅広い世代に対する啓発活動として、区内各所で自転車安全利用キャンペーンを展開します。

小学校での自転車安全利用実技講習会【重点】

全ての区立小学校(43校)の4年生を対象に、自転車安全利用実技講習会を開催しています。必要な法令についての学課テストと実技講習会を組み合わせ、同時に「自転車安全利用証」を交付することで、低年齢期から交通安全意識の向上を図ります。

中学校での自転車安全利用教室【重点】

全ての区立中学校(23校)の生徒を対象に、スタントマンが自転車事故を再現することで事故の恐怖を疑似体験する教育技法(スケアードストレイト)を用いた自転車安全利用教室を開催しています。事故の被害者又は加害者になることの恐ろしさを実感させることで、事故防止に役立てます。

高齢者向け自転車安全利用教室【重点】

ゆうゆう館を拠点に活動するいきいきクラブなど的高齢者団体を対象に、高齢者(満65歳以上)の交通事故特性を踏まえた、交通安全教室を開催します。このことで、高齢者の交通安全意識を高め、外出時における安全・安心の確保を図ります。

事業所向け自転車安全利用教室【重点】

業務で日常的に自転車を使うことが多い訪問介護事業者などを対象に、自転車のルール・マナー、違反走行のリスク、自転車整備や保険加入の必要性などを説明し、不慮の交通事故に備えて常に走行ルールを守る意識を醸成するため、事業所に訪問して行う自転車安全利用教室を開催します。

一般向け自転車安全利用教室【重点】

小・中学生や高齢者だけでなく、幅広い世代に対する自転車安全利用を啓発していくためには、誰もが参加しやすい自転車安全利用教室を開催すること

が必要です。各地域を巡回し、また、開催する曜日や時間帯を工夫するほか、受講者に「自転車安全利用宣言車」などのステッカーの交付や、自転車駐車場の利用優遇を行うなどを検討し、実施していきます。また、区立自転車駐車場においては、利用者向けにパンフレットを配布し、自転車走行のルール・マナー、自転車整備の方法、保険加入等について啓発を行います。

自転車安全利用キャンペーンの実施【重点】

警察・その他関係団体と協力して、交通法規を守らない自転車利用者に対し、その場で自転車の安全で正しい乗り方を促すキャンペーンを実施し、交通安全意識の向上に努めます。

(2) 違反走行に対する指導等

歩道上を無秩序に暴走し、歩行者に危険を及ぼす違反走行自転車に対し、取締り強化を求める声があがっています。警察等と協力しながら、まず指導を行い、それに従わない悪質な利用者については、取締りや罰則の適用など毅然とした処置を行うよう警察に対して要望をします。

区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起【重点】

区安全パトロール隊が区内巡回中に発見した交通法規に違反する自転車利用者に対し、その場でチラシ配布や口頭による啓発活動を行うなど、日々の声かけを通じて、自転車利用者のモラルの向上を図ります。

自転車安全利用モデル地区の充実【重点】

地域住民・団体が違反走行をする自転車利用者に対し、モラル向上と安全利用促進のための啓発活動を行う「自転車安全利用モデル地区制度」を平成17年度から3地区3商店街(計6箇所)で事業開始しました。事業の一層の内容充実、推進を図ります。

悪質な自転車利用者に対する取締りの強化【重点】

交通違反者に対して、指導警告書を活用した街頭指導を実施するとともに、信号無視、一時不停止その他の危険・悪質な違反者に対して、罰則の適用などによる取締りを強化するよう警察に働きかけます。

(3) 事故に対する備え

頭部損傷による死亡事故から子供を守るため、道路交通法は13歳未満の子供の保護者は、子供にヘルメットを着用させる義務について規定をしています。しかし、未着用であっても罰則のない「努力義務」に止まっており、必ずしも普及率が高いとはいえない状況です。区は廉価で購入できるあっせん販売をPRすることで、普及率向上を目指します。

併せて、交通事故被害者救済のため、損害賠償保険加入の推奨にも取り組みます。

子供用ヘルメットの着用推進【重点】

子供は自転車の運転技術、判断力ともに未熟であるがため、特に死亡事故につながりやすい頭部損傷を防ぐため、ヘルメットの着用が必須であるといえます。区が区内事業者の協力を得て、廉価でヘルメットを購入できるあっせん販売制度について、引き続きこの制度を広く区民に広報し、普及促進に努めます。

自転車利用者への損害賠償保険加入の推奨【重点】

自転車が加害者となった交通事故の被害者に対する救済手段として、点検整備が完了した自転車に1年間、損害保険・賠償責任保険が付帯する「TSマーク制度」の普及を図ります。

このことで、被害者への賠償金支払い能力を担保するとともに、自転車の点検整備を定期的（1年毎）に受ける習慣の定着化を目指します。

（4）自転車走行環境の整備

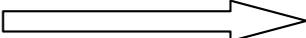
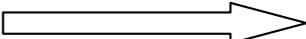
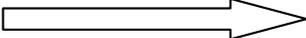
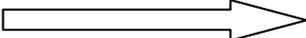
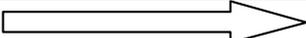
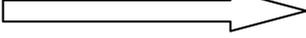
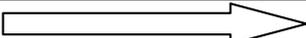
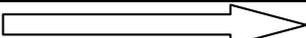
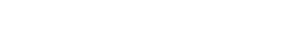
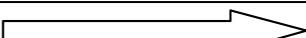
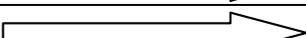
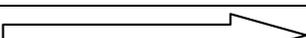
自転車走行の安全を確保するためには、ルール遵守とマナー向上を図るとともに、安全で快適に走行できる空間の整備が必要です。

自転車は原則として車道の左側端を走行することとされていますが、一定の条件下では歩道走行も認められているため、歩道上で自転車と歩行者が接触する事故が後を絶ちません。そのため、自転車の走行空間を歩道から分離し、自転車ネットワークを形成することが望ましいと考えます。

しかし、区内道路の大半を占める区道の多くは道幅が狭く、独立した歩道も無いため、自転車道をただちに整備することは難しい状況にあります。そこで、看板設置や路面標示等を行うとともに、大規模改修の際に自転車レーンの設置について検討を行います。

また、比較的道幅が広い国道や都道については、道路改修の際に自転車道を設置するよう関係機関に働きかけます。

事業計画

	前期 (平成 25 ~ 28 年度)				後期 (平成 29 ~ 33 年度)
	25	26	27	28	
小学校での自転車安全利用実技講習会【重点】	実施				中間見直しを 踏まえた取り 組み
中学校での自転車安全利用教室【重点】	実施				
高齢者向け自転車安全利用教室【重点】	実施				
事業所向け自転車安全利用教室【重点】	実施				
一般向け自転車安全利用教室【重点】	検討				
	実施				
自転車安全利用キャンペーン【重点】	実施				
区安全パトロール隊による違反自転車への注意喚起【重点】	実施				
自転車安全利用モデル地区の充実【重点】	実施				
悪質な自転車利用者に対する取締りの強化【重点】	実施				
子供用ヘルメットの着用推進【重点】	実施				
自転車利用者への損害賠償保険加入の推奨【重点】	実施				
自転車走行環境の整備	検討				

第4章 計画の推進にあたって

1 区民・事業者・行政の連携強化

計画を推進するにあたっては、区民と鉄道事業者・大規模店舗・商店会等の事業者、区・警察などの行政機関及び道路管理者が、計画の基本理念である「安全で快適な自転車利用環境の実現」を目指していく意識を共有し、それぞれの役割をののもと、様々な取組を協働して取り組んでいく必要があります。

この計画を推進するには、まず、この計画に係わる者が、自転車に関する各法令を十分習得した上で、交通ルール・マナーの向上を図るための自転車利用者に対する交通安全教育等を実施する必要があります。また、研修等を実施する場合、ただ一方的に知識を詰め込むのではなく、自らが考え気づく力を育む教育を工夫する必要があります。

また、自転車は区をまたいで移動する交通手段でもあり、これまで以上に自転車駐車場の利用や自転車安全利用に関する意識啓発など、隣接自治体との連携や協力体制の充実に取り組んでいく必要があります。

計画にある取組みを効果的に推進し、実効性あるものにするためには、区民、事業者、行政が相互に緊密な連携を図り、協働体制を確立しておくことが重要です。

区は、協働体制を確立するために、杉並区自転車駐車対策協議会のほか、交通安全協会、放置防止協力員など地域の自転車対策に関する協議会などを中心に協議検討、情報の提供や連絡調整を強化し相互の連携を図ります。

2 区民一人ひとりの責務

大気汚染を低減させるため、区民一人ひとりが自動車の使用をできる限り控え、環境に優しい自転車を利用する意識を持つことが必要です。一方、買い物等の近距離で用事が済む場合は、健康のためにも自転車を控えることで、放置自転車対策につなげることができます。

また、交通事故を未然に防ぎ、皆が安全に道路を通行するためには、歩行者、自転車利用者、自動車運転者それぞれが、道路交通法を理解し、互いの存在を認め、三者が調和して、道路を譲り合って通行していくことが重要です。

自転車の安全走行や自転車を放置しないなど、自転車利用のルールやマナーを実践していくためには、自転車利用者である区民の理解と協力に期待するところが益々大きくなっています。

自転車が、ルールとマナーを守って利用することで、快適な交通手段となるという機運の醸成や意識の高揚を図るため、地域の放置防止協力員の活動など、区民一人ひとりの力を結集し、自転車利用のルール遵守・マナー向上に関する啓発活動を進めていきます。

資料

区内18駅の自転車駐車場必要整備台数

	駅名		自転車駐車場収容台数(平成23年度末)			目標収容台数 1	必要整備台数
			区立	民営	合計		
西武新宿線	下井草	北側	412	0	412	225	0
		南側	305	0	305	170	0
	井荻	北側	344	0	344	360	16
		南側	702	0	702	493	0
	上井草	北側	612	0	612	493	0
		南側	0	60	60	76	16
JR中央線	高円寺	北側	2,500	0	2,500	3,435	243
		高架下	449	243	692		
		南側	0	0	0		
		駅全体	2,949	243	3,192		
	阿佐ヶ谷	北側	0	90	90	4,011	474
		高架下	2,432	740	3,172		
		南側	0	275	275		
		駅全体	2,432	1,105	3,537		
	荻窪	北側	4,000	838	4,838	5,511	673
		南側	3,813	477	4,290	3,997	0
	西荻窪	北側	207	0	207	3,358	91
		高架下	1,363	1,697	3,060		
		南側	0	0	0		
		駅全体	1,570	1,697	3,267		
	丸ノ内線	東高円寺	北側	0	0	0	815
南側			0	950	950		
駅全体			0	950	950		
新高円寺		北側	0	0	0	1,014	0
		南側	1,500	0	1,500		
		駅全体	1,500	0	1,500		
南阿佐ヶ谷		北側	110	0	110	951	287
		南側	278	276	554		
		駅全体	388	276	664		
方南町駅	東側	118	0	118	550	0	
	西側	460	0	460			
	駅全体	578	0	578			
京王井の頭線	永福町	北側	885	310	1,195	1,044	0
		南側	130	0	130	188	58
	西永福 ² (登録制自転車置場)	北側	0	0	0		57
		南側	702	0	702		471
	浜田山	北側	762	0	762	715	0
		南側	381	0	381	174	0
	高井戸	東側	375	0	375	354	0
		西側	470	527	997	924	0
	富士見ヶ丘 ³	北側	284	0	284		0
		南側	350	0	350		0
久我山	北側	340	31	371	328	0	
	南側	1,613	0	1,613	1,268	0	
京王線	八幡山 ⁴	杉並区域	0	386	386	376	0
合計			25,897	6,900	32,797	30,830	2,386

1目標収容台数は平成23年度のピーク時乗入台数に定期利用申請待機者(予測値)を加算して算出。

2西永福については、登録制自転車置場収容台数を記載。

3富士見ヶ丘は平成25年度から有料制自転車駐車場に移行。

4八幡山については、杉並区域内のデータのみ記載。

区外隣接駅における自転車駐車場の整備状況

区外隣接8駅の自転車駐車場の整備にあたっては、隣接関係区市と十分に協議して進めることとします。

路線名	駅名	隣接自治体	自転車駐車場整備状況		備考
			設置主体	収容台数	
丸ノ内線	中野富士見町	中野区	杉並区	225	
			中野区	90	
京王井の頭線	三鷹台	三鷹市	三鷹市	2,030	
京王線	代田橋	世田谷区	民間	110	
			世田谷区	162	
	明大前	世田谷区	杉並区	310	無料置場
			民間	293	
			世田谷区	748	
	下高井戸	世田谷区	世田谷区	755	
	桜上水	世田谷区	杉並区	442	
			世田谷区	709	無料置場
			民間	680	
	上北沢	世田谷区	杉並区	200	
芦花公園	世田谷区	世田谷区	80		
		民間	150		

西武新宿線 下井草駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりましたが、南口の商店街で、昼から午後にかけて買い物客等の自転車が目立ちます。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

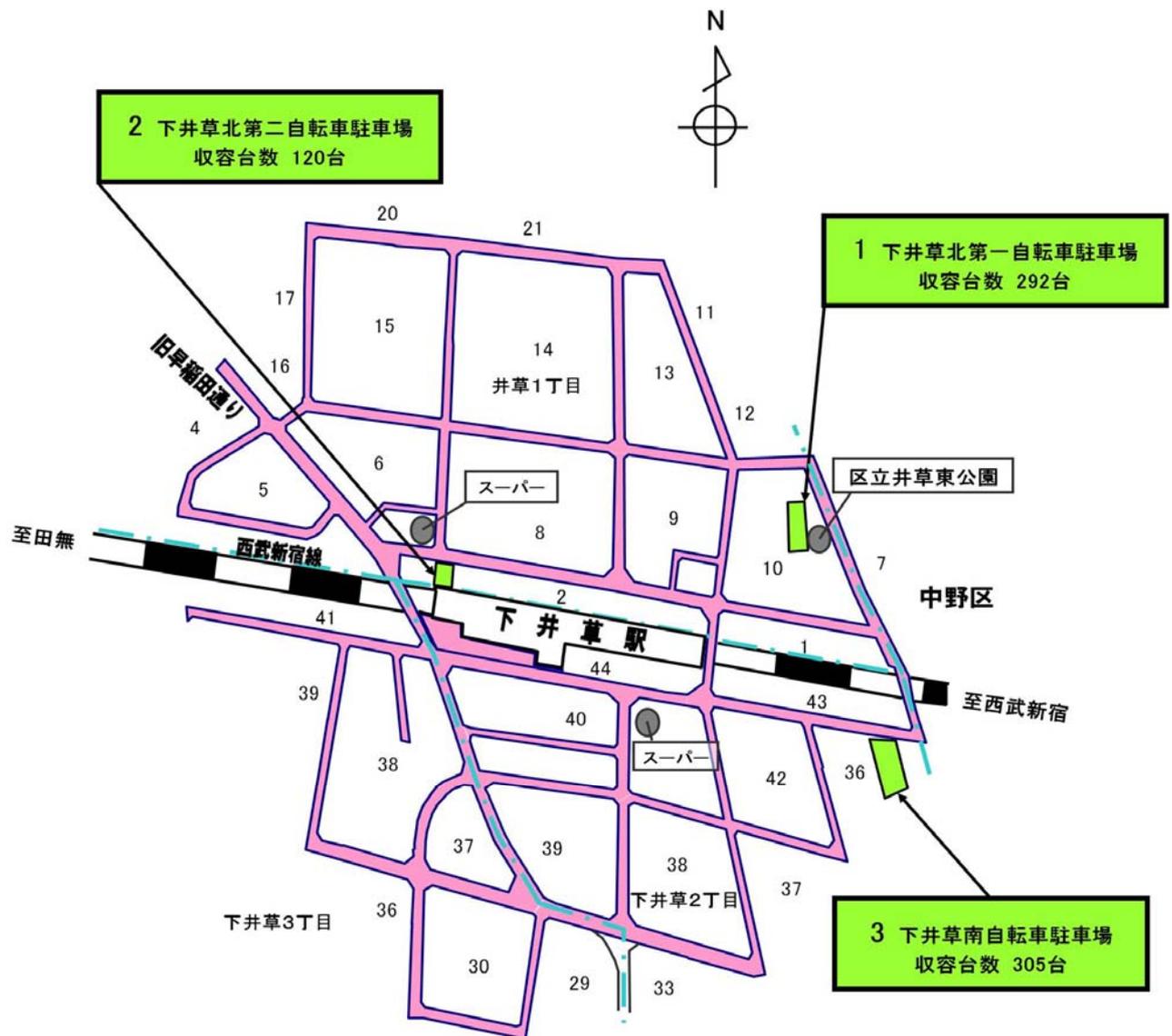
乗降客数(1日平均)	23,516 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	395 台	225	170
区立有料制自転車駐車場収容台数	717 台	412	305
民営自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

【自転車駐車場の現状】

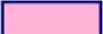
自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	平均 利用率
1	下井草北第一自転車駐車場	292 台	区立	都有地	北東 270 m	104 台	35.6%
2	下井草北第二自転車駐車場	120 台	区立	区有地	北西 10 m	116 台	96.7%
3	下井草南自転車駐車場	305 台	区立	区有地	南東 300 m	120 台	39.3%
計		717 台				340 台	47.4%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	412 台	225 台	187 台	0 台
南側	305 台	170 台	135 台	0 台
駅全体	717 台	395 台	322 台	0 台



凡例

	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

西武新宿線 井荻駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりました。商店街に買い物客等の放置自転車が少し見られますが、大きな集積はありません。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

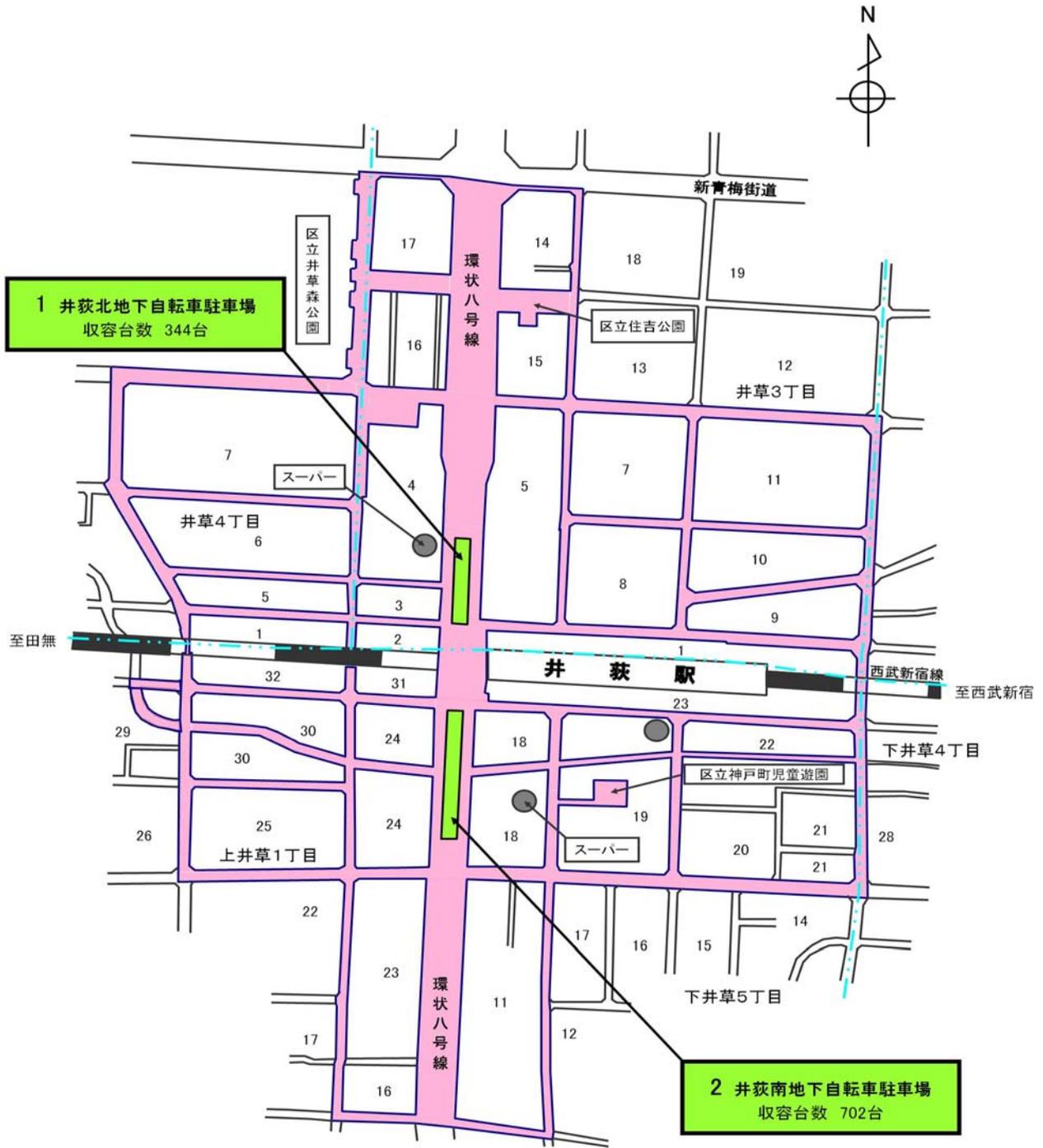
乗降客数(1日平均)	19,602 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	841 台	348	493
区立有料制自転車駐車場収容台数	1,046 台	344	702
民営自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
定期利用申請待機者(予測値)	30 人	30	0

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	井荻北地下自転車駐車場	344 台	区立	都道敷	北西 60 m	333 台	96.8%
2	井荻南地下自転車駐車場	702 台	区立	都道敷	南西 60 m	406 台	57.8%
計		1,046 台				739 台	70.7%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	344 台	378 台	▲ 34 台	34 台
南側	702 台	493 台	209 台	0 台
駅全体	1,046 台	871 台	175 台	34 台



西武新宿線 上井草駅周辺

【現状と課題】

○区営及び民営自転車駐車場の整備に伴い、通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりました。商店街に買い物客等の放置自転車が少し見られますが、大きな集積はありません。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

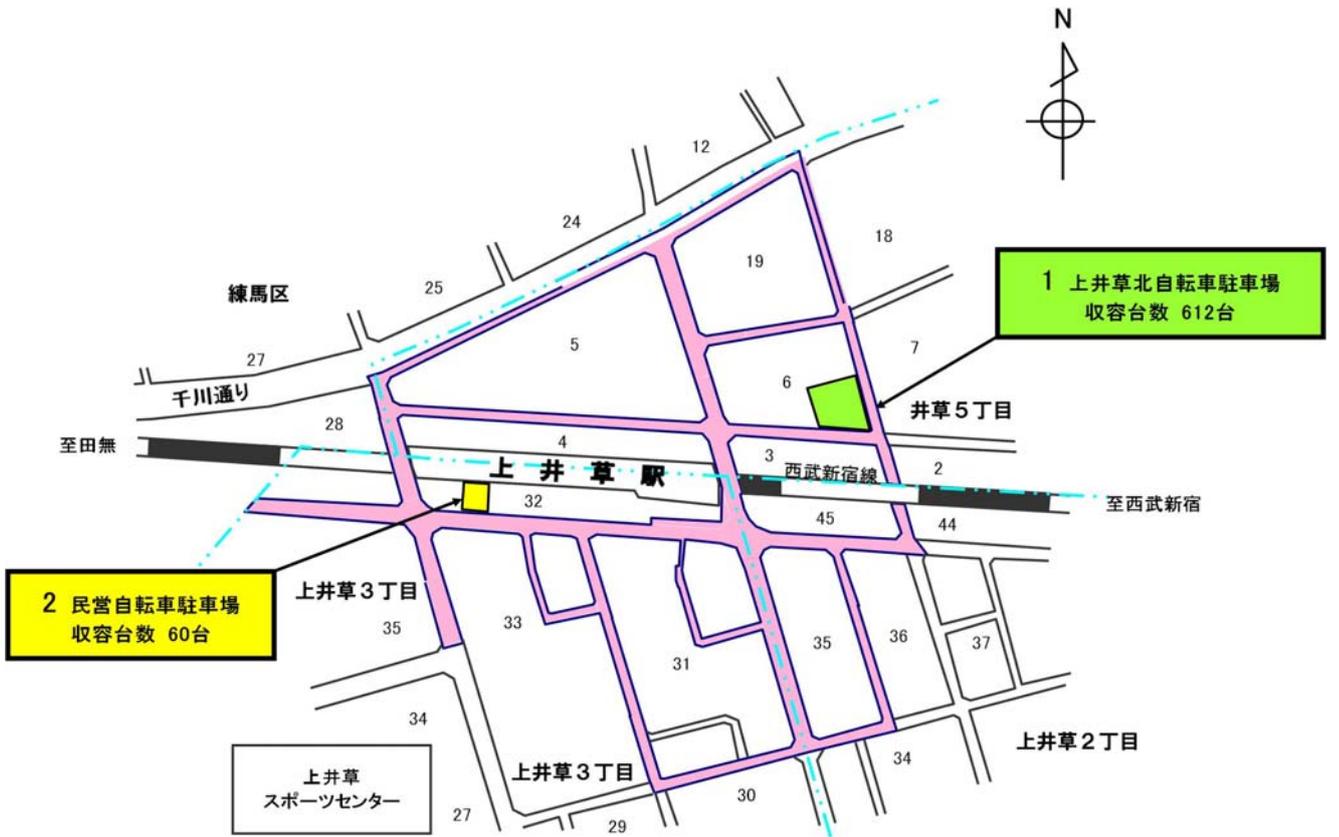
乗降客数(1日平均)	19,944 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	569 台	493	76
区立有料制自転車駐車場収容台数	612 台	612	0
民営自転車駐車場収容台数	60 台	0	60
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	上井草北自転車駐車場	612 台	区立	区有地	北東 80 m	489 台	79.9%
2	民営自転車駐車場	60 台	民間	民有地	南西 120 m	60 台	100.0%
計		672 台				549 台	81.7%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	612 台	493 台	119 台	0 台
南側	60 台	76 台	▲ 16 台	16 台
駅全体	672 台	569 台	103 台	16 台



- 凡例
- 自転車放置禁止区域
 - 有料制自転車駐車場
 - 民営自転車駐車場
 - 丁目の境界線

JR中央線 高円寺駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場の整備に伴い、通勤通学のため自転車は、概ね区営及び民営の自転車駐車場に收容されているものと考えられます。一方、駅前広場の商店街前の歩道や、大規模店舗周辺の道路に、買い物客等による自転車放置により、歩行者の通行の支障となるだけでなく、車両の安全な通行の妨げとなっている箇所があります。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

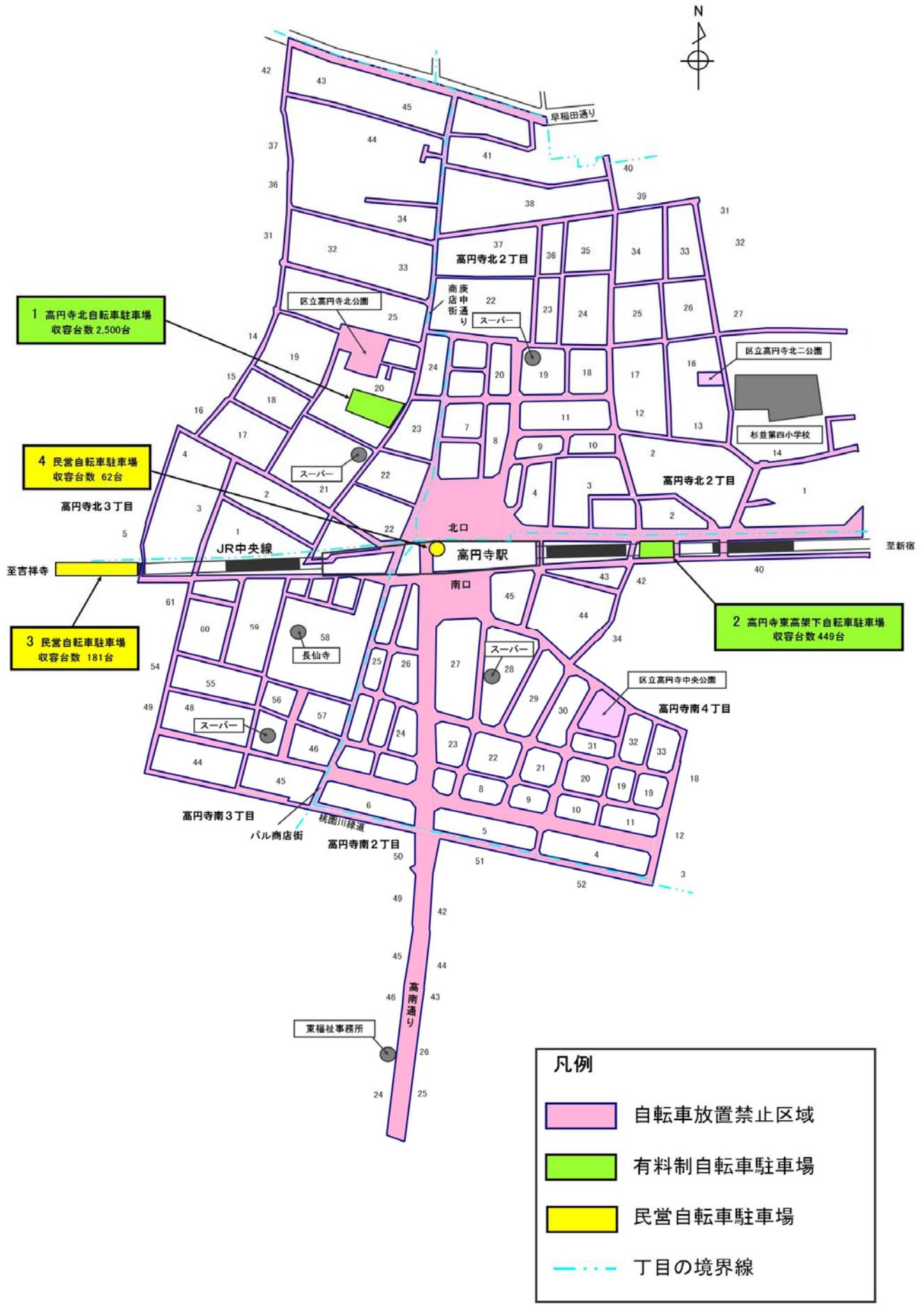
乗降客数(1日平均)	97,268 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	3,297 台
区立有料制自転車駐車場收容台数	2,949 台
民営自転車駐車場收容台数	243 台
定期利用申請待機者(予測値)	138 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		收容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	高円寺北自転車駐車場	2,500 台	区立	区有地	北西 220 m	2,292 台	91.7%
2	高円寺東高架下自転車駐車場	449 台	区立	高架下	東 170 m	440 台	98.0%
3	民営自転車駐車場	181 台	民間	高架下	西 200 m	84 台	46.4%
4	民営自転車駐車場	62 台	民間	高架下	西 60 m	59 台	95.2%
計		3,192 台				2,875 台	90.1%

【必要整備台数】

	現在收容台数 (A)	目標收容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	2,500 台	/	/	/
高架下	692 台			
南側	0 台			
駅全体	3,192 台	3,435 台	▲ 243 台	243 台



JR中央線 阿佐ヶ谷駅周辺

【現状と課題】

○区営自転車駐車場及び附置義務等による数多くの民営自転車駐車場が整備されています。このため、通勤通学の自転車は、概ね区営及び民営の自転車駐車場に収容されているほか、買い物の際にも、自転車駐車場を利用する自転車利用者が増えています。しかし、まだ駅前広場周辺の歩道等に買い物客等の放置自転車により、歩行者の通行の支障となっている箇所があります。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

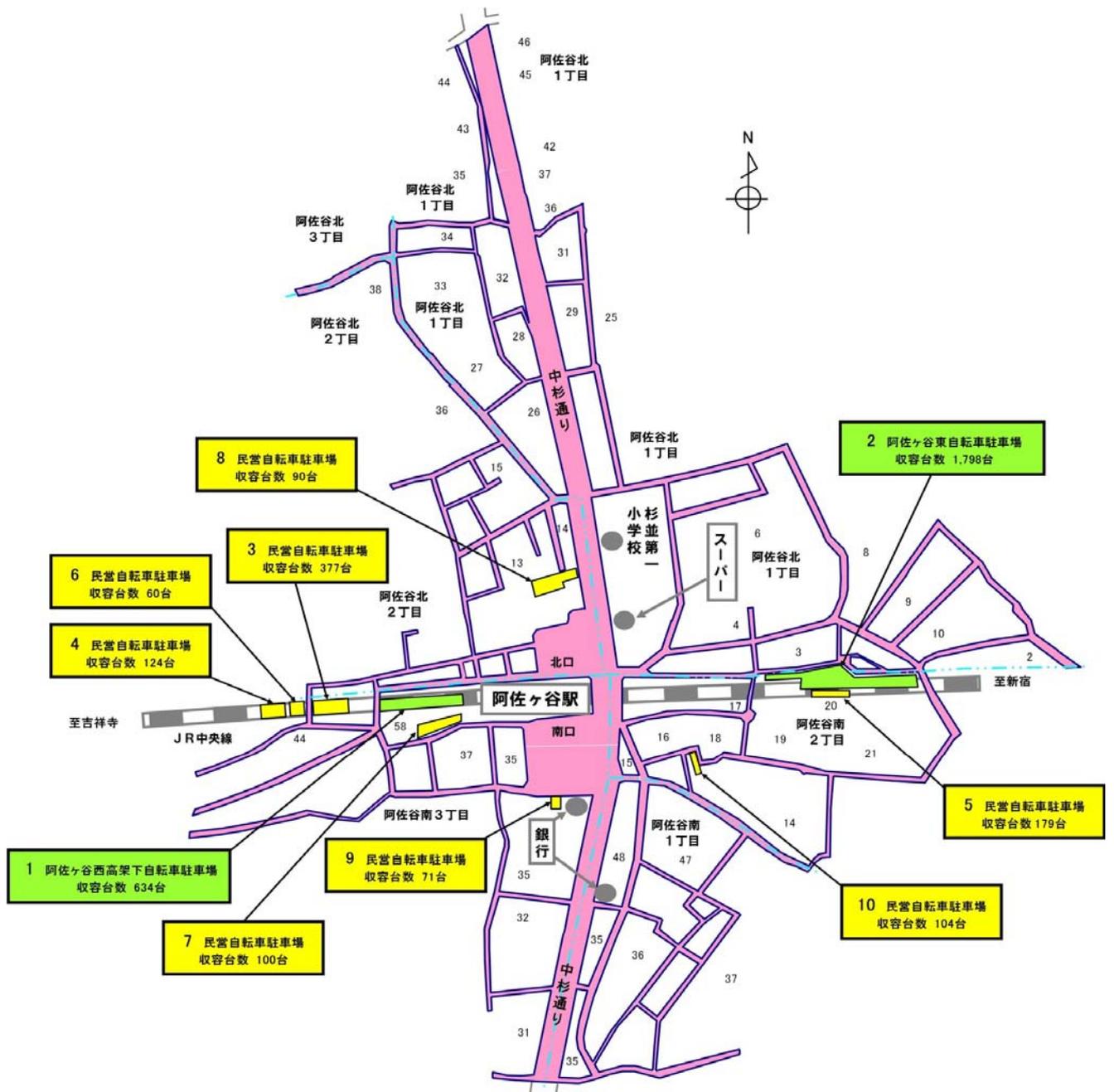
乗降客数(1日平均)	87,600 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	3,683 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	2,432 台
民営自転車駐車場収容台数	1,105 台
定期利用申請待機者(予測値)	328 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	阿佐ヶ谷西高架下自転車駐車場	634 台	区立	高架下	西 100 m	658 台	103.8%
2	阿佐ヶ谷東自転車駐車場	1,798 台	区立	高架下	東 180 m	1,788 台	99.4%
3	民営自転車駐車場	377 台	民間	高架下	西 180 m	349 台	92.6%
4	民営自転車駐車場	124 台	民間	高架下	西 230 m	118 台	95.2%
5	民営自転車駐車場	179 台	民間	高架下	東 180 m	162 台	90.5%
6	民営自転車駐車場	60 台	民間	高架下	西 210 m	67 台	111.7%
7	民営自転車駐車場	100 台	民間	民有地	南西 110 m	111 台	111.0%
8	民営自転車駐車場	90 台	民間	民有地	北 100 m	88 台	97.8%
9	民営自転車駐車場	71 台	民間	民有地	南 80 m	28 台	39.4%
10	民営自転車駐車場	104 台	民間	民有地	南東 120 m	101 台	97.1%
計		3,537 台				3,470 台	98.1%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	90 台	/	/	/
高架下	3,172 台			
南側	275 台			
駅全体	3,537 台	4,011 台	▲ 474 台	474 台



凡例

- 自転車放置禁止区域
- 有料制自転車駐車場
- 民営自転車駐車場
- 丁目の境界線

JR中央線 荻窪駅北口周辺

【現状と課題】

○区営及び民営の自転車駐車を合わせ4,800台以上の収容能力があり、通勤通学の自転車は、概ね区営及び民営の自転車駐場に収容されていると考えられます。また、青梅街道の歩道や商店街に面した道路に、買い物客等の放置自転車が目立ちます。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

乗降客数(1日平均) ※駅全体	240,485 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	4,911 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	4,000 台
民営自転車駐車場収容台数	838 台
定期利用申請待機者(予測値)	600 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	荻窪東地下自転車駐車場	531 台	区立	民有地・道路敷・水路敷	東 150 m	540 台	101.7%
2	荻窪北第一自転車駐車場	933 台	区立	民有地	北 140 m	911 台	97.6%
3	荻窪北第二自転車駐車場	352 台	区立	民有地	北 140 m	353 台	100.3%
4	荻窪北第三自転車駐車場	660 台	区立	区有地	北東 330 m	678 台	102.7%
5	荻窪西第一自転車駐車場	1,240 台	区立	民有地	北西 180 m	1,174 台	94.7%
6	荻窪西第二自転車駐車場	284 台	区立	区有地	北西 220 m	276 台	97.2%
7	民営自転車駐車場	430 台	民間	民有地	北西 60 m	426 台	99.1%
8	民営自転車駐車場	328 台	民間	民有地	北東 160 m	337 台	102.7%
9	民営自転車駐車場	80 台	民間	民有地	北西 200 m	72 台	90.0%
計		4,838 台				4,767 台	98.5%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	4,838 台	5,511 台	▲ 673 台	673 台
高架下				
南側				
駅全体				



JR中央線 荻窪駅南口周辺

【現状と課題】

○区営自転車駐車場及び民営自転車駐車場が整備され、通勤通学の自転車は、概ね区営及び民営の自転車駐車場に収容されています。しかし、まだ駅前道路の歩道等に買い物客等の放置自転車により、歩行者の通行の支障となっている箇所があり、特に土曜日や日曜日には顕著な状況です。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

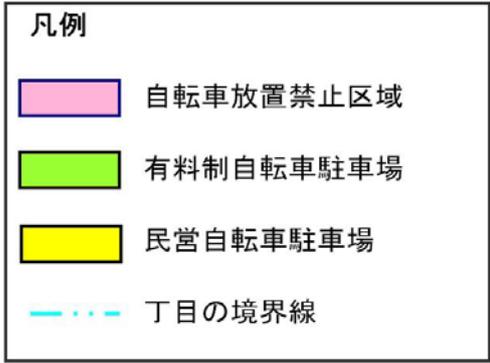
乗降客数(1日平均)	240,485 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	3,937 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	3,813 台
民営自転車駐車場収容台数	477 台
定期利用申請待機者(予測値)	60 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	荻窪南第一自転車駐車場	2,668 台	区立	区有地	南東 180 m	2,350 台	88.1%
2	荻窪南第二自転車駐車場	1,145 台	区立	区有地	南西 240 m	1,138 台	99.4%
3	民営自転車駐車場	165 台	民間	民有地	南西 60 m	163 台	98.8%
4	民営自転車駐車場	312 台	民間	民有地	南東 50 m	254 台	81.4%
計		4,290 台				3,905 台	91.0%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側				
高架下				
南側	4,290 台	3,997 台	293 台	0 台
駅全体				



JR中央線 西荻窪駅周辺

【現状と課題】

○区営自転車駐車場及び民営自転車駐車場が整備され、通勤通学の自転車は、概ね区営及び民営の自転車駐車場に収容されています。しかし、駅周辺の一部に買い物客の放置自転車が目立つ状況があります。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

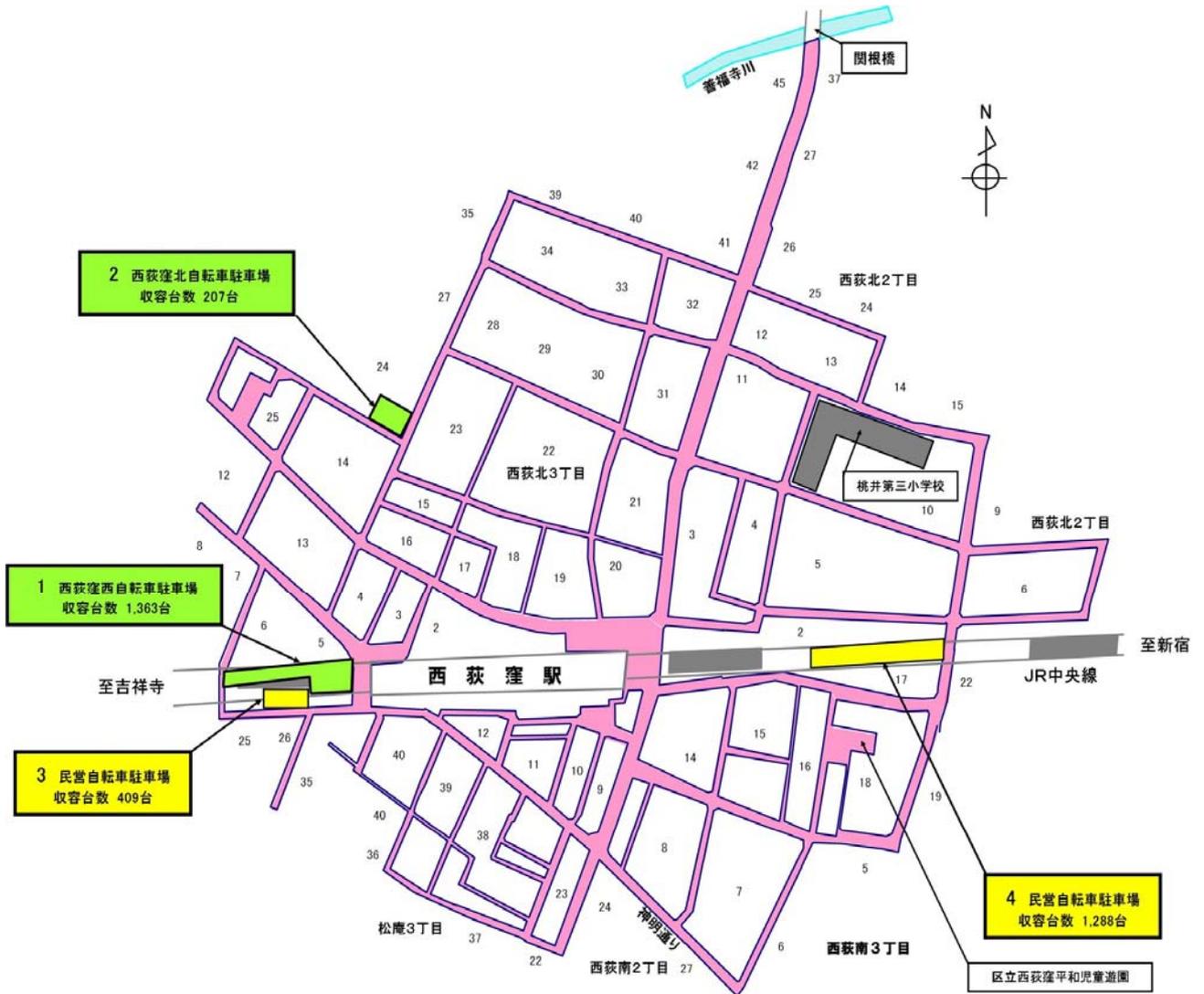
乗降客数(1日平均)	80,744 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	3,206 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	1,570 台
民営自転車駐車場収容台数	1,697 台
定期利用申請待機者(予測値)	152 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	西荻窪西自転車駐車場	1,363 台	区立	高架下	西 220 m	1,687 台	123.8%
2	西荻窪北自転車駐車場	207 台	区立	民有地	北西 250 m	207 台	100.0%
3	民営自転車駐車場	409 台	民間	高架下	東 220 m	321 台	78.5%
4	民営自転車駐車場	1,288 台	民間	高架下	東 200 m	904 台	70.2%
計		3,267 台				3,119 台	95.5%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	207 台	/	/	/
高架下	3,060 台			
南側	0 台			
駅全体	3,267 台	3,358 台	▲ 91 台	91 台



- 凡例**
- 自転車放置禁止区域
 - 有料制自転車駐車場
 - 民営自転車駐車場
 - 丁目の境界線

丸ノ内線 東高円寺駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりました。青梅街道の歩道や商店街に、買い物客等の放置自転車が少し見られますが大きな集積はありません。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

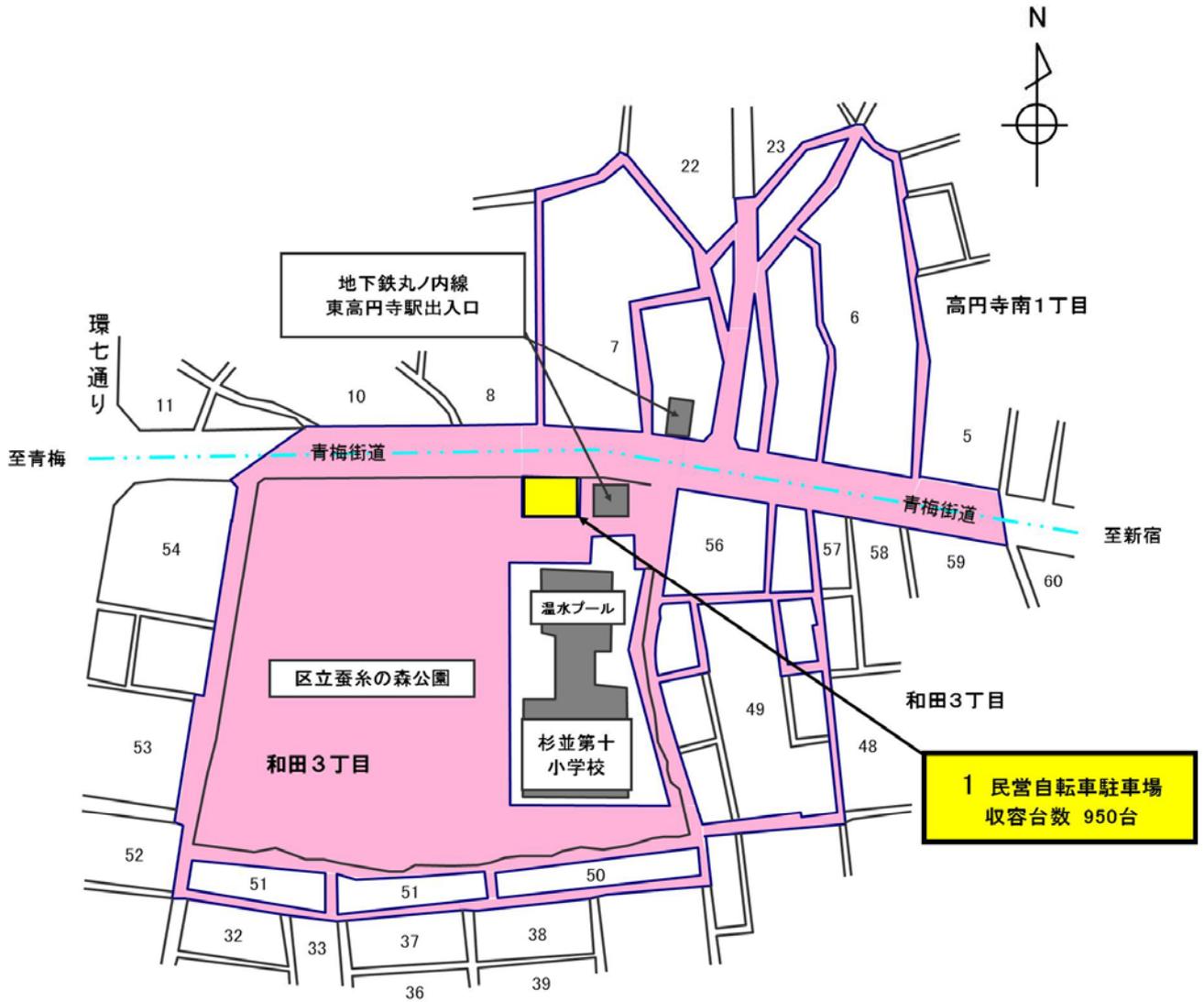
乗降客数(1日平均)	30,780 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	815 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	0 台
民営自転車駐車場収容台数	950 台
定期利用申請待機者(予測値)	0 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	民営自転車駐車場	950 台	区立民営	区有地	南西 40 m	788 台	82.9%
計		950 台				788 台	82.9%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	0 台			
南側	950 台			
駅全体	950 台	815 台	135 台	0 台



凡例	
	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

丸ノ内線 新高円寺駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりました。しかし、青梅街道の歩道に昼から午後にかけて買い物客等の放置自転車が目立ちます。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

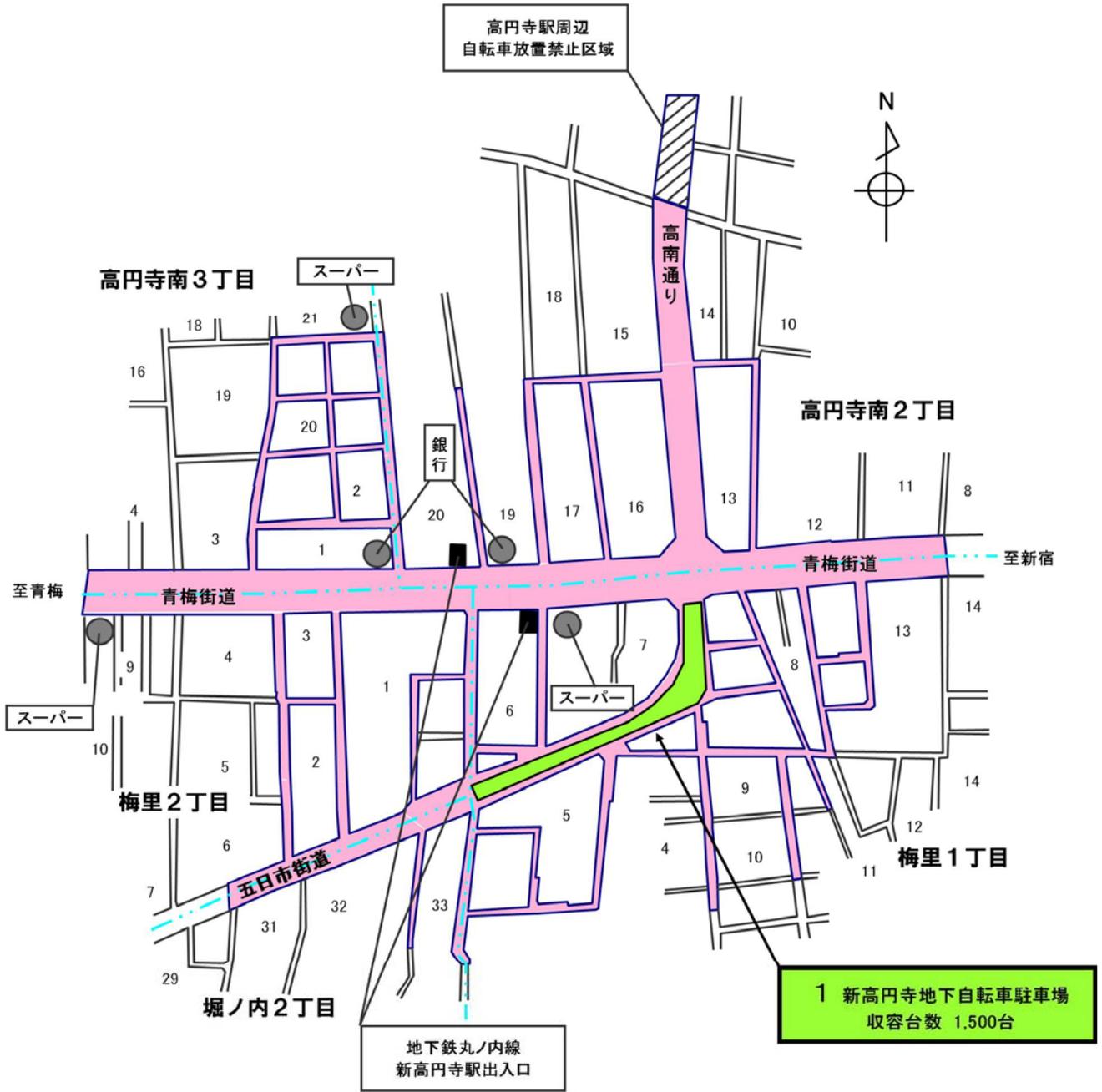
乗降客数(1日平均)	32,918 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	1,014 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	1,500 台
民営自転車駐車場収容台数	0 台
定期利用申請待機者(予測値)	0 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	新高円寺地下自転車駐車場	1,500 台	区立	都・区	南東 80 m	949 台	63.3%
計		1,500 台				949 台	63.3%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	0 台			
南側	1,500 台			
駅全体	1,500 台	1,014 台	486 台	0 台



丸ノ内線 南阿佐ヶ谷駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場の整備に伴い、通勤通学のため自転車は、概ね区営及び民営の自転車駐車場に収容されているものと考えられます。一方、商店街の一部や青梅街道の歩道に、買い物客等による自転車放置により、歩行者の通行の支障となるだけでなく、車両の通行の妨げとなっている箇所があります。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

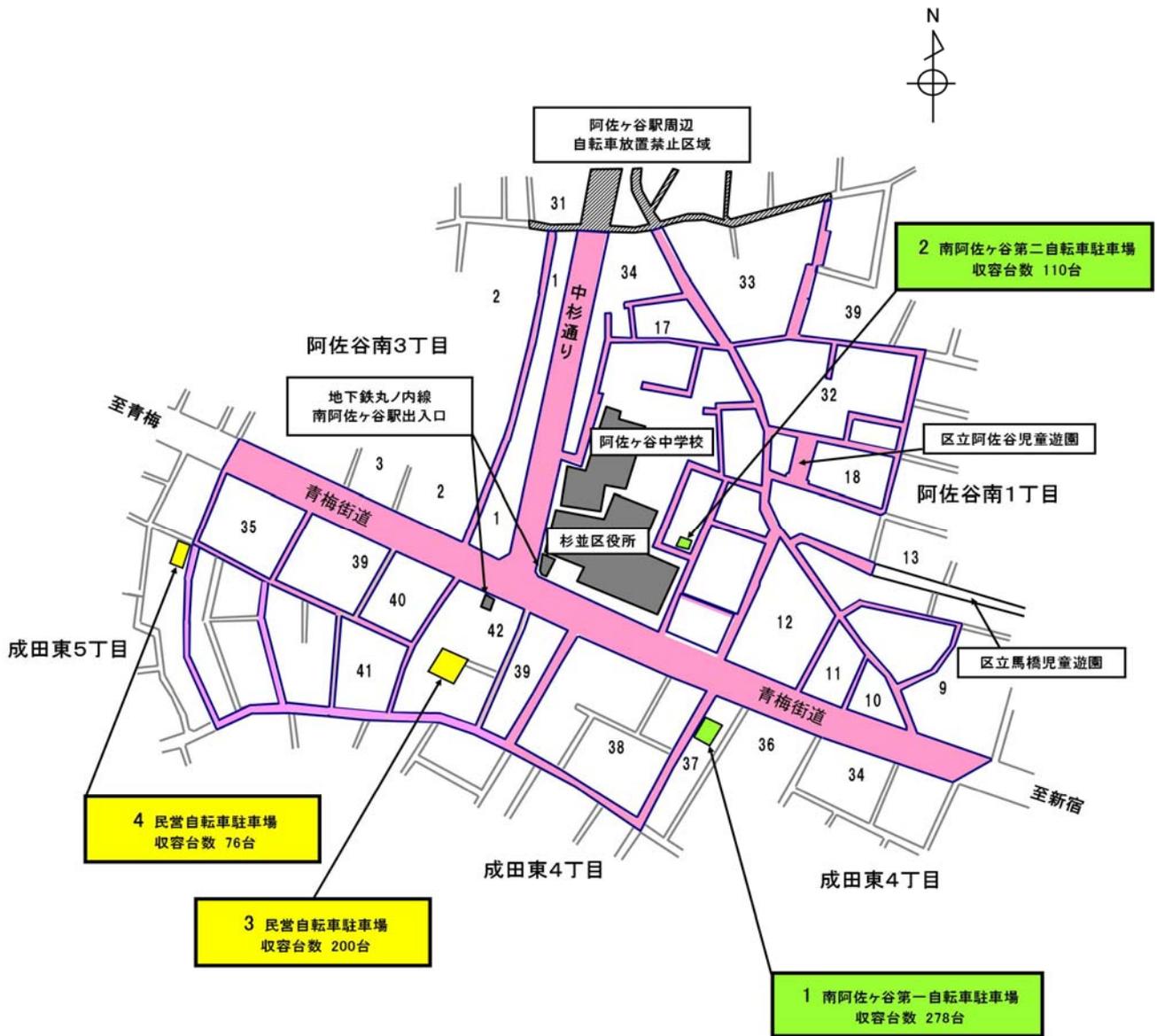
乗降客数(1日平均)	21,727 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	883 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	388 台
民営自転車駐車場収容台数	276 台
定期利用申請待機者(予測値)	68 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	南阿佐ヶ谷第一自転車駐車場	278 台	区立	区有地	南東 200 m	346 台	124.5%
2	南阿佐ヶ谷第二自転車駐車場	110 台	区立	区有地	北東 150 m	126 台	114.5%
3	民営自転車駐車場	200 台	民間	民有地	南 100 m	182 台	91.0%
4	民営自転車駐車場	76 台	民間	民有地	南西 260 m	52 台	68.4%
計		664 台				706 台	106.3%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	110 台			
南側	554 台			
駅全体	664 台	951 台	▲ 287 台	287 台



凡例	
	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

丸ノ内線 方南町駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりましたが、商店街や大規模店舗周辺で、昼から午後にかけて買い物客等の自転車が目立ちます。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

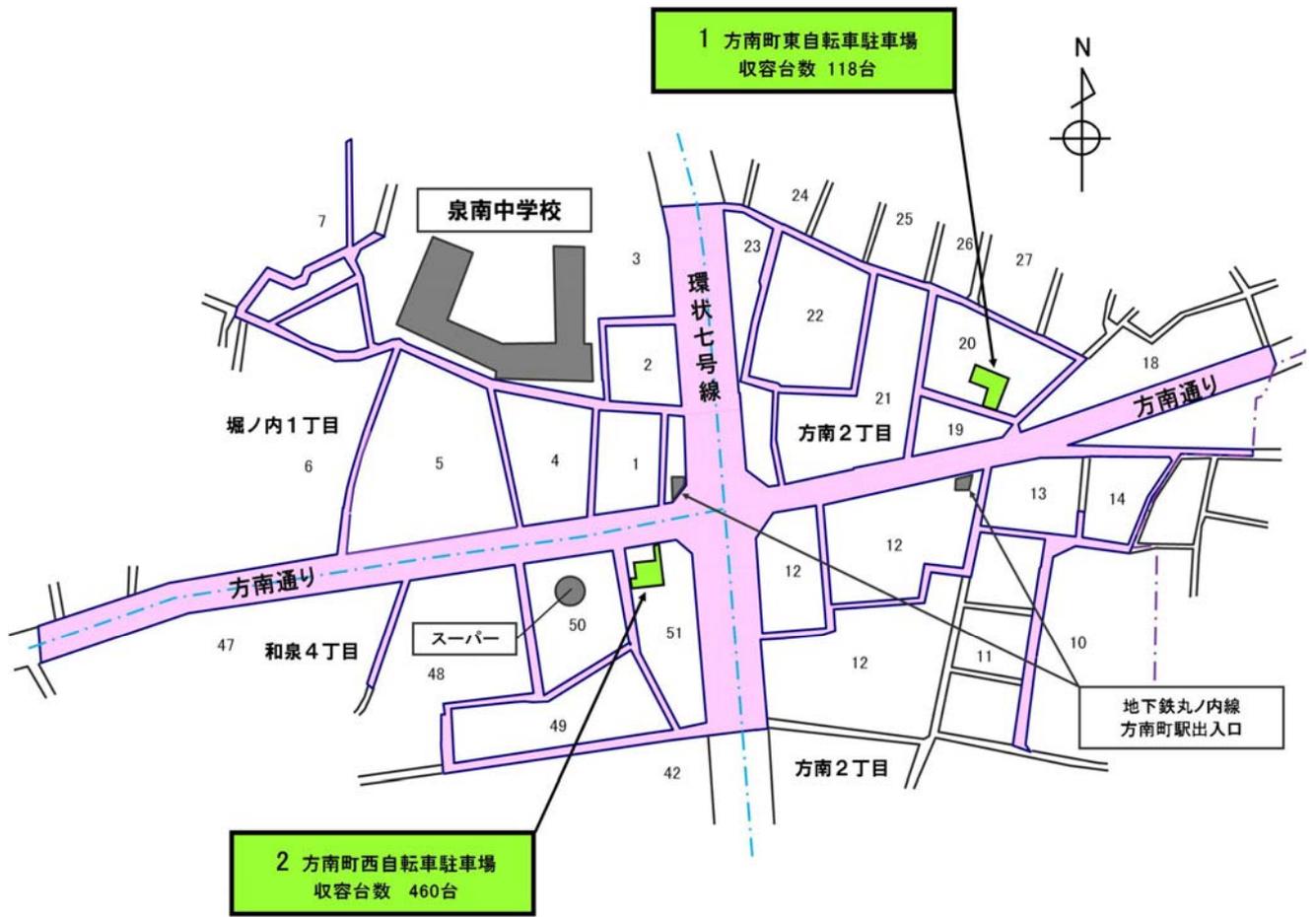
乗降客数(1日平均)	31,360 人
自転車乗入れ台数(ピーク時)	545 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	578 台
民営自転車駐車場収容台数	0 台
定期利用申請待機者(予測値)	2 人

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	方南町東自転車駐車場	118 台	区立	民有地	北東 200 m	104 台	88.1%
2	方南町西自転車駐車場	460 台	区立	民有地	南西 50 m	370 台	80.4%
計		578 台				474 台	82.0%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
東側	118 台			
西側	460 台			
駅全体	578 台	547 台	31 台	0 台



凡例

	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

京王井の頭線 永福町駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりますが、一方、商店街の一部や井の頭通りの歩道に、買い物客等による自転車放置が目立ちます。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

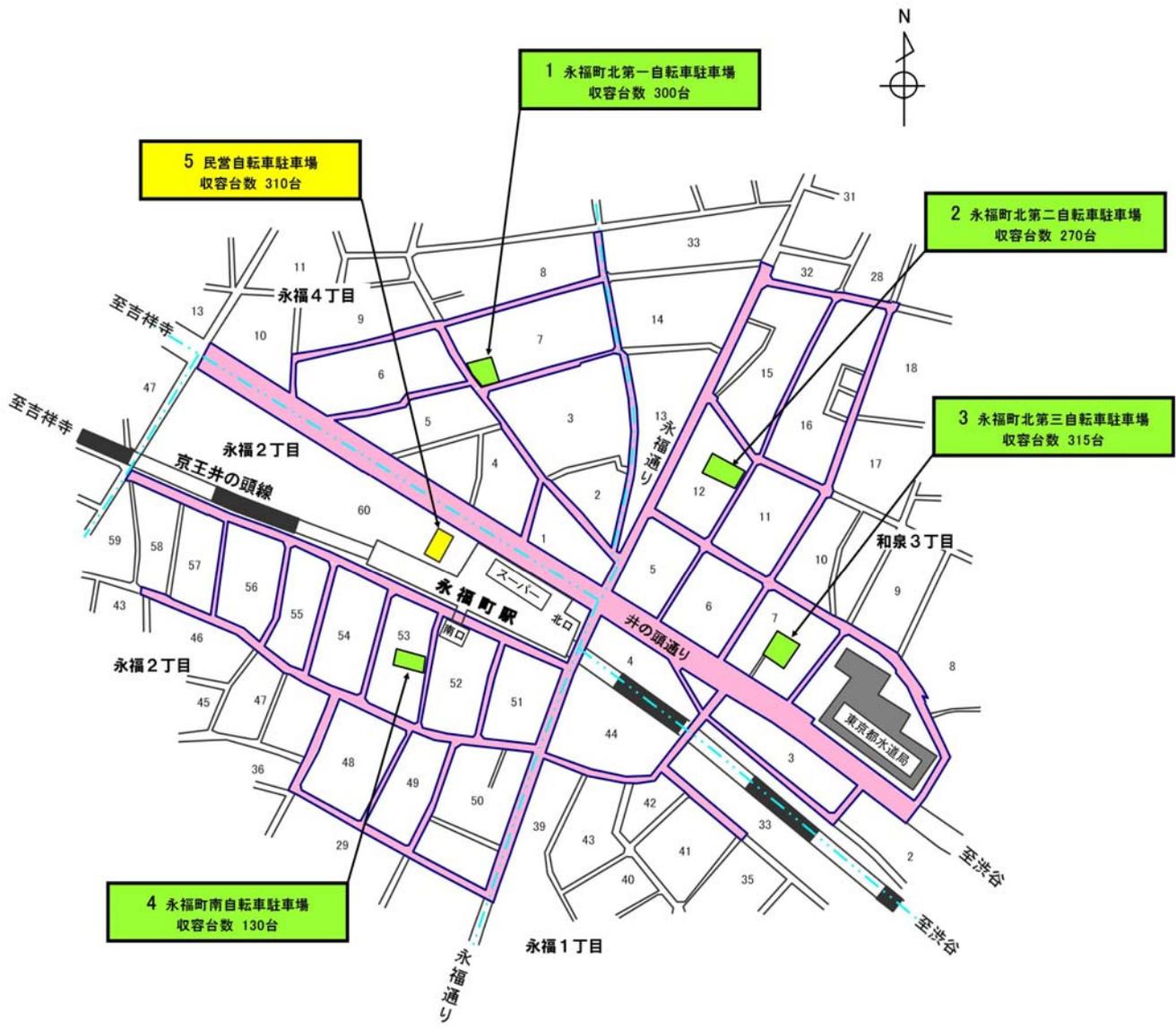
乗降客数(1日平均)	29,340 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	1,213 台	1044	169
区立有料制自転車駐車場収容台数	1,015 台	885	130
民営自転車駐車場収容台数	310 台	310	0
定期利用申請待機者(予測値)	19 人	0	19

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	永福町北第一自転車駐車場	300 台	区立	区有地	北西 220 m	299 台	99.7%
2	永福町北第二自転車駐車場	270 台	区立	民有地	北東 200 m	276 台	102.2%
3	永福町北第三自転車駐車場	315 台	区立	民有地	北東 180 m	239 台	75.9%
4	永福町南自転車駐車場	130 台	区立	民有地	南 50 m	163 台	125.4%
5	民営自転車駐車場	310 台	民間	民有地	北西 90 m	147 台	47.4%
計		1,325 台				1,124 台	84.8%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	1,195 台	1,044 台	151 台	0 台
南側	130 台	188 台	▲ 58 台	58 台
駅全体	1,325 台	1,232 台	93 台	58 台



凡例	
	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

京王井の頭線 西永福駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車がなく、やむを得ず道路上に設置した登録制自転車置場に自転車を収容しています。道路上に収容する自転車台数は、ピーク時500台以上になり、歩行者や車両の通行の支障となっています。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

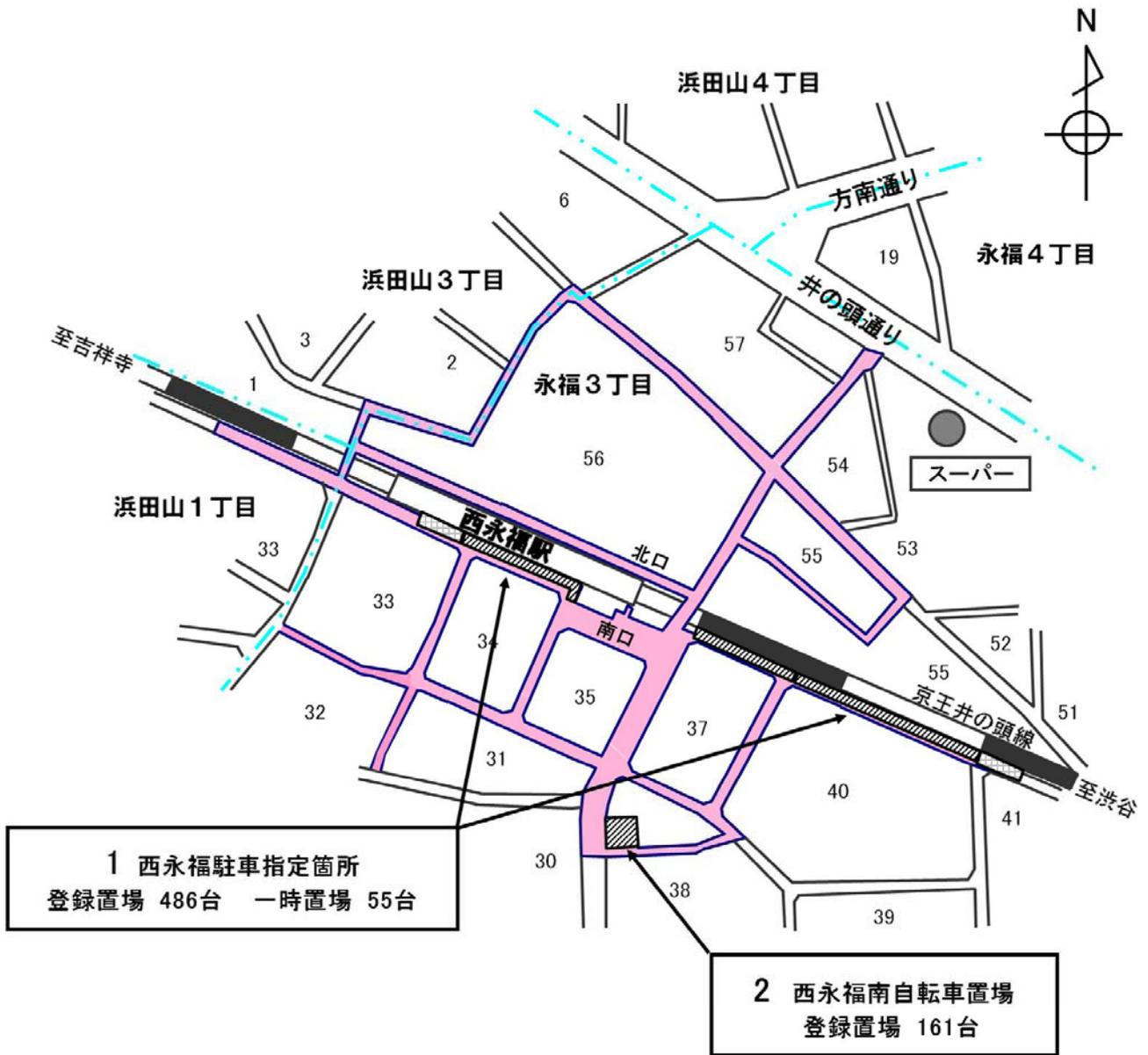
乗降客数(1日平均)	18,620 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	754 台	81	673
区立有料制自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
区立登録制自転車置場収容台数	702 台	0	702
民営自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	西永福駐車指定箇所 A・B1・B2	541 台	区立	区有地(区道)	南 40/30/70 m	528 台	97.6%
2	西永福南自転車置場 C	161 台	区立	区有地	南 90 m	125 台	77.6%
計		702 台				653 台	93.0%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	0 台	57 台	▲ 57 台	57 台
南側	0 台	471 台	▲ 471 台	471 台
駅全体	0 台	528 台	▲ 528 台	528 台



京王井の頭線 浜田山駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりました。また、大規模店舗周辺では附置義務駐車場の整備により買い物の際の自転車駐車場利用が進んだこともあり、商店街に買い物客等の放置自転車が少し見られますが大きな集積はありません。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

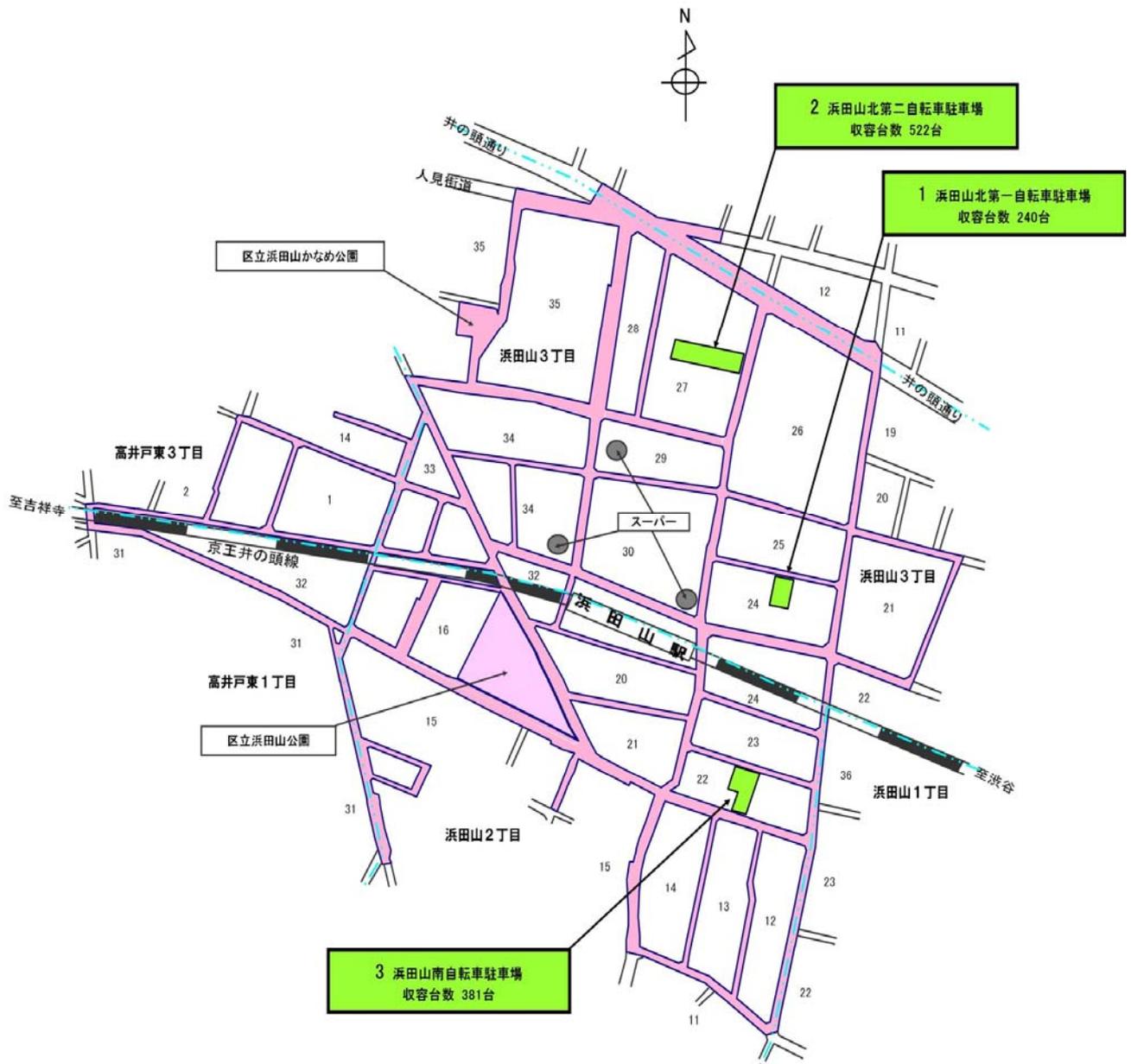
乗降客数(1日平均)	28,285 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	889 台	715	174
区立有料制自転車駐車場収容台数	1,143 台	762	381
民営自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	浜田山北第一自転車駐車場	240 台	区立	区有地	北東 200 m	236 台	98.3%
2	浜田山北第二自転車駐車場	522 台	区立	民有地	北東 280 m	365 台	69.9%
3	浜田山南自転車駐車場	381 台	区立	民有地	南東 270 m	169 台	44.4%
計		1,143 台				770 台	67.4%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	762 台	715 台	47 台	0 台
南側	381 台	174 台	207 台	0 台
駅全体	1,143 台	889 台	254 台	0 台



凡例	
	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

京王井の頭線 高井戸駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりますが、一方、大型店舗前の歩道に、買い物客等による自転車放置が目立ちます。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

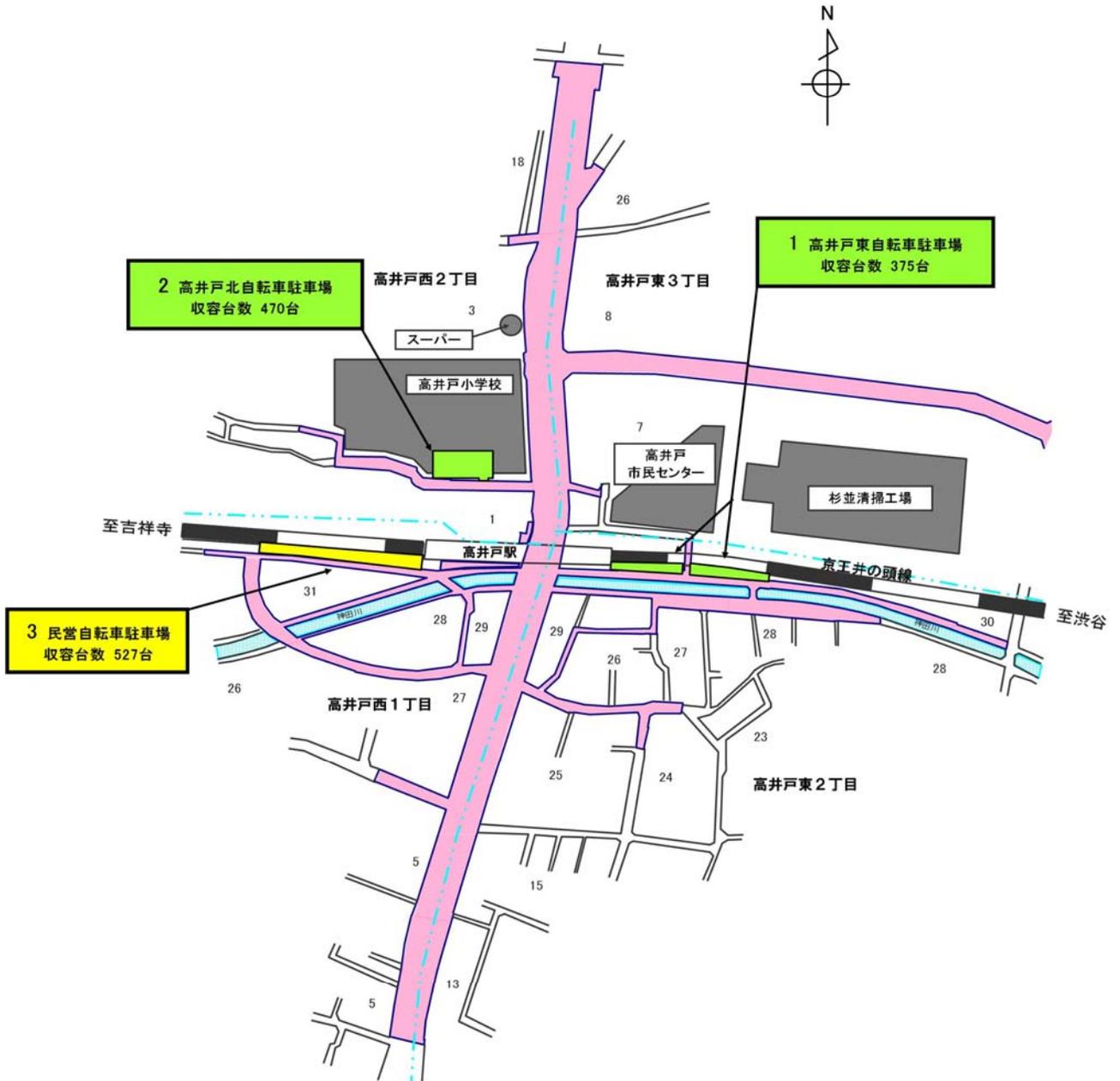
乗降客数(1日平均)	41,984 人	東側	西側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	1,277 台	353	924
区立有料制自転車駐車場収容台数	845 台	375	470
民営自転車駐車場収容台数	527 台	0	527
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

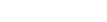
【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	高井戸東自転車駐車場	375 台	区立	高架下	南東 100 m	342 台	91.2%
2	高井戸北自転車駐車場	470 台	区立	国・区	北西 150 m	381 台	81.1%
3	民営自転車駐車場	527 台	民間	民有地	南西 70 m	502 台	95.3%
計		1,372 台				1,225 台	89.3%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
東側	375 台	353 台	22 台	0 台
西側	997 台	924 台	73 台	0 台
駅全体	1,372 台	1,277 台	95 台	0 台



凡例	
	自転車放置禁止区域
	有料制自転車駐車場
	民営自転車駐車場
	丁目の境界線

京王井の頭線 富士見ヶ丘駅周辺

【現状と課題】

○路外及び歩行者自転車専用道路に、登録制自転車置場を設置し自転車を収容しています。道路上に収容する自転車台数は、ピーク時300台以上になり、歩行者等の通行の支障となっています。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

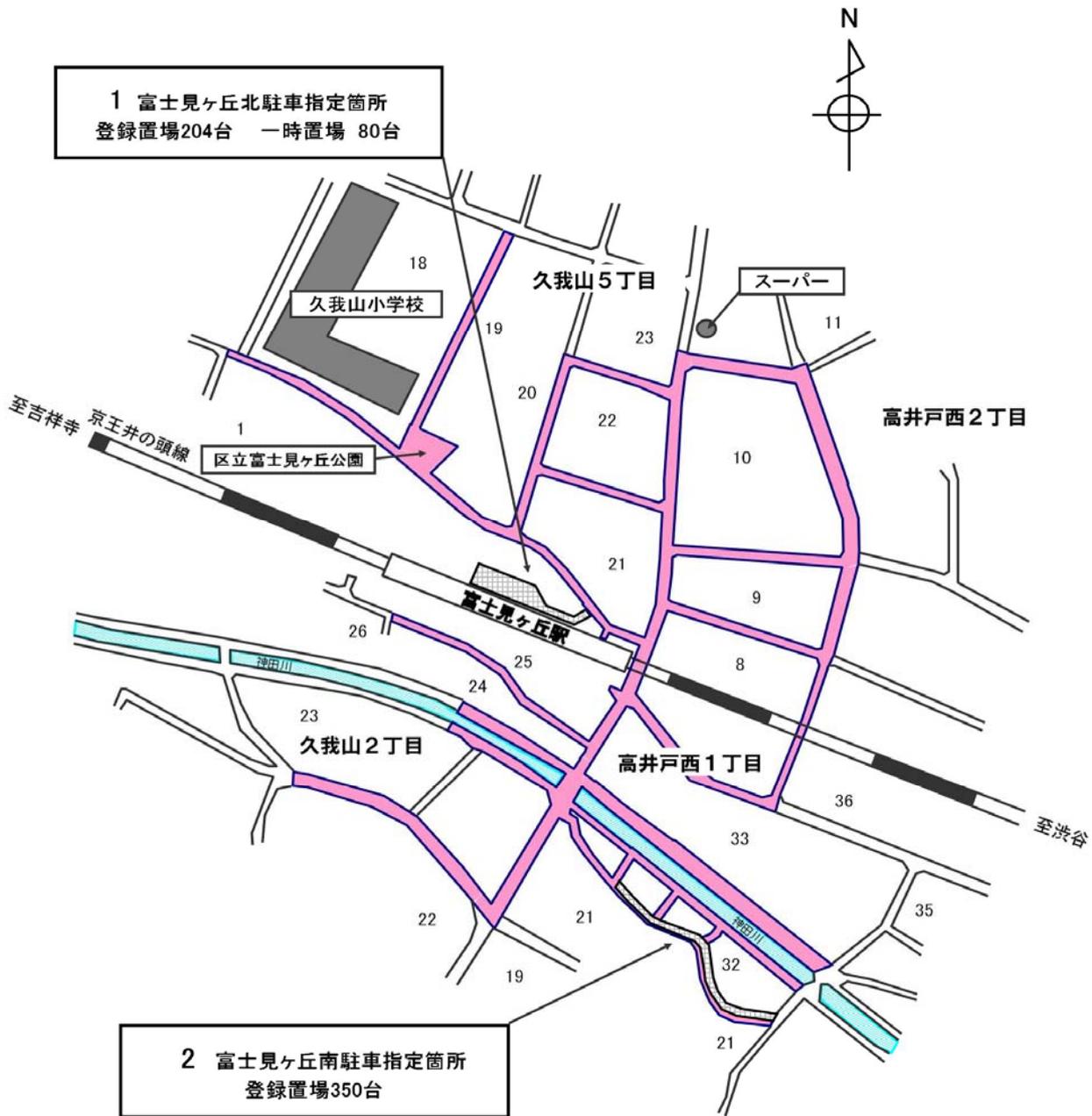
乗降客数(1日平均)	13,468 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	681 台	352	329
区立有料制自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
区立登録制自転車置場収容台数	634 台	284	350
民営自転車駐車場収容台数	0 台	0	0
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	富士見ヶ丘北駐車指定箇所	284 台	区立	区・民	北西 60 m	346 台	121.8%
2	富士見ヶ丘南駐車指定箇所	350 台	区立	区有地(区道)	南東 80 m	324 台	92.6%
計		634 台				670 台	105.7%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	284 台	246 台	38 台	0 台
南側	350 台	230 台	120 台	0 台
駅全体	634 台	476 台	158 台	0 台



凡例

- 自転車放置禁止区域
- 登録制自転車置場
- 丁目の境界線

京王井の頭線 久我山駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりますが、一方、商店街に買い物客等の放置自転車が少し見られますが、大きな集積はありません。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

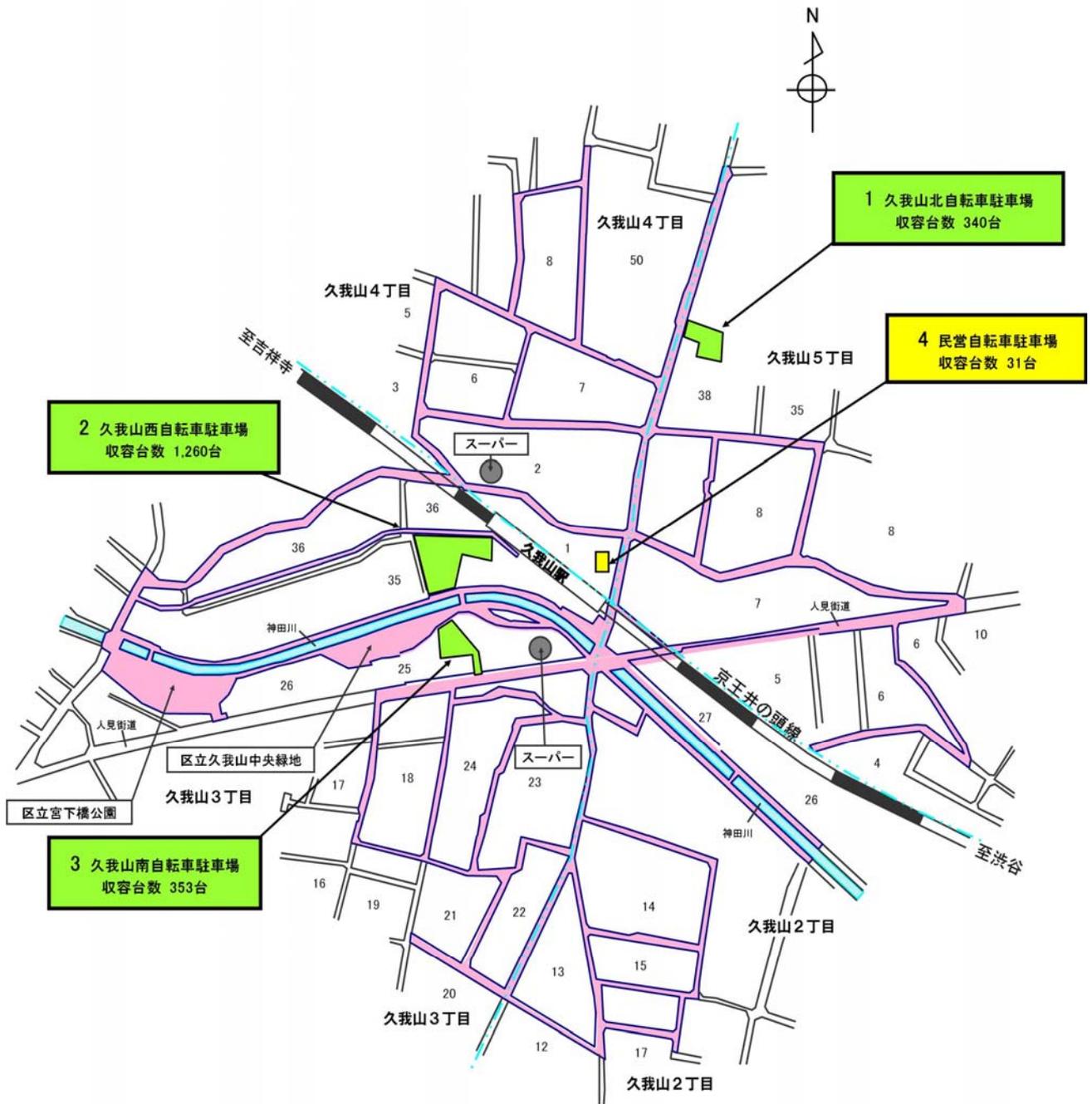
乗降客数(1日平均)	36,850 人	北側	南側
自転車乗入れ台数(ピーク時)	1,596 台	328	1268
区立有料制自転車駐車場収容台数	1,953 台	340	1613
民営自転車駐車場収容台数	31 台	31	0
定期利用申請待機者(予測値)	0 人	0	0

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	久我山北自転車駐車場	340 台	区立	区有地	北東 190 m	277 台	81.5%
2	久我山西自転車駐車場	1,260 台	区立	区有地	南西 100 m	1,008 台	80.0%
3	久我山南自転車駐車場	353 台	区立	区有地	南西 120 m	253 台	71.7%
4	民営自転車駐車場	31 台	民間	民有地	北 20 m	31 台	100.0%
計		1,984 台				1,569 台	79.1%

【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	371 台	328 台	43 台	0 台
南側	1,613 台	1,268 台	345 台	0 台
駅全体	1,984 台	1,596 台	388 台	0 台



京王線 八幡山駅周辺

【現状と課題】

○自転車駐車場整備に伴い通勤通学の自転車の放置はほとんどなくなりますが、一方、商店街に買い物客等の放置自転車が少し見られますが、大きな集積はありません。

【駅周辺の自転車利用状況と自転車駐車場整備状況】

乗降客数(1日平均)	39,753 人
自転車乗入れ台数(ピーク時) 杉並区域	376 台
自転車乗入れ台数 世田谷区域	727 台
区立有料制自転車駐車場収容台数	0 台
民営自転車駐車場収容台数 杉並区域	386 台
世田谷区自転車駐車場収容台数	891 台
民営自転車駐車場収容台数 世田谷区域	143 台
定期利用申請待機者(予測値)	— 人

※世田谷区域の自転車乗入れ台数は「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」の数値を使用。

【自転車駐車場の現状】

自転車駐車場名		収容台数	設置	敷地	駅からの距離	ピーク時 利用台数	ピーク時 利用率
1	民営自転車駐車場	386 台	民間	高架下	西 100 m	349 台	90.4%
2	世田谷区自転車駐車場	891 台	世田谷区	—	北 300 m	—	—
3	民営自転車駐車場	143 台	民間	高架下	東 300 m	—	—
計		1,420 台				349 台	24.6%

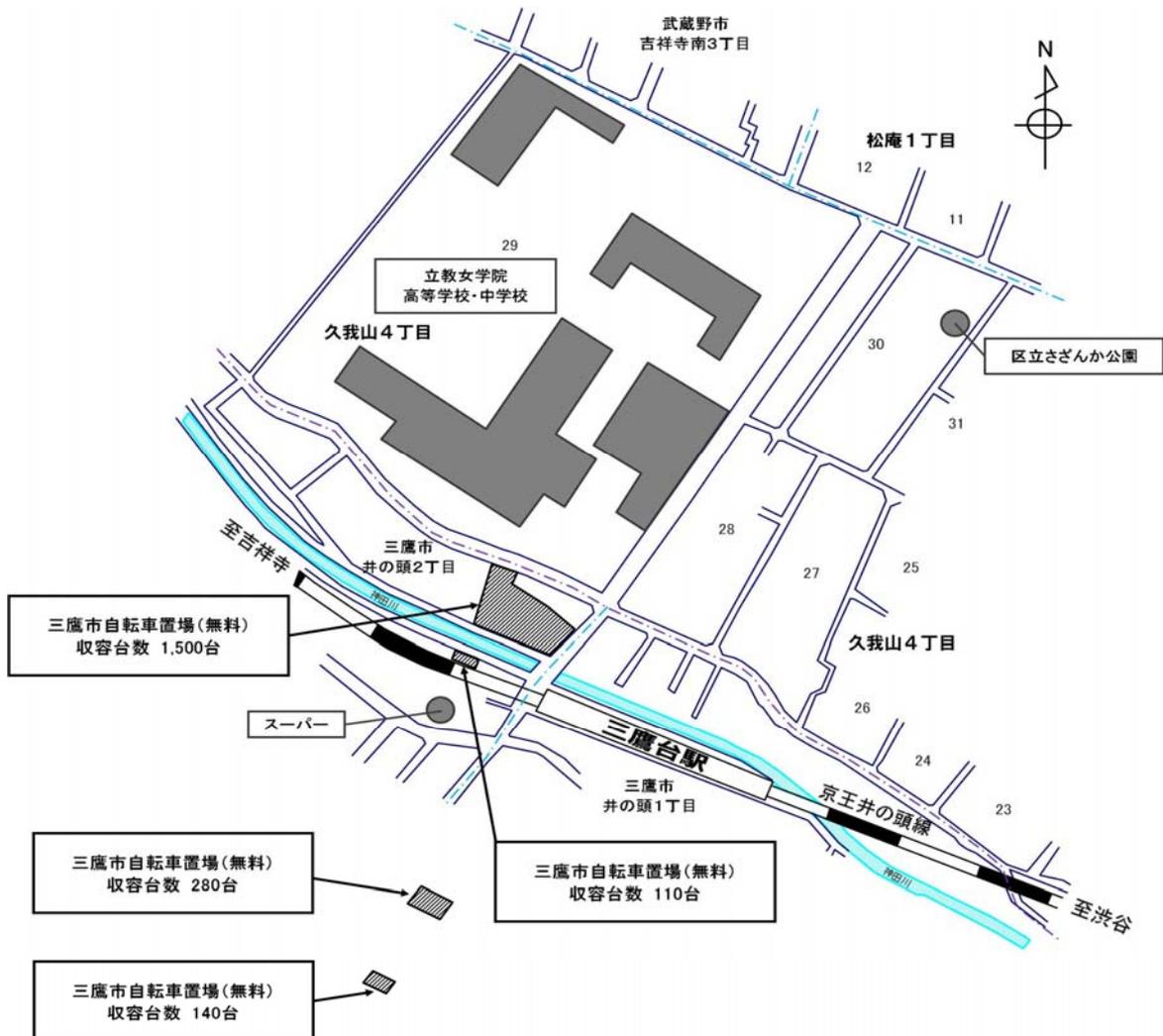
【必要整備台数】

	現在収容台数 (A)	目標収容台数 (B)	差異 (A) - (B)	必要整備台数
北側	891 台	/	/	/
高架下	529 台			
南側	0 台			
駅全体	1,420 台	1,103 台	317 台	0 台

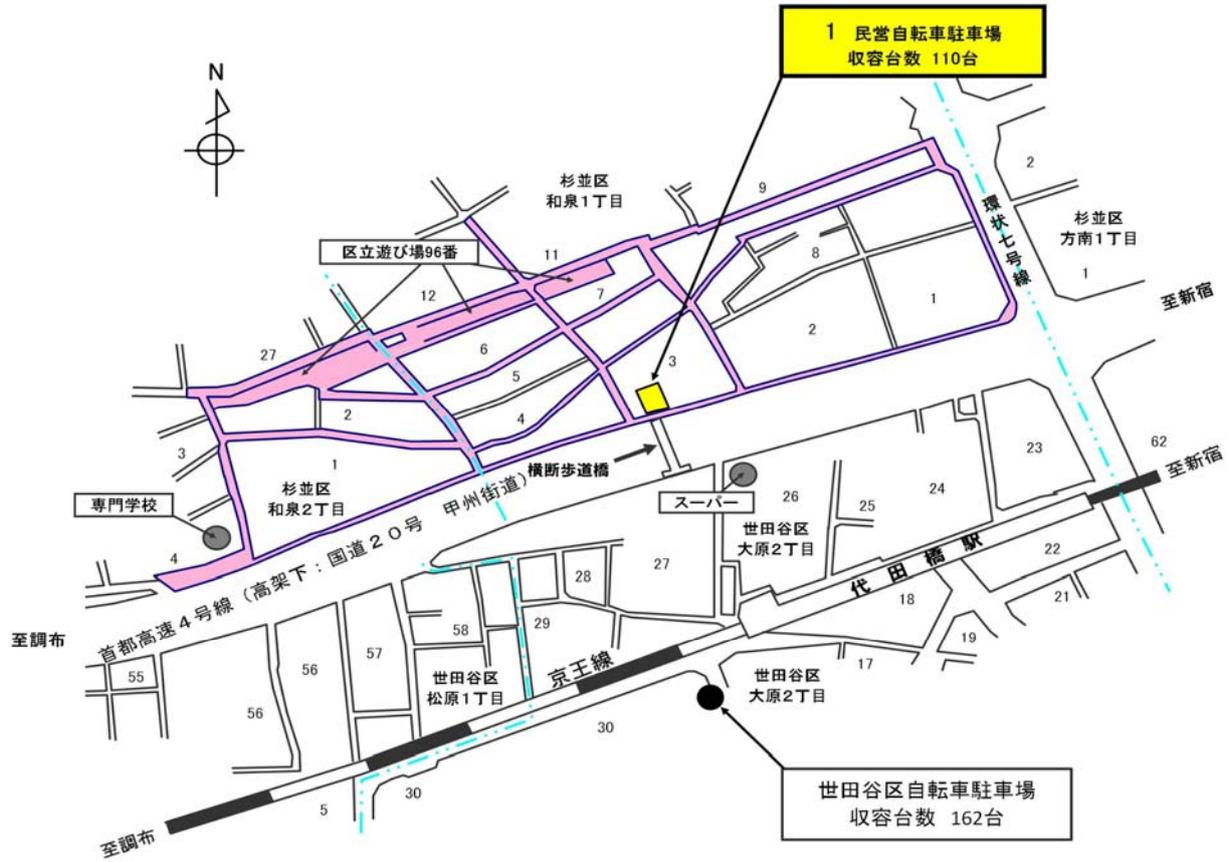
丸ノ内線 中野富士見町駅周辺



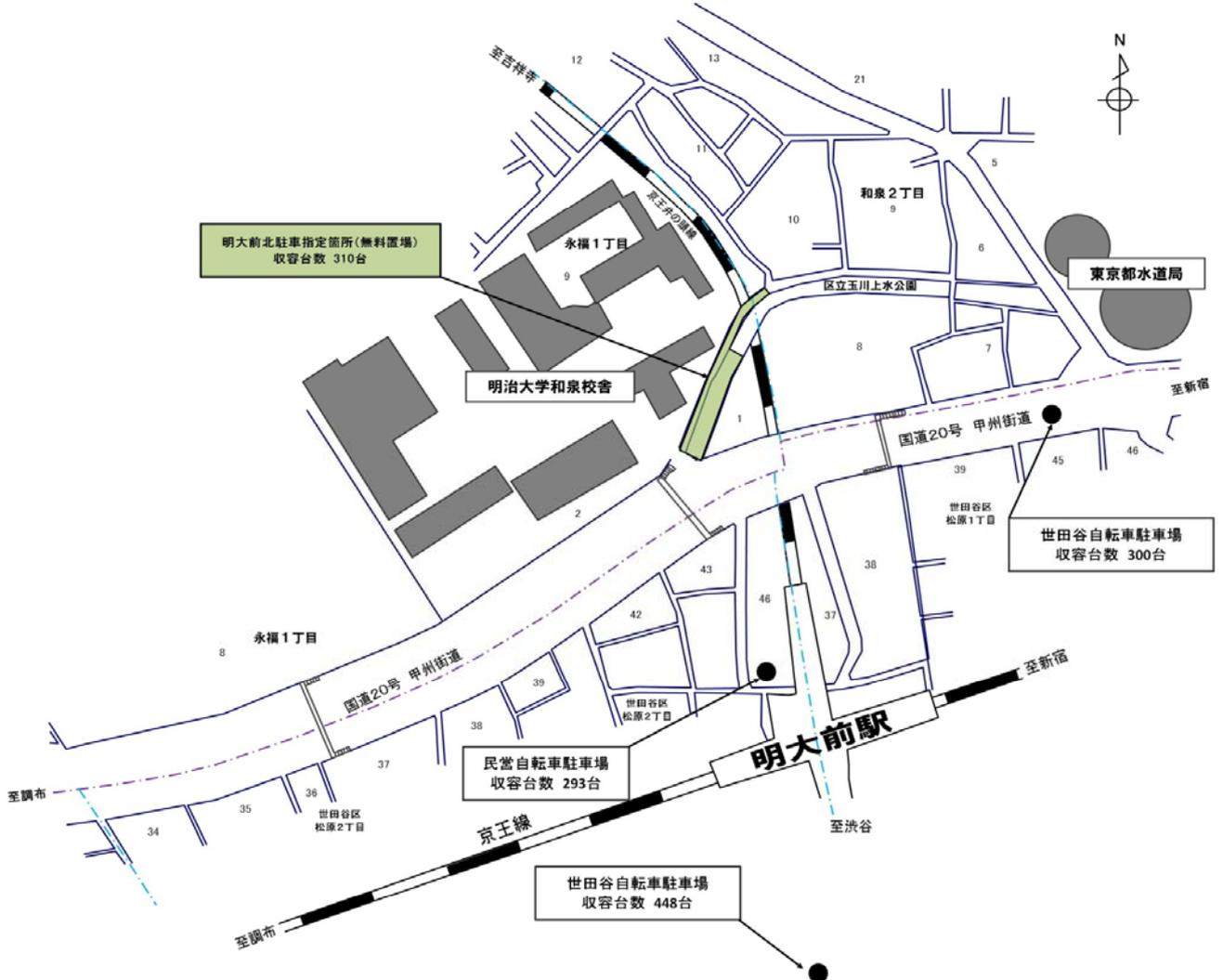
京王井の頭線 三鷹台駅周辺



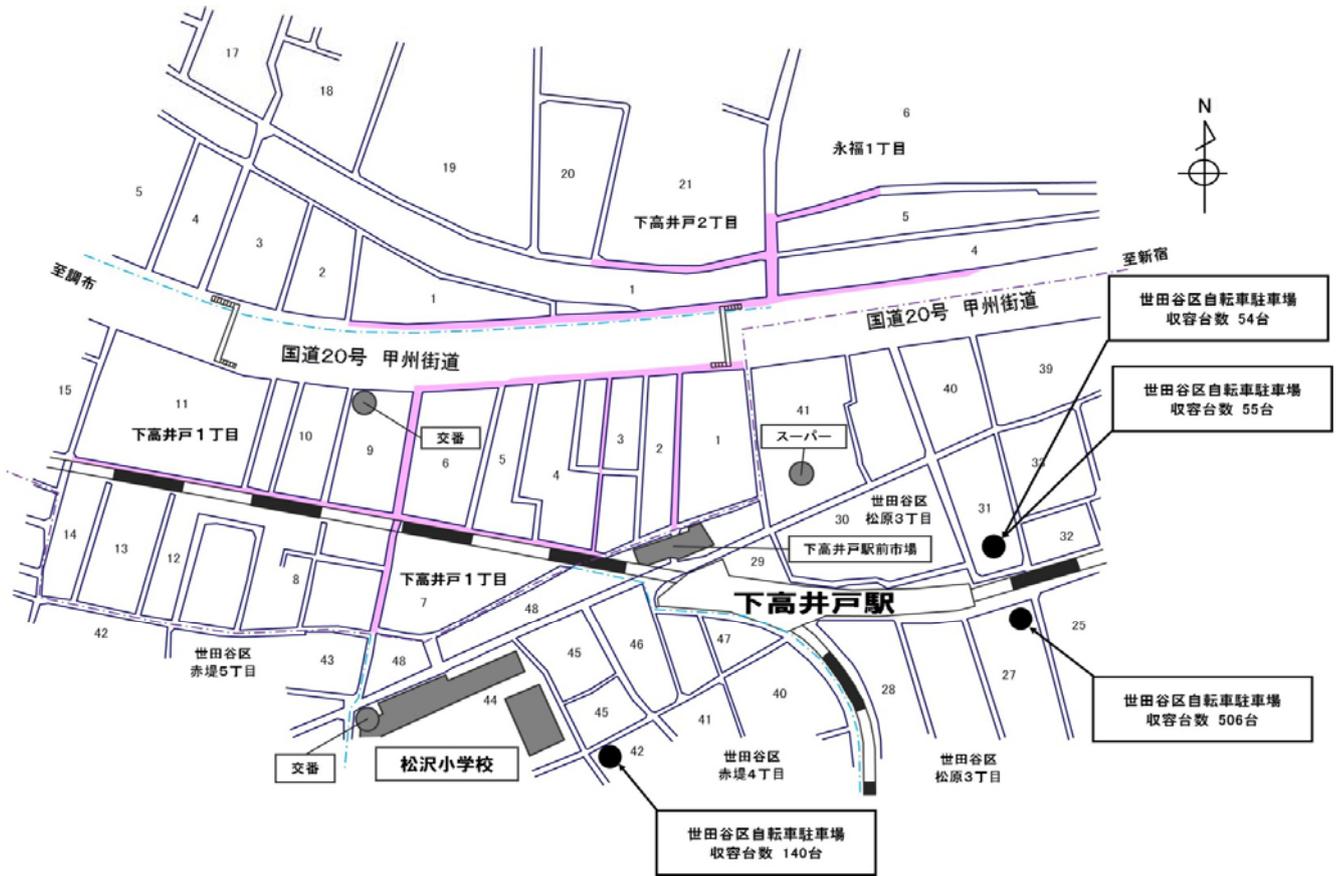
京王線 代田橋駅周辺



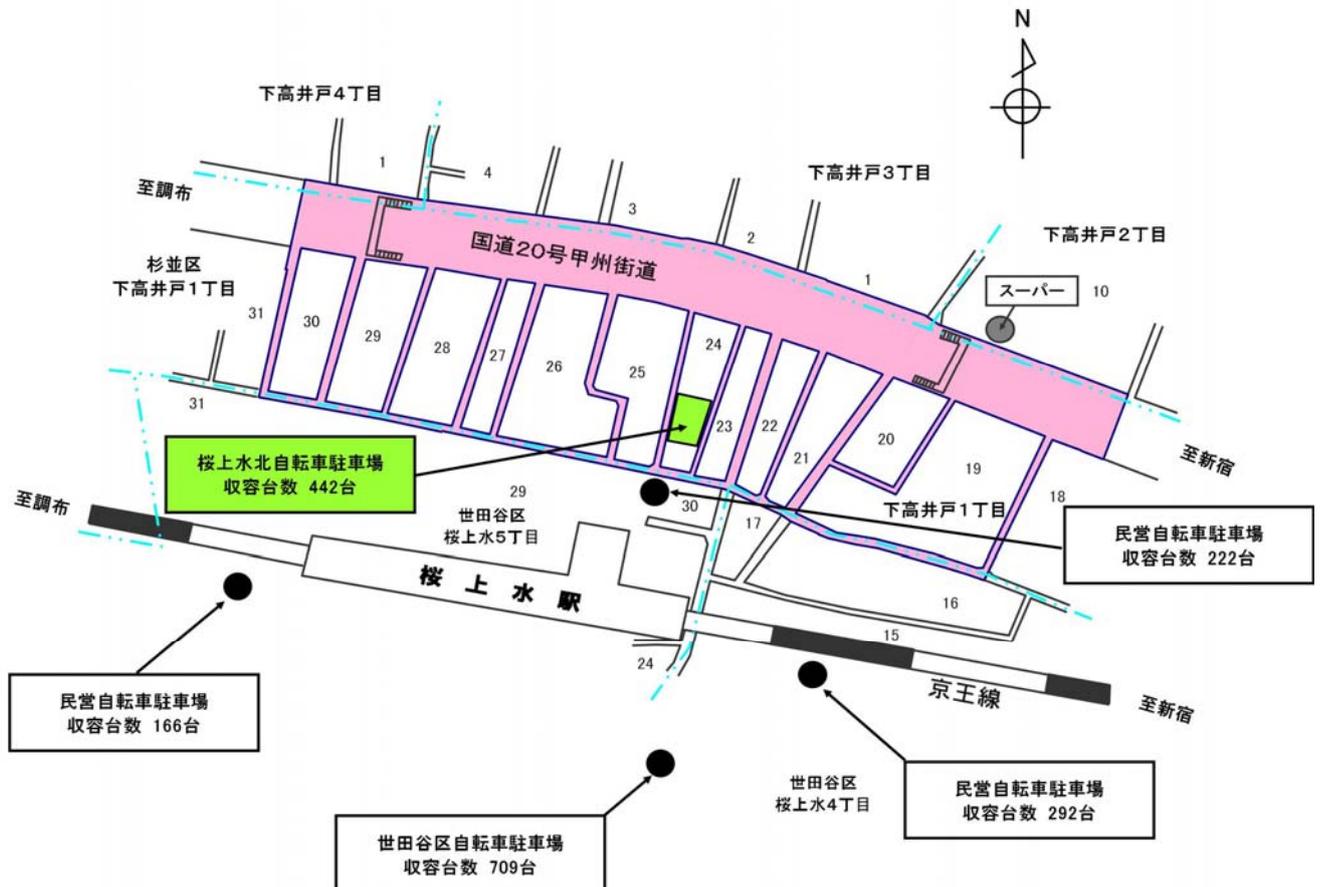
京王線 明大前駅周辺



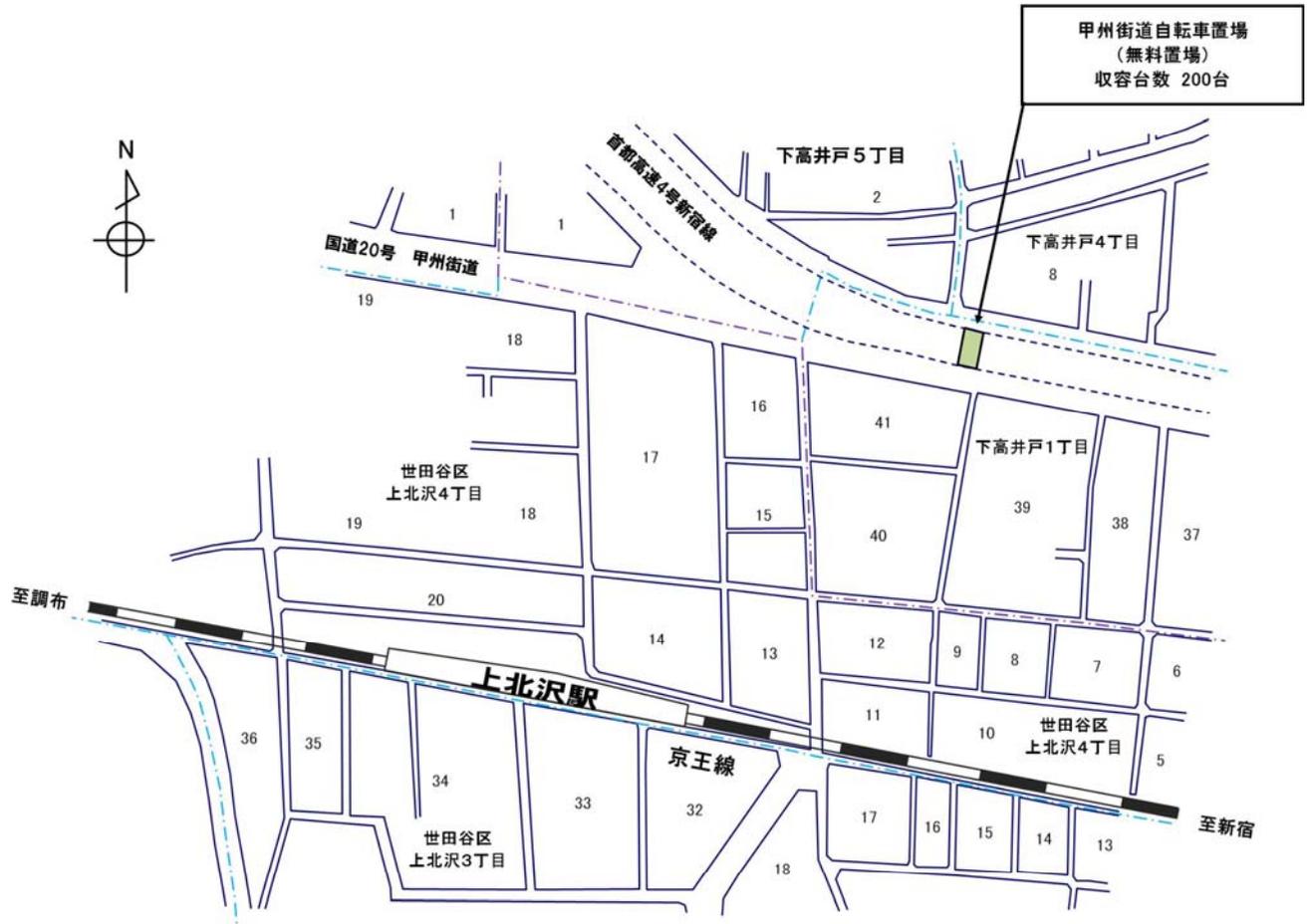
京王線 下高井戸駅周辺



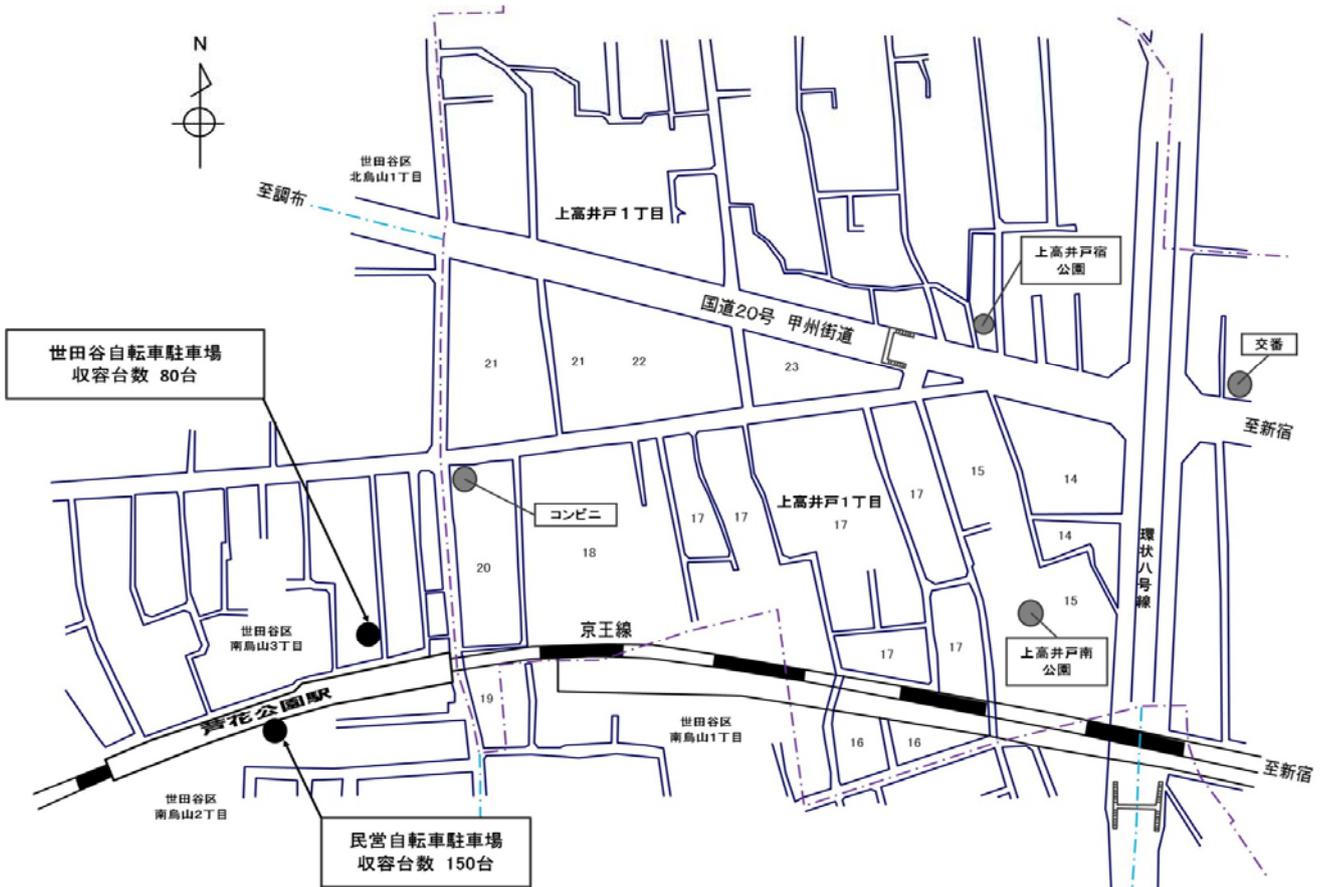
京王線 桜上水駅周辺



京王線 上北沢駅周辺



京王線 芦花公園駅周辺



道路交通法

1 . 車道通行の原則

(自転車の走行は原則 車道左側で例外は歩道通行可を除く)

第 1 7 条 1 及び 4 項、第 1 8 条 1 項

罰則 3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

2 . 歩道における通行方法

(歩行者の通行を妨げる場合、一時停止しなければならない)

第 6 3 条 4 - 第 2 項

2 万円以下の罰金又は科料

3 . 交差点での通行

(信号機の信号に従わなければならない)

第 7 条

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

4 . 安全運転の義務

(他人に危害を及ぼさない速度と方法での運転)

第 7 0 条

3 ヶ月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金

5 . 夜間、前照灯及び尾灯の点灯

(無灯火走行ではいけない)

第52条1項 第63条の9

5万円以下の罰金

6 . 酒気帯び運転の禁止

(酒気を帯びて自転車を運転してはならない)

第65条1項

5年以下の懲役又は100万円以下の罰金

酒に酔った状態で運転した場合

7 . 2人乗りの禁止

(自転車の2人乗りは、原則禁止)

第55条1項、第57条2項

5万円以下の罰金又は科料

8 . 並進禁止

(「並進可」以外では、並んで走ってはならない)

第19条

2万円以下の罰金又は科料

交通安全教育指針について(抜粋)

1 趣旨及び目的

平成9年の道路交通法改正により、民間の交通安全教育指導者が効果的かつ適切な交通安全教育を行うことができるようにし、及び都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、国家公安委員会は、交通安全教育に関する指針(以下「交通安全教育指針」という。)を作成し、公表することとされた(道路交通法108条の28)。

交通安全教育指針は、交通安全教育を効果的かつ適切行うための手引となるものであり、その活用により、道路を通行する者が、交通安全教育に係る学習の機会を通じて、適正な交通の方法等を自主的に習得する意欲を高めるとともに、交通安全教育の段階的かつ体系的な実施を図ることを目的とするものである。

2 構成

交通安全教育指針の構成については以下のとおりである。

第1章 交通安全教育を行う者の基本的な心構え

第2章 交通安全教育の内容及び方法

第1節 幼児に対する交通安全教育

第2節 児童に対する交通安全教育

第3節 中学生に対する交通安全教育

第4節 高校生に対する交通安全教育

第5節 成人に対する交通安全教育

第6節 高齢者に対する交通安全教育

3 効果

今後、都道府県公安委員会、安全運転管理者、地域交通安全活動推進委員及び民間団体、市町村等において交通安全教育を行う者が、この交通安全教育指針を活用して交通安全教育を実施することにより、我が国の交通安全教育の段階的で体系的な実施が図られることとなる。

各年代の交通安全教育の要点

交通安全教育指針は、道路を通行する者の年齢若しくは通行の態様又は業務に関し通行する場合にあってはその業務の態様に応じて、段階的かつ体系的な交通安全教育を実施することができるように、交通安全教育の内容及び方法に関し必要な事項を定めたものである。

交通安全教育指針によって示されることとなる各年代の交通安全教育の要点は、以下のとおりである。

1 幼児に対する交通安全教育

歩行者としての初歩的な心得を習得させるとともに、成長に伴い様々な態様で道路を通行する際の基礎となる安全に道路を通行する意識を養う。あわせて、保護者が幼児に対して適切な交通安全教育を行うことができるようにする。

2 児童に対する交通安全教育

歩行者又は自転車の利用者として、保護者から離れても、自ら判断して安全に道路を通行できるようにするために必要な技能及び知識を習得させる。

3 中学生に対する交通安全教育

歩行者又は自転車の利用者として、また、将来の運転者として道路を通行する際に、自らの安全のみならず、他の人々の安全にも配慮できるようにするため、交通社会の一員としての自覚を持たせる。

4 高校生に対する交通安全教育

歩行者又は自転車の利用者としてのみならず、二輪車の運転者としても、交通社会の一員として責任を持って行動できるようにする。

5 成人に対する交通安全教育

成人の多様な通行の態様に応じて、他の人々や社会の安全にも配慮して安全に道路を通行できるようにする。

6 高齢者に対する交通安全教育

加齢に伴う身体の機能の変化を踏まえて安全に道路を通行できるようにする。

指針に示された段階的かつ体系的な交通安全教育の例

(自転車の利用者に対する教育)

1 児童に対する交通安全教育 .

(1) 目標

基本的な交通ルール等を習得することにより、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。

(2) 内容

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。

2 中学生・高校生に対する交通安全教育

(1) 目標

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。

(2) 内容

自転車の正しい乗り方、点検整備等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。

3 高齢者に対する交通安全教育

(1) 目標

加齢に伴う身体の機能の変化が自転車の乗り方に及ぼす影響を理解させるとともに、正しい乗り方を習得させ、安全に走行することができるようにする。

(2) 内容

加齢に伴い、自転車での走行が不安定になったりすることについて理解させるとともに、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する。

交通安全杉並区宣言

近時、車両運行の急激な増加にともない、区内における交通事情は悪化の一途をたどり、事故は日とともに激増の傾向にあることは、まことに憂慮に堪えないところである。

杉並区は人命を尊重し、区民の生命財産をまもり、区内における交通事故の絶滅を期するため、これが施策を推進することを決意し、ここに交通安全都市を宣言する。

昭和40年3月31日

ご意見をお寄せください

～ 杉並区自転車利用総合計画（改定案）について～

次の1から3の該当する欄にご記入の上、ご意見をお書きください（お名前等の公表はいたしません）

1 杉並区内にお住まいの方

お名前	ご住所
-----	-----

2 杉並区内に通勤・通学されている方

お名前	ご住所
勤務先	
学校名	所在地

3 事業者の方

事業者名	
所在地	代表者名

【ご意見をご記入ください】

--

【提出方法】 ご記入後、この用紙を受け取られた窓口に直接提出していただくか、下記提出先あてに郵送またはファックスでお送りください。

期 限 平成25年11月9日（土）

提 出 先 杉並区都市整備部交通対策課自転車対策係

〒166-8570 阿佐谷南1丁目15番1号

TEL 03-3312-2111（代表）

FAX 03-5307-0689

ご意見に対する区の考え方は、広報すぎなみ、区ホームページで平成26年1月頃に公表する予定です。