

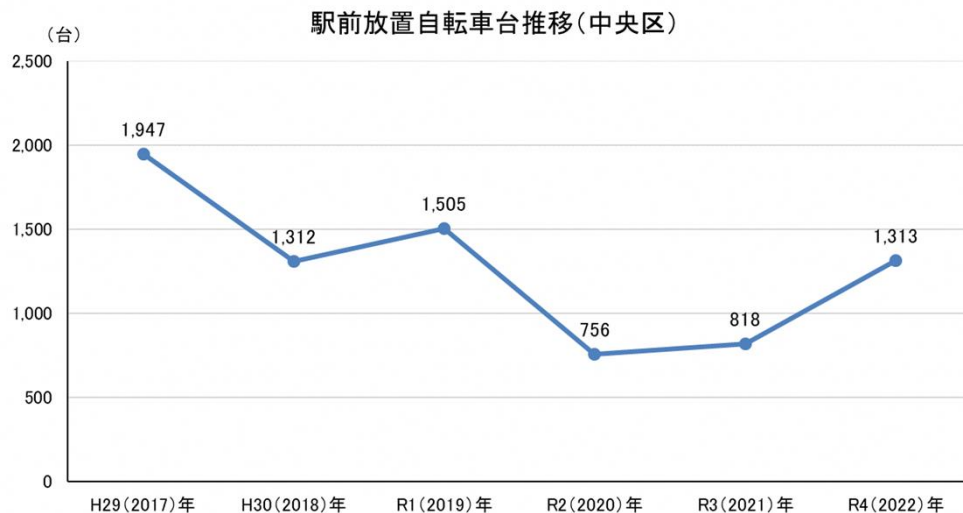
中央区路上駐輪対応方針（案）

- 1 中央区路上駐輪対応方針の概要
- 2 自転車の路上駐輪状況調査
- 3 路上駐輪削減へ向けた課題
- 4 路上駐輪への対応
- 5 路上駐輪削減へ向けた方向性
- 6 まとめ

1. 中央区路上駐輪対応方針の概要

(1) 路上駐輪に対するこれまでの経緯

- 道路上に駐輪された自転車は、身体障害者や高齢者、子供を含む歩行者の通行の妨げとなり、怪我の原因や、災害時の防災活動の支障になり得る。1台の路上に駐輪された自転車が、他の自転車を誘発し、大量の路上駐輪自転車の発生となることもあり、路上における駐輪について、積極的に対応していく必要がある。
- 区では、「中央区自転車の放置防止に関する条例」に基づき、区道上にある自転車の撤去や、路上駐輪を防止する啓発、駐輪場の設置を行っている。
- しかしながら、近年の人口増加等の影響により、駅前放置自転車台数はもとより、駅から離れた買い物や通院等の短時間利用による自転車の路上駐輪が目立つようになってきている。



▲ 明石町の路上駐輪の状況(R5.3)

(2) 中央区路上駐輪対応方針とは

- 路上に駐輪する自転車の削減に向け、効果的に対応していくために、**区内全域における駐輪状況**を把握するとともに、資料1の施策2-2における、**今後の方向性**に関して、「中央区路上駐輪対応方針」として整理する。

<言葉の定義>

路上駐輪: 自転車の利用者が、当該自転車を離れて直ちに移動させることが出来ない状態

撤去: 放置されている自転車を一定の場所(保管所)に移送すること

2 自転車の路上駐輪状況調査

(1) 調査概要

① 路上駐輪台数調査

調査範囲

中央区内における区道・都道・国道全て

調査日時

令和5年6月下旬～7月上旬の平日

概ね14:00～17:00

調査方法

全ての道路上にある自転車を調査。
民地にかかる自転車は調査しない。
所有者が近くにいない自転車は全てカウント。

② 駐輪場利用台数調査

調査箇所

中央区内で把握できる区営・民営駐輪場全て

調査日時

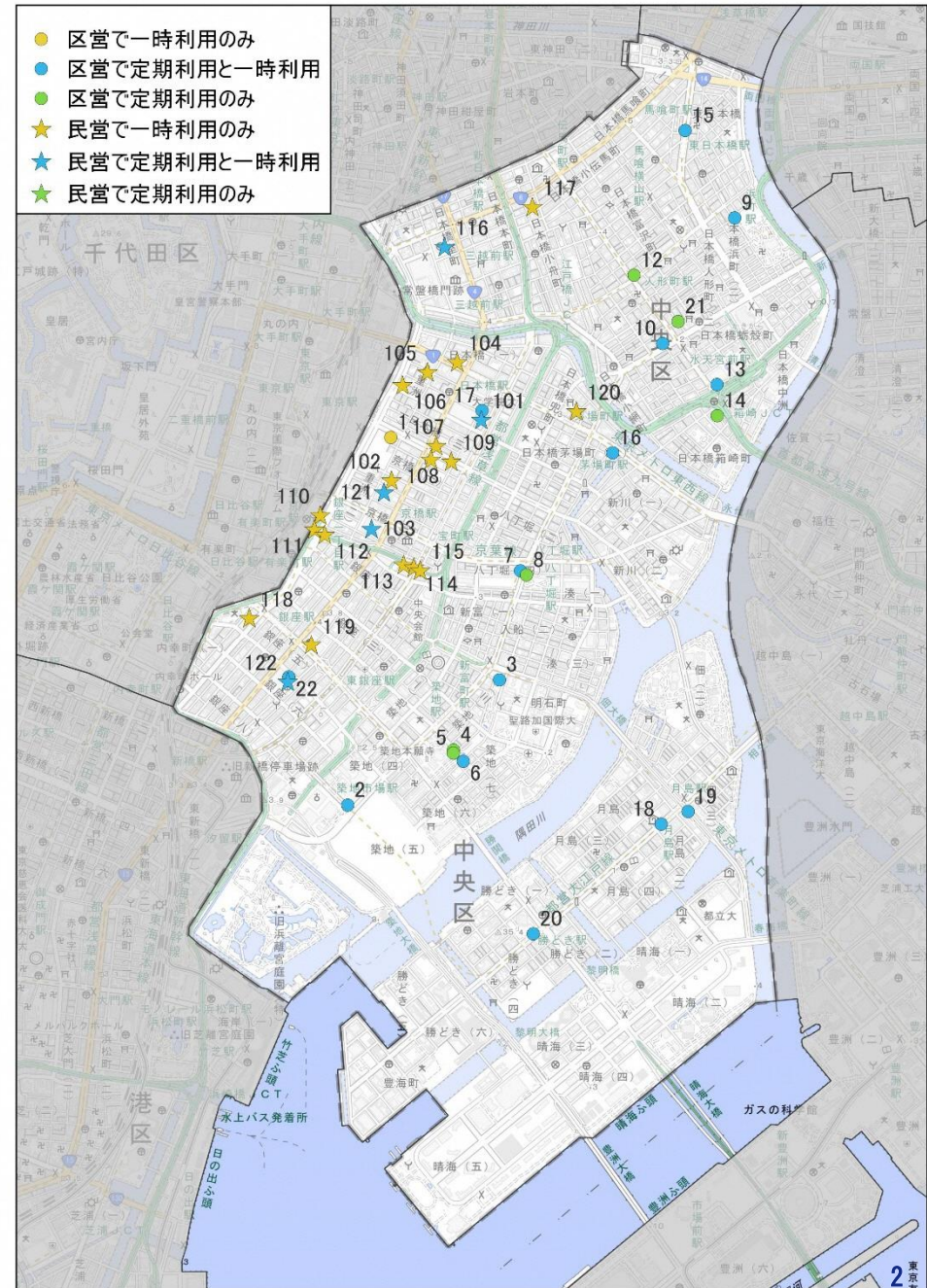
令和5年6月下旬～7月上旬の平日

概ね14:00～17:00

調査方法

駐輪場の一時利用置き場と定期利用置き場
それぞれの駐輪台数をカウント。

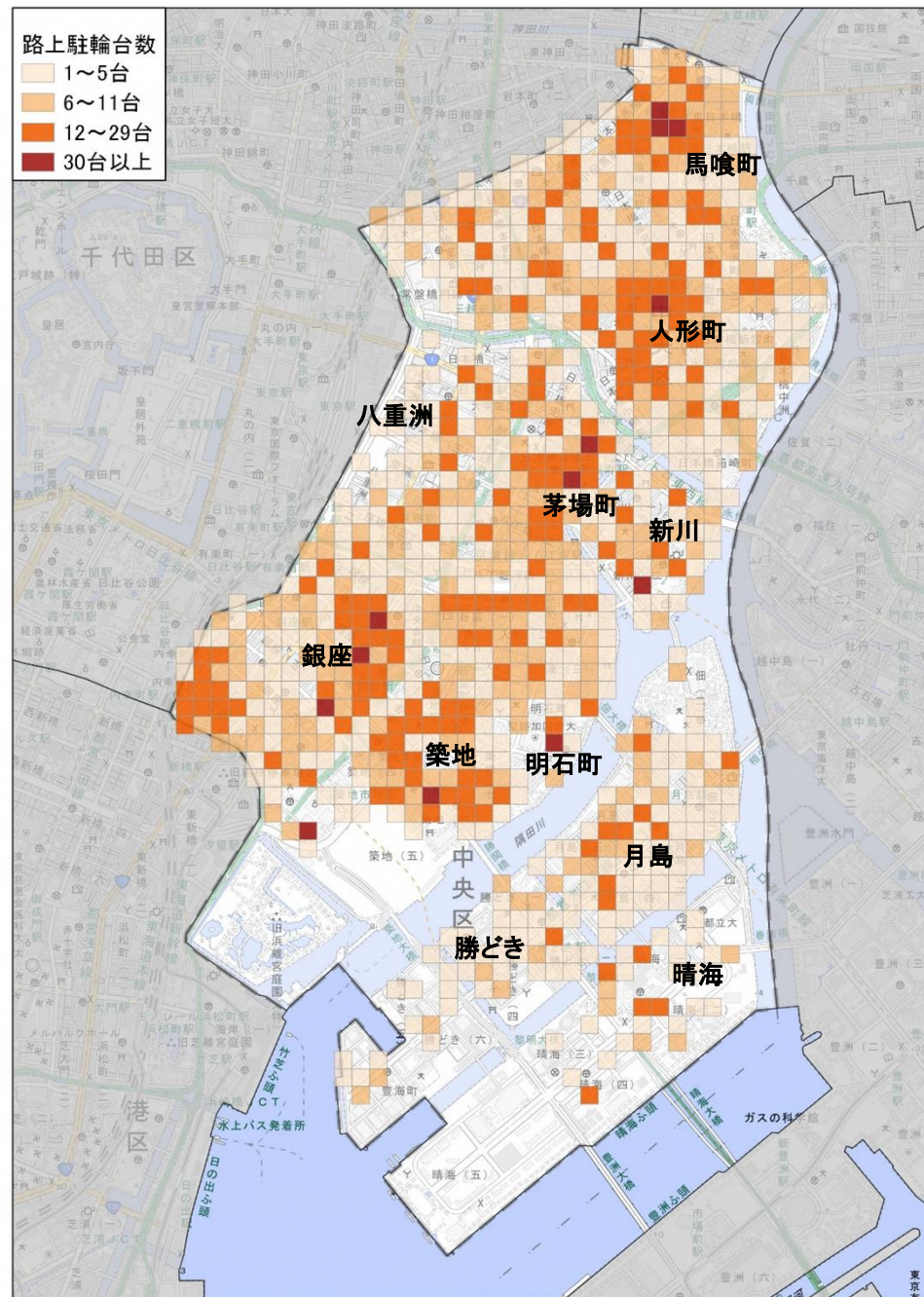
駐輪場調査箇所



2 自転車の路上駐輪状況調査

(2)-1 路上駐輪状況

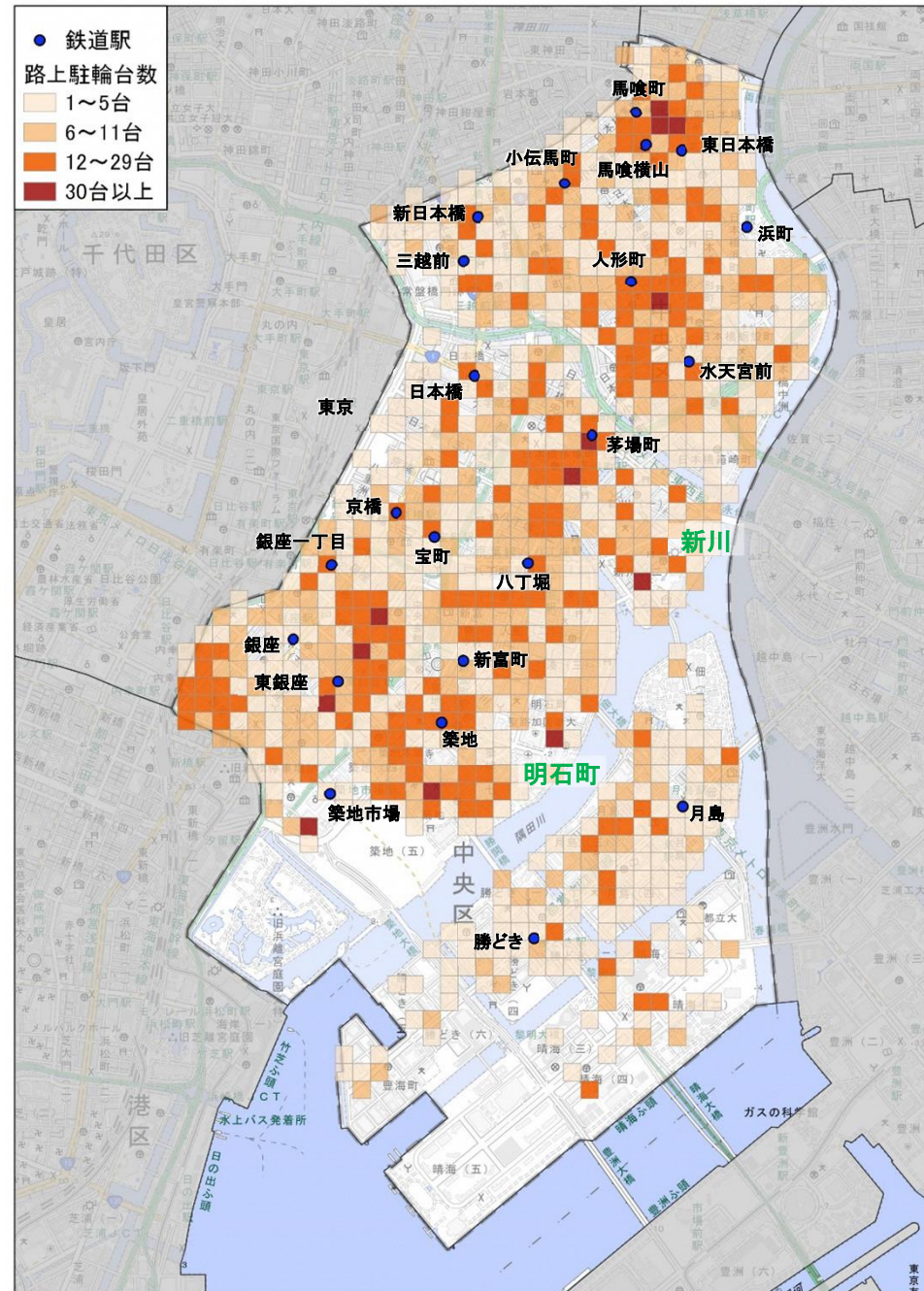
- ✓ 区内を100m四方に区切った区画(メッシュ)単位に、路上駐輪台数を整理。
- ✓ 路上駐輪台数は、馬喰町、人形町、茅場町、銀座、築地、明石町、新川エリアで多い。
- ✓ 八重洲、勝どき、晴海等のエリアは他のエリアと比べて少ないものの、区画内で、1~5台の放置自転車は存在している。



2. 自転車の路上駐輪状況調査

(2)-2 駅周辺における路上駐輪の実態

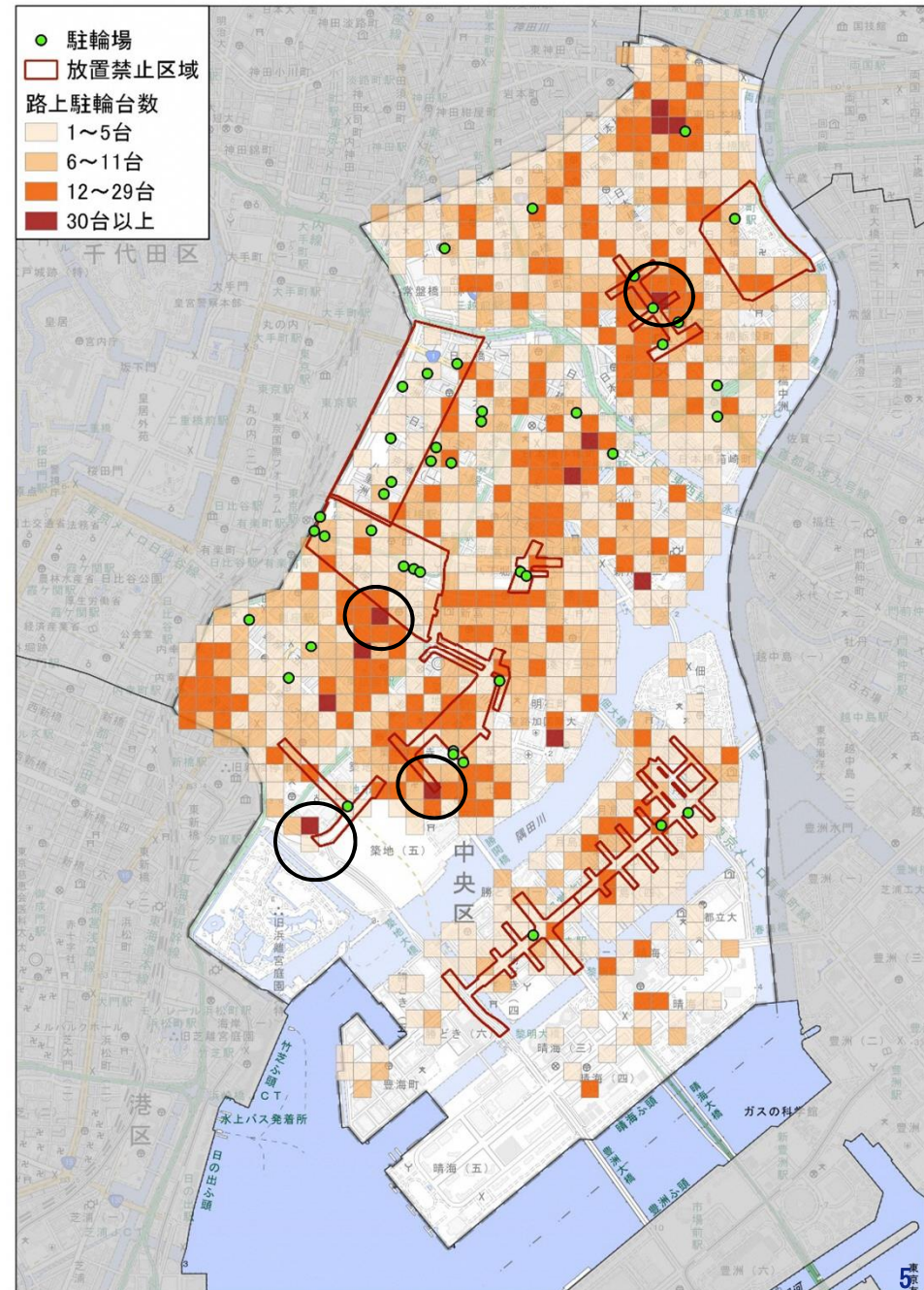
- ✓ 鉄道駅と路上駐輪台数の関係を整理。
- ✓ 路上駐輪台数は、馬喰町駅・馬喰横山駅・東日本橋駅周辺や茅場町駅、東銀座駅周辺において、多い傾向である。
- ✓ 駅から離れた明石町や新川のエリアにおいても路上駐輪台数は多く存在している。



2. 自転車の路上駐輪状況調査

(2)-3 放置禁止区域内における路上駐輪台数

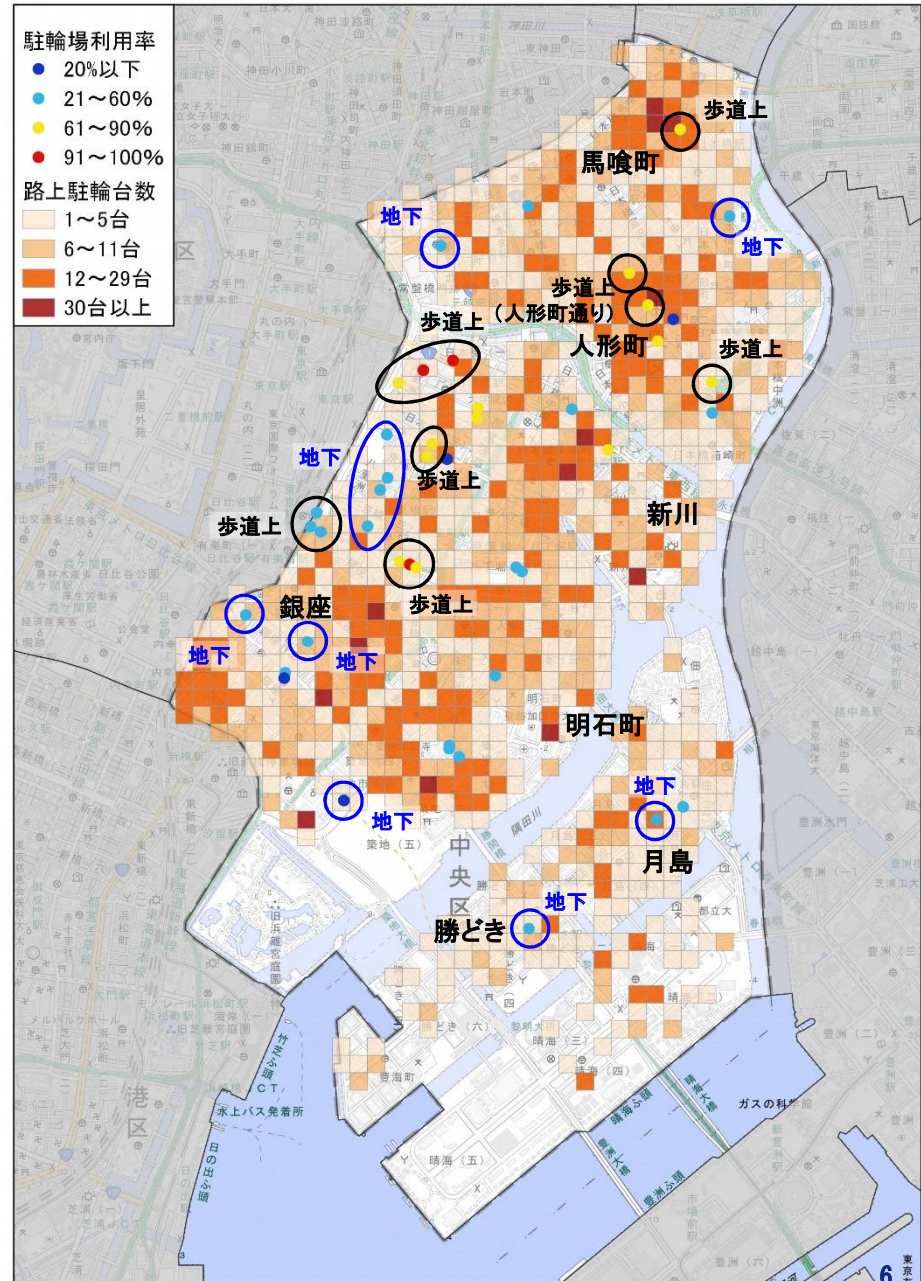
- ✓ 放置禁止区域と路上駐輪台数の関係を整理。
- ✓ 放置禁止区域内のエリアでは、路上駐輪台数は少ない傾向であり、放置禁止区域を指定することは路上駐輪台数の削減に効果があるといえる。
- ✓ 放置禁止区域の境界に、路上駐輪台数が非常に多くなっている区画がある。



2. 自転車の路上駐輪状況調査

(2)-4 駐輪場の利用率

- ✓ 調査実施日における一時利用・定期利用を合わせた駐輪場の利用率と、路上駐輪台数の関係を整理。
- ✓ 駐輪場の利用率について、人形町通り等の歩道上にある駐輪場の利用率は高く、銀座や月島等の地下にある駐輪場は利用率が低い傾向にある。
- ✓ 銀座、明石町、新川のエリアにおける路上駐輪台数が多い区画の近くには駐輪場がない。
- ✓ 馬喰町エリアでは、駐輪場の利用率が高いものの、路上駐輪台数も多いことから、駐輪場が不足している。
- ✓ 勝どきエリアでは、駐輪場の利用率が低い駐輪場もあり、駐輪場の近くに、路上駐輪台数が多い区画がある。利用率の低い駐輪場について、一時利用と定期利用別に見ると、一時利用は多く利用されており、定期利用はあまり利用されていない。

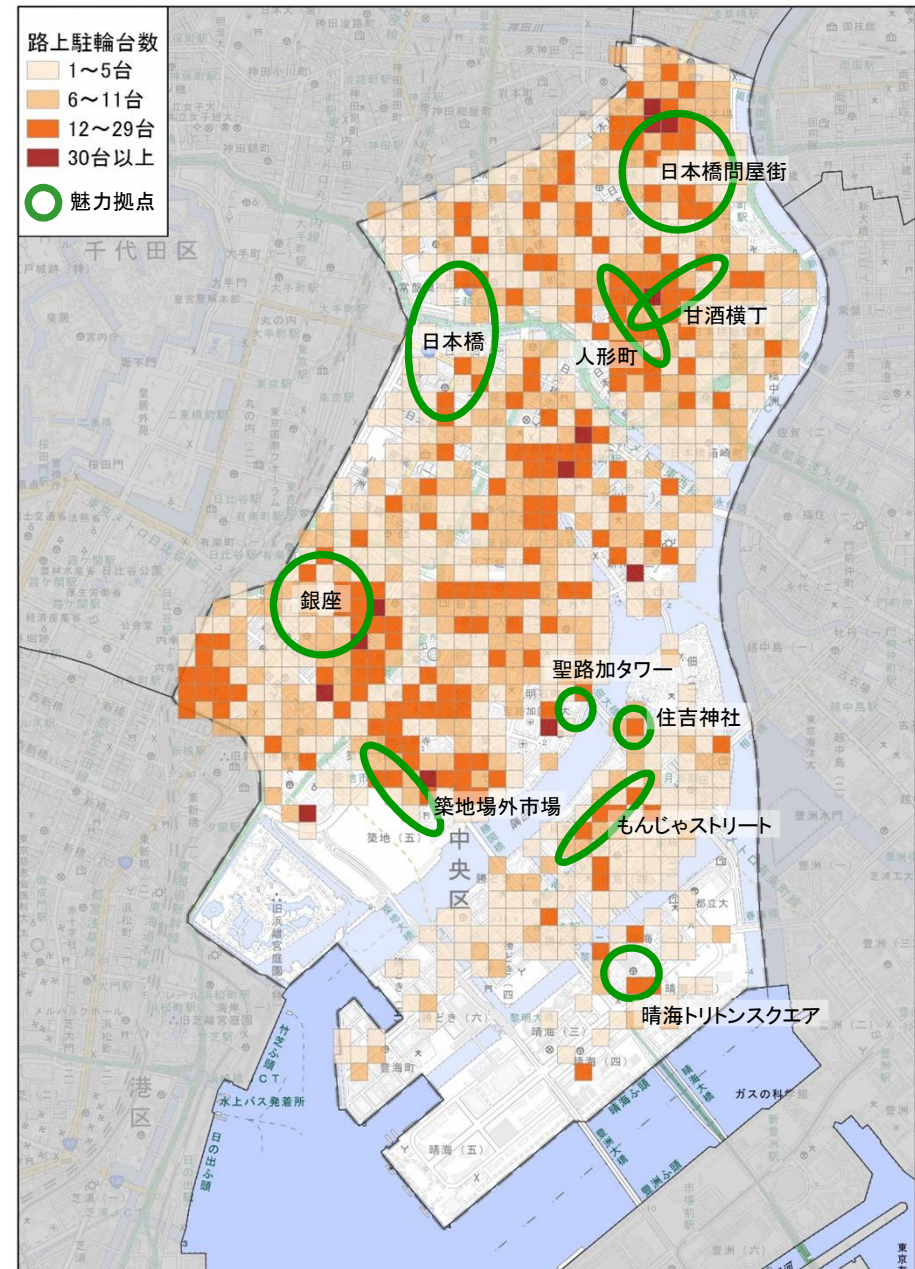


※駐輪場利用率は、調査実施日時における一時利用と定期利用の実収容台数と収容可能台数から算出している。
定期利用の契約台数と、実収容可能台数は異なる。

2. 自転車の路上駐輪状況調査

(2)-5 魅力拠点周辺における路上駐輪の実態

- ✓ 区内の主要な観光施設等の魅力拠点と路上駐輪台数の関係を整理。
- ✓ 路上駐輪台数の多い区画には日本橋問屋街、築地場外市場、聖路加タワー等の買い物ができる魅力拠点が立地していることが多い。



2. 自転車の路上駐輪状況調査

(3) 路上駐輪が多い区画の特性

駐輪環境 (2)-2,3,4より

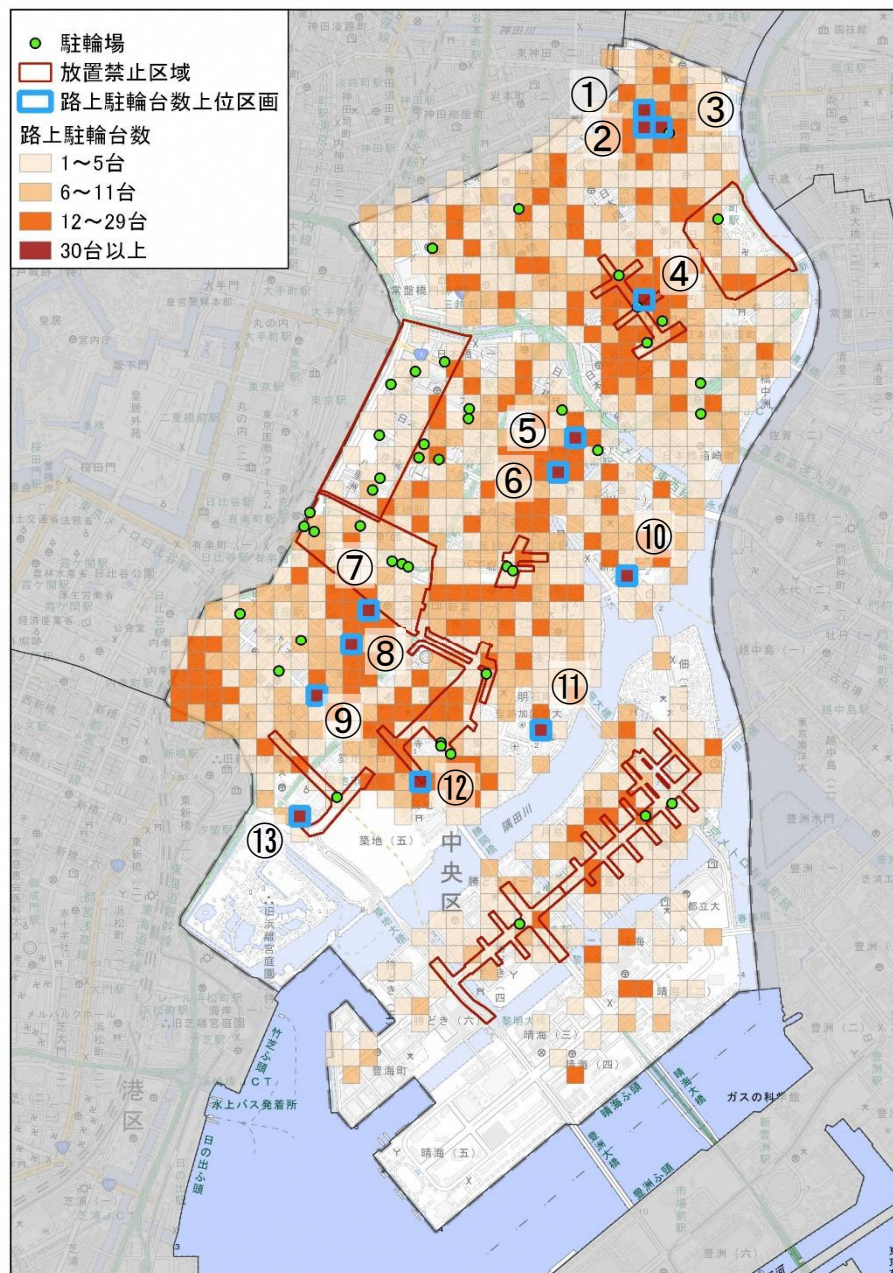
- ✓ 路上駐輪の多い①～⑬の区画は放置禁止区域の指定の無い場合や、近くに(該当区画や隣接する区画内に)駐輪場が無い場合が多い。

		近くに駐輪場の設置※	
		有	無
放置禁止区域の指定	有	④	
	無	③⑤	①②⑥⑦⑧ ⑨⑩⑪⑫⑬

※駐輪場の設置が有には、駐輪場の利用率が高く、駐輪できない状態も含む。

周辺環境 (2)-5他

- ✓ ①～④、⑦～⑨、⑪、⑫には問屋街、築地場外市場、聖路加タワー等の買い物ができる魅力拠点が立地している。
- ✓ ⑩、⑪は駅から離れているが、スーパーマーケット・コンビニエンスストア・飲食店等の生活利便施設が点在しており、短時間駐輪と考えられる。



3. 路上駐輪削減へ向けた課題

- ・ 駐輪場の設置の有無や、放置禁止区域の指定の有無により、路上駐輪特性は3つに分類出来る。
- ・ 今回の調査結果を受け、路上駐輪特性ごとに、課題を整理した。

■ 特性A

(1) 駐輪場が設置されており、放置禁止区域に指定されている場合は、**駐輪場の利用の喚起と路上駐輪自転車への警告・撤去等の啓発活動**が必要。

■ 特性B

(2) 駐輪場の利用率が高く、駐輪可能台数が不足している場合があることから、**駐輪状況や需要を詳細に把握**することが必要。

(3) 駐輪場の利用率が低く、路上駐輪されているエリアは**駐輪場利用の喚起**が必要。

■ 特性C

(4) 駐輪場の不足により、路上駐輪台数が多いエリアでは、**施設・地域ごとの駐輪需要に対応出来る駐輪場の整備**が必要。

(5) 駅から離れたエリアでは、買い物ができる魅力拠点や生活利便施設等が点在しており、短時間の路上駐輪が多いと考えられることから、**施設内に一時利用出来る駐輪場の整備**が必要。

路上駐輪特性の分類

		近くに駐輪場の設置	
		有	無
放置禁止区域の指定	有	特性A	
	無	特性B	特性C

4. 路上駐輪への対応

- 路上駐輪自転車の削減に向けた取組内容は、資料1の施策2-2(1)～(3)に記載のとおり。
- 既存駐輪場の利用の促進、駐輪場の整備の促進、啓発・指導・撤去を合わせて取り組んでいく。
- 国や東京都とも連携して各施策に取り組むことで、区内の、路上駐輪自転車の削減を目指す。

施策2-2(1)

既存駐輪場の利用の促進

- ✓ 駐輪場の情報を広報し、既存駐輪場の利用を促す。



▲ 江戸バス車内に駐輪場周知

- ①駐輪場の広報
- ②路上駐輪自転車に対する区立駐輪場の誘導
- ③駐輪場の運営方法に関する検討

施策2-2(2)

駐輪場の設置の促進

- ✓ 民間施設や、公共用地において、駐輪場を整備



▲ 区立清杉通り駐輪場

施策2-2(3)

路上駐輪自転車の削減へ に向けた啓発・指導・撤去

- ✓ 路上駐輪自転車に対して、注意札や警告札の貼付等を行う。



▲ 放置自転車の撤去作業

- ①路上駐輪自転車に対する啓発
- ②路上駐輪自転車に対する指導・撤去

5. 路上駐輪削減へ向けた方向性

方向性 その1

多様な駐輪需要への対応

- 短時間駐輪や、近距離移動での駐輪、子供乗せ自転車の駐輪等、様々な需要に対応できるよう、料金体系や利用資格、駐輪スペースの幅の検討を行うとともに、定期利用台数と一時利用台数の再配分を検討する。
- 駐輪場が立地していないエリアでは、幅員の広い道路等で、駐輪がしやすい路上駐輪場の整備の必要性を検討していく。

【参考】現在の区立駐輪場の運用

定期利用資格

- 区内在住の方で、駐輪場指定の駅を利用し、通勤・通学等している方で、駅からおおむね300m以上離れている方
- 区外在住の方で、駐輪場指定の駅で下車し、駅からおおむね300メートル以上離れた中央区内にある会社・学校に通勤・通学する方
- 注記1: おひとり一台・一カ所の利用に限ります。
- 注記2: 自宅やマンション、会社の駐輪場代わりとしての利用はできません。
- 注記3: 事業所や営業用としての利用はできません。

定期利用料金

		1ヵ月	3ヵ月	6ヵ月	12ヵ月
区民	一般	1,500円	4,000円	8,000円	16,000円
	学生	1,000円	2,500円	5,000円	10,000円
区民以外		2,000円	5,500円	11,000円	22,000円

一時利用料金

- 最初の2時間は無料です。以降8時間ごとに100円ずつ加算されます。

5. 路上駐輪削減へ向けた方向性

方向性 その2

駐輪場設置の促進

- 駅から離れたエリアでの駐輪需要に対応するため、開発等によって新たに整備される商業施設、共同住宅やオフィスビル等、自転車の利用が想定される施設に対する駐輪場設置の促進に向けて取り組む。
- 駐輪場設置の促進にあたっては、民間施設の利用者用の駐輪場はもとより、公共的に利用できる駐輪場を求めていく。
- 広幅員の歩道等、公共用地を有効に活用した駐輪場の整備に向け、事業者や道路管理者等と連携・調整を図っていく。

【参考】駐輪場整備に関する区の要綱・条例

	対象	目的	駐輪場に関する記述
市街地開発事業指導要綱	100㎡以上の開発事業	建築計画にあたっての計画上の配慮や環境・防災対策など行政施策に関わる事項について規定したものの	住宅、共同住宅、寄宿舍等において、 開発建築物に居住する者の自転車を敷地内に駐車させるため 、必要と認められる台数分の自転車駐車を確保すること。 住宅等以外の用途 にあつては、当該用途に応じて区長が必要と認める台数分の自転車駐車を確保すること。
まちづくり基本条例	・都市開発諸制度の活用による建築 ・敷地面積が3,000㎡以上の建築	開発事業がまちづくりを進めていく上で重要な役割を果たすことを踏まえ、開発事業者に求める開発計画への反映事項を定める。	地域用 に時間単位等の利用が出来るように自転車駐車の整備 (駐車場設置等の交通対策の項目から選択)

5. 路上駐輪削減へ向けた方向性

方向性 その3

放置禁止区域の 設定・周知

- ・ 駅周辺のエリアも、駅から離れたエリアにおいても、適切に駐輪需要の動向を把握し、需要を満たす駐輪場の確保と放置禁止区域の指定の必要性を検討していく。
- ・ 放置禁止区域を周知する際には、自転車の利用者に対し、HP等を用いて、分かりやすく周知していくとともに、地域の景観に適した案内表示の設置を検討していく。

6. まとめ

- ・ 本区では、今後も人口増加により、駅周辺のみでなく、駅から離れたエリアにおいても、短時間駐輪による路上駐輪自転車は増加していくと考えられる。
- ・ 効果的・効率的に路上駐輪自転車の削減を進めるため、調査結果を基に、駐輪特性に応じた啓発活動や、駐輪場の整備の促進等に取り組んでいく。

路上駐輪特性の分類

		近くに駐輪場の設置	
		有	無
放置禁止区域の指定	有	特性A	
	無	特性B	特性C

■ 特性Aの対応

- ・ 駐輪場や放置禁止区域の案内
- ・ 路上駐輪自転車への警告・撤去

■ 特性Bの対応

- ・ 駐輪場の案内や、路上駐輪自転車への注意
- ・ 駐輪状況・需要の把握、放置禁止区域の見直し
- ・ 駐輪場の利用状況や需要に合わせて歩道上等への駐輪場整備の促進

■ 特性Cの対応

- ・ 開発の機会を捉えた駐輪場整備や、歩道上等における駐輪場の整備を促進