

区立自転車駐車場の管理運営について

都市整備部 管理課 交通企画担当

区の放置自転車

昭和50年代後半の駅前放置自転車の様子



高円寺駅南口

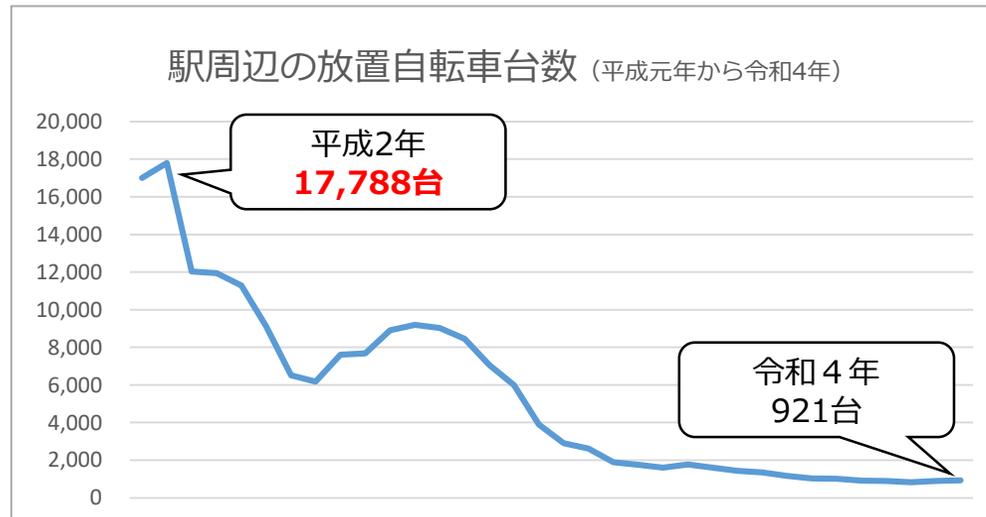


荻窪駅北口

駅周辺の放置自転車台数は
「約18,000台／1日」で社会問題となっていた。



有料制自転車駐車場の開設



出典：各年度の「杉並区の放置自転車対策事業概要」をもとに作成

平成初期から区立有料制自転車駐車場を開設していき、設置箇所数は40箇所となった（R6.9時点）

約30年間で放置自転車台数は、
約20分の1に減少

区立有料制自転車駐車場

平成初期から整備を進め、現在は鉄道5路線で40箇所を運営。

JR中央線高架下で運営していた西荻窪西・阿佐ヶ谷東・阿佐ヶ谷西・高円寺東はジェイアール東日本都市開発に返還。

令和6年7月の収容台数は21,222台となった。

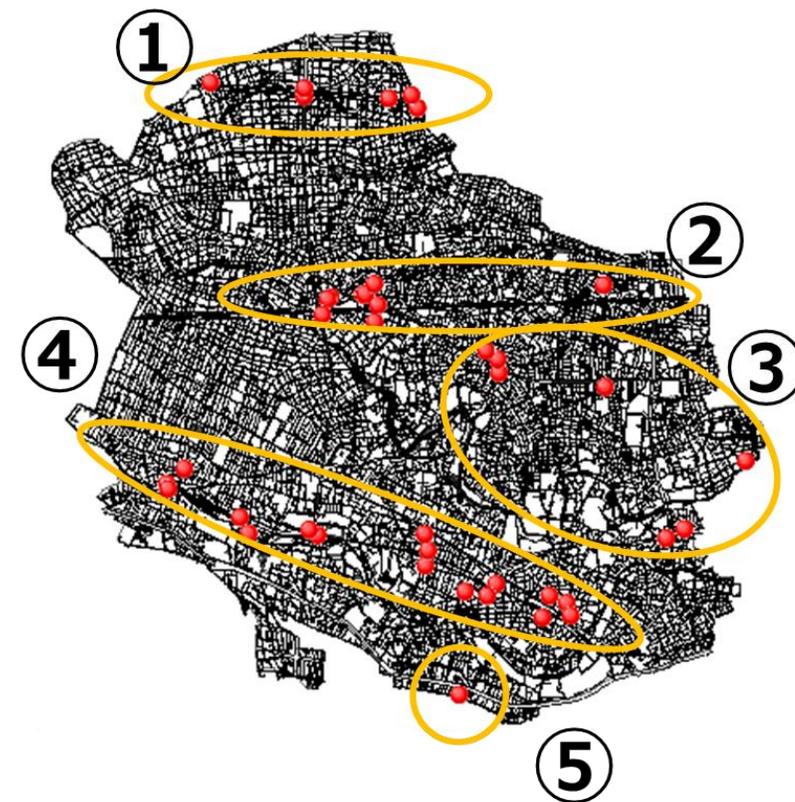
路線	箇所数	収容台数 (R6.7)	利用率 (R5)
①西武新宿線	6箇所	1,931台	47.2%
②中央線	9箇所	10,782台	72.4%
③東京メトロ丸ノ内線	7箇所	2,437台	70.2%
④京王井の頭線	17箇所	5,689台	57.6%
⑤京王線	1箇所	383台	60.5%

※利用率は平日晴天時の値から算出

参考：東京23区の公設自転車駐車場の収容台数と人口1万人あたりの設置台数（令和5年度数値）

	自治体名	収容台数
1位	江戸川区	52,238
2位	練馬区	38,719
3位	大田区	35,649
4位	足立区	27,782
5位	杉並区	27,342

	自治体名	1万人あたりの台数
1位	江戸川区	756.4
2位	葛飾区	598.6
3位	北区	567.9
4位	練馬区	516.2
5位	大田区	481.5
6位	杉並区	466.5

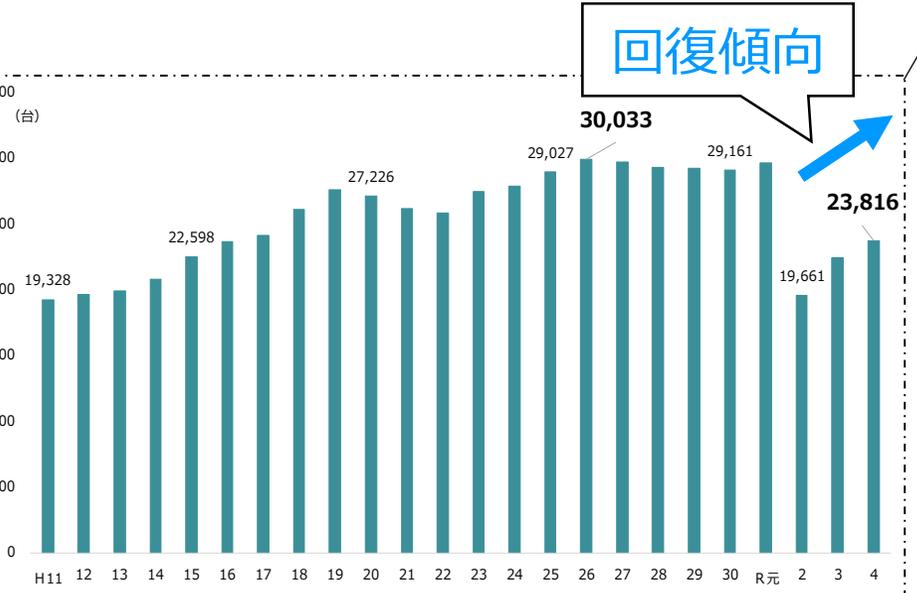


杉並区の収容台数にはJR東日本都市開発に返還した4箇所、民営化している箇所が含まれた数値

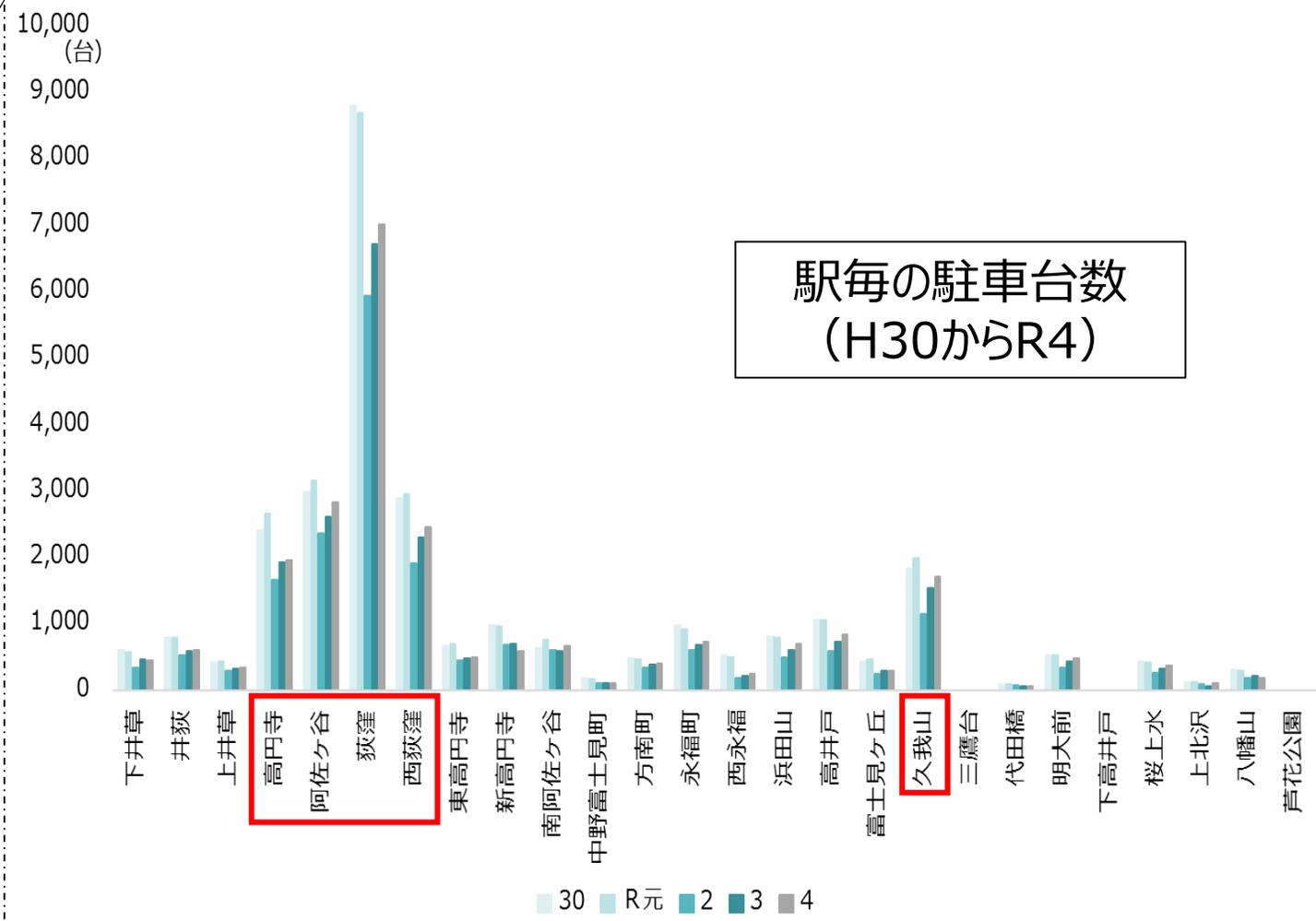
区内駅毎の駐車台数

自転車駐車場の利用は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、大きく減少したが、近年は回復傾向。
 駅毎で利用状況等は異なる。

■ 駐車台数（1日）の推移



※駐車台数は区営と民営の両方が含まれている



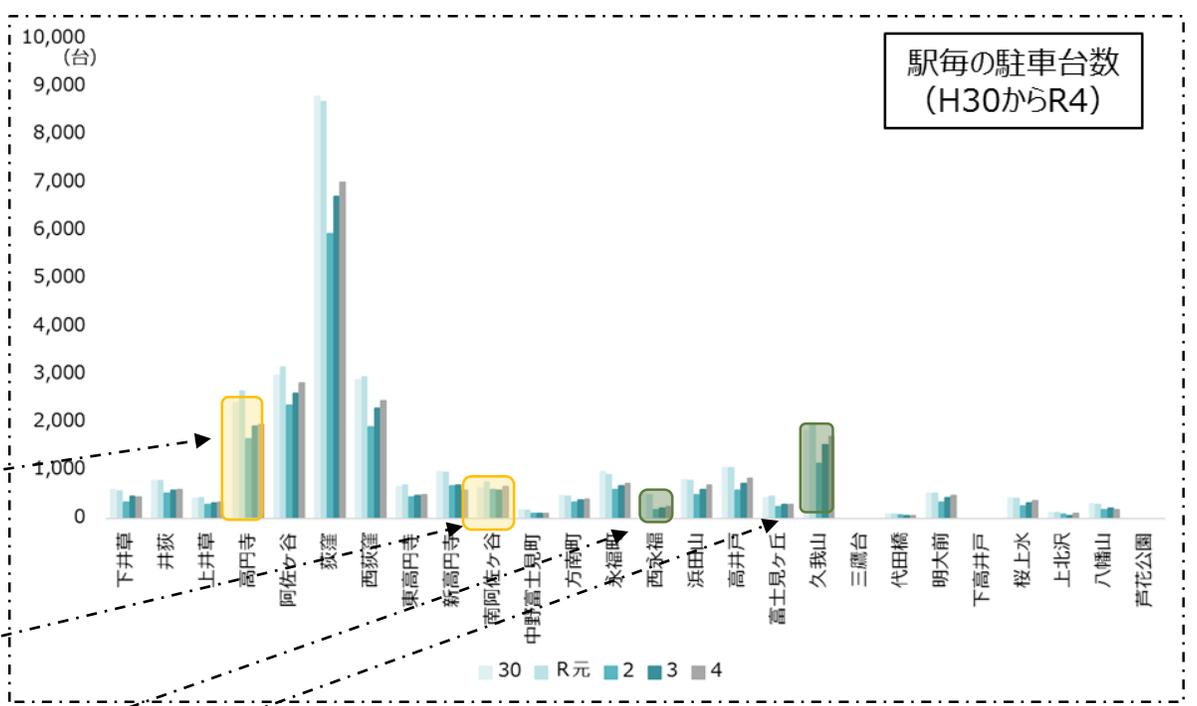
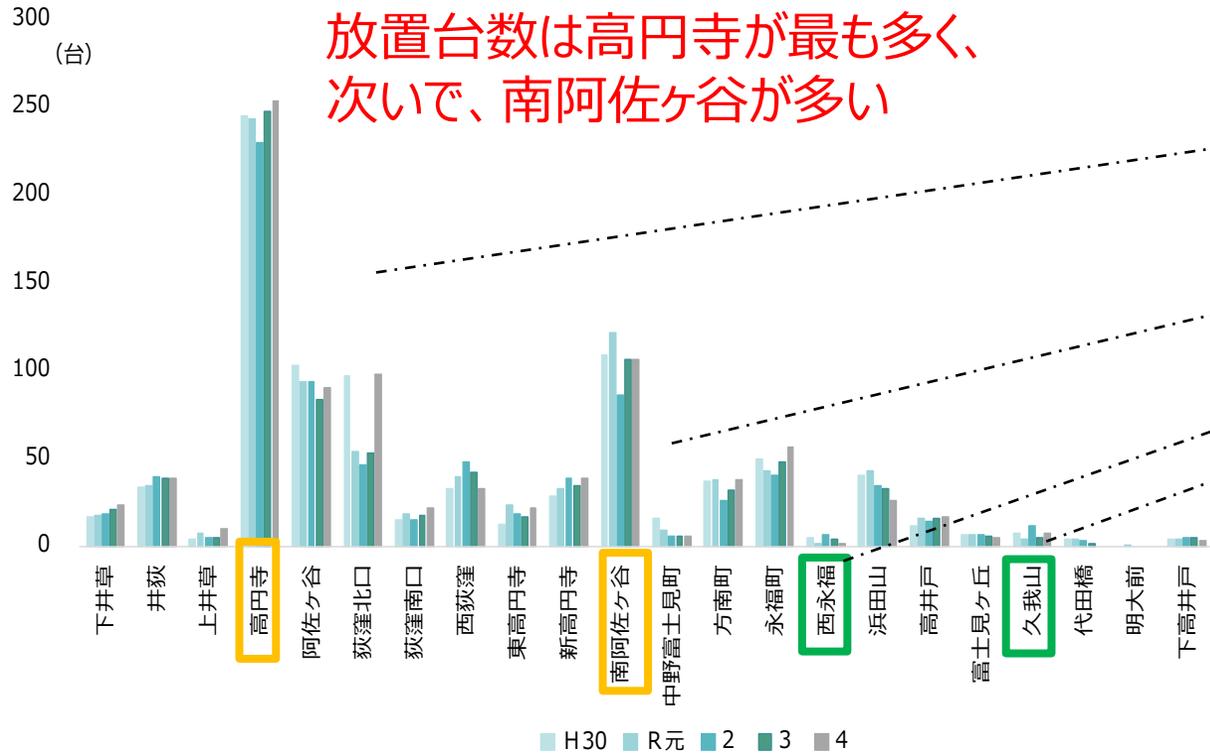
JR中央線の4駅と、京王井の頭線の久我山駅に自転車利用が多い

出典：『杉並区自転車活用推進計画（令和6（2024）年3月発行）』より抜粋

区内駅毎の放置台数

■ 1日の放置自転車の推移（駅ごと）※

放置台数は高円寺が最も多く、
次いで、南阿佐ヶ谷が多い



- 高円寺や南阿佐ヶ谷は駐車台数に比べて放置台数が多い駅 → 区立自転車駐車場に収容しきれない
- 久我山や西永福は駐車台数に比べて放置台数が少ない駅 → 区立自転車駐車場が有効に機能し、自転車を収容できている

駅によって駐車需要や放置自転車の状況は様々。
地域の特性に合った自転車の駐車環境を考えていく必要がある。

※出典：『杉並区自転車活用推進計画（令和6（2024）年3月発行）』より抜粋

区立自転車駐車場の運営方法

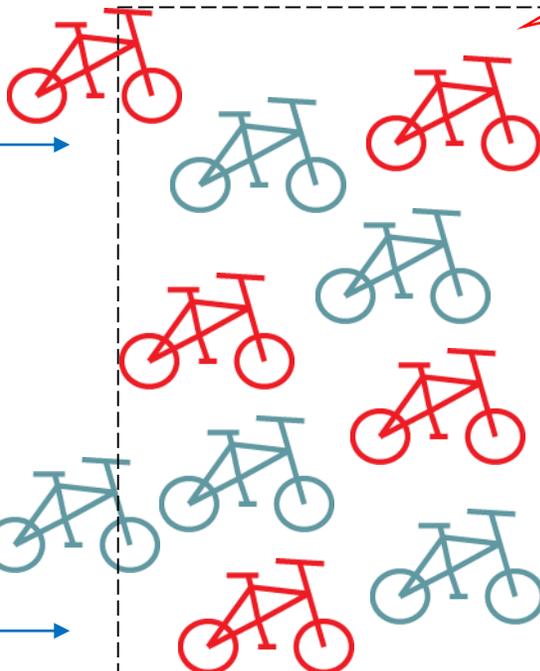
定期利用者と一時利用者が混在

定期利用

定期
申請書



現金で支払い



自転車駐車場

現地で記入・申請

一時利用

×キャッシュレス決済



現金で支払い

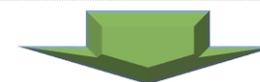


駐車券を
管理人から購入

普段利用する駅周辺に不満を感じている
区民のうち、「**自転車駐車場が利用しづらい**」を
選択する区民の割合

16.8% (令和6年7月)

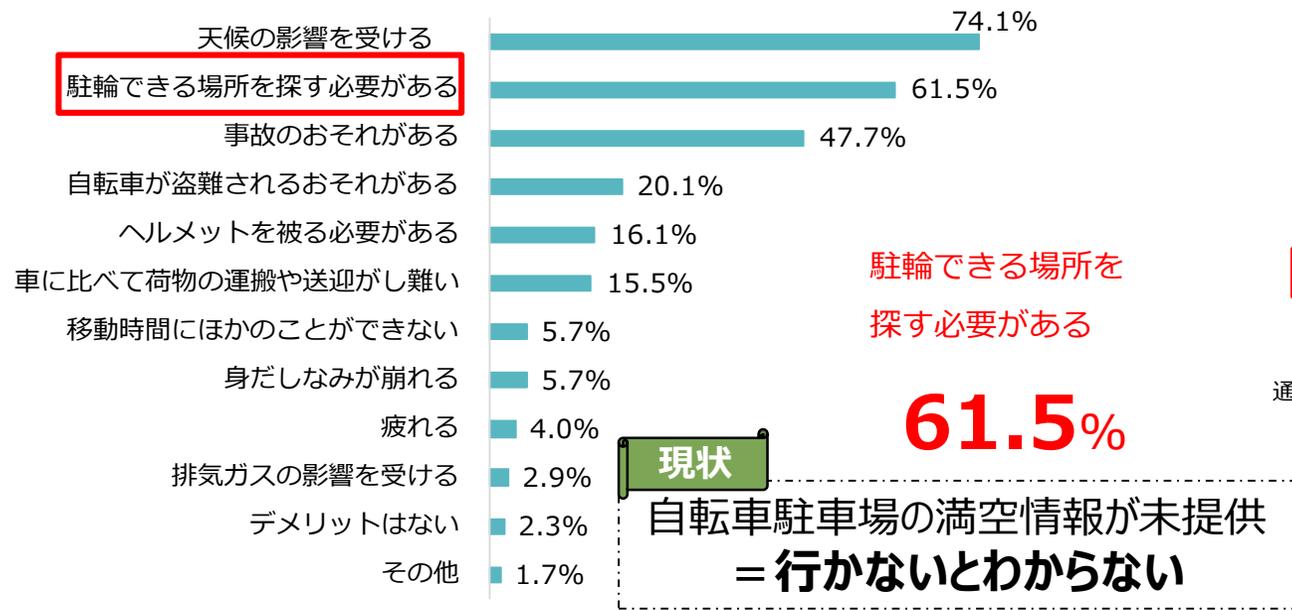
「第56回杉並区区民意向調査区政に関する意識と実態 速報版」より



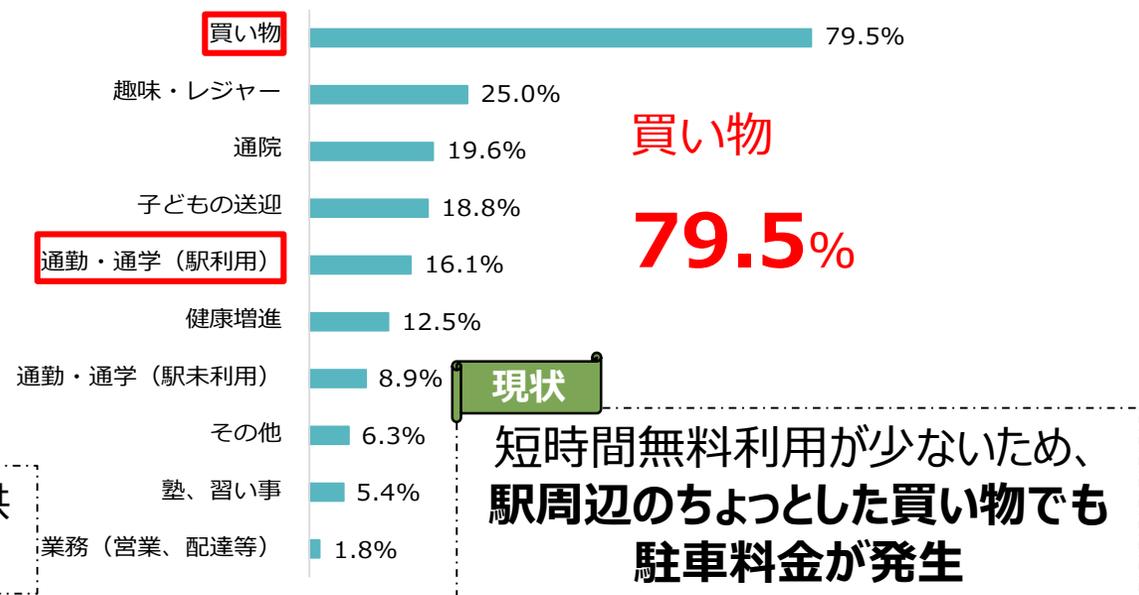
利用しやすい自転車駐車場へ

区立自転車駐車場の利便性の課題

①あなたは自転車を利用するデメリットは次のうちどれだと思いますか。※1



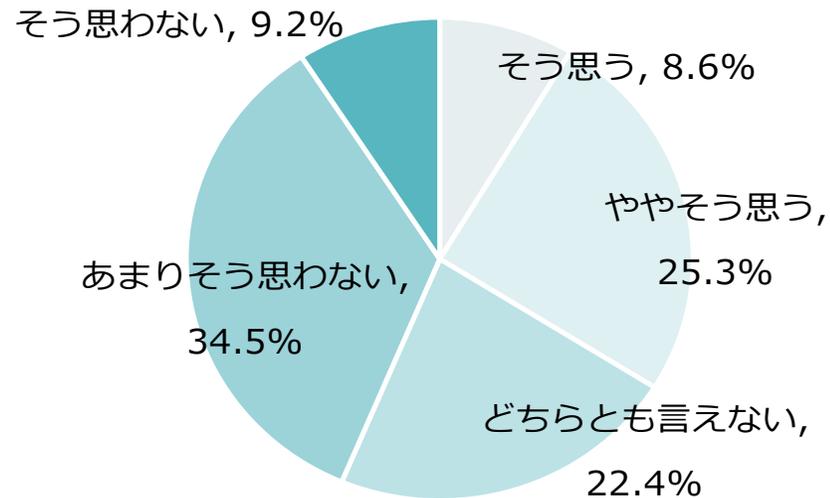
②あなたが、普段、自転車を利用する目的は何ですか。※2



※1・2 出典：「令和5年度第1回 杉並区区政モニターアンケート 集計結果報告書」
(令和5年10月 杉並区総務部区政相談課 発行) より

自転車活用と自転車駐車場

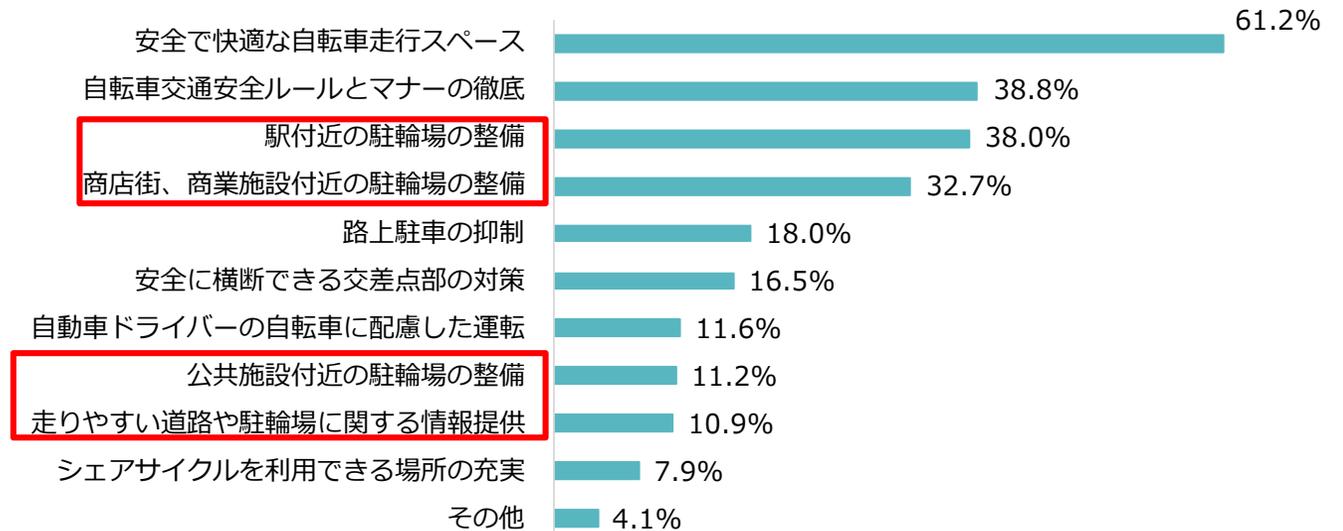
① 杉並区は、自転車に乗りやすいまちだと思いますか？ ※1



思わない **43.7%**

思 **う 33.9%**

② 安全・快適な自転車利用のために必要なことを教えてください。 ※2

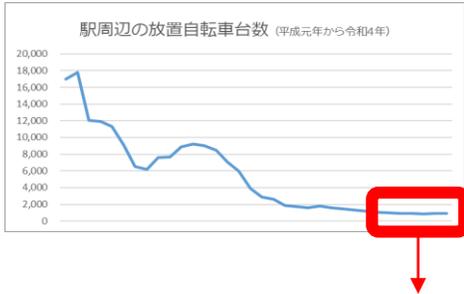


※1 出典：「令和5年度第1回 杉並区区政モニターアンケート 集計結果報告書」
(令和5年10月 杉並区総務部区政相談課 発行) より

※2 出典：区民webアンケート
「杉並区の自転車利用に関するアンケート調査」(令和3年12月実施) より

放置自転車対策として更なる整備の必要性

放置自転車対策として区立自転車駐車場が担ってきた役割は大きいものであるが、近年の放置自転車台数は横ばいとなっている。

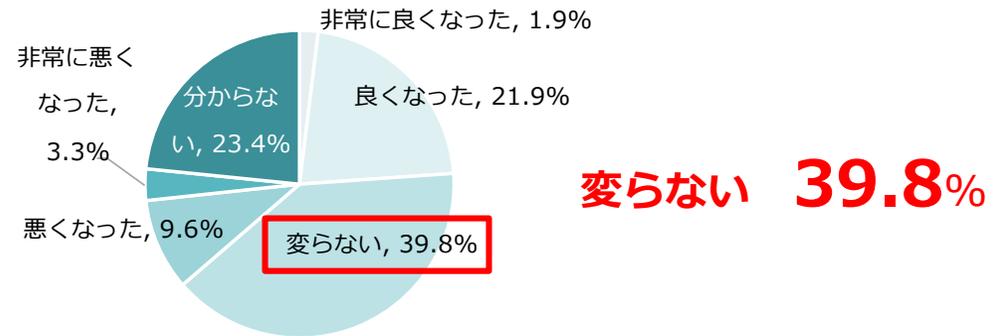
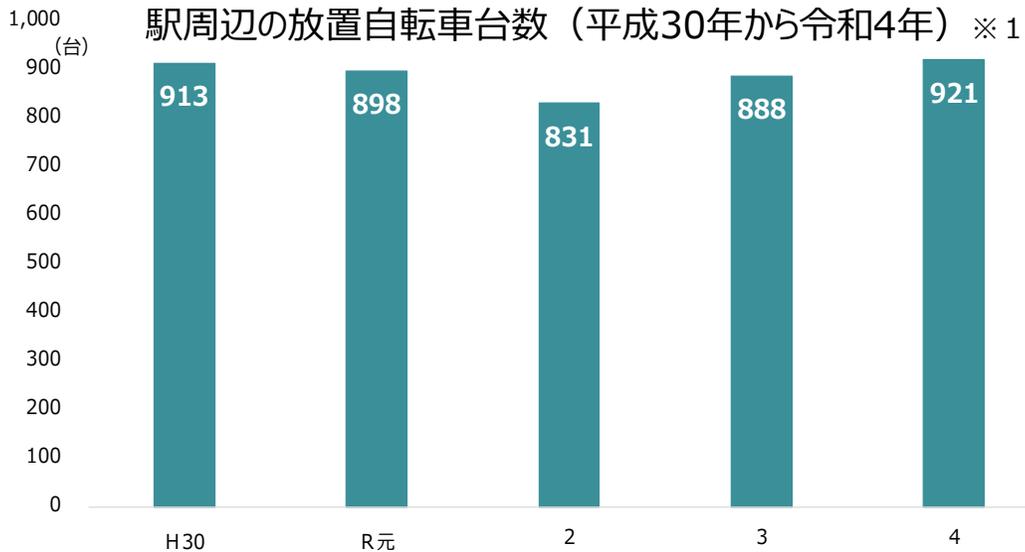


近年、放置自転車台数は横ばい傾向。

東京都内の放置自転車台数で**高円寺が第4位**

(※「都内における駅前放置自転車の現況 (令和5年度調査結果)」東京都生活文化スポーツ局)

駅周辺での放置自転車の多さについて教えてください。※2



現状の区立自転車駐車場では
今まで以上の放置自転車対策にはならない。

区立自転車駐車場のアップデートの必要性

※1 出典：『杉並区自転車活用推進計画 (令和6 (2024) 年3月発行)』より抜粋

※2 出典：区民webアンケート
「杉並区の自転車利用に関するアンケート調査」 (令和3年12月実施) より

区立自転車駐車場の将来像

機械式設備（電磁ラック等）の導入等により、様々なサービスが提供可能
段階的に機械式設備を導入していくことで、放置自転車対策にもつながる。



電磁ラックに駐車



精算機で出庫時精算

① 満空情報の提供（オンライン）

どの駐車場が空いているのか、どこにいても確認可能

② 定期申請のオンライン化・支払方法のキャッシュレス化

いつでもどこでも申請、支払いが可能

③ 短時間利用の無料

ちょっとした買い物で、積極的に自転車活用が可能に

MaaS

シェアサイクル

小規模点在スポット



区立自転車駐車場の利便性を高める
ことで自転車に乗りやすい環境を整える。

「自転車に乗りやすいまち」へ



利用状況などのデータが収集可能となる。
データの利活用によって、今後の区立自転車
駐車場の更なるサービスの向上にもつながる。

区立自転車駐車場の現状の課題と解決に向けた方向性

自転車の更なる活用推進において、買い物利用等の駐車時間無料の拡大を図ることやテレワーク等の普及による利用形態の変質（定期利用から一時利用へ）に対応することが求められている。

開設以降30年変わらない「時代に取り残された区立自転車駐車場」

“停めたくなる区立自転車駐車場”を実現するため

施設・設備 や管理運営方式をリ・デザイン

- ・一時利用と定期利用の区画区分が不明確
- ・老朽化した施設とラック
- ・一時利用の前払い制による支払の煩雑さ
- ・定期利用は現地で用紙記入（非データ化）
- ・一時利用・定期利用ともに現金のみの支払い
- ・満空情報の提供ができず、人による満車判断

管理運営方法の見直しによる解決

- ・民間のノウハウを活用し定期と一時利用の適正化
- ・老朽化した施設やラックの刷新

駐輪場のDX化による解決

- ・電磁ラックやゲートの設置によるデータ管理
- ・定期申請のオンライン化
- ・キャッシュレス決済の導入

民間ノウハウの活用事例（他自治体事例）

【参考】

駐輪場40箇所の業務委託は、区立自転車駐車場開設以来ほぼ変わらない仕様となっている。区として、自転車活用を推進するための、社会情勢に応じた自転車駐車環境の整備に向け、管理運営方法の見直しを検討していく。

都内の事例

- ・指定管理者制度による管理運営
板橋区、練馬区など（23区の内11区）
- ・民営化による管理運営
新宿区、渋谷区（23区の内2区）
- ・公益財団法人による管理運営
武蔵野市、八王子市、府中市など

- : 指定管理者制度（11区）
- : 民営化（2区）

