

# 東久留米市駅周辺自転車等駐車場整備計画

平成 30 年 3 月

東久留米市



## 目 次

1. 目的	1
2. 自転車等駐車場整備計画の位置付けと市の概況	2
2.1 自転車等駐車場整備計画の進め方	2
2.2 自転車等駐車場整備計画の位置づけ	2
2.3 東久留米市の概況	5
2.3.1 市の位置・交通状況	5
2.3.2 人口・世帯	6
2.3.3 従業者	9
2.3.4 土地・建物利用	11
2.3.5 交通概況・都市整備	12
3. 自転車等駐車・放置状況及び自転車等駐車場整備の対象区域	17
3.1 放置自転車等の対策及び自転車等駐車場整備の対象区域	17
3.2 自転車等駐車場の設置状況	18
3.3 過年度における駐車の傾向	20
3.3.1 市営自転車等駐車場の収容可能台数及び利用台数の推移	20
3.3.2 自転車等放置・撤去台数の推移	20
3.4 駐車の実態	21
3.4.1 自転車等駐車実態調査	21
3.4.2 アンケート調査	26
4. 今後整備すべき自転車等駐車場の台数	28
4.1 自転車等駐車場整備についての基本的な考え方	28
4.1.1 課題の整理	28
4.1.2 駐車場整備の基本的な考え方	30
4.2 整備区域における将来自転車等駐車需要台数	33
4.2.1 駅勢圏の設定	33
4.2.2 将来駐車需要予測	34
4.3 今後整備すべき自転車等駐車場の台数	36
4.3.1 今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の設定	36
4.3.2 今後整備すべき自転車等駐車場の台数の設定	37
4.3.3 自転車等駐車場配置計画	38
4.3.4 自転車等駐車場の構造	40
5. 整備区域内道路における自転車等放置の規制等の方針	43
5.1 放置禁止区域の指定	43
5.2 自転車等の放置防止対策	44
5.2.1 道路等における放置自転車等の対応	44
5.2.2 私有地における放置自転車等の対応	44
5.3 放置防止に関する啓発・広報	44
6. 自転車等駐車場の管理・運営方針	45
6.1 利便性・快適性・安全性の確保	45
6.1.1 利用者の利便性・快適性の確保	45
6.1.2 安全で安心な駐車空間の確保	46
6.2 自転車等駐車場の事業手法の検討	47
6.2.1 都市計画事業としての整備	47
6.2.2 事業手法	48
6.3 使用料等の見直し検討	48
6.3.1 定期・一時利用の適正配分	48
6.3.2 施設特性等に考慮した使用料設定の検討	48
7. 整備区域内の自転車（歩行者）道路整備の方針	49

8. 自転車等駐車が整備されるまでの自転車等駐車に対する暫定処理方針.....49

# 1. 目的

自転車は、近～中距離交通手段として、また手軽で便利な地球環境にやさしい乗り物として利便性、経済性に優れており、主に通勤・通学や買い物の用途などに幅広く利用されている。

東久留米市の地形は、比較的平坦で高低差が少ないことから、自転車は日常生活に不可欠な乗り物として多くの市民に利用されており、その結果、駅周辺には多くの自転車等が集中している。

市では、それらの自転車等の駐車対策として、昭和 63 年 4 月に「東久留米市自転車等の放置防止に関する条例」を施行し、東久留米駅周辺を中心に自転車等駐車場の整備や放置禁止区域の指定などを行ってきたが、放置自転車等の問題は根本的な解決には至っていない。また、市営の自転車等駐車場はすべて借地であることから、用地の高度利用や恒久性の担保を図ることが難しく、将来にわたる安定的な自転車等駐車場の確保が課題となっている。

「東久留米市第 4 次長期総合計画後期基本計画（平成 28 年 3 月）」では、「不足が懸念される自転車等駐車場については、運営について民間活力の活用も含め検討を行い、新たに恒久的な施設の確保に努める。」としており、また、「東久留米市都市計画マスタープラン（平成 24 年 5 月）」では、「東久留米駅周辺にある市営の自転車等駐車場は、全て借地であり、安定的な供給を図る必要があることから、道路上の利用や、民間事業者による運営のための支援、鉄道事業者等との役割分担など、自転車等駐車場の安定的な確保に向けて検討する。」としており、市の上位計画においても、自転車等駐車場の安定的な確保が施策に位置付けられている。

これらのことから、市では平成 28 年度に東久留米駅周辺の自転車等利用実態を調査・分析し、将来における自転車等駐車需要予測を行い自転車等駐車場整備に向けての調査検討を実施した（以下「28 年度調査」という）。

本計画は、28 年度調査の成果を基に将来自転車等駐車需要をさらに詳細に把握した上で、市長の諮問機関である「東久留米市自転車等放置防止対策審議会」における諮問事項「恒久的な自転車等駐車場の確保」に向けて、東久留米駅周辺の土地利用状況、自転車等駐車場の整備目標台数、現地視察による他市における自転車等駐車場の施設立地状況及び利用実態を把握し、近年の自転車を取り巻く環境を考慮した上で、施設整備に係る都市計画等の条件を基に、土地所有者の土地利用意向、自転車等駐車場施設整備のシミュレーション結果、自転車等駐車場整備に係る手法等を参考に審議を行い答申された内容を尊重し「東久留米市駅周辺自転車等駐車場整備計画」として策定するものである。

## 2. 自転車等駐車場整備計画の位置付けと市の概況

### 2.1 自転車等駐車場整備計画の進め方

本整備計画は、恒久的な自転車等駐車場の確保に向けて、自転車等利用環境に係る東久留米市第4次長期総合計画後期基本計画、東久留米市都市計画マスタープラン、東久留米市財政健全経営計画実行プラン等を踏まえ、街路事業事務必携（国土交通省）を参考に自転車等利用者の利便性等も考慮し、計画的に進めるものとする。

### 2.2 自転車等駐車場整備計画の位置づけ

自転車等駐車場に係る上位・関連計画での位置付けを表2-1に整理する。

第4次長期総合計画後期基本計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープランでは、恒久的な自転車等駐車場の確保が位置付けられている。また、公共施設等総合管理計画でも、恒久的な施設配置の見直しや企業等との連携により、その機能の維持・拡充に努めている。

本整備計画は下図のとおり、上位・関連計画に定められた東久留米駅周辺の自転車利用環境の考え方を具体化し、自転車等駐車場を整備するために定めるものである。

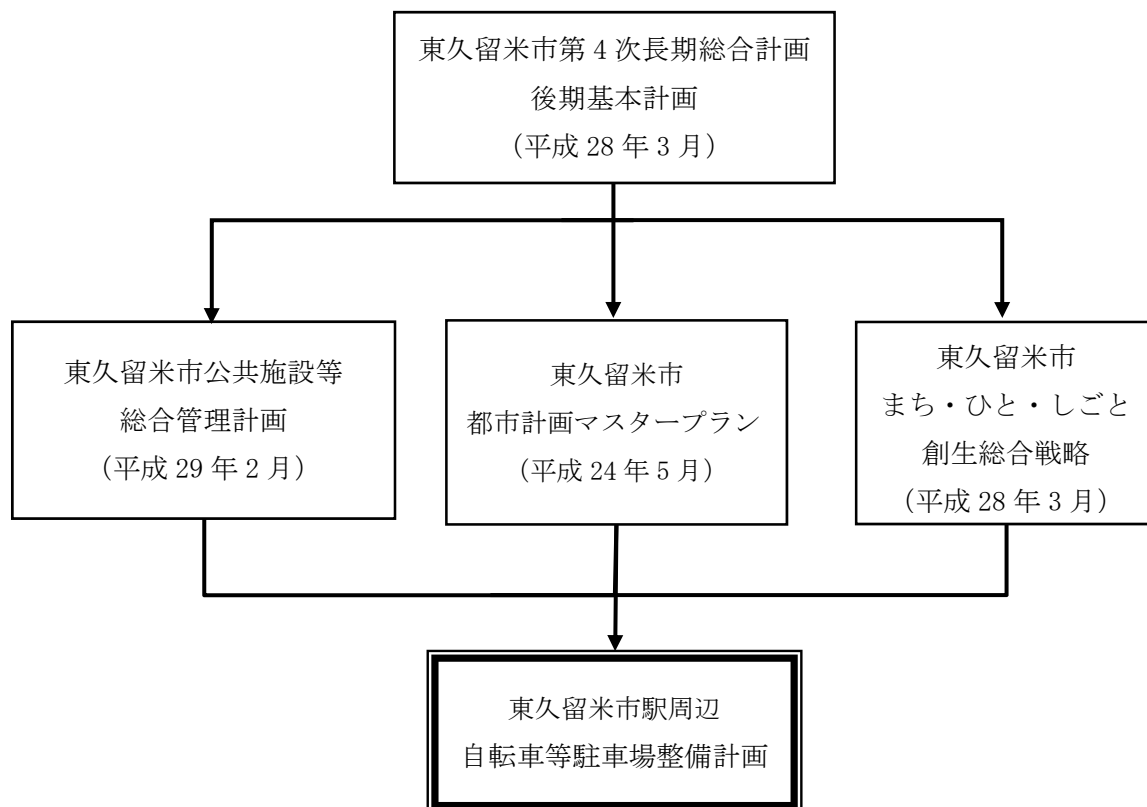


図 2-1 自転車等駐車場整備計画の位置づけ

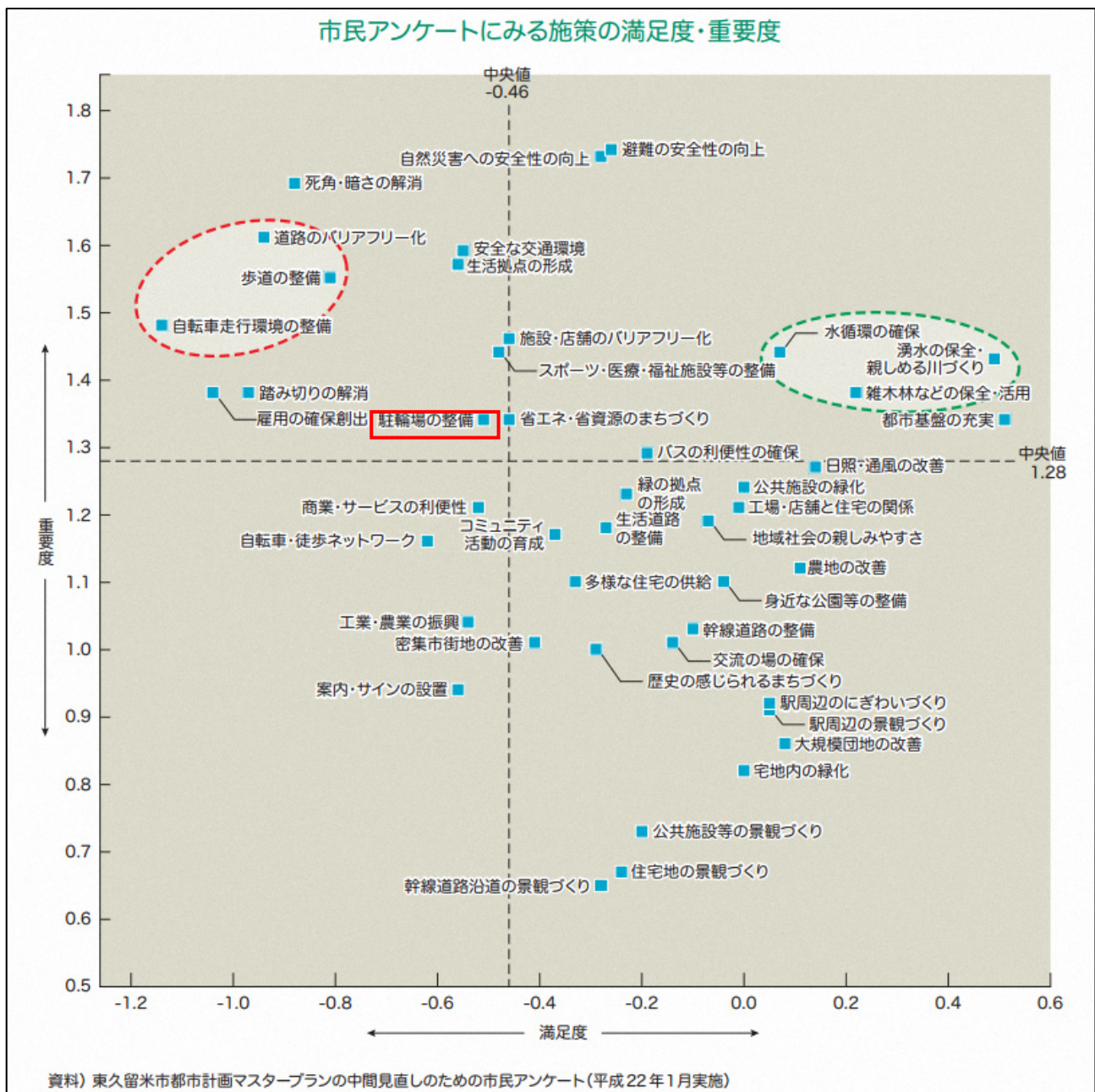
表 2-1 上位・関連計画における自転車等駐車場の位置付け

名称	自転車等駐車場に関する位置付け
<p>東久留米市第4次 長期総合計画後期 基本計画 (平成28年3月)</p>	<p>■交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車については引き続き、利用者などに対し指導を行うとともに、撤去を行い、放置自転車による通行障害などの解消を図る。また、不足が懸念される自転車等駐車場については、運営について民間活力の活用も含め検討を行い、新たに恒久的な施設の確保に努める。</li> </ul> <p>■道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・だれもが安心して通行できる歩行空間及び自転車走行空間の整備を進める。</li> </ul>
<p>東久留米市都市計 画マスタープラン (平成24年5月)</p>	<p>■道路・交通の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺における自転車等駐車場の安定確保に向けて検討する。</li> </ul> <p>■重点的に取り組むべき課題と取り組み方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東久留米駅周辺にある市営の自転車等駐車場は、全て借地であり、安定的な供給を図る必要があることから、道路上の利用や、民間事業者による運営のための支援、鉄道事業者等との役割分担など、自転車等駐車場の安定的な確保に向けて検討する。</li> </ul> <p>■歩行者・自転車の移動環境の整備方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が整備済み、あるいは整備が計画されているルート、歩行空間と自転車走行空間が既に確保されているルートを中心に、歩行者・自転車ネットワークを形成する。また休息・交流の場や駐輪場の確保に努める。</li> <li>・広幅員の道路で自転車専用レーンの設置を検討するなど、安全な歩行空間と自転車走行空間の確保に努める。また、河川沿いなどの遊歩道における、歩行空間と自転車走行空間の分離について検討する。</li> <li>・自転車利用者の走行マナーの向上や放置自転車の解消を図り、安全な歩行環境づくりを進める。</li> </ul>
<p>東久留米市まち・ ひと・しごと創生 総合戦略 (平成28年3月)</p>	<p>■自転車等駐車場の恒久的な確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車等駐車場について、民間活力の活用も含め検討を行い、新たに恒久的な施設の確保に努める。</li> </ul>
<p>東久留米市公共施 設等総合管理計画 (平成29年2月)</p>	<p>■現状と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車等駐車場の稼働率にはばらつきがあり、利用しやすい施設に利用が偏るなどの状況がみられる。</li> <li>・人の集中する駅前における放置自転車を削減し、利用者が快適で安全に駅前空間を利用できるよう、引き続き条例及び自転車等駐車場の利用についての周知徹底を図っていくことが求められる。</li> <li>・現在の自転車等駐車場は全て土地借上げにより事業運営がされている。</li> </ul> <p>■施設の管理に関する基本的な方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車等駐車場は、維持管理及び運営コストの低減を図りながら、快適で安全な駅前空間を維持することができるよう、恒久的な施設配置見直しや企業等との連携により、その機能の維持・拡充に努めるとしている。</li> </ul>

(参考) 自転車等駐車場に対する市民の満足度・重要度

以下に東久留米市都市計画マスタープランの中間見直しのための市民アンケートにおける施策の満足度・重要度を示す。

自転車等駐車場においては、重要度はやや高いが、満足度はやや低くなっている。この点において、自転車等駐車場は市民の意見では優先度が高い施策と言える。



出典：平成24年東久留米市都市計画マスタープラン

図 2-2 都市計画マスタープランの中間見直しのための市民アンケート 施策に見る満足度・重要度



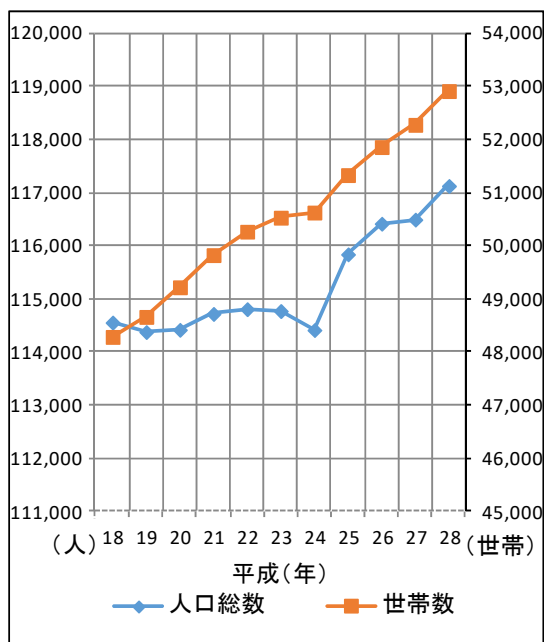
## 2.3.2 人口・世帯

### (1) 市全体の傾向

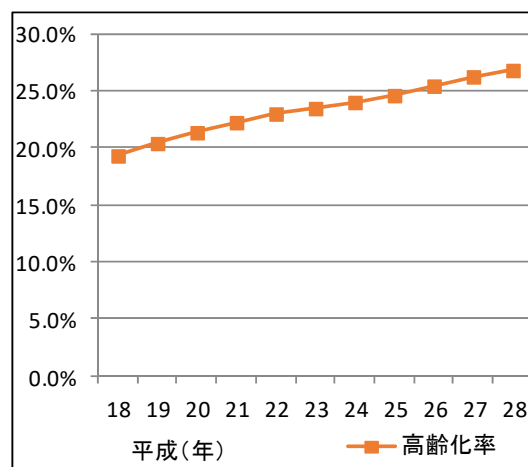
平成 18 年以降の人口の推移を見ると、平成 24 年までは、概ね横ばい（114～115 千人）で推移しており、平成 28 年では 117,128 人となっている。

一方、世帯数は、一貫して増加傾向で推移しており、世帯規模の縮小化（世帯当たり人員の減少）が進行していると考えられる。

高齢化率は、平成 18 年で 20%未満（5 人に 1 人が高齢者）であったが、平成 28 年は 27%（4 人に 1 人が高齢者）となっており、高齢化が進展している。



出典：平成 28 年版統計東久留米の資料を基に作成  
図 2-4 人口・世帯の推移



出典：平成 28 年版統計東久留米の資料を基に作成  
図 2-5 高齢化率の推移

表 2-2 人口・世帯・高齢化率の推移

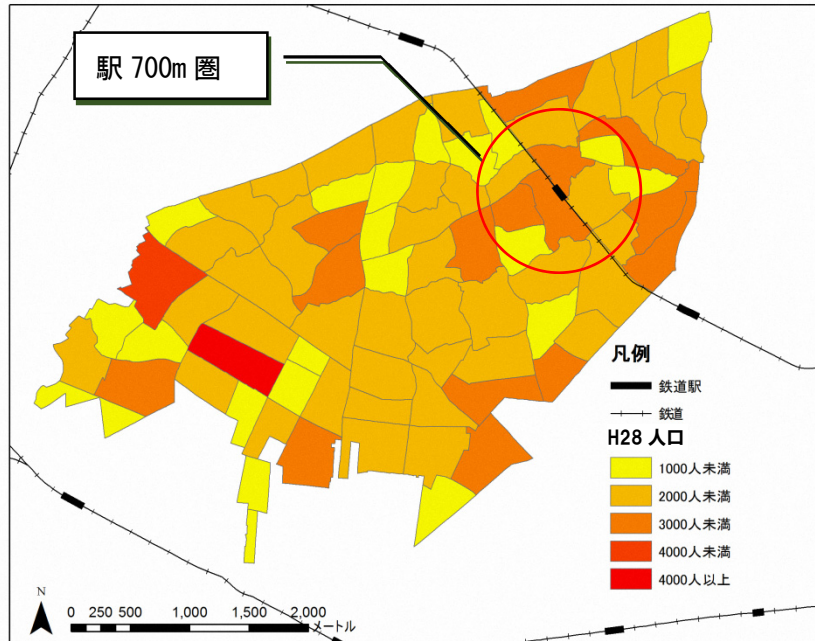
平成(年)	人口(人)			世帯数	高齢化率
	総数	男	女		
18	114,554	56,978	57,576	48,284	0.19
19	114,376	56,853	57,523	48,661	0.20
20	114,418	56,803	57,615	49,220	0.21
21	114,717	56,915	57,802	49,825	0.22
22	114,807	56,851	57,956	50,267	0.23
23	114,772	56,760	58,012	50,530	0.23
24	114,414	56,487	57,927	50,627	0.24
25	115,840	57,053	58,787	51,334	0.25
26	116,417	57,147	59,270	51,860	0.25
27	116,494	57,190	59,304	52,279	0.26
28	117,128	57,362	59,766	52,915	0.27
28/18	2.2%	0.7%	3.8%	9.6%	-

出典：平成 28 年版統計東久留米の資料を基に作成

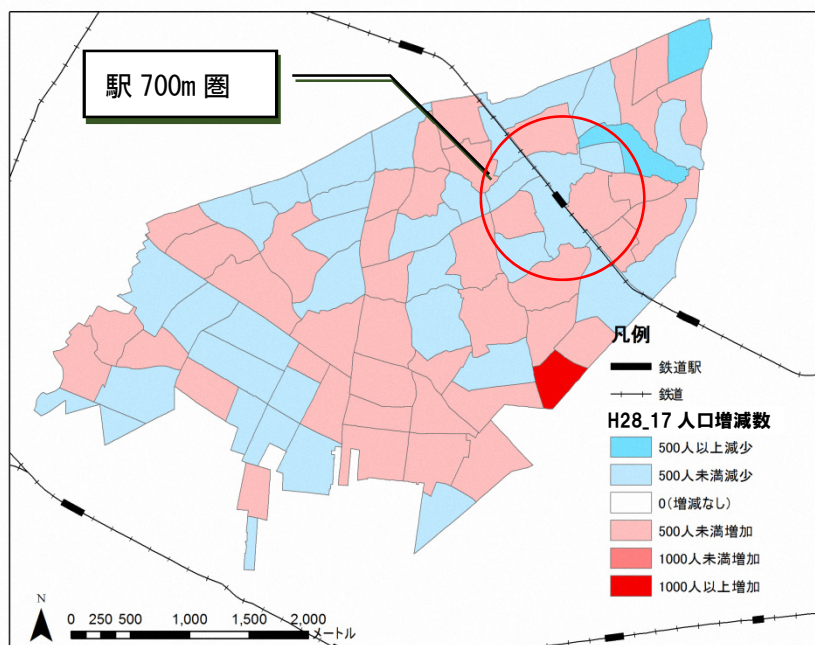
## (2) 町丁別の傾向

### 1) 人口

東久留米駅周辺は1,000人～3,000人の町丁別人口が分布している。また、平成17～28年の人口増減を見ると、東久留米駅周辺は減少している町丁別人口が分布している。1000人以上増加となっている町丁はひばりヶ丘団地である。



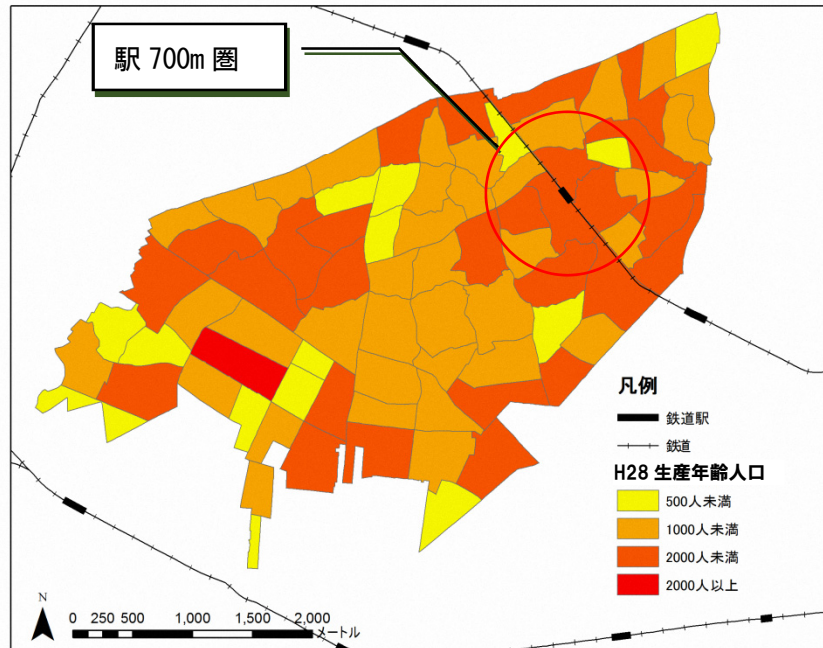
出典：平成28年版統計東久留米の資料を基に作成  
図 2-6 平成28年の町丁別人口



出典：平成28年版統計東久留米の資料を基に作成  
図 2-7 平成17年～平成28年の町丁別人口の増減

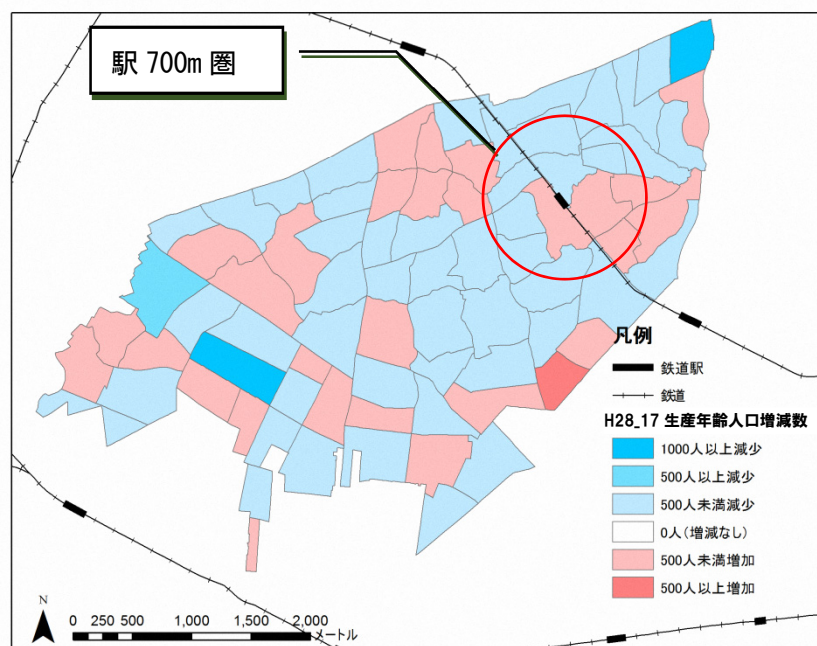
## 2) 生産年齢人口（15～64歳）

東久留米駅周辺は1,000人～2,000人の町丁別人口が分布している。また、平成17～28年の生産年齢人口の増減を見ると、東久留米駅周辺は減少している町丁別人口が分布している。市全体で見ると、生産年齢が減少している町丁別人口が増えており（町丁別の人口増減との比較）、高齢化の進展が背景にある。500人以上増加となっている町丁はひばりヶ丘団地である。



出典：平成 28 年版統計東久留米の資料を基に作成

図 2-8 平成 28 年の町丁別生産年齢人口



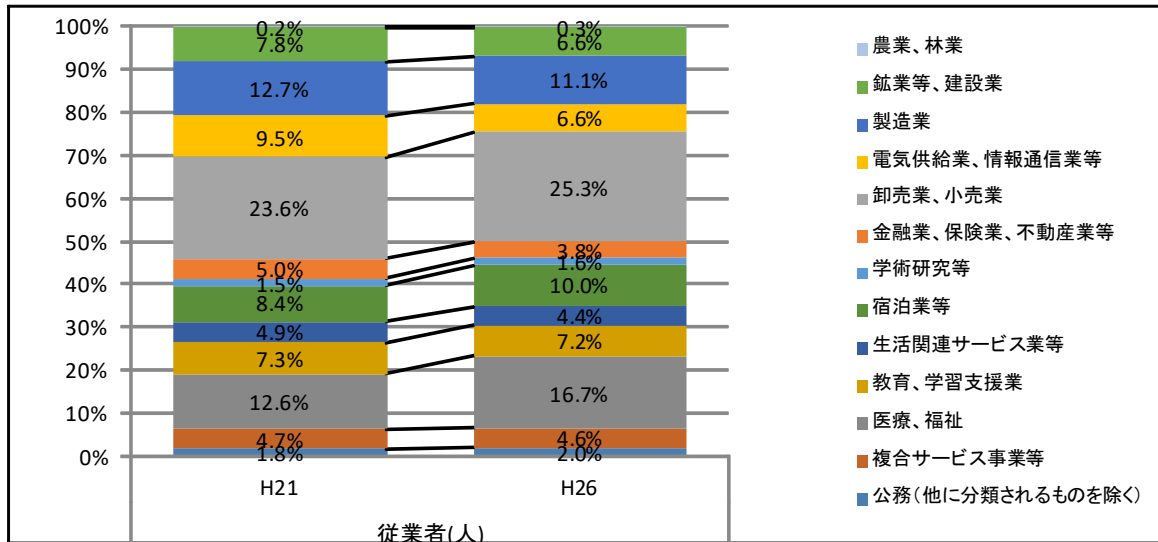
出典：平成 28 年版統計東久留米の資料を基に作成

図 2-9 平成 28 年の町丁別生産年齢人口の増減

### 2.3.3 従業者

#### (1) 市全体の傾向

平成 26 年の従業者の構成を産業別に見ると、「卸売業、小売業」が 25.3%と最も多く、次いで「医療、福祉」が 16.7%、「宿泊業等」（飲食を含む）が 10.0%となっており、この 3 業種で全体の約 5 割を占めている。



出典：平成 21 年経済センサス基礎調査・平成 26 年経済センサス基礎調査の資料を基に作成

図 2-10 東久留米市の従業者数

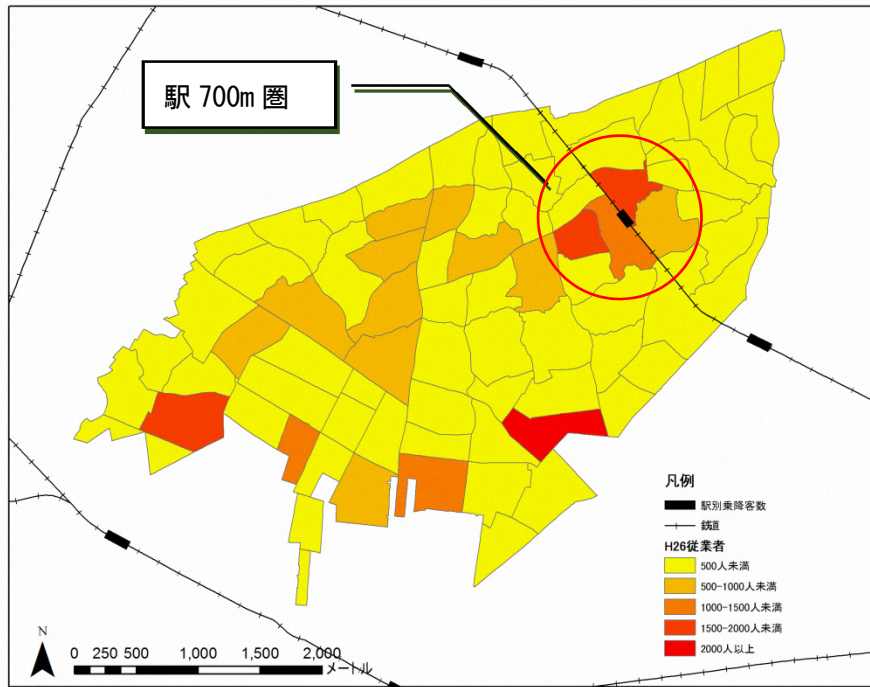
表 2-3 東久留米市の従業者数

事業名	従業者		増減率
	H21	H26	H26/H21
農業、林業	76	79	3.9%
鉱業等	-	-	-
建設業	2,439	2,021	-17.1%
鉱業等・建設業(小計)	2,439	2,021	-17.1%
製造業	3,942	3,403	-13.7%
電気供給業等	9	12	33.3%
情報通信業	1,113	636	-42.9%
運輸業、郵便業	1,824	1,391	-23.7%
電気供給業等・情報通信業・運輸業、郵便業(小計)	2,946	2,039	-30.8%
卸売業、小売業	7,341	7,797	6.2%
金融業、保険業	638	362	-43.3%
不動産業等	905	793	-12.4%
金融業、保険業・不動産業等(小計)	1,543	1,155	-25.1%
学術研究等	480	489	1.9%
宿泊業等	2,599	3,070	18.1%
生活関連サービス業等	1,516	1,356	-10.6%
教育、学習支援業	2,279	2,203	-3.3%
医療、福祉	3,906	5,125	31.2%
複合サービス事業	248	424	71.0%
サービス業(他に分類されないもの)	1,221	992	-18.8%
複合サービス事業・サービス業(他に分類されないもの)(小計)	1,469	1,416	-3.6%
公務(他に分類されるものを除く)	556	605	8.8%
合計	39,489	37,389	-5.3%

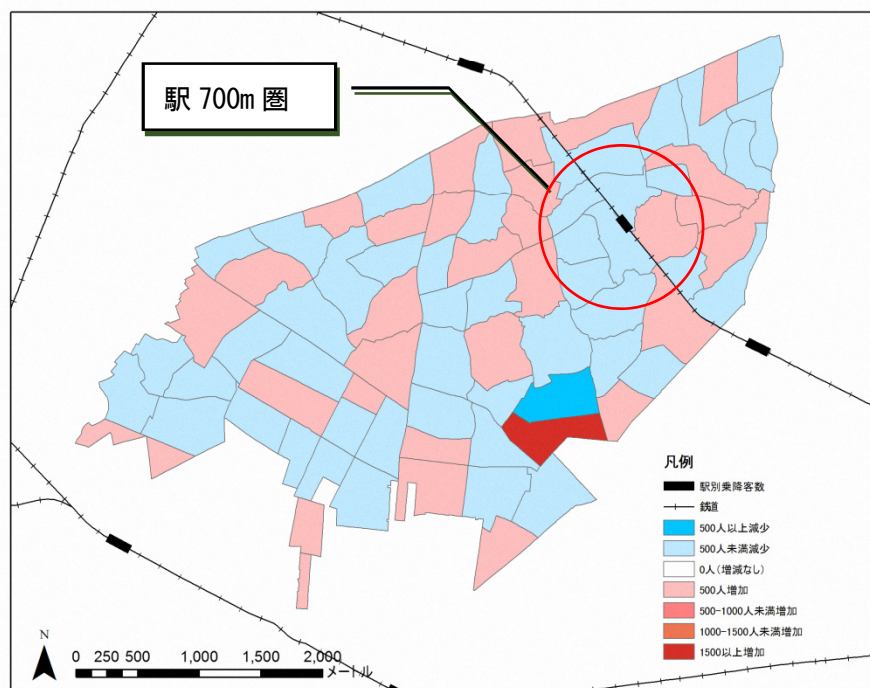
出典：平成 21 年経済センサス基礎調査・平成 26 年経済センサス基礎調査の資料を基に作成

(2) 町丁別の傾向

東久留米駅周辺は1,000人～2,000人の町丁別人口が分布している。また、平成21～26年の従業員の増減を見ると、東久留米駅周辺は500人未満減少の町丁別人口が分布している。



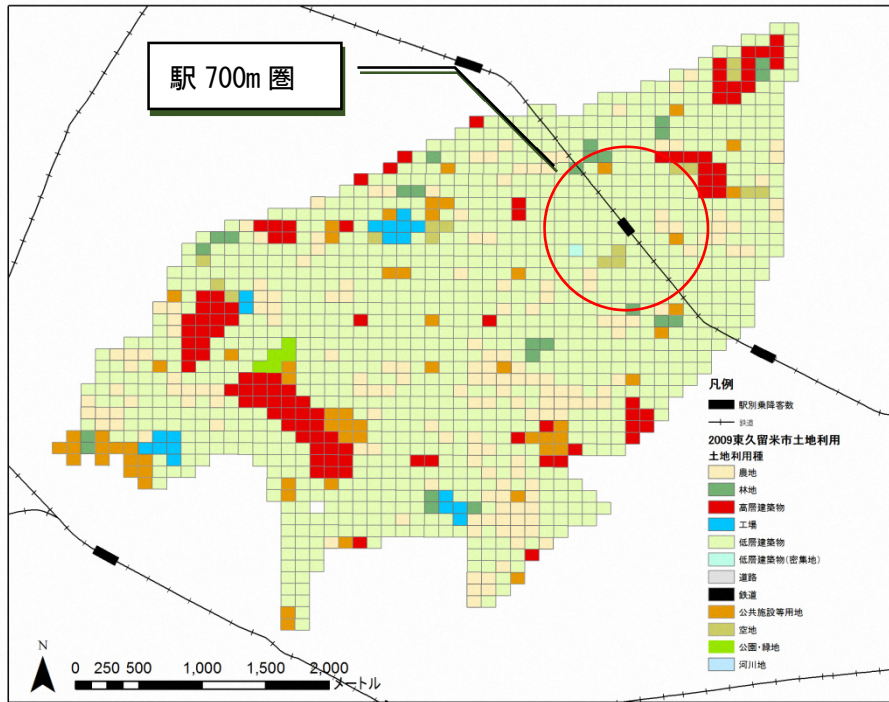
出典：平成26年経済センサス基礎調査の資料を基に作成  
 図 2-11 平成26年従業員数



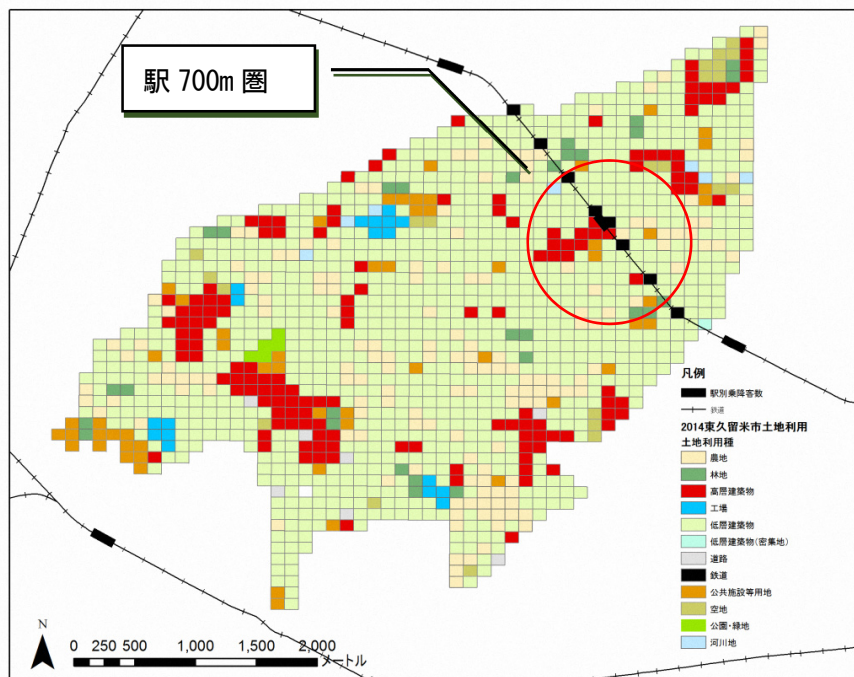
出典：平成21年経済センサス基礎調査・平成26年経済センサス基礎調査の資料を基に作成  
 図 2-12 平成21～26年の従業員数の増減

### 2.3.4 土地・建物利用

平成 21 年と平成 26 年の土地・建物利用を比較すると、東久留米駅周辺では西口において高層建築物（商業・業務用ビル、4 階建以上のマンション）の利用の増加が顕著であり、過去 5 年間で土地の高度利用が進んだことがわかる。



出典：国土交通省「国土数値情報 都市地域土地利用細分メッシュ」の資料を基に作成  
図 2-13 平成 21 年の土地・建物利用

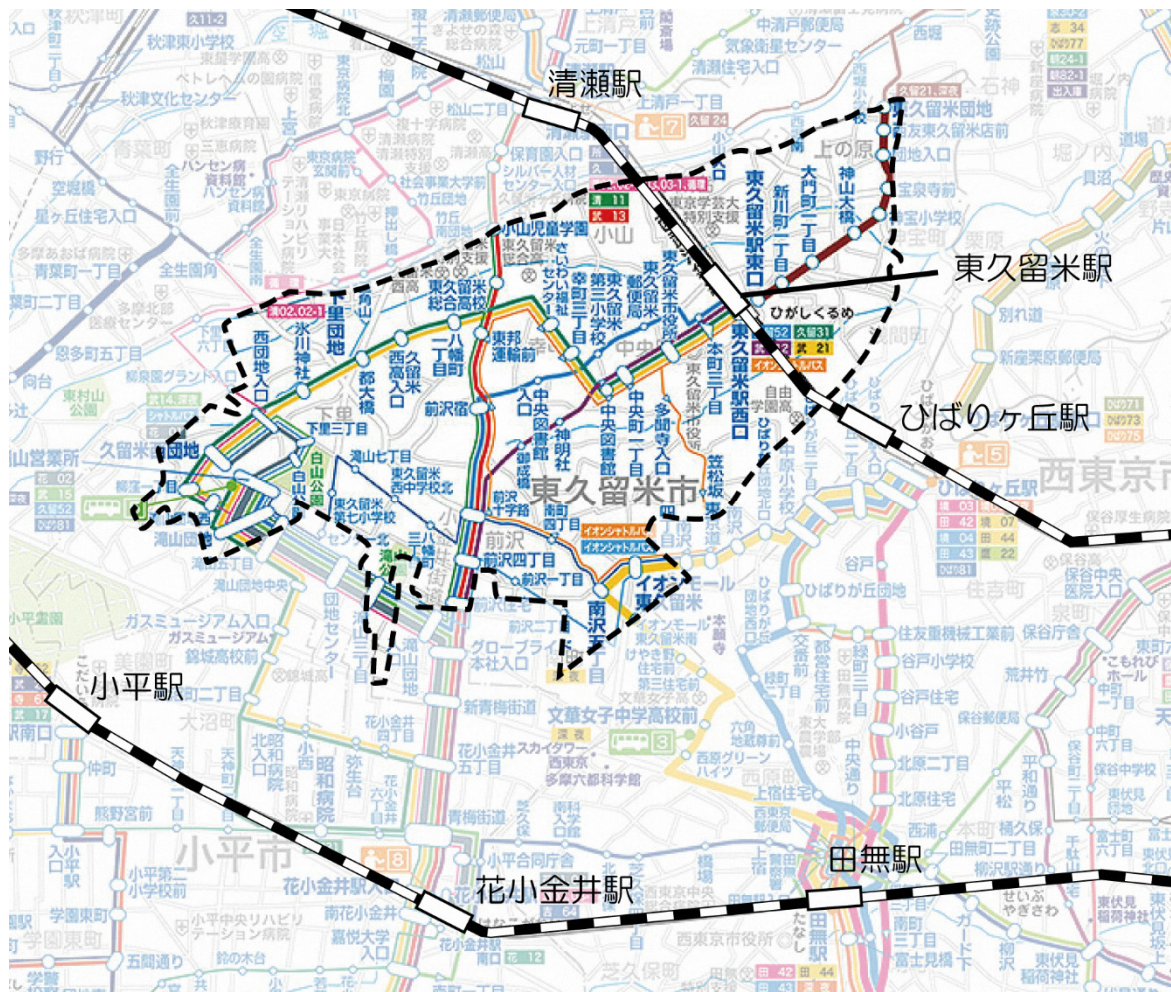


出典：国土交通省「国土数値情報 都市地域土地利用細分メッシュ」の資料を基に作成  
図 2-14 平成 26 年の土地・建物利用

### 2.3.5 交通概況・都市整備

#### (1) 鉄道・バスルート

市内には西武池袋線の東久留米駅がある。隣接自治体では西武池袋線の清瀬駅（清瀬市）、ひばりヶ丘駅（西東京市）、西武新宿線の小平駅（小平市）、花小金井駅（小平市）がある。また、東久留米市のバス網は市内の東久留米駅、市外の花小金井駅など鉄道駅を中心とした構成となっている。



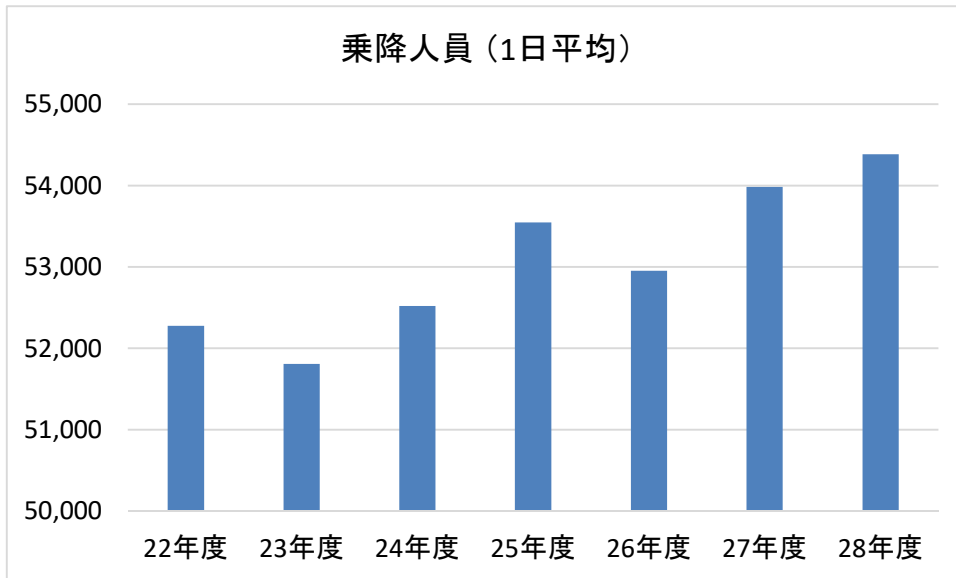
出典：西武バスホームページの資料を基に作成

図 2-15 バス路線図

系統番号	運行系統	系統番号	運行系統	系統番号	運行系統
武 12	東久留米駅西口 - 御成橋 - 武蔵小金井駅	清 02	清瀬駅南口 - 竹丘団地 - 下里団地	境 07	ひばりヶ丘駅 - イオンモール東久留米 - 武蔵境駅
武 14	久留米西団地 - 花小金井駅入口 - 武蔵小金井駅	清 02-1	清瀬駅南口 - 新緑公園・下里団地 - 下里団地	田 44	ひばりヶ丘駅 - イオンモール東久留米 - 田無駅
武 15	滝山営業所 - 花小金井駅入口 - 武蔵小金井駅	清 03	花小金井駅 - 下里団地 - 清瀬駅南口	深夜	ひばりヶ丘駅 - イオンモール東久留米 - 田無駅
武 15	滝山団地 - 花小金井駅入口 - 武蔵小金井駅	清 03-1	花小金井駅 - 下里団地・上宮 - 清瀬駅南口	深夜	ひばりヶ丘駅 - イオンモール東久留米 - 文華女子中学高校前
深夜	久留米西団地 - 花小金井駅 - 武蔵小金井駅	循環	清瀬駅南口 - 下里団地 - 滝山営業所	深夜	ひばりヶ丘駅 - イオンモール東久留米 - 文華女子中学高校前
深夜	久留米西団地 - 花小金井駅 - 武蔵小金井駅	久留 52	東久留米駅西口 - 前沢宿 - 滝山営業所	深夜	文華女子中学高校前 - 田無駅 - 武蔵境駅
武 21	東久留米駅西口 - 錦城高校前 - 武蔵小金井駅	吉 64	花小金井駅 - 東伏見稲荷神社 - 吉祥寺駅	深夜	文華女子中学高校前 - 西原グリーンハイツ - 田無駅
久留 31	東久留米駅西口 - 錦城高校前 - 昭和病院	鷹 22	ひばりヶ丘駅 - 南沢五丁目 - 滝山営業所	深夜	文華女子中学高校前 - 西原グリーンハイツ - 田無駅
久留 31	東久留米駅西口 - 錦城高校前 - 昭和病院	ひば 981	ひばりヶ丘駅 - 南沢五丁目 - 滝山営業所	深夜	南沢五丁目 - 田無駅 - 武蔵境駅
花 01	久留米西団地 - 新青梅街道 - 花小金井駅	深夜	ひばりヶ丘駅 - イオンモール東久留米 - 南沢五丁目	他営業所管内路線	
花 02	滝山営業所 - 新青梅街道 - 花小金井駅	境 03	ひばりヶ丘駅 - 谷戸 - 武蔵境駅	<	矢印方向のみ停車します
境 05	ひばりヶ丘駅 - ひばりヶ丘駅前 - 武蔵境駅	田 42	ひばりヶ丘駅 - 谷戸 - 田無駅		
深夜	ひばりヶ丘駅 - ひばりヶ丘駅前 - 武蔵境駅	境 04	ひばりヶ丘駅 - ひばりヶ丘団地 - 武蔵境駅		
深夜	ひばりヶ丘駅 - ひばりヶ丘駅前 - 田無駅	田 43	ひばりヶ丘駅 - ひばりヶ丘団地 - 田無駅		
イオンモール	イオンモール東久留米 - 東久留米駅西口 - イオンモール東久留米				
イオンモール	イオンモール東久留米 - 東久留米駅西口 - イオンモール東久留米				
イオンモール	イオンモール東久留米 - 東久留米駅西口 - イオンモール東久留米				
イオンモール	イオンモール東久留米 - 東久留米駅西口 - イオンモール東久留米				

## (2) 鉄道駅乗降人員

平成 22～28 年度の東久留米駅における乗降人員（1日平均）の推移を見ると、概ね 51,000～54,000 人/日の間で推移している。



出典：平成 28 年版統計東久留米、西武鉄道ホームページの資料を基に作成  
図 2-16 東久留米駅乗降人員（1日平均）の推移

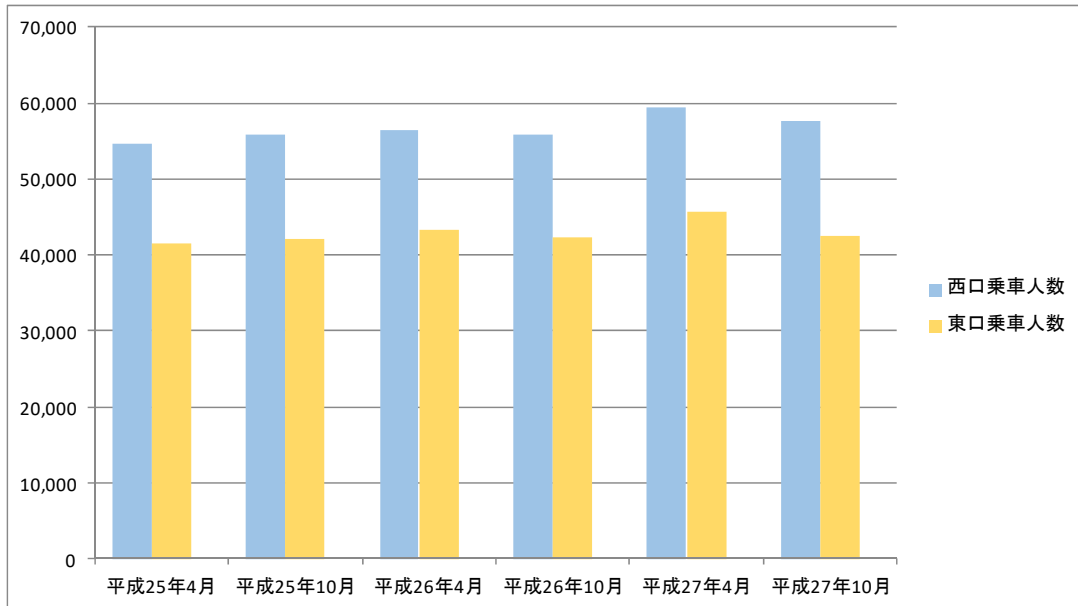
表 2-4 東久留米駅乗降人員（1日平均）の推移と対前年増加率

年度	乗降人員 (1日平均)	対前年増減率 (%)
平成 22	52,275	-0.1
平成 23	51,808	-0.9
平成 24	52,520	1.4
平成 25	53,547	2.0
平成 26	52,953	-1.1
平成 27	53,984	1.9
平成 28	54,386	0.7

出典：平成 28 年版統計東久留米、西武鉄道ホームページの資料を基に作成

### (3) バス乗客の推移

平成 25～27 年の乗車人員（IC カード利用者）の推移（4 月と 10 月の集計値）を見ると、東口は 4 万人台で推移、西口は 5 万人台で推移している。基本的に路線数が多い西口が東口よりも多くなっている。



出典：西武バス（IC カード利用者数の集計値）の資料を基に作成  
 図 2-17 西武バス乗車人数（IC カード利用者数）

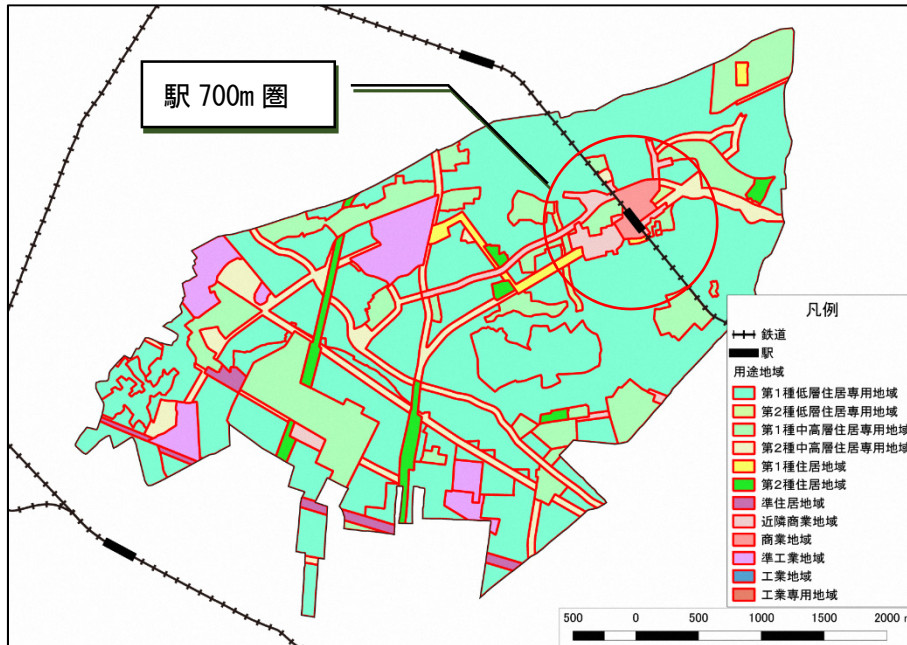
表 2-5 西武バスの乗降人数（IC カード利用者数）

年月		東久留米駅西口(人)	東久留米駅東口(人)	合計
平成 25 年 4 月	乗車	54,543	41,500	96,043
	降車	46,307	44,675	90,982
	合計	<b>100,850</b>	<b>86,175</b>	187,025
平成 25 年 10 月	乗車	55,790	42,155	97,945
	降車	48,375	45,273	93,648
	合計	<b>104,165</b>	<b>87,428</b>	191,593
平成 26 年 4 月	乗車	56,478	43,218	99,696
	降車	49,571	45,920	95,491
	合計	<b>106,049</b>	<b>89,138</b>	195,187
平成 26 年 10 月	乗車	55,829	42,285	98,114
	降車	49,576	44,863	94,439
	合計	<b>105,405</b>	<b>87,148</b>	192,553
平成 27 年 4 月	乗車	59,348	45,732	105,080
	降車	51,871	48,620	100,491
	合計	<b>111,219</b>	<b>94,352</b>	205,571
平成 27 年 10 月	乗車	57,576	42,482	100,058
	降車	47,754	45,546	93,300
	合計	<b>105,330</b>	<b>88,028</b>	193,358

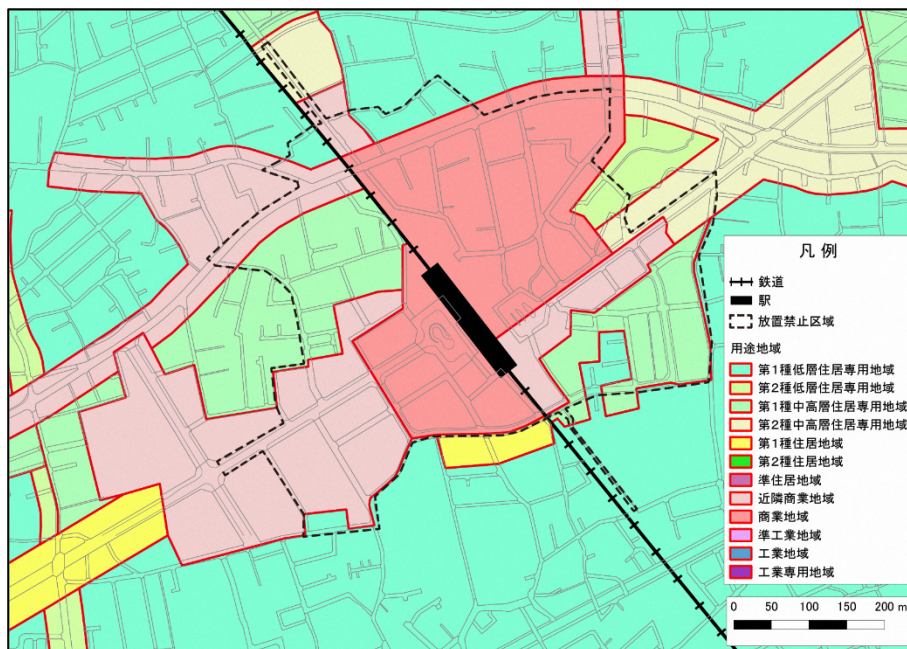
出典：西武バス（IC カード利用者数の集計値）の資料を基に作成

#### (4) 用途地域

東久留米市は、市域全体が都市計画区域で、このうち柳窪の一部（12.2ha）を除き、市街化区域となっている。主に第一種低層住居専用地域をはじめとした住宅系の用途地域が指定されている。商業等の事業所が集積する東久留米駅周辺は、商業系の用途地域が指定されている。



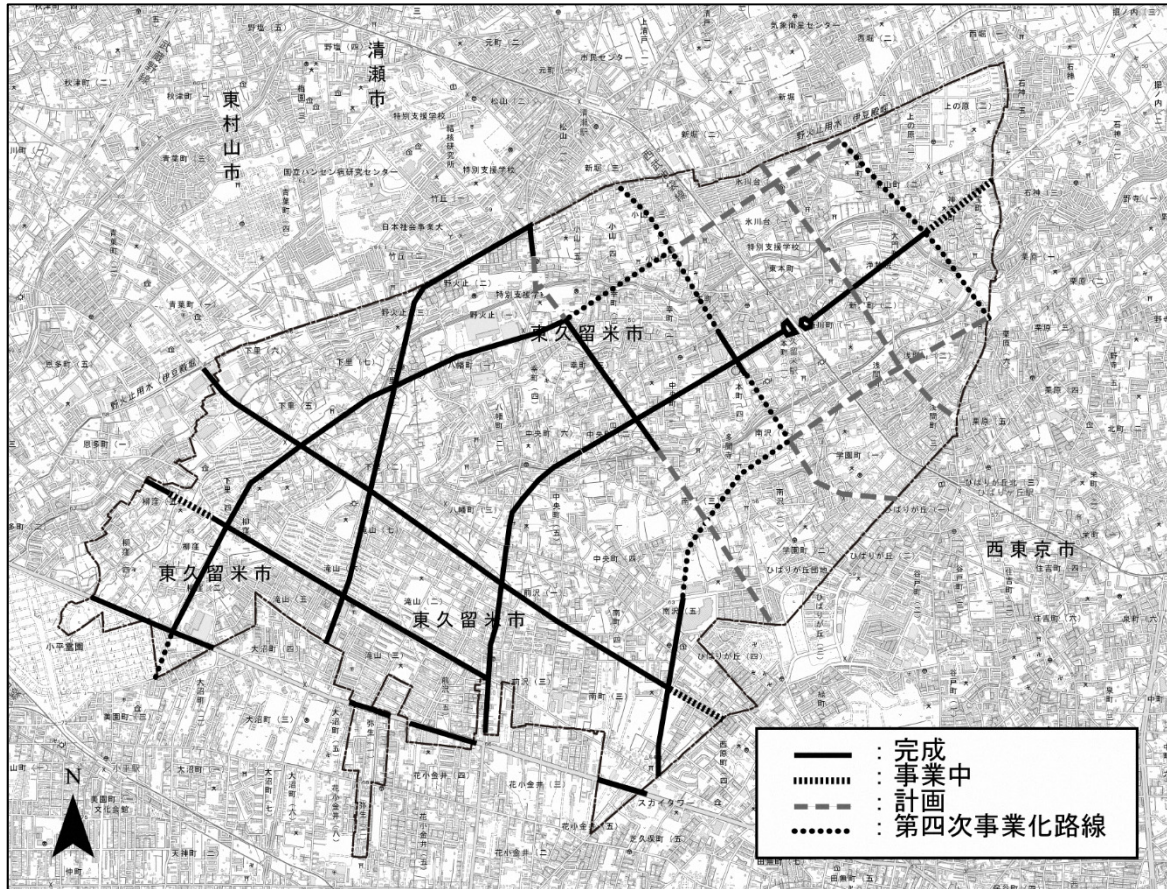
出典：国土交通省「国土数値情報 用途地域」の資料を基に作成  
図 2-18 用途地域



出典：国土交通省「国土数値情報 用途地域」、東久留米市資料を基に作成  
図 2-19 東久留米駅周辺における用途地域

(5) 都市計画道路

都市計画道路の整備は市の西側では整備が進んでいるが、東側では未整備区間が残っている。



出典：東久留米市都市計画道路網図を基に作成  
図 2-20 都市計画道路の整備状況

表 2-6 都市計画道路（計画決定）の状況

(単位:m)		(平成28年4月1日現在)					
街路番号 (区分・規模・番号)	街路名称	起 点	終 点	主たる 経過地	幅員	延長	摘 要
3・4・4	新青梅街道線	南 町 二丁目	柳 窪 三丁目	弥 生	18	1,740	完成
3・4・15の1	新東京所沢線	浅間町 二丁目	氷川台 二丁目	神宝町	18	1,430	
3・4・7	府中清瀬線	滝 山 五丁目	野火止 三丁目	下 里	18	2,300	完成
3・4・5	久留米東村山線	前 沢 五丁目	柳 窪 五丁目	滝 山	16	2,370	一部完成
3・4・11	保谷東村山線	南 町 一丁目	下 里 六丁目	滝 山	16	3,740	一部完成
3・4・12	田無久留米線	南 沢 五丁目	小 山 五丁目	中央町	16	2,820	一部完成
3・4・13	練馬東村山線	学園町 二丁目	小 山 三丁目	本 町	16	2,700	一部完成
3・4・14	保谷秋津線	浅間町 三丁目	氷川台 二丁目	新川町	16	2,100	
3・4・18	新小金井久留米線	南 町 二丁目	浅間町 二丁目	南 沢	16	3,640	一部完成
3・4・19	小金井久留米線	前 沢 四丁目	本 町 一丁目	中央町	16	2,930	完成
3・4・20	東久留米駅神山線	新川町 一丁目	神宝町 二丁目	大門町	16	1,400	一部完成
3・4・21	小平久留米線	柳 窪 三丁目	氷川台 二丁目	下 里	16	5,300	一部完成
3・4・22	萩山野火止線	下 里 六丁目	下 里 六丁目	下 里	16	-	

注) 昭和37年7月26日建設省告示第1777号による  
資料:都市建設部 道路計画課

出典：平成 28 年版統計東久留米

### 3. 自転車等駐車・放置状況及び自転車等駐車場整備の対象区域

#### 3.1 放置自転車等の対策及び自転車等駐車場整備の対象区域

東久留米駅は東久留米市の唯一の鉄道駅であり、駅周辺は、「東久留米市自転車等の放置防止に関する条例」（昭和 63 年 3 月施行）に基づき、昭和 63 年 10 月から「自転車等放置禁止区域」に指定し、自転車等駐車場の整備や放置自転車等の撤去等の対策を実施している。

このことから、東久留米駅周辺における自転車等放置禁止区域を、自転車等駐車場整備の対象区域として設定する。

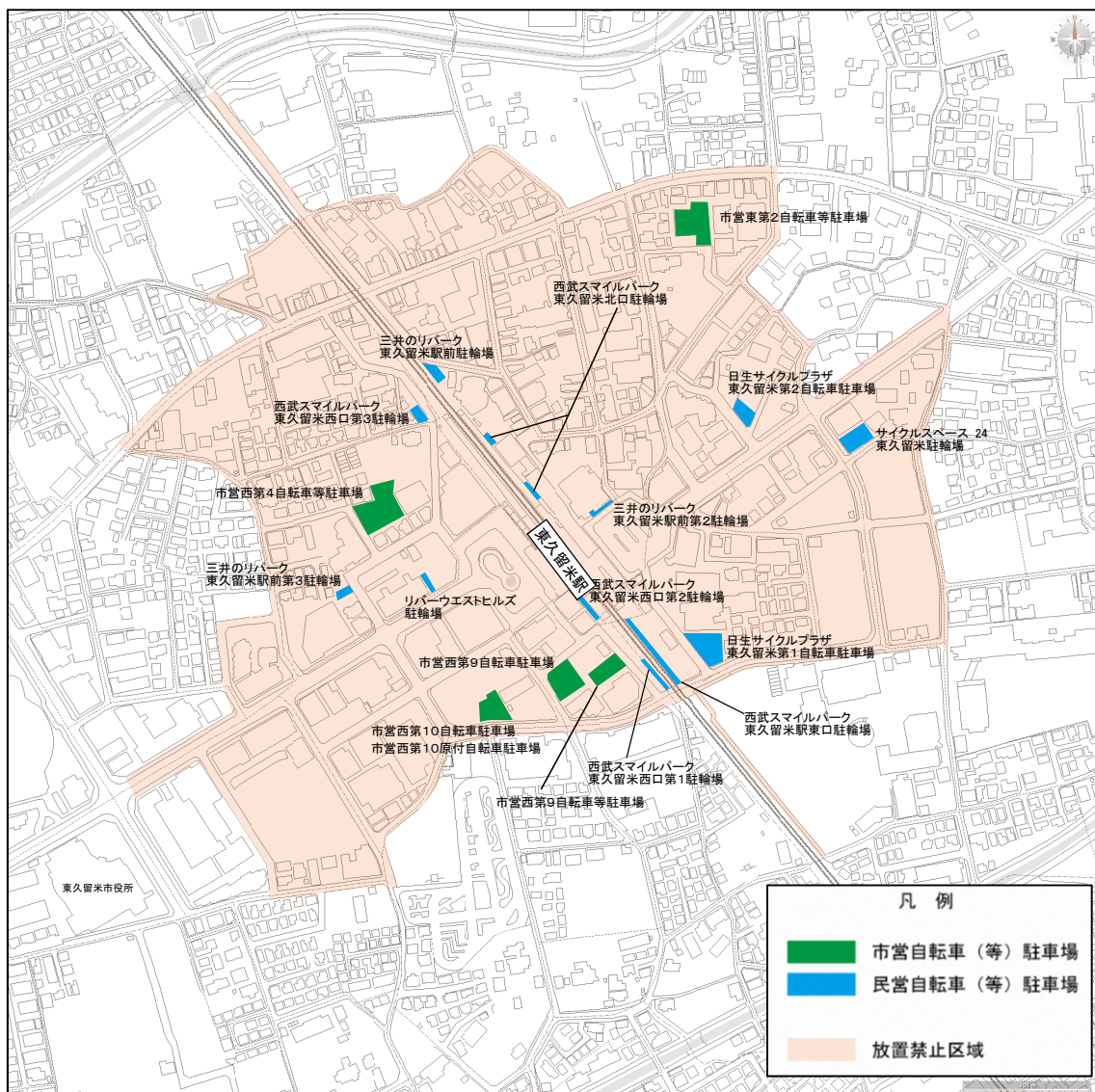


図 3-1 東久留米駅周辺の自転車等放置禁止区域及び自転車等駐車場の位置  
(平成 28 年 10 月現在)

### 3.2 自転車等駐車場の設置状況

東久留米駅周辺の自転車等駐車場の設置状況（平成28年10月現在）を以下に示す。

表 3-1 東久留米駅周辺の自転車等駐車場の設置状況（平成28年10月現在）

No	名称	収容台数(台)						駅までの 距離m (概算)	一時利用料金	
		自転車			原付				自転車	原付
		定期	一時	計	定期	一時	計			
市 営	1 市営東第2自転車等駐車場(定期利用)	702		702	74		74	267		
	2 市営西第4自転車等駐車場(定期利用)	764		764	82		82	140		
	3 市営西第9自転車等駐車場(定期利用)	459		459			0	120		
	4 市営西第9自転車等駐車場(一時利用)		307	307		49	49	120	100円/日	200円/日
	5 市営西第10原付駐車場(定期利用)			0	20		20	152		
	6 市営西第10自転車等駐車場(一時利用)		470	470			0	152	100円/日	
民 営	7 西武スマイルパーク東久留米駅西口第1駐輪場		174	174			0	133	100円/12時間	
	8 西武スマイルパーク東久留米駅西口第2駐輪場		263	263			0	37	100円/6時間	
	9 西武スマイルパーク東久留米駅東口駐輪場		661	661			0	50	100円/10時間	
	10 西武スマイルパーク東久留米駅北口駐輪場		125	125		10	10	86	100円/4時間	200円/10時間
	11 西武スマイルパーク東久留米駅西口第3駐輪場		120	120			0	146	100円/12時間	
	12 三井のリパーク東久留米駅前駐輪場		223	223			0	154	100円/12時間	
	13 三井のリパーク東久留米駅前第2駐輪場		80	80			0	36	100円/3時間	
	14 三井のリパーク東久留米駅前第3駐輪場		64	64			0	177	100円/14時間	
	15 サイクスペース24東久留米駐輪場		260	260		40	40	256	100円/24時間	200円/24時間
	16 日生サイクルプラザ東久留米第1自転車等駐車場		306	306		22	22	156	100円/12時間	200円/12時間
	17 日生サイクルプラザ東久留米第2自転車等駐車場		260	260		14	14	184	100円/12時間	200円/12時間
	18 リバーウエストビルズ駐輪場			36	36			0	110	100円/3時間
総計		1,925	3,349	5,274	176	135	311			

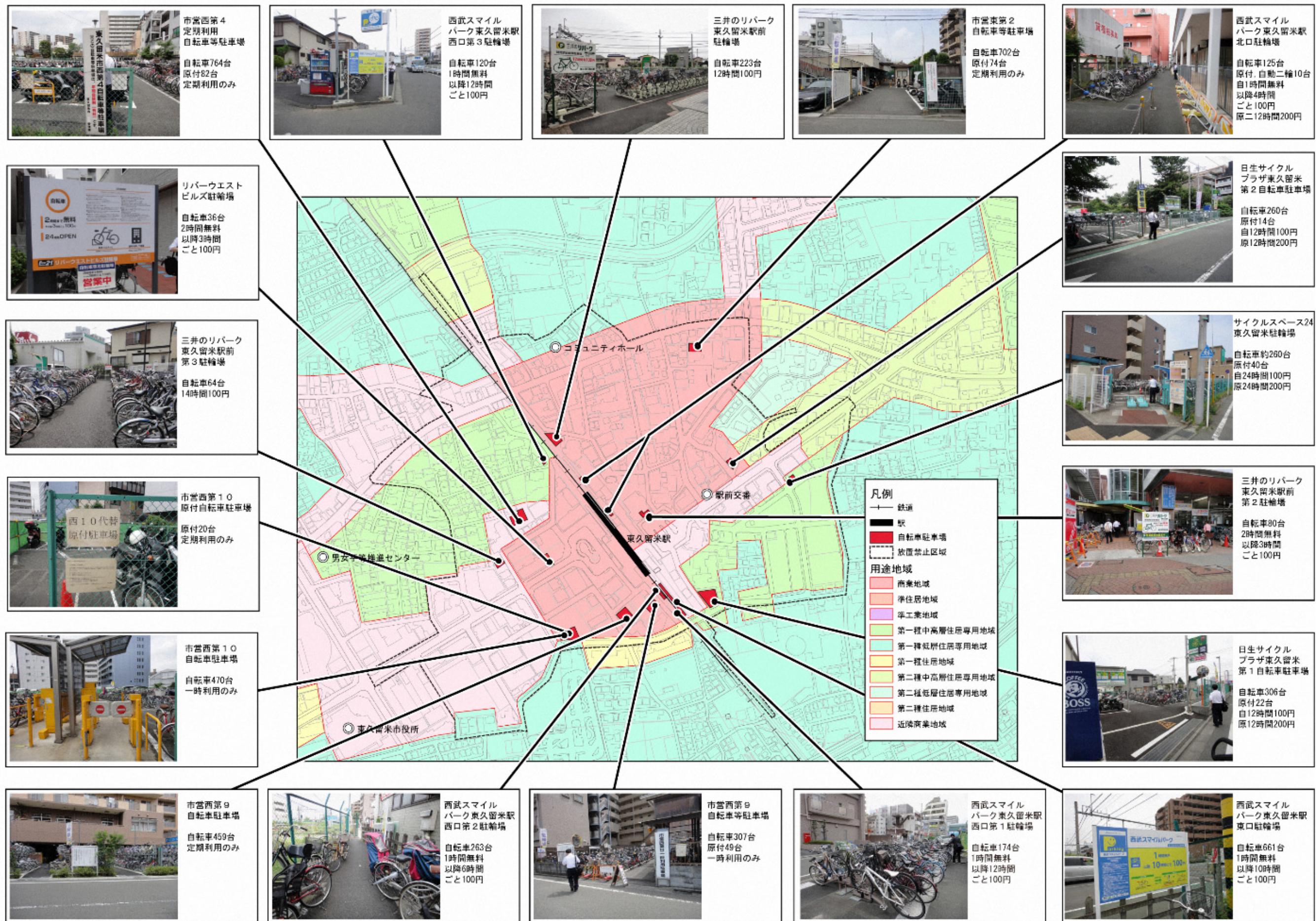


図 3-2 東久留米駅周辺の自転車等駐車場設置状況（平成 28 年 10 月現在）

### 3.3 過年度における駐車の傾向

#### 3.3.1 市営自転車等駐車場の収容可能台数及び利用台数の推移

市営自転車等駐車場の利用台数は収容可能台数の減少とともに、平成18年度以降減少傾向となっている。

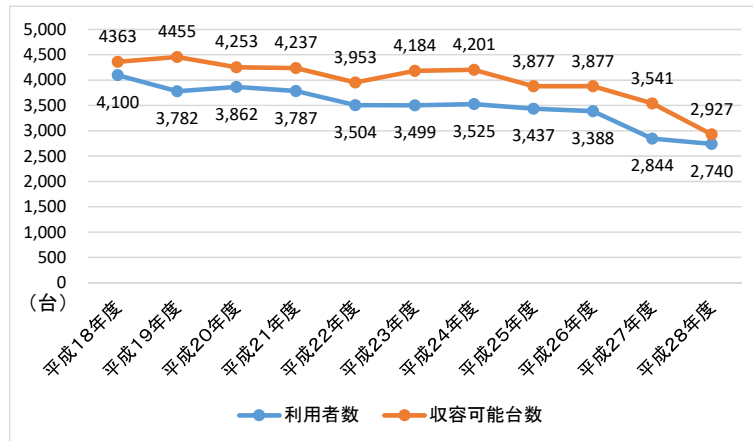


図 3-3 自転車等駐車場の収容可能台数及び利用台数の推移  
東久留米市資料を基に作成（自転車・原付の定期利用・一時利用の合算）

#### 3.3.2 自転車等放置・撤去台数の推移

放置車両台数は平成20年度をピークに減少傾向となっている。撤去車両台数は945台から1,829台の間で変動している。

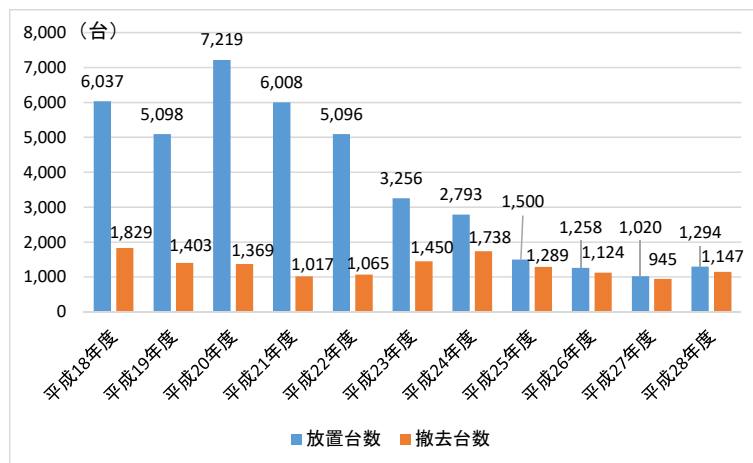


図 3-4 自転車等放置・撤去台数の推移  
東久留米市資料を基に作成（自転車・原付の合算）

### 3.4 駐車の実態

#### 3.4.1 自転車等駐車実態調査

##### (1) 調査概要

項目	自転車等駐車実態調査	
	自転車等駐車場台数カウント調査	放置自転車等台数カウント調査
調査日	平成 28 年 10 月 2 日（日）、10 月 6 日（木）	
調査時間	9 時、12 時、15 時、18 時、深夜（終電後）	
調査対象	放置禁止区域内の市営及び民営の自転車等駐車場 15 箇所  ※放置禁止区域内の自転車等駐車場は合計 18 箇所あるが、本調査では調査の同意が得られた 15 箇所で行った。（残り 3 箇所については別途駐車実態を推計）	放置禁止区域内の道路等
調査方法	カウンター等を用いて、自転車、原付及び自動二輪の駐車台数を地点ごとに計測する。	放置禁止区域内に駐車されている、自転車、原付及び自動二輪の台数、駐車場所を記録する。

車種区分は以下の 10 種とする。

	車種区分
1	通常の自転車
2	後ろカゴ付自転車
3	幼児用座席付自転車
4	電動アシスト自転車
5	電動後ろカゴ自転車
6	幼児用座席付電動アシスト自転車
7	三輪自転車
8	原動機付自転車(50cc 以下)
9	原動機付自転車(50cc 超 125cc 以下)
10	自動二輪(125cc超)

## (2) 自転車駐車台数

### 1) 放置禁止区域全体

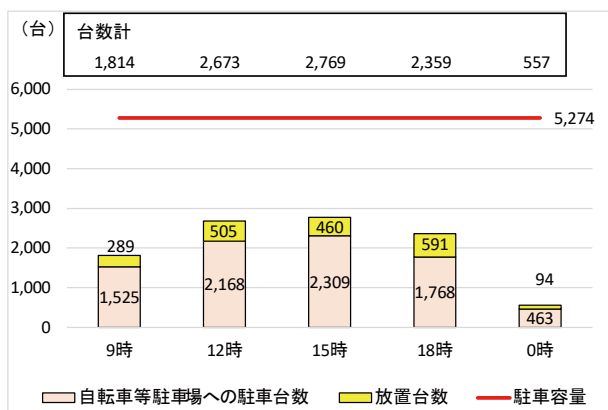
休日の放置自転車台数の時間帯別推移を見ると、18時の夕方がピークで591台となっている。また、自転車等駐車場へ駐車している車両はピーク時の15時で2,309台となっている。駐車場の容量としては、放置自転車を収容できる余力がある。

平日の放置自転車台数の時間帯別推移を見ると、18時の夕方がピークで551台となっている。また、自転車等駐車場へ駐車している車両はピーク時の12時で4,560台となっている。駐車場の容量としては、放置自転車を収容できる余力は残っているが、需給はひっ迫している状況にある。

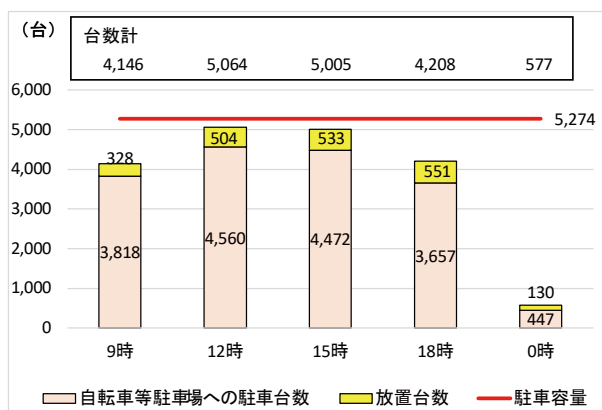
放置自転車は9時の時点で328台であり、その後18時まで増加傾向にあることから、12時以降に駐車している車両の利用目的は買物などの一時利用であると考えられる。ピーク時台数から9時の駐車台数を除くと、3割ほどが占めている。

#### <放置禁止区域全体>(収容可能台数合計 5,274台)

	休日					平日				
	9時	12時	15時	18時	0時	9時	12時	15時	18時	0時
駐車台数	1,525	2,168	2,309	1,768	463	3,818	4,560	4,472	3,657	447
放置台数	289	505	460	591	94	328	504	533	551	130
台数計	1,814	2,673	2,769	2,359	557	4,146	5,064	5,005	4,208	577



休日の自転車駐車台数の時間帯別推移  
(放置禁止区域全体)



平日の自転車駐車台数の時間帯別推移  
(放置禁止区域全体)

## 2) 駅西側・駅東側エリア別

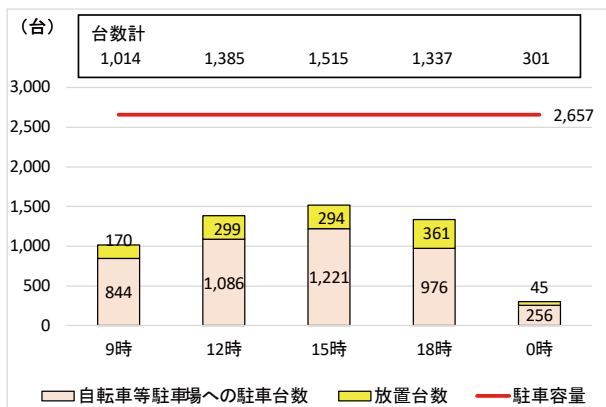
調査結果を東西に分けたものを以下に示す。

休日のピークは駅西側が15時で1,515台、駅東側が12時で1,288台となっている。

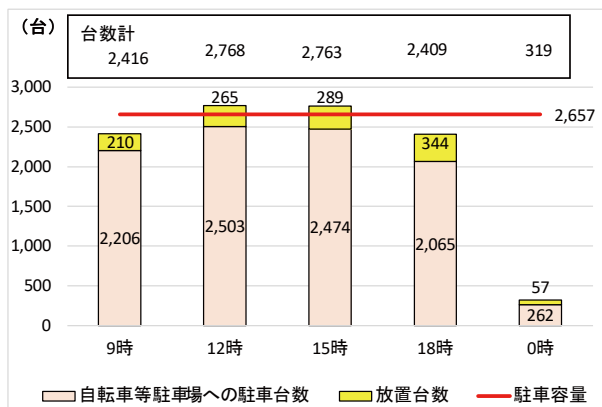
平日のピークは駅西側が12時で2,768台、駅東側も12時で2,296台となっている。駅西側については、12時・15時の時間帯で駅西側の収容可能台数(2,657台)を超過している。

### <駅西側>(収容可能台数合計 2,657台)

	休日					平日				
	9時	12時	15時	18時	0時	9時	12時	15時	18時	0時
駐車台数	844	1,086	1,221	976	256	2,206	2,503	2,474	2,065	262
放置台数	170	299	294	361	45	210	265	289	344	57
台数計	1,014	1,385	1,515	1,337	301	2,416	2,768	2,763	2,409	319



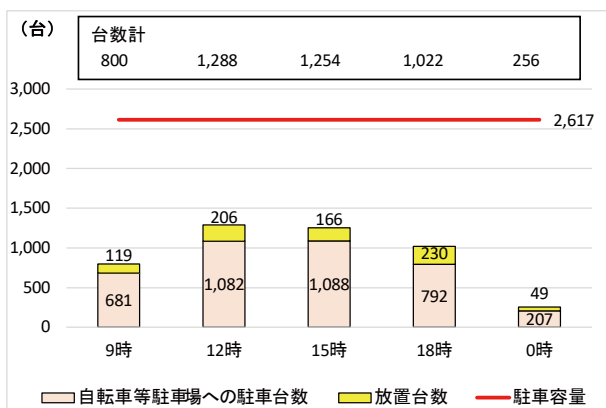
休日の自転車駐車台数の時間帯別推移  
(駅西側)



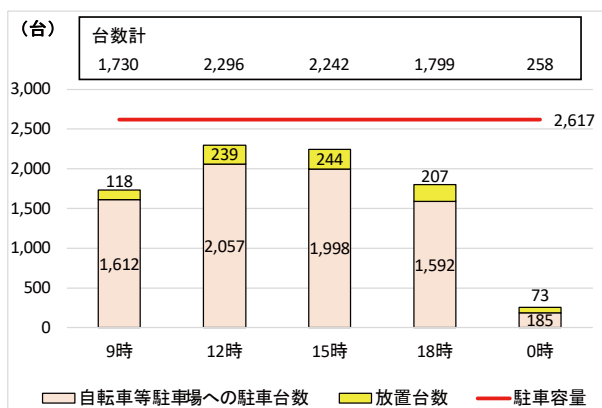
平日の自転車駐車台数の時間帯別推移  
(駅西側)

### <駅東側>(収容可能台数合計 2,617台)

	休日					平日				
	9時	12時	15時	18時	0時	9時	12時	15時	18時	0時
駐車台数	681	1,082	1,088	792	207	1,612	2,057	1,998	1,592	185
放置台数	119	206	166	230	49	118	239	244	207	73
台数計	800	1,288	1,254	1,022	256	1,730	2,296	2,242	1,799	258



休日の自転車駐車台数の時間帯別推移  
(駅東側)



平日の自転車駐車台数の時間帯別推移  
(駅東側)

### (3) 原付等駐車台数

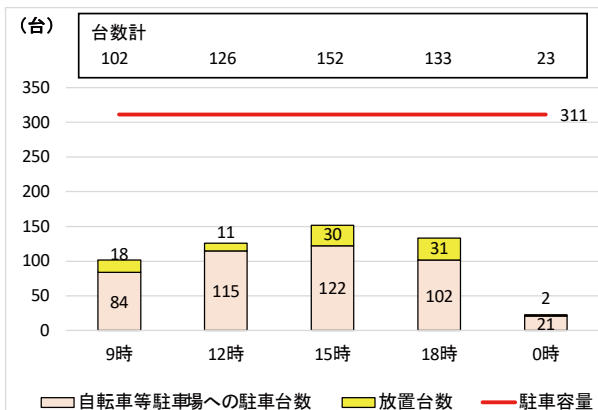
#### 1) 放置禁止区域全体

休日の放置原付等台数の時間帯別推移を見ると、18時の夕方がピークで31台となっている。また、駐車場へ駐車している車両はピーク時の15時で122台となっている。駐車場の容量としては、放置原付等を収容できる余力がある。

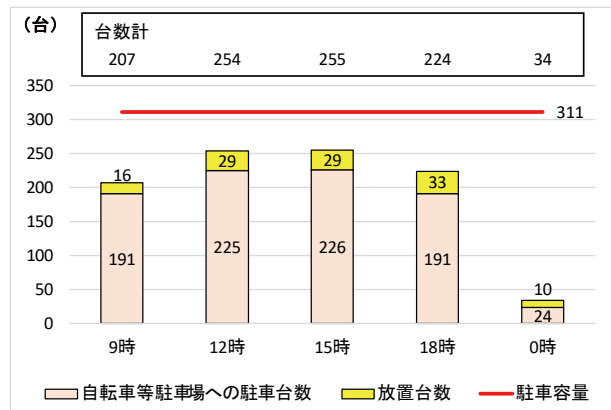
平日の放置原付等台数の時間帯別推移を見ると、18時の夕方がピークで33台となっている。また、駐車場へ駐車している車両はピーク時の15時で226台となっている。駐車場の容量としては、放置原付等を収容できる余力は残っているが、需給はややひっ迫している状況にある。

#### <放置禁止区域全体>(収容可能台数合計 311台)

	休日					平日				
	9時	12時	15時	18時	0時	9時	12時	15時	18時	0時
駐車台数	84	115	122	102	21	191	225	226	191	24
放置台数	18	11	30	31	2	16	29	29	33	10
台数計	102	126	152	133	23	207	254	255	224	34



休日の原付等駐車台数の時間帯別推移  
(放置禁止区域全体)



平日の原付等駐車台数の時間帯別推移  
(放置禁止区域全体)

## 2) 駅西側・駅東側エリア別

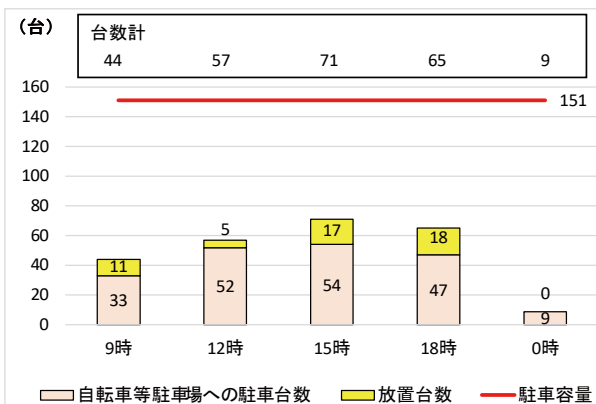
調査結果を東西に分けたものを以下に示す。

休日のピークは駅西側が15時で71台、駅東側も15時で81台となっている。

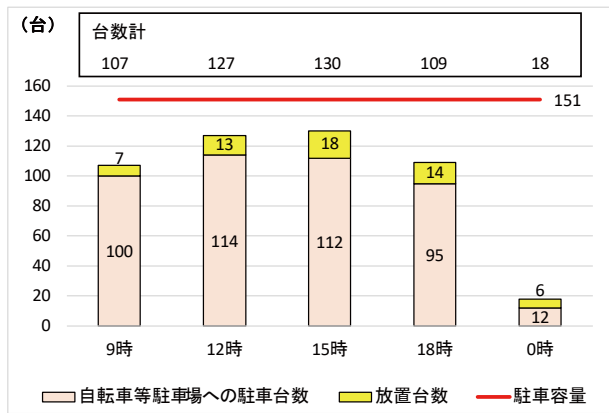
平日のピークは駅西側が15時で130台、駅東側が12時で127台となっている。

### <駅西側>(収容可能台数合計 151 台)

	休日					平日				
	9時	12時	15時	18時	0時	9時	12時	15時	18時	0時
駐車台数	33	52	54	47	9	100	114	112	95	12
放置台数	11	5	17	18	0	7	13	18	14	6
台数計	44	57	71	65	9	107	127	130	109	18



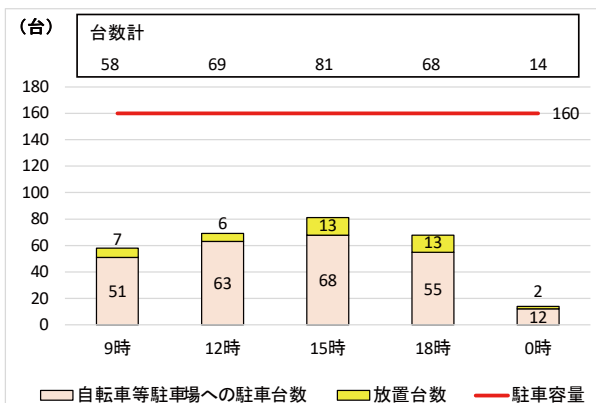
休日の原付等駐車台数の時間帯別推移  
(駅西側)



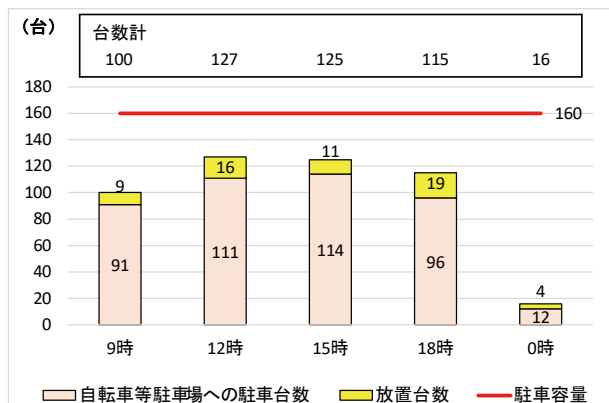
平日の原付等駐車台数の時間帯別推移  
(駅西側)

### <駅東側>(収容可能台数合計 160 台)

	休日					平日				
	9時	12時	15時	18時	0時	9時	12時	15時	18時	0時
駐車台数	51	63	68	55	12	91	111	114	96	12
放置台数	7	6	13	13	2	9	16	11	19	4
台数計	58	69	81	68	14	100	127	125	115	16



休日の原付等駐車台数の時間帯別推移  
(駅東側)



平日の原付等駐車台数の時間帯別推移  
(駅東側)

### 3.4.2 アンケート調査

自転車等駐車場に関する市民意識調査及び自転車等駐車場利用者アンケート調査の結果をまとめたものを以下に示す。

- ・ 東久留米駅までの移動手段は自転車が中心（身近な移動手段として定着）
- ・ 自転車等利用は、通勤・通学が中心であり、平日は定常的な駐車需要が発生
- ・ 駐車場から駅等への徒歩での移動時間（徒歩で許容できる時間）は、5分以内となっており、駐車場の配置が重要
- ・ 自転車等を利用している一般市民、市営駐車場利用者の過半が市営駐車場の借地解消を望んでおり、駐車場の安定確保に対するニーズは高い状況

表 3-2 アンケート調査の概要

調査名称	自転車等駐車場に関する市民意識調査	自転車等駐車場利用者アンケート調査
対象者	市民 3,000 人	市営・民営駐車場利用者 2,000 人
調査方法	郵送による配布・回収	手渡し配布・郵送回収
回収結果	1,076 人（回収率：35.9%）	627 人（回収率：31.4%）
調査時期	平成 28 年 8 月 10 日（水）～29 日（月）	平成 28 年 10 月 6 日（木）～24 日（月）

表 3-3 アンケート調査結果の概要

調査名称	自転車等駐車場に関する市民意識調査		自転車等駐車場利用者アンケート調査	
結果概要	■ 東久留米駅までの移動手段	自転車が多く (42%)、次いで徒歩 (35%)	■ 居住地	駅周辺地域が 1%である一方、北部 (17%)、中央部 (16%)、北東部 (13%) が多く、市外では新座市民が多い (18%)
	■ 東久留米駅までの自転車等の利用目的	通勤・通学が多く (42%)、次いで買い物 (36%)	■ 利用目的	通勤・通学が多く (88%)、次いで買い物 (6%)
	■ 東久留米駅までの自転車等の利用頻度	ほとんど毎日が最も多く (47%)、次いで週 4~5 回 (22%)	■ 駐車場の利用日	月～金曜日の平日利用が 70%以上
	■ 東久留米駅周辺での駐車場所	市営の駐車場が最も多く (43%)、次いで民営駐車場 (27%)	■ 駐車場利用開始、終了時間	開始時間：8 時台までが 80% 終了時間：18 時台以降が 72%
	■ 市営の駐車場における借地解消に対するニーズ	東久留米駅への自転車等利用者が 51%、回答者全体では 43%	■ 市営の駐車場における借地解消に対するニーズ	市営の駐車場利用者が 57%、民営の駐車場利用者 44%
	■ 希望する市営の自転車等駐車場における構造	東久留米駅への自転車等利用者では、「平置き」が 38%、「立体駐車場 (地上・自走式)」が 21%	■ 希望する市営の自転車等駐車場における構造	「平置き」が 40%、「立体駐車場 (地上・自走式)」が 19%、「立体駐車場 (地下・自走式)」が 11%
	■ 希望する自転車等駐車場の設備・サービス	東久留米駅への自転車等利用者では、「防犯カメラ等の防犯対策」が 54%、「屋根付」が 47%、「平置ラック」が 38%	■ 希望する自転車等駐車場の設備・サービス	「防犯カメラ等の防犯対策」と「屋根付」が共に 56%、「きれいで清潔に保たれている」が 32%、「平置ラック」31%
	■ 放置自転車等に対する撤去等の対策について	全体では、「よいと思うので今後も実施していくべきである」73%、「不十分であるのもっと強化すべきである」が 14%、「よくわからない」が 6%	■ 放置自転車等に対する撤去等の対策について	「よいと思うので今後も実施していくべきである」が 73%と最も多く、次いで「不十分であるのもっと強化すべきである」が 15%、「よくわからない」が 4%
		■ 駐車場から駅等目的まで許容できる徒歩の移動時間	市営駐車場利用の 90%、民営駐車場利用者の 83%が 5 分以内	

## 4. 今後整備すべき自転車等駐車場の台数

自転車等駐車場整備計画の位置づけ、自転車等駐車場に関する市民意識調査、自転車等駐車場利用者アンケート調査、自転車等駐車実態調査を踏まえ、図 4-1 に示す流れで今後整備すべき自転車等駐車場の台数を設定する。

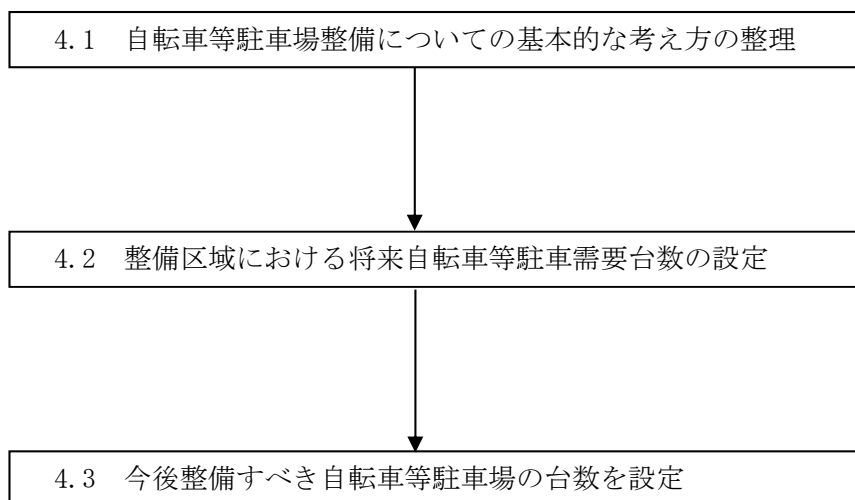


図 4-1 今後整備すべき自転車等駐車場の台数設定の流れ

### 4.1 自転車等駐車場整備についての基本的な考え方

#### 4.1.1 課題の整理

##### (1) 東久留米駅周辺の自転車等駐車場の運営及び需給状況について

市営の自転車等駐車場は、駅西側、駅東側いずれの駐車場も賃貸借契約により民有地を借り上げ、市営西第9自転車駐車場を除き1年契約により用地を確保し運営している状況であり、加えて東久留米駅周辺では、土地の有効・高度利用が進んでおり、土地所有者の土地活用次第では、駐車場としての確保が難しくなる可能性があるため、必ずしも安定的とは言えない運営状況である。

民営の駐車場は、鉄道事業者の駐車場を除き、暫定的な土地活用として運営されていると考えられる。また、東久留米駅周辺の自転車等駐車場の需給はひっ迫しているため、比較的規模の大きな既存駐車場が利用転換した場合、駅周辺における自転車等駐車場の収容可能台数が減少し、需給バランスに影響を及ぼすことが考えられる。

##### (2) 利用目的に配慮した駐車場の整備について

一時利用の自転車等駐車場は、早朝から利用されており、多くの利用者が通勤又は通学を利用目的としていることから、事実上定期利用的に使用されていると考えられる。このため、一時利用目的の駐車場台数に配慮しつつ定期利用目的の駐車場台数確保に向けた検討が必要である。

### (3) 放置自転車等の対応について

東久留米駅周辺における自転車等駐車実態調査により、現段階では、放置自転車等を含めた自転車等駐車台数は、自転車等駐車場の収容可能台数を下回っている結果となっているが、東久留米駅周辺の放置禁止区域を中心に放置自転車が常態化している。

新たに恒久的な駐車場を確保し、自転車利用環境を整えた上で、自転車等駐車場に関する情報提供など駐車場の利用を誘導する方策を検討、実施することが必要である。

### (4) 駐車場の設置箇所について

東久留米駅周辺における自転車等駐車場は、駅西側・駅東側共に駅を中心とした概ね半径 300m 圏内の放置禁止区域内に設置されている。アンケート調査結果では、自転車利用者は自転車利用の発生地から目的地まで、軌道又は幹線道路を横断せず、なるべく最小の時間と労力で到達するルートを選択する傾向が強いことから、利便性等を考慮した施設設置の検討が必要である。

## 4.1.2 駐車場整備の基本的な考え方

### (1) 官民の役割分担のもと駐車需要に対応した恒久的な駐車容量を確保

現在、東久留米駅周辺の自転車等駐車場は、賃貸借契約により私有地を借り上げて運営している市営の駐車場と民営の駐車場により供給されている。このため、上位計画では恒久的な施設の確保等安定的な駐車場の供給が求められている。

一方、駐車場の利用者は、鉄道駅や商業施設等の利用を目的に駐車しており、鉄道駅や商業施設等も一定の便益を享受している（駐車場の利用者が鉄道の利用者や商業施設等の顧客となっている）という点において、駐車場の供給にあたっては官民の役割分担の視点も重要である。

このため、恒久的に確保する駐車容量については、次のような方針を設定する。

- ・ 現在、市営の駐車場には複数年の賃貸借契約で確保している施設（市営西第9自転車駐車場（定期利用））があり、当該施設は現段階で準恒久的施設として位置付けられる。このため、市営の駐車場の中でも年間の賃貸借契約となっている駐車場を対象に、駐車容量の恒久的な確保を図るものとする。
- ・ 民営の駐車場には、鉄道事業者や商業事業者が運営している駐車場と、土地所有者が土地活用として運営していると考えられる駐車場がある。このうち前者については、当該事業者の事業目的と連動しており、また、その便益を当該事業者が享受していることから、基本的に継続の安定性を有する施設として位置付けられる。一方、後者については、土地の相続など土地所有者の事情により駐車場が廃止（売却等土地利用転換）される可能性が高いと考えられる。このため、土地活用型の民営の駐車場は、将来的に廃止されることを想定して、必要となる駐車容量の恒久的な確保を図るものとする。

### (2) 定期利用の需要の充足を基本に必要な駐車容量を確保

市営の一時利用駐車場や民営の駐車場の利用実態からは、事実上定期利用的な利用がなされていることから、恒久的な駐車場の駐車容量は、定期利用を基本として検討（先ずは定期利用の需要を充足）し、一時利用は附置義務等の民間との役割分担も含めて確保を図るものとする。

### (3) 放置自転車等の収容が可能な駐車容量を確保

放置自転車等の実態調査からは、東久留米駅周辺の放置禁止区域を中心に放置自転車等が常態化している現状がある。

駅周辺における自転車利用環境を整えるため、放置自転車等を収容することができる十分な駐車容量の確保を検討するとともに自転車等駐車場への誘導等を行い放置自転車等の防止を図るものとする。

#### (4) 駅西側と駅東側のそれぞれに必要な駐車容量を確保

駐車場の確保にあたっては、適正配置の視点が重要である。自転車等の発生地状況を見ると、基本的に駅西側の居住者は駅西側の駐車場を利用、駅東側の居住者は駅東側の駐車場を利用する傾向がある。

このため、施設利用の利便性等を考慮した上で駅西側と駅東側のそれぞれで必要となる駐車容量の確保を図るものとする。

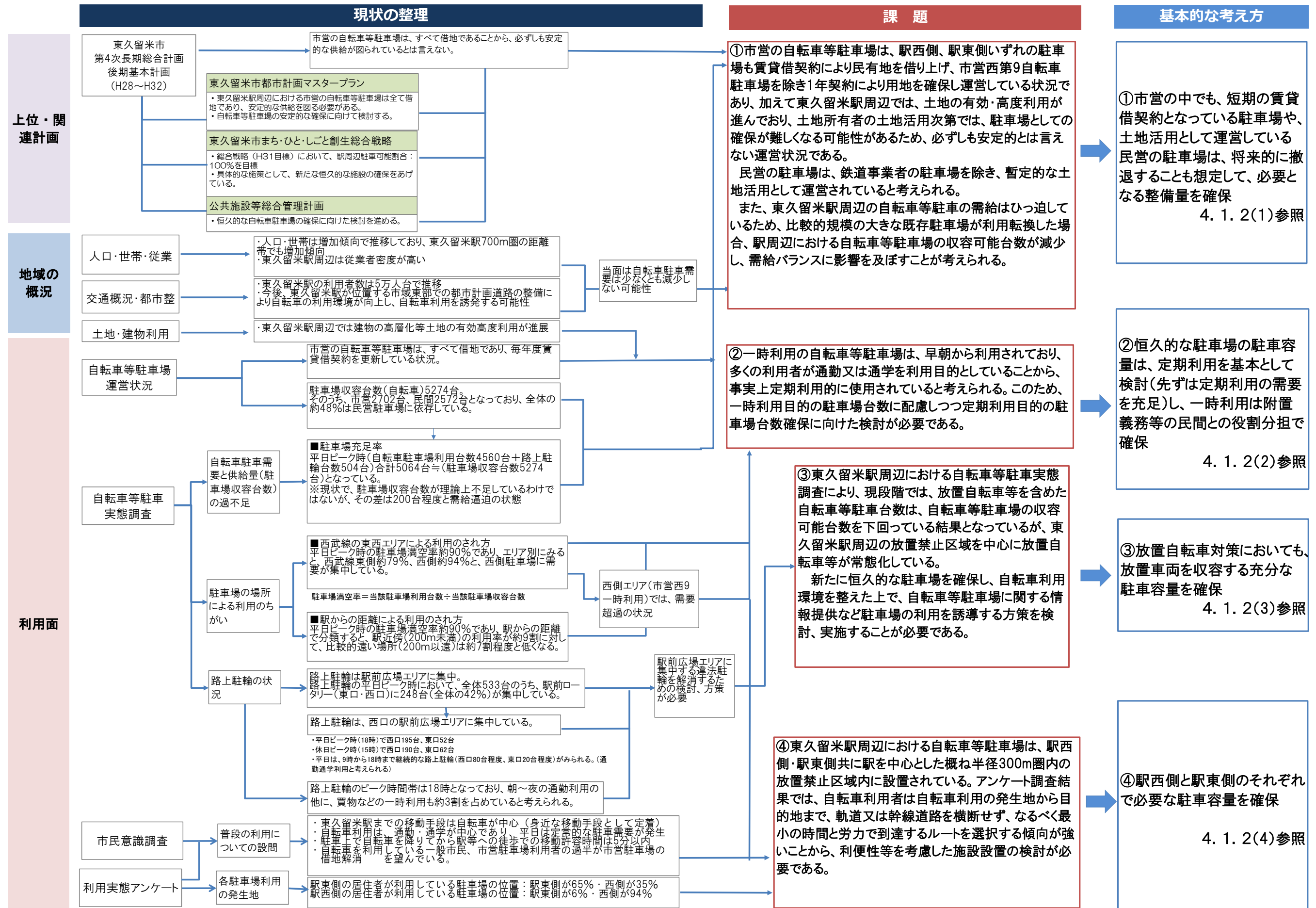


図 4-2 自転車等駐車場整備についての基本的な考え方

## 4.2 整備区域における来自転車等駐車需要台数

### 4.2.1 駅勢圏の設定

自転車等駐車場実態調査結果、市営の定期利用自転車等駐車場登録者情報及び利用者アンケート調査結果を踏まえ、各町丁における自転車発生台数を推計し図 4-1 のとおり駅勢圏を設定した。  
(下図の青線で囲んだ範囲)

なお、駅勢圏は東久留米駅での駐車需要が発生する中心的な圏域として設定する趣旨から、原則として発生台数が 10 台未満の町丁は含まないものとした。

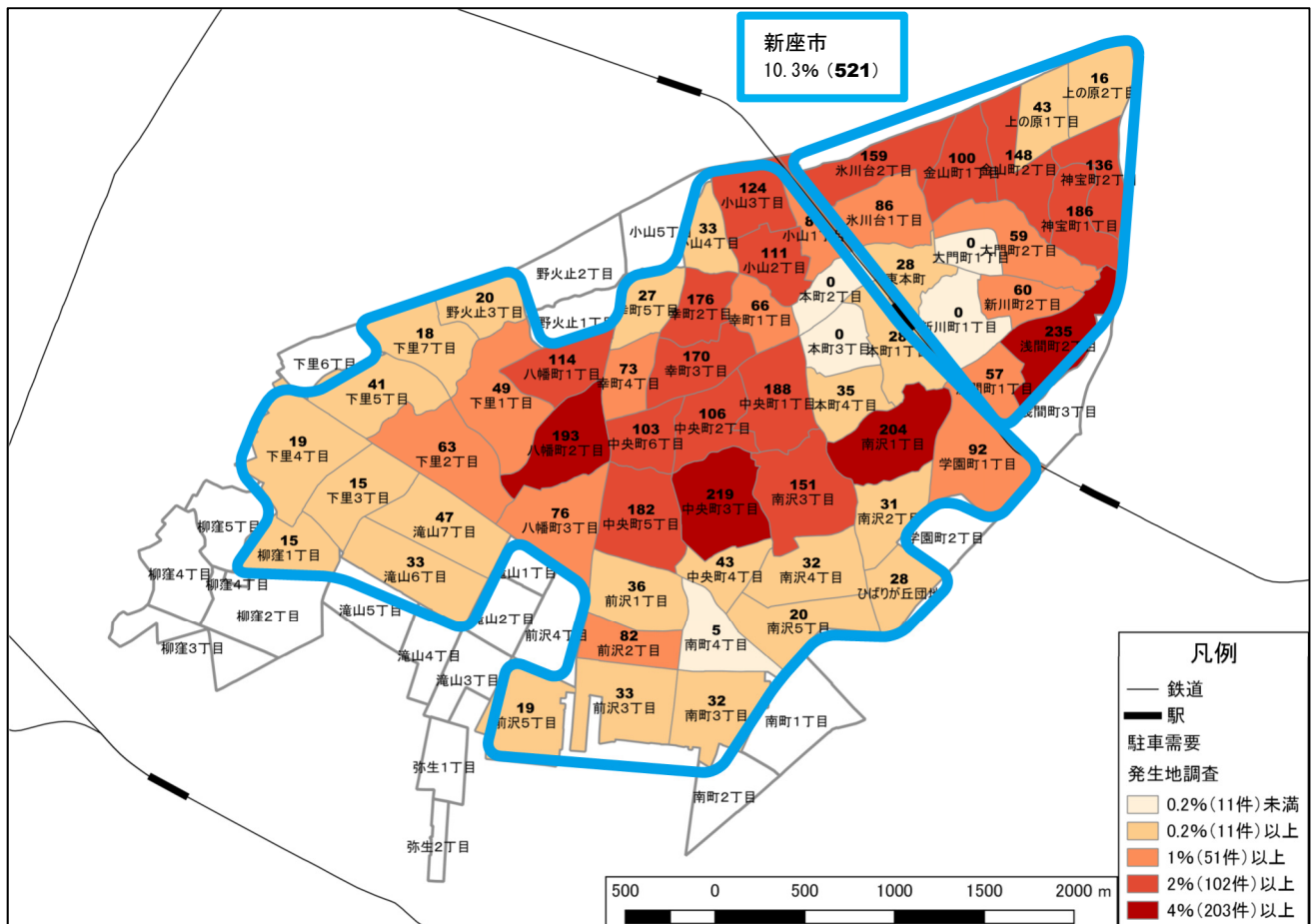


図 4-3 駅勢圏の設定

※自転車発生台数は、自転車等駐車場実態調査結果、市営の定期利用自転車等駐車場登録者情報及び利用者アンケート調査結果を基に推計。

## 4.2.2 将来駐車需要予測

### (1) 予測の方法

駅勢圏内の将来人口（平成 32 年、平成 37 年の人口）を町丁別に推計し、町丁別人口に自転車発生率（実態調査に基づく自転車発生台数÷平成 28 年人口）を乗じて、将来の駐車需要を予測する。

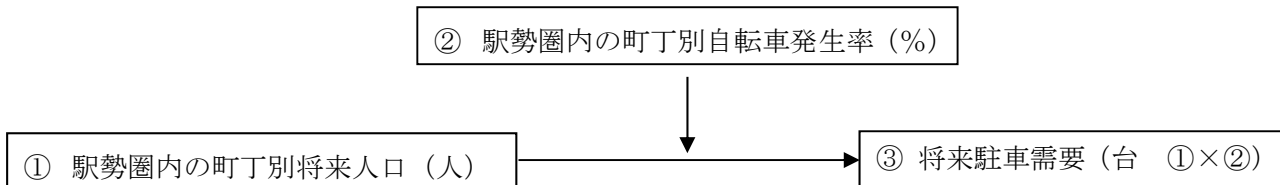


図 4-4 駐車需要予測の方法

### (2) 将来駐車需要の推計

人口推計の結果から、先に設定した駅勢圏の人口推計値を抽出し、将来の駐車需要を推計する。この結果、駐車需要は 90 台程度の微減に留まり、現状とほとんど変化がないものと想定される。

表 4-1 駅勢圏における駐車需要の推計結果（単位：台）

	平成 28 年	平成 32 年	平成 37 年	増減
駅西側	3,230	3,217	3,175	△55
駅東側	1,834	1,803	1,798	△36
計	5,064	5,020	4,973	△91

このことから、現在の東西別ピーク時駐車台数を将来駐車需要台数として設定する。

表 4-2 将来駐車需要台数の設定（単位：台）

東西別ピーク時駐車台数 (3.4.1 (2)参照)		駅西側	駅東側	計
	自転車	2,768	2,296	5,064
原付	130	127	257	

(参考) 駅勢圏における駐車需要の推計結果

町丁	駅勢圏	自転車発生台数 (台) (A)	① 将来人口 (人)				② 自転車発生率 (% H28ベース) (E=A/B)	③ 将来駐車需要 (台)		
			H28 (B)	H32 (C)	H37 (D)	H37-28		H32 (C×E)	H37 (D×E)	H37-H28
上の原一丁目	東側	43	1576	1206	1765	189	2.752	33	49	5
上の原二丁目	東側	16	143	264	492	349	11.027	29	54	38
金山町一丁目	東側	100	1241	1168	1093	△ 148	8.059	94	88	△ 12
金山町二丁目	東側	148	1928	1854	1777	△ 151	7.680	142	136	△ 12
学園町一丁目	西側	92	1975	1881	1789	△ 186	4.671	88	84	△ 9
小山一丁目	西側	80	824	798	722	△ 102	9.753	78	70	△ 10
小山二丁目	西側	111	831	945	1036	205	13.409	127	139	27
小山三丁目	西側	124	1663	1576	1530	△ 133	7.432	117	114	△ 10
小山四丁目	西側	33	927	969	1111	184	3.550	34	39	7
幸町一丁目	西側	66	1350	1373	1327	△ 23	4.853	67	64	△ 1
幸町二丁目	西側	176	1225	1264	1348	123	14.406	182	194	18
幸町三丁目	西側	170	1604	1602	1481	△ 123	10.625	170	157	△ 13
幸町四丁目	西側	73	738	689	666	△ 72	9.833	68	65	△ 7
幸町五丁目	西側	27	340	346	358	18	7.940	27	28	1
下里一丁目	西側	49	1453	1559	1502	49	3.394	53	51	2
下里二丁目	西側	63	1897	2000	2154	257	3.299	66	71	8
下里三丁目	西側	15	1448	1418	1360	△ 88	1.045	15	14	△ 1
下里四丁目	西側	19	3452	3154	2822	△ 630	0.538	17	15	△ 3
下里五丁目	西側	41	1658	1799	1919	261	2.485	45	48	6
下里七丁目	西側	18	1882	1784	1691	△ 191	0.937	17	16	△ 2
新川町一丁目	東側	0	1681	1948	2052	371	0.000	0	0	0
新川町二丁目	東側	60	968	1156	1277	309	6.158	71	79	19
神宝町一丁目	東側	186	1311	1247	1128	△ 183	14.176	177	160	△ 26
神宝町二丁目	東側	136	1182	1145	1102	△ 80	11.512	132	127	△ 9
浅間町一丁目	東側	57	1375	1408	1484	109	4.109	58	61	4
浅間町二丁目	東側	235	2224	2086	2001	△ 223	10.568	221	211	△ 24
滝山六丁目	西側	33	4378	3954	3464	△ 914	0.749	30	26	△ 7
滝山七丁目	西側	47	1254	1266	1219	△ 35	3.722	47	45	△ 1
大門町一丁目	東側	0	449	441	421	△ 28	0.000	0	0	0
大門町二丁目	東側	59	2591	2104	1655	△ 936	2.265	48	37	△ 21
中央町一丁目	西側	188	2321	2269	2168	△ 153	8.101	184	176	△ 12
中央町二丁目	西側	106	1120	993	910	△ 210	9.433	94	86	△ 20
中央町三丁目	西側	219	1305	1266	1207	△ 98	16.800	213	203	△ 16
中央町四丁目	西側	43	1058	1155	1269	211	4.071	47	52	9
中央町五丁目	西側	182	1511	1522	1518	7	12.051	183	183	1
中央町六丁目	西側	103	935	1060	1202	267	11.066	117	133	30
野火止三丁目	西側	20	1373	1347	1271	△ 102	1.489	20	19	△ 2
八幡町一丁目	西側	114	2144	1891	1638	△ 506	5.312	100	87	△ 27
八幡町二丁目	西側	193	2106	2043	1934	△ 172	9.175	187	177	△ 16
八幡町三丁目	西側	76	1362	1333	1308	△ 54	5.569	74	73	△ 3
氷川台一丁目	東側	86	1225	1405	1520	295	7.008	98	107	21
氷川台二丁目	東側	159	2181	2109	2023	△ 158	7.305	154	148	△ 12
東本町	東側	28	2642	2735	2723	81	1.075	29	29	1
ひばりが丘団地	西側	28	2278	2142	2307	29	1.220	26	28	0
本町一丁目	西側	28	2431	2631	2612	181	1.168	31	31	2
本町二丁目	西側	0	1363	1465	1490	127	0.000	0	0	0
本町三丁目	西側	0	2159	2053	1994	△ 165	0.000	0	0	0
本町四丁目	西側	35	918	987	1001	83	3.774	37	38	3
前沢一丁目	西側	36	1375	1469	1546	171	2.634	39	41	5
前沢二丁目	西側	82	1573	1501	1431	△ 142	5.210	78	75	△ 7
前沢三丁目	西側	33	2001	1896	1791	△ 210	1.670	32	30	△ 4
前沢五丁目	西側	19	2494	2531	2430	△ 64	0.745	19	18	△ 0
南沢一丁目	西側	204	1648	1667	1675	27	12.369	206	207	3
南沢二丁目	西側	31	820	766	737	△ 83	3.732	29	28	△ 3
南沢三丁目	西側	151	1336	1317	1266	△ 70	11.273	149	143	△ 8
南沢四丁目	西側	32	999	937	865	△ 134	3.187	30	28	△ 4
南沢五丁目	西側	20	2803	2924	2974	171	0.696	20	21	1
南町三丁目	西側	32	1125	1206	1315	190	2.803	34	37	5
南町四丁目	西側	5	1249	1236	1245	△ 4	0.375	5	5	△ 0
柳窪一丁目	西側	15	717	785	812	95	2.111	17	17	2
東久留米市計		4543	94140	93045	91924	△ 2216	4.826	4503	4461	△ 82
新座市	東側	521	164650	166329	169953	5303	0.316	517	512	△ 9
総合計		5064	258790	259374	261877	3087	5.142	5020	4973	△ 91
東西内訳	東側	1834	187367	188606	192465	5098	0.979	1803	1798	△ 36
	西側	3230	71423	70768	69412	△ 2011	4.522	3217	3175	△ 55

※自転車発生台数は、自転車等駐車場実態調査結果、市営の定期利用自転車等駐車場登録者情報及び利用者アンケート調査結果を基に推計。将来人口は、東久留米市まち・ひと・しごと創生総合戦略、新座市地方創生総合戦略及び平成22年国勢調査結果を参考に推計。なお、表の数値は小数点以下も考慮して推計したものであり、通常こうした計算では、推計過程の数値を四捨五入し整数化しないことが基本である。このため、町丁別の自転車発生台数、人口、駐車需要を合計した値と合計として表記した値が一致しない場合がある。

## 4.3 今後整備すべき自転車等駐車場の台数

### 4.3.1 今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の設定

市営の自転車等駐車場は、20年という長期間の賃貸借契約として用地を確保し運営している市営西第9自転車駐車場を除き、1年という短期間の賃貸借契約として用地を確保し運営している状況であるため、必ずしも安定的とは言えない運営状況である。

民営の自転車等駐車場は、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に基づき鉄道事業者により整備・運営されている駐車場や東久留米市自転車等の放置防止に関する条例に基づく附置義務により整備・運営されている駐車場等以外は、将来的に他の施設に転換されることが見込まれる。

以上を踏まえ、今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の施設及び台数を表4-3及び表4-4に示すとおりとする。

表 4-3 東久留米駅周辺における今後も継続的な運営が見込まれる自転車等駐車場施設

	名称	駅東西の種別	収容台数(台)						継続性
			自転車			原付			
			定期	一時	計	定期	一時	計	
市営	市営西第4自転車等駐車場 (定期利用)	駅西側	764		764	82		82	△
	市営西第9自転車駐車場 (定期利用)	駅西側	459		459			0	○
	市営西第9自転車等駐車場 (一時利用)	駅西側		307	307		49	49	△
	市営西第10原付駐車場 (定期利用)	駅西側					20	20	△
	市営西第10自転車駐車場 (一時利用)	駅西側		470	470			0	△
	市営東第2自転車等駐車場 (定期利用)	駅東側	702		702	74		74	△
総計			1,925	777	2,702	156	69	225	

	名称	駅東西の種別	収容台数(台)						継続性
			自転車			原付			
			定期	一時	計	定期	一時	計	
民営	西武マイルパーク東久留米駅西口第1駐輪場	駅西側		174	174			0	○
	西武マイルパーク東久留米駅西口第2駐輪場	駅西側		263	263			0	○
	西武マイルパーク東久留米駅西口第3駐輪場	駅西側		120	120			0	○
	西武マイルパーク東久留米駅北口駐輪場	駅東側		125	125		10	10	○
	西武マイルパーク東久留米駅東口駐輪場	駅東側		661	661			0	○
	三井のリパーク東久留米駅前第2駐輪場	駅東側		80	80			0	○
	リバーウエストビルズ駐輪場	駅西側		36	36			0	○
総計			0	1,459	1,459	0	10	10	

○今後も継続的な運営が見込まれる駐車場  
△他の施設に転換が見込まれる駐車場

表 4-4 今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の収容可能台数（自転車及び原付）（台）

		駅西側	駅東側	計
今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の収容可能台数	自転車	1,052	866	1,918
	原付	0	10	10

### 4.3.2 今後整備すべき自転車等駐車場の台数の設定

4.2.2で算出した「将来駐車需要台数(A)」から4.3.1で算出した「今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の収容可能台数(B)」を控除し、その結果を「今後整備すべき自転車等駐車場の台数(A-B)」(表4-5)とする。

		駅西側	駅東側	計
将来駐車需要台数(A)	自転車	2,768	2,296	5,064
	原付	130	127	257
今後も継続的な運営が見込まれる駐車場の収容可能台数(B)	自転車	1,052	866	1,918
	原付	0	10	10
今後整備すべき自転車等駐車場の台数(A-B)	自転車	1,716	1,430	3,146
	原付	130	117	247

### 4.3.3 自転車等駐車場配置計画

#### (1) 配置の考え方

自転車等駐車場の配置の考え方について、「東久留米市自転車等放置防止対策審議会」において「利用者の観点からすれば、鉄道又は幹線道路を横断せずに施設を利用できる動線上に施設があることが望まれ、加えて、放置防止対策の観点や利便性などを考慮し、可能な限り駅に近い位置の施設立地が望まれるものと思料されることから、候補地選定に当たっては、駅を中心とした概ね半径約300m程度の圏内とすることが望ましい」と提言された。

以上の内容を尊重し、自転車等駐車場の配置については以下の考え方に基づいて検討することとする。

- ・ 自転車等駐車場は、東久留米駅を中心とした概ね半径300m程度の圏内に配置することとする。
- ・ 自転車等駐車場は、駅の東西別に将来駐車需要台数を満たす収容台数を確保する。
- ・ 自転車は移動に体力的な負担を伴うため、自転車利用者は自転車利用の発生地から目的地まで、なるべく最小の時間と労力で到達するルートを選択する傾向が強い。したがって、利便性の高い自転車等駐車場とするためには、目的地の主要な動線上に施設を配置することが望まれることから、駅を始点として配置される幹線道路を境とし、駅西側に2箇所、駅東側に2箇所の計4箇所に配置することとする。

※ 4.3.4 自転車等駐車場の構造の検討の際に、駅西側に1箇所、駅東側に1箇所の計2箇所の配置で、4.3.2において算出した「今後整備すべき自転車等駐車場の台数」の確保が可能かを検証したが、施設整備に係る都市計画等の条件により不可能である結果となった。

## (2) 候補地の選定

自転車等駐車場整備候補地については、前述の「(1) 配置の考え方」及び「3.1 放置自転車等の対策及び自転車等駐車場整備の対象区域」から東久留米駅を中心とした半径 300m程度の圏内の自転車等放置禁止区域内を対象とし、「東久留米市自転車等放置防止対策審議会」において整備候補地を 19 箇所抽出し、下記の 5 項目に着目して審議が行われた。

- ・ 駅西側、駅東側にそれぞれ用地を確保し整備することが可能か。
- ・ 土地取得の可能性がある土地であるか。
- ・ 整備目標台数を確保することが可能か。
- ・ 施設整備に係る都市計画等の条件に適合しているか。
- ・ 施設利用者の利便性（駅までの距離、動線等）が確保されているか。

その結果、駅西側に 2 箇所、駅東側に 2 箇所の計 4 箇所が候補地に相応しいと提言された。

以上の内容を尊重し、自転車等駐車場の候補地を以下の通り選定することとする。

- ・ 駅西側は下図の西側①の範囲に 1 箇所、西側②の範囲に 1 箇所の計 2 箇所
  - ・ 駅東側は下図の東側①の範囲に 1 箇所、東側②の範囲に 1 箇所の計 2 箇所
- 合計 4 箇所

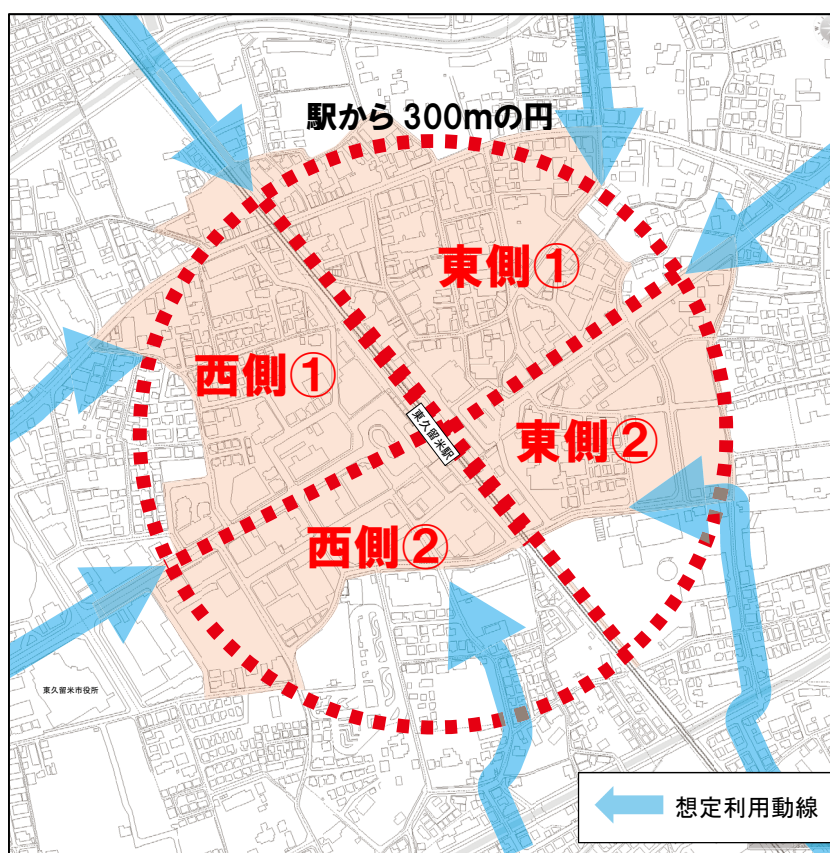


図 4-5 自転車等駐車場の候補地の配置

#### 4.3.4 自転車等駐車場の構造

施設の構造の検討については、駅西側、駅東側それぞれにおいて整備候補地として選定した対象地において、どの程度の規模の施設の立地が可能となるかを立体自走式、地上機械式、地下機械式といった3つの施設形式によるシミュレーション（図4-6参照）を行い、下記の3項目に着目しながら、「東久留米市自転車等放置防止対策審議会」において審議が行われた。

- ・ 駅西側、駅東側それぞれにおいて、整備候補地の敷地・施設内に通常の自転車、電動アシスト機能付き自転車等の特殊自転車及び原動機付自転車の収容が可能か。
- ・ 都市計画法及び建築基準法上の規定による建築物の高さ制限などにより今後整備すべき整備台数を確保することが可能か。
- ・ 立体自走式、地上機械式、地下機械式の施設整備に係る費用対効果はどうか。

その結果、通常の自転車、特殊自転車及び原動機付自転車すべての整備目標台数の確保が可能となるのは、駅西側2箇所、駅東側2箇所のすべての整備候補地において立体自走式自転車等駐車場を整備した場合であり、地上機械式・地下機械式は、当該施設の構造上、原動機付自転車の整備台数を確保することが不可能であること、加えて地上機械式は都市計画法及び建築基準法上の規定による建築物の高さ制限などにより、自転車の整備台数も確保することが不可能であることが判明した。また、費用対効果の面においても立体自走式自転車等駐車場を整備した場合が有利であることから、構造は立体自走式自転車等駐車場を採用することが相応しいと提言された。

以上の内容を尊重し、自転車等駐車場の構造については、図4-6に示す構造のうち立体自走式を採用することとする。

### 立体自走式

		駅西側 (2 箇所)	駅東側 (2 箇所)
構造		地下 1 層 + 地上 3 層	地下 1 層 + 地上 2 層 + 屋上
整備台数	自転車	約 1,740 台	約 1,430 台
	原動機付自転車	約 140 台	約 120 台
施設整備等概算費		約 11 億円	約 8.4 億円
敷地面積		約 1,370 m <sup>2</sup>	約 980 m <sup>2</sup>
想定延床面積		約 3,790 m <sup>2</sup>	約 2,140 m <sup>2</sup>

### 地上機械式

		駅西側 (2 箇所)	駅東側 (2 箇所)
構造	地上機械式	17 台/段 × 14 段 × 4 基	17 台/段 × 5 段 × 5 基
		17 台/段 × 9 段 × 2 基	17 台/段 × 3 段 × 2 基
		17 台/段 × 5 段 × 5 基	17 台/段 × 2 段 × 3 基
		17 台/段 × 2 段 × 2 基	
整備台数	自転車	1,751 台	629 台
施設整備等概算費		約 24.4 億円	約 17.5 億円

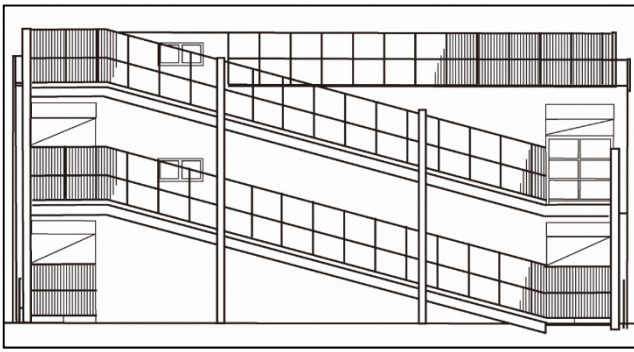
### 地下機械式 + 平置き

		駅西側 (2 箇所)	駅東側 (2 箇所)
構造	地下機械式	17 台/段 × 15 段 × 13 基	17 台/段 × 15 段 × 5 基
	平置き	スライド式 : 176 台	スライド式 : 256 台
整備台数	自転車	3,491 台	1,531 台
施設整備等概算費		約 36.7 億円	約 15.6 億円

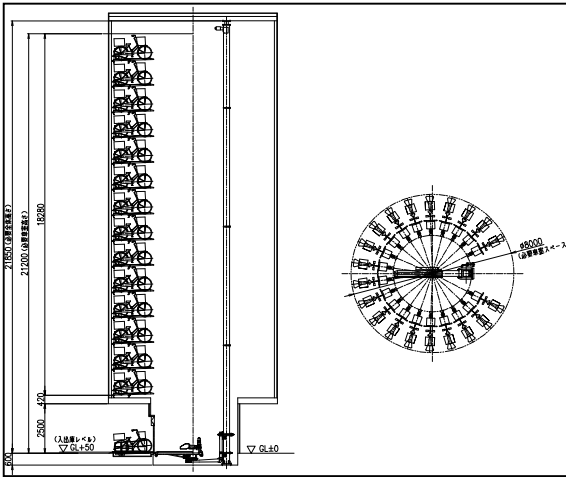
※整備台数、施設整備等概算費及び敷地面積は合計値  
施設整備等概算費は土地取得費 + 整備費

図 4-6 立体自走式、地上機械式、地下機械式の施設整備検討結果

立体自走式



地上機械式



地下機械式

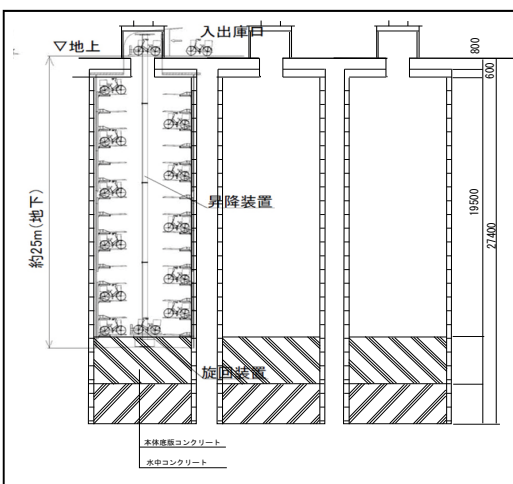


図 4-7 立体自走式、地上機械式、地下機械式の施設整備イメージ

## 5. 整備区域内道路における自転車等放置の規制等の方針

### 5.1 放置禁止区域の指定

自転車等の放置状況（位置、台数）の変化に応じた放置禁止区域設定の見直しを必要に応じて  
 図ることで、放置を抑制し、自転車等駐車場の利用を促す。

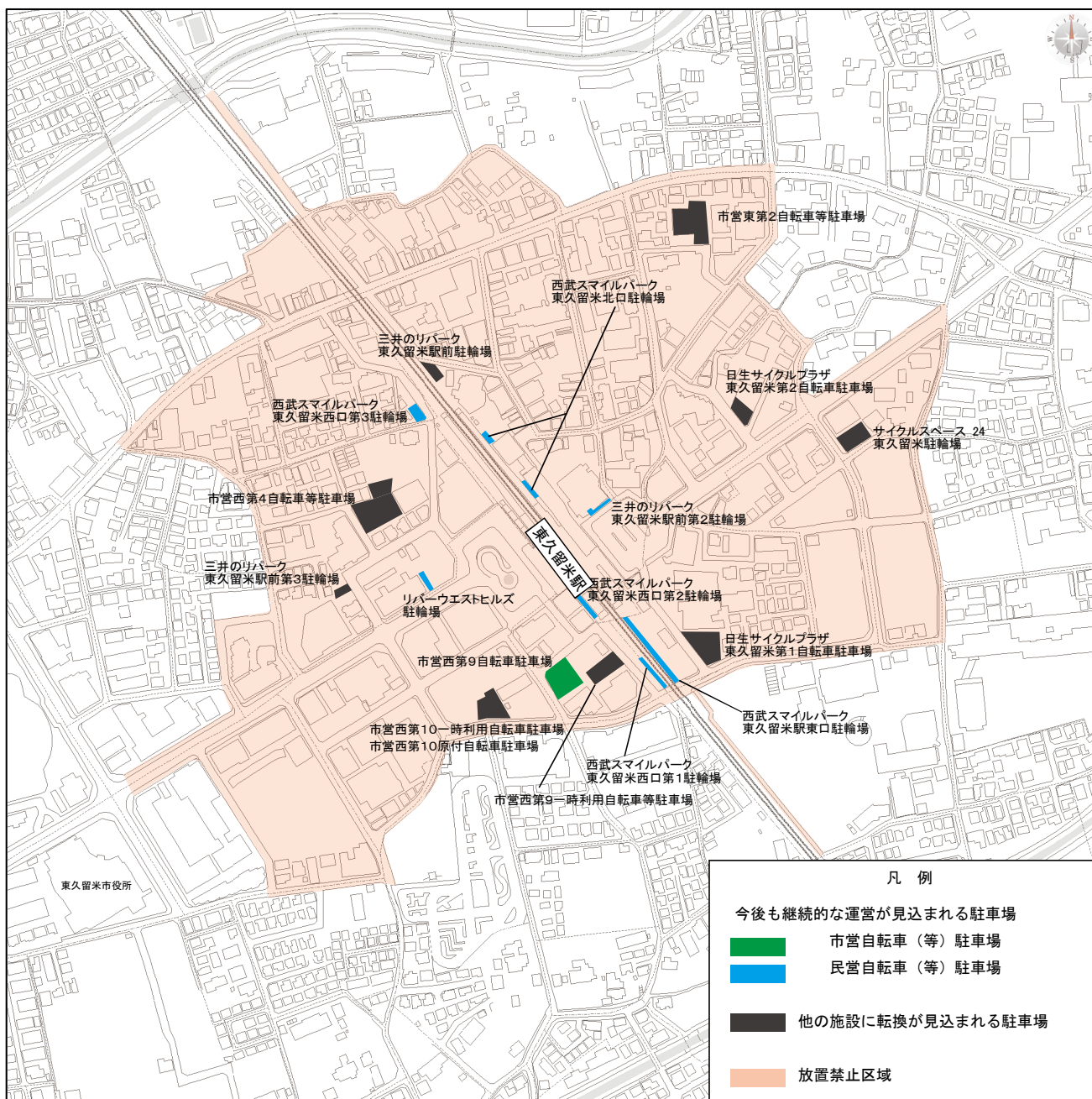


図 5-1 東久留米駅周辺の放置禁止区域

## 5.2 自転車等の放置防止対策

### 5.2.1 道路等における放置自転車等の対応

放置自転車等を防止するため、放置防止の指導と自転車等駐車場への誘導を行う人員の配置又は巡回を実施し、放置防止対策に努める。さらに、商店会等と連携して短時間利用者のための駐車スペースの確保等についても検討する。また、安全な歩行空間の維持や自転車等駐車場の利用を促進するため、自転車等駐車場の整備に伴い、自転車等駐車場の利用実態を把握したうえで、周知活動とともに放置自転車等の撤去活動を実施する。



図 5-2 撤去の実施

### 5.2.2 民有地における放置自転車等の対応

道路に隣接した民有地などに自転車等が放置された場合は、放置自転車等への対応について関係者と連携して行っていく。



図 5-3 民有地の放置自転車等

## 5.3 放置防止に関する啓発・広報

警視庁、鉄道事業者、バス事業者、交通安全協会、商店会等と連携し、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例に基づく駅前放置自転車クリーンキャンペーンや、市広報での啓発を継続するとともに、ホームページなどによる広報啓発活動を推進する。



図 5-4 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

## 6. 自転車等駐車場の管理・運営方針

### 6.1 利便性・快適性・安全性の確保

#### 6.1.1 利用者の利便性・快適性の確保

図 6-1 に示す「自転車等利用者アンケート調査」での要望事項等を参考に、利用者サービスに配慮した施設整備を検討する。

##### (1) 屋根の設置

利用者の要望が高い項目であり、利用者や自転車等が雨に濡れないよう、屋根、シェルター等の設置を検討する。

##### (2) 利便性のある駐車スペースや通路幅の確保等

自転車等の出し入れや、すれ違いを考慮し、多様な自転車等の利用が可能な駐車場とするため、駐車スペースは基本的に平置き利用とし、適正な駐車スペースや通路幅を確保する。

##### (3) 幼児同乗用自転車等への対応

子ども・子育て家庭への支援等を考慮し、幼児同乗用自転車等に対応する駐車スペースを確保する。

##### (4) 駐輪ラックの設置

駐車スペースは、(2)で示したように基本的に平置き利用とするが、敷地条件の制約等により平置き利用では整備目標台数を確保するため、必要に応じて、収容効率の高いラックの配置を検討する。

##### (5) 移動用ベルトコンベアの設置

今後整備する立体式自転車等駐車場は3層構造であるため、上層階への移動負担の軽減や利用者の利便性を考慮し、移動用ベルトコンベアの設置について他市の導入事例等を把握したうえで検討する。

## 6.1.2 安全で安心な駐車空間の確保

### (1) 防犯カメラの設置等

利用者の要望が高い項目であるため、東久留米市防犯カメラの設置及び運用に関する条例に基づき、利用者の安全で快適な利用に配慮した防犯カメラの設置等を検討し、防犯対策に努める。



### (2) 明るさの確保

周辺への影響を考慮したうえで適切な照明により明るさを確保し、防犯性の向上を図るとともに、夜間でも安心して利用できる自転車等駐車場とする。併せてLED照明の導入により、省電力化を図る。また、太陽光発電等の環境に配慮した設備の導入を検討する。

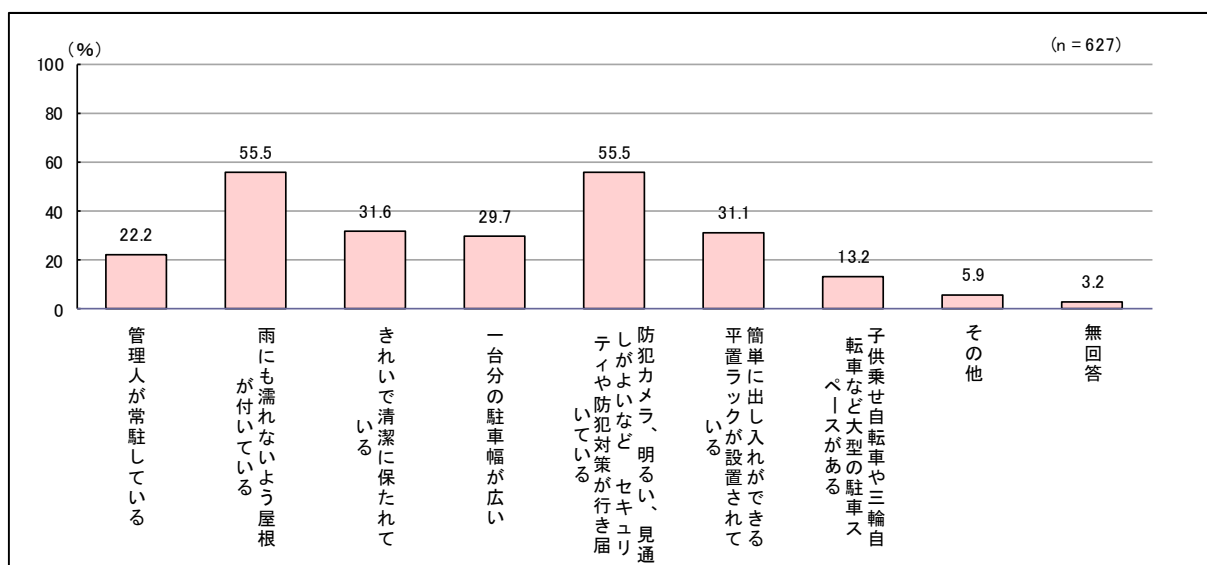


図 6-1 市営自転車等駐車場に対して希望する設備・サービス  
自転車等駐車場利用者アンケート調査（平成 28 年 10 月実施）

## 6.2 自転車等駐車場の事業手法の検討

現在、駅周辺における市営の自転車等駐車場は、市が整備し、業務委託による管理を行っている。

本計画において整備する自転車等駐車場は、恒久的な自転車等駐車スペースの確保と安定したサービスを継続的かつ円滑に行うことが必要であるとともに、整備に伴う市の財政負担を可能な限り軽減することも望まれている。このことから、用地確保・施設整備共に社会資本整備総合交付金等の補助制度の活用を前提に公設公営だけでなく、民間の資金とノウハウを活用する事業手法についても検討を進める。

### 6.2.1 都市計画事業としての整備

本計画では、「東久留米市自転車等放置防止対策審議会」の審議を経て、東久留米市都市計画マスタープラン等のまちづくりの基本的な方針に基づき、自転車等駐車場を都市施設として位置付けることを基本として恒久的な自転車等駐車場の確保を図るため、都市計画事業として整備を行うこととした。

都市計画事業による整備スケジュールは次のとおりである。

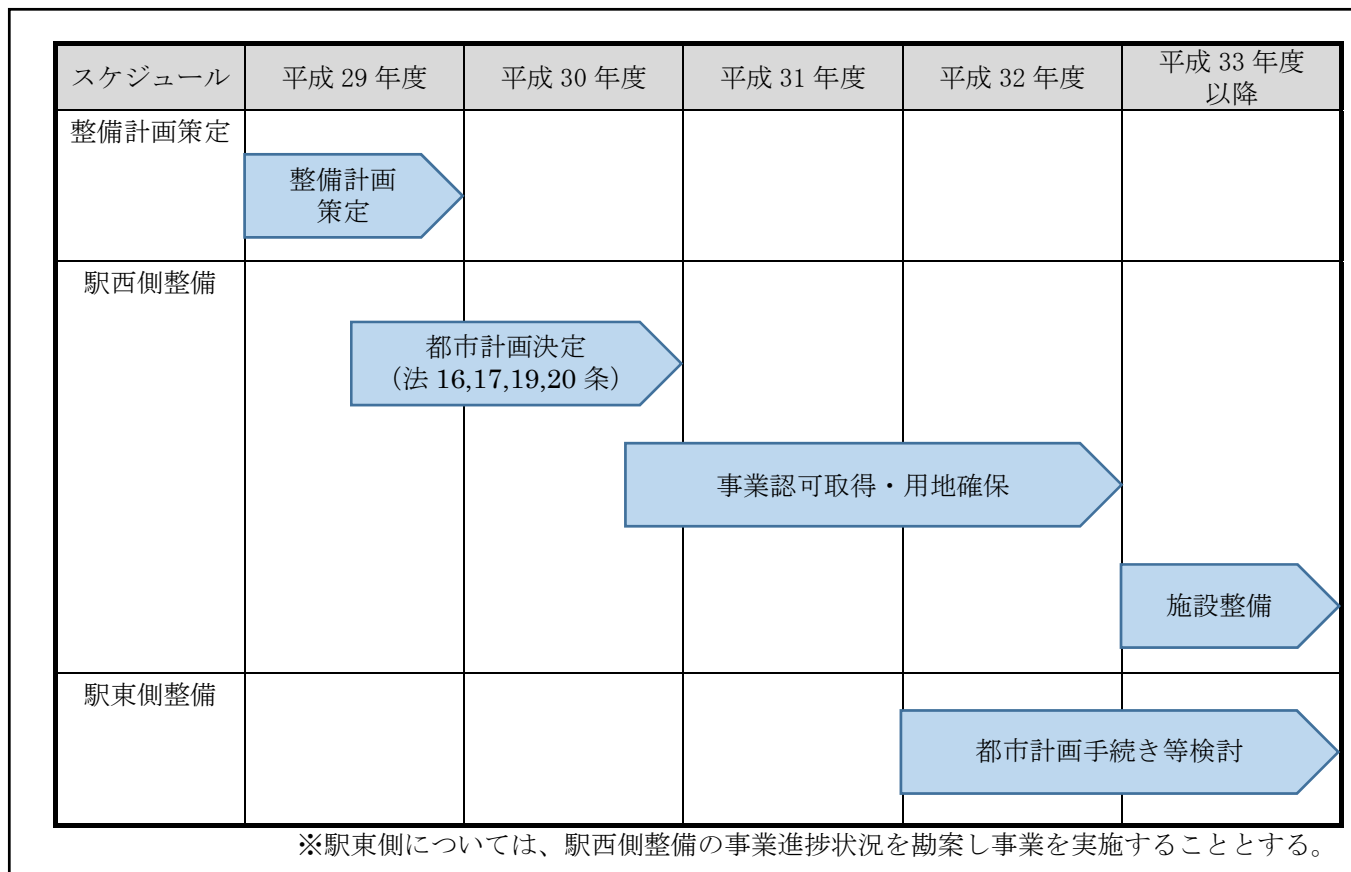


図 6-2 都市計画事業による整備スケジュール（事業進捗状況に合わせスケジュールが前後する場合有）

## 6.2.2 事業手法

事業手法については、「東久留米市自転車等放置防止対策審議会」において「東久留米市都市計画マスタープラン等のまちづくりの基本的な方針に基づき、自転車等駐車を都市施設として位置付けることを基本として、市の財政状況を見据え、民間事業者参入の可能性等を考慮し、より良い事業手法を導入することを望む」と提言された。

以上の内容を尊重し、事業の実施に当たっては、市の財政状況を見据え、社会資本整備総合交付金の活用を図るとともに東久留米市 PFI 等手法導入優先的検討規程及び同ガイドラインに基づく民間事業者参入の可能性等も考慮して、より良い事業手法を導入することとする。(事業手法の例については、「(参考) 自転車等駐車の事業手法」を参照。)

## 6.3 使用料等の見直し検討

### 6.3.1 定期・一時利用の適正配分

定期利用と一時利用の配分をニーズに合った適正なものとして、限りある駐車スペースの有効利用を図る。その際、定期使用料と一時使用料のバランスを踏まえ使用料の設定を行う。

今後、定期利用と一時利用の配分については、利用の状況を見ながら柔軟に対応することとし、駐車スペースの効率化を図る。

### 6.3.2 施設特性等に考慮した使用料設定の検討

使用料は、市民サービスを将来にわたり安定的に提供するうえで貴重な財源であることから、受益者負担の考え方を踏まえ、自転車を取り巻く環境や自転車等駐車の施設立地状況及び利用実態を把握し、サービスの内容やコストとのバランスを考慮した上で、施設運営に要するコスト状況、他市の使用料等を参考に適時使用料の見直しを行う必要がある。

また、施設整備に合わせ、自転車等駐車の施設特性等を考慮した適切な使用料の設定も検討する必要がある。

表 6-1 自転車等駐車場使用料 (単位: 円)

	区分	自転車		原動機付自転車	
		一般	学生	一般	学生
定期利用 (円/年)	屋根付	28,800	17,280	—	—
	屋根無	24,400	14,640	30,200	18,120
一時利用 (円/日)	屋根無	100	50	200	100

※平成 30 年 4 月 1 日以降の利用者より適用。学生については平成 31 年 4 月 1 日以降の利用者より適用。

## 7. 整備区域内の自転車（歩行者）道路整備の方針

東久留米市都市計画マスタープランや東久留米市交通安全計画を踏まえ、歩道が整備済あるいは整備が計画されているルート、歩行空間と自転車走行空間が既に確保されているルートを中心に、歩行者・自転車ネットワークを形成する。また、自転車ナビマーク等の設置や路面標示により、安全な歩行空間と自転車走行空間の確保に努める。

## 8. 自転車等駐車場が整備されるまでの自転車等駐車に対する暫定処理方針

今後、現状の自転車等駐車場の移転等が必要となった場合は、再整備される自転車等駐車場が供用されるまでの間、自転車等利用者の利便性及び安全性に配慮して、駅周辺の放置自転車等が増加しないよう、公共的施設の利用等を中心に仮設駐車場の整備を行い対応していく。

(参考) 自転車等駐車場の事業手法

種 類	公設公営	民間活力の導入					
		指定管理者 制度	DB 方式 (Design Build)	DBO 方式 (Design Build Operate)	PFI 事業		
					BTO 方式	BOT 方式	
設置・運営の型		公設民営型			民設民営型		
概要	設置・運営とも公共団体が主体で行う (管理運営に係る一部業務を民間に委託する場合もある)	公共が設置した公の施設の管理運営を、民間事業者を含めた幅広い団体に委ねる	公共が資金調達を行い、民間が設計、建設を一括で行う	公共が資金調達を行い、民間が設計、建設、管理運営を一括で行う	民間が資金調達、建設を行い、完成後に公共へ所有権を移転した後、一定期間、管理運営を行う	民間が資金調達、建設、管理運営を行い、契約期間終了後に公共へ所有権を移転する	
施設の所有	公共	公共	公共	公共	公共	事業期間中は民間 その後、公共に移管	
契約方式	設 計 D:デザイン	個別発注 (委託)	個別発注 (委託)	一括発注	一括発注	一括契約	一括契約
	建 設 B:ビルド	個別発注 (請負)	個別発注 (請負)				
	維持管理 O:オペレーション	個別発注 (直営か委託)	地方自治法により民間等を指定	個別発注 (直営か委託)			
	運 営 O:オペレーション	個別発注 (直営か委託)	(行政処分)	個別発注 (直営か委託)			
資金調達	公共(交付金、起債の活用が可能)	公共(交付金、起債の活用が可能)	公共(交付金、起債の活用が可能)	公共(交付金、起債の活用が可能)	民間(金融機関融資)	民間(金融機関融資)	
公共の建設時整備費負担	全部負担	全部負担	全部負担	全部負担	原則なし(一部を負担する場合もある)	原則なし(一部を負担する場合もある)	

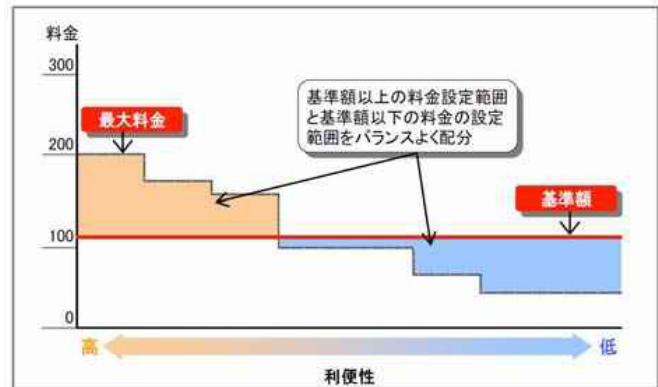
種類	公設公営	指定管理者制度	DB方式	DBO方式	BTO方式	BOT方式
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計から運営までの全ての段階で公共が主導権を確保できる。</li> <li>・段階ごとに仕様を確認して発注できるため、求める性能を確保しやすい。</li> <li>・設計から運営までが別途発注のため、環境変化による長期リスクに対応しやすい。</li> <li>・個別発注のため、地元企業の受注機会が担保できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公設公営方式に比べ、民間のノウハウ活用により、管理運営費の削減とサービス向上の効果が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計と施工の一括発注により、発注事務の負担が軽減される。</li> <li>・施工者のノウハウや固有技術を活用した設計が可能になる。</li> <li>・設計時から施工を見据えた品質管理が可能になる。</li> <li>・管理運営については、個別発注となり、地元企業の受注機会が担保できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計から運営まで一括発注のため、DB方式に比べ、設計から運営までを一体とすることが可能となり、民間ノウハウの活用幅が広がる。</li> <li>・財政支出の平準化が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計から運営まで民間の資金とノウハウが活用でき、効率的な施設整備とサービスの提供が期待できる。</li> <li>・民間資金活用により、財政負担の軽減を図ることが期待できる。</li> <li>・財政支出の平準化が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管理運営期間中も施設が民間所有であるため、BTO方式に比べ、より効果的・効率的な施設維持管理が期待できる。</li> <li>・施設の瑕疵と管理運営の瑕疵への対応が民間に一元化される。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段階ごとに仕様を確認して発注されるため、一体的なコスト削減効果は期待できない。</li> <li>・維持管理を考慮した設計をするためには、工夫が必要。</li> <li>・民間のノウハウ発揮の範囲が限定的である。</li> <li>・財政支出の平準化が困難。</li> <li>・リスクの多くを市が負担する。</li> <li>・業務ごとに分離発注となるため、一定の準備期間が必要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の運営経費が十分確保されない場合、利用者に対するサービスの低下や地域の雇用に影響を与えるリスクがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計と施工一括発注のため、地元企業の事業機会が制約される場合がある。</li> <li>・維持管理は個別で単年度発注となるため、この点ではコスト削減につながらない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計から運営まで一括して受注可能な企業体しか参入できないため、地元企業の事業機会が制約される場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・PFI法に基づく手続等のため、供用開始までに時間を要し、事務量が多い。</li> <li>・市中金融による資金調達のため、金利負担が大きくなる可能性がある。</li> <li>・当初に締結する長期契約に拘束されるため、管理方法の変更等、環境変化に柔軟に対応することが難しい(契約の変更には官民双方の協議・合意が必要となる)。</li> <li>・設計から運営まで一括して受注可能な企業体しか参入できないため、地元企業の事業機会が制約される場合がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間が施設を所有することにより、BTO方式に比べ金利負担が、より重くなる。</li> <li>・民間事業者が負うリスクが増すため、債務不履行等によるサービス提供中止の可能性は高くなる。</li> </ul>
自転車等駐車場の事例	東久留米市営自転車等駐車場	清瀬駅北口第2自転車駐車場	(事例無し)	(事例無し)	新浦安駅第13自転車駐車場	大竹市自転車駐車場 竹の塚西自転車駐車場

(参考) 自転車等駐車場の施設特性に基づいた料金体系の検討例

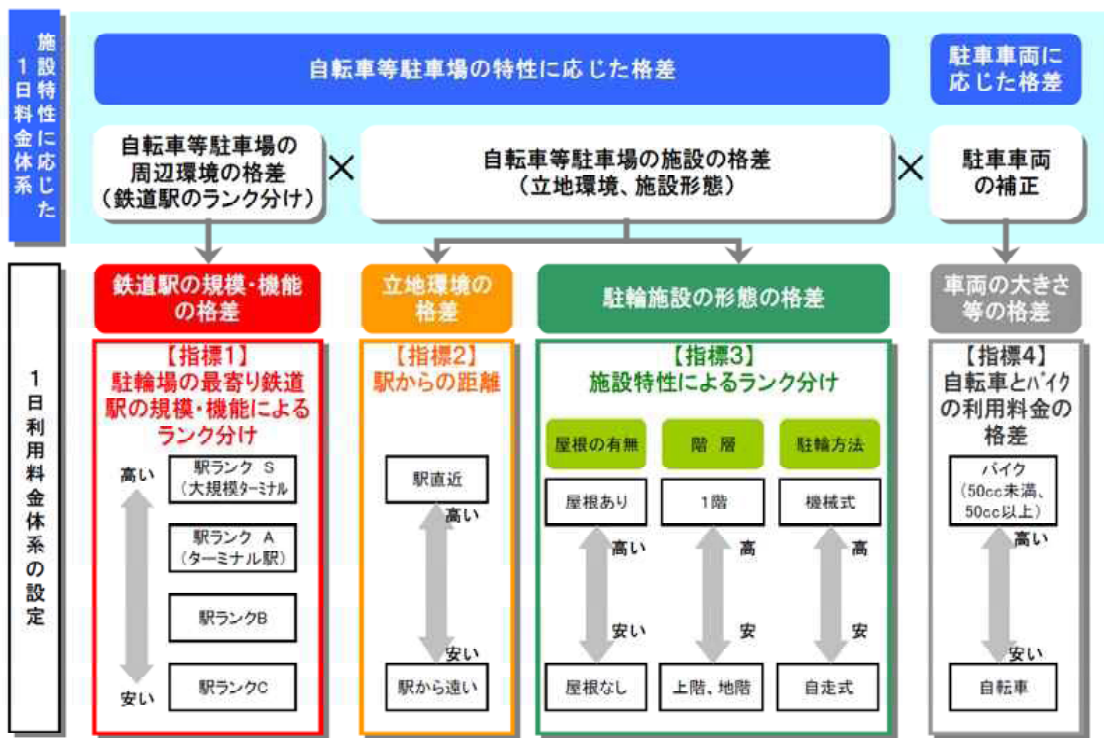
- 川崎市では、自転車等駐車場利用者の適正な利用誘導（自転車等駐車場の利用促進、自転車等駐車場間の利用率の平準化）を図るため、自転車等駐車場の施設特性に基づいた自転車等駐車場ごとの料金体系に改定された。

[料金設定の考え方]

- 通勤・通学利用を主な目的とする1日利用自転車等駐車場において、自転車等駐車場の利用促進や自転車等駐車場間の利用率を平準化するため、周辺環境や施設特性に応じた料金格差を設けること。
- 市内の自転車等駐車場における基準額（平均料金）を基に、最も条件の良い自転車等駐車場に設定する最大料金を200円程度に設定する。



▲料金格差の設定イメージ



▲周辺環境や施設特性、車両格差に応じた1日利用料金設定の体系

出典：自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（第2版）平成28年9月 国土交通省 都市局

## 東久留米市駅周辺自転車等駐車場整備計画

発行／平成30年3月

発行者／東久留米市

編集／東久留米市都市建設部管理課

住所／〒203-8555

東京都東久留米市本町三丁目3番1号

電話／042-470-7777 (代表)

F A X／042-470-7809

E-Mail／kanri@city.higashikurume.lg.jp