

研究ノート・活動報告

世田谷区における自転車交通ネットワーク構築の提案

伊佐敷 真孝

(サイクリスト)

はじめに

近年、環境意識の高まりや健康の改善効果等により、自転車が改めて注目されている。これまで、我が国で自転車は2キロ前後の短距離移動に用いられる場合がほとんどで、道路の環境整備や自転車の性能も不十分だった。本稿は道路や車両の改善により、自転車を5～10キロ程度のより広域な移動にも無理なく使えるようにし、都市交通の利便性向上に役立てることを提案する。

世田谷区は特に南北方向の交通が不便で、狭い道路が多いが、自転車を有効に用いればより便利な移動ができるようになる。本稿では、Ⅰ. で世田谷区の道路・公共交通の課題を取り上げ、Ⅱ. で自転車による区内移動の利便性を実走調査で確認し、それを踏まえてⅢ. で区内全域を網羅する「世田谷自転車ルート」の形成を提案した後、Ⅳ. では交通安全、放置自転車、自転車の質の改善といった自転車利用の促進に関する課題を取り上げる。

Ⅰ. 世田谷区の交通の現状

①公共交通の現状

世田谷区では、小田急線、京王線・井の頭線、東急東横線・田園都市線、大井町線・目黒線・世田谷線が運行され、鉄道網がよく発達している。しかし、東急世田谷線以外は主に都心と郊外の間を東西方向に結んでおり、南北方向を鉄道で移動する際は不便である。

図1 世田谷区の鉄道路線網の現状



区内ではバスの路線網もよく発達しているが、道路渋滞で所要時間がかかる場合が多い。また、バスの乗り入れ場所が確保されていない駅や、バスの走れない狭い幅員の道路が多く、公共交通が不便な地域がある。対策として小型車によるコミュニティバスの運行が開始されているが、乗客数が少なく採算面からも運転本数は30分に1本程度に限られ、必ずしも使いやすいとはいえない。

②自動車移動の現状

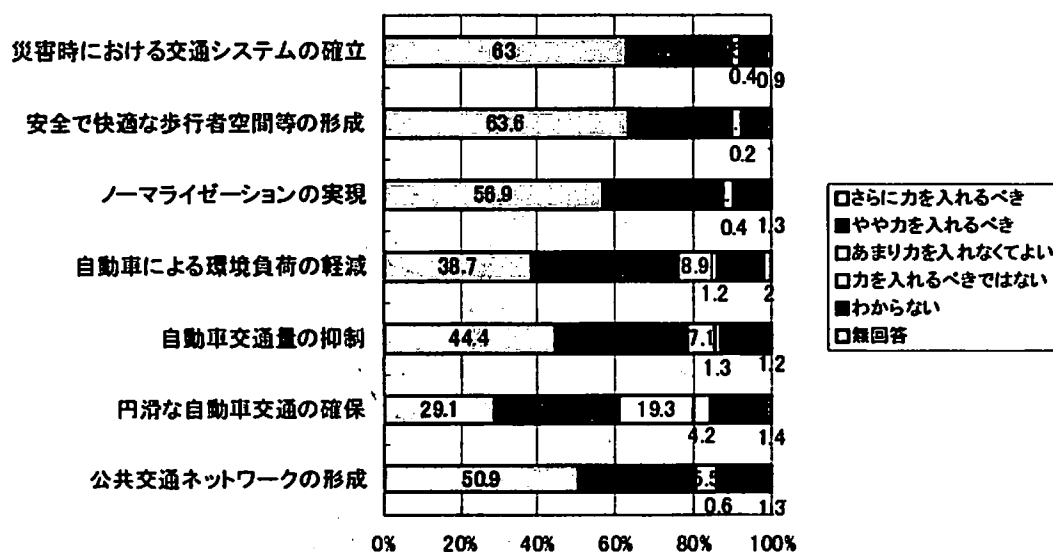
世田谷区は狭隘な道路が多く、自動車でのスムーズな移動は難しい。用地買収等の点から新たな道路整備は困難で、地区幹線道路（都市計画道路）の整備率は平成18年現在で29.8%にとどまる。

区内では駐車場確保等に費用がかかり、自家用車保有は必ずしもメリットのある選択肢とは言えない。さらに、都市環境や地球環境の観点からも、自動車利用はマイナス面が大きい。交通事故、騒音、大気汚染等で、自動車交通が住民の生活環境を悪化させている。日本や世界全体の視野からも、CO2の排出が少ない交通体系への転換、低炭素社会の実現が重要になっている。

「世田谷区民意調査2007」（平成19（2007）年、世田谷区）においても、これからの区内の交通のあり方で「さらに力を入れるべき」と回答した割合として、「円滑な自動車交通の確保」よりも「公共交通ネットワークの形成」「自動車交通量の抑制」「自動車による環境負荷の軽減」等の方が高くなっている。

表 区内の交通のあり方に関する意識

区内の交通のあり方を考えたとき、力を入れるべきと回答した割合（回答数：1,412）



出典：「世田谷区民意調査2007」（平成19（2007）年、世田谷区）

Ⅱ. 自転車の活用による交通改善の提案

Ⅰ. のとおり、自動車の利用に関しては道路整備、経済性、環境等の諸問題があり、区民から改善が期待されている公共交通も、特に南北方向の移動がしにくい。これらの不便な点を補うため、本項では従来あまり顧みられてこなかった自転車の積極的な活用とその利点に着目する。

①自転車の利点と環境整備の動き

自転車は環境への負荷が少ない交通機関で、ヨーロッパ諸国等でもその利用が促進されている。さらに、自転車は適度な有酸素運動となるため、ダイエットやストレス解消等、健康の改善効果をもたらすことも期待される。また、駐車場料金の高い都市部では、自家用車と比べたコスト面の優位性も目立っている。

近年、全国的に自転車環境の整備が進みつつある。国土交通省は平成 20 (2008) 年、全国 98 箇所の「自転車通行環境整備のモデル地区」を指定し、歩行者から分離した自転車通行空間（自転車レーン等）の確保を進め、各自治体による取組も多数見られる。世田谷区では明薬通りで、平成 19 (2007) 年から車道両端を青色に塗装し、車道・左側通行の原則に従う「自転車走行レーン」とした社会実験が行われた。

②自転車の広域な移動への活用

日本の自転車の普及度は高いが、自転車での移動距離は 2～4 キロ程度と短く、最寄り駅あるいは買い物先への移動が主である。低価格だが車体が重く、時速 10 キロ前後の低速を前提とした走行性能である軽快車、いわゆる「ママチャリ」「買い物自転車」が大部分を占める。また自転車利用者は歩道を走る場合が多く、歩行者と衝突の危険が高い。

自転車は、より長距離をスムーズに移動できる手段となりうる。車両・道路双方を改善することで、自転車は平均速度 15 キロ程度で移動できる。さらに、車体が軽くて走行性能・ブレーキ性能の高い自転車を使えば、疲れずに 10 キロ以上の道のりを走破できる。自転車の円滑な移動には、歩行者に危険を及ぼし速度も出せない歩道ではなく、車道の走行が適している。道路交通法上も自転車は「車両」と位置づけられ、車道走行が原則である。現状では自転車が車道を走る際、自動車による危険を感じることも多いため、より安全に走れる環境整備が望まれる。

自転車のさらなる活用により、世田谷区の公共交通不便地域の利便性向上や、南北方向の移動の利便性向上が実現する。

③世田谷区内の自転車実走調査

前述のような自転車の広域利用に関し、実走調査で効果を検証し、自転車が他の交通

機関と比較して利便性が高い事例を確認した。なお、調査時は変速機能付のクロスバイクで、原則として車道を走行し、最高速度は約 20 キロとした。

(i) 経堂駅（小田急線）～世田谷美術館

世田谷美術館・砧公園周辺は、区内の貴重な文化・スポーツエリアであるが、駅から遠く、週末は駐車場や周辺道路も混雑し、交通は不便であり、自転車によるアクセスが有効である。自転車での走行時間は 14 分。公共交通では、千歳船橋駅経由で東急バスを利用することになるが、所要時間は 20 分以上を要し、バスの本数も少ない。サイクリングと公園・美術館での楽しみを組み合わせることで、近場の気軽なレジャースポットとして魅力が向上するであろう。

(ii) 二子玉川駅（東急田園都市線）～喜多見駅（小田急線）

二子玉川駅周辺は、商業施設が集積して人気が高いが、東急沿線以外からのアクセスは不便である。この区間の自転車での走行時間は 21 分。野川に沿ってサイクリングロードが続き、起伏も少ないので走行環境がよい。小田急バスがこの区間を 23 分で結ぶが、本数は 30 分に 1 本程度で少なく、また二子玉川駅周辺は渋滞・遅延が多い。

(iii) 祖師ヶ谷大蔵駅（小田急線）～千歳烏山駅（京王線）

直通するバスがなく道路が狭いため、距離が近いわりに移動が不便である。これまで述べたとおり区内では南北方向の移動がしにくく、自転車の活用により改善できるところが多いが、同区間はその代表的な事例といえる。自転車での走行時間は 13 分。バスを利用すると、千歳船橋駅経由で約 25 分を要する。

自転車で走る場合、道筋が分かりにくいところもあるので、迷わないよう、自転車向けの標識整備を望みたい。

(iv) 桜上水駅（京王線）～経堂駅（小田急線）

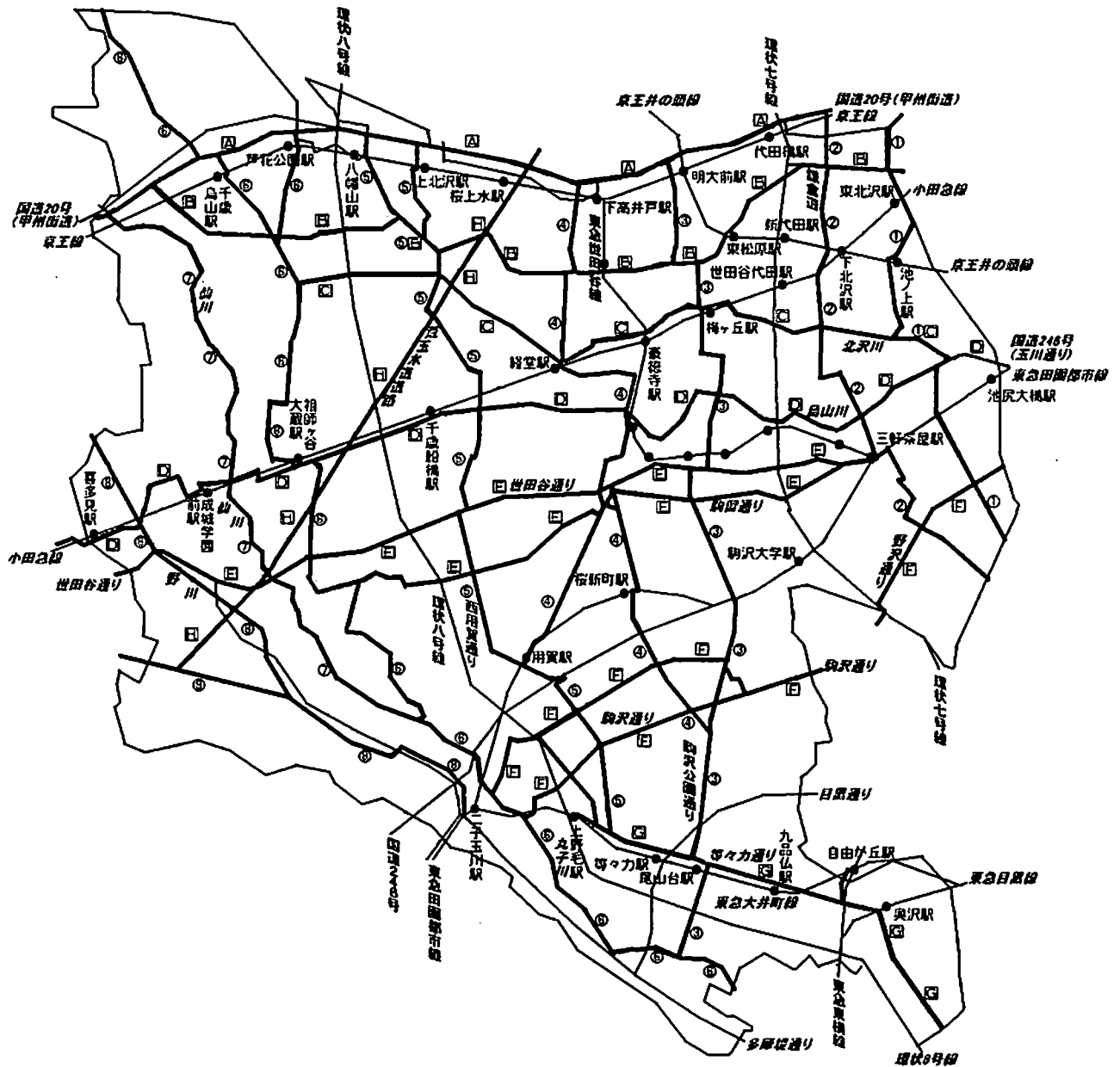
ここも (iii) と似た条件で、直通バスがなく、南北方向の移動が不便な区間である。自転車での走行時間は 10 分。鉄道では、京王井の頭線を経由して 2 回の乗換の上、約 17 分を要する。自転車の優位性から、両駅間で相互に乗り捨てできるコミュニティーサイクルが導入されている。

Ⅲ. 「世田谷自転車ルート」の提案

Ⅱ. で述べたとおり、自転車は鉄道・路線バスや自動車と比べて、利点を有しているといえる。世田谷区内で、様々な場所へ迷わず安全かつスムーズに自転車で移動できる

ようにし、これまでより広域・長距離の利用を促すため、区内全域を縦横に結び回遊性のある「世田谷自転車ルート」の形成を提案したい。

図2 「世田谷自転車ルート」試案



① 「世田谷自転車ルート」の特徴

この「世田谷自転車ルート」の試案は、実走による調査も踏まえ、自動車の交通量が少ない道路や幅員に余裕のある道路、河川沿いの緑道等を主に活用して作成した。特に南北方向の移動は鉄道等による移動が不便であることを踏まえて、自転車による南北のアクセス強化に重点を置いた。

具体的に自転車ルートとして活用する道路については、以下の考え方に基づいた。な

お、道路の分類は「世田谷区道路整備方針」（世田谷区、平成2（1990）年策定、平成12（2000）年・平成16（2004）年改訂）による。

- ・幹線道路（環7通り、環8通り、玉川通り、目黒通り、甲州街道等、幅員22m・4車線以上）
 - 自動車交通量が極めて多くて速度も速いため、自転車ルートとして適当でないと考えられる。例外的に、交通量に比して車線数に特に余裕がある区間（甲州街道の上高井戸以東）は活用できる。
- ・地区幹線道路（世田谷通り、淡島通り、茶沢通り、駒沢通り等、幅員15m以上）
 - 自転車ルートとして積極的に活用できる。自動車交通量が多くて走りにくい区間もあるが、違法駐車取締り強化等により、車道の安全な自転車走行空間の確保に努めるべきである。
- ・主要生活道路（赤堤通り、城山通り、梅丘通り等、幅員10～13m以上）
 - 自転車ルートとして積極的に活用できる。ただし、自動車交通量が多いわりに幅員が狭く、当面、活用が困難と考えられる区間（赤堤通り等）もある。
- ・地先道路（各宅地に接続、日常生活で利用する最も基本となる道路）
 - 自転車ルートとして積極的に活用できる。ただし、駅前商店街等、歩行者が特に多い区間や、特に狭隘な区間、また右左折が多く分かりにくい箇所は除外することが適当。全体に、幅員が狭く見通しの悪い箇所が多く、自動車の速度抑制や歩行者の安全対策が必要。
- ・その他
 - 河川沿いの空間は、勾配も緩く、自転車ルートとして最適。既存の野川自転車道等に加え、自転車通行禁止とされている区間（北沢川緑道等）についても整備・活用が望まれる。また、水道道路（桜上水～砧浄水場、和泉多摩川～鎌田）も自転車に適している。旧甲州街道（仙川～上高井戸）、鎌倉道（笹塚～代沢）、大山道（上町～用賀～二子玉川）等、区内に残る古道・旧道も、自転車に適する道が多く注目される。

この試案では、自転車は車道の専用レーンを走ることを原則とし、自動車や歩行者の動線と分離することで、安全・快適に利用できるようにしている。また、既存の道路や河川の用地を使うことで経費を抑制し、実現可能性を高めている。

この自転車ルートが定着するためには、分かりやすく利用できることが重要である。統一ロゴ・デザインを用いて、道路上へのペイント、行き先、距離や駐輪場の所在地を示す標識や地図を設置し、利用者に案内する。各ルートには南北方向は都心寄りから1、2、3…の順、東西方向は北側からA、B、C…の順で番号を付している。

自転車ルート案内する地図を頒布することも必要である。

また、自転車が安全かつスムーズに通行できるための配慮も望まれる。ルート沿いでは、信号や横断歩道、一時停止標識の設定の見直しが必要で、利用が多い区間の自動車との交差点にはスロープ式の歩道橋や地下道の設置も望まれる。さらに、路面へのハンプ（突起）設置や速度規制により、自動車の速度を抑制することも必要である。

②「世田谷自転車ルート」の効果

「世田谷自転車ルート」の整備により、現状の移動距離2キロ前後の自転車利用から一歩進めて、5～10キロの距離を抵抗なく移動できるようにすることを目指す。これにより、移動時間の短縮や自動車交通からの転換が見込める。また、現在の自転車交通は各駅周辺に集中しているが、区内全域にネットワークを作ることで、鉄道路線ごとに形成されている従来の商圈の枠を越えた広域の流動が促され、商店街の活性化にもつながる。

世田谷区においてこのような先進的な取組がなされ、今後、他の市区でも同様のネットワークが作られて、区域を越えた自転車ルートが形成されることを期待する。特に中野区、杉並区、大田区等、南北方向で隣接する区への移動が一層便利になるであろう。

IV. 自転車の活用に向けた課題

世田谷区で自転車の利用を促進するにあたっては、交通安全、放置自転車、自転車の品質保持といった課題に留意する必要があり、以下、これらについて論じたい。

①交通安全の確保

近年、自転車乗用中の高齢者の交通事故死傷者数や、自転車対歩行者の事故が増加している。自転車は道路交通法上の「車両」で、ルールの遵守が必要だが、信号や交差点の一時停止や左側通行等の基本的なルールさえ守っていない自転車が多い。自転車の利用環境が改善され、スピードも向上した場合は、衝突した際の危険も大きくなる。安全教育や意識啓発活動等によって、走行の際のルールや安全に対する意識を普及することが重要である。

②放置自転車の問題

放置自転車については、各自治体における駐輪場整備や自転車撤去等の努力によって、近年減少している。東京都内の駅周辺における放置自転車等の台数は、平成8（1996）年の21.2万台から、平成18（2006）年の10.0万台に減少したⁱⁱ。しかし、駅前や歩道の通行を阻害する状況も見られ、さらなる改善が必要である。

例えば、レンタサイクル、コミュニティーサイクルの導入が対策として考えられる。ヨーロッパ諸国では、フランス・パリのヴェリブ等、相互に乗り捨て可能なレンタルサイクルの事例がある。世田谷区でも、桜上水駅と経堂駅の間で相互乗り入れ可能なコミュニティーサイクルが導入されて好評であり、さらに桜新町駅にも新設が予定されているⁱⁱⁱ。放置自転車の一因として、各駅周辺に自転車交通が集中していることがある。自転車の走行環境を整備し、自宅から勤務先までの自転車通勤等、より中長距離に分散した利用を促すことは有効だろう。

さらに根本的には、自転車の廃棄や回収のシステムが確立していないことも課題で、駅前に使わなくなった自転車をそのまま放置し、廃棄や回収に要する費用を放置した利用者が負担せず、自治体が処分しているのが実情である。例えば、自転車店での自転車引き取りを促進したり、区内に不要自転車の回収場所を設置することも考えられる。また、自転車が安価な使い捨ての乗り物と認識されていることも放置の原因であり、次のⅣ．③で述べる自転車の質の改善が必要である。

③自転車の質の改善

現在、自転車は1万円を切る低価格品が多く販売され、その走行やブレーキの性能は十分といえない。購入後も空気圧やチェーンの錆び、ブレーキ調整等の基本的な整備がなされていない場合が多い。

各自転車店で販売の際、安全性等に関して十分に説明することや、購入後も利用者が自転車店と相談しながら整備を施すことが大切である。自転車はメンテナンスが不要な乗り物ではなく、自動車と同様に保守・点検が必要という認識が必要である。

車体が軽く変速機能も優れた自転車に乗ると、時速20キロ以上でスムーズに走れて、坂道でも足が軽く、快適に移動できることに気づかされる。また高い品質を持つ自転車は、必要な整備を行うことで、何年間もその性能を維持して使える。自転車の爽快感や楽しさが理解され、より価値の高いものとして人々に認められて、都市交通でさらに活用されることを期待する。

おわりに

これまで見てきたように、自転車は、世田谷区内の今後の交通をより便利にする鍵となりうる。環境、健康や経済面での利点が多く、より積極的な活用が期待される。例えば下北沢、三軒茶屋、二子玉川等、人が東西南北から集まる街は活気がある。自転車で区内を縦横に移動できるようになり、鉄道や自動車ですら十分にカバーされていない南北方向の利便性が増すことで、街の活性化にもつながるのではないだろうか。将来的には、東京23区全域に自転車ネットワークが形成され、自転車が交通の基軸の一端を担い、環境面でも先進的な都市が実現することを期待したい。

[文献リスト]

- 世田谷区：「改定 世田谷区交通まちづくり基本計画」、平成 20 (2008) 年
- 世田谷区：「世田谷区民意調査 2007」、平成 19 (2007) 年
- 世田谷区：「世田谷区道路整備方針」、平成 2 (1990) 年策定、平成 12 (2000) 年、平成 16 年 (2004) 改訂
- 自転車活用推進研究会：「我が国の自転車政策のあり方に関する調査報告書 2002」、平成 14 (2002) 年
- リバーフロント整備センター：「東京の川めぐりー東京の川・全 34 コース」、山海堂、平成 12 (2000) 年

-
- i 出典：「世田谷区政概要 2007」(平成 19 (2007) 年、世田谷区)
- ii 出典：「都内における駅前放置自転車の現況について」(平成 19 (2007) 年、世田谷区)
- iii 参考：平成 20 (2008) 年 6 月 29 日 東京新聞 1 面