

5 章

鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5.1 本章の目的

4章「施策の取り組み」については、区内全域を対象とした施策の基本的な考え方を示していますが、駅周辺においては、鉄道駅を中心として、大規模店舗や駅前商店街等が立地するため、多くの自転車が乗り入れ、駐輪や放置が集中して発生しています。そのため、自転車利用の用途・目的や自転車がアクセスする方向なども考慮しながら、自転車の利用環境の改善等を検討する必要があります。

また、各駅の自転車利用環境について検討するためには、駅にアクセスする自転車の範囲として「自転車駅勢圏」^{※14}を考慮する必要があります。自転車による駅周辺へのアクセス行動は、自宅からの距離だけで決まるわけではなく、たとえば通勤・通学の場合には、地形・地物など影響し、より都心に近い駅、急行停車駅等に集中する傾向があり、自転車駅勢圏は鉄道路線に連なって展開していると考えられます。

◇自転車の乗入台数の推計について（素案時点）

これまで、計画における自転車の乗入台数の推計につきましては、計画策定年度の放置自転車実態調査結果を主に、前年度に至る放置自転車実態調査結果の推移等も勘案しながら、推計作業を行ってきました。

しかし、今回計画につきましては、直近までの区内駐輪場利用状況等を検証した結果、コロナ禍の影響を受けた実態データが令和2年度放置自転車実態調査結果だけでは、この影響の大きさについて十分に把握することができないことから、令和3年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、推計を行うこととします。

このため、今回の計画における推計については、令和3年7月の計画策定時に掲載せず、令和3年10～11月に実施する放置自転車実態調査の結果を加味した上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえつつ、改めて令和3年度末までに実施し、その結果を公表することといたします。

※14 自転車駅勢圏：「駅勢圏」とは、駅を利用する需要が期待される範囲を指し、通常、徒歩の場合は駅から約1kmまでの範囲内とされています。自転車の場合には、単に駅からの距離だけでなく、坂道などの土地の起伏、自動車交通量の大小等によって変わり、特に通勤・通学による駅へのアクセスの場合には、より都心・副都心方向に近い駅、急行停車駅等に集中する傾向があるため、円形ではなく、かなり偏った形となります。区では、駐輪場定期利用者、放置による撤去自転車引取者の住所分布等に基づき、自転車駅勢圏の広がりを推定しています。

5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策

■ 基本的な考え方

区は今後 10 年間にわたり、関連する計画や事業との歩調を合わせながら、この計画に基づく取組みを推進し、基本理念の「世田谷の安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境を整備する。」の実現を目指します。

そのため、3章で示した4つの基本方針に基づき、各駅及びその周辺の特性を考慮しながら施策の優先度等を判断し、歩行者や自転車利用者が、安全で快適に区内を移動することができる環境を構築していきます。

■ 8つの鉄道路線

区内には京王電鉄京王線、京王電鉄井の頭線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線、東急電鉄大井町線、東急電鉄目黒線、東急電鉄世田谷線、東急電鉄東横線といった8つの鉄道（東急電鉄世田谷線は軌道）路線が通っています。区内 39 駅（小田急電鉄小田原線豪徳寺駅と東急電鉄世田谷線山下駅、東急電鉄田園都市線三軒茶屋駅と東急電鉄世田谷線三軒茶屋駅は、ともに乗り換えの際に改札を通過する近接の駅ですが、駅勢圏がほぼ重なるため、この計画では、それぞれ1駅として表示します）に加えて、目黒区内に位置する東急電鉄東横線・東急電鉄大井町線自由が丘駅も、区内に駅勢圏が及んでいます。

都市高速鉄道として首都圏の幹線に位置づけられている小田急電鉄小田原線（9号）、京王電鉄京王線（10号）、東急電鉄田園都市線（11号）の3路線は、都心からほぼ放射状に延びていて、都心から西方向に向かうほど路線間の距離が拡大していくため、これらの路線間には駅やバスの停留所から離れた、公共交通不便地域が点在する傾向にあります。

■ 各駅を中心とした南北動線に沿った安全・安心な自転車利用環境の形成

都市高速鉄道の3路線が、東西方向の主な移動手段となっているのに対し、各駅を中心とした南北方向の移動については、駅を発着点とする場合も、駅付近を通過して他の目的地へ向かう場合も、自転車が移動の時間や距離の面から利便性が高く、バスやタクシーと並び、公共交通機関に準じた重要な移動手段となっています。区レンタサイクル、民間シェアサイクルの活用をはじめ、この南北動線に沿った安全・安心・快適な自転車利用環境の形成を図る必要があります。

■ 大型自転車の増加等、新たな自転車ニーズへの対応

子育て自転車（チャイルドシート付電動アシスト自転車）が普及・浸透し、文字通り「子育ての必需品」化したのをきっかけとして、大型自転車等、既存の駐輪ラックには収まらない自転車が 증가しました。この傾向は、新型コロナウイルス感染拡大による自転車通勤、自宅から職場までの自転車による直接移動の増加により、さらに加速される可能性があります。これらの新たな自転車ニーズに対し、既存の駐輪場についても対応し、自転車利用環境の質の向上を図る必要があります。

■ 5つの主要駅

5章では、「世田谷区都市整備方針（第一部 都市整備の基本方針）」（計画期間：平成26年度から概ね20年間）、「世田谷区都市整備方針（第二部 地域整備方針）」（計画期間：平成27年度から概ね20年間）における広域生活・文化拠点及び地域生活拠点から、区が進める地域行政の区分における各地域（世田谷、北沢、玉川、砧、烏山）の自転車利用ネットワーク拠点として、今後、展開すべき5つの駅を主要駅とし、地域内及び地域間の自転車による移動の拠点として位置づけています。

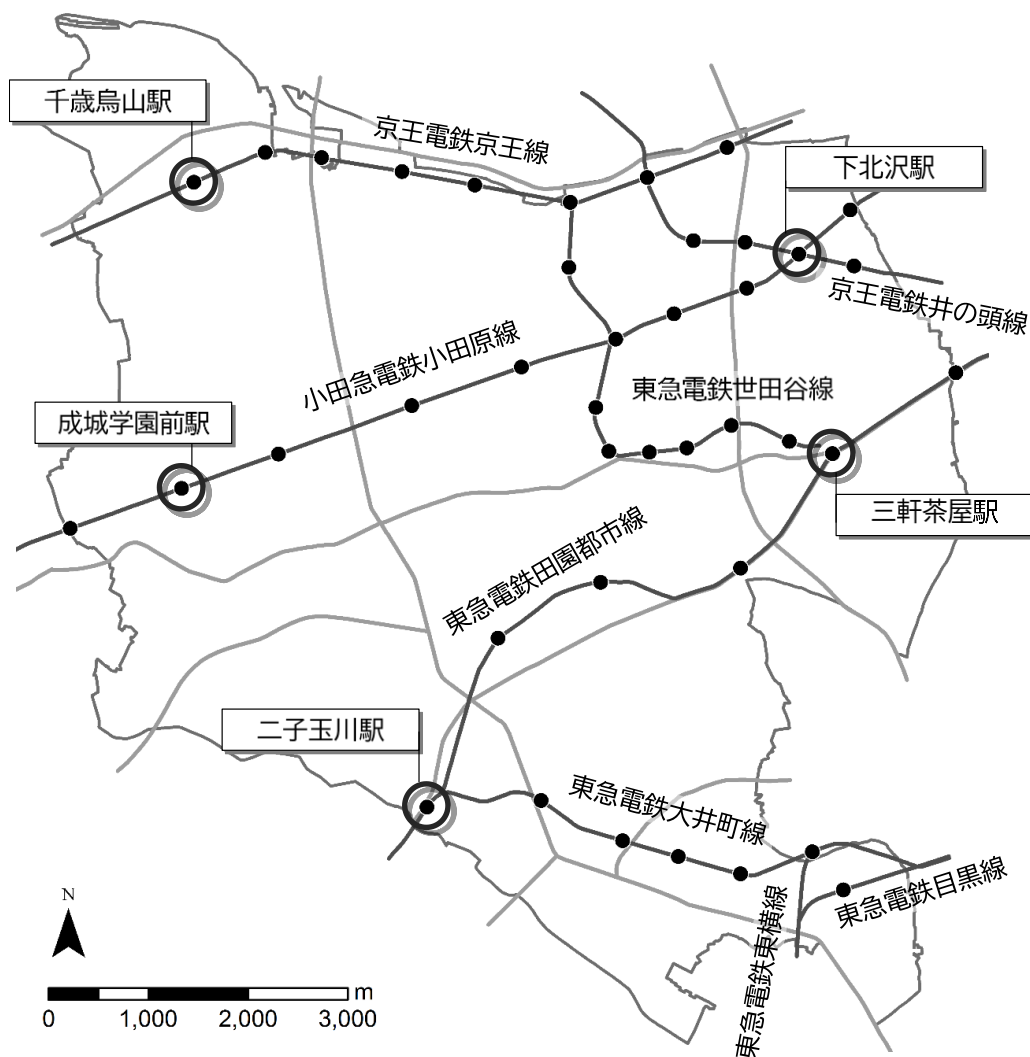


図 70 区内の鉄道路線と主要駅

■取組み内容について

連続立体交差・複々線化事業や都市整備の都市計画事業等の整備内容、駅周辺の放置自転車等実態調査及び区立駐輪場の利用状況調査等の結果から、各鉄道路線沿線の現状と課題を整理し、当該路線沿線で今後必要となる主な取組みを検討しました。

このほか、各地域の主要駅として位置つけた三軒茶屋駅（世田谷地域）、下北沢駅（北沢地域）、二子玉川駅（玉川地域）、成城学園前駅（砧地域）、千歳烏山駅（烏山地域）の各駅周辺の取組みについては、駅ごとに現状と課題を整理した上で、沿線別の取組みとは別に今後必要となる取組みを駅周辺の概況とともに示しました。

■自転車利用環境の現状と課題

平成 26 年（2014 年）に笹塚駅（渋谷区）から仙川駅（調布市）間の連続立体交差事業および鉄道付属街路事業が認可され、現在事業が進められています。

区内の代田橋駅、明大前駅（京王電鉄京王線）、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅、芦花公園駅、千歳烏山駅は高架駅となり、開かずの踏切の解消により、鉄道の南北で分断されていた市街地が一体化され、また、沿線には側道が整備される予定です。

連続立体交差事業や街づくりの進捗に併せて、区は鉄道事業者と連携して、新たに生じる高架下空間等を活用した、より利便性の高い駐輪場を整備するなど、地域内あるいは地域間の交通手段として、自転車の利用環境の向上を図る必要があります。

■対応の方向性

駅ごとの地区街づくり計画や地域の変化の方向性、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、高架下空間の利用等、鉄道の連続立体交差事業にあわせ、鉄道事業者と連携した利便性の高い駐輪場の整備について検討します。あわせて、歩行者空間の充実や回遊性の確保を図るための駐輪場の配置の工夫や、新たな整備される側道を自転車が安全に通行できる空間の確保、民間シェアサイクルの導入等を図るなど、自転車を利用しやすく、かつ歩行者・自転車にとっても安全・安心な自転車利用環境の形成を総合的に進めます。



成城学園前駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

経堂駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクルの導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

資料：「せたがや iMap」を基に作成