

#### (4) 自転車駐輪環境の整備状況

駅にもよりますが駐輪場の整備は進んでおり、当初目指していた通勤・通学のための駅にアクセスする自転車(朝から夕方まで放置されてしまう)への対応については、駐輪場の総整備台数と乗入台数から、量の観点からみると多くの駅において成果が得られています。また、最近増加傾向にある大型自転車(既存の駐輪ラックに入れにくい)への対応についても、より使いやすい駐輪場に向け改善を進めています。なお、新たな駐輪場を整備する場合は、駅周辺の商業地で用地を確保することが難しいという課題もあり、民間の駐輪場や商業施設等の建設に合わせた附置義務駐輪場の整備を促進する必要があります。

#### ○駅周辺駐輪場の整備・利用状況

<区内の駐輪場整備は進んでいますが、駅との位置関係により利用率に差があります>

区内の駐輪場については、全体として整備が進んでおり、駅別に整備台数と利用率をみると、整備台数が1,000台以上、かつ利用率80%以上の駅は千歳烏山駅、千歳船橋駅、喜多見駅、三軒茶屋駅、桜新町駅、用賀駅となっています。

しかし、千歳烏山駅、三軒茶屋駅を例に駐輪場別の整備台数と利用率をみると、概ね駅から離れるほど利用率が低くなっており、駅に対する位置関係により利用されにくい駐輪場がみられます。

また、夕方の駐輪ピーク時に整備台数が対応できていないなど、依然として対策が不十分な駅も存在します。

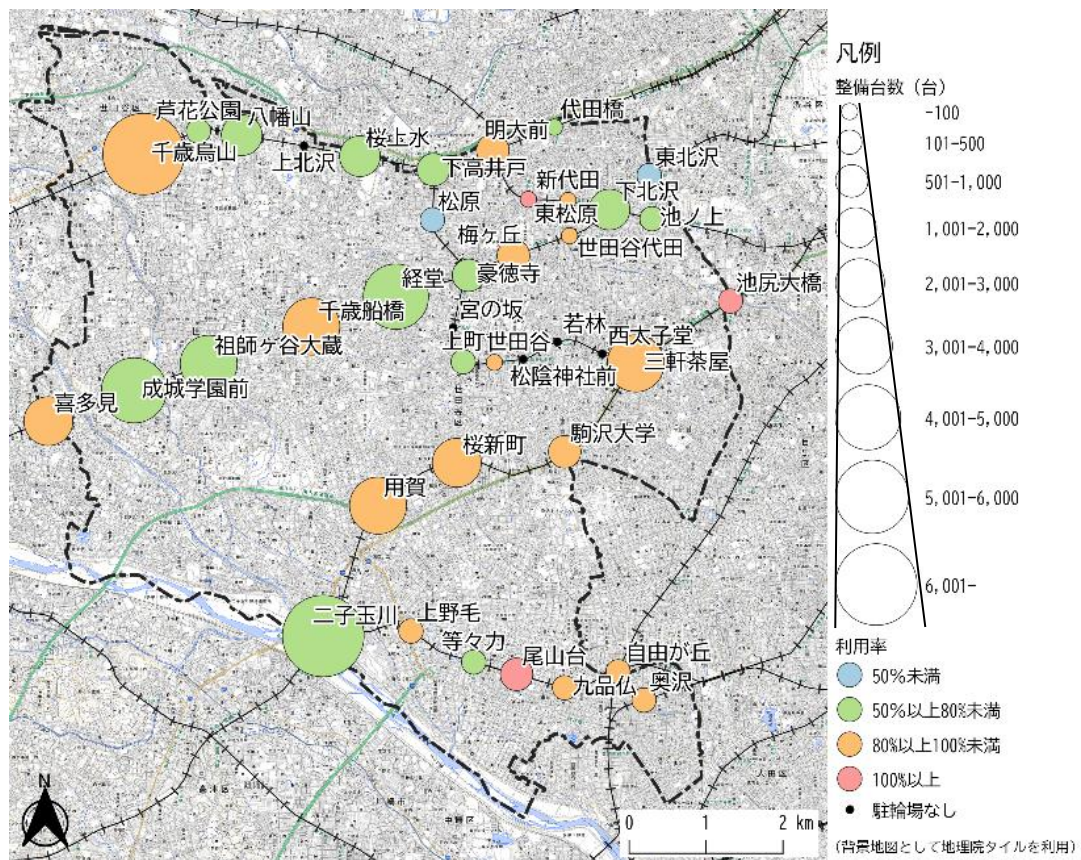
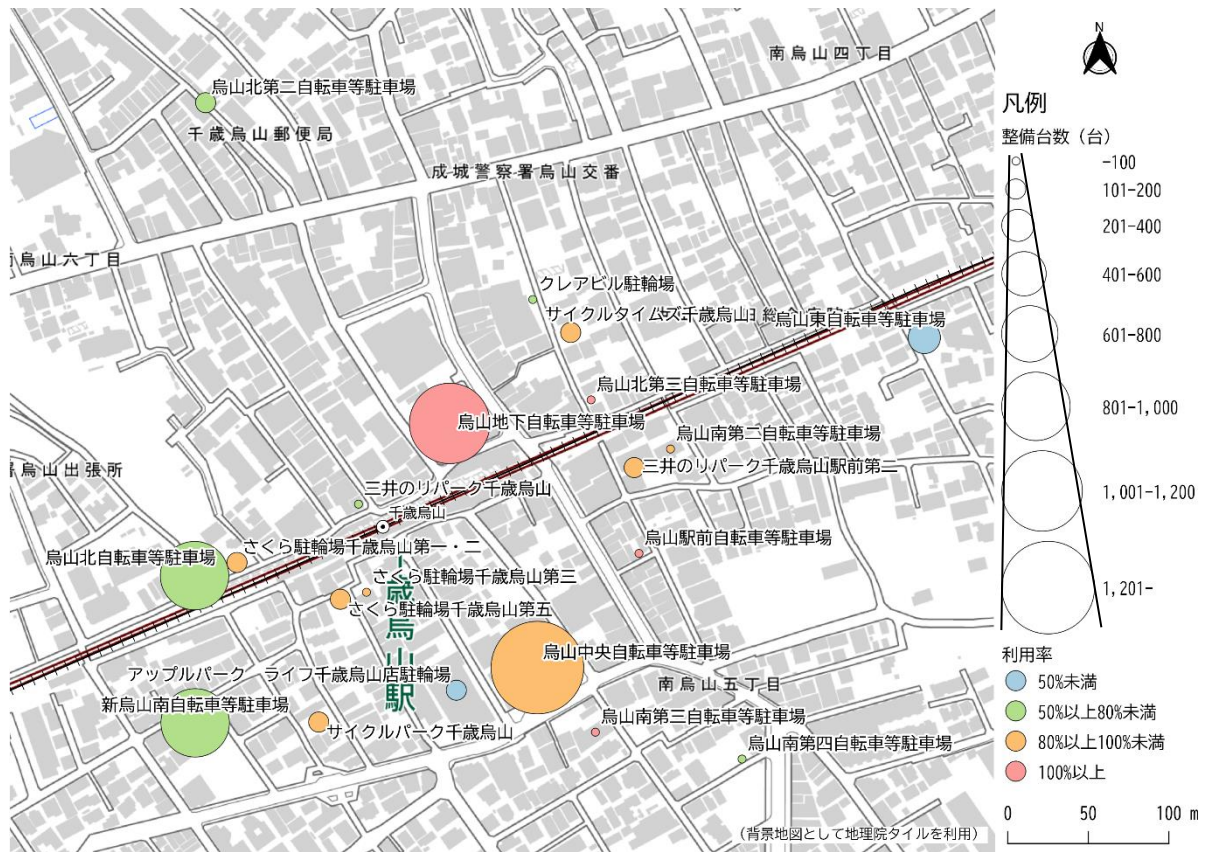
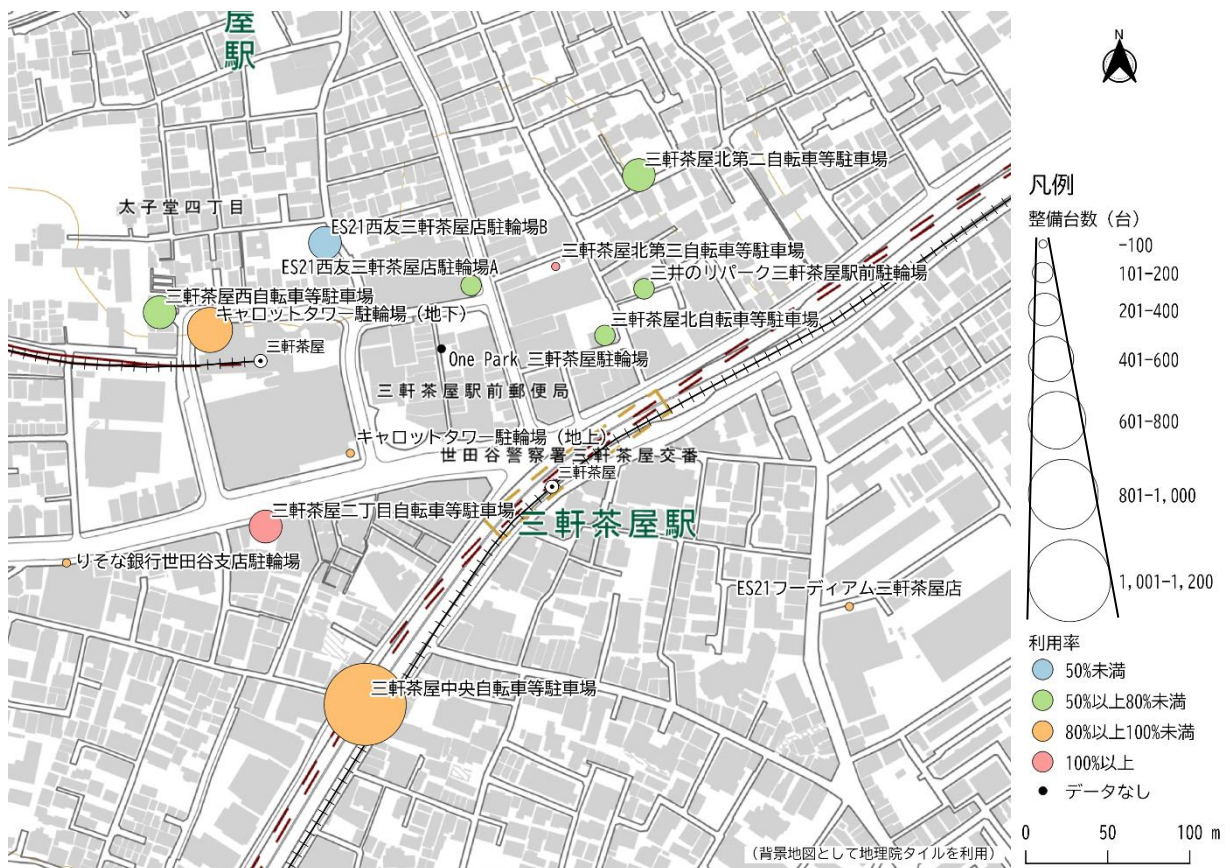


図 38 駅別の駐輪場整備台数と利用率

資料：駅前放置自転車等の現況と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成  
 注) 利用率=乗入台数/整備台数  
 注) 11時台の乗入状況（令和元年度）



千歳烏山駅



三軒茶屋駅

図 39 駐輪場別の整備台数と利用率

資料：世田谷区資料を基に作成  
 注) 利用率=実駐輪台数/整備台数  
 注) 11 時台の駐輪状況 (令和元年度)

## ○大型化への対応状況

<既存のラックを撤去して大型自転車に対応していますが、結果として整備台数が減少>

チャイルドシート付電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の利用需要が増加しています。区立駐輪場では既存のラックを撤去して大型自転車用平置きスペースを確保するなどの対応を迫られており、その結果として収納台数の減少が生じています。

大型自転車に対応した駐輪スペースは、全体の約2割となっています（令和元年度時点）。

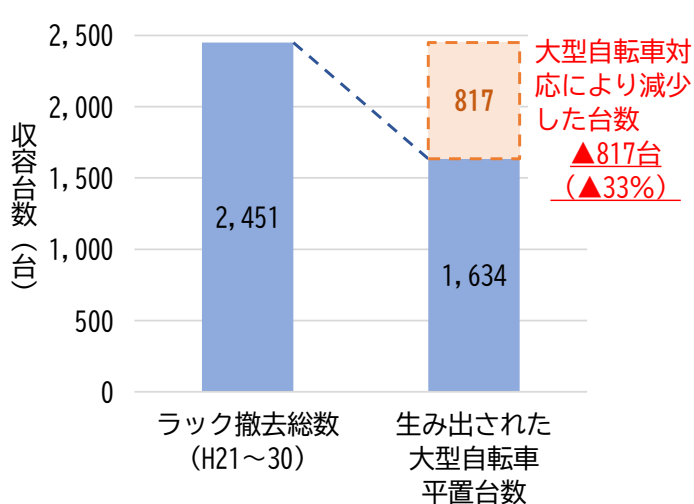


図 40 大型自転車への対応に伴う収容台数の減少（H21~30）（区立駐輪場）

資料：世田谷区資料を基に作成

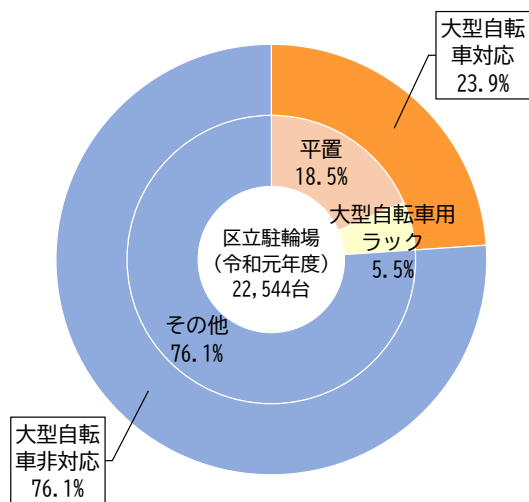


図 41 大型自転車への対応状況（区立駐輪場）

## <参考> これからの駐輪場に求められる運営の工夫

区の自転車施策は、駅前にあふれていた放置自転車の対策から始まりました。最初は放置防止の啓発と撤去のみを行っていましたが、駐輪場所がないことについて多くの苦情が寄せられたこともあり、駐輪場の整備が始まりました。

世田谷区の地価は、令和2年の公示価格をベースにすると、1㎡当たり平均72.5万円です。自転車1台に必要な面積は1.2㎡であり、100台分の駐輪場であれば、土地取得にかかる費用も多額となることが想定されます。しかし、駐輪場は基本的に駅の近くに整備するため、実際の土地代はさらに高くなり、ラックなどの設備を設置する費用もかかります。

一方、利用料金は、月ぎめの定期利用の場合で2,000円程度です。月に20日間、朝7時から夕方6時までの11時間の利用とすると、1日当たりの利用料金は100円となります。

駐輪場の料金が安いのは、当初、放置自転車対策として整備が始まったために、利用料金がハードルとなって利用が滞ることのないよう、料金をできるだけ低く抑えたためです。利用料金が高すぎると、駐輪場の利用率が下がってしまうことから、放置自転車を招く可能性があり、適正な料金を設定する必要がありますが、初期コストに対する料金設定の難しさが、民間参入の障壁となっている面があります。

スーパーマーケットの駐輪場については、「1時間まで無料」のところが多いですが、これは自転車で買い物に来てもらうための工夫（企業戦略）です。自転車を利用するお客は、徒歩よりも来る範囲が広く、徒歩で来るお客よりも多く買い物をするため、それだけ売り上げが多くなります。このため、駐輪時間が1時間を超えると、料金が高くなるように設定するなど、短時間利用を誘導し、駐輪場の回転を高める設計となっています。

しかし、駐輪対策は、放置自転車対策として、朝から夕方までずっと駐輪している通勤・通学のための駅にアクセスする自転車を対象としていたため、区立駐輪場では、こうした短時間駐輪自転車向けの工夫が不足しています。夕方に放置自転車が増加する実態や収益性を踏まえ、限られた駐輪場のスペースを有効に活用するため、利用率・回転率を高める手法を検討する必要があります。

これからは、運営の工夫を図り、どのように駐輪場を有効活用するか、今後、さらに考えていく必要があります。

## (5) レンタサイクル、シェアサイクルの状況

自転車における「シェア」は、「自転車を所持しなくても、必要なときに利用できる」という自転車利用者のメリットと、「一人ひとりが個別に自転車を利用すると、自転車の総台数が増え、多くの駐輪場が必要になるとともに、放置自転車も増える」という都市側の課題を結び付け、解決するものです。

この考え方は当初、観光地などですでに利用されていた「レンタサイクル」として導入されました。しかし、料金体系の影響もあり、1日中借り出されている場合が多く、自宅から駅、駅から目的地の双方向で利用するような効果が十分に発揮されていない状況です。

その後、ICTの発達により、短時間利用を誘導する15分毎などの短い時間単位で課金する料金体系設定が可能となり、これまでとは別のビジネスモデルである民間シェアサイクルが発展しました。

### ○レンタサイクルポートの整備・利用状況

<区内の7か所のポートは、回転率が低く、ネットワーク化が完了していない>

区が整備したレンタサイクルポート、コミュニティサイクルポート<sup>※7</sup>は、全部で7か所あります。通勤・通学での利用者が多く、借りた場所で返却するレンタサイクル型の利用がほとんどです。さらに、1回当たりの利用時間が長く、商用・買い物・観光など日中の短時間利用が少ないため、回転率が低いままにとどまっています。

区は南北方向の交通を補完するコミュニティサイクルポートのネットワーク化を目指してきましたが、現況では、当初計画していたネットワークの一部しか構築できていません。今後、民間シェアサイクルの活用も視野に入れながら、引き続き南北方向の交通の補完を図る必要があります。

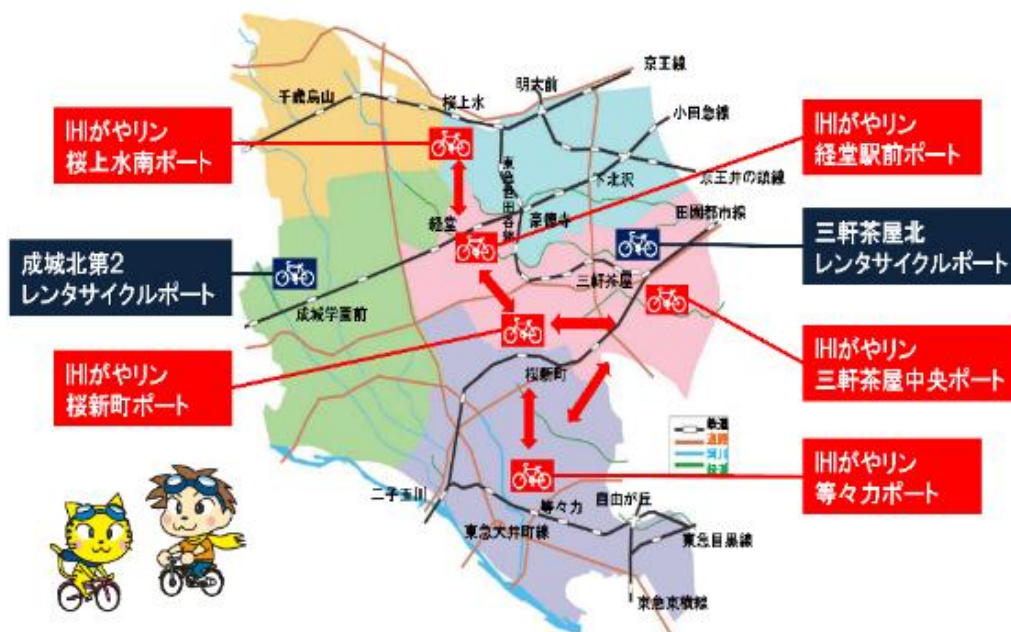


図 42 区内のレンタサイクルポート

資料：世田谷区資料

※<sup>7</sup> コミュニティサイクルポート：借りた場所と異なる場所に返却できるポート

【補足】

駅近くのポートに多数の自転車を用意する区のコミュニティサイクルと異なり、民間シェアサイクルは、駅付近だけでなく鉄道路線間の幹線道路沿いや住宅地にもポートを設置し、自宅⇔目的地などを直接結ぶシステムです。そのため、民間シェアサイクルの展開が進めば、出発地と目的地の間を細かくつなぐ新たなネットワークが形成されることが期待できます。

このような特長を持った民間シェアサイクルとの連携を踏まえて、コミュニティサイクルのネットワークについて検討していきます。

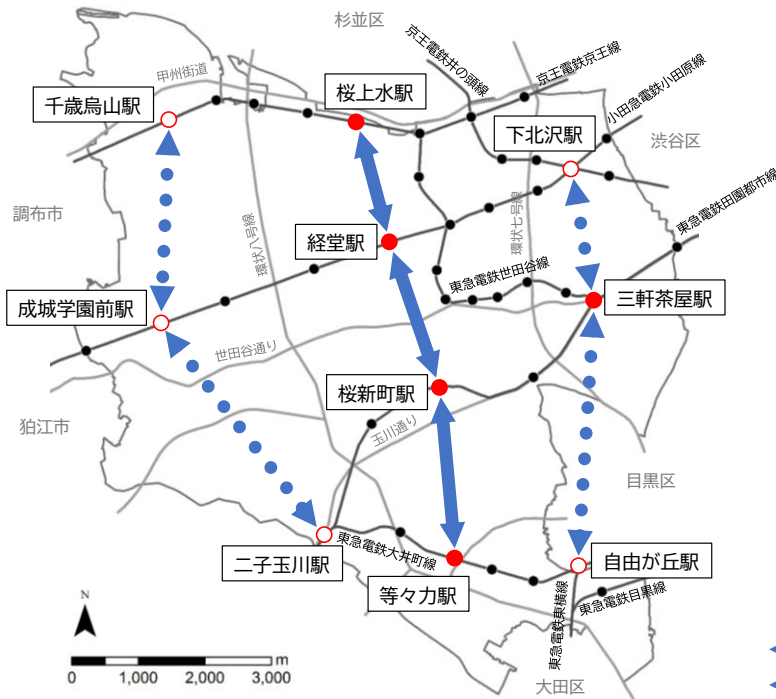


図 43 これまで区が目指してきたコミュニティサイクルのネットワーク

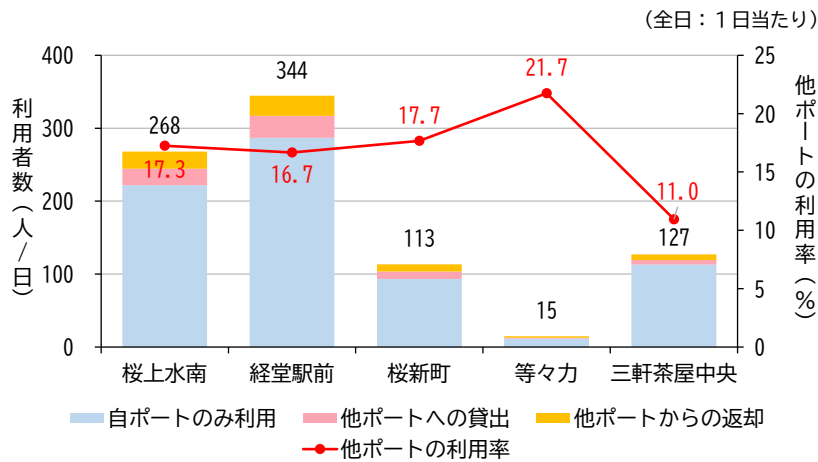


図 44 コミュニティサイクルポートの利用状況

資料：RCS・CCS貸出記録データ（株式会社 IHI、2019 年度）を基に作成

◇「レンタサイクル/コミュニティサイクル」と「シェアサイクル」

料金を支払って一定の時間自転車を借りて乗ることができるサービスは、「レンタサイクル」「シェアサイクル」「自転車シェアリング」などと呼ばれています。

世田谷区では、放置・駐輪対策の一環として平成 6 年から「レンタサイクル」事業を実施しています。平成 19 年には、借りた場所と異なる場所に返却できる「コミュニティサイクル」システムを導入しました。近年、民間事業者によるサービス展開が進み、その多くが「シェアサイクル」と称しています。

この計画書では、区が行っているものは「レンタサイクル/コミュニティサイクル」、民間事業者が行っているものには「シェアサイクル」の語を用いています。