

令和4年5月27日  
土 木 部  
交通安全自転車課

世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画  
追補版（案）について

1 主旨

令和3年7月に策定した「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」の5章において、各鉄道路線沿線の自転車利用環境の現状と課題を整理し、今後必要となる主な取組みを示している。

計画策定時点では、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の把握が、令和2年度の放置自転車実態調査結果だけでは不十分であり、令和3年度の放置自転車調査結果を踏まえた上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況等を勘案しつつ、推計を行うこととしていた。

この度、駅周辺の自転車の乗入台数に関する推計を行い、庁内検討会及び世田谷区自転車等駐車対策協議会の意見を踏まえ、追補版(案)をとりまとめる。

2 案の内容

別紙 世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画  
追補版（案）

【将来の乗入台数の推計の算出】

- ・乗入台数の推計算出に影響を与える新たな生活様式の社会への浸透について
- ・課題別に通勤通学等の自転車と夕方の買い物等放置自転車に区分した推計値の算出と対応

【中間見直しの対応】

- ・令和8年度に毎年の実態調査等の結果を踏まえ、推計値等の見直しを行う

3 世田谷区自転車等駐車対策協議会での主な意見

自転車等駐車対策協議会において、自転車乗入台数推計案について審議を行い、賛同を得た。寄せられた主な意見は以下のとおり。

- ・将来乗入台数の推計が困難なことは同意するところである。今後の乗入台数の動向などを念頭に、中間見直しを見据えて、日常的な放置自転車対策のなかで、モニタリングしておくこと。

- ・ 通勤通学者は概ね駐輪場を利用していると調査結果から読み取ってよいと思う。
- ・ 夕方の買い物等放置自転車については、夕方や休日の駅前放置自転車の実態調査などにより原因と課題を分析し、減少に向け推進してもらいたい。
- ・ 放置自転車対策として、撤去を計画的・効果的に進めてもらいたい。

#### 4 今後のスケジュール（予定）

令和4年7月 世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画  
追補版の策定

別紙

世田谷区  
自転車活用推進計画及び  
自転車等の利用に関する総合計画  
令和3年度～令和12年度  
《追補版》（案）  
～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

令和4年7月  
世田谷区

## ■ 追補版の発行について ■

区は令和3年7月に策定した「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」の5章において、各鉄道路線沿線の自転車利用環境の現状と課題を整理し、今後必要となる主な取組みを示しています。

将来の自転車利用の傾向については、令和3年度の放置自転車実態調査の結果を踏まえた上で、駅周辺への自転車の乗り入れ台数に関する推計を行うこととしており、この度、自転車駐輪環境の整備を検討する際の基礎数値として「5.3 自転車の乗入台数の推計」を追加いたします。

追補版の構成は通学通勤等を目的とした長時間の駐輪と夕方の買い物等の放置自転車に区分して、推計を行っています。

## 5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備（追補）

### 5.3 自転車の乗入台数の推計

通勤通学者向けの駅周辺における駐輪場の整備は、相応の土地を必要とし、公共施設整備や土地利用などについての長期展望が必要となります。このため、毎年行う放置自転車実態調査をもとに、駅周辺への自転車乗入台数および傾向を把握し計画策定時に推計を行っています。

#### ■通勤通学等による自転車利用等の状況について

##### (1) 放置自転車実態調査

区内における自転車利用の実態として、毎年10月の平日11時頃の駅周辺の放置自転車台数と駐輪場への駐輪台数（以下「実駐輪台数」という）を調査しており、令和3年度は、都内の緊急事態宣言が解除された後、令和3年10月に調査を行っています。

表1 令和3年度放置自転車実態調査の結果（隣接区分も含む）※10月の平日11時時点の調査

	駅名	放置自転車台数	実駐輪台数	乗入台数		駅名	放置自転車台数	実駐輪台数	乗入台数	
京王線	代田橋	11	87	98	田園都市線	池尻大橋	24	587	611	
	明大前	9	1,060	1,069		三軒茶屋	72	2,430	2,502	
	下高井戸	2	228	230		駒沢大学	57	751	808	
	桜上水	12	1,166	1,178		桜新町	40	1,941	1,981	
	上北沢	125	102	227		用賀	27	2,790	2,817	
	八幡山	17	636	653		二子玉川	21	3,648	3,669	
	芦花公園	9	109	118		自由が丘	50	400	450	
	千歳烏山	185	4,239	4,424		大井町線	九品仏	3	76	79
						尾山台	27	522	549	
井の頭線	池ノ上	1	52	53	等々力	13	276	289		
	新代田	2	69	71	上野毛	5	307	312		
	東松原	7	67	74	目黒線	奥沢	7	117	124	
小田急線	東北沢	0	40	40	世田谷線	西太子堂	1	0	1	
	下北沢	69	597	666		若林	8	0	8	
	世田谷代田	2	74	76		松陰神社前	6	0	6	
	梅ヶ丘	14	369	383		世田谷	9	58	67	
	豪徳寺	4	294	298		上町	13	84	97	
	経堂	57	3,349	3,406		宮の坂	7	0	7	
	千歳船橋	54	2,017	2,071		松原	1	40	41	
	祖師ヶ谷大蔵	9	2,285	2,294		計	1,002	36,391	37,393	
	成城学園前	5	2,919	2,924						
	喜多見	17	2,605	2,622						

※ は、駅周辺の隣接市区の乗入台数を含む。  
※ 実駐輪台数には月ぎめ、日ぎめ、時間貸しを含む

図1のように、放置自転車台数と実駐輪台数による「自転車の乗入台数」は、令和2年度においては、前年度比で約17%減少しており、新型コロナウイルスの感染拡大により不要不急な外出が自粛された影響を受けたものと推測されます。

令和3年度は、前年度比で約3%程度の増加となり、新型コロナウイルス感染症の蔓延以前の状況には戻っていません。また、今後、どの様に推移するかは予測できない状況となっています。

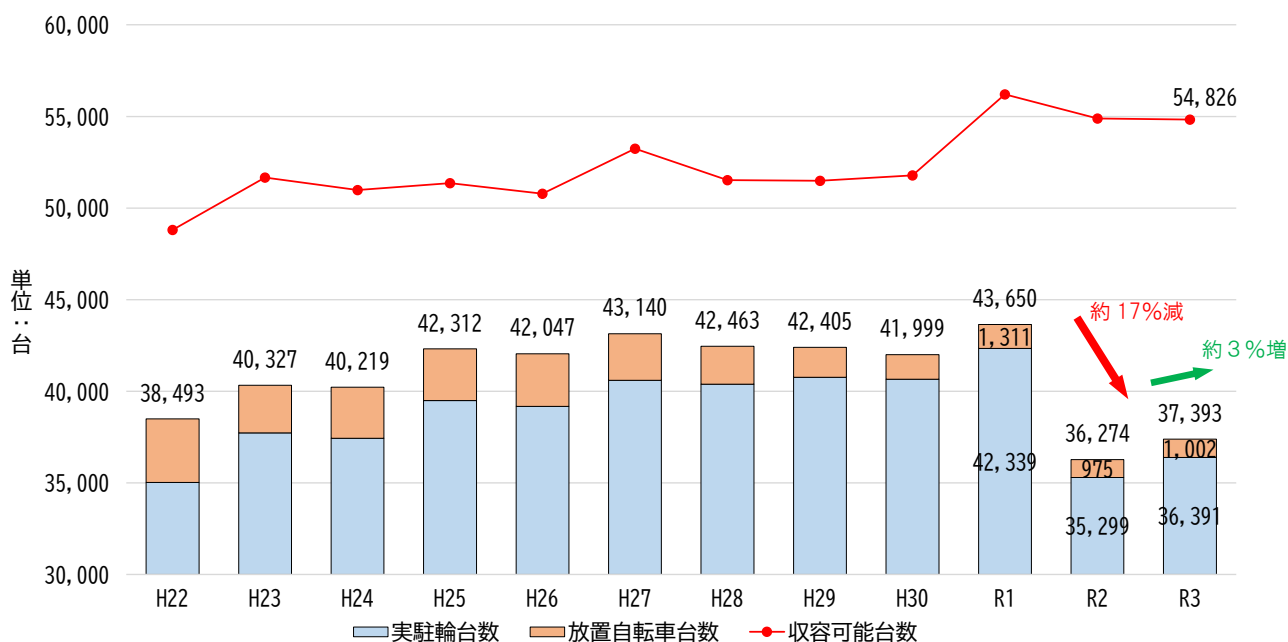


図1 自転車の乗入台数と収容可能台数の推移（隣接区含む）

## (2) 区立駐輪場の利用状況

利用率の推移をみると、「月ぎめ利用」は、新型コロナウイルスの感染拡大以降、1割程度減少したままとなっています。また、「日ぎめ利用」の状況も同様であり、今後、どの程度の推移となるか予測できない状況となっています。

一方、買い物等の短時間駐輪も多く含まれる「時間ぎめ利用」については、新型コロナウイルスの感染症の蔓延以前の状況に一旦は戻りましたが、再び減少しており、今後も新たな変異株の出現に伴う感染拡大により、影響を受ける可能性を含んでいます。

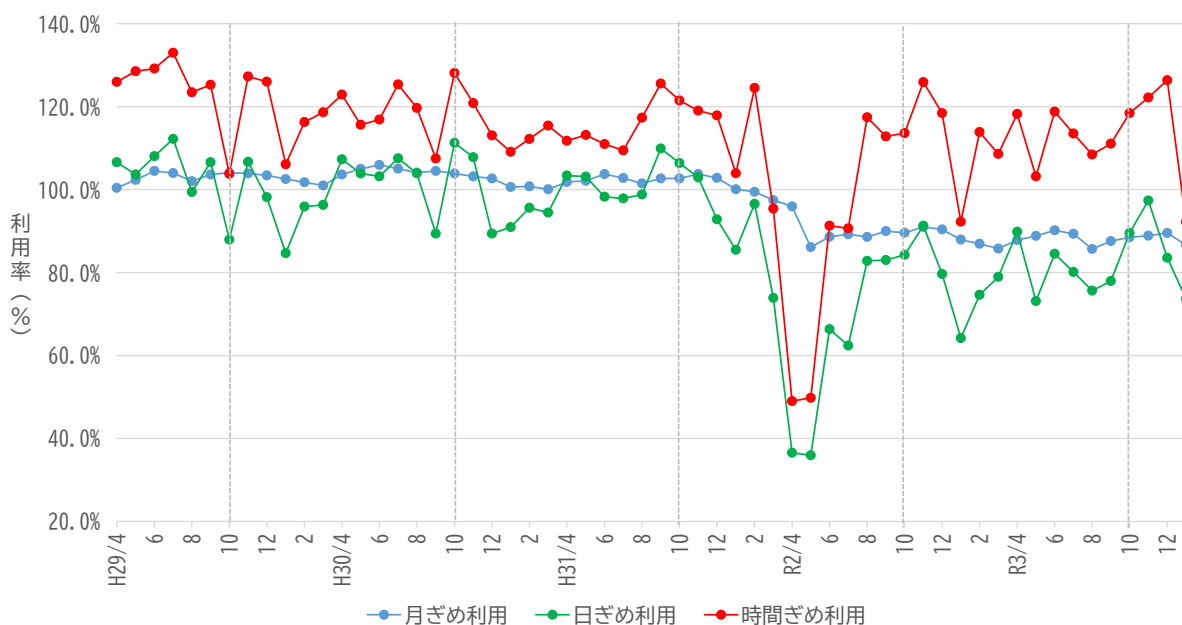


図2 区立駐輪場の利用率の推移

## ■ 新たな生活様式の社会への浸透について

新型コロナウイルスは、現在も社会生活に大きな影響を与えています。都内主要私鉄各社の輸送人員は、テレワークの浸透など新たな生活様式への変化、不要不急な外出の自粛等の影響により、乗降客数も大きく減少しています。

また、令和3年8月にデルタ株による緊急事態宣言が発せられ、令和4年1月からはオミクロン株による感染が急速に広がるなど、新型コロナウイルスの収束が見えていない状況下での新たな生活様式の社会への浸透は、把握できない状況にあります。

## ■ 将来の乗入台数の推計について

駅周辺における将来の自転車乗入台数は、通勤通学等を目的とした長時間駐輪の台数（通勤や通学等が中心となる平日11時点の乗り入れ台数）について推計を行います。

### (1) 通勤通学を目的とした長時間の駐輪について

令和4年2月現在、新型コロナウイルスが日本国内で広がり収束が見えない中、令和4年度以降の社会活動の状況を見極めることが難しい状況です。放置自転車実態調査や区立駐輪場の利用状況などをみても、コロナ禍の影響を受けて不確実な状況であることから、駅周辺の自転車の乗入台数について将来の予測を計算上導くことは困難です。

そのため、通勤や通学等を目的とした長時間におよぶ駐輪については、図3のように、令和8年度に予定される中間見直しまでの暫定値として、「令和3年度調査における自転車の乗入台数」を推計値として位置付け、中間見直しに際し、新たな生活様式の状況と駐輪場利用や放置自転車の状況を改めて整理し、見直しを行ないます。

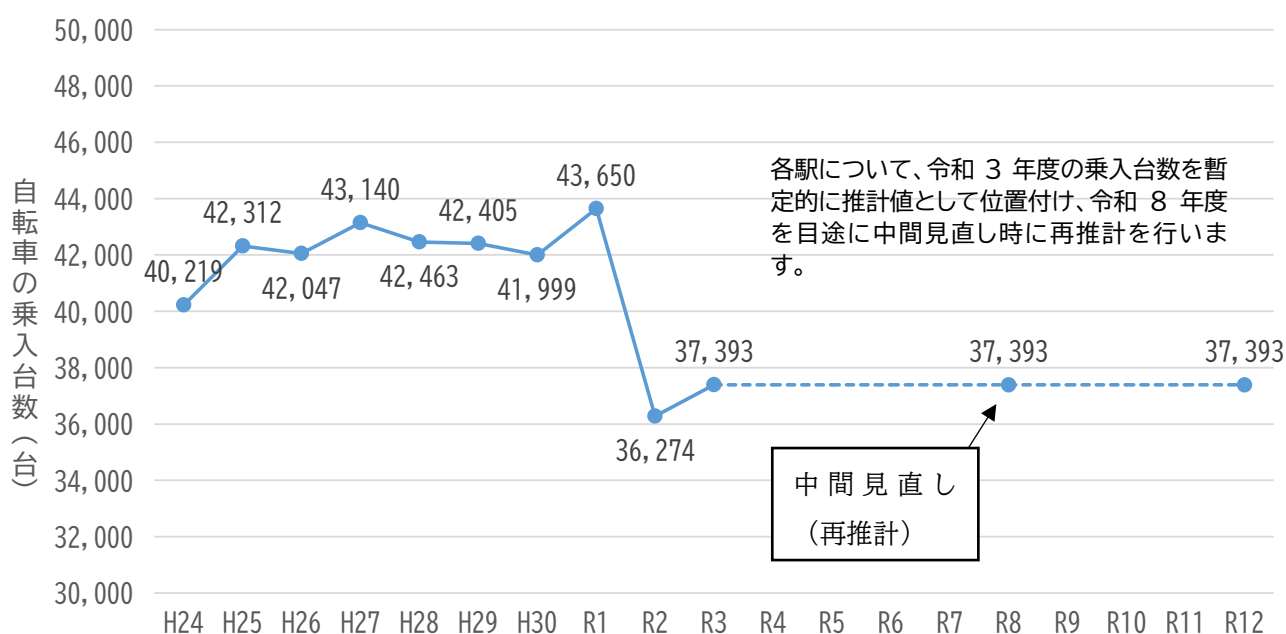


図3 将来の乗入台数の推計イメージ

表2 将来の乗入台数

京王線			小田急線			大井町線・目黒線				
駅名	駐輪場整備台数	自転車乗入台数推計値	駅名	駐輪場整備台数	自転車乗入台数推計値	駅名	駐輪場整備台数	自転車乗入台数推計値		
京王線	代田橋	219	東北沢	100	40	大井町線・目黒線	自由が丘	673	450	
	明大前	1,418	下北沢	878	666		九品仏	139	79	
	下高井戸	553	世田谷代田	189	76		尾山台	526	549	
	桜上水	2,051	梅ヶ丘	576	383		等々力	284	289	
	上北沢	200	豪徳寺	597	298		上野毛	415	312	
	八幡山	1,414	経堂	4,397	3,406		奥沢	200	124	
	芦花公園	218	千歳船橋	3,093	2,071		世田谷線	西太子堂	0	1
	千歳烏山	6,346	祖師ヶ谷大蔵	3,371	2,294			若林	0	8
井の頭線	池ノ上	120	53	成城学園前	5,053	2,924		松陰神社前	0	6
	新代田	83	71	喜多見	3,368	2,622		世田谷	60	67
	東松原	68	74	池尻大橋	1,060	611		上町	183	97
田園都市線				三軒茶屋	3,275	2,502		宮の坂	0	7
				駒沢大学	892	808		松原	146	41
				桜新町	2,688	1,981				
				用賀	3,504	2,817				
				二子玉川	6,469	3,669				
			合計			54,826 37,393				

## (2) 今後の対応

民間も含めた駐輪場の収容可能台数は5万4千台分を超え、多くの駅で数の上では充足していますが、駐輪場の立地状況等により駅前には放置自転車が見られる状況です。

各駅における駐輪場の適正配置や自転車シェアリングの普及促進、大型自転車等への対応など、4章で示す施策の取り組みを進めます。今後、施策の取り組み状況を踏まえつつ、中間見直しを目途に、収容可能台数の余剰分に係る活用の検討や、民間シェアサイクルの実証実験を踏まえ、公共交通機関と自転車利用の利便性向上を含め、今後のコミュニティサイクル/レンタサイクルのあり方について検討します。

なお、駅周辺における将来の自転車乗入台数については、自転車駐輪環境の整備を検討する際の基礎数値となりますが、鉄道事業者との協議等も含め、具体的な検討にあたっては、駐輪場の立地や利用状況、令和4年度以降の放置自転車実態調査の結果など、駅周辺の自転車利用の課題と実態を十分に踏まえながら検討することとします。

## ■ 夕方の放置自転車について

夕方の買い物等を目的とした自転車は、駐輪場が空いたとしても、目的地付近の道路上にとめてしまう傾向があります。特に、駅周辺における夕方の放置自転車対策は課題となっていることから、夕方の放置自転車の状況の把握を行います。

### (1) 買い物等を目的とした夕方の放置自転車の算出について

令和元年度の夕方の買い物等を目的とした放置自転車調査において、区内15駅の放置自転車の状況を調査した結果、夕方ピークの放置自転車の台数は11時の時点の概ね2倍であり、未調査の駅については、この傾向を区内各駅に適用します。



なお、コロナ禍において、外食を控え、家庭内の食事が増える傾向にある等、夕方の買い物を主とする購買活動（自転車利用）への大きな影響は見受けられず、商店街への移動手段も変わらないと推測されます。しかしながら、令和3年度の11時台の実態調査では、放置自転車台数が大きく減っています。このことから、新型コロナウイルスの影響のなかった令和元年度の調査結果を利用し、目安値を算出します。

表3 夕方の放置自転車台数（目安値）

駅名		夕方放置 自転車 目安値	駅名		夕方放置 自転車 目安値	駅名		夕方放置 自転車 目安値	
京 王 線	代田橋	50	小 田 急 線	東北沢	10	大 井 町 線 ・ 目 黒 線	自由が丘	90	
	明大前	50		下北沢	550		九品仏	10	
	下高井戸	110		世田谷代田	0		尾山台	90	
	桜上水	50		梅ヶ丘	130		等々力	40	
	上北沢	70		豪徳寺	40		上野毛	30	
	八幡山	50		経堂	70		奥沢	70	
	芦花公園	20		千歳船橋	100		世 田 谷 線	西太子堂	—
	千歳烏山	570		祖師ヶ谷大蔵	20			若林	20
井 の 頭 線	池ノ上	10		成城学園前	20	松陰神社前		10	
	新代田	10		喜多見	100	世田谷		20	
	東松原	0	田 園 都 市 線	池尻大橋	40	上町		30	
		三軒茶屋		450	宮の坂	10			
		駒沢大学		120	松原	—			
		桜新町		130					
		用賀		200					
		二子玉川	70						

※なお、下北沢については、放置自転車台数と実駐輪台数の合計が、平日よりも休日の方が多いため、令和3年10月における休日夕方の実数を使用します。

## (2) 今後の対応

各駅の自転車利用の特性や駐輪場の立地状況等も踏まえながら、大規模店舗等附置義務駐輪場の整備誘導、多様な手法を用いた放置自転車防止への取り組みなども含め、4章で示す施策の取り組みを進めます。

### ■ 中間見直しにむけて

引き続き、夕方の放置自転車の状況を含む自転車利用の実態、鉄道の乗降客数の推移、コロナ禍における新たな生活様式の定着及び通勤時の事業所までの自転車利用の状況、シェアサイクルの普及状況等に注視しながら、令和8年度に予定する「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」の中間見直し時において、改めて将来の自転車乗入台数を推計し、4章の4.4(2)計画の見直しの考え方に沿って施策・計画の見直しを行ってまいります。



世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画  
令和3年度～令和12年度【追補版】  
～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

---

編集・発行：世田谷区土木部交通安全自転車課

〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-20-1

TEL. 03-6432-7966 FAX. 03-6432-7996

<https://www.city.setagaya.lg.jp/>

発行日：令和4年7月

# 世田谷区 自転車活用推進計画及び 自転車等の利用に関する総合計画

令和3年度～令和12年度

～世田谷思いやり自転車プロジェクト～



令和3年7月  
世田谷区

## 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等も考慮しながら、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、自転車による駅へのアクセス範囲として「自転車駅勢圏」※18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条件は、徒歩による場合と異なり、駅からの距離だけで決まるものではなく、坂などの土地の起伏が大きく影響し、また、特に通勤・通学の場合には、鉄道路線に沿いながら、より都心に近い駅や急行停車駅にアクセスが集まる傾向があります。

#### ◇自転車の乗入台数の推計について

これまで、計画における自転車の乗入台数の推計値については、計画検討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、推計を行ってきました。

しかし、今回の計画については、直近の令和2年度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不十分であることから、将来の自転車利用の傾向を推測するため、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値については、令和3年7月の計画策定時に掲載せず、令和3年10～11月に実施予定の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年度末までに推計を実施し、その結果を公表することといたします。

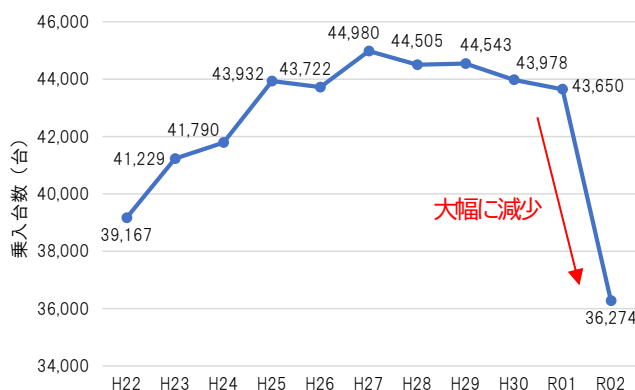


図 104 自転車の乗入台数の推移（世田谷区全体）

資料：駅前放置自転車等の現況と対策（各年、東京都）を基に作成  
注）駅周辺の隣接他区側の乗入台数も含む

※18 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る。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る。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る。

## 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「人口 90 万人を超える住宅都市 世田谷にふさわしい安全・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、環境にやさしく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に整備する。」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、安全で快適に移動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、小田急電鉄小田原線下北沢駅と京王電鉄井の頭線下北沢駅は、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おり、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

区内では、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、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、この南北動線を踏まえた安全・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、既存の駐輪ラックには収まらない大型自転車が増加しました。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。

## ■ 利用実態を踏まえた駐輪環境の整備

新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、自転車による宅配サービスの利用急増、自転車通勤の増加等、様々な社会変化が起きています。駐輪環境の整備にあたっては、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえつつ、利用実態を踏まえて駐輪環境の整備を検討する必要があります。また、夕方の買い物等の短時間駐輪への対応を図る必要があります。さらに、駅勢圏の広がりや自転車利用者の動線等を考慮し、駐輪場の適正配置をする必要があります。

## ■ 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・文化拠点及び主要な地域生活拠点から、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。

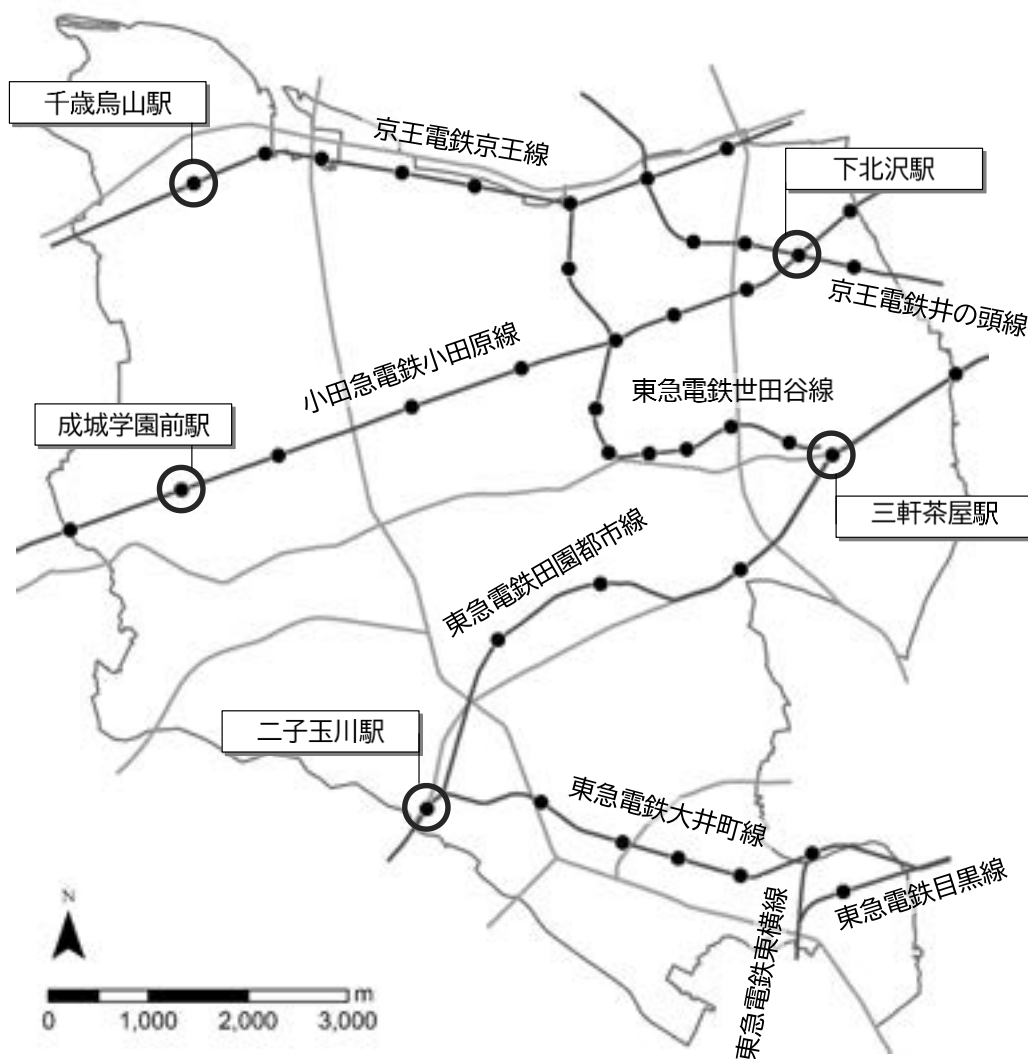


図 105 区内の鉄道路線と主要駅



## ■取組み内容について

連続立体交差事業及び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、各鉄道路線沿線の自転車利用環境の現状と課題を整理し、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づけた三軒茶屋駅（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。

## 京王電鉄京王線沿線の自転車利用環境整備

### ■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事業認可され、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、鉄道により南北に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あわせて、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等、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形成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街並みの変化の方向性、またコロナ禍の影響による自転車の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、新たに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、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図ります。



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、利用しやすく、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、利用しやすく、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

## 京王電鉄京王線：千歳烏山駅の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

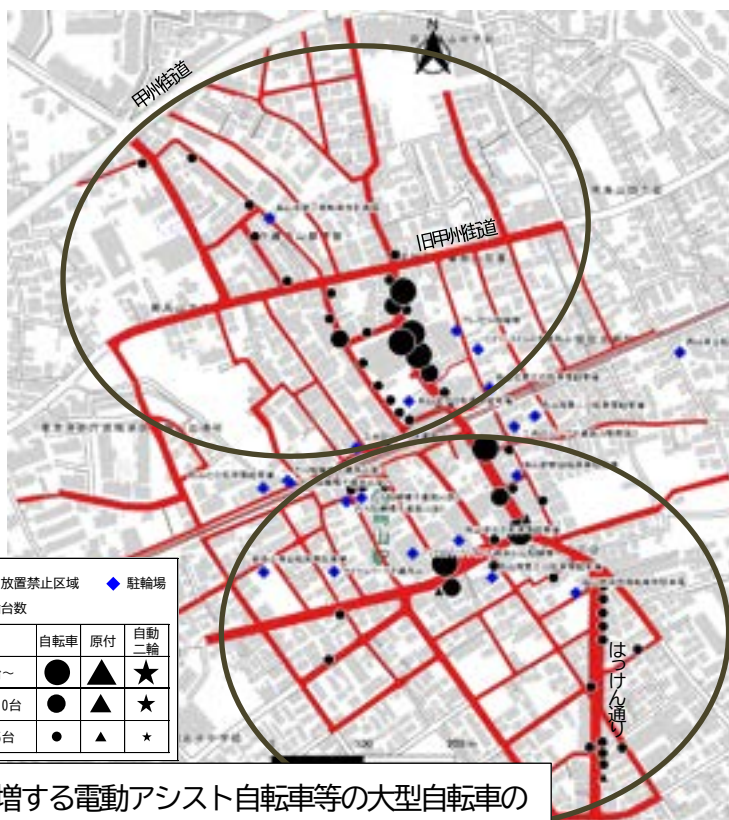
千歳烏山駅周辺は、京王線の南北両側にそれぞれ商店街が高密度に広がり、商業・サービス、交流等の機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置づけられています。

駅や商店街へ集中する自転車に対応して、これまで駐輪場を整備し、整備台数の拡充に努めてきました。

放置自転車の台数自体はピーク時に比べて大きく減少しており、主に通勤・通学等の自転車利用者に対する駐輪場は、整備台数として充足しているものの、夕方の時間を中心に駅前の短時間の買い物を目的とした放置自転車が依然として多く、令和元年度の放置自転車撤去台数は約4,600台と区内では最も多い状況が続いています。

このことから、「歩行者と自転車が安全に共存できる街」を目指した、千歳烏山駅周辺地区街づくり構想を踏まえ、京王線連続立体交差事業や駅周辺街づくりの進捗を見据えながら、官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図るとともに、短時間利用者を対象とした駐輪場の整備のあり方の検討を進める必要があります。

### ■対応の方向性



「歩行者と自転車が安全に共存できる街」を目指した街づくり構想を踏まえ、歩行者と自転車が混在する駅前の商店街通り等について、自転車の安全利用に向けた環境整備やマナー向上に取り組めます。

夕方を中心に、短時間の買い物を目的とした短時間の放置自転車が多いことを踏まえ、地域と協力しながら対策を検討します。

連続立体交差事業や駅周辺街づくりを契機として、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、鉄道事業者と連携した駐輪場整備について検討するとともに、烏山中央自転車等駐車場のあり方を踏まえた駅周辺における駐輪場の検討を行う等、官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図ります。また、放置自転車の撤去活動や啓発等により自転車の適正利用を促進します。

急増する電動アシスト自転車等の大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。また、駅から少し離れた駐輪場や屋上階では空きもある状況から、利用率の低い駐輪場で料金制度の変更を図る等、多くの方の利用が促進されるような工夫を行います。

## 京王電鉄井の頭線沿線の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

乗換駅かつ急行停車駅である下北沢駅（小田急電鉄小田原線で取り扱い）、明大前駅（京王電鉄京王線沿線で取り扱い）以外の駅については、駅周辺への自転車利用が比較的少ない傾向が見られます。この理由として、駅周辺に大規模店舗や商店街等の大型集客施設が少ないことが考えられます。各駅の自転車利用実態や駐輪需要を踏まえ、自転車利用環境の向上を図ります。

### ■対応の方向性



以前に多かった放置自転車の台数が近年減少してきたことから、今後も放置状況を注視しつつ、放置防止や既存駐輪場の利便性向上を図ります。

池之上小学校の建替にあわせ、現在、敷地内に整備されている駐輪場の質の向上を図り、利用利便性を高めます。

資料：「せたがや iMap」を基に作成

## 小田急電鉄小田原線沿線の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

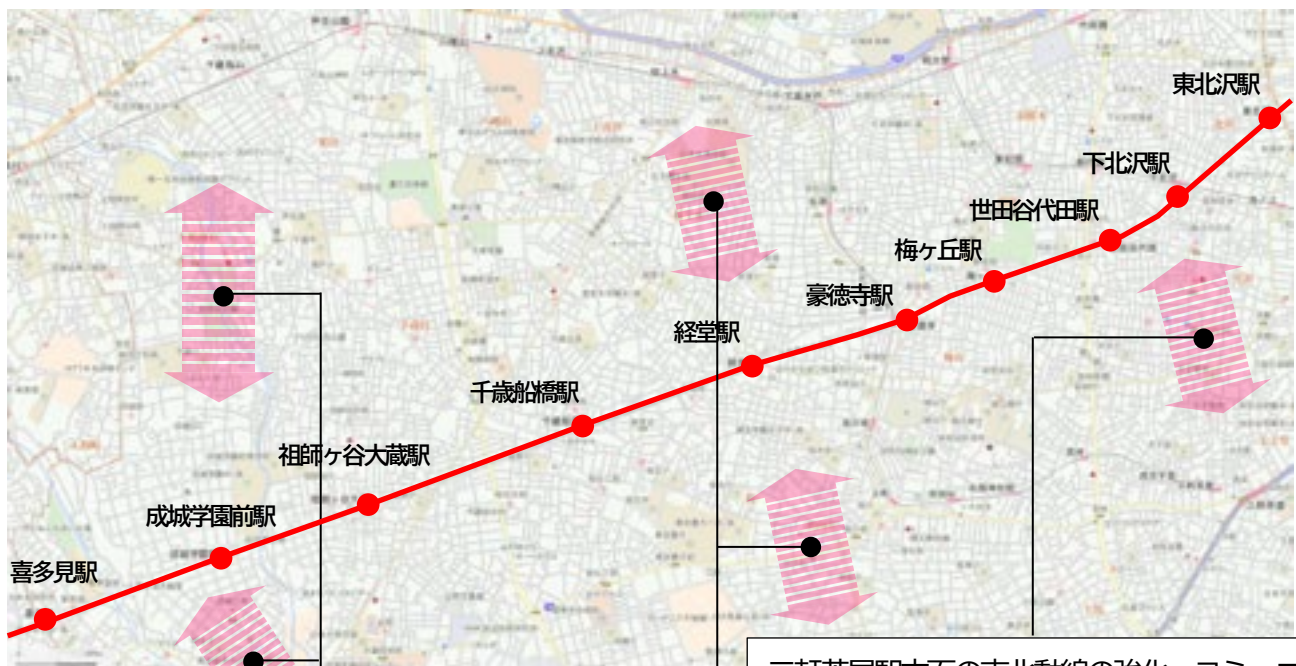
東北沢駅から世田谷代田駅間で行われていた連続立体交差事業及び複々線化事業が、平成30年度（2018年度）に完了しました。先だって連続立体交差事業が完了した梅ヶ丘駅～喜多見駅については、鉄道事業者により鉄道高架下空間を利用して駐輪場が整備されています。

東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅については、地下化された鉄道敷の上部利用について、利便性の高い駐輪場を鉄道事業者と連携して整備していくとともに、駅周辺まちづくりの進捗にあわせて自転車の快適な利用環境を確保します。

また、区内の南北動線の中心に位置する経堂駅のレンタサイクルポートの利用率は130%以上（令和元年度実績）と区平均より高いことから、今後もニーズを踏まえて、南北動線を踏まえた利用環境の整備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を踏まえ、鉄道上部利用においては鉄道事業者と連携し、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、新たな駐輪場の整備を検討します。また、大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。



千歳烏山駅、二子玉川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、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

三軒茶屋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、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

桜上水駅方面、桜新町駅方面の南北動線の強化について、コミュニティサイクルの利用促進を図るとともに、民間シェアサイクル導入等により、利用しやすく、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

## 小田急電鉄小田原線・京王電鉄井の頭線：下北沢駅の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

下北沢駅周辺は、若者をはじめ多くの人々が回遊でき、個々の魅力的な商店街や劇場などの商業・文化等の機能が充実し、区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において、「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

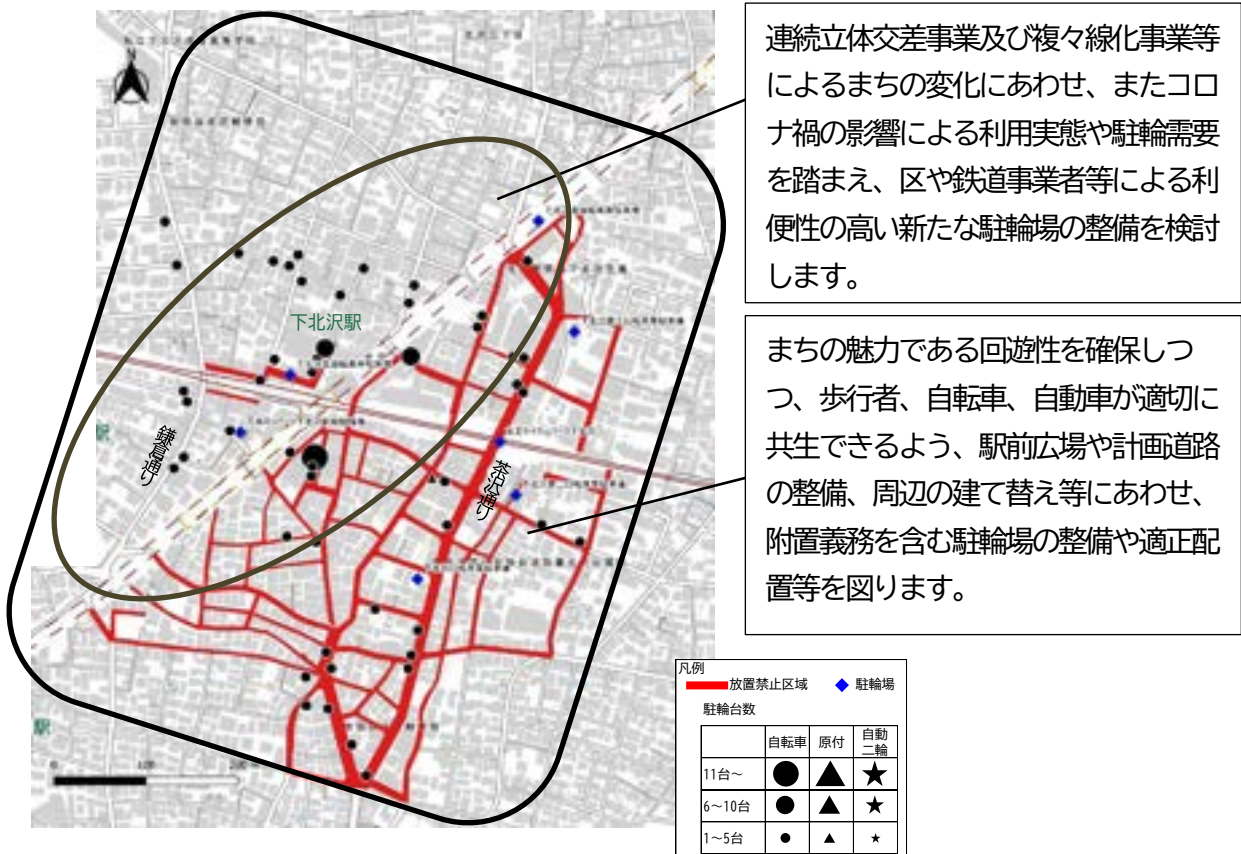
下北沢駅は乗換駅かつ急行停車駅で、乗降客数が多い駅であります。乗り換え客の占める割合も高いことに注目する必要があります。

小田急電鉄の連続立体交差事業にあわせた周辺整備により、一定程度の駐輪場は整備されたものの、特に夕方や休日を中心として依然として乗入台数に対して整備台数が不足しており、また放置自転車が多く見られる状況です。令和元年度の放置自転車撤去台数は2,800台と区内では多い状況が続いています。

細く入り組んだ道路は、個性豊かな個店が多いまちの魅力とあいまって、高い回遊性と賑わいを誇る一方、自転車・自動車の交通量増への対応については課題を残しています。

これらのことを踏まえ、買い物利用や来街者の自転車への対応を図りながら、良好な歩行環境を保てるよう、バランスの取れた駐輪環境の整備を進める必要があります。すでに小田急電鉄の下北沢駅の地下化が完了しており、今後は駅前広場や計画道路の整備、周辺の建て替え等が進むこととなります。こうしたまちの変化にあわせて、区や鉄道事業者による新たな駐輪場の整備、既存駐輪場の有効活用、附置義務駐輪場の効果的な整備等を誘導するとともに、これらの駐輪場の適正配置等により、自転車と歩行者（車いすやベビーカー等を含む）、自動車等の適切な共生を図る必要があります。

### ■対応の方向性



## 小田急電鉄小田原線：成城学園前駅の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

成城学園前駅周辺は、駅西口の駅前広場や砧区民会館、まちの玄関口となる複合的な駅ビル等が整備され、商業等の機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」と位置付けられています。

かつては、駅前の商業施設の周辺に自転車等の放置がありました。駐輪場の整備台数の充足や、レンタサイクル、民間シェアサイクルの導入により、放置自転車の台数は減少しました。

### ■対応の方向性



電動アシスト自転車、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型自転車に対応した駐輪場の設備更新を行います。

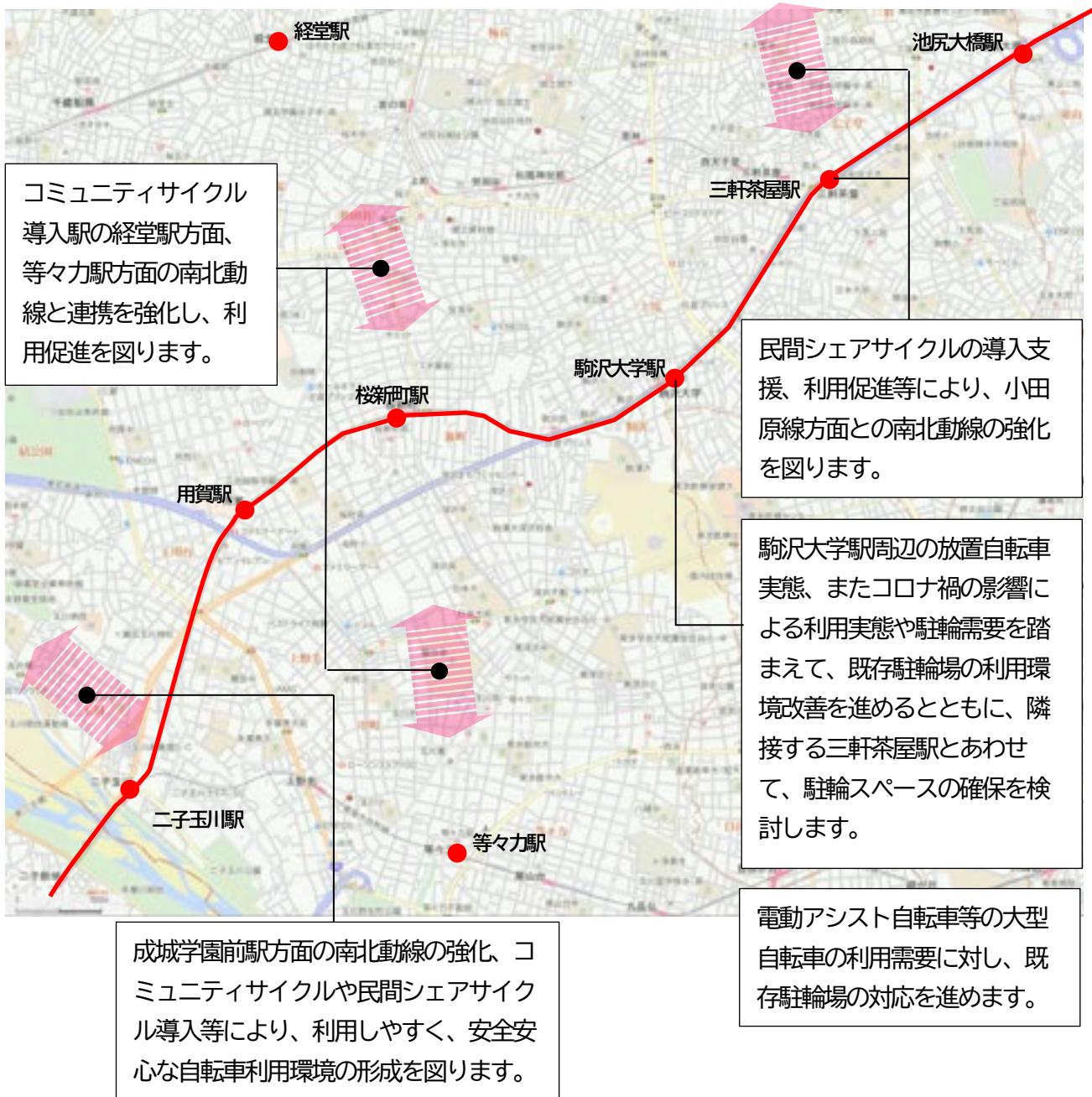
駅前の放置自転車を既存の駐輪場へ誘導するため案内板等を活用します。

## 東急電鉄田園都市線沿線の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

田園都市線沿線は、駐輪場の整備台数の増加等により、放置自転車の台数は、ピーク時に比べて大きく減少しています。一方、夕方の時間を中心に、駅前の買い物を目的とした放置自転車が依然として多いことから、官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図るとともに、買い物等の短時間駐輪を対象とした駐輪環境の整備について検討する必要があります。

### ■対応の方向性



資料：「せたがや iMap」を基に作成



## 東急電鉄田園都市線・東急電鉄世田谷線：三軒茶屋駅の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

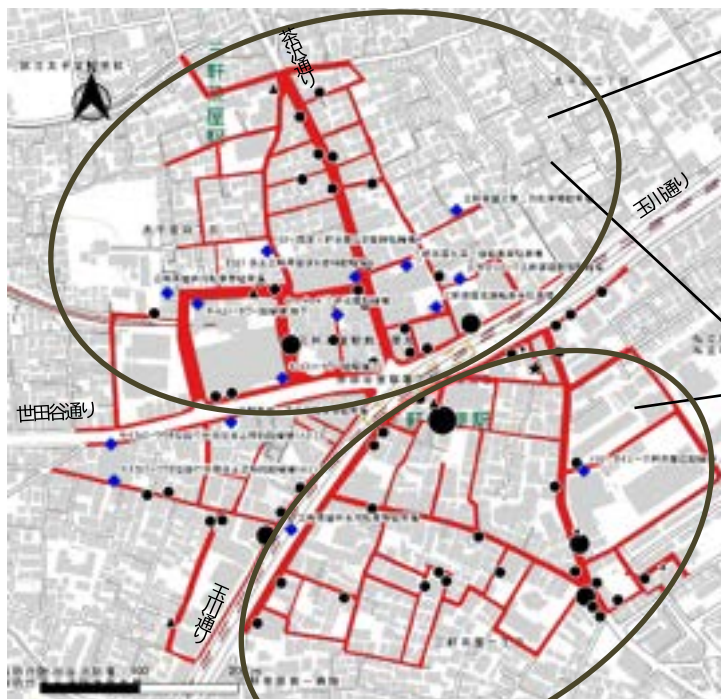
三軒茶屋駅周辺は、交通の要衝に位置するとともに、キャロットタワーが区の文化や観光の発信地であり、商業・サービス、業務、文化等の機能が充実し、多くの人でにぎわう区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置づけられています。また、2019年3月に策定された「三軒茶屋周辺まちづくり基本方針」では、「つたえる」「つなげる」「はぐくむ」を方針として掲げ、にぎわいの創出を目指しています。

駅周辺では、商業施設の前や世田谷通り、玉川通り、茶沢通り沿いに放置自転車が多い傾向にあり、令和元年の放置自転車撤去台数は約4,500台と区内では2番目に多い状況が続いています。また、玉川通りの南側の駐輪場が不足しています。官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図るとともに、買い物等の短時間駐輪を対象とした駐輪環境の整備について検討する必要があります。

また、駐輪場により利用率に差があるため、利用率が低い駐輪場については、利用促進策を講じることにより有効活用を進め、さらに自転車利用環境の向上を図ります。

なお、三軒茶屋北レンタサイクルポートは施設の老朽化により稼働率自体が低下し、利用率が低いため、施設整備や土地の有効活用を踏まえ、今後のあり方を検討します。

### ■対応の方向性



三軒茶屋北レンタサイクルポートは施設の老朽化により稼働率自体が低下し、利用率が低いため、施設整備や土地の有効活用等、今後のあり方を検討します。

短時間の買い物を目的とした放置自転車が多いことを踏まえ、官民が連携して買い物等の短時間駐輪を対象とした駐輪環境の整備を検討します。

一方、通勤・通学のため駅へアクセスする自転車の長時間駐輪については、隣接する駒沢大学駅とあわせて、駐輪スペースの確保を検討します。

また、電動アシスト自転車等の大型自転車の駐輪需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。さらに、利用率に応じた利用料金の見直し、放置自転車の防止と駐輪場への誘導の連携強化等により、既存駐輪場の利用を促進します。

凡例

■ 放置禁止区域 ◆ 駐輪場

駐輪台数	駐輪場		
	自転車	原付	自動三輪
11台～	●	▲	★
6～10台	●	▲	★
1～5台	●	▲	★

## 東急電鉄田園都市線・東急電鉄大井町線：二子玉川駅の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

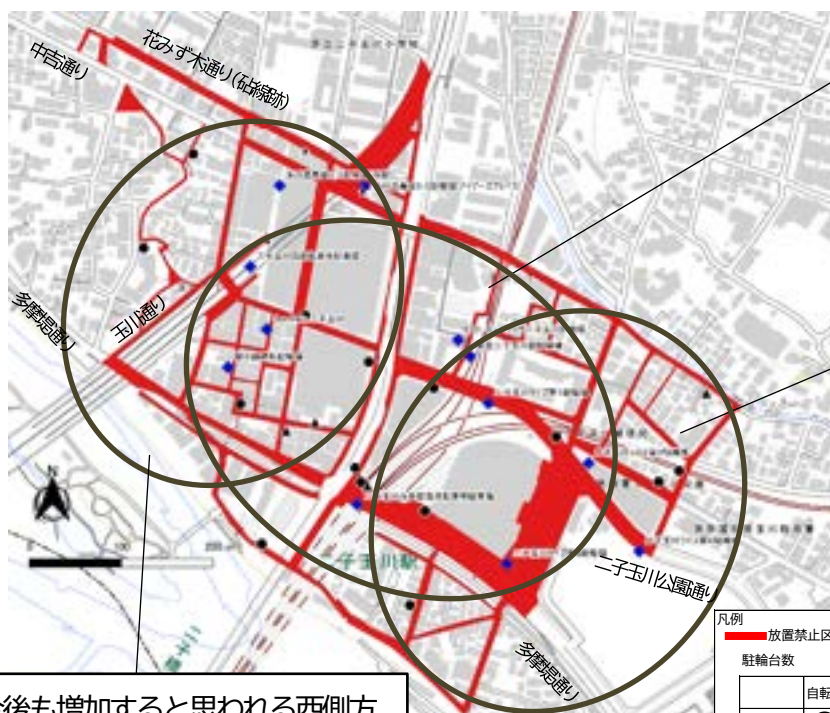
二子玉川駅周辺は、再開発事業等により都市基盤の整備や土地の高度利用、都市機能の更新が図られています。また、自然環境と調和し安全で魅力ある商業・業務・住居機能を備えた、区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

鉄道駅としても、田園都市線・大井町線の乗換駅かつ急行停車駅であるため、駅乗降客数が非常に多くなっています。通勤・通学による駅へアクセスする自転車の利用範囲を見ると、喜多見、宇奈根等、西側に広く伸びており、これらの地区は人口の増加が想定されるため、今後も駅への自転車乗入台数は増加すると考えられます。また、以前より兵庫島公園近辺に放置自転車が多数あり地域の課題となっています。これに対して、区では駅西側は、二子玉川西自転車等駐車を改修し、整備台数の増加を図りました。

駅東側は、二子玉川東地区の再開発により多くの駐輪場が整備されたため、まだ収容能力に余裕があり、坂道を苦にしない電動アシスト自転車の普及・浸透により想定される、駅東側及び北側方面からの自転車利用の増加にも対応できると考えられます。

また、令和2年度より二子玉川における民間シェアサイクル実証実験が開始されました。二子玉川公園、多摩川河川敷等のまちなか観光資源があり、営業対象の店舗・事業所も多く存在する二子玉川では、ポートからポートへの短距離移動を基本とする民間シェアサイクルが効果を発揮することが期待されます。

### ■対応の方向性



駅周辺のポート確保により、民間シェアサイクルの利用利便性を高め、効果的な活用を図ります。

電動アシスト自転車の普及浸透により、今後増加すると考えられる東側・北側方面から駅周辺へのアクセスについて、既存駐輪場の有効活用や民間シェアサイクルの活用等により、対応を図ります。

今後も増加すると思われる西側方面から駅周辺への自転車アクセスに、民間シェアサイクルの活用等により、対応を図ります。

凡例			
■	放置禁止区域		
◆	駐輪場		
駐輪台数			
	自転車	原付	自動二輪
11台～	●	▲	★
6～10台	●	▲	★
1～5台	●	▲	★

## 東急電鉄大井町線・東急電鉄目黒線・東急電鉄東横線沿線の自転車利用環境整備

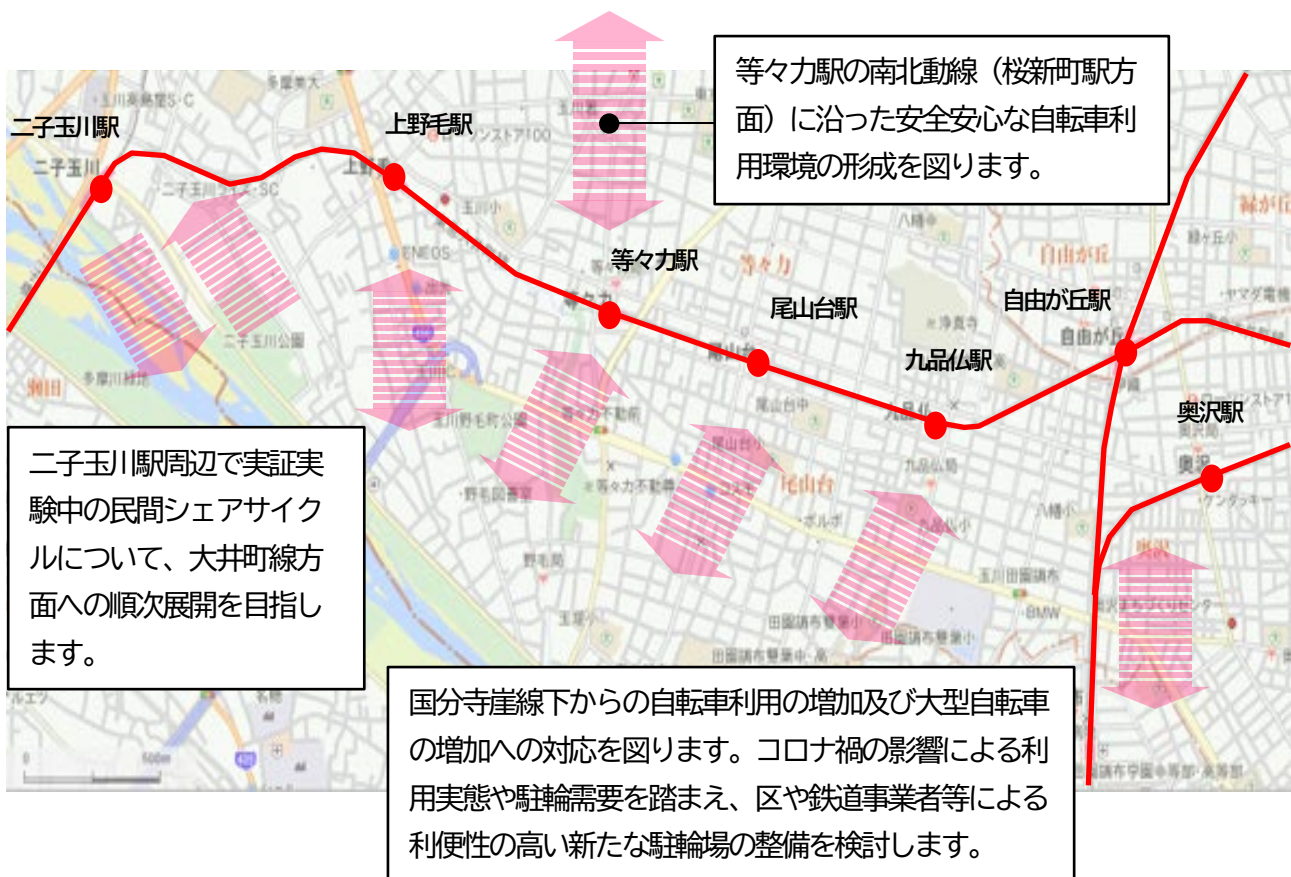
### ■自転車利用環境の現状と課題

大井町線・目黒線・東横線の各駅は、前ページの二子玉川駅を除き、いずれも地形上、国分寺崖線の上に位置しています。そのため、鉄道路線南側からの駅へのアクセスが坂道となることから、駅利用者数に比べ、自転車乗入台数が少ない区域でした。しかし、近年、坂道を苦にしない電動アシスト自転車の普及・浸透により、乗入台数が増加し、また、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の比率も九品仏駅・尾山台駅で40～50%に達する等利用が高まっています。

鉄道路線南側の国分寺崖線の坂下の区域では、マンション建設が続いており、今後も子育て家庭等を中心に人口の増加が想定されます。商店街やスーパーマーケットの多くは各駅周辺に位置することから、通勤通学における駅へアクセスする自転車、買い物等の利用の自転車の両方に対し、大型自転車対応を含め、需要に見合った駐輪環境の整備等が必要となります。

これらの駅の西端にあたる二子玉川駅周辺では、令和2年度から民間シェアサイクル実証実験を行っています。電動アシスト自転車を配備し、ポートからポートへの短距離移動を基本とする民間シェアサイクルは、駅利用圏に国分寺崖線を含む大井町線・目黒線・東横線沿線においても高い効果を発揮すると考えられ、今後の展開が期待されます。

### ■対応の方向性



資料：「せたがや iMap」を基に作成

## 東急電鉄世田谷線沿線の自転車利用環境整備

### ■自転車利用環境の現状と課題

世田谷線は、南北動線を含む路線として京王電鉄京王線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線と結節しています。

駐輪場が整備されている駅は、松原駅、上町駅、世田谷駅の3駅となります。駅前放置自転車台数は少ないが、引き続き駐輪場への駐輪を誘導する等、適正な利用を図る必要があります。

### ■対応の方向性



資料：「せたがや iMap」を基に作成

# 自転車活用推進計画及び 自転車等の利用に関する総合計画

令和3年度～令和12年度

概要版

～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

交通ルールとマナーを  
守ってね



世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画  
令和3年度～令和12年度【概要版】  
～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

編集・発行：世田谷区土木部交通安全自転車課  
〒158-0094 東京都世田谷区玉川 1-20-1  
TEL. 03-6432-7966 FAX. 03-6432-7996  
<https://www.city.setagaya.lg.jp/>





# 1 計画の概要

## 計画の目的

身近で環境にやさしい自転車について、安全・安心・快適な利用環境を計画的かつ体系的に推進するための計画です。

### 自転車活用推進計画

- ① 平成29年5月の自転車活用推進法の施行により、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、同法第11条で策定が努力義務とされた区市町村自転車活用推進計画

### 自転車等の利用に関する総合計画

- ② 区の自転車施策の総合的な方針であり、「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」第7条に定められた法定計画

## 計画の期間

令和3～12年度の10年を対象としています。(策定後5年で中間見直しを実施します)

# 2 自転車等の利用の現状

自転車は生活に密着した利便性の良い乗り物である反面、課題も多く見受けられます。安全で快適に自転車利用を普及・促進するために、まず課題の整理を行いました。

### 使われ方の状況

- 通勤、通学、買い物、子どもの送迎等、日常の中で幅広く利用

### 自転車交通事故の状況

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>【事故の傾向】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 区内事故件数は減少傾向から平成28年より増加傾向。都内ワースト上位を推移</li> <li>● 区内の自転車が関与する事故は、全国平均のおよそ2倍</li> <li>● 20～40歳代の事故が半数以上を占める</li> </ul> | <p><b>【事故の多い場所】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線道路の交差点が多い</li> <li>● 地域別だと三軒茶屋、下高井戸、八幡山、千歳烏山駅周辺等</li> </ul> |
|--|--|

### 自転車通行空間の整備状況

- 「世田谷区自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワーク路線を選定し、優先して整備すべき路線を定めて整備推進

### 自転車利用環境の整備状況

- 区内の駐輪場整備は進んでいるが、遠い、分かりづらい等の理由から利用率の低い駐輪場あり
- 夕方の駐輪ピークに対応できていない駅がある
- 大型自転車(チャイルドシート付電動アシスト自転車)の増加で1台当たりの駐輪スペースが増加(駐輪場の収容台数を減らしてスペース確保へ)

## 2 自転車等の利用の現状

### 区レンタサイクル・コミュニティサイクルの状況

- 長時間利用(通勤・通学等)が多く、回転率が低い

### 民間シェアサイクルの状況

- 区内でも複数の民間シェアサイクル事業者が事業展開
- 民間シェアサイクル実証実験を二子玉川エリアで実施(令和2年度より)

### 放置自転車対策の状況

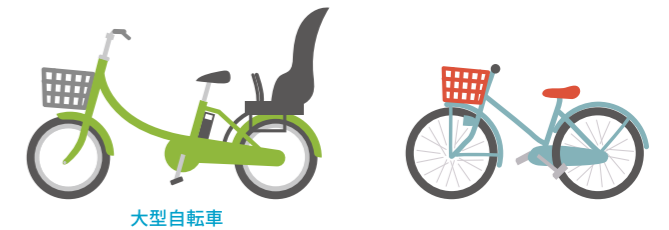
- 駐輪場整備に伴い、放置自転車は年々減少傾向
- 千歳烏山、三軒茶屋、下北沢駅等は放置自転車が多い
- 近年、大型自転車(チャイルドシート付電動アシスト自転車)の撤去割合が増加

### 区民の自転車に対する意識(区民意識調査による)

- 区が力を入れるべき交通施策として「自転車通行空間の整備」を求める意見が非常に多い

## 自転車を取り巻く社会情勢の変化

- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車利用に対する地球温暖化対策や渋滞対策からの関心の高まり</li> <li>● 自転車利用に対する健康志向からの関心の高まり</li> <li>● 自転車関連事故の下げ止まりと自転車対歩行者事故の問題化</li> <li>● 地域を支える移動手段のひとつとして自転車への期待の増大</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 子育て世代や高齢者の移動手段としての普及浸透</li> <li>● 大型自転車や電動アシスト自転車の増加等自転車の多様化</li> <li>● 民間のシェアサイクルの普及</li> </ul> |
|--|---|



## 新たな計画の策定の方向性

区では計画を改定するにあたり、自転車を取り巻く状況や新たな課題、これまでの取組みを考慮し、計画検討を行いました。

- これまでの計画の基本理念の継続
- 自転車活用推進法・同推進計画の理念を受け継ぎ、身近な生活を支える自転車への注目
- 自転車利用環境の総合的整備の継続
- 新型コロナウイルスの影響への配慮
- 自転車の役割に注目した施策体系
- 計画の進捗状況及び課題状況のモニタリングと施策・計画へのフィードバック



# 3 計画の基本理念と基本方針

## 計画の基本理念

人口90万人を超える住宅都市 世田谷にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車<sup>を</sup>を有効に活用するため、環境にやさしく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に整備する。

通勤や通学、買い物等の利用、さらには介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支える全ての自転車の利用を「生活自転車」として区で独自に定義し、環境負荷の低減とユニバーサルデザインの視点を含め、誰もが安全に利用しやすい環境を目指します。

## 計画の基本方針

**基本方針 1 自転車<sup>が</sup>安全・安心を守るまち**  
交通安全意識・行動を徹底し、万が一の事故にも備え、自転車の安全・安心な利用を促進することにより、「自転車<sup>が</sup>安全・安心を守るまち」づくりを進める。

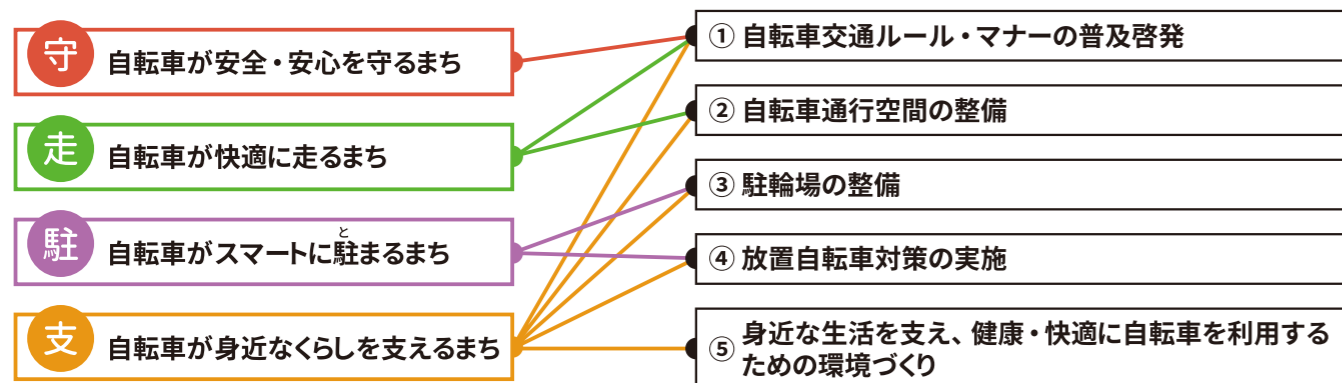
**基本方針 2 自転車<sup>が</sup>快適に走るまち**  
安全で快適な自転車走行環境の整備とその利用の促進により、「自転車<sup>が</sup>快適に走るまち」づくりを進める。

**基本方針 3 自転車<sup>が</sup>スマートに駐<sup>と</sup>まるまち**  
駐輪場情報の提供や自転車シェアリングにICTを活用する等、駐輪環境の整備と放置自転車の防止により、適正な自転車利用を推進し、「自転車<sup>が</sup>スマートに駐<sup>と</sup>まるまち」づくりを進める。

**基本方針 4 自転車<sup>が</sup>身近な暮らしを支えるまち**  
身近な生活における多様なニーズに対応でき、環境にやさしく健康増進に役立つ自転車の利用を促進し、「自転車<sup>が</sup>身近な暮らしを支えるまち」づくりを進める。

## 基本方針の考え方

本計画では、区の現況や特性に適合した自転車活用のあり方が改めて問われていることから、区において自転車<sup>が</sup>担う社会的役割に基づいて、「守る」「走る」「駐<sup>と</sup>まる」「支える」の4本の柱を立て、それぞれに基本方針を定めました。



## 「生活自転車」とは？

この度の計画策定にあたっては、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物等の利用、さらには介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支える全ての自転車の利用を「生活自転車」として区で独自に定義し、生活を支える様々な自転車利用を対象にして、誰もが安全に利用しやすい環境を目指します。

また、自転車利用について、改善や質の向上を図るためには、行政が「自転車の利用環境の整備」を図るだけでなく、自転車利用者が自ら率先して行動し、交通ルールやマナーを守り、路上に放置せず、必ず駐輪場を利用する等、自転車を安全・適切に利用することが必要不可欠です。

今回、自転車が区民生活に広く普及浸透している当区において、改めて「自転車を活用する」とはどうか検討した結果、私たちは「自転車<sup>に</sup>やさしいまち」を目指すだけでなく、「自転車<sup>が</sup>やさしいまち」を目指すべきだと考えました。

このため、自転車利用者に率先行動を呼びかけるとともに、行政は区民・事業者と協働して、そのための環境整備を進める等、双方向からの取組みが必要です。それを表現したのが前ページの4つの基本方針です。



自転車散歩のススメ（区のお知らせ 令和2年10月15日号より抜粋）



# 4 施策の取組み

## 基本方針 1 守 自転車及安全・安心を守るまち

### 個別方針 1 交通安全に関する意識の向上と行動の徹底

**施策 ①** 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発

- 取組み**
- 幼児から高齢者の交通安全教室等の実施
  - 事故が多い、20～40歳代への啓発強化

**施策 ②** 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組みの支援

- 取組み**
- 自転車安全利用推進員の育成・支援
  - 広報等を活用した交通安全講習の促進

### 個別方針 2 事故への備えの徹底

**施策 ③** 自転車保険の加入促進

- 取組み**
- 自転車損害賠償責任保険加入のPR

**施策 ④** ヘルメットの着用啓発

- 取組み**
- 13歳未満のヘルメット義務化の周知
  - 「自転車乗るなら家族でヘルメット」の普及

**施策 ⑤** 自転車の点検整備の促進

- 取組み**
- 点検整備のチェックポイントの周知
  - かかりつけ自転車店の普及促進



保護者対象の出前型自転車安全講習



自転車安全利用推進員の活動例 (芦花公園踏切押し歩きキャンペーン)



区自転車条例改正PRちらし

## 基本方針 2 走 自転車が快適に走るまち

### 個別方針 3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進

**施策 ⑥** 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備

- 取組み**
- 優先整備路線の計画的な整備推進
  - 道路の適切な維持管理

**施策 ⑦** 自転車通行空間の利用促進

- 取組み**
- 自転車通行空間の周知や利用啓発
  - 警察と連携した路上駐車防止

### 個別方針 4 まちづくりと連携した取組みの推進

**施策 ⑧** まちづくりと連携した取組みの推進

- 取組み**
- 商店街での自転車利用のルールづくり
  - ゾーン30実施地域の交通安全活動と連携

従来型街渠とスリム型街渠の例 (城山通り)



従来型街渠



スリム型街渠



## 基本方針 3 駐 自転車がスマートに駐まるまち

### 個別方針 5 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備

**施策 ⑨** 既存駐輪場の利用促進

- 取組み**
- 買い物等の短時間駐輪への対応
  - 大型自転車等に対応した設備の改善

**施策 ⑩** 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備

- 取組み**
- 駅周辺における駐輪場の整備充実
  - 鉄道事業者との連携による駐輪場の整備

**施策 ⑪** 自転車シェアリングの普及促進

- 取組み**
- 民間シェアサイクルの導入促進 (区による支援の継続)
  - レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用の促進

**施策 ⑫** 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進

- 取組み**
- 民間駐輪場の整備促進 (整備費助成)
  - 附置義務駐輪場の有効活用

### 個別方針 6 自転車の放置対策の推進

**施策 ⑬** 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み

- 取組み**
- 駐輪場への案内誘導と放置自転車の撤去
  - 放置自転車クリーンキャンペーンの実施

**施策 ⑭** 放置自転車対策事業の効率化

- 取組み**
- 状況に合わせた撤去活動の見直し
  - 引き取り手のない自転車の有効活用



大型自転車専用スペースの設置 (桜新町自転車等駐輪場)



コミュニティサイクルポート (桜上水駅)

## 基本方針 4 支 自転車が身近な暮らしを支えるまち

### 個別方針 7 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進

**施策 ⑮** 環境にやさしい自転車通勤や業務利用の増加への対応

- 取組み**
- 事業者の通勤者向け啓発活動への支援
  - 業務利用への啓発の取組み支援

**施策 ⑯** 自転車を利用した健康づくりの推進

- 取組み**
- 自転車による健康づくり情報の発信
  - 高齢者向け電動アシスト自転車教室実施

**施策 ⑰** 自転車利用にかかわる情報発信の促進

- 取組み**
- ホームページの自転車関連情報の掲載
  - 駐輪場における情報やサービスの提供

### 個別方針 8 多様なニーズに応じた自転車利用の促進

**施策 ⑱** まちなか観光における自転車の活用

- 取組み**
- 観光情報を活用する仕組みの検討
  - 外国人向け自転車利用ルールの提供

**施策 ⑲** 災害時における自転車の活用

- 取組み**
- 庁舎間の連絡・運搬用としての活用
  - シェアサイクル等の活用検討



世田谷区サイクルマップ