

■自転車利用環境の現状と課題

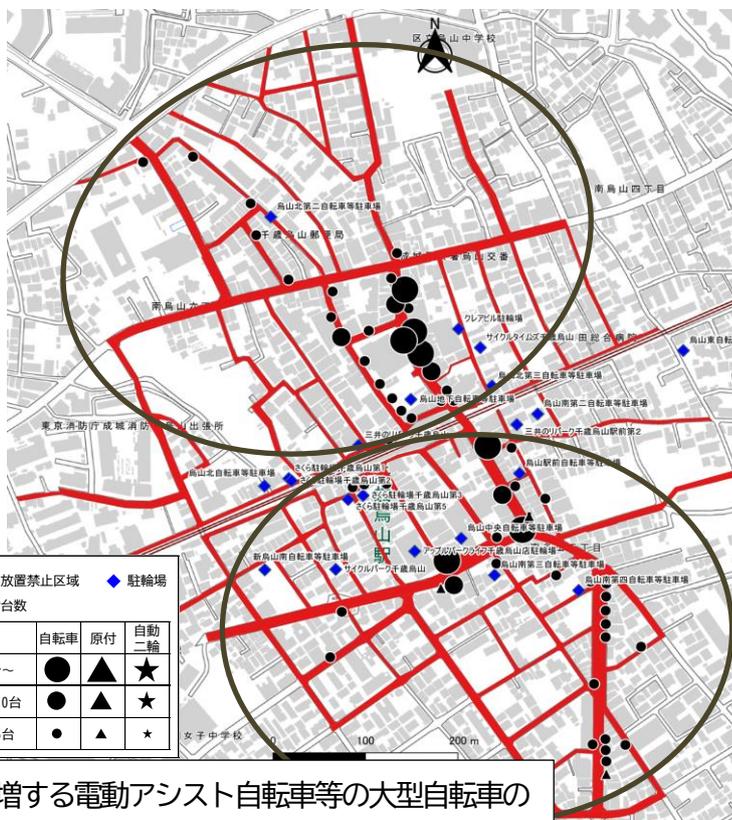
千歳烏山駅周辺は、京王電鉄京王線の南北両側にそれぞれ商店街が高密度に広がり、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置づけられています。

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、収容台数の拡充に努めてきました。

放置台数自体はピーク時に比べて大きく減少していて、主に通勤・通学などの自転車利用者に対する駐輪場は、整備台数に対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も目的とした放置自転車が依然として多く、令和元年の放置自転車撤去台数は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、京王電鉄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自転車収容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、自転車利用が多い日甲州街道や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みます。

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自転車収容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。

■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（個別に取り扱い）、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。各駅の自転車利用特性に合わせた駐輪環境のきめ細かな調整を進める必要があります。

■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有効活用を進めます。

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

■自転車利用環境の現状と課題

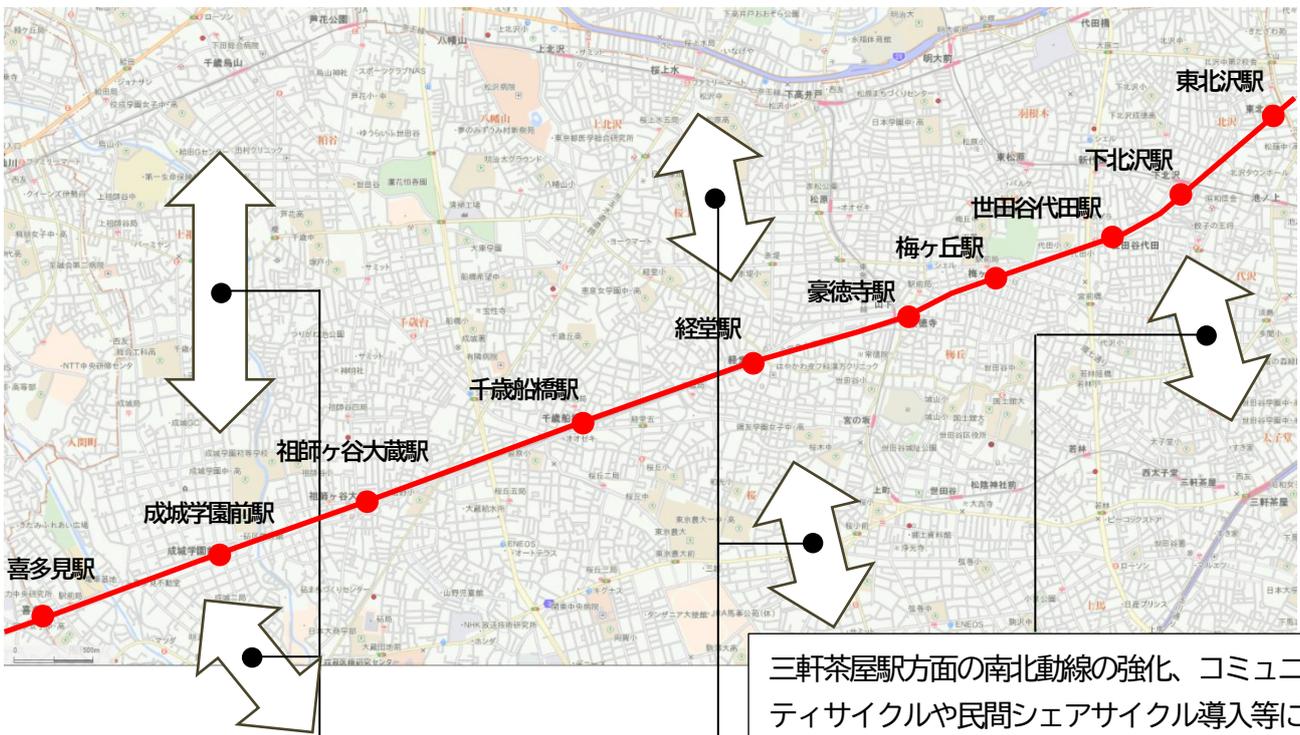
東北沢駅から世田谷代田駅間で行われていた連続立体交差・複々線化事業が、平成 30 年度 (2018 年度) に完了しました。先だって連続立体交差事業が完了した梅ヶ丘駅～喜多見駅については、鉄道事業者により鉄道高架下空間を利用して駐輪場が整備されています。

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、駐輪場の基本的な配置と調整を進め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推進に併せて自転車の快適な利用環境を確保していきます。

また、区内の南北動線の中心地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% 以上と区平均より高いことから、今後もニーズを踏まえて更なる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、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。

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、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。

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、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

■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・文化などの機能が充実し、本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、乗降客数がかなり多くなっていますが、そのうち乗り換え客の占める割合が高いことに注目する必要があります。

小田急電鉄小田原線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、依然として乗入台数に対して収容可能台数が不足しており、また放置自転車も多く見られ、令和元年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率的な整備等を進めるとともに、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

