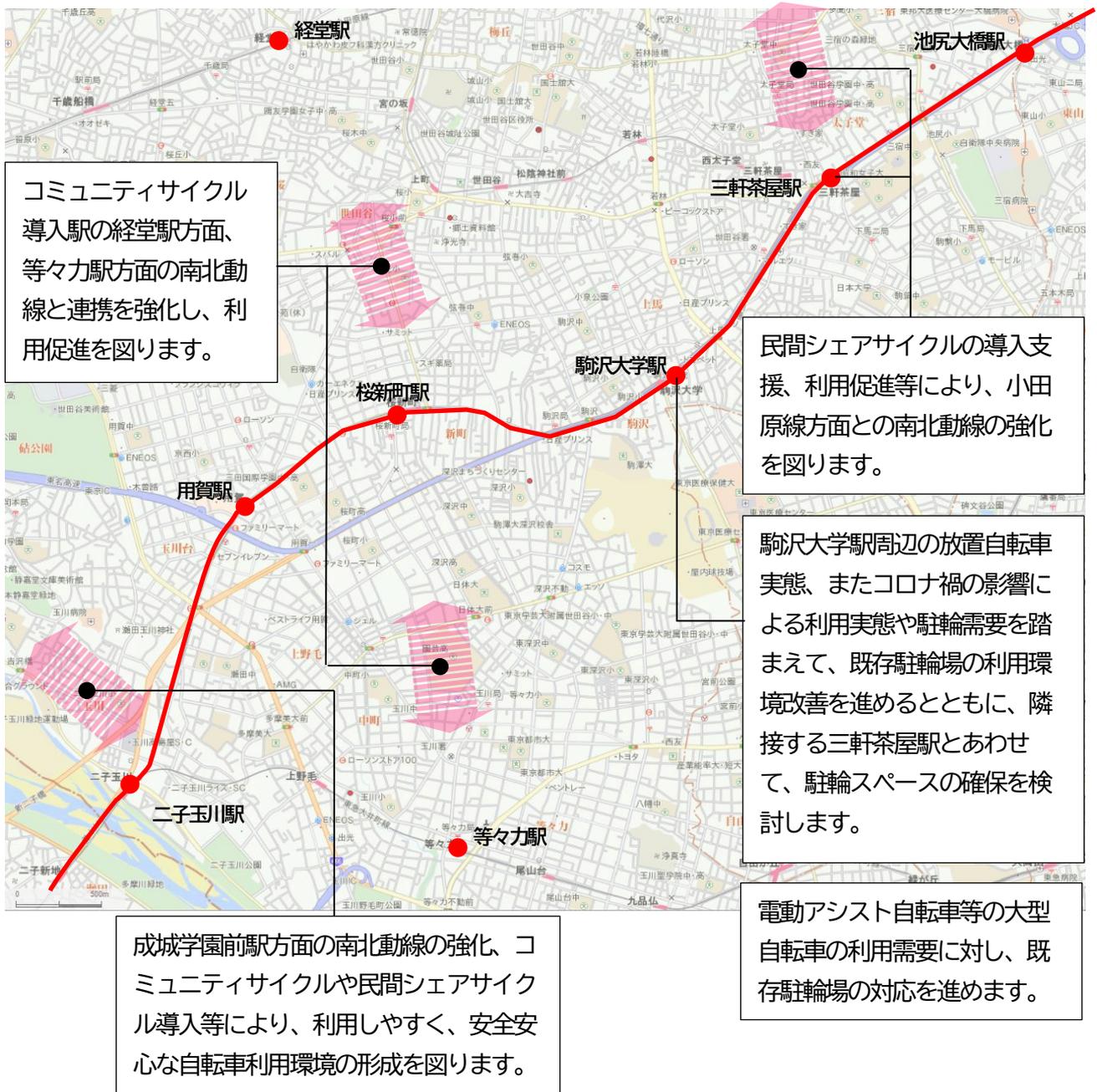


■自転車利用環境の現状と課題

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

## ■自転車利用環境の現状と課題

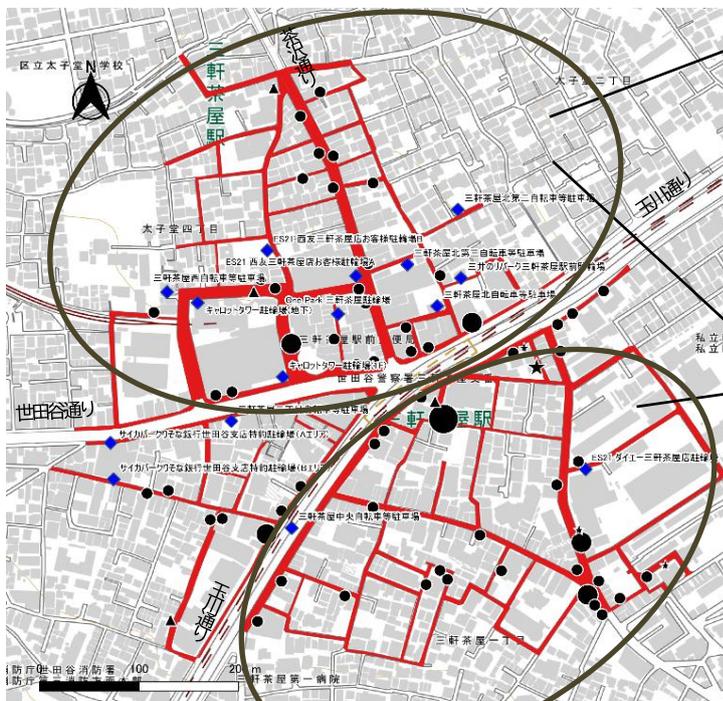
三軒茶屋駅周辺は、交通の要衝に位置するとともに、キャロットタワーが区の文化や観光の発信地であり、商業・サービス、業務、文化等の機能が充実し、多くの人でにぎわう区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置づけられています。また、2019年3月に策定された「三軒茶屋周辺まちづくり基本方針」では、「つたえる」「つなげる」「はぐくむ」を方針として掲げ、にぎわいの創出を目指しています。

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



凡例

■ 放置禁止区域 ◆ 駐輪場

駐輪台数	駐輪場		
	自転車	原付	自動二輪
11台～	●	▲	★
6～10台	●	▲	★
1～5台	●	▲	★

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。

短時間の買い物等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。

## ■自転車利用環境の現状と課題

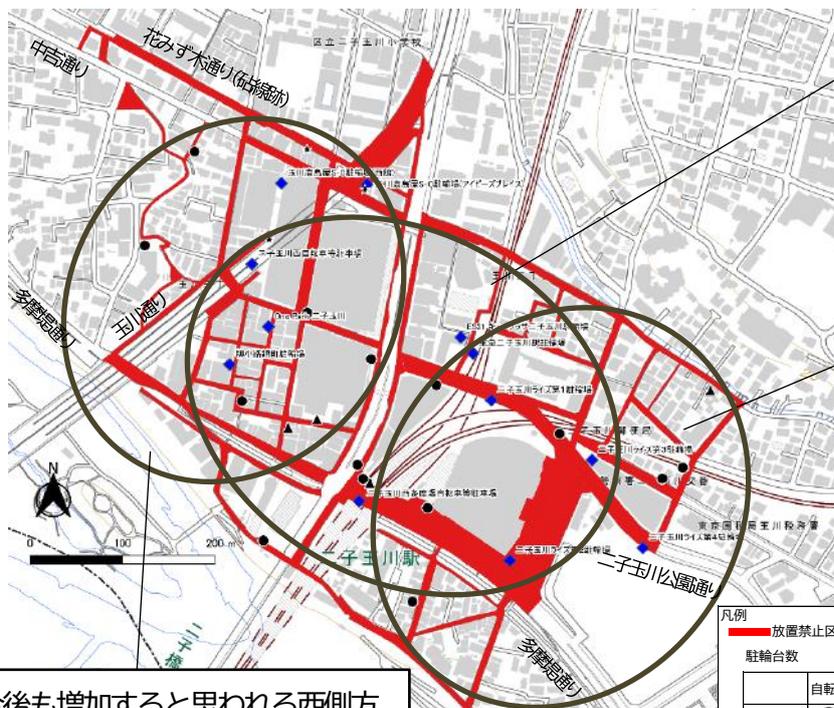
二子玉川駅周辺は、再開発事業等により都市基盤の整備や土地の高度利用、都市機能の更新が図られています。また、自然環境と調和し安全で魅力ある商業・業務・住居機能を備えた、区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

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	●	▲	★

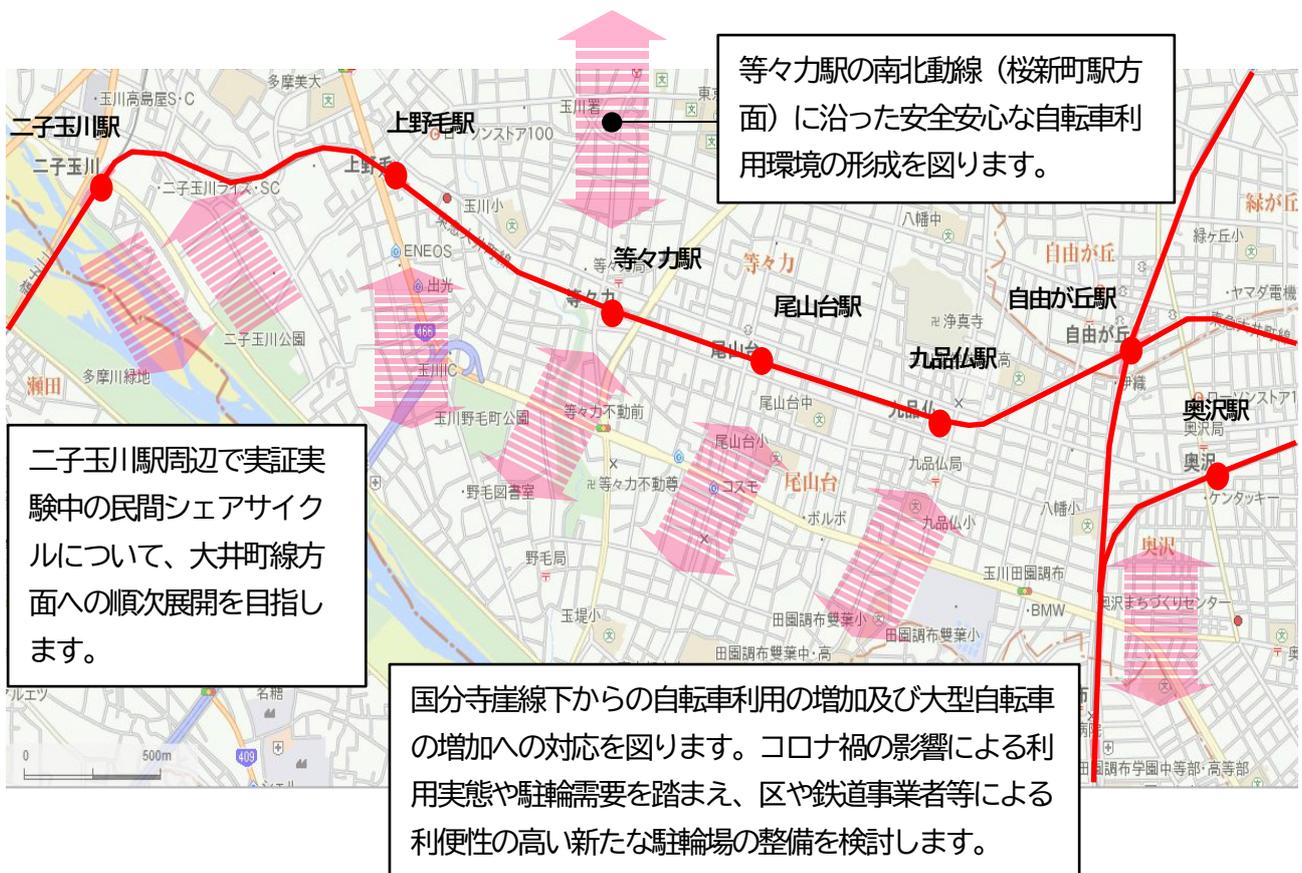
## ■自転車利用環境の現状と課題

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

## ■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

