

(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・通学のため駅へアクセスする自転車（朝から夕方まで放置されてしまう）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整備が完了しています。また、最近増加傾向にある電動アシスト自転車等の大型自転車（既存の駐輪ラックに入れにくい）についても、より使いやすい駐輪場となるよう改善を進めています。なお、新たな駐輪場の整備にあたっては、駅周辺の商業地で用地を確保することが難しいため、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るが、駅との位置関係により利用率に差がある>

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42参照）。

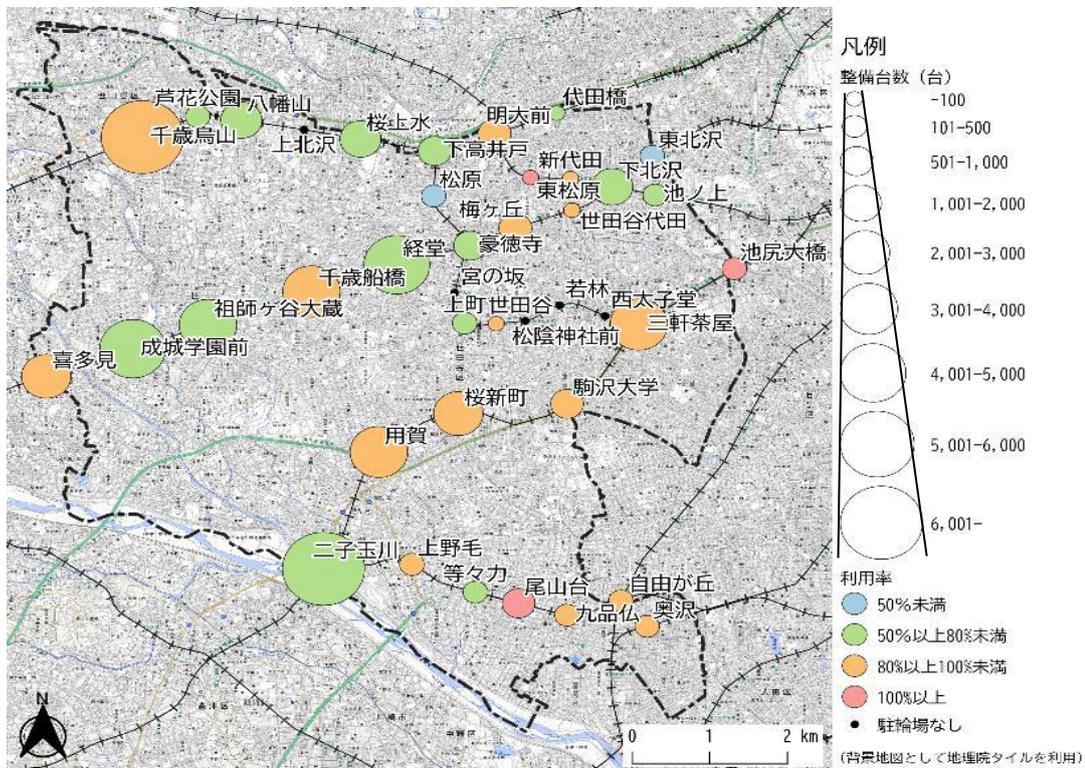


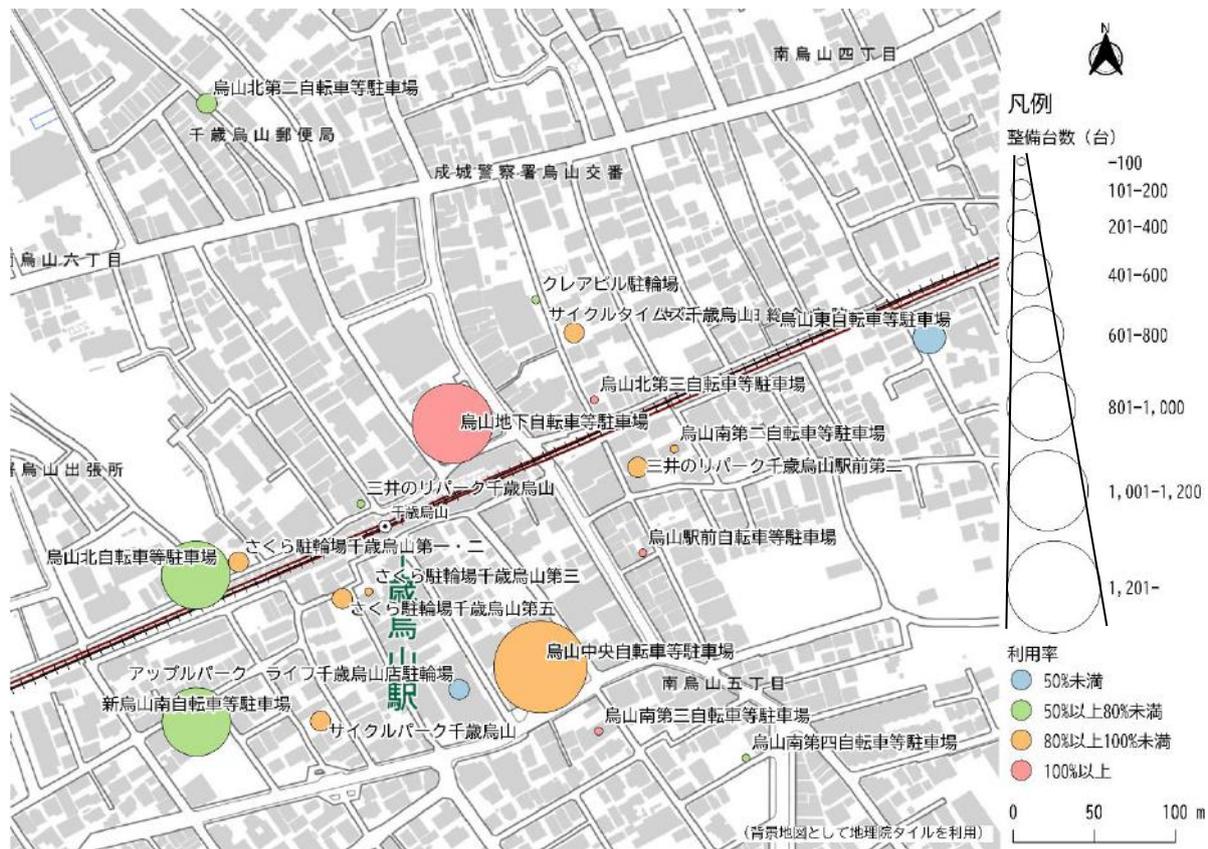
図42 駅別の駐輪場整備台数と利用率

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1) 利用率=乗入台数/整備台数

注2) 11時台の乗入状況（令和元年度）

注3) 直近のデータである令和2年度の乗入台数は、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しているが、今後の自転車利用の傾向について十分に把握できないことから、従来の傾向と連続性が保たれている令和元年度データに基づく分析としている。



千歳烏山駅



三軒茶屋駅

図 43 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た結果、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、収まりにくい大型自転車用平置きスペースを確保する等の対応を迫られており、その結果として収容台数が減少しています。

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）。

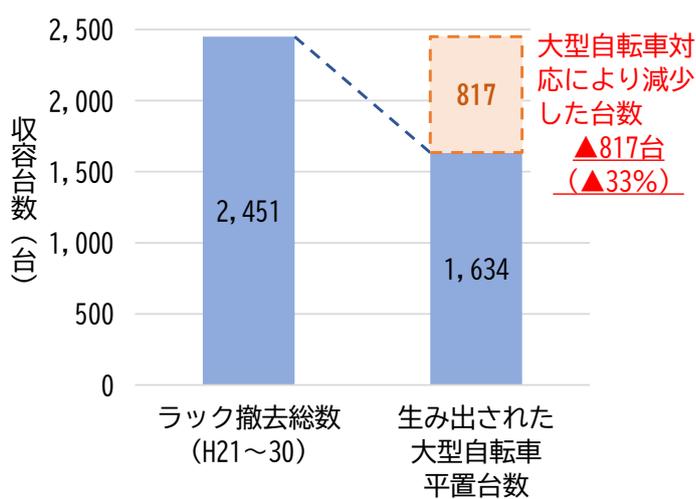


図 44 大型自転車への対応に伴う収容台数の減少（H21～30）（区立駐輪場）

資料：世田谷区資料を基に作成

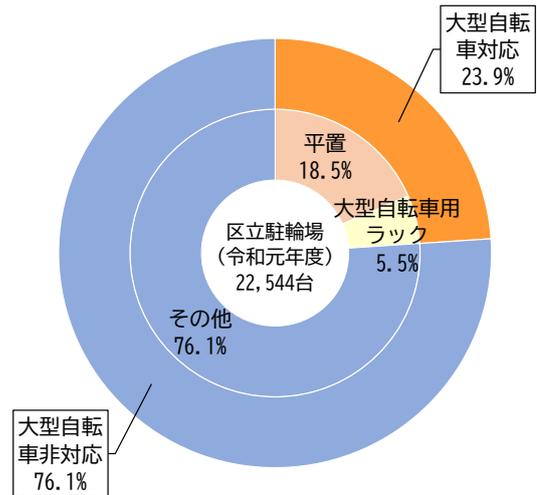


図 45 大型自転車への対応状況（区立駐輪場）

<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63.6万円（東京圏の市区の住宅地の平均価格等（国土交通省））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。しかも、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、放置自転車を誘発する可能性があり、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様は、徒歩よりも来る範囲が広く、徒歩で来るお客様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・通学のための駅へ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していく必要があります。

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。

この考え方により、観光地などでの貸自転車と同様の形態の「レンタサイクル」が導入されました。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^{※9}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現れ伸展してきました。

○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やコミュニティサイクルポート^{※10}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、1台当たりの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利用拡大の状況を踏まえ、引き続き南北方向の交通の補完を図る必要があります。

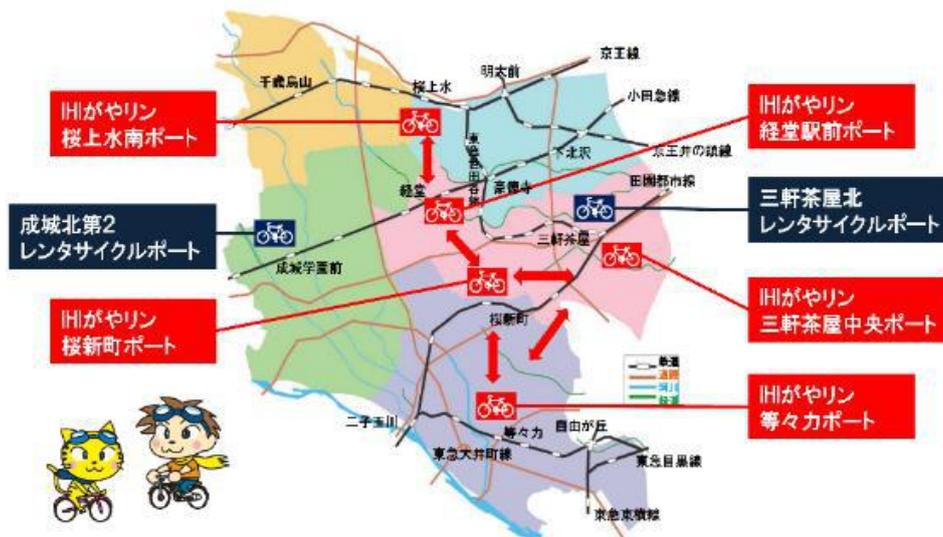
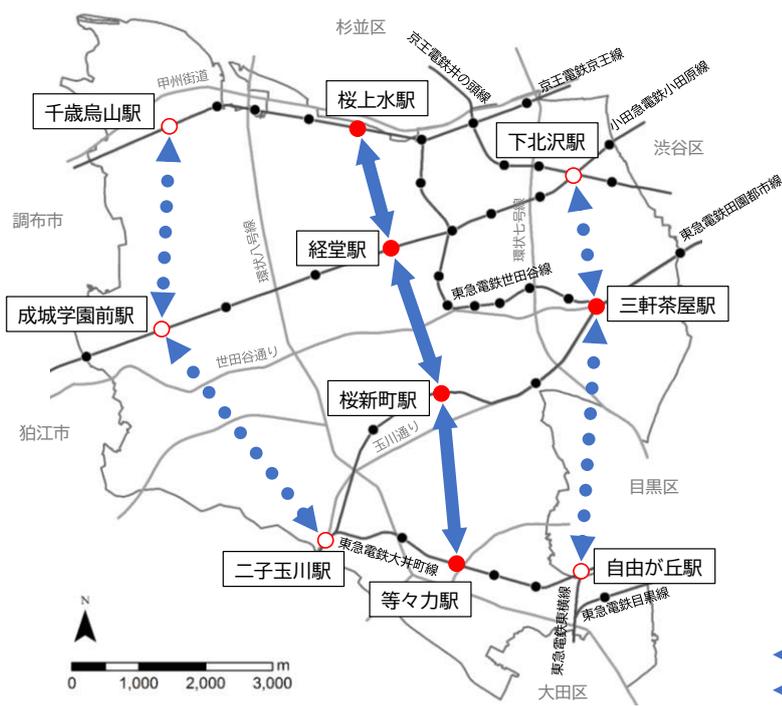


図 46 区内のレンタサイクルポート

資料：世田谷区資料

※9 ICT(Information and Communication Technology):情報通信技術のこと。

※10 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】
 民間シェアサイクルは駅近くのポートに多数の自転車をを用意する区のコミュニティサイクルと異なり、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きめ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、今後のコミュニティサイクルのネットワーク化について検討していきます。

凡例
 ネットワーク化完了済み
 ネットワーク化検討

図 47 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

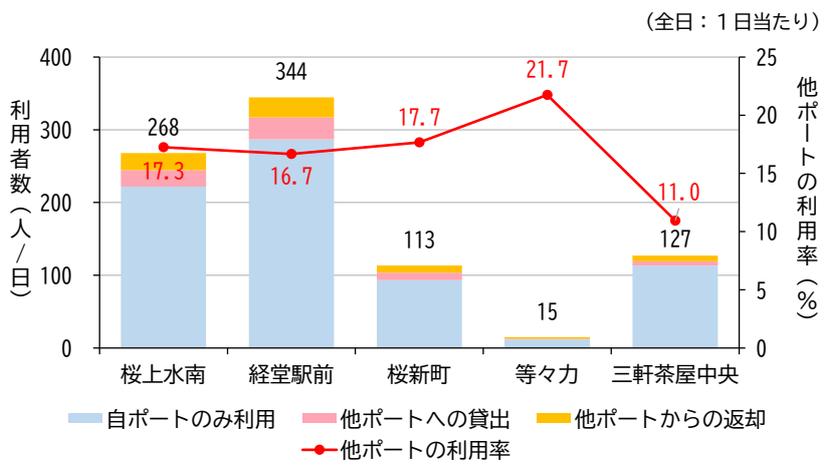


図 48 コミュニティサイクルポートの利用状況

資料：RCS・CCS貸出記録データ（株式会社 IHI、令和元年度）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」等と呼ばれています。

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（愛称「がやりん」）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」と自称しています。

この計画では、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。

○民間シェアサイクルの状況

<区では、民間シェアサイクル実証実験を実施>

区内では複数の民間シェアサイクル事業者が事業を展開していますが、ポート設置箇所や自転車配置台数は限定的でネットワークの構築には至っていません。

これに対し、令和2年度から民間シェアサイクル事業者1社と協定を結び、実証実験を二子玉川エリアで実施し、公共用地の貸出等の区の支援により、区内の南北交通や区のレンタサイクル／コミュニティサイクルを補完する効果を検証しています（令和2年4月1日～令和4年3月31日）。

ご利用方法

- まずは公式サイトにアクセスか専用アプリをダウンロード!
hellocycling
https://www.hellocycling.jp/
- アカウント作成
アプリやWEBで会員登録。
ICカードの登録と利用でもっと便利に。
- 検索・予約
乗りたい場所の近くでポート（専用駐輪場）を探してアプリでサクッと予約までできます。
- 貸出し・返却
専用ポートなら
乗る場所も返す場所も自由。

便利! おトク!
シェアサイクルをご存知ですか?

シェアサイクルの4つのポイント!

便利! 1 いっぺんもどこでもお気軽にご利用頂けます!

全世田谷アシスト施設、エリア内30か所以上のポート設置でらくらく移動をサポート。「ポートからポートへ」の利用で、目的地に到着できます。専用スマホアプリでポートを検索すれば、ただちに利用可能な自転車台数を確認でき、その場で予約できます。30分以内ならあわせて返却予約もできるので、別番してから「空まがない」と回ることもありません。

安全! 2 点検整備と保険で安全!

全車自転車賠償責任保険に加入。また、定期的な点検整備を行っています。交通事故・自転車事故等、万が一の事故への備えも安心。

便利! 3 「ポートからポートへ」がオトク! 放置自転車対策にも!

自転車での移動は目的地に直接行けるのが便利……とお店の前に自転車を停めていませんか。シェアサイクルの場合、ポートからポートまでの利用料金がかかるので、ポート以外の場所に止めてしまうと利用時間が加算され、その分料金がかかります。目的地付近のポートに停めていただくことで、通常の自転車のように駐輪場利用料金かららず、また利用したい際には空いている自転車がアプリ上で確認できるので、スムーズにご利用いただけます。

安全! 4 ルールやマナーを守ろう!

自転車は、道路交通法では「車両」に含まれ「軽車両」の一種に分類されます。身近で手軽な乗り物ですが、左側通行や一時停止など法律を守って乗りこなす必要があります。すべての人が安全で快適に道路を利用できるようにきちんとルールやマナーを守りましょう。詳細については世田谷区HP内の「自転車のルールとマナー」をご覧ください。

	自転車（5年利用）	シェアサイクル
購入費	100,000円	—
保険料	1,400円×5回	—
点検費	2,000円×5回	—
整備費	1,000円×5回	—
利用料金	—	10分以内 2円 70分～2時間 12円～60円
合計金額	122,000円	100,800円

※安い価格でも安心! (※1は運賃、※2は保険料) ※利用開始前にお申し込みの上、必ずお読みください。利用する際は必ずヘルメットを着用してください。

図 49 民間シェアサイクル実証実験のパンフレット

資料：世田谷区ホームページ

(6) 放置自転車対策の状況

区では、歩行者、障害者等の安全な通行や、緊急車両の活動を阻害しないよう、放置自転車対策を推進してきました。令和元年の調査時における区内の放置自転車台数は1,311台で、ピーク時の昭和62年の33,161台に対し、約25分の1に減少しています。

○放置自転車台数

<放置自転車台数は年々減少しているが、千歳烏山など依然として多い駅が存在>

区では、駅周辺の道路等の公共の場所を放置禁止区域に指定し、放置自転車等の撤去を進めてきました。区内の駐輪場の整備台数は年々増大し、令和元年度で約56,000台に達しており、これに伴い、放置自転車も年々減少しています。区内各駅周辺の放置自転車台数の合計では、依然として都内ワースト7位ですが、平日昼間時点においては駅周辺に乗り入れた自転車の合計（駐輪場に停められた自転車+放置自転車）で放置自転車を割った「放置率」は、3%台と低くなっています。これは乗入台数に対し、十分な量の駐輪場が整備されているためです。各駅でも、量の観点からは、通勤・通学利用を中心とした自転車利用に対し、多くの駅で駐輪場の台数が足りています（図51参照）。

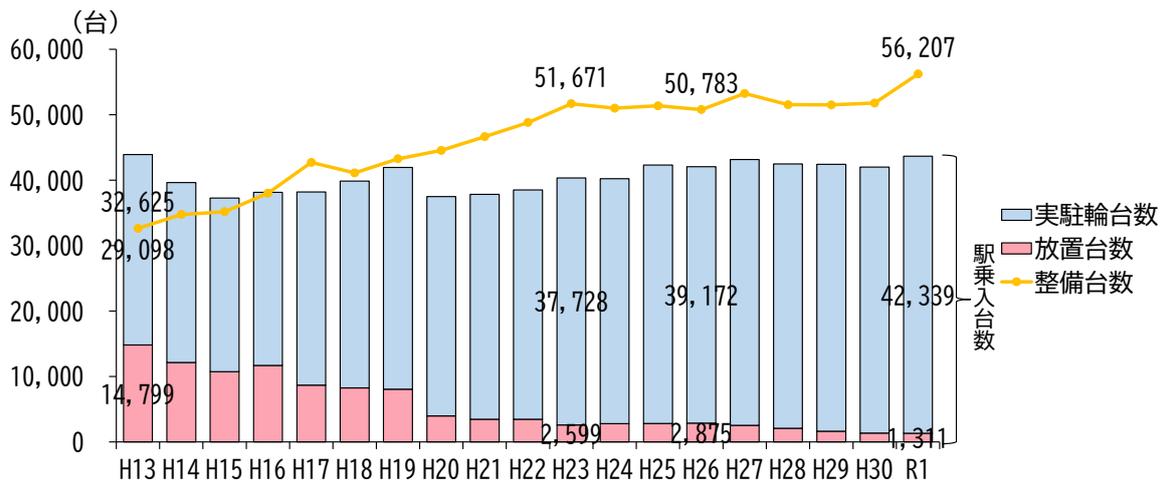


図 50 放置台数・実駐輪台数・整備台数の推移

資料：世田谷区資料を基に作成

注) 実駐輪台数：駐輪場に実際に止まっている自転車の台数、整備台数：駐輪場に収容可能な自転車の台数

表 4 各区の放置自転車台数と放置率（都内ワースト10）

順位	区名称	放置自転車台数	放置率
1	渋谷区	2,551	33.1%
2	千代田区	1,994	47.9%
3	台東区	1,782	26.3%
4	港区	1,534	23.9%
5	中央区	1,505	34.4%
6	葛飾区	1,275	3.8%
7	世田谷区	1,240	3.1%
8	品川区	1,140	10.2%
9	江東区	984	6.0%
10	大田区	955	3.3%

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) 自転車のみ（原動機付自転車・自動二輪車は除外）

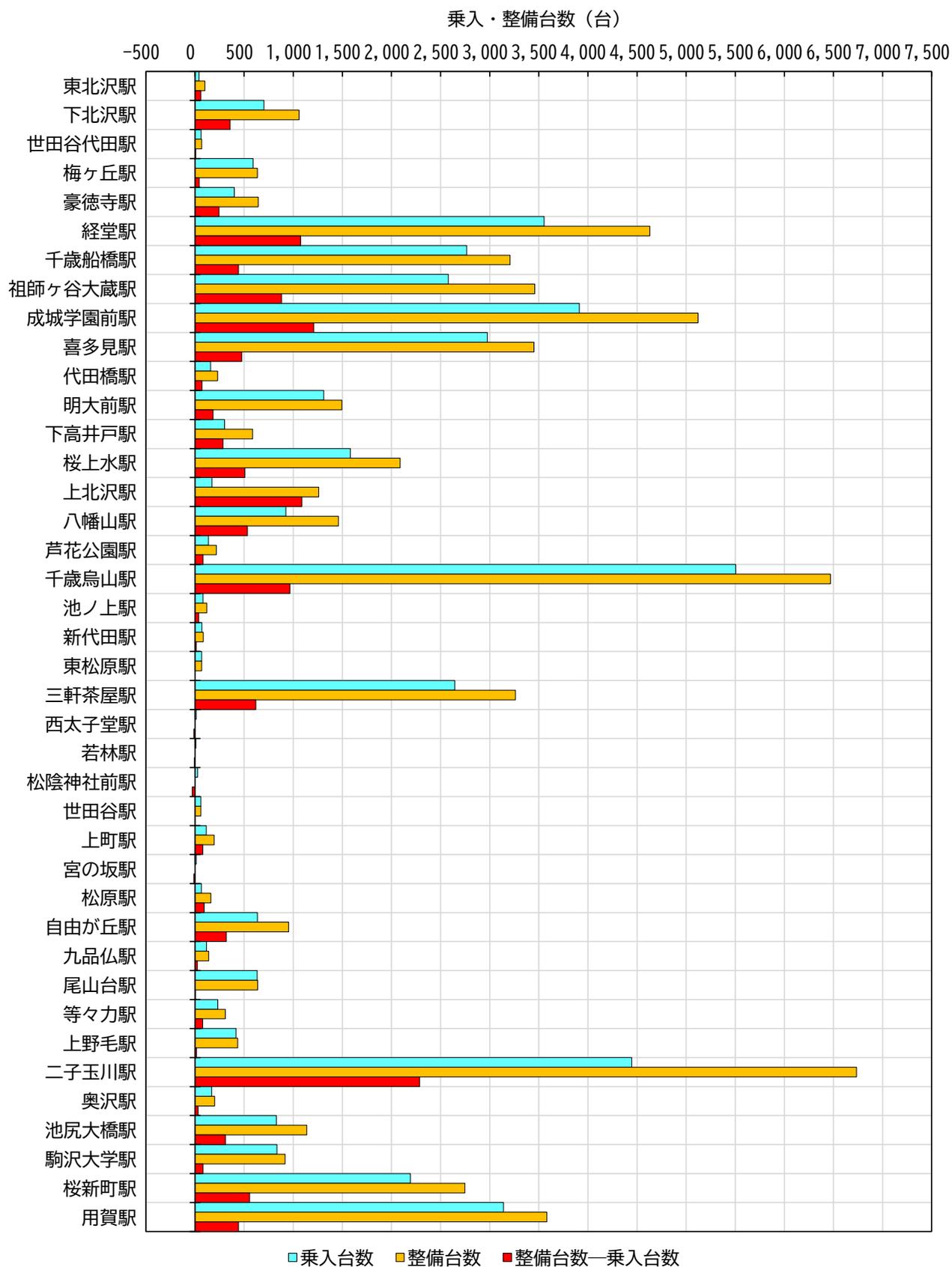


図 51 区内各駅の乗入台数と駐輪場整備台数の比較

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1）自転車、原動機付自転車の合計（自動二輪車は除外）

注2）直近のデータである令和2年度の乗入台数は、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しているが、今後の自転車利用の傾向について十分に把握できないことから、従来の傾向と連続性が保たれている令和元年度データに基づく分析としている。

<参考> 駐輪場の配置と駐輪場利用の特性

これまでの経験上、次の二つのことがわかっています。

- ア 駐輪場の配置が重要であり、駅からの距離や方角によって利用しやすさが異なり、これにより「利用されにくい駐輪場」ができてしまう。
- イ 放置自転車が多いので駐輪場を整備すると、利便性はよいのに駐輪場が利用されず、これまであった放置自転車が別の場所に移動してしまうことがある。また、駐輪場があっても利用しない層も一定程度存在する。

「ア」については、「駅から遠い」ことのほか、主要なアクセス方面に駐輪場がなく、下図のようにいったん駅を通り過ぎて駐輪し、戻ってこなければいけない場合、利用されにくくなってしまいます。

「イ」については、「無料だから自転車を利用するのであって、有料なら利用しない」層が一定程度存在するということになります。これらの層については、駐輪場整備により放置自転車を防止することは難しくなります。これまでの経験上、乗入台数の2～3%程度存在すると想定されます。

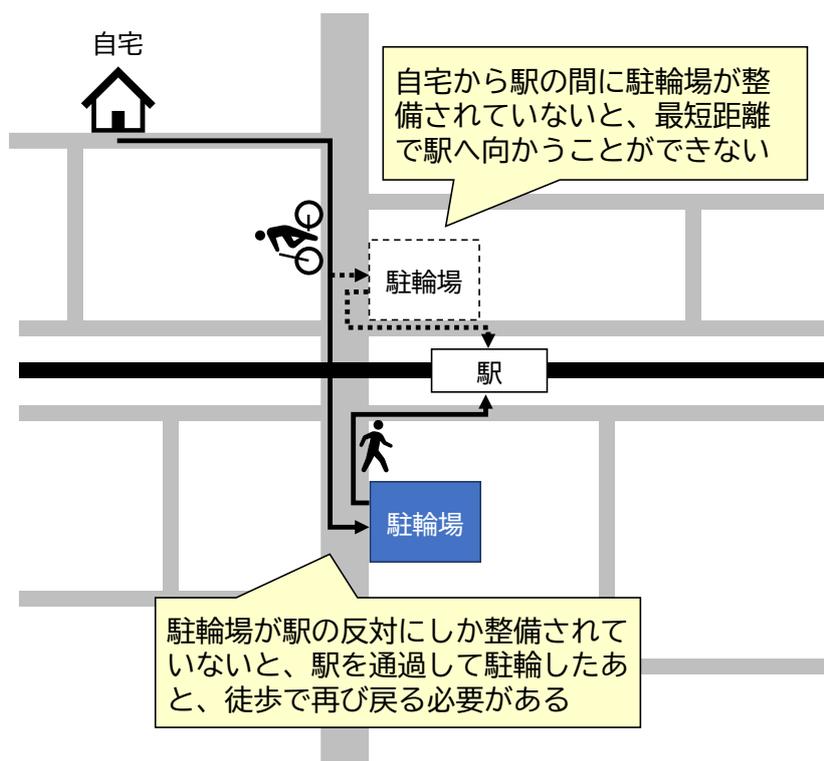


図 52 駅へのアクセス方面のイメージ

○駅別の放置自転車台数

<商業施設の立地が多いほど、放置自転車が多い傾向>

駅別の放置自転車台数と商業施設の立地状況（小規模事業所の従業者数）との関係を見ると、商業施設の立地が多いほど、放置自転車が多い傾向が見られます。

放置自転車台数は、千歳烏山駅が250台で最も多く、次いで三軒茶屋駅（141台）、下北沢駅（111台）が多くなっています（令和元年度）。

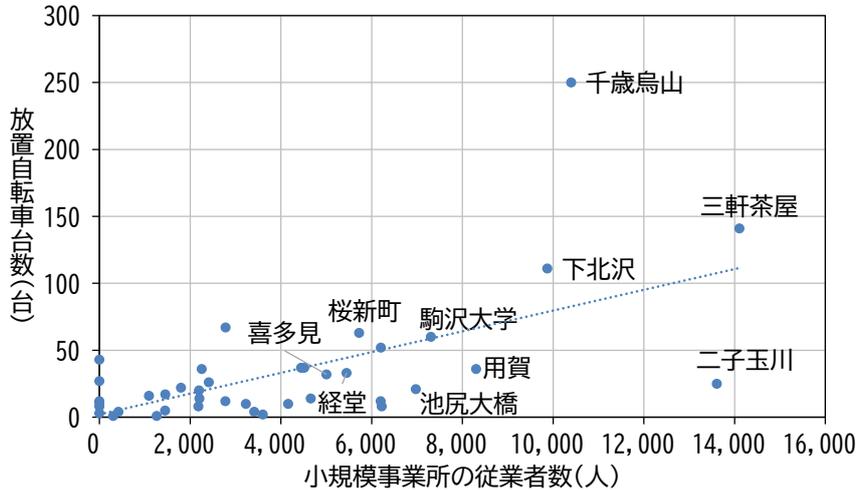


図 53 小規模事業所の従業者数と放置自転車台数の関係

資料：平成 28 年経済センサス 活動調査（総務省）、世田谷区資料を基に作成

注) 11 時台の放置状況（令和元年度）

注) 小規模事業所：この計画では、従業者数 30 人未満の事業所を小規模事業所としている。

○自転車等撤去活動

<放置自転車等撤去件数は活動日数当たり 75 台/日（令和元年度）、大型自転車も増加>

区内の放置自転車等撤去台数は減少傾向にありますが、現在でも撤去活動日数当たり 75 台/日の撤去件数があります（令和元年度）。

近年では、大型自転車の撤去割合も増加しています。

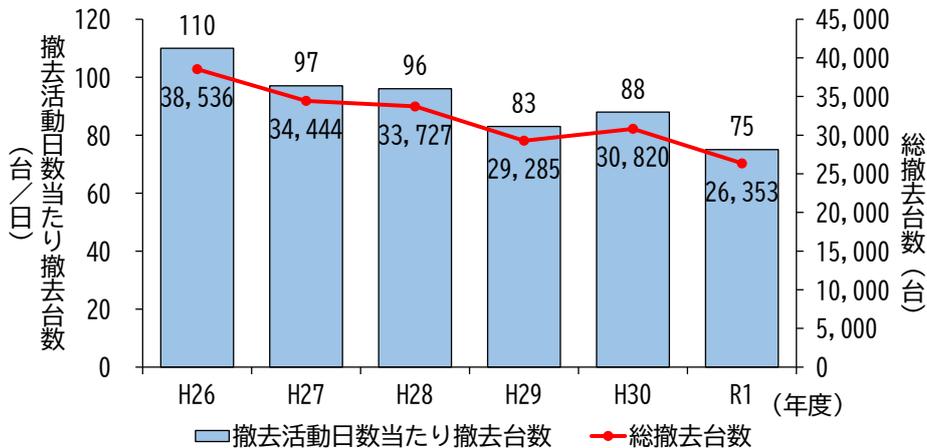


図 54 撤去活動日数当たり撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成

駅別の撤去台数をみると、千歳烏山駅が 4,663 台で最も多く、次いで三軒茶屋駅 (4,465 台)、下北沢駅 (2,796 台)、駒沢大学駅 (2,751 台) が多くなっています (令和元年度)。

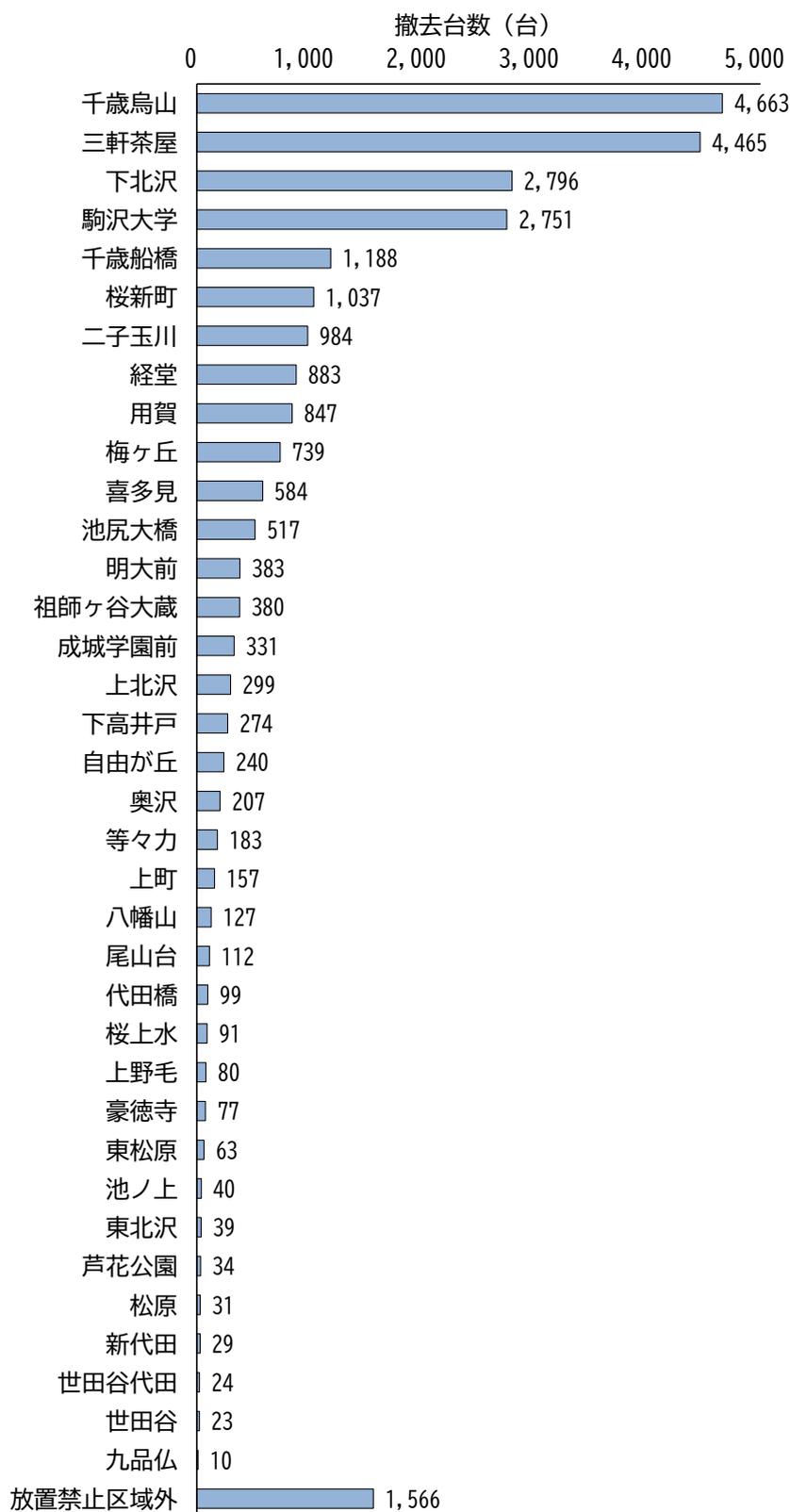


図 55 駅別の年間撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成 (令和元年度)

注) 各駅の撤去台数は、駅前広場や駅周辺の道路等の「放置禁止区域内」において撤去した自転車と原動機付自転車の台数のこと。

<参考> 午前の放置自転車と午後の放置自転車の違い

世田谷区の自転車施策は放置自転車対策から始まっており、このため、区による駐輪場整備は、駅前の放置自転車、すなわち通勤・通学のため大量に駅へアクセスする自転車を収容することを目指して進められました。

都内共通で実施されている放置自転車実態調査では「平日の午前 11 時頃」の放置・駐輪自転車台数を計測し、これは主に通勤・通学で駅へアクセスする自転車の台数をカウントするためです。先に見たように、放置自転車の数は大きく減少しており、多くの駅については当初の目的を達成しています。

一方、買い物や用事等のための短時間駐輪自転車については、これまで、十分な対応がなされてきませんでした。駅周辺の乗入自転車台数、放置自転車台数のピークは、平日の午後に発生することが、区の自転車利用実態調査により明らかになっています。放置自転車実態調査による「平日の午前 11 時頃」時点の放置自転車台数に、その後発生した買い物等の短時間駐輪の自転車利用分が上乗せされる結果です。このため、撤去された放置自転車に占める、午後に発生した路上放置の割合が近年高くなってきています。

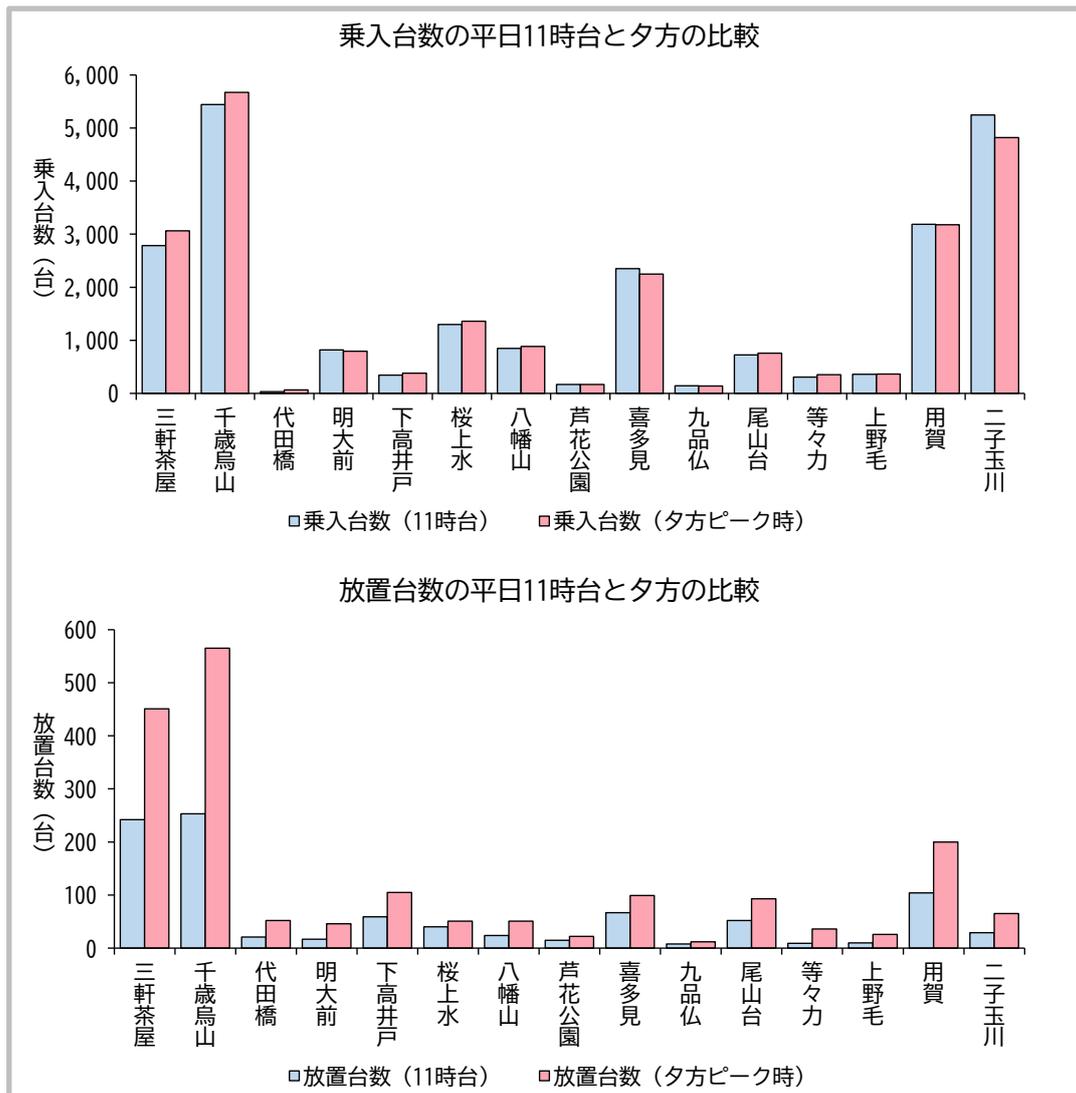


図 56 駅乗入台数と放置台数の平日 11 時台と夕方の比較

資料：世田谷区資料を基に作成（令和元年 11 月）

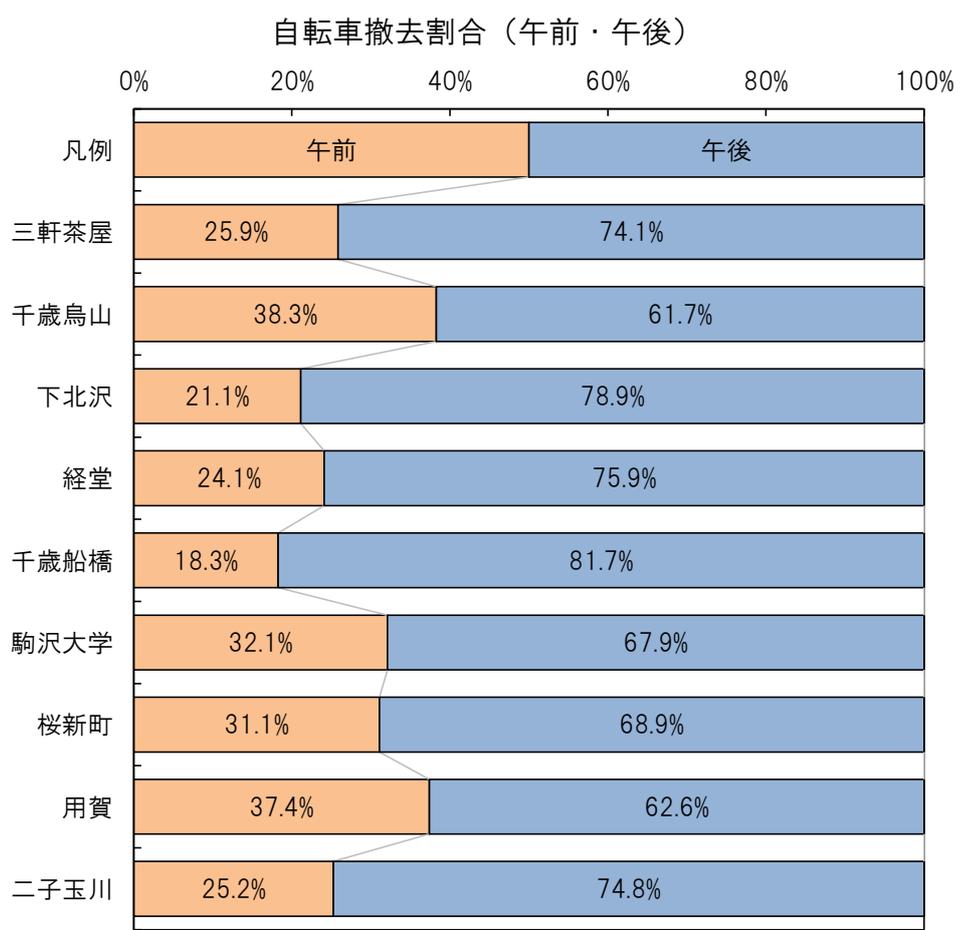


図 57 午前・午後の自転車撤去状況

資料：世田谷区資料を基に作成
注) 集計期間：2019.1.4～2019.12.28