自転車と共存するまちづくりを目指して

道路や大規模な駐輪施設が整備される前にでも取り組めること

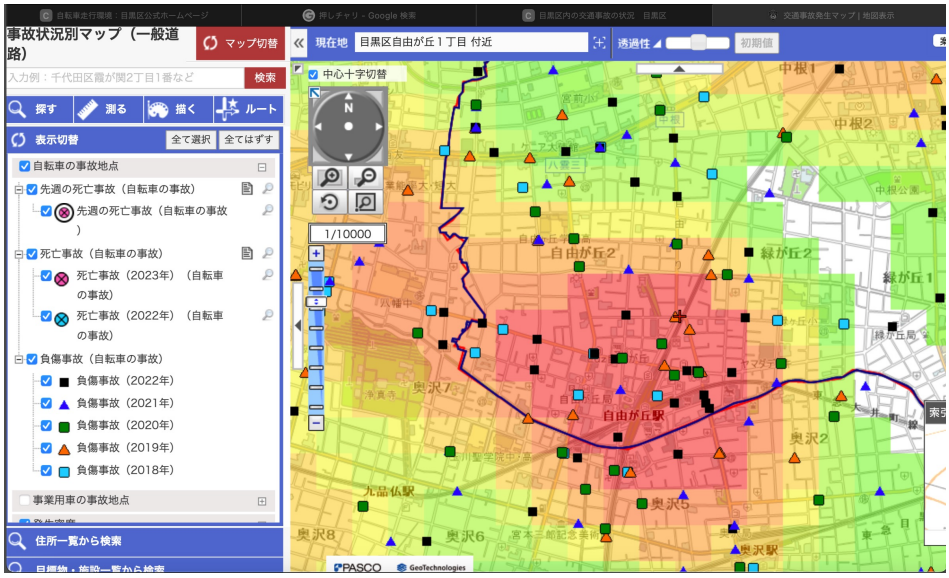
「丘チャリスタイル」に向けて働きかけ

〇共存・混在（シェアドスペース）でのマナー向上ができないか

〇ちょっと店先などに停められるスペースをうまく運営していけないか

1

交通事故は減少傾向から増加に転じている。自転車の関与する事故の比率が増加。



（警視庁交通事故発生マップ　赤は全交通事故の密度が大きいところを示す）

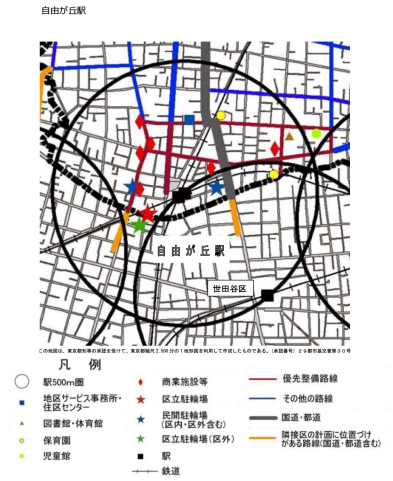
自由通り、学園通り、すずかけ通り、谷畑坂、魚菜の南の通りの交差点で自転車事故が発生

2

限られた道路空間で当面できる対策は進められてきている

自転車走行環境整備計画2018-2027
・ナビマークなど

通学路の点検、対応
2012-毎年度
・緑ケ丘小周辺通学路



3

子どもの送迎利用・電動アシストが増えている
・未就学児まで乗せることが可能になった
・停車時の事故もある
・押し歩きモード搭載のものもでてきた

パーソントリップ調査から自由が丘地区の自転車利用の特徴は以下のように整理されます。（ChatGPTに聞いてみた）

- **自転車利用者は女性が多く、特にママチャリや子供乗せ自転車を利用する家族が多い。**
- **自由が丘地区の自転車利用者は、主に通勤・通学や買い物などの日常的な利用が多く、観光目的での利用は少ない。**
- **自転車の利用時間帯は、朝夕のラッシュ時にピークを迎える。**
- **自転車の走行スピードは、歩行者に比べて速いため、歩行者との接触事故が多発している。**
- **自転車の駐車場不足が課題として挙げられ、特に商店街周辺の駐車場需要が高い。**
- **自転車利用者は、安全性の向上や駐車場の確保・整備を求める声が多く、自転車利用環境の整備が求められている。**

4

統計調査では自転車利用は減っていて、駐輪施設は足りているようだが

さらに1-29再開発590台（居住者用等も含む）、イオン200台計画

2021/10月	放置台数	実収容台数	収容能力	乗入台数
学芸大学駅	82	1,037	1,965	1,119
都立大学駅	17	1,121	3,523	1,138
自由が丘駅	66	504	833	570

2012/10月	放置台数	実収容台数	収容能力	乗入台数
学芸大学駅	114	1,246	1,799	1,360
都立大学駅	90	1,379	2,458	1,469
自由が丘駅	147	602	800	749

東京都調査（10月の晴天の平日の11時）
・自転車利用の全体的なピークは2000年前後で、以降は緩やかに減少傾向
・自由が丘駅は2004-06年には都内有数の放置台数（1300-1800台）だった
・一般に買い物等の一時駐輪は夕方にかけて増えるのでそれは反映していない

5

自転車置き場は探せばほぼあるようだが、路上に停める

空きがない場合
近くに停めてしまうか、他を探すか

どこまで許容するか

6

店先、公開空地等への駐輪が望まれるが、店側でコントロールせざるをえない

設置義務
店舗の場合
400㎡超えで20台～

店先スペースの使い方次第

来店者以外の駐輪に警告

・屋上設置で使わないところも
・使い方は制約がない
（来店者
従業員等
一般に利用）

道路直入れはコントロールしにくい

まちかど広場スペースを閉鎖に

7

常時おしチャリゾーン化か　歩行者天国時の対応か

駅広整備時に検討したが・・・

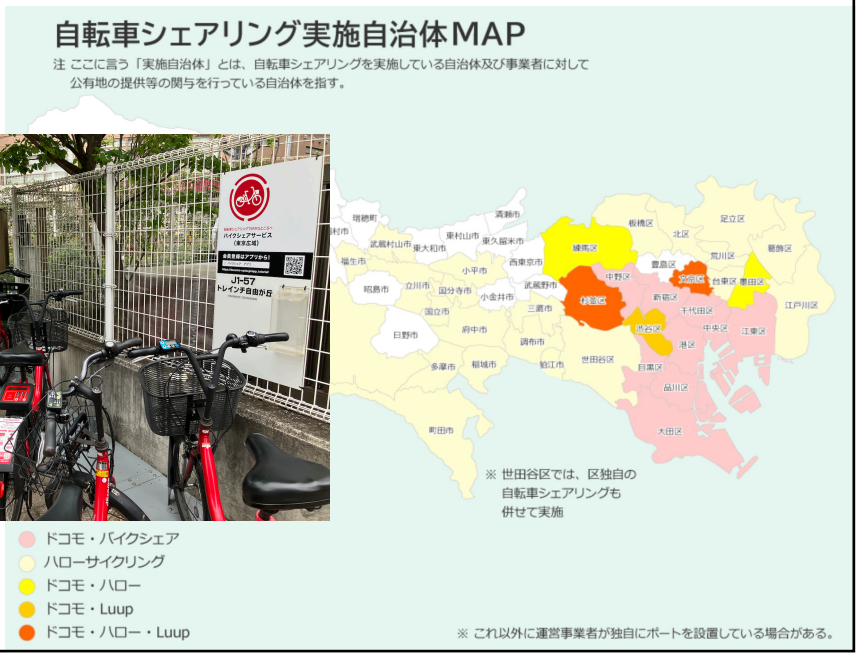
サンセットでの実験を活かす

歩行者天国時の配送業務車両の扱い

路上自転車置き場の仮設（横浜市）

8

シェアサイクルは使えるか　目黒・大田と世田谷の間がゾーン境界



9