

# 自由が丘自転車まちづくりの取り組みに向けた 自転車での買い物環境についてのアンケート

都市再生推進法人



## J-Spirit

人にやさしいまちづくり

### 自由が丘の自転車での買い物環境 についてのアンケートに協力ください

自由が丘駅の周辺、商店街では自転車で来街される方が気持ちよく買い物などを楽しめるよう取り組みを進めたいと考えています。

そこで、ふだん自転車に乗っておられる方に、自由が丘のまちでの自転車の利用について、確認したくアンケートをお願いします。

# 自由が丘自転車まちづくりの取り組みに向けた 自転車での買い物環境についてのアンケート

## 《結果速報》

まち構造研究会より  
2026/9/24まち運営会議

**Point !**

- ・商店街、ジェイが主体になって  
店先ちょこっと駐輪や押しチャリの誘導・支援に取り組みたい
- ・その可能性を確認するため  
まずは自転車で買い物に来る方たちの意見を集めた
- ・保育園等を通して呼びかけWebアンケート

- ✓ 買い物客の自転車、子どものせ自転車のニーズを重視
- ✓ 自転車来街受け入れの姿勢で、行動変容に訴えかける
- ✓ 実験から始めて、協力者を広げて継続できる仕組みに

あちこちのみせ先にすぐに止められる場所があるので、自転車での立ち寄り買いもしやすい。

人の多い駅広やホコ天時に自然に押し歩きする様子が、スマートな丘チャリストایلをアピールする風景にもなって、それに自然に習う人が増える。

各店は無理のない協力で、もてなし感のある店先になじんだ自転車置き場を設え、店頭スペースの管理のストレスからも解放される。

### 具体的にしたいこと

ジェイや商店街ができること

- ・現実的な押しチャリ誘導
- ・ホコ天時等の仮設自転車置き場
- ・店先ちょこっと駐輪の支援
- ・附置整備の駐輪場の有効活用支援

## アンケートから実験へ

### 利用者、来街者 アンケート

- ・自転車での買い物環境の評価
- ・押し歩きの協力などへの意見
- ・日常的に自転車利用する子育て世代Webアンケ

### 進めるべき取り組みを見定め

### 商業者、 ビルオーナーとの 検討

- ・店の自転車客受け入れの考えを確認
- ・利用者の声を示し取り組みへの協力打診  
店先ちょこっと駐輪支援など
- ・振興組合と調整して方法検討

### 実験的な取り組みへ

- ・調査期間 2026年7月中下旬
- ・依頼 15分圏の幼稚園・保育所にチラシ配布 協力35園2200名(定員)
- ・回答 Googleフォーム ウェブ回答無記名 198名

5

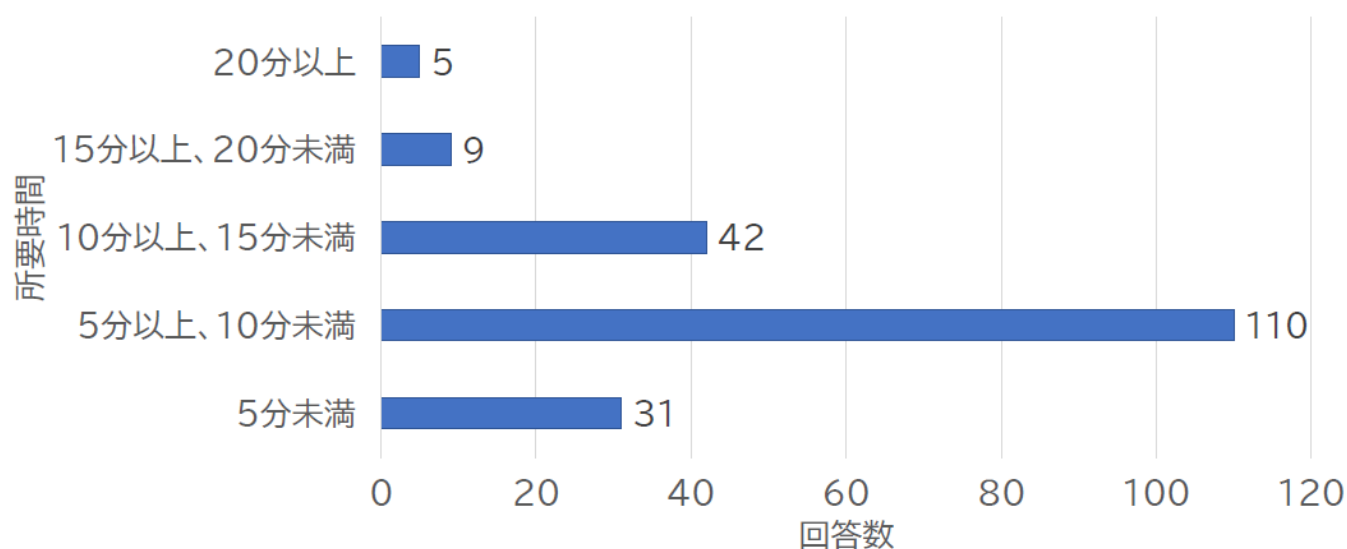


1 居住地から自由が丘駅まで自転車利用でおおよそどのくらいの時間がかかりますか？

6

➤ 15分圏からの自転車利用を確認、まちの足元の利用者

自由が丘駅までの自転車所要時間 n197



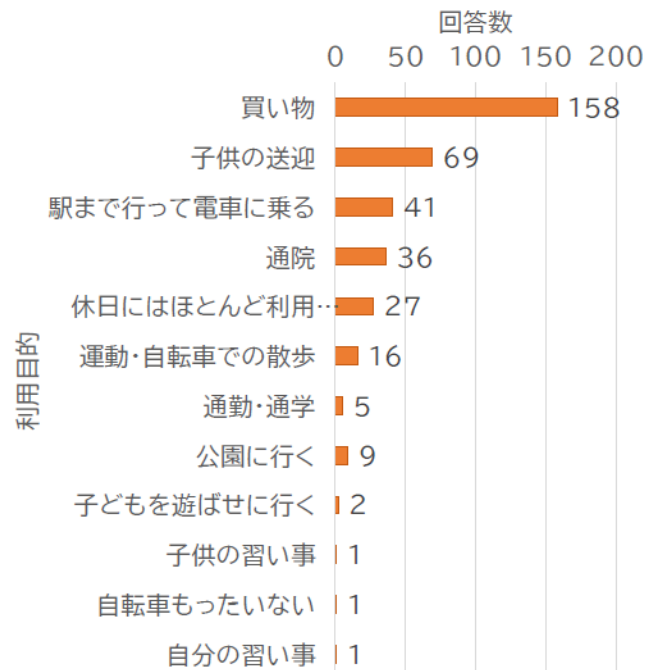
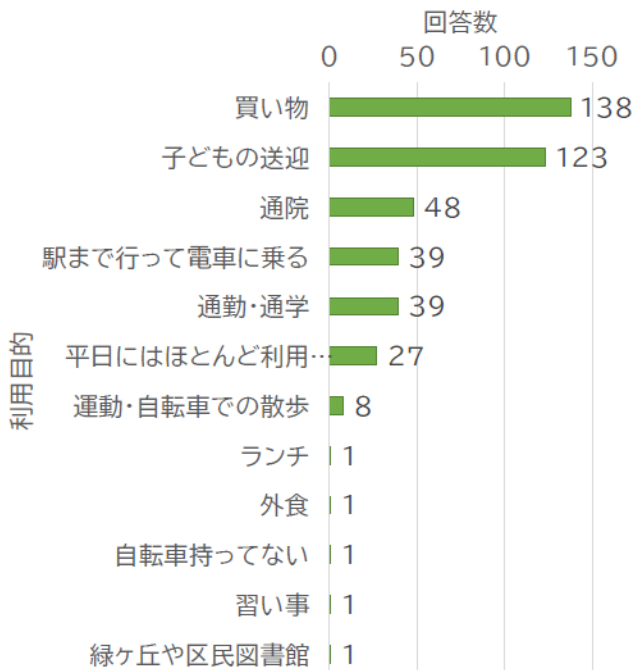
## 2 ふだん、自転車を利用するのは、こういった時ですか？（複数回答可）

7

- 買い物、子どもの送迎、通院で利用が主
- 駅まで行って電車利用は2割程度

平日（複数回答427）

休日（複数回答366）

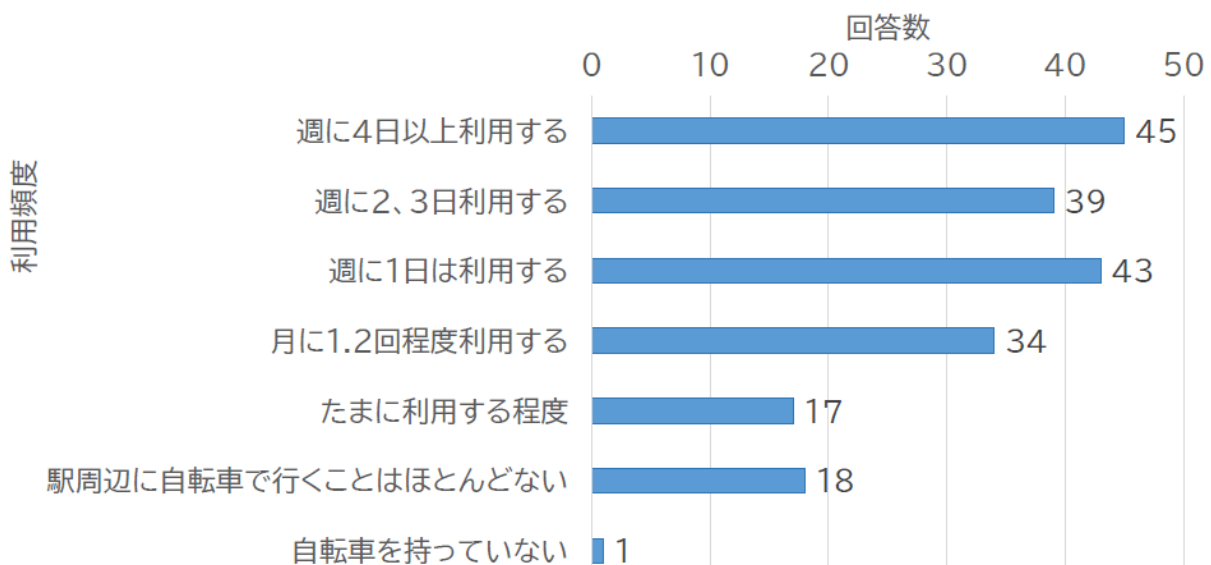


## 3 自由が丘駅周辺に買い物や用事のために、自転車で来ることはどの程度ありますか？

8

- 週に2日以上、自転車での駅周辺利用が4割超え

駅周辺への自転車利用頻度n197

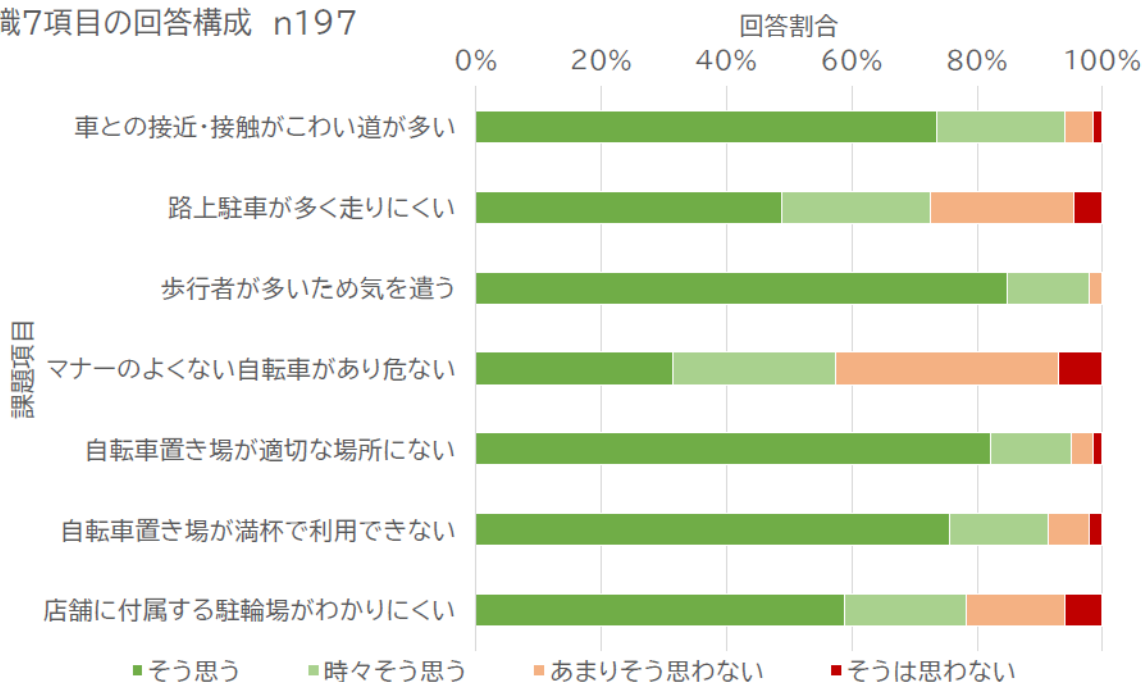


#### 4 自由が丘駅の周辺での自転車利用について、課題だと思うことをお聞きします。それぞれの指摘に際して、どのように思いますか？

9

- 歩行者、車と錯綜し、自転車置き場の不足するまち
- 自転車マナーについては意見が割れる

課題認識7項目の回答構成 n197

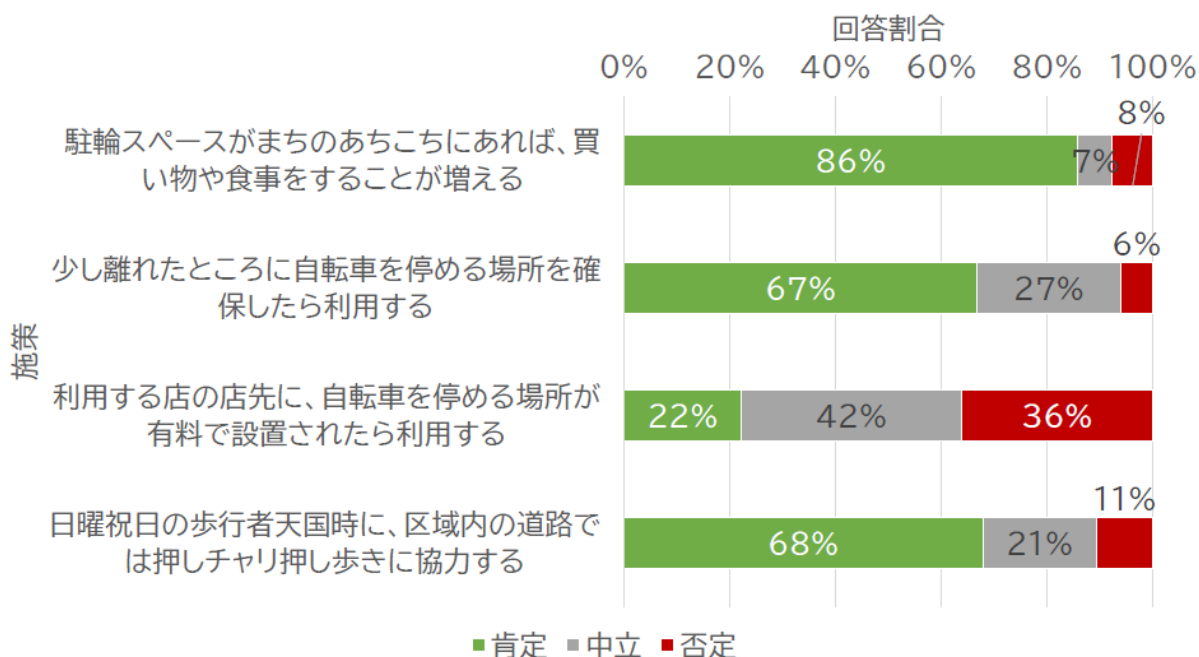


#### 5 取り組みへの反応

(どう思うかを聞き、その理由コメントをもらう)

10

- 駐輪スペースの分散増設は買い物等での来街を増やすと賛意
- 店先有料駐輪には意見が分かれる



### 5-1 自転車を停めるスペースがまちのあちこちにあれば、あなた自身が自由が丘駅で買い物や食事をするが増えると思いますか？

11

- 86%が、駐輪スペース整備により買い物・食事が増えると回答。
- 自由記述は駐輪不足による来街・入店断念が中心。
- 道路安全や移動習慣への対応も併せて必要。

| 選択回答        | 回答数<br>n197 | 構成比 | コメント<br>数 | コメントの整理要約                                                                                                                     |
|-------------|-------------|-----|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 増えると思う      | 169         | 86% | 116       | 駐輪場不足が現在の行動を直接抑制。自由記述では、停められない不安や探索の手間から来街・入店を諦め、他地域やネット通販へ代替する実態が示される。目的地近くの分散配置、満車解消、子乗せ対応、低額・無料時間があれば、訪問頻度・回遊・滞在の増加が見込まれる。 |
| どちらともいえない   | 13          | 7%  | 7         | 整備効果は条件付きで、適正価格、屋根、十分な収容力、危険運転や乱雑駐輪への対策が伴えば増える可能性がある一方、行き先固定や低い来街頻度、満車への懸念がある。                                                |
| 現在と変わらないと思う | 15          | 8%  | 12        | 普段自転車に乗らない、徒歩・電車に慣れている、現状でも買い物している層に加え、狭い道路や歩行者・車・バスとの混在を理由に自転車利用を避ける層がいる。                                                    |

### 5-2 店先に駐輪スペースが用意されていない店で、少し離れたところに自転車を停める場所を確保したらそちらを利用しますか？

12

- 67%が少し離れた駐輪場所を利用すると回答。
- 分散型駐輪は有効だが、徒歩1～3分程度の近接性、満車になりにくい収容力、子連れ・悪天候時の移動負担への配慮が利用率を左右する。

| 選択回答      | 回答数<br>n196 | 構成比 | コメント<br>数 | コメントの整理要約                                                                                    |
|-----------|-------------|-----|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利用する      | 131         | 67% | 71        | 少し離れていても、適法・安全に停められる安心感を優先し、複数店舗をまとめて回れる利点も評価されている。徒歩数分程度、無料・低額、満車にならないこと、分かりやすい案内が利用を後押しする。 |
| どちらともいえない | 53          | 27% | 34        | 受容は条件付きで、距離の定義が最大の論点。子連れ、道路横断、暑さ・悪天候、満車リスクがあると利用しにくく、徒歩1～3分程度の近接性と確実な収容力が必要。                 |
| 利用しない     | 12          | 6%  | 7         | 駅近居住や店舗密集を理由に最初から徒歩を選ぶ層が中心。1店だけの利用では離れた駐輪場所への移動が手間となり、近くに停められない店を選ばない意見もある。                  |

### 5-3 利用する店の店先に、自転車を停める場所が有料で設置されたら、利用しますか？ 13

- 有料店先駐輪の即時利用意向は22%に留まる。
- 条件付き層は42%あり、設計によって利用へ転じる余地が大。
- 短時間無料・購入連動減免・100円程度の低額帯を軸に、満車対策と簡単な決済を組み合わせることが重要。

| 選択回答          | 回答数<br>n194 | 構成比 | コメント<br>数 | コメントの整理要約                                                                                            |
|---------------|-------------|-----|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 利用する          | 43          | 22% | 37        | 有料駐輪を受け入れる層。100～200円程度を妥当とする声が多く、短時間無料や購入時無料があればさらに利用しやすい。店に近い利便性、既存駐輪場の不足解消、電子決済など支払いのしやすさも評価されている。 |
| どちらとも<br>いえない | 81          | 42% | 63        | 条件付きの判断が中心。金額だけでなく、30分～2時間程度の無料枠、買い物額に応じた減免、長時間滞在時の上限、満車にならない収容力や簡単な利用方法によって利用意向が変わる。                |
| 利用しない         | 70          | 36% | 45        | 有料化そのものへの抵抗が強く、徒歩・電車、既存の無料・低額駐輪場へ代替する意見が中心。一方で、短時間無料や購入連動無料、区営並みの低料金なら利用するという条件付きの余地も残る。             |

### 5-4 日曜祝日に行われている歩行者天国時、区域内の道路では「押しチャリ、押し歩き」での移動をお願いできますか？ 14

- 押し歩きに「協力する」が68%で多数。
- 一方、「どちらともいえない」と「協力できない」の合計は32%。
- 安全確保への理解は高いが、条件付き・非協力層では子乗せ・電動自転車の押し歩きによる転倒リスクや規制区域の負担が課題。
- 明確な区域表示・周知と、フリンジ駐輪、安全な代替動線整備が重要。

| 選択回答          | 回答数<br>n196 | 構成比 | コメント<br>数 | コメントの整理要約                                                                                |
|---------------|-------------|-----|-----------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 協力する          | 133         | 68% | 54        | 安全確保と歩行者優先を重視し、押し歩きを当然のルール・マナーと捉える層。人混みでの接触不安が強く、区域や時間帯を明確に示す看板、周知徹底、ルールの公平な運用が協力を支える。   |
| どちらとも<br>いえない | 42          | 21% | 29        | 安全の必要性は理解する一方、子どもを乗せた電動自転車は重く、押す方が転倒・接触の危険があるとの懸念が中心。区域の長さ、混雑度、迂回路、周辺駐輪場の有無によって協力可否が変わる。 |
| 協力できない        | 21          | 11% | 18        | 広い歩行者天国を生活動線として横断する負担と、子乗せ自転車を押す危険性から協力困難とする層。禁止するなら区域を絞り、代替経路・境界駐輪・実効的な周知と取締りを求めている。    |

## 6 自由が丘駅周辺での自転車の利用について、ご意見やご提案を自由にお書きください。

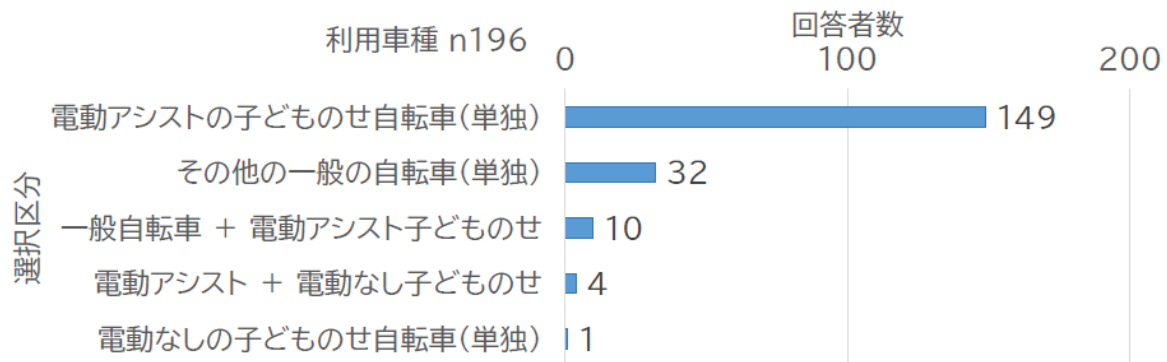
15

| テーマ         | 件数<br>169 | 自由意見<br>98人比 | 主な項目         |
|-------------|-----------|--------------|--------------|
| 駐輪場の不足・増設   | 65        | 66%          | 最優先の基礎需要     |
| 駐輪場の立地      | 11        | 11%          | 駅前・両出口・目的地近接 |
| 料金・無料時間     | 13        | 13%          | 短時間無料・低額への要望 |
| 子乗せ・電動自転車対応 | 15        | 15%          | 平置き・広い間隔が必要  |
| 道路の狭さ・交通安全  | 20        | 20%          | 歩行者・車との分離が課題 |
| 放置・路上駐輪     | 12        | 12%          | 供給不足と取締りの両面  |
| マナー・ルール周知   | 10        | 10%          | 逆走・歩行者天国対策   |
| 商業利用・回遊     | 12        | 12%          | 駐輪困難が来店抑制要因  |

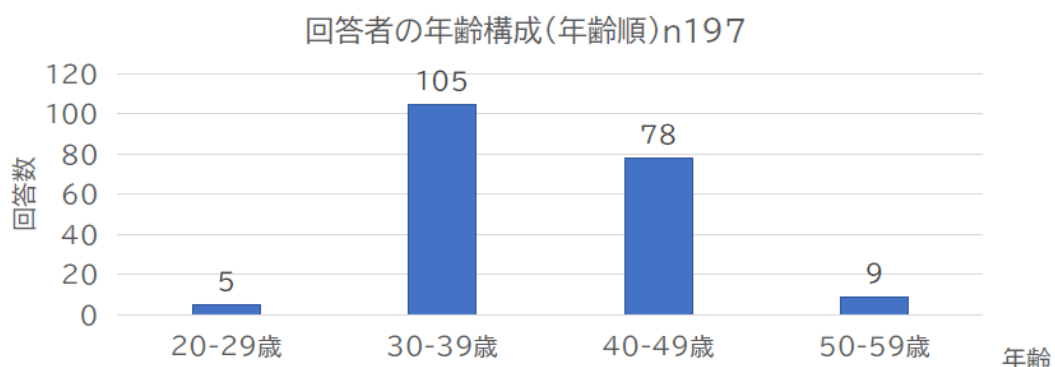
## 7 お使いの自転車は子どものせタイプですか？（複数回答可）

16

➤ 30-40代では電動アシスト子ども乗せが8割 複数台利用者もいる



## 8 回答者の年齢をおたずねします。



## 自由記述の分類

件数

|                   |     |
|-------------------|-----|
| 駐輪場不足に関するコメント     | 119 |
| 満車や空き状況への不安       | 43  |
| 距離・所要時間などの利用条件    | 146 |
| 多少離れていても利用する      | 59  |
| 駐輪できず利用を断念・行き先を変更 | 67  |
| 駐輪環境の改善で利用が増える    | 51  |
| 子連れ・子乗せ移動の負担      | 64  |
| 子乗せ・大型自転車に対応した設備  | 26  |
| 押し歩きに賛成・歩行者優先     | 44  |
| 押し歩きが困難または危険      | 30  |
| 徒歩・電車・バス・車への転換    | 77  |

## 特定の場所・施設に対する指摘（複数指摘があったところ）

18

|                  |    |                                                             |             |   |                                                                 |
|------------------|----|-------------------------------------------------------------|-------------|---|-----------------------------------------------------------------|
| 東急ストア<br>フレルウィズ  | 14 | 満車・狭い車間・周辺の路上駐輪が指摘。子乗せ車対応。比較的使いやすいが容量不足。平置きに近いラック形状の例。      | 緑道          | 8 | 放置・路上駐輪が集中し、歩行阻害やけがの指摘。近接する正規駐輪場所と取締りが必要。緑道上の放置自転車により子どものけがが発生。 |
| デュアオーネ<br>ピーコック  | 9  | 地下駐輪場は確実。目的地選択にも影響。一方、地下・入口の狭さ・料金への不満。出入りに時間を要する。短時間利用には不便。 | 踏切          | 2 | 駅出口間の偏在が通勤時間帯の横断・滞留・トラブルを増やす懸念。                                 |
| トレインチ            | 2  | 満車と上下式ラックの使いにくさ。電動・子乗せ車には平置きが望まれる。                          | 緑が丘駅・同方面    | 3 | 自由が丘からの迂回先。1日150円等の料金例と、方面別の供給不足が示される。                          |
| 南口・世田谷区<br>第一駐輪場 | 2  | 子乗せ車で2階利用が困難。1階優先区画の拡大要望。空きが見えても利用できないとの不満。運用の改善対象。         | 都立大学駅       | 3 | 確実な駐輪、料金、2階式整備の比較例。買物流出先。                                       |
| Luz(ラス)          | 2  | 利用可能な既存施設として挙がる。                                            | 二子玉川        | 4 | 駐輪のしやすさ・良心的料金・3時間無料の参考例。買物流出先。                                  |
| あおば<br>食品館前      | 2  | 既存選択肢として言及。館前の緑道では放置自転車の撤去要望。                               | 目黒通り<br>ライフ | 3 | 自由が丘の混雑回避ルート・買物先。ライフの広い駐輪スペースが好評価。                              |



## ーちょこっと置場の具体化

- ・企画具体化、試行、
- ・普及・店舗等への働きかけ
- ・シェアサイクルの仕組みを学ぶ

# テーマ分析2 店先ちょこっと駐輪 の受容性

- 短時間の立寄り・子連れ・荷物時に効果が高い。
- ただし、店舗一律ではなく、歩道に余裕のある場所へ数台ずつ配置
- 徒歩1～3分圏での共同利用、無料・商品購入での減免、満空案内を組み合わせる「二層型」が最も意見に整合。

| 論点        | 意見の要約                                   | 主な背景・条件                 |
|-----------|-----------------------------------------|-------------------------|
| 店先近接への需要  | 短時間の買い物では店の前・目的地近くに停めたい。停められないと入店を断念する。 | 短時間利用、雨・暑さ、重い荷物、子連れ     |
| 分散配置の商業効果 | 点在する路面店へ立ち寄りやすくなり、来街頻度や買物機会が増える。        | 大型施設が少なく、魅力ある店が点在       |
| 大型駐輪場との分担 | 複数店舗を回る場合は、一店舗ごとの駐輪より少し離れた大型駐輪場の方が効率的。  | 回遊、まとめ買い、店舗ごとの課金回避      |
| 距離・子連れ条件  | 離れるほど自転車の利便性が薄れ、子どもを抱えての移動や道路横断が負担。     | 徒歩1～3分以内、横断歩道、ベビーカー・子乗せ |
| 料金・運用条件   | 有料でも近ければ使う声はあるが、店舗利用者から別料金を取ることに抵抗も強い。  | 無料時間、100円程度、購入連動無料、電子決済 |
| 安全・容量制約   | 狭い道では店先駐輪が歩行を妨げる。少数台だけでは満車が常態化する懸念もある。  | 歩道幅、車との錯綜、不正利用、子乗せ車の幅   |

### ➤ 二層型、三層型の取り組みの検討

#### 店先ちょこっと駐輪

駐輪場所を確保できるところは限られる

複数店舗をめぐる利用があり、個々に有料だと使いにくい

#### 中規模駐輪

中規模ビルで附置義務による20台規模散在

実際は利用できなかったり、屋上などで使われないところも

LUZのほかは利用できる駐輪として認知されていない

#### 集約駐輪

スーパーなど

現状:

東急フレル 70

あおば 100

トレンチ 50

世田谷区第一 150

デュアオーネ 205

ミューズスクエア360

既存施設は子ども乗せに配慮が少ない

地下駐輪は確実だが使い勝手に不満も

緑道周辺に放置が目立つ

特に駐輪ニーズのある個店での取り組み

既存のものの有効活用  
案内の検討  
(20箇所程度あるはずだが運用はさまざま)

子ども乗せを重視した運用  
改善と今後の再開発等での整備

## テーマ分析3 歩行者天国と押しチャリ

- 押し歩きに「協力する」が68%、「どちらともいえない」「協力できない」の合計は32%。
- 安全確保への理解は高いが、後者の層は子乗せ・電動自転車の押し歩きによる転倒リスクや規制の負担が課題。
- 明確な区域表示・周知に加え、フリンジ駐輪場や安全な代替動線の整備が重要。



これまでも働きかけしたことはあり  
サンセットエリアでの取り組み

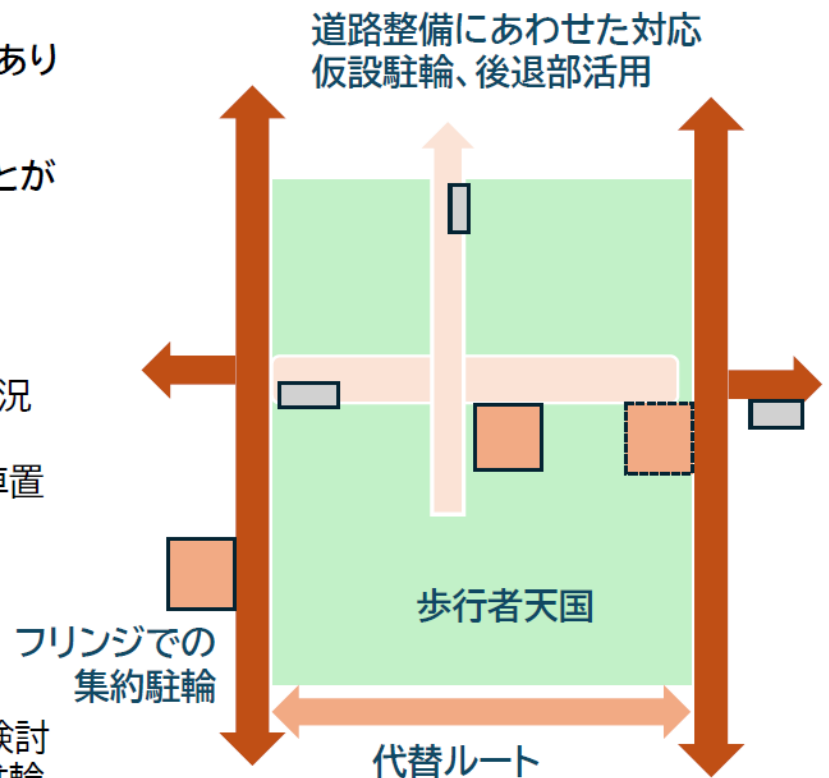
駐輪施設配置と押しチャリ誘導とが  
連動した取り組みが欲しい

## 当面

- ・ミューズスクエアの駐輪利用状況  
モニター
- ・道路拡幅、後退部で仮設自転車置き場の可能性(外郭部)
- ・子のせのみ許容のルール
- ・業務自転車に協力要請

## 将来的には

- ・歩行者天国のあり方とあわせ検討
- ・東地区、駅前地区再開発での駐輪



以上