

令和 8 年 2 月 4 日
土木部交通安全自転車課

「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画
中間見直し」（案）について

1 主旨

「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画（以下「総合計画」という。）中間見直し」は、令和 7 年 8 月に素案を策定し、区民意見募集を行い総合計画中間見直し案の取りまとめを進めてきた。

区民意見を受け庁内での検討、自転車等駐車対策協議会において学識経験者からの意見聴取等を行い、総合計画の記載を一部修正し「総合計画中間見直し」の案を策定したので報告する。

2 これまでの経過

令和 6 年 10 月	世田谷区自転車等駐車対策協議会
令和 7 年 2 月	世田谷区自転車等駐車対策協議会 公共機関等・バリアフリー特別委員会（中間見直しの検討）
令和 7 年 5 月	世田谷区自転車等駐車対策協議会
9 月	都市整備常任委員会（総合計画中間見直し（素案））
9 - 10 月	自転車総合計画中間見直し（素案）の区民意見募集
10 月	世田谷区自転車等駐車対策協議会

3 案の内容

- 資料 1 「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画中間見直し（案）（概要版）」
- 資料 2 「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画中間見直し（案）」

4 区民意見募集の結果について

資料 3 のとおり

5 素案からの主な変更点

ページ	項目	内容等
26 ページ	施策評価結果	施策の体系図の一部を掲載していたものを体系図全体の掲載に変更
47 ページ	電動キックボードについて	電動キックボードの安全利用について、令和8年度に定める「第12次世田谷区交通安全計画」にて対応を検討する旨及び電動キックボードの安全講習に取り組むことを含め、新たにコラムを掲載

6 今後のスケジュール（予定）

令和8年 3月 自転車総合計画中間見直しの策定

1. 中間見直しの概要

1) 中間見直しの役割と計画期間

世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画（以下、「総合計画」）は、10年を見据えた自転車に関する計画として位置付けています。策定から5年が経過し自転車を取りまく関係法令、制度には大きな変化はありませんでしたが、社会情勢の変化を踏まえ必要な見直しを行います。

計画期間	令和3年度～令和12年度
中間見直し期間	令和8年度～令和12年度

2) 目標値の設定

4つの基本方針に指標と目標値を定め、各施策の進行管理を行います。

基本方針	指標	年度ごとの目標値				
		令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
基本方針1	自転車事故件数	890件以下	870件以下	850件以下	830件以下	820件以下
基本方針2	自転車ネットワーク整備予定距離	6.7km	6.7km	5.0km	5.0km	5.0km
基本方針3	既存駐車場再整備箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所	1箇所
	1日当たりの違法駐輪の件数	645台/日	638台/日	632台/日	626台/日	620台/日
基本方針4	シェアサイクル利用数	110万回	120万回	130万回	135万回	140万回

2. 自転車等の利用の現状

世田谷区内の自転車を取りまく現状を5つに分け、4章の各施策へ反映する様に整理しています。

世田谷区全体に係る事項	
・人口の将来予測はやや増加傾向	・都市計画道路と併せた自転車通行空間の整備
・自転車に対する意識の変化	・他市区に比べ、歩行と自転車移動が多い

交通安全に関する事項

【区内の自転車に関する交通事故の状況】	【道路交通法改正の状況】
・コロナ前との比較で事故件数は増加	・自転車用ヘルメット着用の努力義務化（R5.1）
・事故件数は都内でワースト上位を推移	・違法運転の厳罰化（R6.11）
・子育て世代の事故が多く50歳代も増加傾向	（ながらスマホ、信号無視、逆走、酒気帯び運転等）

通行空間に関する事項

- ・自転車通行空間整備を推進
- ・自転車通行空間に関する認知度は高い

駐輪対策に関する事項

【放置自転車の状況】	【駐輪場の状況】
・放置自転車は減少傾向	・駐輪場整備に係る付置義務制度や補助の実施
・駐輪場、利用数、放置数は駅により差がある	・電動アシスト自転車の利用の増加
・主要駅での夕方放置は多い傾向	・電動アシスト自転車用スペースの確保が難しい

利用促進に関する事項

- ・世田谷区は買い物に自転車利用が多い。次いで通勤通学での利用が多い。
- ・利用頻度では、自転車利用をしていない人の割合が高い。次いで週5日以上利用が多い。
- ・駅周辺以外での民間シェアサイクルポートの拡充

3. 計画の基本理念と基本方針

1) 計画の基本理念

人口90万人を超える『住宅都市世田谷』にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備します。

2) 計画の基本方針

基本方針1

自転車が安全・安心を守るまち

交通安全意識・行動を徹底し、万が一の事故にも備え、自転車の安全・安心な利用を促進することにより、「自転車が安全・安心を守るまち」づくりを進めます。



基本方針2

自転車が快適に走るまち

安全で快適な自転車走行環境の整備とその利用の促進により、「自転車が快適に走るまち」づくりを進めます。



基本方針3

自転車がスマートに駐(と)まるまち

駐輪場情報の提供や駐輪環境の整備と放置自転車の防止により、適正な自転車利用を推進し、「自転車がスマートに駐まるまち」づくりを進めます。



基本方針4

自転車が身近なくらしを支えるまち

身近な生活における多様なニーズに対応でき、環境にやさしく健康増進に役立つ自転車の利用を促進し、「自転車が身近なくらしを支えるまち」づくりを進めます。



4. 施策の取組み

基本方針 1	自転車が安全・安心を 守るまち
個別方針1 交通安全に関する意識の向上と行動の徹底	<p>施策① 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 学校等における交通安全啓発の推進 20~50歳代への啓発の強化 高齢者向け交通安全教室の推進 外国人への自転車安全利用の啓発 ヘルメット着用啓発の推進 <p>施策② 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組みの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車安全利用推進員の育成・支援 まちと連携した自主的な取組みへの支援 交通事故データを活用した取組み <p>個別方針2 事故への備えの徹底</p> <p>施策③ 自転車保険への加入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 区民交通傷害保険（自転車賠償責任プラン）の加入促進 自転車損害賠償責任保険の普及促進 <p>施策④ 自転車の点検整備の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全な自転車の選び方や点検整備の啓発
基本方針 2 自転車が快適に走るまち	<p>個別方針3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進</p> <p>施策⑤ 自転車通行空間の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車通行空間整備の推進 適切な維持管理 自転車通行空間の周知・啓発  <p>(自転車専用通行帯)</p>  <p>(自転車走行位置表示)</p>
基本方針 3 自転車がスマートに駐(と)まるまち	<p>個別方針4 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備</p> <p>施策⑥ 既存駐輪場の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 長時間駐輪中心から買い物等の短時間駐輪も考慮した柔軟な運用 大型自転車への対応等、駐輪設備の改善 駐輪場の案内の充実 利用料金の適正化 <p>施策⑦ 新たな駐輪場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅周辺における駐輪場の整備・充実 鉄道事業者との連携による駐輪場の整備 民間駐輪場の整備促進 商業施設等の附置義務制度による駐輪場の整備 <p>個別方針5 自転車の放置対策の推進</p> <p>施策⑧ 放置自転車防止への取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 放置自転車への重点的な取り組み 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施 外国人利用者にも対応した情報提供の充実 放置禁止区域の指定見直しと効果的な撤去活動 放置自転車等保管所運営の見直し
基本方針 4 自転車が身近なくらしを支えるまち	<p>個別方針6 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進</p> <p>施策⑨ 自転車利用にかかる情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> 区ホームページへの自転車関連情報の掲載 区立駐輪場等における情報やサービスの提供 外国人利用者に対応した情報提供の充実 <p>個別方針7 シェアサイクルの普及による自転車利用の促進</p> <p>施策⑩ 自転車シェアリングの普及啓発</p> <ul style="list-style-type: none"> 官民連携による民間シェアサイクルの支援 <p>個別方針8 災害時の自転車利用の促進</p> <p>施策⑪ 災害時における自転車の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 区が保有する自転車の活用検討 官民連携による民間シェアサイクルの災害時の活用検討

世田谷区自転車活用推進計画及び
自転車等の利用に関する総合計画
中間見直し
(案)

【令和8年度～令和12年度】

「世田谷思いやり自転車プロジェクト」

世田谷区

はじめに

令和3年に策定した「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画（以下「総合計画」という。）」は策定から5年が経過し、自転車を取り巻く法令や制度の改廃、民間活力の推進、電動キックボード等新たなモビリティの登場など、区民生活に影響を与える変化が見受けられます。

総合計画では、自転車活用及び駐輪対策のための基本理念と基本方針を位置付けており、行政と区民、事業者が一体となって、自転車を安全・安心・快適で、環境にやさしい身近な生活必需品として、利用しやすい環境整備に取組み方向性を示しています。

総合計画の中間見直しでは、自転車活用と駐輪対策のための基本理念と基本方針を堅持し、自転車を取り巻く社会情勢の変化を考慮して見直しを行っています。

また、世田谷区における自転車に関する計画として、総合計画でお示しする「守」・「走」・「駐」・「支」について計画目標を新たに設けます。自転車ライフをより安全でより快適なものとし、区民の皆様と共有して進んでいくため、ご理解、ご協力をお願いします。

区では、平成29年から自転車活用推進に向けた取り組みとして、行政でなければできない計画的なハード整備や民間活力との連携による新たな仕組みの検討、既存の仕組みの見直し・更新、行政・区民・事業者が一体となって考える機会の創出などを「守」・「走」・「駐」・「支」の4つの基本方針に整理し、総合計画に位置付けています。

これらを実現するためには、自転車を利用する全ての区民の皆様に対し、自転車利用のルールを改めて確認していただき、安全利用に向けた取り組みへのご理解とご協力をいただくことが重要です。令和6年11月からは自転車の危険運転に対し、警察による厳罰化が始まっており、これと併せて、歩行者に配慮のない走行や一時停止無視による自転車事故、放置自転車による通行阻害などの問題の解消も求められています。特に視覚障害者にとって、1台の放置自転車により、通行の妨げとなるだけでなく、けがや大きな心理的負担につながる可能性もあり、その影響は深刻です。自転車がバリアにならないよう思いやりのあるまちづくりを進めるためにも、区として区民一人一人が自転車利用を振り返り、改めて自転車のルールを理解・実践できるような工夫について継続的に考えてまいります。

総合計画の中間見直しは、令和6年度に着手し、令和7年度に庁内や関係機関、区民意見募集などの各種手続きを経て策定しています。このため今回の中間見直しの中に掲載している統計データは令和5年度を1つの区切りとして、6年度に更新と見通し確認などの作業を行いました。

また、新型コロナウィルスの影響のあった令和2年度から令和5年4月末までの緊急事態宣言期間を含んだデータとなっており、新たに建設や工事を伴う整備関連については判断を保留する事項もあることをここにご報告します。

令和8年4月
世田谷区

目次

1 章 計画の中間見直し	1
1.1 中間見直しの役割	1
1.2 中間見直しで新たに対応すること	1
1.3 自転車に関する法律の整理	1
1.4 総合計画の施策の評価	5
1.5 中間見直しでの目標値の設定	15
1.6 計画の対象地域	17
1.7 計画の対象内容	17
1.8 計画の推進体制	17
2 章 自転車等の利用の現状	21
2.1 現状の整理について	21
2.2 世田谷区全体に係る事項	21
2.3 交通安全に関する事項	29
2.4 通行空間に関する事項	36
2.5 駐輪対策に関する事項	38
2.6 利用促進に関する事項	47
3 章 計画の基本理念と基本方針	51
3.1 計画の基本理念の考え方	51
3.2 計画の基本理念	51
3.3 計画の基本方針	52
3.4 基本方針の考え方	53
4 章 施策の取組み	57
4.1 施策の取組みについて	57
4.2 施策体系と個別施策の取組み	57
4.3 施策実現の方策	77
4.4 P D C A マネジメントサイクルによる計画の推進	80
5 章 鉄道路線沿線及び駅周辺の駐輪場整備の現状	83
5.1 本章の目的	83
5.2 鉄道路線沿線及び駅周辺の駐輪場整備の現状	85
京王電鉄京王線沿線及び駅周辺の駐輪場整備	85
小田急電鉄小田原線沿線及び駅周辺の駐輪場整備	87
東急電鉄田園都市線沿線及び駅周辺の駐輪場整備	89
東急電鉄大井町線・目黒線・東横線沿線及び駅周辺の駐輪場整備	92
・検討体制	95
・自転車等駐車対策協議会	95
・世田谷区レンタサイクルポート条例、同施行規則の経過	97
・用語集	101
・世田谷区自転車条例	107
・世田谷区自転車条例施行規則	126
・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律	137

- ・自転車活用推進法 141

1章 中間見直しの概要

1章 計画の中間見直し

1.1 中間見直しの役割

「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画（以下「総合計画」という。）」は、10年間の世田谷区の自転車に関する計画として位置付けています。策定から5年が経過し自転車を取りまく関係法令、制度、社会情勢の変化を踏まえ、令和8年度から12年度の5年間で取り組む事業を再確認し、令和3年度に策定した総合計画の各施策に対し、必要な見直しを行います。

【計画期間】 令和3年度～令和12年度

【中間見直し期間】 令和8年度～令和12年度

1.2 中間見直しで新たに対応すること

現行の総合計画には数値目標が設定されていないため、中間見直しにおいては各基本方針に対し新たに目標値を設定します。併せて、各施策を検証し進行計画の管理を行います。

1.3 自転車に関する法律の整理

総合計画に新たに目標値を設定し、計画の進行管理を行う上で、関係法令の確認と整理を行います。

(1) 自転車の安全に関する法令と計画

法令名	交通安全対策基本法
主旨	交通の安全について、国や地方公共団体、乗り物を操作する者の責務を明確にし、体制を整え・計画策定を行い交通安全対策の総合的・計画的な推進を図る
区の役割	自転車、歩行者、車両、鉄道等の陸上交通の安全対策に関すること
区計画名	世田谷区交通安全計画（内容を抜粋し掲載する）

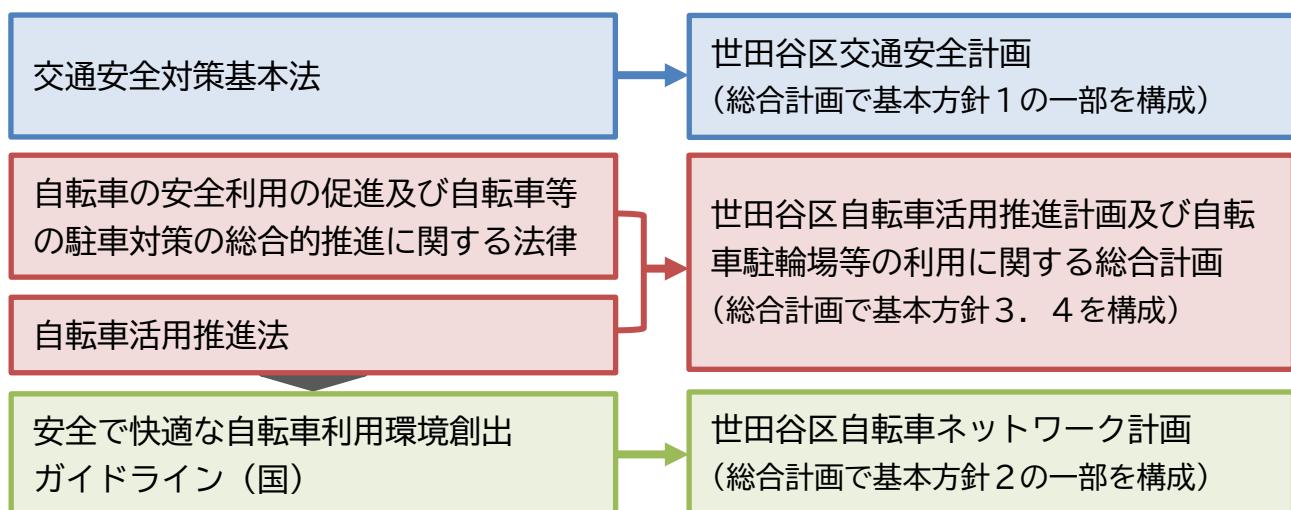
(2) 駐輪対策に関する法令と計画

法令名	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
主旨	自転車交通の事故防止、駅前広場等の機能低下の防止、利用者の利便の増進などを図る
区の役割	放置自転車等の撤去や売却、附置義務駐輪場の誘導、駐輪場の整備に関すること
区計画名	世田谷区自転車駐輪場等の利用に関する総合計画

(3) 自転車の活用に関する法令と計画

法令名	自転車活用推進法
主旨	自動車から自転車への切替による環境負荷低減の他、健康増進、交通混雑の緩和、災害時における交通機能維持、交通の安全確保などを図る
区の役割	都の計画を踏まえ、区の実情に応じ環境負荷低減に向けた自転車活用啓発等の促進に関すること
区計画名	世田谷区自転車活用推進計画

(4) 自転車に関する法令と計画体系



(5) 自転車に関する各計画の役割

総合計画を構成する4つの計画は、上位計画や関連法令に基づく取り組みに対応しています。区民生活に必要な自転車を安全に利用できるよう、環境整備のための基本方針を定め、それぞれの計画と連携する形で位置付けています。

総合計画における基本方針	計画	総合計画での主な取組内容
基本方針1 自転車が安全・安心を守るまち	世田谷区 交通安全計画（抜粋）	交通安全の推進、自転車保険、自転車点検に関する事
基本方針2 自転車が快適に走るまち	世田谷区 自転車ネットワーク計画 (抜粋)	自転車通行空間の計画と整備に関する事
基本方針3 自転車がスマートに駐まるまち	世田谷区 自転車駐輪場等の利用に関する総合計画	放置自転車の撤去等、駐輪場新設及び再整備、附置義務駐輪場に関する事
基本方針4 自転車が身近なくらしを支えるまち	世田谷区 自転車活用推進計画	環境負荷低減に係る手法の周知等に関する事

※ 「自転車駐輪等の利用に関する総合計画」と「自転車活用推進計画」は合わせて策定

(6) 区の上位計画との関係

本計画は法定計画としての位置付けを持つつ、区の上位計画との整合を図りながら、自転車に関する計画として理念と方針、施策を示すものです。

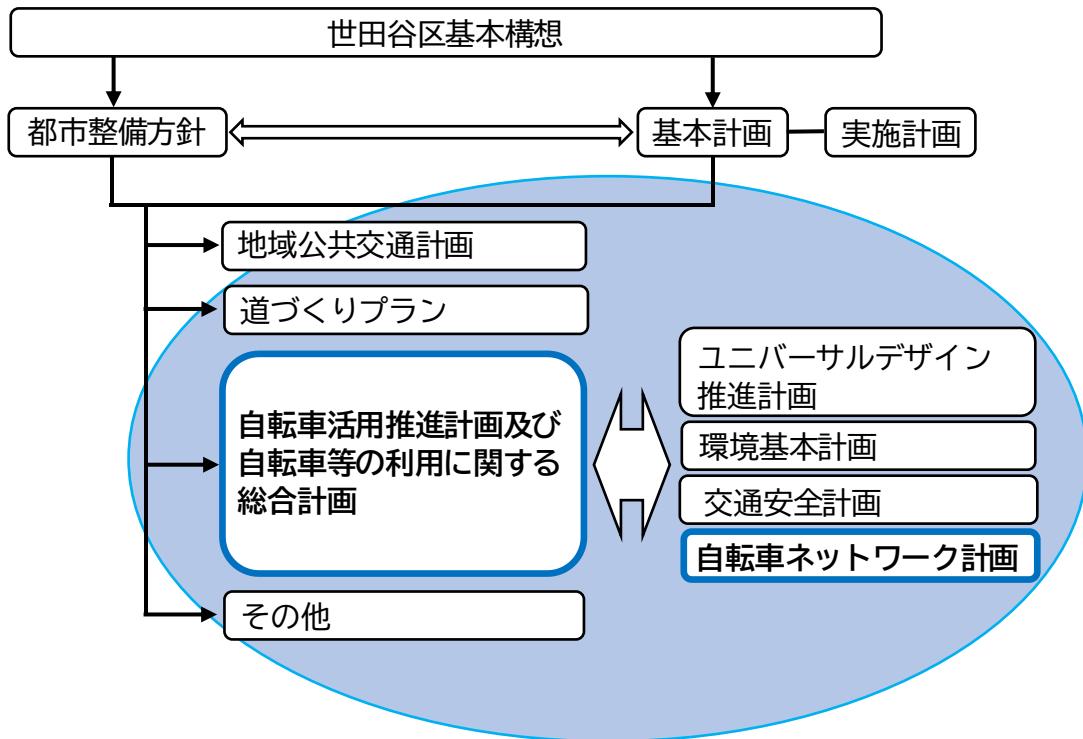


図 1-1 本計画の位置付け

1.4 総合計画の施策の評価

総合計画（令和3～12年度）で示す19の施策について以下の視点で評価を行い、中間見直しに反映します。

- ・令和3年度からの5年間で制度が廃止、制度運営組織が解体した取り組みを見直します
- ・整備や対応などに時間を要する事案は、条件が整うまでの間、中間見直しにおいて取り組みを見直します
- ・類似の施策や取り組みは統合してわかりやすくまとめ直します
- ・継続していく取り組みは今後も安全安心、利便性向上を目指して対応を進めます

これらを踏まえ、評価の結果を以下に示します。

表 1 施策評価

各施策及び施策で示す取組み	実際の取組み	課題及び今後の方向性	評価
施策1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発 ① 学校等における交通安全啓発の推進 ② 20～40歳代への啓発強化 ③ 高齢者向け交通安全教室の推進 ④ 外国人への自転車安全利用の啓発	① 小・中・高・大学の学生向けに交通安全教室を実施、また、交通安全啓発用のチラシやポスター等の配布を実施 保育園・幼稚園の児童向けに、交通安全教室を実施 ② 児童館・おでかけひろばと連携し、子育て世代向け自転車教室を実施 保育園・幼稚園の協力を得て、保護者向け自転車講習を実施 ③ まちづくりセンターと連携し、身近なまちづくり推進協議会の部会等で交通安全講習を実施 ④ 多言語による交通安全啓発を、ホームページなどを通じて実施	・ 自転車事故を防止するには、運転者自身が自転車のルールを知り、交通ルールを守る意識を持つことが重要となるため、自転車教室や講習、街頭キャンペーン、広報等の啓発活動を通じて事故防止に努めていく。 ・ 交通事故件数・自転車関与事故件数が都内ワースト上位であるが、これらの事故は区内で発生した事故であり、区民以外の事故も含まれているため、東京都とも連携し事故防止に努める必要がある。 ・ 教室や講習会といった手法では、関心の薄い層への働きかけが困難なため、ホームページや広報などを活用して働きかけを行う。 ・ 世田谷区は人口が多く、単純に都内他都市と事故件数で比べると、上位に位置しやすいため、事故件数だけではなく、人口に対する事故割合も把握する必要がある。 ・ まず区民の意識を変えることで、一件でも多く事故を減らすことを目指す。幼少期から繰り返し啓発活動を行うことで交通安全に対する意識を持つもらえるようにする等、今後も様々な啓発活動を継続的に行っていく。 ・ 50歳代の事故が増加傾向にあり、ルールやマナーの周知を20～40歳代同様進める必要がある。	継続
施策2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組み支援 ① 自転車安全利用推進員の育成・支援 ② その他区民の自主的な取組みの支援 ③ 交通事故データを活用した、地域への分かりやすい働きかけ	① 自転車安全運転の知識を学ぶためのオンラインによる自転車講習を実施 ② 町会・自治会、マンション、事業者からの問合せに応じ、パンフレットやチラシ、啓発用物品の提供や交通安全教室等を実施 ③ 身近なまちづくり推進員や、保育園・幼稚園の保護者向けに講習を実施する際に、交通事故のデータを活用	・ まず区民の意識を変えることで、一件でも多く事故を減らすことを目指す。幼少期から繰り返し啓発活動を行うことで交通安全に対する意識を持つもらえるようにする等、今後も様々な啓発活動を継続的に行っていく。	
施策3 自転車保険の加入促進 ① 区民交通傷害保険の加入促進 ② 自転車損害賠償責任保険への普及促進	① 前年度加入者に対し申込書、案内書、保険チラシを郵送し自転車保険の加入継続の呼びかけを実施 金融機関申込みの他、通年で手続き可能なWEB専用サイトからの加入手続きを実施 ② 区広報等で自転車損害賠償責任保険への加入の呼びかけを実施	・ 区民交通傷害保険への加入者は毎年減少傾向となっている。都条例で保険への加入が義務化されたことを受け、民間事業者も様々な保険を始め、保険料と補償内容の選択肢が増えていると推測される。 ・ 今後も幅広い選択肢の一つとして区民交通傷害保険を継続するとともに、民間の保険加入も含め周知を継続的に実施する。	継続
施策4 ヘルメットの着用啓発 ① 子どもへのヘルメット着用義務化にあわせた着用の促進 ② 大人へのヘルメット着用の促進	① 子育て自転車教室や保護者向け交通安全講習、すぐーる、区広報などを活用して、啓発を実施 ② 改正道路交通法によるヘルメット着用の努力義務化を受け、自転車教室や街頭でのキャンペーン等でヘルメット着用を促進するチラシ配布を実施	・ 子どもにはヘルメットを被らせていない一方で、保護者自身や大人の着用が少ないことが現状。東京都のアンケート結果では、努力義務であること、見た目が気になること、面倒であること等が主な理由として挙げられている。 ・ 今後も交通安全教室や講習、区広報等の啓発活動を通して、命を守るためにヘルメット着用が必要であることを認識してもらうため、継続的に周知を行う。	施策1へ統合

表 1 施策評価

各施策及び施策で示す取組み	実際の取組み	課題及び今後の方向性	評価
施策 5 自転車の点検整備の促進 ① 安全な自転車の選び方や点検整備の啓発	① 各種交通安全教室や講習、区のホームページでの周知を実施	・ 引き続き定期的な自転車点検の周知を行う。	継続
施策 6 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備 ① 「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車通行空間整備の推進 ② 効果的・効率的な整備手法の検討 ③ 「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定 ④ 各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけ ⑤ 適切な維持管理	① 道路整備（新設・拡幅、改修工事）と併せ自転車通行空間の整備を実施 ② 駅周辺の路線や自転車関与事故の多い路線等の優先度を考慮しながら整備を実施 ③ 令和 8 年に改定 ④ 東京国道事務所、東京都建設局と連携して対応（国・都・警視庁・区市町村で構成する自転車通行空間ネットワーク計画調整会議で情報共有） ⑤ 土木管理事務所の日常のパトロール等により、各管理者による適切な維持管理を実施	・ 道路整備（新設・拡幅、改修工事）に合わせ、自転車通行空間の整備を実施する必要があることから、計画履行に時間を要するが、引き続き整備を推進する。 ・ ②④⑤は、①に含む内容を独立した施策としているが、個別に評価することが難しい案件であるため、①に統合し総合的に通行空間整備を推進する。 ・ 自転車通行空間整備路線のうち、10 年間で整備する箇所を自転車ネットワーク計画（整備計画）に位置付ける。 ※③改定の方針は自転車ネットワーク計画に記載	継続
施策 7 自転車通行空間の利用促進 ① 自転車通行空間の周知・利用啓発 ② 路上駐車防止による自転車通行空間の確保 ③ （仮）自転車通行空間体験ツアーの実施 ④ 高齢者向け電動アシスト自転車乗り方教室等による啓発の実施 ⑤ 「自転車散歩」の PR による促進	① サイクルマップ（区 HP 掲載）で整備箇所を周知 ② 区民からの問合せに際し、警察へ連絡 ③ 令和 3 年から令和 7 年の 5 年間で走行空間の約 36% が整備済み ④ 都内でも自転車事故が非常に多い世田谷区において、特に事故の多い 20 ~40 歳代の事故減少を主に電動アシスト付自電車の教室に取り組んでいる。この世代を対象とした教室要望も多く、優先度の高い世代を中心に対応し、区内自転車事故状況に応じ高齢者団体との実施時期を判断する。 ⑤ 都内でも自転車事故が非常に多い世田谷区において、自転車ルール・マナーの周知を優先させる現状がある。「自転車散歩」は自転車ルールやマナーについて触れておらず、事故防止が成果を見せてから対応を図る。	・ 施策 7 の①②は「自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備」として施策 6 に併合する。 ・ ③の「（仮）自転車通行空間体験ツアーの実施」は、現状の通行空間整備が約 3 分の 1 であり、連続性が確保されていないため、通行空間が整い安全に走行ができる環境が整ったのちに対応を検討する。⑤は理念を継承する。 ・ ④の「高齢者向けの電動アシスト自転車乗り方教室等」自転車の安全利用として施策 1 -③で対応し、高齢者への啓発は①の一部として対応する。	①② 施策 6 へ統合 ④ 施策 1 へ統合 ③⑤ 見直し
施策 8 まちづくりと連携した取組みの推進 ① 商店街での自転車利用ルールづくり ② 「（仮）自転車押し歩き推奨区間」の設定 ③ 「ゾーン 30」の実施をきっかけとした地域主体の交通安全活動	① 商店街や周辺町会による組織体を主体とした団体の地域ルールづくりの支援を行うもので、団体からの要請はうけていない ② 商店街や周辺町会による組織体を主体とした団体の押し歩きにルールの支援を行うもので、団体からの要請はうけていない ③ ゾーン 30 は車や自動二輪を対象に、町会単位の安全対策として警察と町会等が連携して取り組んでいる。自動車交通事故を防止するための安全活動で、地域への広報対応を行っている。	・ ①②は自転車通行空間整備とは異なる運用となるため、活動団体の支援を行う施策 2 と統合する。 ・ ③は地域団体の取組支援として施策 2 に統合する。	施策 2 へ統合

表 1 施策評価

各施策及び施策で示す取組み	実際の取組み	課題及び今後の方向性	評価
施策 9 既存自転車駐輪場の利用促進 ① 長時間駐輪中心の対応から買い物等の短時間駐輪も考慮した対応への移行 ② 大型自転車への対応等、駐輪場の設備の改善 ③ 駐輪設備の ICT 化 ④ 駐輪場の案内の充実 ⑤ 利用料金の適正化	① 地域のニーズや駐輪場の利用状況に応じて、一部の駐輪場では定期利用（月極）だけでなく、日極や時間極での運用を実施 ② 老朽化した駐輪ラック等の設備改修に併せて大型自転車への対応（ラックの設置間隔を広げる、平置きスペースを確保するなど）を実施 ③ 老朽化や新紙幣対応による券売機・精算機の交換に併せて交通系電子マネー対応等を実施 ④ 指定管理者で駐輪場のホームページを作成し、空き状況を掲載するなど、案内の充実を図る ⑤ 利用実態に合わせた利用料金の適正化を図るとともに、より柔軟な価格設定が可能となるように自転車条例の利用料金上限額の値上げを実施	・ 指定管理者のノウハウを活かした運営管理を前提とし、引き続き、既存駐輪場の利用促進に取り組む。 ・ ②の大型自転車対応は限られたスペースで行うため、収容台数が減少する課題がある（駐輪需要に応じた収容台数の確保と停めやすさの両立が必要）。	継続
施策 10 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備 ① 駅周辺における駐輪場の整備・充実 ② 鉄道事業者との連携による駐輪場の整備	① コロナ禍の影響により駅周辺の駐輪需要が不確実なため対応できていない ② 京王線連続立体交差事業の進捗に併せて今後実施予定	・ 京王線連続立体交差事業により、将来南北の往来が可能となり、高架下の有効活用を進める上で、通勤通学時に必要な駐輪台数を確認して整備協議を行う。連続立体交差事業及び高架下などの駐輪場整備が完了する際には、放置禁止区域の条件が変わることで新たな設定も併せて検討する。	継続
施策 11 自転車シェアリングの普及促進 ① 民間シェアサイクルの導入促進（区による支援の継続） ② 民間シェアサイクルの実証実験の評価検証 ③ レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用促進	① 実証実験を終了し、本格実施へ移行 ② 民間シェアサイクルの効果を認め、事業者と新たな協定を締結し普及啓発を行う ③ 区レンタサイクル、コミュニティサイクルは令和7年度末までに廃止。 ②の広がりにより役目を終えた	・ 民間シェアサイクルの実証実験は終了し、本格実施へ移行する。区及び事業者の実施業務については実証実験のものを継続する。今後の普及推進は民間活力の対応となり、公有地施設のポート設置の必要性から支援を継続する。 ・ 民間シェアサイクル事業の普及啓発に取り組むこととする。 ・ 施策 11 を廃止し、新たな普及協力について施策を設けることとする。	①② 基本方針 4 に配置 換え ③ 見直し
施策 12 民間事業者との連携による駐輪場環境整備の促進 ① 民間駐輪場の整備促進 ② 附置義務駐輪場の有効活用 ③ 官民連携による民間スキーム導入の検討 ④ エリアマネージメント活動との連携	① 民営駐輪場整備助成による整備を実施。助成の活用促進が課題 ② 附置義務制度のより効果的な運用を図るため、令和6年度に条例改正 ③ 一部の駐輪場で民間シェアサイクルポートや宅配ボックスの設置を行っているが、限られた敷地で駐輪スペースの確保が第一であり、新設であっても実現は難しい。民間シェアサイクル以外は利用者ニーズがあるのか（必要な付加価値なのか）確認が必要だが、駐輪スペースの確保や大型自転車への対応に関する要望が多いのが現状である ④ 都市再生エリアマネージメントによる動きは無い	・ 低未利用地の利用転換や面的なまちづくりの推進において、④を含む駐輪場の整備に必要な情報提供や助成制度の利用案内など、民間活力の促進を図る。 ・ 施策 12 は施策 10（新たな駐輪場の整備）に統合し、区による駐輪場整備、鉄道事業者・民間事業者（助成金、附置義務）との連携による駐輪環境の向上を図る。 ・ ④は違法駐輪を無くすための面的なまちづくりの動きに連携するもので、エリアマネージメントに限定しない。商店街内の低未利用地の利用転換に際して情報提供を行い①と統合する。	施策 10 へ統合
施策 13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み ① 放置自転車への対応の重点化 ② 駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施 ③ 駐輪場利用への誘導 ④ 外国人利用者にも対応した情報提供の充実	① 区内 39 駅で年末年始を除く土日祝日に毎日撤去を実施。19 時まで返還対応、20 時までコールセンターが稼働 ② 東京都と共に毎年 10 月、駅周辺での違法駐輪防止啓発を実施 ③ 主要駅 12 駅に誘導員を配置し駐輪場の案内や駐輪禁止のアナウンスを実施。 ④ 放置禁止区域の路面シートに英語表記を併記	・ 通勤・通学の違法駐輪は、駐輪場整備や違法駐輪防止の啓発、撤去活動等により減少傾向にあり、これらの取り組みが高い効果を上げていることから、引き続き対応する。 ・ 主に夕方の買物自転車の違法駐輪が多いことから、買物利用者向けの駐輪スペースの確保が必要。しかし、各店舗で駐輪スペースを確保するためあたり、土地の細分化による面積や間口の狭小化や権利制限の調整等、課題は多い。なお、建て替えに時間が要するため、当面は違法駐輪に対する啓発と撤去の実施により対応を図る。	継続

表 1 施策評価

各施策及び施策で示す取組み	実際の取組み	課題及び今後の方向性	評価
施策 14 放置自転車対策事業の効率化 ① 歩道の安全確保のための放置防止に向けた啓発 ② 放置禁止区域の指定・見直し ③ 効果的・効率的な撤去活動の実施 ④ 放置自転車等保管所運営の見直し ⑤ 未返還自転車の有効活用	① 施策 13 の①と重複 ② 駐輪場の整備や道路整備に伴い禁止区域の指定や見直しを実施 ③ 施策 13 の①と重複 ④ 撤去自転車の収容台数と区公共施設計画など調整しながら対応 ⑤ 再生自転車海外譲与自治体協議会の解散に伴い事業終了	・ 施策 13 と 14 を「放置自転車防止の取組み」として統合する。 ・ 障害福祉団体の活動支援の要請に基づき、撤去自転車の一部をリサイクル自転車として提供する。	施策 13 へ統合
施策 15 環境にやさしい自転車通勤や業務利用の増加への対応 ① 自転車通勤への対応 ② 業務利用への対応 ③ 駐輪場等における情報やサービスの提供	① ホームページで周知し、事業者の要請により対応した安全講習会を実施 ② ホームページでの周知 ③ 駐輪場での二次元コードによるアクセス性向上の実施、一部駐輪場にて事故や盗難情報の提供を実施	・ 情報発信を柱として施策に位置付けている。通勤利用や業務利用に転換した結果の調査が困難で施策として評価が出来ない。 ・ 情報発信を柱とした施策 17 と統合し、施策 18 も合わせ、情報発信に関する項目を一元化し、施策を補う事項として計画に掲載する。	施策 17 へ統合
施策 16 自転車を利用した健康づくりの推進 ① 自転車を利用した健康づくりの推進 ② 高齢者向けの電動アシスト自転車乗り方教室などによる啓発の実施（再掲） ③ 自転車通勤への対応（再掲）	① 健康づくりに関する正確な知識が不足しており、発信する情報の整理や発信内容の構成ができていないため、適切な対応ができていない ② 施策 7 の④で対応 ③ 施策 15 の①で対応。施策 17 に統合	・ 情報発信を柱として施策に位置付けている。健康増進に役立つ情報発信を関係所管と共有し、自転車利用の向上につなげる必要がある。 ・ 情報発信を柱とした施策 17 と統合し、施策 18 も合わせ、施策を補う事項として計画に掲載する。	施策 17 へ統合
施策 17 自転車利用にかかる情報発信の促進 ① 区ホームページへの自転車関連情報掲載 ② 駐輪場等における情報やサービスの提供（再掲） ③ 居住外国人・外国人観光客の増加に対応した情報提供の充実 ④ 自転車情報提供に関する ICT の活用	① 実施中 ② 駐輪場での二次元コードによるアクセス性向上の実施、一部駐輪場にて事故や盗難情報の提供を実施 ③ 一部パンフレットでの多言語化（英語・中国語・韓国語）に対応 ④ 民間駐輪場を含めた区内の自転車駐輪場の利用状況を集約するアプリを開発・更新・発信する取り組みであるが、現在はリアルタイムで利用状況・空き状況を把握する手法が難しく開発検討に至っていない。民間自転車駐輪場の空き情報の公開、区立駐輪場の時間貸し、日貸しの駐輪状況管理システムなどの開発が必要であるため保留としている	・ 「(仮) せたがやく自転車アプリ」は独自のアプリ開発を施策に位置付けているが、近年ではスマートフォンの SNS などで必要な情報を簡単に取得できるようになっていることから、区が独自に情報を発信するシステム開発の実施について見直し、①の区のホームページで駐輪場情報を発信する。 ・ 外国人への多言語対応について、外国人観光客の多い区や東京都などと連携し対応を行うなどして、検討する必要がある。 ・ 施策 15、16、18 は情報発信を柱とする施策であるため、施策 17 の①で一元管理する。各施策の理念を目的として位置付け、施策を補完する事項として計画に掲載する。	継続
施策 18 まちなか観光における自転車利用の活用 ① 観光情報と自転車利用情報との連携強化 ② 「自転車散歩」の PR による促進（再掲） ③ 居住外国人・外国人観光客の増加に対応した情報提供の充実（再掲） ④ 民間シェアサイクルの導入促進（区による支援の継続）（再掲）	① サイクルマップの配布を実施。また、ユーザーは SNS などで情報入手が可能な時代となっており、それらを統合するシステムなどの開発が必要であるが、推移をみるため保留としている ② 施策 7 の⑤と同じ ③ 施策 17 の③と同じ ④ 施策 11 の①と同じ	・ ①のアプリ開発を施策に位置付けているが、近年ではスマートフォンの SNS などで必要な情報を簡単に取得できるようになっていることから、区が独自に情報を発信するシステム開発の実施について見直す必要がある。 ・ 情報発信を柱とした施策 17 と、併せて施策 16 を統合し、項目出しで調整を図ることとする施策を補う事項として計画に掲載する。	施策 17 へ統合 ① 見直し

表 1 施策評価

各施策及び施策で示す取組み	実際の取組み	課題及び今後の方向性	評価
施策 19 災害時における自転車の活用 ① 庁舎等への自転車活用 ② レンタサイクル、シェアサイクルの災害時活用検討	① 各庁舎に自転車が配備されており、各部で組織される災害地域本部や各災害対策部で世田谷区地域防災計画に則り対応 ② 民間シェアサイクル事業が実証実験を経て本格実施へ移行する際に、各民間シェアサイクル事業者と導入に向けた協議を実施	・ ①は世田谷区地域防災計画に記している内容であり、総合計画で詳細を記載する必要はないため詳細内容を簡素化する。 ・ 東京都自転車商協同組合（世田谷区）と災害時の自転車修理について協定締結しているが、修理費の立て替え払いに関する補助制度の枠組みが未整備であり、現時点では予算措置対応に至っていない。今後関係課と協議を通して、調整ができ次第、施策に掲載する。 ・ ②は施策 11 での支援協議と合わせ災害時対応も協議を行っていく。	継続

評価の結果、総合計画における 19 の施策のうち、8 つの施策を統合、4 つの施策を一部見直し、1 つの施策の配置換え（継続）を行いました。これら 11 の施策について、4 つの基本方針への位置付けを再編します。（基本方針 1：4 つの施策、基本方針 2：1 つの施策、基本方針 3：3 つの施策、基本方針 4：3 つの施策）

再編結果については、次ページ（図 1-2）に示します。

19の施策を見直し、以下の通り施策体系を再編しました。

なお、19の施策は57の取り組みで構成されていますが、そのうち5つの取り組みの見直しを行い、施策を11に置き換えました。

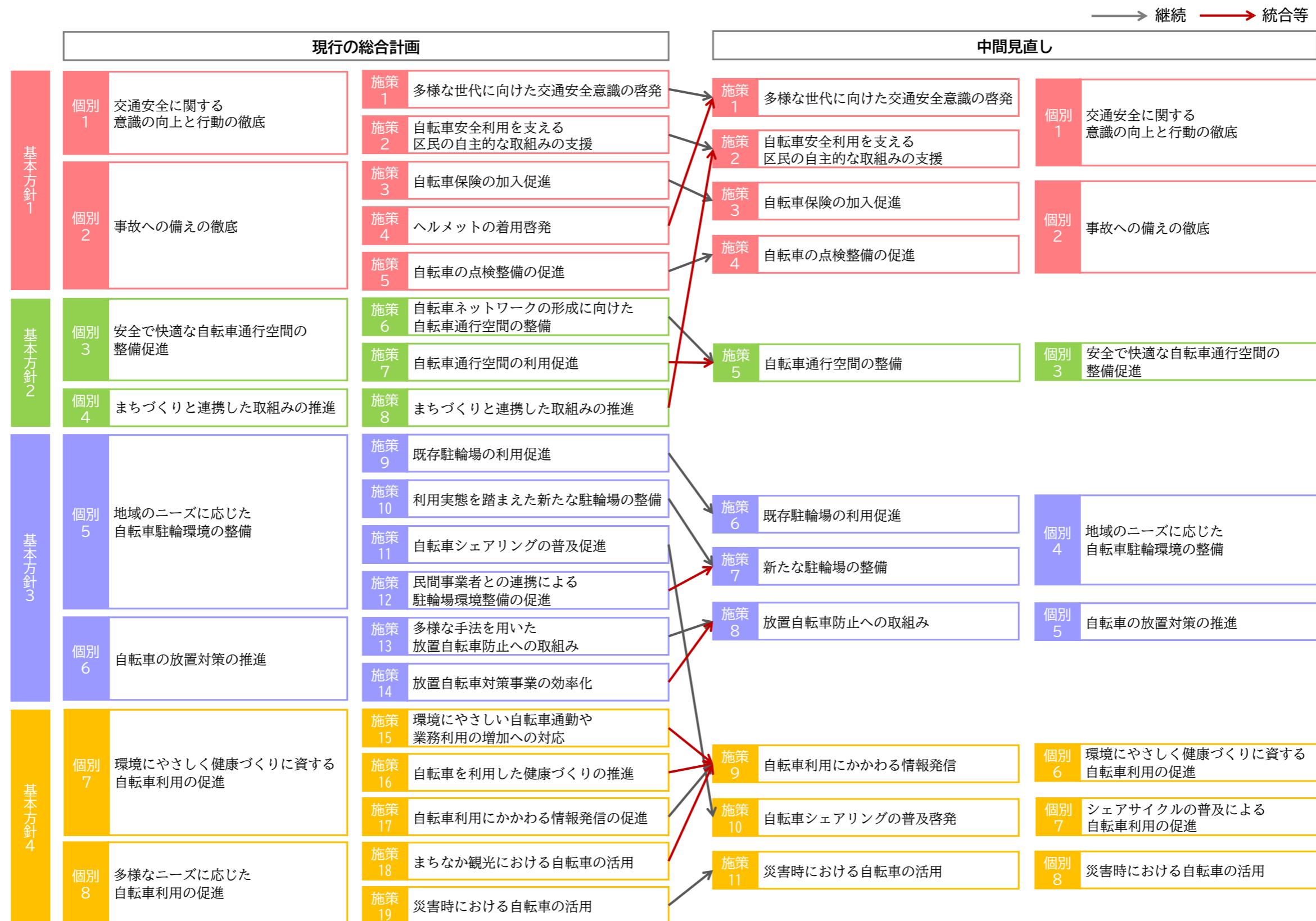


図 1-2 施策評価結果

1.5 中間見直しでの目標値の設定

4つの基本方針に指標を設定し、各年度において目標数値を設けることで、評価を行います。

(1) 基本方針 1: 「自転車が安全・安心を守るまち」に関する目標値

方針の理念	自転車が安全・安心を守るまち				
方針の目的	自転車交通事故の防止 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車交通事故防止のための啓発活動の実施、区民や団体への支援 ・自転車事故の備え 				
指標	自転車関与事故件数				
年度ごとの 目標数値	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	890 件以下	870 件以下	850 件以下	830 件以下	820 件以下
構成する施策	施策 1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発 施策 2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組支援 施策 3 自転車保険の加入促進 施策 4 自転車の点検整備の促進				

・指標補足　自転車関与事故は交通環境の改善、道路環境の向上、住宅地の視認性の向上、運転者のルール再確認と安全意識向上と共に道路交通法の罰則強化及び取締りなどにより達成される目標で、自転車関与事故「ゼロ」を目指すに当たり、交通安全計画で対応する内容のうち、安全意識向上等の啓発により対応に努める。

(2) 基本方針 2: 「自転車が快適に走るまち」に関する目標値

方針の理念	自転車が快適に走るまち				
方針の目的	自転車通行環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・道路新設拡幅整備等と連動した安全・快適に走行ができる道路交通環境の整備 				
指標	自転車ネットワーク整備予定距離				
年度ごとの 目標数値	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	6.7 km	6.7 km	5.0 km	5.0 km	5.0 km
構成する施策	施策 5 自転車通行空間の整備				

・指標補足　せたがや道づくりプラン等を踏まえてネットワーク路線を選定し、道路新設拡幅整備や改修工事等を考慮して通行空間を整備する。計画距離 167 km のうち 11 年で 60.7 km の整備を終え、整備実績を踏まえて今後の 5 年間で 28 km の整備を予定する。

(3) 基本方針 3: 「自転車がスマートに駐まるまち」に関する目標値

方針の理念	自転車がスマートに駐まるまち				
方針の目的	違法駐輪の防止 <ul style="list-style-type: none"> ・ 利用しやすい駐輪場の再整備 ・ 新たな駐輪需要に対応する取組み ・ 撤去、誘導、啓発による放置自転車対策の取組み 				
指標 1	既存駐輪場再整備箇所				
年度ごとの目標数値	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	1 箇所	1 箇所	1 箇所	1 箇所	1 箇所
構成する施策	施策 6 既存自転車駐輪場の利用促進 施策 7 新たな駐輪場の整備				
指標 2	一日当たりの違法駐輪の件数				
年度ごとの目標数値	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	645 台/日	638 台/日	632 台/日	626 台/日	620 台/日
構成する施策	施策 8 放置自転車防止への取組み				

- ・ 指標 1 補足 子育て自転車の増加、空き時間の有効活用、利用形態の変更など駐輪場毎に利用実態を把握し、指定管理者との協議を経て改修整備等を行う。
- ・ 指標 2 補足 違法駐輪台数の減少となるよう啓発活動及び撤去による放置防止に努める。

(4) 基本方針 4: 「自転車が身近なくらしを支えるまち」に関する目標値

方針の理念	自転車が身近なくらしを支えるまち				
方針の目的	自転車の利用促進による環境負荷低減の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤や業務での自転車利用への転換の啓発 ・ 自転車利用によるまちなか観光や健康増進の啓発 ・ 民間によるシェアサイクル活用の普及啓発・災害時の自転車活用の啓発 				
指標	シェアサイクル利用数				
年度ごとの目標数値	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
	1,100,000 回	1,200,000 回	1,300,000 回	1,350,000 回	1,400,000 回
構成する施策	施策 9 自転車利用にかかる情報発信 施策 10 自転車シェアリングの普及促進 施策 11 災害時における自転車の活用				

- ・ 指標補足 民間シェアサイクルの利用数の増加により、利用者の利便性向上と環境負荷低減への貢献を図る。

1.6 計画の対象地域

世田谷区全域を対象とします。

1.7 計画の対象内容

本計画は、自転車活用推進計画として、自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るとともに、世田谷区自転車等の利用に関する総合計画として、区の自転車施策を計画的かつ体系的に推進するため、自転車に関わる以下の事項を対象とします。

- ①自転車交通ルール・マナーの普及啓発
- ②自転車通行空間の整備
- ③駐輪場の整備
- ④放置自転車対策の実施
- ⑤身近な生活を支え、健康・快適に自転車を利用するための環境づくり

1.8 計画の推進体制

本計画に基づく対策を推進していくため、区民、事業者、行政（区、東京都、国、警察等）が本計画の理念・方針およびそれぞれの役割について十分認識し、相互に連携・協力しながら、主体的に取り組みます。

2章　自転車等の利用の現状

2章　自転車等の利用の現状

2.1 現状の整理について

世田谷区内の自転車を取りまく現状を5つの項目に分類し、4章の各施策へ反映する様に整理しています。

- ① 全体に係る事項
- ② 自転車の交通安全に関する事項
- ③ 自転車の通行空間に関する事項
- ④ 自転車の駐輪対策に関する事項
- ⑤ 自転車の活用推進に関する事項

2.2 世田谷区全体に係る事項

計画策定を行う上で、区全体に係る現況について、以下に示します。

(1) 人口

自転車利用の基本となる要素の一つに、そこに住む人の数（人口）があります。10年計画の5年目となる中間見直しにおいても、将来人口推計は自転車に関する施策を検討する上で、重要な基礎資料となります。

<コロナウィルスの影響により減少傾向>

区の人口は平成7年以降、令和3年まで増加し、令和4年、5年と減少傾向が続いています。「世田谷区将来人口推計」（令和5年7月）では、区の総人口は本計画の計画期間（令和12年度）において増加に転じると推計しています。

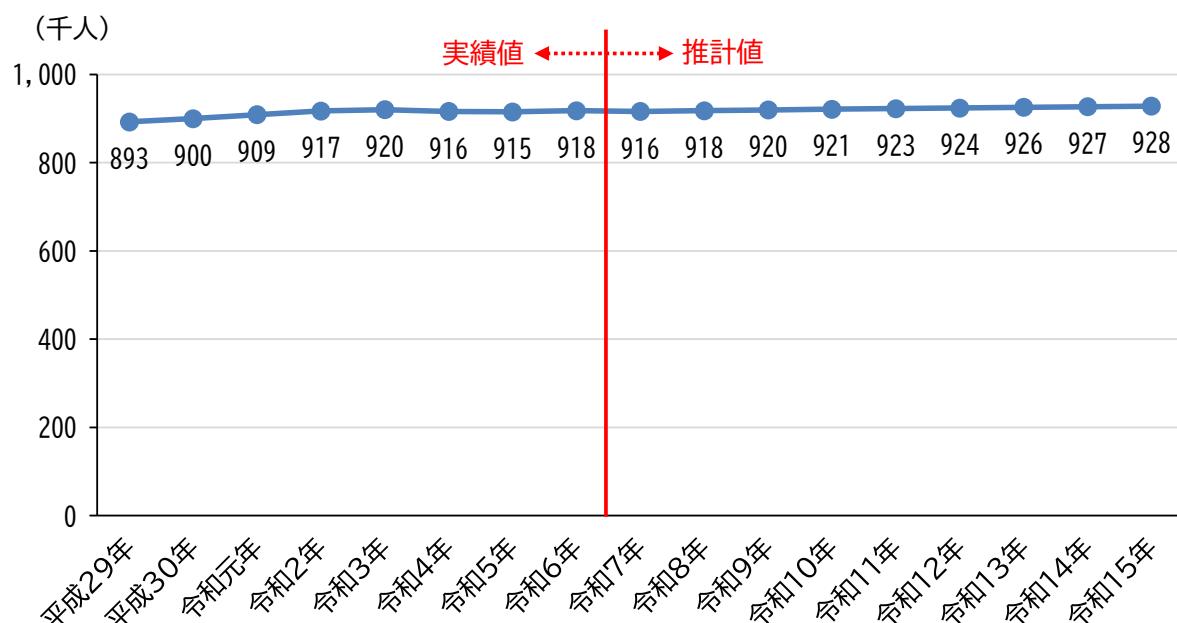


図 2-1 世田谷区における人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、令和5年7月）、世田谷区の人口と世帯数（世田谷区、平成29年～令和6年、毎年1月基準）を基に作成

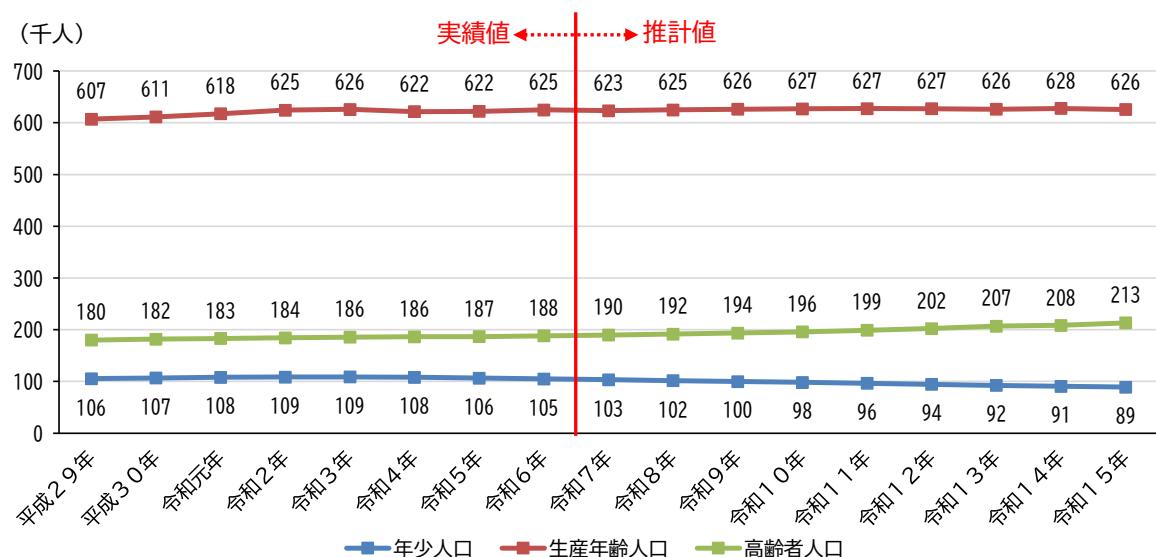


図 2-2 年齢3階層別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、令和 5 年 7 月）、世田谷区の年齢別人口（世田谷区、平成 29 年～令和 6 年、各年 1 月基準）を基に作成

注）年少人口：14 歳以下の人口、生産年齢人口：15 歳～64 歳の人口、高齢者人口：65 歳以上の人口

(2) 自転車に関する社会動向の変化

○法令関係の変化

前回の計画策定以降、道路交通法の改正により、自転車の交通安全への取組が強化されました（詳細は 2.3 交通安全に関する事項の（2）参照）が、本計画が準拠している「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」や「自転車活用推進法」、参考としている「交通安全対策基本法」及びそれらの制度には、大きな変化はありませんでした。

○社会状況や自転車に対する意識の変化

自転車を取り巻く社会環境の変化・課題として、以下のようなことが挙げられます。

- ・自転車利用における地球温暖化対策や渋滞対策への関心の高まり
- ・自転車利用における健康志向への関心の高まり
- ・地域を支える移動手段の一つとして自転車への期待の増大
- ・子育て世代や高齢者の足としての自転車の普及と定着
- ・大型自転車や電動アシスト自転車の増加など自転車の多様化
- ・民間シェアサイクルの普及

これらを踏まえ、特に近年の区内の自転車利用への影響が大きい「電動アシスト自転車の増加など自転車の多様化」について示します。

(3) 道路

<都市計画道路の整備率は5割程度>

区内の道路状況としては、玉川通り（国道246号）や環七通りといった主な幹線道路は整備されていますが、都市計画道路の整備率は約5割にとどまっています。

自転車ネットワーク計画で定める自転車通行空間の整備形態の一つである自転車専用通行帯は、広い道路幅員が必要となるため、都市計画道路を自転車ネットワーク路線として位置付け、都市計画道路の整備に併せて自転車通行空間を整備しています。

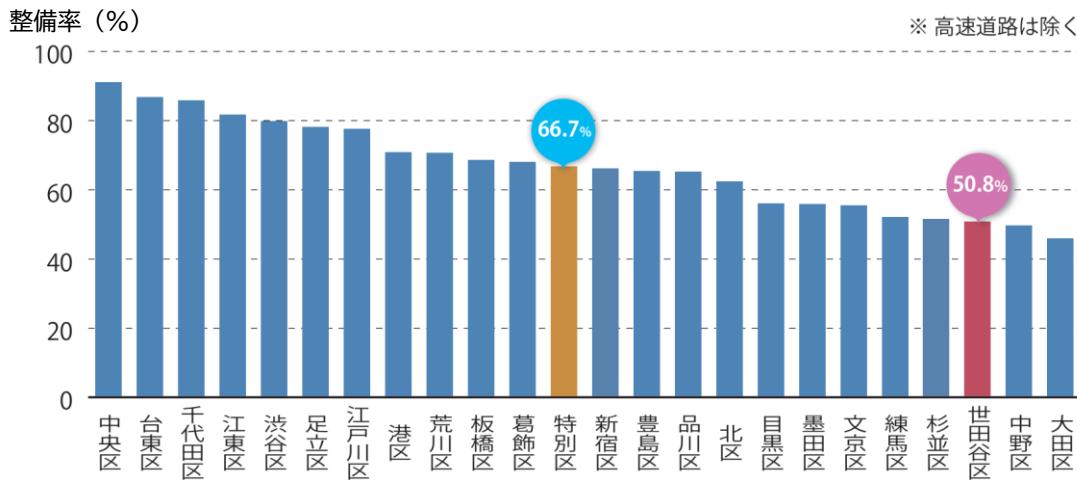


図 2-3 都市計画道路の整備率

資料：道路整備白書（世田谷区、令和6年4月）

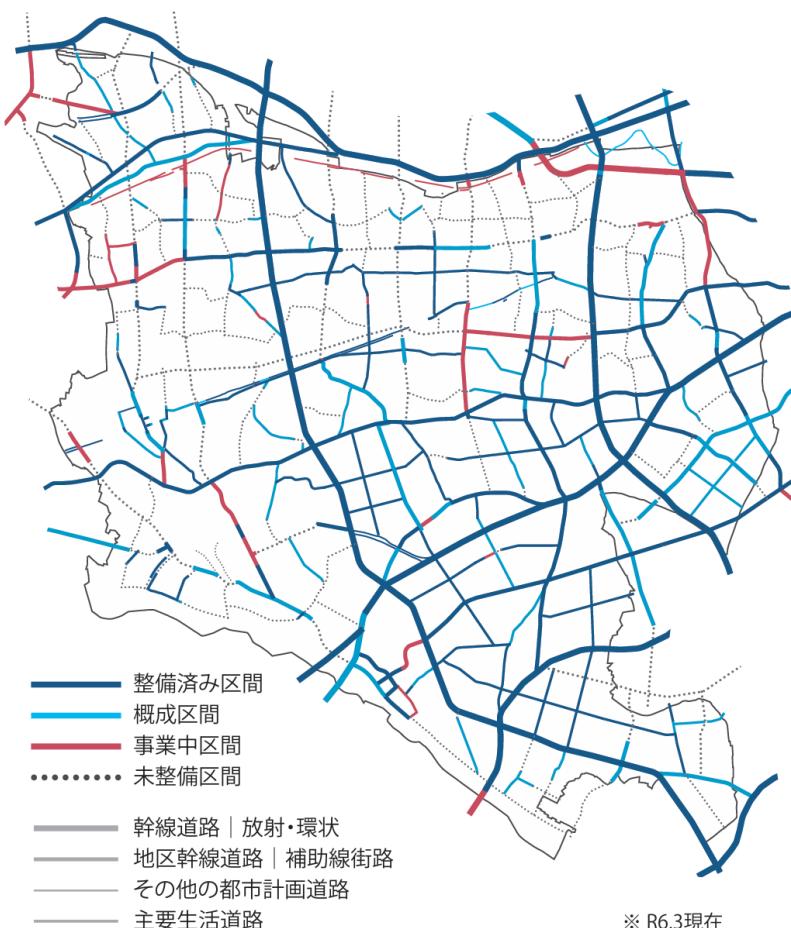


図 2-4 都市計画道路、主要生活道路の整備概況

資料：道路整備白書（世田谷区、令和6年4月）

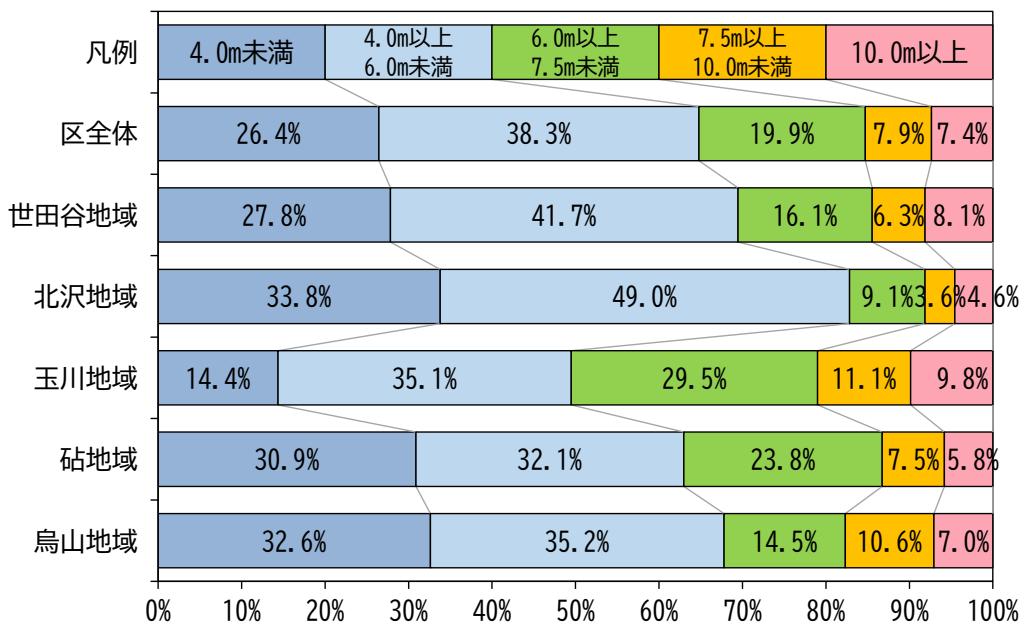


図 2-5 地域別にみた幅員別道路延長の割合（区道）

資料：世田谷区土木施設現況調書 令和6年版（世田谷区、令和6年度）を基に作成

(4) 公共交通

区内には3つの鉄道事業者によって、全8路線39駅が設置されており、また5つのバス事業者により、全82路線のバスが運行されています。さらに、主要駅周辺にはタクシー乗り場が整備されています。

これらの公共交通機関は、区民の移動を支える重要な手段であり、併せて徒歩や自転車、自家用車なども日常生活を支える移動手段の一つとして活用されています。

<区内各地に公共交通不便地域が点在>

世田谷区地域公共交通計画において、公共交通不便地域を以下の様に定義しています。

- ・鉄道駅から500m以上、バス停留所から300m以上離れた地域（国の基準）
- ・バス停留所から控除するバス停留所：1日30本未満のバス停留所
- ・地形勾配を考慮

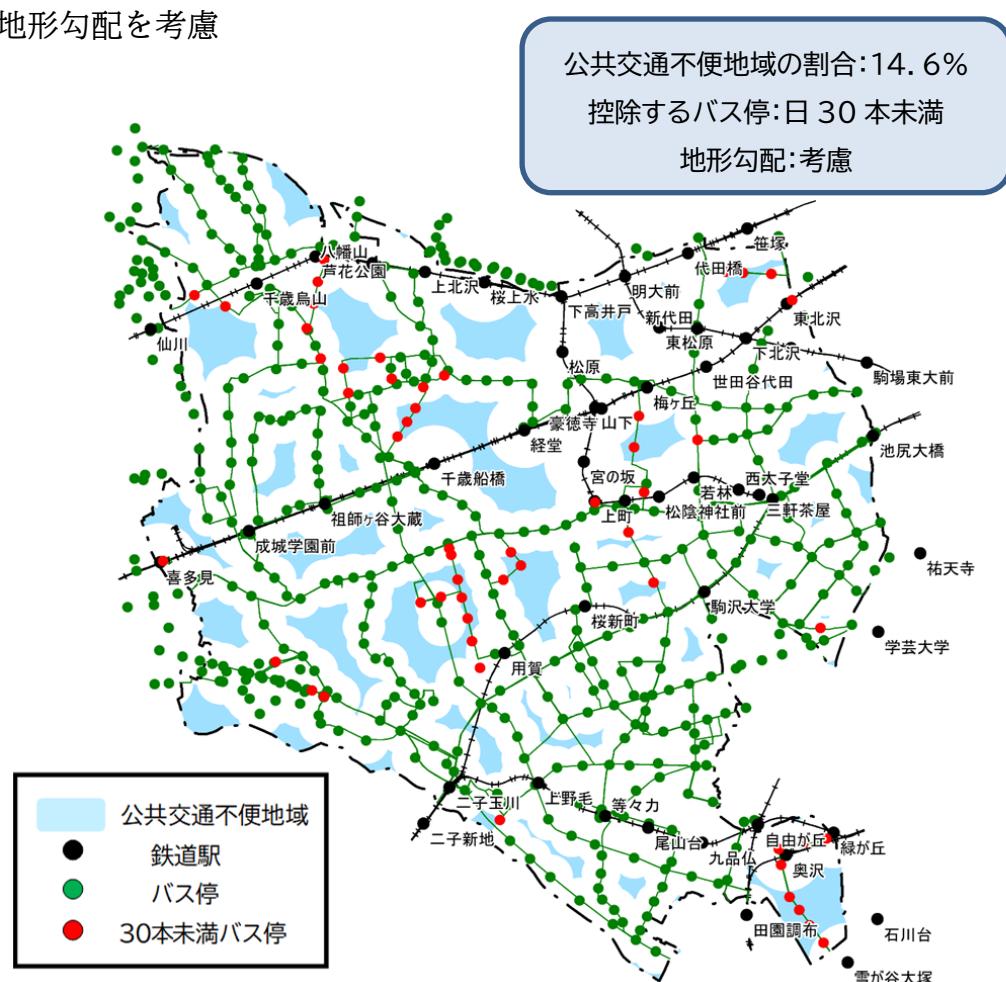


図 2-6 公共交通不便地域

資料：世田谷区地域公共交通計画（令和7年度施行）

(5) パーソントリップ調査

パーソントリップ調査は、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査です。このデータを用いて世田谷区においても、区内での移動、区外への移動、区外からの移動、さらにその目的と交通手段を把握することができます。移動実態を把握することによって、より利便性の高い交通体系の整備の実現に寄与します。

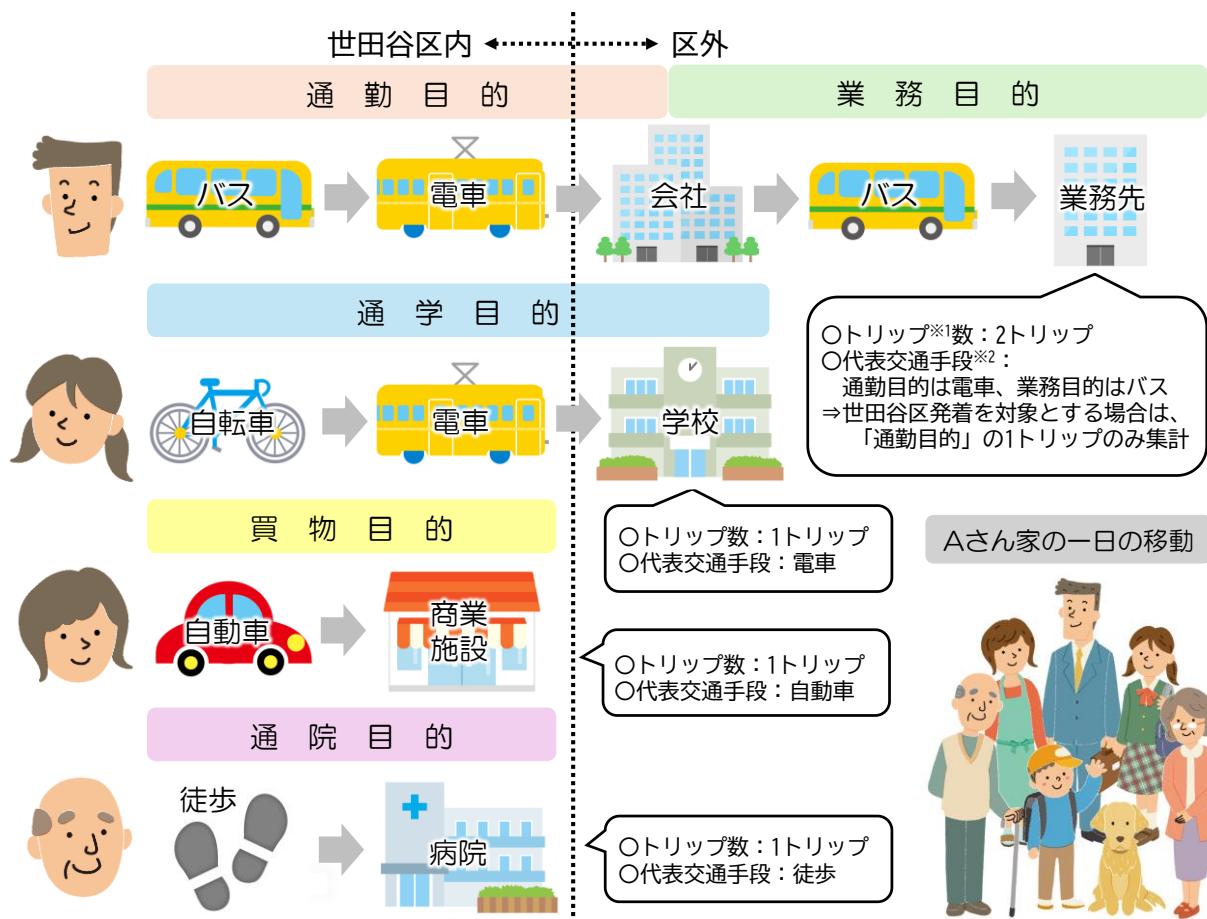


図 2-7 ト ripの考え方

※1 ト rip… 1つの目的地に向かう移動で1ト ripと数える。

※2 代表交通手段… 1つのト ripがいくつかの交通手段で成り立っているとき、このト ripで利用した主な交通手段を指す。主な交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順に優先順位が定められており、利用した交通手段のうち、より上位にあるものが代表交通手段となる。

<他市区に比べ、徒歩と自転車による移動が多い>

都心区は鉄道網が整い、移動に鉄道を利用することが多いことがわかります。一方で、自動車移動や自転車移動、徒歩での移動は世田谷区と比較して少ない傾向にあります。

多摩川以南では世田谷区同様公共交通の利用が半数以下で、徒歩と自動車利用が多いことがわかります。自動車の利用を抑制し環境負荷低減を考慮した移動を目指すには、都心区の様な鉄道による移動環境が条件となると推測されます。

世田谷区の自転車利用は図 2-8 「17.4%」と比較的高くなっています。ここでは目的地まで自転車のみで移動する場合を指しており、自宅から自転車で駅まで移動し、その後鉄道で目的地（学校や職場など）へ向かうような場合は、鉄道利用として集計され、自転車利用には含まれていません。

したがって世田谷区では日常生活で自転車を利用する区民が多いことを示しており、目的地である公共施設や診療所、商店街、スーパー、習い事などへの移動における路上駐輪や駐輪場利用状況などに注視する必要があります。

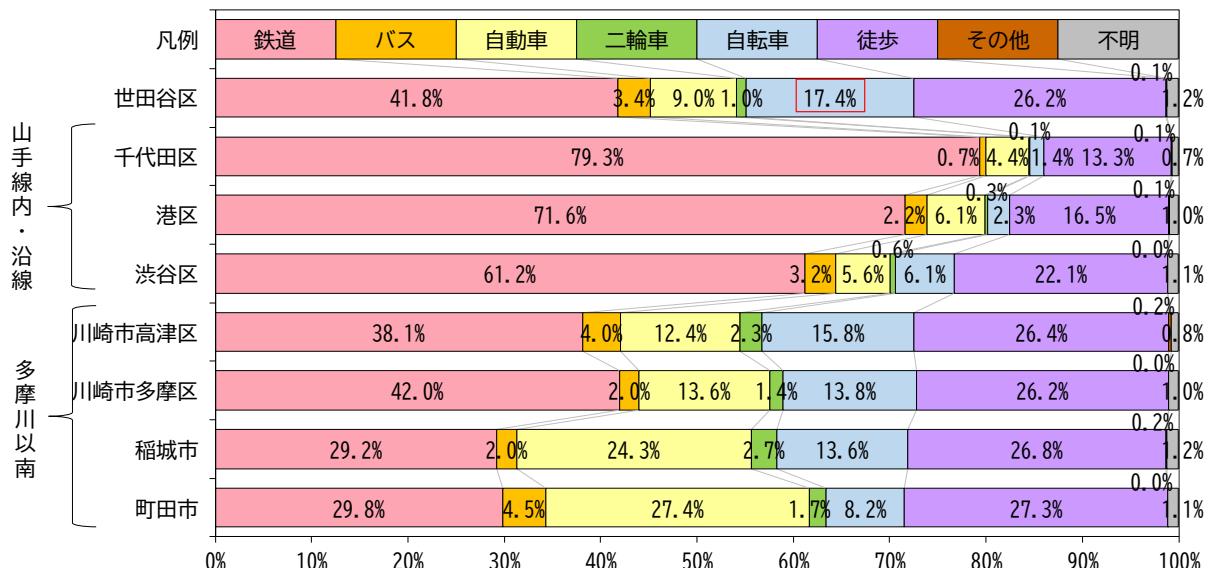


図 2-8 代表交通手段別分担率（近隣地域との比較）

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（東京都市圏交通計画協議会、平成30年9月～11月）を基に作成

(6) 総合計画で対象とする車両

総合計画は、主に人の移動に関わる事柄について「自転車」を対象としています。道路交通法における自転車の位置付けは、以下に示す通りです。

- ・ 総合計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」第7条に定める「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての性格を有する法定計画であり、1章1.7「計画の対象内容」のうち、「③駐輪場の整備、④放置自転車対策の実施」について、自転車だけでなく原動機付自転車も対象として含みます。
- ・ 電動キックボードは道路交通法の改正を受け、定格出力に応じて大型自動二輪車、中型自動二輪車、一般原動機付自転車、特定小型原動機付自転車（特例特定原動機付自動車）に分類されます。定格出力0.60キロワット以下の電動キックボードは原動機付自転車に分類され、「③駐輪場整備及び④放置自転車対策の実施」を図ることとします。
- ・ なお「①の自転車交通ルール・マナーの普及啓発」は、総合計画とは別に策定する「交通安全計画」において自動車やバイクの交通安全と併せて検討します。

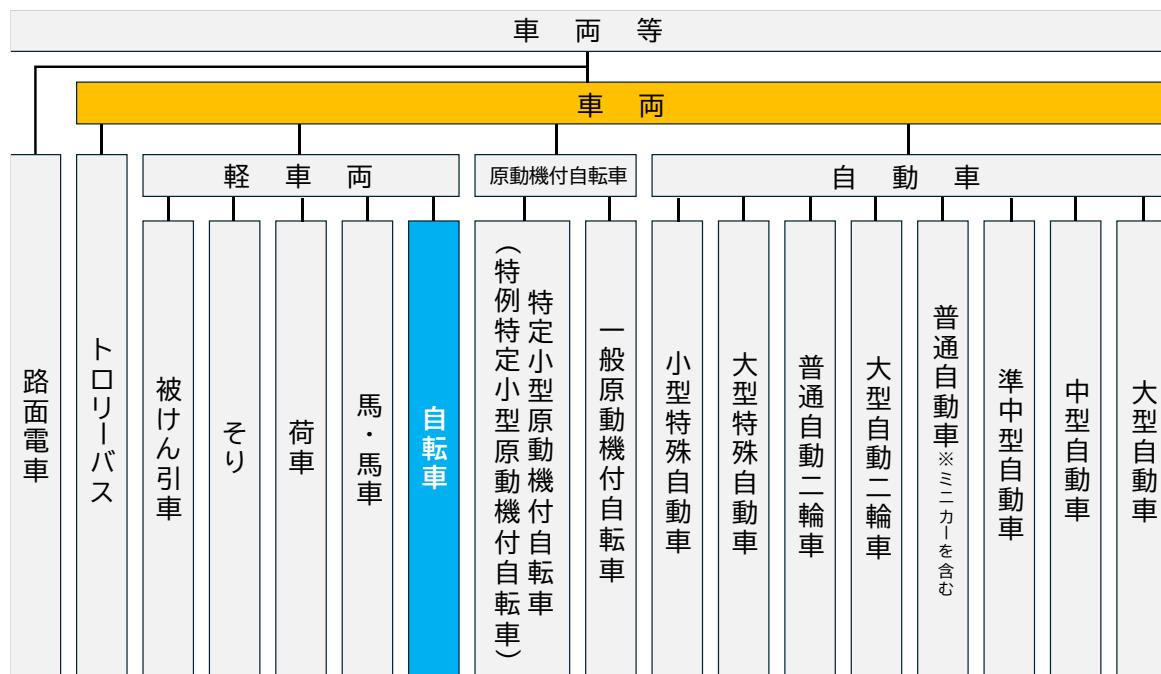


図 2-9 <参考図>道路交通法における自転車の分類

- ・ 総合計画で示す原動機付自転車は、道路交通法により種別区分される50cc未満のガソリン原動機による車両と0.6キロワット以下の電気モーターによる車両を指します。

2.3 交通安全に関する事項

基本方針1を構成する自転車の交通安全について現状を示します。

(1) 交通事故の状況

<区内の交通事故件数は23.8%減少>

区内

区内の交通事故件数と負傷者数は、平成26年以降減少と増加を繰り返し、令和2年以降は、概ね増加傾向となっています。交通事故件数を、平成26年の2,308件と令和5年の1,759件で比べると、23.8%減少しています。また、死者数は、令和2年を除き一桁で推移しています。

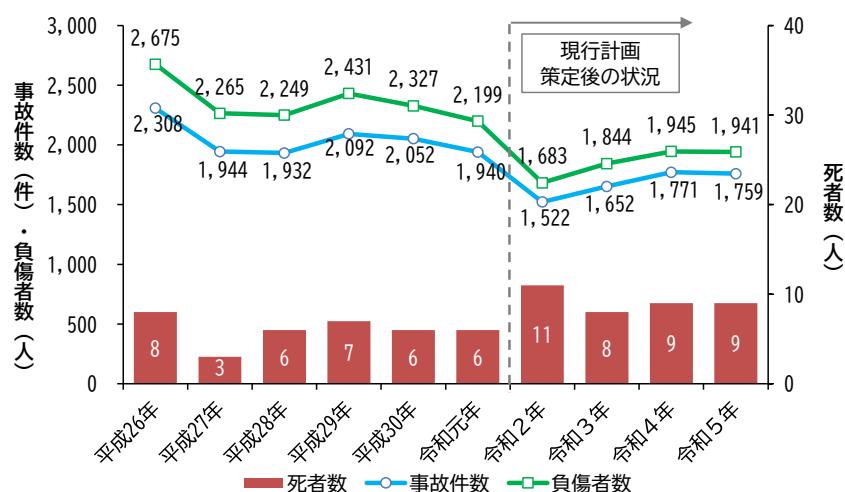


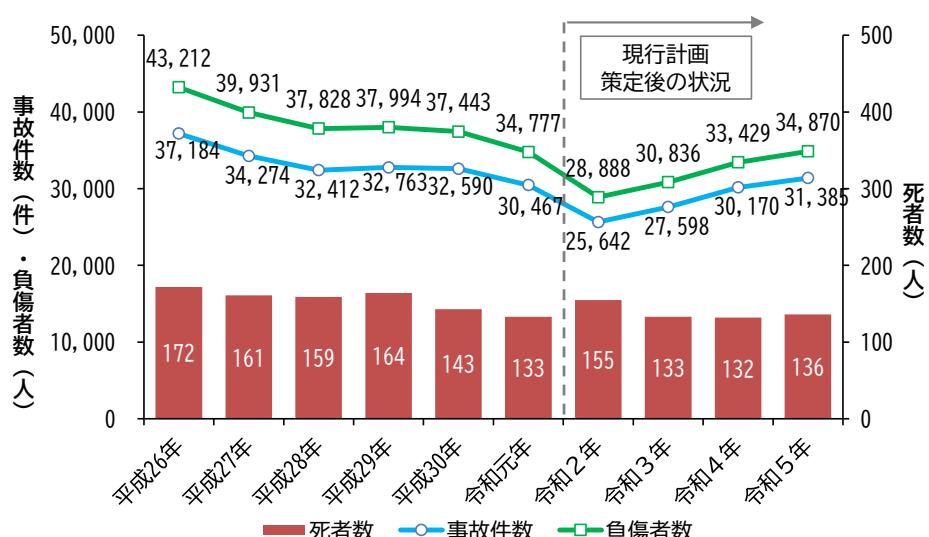
図 2-10 区内交通事故発生状況

資料:東京の交通事故(警視庁、平成26年～令和5年)

<都内の交通事故件数は15.6%減少>

都内

都内の交通事故件数と負傷者数は、平成26年から令和2年まで概ね減少傾向にありました。令和2年以降増加傾向となっています。交通事故件数を、平成26年の37,184件と令和5年の31,385件で比べると、15.6%減少しています。また、死者数は、平成26年以降減少と増加を繰り返しています。



資料:東京の交通事故(警視庁、平成26年～令和5年)

区内
<区内の自転車関与事故件数は平成26年度とほぼ同数>

区内の自転車関与事故件数は、平成26年以降減少と増加を繰り返していますが、令和2年以降、令和4年まで増加し令和5年に減少に転じました。自転車関与事故件数を、平成26年の877件と令和5年の861件で比べると、同程度の件数となっています。また、自転車関与率は、平成26年以降平成27年に減少し、平成28年から令和4年まで増加し続け、令和5年に減少に転じています。



図 2-12 区内自転車関与事故件数・自転車関与率の推移

資料:都内自転車の交通事故発生状況(警視庁、平成26年～令和5年)

※自転車関与率:交通事故件数に占める自転車関与事故件数の割合

都内
<都内の自転車関与事故件数は12.8%増加>

都内の自転車関与事故件数は、平成26年以降、減少と増加を繰り返していますが、令和2年以降、増加傾向にあり、平成26年の12,666件と令和5年の14,524件を比べると、12.8%増加しています。また、自転車関与率は、平成26年から平成28年まで減少し、平成29年から増加し続けています。

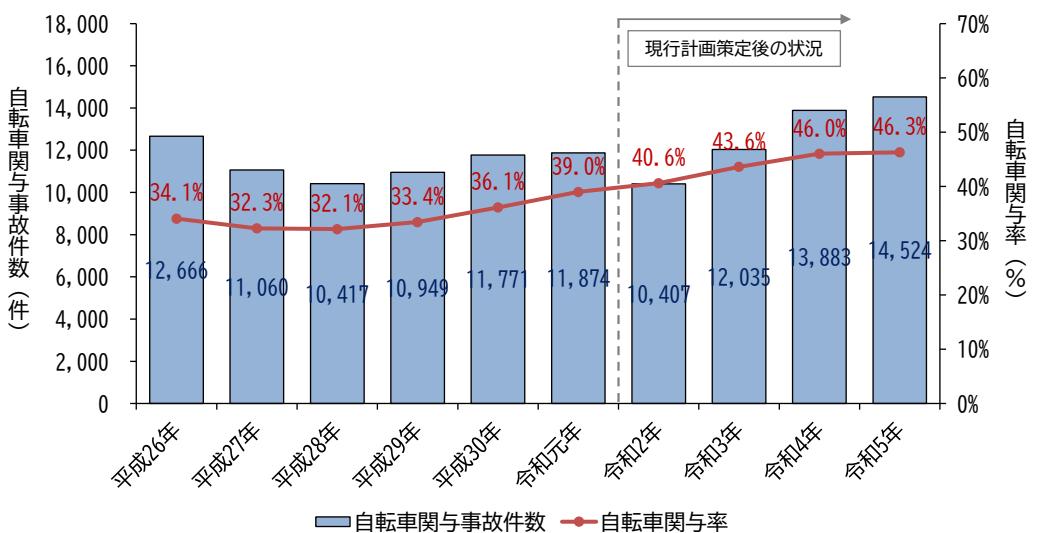


図 2-13 都内自転車関与事故件数・自転車関与率の推移

資料:東京の交通事故(警視庁、平成26年～令和5年)

※自転車関与率:交通事故件数に占める自転車関与事故件数の割合

< 23区内における区の交通事故件数・自転車関与事故件数はともにワースト2位 >

東京23区内における交通事故件数および自転車関与事故件数は、ともにワースト1位が足立区、2位が世田谷区となっています。また、区内での自転車関与事故件数は交通事故件数の約半数を占めています。

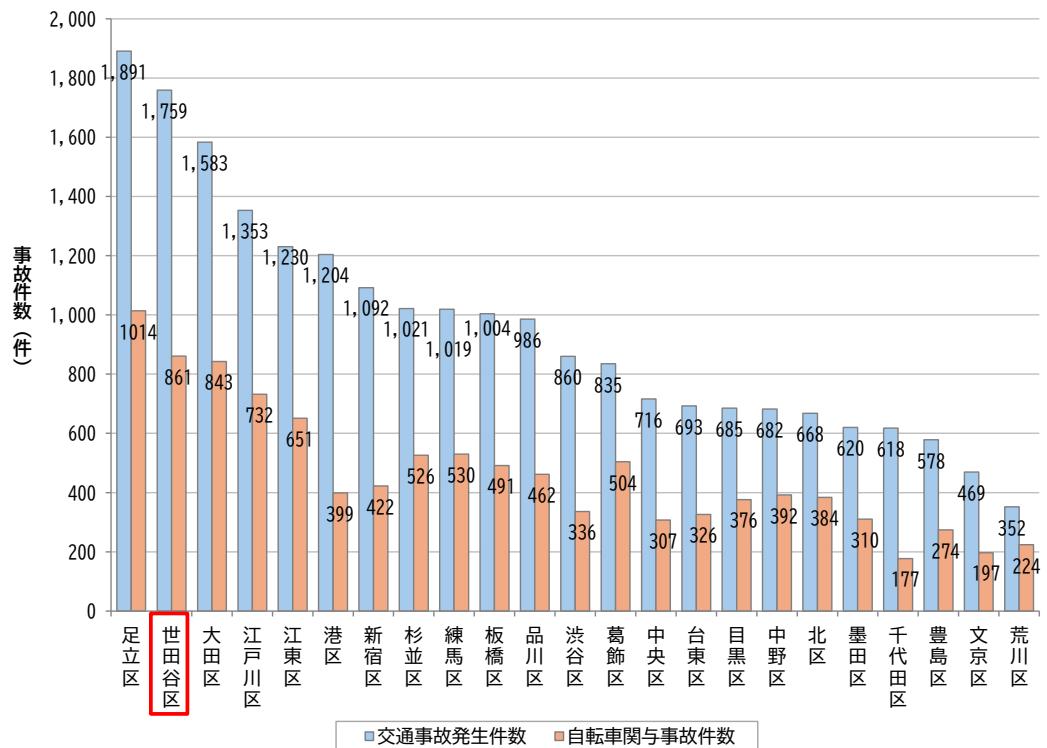


図 2-14 東京23区内交通事故件数・自転車関与事故件数（令和5年）

資料：東京の交通事故（警視庁、令和5年）、都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、令和5年）

※交通事故件数順

< 区内の交通事故件数・自転車関与事故件数は、ともに都内ワースト上位を推移 >

都内の交通事故件数および自転車関与事故件数の令和元年からの推移を見ると、世田谷区は交通事故件数ではワースト2位以内、自転車関与事故件数ではワースト3位以内となっています。

表 2 都内ワースト上位事故件数・自転車関与事故件数の推移

交通事故件数	ワースト	令和元年		令和2年		令和3年		令和4年		令和5年	
		区(市)名	件数	区(市)名	件数	区(市)名	件数	区(市)名	件数	区(市)名	件数
		1位	世田谷	1,940	世田谷	1,522	足立	1,654	足立	1,859	足立
2位	足立	1,767	足立	1,499	世田谷	1,652	世田谷	1,771	世田谷	1,759	
3位	江戸川	1,699	江戸川	1,388	大田	1,400	大田	1,426	大田	1,583	
4位	八王子	1,435	大田	1,259	江戸川	1,321	江戸川	1,395	八王子	1,394	
5位	大田	1,332	八王子	1,154	八王子	1,285	八王子	1,283	江戸川	1,353	

自転車関与事故件数	ワースト	令和元年		令和2年		令和3年		令和4年		令和5年	
		区(市)名	件数	区(市)名	件数	区(市)名	件数	区(市)名	件数	区(市)名	件数
		1位	江戸川	878	江戸川	740	世田谷	789	足立	980	足立
2位	足立	823	足立	701	足立	751	世田谷	886	世田谷	861	
3位	世田谷	808	世田谷	669	江戸川	698	大田	732	大田	843	
4位	大田	612	大田	593	大田	686	江戸川	731	江戸川	732	
5位	練馬	542	練馬	457	江東	503	江東	679	江東	651	

資料：東京の交通事故（警視庁、令和元年～5年）、都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、令和元年～5年）

<区内の自転車事故件数は、20歳代～50歳代が多い>

区内の自転車事故件数は、令和元年から5年分を年齢層別に見ると、それぞれの年齢層で減少と増加を繰り返しているが、どの年も20歳代～50歳代の件数が多くなっています。

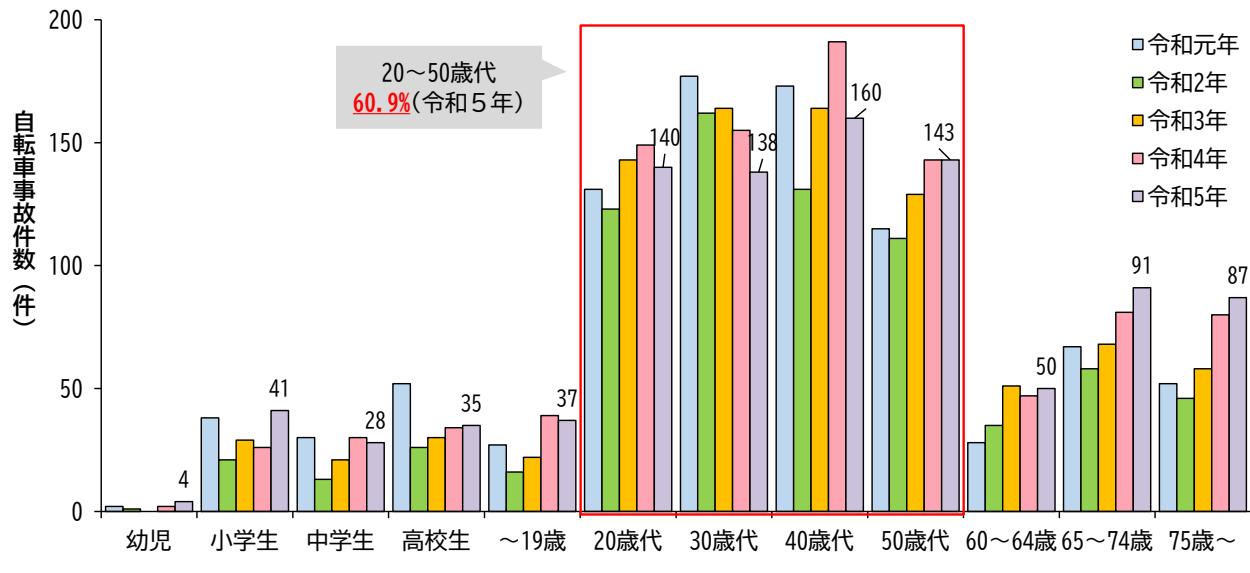


図 2-15 区内年齢階層別自転車事故件数

資料：警視庁交通部提供資料(令和元年～5年)

(2) 令和3年以降の道路交通法の改正

自転車乗用中のヘルメットの着用について、これまで 13 歳以下の子どもに着用させることが保護者への努力義務とされていましたが、自転車乗用中の死亡事故を減らすため、令和5年4月の道路交通法の改正により、年齢を問わずすべての自転車利用者に対して、ヘルメットの着用が努力義務となりました。

また、自転車の危険運転による交通事故の増加を背景として、令和6年11月には、ながらスマホに関する罰則の強化、酒気帯び運転の罰則の新設が行われると共に、令和8年4月からは「青切符」による反則金制度が導入される予定であり、自転車の悪質な違反に対する取り締まりが強化されています。

表 3 令和3年度以降の道路交通法の改正内容

施行	改正事項	概要
令和4年 5月13日	運転免許の受験資格の見直し等に関する規定の整備	<ul style="list-style-type: none"> 大型免許・中型免許・第二種免許の受験資格の見直しが行われ、「特別な教習」を修了した者については、受験資格が「21歳以上・普通免許等3年以上」から「19歳以上・普通免許等1年以上」に緩和 また、21歳（中型免許は20歳）に達するまでの間（若年運転者期間）に、交通違反をして一定の基準に該当した場合は、若年運転者講習の受講が義務づけられ、これを受講しなかった場合および受講後に再び違反をして一

施行	改正事項	概要
令和4年 10月1日		定の基準に該当した場合は、特例を受けて取得した免許が取消
	運転免許等に関する手数料（標準額）および自動車の積載制限の見直し等	<ul style="list-style-type: none"> 運転技能検査および若年運転者講習制度の手数料の標準額、認知機能検査および高齢者講習の手数料の標準額が定められた 積載に関する制限を定めた政令が改正
	高齢者運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備	<ul style="list-style-type: none"> 運転技能制度を導入し、75歳以上で「一定の違反歴」があるものは、更新時に運転技能検査等を受験し、不合格者には更新をしないこととなった。 安全運転サポート車等限定条件付免許を導入し、運転できる自動車等の種類を限定する条件等の免許への付与または変更に関する規定が整備された。
令和5年 4月1日	選任義務違反等に対する罰則の引上げ	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理者に関する規定が改正され、選任義務違反等に対する罰則の引上げ等が行われた
	バス停等における駐停車禁止の規制から除外する対象の拡大	<ul style="list-style-type: none"> バス停等における駐停車禁止の規制から除外する対象が、一定の要件を満たす「旅客の運送の用に供する自動車（乗合自動車を除く。）」に拡大
	自転車利用者に対するヘルメット着用の努力義務化	<ul style="list-style-type: none"> すべての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用の努力義務が定められた。
	遠隔操作型小型車（自動配達ロボット等）の交通方法等	<ul style="list-style-type: none"> 遠隔操作により通行する車であり、車体の大きさ、構造等が基準に該当するものを「遠隔操作型小型車」と定義し、交通ルールが定められた。 遠隔操作小型車の使用者に対する、都道府県公安委員会への通行の届出等の規定が整備された。 人の移動に供する原動機を用いた車両のうち一定の基準に該当するものを「移動用小型車」と定義し、通行させる者は歩行者とされた。
	特定自動運行に係る許可制度の創設等	<ul style="list-style-type: none"> レベル4に相当する自動運転の実施の際は、都道府県公安委員会の許可を受ける必要がある。

施行	改正事項	概要
		<ul style="list-style-type: none"> 特定自動運行の許可を受けた者は、遠隔監視の為の体制の整備の義務と交通事故発生時の措置等が定められた。
令和5年 7月1日	特定小型原動機付自転車 (電動キックボード等) の交通方法等	<ul style="list-style-type: none"> 「原動機付自転車」は、「一般原動機付自転車」と「特定小型原動機付自動車」の2種類に区分されていたが、特定原付のうち一定の要件に該当する車両が「特例特定小型原動機付自転車」に位置付けられ、3種類となつた。 特定小型原動機付自転車の運転に運転免許は要しないこととなった。 乗車中ヘルメットの着用は努力義務とされた。 その他、走行位置や講習に関する交通ルールが定められた。
令和5年 12月1日	安全運転管理者の義務の拡充等	<ul style="list-style-type: none"> 安全運転管理者は、アルコール検知器を用いて運転者の酒気帯びの有無の確認を行うこと、その内容を記録して1年間保存すること及びアルコール検知器を常時有効に保持することが義務づけられた。
令和6年 11月1日	自転車運転中における携帯電話使用等（自転車のスマホ）・酒気帯び罰則強化等	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォン等を手で保持し、自転車に乗りながら通話する行為、画面を注視する行為が新たに禁止され、罰則の対象となった。 自転車の酒気帯び運転のほか、酒類の提供や同乗・自転車の提供に対して新たに罰則が整備された。 これらの違反等、自転車の運転に関し、交通の危険を生じさせる恐れのある一定の違反(危険行為)を反復して行った者は講習制度の対象となる。
	ペダル付き電動バイク等の運転の定義等	<ul style="list-style-type: none"> 原動機に加えてペダルその他の人の力により走行させることができる装置を備えている原動機付自転車又は自動車（ペダル付き電動バイク等）について、原動機により走行せる場合の他、原動機を用いずペダルのみを用いて人の力により走行させる行為も、原動機付自転車等の「運転」に該当することが明確化された。

施行	改正事項	概要
令和7年 3月24日	運転免許証と個人番号カード（マイナンバーカード）の一体化	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許に関する情報をマイナンバーカードに記録することを申請できることとされ、カードに記録する免許情報や免許更新等に関する必要な改正が行われた。 自動車等を運転するときは、免許情報が記録されたマイナンバーカードまたは運転免許証を携帯しなければならないこととされた。
令和8年 4月1日	自転車への交通反則通告制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> 16歳以上の自動車運転者が一定の道路交通法違反を行った場合、反則金を納付すると罰則の適用を受けない制度（交通反則通告制度）を導入した。 信号無視、一時不停止、携帯電話使用、右側通行等、113の違反行為が対象となる。

※赤字：自転車に関する内容

コラム

電動キックボードについて

電動キックボードは出力により以下に区分されます。

電動キックボードの種類	モーター出力	制限速度	歩道走行
特定小型原動機付自転車	0.6kw 以下	20km 以下	不可
特例特定小型原動機付自転車			条件付き可
一般原動機付自転車		30km 以下	不可
自動二輪	0.6kw 超	道路指定による	

電動キックボードは移動手段として既に定着されつつありますが、安全利用には交通ルールの理解が不可欠です。車道における自転車との共存も重要な課題であり、歩行者、自転車等に対する安全な運転が求められます。

今後、策定する「第12次世田谷区交通安全計画」にて歩行者の安全も含め警察と連携しながら電動キックボードを始めとした新たなモビリティの対応を検討してまいります。

※電動キックボードの安全利用に向け講習会の実施を進めます。



2.4 通行空間に関する事項

基本方針2を構成する自転車通行空間について現状を示します。

(1) 国、東京都の取組み状況

平成29年5月に施行された自転車活用推進法において、区市町村自転車活用推進計画を定めるよう努めることとされており、その計画には自転車ネットワーク計画を位置づけることが基本となっています。

また、国は、安全で快適な自転車利用環境の創出を一層進めるために「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(国土交通省・警察庁)を策定しています。ガイドラインでは、自転車は車両であり車道通行が原則という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や自転車通行空間設計の考え方等が提示されています。

国や東京都は、自転車通行空間の整備計画を策定し、区内の国道、都道を含めて自転車ネットワークの構築を目指して自転車通行空間の計画的な整備を進めています。

(2) 世田谷区の取組み状況

区は、平成27年3月に「世田谷区自転車ネットワーク計画」を策定し、区道における自転車通行空間の整備を進めており、道路交通法に基づいた自転車専用通行帯（交通規制）や、法定外の路面表示である自転車走行位置表示（自転車ナビマーク、ナビライン）の設置などを実施しています。

表 4 計画に対する整備率（区が管理する道路）

	計画路線延長 (km)			整備率 (%)
	未整備	整備済み	計	
平成26年度末	163.6	3.8	167.4	2.3
令和6年度末	106.7	60.7	167.4	36.3

資料：世田谷区資料を基に作成



図 2-16 区道における自転車通行空間の主な整備形態

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成27年3月）

(3) 自転車通行空間に対する都民意識

<自転車走行空間に関する認知度>

令和5年度の都政モニターアンケートによると、自転車通行位置の認知度として、「自転車は車道（の左側）を通行することが原則」であることを知っていた方が9割半ばとなっています。

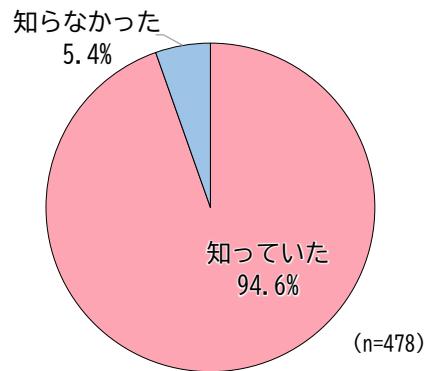


図 2-17 自転車の通行位置の認知度（令和5年度）

資料：インターネット都政モニターアンケート（東京都、令和5年度第4回実施）を基に作成

自転車で歩道と車道の区別がある道路を通行するとき、「車道と歩道の両方」が3割半ばで最も高く、「主に車道」は約3割となっています。

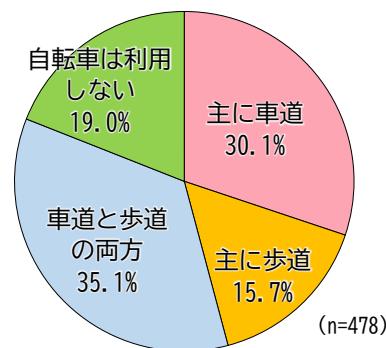


図 2-18 自転車の通行位置（令和5年度）

資料：インターネット都政モニターアンケート（東京都、令和5年度第4回実施）を基に作成

車道の左側に車道混在（自転車ナビマーク、ナビラインの路面表示）があるとき、自転車でその部分を通行する方（「通行する」「なるべく通行する」）は6割半ばとなっています。

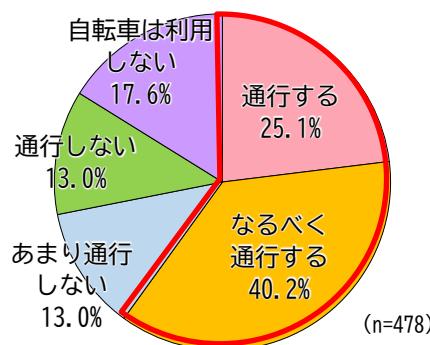


図 2-19 車道混在の通行（令和5年度）

資料：インターネット都政モニターアンケート（東京都、令和5年度第4回実施）を基に作成

2.5 駐輪対策に関する事項

基本方針3を構成する放置自転車と駐輪場について現状を示します。

(1) 放置自転車の推移

<放置自転車は減少傾向>

区では、駅周辺の道路等を放置禁止区域に指定し、放置自転車等の撤去を進めています。区内の駐輪場は鉄道事業者と区、民間により整備が進められ、自転車駐輪場・バイク駐車場の整備台数は約5万4千台から約5万6千台を推移しています。

駐輪場整備に伴い、放置自転車は減少傾向にあります。

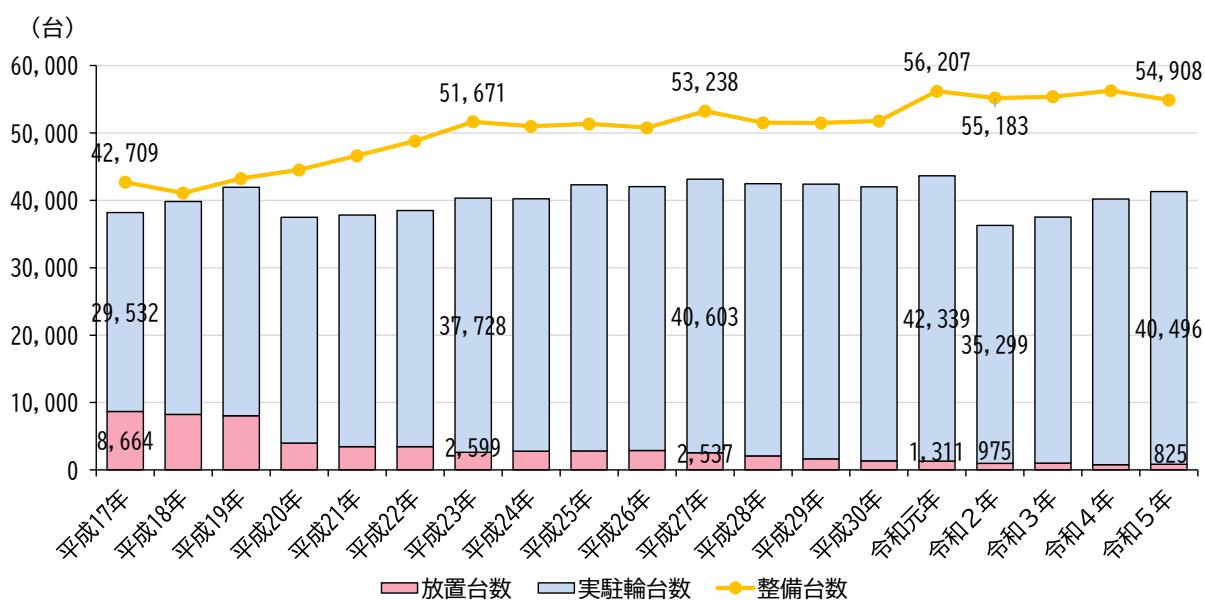


図 2-20 放置台数・実駐輪台数・整備台数の推移

資料：世田谷区資料を基に作成

※実駐輪台数：駐輪場等に実際に止まっている自転車等の台数、整備台数：駐輪場等に収容可能な自転車等の台数

(2) 駅別の自転車駐輪の状況

駅別の自転車乗入台数を見ると、千歳烏山駅が4,904台、乗入割合12.8%と最も多く、次いで二子玉川駅(4,048台、10.5%)、経堂駅(3,677台、9.6%)、成城学園前駅(3,618台、9.4%)、用賀駅(2,918台、7.6%)、祖師ヶ谷大蔵駅(2,720台、7.1%)、三軒茶屋駅(2,614台、6.8%)が多くなっています(令和6年度)。

表5 区内各駅の乗入台数・駐輪場整備台数・放置台数の比較

	整備台数(台) (A)	乗入台数(台) (B=C+D)	乗入割合(台) (B/B合計)	駐輪台数(台) (C)	駐輪率(%) (C/A)	放置台数(台) (D)	放置率(%) (D/B)
池尻大橋駅	449	419	1.1	395	88.0	24	5.7
三軒茶屋駅	3,106	2,614	6.8	2,534	81.6	80	3.1
駒沢大学駅	1,017	950	2.5	901	88.6	49	5.2
桜新町駅	2,629	2,093	5.4	2,063	78.5	30	1.4
用賀駅	3,504	2,918	7.6	2,892	82.5	26	0.9
二子玉川駅	6,522	4,048	10.5	4,026	61.7	22	0.5
自由が丘駅	435	373	1.0	357	82.1	16	4.3
九品仏駅	139	134	0.3	132	95.0	2	1.5
尾山台駅	526	453	1.2	441	83.8	12	2.6
等々力駅	284	231	0.6	224	78.9	7	3.0
上野毛駅	418	366	1.0	364	87.1	2	0.5
奥沢駅	200	161	0.4	152	76.0	9	5.6
西太子堂駅	0	4	0.0	0	-	4	-
若林駅	0	5	0.0	0	-	5	-
松陰神社前駅	0	12	0.0	0	-	12	-
世田谷駅	60	50	0.1	48	80.0	2	4.0
上町駅	183	109	0.3	101	55.2	8	7.3
宮の坂駅	0	4	0.0	0	-	4	-
松原駅	137	48	0.1	46	33.6	2	4.2
東北沢駅	100	54	0.1	53	53.0	1	1.9
下北沢駅	1,346	836	2.2	787	58.5	49	5.9
世田谷代田駅	123	108	0.3	106	86.2	2	1.9
梅ヶ丘駅	576	451	1.2	431	74.8	20	4.4
豪徳寺・山下駅	573	381	1.0	380	66.3	1	0.3
経堂駅	3,987	3,677	9.6	3,662	91.8	15	0.4
千歳船橋駅	3,046	2,528	6.6	2,483	81.5	45	1.8
祖師ヶ谷大蔵駅	3,745	2,720	7.1	2,718	72.6	2	0.1
成城学園前駅	5,053	3,618	9.4	3,612	71.5	6	0.2
喜多見駅	1,546	1,232	3.2	1,214	78.5	18	1.5
池ノ上駅	120	52	0.1	48	40.0	4	7.7
新代田駅	83	61	0.2	60	72.3	1	1.6
東松原駅	57	61	0.2	57	100.0	4	6.6
代田橋駅	70	25	0.1	16	22.9	9	36.0
明大前駅	943	700	1.8	692	73.4	8	1.1
下高井戸駅	588	248	0.6	246	41.8	2	0.8
桜上水駅	1,659	1,054	2.7	1,053	63.5	1	0.1
上北沢駅	0	23	0.1	0	-	23	-
八幡山駅	1,182	565	1.5	552	46.7	13	2.3
芦花公園駅	218	136	0.4	131	60.1	5	3.7
千歳烏山駅	6,321	4,904	12.8	4,758	75.3	146	3.0
合計	50,945	38,426	-	37,735	74.1	691	1.8

資料：駅周辺における自転車等駐輪場の設置及び利用状況(世田谷区、令和6年8月末、※実収容台数は令和6年10月)

駅周辺における自転車、原動機付自転車及び自動二輪車の放置状況(世田谷区、令和6年8月末)を基に作成

※自転車の合計(原付は除外)

※乗入割合は、区内全体の乗入台数の合計に対する各駅の乗入台数の割合

※10月の平日11時(晴・曇り)の特定の1日について調査

○ 鉄道事業者による駐輪場の整備

連続立体交差事業等に併せて鉄道事業者と連携して駐輪場を整備するなど、鉄道事業者により駐輪場が整備されています。

表 6 鉄道事業者による駐輪場の整備実績

設置主体	最寄駅	駐輪場名	設置年	収容台数(台)
京王電鉄	桜上水	京王サイクルパーク桜上水北	平成15年1月	371
		京王サイクルパーク桜上水C	平成23年7月	210
	八幡山	京王サイクルパーク八幡山東	平成17年8月	142
	芦花公園	京王サイクルパーク芦花公園 暫定駐輪場	平成30年9月	60
	下北沢	京王サイクルパーク下北沢	平成31年3月	370
小田急電鉄	東北沢	オダクル東北沢第1	平成30年8月	100
	世田谷代田	オダクル世田谷代田第2	令和2年9月	98
	梅ヶ丘	オダクル梅ヶ丘第1	平成20年4月	126
		オダクル梅ヶ丘第2	平成17年3月	467
	豪徳寺	オダクル豪徳寺第2	平成19年3月	150
		オダクル豪徳寺第3	平成17年4月	418
	経堂	オダクル経堂第1	平成16年4月	885
		オダクル経堂第2	平成17年7月	459
		オダクル経堂第3	平成14年7月	919
	千歳船橋	オダクル千歳船橋第1	平成16年4月	893
		オダクル千歳船橋第2	平成21年3月	339
		オダクル千歳船橋第3	平成18年7月	601
		オダクル千歳船橋第4	平成24年6月	58
	祖師ヶ谷大蔵	オダクル祖師ヶ谷大蔵第1	平成14年12月	2,338
		オダクル祖師ヶ谷大蔵第2	平成14年2月	953
	成城学園前	オダクル成城学園前第1	平成17年4月	1,659
		オダクル成城学園前第2	平成17年8月	2,287
	喜多見	オダクル喜多見第1	平成11年10月	1,166
		オダクル喜多見第3	平成12年4月	221
		オダクル喜多見第4	平成11年10月	194
東急電鉄	二子玉川	東急二子玉川駅駐輪場	平成3年3月	1,196
	上野毛	東急上野毛駅駐輪場	平成23年4月	169
	奥沢	東急奥沢駅駐輪場	平成13年9月	152
計				17,001

資料：世田谷区資料を基に作成

○ 民間による駐輪場整備に対する補助

民間による駐輪場の整備を促進するため、自転車等の放置防止に寄与する駐輪場に対して、建設当初に要した経費の一部を補助する制度を設けています。

表 7 補助制度の概要

構造		交付上限額	最小運営期間
平置式	① 舗装路面、フェンス又は簡易自転車ラックの設備を有するもの (②に掲げる設備を有するものを除く)	500 万円	3 年
	② 管理人室、屋根又は二段式自転車ラックの設備を有するもの		5 年
立体自走式		1,000 万円	7 年
立体機械式			10 年

資料：世田谷区資料を基に作成

○ 附置義務制度に基づく駐輪場の整備

昭和 59 年から条例に基づき、商業施設等の駐輪場附置義務制度を運用し、施設の用途や面積に応じて駐輪場の設置を義務づけています。

表 8 附置義務制度の概要

施設の用途	駐輪場の規模
スーパー・マーケット等、ぱちんこ屋等の遊技場、学習施設	施設面積 20 m ² ごとに 1 台
スポーツ施設	施設面積 25 m ² ごとに 1 台
飲食店	施設面積 30 m ² ごとに 1 台
ドラッグストア、日用品店、衣料品店、金融機関	施設面積 40 m ² ごとに 1 台
各種専門店、映画館・劇場	施設面積 100 m ² ごとに 1 台

資料：世田谷区資料を基に作成

※当該用途ごとに算定した規模の合計が 10 台以上である場合に附置義務に該当する。

○ 大型自転車への対応状況

電動アシスト自転車の普及、道路交通法及び東京都道路交通規則の改正（平成21年7月1日）に伴う幼児2人同乗自転車の普及等により、駐輪ラックに収まらない車体の大きな大型自転車の利用が多くなっています。

このような大型自転車の駐輪需要に見合った駐輪環境を整備する必要がありますが、大型化対応することで一台当たりの整備面積が増えることによって、既存駐輪台数の維持が困難になるなど、駐輪需給バランスの検討が必要となります。

区立駐輪場では、利用状況を踏まえながら必要な改善を進めており、大型自転車に対応した駐輪スペースは全体の約3割となっています。（令和6年11月時点）

また、一般の自転車と比較して速さや重さが異なることから、区では、「『子育て自転車』の選び方＆乗り方」冊子を発行する等、安全運転を呼び掛けるとともに、区民交通傷害保険等の自転車保険への加入促進等、自転車の安全利用に関する対策を進めています。

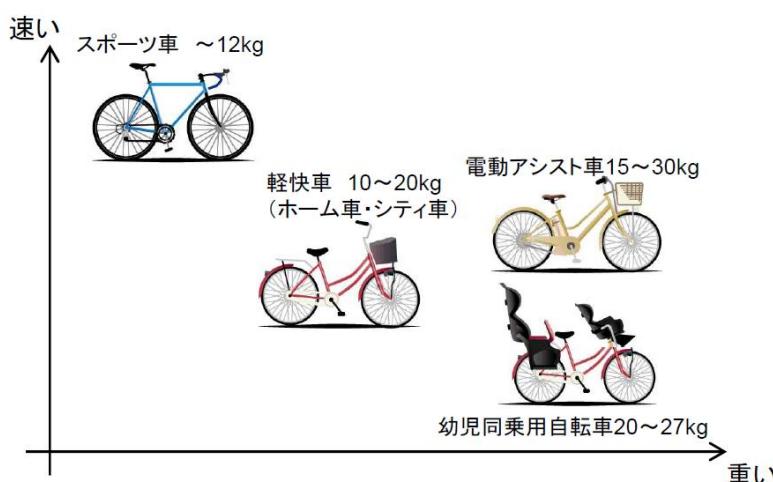


図 2-21 車種による速さ、重さの関係

資料：「日本工業規格（JIS）D9111 201」、「幼児2人同乗用自転車の開発に係る既存モデルの強度・剛性試験」（（財）自転車産業振興協会技術研究所）



図 2-22 小冊子『子育て自転車の選び方＆乗り方』表紙

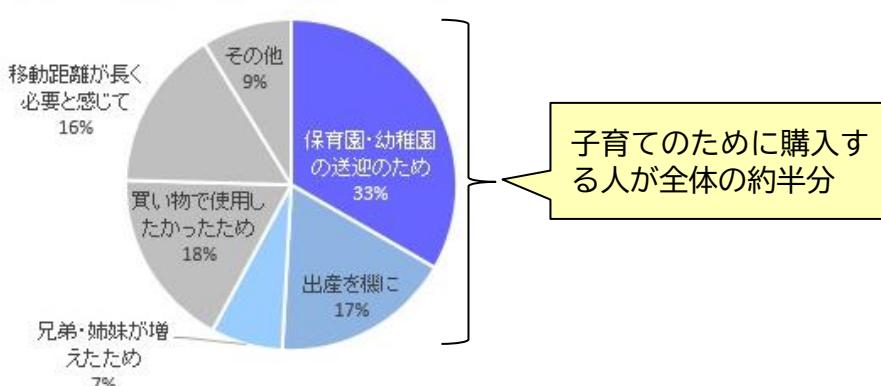


図 2-23 電動アシスト車購入のきっかけ

資料：「親子の自転車乗車に関するアンケート」（株式会社コズレ）

※実施期間：2016年5月17日～5月19日、有効回答数：200、質問方法：web アンケート

Q.電動アシスト付自転車を利用しているシチュエーションを教えてください。

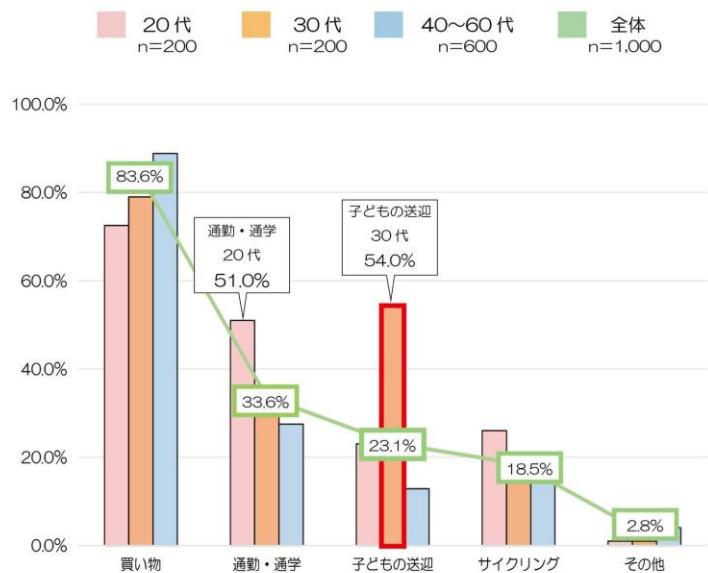


図 2-24 全国における電動アシスト付自転車の目的別利用割合 (%)

資料：自転車利用者を対象とした、電動アシスト付自転車に関する調査（an 損保保険株式会社、令和3年10月28日～10月30日実施）

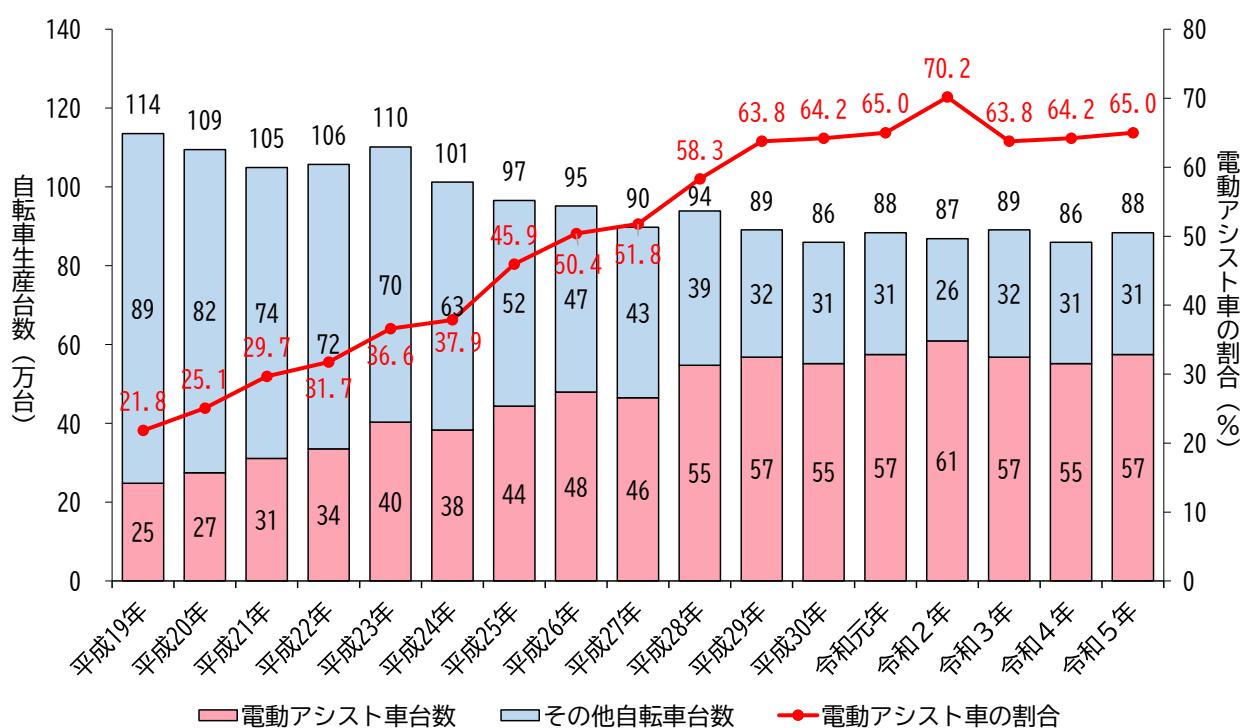


図 2-25 自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

資料：生産動態統計 年報 機械統計編（経済産業省、平成19年～令和5年）を基に作成

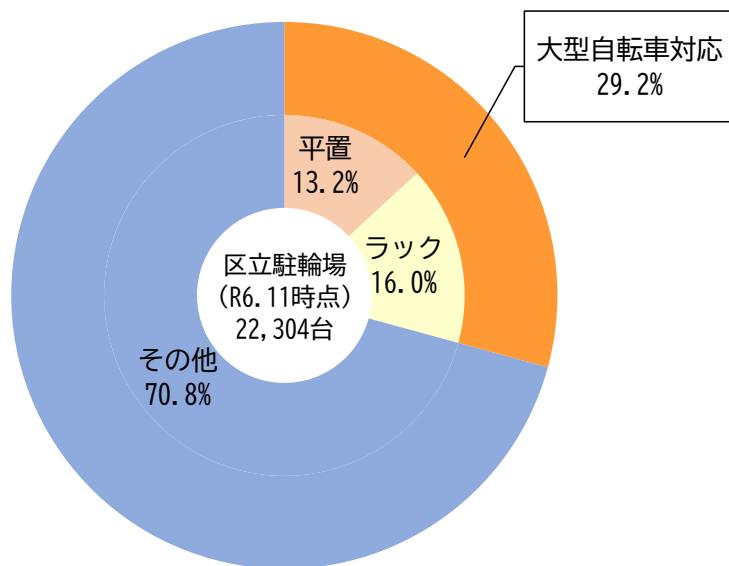
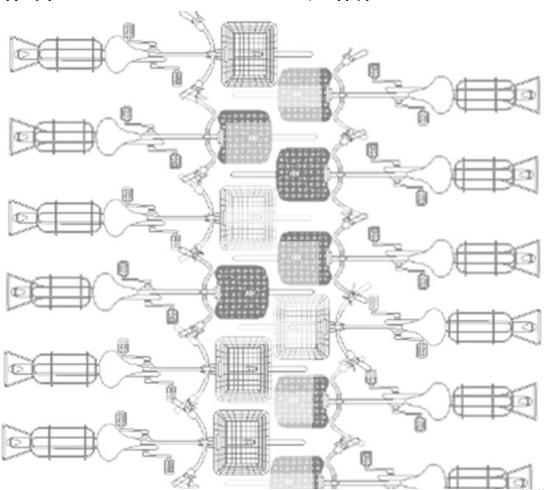


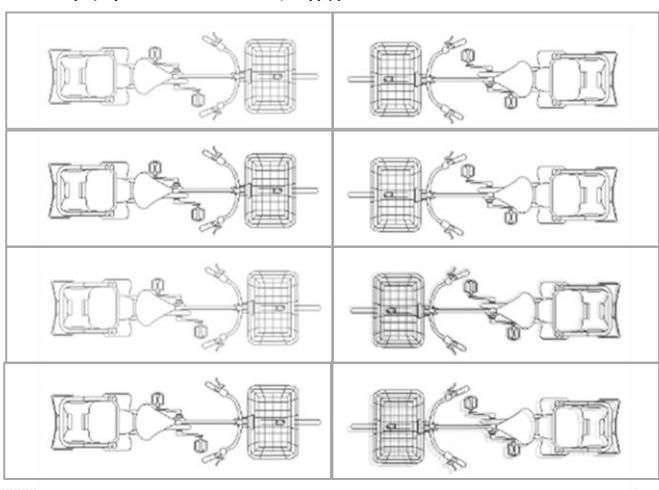
図 2-26 大型自転車への対応状況（区立駐輪場）

資料：世田谷区資料を基に作成
※令和6年11月時点

- 普通自転車の駐輪…約 $0.8\text{ m}^2/1\text{ 台}$
(高低差ラックによる駐輪)



- 大型自転車の駐輪…約 $1.1\text{ m}^2/1\text{ 台}$
(平置きによる駐輪)



- 普通自転車は高低差ラックによりスペースを取らない整備となる
- 大型自転車は平置きで幅と長さを要する整備となる
- 普通自転車 20台分に対し、大型自転車は 14台分のスペースの整備となる

図 2-27 普通自転車と大型自転車の駐輪スペースの比較（イメージ図）

資料：世田谷区資料
※世田谷区駐輪場を基に算出

(3) 放置自転車の撤去状況

<放置自転車の撤去台数は減少傾向>

区内の放置自転車等撤去台数は減少傾向にあります。撤去活動は12月29日～1月3日を除く毎日対応しています。民間駐輪場を含めた駐輪環境の整備、撤去活動、誘導整理、広報などにより駅周辺の安全・安心な通行空間の確保に努めています。

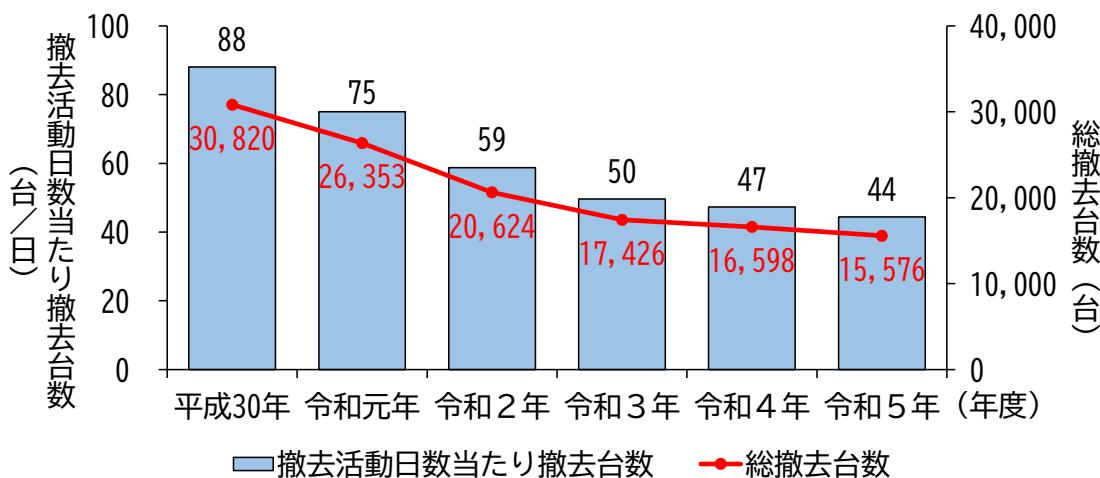


図 2-28 撤去台数日数当たり撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成

(4) 他区と比較した放置自転車の状況

東京都調査による世田谷区内の一日当たりの放置台数は691台で9位となっていますが、放置率は1.8%と少なく、駅周辺へ自転車で移動する約3万8千台のうち駐輪場に駐輪する割合が高いことを示しています。

当該調査は11時時点での調査で、主に通学通勤の自転車放置を対象としています。

表 9 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	1,491	25.1%
2	台東区	1,406	21.7%
3	千代田区	1,291	44.4%
4	中央区	1,007	37.6%
5	品川区	959	10.8%
6	葛飾区	910	3.4%
7	杉並区	745	2.9%
8	港区	711	16.0%
9	世田谷区	691	1.8%
10	豊島区	623	6.1%

資料：駅前放置自転車等の現況と対策－令和5年度調査－（東京都）を基に作成

※自転車のみ（原動機付自転車・自動二輪車は除外）

※放置率=放置自転車台数/駅乗入台数

(5) 主要駅での夕方の放置自転車の状況

夕方の放置自転車の状況を把握するため、主要駅4駅について16時台の放置自転車の実態調査を実施しました。結果を11時台での放置自転車の状況と比較した結果、以下のようないくつかの現状がわかりました。

- 令和4年から令和6年の放置自転車台数の推移を見ると、各駅における11時台と16時台ともに大きな増減は見られず、概ね同水準で推移している。
- 各駅において、16時台の放置自転車台数は11時台の台数の約3倍となっており、特に下北沢駅周辺では5.5倍(令和4年～令和6年の平均倍率)となっている。
- 夕方の買い物目的による自転車利用の短時間路上駐輪が推測される。

区内の多くの駅でこの傾向が推測され、附置義務駐輪場の整備及び公共駐輪場の利用形態の転換や整備の必要性について継続的に調査・検討をしていく必要があります。公共駐輪場の整備にあたっては、駅周辺での用地確保が難しく、民間の力を活かす対応への取り組みも必要となります。

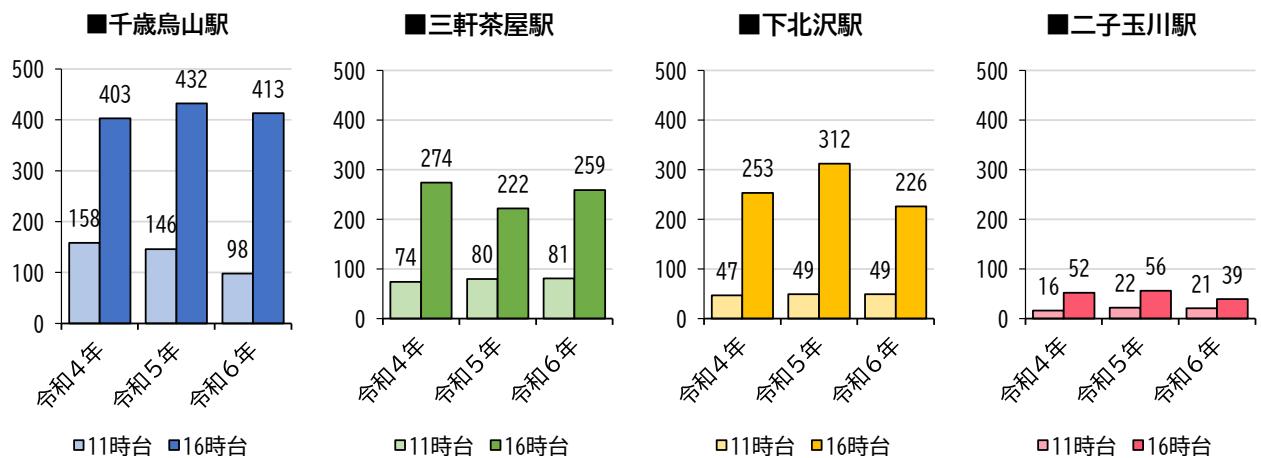


図 2-29 主要4駅における11時台と16時台の放置自転車の比較

資料：世田谷区資料を基に作成

2.6 利用促進に関する事項

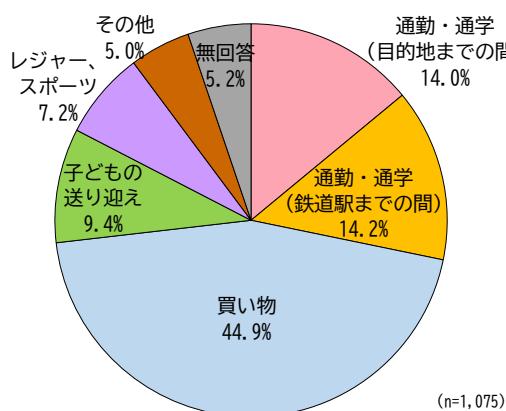
基本方針4を構成する活用推進について現状を示します。

(1) 自転車の利用状況

<世田谷区は鉄道駅までの移動、買い物等における自転車分担率が高い>

2018年区民意識調査において、区内における自転車利用は、通勤・通学時に駅へ向かう手段としてだけでなく、日常の買い物や子どもの送迎、レジャー・スポーツ等に幅広く活用されています。

また、子どもから高齢者まで幅広い年齢層に利用されており、自転車が区民の生活を支えるうえで欠かせないものとなっています。



	凡例				
	週5日以上	週3日以上	週1日以上	(あまり)利用していない	無回答
全体 (n=2,404)	21.3	12.1	11.4	53.2	2.1
男性全体 (915)	16.8	12.0	15.1	54.9	1.2
10-20歳代 (72)	25.0	11.1	11.1	52.8	0.0
30歳代 (102)	19.6	13.7	14.7	51.0	1.0
40歳代 (135)	18.5	13.3	21.5	45.9	0.7
50歳代 (196)	14.3	9.2	15.8	60.2	0.5
60歳代 (160)	13.8	11.9	14.4	60.0	0.0
70歳代 (151)	17.9	13.2	14.6	50.3	4.0
80歳以上 (99)	14.1	13.1	10.1	60.6	2.0
女性全体 (1,447)	24.3	12.2	9.2	51.9	2.4
10-20歳代 (120)	14.2	10.8	12.5	62.5	0.0
30歳代 (186)	28.0	5.4	10.2	55.9	0.5
40歳代 (264)	34.5	14.8	13.6	36.7	0.4
50歳代 (293)	28.3	16.0	8.9	46.4	0.3
60歳代 (240)	24.6	14.2	9.6	50.8	0.8
70歳代 (200)	19.5	14.0	6.0	55.0	5.5
80歳以上 (143)	6.3	4.2	1.4	74.8	13.3

図 2-31 区内の自転車の利用頻度（性別・年齢別）

資料：世田谷区民意識調査 2024（令和6年5月実施）を基に作成

(2) 官民連携による民間シェアサイクルの状況

<区による民間シェアサイクル事業の支援>

民間シェアサイクルは、無人によるポート運営を基本としており、駅周辺だけでなく区内のコンビニエンスストアなどの店舗や集合住宅、民営駐輪場の一角にポートを設置することで、出発地と目的地をきめ細やかに結ぶことが可能となります。

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、区は、令和2年度より、区内や周辺区市でのポート設置状況から広域的な自転車ネットワークの形成が期待できる民間シェアサイクル事業者2社と協定を締結し、実証実験を行ってきました。

その結果、民間シェアサイクルは区内外への新たな自転車移動によるネットワークの形成が期待でき、区民の自転車による移動利便性を向上させる効果があるサービスであると判断しました。このことから、区は、令和6年度から民間シェアサイクル事業を本格実施し、区民の移動利便性の更なる向上を目的に、協定締結の2社に対し民間シェアサイクル事業の広報やポート拡充などの支援に取り組んでいます。

3章 計画の基本理念と基本方針

3章 計画の基本理念と基本方針

3.1 計画の基本理念の考え方

総合計画中間見直しでは基本理念と基本方針を引き継ぎ、先の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画（平成23年度～平成32年度）」及び「同 中間見直し（平成28年度～平成32年度）」で掲げる、①「放置自転車ゼロ」、②「安全で快適な自転車利用の環境整備」、③「低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換」、の3つの基本理念を継承し、平成29年5月に施行された自転車活用推進法を受け、自転車の活用についてここに定義するものです。

区では、すでに自転車利用が区民生活に広く普及浸透しており、以前より様々な自転車施策を展開しています。自転車を取り巻く社会環境の変化や法制度の改正が与える影響の中で、区の現況や特性に適合した自転車活用の手法を検討し、区民に広く浸透させていく必要があります。

こうした中、これまで区が進めてきた自転車施策を踏まえ、総合計画中間見直しでは、今後5年を見通し、引き続き「世田谷の安全・安心・快適な交通社会の実現」を基本理念の中心に掲げます。これに加え、区の現況や特性に適合した自転車活用の方針として、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物等の利用、介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支えるすべての自転車の利用を「生活自転車」として区で独自に定義します。環境負荷の低減とユニバーサルデザインの視点を含め、歩行者、自転車、自動車が安全・円滑に移動できるようバランスを取りながら、これらを誰もが安全に利用しやすい環境の整備を引き続き進めて参ります。

3.2 計画の基本理念

基本理念

人口90万人を超える『住宅都市 世田谷』にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備する。

3.3 計画の基本方針

基本理念の「人口 90 万人を超える『住宅都市 世田谷』にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備する。」の実現に向けて、4つの基本方針を定めます。また、施策を基本方針のもとで体系化し、区民、事業者、区の協働のもと、連携し引き続き取り組みを進めます。

基本方針 1	自転車が安全・安心を守るまち 交通安全意識・行動を徹底し、万が一の事故にも備え、自転車の安全・安心な利用を促進することにより、「自転車が安全・安心を守るまち」づくりを進めます。 
基本方針 2	自転車が快適に走るまち 安全で快適な自転車走行環境の整備とその利用の促進により、「自転車が快適に走るまち」づくりを進めます。 
基本方針 3	自転車がスマートに駐^{※1}(と)まるまち 駐輪場情報の提供や駐輪環境の整備と放置自転車の防止により、適正な自転車利用を推進し、「自転車がスマートに駐まるまち」づくりを進めます。 
基本方針 4	自転車が身近なくらしを支えるまち 身近な生活における多様なニーズに対応でき、環境にやさしく健康増進に役立つ自転車の利用を促進し、「自転車が身近なくらしを支えるまち」づくりを進めます。 

¹ ここでは、「スマート」の語に、「整然と、カッコよく」と「賢い、ICTを活用した」の2つの意味を掛けている。

3.4 基本方針の考え方

総合計画（平成23～32年度）の基本理念

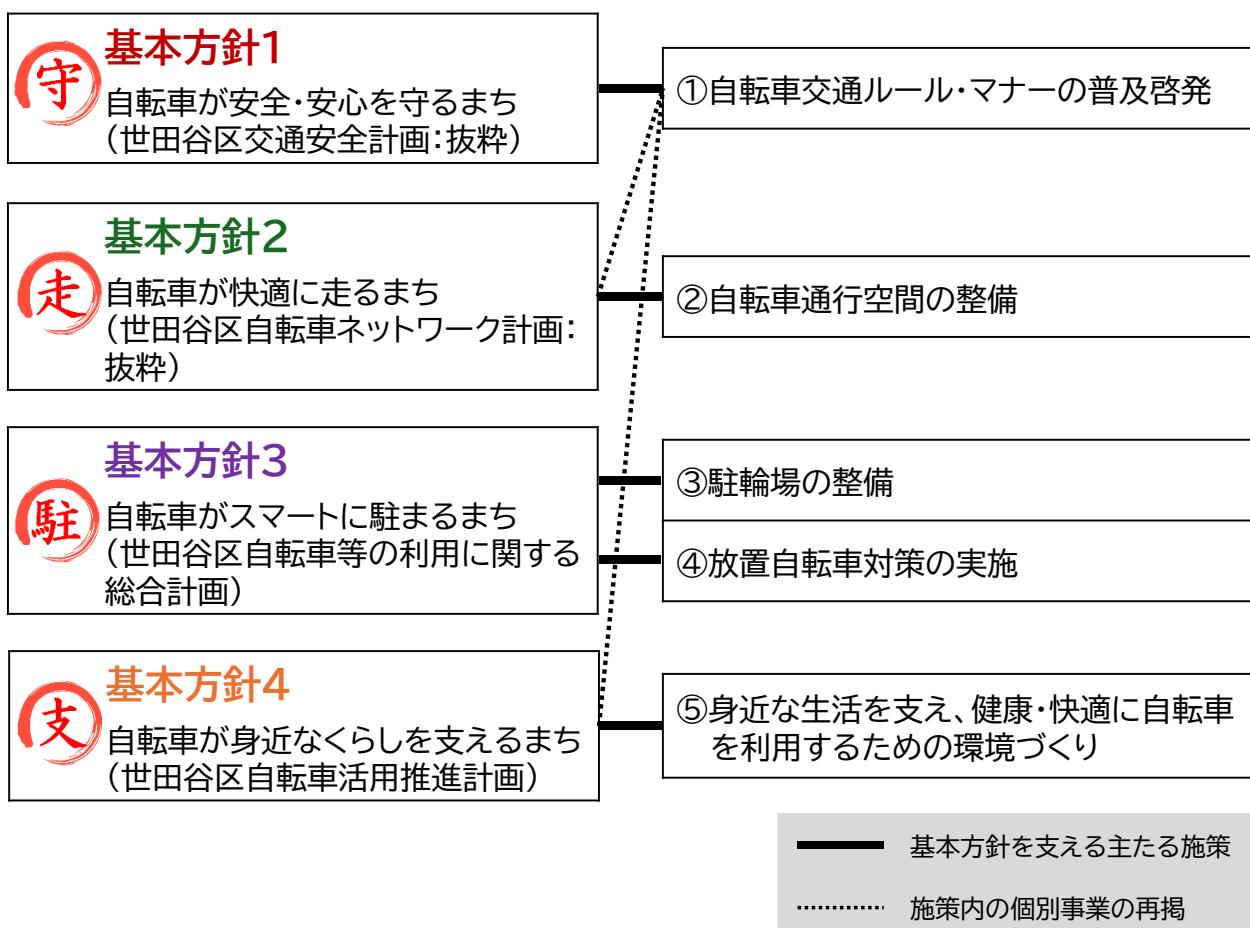
基本方針1 安全な自転車利用を展開する世田谷の”風土”づくり

基本方針2 日常生活を支援する安全で快適な自転車利用の”場”づくり

基本方針3 地域交通を支える自転車利用環境の”しくみ”づくり

総合計画（令和3～12年度）では、区の現況や特性に適合した自転車利用について、区が担う社会的役割に基づいて、「守る」「走る」「駐まる」「支える」の4つの柱を立て、それぞれに基本方針を定めました。

また、区民にとって親しみやすく、内容がひとめでわかるよう、【守】【走】【駐】【支】と漢字一文字を各基本方針のシンボルマークとして掲げています。4つ基本方針は自転車に係る3つの法令と4つの計画を基にして、それぞれの計画が持つ目的を達成するため、4章に12の施策を配置し体系的にわかりやすいものに整理を行っています。



* 当該計画は「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」と「世田谷区自転車活用推進計画」を一つにまとめ「世田谷区活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」として取りまとめている。また、「世田谷区交通安全計画」の自転車に関する部分の抜粋と「世田谷区自転車ネットワーク計画」の抜粋による4つの計画で構成している。

4章 施策の取組み

4章 施策の取組み

4.1 施策の取組みについて

4章では、計画の基本理念・基本方針に基づき、今後実施していく施策の具体的な内容を整理します。

4.2 施策体系と個別施策の取組み

この計画の施策体系は、4つの基本方針、8つの個別方針、11の施策で構成します。各施策の目的、今後の方向性、今後の取組みを次ページ以降に示します。

表 10 施策体系

基本方針（4）	個別方針（8）	施策（11）
1. 基本方針1 自転車が安全・安心を守るまち (自転車の安全利用の促進)	1-1. 個別方針1 交通安全に関する意識の向上と行動の徹底	1-1-1. 施策1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発
		1-1-2. 施策2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組み支援
	1-2. 個別方針2 事故への備えの徹底	1-2-1. 施策3 自転車保険の加入促進
		1-2-2. 施策4 自転車の点検整備の促進
2. 基本方針2 自転車が快適に走るまち(快適な自転車利用環境の整備)	2-1. 個別方針3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進	2-1-1. 施策5 自転車通行空間の整備
3. 基本方針3 自転車がスマートに駐まるまち(適正な自転車利用の推進)	3-1. 個別方針4 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備	3-1-1. 施策6 既存駐輪場の利用促進
		3-1-2. 施策7 新たな駐輪場の整備
	3-2. 個別方針5 自転車の放置対策の推進	3-2-1. 施策8 放置自転車防止への取組み
4. 基本方針4 自転車が身近なくらしを支えるまち(日常生活を支える自転車利用の促進)	4-1. 個別方針6 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進	4-1-1. 施策9 自転車利用に関わる情報発信
	4-2. 個別方針7 シェアサイクル普及による自転車利用の促進	4-2-1. 施策10 自転車シェアリングの普及啓発
	4-3. 個別方針8 災害時の自転車利用の促進	4-3-1. 施策11 災害時における自転車の活用

1. 基本方針1 自転車が安全・安心を守るまち（自転車の安全利用の促進）

1-1個別方針1 交通安全に関する意識の向上と行動の徹底

1-1-1. 施策1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発

目的

交通事故を防止するため、警察署や交通安全協会等と連携しながら、自転車交通のルール・マナーの普及啓発を図ります。また、万が一の事故への備えとして、致命傷となりやすい頭部を衝撃から守る自転車ヘルメットの着用を促進し、交通事故の重傷化を防止するとともに、併せて自転車利用者の自覚と交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

未就学児・区立小・中学校・高齢者を対象とした交通安全教室等、これまで定着してきた取り組みについて、さらに質の向上や地域との連携・参画の強化を図ります。また、交通安全啓発に触れる機会が少なく、自転車事故の多い20～50歳代をはじめ、電動アシスト自転車の利用者等、多様な世代に向けて自転車交通ルール・マナーの啓発をさらに推進します。また、「世田谷区自転車条例」の改正により、令和2年10月より自転車に同乗する幼児を含め13歳未満の子どものヘルメットの着用について保護者の義務としたこと、及び、令和5年4月「改正道路交通法」の施行により、すべての自転車利用者に対しヘルメット着用の努力義務が定められたことを受け、さらにヘルメット着用の啓発を推進します。

今後の取組み

○学校等における交通安全啓発の推進

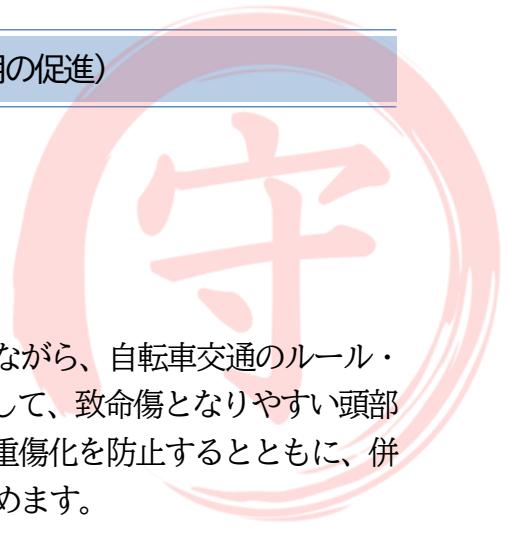
- ・幼児向け交通安全教室については、実施を継続します。
- ・区立小学校向け交通安全教室については、学校主体での実施を継続します。
- ・区立中学校向け交通事故再現型交通安全教室については、3年に1度の実施を継続します。
- ・高校や大学については、交通安全啓発に関わる資料や情報を提供するとともに、交通安全教室の実施を支援します。

○20～50歳代への啓発の強化

- ・自転車を通勤・業務に利用する区内事業者に対し、自転車安全講習の実施等により支援します。
- ・子育て世代向けの自転車安全教室や講習については、PTAや保育園・幼稚園・児童館・おでかけひろばとの協働により、啓発強化に取り組みます。

○高齢者向け交通安全教室の推進

- ・高齢者向け交通安全教室を継続する等、自転車安全利用推進員などと協力し、高齢者に向けた交通安全啓発に取り組みます。



○外国人への自転車安全利用の啓発

- ・居住外国人・外国人観光客向けに、区ホームページの活用による多言語での交通ルールやマナーの交通安全情報の提供等、交通安全啓発に取り組みます。

○ヘルメット着用啓発の推進

- ・様々な年齢層を対象とした交通安全教室や講習の実施に併せて、子どものヘルメット着用義務化や、すべての自転車利用者にヘルメット着用の努力義務があること、また、ヘルメットの効果、必要性・重要性について、周知・啓発を図ります。



がやぼー ねこリン

世田谷区民自転車利用憲章

自転車は、環境に優しく健康にも良い、手軽で身近な交通手段です。
 私たちは、自転車の事故をなくし、誰もが安全、安心で楽しく行き交う豊かな地域社会の実現を目指します。
 私たちは、思いやりの精神と譲り合う心に基づき、ルールを守り、マナーの向上に努め、ゆとりと節度ある自転車利用を実践することを宣言し、ここに区民共通の行動規範として、世田谷区民自転車利用憲章を定めます。

- 一 私たちは ルールを学び 正しく 自転車に乘ります
- 一 私たちは マナーを守り 優しく 自転車に乘ります
- 一 私たちは ゆとりの心で 楽しく 自転車に乘ります

平成24年（2012年）4月1日 世田谷区

自転車安全利用五則

①車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先

- 自転車は、歩道と車道の区別がある道路では、車道通行が原則です。
- 自転車が車道通行するときは、道路の中央から左側の部分の左端に寄って通行しなければいけません。
- 歩道を通行できる場合は、車道寄りをすぐに停止できる速度で通行しなければいけません。
- 歩行者の通行を妨げる場合は、一時停止しなければいけません。

②交差点では信号と一時停止を守って、安全確認

- 信号は必ず守り、渡るときは安全を確認しましょう。
- 一時停止標識のある交差点では、必ず止まって、左右の安全を確認しましょう。

③夜間はライトを点灯

- 夜間は必ずライトを点灯し、反射器材を備えた自転車を運転しましょう。

④飲酒運転は禁止

- 自動車と同じく、お酒を飲んだときは、自転車を運転してはいけません。

⑤ヘルメットを着用

- 自転車を利用する全ての人は、事故の被害を軽減させるため、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。
- 児童・幼児を保護する責任のある人は児童・幼児が自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

1-1-2. 施策2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組みの支援

目的

区、警察署等による取組みだけでなく、区民が主体となって自主的に自転車安全利用啓発を進め、地域の実情に合ったきめ細かい対応を図ることにより、交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

区民が自主的に自転車安全利用啓発に取組む「自転車安全利用推進員」の体制・活動の充実を図り、これを軸として、区民主体・地域主体の交通安全活動をさらに推進します。

また、交通事故データ等を活用して、自転車安全利用について地域へのわかりやすい働きかけを行います。

今後の取組み

○自転車安全利用推進員の育成・支援

- ・活動実績のPR等、多方面への呼びかけにより、自転車安全利用推進員の参加者増を図ります。
- ・実技指導や活動事例の共有等により、推進員のスキルの向上、推進員同士の連携の強化、活動内容の充実を図ります。

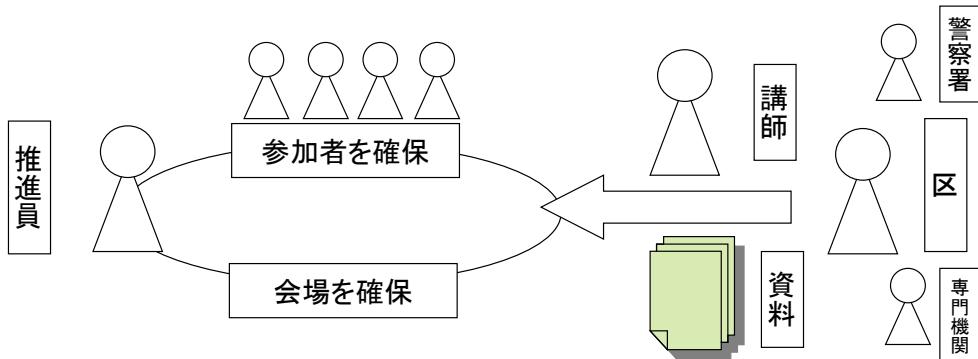


図 4-1 自転車安全利用推進員のイメージ

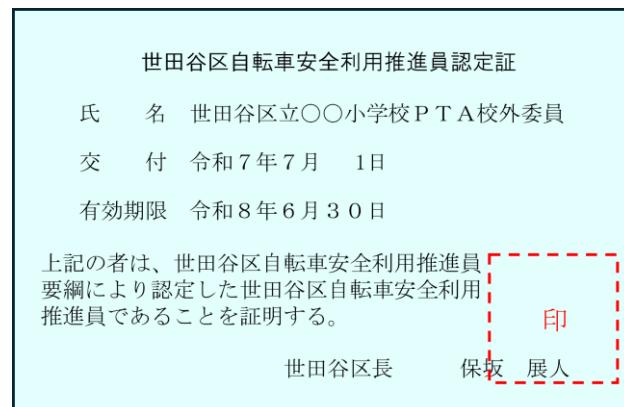


図 4-2 自転車安全利用推進員の認定証の例



図 4-3 芦花公園踏切安全キャンペーン



図 4-4 自転車安全利用推進員の活動例
(芦花公園踏切押し歩きキャンペーン)

○まちと連携した自主的な取組みへの支援

- ・町会・自治会・マンション、事業者、商店街等からの問い合わせに応じ、取組内容の相談やパンフレット、チラシ、啓発用物品の提供、交通安全教室や講習等の実施により、自主的な取り組みを支援します。

○交通事故データを活用した取組み

- ・自転車安全教室や講習等の開催にあたっては、地域の交通事故データの情報を収集し、その情報を説明用の資料に反映させ、誰でも理解しやすい用工夫を凝らし、啓発効果を上げられるよう内容の充実を図ります。

1-2 個別方針2 事故への備えの徹底

1-2-1. 施策3 自転車保険の加入促進

目的

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」による自転車保険の加入義務化を踏まえ、万が一の事故への備えとして、自転車事故により相手に与えた損害の賠償について補償する自転車損害賠償責任保険への区民の加入を促進し、併せて自転車利用者の自覚と交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

区が平成30年度から実施している「世田谷区区民交通傷害保険」のPRを引き続き実施するとともに、他の民間の自転車損害賠償責任保険についても区ホームページ等で適切に情報を提供し、区民の保険加入を促進します。

今後の取組み

○区民交通傷害保険（自転車賠償責任プラン）の加入促進

- ・区民交通傷害保険について、世田谷区が扱っていることや、区内在住・在勤・在学者が加入できることを広く知ってもらうために、区のお知らせやホームページへの掲載、各種イベント実施時におけるチラシ配布等を行うとともに、既に加入している方に対しても更新時に案内をする等、積極的に加入促進を図ります。

○自転車損害賠償責任保険への普及促進

- ・民間の自転車損害賠償責任保険についても区ホームページ等で適切に情報を提供する等、区民の保険加入促進を図ります。

◇ 「自転車保険」と「自転車損害賠償責任保険」

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」第27条では、「自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険に加入しなければならない」と定めています。この「自転車損害賠償保険」とは、自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合等の損害を賠償できる保険等のことであり、この計画では「自転車損害賠償責任保険」または「自転車保険」と呼んでいます。

1-2-2. 施策4 自転車の点検整備の促進

目的

万が一の事故への予防として、また、日々の安全・快適な移動のために、区民の自転車点検整備を促進し、あわせて自転車利用者の自覚と交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

自転車の点検整備は、事故の原因となる故障や整備不良を予防するだけでなく、交通ルール・マナーを守った安全運転や放置自転車の防止にもつながります。整備不良事故の恐ろしさ、点検整備のメリットをわかりやすく伝え、啓発による点検整備の促進を図ります。また、自転車販売店と連携して、自転車を点検整備しやすい環境づくりに努めます。

今後の取組み

○安全な自転車の選び方や点検整備の啓発

- ・区ホームページ等を活用した啓発により、自転車利用時における日々のチェックポイントをわかりやすく伝えるなど、点検整備の習慣を広めます。
- ・区ホームページに「東京都自転車商協同組合」へのページのリンク掲載し、区内の加盟店の一覧情報を提供するなど、日常の点検整備を安心して任せられる「かかりつけ自転車店」の普及を進めます。



図 4-5 自転車の点検整備方法 (『子育て自転車の選び方＆乗り方』より抜粋)

2. 基本方針2 自転車が快適に走るまち（快適な自転車利用環境の整備）

2-1 個別方針3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進

2-1-1. 施策5 自転車通行空間の整備

目的

歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境を整備し、区民の日常生活を支援する自転車ネットワークを形成します。

今後の方向性

「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、区内にある国道・都道、隣接自治体の道路との連続性を考慮しながら、計画的に自転車通行空間整備を進めます。

また、歩行者・自転車・自動車の相互の安全・安心と円滑な通行を目指し、自転車の車道通行を誘導する自転車通行空間に関する情報発信や、自転車の歩道通行時の歩行者への配慮等の交通ルール・マナーの周知・啓発により交通安全意識の向上を図ります。

今後の取組み

○ 「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づく自転車通行空間整備の推進

- ・「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、歩行者、自転車の安全性や快適性の向上の観点から、自転車の車道通行を誘導する自転車通行空間整備を地域の実情に併せて取り組みます。
- ・自転車ネットワーク計画路線のうち、優先的に整備すべき路線を選定し、計画的に自転車通行空間整備を進めます。
- ・自転車ネットワーク形成のため、国や東京都などの各道路管理者と情報を共有しながら整備を働きかけていきます。

○ 適切な維持管理

- ・安全で快適な自転車通行空間を継続的に確保するため、各道路管理者が道路の点検パトロール等により路面表示などの道路の適切な維持管理・補修に努めます。
- ・自転車通行空間の機能を確保するため、交通管理者に対して整備区間の路上駐車対策の徹底を要望・依頼します。

○ 自転車通行空間の周知・啓発

- ・自転車通行空間の役割や整備箇所、自転車の歩道通行時の歩行者への配慮等の交通ルール・マナーについて、区ホームページ等を通じて周知・啓発を行います。

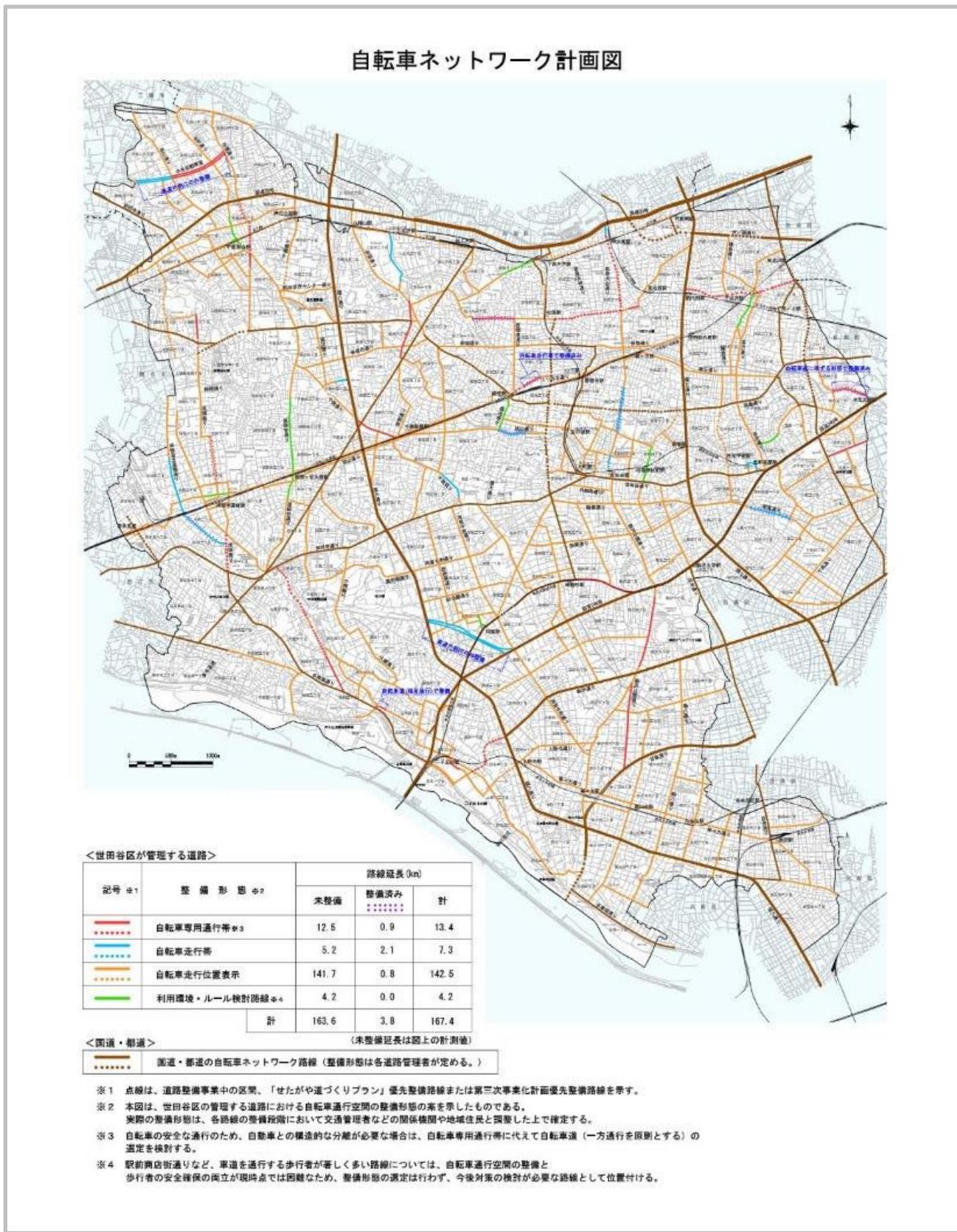


図 4-6 世田谷区自転車ネットワーク計画図

3. 基本方針3 自転車がスマートに駐まるまち（適正な自転車利用の推進）

3-1個別方針4 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備

3-1-1. 施策6 既存駐輪場の利用促進

目的

子ども乗せ電動アシスト付き自転車の普及や買い物等の短時間の駐輪需要等、地域のニーズに合わせて既存駐輪場の質を高め、より利用しやすい駐輪環境の確保に取り組みます。

今後の方向性

新たに駐輪場整備のための用地の確保には限りがあるが、電動アシスト付き自転車といった大型自転車や短時間駐輪等の地域のニーズに対して、駐輪場の運営管理を行っている指定管理者^{※2}が持つノウハウを活かしながら、既存駐輪場における駐輪需要や利用状況に応じた柔軟な運用、駐輪設備の改善、利用料金の適正化等により、利用利便性とサービスの質の向上を進めます。

今後の取組み

○大型自転車への対応等、駐輪設備の改善

- ・駐輪場の老朽化に対応した改修等に併せて、利用状況も踏まえながら、電動アシスト付き自転車といった大型自転車に対応したレイアウト変更等の設備改善を進めます。
- ・駐輪設備等の老朽化や駐輪スペースが狭い等の利用しにくい駐輪場があるため、計画的に改修等を進め、地域のニーズを踏まえた駐輪設備の改善に努めます。

○長時間駐輪中心から買い物等の短時間駐輪も考慮した柔軟な運用

- ・駐輪需要や利用状況を踏まえ、短時間駐輪に対応した利用枠（駐輪エリア・時間・料金等）の設定も検討します。
- ・限られた駐輪スペースでより効率的に自転車を収容するため、月極め、日極めの利用枠を状況に応じて柔軟に運用します。

○駐輪場の案内の充実

- ・区ホームページへの駐輪場の設置状況や利用料金等の掲載に加え、指定管理者のホームページによる施設情報の発信など、様々な方法で案内の充実を図ります。
- ・電磁ロック式の駐輪ラック導入等により利用状況を把握している駐輪場では、混雑状況を見える化する満空情報の表示等、利便性の向上を検討します。

^{※2} 指定管理者：指定管理者制度において、公の施設の管理に関する権限を指定管理者に包括的に委任し、管理を行わせるものである。多様化する住民ニーズに、より効果的、効率的に対応するため、指定管理者に委任することで、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民のサービス向上を図るものである。

○利用料金の適正化

- ・駐輪場の利用率を考慮した利用料金の見直し、駅からの距離や方角に応じた料金の設定、民間駐輪場の設定料金等、地域の利用実態に合わせた利用料金の適正化を図ります。



図 4-7 大型自転車の駐輪への対応や駐輪場の設備改善の例



図 4-8 駐輪場の満空表示（下北沢東自転車等駐車場）

3-1-2. 施策7 新たな駐輪場の整備

目的

駅周辺における自転車等利用者のアクセス性や利便性を向上させ、放置自転車を防止するため、鉄道事業者や民間事業者と連携し、利用実態を踏まえた駐輪場の整備に取り組みます。

今後の方向性

駐輪場の整備台数に対して乗入台数が多い駅、放置自転車の撤去台数が多い駅等、自転車等の駐輪環境に課題がある駅については、放置自転車の状況や駐輪需要等の利用実態を踏まえ、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

また、自転車等利用者が鉄道に乗り継ぎやすくなるよう、連続立体交差事業の進捗等に併せ、鉄道事業者に対して駐輪場設置について協力を要請する等、鉄道事業者との連携による整備を進めます。

さらに、民間駐輪場整備費用の助成や商業施設等の附置義務制度により、民間事業者による駐輪場整備を進めます。

今後の取組み

○駅周辺における駐輪場の整備・充実

- ・放置自転車の撤去台数の多い千歳烏山駅、三軒茶屋駅、下北沢駅をはじめ、自転車等の駐輪環境に課題がある駅については、駐輪需要や自転車等利用者の動線等の利用実態を踏まえ駐輪場の規模・配置を検討し、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。また、連続立体交差事業や駅前広場整備事業が行われている等、まちづくりの現状やルールも踏まえながら、駅ごとの特色や課題に対して、効果的な駐輪場整備を検討します。
- ・区の駐輪場の新設や改築の際は、官民連携によるシェアサイクルの併設やメンテナンスサービス等の付加価値サービスの提供について検討します。
- ・駐輪場用地の確保が難しい駅周辺においては、既存駐輪場、駅周辺の未利用地、歩道空間、駅前広場の地下空間等の活用による駐輪スペースの確保を検討します。



図 4-9 歩行者用通路下の空間を活用した駐輪場
(下北沢東自転車等駐車場)

○鉄道事業者との連携による駐輪場の整備

- ・鉄道に乗り継ぐ自転車等利用者の利便に供するため、連続立体交差事業の進捗等に併せ、鉄道事業者に対して駐輪場設置について協力を要請する等、鉄道事業者との連携により駐輪場を整備します。



京王電鉄（下北沢駅）



小田急電鉄（祖師ヶ谷大蔵駅）



東急電鉄（上野毛駅）

図 4-10 鉄道事業者による駐輪場の整備事例

○民間駐輪場の整備促進

- ・区の駐輪場だけでは様々な駐輪需要に対応することは難しいため、民間駐輪場の整備費用の一部を助成し、駐輪場の誘致を図ります。
- ・商店街の空き店舗等の低未利用地の利活用や大規模な開発の際に、民間駐輪場の整備を促進するため、エリアマネージメント等のまちづくりの動きに対して助成制度のPRに努めます。

○商業施設等の附置義務制度による駐輪場の整備

- ・駐輪需要を生じさせる商業施設等の建設時において、施設設置者に利用者の駐輪場の設置を義務づけるとともに、駐輪場が有効に活用されるよう働きかけます。
- ・附置義務制度により設置された駐輪場の利用実態が変化した場合は、より効果的な附置義務制度の運用を検討します。

3-2 個別方針5 自転車の放置対策の推進

3-2-1. 施策8 放置自転車防止への取組み

目的

すべての歩行者にやさしい街の環境を整備するとともに、円滑な救急活動等を実現するため、多様な手法により、放置自転車防止をさらに進めます。

また、放置自転車対策事業の効率化を図ることにより、放置自転車への対応をさらに効果的に進めます。

今後の方向性

人の集まる商店街での放置自転車は、視覚障害者、車いす、ベビーカー等の通行の妨げとなり、非常時や災害時の救出活動に支障をきたします。日頃から放置自転車が無い状況を確保するため撤去活動や駅前放置自転車クリーンキャンペーン等により自転車を放置しないよう啓発を行います。また、駐輪場利用の誘導、外国人利用者にも対応した放置禁止の表示を行い放置自転車防止に向けた取組みを図ってまいります。

より効率的な撤去活動や保管所の運営方法等について検討するなど、放置自転車対策事業の効率化を進めます。

今後の取組み

○放置自転車への重点的な取組み

- ・駅前では、歩行者や車両の交通阻害の要因となる放置自転車に対し、放置禁止区域を定め、違法駐輪に対して警告を促す札を貼り注意喚起を行った後、撤去を行います。放置自転車撤去を通じて道路上への自転車の放置を行わない意識の啓発を促します。
- ・駐輪場の位置情報を示す立て看板の設置を行い駐輪場利用の促進を行います。
- ・放置自転車の多い駅では、誘導員を配置し駐輪場の利用の案内をはじめ、注意を促す札による注意喚起などの取り組みを行います。

○駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

- ・東京都のクリーンキャンペーンに合わせ、身近なまちづくり推進協議会等の地域活動団体や鉄道事業者等との協働により、放置防止に向けたキャンペーンを実施します。
- ・この他、様々な機会を捉え放置自転車防止に向けた啓発に取り組みます。

○外国人利用者にも対応した情報提供の充実

- ・外国人利用者に対し、英語併記の放置禁止区域の標示物により周知を行うなど、自転車等を放置しないように、周知方法の工夫を図ります。

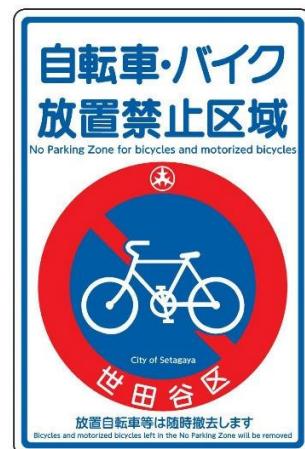
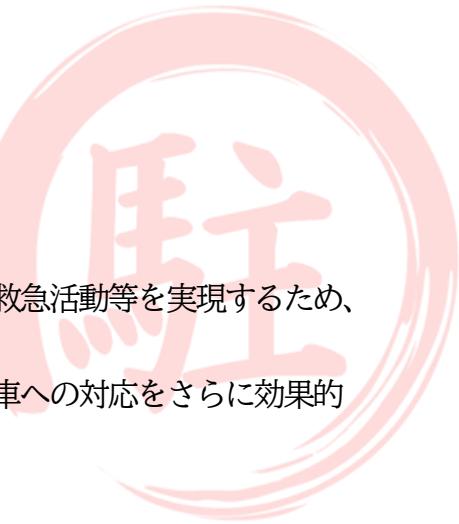


図 4-11 放置禁止区域
路面標示シート

○放置禁止区域の指定見直しと効果的な撤去活動

- ・放置禁止区域内において放置自転車が少ないところ、区域外で多くなっているところを確認し、限られた撤去回数などを考慮しながら効率的に放置禁止区域の見直し検討を行います。
- ・放置の多い駅周辺では優先的に撤去を行うにあたり、放置の少ない駅周辺の撤去との調整を考慮しながら区全体の放置自転車の減少を検討します。
- ・特に買い物を目的とした短時間利用者による放置自転車が課題となっており、トラブルに発展するケースもあるため、広報活動を通じて啓発を行ながら撤去活動を進めます。

○放置自転車等保管所運営の見直し

- ・放置自転車の撤去台数の減少の状況に応じて、公有地の有効活用として保管所の再編や庁内各所管の事業推進に伴う一部陣用に関する協議などを行います。

4. 基本方針4 自転車が身近なくらしを支えるまち（日常生活を支える自転車利用の促進）

4-1 個別方針6 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進

4-1-1. 施策9 自転車利用にかかる情報発信

目的

環境にやさしい自転車利用の利点や、健康に資する効果・快適な利用方法等自転車利用に役立つ様々な情報を区ホームページ等にて掲載するとともに、情報へのアクセス方法を拡充することで自転車利用の利便性・効率性をさらに高めます。

今後の方向性

自転車利用の環境・健康に対する効果や、区立駐輪場や官民連携による民間シェアサイクル事業者情報、自転車走行時のルールやマナーの啓発といった、自転車利用に役立つ様々な情報について簡単にアクセスし、様々な人が確認できる環境を整備します。

今後の取組み

○区ホームページへの自転車関連情報の掲載

- ・自転車利用時に活用できる区立駐輪場の情報に加え、自転車安全利用啓発、事業者向け自転車通勤環境整備へのアドバイス、自転車保険等の情報を掲載していきます。

○区立駐輪場等における情報やサービスの提供

- ・区や区立駐輪場指定管理者のホームページ上に掲載している自転車利用に役立つ情報等を区立駐輪場においても発信し、情報ステーションとして活用されるよう環境整備を図ります。

○外国人利用者に対応した情報提供の充実

- ・区ホームページの一部については英語・中国語・韓国語での表記が可能となっています。当該サイトにスマートフォン等から簡単にアクセスできるよう、環境整備を図ります。

4-2 個別方針7 シェアサイクルの普及による自転車利用の促進

4-2-1. 施策10 自転車シェアリングの普及啓発

目的

官民連携により民間の自転車シェアリングを普及し、区内の自転車移動の利便性向上を図ります。

今後の方向性

区と民間シェアサイクル事業者との協定締結により、官民連携のもと、双方の資源を有効活用し、区内の自転車移動の利便性の向上を目指します。

今後の取組み

○官民連携による民間シェアサイクルの支援

- ・区施設への民間シェアサイクルポートの設置を支援します。
- ・鉄道駅周辺や公開空地、道路等への民間シェアサイクルポートの設置を推進します。
- ・区の広報媒体を利用して、区民の日常生活での利用や事業者の業務上移動の際の民間シェアサイクル活用の周知を行います。
- ・区の自転車事業に関する情報や自転車走行時のルールやマナー等の情報を事業者へ提供し、民間シェアサイクル利用者への周知を行います。



公園



公共施設

図 4-12 官民連携による民間シェアサイクルポートの設置事例

4-3 個別方針8 災害時の自転車利用の促進

4-3-1. 施策 11 災害時における自転車の活用

目的

災害により被害を受けた道路の復旧に長い時間をする際には、連絡や運搬といった災害時の移動において柔軟に対応ができる自転車の活用を検討します。

今後の方向性

災害時に自転車を有効活用できるように、自転車の確保や配備等の体制づくりについて検討します。

今後の取組み

○区が保有する自転車の活用検討

- ・区の各部署が所有している自転車及び職員貸出用自転車を、災害時に区役所と各庁舎間の連絡や運搬用として利用するなどの活用方法を検討します。

○官民連携による民間シェアサイクルの災害時の活用検討

- ・災害時において、区職員による民間シェアサイクルの連絡・運搬への活用や、電動アシスト付き自転車のバッテリーを非常用電源として利用するなど、官民連携のもと、民間シェアサイクル事業者とともに災害時における活用方法について検討します。

4.3 施策実現の方策

(1) 協働・連携の持続と強化

総合計画中間見直しの基本方針及び施策を実行するには、区民、事業者、NPO、行政等がそれぞれの役割分担を認識し、課題解決に向けて協働・連携していくことが必要です。

<区民>

区民は、交通ルールやマナーを遵守して自転車を利用するため、自転車安全講習等への積極的参加を心がけ変化する交通ルールを改めて確認し、子どもたちの規範となる様に自転車を運転し、事故が無い様に努めるとともに、道路や歩道を駐輪場代わりに停めない様に駐輪場への駐車等を心掛け、安全で安心な自転車利用環境づくりに参加することが求められます。

<事業者>

一般事業者は、自転車利用を促進し環境負荷の低減に努めるため、通勤や事業での自転車利用を促進し、従業者向けの自転車安全講習等を実施し、自転車利用環境づくりに参加することが求められます。

公共交通事業者は、行政等による駐輪場整備等の自転車利用環境整備に積極的に協力するとともに、自らも駐輪場整備や公共交通機関との乗換利便性の向上等の自転車利用環境整備を進めることができます。

また、商業施設や商店街においても、一定規模以上の施設を新築または増改築する場合、「原因者負担」の原則に基づき附置義務駐輪場を確保します。また、それ以外の施設についても、必要に応じて自転車等利用者のための駐輪スペースの確保に努めることが求められます。

<行政・警察>

行政及び警察は連携しつつそれぞれの役割により、区民や事業者に対し、情報提供等による交通ルール・マナーの普及啓発を図り、自転車通行空間や駐輪場を整備します。また、区民や事業者が安全で安心な自転車利用環境づくりに参加できるよう機会や場を提供するとともに、区民、事業者の取り組みを支援します。

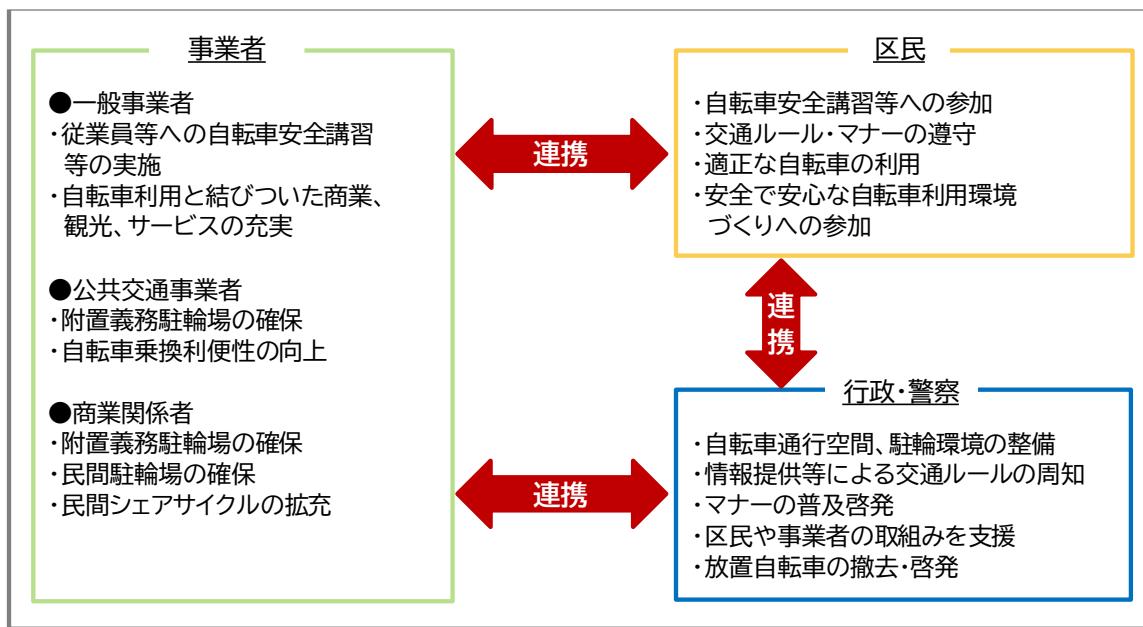


図 4-13 区民、事業者、行政・警察の協働・連携のイメージ

(2) 社会情勢に応じた計画推進の体制

<自転車等駐車対策協議会>

総合計画中間見直しの計画を実行するにあたり、社会情勢に対応した施策の展開が必要となります。このため、世田谷区自転車条例に規定する世田谷区自転車等駐車対策協議会に計画の進捗状況を報告し、関係者間で課題認識を共有することにより施策の確実な実施を図ります。

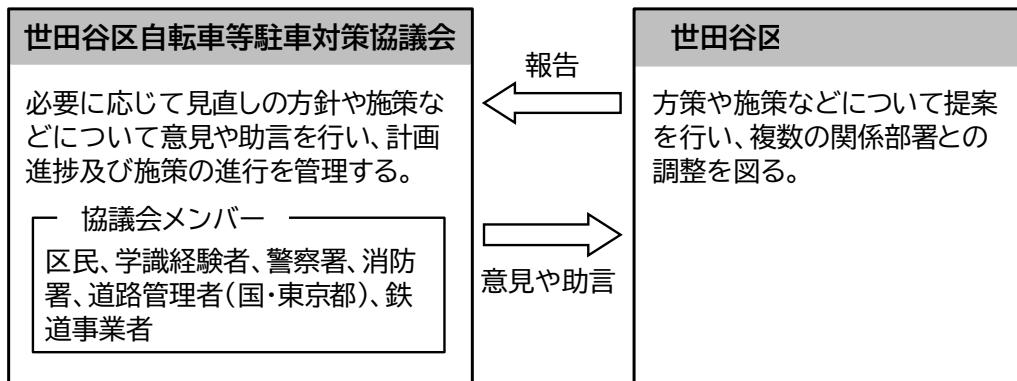


図 4-14 世田谷区自転車等駐車対策協議会と世田谷区の体制

<民間の力を活用>

駐輪環境の整備にあたっては、行政や鉄道事業者の他、民間の力を活用し需要に応じた駐輪場整備を進める必要があります。そのためには民間による駐輪場経営が成り立つ環境づくりも必要で、公共駐輪場の料金設定も課題の一因となります。地域で区民の日常生活を支える、守る取り組みに発展するよう各方面の意見を聞きながら対応していくかなければなりません。

このため、行政では民間活力を活用し地域に必要な駐輪場の整備を進めるため整備支援などの手法も行い民間の力を活かす取り組みを進めます。このため、民間駐輪場整備に対する補助金や附置義務駐輪場制度の見直し等を行うなど、区民にとって使いやすい駐輪場整備を官民で連携して進めていくための支援体制や仕組みづくりを検討してまいります。

<商店街への支援>

商店街の買い物等の自転車利用に対する駐輪スペースの確保の取り組みを支援します。

(3) 財源の確保

自転車関連の施設整備や、施策を実施する上で必要となる財源については、国・都の補助金や税外収入の確保、使用料の改定、施設運営の効率化などにより財源の確保を図ります。

4.4 PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進

(1) PDCAマネジメントサイクルの基本的な考え方

この計画は、策定した計画（Plan）を実行（Do）し、実行内容を評価（Check）し、必要に応じて計画を見直す（Action）、PDCAマネジメントサイクルを用いながら推進します。

この計画の推進にあたっては、継続的な進行状況の把握とともに、5年に1度、計画に掲載した施策の進捗状況について点検・評価を行います。進行状況は、世田谷区自転車等駐車対策協議会に報告します。



(2) 計画の見直しの考え方

施策の進捗状況をチェックし、5年後をめどに計画の見直しを行います。

目標年次である令和12年度には、総合的な点検・評価を行い、見直しを行います。

社会状況や法制度の変化、施策や事業にかかる課題等を注意深くモニタリングし、事態の変化に合わせて適切に施策・計画を見直していきます。

目標年次										
令和	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
西暦	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
取り組み状況の管理	継続的に実施									
点検・評価	毎年評価									
計画の見直し	中間見直し				総合的な見直し					

図 4-15 計画の点検・評価と見直しのスケジュール

5 章

鉄道路線沿線及び駅周辺の駐輪場整備の現状

5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の駐輪場整備の現状

5.1 本章の目的

本章では、今後5年間にわたり、この計画に基づく取り組みを推進するため、各駅の自転車利用の特性のほか、鉄道の連続立体交差化や道路の新設拡幅整備といった都市基盤整備の進捗などを考慮しながら、主要な鉄道路線沿線及び駅周辺の駐輪場整備の現状を整理します。

4章施策7の取り組みについては、区内全域を対象とした施策の基本的な考え方を示していますが、駅周辺においては、鉄道駅を中心として、大規模な店舗や駅前商店街等が立地するため、多くの自転車が乗り入れ、駐輪や放置が集中して発生しています。また、坂などの土地の起伏や鉄道の急行停車駅などの条件により、自転車による駅周辺へのアクセスは駅ごとに異なります。

なお、駅周辺で新たな駐輪場の整備用地を確保することが難しい状況にあります。また、今後の街づくりやライフスタイルの変化などにより、自転車利用の地域ニーズは時代とともに変わっていきます。

のことから、既存駐輪場の利用状況や駐輪需要等をもとに将来需要を分析したうえで、区立駐輪場の整備だけでなく、鉄道事業者と連携した駐輪場整備や民間駐輪場の整備誘導などを含め、駐輪需要に応じた駐輪場の確保を目指します。

■ 7つの鉄道路線と1つの軌道路線

区内には、京王電鉄京王線、京王電鉄井の頭線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線、東急電鉄大井町線、東急電鉄目黒線、東急電鉄世田谷線、東急電鉄東横線といった7つの鉄道路線と1つの軌道路線（東急電鉄世田谷線）が通っています。区内39駅（小田急電鉄小田原線豪徳寺駅と東急電鉄世田谷線山下駅、東急電鉄田園都市線三軒茶屋駅と東急電鉄世田谷線三軒茶屋駅、小田急電鉄小田原線下北沢駅と京王電鉄井の頭線下北沢駅は、ともに乗り換えの際に改札を通過する近接の駅ですが、駅勢圏が重なるため、この計画では、それぞれ1駅として表示します）に加えて、目黒区内に位置する東急電鉄東横線・東急電鉄大井町線自由が丘駅も、区内に駅勢圏が及んでいます。

都市高速鉄道として首都圏の幹線に位置付けられている小田急電鉄小田原線（9号）、京王電鉄京王線（10号）、東急電鉄田園都市線（11号）の3路線は、都心から放射状に延びており、都心から西方向に向かうほど路線間の距離が拡大していくため、これらの路線間には駅やバスの停留所から離れた、公共交通不便地域が点在する傾向にあります。

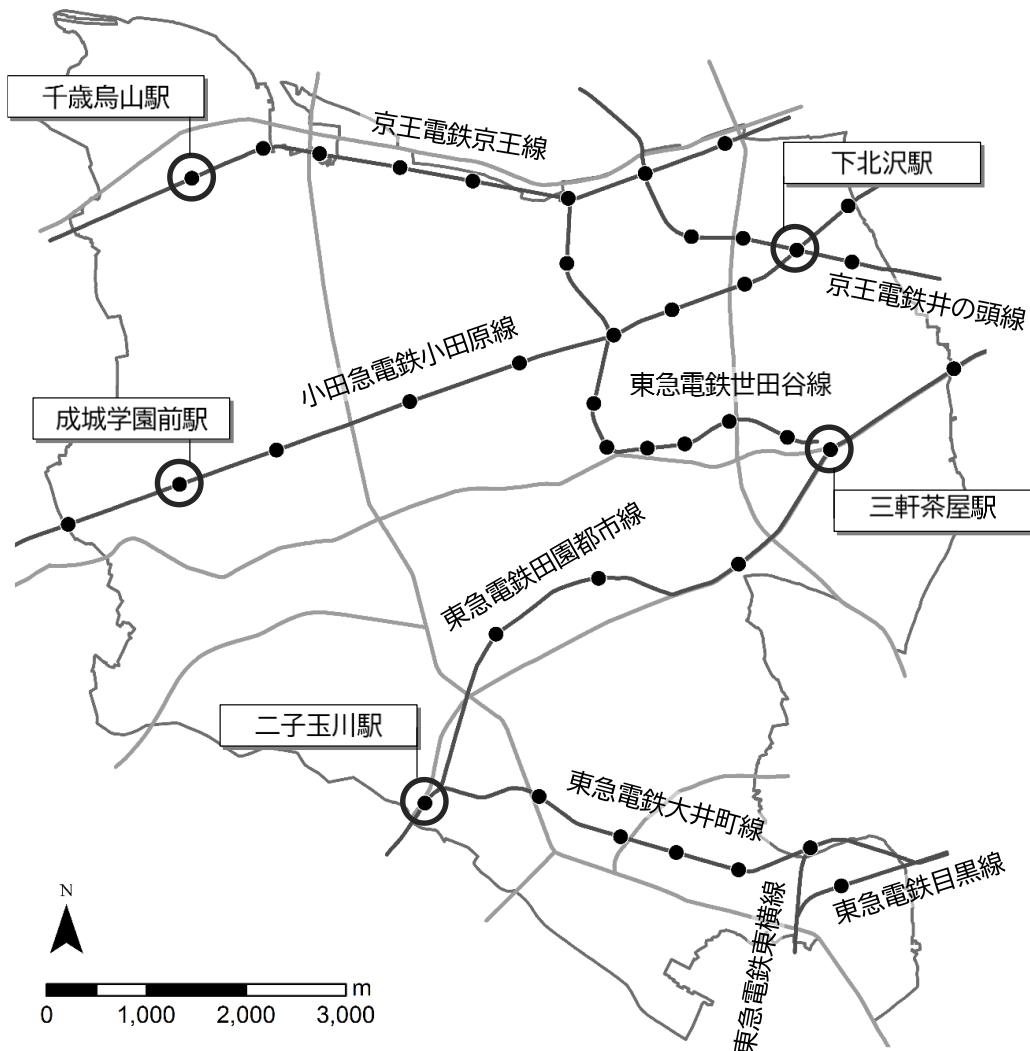


図 5-1 区内の鉄道路線と主要駅

5.2 鉄道路線沿線及び駅周辺の駐輪場整備の現状

京王電鉄京王線沿線及び駅周辺の駐輪場整備

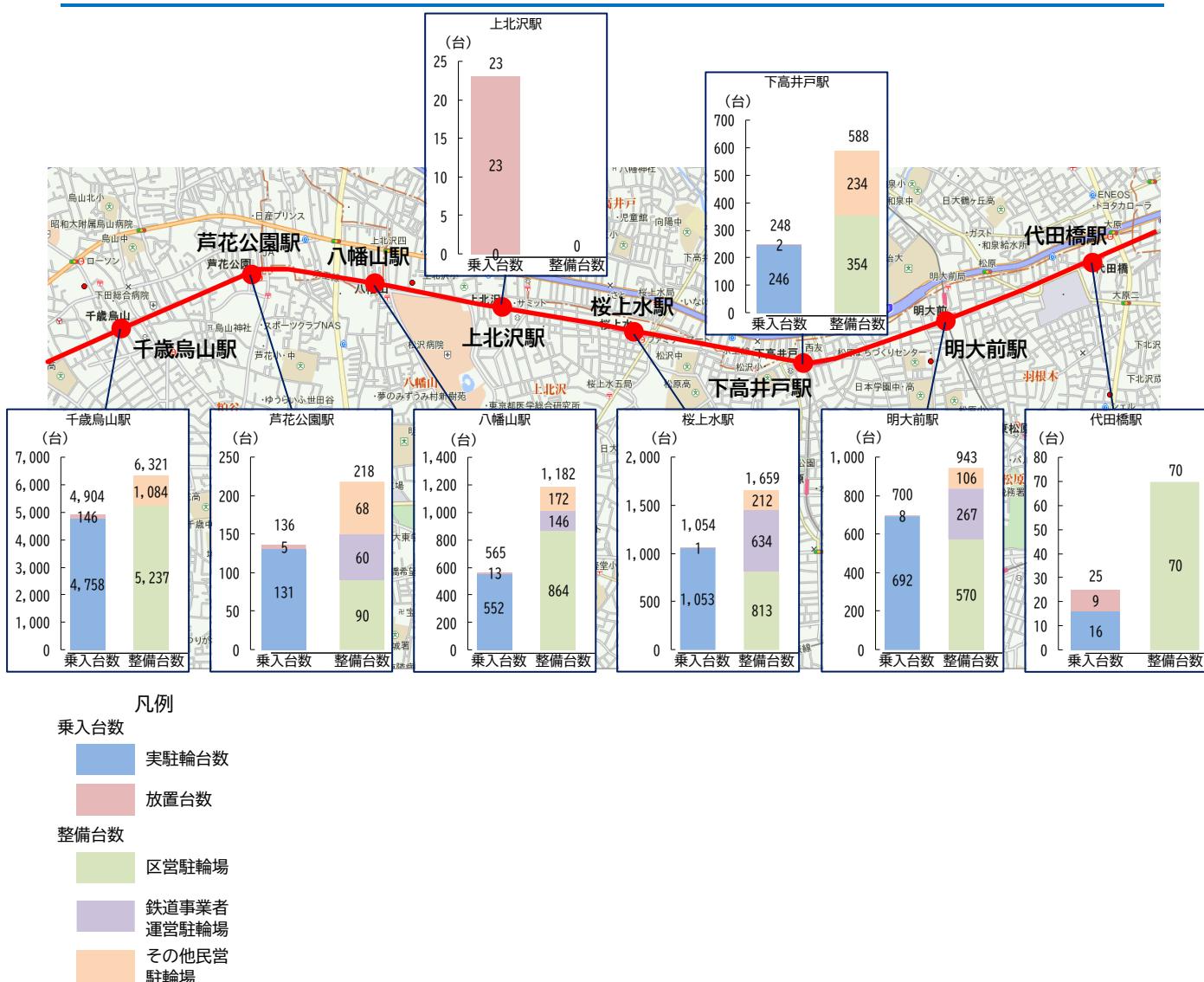
■駐輪場整備の方向性

平成26年（2014年）に笹塚駅（渋谷区）から仙川駅（調布市）間の京王線連続立体交差事業および鉄道付属街路事業が事業認可され、現在事業が進められています。

区内の代田橋駅、明大前駅、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅、芦花公園駅、千歳烏山駅は高架駅となり、開かずの踏切が解消することで鉄道により南北に分断されていた市街地が一体化され、また、沿線には側道が整備される計画です。

南北市街地の一体化により、自転車を含めた交通往来がスムーズになる予定であるため、連続立体交差事業などの進捗と併せて、駐輪需要等の利用実態を踏まえ、鉄道事業者および関係所管と連携して、新たに創出される高架下空間の活用等、より利便性の高い駐輪場の整備などについて検討します。

■駅周辺駐輪場の整備・充足状況



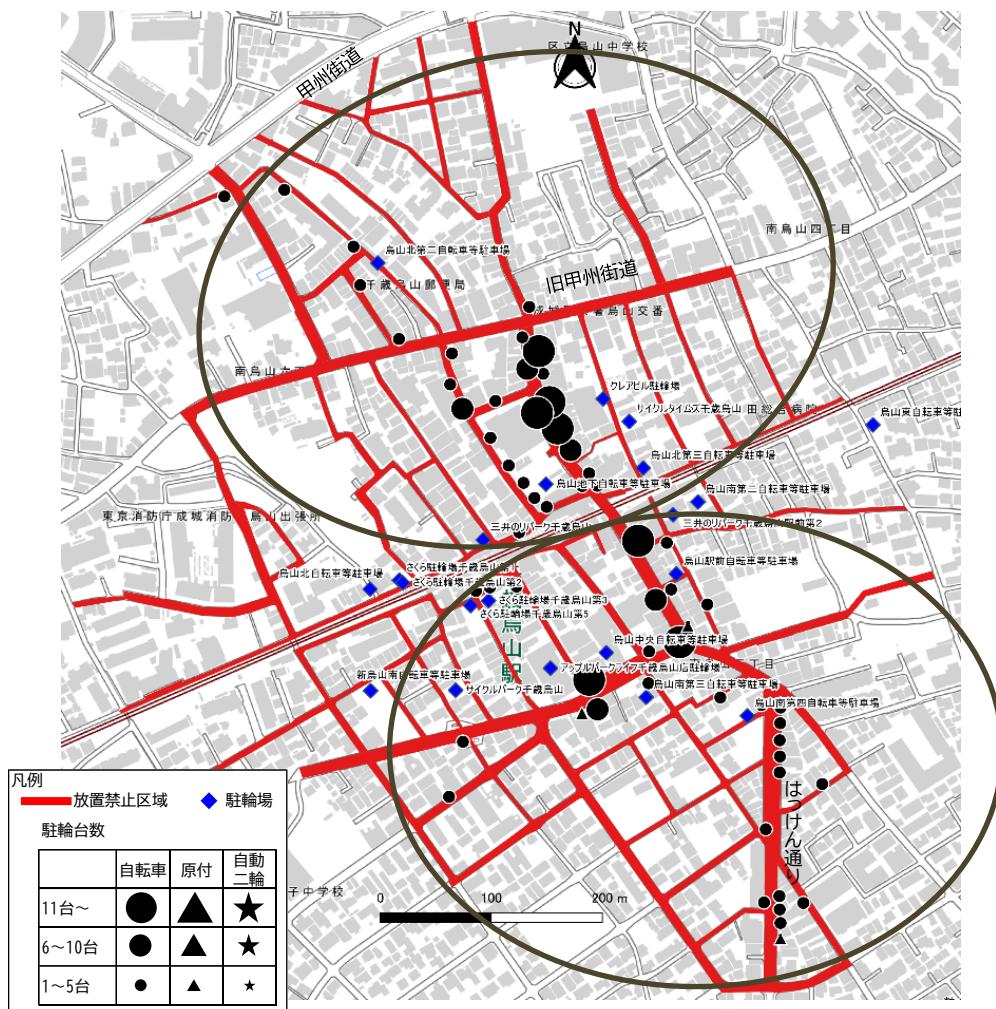
資料：「せたがや iMap」を基に作成
※上北沢駅には駐輪場はなし

■千歳烏山駅の駐輪場整備

千歳烏山駅周辺は、京王線の南北にそれぞれ商店街が高密度に広がり、商業・サービス、交流等の機能が充実し、区民の交流拠点となっています。

放置自転車はピーク時に比べて大きく減少している一方で、主に通勤・通学等を目的とした駐輪場の整備台数は充足しているものの、夕方を中心に買い物等を目的とした短時間駐輪による放置自転車が多い状況が続いている。

今後は、駅から少し離れた駐輪場や屋上階など、利用率が低い駐輪場で利用が促進されるような工夫に努めるとともに、連続立体交差事業や駅前広場を含む計画道路の整備の進捗を見据えながら、鉄道事業者や民間事業者と連携して、短時間駐輪も含めた駐輪需要に応じた駐輪場の誘導を図ります。



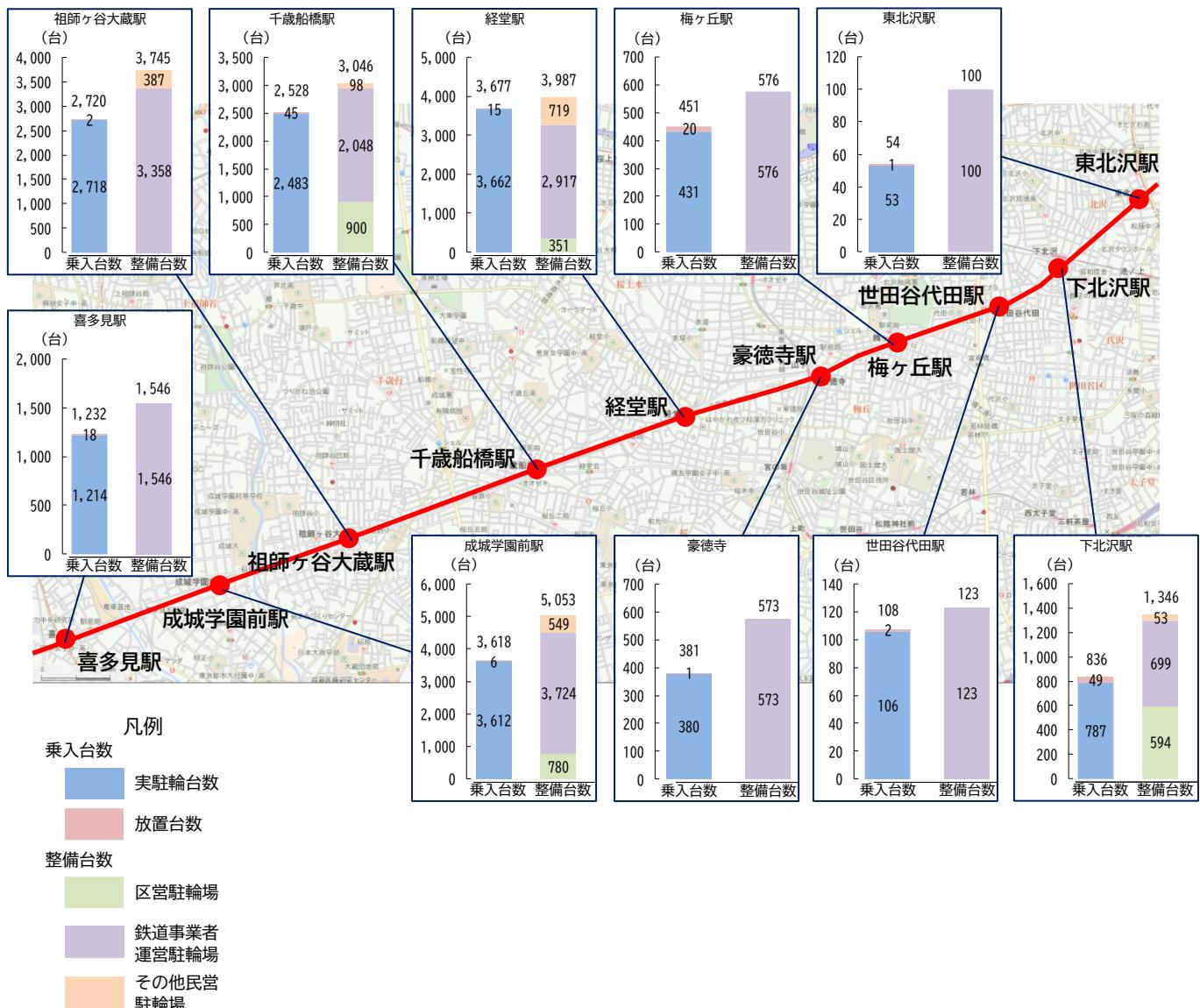
小田急電鉄小田原線沿線及び駅周辺の駐輪場整備

■駐輪場整備の方向性

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事業及び複々線化事業が平成30年度（2018年度）に完了し、すでに連続立体交差事業が完了した梅ヶ丘駅から喜多見駅間を含め、鉄道事業者により鉄道高架下空間等を活用して駐輪場が整備されています。

公共駐輪場においては、駐輪需要等の利用実態を踏まえ、既存駐輪場における柔軟な運用など、利用利便性とサービスの質の向上を検討します。また、区内の南北動線の移動を考慮し、自転車利用の利便性向上を目指し、駅周辺での民間シェアサイクルポートの設置を支援します。

■駅周辺駐輪場の整備・充足状況



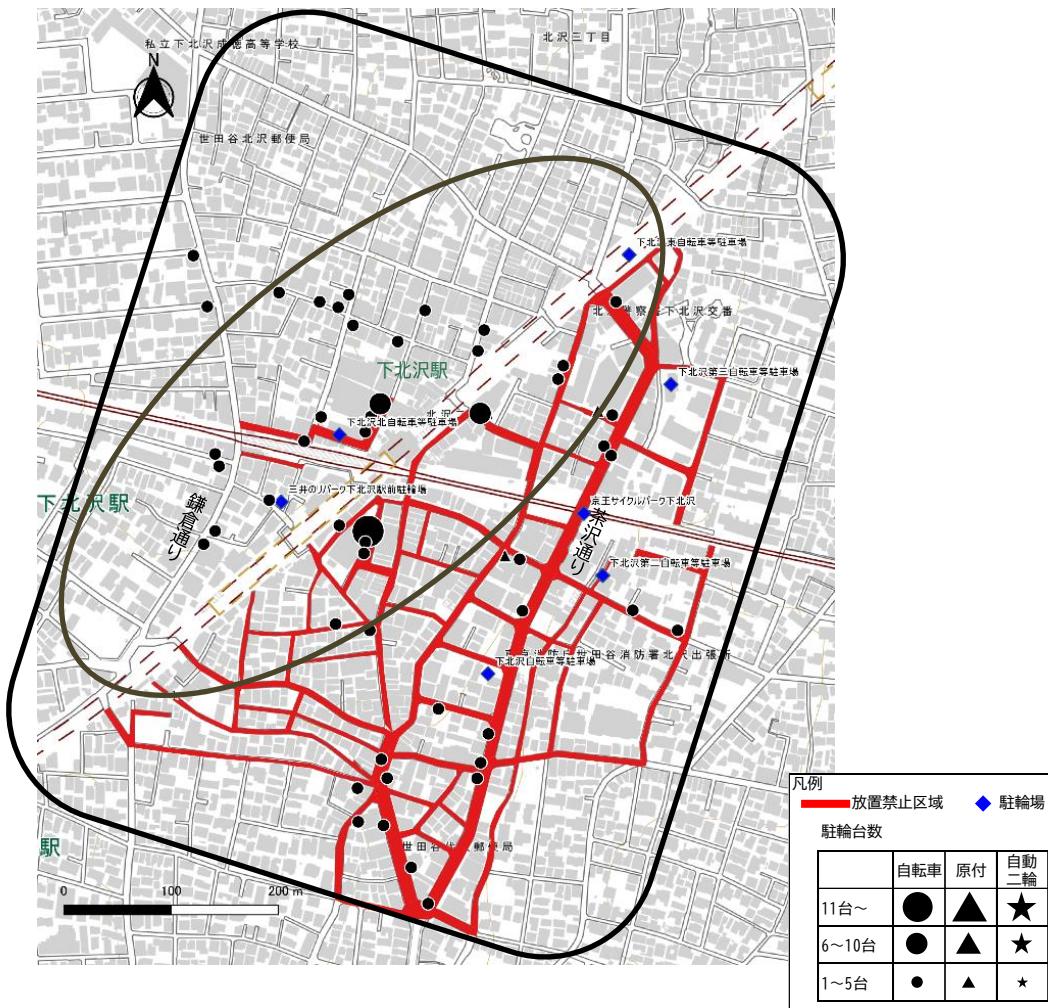
資料：「せたがや iMap」を基に作成

■下北沢駅の駐輪場整備

下北沢駅周辺は、商店街や劇場などの商業・文化等の機能が充実し、若者をはじめ多くの人が回遊するなど、区を超えた広域的な交流拠点となっています。

小田急線の連続立体交差事業を契機とする駅周辺の環境整備により、一定程度の駐輪場は整備されたものの、特に夕方や休日を中心として買い物等を目的とした短時間駐輪の放置自転車が多い状況が続いています。

今後は、駅前広場や計画道路の整備等の街の変化に合わせて、駐輪需要等の利用実態を踏まえ、既存駐輪場の有効活用や新たな駐輪場整備、附置義務駐輪場の整備等の民間事業者による駐輪場整備も誘導し、駅を中心としたバランスの良い駐輪場の確保を図る必要があります。

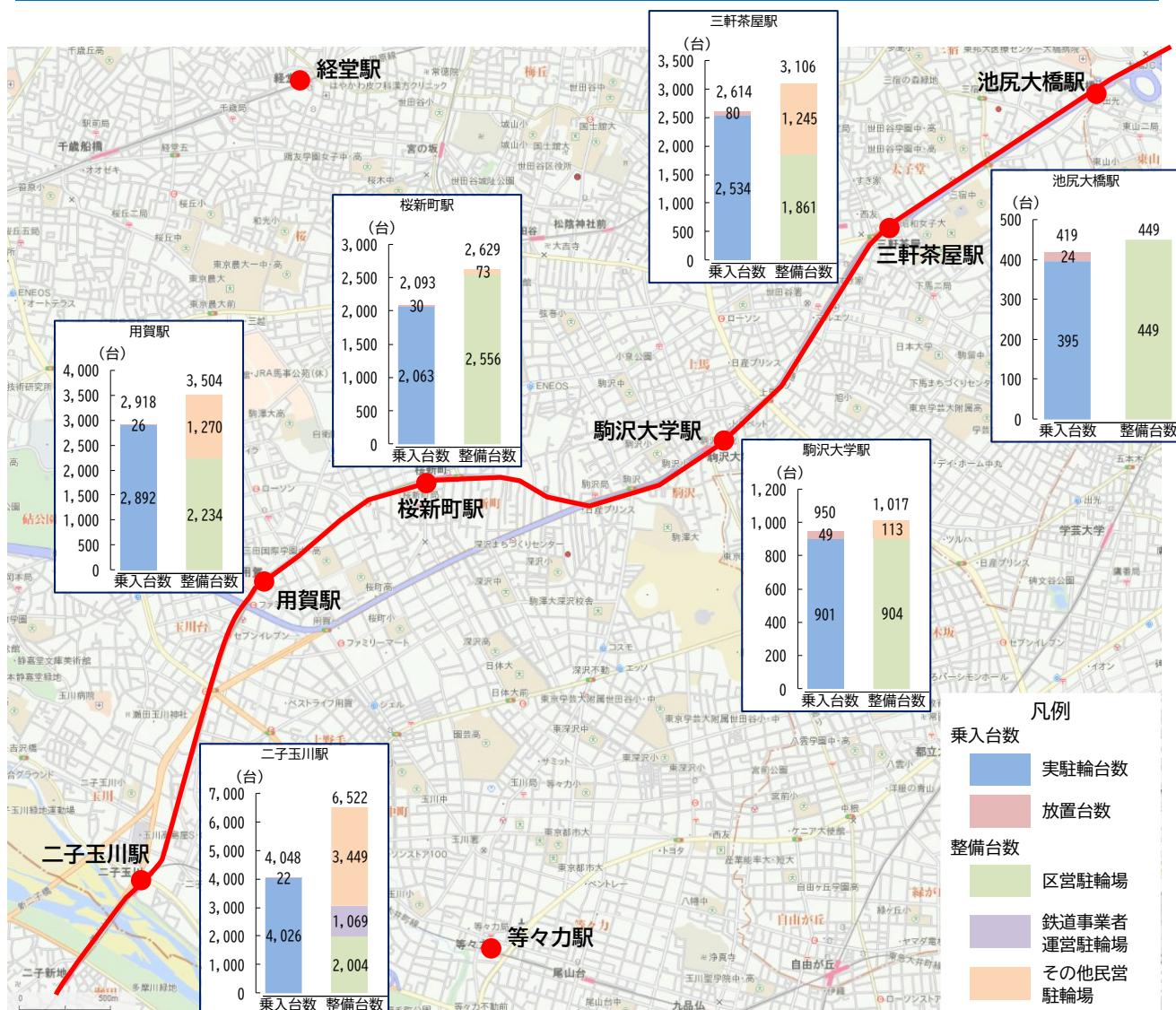


東急電鉄田園都市線沿線及び駅周辺の駐輪場整備

■駐輪場整備の方向性

田園都市線沿線は、駐輪場の整備台数が増加しています。一方、夕方の時間を中心に、駅前の買い物等を目的とした短時間駐輪の放置自転車が依然として多いことから、駐輪場の附置義務制度や整備費用助成の活用等を通じて民間事業者による駐輪場整備を誘導しながら、短時間駐輪も含めた駐輪需要に応じた駐輪場整備を検討します。

■駅周辺駐輪場の整備・充足状況



資料：「せたがや iMap」を基に作成

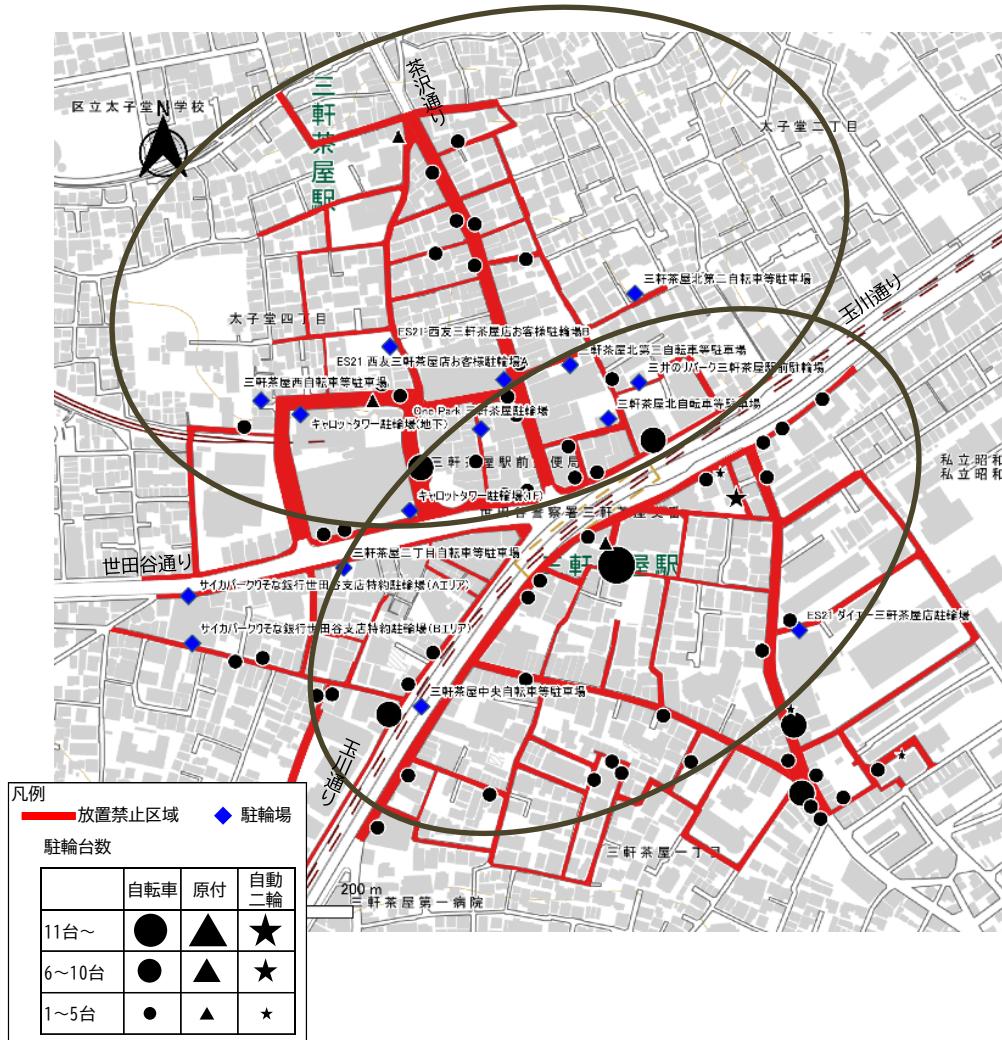
■三軒茶屋駅の駐輪場整備

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・芸術・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、多くの人でぎわう区を超えた広域的な交流拠点となっています。

駅周辺では、商業施設の周辺や世田谷通り、玉川通り、茶沢通り沿いに放置自転車が多い傾向にあり、玉川通りの南側では駐輪場が不足しています。

今後は、駐輪場の附置義務制度や整備費用助成の活用等を通じて民間事業者による駐輪場整備を誘導し、短時間駐輪も含めた駐輪需要に応じた駐輪場の確保を図る必要があります。

また、三軒茶屋北駐輪場については、機械式駐輪施設が老朽化しているため、土地を有効活用していくために、駐輪需要や行政需要を踏まえた検討を重ねていまいります。

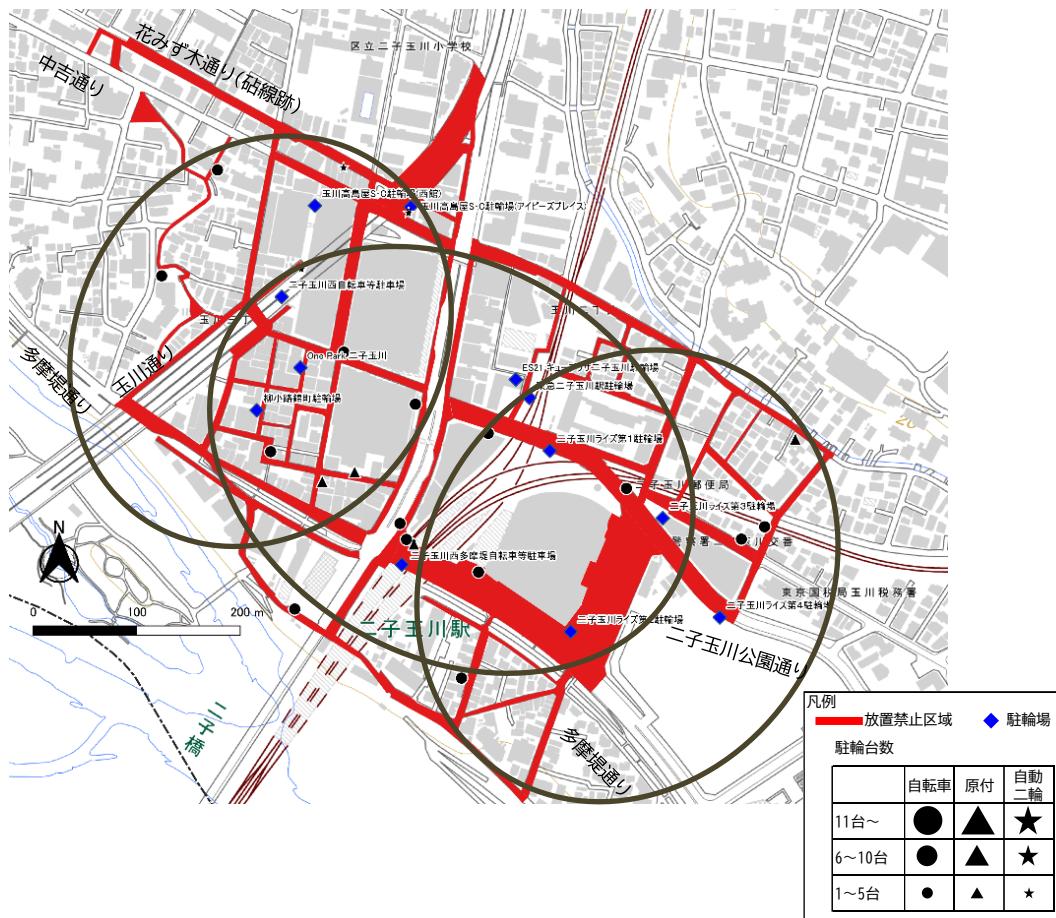


■二子玉川駅の駐輪場整備

二子玉川駅周辺は、再開発事業等による都市基盤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、区を超えた広域的な交流拠点となっています。

鉄道駅としては、田園都市線・大井町線の乗換駅かつ急行停車駅であり、通勤・通学による自転車利用は喜多見や宇奈根等の駅西側で多くなっています。駅西側では、二子玉川西駐輪場を改修して整備台数の増加を図っており、駅東側では、再開発事業により多くの駐輪場が整備されています。

一定程度の駐輪場が確保されていることから、今後は、駐輪需要等の利用実態を把握しながら、民間シェアサイクルポートの設置支援等を含め、駐輪需要を注視してまいります。



東急電鉄大井町線・目黒線・東横線沿線及び駅周辺の駐輪場整備

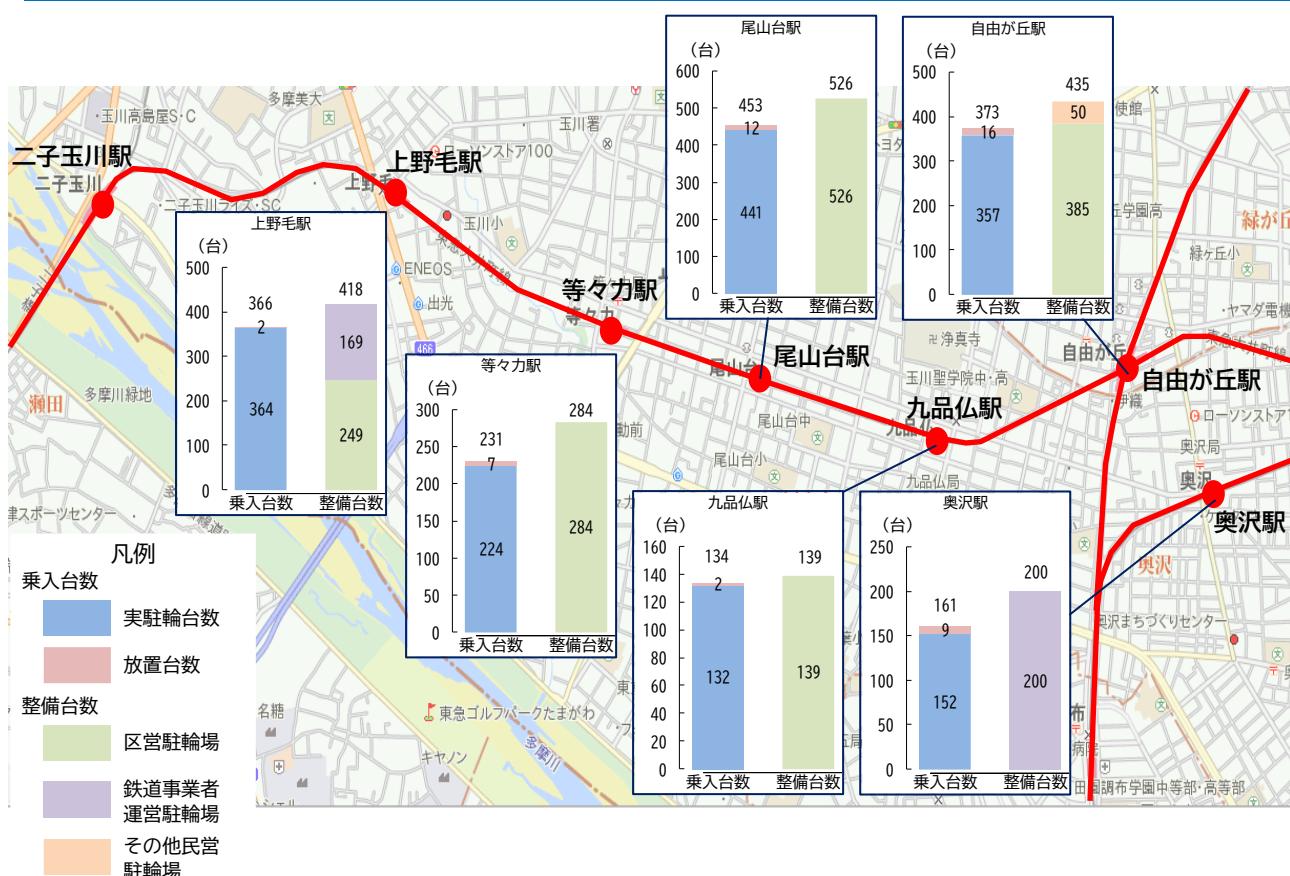
■駐輪場整備の方向性

大井町線・目黒線・東横線の各駅は、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、鉄道南側からの駅へのアクセスが登り坂となることから、駅利用者数に比べて自転車利用が少ない区域でしたが、坂道を苦にしない電動アシスト付自転車の普及により自転車利用が増加しています。

また、各駅周辺には、商店街やスーパー・マーケットが位置することから、通勤・通学等を目的とした利用だけでなく、買い物等を目的とした利用についても考慮する必要があります。

駐輪需要等の利用実態の変化に注視しつつ、駐輪場整備費用助成の活用等を通じて民間事業者による駐輪場整備を誘導しながら、短時間駐輪も含めた駐輪需要に応じた駐輪場の整備を検討します。

■駅周辺駐輪場の整備・充足状況



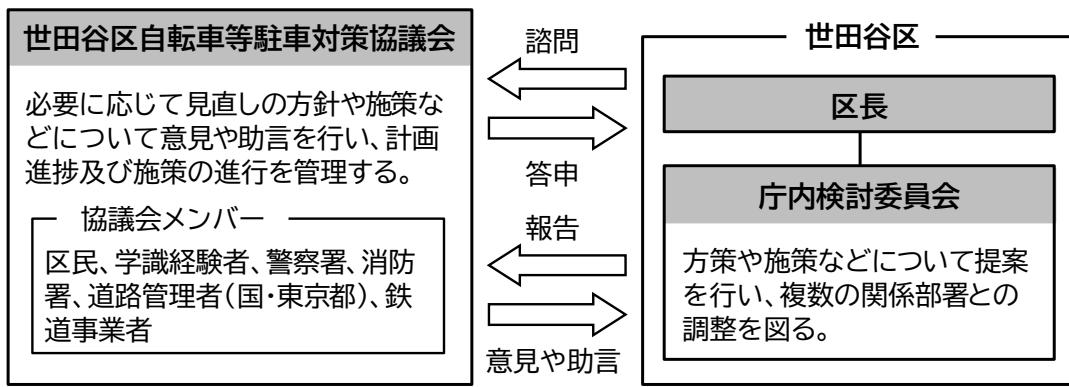
資料：「せたがや iMap」を基に作成

参考資料

自転車活用推進計画及び 自転車等の利用に関する 総合計画（中間見直し） の策定の経緯

- ・検討体制
- ・自転車駐車対策協議会
 - (1) 検討経緯
 - (2) 世田谷区自転車等駐車対策協議会委員名簿
- ・世田谷区レンタサイクルポート条例の経過
 - (1) 条例、施行規則
 - (2) 世田谷区レンタサイクル事業の変遷

・検討体制



・自転車等駐車対策協議会

（1）検討経緯

計画策定に関する事項を抜粋して掲載

令和6年度

10月23日 第1回自転車等駐車対策協議会

- ①世田谷区自転車総合計画の見直しについて 報告
- ②世田谷区自転車ネットワーク計画の見直しについて 報告

2月26日 第2回自転車等駐車対策協議会

- ①世田谷区自転車総合計画の概要 報告（説明）
- ②自転車に関する基礎データ 報告（説明）
- ③世田谷区自転車総合計画への目標値設定 報告
- ④世田谷区自転車総合計画の施策評価結果 報告
- ⑤総合計画において中間見直しを実施することによる体裁の見直し 報告

令和7年度

5月21日 第1回自転車等駐輪対策協議会

- ①世田谷区自転車総合計画中間見直し（素案） 訪問
- ②世田谷区自転車総合計画中間見直し策定後の評価の対応 報告
- ③世田谷区自転車総合計画中間見直し策定のスケジュール 報告

10月23日 第2回自転車等駐輪対策協議会

- ①世田谷区自転車総合計画中間見直し（案） 訪問
- ②世田谷区自転車総合計画中間見直し（案） 区民意見集約 報告
- ③世田谷区自転車総合計画中間見直し策定のスケジュール 報告

(2) 世田谷区自転車等駐車対策協議会委員名簿

区分		氏名	備考 (任期)
条例第十四条第一項第一号委員	世田谷区町会総連合会 副会長	鈴木 賢治 鎌田 嘉次	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日 令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	世田谷区商店街連合会 副会長 (経堂農大通り商店街振興組合理事長)	川村 昌敏	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	世田谷区視力障害者福祉協会 理事	峯苦 褒尚	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	東京都自転車商協同組合世田谷区四支部連合会 支部長	菅原 利明	令和6年6月1日～ 令和7年3月31日
	東京都自転車商協同組合 理事	山内 敏一	令和7年4月1日～ 令和8年5月31日
	成城交通安全協会 副会長	佐久間 佳一	令和6年6月1日～ 令和7年5月31日
	世田谷交通安全協会 副会長	目黒 秀幸	令和7年6月1日～ 令和8年5月31日
	世田谷消防団 副団長	藤森 上治	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	世田谷区立小学校PTA連合協議会 地域環境部長	小梨 百合子	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	公 募	多賀 澄子	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
第2号委員	(財)建築・まちづくり協力研究所理事長 (元 日本大学総長・理事長)	小嶋 勝衛	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	東京税理士会 世田谷支部 副支部長	小林 憲史	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	国士館大学 教授	寺内 義典	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
	東京都市大学 准教授	稻垣 具志	令和6年6月1日～ 令和8年5月31日
第3号委員	成城警察署 交通課長	熊谷 充弘 一柳 英之	令和6年6月1日～ 令和7年2月25日 令和7年2月26日～ 令和7年5月31日
	世田谷警察署 交通課長	船城 織映 新井 一成	令和7年6月1日～ 令和7年8月24日 令和7年8月25日～ 令和8年5月31日
	世田谷消防署 警防課長	鶴田 広樹 関 肖	令和7年6月1日～ 令和8年5月31日 令和6年6月1日～ 令和7年3月31日
	国土交通省東京国道事務所 交通対策課長	稻垣 剛史	令和7年4月1日～
	東京都第二建設事務所 管理課長	山下 邦洋 羽石 幸一	令和6年6月1日～ 令和7年3月31日 令和7年4月1日～
	京王電鉄(株)鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長	濁澤 雅	令和6年6月1日～
	小田急電鉄(株) 交通企画部課長	八山 晋一郎	令和6年6月1日～
第4号委員	東急電鉄(株)広報・マーケティング部 沿線企画課課長	梶谷 俊夫	令和6年6月1日～ 令和7年3月31日
	東急電鉄(株)広報・マーケティング部 沿線企画課	山口 洋史	令和7年4月1日～

・世田谷区レンタサイクルポート条例、同施行規則の経過

(1) 条例、施行規則

平成5年11月12日 条例制定
 平成6年 1月 7日 条例施行規則制定
 令和7年12月 1日 条例廃止、条例施行規則廃止

(2) 世田谷区レンタサイクル事業の変遷

年 月	記 事
平成8年5月	桜上水南レンタサイクルポート・三軒茶屋北レンタサイクルポートの開設
平成10年4月	三軒茶屋中央レンタサイクルポートの開設
平成14年1月	成城北第二レンタサイクルポートの開設
平成19年3月	経堂駅前レンタサイクルポートの開設。 桜上水南・経堂駅前ポートにてコミュニティサイクルシステムを導入
平成21年3月	桜新町レンタサイクルポートの開設 桜新町ポートにてコミュニティサイクルシステムを導入
平成22年3月	コミュニティサイクルシステムに電動アシスト付き自転車を導入
平成23年4月	等々力レンタサイクルポートの開設 等々力ポートにてコミュニティサイクルシステムを導入
平成23年10月	コミュニティサイクルのネーミングライツ（IHIがやリン）を開始
平成28年4月	三軒茶屋中央ポートにてコミュニティサイクルシステムを導入
令和7年3月	コミュニティサイクルのネーミングライツを終了
令和7年11月	レンタサイクルポート（7か所）のサービスを終了
令和7年12月	区レンタサイクル事業を廃止

參考資料

用語集

・用語集

あ行		
駅勢圏	・その駅を利用する人の比率が高い地域範囲のこと。	P83 など
か行		
危険行為	・道路交通法で定められている、自転車の運転に関する違反行為（危険行為）のこと。 ・違反行為（危険行為）を3年以内に2回以上行った者には、都道府県公安委員会による自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（自転車運転者講習）の受講が命じられる。	P34 など
公共交通不便地域	・最寄りのバス停留所から200m以上、かつ鉄道駅から500m以上離れている地域のこと。	P25 など
さ行		
実駐輪台数	・駐輪場に実際に止まっている自転車の台数のこと。	P38 など
指定管理者	・指定管理者制度において、公の施設の管理に関する権限を指定管理者に包括的に委任し、管理を行わせるもの。 ・指定管理者に委任することで、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民のサービス向上を図っている。	P9 など
自転車安全利用五則	・自転車利用者が守らなければならない基本的なルールで、平成19年7月に中央交通安全対策会議交通対策本部（内閣府）で決定されたもの。	P60
自転車安全利用推進員	・講習を受講し、自主的に自転車安全利用啓発に取組む区民のこと。 ・地域主体の「ローカル・ルール」づくりや自転車安全利用を呼びかけるキャンペーンなどの活動を実施している。	P55 など
自転車関与事故件数	・自転車事故件数から自転車同士の事故を重複分として差し引いた件数のこと。	P5 など
自転車関与率	・交通事故全体に占める自転車関与事故の割合のこと。	P30 など
自転車通行空間	・自転車の車道左端の通行を誘導するもので、自転車専用通行帯、自転車走行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示といった整備形態がある。 ・区では、平成27年3月に策定した「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に整備を推進している。	P2 など
(自転車) 乗入台数	・駐輪場に実際に駐車している台数と放置自転車等を合計した自転車の台数のこと。	P39 など
「自転車保険」と「自転車損害賠償責任保険」	・東京都条例では「自転車損害賠償保険に加入しなければならない」と定めており、これは自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合等の損害を賠償できる保険等を指す。 ・この計画では「自転車損害賠償責任保険」または「自転車保険」と呼んでいる。	P2 など
生活自転車	・区で独自に定義したもので、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物等の利用、介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支えるすべての自転車の利用のこと。	P51 など
整備台数	・駐輪場に収容可能な自転車の台数のこと。	P38 など

世田谷思いやり自転車プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> 地域の生活に密着した自転車利用の推進を目的とした取り組みで、歩行者、自転車、自動車が安全に共生できる交通環境の創出を目指す。 区民の意見を取り入れ、「思いやり」の精神で、交通弱者の順序を尊重しながら、道路空間の安全性向上と自転車のルール・マナーの徹底を図る。 	表紙
世田谷区区民交通傷害保険	<ul style="list-style-type: none"> 区内在住・在勤・在学者を対象とした損害賠償責任保険。 東京都条例改正による保険加入義務化（令和2年4月施行）以前の平成30年7月から区が実施している。 	P63
世田谷区民自転車利用憲章	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年4月に区が制定した、自転車に乗る際の心構えを示したもの。 制定当時、自転車に限った自治体の憲章の制定は珍しく、ルール遵守とマナー向上を呼び掛けた憲章制定は23区初の試みと報じられた。 	P60
た行		
代表交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 1つのトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動する単位）がいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を指す。 主な交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順に優先順位が定められており、利用した交通手段のうち、より上位にあるものが代表交通手段となる。 	P26など
「駐輪場」と「自転車等駐車場」	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場：自転車を駐輪するための決められた場所として広く使われている語で、この計画でも基本的にこの語を用いている。 自転車等駐車場：「自転車等」は自転車と原動機付自転車をあわせた呼び方で、この語は法律上の用語や正式名称に用いる。 	P68など
撤去台数	・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。	P45など
トリップ	・ある目的（例えば、出勤や買い物など）を持って、起点から終点へ移動する際の一方向の移動を表すもの。	P26など
な行		
年齢3階層別人口	<ul style="list-style-type: none"> 人口を年齢階層別に年少人口、生産年齢人口、高齢者人口で3区分したもの。 年少人口：14歳以下の人口、生産年齢人口：15歳～64歳の人口、高齢者人口：65歳以上の人。 	P22
は行		
パーソントリップ調査	・「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもので、鉄道、自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを集計することができる。	P26など
分担率	<ul style="list-style-type: none"> ある交通手段のトリップ数の割合。 例えば「自転車分担率」は、全代表交通手段のトリップ数における、自転車のトリップ数の割合。 	P27など
ま行		
民間シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者によるシェアサイクル事業のことで、小規模のサイクルポートを駅周辺以外にも多数設置することにより、近距離の移動を重視した密なネットワークの整備を目指している。 電動アシスト自転車の使用、MaaSも含めたICTの活用等、これまでの「貸自転車」とは異なる特徴を有している。 	P9など

ら行		
利用率	・自転車の需給バランスをみたもの。 ・この計画では、駅別では乗入台数を総整備台数で除し、駐輪場別では実駐輪台数を整備台数で除している。	P68 など
A B C		
I C T (Information and Communication Technology)	・情報通信技術のこと。	P11 など
P D C Aマネジメントサイクル	・計画 (Plan)、実行 (Do)、評価 (Check)、見直し (Action)による一連の管理システムのことで、この計画はこれらを用いながら推進する。	P80

参考資料 関係条例・法令

- ・世田谷区自転車条例
- ・世田谷区自転車条例施行規則
- ・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律
- ・自転車活用推進法

・世田谷区自転車条例

昭和59年3月13日
条例第14号

改正	昭和59年9月28日条例49号 (略)
	令和5年3月6日条例第49号 令和7年3月5日条例第73号

目次

- 第1章 総則（第1条—第8条）
- 第2章 総合計画及び自転車等駐車対策協議会（第9条・第10条）
- 第3章 自転車等駐車場
 - 第1節 区立自転車等駐車場（第11条—第26条の2）
 - 第2節 民営自転車等駐車施設への助成（第27条）
- 第4章 大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務（第28条—第36条の3）
- 第5章 商業施設等に対する措置（第37条—第43条）
- 第6章 雜則（第44条）

付則

第1章 総則

（目的）

第1条 この条例は、自転車に係る道路交通環境の整備、自転車の安全利用の促進、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もって道路等の公共の用に供される場所の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

全部改正〔平成7年条例18号〕

（定義）

第2条 この条例において使用する用語の意義は、道路交通法（昭和35年法律第105号）において使用する用語の例による。

- (1) 自転車等 自転車又は原動機付自転車をいう。
- (2) 放置 自転車等の利用者又は所有者が、自転車等の駐車場その他の自転車等を置くことが認められている場所以外の道路、公園、駅前広場、緑地帯その他の公共の用に供される場所において、その場から離れ、自転車等を直ちに移動できない状態におくことをいう。
- (3) 自転車等駐車施設 自転車等駐車場及びレンタサイクル施設をいう。

一部改正〔昭和63年条例37号・平成5年39号・7年18号・14年30号・28年24号・令和2年22号・7年73号〕

（区長の責務）

第3条 区長は、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する施策を推進するとともに、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域において自転車等駐車施設の設置に努めなければならない。

- 2 区長は、自転車等が大量に放置されている地域における指導及び啓発その他の駐車対策を実施しなければならない。
- 3 区長は、地域の状況に応じた自転車等の駐車対策を効果的に推進するため、地域の区民等で構成される団体の活動を支援するものとする。
- 4 区長は、自転車等を安全で適正に利用するための総合的な施策を策定し、実施しなければならない。

全部改正〔平成7年条例18号〕、一部改正〔令和2年条例22号〕

（区民の責務）

第4条 区民は、区長が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策に関する施策に協力しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・令和2年22号〕

(利用者及び所有者の責務)

第5条 自転車等の利用者及び所有者は、自転車等を放置してはならない。

- 2 自転車の利用者は、イヤホーン、スマートフォン等の携帯電話用装置等を使用しながら、又は傘を差しながらの運転をしないことその他の道路交通法等で定める事項を遵守する等により歩行者に被害を及ぼさないようにする等自転車を安全に利用しなければならない。
- 3 自転車の利用者は、道路において幼児を同乗させて当該自転車を利用するときは、当該幼児に自転車乗車用ヘルメットを着用させなければならない。
- 4 自転車の所有者は、当該自転車について防犯登録を受けなければならぬ。
- 5 自転車の利用者は、その利用する自転車の盗難を防止するため、適切にこれを施錠するよう努めなければならない。
- 6 13歳未満の児童の保護者は、当該児童が道路において自転車を利用するときは、自転車乗車用ヘルメットを着用させなければならない。
- 7 13歳未満の児童の保護者は、当該児童が利用する自転車について、定期的に点検し、必要に応じて整備を行うよう努めなければならない。
- 8 前条の規定は、自転車等の利用者、所有者等について準用する。

一部改正〔平成7年条例18号・令和2年22号〕

(事業者の責務)

第5条の2 事業者は、その従業者に自転車を利用する者がいるときは、当該自転車を利用する者に対し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 第4条の規定は、事業者について準用する。

追加〔令和2年条例22号〕

(小売業者の責務)

第6条 自転車の小売を業とする者（次項において「小売業者」という。）は、自転車の販売にあたっては、購入者に対し、当該自転車について防犯登録を受けることを勧奨し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 第4条の規定は、小売業者について準用する。

一部改正〔令和2年条例22号〕

(自転車等駐車施設の所有者及び管理者の責務)

第6条の2 レンタサイクル施設の所有者及び管理者は、自転車を貸し付けるに当たっては、その借受人に対し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 レンタサイクル施設の所有者及び管理者は、貸付けを行う自転車について、定期的に点検し、必要に応じて整備を行うよう努めなければならない。
- 3 自転車等駐車場の所有者及び管理者は、当該自転車等駐車場の利用者に対し、自転車損害賠償責任保険等（自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障することができる保険又は共済をいう。次条において同じ。）、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。
- 4 第4条の規定は、自転車等駐車施設の所有者及び管理者について準用する。

追加〔令和2年条例22号〕

(学校の設置者等の責務)

第6条の3 学校（学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校をいう。以下同じ。）の設置者（国、地方公共団体及び私立学校法（昭和24年法律第270号）第3条に規定する学校法人をいう。）は、児童、生徒及びそれらの保護者に対し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 保育所、託児所等の運営者は、当該保育所、託児所等を利用する乳児又は幼児の保護者に対し、自転車損害賠償責任保険等、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

追加〔令和2年条例22号〕

(鉄道事業者の責務)

第7条 鉄道事業者は、自転車等を利用して鉄道に乗り継ぐ旅客の利便に供するため、自転車等駐車施設を設置するよう努めるとともに、区長が実施する施策に協力しなければならない。

- 2 鉄道事業者は、鉄道の立体交差化又は駅施設若しくはその周辺の大改良を行うときは、区長と協

議し、必要な自転車等駐車施設を設置するものとする。

- 3 鉄道事業者は、区が自転車等駐車施設を駅周辺に設置するため、鉄道用地の提供を申し入れたときは、当該用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車施設の設置に積極的に協力しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

(施設の設置者の責務)

- 第8条 公共施設、商業施設、娯楽施設等の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者の利便に供するため自転車等の駐車場を設置するよう努めるとともに、区長が実施する施策に協力しなければならない。

一部改正〔平成14年条例30号・令和7年73号〕

第2章 総合計画及び自転車等駐車対策協議会

全部改正〔平成7年条例18号〕

(総合計画)

- 第9条 区長は、第3条第1項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「法」という。）第7条第1項に基づき自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めるものとする。

- 2 総合計画は、法第7条第2項各号に掲げる事項について定めるものとする。
 3 区長は、総合計画を策定するに当たっては、あらかじめ世田谷区自転車等駐車対策協議会の意見を聴かなければならない。
 4 区長は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。
 5 前2項の規定は、総合計画の変更について準用する。
 6 総合計画において主要な自転車等駐車場の設置主体となった者及び自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者となった者は、総合計画に従って必要な措置を講ずるとともに、その措置状況を区長に報告しなければならない。

全部改正〔平成7年条例18号〕

(自転車等駐車対策協議会)

- 第10条 自転車等の駐車対策に関する施策を総合的に推進するため、区長の附属機関として世田谷区自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置く。

- 2 協議会は、区長の諮問に応じ、次に掲げる事項について審議する。
 　(1) 総合計画に関すること。
 　(2) 第37条に規定する自転車等放置禁止区域の指定、変更及び解除に関すること。
 　(3) 前2号のほか、自転車等の駐車対策に関する重要事項
 3 協議会は、委員20人以内で組織する。
 4 委員は、次に掲げる者のうちから区長が委嘱する。
 　(1) 区民
 　(2) 自転車等の駐車対策について知識又は経験を有すると認められる者
 　(3) 警察署、消防署、道路管理を行う官公署等自転車等の駐車対策について関係を有する機関の職員
 　(4) 鉄道事業者の社員
 5 前項第1号及び第2号の委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
 6 前各項に定めるもののほか、協議会の組織及び運営について必要な事項は、規則で定める。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成12年条例81号・15年53号〕

第3章 自転車等駐車場

第1節 区立自転車等駐車場

(区立自転車等駐車場の設置)

- 第11条 自転車等の利用者の利便に供するとともに、自転車等の駐車対策に資するため、世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）を設置する。

一部改正〔平成7年条例18号〕

(名称及び位置)

- 第12条 区立自転車等駐車場の名称及び位置は、別表第1のとおりとする。

一部改正〔平成7年条例18号〕

(使用できる者の範囲)

第13条 区立自転車等駐車場の使用（時間ぎめによる使用を除く。次項において同じ。）をすることができる者は、次に掲げる要件を満たすものでなければならない。

(1) 使用する区立自転車等駐車場の最寄りの駅の改札口（改札口が2以上ある場合は、当該区立自転車等駐車場から最寄りの改札口をいう。以下同じ。）から住所、勤務先又は通学先までが規則で定める距離以上離れていること。

(2) 前号の区間で使用する自転車等を駐車するために自転車等駐車場を利用すること。

2 前項の規定にかかわらず、第23条の規定により区立自転車等駐車場の管理を行う者（以下「指定管理者」という。）は、特に必要があると認めたときは、同項各号の要件を満たさない者であっても、区立自転車等駐車場の使用をさせることができる。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号・15年70号・16年50号〕

(使用)

第14条 区立自転車等駐車場を使用しようとする者は、規則の定めるところにより指定管理者に申請し、承認を受けなければならない。

2 指定管理者は、管理上支障があると認めたときは、使用の承認をしないことができる。

一部改正〔平成7年条例18号・16年50号〕

(使用の条件)

第15条 指定管理者は、区立自転車等駐車場の使用承認に際して、管理上必要な条件を付けることができる。

一部改正〔平成7年条例18号・16年50号〕

(使用期間の単位)

第16条 区立自転車等駐車場の使用期間の単位は、定期、日ぎめ又は時間ぎめとし、再使用を妨げないものとする。

一部改正〔平成7年条例18号・15年70号・20年31号〕

(使用の制限)

第17条 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当すると認めたときは、その使用の承認を取り消し、使用条件を変更し、又は使用を停止することができる。

(1) 使用目的又は使用条件に違反したとき。

(2) 虚偽の申請、機器の破壊等の不正な手段により、使用の承認、駐車券の交付若しくは再交付を受け、又は区立自転車等駐車場を使用したとき。

(3) この条例又はこの条例に基づく規則の規定に違反したとき。

(4) 前3号に掲げるもののほか、指定管理者が必要と認めたとき。

2 同一の自転車等による時間ぎめの使用期間は、引き続き168時間を超えてはならない。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号・15年70号・16年50号・20年31号・令和2年22号〕

(特別の設備の使用)

第18条 第14条の規定により使用の承認を受けた者（以下「使用者」という。）は、使用に際して区立自転車等駐車場に特別の設備をしようとするときは、指定管理者の承認を受けなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号・16年50号〕

(使用権の譲渡の禁止)

第19条 使用者は、使用の権利を譲渡し、又は転貸してはならない。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号〕

(原状回復の義務)

第20条 使用者は、使用が終了したときは、直ちに設備を原状に回復しなければならない。第17条の規定により使用の承認を取り消され、又は使用を停止されたときも同様とする。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号〕

(損害の賠償)

第21条 使用者は、区立自転車等駐車場の施設及び附帯設備をき損し、又は滅失したときは、損害額を賠償しなければならない。ただし、やむを得ない理由があると区長が認めたときは、この限りでない。

一部改正〔平成4年条例37号・7年18号・9年30号〕

(区立自転車等駐車場内の自転車等の撤去)

第22条 区長は、区立自転車等駐車場内の自転車等で使用期間が終了したもの、第14条第1項の承認を受けていないもの及び第17条の規定により使用を制限されたものについては、これを撤去することができる。

2 指定管理者は、前項の規定に該当する自転車等に、警告することを示したものを取り付けることができる。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成9年条例30号・令和2年22号〕

(指定管理者による管理)

第23条 区長は、地方自治法（昭和22年法律第67号）第244条の2第3項の規定により、区長が指定する法人その他の団体に区立自転車等駐車場の管理を行わせるものとする。

全部改正〔平成16年条例50号〕

(指定管理者の指定の手続)

第23条の2 区長は、指定管理者を指定しようとするときは、特別の事情があると認める場合を除き、公募により行うものとする。

2 指定管理者の指定を受けようとする者は、事業計画書その他規則で定める書類を区長に提出し、指定管理者の指定の申請をしなければならない。

3 区長は、前項の申請があったときは、同項の事業計画書その他規則で定める書類を次に掲げる基準に基づき審査し、区立自転車等駐車場の設置の目的を最も効果的に達成することができると認める者を指定管理者の候補者として選定するものとする。

(1) 区民の平等利用を確保した運営ができること。

(2) 区立自転車等駐車場の効用を最大限に発揮させる運営を行い、かつ、その管理に係る経費の縮減を図ることができること。

(3) 区立自転車等駐車場の管理を効率的かつ安定的に行う能力を有していること。

4 区長は、前項の規定により指定管理者の候補者を選定したときは、議会の議決を経て指定管理者を指定するものとする。

5 区長は、前項の規定により指定管理者を指定したときは、その旨を公告しなければならない。

追加〔平成16年条例50号〕

(指定管理者の業務等)

第23条の3 指定管理者は、次に掲げる業務を行うものとする。

(1) 区立自転車等駐車場の使用の承認等に関する業務

(2) 区立自転車等駐車場の施設及び附帯設備の維持管理に関する業務

(3) 前2号に掲げるもののほか、区長が特に必要があると認める業務

追加〔平成16年条例50号〕

第23条の4 指定管理者は、その保有する個人情報（世田谷区個人情報保護条例（平成4年3月世田谷区条例第2号）第2条第1号に規定する個人情報をいう。以下同じ。）の漏えい、紛失、改ざん及び破損の防止その他個人情報の適正な管理及び保護を図るために必要な措置を講じなければならない。

2 指定管理者は、法令及び条例の規定を遵守し、区立自転車等駐車場の適正な管理を行わなければならぬ。

追加〔平成16年条例50号〕

(利用料金)

第24条 使用者は、指定管理者に区立自転車等駐車場の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）を納付しなければならない。

2 定期の利用料金の額は別表第2の1の部に定める額を限度とし、日ぎめの利用料金の額は同表2の部に定める額を限度とし、時間ぎめの利用料金の額は同表3の部に定める額を限度として、指定管理者が区長の承認を得てこれを定めるものとする。

3 区長が必要と認めた区立自転車等駐車場の時間ぎめの利用料金は、その使用を開始した時間から2時間を上限として指定管理者が区長の承認を得て定める時間まで無料とする。

4 利用料金は、指定管理者の収入とする。

5 前項の規定にかかわらず、区長は、規則で定めるところにより、指定管理者に利用料金の一部を区に納付させることができる。

全部改正〔平成16年条例50号〕、一部改正〔平成20年条例31号〕

(回数券)

第25条 指定管理者は、日ぎめの利用料金について、別表第2の2左欄に掲げる種類の回数券を同表右欄に掲げる発行価額を上回らない範囲において区長の承認を得て発行することができる。

全部改正〔平成16年条例50号〕、一部改正〔令和2年条例22号〕

(利用料金の減免)

第25条の2 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当するときは、当該各号に定めるところにより利用料金を減額し、又は免除するものとする。

(1) 生活保護法（昭和25年法律第144号）第11条に規定する保護その他これに類するものを受けている者が定期による使用（以下「定期使用」という。）をするとき。 全額

(2) 前号に掲げるもののほか、指定管理者が特に必要と認めた者が定期使用をするとき。 5割に相当する額

追加〔平成16年条例50号〕、一部改正〔平成20年条例31号・21年16号〕

(利用料金の還付)

第26条 指定管理者は、規則で定めるところにより、既に納付された利用料金の全部又は一部を還付するものとする。

全部改正〔平成9年条例30号〕、一部改正〔平成16年条例50号〕

(自動二輪車の使用の特例)

第26条の2 区立自転車等駐車場のうち、その管理上支障がないと認めるもので規則で定めるものについては、自動二輪車（大型自動二輪車（側車付きのものを除く。以下同じ。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。以下同じ。）をいう。以下同じ。）の駐車のために使用させることができる。

2 この節の規定は、自動二輪車による区立自転車等駐車場の使用について準用する。

追加〔令和2年条例22号〕

第2節 民営自転車等駐車施設への助成

全部改正〔平成7年条例18号〕

(建設費の補助)

第27条 区長は、民営自転車等駐車施設の設置が自転車等の駐車対策に寄与するものと認めたときは、当該民営自転車等駐車施設を設置しようとする者に対し、その建設費の一部を補助することができる。

一部改正〔平成7年条例18号〕

第4章 商業施設等の自転車等駐車場附置義務

全部改正〔平成7年条例18号〕、一部改正〔令和7年条例73号〕

(新築施設における自転車等駐車場の設置等)

第28条 都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に規定する用途地域（第一種低層住居専用地域及び第二種低層住居専用地域を除く。以下「指定区域」という。）において、別表第3施設の用途の欄に掲げる用途に供する施設（同欄に掲げる用途のうち2以上の用途に供する施設（以下「混合用途施設」という。）を含む。）で一の建物（一の建物として規則で定めるものを含む。）を新築しようとする者は、同表自転車等駐車場の規模欄に掲げる基準により算定した規模（混合用途施設にあっては、当該用途ごとに同欄に掲げる基準により算定した規模）が10台以上である場合は、その規模以上の自転車等を収容可能な自転車等駐車場を当該施設若しくはその敷地内又は規則で定める場所に設置しなければならない。

2 別表第3に規定する施設の面積（以下「施設面積」という。）の算定方法は、規則で定める。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号・令和7年73号〕

(施設の増築に係る自転車等駐車場の規模)

第29条 指定区域において、別表第3施設の用途の欄に掲げる用途に供する施設となる増築をしようとする者は、当該増築後の施設をすべて新築したものとみなして、前条の規定により算定した自転車等駐車場の規模から、現に設置されている自転車等駐車場の規模を控除して得た規模以上の自転車等駐車場を設置しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・令和7年73号〕

(施設の用途を変更する場合の自転車等駐車場の規模)

第30条 指定区域において、施設の用途を変更しようとする者は、当該用途の変更後の施設をすべて新築したものとみなして、第28条の規定により算定した自転車等駐車場の規模から、現に設置されている自転車等駐車場の規模を控除して得た規模以上の自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

追加〔令和7年条例73号〕

(指定区域等の内外にわたる施設に係る自転車等駐車場の設置等)

第31条 第28条から前条までの規定に該当する施設が指定区域の内外にわたる場合は、当該施設のうち指定区域外に存する部分は存しないものとみなして、第28条から前条までの規定を適用する。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号・令和7年73号〕

(自転車等駐車場の構造及び設備)

第32条 第28条から第30条までの規定に基づき設置される自転車等駐車場の構造及び設備は、施設利用者の安全が確保され、かつ、自転車等が有效地に駐車できるものでなければならない。

2 前項の自転車等駐車場の構造及び設備は、規則で定める技術基準によるものとする。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号・令和7年73号〕

(自転車等駐車場の設置等の届出)

第33条 第28条又は第29条までの規定に基づき自転車等駐車場を設置しようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところによりその内容を区長に届け出なければならない。届け出た内容を変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定による届出をした者は、自転車等駐車場の工事を完了したときは、規則で定めるところにより、区長に届け出なければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号・令和7年73号〕

(適用除外)

第34条 自転車等の大量の駐車需要を生じさせない施設として規則で定めるものに該当する場合については、第28条から第30条までの規定は、適用しない。

追加〔令和7年条例73号〕

(自転車等駐車場の管理)

第35条 第28条又は第29条の規定に基づき設置された自転車等駐車場の所有者及び管理者は、当該自転車等駐車場をその設置の目的に適合するように管理しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・令和7年73号〕

(立入検査等)

第36条 区長は、この条例の規定を施行するため必要な限度において、施設若しくは第28条若しくは第29条の規定に基づき設置された自転車等駐車場の所有者若しくは管理者から報告若しくは資料の提出を求め、又は職員を施設若しくは自転車等駐車場に立ち入らせ、検査をさせることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があったときは、提示しなければならない。

3 第1項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

全部改正〔平成14年条例30号〕

(措置命令)

第36条の2 区長は、第28条、第29条、第31条、第32条又は第35条の規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、自転車等駐車場の設置その他の当該違反を是正させるため原状回復等必要な措置を命ずることができる。

2 区長は、前項の規定により措置を命ずるときは、第28条、第29条、第31条、第32条又は第35条の規定に違反した者に対し、その措置及び理由を記載した措置命令書を交付しなければならない。

追加〔平成14年条例30号〕、一部改正〔令和7年条例73号〕

(公表)

第36条の3 区長は、前条第1項の規定による命令を受けた者が、当該命令に従わない場合において、必要があると認めたときは、その旨及び命令の内容を公表することができる。

2 区長は、前項の規定による公表を行う場合には、前条の規定による命令を受けた者に対し、あらかじめ意見を述べ、証拠を提示する機会を与えなければならない。

追加〔平成14年条例30号〕

第5章 放置自転車等に対する措置

全部改正〔平成7年条例18号〕

(禁止区域の指定)

第37条 区長は、自転車等が大量に放置され、又は自転車等の大量の放置を引き起こすおそれがあると認められる地域を自転車等放置禁止区域（以下「禁止区域」という。）として指定することができる。

2 区長は、前項の規定による指定をしたときは、その旨を告示しなければならない。

- 3 第1項の規定による指定は、前項の規定による告示のあった日からその効力を生ずる。
 4 前2項の規定は、禁止区域を変更し、又は解除する場合について準用する。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成14年条例30号〕

(禁止区域内における措置)

第38条 区長は、禁止区域内に自転車等が放置されているときは、当該自転車等を撤去することができる。

追加〔平成7年条例18号〕

(禁止区域外における措置)

第39条 区長は、禁止区域外に自転車等が放置されているときは、当該自転車等の利用者又は所有者に対し、これを放置しないよう警告することができる。

2 区長は、前項の規定による自転車等の放置に係る警告をした日を起算日とし、3日以上経過してもなお引き続き放置されているときは、当該自転車等を撤去することができる。

3 区長は、前2項の規定にかかわらず、禁止区域外において、急激に自転車等の放置が著しくなり、区民又は通行者への通行障害が生じ、災害時における緊急活動及び避難行動が極めて困難になると認められる地域においては、区民又は通行者に著しく急迫の危険を及ぼしている部分に限り、当該自転車等を撤去することができる。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成14年条例30号・令和2年22号〕

(放置自転車等整理誘導員)

第40条 区長は、自転車等の放置が著しい地域において必要があると認めるときは、放置自転車等整理誘導員（以下「整理誘導員」という。）を置くことができる。

2 整理誘導員は、次に掲げる活動を行う。

- (1) 自転車等の放置防止の啓発
- (2) 自転車等駐車施設への誘導
- (3) 放置された自転車等の整理及び定められた場所への移動
- (4) 前3号のほか、区長が必要があると認めること。

追加〔平成7年条例18号〕

(撤去自転車等の保管等)

第41条 区長は、第22条第1項、第38条若しくは第39条第2項若しくは第3項の規定により撤去した自転車等又は第26条の2第2項において準用する第22条第1項の規定により撤去した自動二輪車（以下「撤去自転車等」という。）を保管するとともに、規則で定めるところによりその旨を公示しなければならない。

2 区長は、撤去自転車等を前項の規定により公示した日から1月間一定の場所に保管しなければならない。

3 区長は、撤去自転車等については、その利用者又は所有者を直ちに調査して、当該撤去自転車等を利用者又は所有者に速やかに引き取らせなければならない。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成9年条例30号・11年18号・令和2年22号〕

(費用の徴収)

第42条 区長は、撤去自転車等については、撤去及び保管に要した費用として別表第4に定める額を限度として規則で定める額を当該撤去自転車等を引取りに来た利用者又は所有者から徴収する。

2 区長は、自転車等を撤去する前に当該自転車等に係る盜難の被害届が警察署に提出されていることが明らかになったときは、前項に規定する費用を免除することができる。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成9年条例30号・14年30号・令和2年22号〕

(引取りのない撤去自転車等に対する措置)

第43条 区長は、第41条第3項の調査によっても利用者又は所有者が判明せず、引き取らせることができない撤去自転車等（第26条の2第2項において準用する第22条第1項の規定により撤去した自動二輪車を除く。以下この条において同じ。）及び引取りの通知をしても、引取りのない撤去自転車等については、同条第2項に規定する保管期間を経過した後、当該撤去自転車等を売却し、及びその売却した代金を保管し、又はこれを廃棄する等の方法により処分することができる。

2 前項の規定により売却した撤去自転車等について、第41条第1項の規定による公示の日から起算して6月以内に、当該撤去自転車等の利用者又は所有者が当該撤去自転車等の返還を求めたときは、前条第1項に規定する費用を徴収した後に、その売却代金を返還するものとする。

一部改正〔平成7年条例18号・令和2年22号〕

第6章 雜則

(委任)

第44条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行について必要な事項は、区長が定める。

一部改正〔平成7年条例18号〕

付 則

1 この条例は、昭和59年4月1日から施行する。ただし、第4章の規定は、昭和59年10月1日から施行する。

2 前項本文の規定にかかわらず、東京都世田谷区立駒沢自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が定める。

(昭和59年5月1日＝昭和59年4月23日付 東京都世田谷区告示第80号)

3 第24条から第28条までの規定は、第4章の規定の施行の日以後施設の新築又は増築の工事に着手した者について適用する。

4 第28条から第32条までの規定は、第4章の規定の施行の日以後新たに商業地域等が定められた場合においては、新たに商業地域等となった日から起算して6月以内に次に掲げる工事に着手した者については、当該工事に限り、適用しない。

(1) 当該商業地域等となった区域内における施設の新築又は増築の工事

(2) 当該敷地が当該商業地域等となった区域と既に商業地域等となっている区域以外の区域にわたる施設の新築又は増築の工事

一部改正〔平成7年条例18号〕

5 平成30年9月30において生活保護法に基づく保護を受けていた者のうち、平成30年厚生労働省告示第317号による改正後の生活保護法による保護の基準（昭和38年厚生省告示第158号）又は次に掲げる通知による改正後の生活保護の実施に関する処理基準により、同年10月1日以後に当該保護の廃止の決定を受け、かつ、特別区民税を課されていないものは、当分の間、第25条の2第1号の生活保護法第11条に規定する保護その他これに類するものを受けている者とみなす。

(1) 「生活保護法による保護の実施要領について」の一部改正について（通知）（平成30年9月4日付厚生労働省発社援0904第3号厚生労働事務次官通知）

(2) 「生活保護法による保護の実施要領について」の一部改正について（通知）（平成30年9月4日付社援0904第1号厚生労働省社会・援護局長通知）

(3) 「生活保護法による保護の実施要領の取扱いについて」の一部改正について（通知）（平成30年9月4日付社援保発0904第1号厚生労働省社会・援護局保護課長通知）

追加〔平成30年条例66号〕

付 則（昭和59年9月28日条例第49号）

この条例は、昭和59年10月1日から施行する。

付 則（昭和59年12月1日条例第56号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立桜新町自転車等駐車場及び東京都世田谷区立烏山第二自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（桜新町自転車等駐車場は、昭和59年12月1日＝昭和59年12月1日付 東京都世田谷区告示第207号・烏山第二自転車等駐車場は、昭和60年1月1日＝昭和59年12月25日付 東京都世田谷区告示第224号）

付 則（昭和60年6月19日条例第19号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立豪徳寺自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(昭和60年8月1日＝昭和60年8月26日付 東京都世田谷区告示第117号)

付 則（昭和60年9月27日条例第36号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立用賀自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(昭和60年12月1日＝昭和60年11月28日付 東京都世田谷区告示第191号)

付 則（昭和61年3月29日条例第18号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立喜多見自転車等駐車場及び東京都世田谷区立等々力自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(昭和61年4月1日＝昭和61年4月1日付 東京都世田谷区告示第69号、第70号)

付 則（昭和62年6月25日条例第32号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立祖師谷南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(昭和62年9月1日＝昭和62年9月1日付 東京都世田谷区告示第153号)

付 則 (昭和63年11月15日条例第37号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立祖師谷北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成元年3月1日＝平成元年3月1日付 東京都世田谷区告示第23号)

付 則 (平成元年6月21日条例第40号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立梅丘北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成元年9月1日＝平成元年8月24日付 東京都世田谷区告示第133号)

付 則 (平成2年3月14日条例第17号)

この条例は、平成2年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立烏山地下自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成2年7月1日＝平成2年6月26日付 世田谷区告示第106号)

付 則 (平成3年3月13日条例第12号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立尾山台自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成3年4月1日＝平成3年3月25日付 世田谷区告示第51号)

付 則 (平成3年6月21日条例第36号)

この条例は、公布の日から起算して4月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(平成3年7月規則第57号で、同3年7月8日から施行) ただし、世田谷区立経堂北自転車等駐車場及び世田谷区立経堂南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成3年9月24日＝平成3年9月21日付 世田谷区告示第187号)

付 則 (平成3年9月21日条例第44号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (平成3年11月14日条例第50号)

この条例は、公布の日から起算して2月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(平成3年12月規則第72号で、同3年12月15日から施行) ただし、世田谷区立千歳船橋北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成4年3月25日＝平成4年3月24日付 世田谷区告示第53号)

付 則 (平成4年3月12日条例第37号)

この条例は、平成4年4月1日から施行する。

付 則 (平成4年6月16日条例第55号)

この条例は、公布の日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(平成4年6月規則第70号で、同4年7月1日から施行) ただし、世田谷区立八幡山北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成4年9月28日＝平成4年9月28日付 世田谷区告示第205号)

付 則 (令和5年2月20日条例第40号)

この条例は、令和5年4月1日から施行する。karashikousuru.

付 則 (平成5年3月12日条例第24号)

1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第4の改正規定（「第36条」）を「（第36条関係）」に改める部分を除く。) は、平成5年9月1日から施行する。

2 この条例（前項ただし書に規定する改正規定に限る。）による改正後の別表第4の規定は、平成5年9月1日以後の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用について適用し、同日前の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用については、なお従前の例による。

付 則 (平成5年6月16日条例第39号)

この条例中第2条の改正規定は公布の日から、別表第1の改正規定は公布の日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。（平成5年7月規則第71号で、同5年8月2日から施行）ただし、世田谷区立用賀西自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成5年10月1日＝平成5年9月30日付 世田谷区告示第239号)

付 則 (平成5年11月12日条例第54号)

この条例は、公布の日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。

(平成6年1月規則第4号で、同6年1月10日から施行) ただし、世田谷区立桜上水南自転車等駐車場、世田谷区立下高井戸南自転車等駐車場及び世田谷区立千歳船橋南自転車等駐車場の公用開始の日

は、区長が別に定める。

(桜上水南自転車等駐車場は、平成6年3月1日＝平成6年2月25日付 世田谷区告示第42号・下高井戸南自転車等駐車場は、平成6年3月31日＝平成6年3月31日付 世田谷区告示第69号・千歳船橋南自転車等駐車場は、平成6年4月1日＝平成6年3月31日付 世田谷区告示第77号)

附 則（平成6年3月14日条例第18号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第1世田谷区立烏山第一自転車等駐車場の項の改正規定及び同表世田谷区立烏山第二自転車等駐車場の項を削る改正規定は、平成6年4月1日から施行する。

附 則（平成6年6月15日条例第29号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立千歳船橋北第二自転車等駐車場及び世田谷区立九品仏南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(千歳船橋北第二自転車等駐車場は、平成6年8月1日＝平成6年7月26日付 世田谷区告示第167号・世田谷区立九品仏南自転車等駐車場は、平成6年11月1日＝平成6年10月25日付 世田谷区告示第226号)

附 則（平成6年11月11日条例第51号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立明大前南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成7年2月1日＝平成7年1月24日付 世田谷区告示第5号)

附 則（平成7年3月10日条例第18号）

1 この条例は、平成7年4月1日から施行する。ただし、目次の改正規定（「自転車駐車場付置義務」を「自転車等駐車場附置義務」に改める部分に限る。）、第2条第5号の改正規定、第4章の改正規定（第32条を第36条とする部分、第31条を第35条とする部分、第30条を第34条とする部分、第29条を第33条とする部分、第28条を第32条とする部分、第27条を第31条とする部分、第26条を第30条とする部分、第25条を第29条とする部分及び第24条を第28条とする部分を除く。）及び別表第3の改正規定（「（第24条・第25条・第26条・第27条）」を「（第28条—第31条関係）」に改める部分及び「物品加工修理場」の下に「、客席、待合室」を加える部分を除く。）は、同年10月1日から施行する。

2 この条例による改正後の世田谷区自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する条例（以下「新条例」という。）第28条から第32条までの規定は、平成7年10月1日以後施設の新築又は増築の工事に着手した者について適用し、同日前に工事に着手した者については、なお従前の例による。

3 この条例の施行の際、現にこの条例による改正前の世田谷区自転車等放置防止条例（以下「旧条例」という。）第9条第4項の規定により世田谷区自転車等放置防止対策審議会の委員として委嘱され、又は任命されている者は、その残任期間に限り、この条例の施行の際に新条例第10条第4項の規定により世田谷区自転車等駐車対策協議会の委員として委嘱され、又は任命された者とみなす。

4 この条例の施行の際、現に旧条例第33条の規定により放置自転車等整理区域として指定され、告示されている地域は、この条例の施行の際に新条例第37条の規定により自転車等放置禁止区域として指定され、告示された地域とみなす。

附 則（平成7年6月21日条例第43号）

この条例は、平成7年8月1日から施行する。ただし、世田谷区立成城北第三自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成7年9月1日＝平成7年8月31日付 世田谷区告示第249号)

附 則（平成7年9月27日条例第56号）

この条例は、平成7年10月2日から施行する。ただし、世田谷区立上野毛北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成7年11月1日＝平成7年11月1日付 世田谷区告示第300号)

附 則（平成8年3月13日条例第17号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成8年5月1日＝平成8年6月10日付 世田谷区告示第166号)

附 則（平成8年6月19日条例第33号）

この条例は、平成8年8月1日から施行する。ただし、世田谷区立烏山北自転車等駐車場及び世田谷区立烏山北第二自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成8年9月1日=平成8年8月30日付 世田谷区告示第239号・第240号)

附 則（平成8年10月9日条例第41号）

この条例は、平成8年11月1日から施行する。ただし、世田谷区立成城南自転車等駐車場及び世田谷区立成城南第二自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成8年12月1日=平成8年11月29日付 世田谷区告示第295号)

附 則（平成9年3月12日条例第30号）

- 1 この条例は、平成9年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立祖師谷南第二自転車等駐車場の公用開始の日は、同年5月1日とする。
- 2 この条例による改正後の第24条から第26条まで、別表第2及び別表第2の2の規定は、平成9年4月1日以後の使用に係る世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）について適用する。
- 3 この条例の施行前に平成9年4月1日以後の使用に係る使用料又は利用料金を納付した者は、同日以後の使用に係る当該使用料又は利用料金の額に相当する額の利用料金を、この条例による改正後の第24条に規定する管理受託者に納付した者とみなす。
- 4 この条例の施行前に納付された平成9年4月1日以後の使用に係る使用料又は利用料金の還付については、この条例による改正前の第18条及び第26条の規定は、この条例の施行後も、なおその効力を有する。
- 5 この条例による改正前の第17条及び別表第2の規定に基づき発行された使用料に係る回数券は、平成9年4月1日以後においても、なお使用することができる。この場合において、当該回数券を使用した者については、当該回数券の券面に表示する額に相当する額の利用料金の納付があったものとみなす。

附 則（平成9年10月3日条例第53号）

この条例は、平成9年11月1日から施行する。ただし、世田谷区立用賀西第二自転車等駐車場の公用開始の日は、同年12月1日とする。

附 則（平成10年6月18日条例第43号）

- 1 この条例は、平成10年8月1日から施行する。ただし、別表第1の改正規定中世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場に係る部分は、同年9月1日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場及び世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場は、平成10年9月1日=平成10年8月20日付 世田谷区告示第263号・世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場は、平成10年10月1日=平成10年8月20日付 世田谷区告示第264号）

附 則（平成10年10月6日条例第51号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋中央自転車等駐車場の公用開始の日は、平成10年11月1日とする。

附 則（平成11年3月11日条例第18号）

- 1 この条例は、平成11年4月1日から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例の規定は、平成11年4月1日以後に撤去した自転車等について適用し、同日前に撤去した自転車等については、なお従前の例による。

附 則（平成12年6月26日条例第81号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成12年9月29日条例第86号）

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第1の改正規定中世田谷区立池ノ上自転車等駐車場に係る部分は、平成12年10月1日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立烏山北第三自転車等駐車場、世田谷区立烏山南第二自転車等駐車場及び世田谷区立烏山南第三自転車等駐車場の公用開始の日は平成12年10月1日とし、世田谷区立池ノ上自転車等駐車場の公用開始の日は同年11月1日とする。

附 則（平成13年6月18日条例第47号）

この条例は、平成13年7月25日から施行する。ただし、世田谷区立代田橋自転車等駐車場の公用開始の日は、同年9月1日とする。

附 則（平成13年10月2日条例第55号）

この条例は、平成14年1月1日から施行する。

附 則（平成13年12月10日条例第61号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立成城北第四自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成14年2月1日＝平成14年1月31日付 世田谷区告示第28号）

附 則（平成14年3月13日条例第30号）

- 1 この条例は、平成14年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例（以下「新条例」という。）第28条から第32条まで及び別表第3の規定は、施行日から起算して6月以内に次に掲げる工事に着手した者については、当該工事に限り、適用しない。
 - (1) 都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に規定する第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域の区域内における施設（近隣商業地域及び商業地域にあっては、新条例第2条第7号に規定するスポーツ施設及び同条第8号に規定する学習施設（以下「スポーツ施設等」という。）に限る。）の新築又は増築の工事
 - (2) 当該敷地が都市計画法第8条第1項第1号に規定する第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域の区域と近隣商業地域及び商業地域の区域以外の区域にわたる施設の新築又は増築の工事
 - (3) 当該敷地が都市計画法第8条第1項第1号に規定する近隣商業地域及び商業地域の区域と近隣商業地域及び商業地域の区域以外の区域にわたるスポーツ施設等の新築又は増築の工事
- 3 新条例第34条第2項の規定は、施行日以後に同条第1項の規定による届出をした者について適用する。
- 4 新条例第36条の2及び第36条の3の規定は、施行日以後に新条例第28条から第33条まで又は第35条の規定に違反した者について適用する。
- 5 新条例第39条第1項の規定は、施行日以後に放置された自転車等について適用し、施行日前に放置された自転車等については、なお従前の例による。
- 6 新条例第42条第2項の規定は、施行日以後に撤去した自転車等について適用し、施行日前に撤去した自転車等については、なお従前の例による。

附 則（平成14年6月21日条例第47号）

- 1 この条例は、公布の日から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例の規定は、平成14年9月1日以後の使用に係る世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）について適用し、同日前の使用に係る利用料金については、なお従前の例による。

附 則（平成14年10月1日条例第51号）

この条例は、平成15年1月1日から施行する。

附 則（平成15年3月13日条例第3号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立成城東自転車等駐車場の公用開始の日は、平成15年4月1日とする。

附 則（平成15年6月24日条例第53号）

- 1 この条例は、平成15年7月1日から施行する。ただし、第10条の改正規定は、公布の日から施行する。
- 2 前項本文の規定にかかわらず、世田谷区立下北沢自転車等駐車場、世田谷区立下北沢第二自転車等駐車場及び世田谷区立下北沢第三自転車等駐車場の公用開始の日は平成15年8月1日とし、世田谷区立三軒茶屋西自転車等駐車場の公用開始の日は区長が別に定めるものとする。

（平成15年8月15日＝平成15年8月11日付 世田谷区告示第473号）

附 則（平成15年10月1日条例第70号）

この条例は、平成15年10月24日から施行する。

附 則（平成15年12月9日条例第75号）

この条例は、平成16年1月1日から施行する。

附 則（平成16年3月12日条例第25号）

この条例は、平成16年4月1日から施行する。

附 則（平成16年12月9日条例第50号）

(施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第1の改正規定は、平成17年3月1日から施行する。
- 2 前項ただし書の規定にかかわらず、世田谷区立三軒茶屋北第二自転車等駐車場、世田谷区立三軒茶屋二丁目自転車等駐車場、世田谷区立新代田自転車等駐車場及び世田谷区立東松原自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(世田谷区立三軒茶屋北第二自転車等駐車場及び世田谷区立三軒茶屋二丁目自転車等駐車場は、平成17年4月1日＝平成17年3月28日付 世田谷区告示第261号・世田谷区立新代田自転車等駐車場は、平成17年4月1日＝平成17年3月29日付 世田谷区告示第265号・世田谷区立東松原自転車等駐車場は、平成17年4月1日＝平成17年3月29日付 世田谷区告示第264号)

(経過措置)

- 3 この条例の施行の際現にこの条例による改正前の世田谷区自転車条例第23条の規定により管理を委託している世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）については、平成18年9月1日（同日前にこの条例による改正後の世田谷区自転車条例（以下「新条例」という。）第23条の規定により、区長が当該区立自転車等駐車場に係る指定管理者（新条例第13条第2項に規定する指定管理者をいう。以下同じ。）の指定をしたときは、当該指定の日）までの間は、なお従前の例による。
- 4 区長は、前項の規定によりなお従前の例によることとされた区立自転車等駐車場について指定管理者を指定しようとする場合において、当該区立自転車等駐車場の管理を受託している者から新条例第23条の2第2項の申請があったときは、同項の事業計画書その他規則で定める書類を同条第3項に規定する基準に基づき審査し、かつ、当該区立自転車等駐車場の管理に関する実績を考慮し、当該受託している者が当該区立自転車等駐車場の設置の目的を効果的に達成することができると認めた場合には、同条第1項に規定する手続によらないで、当該受託している者を指定管理者の候補者として選定することができる。

附 則（平成17年3月14日条例第22号）

- 1 この条例は、平成17年4月1日から施行する。ただし、別表第1に世田谷区立二子玉川西多摩堤自転車等駐車場の項を加える改正規定は、同年3月31日から施行する。
- 2 前項ただし書の規定にかかわらず、世田谷区立二子玉川西多摩堤自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成17年7月1日＝平成17年6月28日付 世田谷区告示第592号)

附 則（平成17年6月21日条例第42号）

この条例は、平成17年9月1日から施行する。

附 則（平成17年12月9日条例第90号）

- 1 この条例は、平成18年3月31日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立烏山南第四自転車等駐車場、世田谷区立芦花公園北自転車等駐車場及び世田谷区立芦花公園南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成18年4月1日＝平成18年3月31日付 世田谷区告示第287号)

附 則（平成18年3月14日条例第43号）

この条例は、平成18年4月1日から施行する。

附 則（平成18年10月3日条例第68号）

この条例は、平成18年11月30日から施行する。ただし、世田谷区立自由が丘駅第一自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成18年12月1日＝平成18年10月23日付 世田谷区告示第761号)

附 則（平成20年3月11日条例第31号）

- 1 この条例は、平成20年4月1日から施行する。ただし、別表第1に世田谷区立烏山中央自転車等駐車場の項を加える改正規定は、同月11日から施行する。
- 2 前項ただし書の規定にかかわらず、世田谷区立烏山中央自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成20年4月26日＝平成20年4月25日付 世田谷区告示第400号)

附 則（平成21年3月9日条例第16号）

- 1 この条例は、平成21年4月1日から施行する。ただし、第25条の2第1号の改正規定は、公布の日から施行する。

2 前項本文の規定にかかわらず、世田谷区立上町自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成21年4月1日＝平成21年3月9日付 世田谷区告示第138号)

附 則（平成21年6月22日条例第34号）

この条例は、平成21年7月16日から施行する。ただし、世田谷区立下高井戸西自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成21年7月17日＝平成21年7月16日付 世田谷区告示第490号)

附 則（平成21年9月30日条例第41号）

この条例は、平成21年11月1日から施行する。

附 則（平成21年12月8日条例第56号）

この条例は、平成21年12月15日から施行する。ただし、世田谷区立松原自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成21年12月15日＝平成21年12月14日付 世田谷区告示第801号)

附 則（平成22年3月9日条例第22号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成23年3月8日条例第19号）

この条例は、平成23年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立池尻大橋自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成23年4月1日＝平成23年3月31日付 世田谷区告示第236号)

附 則（平成24年10月2日条例第43号）

この条例は、平成24年11月1日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋北第三自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成24年11月1日＝平成24年10月31日付 世田谷区告示第734号)

附 則（平成25年6月17日条例第32号）

この条例は、平成25年10月1日から施行する。

附 則（平成25年10月1日条例第41号）

この条例は、公布の日から施行し、この条例による改正後の付則第5項の規定は、平成25年8月1日から適用する。

附 則（平成26年3月7日条例第19号）

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

附 則（平成27年3月9日条例第21号）

この条例は、平成27年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立世田谷駅南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成27年4月1日＝平成27年3月31日付 世田谷区告示第242号)

附 則（平成27年6月26日条例第31号）

1 この条例は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

(1) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場に係る部分に限る。) 平成27年10月1日

(2) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立烏山東自転車等駐車場に係る部分に限る。) 平成27年11月1日

(3) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立新烏山南自転車等駐車場に係る部分に限る。) 規則で定める日

(4) 別表第1世田谷区立烏山南自転車等駐車場の項を削る改正規定 平成28年4月1日

2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場、世田谷区立烏山東自転車等駐車場及び世田谷区立新烏山南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場は、平成27年10月1日＝平成27年9月30日付 世田谷区告示第608号)

附 則（平成27年10月2日条例第43号）

この条例は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

(1) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立下高井戸南第二自転車等駐車場に係る部分に限る。) 平成27年12月21日

(2) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立下高井戸駅前自転車等駐車場に係る部分に限る。) 平成28年1月4日

(3) 別表第1世田谷区立下高井戸南自転車等駐車場の項及び世田谷区立下高井戸西自転車等駐車場の項を削る改正規定 平成28年1月8日

附 則（平成28年3月8日条例第24号）

この条例は、平成28年4月1日から施行する。ただし、第2条第6号の改正規定及び別表第3遊技場等の項の改正規定は、平成28年6月23日から施行する。

附 則（平成29年12月8日条例第66号）

この条例は、平成30年4月1日から施行する。

附 則（平成30年10月1日条例第66号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立駒沢第二自転車等駐車場及び世田谷区立千歳船橋西自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

附 則（令和2年3月4日条例第22号）

1 この条例は、令和2年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、第5条第3項の改正規定及び同条に5項を加える改正規定（第6項に係る部分に限る。）は、同年10月1日から施行する。

2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例（以下「改正後の条例」という。）第39条の規定は、施行日以後に放置された自転車等（改正後の条例第2条第2項第1号に規定する自転車等をいう。以下同じ。）について適用し、施行日前に放置された自転車等については、なお従前の例による。

3 改正後の条例第42条第2項の規定は、施行日以後に撤去した自転車等について適用し、施行日前に撤去した自転車等については、なお従前の例による。

附 則（令和7年3月5日条例第73号）

附 則

1 この条例は、令和7年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、別表第2及び別表第2の2の改正規定は、公布の日から施行する。

2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例（以下「改正後の条例」という。）第28条から第30条まで及び別表第3の規定は、施行日以後新たに改正後の条例第28条第1項に規定する指定区域（以下「指定区域」という。）において同表施設の用途の欄に掲げる用途に供する施設（以下「施設」という。）に係る新築、増築又は用途の変更の工事（以下「工事」という。）に着手した者について適用し、施行日前に工事に着手した者については、なお従前の例による。

3 改正後の条例第28条から第30条まで及び別表第3の規定は、新たに指定区域が定められた場合において、新たに指定区域となった日から起算して6月以内に次に掲げる工事に着手した者については、当該工事に限り、適用しない。

(1) 当該指定区域となった区域内における施設の工事

(2) 当該敷地が当該指定区域となった区域と既に指定区域となっている区域以外の区域にわたる施設の工事

別表第1（第12条関係）

名称	位置
世田谷区立駒沢自転車等駐車場	東京都世田谷区駒沢二丁目6番17号
世田谷区立烏山南自転車等駐車場	東京都世田谷区上祖師谷一丁目38番13号
世田谷区立桜新町自転車等駐車場	東京都世田谷区桜新町二丁目7番15号
世田谷区立用賀自転車等駐車場	東京都世田谷区用賀四丁目5番5号先
世田谷区立等々力自転車等駐車場	東京都世田谷区等々力三丁目2番2号
世田谷区立烏山地下自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山六丁目2番21号
世田谷区立尾山台自転車等駐車場	東京都世田谷区尾山台三丁目34番14号
世田谷区立経堂南自転車等駐車場	東京都世田谷区経堂一丁目12番11号
世田谷区立千歳船橋北自転車等駐車場	東京都世田谷区船橋一丁目13番2号
世田谷区立成城北第二自転車等駐車場	東京都世田谷区成城六丁目14番10号
世田谷区立八幡山北自転車等駐車場	東京都世田谷区上北沢四丁目35番12号
世田谷区立用賀西自転車等駐車場	東京都世田谷区用賀四丁目9番8号
世田谷区立桜上水南自転車等駐車場	東京都世田谷区桜上水四丁目18番13号
世田谷区立下高井戸南自転車等駐車場	東京都世田谷区松原三丁目27番30号
世田谷区立千歳船橋南自転車等駐車場	東京都世田谷区桜丘二丁目22番1号

世田谷区立九品仏南自転車等駐車場	東京都世田谷区奥沢六丁目25番9号
世田谷区立明大前南自転車等駐車場	東京都世田谷区松原二丁目22番6号
世田谷区立上野毛北自転車等駐車場	東京都世田谷区上野毛一丁目27番13号
世田谷区立三軒茶屋北自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂二丁目16番1号
世田谷区立烏山北自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山六丁目6番先
世田谷区立烏山北第二自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山六丁目30番先
世田谷区立用賀西第二自転車等駐車場	東京都世田谷区用賀四丁目10番先
世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場	東京都世田谷区玉川三丁目15番3号
世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場	東京都世田谷区松原三丁目31番1号
世田谷区立三軒茶屋中央自転車等駐車場	東京都世田谷区三軒茶屋二丁目11番先
世田谷区立烏山北第三自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山四丁目10番4号
世田谷区立烏山南第二自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目10番11号
世田谷区立烏山南第三自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目18番19号
世田谷区立池ノ上自転車等駐車場	東京都世田谷区代沢二丁目42番18号
世田谷区立代田橋自転車等駐車場	東京都世田谷区大原二丁目21番先
世田谷区立下北沢自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢二丁目2番13号
世田谷区立下北沢第二自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢一丁目38番10号
世田谷区立下北沢第三自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢一丁目40番11号
世田谷区立三軒茶屋西自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂四丁目20番8号
世田谷区立三軒茶屋北第二自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂二丁目20番4号
世田谷区立三軒茶屋二丁目自転車等駐車場	東京都世田谷区三軒茶屋二丁目14番9号
世田谷区立東松原自転車等駐車場	東京都世田谷区松原五丁目2番12号
世田谷区立二子玉川西多摩堤自転車等駐車場	東京都世田谷区玉川一丁目12番7号先
世田谷区立烏山南第四自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目20番1号
世田谷区立芦花公園北自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山三丁目2番1号
世田谷区立自由が丘駅第一自転車等駐車場	東京都世田谷区奥沢五丁目42番14号
世田谷区立烏山中央自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目17番23号
世田谷区立上町自転車等駐車場	東京都世田谷区世田谷一丁目25番先、世田谷二丁目1番先及び4番先並びに世田谷三丁目3番先
世田谷区立下高井戸西自転車等駐車場	東京都世田谷区赤堤四丁目42番15号
世田谷区立松原自転車等駐車場	東京都世田谷区赤堤四丁目1番1号先
世田谷区立池尻大橋自転車等駐車場	東京都世田谷区池尻三丁目2番先
世田谷区立三軒茶屋北第三自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂二丁目16番11号
世田谷区立新代田自転車等駐車場	東京都世田谷区代田六丁目34番13号
世田谷区立世田谷駅南自転車等駐車場	東京都世田谷区世田谷四丁目7番16号
世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目13番1号
世田谷区立烏山東自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山二丁目25番10号
世田谷区立新烏山南自転車等駐車場	東京都世田谷区上祖師谷一丁目37番10号
世田谷区立下高井戸南第二自転車等駐車場	東京都世田谷区松原三丁目15番11号
世田谷区立下高井戸駅前自転車等駐車場	東京都世田谷区赤堤四丁目40番11号
世田谷区立下北沢東自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢一丁目46番先
世田谷区立駒沢第二自転車等駐車場	東京都世田谷区上馬四丁目3番20号
世田谷区立千歳船橋西自転車等駐車場	東京都世田谷区桜丘五丁目21番

一部改正〔昭和59年条例49号・56号・60年19号・36号・61年18号・62年32号・63年37号・平成元年40号・2年17号・3年12号・36号・50号・4年37号・55号・5年39号・54号・6年18号・29号・51号・7年18号・43号・56号・8年17号・33号・41号・9年30号・53号・10年43号・51号・12年86号・13年47号・55号・61号・14年51号・15年3号・53号・75号・16年25号・50号・17年22号・42号・90号・18年43号・68号・20年31号・21年16号・34号・41号・56号・22年22号・23年19号・24年43号・25年32号・41号・26年19号・27年21号・31号・43号・29年66号・30年66号〕

別表第2（第24条関係）

1 定期

種別	屋根	利用料金（1月）			
		一般	学生等	障害者	学生等である障害者
自転車	有	2,000円	1,700円	1,000円	850円
	無	1,800円	1,500円	900円	750円
原動機付自転車		3,000円	3,000円	1,500円	1,500円
自動二輪車		10,000円	10,000円	5,000円	5,000円

2 日ぎめ

区分	利用料金（1回）
自転車	100円
原動機付自転車	200円
自動二輪車	800円

3 時間ぎめ

区分	利用料金
自転車	24時間以内 300円
原動機付自転車	24時間以内 400円
自動二輪車	24時間以内 800円

備考

- 1 この表において「学生等」とは、大学、高等学校、中学校、小学校その他の規則で定める学校に在学し、教育を受ける学生、生徒、児童等をいう。
- 2 この表において「障害者」とは、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び東京都愛の手帳交付要綱（昭和42年3月20日42民児精発第58号）第1条に規定する愛の手帳の交付を受けている者並びにこれらに準ずる者をいう。

全部改正〔平成9年条例30号〕、一部改正〔平成14年条例30号・47号・15年70号・20年31号・令和2年22号〕

別表第2の2（第25条関係）

種類	発行価額
自転車用回数券（100円券 12枚つづり）	1,000円
原動機付自転車用回数券（200円券 12枚つづり）	2,000円
自動二輪車用回数券（800円券 12枚つづり）	8,000円

追加〔平成9年条例30号〕、一部改正〔令和2年条例22号〕

別表第3（第28条—第30条関係）

施設の用途	自転車等駐車場の規模
スーパーマーケット等、ぱ ちんこ屋等の遊技場又は学 習施設	施設面積20平方メートルごとに1台（施設面積が5,000平方メートルを超える部分については、40平方メートルごとに1台）
スポーツ施設	施設面積25平方メートルごとに1台（施設面積が5,000平方メートルを超える部分については、50平方メートルごとに1台）
飲食店	施設面積30平方メートルごとに1台（施設面積が5,000平方メートルを超える部分については、60平方メートルごとに1台）
ドラッグストア、日用品 店、衣料品店又は金融機関	施設面積40平方メートルごとに1台（施設面積が5,000平方メートルを超える部分については、80平方メートルごとに1台）
各種専門店又は映画館・劇 場等	施設面積100平方メートルごとに1台（施設面積が5,000平方メートルを超える部分については、200平方メートルごとに1台）

備考

- 1 スーパーマーケット等とは、主として食品及び日用品をセルフサービス方式により小売する施設をいう。

- 2 遊技場とは、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項第4号及び第5号に規定する営業を行うための施設をいう。
- 3 学習施設とは、教室、講堂、実習室等を常設し、学習、教養、趣味等の教授のために一般の利用者を対象としてこれらを営業する施設をいう。
- 4 スポーツ施設とは、スポーツ、体育又は健康の増進のために一般の利用者を対象として営業する施設をいう。
- 5 飲食店とは、客を来集させ、食品衛生法施行令（昭和28年政令第229号）第35条に規定する飲食店営業を行う施設のうち、その建物内で飲食させる行為がその業務の主たる部分を占めるものをいう。
- 6 ドラッグストアとは、主として医療品、化粧品等を取り扱い、家庭用品、加工食品等の最寄り品をセルフサービス方式により小売する施設をいう。
- 7 日用品店とは、主として日用品を小売する施設をいう。
- 8 衣料品店とは、主として衣料品を小売する施設をいう。
- 9 金融機関とは、銀行法（昭和56年法律第59号）に規定する銀行、長期信用銀行法（昭和27年法律第187号）に規定する長期信用銀行、信用金庫法（昭和26年法律第238号）に規定する信用金庫、労働金庫法（昭和28年法律第227号）に規定する労働金庫、中小企業等協同組合法（昭和24年法律第181号）に規定する信用協同組合及び農業協同組合法（昭和22年法律第132号）に規定する農業協同組合をいう。
- 10 各種専門店とは、特定の物品を中心に小売する施設をいう。
- 11 映画館・劇場等とは、興行場法（昭和23年法律第137号）第1条第1項に規定する施設をいう。
- 12 混合用途施設で施設面積の合計が5,000平方メートルを超えるものについては、「5,000平方メートル」とあるのは、「5,000平方メートルに当該施設面積が各用途の施設面積の合計に占める割合を乗じて得た面積」と読み替えるものとする。
- 13 自転車等駐車場の規模に1台未満の端数があるときは、その端数は切り捨てるものとする。

一部改正〔昭和63年条例37号・平成7年18号・14年30号・28年24号・令和7年73号〕

別表第4（第42条関係）

自転車	3,000円
原動機付自転車	4,000円
普通自動二輪車で総排気量0.25リットル以下のもの	7,000円
普通自動二輪車で総排気量0.25リットルを超えるもの及び大型自動二輪車	8,000円

全部改正〔令和2年条例22号〕

・世田谷区自転車条例施行規則

昭和59年3月31日
規則第13号

改正	昭和62年10月30日規則71号 (略) 令和3年9月30日規則第123号 令和7年3月5日規則第37号
----	---

(趣旨)

第1条 この規則は、世田谷区自転車条例（昭和59年3月世田谷区条例第14号。以下「条例」という。）の施行について必要な事項を定めるものとする。

一部改正〔平成2年規則8号・7年43号・9年73号〕

(用語)

第2条 この規則で使用する用語の意義は、条例で使用する用語の例による。

(地域における自転車等の駐車対策の推進)

第3条 区長は、条例第3条第3項の規定に基づき、必要に応じて次に掲げる施策を推進するものとする。

(1) 地域の区民等による自転車等の駐車対策に関する協議会等（以下「地域協議会等」という。）の設置

(2) 地域協議会等への区民及び関係機関の参加

(3) 地域協議会等による自転車等の駐車対策に関する啓発活動の支援

追加〔平成7年規則43号〕

(自転車等駐車対策協議会の組織)

第4条 条例第10条に規定する世田谷区自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）は、次に掲げる者をもって組織する。

(1) 区民 9人以内

(2) 自転車等の駐車対策について知識又は経験を有すると認められる者 4人以内

(3) 警察署、消防署、道路管理を行う官公署等自転車等の駐車対策について関係を有する機関の職員 4人以内

(4) 鉄道事業者の社員 3人以内

一部改正〔平成3年規則67号・5年30号・7年43号・12年111号・15年85号〕

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員が互選する。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(会議)

第6条 協議会は、会長が召集する。

2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。

3 協議会の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(委員でない者の出席)

第7条 協議会は、特に必要があると認めたときは、専門的事項について学識経験のある者その他関係人の出席を求め、その意見又は説明を聴取することができる。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(最寄りの駅の改札口からの距離)

第8条 条例第13条第1項第1号に規定する規則で定める距離は、別表第1左欄に掲げる世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）の最寄りの駅につき、それぞれ同表右欄

に掲げる距離とする。

一部改正〔平成7年規則43号・14年4号・47号〕

(区立自転車等駐車場の休場日)

第9条 条例第16条に規定する使用期間の単位のうち日ぎめ使用（以下「日ぎめ使用」という。）の場合及び地下等に設置されている区立自転車等駐車場で防犯上支障があるものについては、次に掲げる日は休場日とする。

(1) 1月1日から同月3日まで

(2) 12月29日から同月31日まで

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号〕

(定期使用の際の使用申請)

第10条 条例第14条第1項に規定する申請は、条例第16条に規定する使用期間の単位のうち定期使用（以下「定期使用」という。）にあっては、自転車等駐車場使用申請書により行わなければならぬ。

一部改正〔平成7年規則43号・16年83号・20年34号〕

(定期使用の際の使用承認)

第11条 指定管理者は、前条の申請に対する承認の際に、当該申請に係る区立自転車等駐車場が収容できる自転車等の台数並びに申請をした者が自転車等を利用する距離及び利用できる他の交通機関の有無を考慮することができる。

2 指定管理者は、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び東京都愛の手帳交付要綱（昭和42年3月20日42民児精発第58号）第1条に規定する愛の手帳の交付を受けている者並びにこれらに準ずる者（以下「障害者」という。）から区立自転車等駐車場の定期使用の申請があった場合は、優先して定期使用を承認することができる。

3 指定管理者は、区立自転車等駐車場の定期使用を承認することに決定したときは、自転車等駐車場使用承認通知書により申請をした者に通知する。

4 指定管理者は、区立自転車等駐車場の定期使用を不承認とすることに決定したときは、その旨及びその理由を記載した書面により申請をした者に通知する。

一部改正〔平成元年規則62号・4年85号・9年73号・14年47号・69号・16年83号・20年34号〕

(定期駐車券等)

第12条 指定管理者は、区立自転車等駐車場の定期使用の承認を受けた者（以下「定期使用者」という。）に対し、使用者カード、定期駐車券及び定期駐車用ステッカー（料金納付機が設置されていない区立自転車等駐車場にあっては、定期駐車用ステッカー）を交付するものとする。

2 使用者カード及び定期駐車券の交付を受けた定期使用者は、区立自転車等駐車場の使用に当たっては、使用者カード及び定期駐車券を携帯しなければならない。

3 定期使用者は、定期駐車用ステッカーを自転車等の後部の見やすい所に貼り付けなければならない。

全部改正〔平成9年規則73号〕、一部改正〔平成16年規則83号・20年34号・令和2年18号〕

(定期使用の更新手続)

第13条 定期使用者は、使用を承認された期間（以下「使用期間」という。）満了後も引き続き区立自転車等駐車場を使用しようとするときは、使用期間満了の日までに、更新手続を行わなければならない。

2 前項の更新手続は、料金納付機が設置されている区立自転車等駐車場にあっては使用者カードを提示し、及び条例第24条に規定する利用料金（以下「利用料金」という。）を納付する方法により、料金納付機が設置されていない区立自転車等駐車場にあっては指定管理者が定期駐車用ステッカーを確認し、及び定期使用者が利用料金を納付する方法により行うものとする。

3 前項の場合において、指定管理者は、必要と認める書類の提示を求めることができる。

追加〔平成7年規則43号〕、一部改正〔平成9年規則73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(使用者カード等の再交付)

第14条 定期使用者は、使用者カード、定期駐車券又は定期駐車用ステッカーを紛失し、又は損傷したときは、使用者カード等再交付申請書を指定管理者に提出して再交付を受けなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(住所等の変更届)

第15条 定期使用者は、住所、氏名、電話番号又は自転車等を変更したときは、住所等変更届を指定管理者に提出しなければならない。この場合において、自転車等の変更にあっては定期駐車用ステッカーの再交付を受け、第12条第3項に規定するところに準じ、貼り付けなければならない。

一部改正〔平成元年規則62号・7年43号・9年73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(定期使用の中止)

第16条 定期使用者は、使用を中止するときは、自転車等駐車場使用取消届を指定管理者に提出しなければならない。

2 前項の届には、料金納付機が設置されている区立自転車等駐車場に係るものにあっては、使用者カードを添付しなければならない。

一部改正〔平成5年規則30号・7年43号・9年73号・16年83号・20年34号〕

(日ぎめ使用の際の使用申請等)

第17条 条例第14条第1項に規定する申請は、日ぎめ使用にあっては、使用日当日に利用料金を納付する方法又は条例第25条に規定する回数券（以下「回数券」という。）を1枚提示する方法により行うこととし、承認は、日ぎめ駐車券を交付し、又は当該回数券に日付印を押す方法により行うこととする。ただし、磁気式日ぎめ駐車券交付機を設置している区立自転車等駐車場の日ぎめ使用の申請及び承認については、この限りでない。

一部改正〔平成元年規則62号・2年29号・7年43号・9年73号・16年83号〕

(日ぎめ使用の単位)

第18条 区立自転車等駐車場の日ぎめ使用の単位は、暦日使用することをもって1回とする。

全部改正〔平成2年規則29号〕、一部改正〔平成14年規則47号〕

(時間ぎめ使用の際の使用申請等)

第18条の2 条例第14条第1項に規定する申請は、時間ぎめ使用にあっては、その使用に係る装置に自転車等を固定する方法又は自転車等駐車場に入場する際に駐車券の交付を請求する方法により行うこととし、当該装置の作動又は当該駐車券の交付をもって当該使用の承認があつたものとする。

全部改正〔平成20年規則34号〕

(使用者カードの提示等)

第19条 定期使用者は、指定管理者から使用者カード又は定期駐車券の提示を求められたときは、当該使用者カード又は定期駐車券を提示しなければならない。

2 第17条の承認を受けた者（同条ただし書に規定する区立自転車等駐車場の日ぎめ使用の承認を受けた者を除く。）は、日ぎめ駐車券又は回数券を自転車等のハンドルの部分に取り付けておかなければならぬ。

一部改正〔平成元年規則62号・2年29号・7年43号・9年73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(指定管理者の公募の方法)

第20条 条例第23条の2第1項に規定する公募は、次に掲げる事項を明示して行うものとする。

- (1) 指定管理者に管理を行わせる区立自転車等駐車場の名称及び位置
- (2) 指定管理者が行う業務の内容
- (3) 指定管理者に管理を行わせる期間
- (4) 指定管理者の候補者を選定する基準
- (5) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

全部改正〔平成16年規則83号〕

(指定申請書の提出)

第21条 条例第23条の2第2項の規定により指定管理者の指定の申請をする者は、次に掲げる事項を記載した指定申請書を区長に提出しなければならない。

- (1) 団体の名称、事務所の所在地及び代表者の氏名
- (2) 指定管理者として管理を行うことを希望する区立自転車等駐車場の名称
- (3) 前2号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

2 条例第23条の2第2項に規定する規則で定める書類は、次のとおりとする。

- (1) 定款又は寄附行為及び登記事項証明書（法人以外の団体にあっては、これらに相当する書類）
- (2) 事業の経歴及び概要を示す書類

- (3) 財務状況及び経営状況に関する書類
- (4) 区立自転車等駐車場の管理の業務に係る収支計画書
- (5) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める書類
全部改正〔平成16年規則83号〕、一部改正〔平成17年規則91号〕

(選定委員会)

第21条の2 条例第23条の2第3項の規定による審査を行うため、世田谷区区立自転車等駐車場指定管理者選定委員会（以下「選定委員会」という。）を置く。

2 選定委員会の組織及び運営に関し必要な事項は、区長が別に定める。

追加〔平成16年規則83号〕

(指定の通知等)

第21条の3 区長は、条例第23条の2第4項の規定により指定管理者を指定したときは、次に掲げる事項を記載した指定通知書により、指定管理者に通知する。

- (1) 指定管理者の名称、事務所の所在地及び代表者の氏名
- (2) 指定管理者として管理を行わせる区立自転車等駐車場の名称及び位置
- (3) 指定の期間
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

2 区長は、条例第23条の2第2項の規定により指定管理者の指定の申請をした者（以下「申請者」という。）について、同条第3項の規定による選定をしなかったとき、又は同条第4項の規定による指定をしなかったときは、申請者にその旨を通知する。

追加〔平成16年規則83号〕

(指定管理者の指定の公告)

第21条の4 条例第23条の2第5項の規定による公告は、次に掲げる事項について行うものとする。

- (1) 指定管理者として管理を行わせる区立自転車等駐車場の名称
- (2) 指定管理者の名称及び事務所の所在地
- (3) 指定の期間

追加〔平成16年規則83号〕

(管理に関する協定)

第21条の5 区長と指定管理者とは、区立自転車等駐車場の管理に関し必要な協定を締結するものとする。

2 前項の協定には、条例第23条の3から第26条までに規定するもののほか、次に掲げる事項を定めるものとする。

- (1) 区立自転車等駐車場の管理の業務及び管理の業務に係る収支の報告に関する事項
- (2) 区立自転車等駐車場の管理の業務の調査及び検査に関する事項
- (3) 指定管理者の指定の取消し及び管理の業務の停止に関する事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

追加〔平成16年規則83号〕

(利用料金の一部の区への納付)

第21条の6 条例第24条第5項の規定により区長が指定管理者に納付させることができる利用料金の額は、指定管理者が納付を受けた利用料金の総額から、区立自転車等駐車場の管理に要する費用の合計額を控除した額に区長が別に定める割合を乗じて得た額とする。

2 前項に規定する区立自転車等駐車場の管理に要する費用は、次のとおりとする。

- (1) 区立自転車等駐車場の運営に要する費用
- (2) 区立自転車等駐車場の運営に係る職員の雇用に要する費用
- (3) 区立自転車等駐車場の施設及び附帯設備の維持管理に要する費用
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認めた費用

追加〔平成16年規則83号〕

(利用料金の還付)

第22条 条例第26条の規定により利用料金を還付する場合及びその額は、次に定めるところによる。

- (1) 第16条の規定により定期使用の中止の届出が使用期間前にあったとき。 全額
- (2) 第16条の規定により定期使用の中止の届出があった場合で次に掲げるとき。
ア 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が1月以上2月未満のとき。 1月分の利用料金に相当する額
イ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が2月以上3月未満のとき。 2月

分の利用料金に相当する額

ウ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が3月以上4月末満のとき。 3月

分の利用料金に相当する額

エ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が4月以上5月末満のとき。 4月

分の利用料金に相当する額

オ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が5月以上6月末満のとき。 5月

分の利用料金に相当する額

追加〔平成5年規則30号〕、一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・16年83号・20年34号〕

(自動二輪車の使用の特例)

第22条の2 条例第26条の2第1項の規則で定める区立自転車等駐車場の名称及び区分は、別表第2に定めるとおりとする。

2 第8条から前条までの規定は、自動二輪車による区立自転車等駐車場の使用について準用する。

追加〔令和2年規則18号〕

(使用申請等の様式)

第22条の3 第10条から第17条まで、第19条、第22条及び前条の規定により必要とする書類の様式は、あらかじめ区長の承認を得て指定管理者が別に定める。

追加〔平成16年規則83号〕、一部改正〔令和2年規則18号〕

(一の建物)

第22条の4 条例第28条第1項の一の建物として規則で定めるものは、次のとおりとする。

(1) 屋根、柱又は壁を共通にする建物

(2) 通路によって接続され、機能が一体となっている2以上の建物

(3) 同一敷地内にある用途上不可分な2以上の建物

(4) 一の建物(前3号に掲げるものを含む。)とその附属建物を合わせたもの

追加〔令和7年規則37号〕

(新築施設における自転車等駐車場の設置場所)

第23条 条例第28条第1項の規則で定める場所は、当該施設の入口に到達するために歩行する距離がおむね100メートル以内で、自転車等の利用者が利用しやすい場所とする。

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号・令和7年37号〕

(施設面積の算定)

第23条の2 条例第28条第2項に規定する施設面積(以下「施設面積」という。)は、条例別表第3に掲げる施設の用途ごとの床面積の合計とする。ただし、階段、エスカレーター、エレベーター、壁等により明確に区分された通路、トイレ、給湯室、利用者の用に供しない休憩室及び食堂、塔屋、屋上、倉庫、機械室、ボーリング場のレーン等の利用者の立入りを予定していない部分については、当該床面積に含めないものとする。

2 前項の規定にかかわらず、特別の理由があると区長が認めたときは、施設面積は、次の各号に掲げる施設の用途の区分に応じ、当該各号に定める式により算定したものとすることができます。

(1) スーパーマーケット等 用途の総床面積に0.7を乗じて得たもの

(2) 金融機関 用途の総床面積に0.4を乗じて得たもの

(3) 前2号以外の用途に供する施設 用途の総床面積に0.8を乗じて得たもの

追加〔令和7年規則37号〕

(自転車等駐車場の構造及び設備)

第23条の3 条例第32条第2項に規定する自転車等駐車場の構造及び設備の技術基準は、次のとおりとする。

(1) 自転車等駐車場内の通路の幅は、1.5メートル以上とすること。

(2) 平置式の自転車等駐車場においては、1台ごとの枠の表示又は駐車位置を明確に示すものの設置をすること。ただし、ラック等自転車等を効率的に収容することができる装置(以下「特殊な装置」という。)を用いる自転車等駐車場で区長が適当と認めたものについては、この限りではない。

(3) 前号の自転車等駐車場の1台当たりの駐車部分は、幅0.5メートル、奥行2メートルを標準とし、1平方メートル以上の面積を確保すること。ただし、特殊な装置を用いる自転車等駐車場で区長が適当と認めたものについては、この限りではない。

(4) 自転車等駐車場を1階以外の階に設置する場合の傾斜路、斜路付階段又は昇降機は、自転車等が安全かつ円滑に移動できるよう配慮された構造とすること。

- (5) 幼児同乗用自転車の利用が見込まれる場合は、幼児同乗用自転車が駐車しやすい構造とし、利用者の利便に配慮すること。
- (6) 自転車等駐車場内に産業標準化法（昭和24年法律第185号）に規定する日本産業規格Z8210の自転車の図記号又はこれに準じたものを記載した標識を設置すること。
- (7) 自転車等駐車場の位置及び当該自転車等駐車場への経路を示す表示板を施設の出入口その他利用者の見やすい場所に設置すること。

追加〔平成14年規則47号〕、一部修正〔令和7年規則37号〕

(自転車等駐車場の設置の届出等)

第24条 条例第33条第1項に規定する届出は、商業施設等自転車等駐車場設置（変更）届出書（第10号様式）により行わなければならない。

2 前項の届出書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。

- (1) 施設の位置図
- (2) 配置図
- (3) 施設の各階平面図
- (4) 自転車等駐車場平面図
- (5) 自転車等駐車場構造図（特殊な装置を用いる場合に限る。）

3 条例第33条第2項に規定する届出は、商業施設等自転車等駐車場設置工事完了届出書（第10号の2様式）に自転車等駐車場のしゅん工写真を添付することにより行わなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号・令和7年37号〕

(適用除外施設)

第24条の2 条例第34条の規則で定めるものは、次のとおりとする。

- (1) 自動車又は自動二輪車の販売を主たる目的とする小売施設
- (2) ガソリンスタンドその他これに類する施設
- (3) 駅構内の改札口内側に設置された商業施設
- (4) 道路法施行令（昭和27年政令第479号）第7条第13号又は高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第11条第2号に規定する施設
- (5) 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項第1号に規定する営業を行うための施設

追加〔令和7年規則37号〕

(措置命令書)

第25条 条例第36条の2第2項に規定する措置命令書は、措置命令書（第11号様式）によるものとする。

全部改正〔平成14年規則47号〕

(自転車等放置禁止区域標識等の設置)

第26条 区長は、条例第37条第1項の規定により自転車等放置禁止区域を指定したときは、当該自転車等放置禁止区域内に自転車等放置禁止区域標識、立看板その他当該区域が自転車等放置禁止区域であることを十分に周知するために必要なものを設置するものとする。

一部改正〔平成7年規則43号・令和2年18号〕

(撤去の方法)

第27条 区長は、条例第22条第1項、第38条若しくは第39条第2項若しくは第3項の規定により撤去しようとする自転車等又は条例第26条の2第2項において準用する条例第22条第1項の規定により撤去しようとする自動二輪車（以下「撤去対象自転車等」という。）を撤去するに当たり、撤去対象自転車等がガードレール、電柱その他の工作物にチェーン等により結び付けられている場合において、当該チェーン等を切断しなければ当該撤去対象自転車等を撤去することができないときは、当該チェーン等を切断の上撤去することができる。この場合において、切断したチェーン等の賠償の責めは負わないものとする。

追加〔平成4年規則85号〕、一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・令和2年18号〕

(放置自転車等整理誘導員の委嘱)

第28条 条例第40条に規定する放置自転車等整理誘導員（以下「整理誘導員」という。）は、区長が区民等の中から選任し、委嘱するものとする。この場合において、委嘱する整理誘導員に対し、委嘱状及び放置自転車等整理誘導員証（第13号様式）等を交付するものとする。

2 整理誘導員は、放置自転車等整理誘導員証を携帯し、関係人の請求があったときは、これを提示しなければならない。

追加〔平成7年規則43号〕、一部改正〔平成14年規則47号〕

(保管の公示方法)

第29条 条例第41条第1項の規定による公示は、撤去自転車等を保管している場所に、当該撤去自転車等を保管している旨その他の事項を提示することにより行うものとする。

追加〔平成7年規則43号〕

(返還通知)

第30条 条例第41条第3項の規定により撤去自転車等を引き取らせる場合の通知は、次に掲げる事項を記載した書面により行うものとする。

- (1) 返還の場所、時間及び期限
- (2) 撤去自転車等の防犯登録番号又は標識番号
- (3) 前2号のほか、区長が必要と認めた事項

一部改正〔平成7年規則43号・9年73号〕

(返還申請書)

第31条 撤去自転車等を引き取ろうとする者は、引き取ろうとする際、返還申請書（第14号様式）を区長に提出しなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(費用の徴収)

第32条 条例第42条第1項の規則で定める額は、別表第3に定めるとおりとする。

一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・14年4号・69号・16年83号・令和2年18号〕

(学校)

第33条 条例別表第2に規定する規則で定める学校は、大学、高等学校、中学校、小学校、高等専門学校、専修学校、各種学校その他これらに準ずる学校とする。

全部改正〔平成9年規則73号〕、一部改正〔平成14年規則69号・令和2年18号〕

(委任)

第34条 この規則の施行に関し必要な事項は、区長が別に定める。

追加〔平成7年規則43号〕

付 則

この規則は、昭和59年4月1日から施行する。ただし、第22条から第24条までの規定は、昭和59年10月1日から施行する。

付 則（昭和62年10月30日規則第71号）

この規則は、公布の日から施行する。

付 則（平成元年8月22日規則第62号）

この規則は、平成元年8月24日から施行する。

付 則（平成2年3月31日規則第29号）

この規則は、平成2年4月1日から施行する。

付 則（平成3年3月30日規則第22号）

この規則は、平成3年4月1日から施行する。

付 則（平成3年9月21日規則第67号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成4年3月31日規則第31号）

この規則は、平成4年4月1日から施行する。

附 則（平成4年7月31日規則第85号）

この規則は、平成4年8月1日から施行する。

附 則（平成5年3月31日規則第30号）

この規則は、平成5年4月1日から施行する。

附 則（平成5年6月1日規則第43号）

1 この規則は、平成5年9月1日から施行する。

2 この規則による改正後の別表第2の規定は、平成5年9月1日以後の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用について適用し、同日前の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用については、なお従前の例による。

附 則（平成6年6月30日規則第83号）

1 この規則は、平成6年7月1日から施行する。

2 この規則の施行の際、この規則による改正前の世田谷区自転車等放置防止条例施行規則の規定に

基づき作成された様式の用紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則（平成7年3月31日規則第43号）

- 1 この規則は、平成7年4月1日から施行する。ただし、第22条の見出しの改正規定、第23条の改正規定（「第30条」を「第34条」に改める部分を除く。）、第24条の改正規定（「第32条」を「第36条」に改める部分を除く。）、第10号様式の改正規定（「大規模店舗等自転車駐車場設置（変更）届出書」を「大規模店舗等自転車等駐車場設置（変更）届出書」に改める部分及び「自転車駐車場」を「自転車等駐車場」に改める部分に限る。）及び第11号様式の改正規定（「自転車駐車場付置義務措置勧告書」を「自転車等駐車場附置義務措置勧告書」に改める部分に限る。）は、同年10月1日から施行する。

- 2 この規則の施行の際、この規則による改正前の世田谷区自転車等放置防止条例施行規則の規定に基づき作成された様式の用紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則（平成9年3月31日規則第73号）

- 1 この規則は、平成9年4月1日から施行する。
- 2 この規則の施行前に納付された平成9年4月1日以後の使用に係る使用料及び世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金の還付については、この規則による改正前の第22条及び第9号の2様式の規定は、この規則の施行後も、なおその効力を有する。
- 3 この規則の施行の際、この規則による改正前の第1号様式、第4号様式の(1)、第5号様式の(1)、第6号様式及び第7号様式の規定に基づき作成された様式の用紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則（平成12年6月26日規則第111号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成14年1月31日規則第4号）

この規則は、平成14年2月1日から施行する。

附 則（平成14年3月29日規則第47号）

この規則は、平成14年4月1日から施行する。

附 則（平成14年6月21日規則第69号）

- 1 この規則は、公布の日から施行する。

- 2 この規則による改正後の世田谷区自転車条例施行規則の規定は、平成14年9月1日以後の使用に係る世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金について適用する。

附 則（平成14年10月1日規則第84号）

この規則は、平成15年1月1日から施行する。

附 則（平成15年3月13日規則第13号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成15年6月24日規則第85号）

- この規則は、平成15年7月1日から施行する。ただし、第4条の改正規定は、公布の日から施行する。

附 則（平成15年10月31日規則第116号）

この規則は、平成15年11月4日から施行する。

附 則（平成15年12月9日規則第126号）

この規則は、平成16年1月1日から施行する。

附 則（平成16年3月12日規則第8号）

この規則は、平成16年4月1日から施行する。

附 則（平成16年12月9日規則第83号）

- 1 この規則は、公布の日から施行する。

- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区自転車条例の一部を改正する条例（平成16年12月世田谷区条例第50号）附則第3項の規定によりなお従前の例によることとされた世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）の当該区立自転車等駐車場に係る指定管理者（世田谷区自転車条例（昭和59年3月世田谷区条例第14号）第13条第2項に規定する指定管理者をいう。）の指定がされるまでの間の使用については、この規則による改正後の第10条から第17条まで、第22条、第22条の2及び第1号様式から第9号様式の(2)までの規定は適用せず、この規則による改正前の第10条から第17条まで、第20条、第22条、別表第2、別表第2の2及び第1号様式から第9号様式の(2)までの規定は、なおその効力を有する。

附 則（平成17年3月15日規則第16号）

- 1 この規則は、平成17年4月1日から施行する。
- 2 この規則による改正後の別表第2の規定は、平成17年4月1日以後の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用について適用し、同日前の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用については、なお従前の例による。

附 則（平成17年5月31日規則第91号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成18年3月14日規則第11号）

この規則は、平成18年3月31日から施行する。ただし、別表第1喜多見の項を削る改正規定は、同年4月1日から施行する。

附 則（平成18年10月23日規則第113号）

この規則は、平成18年11月30日から施行する。

附 則（平成20年3月31日規則第34号）

- 1 この規則は、平成20年4月1日から施行する。

- 2 この規則の施行の際、現にこの規則による改正前の第11条の規定により月ぎめの使用の承認を受けている者は、この規則による改正後の第11条の規定により定期の使用の承認を受けた者とみなす。

附 則（平成21年3月9日規則第19号）

この規則は、平成21年4月1日から施行する。

附 則（平成21年12月8日規則第94号）

この規則は、平成21年12月15日から施行する。

附 則（平成23年3月31日規則第31号）

この規則は、平成23年4月1日から施行する。

附 則（平成27年12月28日規則第141号）

- 1 この規則は、平成28年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。

- 2 この規則による改正後の世田谷区自転車条例施行規則の規定は、施行日以後にその通知が到達する処分について適用し、施行日前にその通知が到達した処分については、なお従前の例による。

附 則（令和2年3月4日規則第18号）

- 1 この規則は、令和2年4月1日から施行する。ただし、第12条、第13条第2項、第14条の見出し、第15条、第19条の見出し及び同条第1項、第26条並びに第33条の改正規定並びに第12号様式の改正規定並びに次項の規定は、公布の日（以下「施行日」という。）から施行する。

- 2 この規則による改正後の世田谷区自転車条例施行規則（以下「改正後の規則」という。）第12条の規定は、施行日以後に区立自転車等駐車場（改正後の規則第8条に規定する区立自転車等駐車場をいう。以下同じ。）の定期使用（改正後の規則第10条に規定する定期使用をいう。以下同じ。）の承認を受ける者について適用し、施行日前に区立自転車等駐車場の定期使用の承認を受けた者については、なお従前の例による。

附 則（令和7年3月5日規則第37号）

- 1 この規則は、令和7年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。
- 2 この規則による改正後の世田谷区自転車条例施行規則（以下「改正後の規則」という。）の規定は、施行日以後に世田谷区自転車条例の一部を改正する条例（令和7年3月世田谷区条例第 号。以下「改正条例」という。）附則第2項に規定する工事に着手した者について適用し、施行日前に当該工事に着手した者については、なお従前の例による。
- 3 改正後の規則の規定は、改正条例附則第3項に規定する工事に着手した者については、当該工事に限り、適用しない。
- 4 この規則の施行の際、この規則による改正前の第10号様式及び第10号の2様式の規定に基づき作成された様式の用紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

別表第1（第8条関係）

区立自転車等駐車場の最寄りの駅	距離
池尻大橋	500メートル
三軒茶屋	500メートル
上町	500メートル
経堂	500メートル
駒沢大学	500メートル

池ノ上	300メートル
代田橋	300メートル
下北沢	800メートル
明大前	500メートル
下高井戸	500メートル
松原	300メートル
桜上水	800メートル
九品仏	500メートル
等々力	500メートル
尾山台	500メートル
上野毛	800メートル
用賀	500メートル
二子玉川	800メートル
桜新町	500メートル
成城学園前	800メートル
千歳船橋	500メートル
芦花公園	300メートル
千歳烏山	300メートル
八幡山	500メートル
自由が丘	400メートル

追加〔平成14年規則4号〕、一部改正〔平成14年規則47号・84号・15年85号・17年16号・18年11号・113号・21年19号・94号・23年31号〕

別表第2（第22条の2関係）

名称	区分
世田谷区立烏山中央自転車等駐車場	自動二輪車（総排気量0.250リットル以下のものに限る。）

追加〔令和2年規則18号〕

別表第3（第32条関係）

自転車	3,000円
原動機付自転車	4,000円
普通自動二輪車で総排気量0.250リットル以下のもの	7,000円
普通自動二輪車で総排気量0.250リットルを超えるもの及び大型自動二輪車	8,000円

全部改正・一部改正〔令和2年規則18号〕

第1号様式から第9号様式の(2)まで 削除

削除〔平成16年規則83号〕

第10号様式

(第24条関係)

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号・令和7年37号〕

第10号の2様式

(第24条関係)

追加〔平成14年規則47号・令和7年37号〕

第11号様式

(第25条関係)

全部改正〔平成17年規則91号〕、一部改正〔平成27年規則141号・令和7年37号〕

第12号様式 削除

削除〔令和2年規則18号〕

第13号様式

(第28条関係)

全部改正〔平成14年規則47号〕

第14号様式

(第31条関係)

全部改正〔平成7年規則43号〕、一部改正〔平成14年規則47号〕

・自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

昭和五十五年法律第八十七号

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律

(目的)

第一条 この法律は、自転車に係る道路交通環境の整備及び交通安全活動の推進、自転車の安全性の確保、自転車等の駐車対策の総合的推進等に關し必要な措置を定め、もつて自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化並びに駅前広場等の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

(定義)

第二条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

一 自転車 道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第二条第一項第十一号の二に規定する自転車をいう。

二 自転車等 自転車又は原動機付自転車（道路交通法第二条第一項第十号に規定する原動機付自転車をいう。）をいう。

三 自転車等駐車場 一定の区画を限つて設置される自転車等の駐車のための施設をいう。

四 道路 道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第二条第一項に規定する道路及び一般交通の用に供するその他の場所をいう。

五 道路管理者 道路法第十八条第一項に規定する道路管理者をいう。

(国及び地方公共団体の責務)

第三条 国及び地方公共団体は、第一条の目的を達成するため、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する全般的な施策が有効かつ適切に実施されるよう必要な配慮をしなければならない。

(良好な自転車交通網の形成)

第四条 道路管理者は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する事業を推進するものとする。

2 都道府県公安委員会は、自転車の利用状況を勘案し、良好な自転車交通網を形成するため、自転車の通行のことのできる路側帯、自転車専用車両通行帯及び自転車横断帯の設置等の交通規制を適切に実施するものとする。

3 道路管理者、都道府県警察等は、自転車交通網の形成と併せて適正な道路利用の促進を図るために、相互に協力して、自転車の通行する道路における放置物件の排除等に努めるものとする。

(自転車等の駐車対策の総合的推進)

第五条 地方公共団体又は道路管理者は、通勤、通学、買物等のための自転車等の利用の増大に伴い、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域においては、一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に努めるものとする。

2 鉄道事業者は、鉄道の駅の周辺における前項の自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体又は道路管理者との協力体制の整備に努めるとともに、地方公共団体又は道路管理者から同項の自転車等駐車場の設置に協力を求められたときは、その事業との調整に努め、鉄道用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車場の設置に積極的に協力しなければならない。ただし、鉄道事業者が自ら旅客の利便に供するため、自転車等駐車場を設置する場合は、この限りでない。

3 官公署、学校、図書館、公会堂等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、周辺の土地利用状況を勘案し、その施設の利用者のために必要な自転車等駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するように努めなければならない。

4 地方公共団体は、商業地域、近隣商業地域その他自転車等の駐車需要の著しい地域内で条例で定める区域内において百貨店、スーパーマーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設で条例で定めるものを新築し、又は増築しようとする者に対し、条例で、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に自転車等駐車場を設置しなければならない旨を定めることができる。

5 都道府県公安委員会は、自転車等駐車場の整備と相まって、歩行者及び自転車利用者の通行の安

全を確保するための計画的な交通規制の実施を図るものとする。

6 地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため、必要があると認めるときは、法令の規定に基づき、相互に協力して、道路に駐車中の自転車等の整理、放置自転車等（自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車等であって、当該自転車等の利用者が当該自転車等を離れて直ちに移動することができない状態にあるものをいう。以下同じ。）の撤去等に努めるものとする。

第六条 市町村長は、駅前広場等の良好な環境を確保し、その機能の低下を防止するため必要があると認める場合において条例で定めるところにより放置自転車等を撤去したときは、条例で定めるところにより、その撤去した自転車等を保管しなければならない。

2 市町村長は、前項の規定により自転車等を保管したときは、条例で定めるところによりその旨を公示しなければならない。この場合において、市町村長は、当該自転車等を利用者に返還するため必要な措置を講ずるように努めるものとする。

3 市町村長は、第一項の規定により保管した自転車等につき、前項前段の規定による公示の日から相当の期間を経過してもなお当該自転車等を返還することができない場合においてその保管に不相当な費用を要するときは、条例で定めるところにより、当該自転車等を売却し、その売却した代金を保管することができる。この場合において、当該自転車等につき、買受人がないとき又は売却することができないと認められるときは、市町村長は、当該自転車等につき廃棄等の処分をすることができる。

4 第二項前段の規定による公示の日から起算して六月を経過してもなお第一項の規定により保管した自転車等（前項の規定により売却した代金を含む。以下この項において同じ。）を返還することができないときは、当該自転車等の所有権は、市町村に帰属する。

5 第一項の条例で定めるところによる放置自転車等の撤去及び同項から第三項までの規定による自転車等の保管、公示、自転車等の売却その他の措置に要した費用は、当該自転車等の利用者の負担とができる。この場合において、負担すべき金額は、当該費用につき実費を勘案して条例でその額を定めたときは、その定めた額とする。

6 都道府県警察は、市町村から、第一項の条例で定めるところにより撤去した自転車等に関する資料の提供を求められたときは、速やかに協力するものとする。

（総合計画）

第七条 市町村は、第五条第一項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、自転車等駐車対策協議会の意見を聴いて、自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めることができる。

2 総合計画は、次に掲げる事項について定めるものとする。

一 総合計画の対象とする区域

二 総合計画の目標及び期間

三 自転車等駐車場の整備の目標量及び主要な自転車等駐車場の配置、規模、設置主体等その整備に関する事業の概要

四 第五条第二項の規定により自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者（以下「設置協力鉄道事業者」という。）の講ずる措置

五 放置自転車等の整理、撤去等及び撤去した自転車等の保管、処分等の実施方針

六 自転車等の正しい駐車方法の啓発に関する事項

七 自転車等駐車場の利用の調整に関する措置その他自転車等の駐車対策について必要な事項

3 総合計画は、都市計画その他法律の規定による地域の交通に関する計画との調和が保たれたものでなければならない。

4 市町村は、総合計画を定めるに当たっては、第二項第三号に掲げる事項のうち主要な自転車等駐車場の整備に関する事業の概要については当該自転車等駐車場の設置主体となる者（第五条第四項の規定に基づく条例で定めるところにより自転車等駐車場の設置主体となる者を除く。）と、第二項第四号に掲げる事項については当該事項に係る設置協力鉄道事業者となる者と協議しなければならない。

5 市町村は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

6 前各項の規定は、総合計画の変更について準用する。

7 総合計画において第二項第三号の主要な自転車等駐車場の設置主体となつた者及び同項第四号の設置協力鉄道事業者となつた者は、総合計画に従って必要な措置を講じなければならない。

（自転車等駐車対策協議会）

第八条 市町村は、自転車等の駐車対策に関する重要事項を調査審議させるため、条例で定めるところにより、自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置くことができる。

2 協議会は、自転車等の駐車対策に関する重要事項について、市町村長に意見を述べることができる。

3 協議会は、道路管理者、都道府県警察及び鉄道事業者等自転車等の駐車対策に利害関係を有する者のうちから、市町村長が指定する者で組織する。

4 前項に規定するもののほか、協議会の組織及び運営に関して必要な事項は、市町村の条例で定める。

（自転車等駐車場の構造及び設備の基準）

第九条 一般公共の用に供される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、周辺の土地利用状況及び自転車等の駐車需要に適切に対応したものでなければならない。

2 国は、前項の自転車等駐車場の安全性を確保するため、その構造及び設備に関して必要な技術的指針を定めることができる。

（都市計画等における配慮）

第十条 道路、都市高速鉄道、駐車場その他駅前広場の整備に関する都市施設に関する都市計画その他の都市環境の整備に関する計画は、当該地域における自転車等の利用状況を適切に配慮して定めなければならない。

（交通安全活動の推進）

第十一条 国及び地方公共団体は、関係機関及び関係団体の協力の下に、自転車の安全な利用の方法に関する交通安全教育の充実を図るとともに、自転車の利用者に対する交通安全思想の普及に努めるものとする。

（自転車等の利用者の責務）

第十二条 自転車を利用する者は、道路交通法その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。

2 自転車等を利用する者は、自転車等駐車場以外の場所に自転車等を放置することのないように努めなければならない。

3 自転車を利用する者は、その利用する自転車について、国家公安委員会規則で定めるところにより都道府県公安委員会が指定する者の行う防犯登録（以下「防犯登録」という。）を受けなければならない。

（自転車の安全性の確保）

第十三条 国は、自転車について、その利用者等の生命又は身体に対する危害の発生を防止するため必要な品質の基準を整備すること等により、その安全性を確保するための措置を講ずるものとする。

（自転車製造業者等の責務）

第十四条 自転車の製造（組立を含む。以下同じ。）を業とする者は、その製造する自転車について、前条に定める基準の遵守その他の措置を講ずるとともに、欠陥による損害のてん補の円滑な実施に必要な措置を講ずる等安全性及び利便性の向上に努めなければならない。

2 自転車の小売を業とする者は、自転車の販売に当たっては、当該自転車の取扱方法、定期的な点検の必要性等の自転車の安全利用のための十分な情報を提供するとともに、防犯登録の勧奨並びに自転車の点検及び修理業務の充実に努めなければならない。

3 国は、自転車の製造を業とする者及び自転車の小売を業とする者に対し、前二項の規定の施行に必要な指導及び助言その他の措置を講じなければならない。

（国の助成措置等）

第十五条 国は、予算の範囲内において、地方公共団体が都市計画事業として行う自転車等駐車場の設置に要する費用のうち、施設の整備に要する費用及び用地の取得に要する費用の一部を補助することができる。

2 国は、地方公共団体が一般公共の用に供される自転車等駐車場の設置に要する経費に充てるために起こす地方債については、法令の範囲内において、資金事情及び当該地方公共団体の財政状況が許す限り、特別の配慮をするものとする。

3 国は、前二項に定めるもののほか、地方公共団体が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、交通安全活動の推進その他の自転車の安全利用に関する施策及び自転車等駐車場の整備に関する施策が円滑に実施されるよう助成その他必要な配慮をするものとする。

4 国及び地方公共団体は、民営自転車等駐車場事業の育成を図るため、当該事業を行う者で必要と認めるものに対し、資金のあっせんその他必要な措置を講ずるものとする。

5 国は、地方公共団体が設置する一般公共の用に供される自転車等駐車場の用に供するため必要があると認めるときは、当該地方公共団体に対し、国有財産法（昭和二十三年法律第七十三号）及び道路法で定めるところにより、普通財産を無償で貸し付け、又は譲与することができる。

附 則

この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

附 則（平成五年一二月二二日法律第九七号）

1 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

2 改正後の第十二条第三項の規定は、この法律の施行の日以後に新たに利用する自転車について適用し、この法律の施行の日前から利用している自転車については、なお従前の例による。

3 国家公安委員会規則で定める種類の自転車及び都道府県公安委員会の指定する市町村の区域以外の地域において利用する自転車に係る防犯登録については、改正後の第十二条第三項の規定にかかわらず、改正前の第九条第三項の規定の例による。

・自転車活用推進法

平成二十八年法律第百十三号

自転車活用推進法

第一章 総則

(目的)

第一条 この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

(基本理念)

第二条 自転車の活用の推進は、自転車による交通が、二酸化炭素、粒子状物質等の環境に深刻な影響を及ぼすおそれのある物質を排出しないものであること、騒音及び振動を発生しないものであること、災害時において機動的であること等の特性を有し、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

2 自転車の活用の推進は、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的・社会的効果を及ぼす等公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下に行われなければならない。

3 自転車の活用の推進は、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として、行われなければならない。

4 自転車の活用の推進は、交通の安全の確保を図りつつ、行われなければならない。

(国の責務)

第三条 国は、前条に定める基本理念（以下「基本理念」という。）にのっとり、自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(地方公共団体の責務)

第四条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用の推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の実情に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

(事業者の責務)

第五条 公共交通に関する事業その他の事業を行う者は、自転車と公共交通機関との連携の促進等に努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(国民の責務)

第六条 国民は、基本理念についての理解を深め、国又は地方公共団体が実施する自転車の活用の推進に関する施策に協力するよう努めるものとする。

(関係者の連携及び協力)

第七条 国、地方公共団体、公共交通に関する事業その他の事業を行う者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

第二章 自転車の活用の推進に関する基本方針

第八条 自転車の活用の推進に関して、重点的に検討され、及び実施されるべき施策は、次に掲げるとおりとする。

一 良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車専用道路（道路法（昭和二十七年法律第百八十号）第四十八条の十四第二項に規定する自転車専用道路をいう。）、自転車専用車両通行帯等の整備

二 路外駐車場（駐車場法（昭和三十二年法律第百六号）第二条第二号に規定する路外駐車場をいう。）の整備及び時間制限駐車区間（道路交通法（昭和三十五年法律第百五号）第四十九条第一項に規定する時間制限駐車区間をいう。）の指定の見直し

三 自転車を賃貸する事業の利用者の利便の増進に資する施設の整備

- 四 自転車競技のための施設の整備
- 五 高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備
- 六 自転車の安全な利用に寄与する人材の育成及び資質の向上
- 七 情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化
- 八 自転車の利用者に対する交通安全に係る教育及び啓発
- 九 自転車の活用による国民の健康の保持増進
- 十 学校教育等における自転車の活用による青少年の体力の向上
- 十一 自転車と公共交通機関との連携の促進
- 十二 災害時における自転車の有効活用に資する体制の整備
- 十三 自転車を活用した国際交流の促進
- 十四 自転車を活用した取組であって、国内外からの観光旅客の来訪の促進、観光地の魅力の増進その他の地域の活性化に資するものに対する支援
- 十五 前各号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関し特に必要と認められる施策

第三章 自転車活用推進計画等

(自転車活用推進計画)

第九条 政府は、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、前条に定める自転車の活用の推進に関する基本方針に即し、自転車の活用の推進に関する目標及び自転車の活用の推進に関し講ずべき必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を定めた計画（以下「自転車活用推進計画」という。）を定めなければならない。

2 國土交通大臣は、自転車活用推進計画の案につき閣議の決定を求めなければならない。

3 政府は、自転車活用推進計画を定めたときは、遅滞なく、これを国会に報告するとともに、公表しなければならない。

4 前二項の規定は、自転車活用推進計画の変更について準用する。

(都道府県自転車活用推進計画)

第十条 都道府県は、自転車活用推進計画を勘案して、当該都道府県の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項及び次条第一項において「都道府県自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 都道府県は、都道府県自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

(市町村自転車活用推進計画)

第十二条 市町村（特別区を含む。次項において同じ。）は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画（次項において「市町村自転車活用推進計画」という。）を定めるよう努めなければならない。

2 市町村は、市町村自転車活用推進計画を定め、又は変更したときは、遅滞なく、これを公表するよう努めるものとする。

第四章 自転車活用推進本部

(設置及び所掌事務)

第十二条 国土交通省に、特別の機関として、自転車活用推進本部（次項及び次条において「本部」という。）を置く。

2 本部は、次に掲げる事務をつかさどる。

- 一 自転車活用推進計画の案の作成及び実施の推進に関すること。
- 二 自転車の活用の推進について必要な関係行政機関相互の調整に関すること。
- 三 前二号に掲げるもののほか、自転車の活用の推進に関する重要事項に関する審議及び自転車の活用の推進に関する施策の実施の推進に関すること。

(組織等)

第十三条 本部は、自転車活用推進本部長及び自転車活用推進本部員をもって組織する。

2 本部の長は、自転車活用推進本部長とし、国土交通大臣をもって充てる。

3 自転車活用推進本部員は、次に掲げる者をもって充てる。

- 一 総務大臣
- 二 文部科学大臣
- 三 厚生労働大臣
- 四 経済産業大臣

- 五 環境大臣
- 六 内閣官房長官
- 七 国家公安委員会委員長

八 前各号に掲げる者のほか、国土交通大臣以外の国務大臣のうちから、国土交通大臣の申出により、内閣総理大臣が指定する者

4 前三項に定めるもののほか、本部の組織及び運営に関し必要な事項は、政令で定める。

第五章 雜則

(自転車の日及び自転車月間)

第十四条 国民の間に広く自転車の活用の推進についての関心と理解を深めるため、自転車の日及び自転車月間を設ける。

2 自転車の日は五月五日とし、自転車月間は同月一日から同月三十一日までとする。

3 国は、自転車の日においてその趣旨にふさわしい事業を実施するよう努めるものとし、国及び地方公共団体は、自転車月間においてその趣旨にふさわしい行事が実施されるよう奨励しなければならない。

(表彰)

第十五条 國土交通大臣は、自転車の活用の推進に関し特に顕著な功績があると認められる者に対し、表彰を行うことができる。

附 則 抄

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して六月を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。

(法制上の措置)

第二条 政府は、自転車の活用の推進を担う行政組織の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な法制上の措置を講ずるものとする。

(検討)

第三条 政府は、自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

2 政府は、自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障する制度について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする。

世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画
中間見直し 令和 8 年度～令和 12 年度

～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

編集・発行：世田谷区土木部交通安全自転車課
〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-20-1
TEL 03-6432-7966
FAX 03-6432-7996
WEB <https://www.city.setagaya.lg.jp/>
発行日：令和8年 月
広告印刷物登録番号 No.

意見と区の考え方

計画全般に関すること(1件)

No.	意見	区の考え方
1	<p>申し訳ないですが、全面的に見直すべきだと思います。理由は次の通りです。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 自転車の安全走行がキーワードになっているのにもかかわらず、その基本の道路交通法の位置付けが明確にされていないこと。 2. 区内の歩車分離道路の割合は 15%に満たない(道路延長比)。道路交通法に定める自転車が車道を走行すべき道路は少なく、大半は歩車分離されていない道路を走行しなければならないという現実。しかも、道路幅員 6m?未満の割合は全体比で60%を超える。この世田谷区の特徴にあった計画を立てる必要がある。 3. 道路交通法の平成3年以降の改正が整理されているが、最も重要な「生活道路における法定速度が 30km/h に変更される」ことが抜け落ちている。自転車も最高速度が30km/h の制限を受ける。歩行速度と違って(一般人が全速力で走っても 100mを 10 秒=36km/h では走れない。)、自転車は容易に法定速度を超えて走行できる。自転車の速度超過を未然に防止してきた保護者たちの努力が、報いられたのか、住宅街全体に広げられることになる、それが来年9月。では、自転車のみならず、歩行者も、老いも、若きも、地域の交通をどのように考えるべきか、それが主要課題ではないのか?取り上げるどころか、この事実すらも見落とされている。これでは、お茶も濁らない。 4. 交通事故が紹介され論じられているが、肝心の分析がお粗末ではないか?事故件数が減っているとか増えているとか、実際にはバラつきが大きく、傾向を掴む指標にはなりえない。 	<p>総合計画は、令和3年度から令和12 年度の計画で、中間見直しとして 3 年度からの自転車を取り巻く社会情勢や法令、制度の見直しを反映するための修正計画となっています。令和 13 年度に計画を新たにする際の参考とさせていただきます。</p>

	<p>(ちなみに、令和6年度では、区部で最高の件数を記録している。)むしろ、歩車分離道路の少ない世田谷で事故が起きているのはどのような道路なのか、その実態を解明すべきではないか。狭い道路で起きているのか、起きているとすればどのような場所か、その場所には改善の余地があるのか、運転者のミスがケアレスミスだとすれば、フェールセーフシステムとしてできることはあるのか、等々が整理されなくてはならない。ちなみに、我が区の場合、生活道路での事故は稀にしかなく、歩車分離ができる道路で交差点付近で発生していることが多い、というのが事実だと思うが?</p> <p>自転車の安全走行の障害になっているのは、明らかに道路交通法等のルールや決まりを学習する場も期間もないことによる。自動車免許取得者はそれらの合格点を取得している。また、経年的にも変更等にフォローする意識が兼ね備わっている。しかし、自転車はそれらを知らずとも、乗れたしこれからも、乗れる。しかしながら、いま自転車運転者に猛威が襲い掛けられつつある。それは来年4月からの青切符だ。現在でも、罰金は違反をすれば徴収されるが、自転車運転者には他人事のように自分事とされない。4月からの青切符がどのような意味を持つのか、どのような内容がその対象になるのか、等々は知りたいと思っている運転者は少ないはずである。また9月からの生活道路等における法定速度が一律30km/hになることはほとんど知られてない。これは自動車運転者にも影響は大であり、情報を広めていくことによって区民の関心は高まることが想定される。</p> <p>自転車運転者にも機会提供が必要と考える。そのためのしくみづくりも重要である。とりわけ、来年度から実施される道路交通法絡みの二つの「変化」を題材に、関心を高め、講習会</p>
--	--

	<p>等を実施していくことが重要ではないか？この時、警察と共同する仕組みを構築することこそ、自治体の努めではないのか？世田谷区の任務であると思う。</p> <p>以上より、今回の「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」については、抜本的に見直すべきである。</p>	
--	--	--

1章 施策評価について(1件)

No.	意見	区の考え方
1	<p>p15「施策評価結果」</p> <p>現行の総合計画の施策 15 のある「環境にやさしい自転車…」「施策 16…健康づくり」という言葉が、中間見直しでのタイトルから消えてしまうのは、自転車の社会的重要性をより強く意識づけるためには好ましくないと考えます。</p>	<p>活用推進に関する情報発信を基本とする施策を 1 つに集約いたしました。</p> <p>P57 の個別方針では位置づけは変わらず、施策評価結果(図 2)に修正を加えます。</p>

2章 電動キックボード等の対応について(1件)

No.	意見	区の考え方
1	<p>計画は道路交通法上の「自転車」を対象としていますが、電動キックボードとペダル付き電動バイクについても対象とすることはできないのでしょうか。</p> <p>「交通安全に関する意識の向上と行動の徹底」という項目をはじめとして、様々な項目が電動キックボードとペダル付き電動バイクにも関わってくると思います。</p>	<p>自転車通行帯の通行が可能なモビリティのルールを遵守した走行が、自転車事故防止にもつながることからコラムとして追加し、利用者への注意喚起を促します。また、こうしたモビリティの交通ルール・マナーの普及啓発の取組みなどは、第12次交通安全計画(令和8~12年度)で対応を検討いたします。</p>

3章 計画の基本理念、基本方針について(4件)

No.	意見	区の考え方
1	<p>世田谷区は自転車の活用推進のみならず、米国ポートランドのように先進的な、地域社会と自転車の共生を目指していただきたい。</p>	<p>海外とは道路・交通環境や自転車利用の経緯が異なるため、同様の取り組みをそのまま導入するのは難しいものの、事例の一つとして今後の計画策定の参考にさせていた</p>

		だきます。
2	<p>自動車利用を減らし、自転車を安全に利用できる空間を整備することは、CO2削減につながる重要な政策だと思います。そういうメリットがあるという事を第一に掲げて欲しいです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ CO2削減のためにできることが車を減らし、自転車を利用することだという文化をつくる。 ・ 移動の権利を優先する、歩いて回れるまち、自転車で回れるまち、人を優先する公共交通空間の整備を優先する。 <p>自転車利用を促進することは、より良い環境づくりとCO2削減という大きなメリットがあるという事を第一に持ってきてほしい。</p>	自転車活用推進法では環境負荷低減も目的の1つに掲げています。利用促進と安全利用の啓発に努めてまいります。
3	<p>計画の目的</p> <p>自転車を奨励するのか抑制するのか方向をはっきりさせるべきではないか。</p> <p>最近は自動車の動力も、石油から電気に変わりつつあり、環境対策としての自転車奨励はあまり必要なくなったと思う。むしろ、自転車が大型化し、スピードも増し、歩行者が歩きにくくなっている、抑制の方向をうちだすべきではないか。</p> <p>とくに LUUP 等の電動小型スクーターが著しく増加しており、自転車の大型化と相まって、歩行者への危険は増している。</p>	自転車活用は法に基づき進める事業で、併せて安全対策も進めてまいります。
4	<p>全体に関して</p> <p>自転車活用推進(環境、健康、渋滞対策などの多面的なプラス効果がある)と、駐輪・安全対策という両面があり、どちらを中心的な目標に据えているのか、場所によって分かりにくいところがあるよう見えます。</p> <p>地球環境問題の深刻化や保険医療費負担による財政危機が迫るなか、何よりも自転車(および歩行)の多面的効果(環境、健康ほか)を強調し、積極的に活用推進をしていく、というのを中心的目標としてまず据えるべきではないでしょうか。</p> <p>その観点からすると、基本方針の順番を変更し</p>	当該計画は中間見直しとして骨格となる基本理念と基本方針を堅持し、時間の経過による施策等の見直しを行います。5年後の計画改定時の参考とさせていただきます。

<p>て、まず「4環境にやさしい自転車が身近な暮らしを支えるまち」を最上位に置いて、そのためにインフラ整備を積極的に進める観点から「基本方針2」「基本方針3」として、最後に住民の意識啓発の基本方針1を置くという構成に変更するのが良いと思います。</p> <p>歩行者や自転車などの「ヒューマン交通」を優先させることが、社会的に重要(健康/環境/渋滞対策/温暖化対策/小商店街活性化など)と位置づけるなら、自転車を優先させる・より簡単に乗りやすくせるインフラや制度の先に安全がある、という施策をすべきではないでしょうか？それが基本方針2のインフラによって快適・安全を目指す方向ではないでしょうか？基本方針2を基本方針1より上部に置くべき理由になります。</p>	
---	--

4章 計画の取り組みについて(2件)

No.	意見	区の考え方
1	<p>原則として自転車が通行できないはずの歩道において、疾走してくる自転車にヒヤッとさせられた経験が多い。自転車通行可の標識がない歩道でも自転車が走行できる例外規定もあるが、これが拡大解釈され「なんでもあり」となっているのが実態である。</p> <p>そこで自転車利用者に対し、ぜひとも働きかけてほしいことがある。</p> <p>それは「自転車を降りて押す」という選択である。自転車は必ずしも乗って走らなければならないものではない。歩道や人の往来の多い小道、横断歩道など、歩行者との接触が少しでも想定される場面では「自転車を降りて押す」ように働きかけて欲しい。</p> <p>これは、今まで欠けていた視点であるが非常に重要である。なお、埼玉県のホームページ「自転車の通行方法について」ではこれが明確に推奨されている。</p>	施策2による商店街や地域住民の活動を支援してまいります。

2	高齢者の移動手段として 足が弱った高齢者にとって、自転車は重要な移動手段である。転倒防止のために後部が二輪で荷物かごになった自転車にのる人が少しずつ増えている。大型のママチャリと併せて、駐輪場、走行の安全等、早めに工夫しておく必要がある。	施策 6 による利用しやすい駐輪場として利用形態を確認し再整備を検討してまいります。
---	--	--

取締り等、車も含めた交通安全に対する意見(7件)

No.	意見	区の考え方
1	自転車の既取得者に対して…基本的なルールを文字や絵にして駐輪場や駐輪場近くの駅、スーパーなどに掲示する。また、定期的に区報に掲載する。継続的に周知することで区民の意識を醸成する。 自転車の新規取得者に対して…区内自転車販売店から購入した際に、法規やマナー等を記載したパンフレット等を交付する。初期段階からルールの意識づけをする。	啓発手法の参考とさせていただきます。
2	自転車の歩道通行については、いろいろな啓発チラシなどでは歩行者優先とのみ書かれていますが、もっと具体的に書くべきです。次のように <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道は歩行者が先に行く権利を有している。(歩行者優先) ・ 歩道上で歩行者を追い越すときは、歩行者から十分離れて(肩幅程度)通行しなければならない。 	
3	事業用車を含め、自動車への啓発を強化して欲しい	第12次世田谷区交通安全計画(令和8~12年度)で対応してまいります。
4	安全の確保のための啓蒙は必要です。子供たちへの安全教育は従来どおり素晴らしい対策だが、大人や自動車運転者に対する啓蒙がもっと必要だと思う。 信号のない横断歩道で人がいた時に止まらなくてはならないというルールを無視している車が多いと思う。 子どもはそれに合わせて、よく見てから渡ることを	

	教育されている。	
5	<p>計画では取組の具体策として「交通安全意識の啓発」を掲げている。これが非常に重要であることは論を俟たないが、実効性という点では弱い。「自転車も信号を守らなければならないか」という質問には、100%のひとが「はい」と答えるだろう。しかし、例えば押しボタン式の横断歩道において赤信号で停止している自転車はほぼ皆無である。「知ってはいるが、実効はしない」という実態は、教育や啓発の限界を示している。</p> <p>対応策としては「取締りの強化」以外にはないと思われる。</p> <p>自転車をはじめとする軽車両の交通反則通告制度が 2026 年4月に施行されるが、実施に際して政府が示した基本的な考え方によると、歩行者に危険が及ぶ場合の反則金の適用には肯定的である。警察署に対し、巡回と取締りの強化及び違反者に対する反則金適用の徹底を要請して欲しい。</p>	<p>取締りや指導・注意は警察の所管事項であることから、ご意見につきましては警察へ情報提供いたします。併せて、警察と連携した啓発活動にも取り組んでまいります。</p>
6	自転車活用推進するなら、まず現状の自転車等による逆走あり、歩道走行あり、横断歩道も自転車でいっぱい、歩行者が待つ場所もふさがれいる等、数々のルール無視を改善してからの話である。世田谷区は路上喫煙もそうであるが、何でもやりたい放題である。ここまで自転車等によるルール無視が常態化していると、警官による監視だけでは到底改善できない。現行の駐車監視委員を指導し権限を与え、自転車等の取締りを強化すべきである。	
7	自転車通行空間に路駐や荷下ろしをしている車が多く、運転者が在中していれば問題ないと思っているドライバーが多数を占めていると思わざるを得ない現状では、ただ自転車通行区域を延長しても快適に通行できる区間は少ないと思われます。商店が並ぶ区域では駐車を避け車道にはみ出る機会も多く、安全面でも疑問が残ります(三軒茶屋地域など)。通行空間での駐車の罰則化等	

	の一歩進んだり方を検討して欲しい。	
--	-------------------	--

自転車通行空間について(9件)

No.	意見	区の考え方
1	歩道もない4~6m程度の幅の道路で歩行者が多い場合は、道路中央部を自転車優先と明示して欲しい(斜め歩きしたり複数人で幅を広く使う歩行者が危険)。合わせて、歩行者にも斜め歩きや広がって歩くことの危険性を啓発して欲しい(広がって歩くことは学校や大学での啓発も重要だと思う)	自転車通行帯は、世田谷区道づくりプランを基に新設拡幅される主要道路を自転車ネットワーク計画に位置付け、道路整備と合わせて車道に通行空間の整備を進める計画となっております。
2	緑道の自転車道への転用(特にそれなりに幅がある場合)	
3	公共交通での南北の移動が難しい世田谷区なので、水道道路や、区役所西通りのような片側一車線の道路を集中的に自転車利用のしやすい道への改良。 また、南北移動の推奨ルートの作成と発表。	
4	自転車通行空間の整備について 道交法に定められているとは言うものの、車道にある、通行帯は、危険で、よほど技量に自信のある人以外は走れない。例えば環七では車道は危険なため、自転車が歩道を走り、歩行者と自転車の接触が頻りに起きている。いっそのこと、自転車の走行帯を歩道と一体化させて歩道を広げるほうが、自転車、歩行者相乗にとって安全だと思う。	
5	自転車道の整備というのは、ペンキで矢羽のマークが書かれた道を延長することだけなのか。 ・ 「車道」を「自動車道」と「自転車道」に区別して表現して欲しい。自動車道と自転車道は、分けるべきです。	
6	p7「施策6自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備」 ぜひ頑張って欲しいです。ただ、自動車が高速で進行する車道の端を現行1メーター程度の自転車レーンや矢羽根をペイントするだけで、車道との	海外とは道路・交通環境や自転車利用の経緯が異なるため、ご意見にあるような取り組みをそのまま導入するのは難しいと考えております。区といたしましては、現状主要な道

	<p>間に遮蔽もない状況が本当に安全で快適な自転車通行空間といえるのでしょうか？オランダなどでは基本的に自転車が 2 台並んで並走できるようにして、快適な移動になる、また自転車同志の追い抜きも可能となる理由もあり、最低でも 2 メートル幅、理想は 4 メートル幅を確保することを推奨しているそうです。</p> <p>もちろん世田谷区のように狭小な道が多いところで、自転車だけにそれだけの空間を確保するのは困難かもしれません、社会的な優先度が自動車より自転車（および歩行者など）であれば、目指すべきインフラだと考えます。</p> <p>自転車専用道を整備することを基本目標としつつ、推奨の幅の基準をより広げるべきでしょう。</p> <p>なお、空間的にどうしても確保できない場合は、自動車の交通量と速度（特に交差点を横切る部分）を抑える工夫をした上で、混在通行を続ける選択肢もあると思います。ただし、その場合は、歩道をきっちりと確保していること、自動車自転車優先で、自転車が平行して走ることもできるように、自動車は自転車以下の速度で走るような制度が安全を確保するためには必要になります。</p>	<p>路整備に併せ、対応を行っております。</p>
7	<p>p5「安全」</p> <p>安全意識の啓発は非常に重要で継続すべきです。しかし、個人的にも幼少時に安全講習をうけ 50 年経っていますが、歩行者や自転車利用中の交通事故・死亡数の割合は他の先進国（10～30%未満）と比較して日本ではずっと多いです（50%以上）。意識醸成、個人への負担増加（ヘルメット着用含め）だけでは、この比率は下がっていないということになります。ヘルメットは自転車事故自体を減らすものではなくて、自転車事故が大変多いのでせめて死亡しないようにヘルメットをしましょうというかなり消極的なメッセージにしかなっておらず、逆にオランダやデンマーク、イギリスにおいてもインフラを安全にしているのでヘル</p>	<p>自転車にとって安全な道路の整備や整備後の交通規制には多くの時間が必要です。引き続き警察とも連携・啓発し、事故防止に努めてまいります。</p>

	<p>メット義務化を避けるような政策がとられているそうです。</p> <p>どのような状況で事故を起こしているのか、もう少し細かい分析が必要ではないでしょうか。厳罰化というような、より自転車に乗りにくくするような政策で、良いのでしょうか？</p>	
8	<p>p36 自転車通行空間の主な整備形態に写真例が掲載されています。</p> <p>実際に自転車を利用する身からすると、自動車がすぐ横で走行し、また自動車が容易に幅寄せを行うことができ、危険を感じます。自動車、自転車の双方においてちょっとハンドルを切り間違えたりバランスを崩すとすぐに接触してしまいます。また、交差点では自動車の右折レーンなどが優先され、自転車レーンが消えてしまったり、逆に左折車に容易に巻き込まれたりしてしまいます。</p> <p>このレベルの自転車通行空間の整備で「有意に」自転車事故は減っているのでしょうか？事故のオープンデータも揃っていると思いますので、整備前と整備後での事故事例の変化などを厳密に分析して実際の効果を表して欲しいと思います。</p>	<p>自転車通行空間の連続的な整備には時間がかかります。3分の2が未整備の状況にあり、連続して通行が可能な状況になった際に対応を検討いたします。</p> <p>整備が進んでいます国道や東京都道につきましては、所管部署に伝えています。</p>
9	<p>『自転車の利用しやすい道路』については、『世界に学ぶ自転車都市のつくり方』の著書 宮田浩介氏のような、スポーツバイク目線だけでなく生活自転車の目線をしっかりとお持ちで、机上だけでなく実際に区内を自転車で移動する専門家をアドバイザーにいれて話をさせていただきたいです。</p>	<p>世田谷区自転車ネットワーク計画の策定の参考とさせていただきます。</p>

駐輪場(特定箇所)の整備について(1件)

No.	意見	区の考え方
1	<p>経堂駅の駐輪場が主に千歳船橋駅側を中心に不足しているので、更に拡充してほしい。正直道路の狭い経堂駅周辺に車で来られても迷惑なので、区条例等で駐車場設置義務台数を減らし、その分駐輪場に転用できるようにできないか。(例えばコルティの駐車場など)</p>	<p>駅前の駐輪場用地確保は難しく、今後の区政運営の参考とさせていただきます。</p>

自転車のシェア利用について(2件)

No.	意見	区の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> 希望…料金を倍にしても残して欲しい。ガヤリンに複数人の従業員の方がいるが一人で十分です。 理由…病気の子が徒歩がきついので、駅まで自転車通学しています。自転車置き場は近い所が月極にしても満車でおけないことが多い。また、区の駐輪場は月極契約がそもそもない。女の子で夜の駐輪場は真っ暗で危険だがガヤリンは見通しよく人通りが多いので安全 	区議会の承認を得て既に廃止することを決定しております。民間シェアサイクルのご利用などをお願いいたします。
2	<ul style="list-style-type: none"> 問題点…駐車スペースから駐車スペースへのシェアリングなので、家の近くにない。ガヤリンは家まで乗って帰宅して朝行くとき乗って返す事ができた。 改善点…民間の方が敷地に置き場を作ってくれるといいが世田谷区経営は土地が高いのになかなか難しい。したら、区の施設、地区会館などに作ることから積極的に広めて欲しい。病院なども協力できないでしょうか。 	協定を締結している民間シェサイクル事業者にお伝えいたします。

道路整備や管理、バス運行について(7件)

No.	意見	区の考え方
1	恵泉通りを早期開通させ、狭い通りに自動車が入れないようにして欲しい	所管部署にお伝えします。
2	買い物に自転車を利用する人が多いという統計が出ていますが、高齢化社会においては自転車で外出も危険となります。ミニバスの運行を、推進してください。	
3	幅員にゆとりがある片側二車線道路については、自転車通行帯と車道の間にゴムポールを設置して路上駐車出来ないようにしてほしい(特にユリの木通りなど)	
4	自転車通行空間に路駐や荷下ろしをしている車が多く、運転者が在中していれば問題ないと思っているドライバーが多数を占めていると思わざる	

	を得ない現状では、ただ自転車通行区域を延長しても快適に通行できる区間は少ないと思われます。商店が並ぶ区域では駐車を避け車道にはみ出る機会が多く、安全面でも疑問が残ります(三軒茶屋地域など)。自転車通行空間と車道の完全独立化など(間にポールを設けるなどの簡易的なものでも可)、一歩進んだあり方を検討して欲しい。	
5	自転車道や自転車通行帯でランニングする人が危険なので禁止し、啓発してほしい。	
6	自転車道の整備といつても、自動車との共存、矢羽をマークが狭い道路に書いてあり、途中で消えたりしているのは、とても怖い。	
7	自転車が安全に利用できる空間がある社会は、環境が良いウォーカブル・シティになる。街路樹も増やして欲しい。	

自動車ルールについて(4件)

No.	意見	区の考え方
1	「幹線道路では、自動車は自転車から 1m 以上離れて走行しなければならない」というルールを条例化して導入してほしい。	自動車も自転車も道路走行には道路交通法が適用されます。各ドライバーはルール遵守により事故防止に努めることとなっており、一人一人が安全を意識することが大切です。
2	そもそも狭い道路でどうやって歩道、自転車道、車道を確保していくかは、難しい問題だと思うが、「人を優先」、「歩道を優先」、自転車と車が一緒に走る道では、「自転車を優先する」というルールづくりをして文化を醸成し、「車優先社会」からの脱却を図って欲しい。	
3	住宅街の中では車をゆっくり走らせる「ゾーン30」どころか「20 キロ以下」にして欲しい。	道路は道路交通法施行令により制限速度が定められています。
4	「ゾーン 30」さらには学校付近などでは「ゾーン15」の設定などに取り組むことも規定されていることは強く賛同します。	「ゾーン 15」については計画への掲載はありませんが、児童の安全対策として時間による進入禁止の規制やバリケードによる対応が行われています。

その他(2件)

No.	意見	区の考え方
1	自転車のハード面の安全対策 住宅地の一般道路を走行している際に、しばしばハッさせられるのは、自分が右折しようとしたときに後ろから追い越し車両がすり抜けて行くことである。自転車には、バックミラーがないが、おそらくハンドルが安定しないので、使いにくいのだろうと思う。ワインカーを付けるとか、安全対策を、区としても研究するべきではないか	自転車メーカーなどにお伝えできるよう努めます。
2	p95 自転車活用推進も視野に入っている関係で、既存の「自転車等駐車対策協議会」という協議会の名前を改正されることは考えていますでしょうか?「自転車総合協議会」「自転車活用推進協議会」など?世田谷自転車条例にも規定されている名称かとは思いますが、今後の検討を期待いたします。	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律で規定しており変更は予定しておりません。

※ 氏名(法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地)や住所(または勤務先・通学先の所在地・名称)が記されていないものは除く

※ 1つの意見に多くの分野の意見が含まれ、様々な項目にまたがるものは意見ごとに該当する項目に切り分けて整理をしています。