

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 (素案)

【令和3年度～令和12年度】

計 画 素 案 に つ い て

「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」は、平成 29 年 5 月に施行された自転車活用推進法に基づいて新たに策定する「市町村自転車活用推進計画」と、いわゆる自転車法に基づいて、従来から区で策定してきた「自転車等の利用に関する総合計画」の二つを、一体的に策定するものです。

平成 28 年 4 月の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」中間見直し時点では、大きな社会変化として東日本大震災による自転車への社会的関心の高まり、そして「自転車は車両。車道左端の通行が原則。歩道は例外」の再確認をはじめとする一連の制度改正がありました。今回の計画策定では、これに当たるものとして、自転車活用推進法の施行と、コロナ禍の影響と日常生活の変化が挙げられます。

自転車活用推進法は、身近な交通手段である自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが課題であることに鑑み、自転車の活用に関し、基本理念を定めたものです。

国が平成 30 年 6 月に策定した自転車活用推進計画では、これまで、あまり自転車が活用されてこなかった自治体を含め全国を対象とした自転車の活用の推進として、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、自転車事故のない安全で安心な社会の実現、サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現によるインバウンド観光需要等に着目しています。これに対し、当区ではすでに自転車利用が普及している状況を踏まえ、改めて「自転車を活用する」とはどういうことかという視点で検討しました。

なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響が区内の自転車利用にも及んでおりますが、これまで、計画における自転車利用将来推計につきましては、計画策定年度の放置自転車実態調査結果を主に、前年度までの放置自転車実態調査結果の推移等も勘案しながら、推計作業を行ってきました。

しかし、今回の計画につきましては、直近までの区内駐輪場利用状況等を検証した結果、コロナ禍の影響を受けた実態データが令和 2 年度放置自転車実態調査結果だけでは、この影響の大きさについて十分に把握することができないことから、令和 3 年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、推計を行うこととします。

このため、今回の計画における将来推計については、令和 3 年 7 月の計画策定時に掲載せず、令和 3 年 10～11 月に実施する放置自転車実態調査の結果を加味した上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえつつ、改めて令和 3 年度末までに実施し、その結果を公表することといたします。

令和 3 年 1 月
世 田 谷 区

目次

1 章 計画の概要	3
1.1 計画の目的	3
1.2 策定の背景	3
1.3 計画の位置づけ	3
1.4 計画の期間	4
1.5 計画の対象地域	5
1.6 計画の対象内容	5
1.7 計画の推進体制	5
2 章 自転車等の利用の現状	9
2.1 世田谷区の概要	9
2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況	15
2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証	50
2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向	51
2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化	56
2.6 計画の見直しの方向性	60
3 章 計画の基本理念と基本方針	67
3.1 計画の基本理念の考え方	67
3.2 計画の基本理念	67
3.3 計画の基本方針	70
3.4 基本方針の考え方	71
4 章 施策の取組み	75
4.1 施策の取組みについて	75
4.2 施策体系と個別施策の取組み	75
4.3 施策実現の方策	97
4.4 PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進	99
5 章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備	103
5.1 本章の目的	103
5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策	104
京王電鉄京王線沿線の自転車利用環境整備	107
京王電鉄京王線：千歳烏山駅の自転車利用環境整備	108
京王電鉄井の頭線沿線の自転車利用環境整備	109
小田急電鉄小田原線沿線の自転車利用環境整備	110
小田急電鉄小田原線・京王電鉄井の頭線：下北沢駅の自転車利用環境整備	111
小田急電鉄小田原線：成城学園前駅の自転車利用環境整備	112
東急電鉄田園都市線沿線の自転車利用環境整備	113
東急電鉄田園都市線・東急電鉄世田谷線：三軒茶屋駅の自転車利用環境整備	114
東急電鉄田園都市線・東急電鉄大井町線：二子玉川駅の自転車利用環境整備	115
東急電鉄大井町線・東急電鉄目黒線・東急電鉄東横線沿線の自転車利用環境整備	116
東急電鉄世田谷線沿線の自転車利用環境整備	117

参考資料 関連条例

自転車等の利用に関する総合計画の策定の経緯

1 章

計 画 の 概 要

1章 計画の概要

1.1 計画の目的

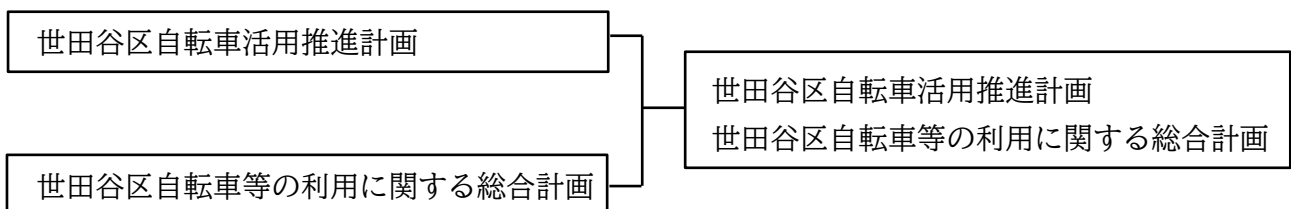
「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」は、身近で環境にやさしい交通手段である自転車を利用したまちづくりを推進することで、良好な都市環境の形成を図るとともに、区民誰もが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境の整備を目指し、自転車通行空間や駐輪場の整備、ルールやマナーに関する普及・啓発、放置自転車の防止等を、計画的かつ体系的に推進するため策定するものです。

1.2 策定の背景

区の自転車施策の総合的な方針となる「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（平成 23 年 3 月策定、平成 28 年 4 月中間見直し）が、令和 2 年度で計画期間を終了するため、改定の必要が生じました。

一方、平成 29 年 5 月の自転車活用推進法の施行により、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、区市町村自転車活用推進計画の策定が努力義務として課せられました。

これに対し、電動アシスト自転車の普及浸透、民間事業者によるシェアサイクルの普及など、総合計画中間見直し以降の自転車を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、区における自転車活用推進計画の策定と自転車等の利用に関する総合計画の改定を一体的に行います。



1.3 計画の位置づけ

(1) 法的位置づけ

自転車活用推進計画は、「自転車活用推進法」第 11 条に基づき、国の自転車活用推進計画、並びに東京都自転車活用推進計画を勘案しつつ、世田谷区の実情を踏まえて策定する法定計画です。

また、自転車等の利用に関する総合計画は、「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す。

(2) 区の上位計画、関連計画との関係

本計画は、区の上位計画の基本構想、基本計画、新実施計画、都市整備方針、交通まちづくり基本計画や、その他の関連法令・計画との整合性を図りながら、自転車等の駐車対策にとどまらず、安全・安心をはじめ、良好な自転車の利用環境の実現に向けた総合的な理念・方針・施策を示すものです。

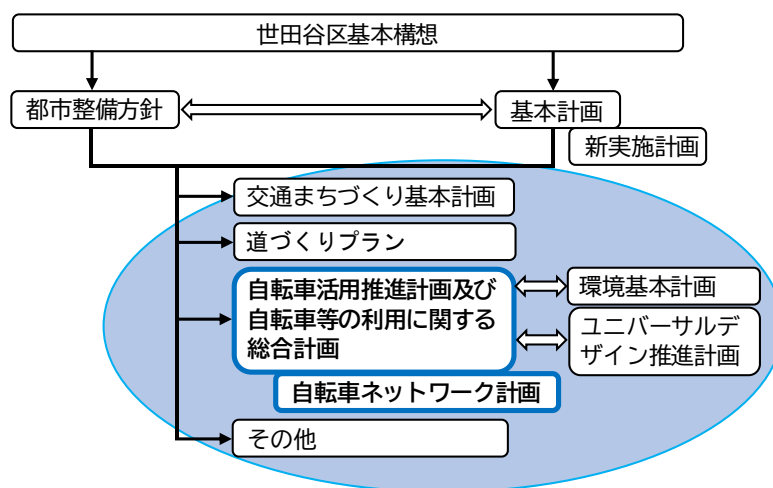


図 1 本計画の位置づけ

1.4 計画の期間

本計画は、令和 3 年度～令和 12 年度の 10 年間を対象とします。なお、策定後 5 年経過した時点（令和 7 年度）を目途に、中間見直しを実施することを想定します。

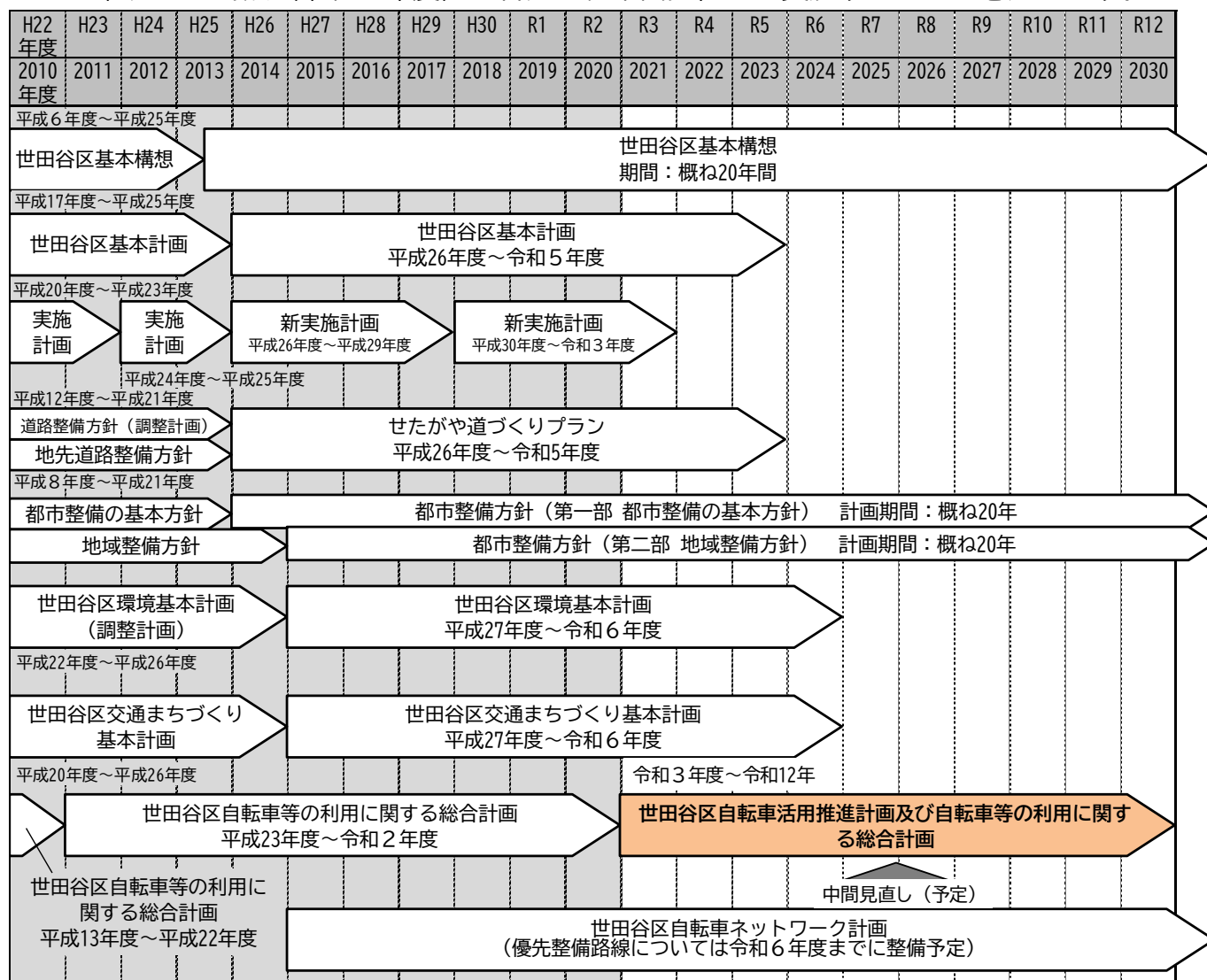


図 2 本計画ならびに上位関連計画の期間

1.5 計画の対象地域

世田谷区全域を対象とします。

1.6 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

1.7 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、主体的に取り組めます。

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 世田谷区の概要

世田谷区の概要のうち、特に自転車利用と関わりの深いものについて、以下に示します。

(1) 人口

自転車利用の基本となるのは「人の移動」であり、その根底にはそこに住む人の数（人口）があります。

自転車は鉄道やバス、自動車に比べ、より短距離の移動に多く利用されます。また、世田谷区は主として住宅地であり、昼間の人口流入がそれほど多くないことから、区内の自転車利用の増減は、人口に大きく影響されます。

<本計画期間中、区の総人口は先行きが不透明な状況>

世田谷区の人口は平成7年の国勢調査以降、減少から増加に転じています。「世田谷区将来人口推計」（平成29年7月）によると、区の総人口は本計画の計画期間（令和12年度）においても増加が続くものと推計されていますが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、先行きが不透明な状況です。

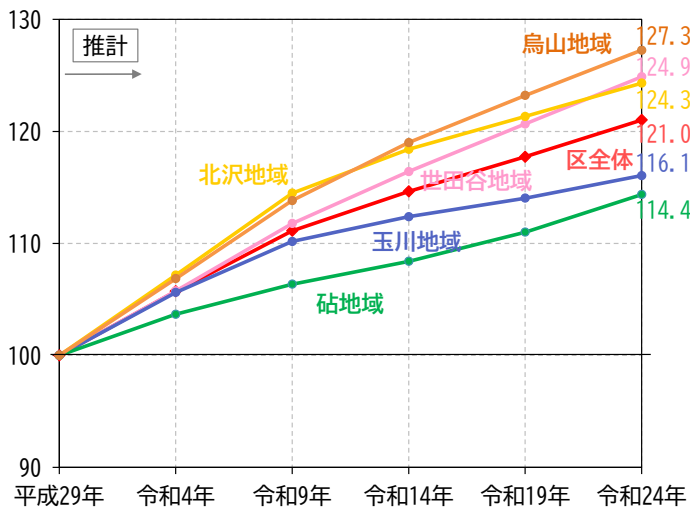


図3 地域別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、平成29年7月）を基に作成

注）平成29年の人口を100とした場合の値

注）日本人のみ



図4 区内5地域区分

資料：世田谷の土地利用2016

（世田谷区、平成30年5月）

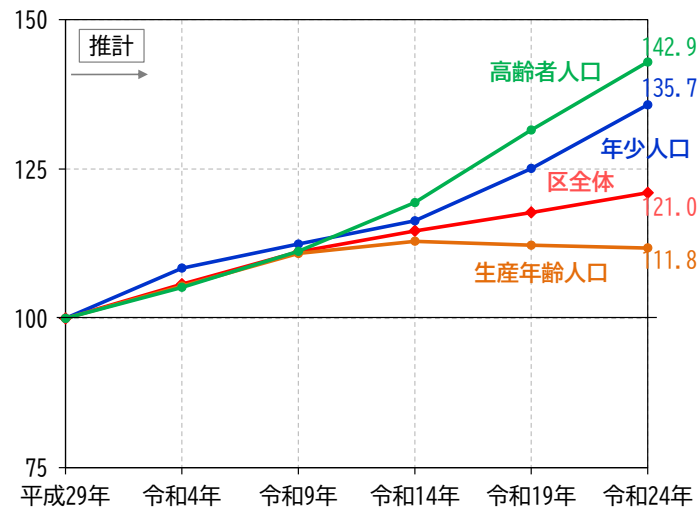


図 5 年齢3階層別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、平成 29 年 7 月）を基に作成

注）平成 29 年の人口を 100 とした場合の値

注）日本人のみ

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

【補足】

住民基本台帳に基づく令和元年 1 月 1 日時点での区の人口は、合計 917,486 人（日本人 894,452 人、外国人 23,034 人）です。上記の推計による人口は、合計 926,598 人（日本人 902,184 人、外国人 24,414 人）であり、実際はこれを下回っています。

人口の動向は、今後の社会経済動向等により影響を受けるため、注視する必要があります。

(2) 商業

店舗数や事業所数、従業員数、小売業の販売額などは、いずれも自転車を利用した通勤や買い物などの移動の要因となるものであり、区内の自転車利用の増減は、これらの数値にも大きく影響されます。

<区内全産業の従業員数は横ばい、事業所数は減少傾向>

商店街での買い物目的の自転車利用は地域経済にとって重要ですが、区内の従業員数は横ばい、事業所数は減少傾向にあります。前計画の中間見直し後の平成28年は、事業所数、従業員数ともに平成26年から減少しています。

事業所数、従業員数の減少に伴い、通勤や営業等の自転車利用の減少が想定されます。

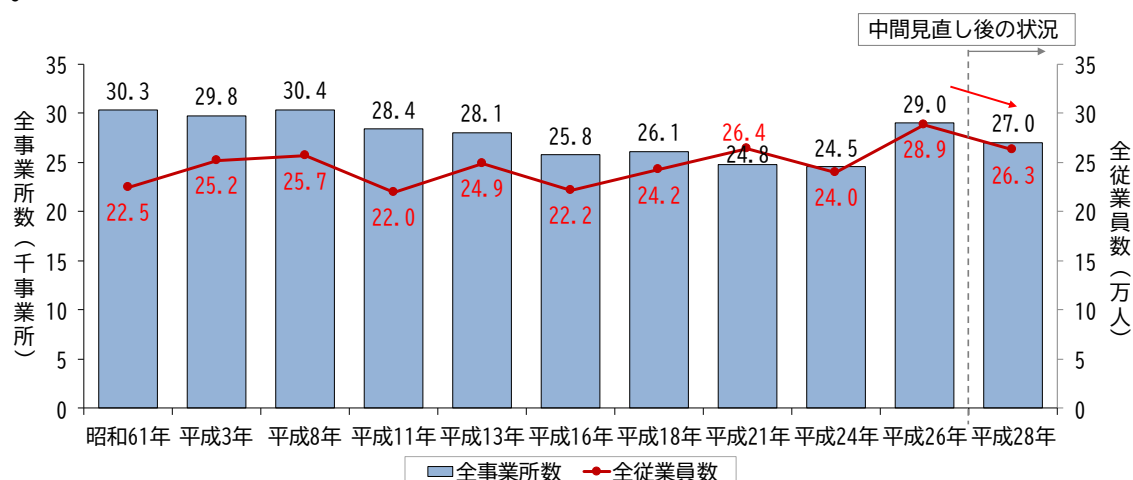


図 6 区内全事業所数と全従業員数の推移

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）を基に作成

<区内小売業の事業所数と年間販売額はともに増加傾向>

区内における小売業の事業所数と年間販売額は減少傾向にありましたが、平成24年以降は増加に転じています。前計画の中間見直し後の平成28年は、平成26年と比べて事業所数は微増し、年間販売額は大きく増加しています。

小売業の事業所数と年間販売額の増加に伴い、買い物を目的とした自転車利用が増え、短時間駐輪の増加が想定されます。

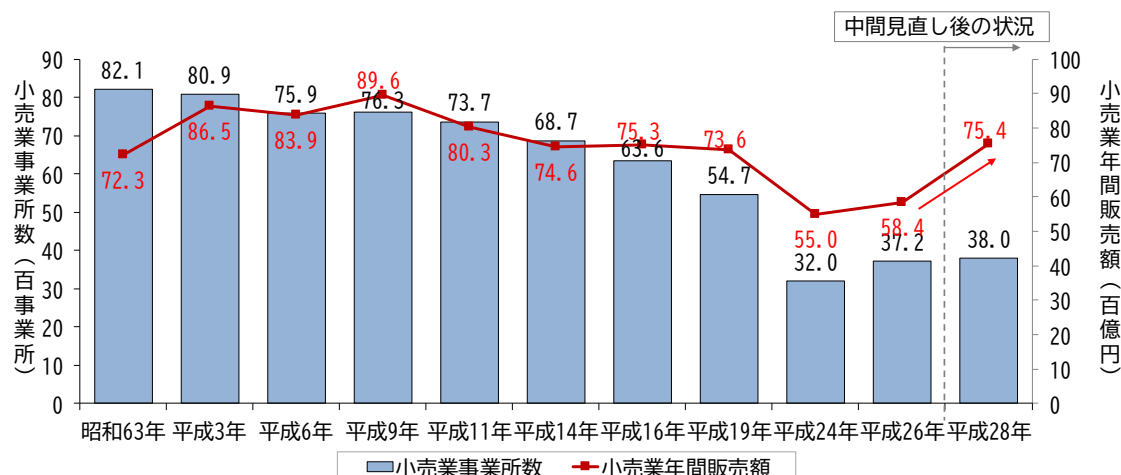


図 7 区内小売業事業所数と年間販売額の推移

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）を基に作成

(3) 道路

道路は「人の移動」を支える基盤であり、区内の自転車利用の安全性や快適性は、道路の状況に大きく影響されます。

<区道の6割以上が幅員 6.0m未満>

主要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割と低いです。

区道は、幅員 4.0m以上 6.0m未満が最も多く、区道全体の約4割を占めます。また、幅員 4.0m未満の区道も含めると 6.0m未満の区道は6割以上に及びます。特に北沢地域は幅員の狭い道路が多く、延長で見ると区道の8割以上が幅員 6.0m未満です（図 10、図 11 参照）。

狭い道路が多いことや、国分寺崖線（図 12 参照）※1周辺を中心とした起伏のある地形などが影響し、自転車による地区間、地域間移動は必ずしも円滑とは言えないため、安全・安心・快適に自転車を利用できる環境を目指します。

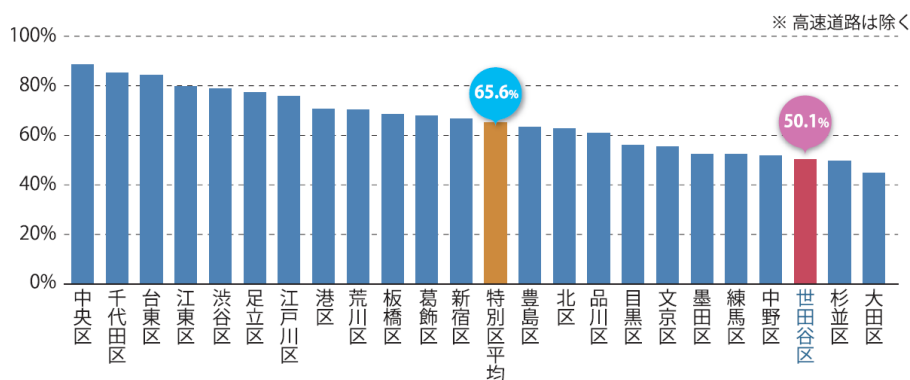


図 8 都市計画道路の整備率

資料：道路整備白書（世田谷区、令和2年4月）

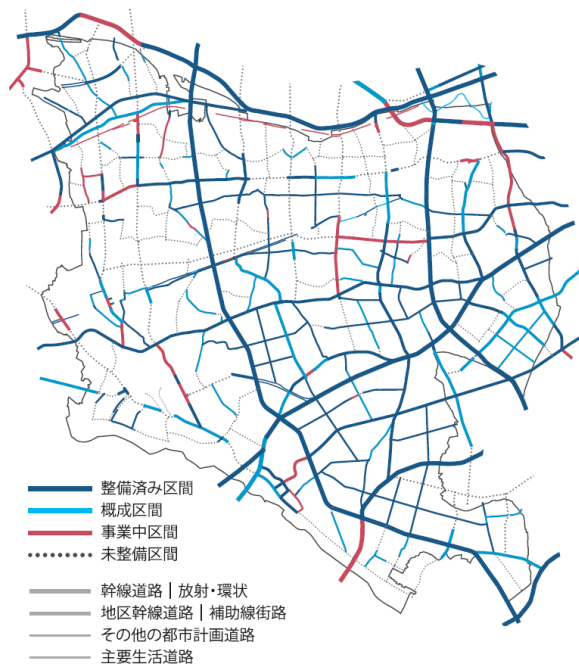


図 9 都市計画道路、主要生活道路の整備概況

資料：道路整備白書（世田谷区、令和2年4月）

※1 国分寺崖線：区内の南西部に約8kmに渡り続く崖の連なりで高低差は20mほどあります。

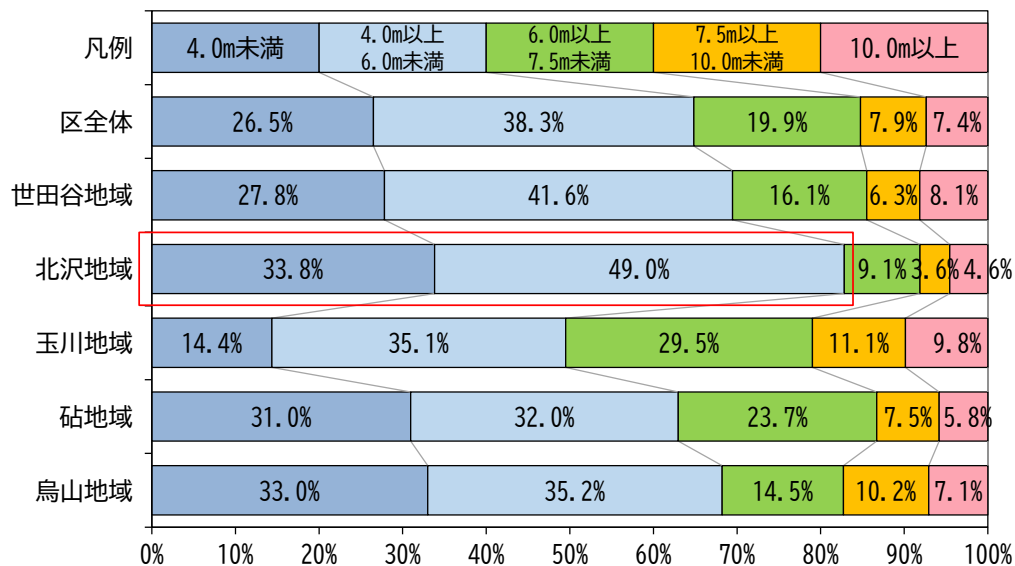


図 10 地域別にみた幅員別道路延長の割合（区道）

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）を基に作成
 注）区内5地域区分については、図4を参照

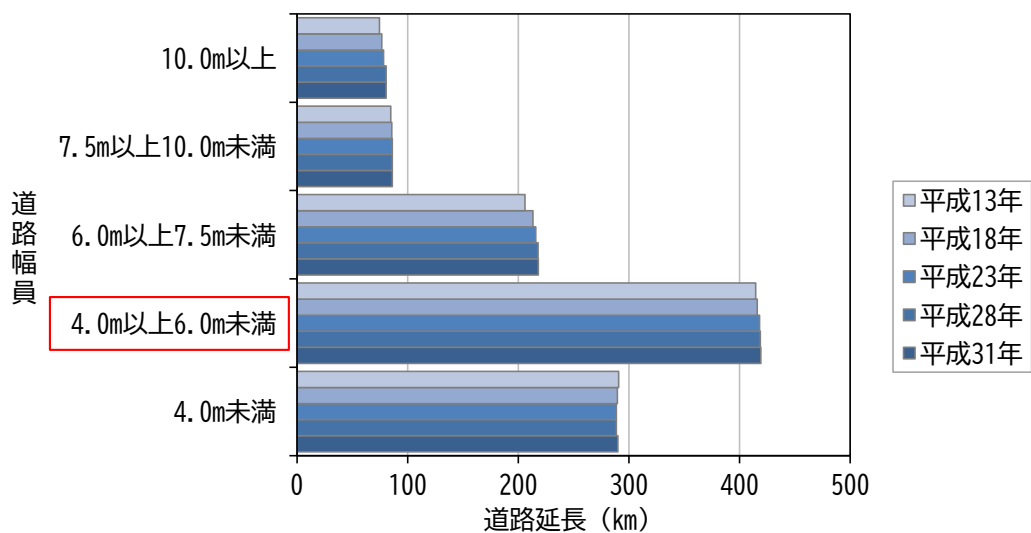


図 11 幅員別道路延長の推移（区道）

資料：世田谷区統計書（世田谷区、平成16年、平成21年、平成26年、令和2年）を基に作成

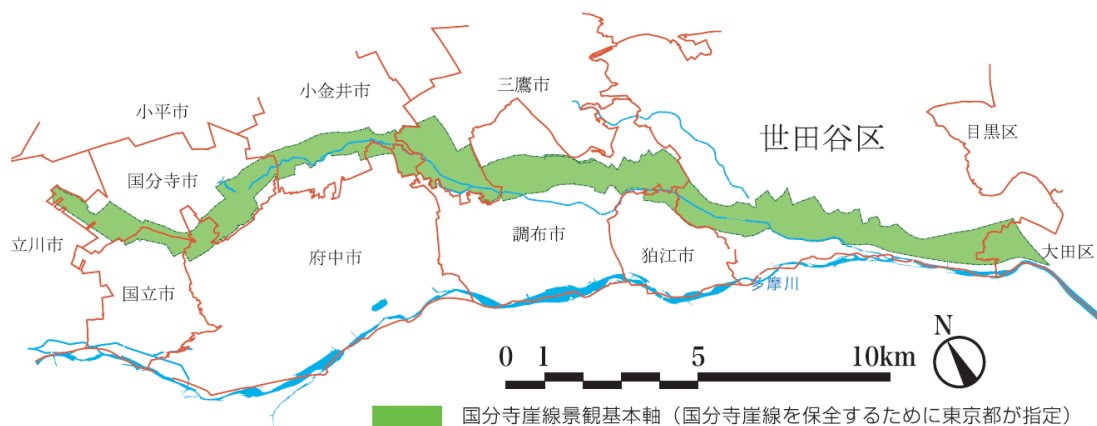


図 12 国分寺崖線

資料：世田谷区ホームページ

(4) 公共交通

区内における「人の移動」の基本は徒歩と公共交通利用であり、自動車や自転車は、それを補完または代替するものです。

区内には、鉄道駅から徒歩圏外にある区域や、幹線道路が未整備のためバスが運行していない地域などがあるため、最寄りの鉄道駅までの移動手段として自転車が多く使われており、区民の身近な生活を支える欠かせないものとなっています。

<区の西側を中心に公共交通不便地域が存在>

区内の鉄道は東西方向に発達していますが、西に行くほど鉄道の間隔が広く、また、バス路線が限られることから、公共交通不便地域※2が存在しています。

公共交通不便地域の面積割合は、令和元年（2019年）11月現在で20.2%となっており、区の西側に位置している傾向にあります。

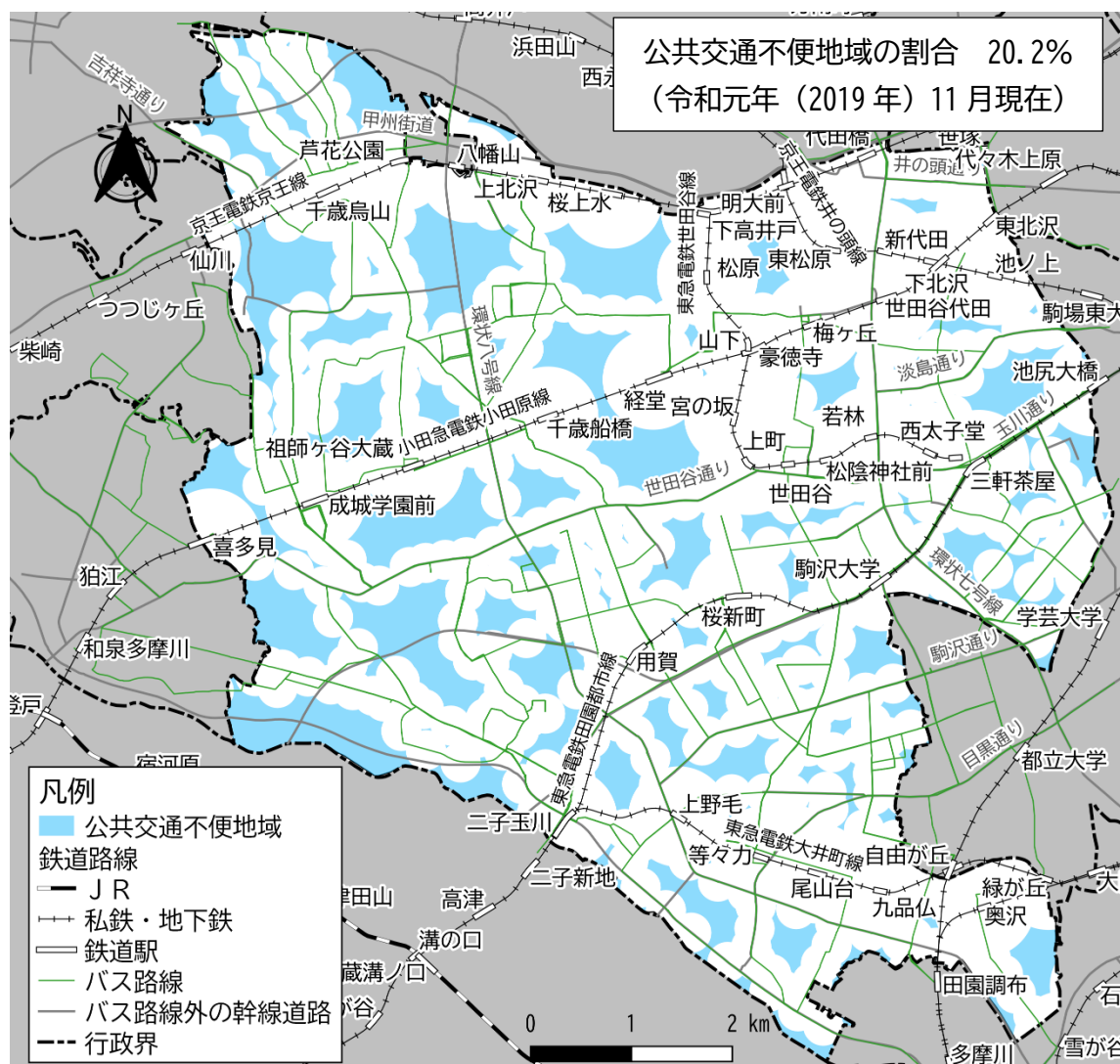


図 13 公共交通不便地域

資料：世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和2年4月）

※2 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。

2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況

区における自転車の利用特性について、以下に示します。自転車の利用と地域特性の結びつきや、自転車が日常生活で広く利用されていることなどがわかります。

(1) 自転車の利用状況

<都心部と郊外の中間に位置する世田谷区は自転車の分担率が高い>

東京都区部における自転車の利用状況を見ると、山手線内のエリアは自転車利用が少なく、その周辺のエリアで多くなっていることがわかります（図 15 参照）。

山手線内は地下鉄網が発達しており、鉄道駅の密度が高く、駅まで徒歩で行くことが多いのに対し、その外側では、JRや私鉄の路線が放射状に広がっているため、都心から離れるほど駅が分散し、駅まで自転車を利用することが多くなっているためです。

また、山手線内は鉄道の分担率が高く、自動車や自転車の分担率が低いのに対し、多摩川以南は鉄道の分担率がそれほど高くなく、自動車や自転車の分担率が高くなっています。鉄道と自動車および自転車は、片方の分担率が高くなれば、もう片方の分担率が低くなる関係にあることがわかります（図 14 参照）。

しかし、世田谷区については、鉄道の分担率は多摩川以南と同程度ですが、自動車の分担率が低く、自転車の分担率は多摩川以南よりもさらに高くなっています。モータリゼーションの進展に伴い、交通混雑や交通事故、二酸化炭素排出に伴う地球温暖化の進行の弊害も生じており、区では自転車利用が、モータリゼーションの進展の「防波堤」の役割を果たしているといえます。

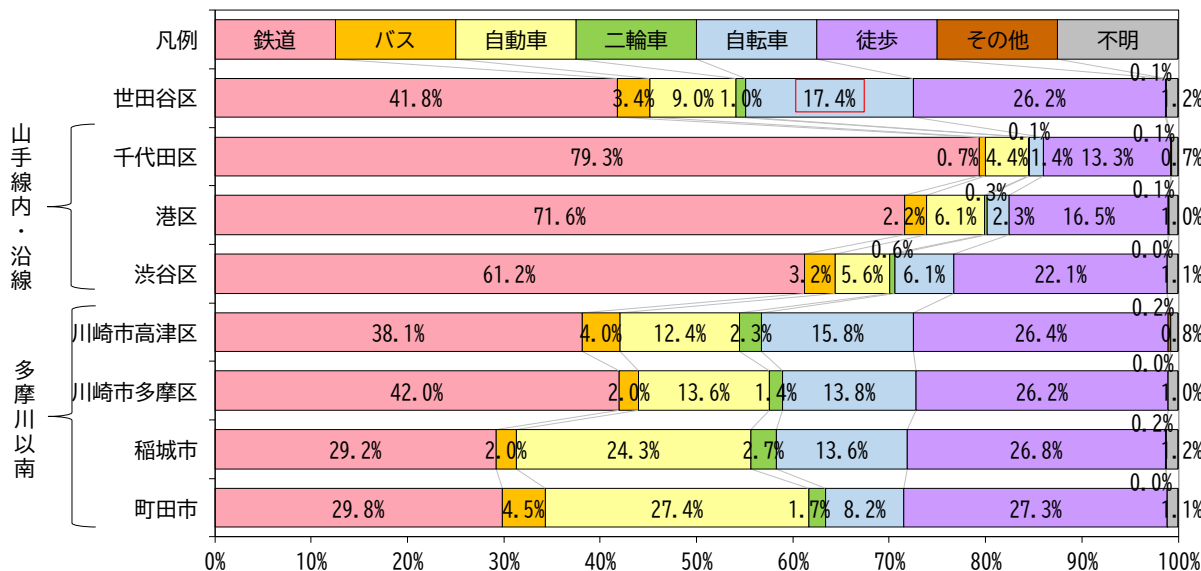


図 14 代表交通手段別分担率（近隣地域との比較）

資料：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査※3 結果（東京都市圏交通計画協議会、令和元年 11 月）を基に作成
 注）代表交通手段：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します。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ります。

注）分担率：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。

※3 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ます。

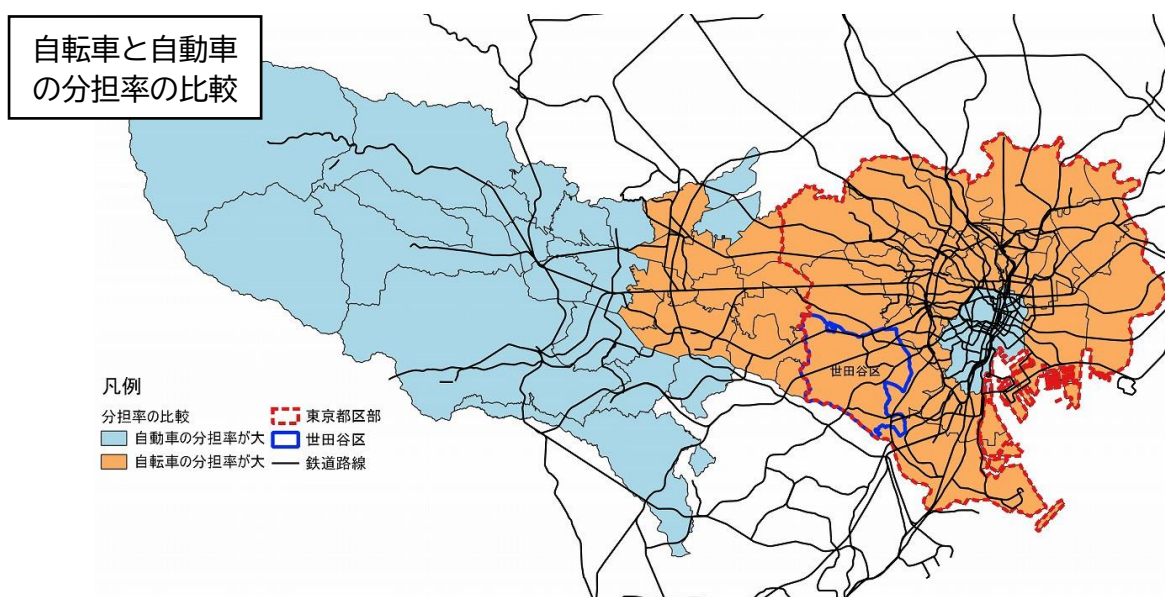
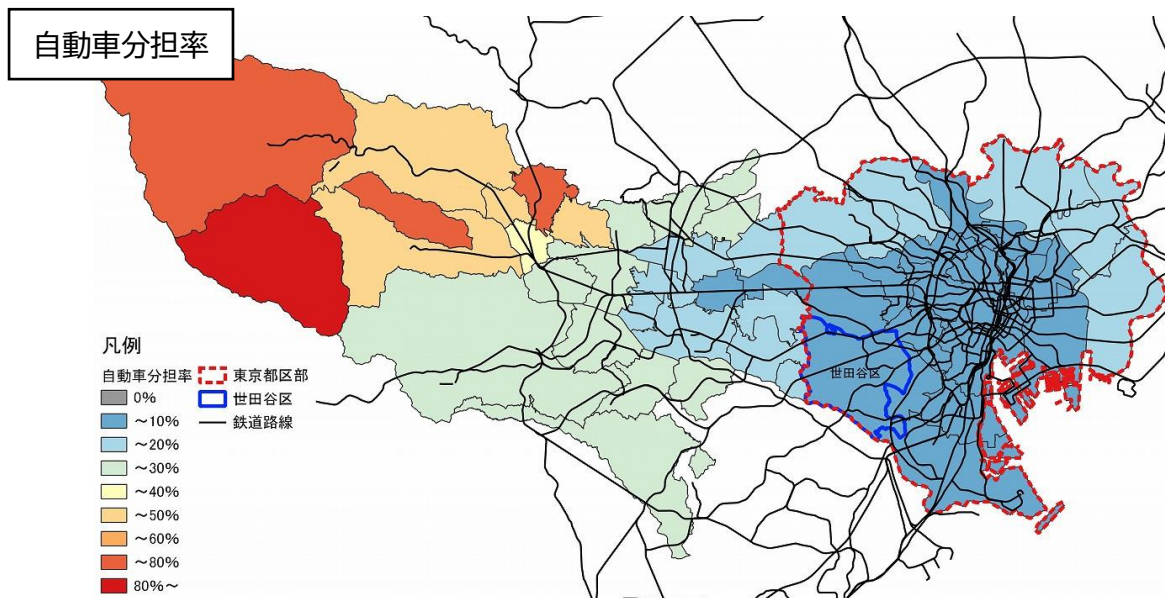
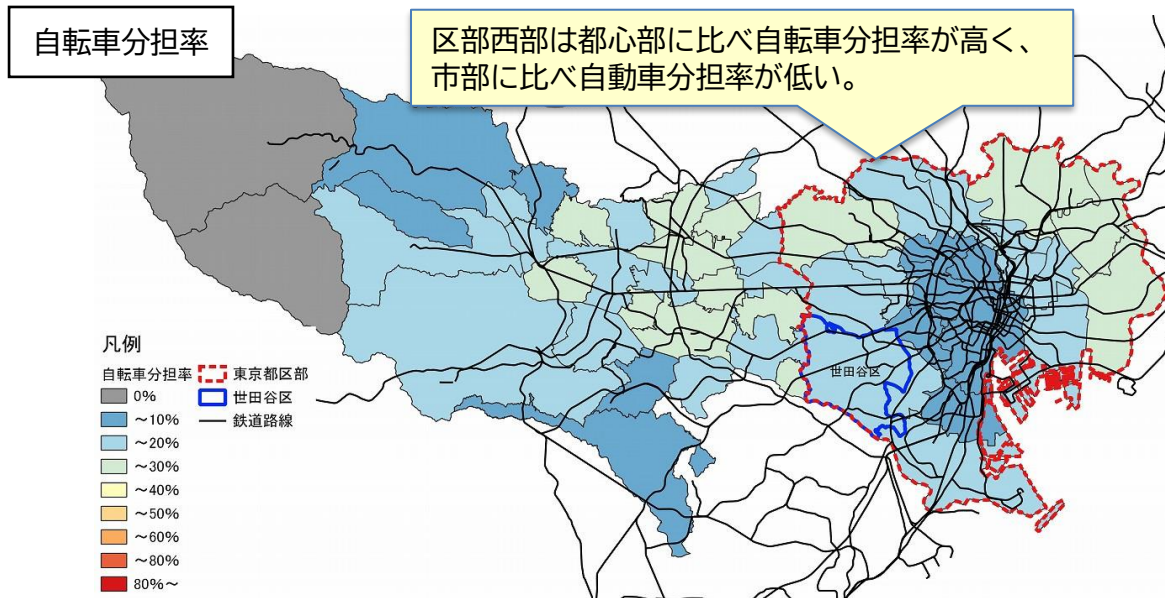


図 15 自転車分担率と自動車分担率の比較

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、令和元年11月）を基に作成

<参考> 自転車分担率の各国の都市との比較

自転車分担率について各国の都市との比較をみると、大阪市や東京都区部は、コペンハーゲンなどの海外のいわゆる自転車先進都市に引けを取りません。図 17 をみると、コペンハーゲンは自動車分担率が東京都区部平均や世田谷区よりはるかに高くなっています。自転車分担率だけの比較では、図 16 に示すように東京都区部はコペンハーゲンより下回っていますが、自転車活用推進の目的のひとつである自動車交通の抑制については、図 17 に見られるように上回っています。

さらに、世田谷区は、東京都区部平均よりも、自転車分担率が高くなっています。

世田谷区では、既に自転車の利用は深く浸透しており、私たちの日々の生活に無くてはならないものになっています。

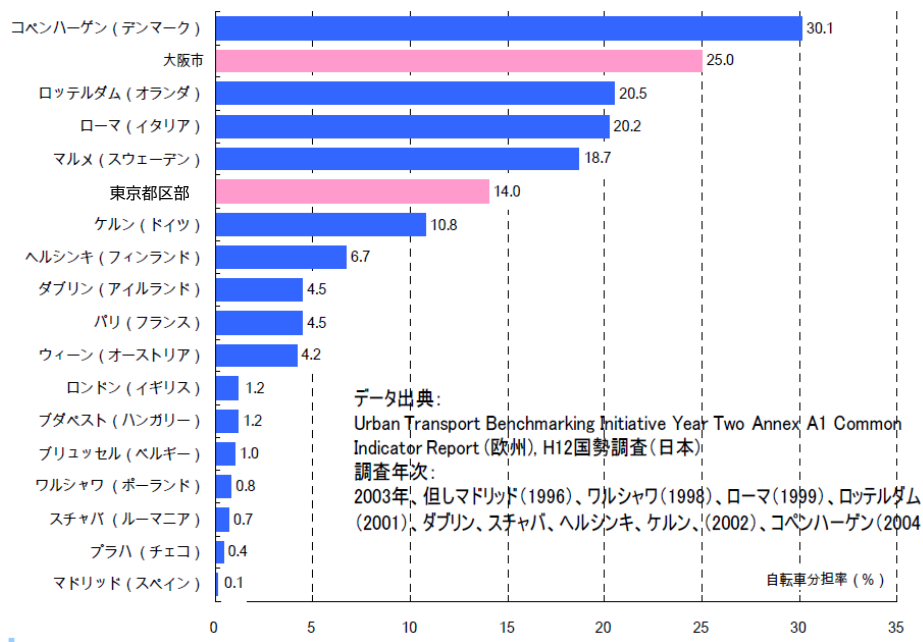


図 16 自転車分担率の各国都市比較

資料：第 32 回総合的交通基盤整備連絡会議資料「都市交通としての自転車の利用について」
(国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究室、平成 24 年 1 月)

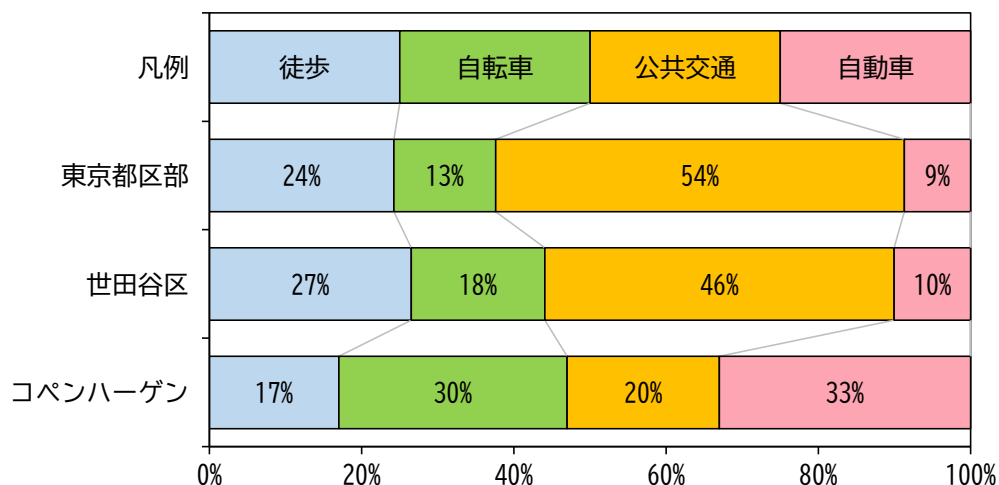


図 17 東京都区部、世田谷区、コペンハーゲンの交通手段分担率の比較

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、令和元年 11 月）、「City of Copenhagen Bicycling Account 2014」を基に作成

<世田谷区は鉄道までの移動、買い物等における自転車分担率が高い>

区内では、通勤・通学のための駅にアクセスする自転車だけでなく、日常の買い物、子どもの送迎、レジャー、スポーツ等に幅広く利用されています。

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、自転車が区民の身近な生活を支える欠かせないものとなっています。

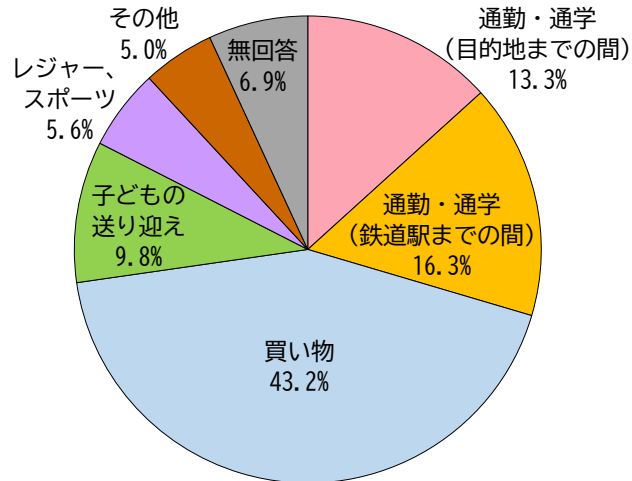


図 18 区内の自転車の利用目的

資料：世田谷区民意識調査 2018（平成 30 年 5 月実施）を基に作成

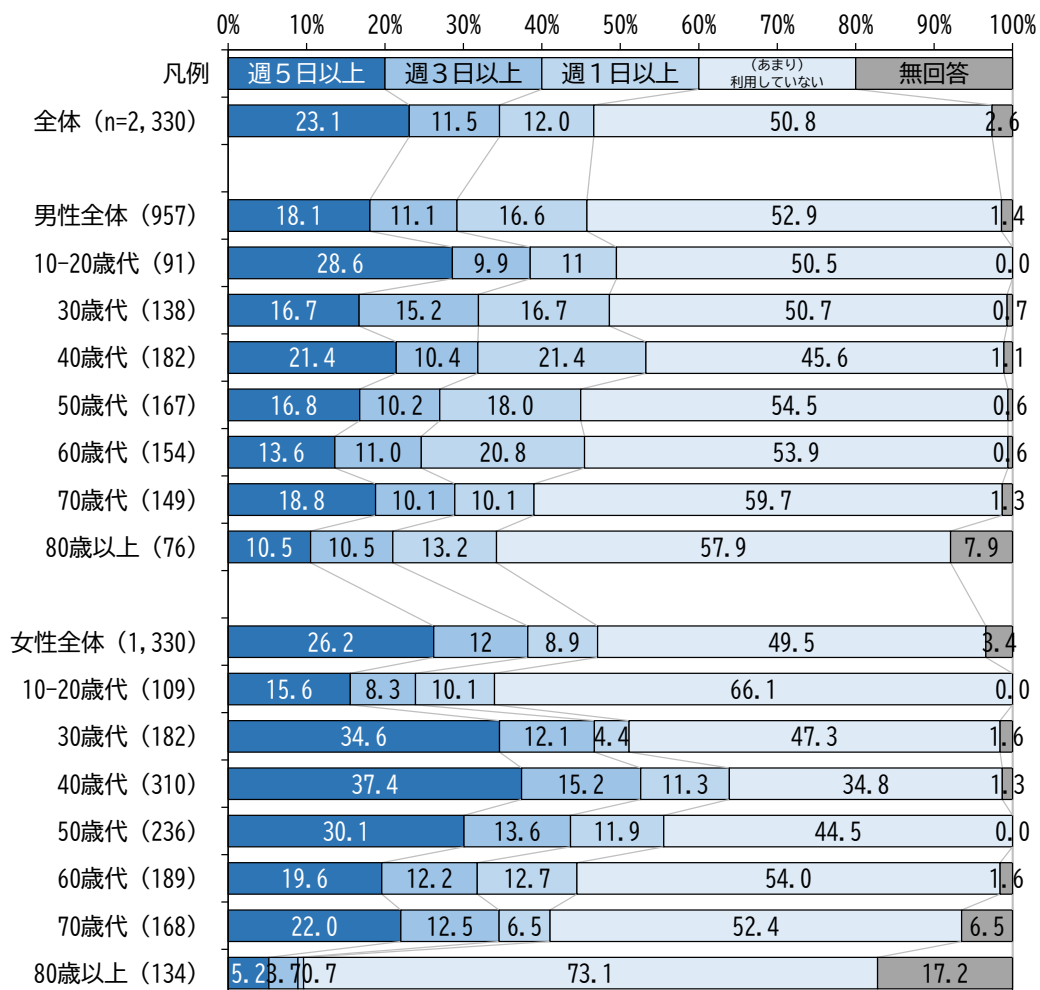


図 19 区内の自転車の利用頻度（性別・年齢別）

資料：世田谷区民意識調査 2018（平成 30 年 5 月実施）を基に作成

<参考> 自動車利用の負の側面

2.2 (1) 自転車の利用状況 (p.15) で述べた「区では自転車利用が、モータリゼーションの進展の『防波堤』の役割を果たしているといえます」について、さらに説明します。

p.16 中段の分布図をご覧ください。区の西側の境は、より自動車分担率の高いエリアに接しています。上段の「自転車分担率」の図をみると、東京都市部にも自転車分担率の高い区域があるため、少しわかりにくくなっていますが、下段の自転車と自動車の分担率を直接比較した分布図でみれば、都心地区を除き、都の東部と西部が「自転車優勢」と「自動車優勢」にくっきりと分かれています。自転車利用と自動車利用は、一方が上がれば他方が下がる「シーソー」の関係になっていると考えられます。このことを「自転車が自動車利用の『防波堤』の役割を果たしている」と表現しました。

駅へのアクセスや日常の買い物に、自転車ではなく、自動車を頻繁に使うようになるとどうなるでしょうか。区内の生活道路は自動車で混雑し、「せっかく自動車で買い物に行くのだから駐車場完備の郊外の大型スーパーに行こう」ということになれば、区内の商店街は、衰退しまいかねません。

さらに、自動車による交通混雑・渋滞、排気ガスによる二酸化炭素排出に伴う地球温暖化の進行、交通事故（特に交通死亡事故）の増加等、自動車利用の負の側面が露になってしまいます。

都市計画道路の整備が進んでいない世田谷区では、こうした自動車利用の負の側面が顕在化しないよう、注意を払う必要があります。



図 20 区内の生活道路における渋滞の一例

< 自転車乗入台数は様々な要因が影響 >

駅への自転車乗入台数（駐輪場実際に駐車している台数と放置自転車等の合計）は、駅の乗降客数だけでなく、駅勢圏※4の広さ、公共交通不便地域の状況、駅の利便性、駐輪環境の整備状況、商業集積などに関連があると考えられます。

令和元年度における平日昼間時点の区内の駅の自転車乗入台数をみると、千歳烏山駅が5,456台で最も多く、次いで二子玉川駅（4,334台）、成城学園前駅（3,793台）が多いです。いずれも公共交通不便地域が存在する区の西側に位置しており、急行が停車するなど利便性が高い駅は、自転車乗入台数が多い傾向にあります。

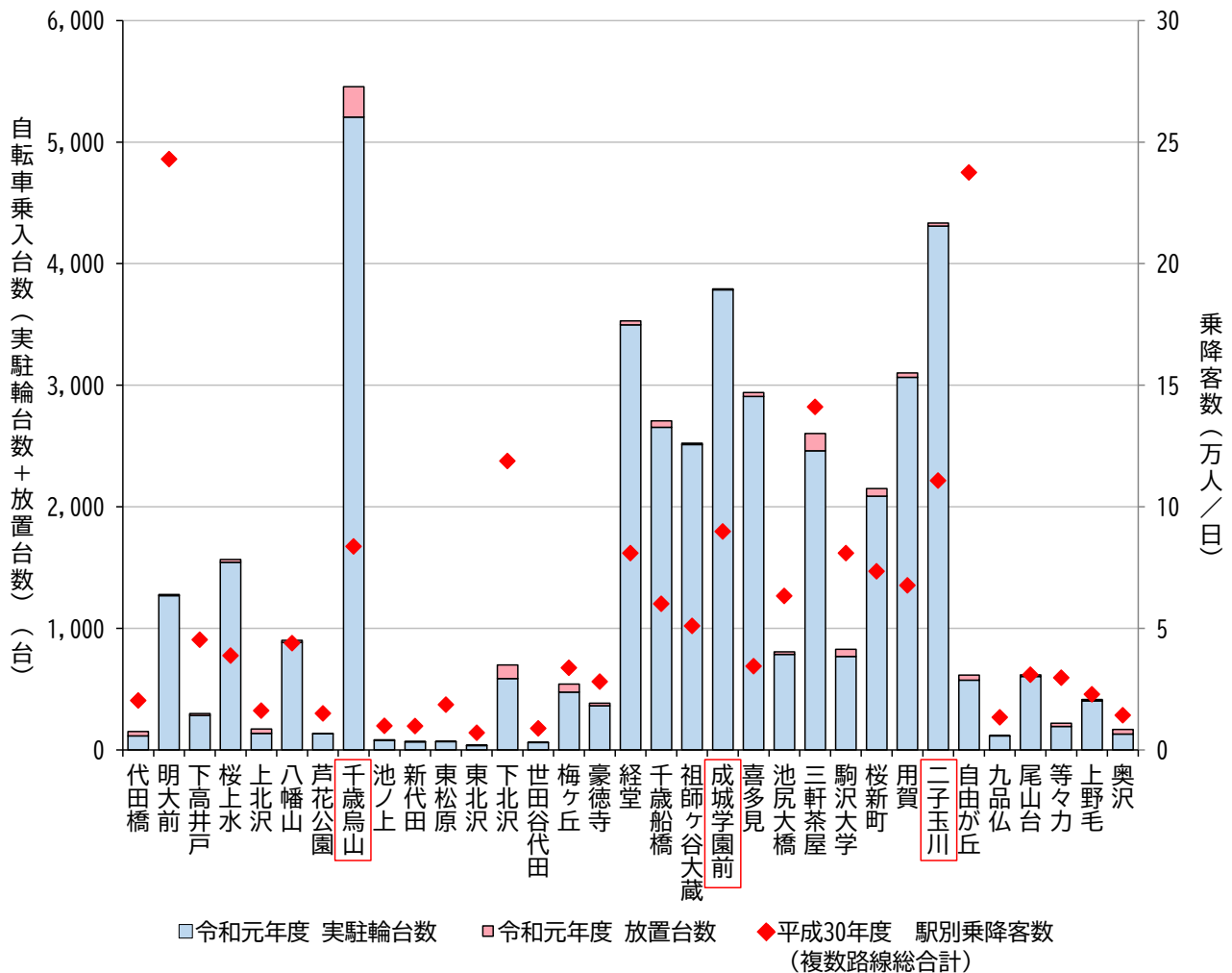


図 21 駅別乗降客数と駅への自転車乗入台数

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）、世田谷区資料を基に作成

注）明大前、下北沢、二子玉川、自由が丘の乗降客数には、他線への乗換も含まれているため、実際の乗降客数よりも多く計上されています。

注）東京急行電鉄の駅別乗降客数は、年間の駅別乗降客数を日にちで割戻し、小数点第1位を四捨五入した数。

注）千歳烏山を除く京王電鉄京王線の駅、喜多見、池尻大橋、自由が丘の自転車乗入台数は、他区調査台数との合算値。

◇「駐輪場」と「自転車等駐車場」

自転車を駐輪するための決められた場所として「駐輪場」の語が広く使われています。この計画書でも基本的にこの語を用いています。もうひとつ「自転車等駐車場」という語があり、これは自転車と原動機付き自転車をあわせて「自転車等」と呼ぶため、法律上の用語や正式名称に用います。

※4 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。

(2) 交通事故の状況と交通安全の取組み

区内では自転車が多く利用されており、自転車による交通事故も多くなっています。交通事故の状況と交通安全の取組みについて、以下に示します。

<区内の自転車事故件数は依然として多い>

区内の自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成 28 年以降概ね増加傾向にあり、平成 23 年～平成 29 年までは、平成 27 年を除き都内ワースト 1 位、平成 27 年、平成 30 年はワースト 2 位、令和元年はワースト 3 位と依然として多く、自転車事故の削減が喫緊の課題です。令和元年中の自転車事故件数 808 件のうち、対自動車が 504 件（62.4%）と最も多く、次いで自転車同士、自転車単独、対歩行者、対二輪車の順に多くなっています。

区内における自転車事故の背景には、区内の人口の多さ、面積の広さ、交通量の多さなどがあり、例えば人口当たりの事故件数をみると、特別区の平均程度となります。

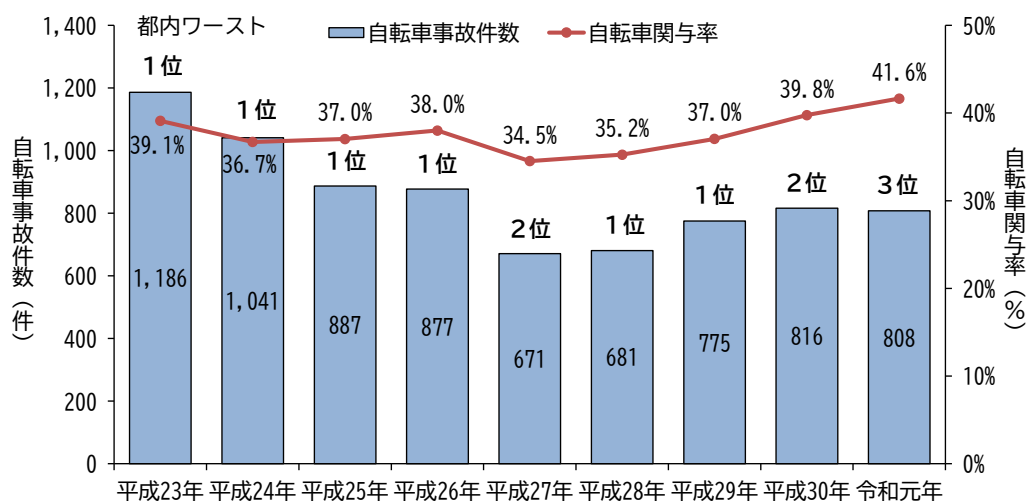


図 22 自転車事故件数・自転車関与率の推移

資料：都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、平成 23 年中～令和元年中）を基に作成

<区内の自転車関与率は全国平均のおよそ 2 倍>

区内の交通事故における自転車関与率^{※5}は、約 42%と全国平均のおよそ 2 倍の水準に達しています。

区内では自転車がよく利用されているため、自転車事故が多くなっています。

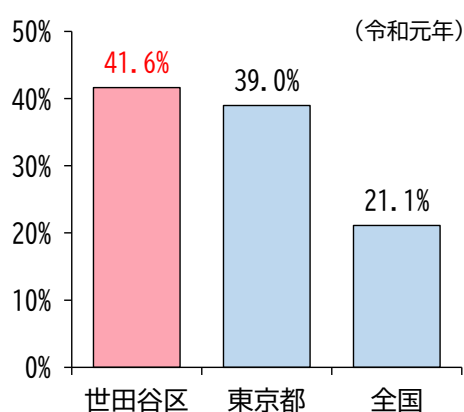


図 23 自転車関与率の比較

資料：世田谷区資料、都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、令和元年中）、令和元年中の交通事故の発生状況（警察庁、令和 2 年 2 月）を基に作成

※5 自転車関与率：交通事故全体に占める自転車関与事故（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）の割合のこと。

<20 歳代～40 歳代の自転車事故が半数以上を占め、それ以外の年齢層でも増加傾向>

年齢層別では、10 年前よりは減少していますが、現在でも 20 歳代～40 歳代の自転車事故が多く、半数以上を占めています。一方、平成 29 年以降の推移をみると、20 歳代を除く全ての年齢層が概ね増加傾向にあるため、自転車交通ルール・マナーの普及啓発を強化し進めていきます。

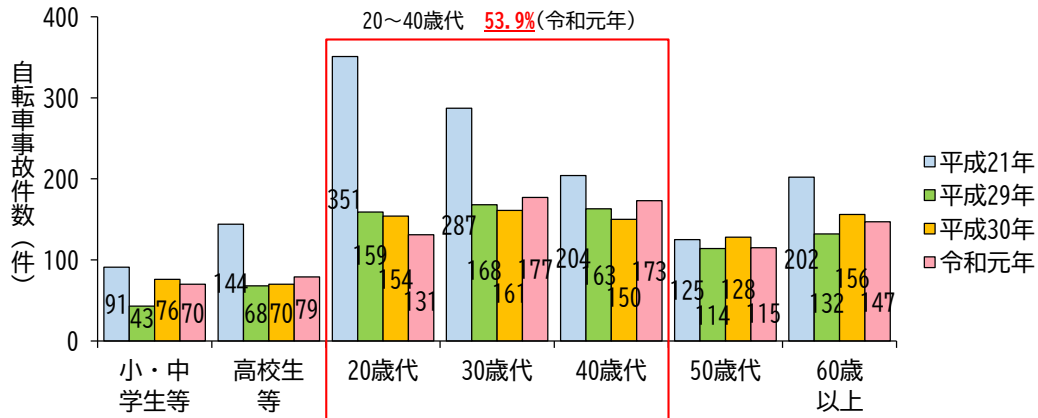


図 24 年齢階層別自転車事故件数（区内）

資料：世田谷区資料を基に作成

<幹線道路の交差点や一部の駅周辺で自転車事故の発生密度が高い>

地域別では、幹線道路の交差点のほか、三軒茶屋、下高井戸、八幡山、千歳烏山駅周辺などで自転車事故の発生密度が高いです。自転車関与事故の多い路線等、自転車通行空間を整備し、安全・安心に自転車を利用できる環境を目指します。

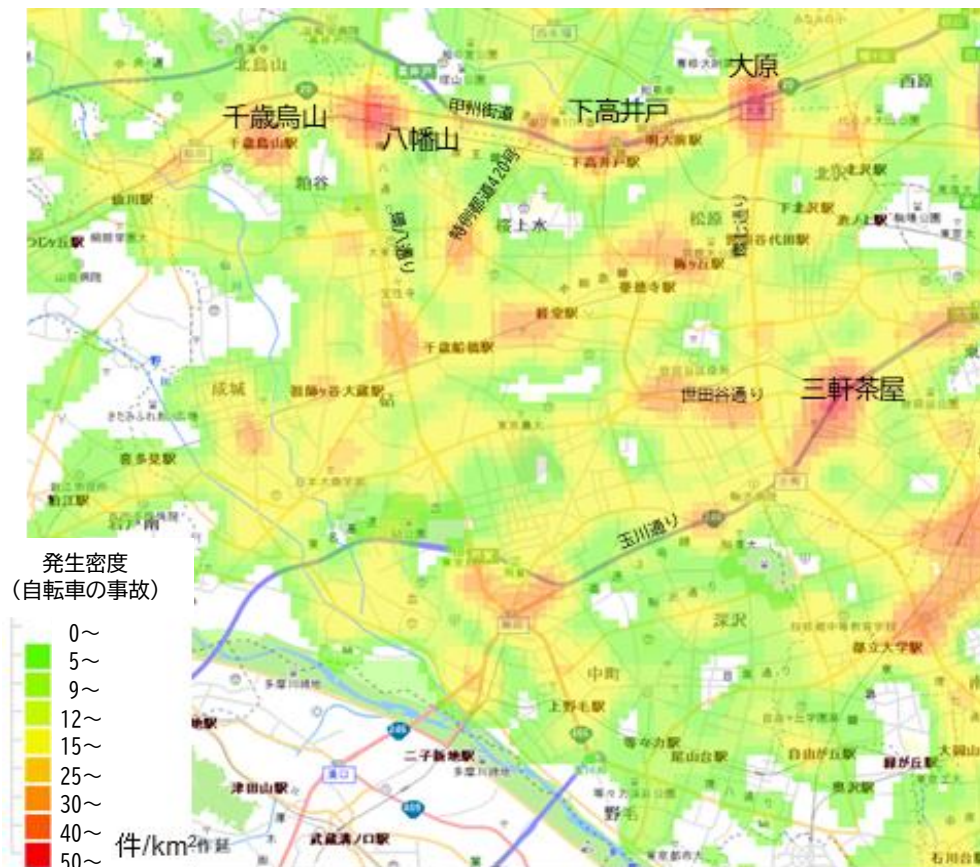


図 25 自転車事故発生密度

資料：交通事故発生マップ（警視庁、令和元年8月時点）に加筆

このマップは、区内の自転車事故の発生状況を件数に応じて密度表示をしたものです。

<交通安全の取り組み>

区では、平成24年4月に、自転車に乗る際の心構えを示した「世田谷区民自転車利用憲章」※6を制定し、自転車利用のルールとマナーをわかりやすくまとめた「自転車安全利用五則」とともに、啓発リーフレットの配布等により普及浸透を図っています。

区立小中学校全校で、毎年度、1年生で歩き方教室、3年生で自転車教室等、交通安全教室を実施しています。また、区立中学校全校で、在校中に必ず体験できるよう、3年に1度の頻度で交通事故再現型交通安全教室を実施しています。

地域ではイベントの機会を活用した交通事故再現型交通安全教室の実施、警察署や交通安全協会と連携した高齢者向け交通安全講習の開催を行っています。

警察署、交通安全協会、小学校PTA等との協働により、小・中学校や地域で交通安全教室を開催し、自転車安全利用啓発を進めています。

世田谷区民 自転車利用憲章

この憲章は、自転車に乗る時の心構えとして区民みなさんの意見を聞きながら定めたものです。具体的な行動を怠りたらず、正しく、優しく、楽しく自転車に乗りましょう。

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、安心して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。

— 私たちは ルールを守り 正しく自転車に乗ります —

— 私たちは マナーを守り 優しく自転車に乗ります —

— 私たちは ゆとりと節度の心で 楽しく自転車に乗ります —

平成24年4月1日 世田谷区

自転車 安全利用五則



自転車安全利用五則とは、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10日に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定されたものです。交通ルールを守り安全運転を心がけましょう。

自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

【罰則】
3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

2 車道は左側を通行

自転車は車道の左側に寄って通行しなければなりません。

【罰則】
3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

3 歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行

歩道では、すぐに停止できる速度で徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

【罰則】
2万円以下の罰金または料料

4 安全ルールを守る

●飲酒運転は禁止！
自転車も飲酒運転は禁止
【罰則】
5年以下の懲役または100万円以下の罰金（※酒に酔った状態で運転した場合）

●夜間はライトを点灯！
夜間は、前照灯および尾灯（または反射器）をつける
【罰則】
5万円以下の罰金

●二人乗りは禁止！
二人乗りをしてはいけません。
【罰則】
2万円以下の罰金または料料

●追従は禁止！
「並進可」標識のある場所以外では並進禁止。
【罰則】
2万円以下の罰金または料料

●交差点での一時停止と安全確認
一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行。
【罰則】
3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

5 子どもはヘルメットを着用

児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

●信号を守る！
信号を必ず守る
【罰則】
3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

やめましょう！



傘さし運転



運転中の携帯電話・イヤホン

これらの行為は事故のもとです。非常に危険なのでやめましょう。

【罰則】
5万円以下の罰金

世田谷区土木部交通安全自転車課
電話 03 (5432) 2515 FAX 03 (5432) 3084
http://www.city.setagaya.lg.jp/

図 26 世田谷区民自転車利用憲章/自転車安全利用五則リーフレット



交通事故再現型交通安全教室



保護者対象の出前型自転車安全講習

図 27 交通安全教室の様子

※6 「世田谷区民自転車利用憲章」：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。

<20 歳代～40 歳代への啓発の強化>

自転車事故の多い 20 歳代～40 歳代に対し、区内事業者、区内大学、子育て家庭への対応を中心に、情報提供の場や機会の開拓をはじめ重点的に啓発を進めています。

・区内事業者への取組み

従業者への自転車安全講習の実施等、自転車を通勤・事業に使用する事業者の責務について、事業者連絡会での呼びかけ等、区内事業者への啓発を進めています。

・区内大学への取組み

新入生オリエンテーションにおける自転車安全利用啓発等を区内各大学 12 大学（14 学部）に呼びかけ、そのすべてで取組みを進めています。



図 28 大学生向け啓発リーフレット（校章・校名ロゴ入り）

・子育て家庭への取組み

区民から「歩道でスピードを出す子どもを乗せた自転車が怖い」との声が多く寄せられている状況を踏まえ、また、同乗する子どもの安全を守るため、保育園、幼稚園、おでかけひろば等の子どもの施設を通じて、様々な機会をとらえて体験型講習や、冊子の配布等を通じて自転車安全利用啓発を進めています。



図 29 おでかけひろば主催で区が実施した体験講習「初めての子育て自転車」の様子

注) 初めての子育て自転車：チャイルドシートに子どもの体重分のおもり(約10kg)を乗せ、押し歩き、試乗等を行い、利用の注意点、車体コントロールのコツ等を、体験を通じて学ぶもの



図 30 子育て自転車用ガイドブック『子育て自転車の選び方&乗り方』

＜自転車安全利用推進員の育成・支援＞

区では、区民が自主的に自転車安全利用啓発に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援を図り、区民の身近なところで啓発を進めています。

自分たちで率先して守り広めるため、地域主体で「ローカル・ルール」を定め、二子玉川では普及啓発する「たまチャリルール」に加え、踏切待ちの自転車や、毎朝駅に向かう通勤・通学自転車の流れに自転車安全利用を何度も繰り返し呼びかけるユニークなキャンペーンも、自転車安全利用推進員の活動から生まれました。

今後は、交通事故データの活用等により、さらに地域にわかりやすく働きかけることが必要です。



図 31 たまチャリルール

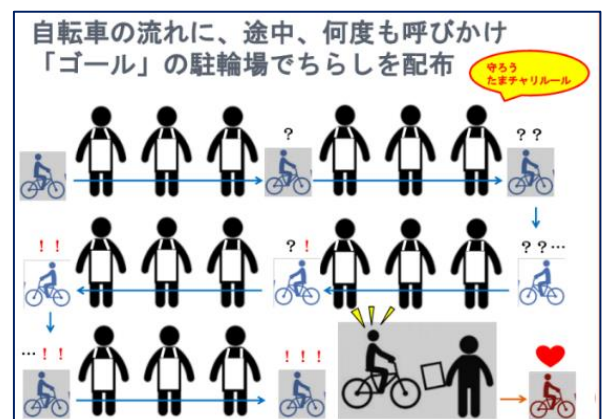
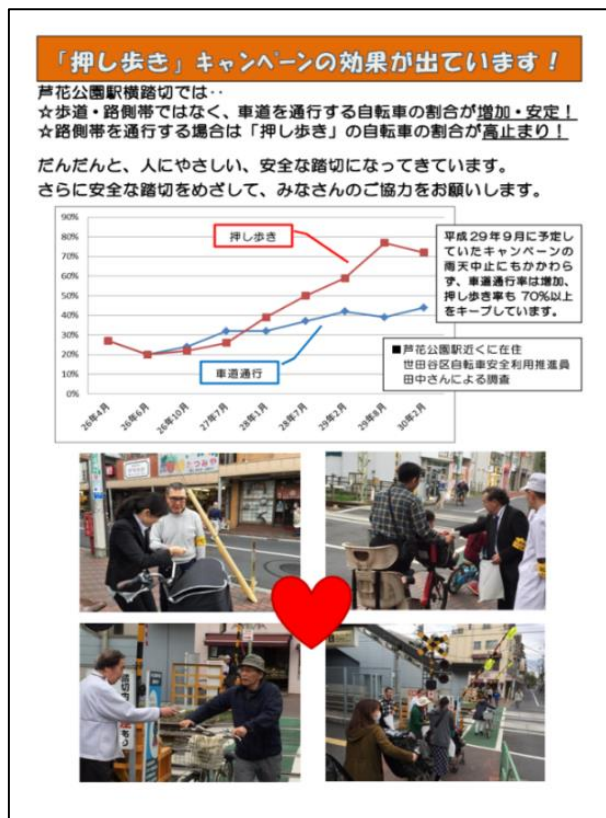


図 32 自転車安全利用を呼びかけるキャンペーン

<世田谷区区民交通傷害保険の実施>

区では、自転車加害事故に備えた損害賠償責任保険への区民の加入を促進するため、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、区内在住・在勤・在学者を対象に「世田谷区区民交通傷害保険」を実施しています。自転車利用時に事故を起こし、相手にけがを負わせる等により損害賠償金が発生した場合、当保険から補償が受けられることにより、被害者・加害者の双方が救われています。

表 1 世田谷区区民交通傷害保険の加入実績

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
保険加入者数	約7千人	約1万人	約1万4千人



区民交通傷害保険PRちらし



区自転車条例改正PRちらし

図 33 区民交通傷害保険、区自転車条例改正PRちらし

<子どものヘルメット着用義務化等>

東京都条例の改正による自転車損害賠償保険加入義務化にあわせ、区自転車条例を改正し(令和2年4月施行)、13歳未満の子どもたちの自転車ヘルメット着用の保護者に対する義務化、自転車点検整備の自転車利用者に対する努力義務化等を実施しました(子どものヘルメット着用義務化は令和2年10月施行)。



図 34 「区のお知らせ」令和2年4月1日号の第1面(抜粋)

(3) 自転車通行空間の整備状況

「自転車は車両の一種。車道左端の通行が原則で、歩道は例外」を目に見えるようにしたものが「自転車通行空間」です。十分な幅を確保し、道路交通法上も「自転車専用」としているものから、目安としての通行位置をマークで表示したものまで様々ですが、幅の広い道路が少ない世田谷区では、整備できる箇所が限られています。

<区は優先整備路線を定め、自転車通行空間の整備を推進>

区内では、平成 27 年 3 月に策定された「世田谷区自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワーク路線が選定されています。

区では、全路線のうち、優先して整備すべき路線（優先整備路線）を定め、自転車通行空間の整備を推進しています。

なお、国道、都道はそれぞれの道路管理者（国、都）、駅周辺を中心に交通管理者（所轄警察署）が自転車通行空間の整備を進めており、これらと連携・連続した自転車ネットワークを形成することも必要です。

さらに、自転車通行空間の整備効果の検証や、路上駐車対策などによる利用促進も必要です。

表 2 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
令和元年度末	138.1	29.3	167.4	17.5

資料：世田谷区資料を基に作成

表 3 優先整備路線の内訳

種別	計画路線延長（km）
駅周辺の路線	55.3
自転車関与事故の多い路線	3.0
連続性を確保するための路線	14.2
計	72.5

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）を基に作成



自転車専用通行帯



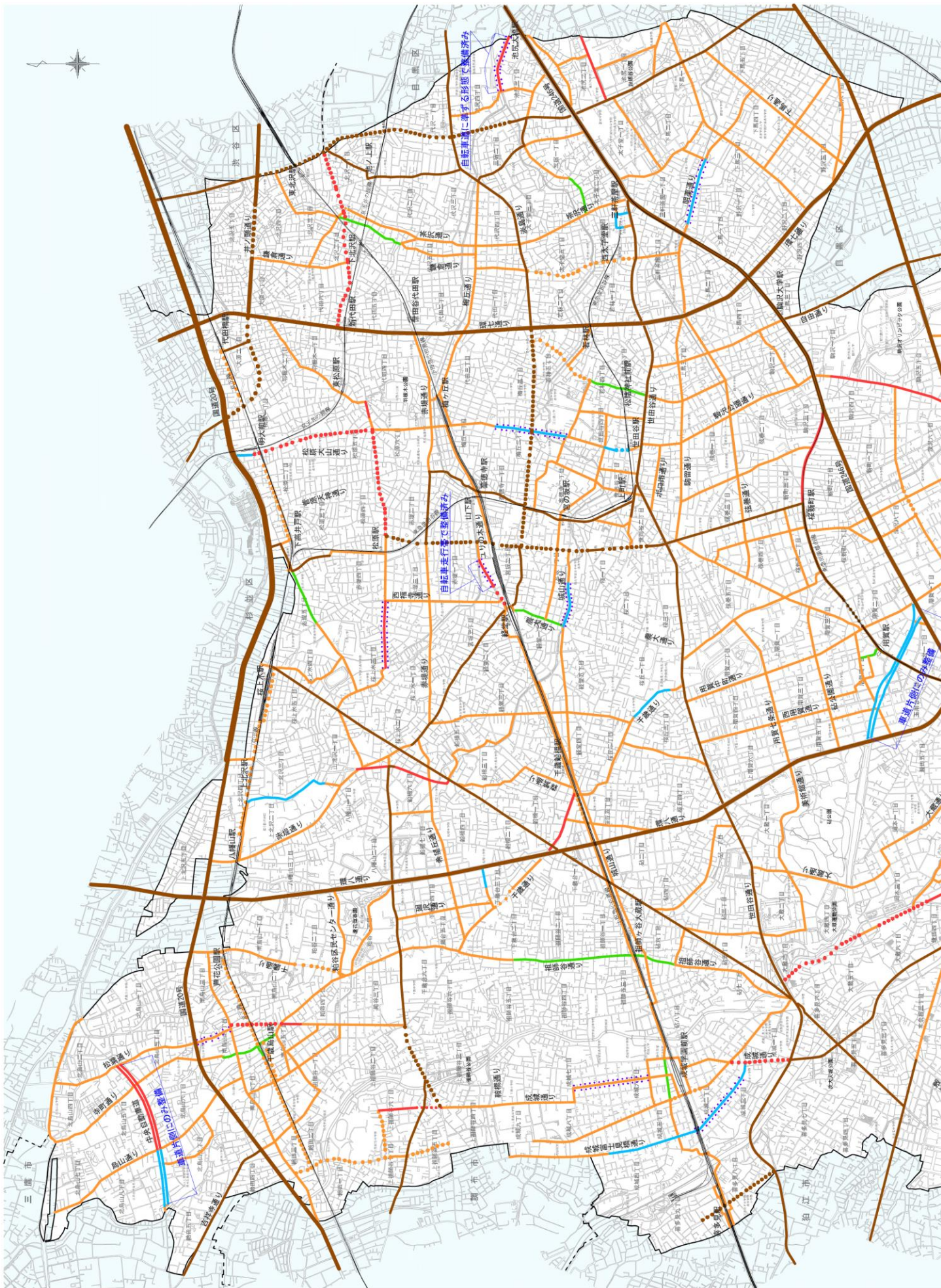
自転車走行帯（ブルーゾーン）

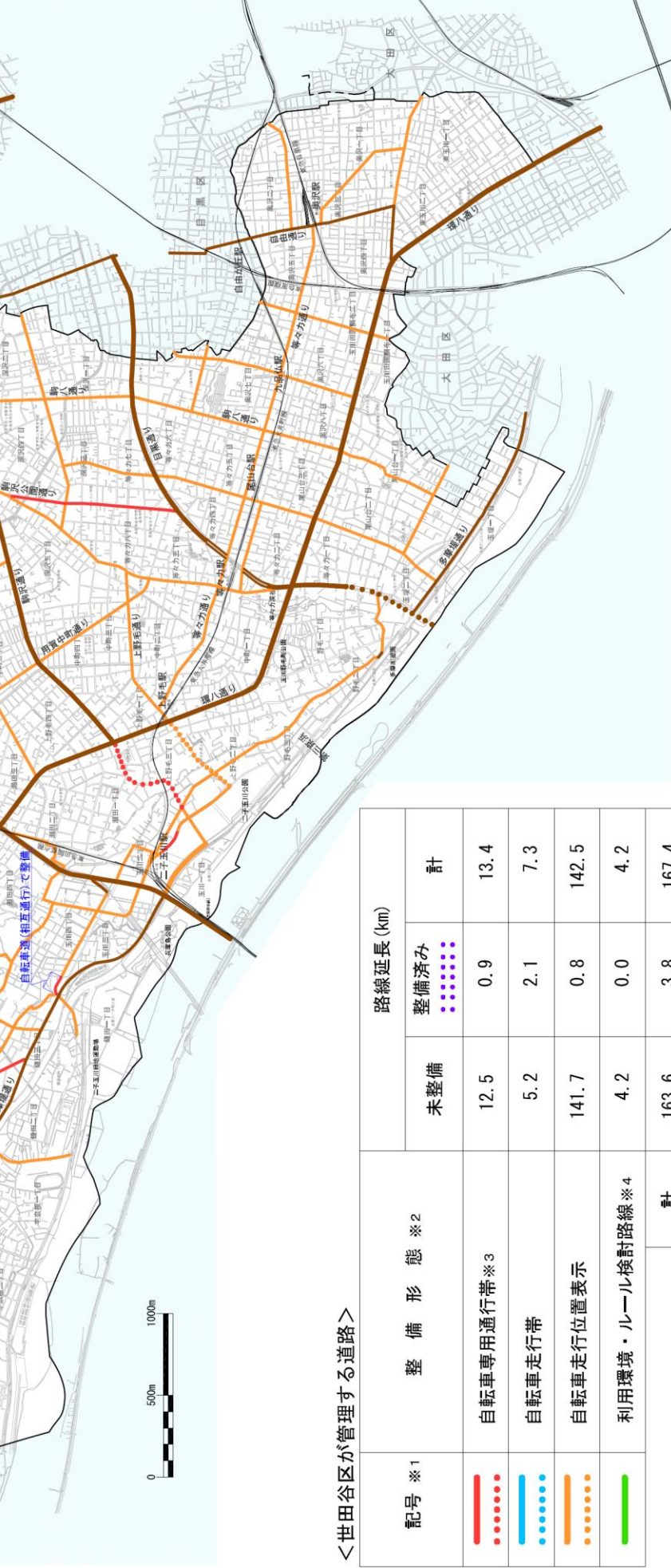


自転車走行位置表示

図 35 自転車通行空間の整備形態

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）、世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和 2 年 4 月）





＜世田谷区が管理する道路＞

記号 ※1	整備形態 ※2	路線延長 (km)		
		未整備	整備済み	計
	自転車専用通行帯 ※3	12.5	0.9	13.4
	自転車走行帯	5.2	2.1	7.3
	自転車走行位置表示	141.7	0.8	142.5
	利用環境・ルール検討路線 ※4	4.2	0.0	4.2
	計	163.6	3.8	167.4

(未整備延長は図上の計測値)

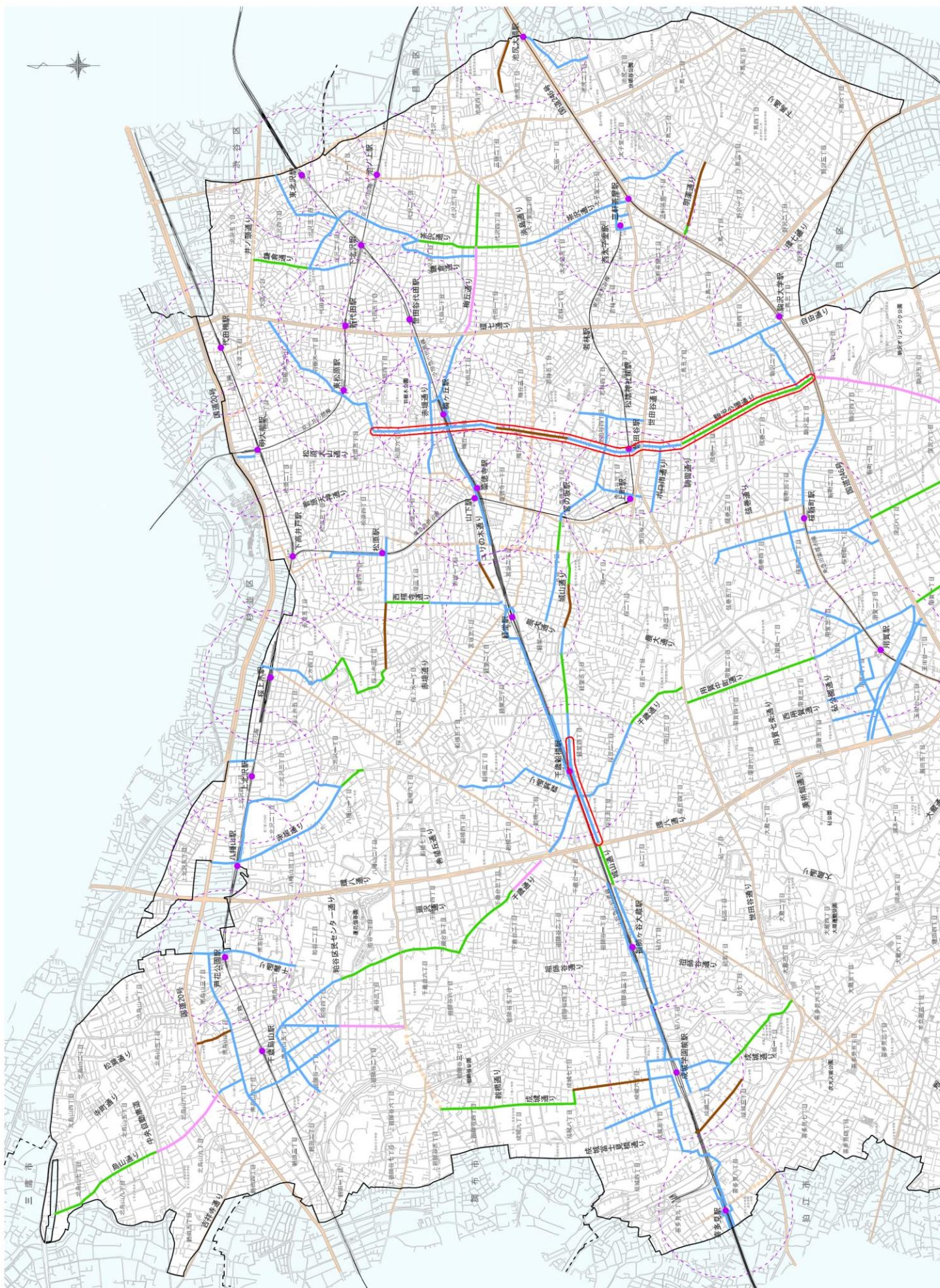
＜国道・都道＞

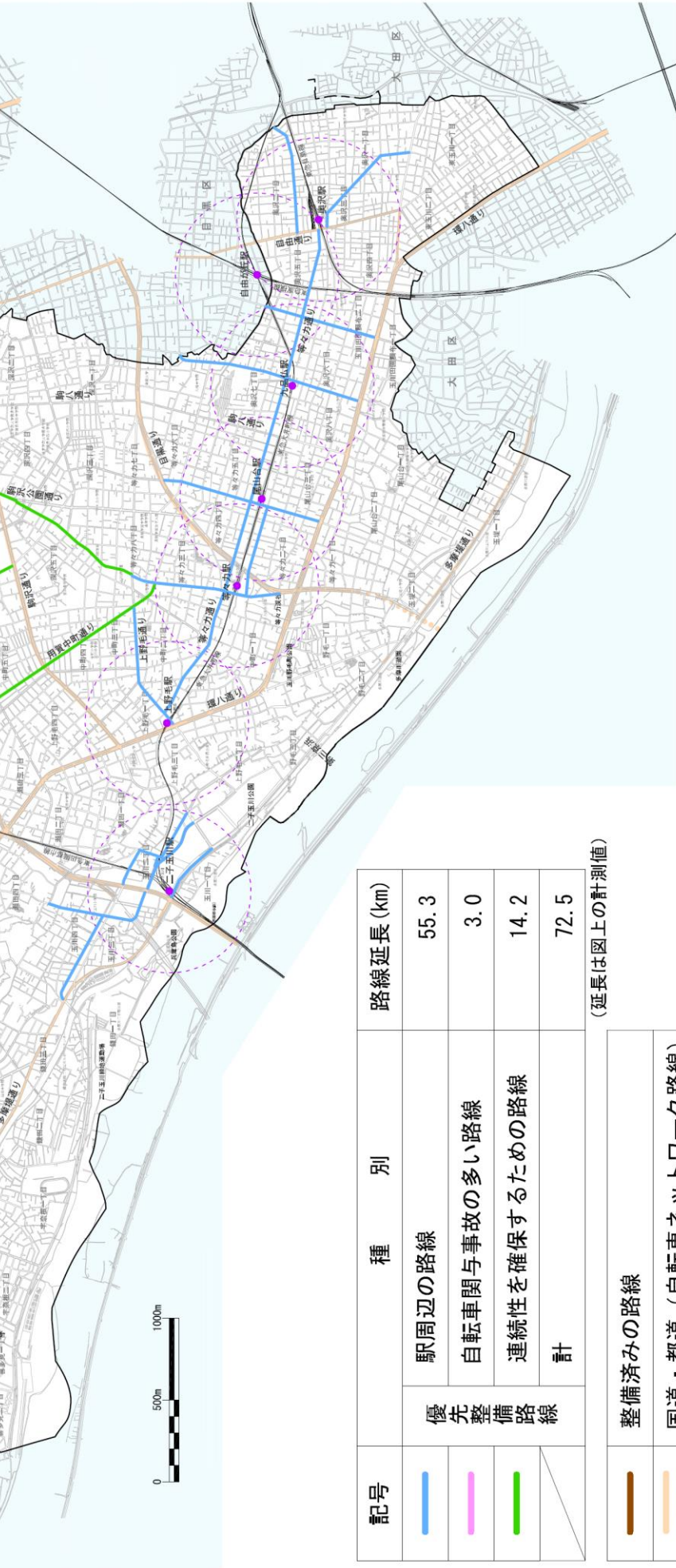
	国道・都道の自転車ネットワーク路線 (整備形態は各道路管理者が定める。)
--	--------------------------------------

- ※1 点線は、道路整備事業中の区間、「せたがや道づくりプラン」優先整備路線または第三次事業化計画優先整備路線を示す。
- ※2 本図は、世田谷区の管理する道路における自転車通行空間の整備形態の案を示したものである。
- ※3 実際の整備形態は、各路線の整備段階において交通管理者などの関係機関や地域住民と調整した上で確定する。
- ※4 自転車の安全な通行のため、自動車との構造的な分離が必要な場合は、自転車専用通行帯に代えて自転車道 (一方通行を原則とする) の選定を検討する。
- ※5 駅前商店街通りなど、車道を通行する歩行者が著しく多い路線については、自転車通行空間の整備と歩行者の安全確保の両立が現時点では困難なため、整備形態の選定は行わず、今後対策の検討が必要な路線として位置付ける。

図 36 自転車ネットワーク路線

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)





記号	種 別	路線延長 (km)
	駅周辺の路線	55.3
	自転車関与事故の多い路線	3.0
	連続性を確保するための路線	14.2
	計	72.5

(延長は図上の計測値)

	整備済みの路線
	国道・都道 (自転車ネットワーク路線) ※1
	駅を中心とした半径500mのエリア
	早期に整備を予定している区間※2

※1 点線は、道路整備事業中の区間、「せたがや道づくりプラン」優先整備路線または第三次事業化計画優先整備路線を示す。

※2 優先整備路線のうち、平成27年度から2～3年程度の間に整備を予定している区間。

図 37 優先整備路線

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）

(4) 自転車駐輪環境の整備状況

駅にもよりますが駐輪場の整備は進んでおり、当初目指していた通勤・通学のため駅にアクセスする自転車（朝から夕方まで放置されてしまう）への対応については、駐輪場の総整備台数と乗入台数から、量の観点からみると多くの駅において整備が完了しています。また、最近増加傾向にある大型自転車（既存の駐輪ラックに入れにくい）についても、より使いやすい駐輪場となるよう改善を進めています。なお、新たに駐輪場を整備に当たっては、駅周辺の商業地で用地を確保することが難しいため、民間の駐輪場や商業施設等の建設に合わせた附置義務駐輪場の整備を促進する必要があります。

○駅周辺駐輪場の整備・利用状況

<区内の駐輪場整備は進んでいますが、駅との位置関係により利用率に差があります>

区内の駐輪場については、全体として整備が進んでおり、駅別に整備台数と利用率をみると、整備台数が1,000台以上、かつ利用率80%以上の駅は千歳烏山駅、千歳船橋駅、喜多見駅、三軒茶屋駅、桜新町駅、用賀駅となっています。

しかし、千歳烏山駅、三軒茶屋駅を例に駐輪場別の整備台数と利用率をみると、概ね駅から離れるほど利用率が低くなっており、駅に対する位置関係により利用されにくい駐輪場がみられます。

また、夕方の駐輪ピーク時に整備台数が対応できていないなど、依然として対策が不十分な駅も存在します。

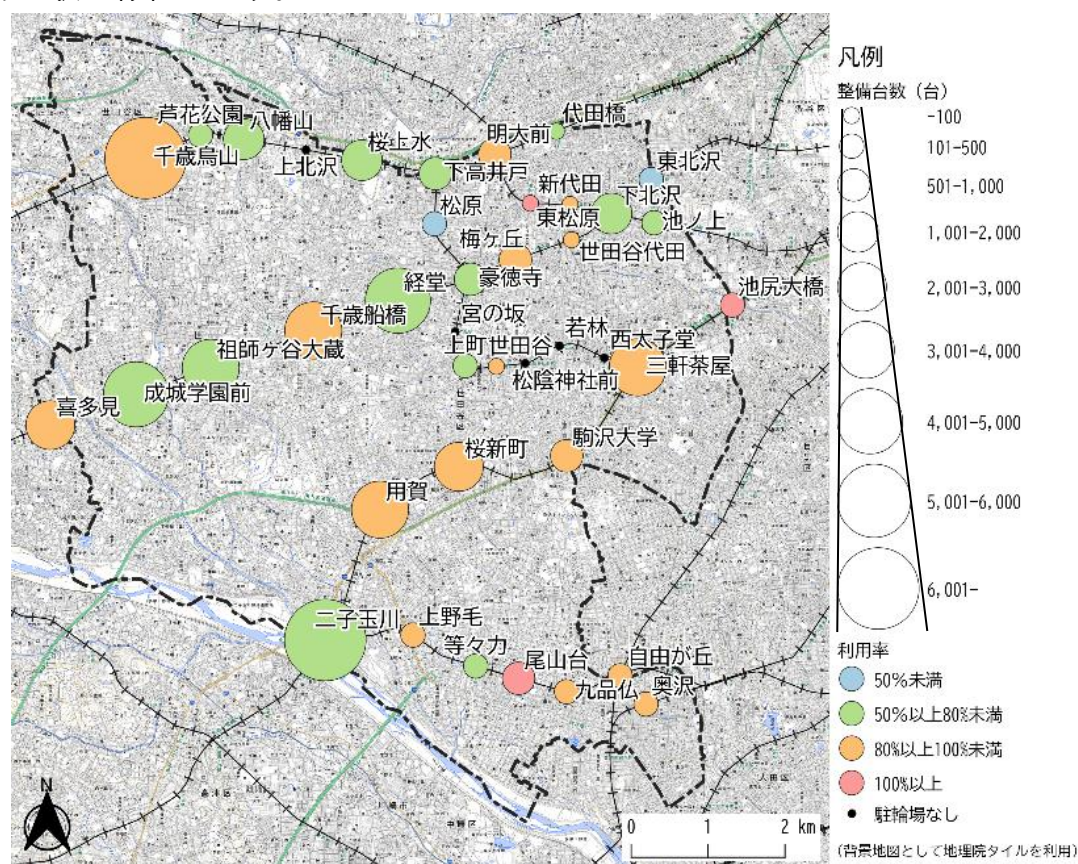
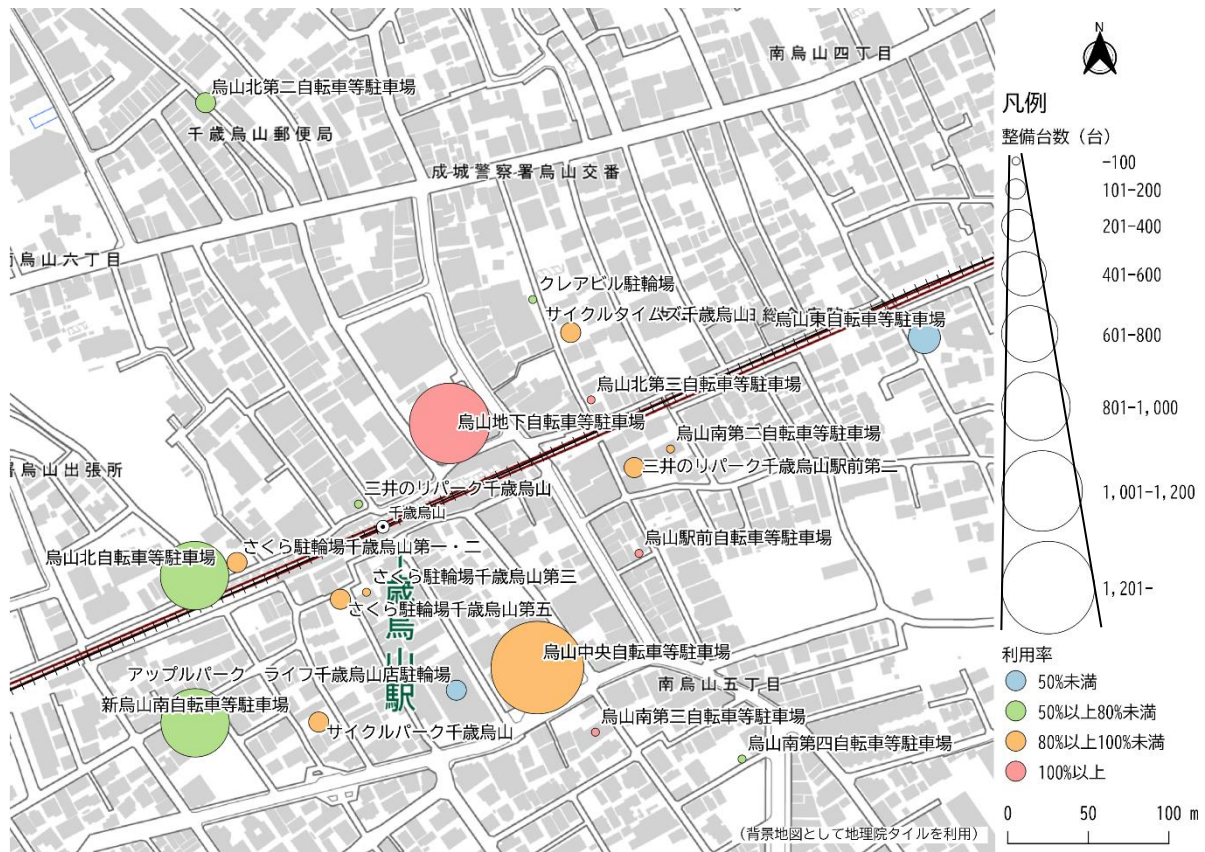


図 38 駅別の駐輪場整備台数と利用率

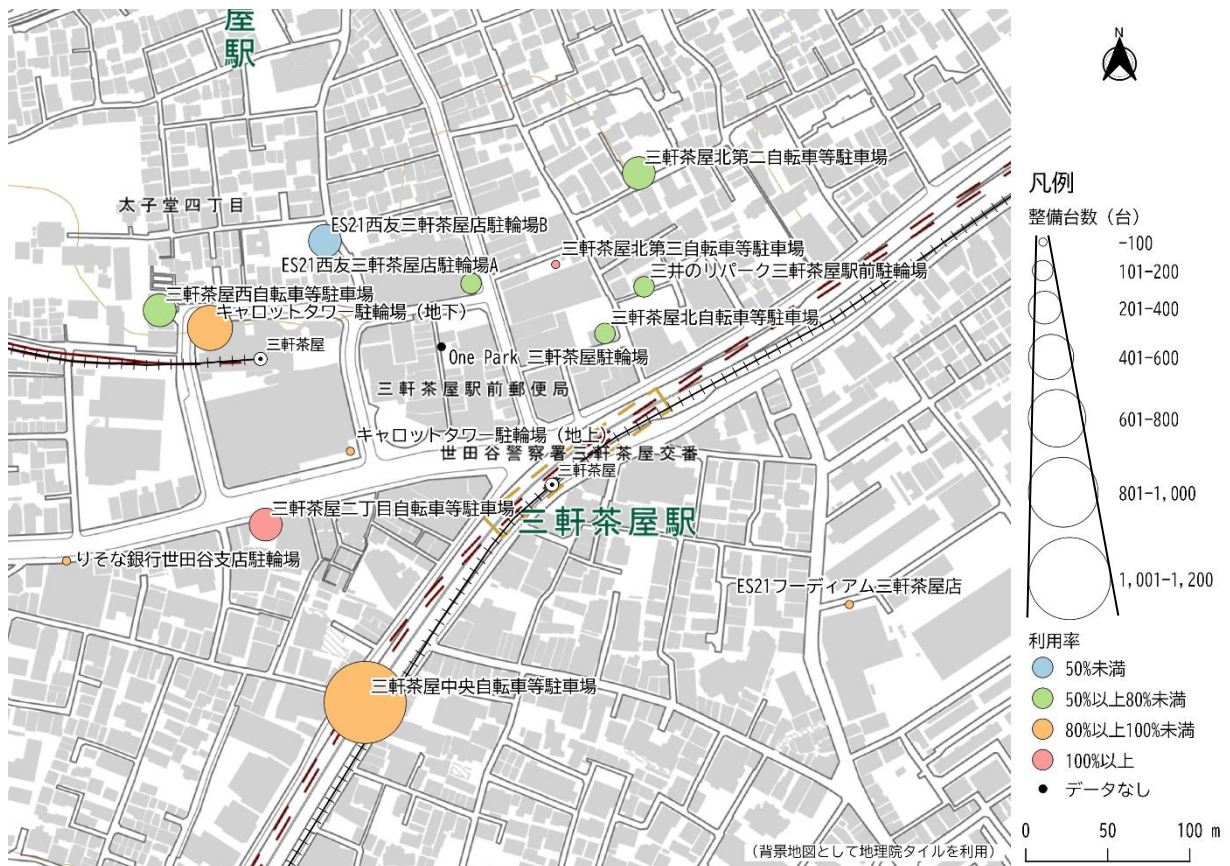
資料：駅前放置自転車等の現況と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成

注）利用率＝乗入台数／整備台数

注）11 時台の乗入状況（令和元年度）



千歳烏山駅



三軒茶屋駅

図 39 駐輪場別の整備台数と利用率

資料：世田谷区資料を基に作成

注）利用率=実駐輪台数/整備台数

注）11 時台の駐輪状況（令和元年度）

○大型化への対応状況

<既存のラックを撤去して大型自転車に対応した結果、整備台数が減少>

チャイルドシート付電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の需要が増加しています。区立駐輪場では既存のラックを撤去して、収まりにくい大型自転車用平置きスペースを確保するなどの対応を迫られており、その結果として収容台数が減少しています。

大型自転車に対応した駐輪スペースは、全体の約2割となっています（令和元年度時点）。

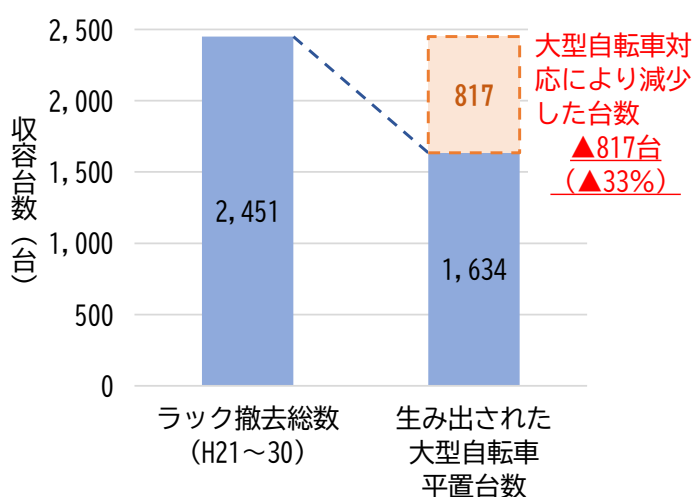


図 40 大型自転車への対応に伴う収容台数の減少（H21～30）（区立駐輪場）

資料：世田谷区資料を基に作成

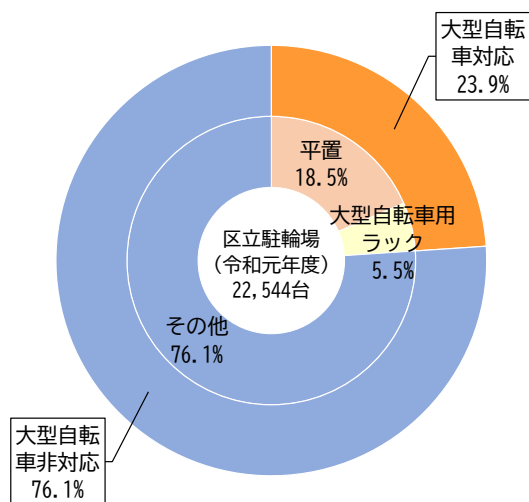


図 41 大型自転車への対応状況（区立駐輪場）

<参考> これからの駐輪場に求められる運営の工夫

区の自転車施策は、駅前にあふれていた放置自転車の対策から始まりました。最初は放置防止の啓発と撤去のみを行っていましたが、駐輪場所がないことについて多くの苦情が寄せられたこともあり、駐輪場の整備が始まりました。

世田谷区の地価は、令和2年の公示価格をベースにすると、1㎡当たり平均63.6万円（東京圏の市区の住宅地の平均価格等（国土交通省））です。自転車1台に必要な面積は1.2㎡であり、100台分の駐輪場であれば、土地取得にかかる費用も多額となることが想定されます。しかし、駐輪場は基本的に駅の近くに整備するため、実際の土地代はさらに高くなり、ラックなどの設備を設置する費用もかかります。

一方、利用料金は、月ぎめの定期利用の場合で2,000円程度です。月に20日間、朝7時から夕方6時までの11時間の利用とすると、1日当たりの利用料金は100円となります。

駐輪場の料金が安いのは、当初、放置自転車対策として整備が始まったために、利用料金がハードルとなって利用が滞ることのないよう、料金をできるだけ低く抑えたためです。利用料金が高すぎると、駐輪場の利用率が下がってしまうことから、放置自転車を誘発する可能性があり、適正な料金を設定する必要がありますが、初期コストに対する料金設定の難しさが、民間参入の障壁となっている面があります。

スーパーマーケットの駐輪場については、「1時間まで無料」のところが多いですが、これは自転車で買い物に来てもらうための工夫（企業戦略）です。自転車を利用するお客様は、徒歩よりも来る範囲が広く、徒歩で来るお客よりも多く買い物をするため、それだけ売り上げが多くなります。このため、駐輪時間が1時間を超えると、料金が高くなるように設定するなど、短時間利用を誘導し、駐輪場の回転を高める設計となっています。

しかし、駐輪対策は、放置自転車対策として、朝から夕方までずっと駐輪している通勤・通学のための駅にアクセスする自転車を対象としていたため、区立駐輪場では、こうした短時間駐輪自転車向けの工夫が不足しています。夕方に放置自転車が増加する実態や収益性を踏まえ、限られた駐輪場のスペースを有効に活用するため、利用率・回転率を高める手法を検討していく必要があります。

これからは、運営の工夫を図り、どのように駐輪場を有効活用するか、今後、さらに考えていく必要があります。

(5) レンタサイクル、シェアサイクルの状況

自転車における「シェア」は、「自転車を所持しなくても、必要なときに利用できる」という自転車利用者のメリットと、「一人ひとりが個別に自転車を利用すると、自転車の総台数が増え、多くの駐輪場が必要になるとともに、放置自転車も増える」という都市側の課題を結び付け、解決するものです。

この考え方により、観光地などでの貸自転車と同様の形態の「レンタサイクル」が導入されました。しかし、料金体系の影響もあり、1日中借り出されている場合が多く、自宅から駅、駅から目的地の双方向で利用するような効果が十分に発揮されていない状況です。

その後、ICTの発達により、短時間利用を誘導する15分毎などの短い時間単位で課金する料金体系設定が可能となり、これまでとは別のビジネスモデルである民間シェアサイクルが現れ伸展してきました。

○レンタサイクルポートの整備・利用状況

<区内の7か所のポートは、回転率が低く、ネットワーク化が完了していない>

区が整備したレンタサイクルポートやコミュニティサイクルポート^{※7}は、全部で7か所あります。通勤・通学での利用者が多く、借りた場所で返却するレンタサイクル型の利用がほとんどです。さらに、1回当たりの利用時間が長く、商用・買い物・観光など日中の短時間利用が少ないため、1台当たりの回転率が低いままにとどまっています。

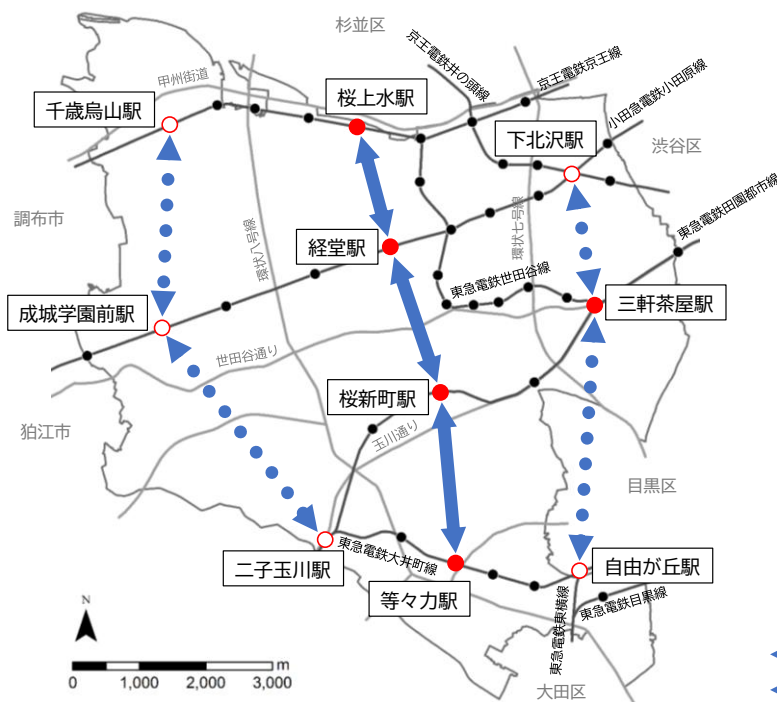
区は南北方向の交通を補完するコミュニティサイクルポートのネットワーク化を目指してきましたが、現況では、当初計画していたネットワークの一部しか構築できていません。今後、民間シェアサイクルの利用拡大の状況を踏まえ、引き続き南北方向の交通の補完を図る必要があります。



図 42 区内のレンタサイクルポート

資料：世田谷区資料

※7 コミュニティサイクルポート：借りた場所と異なる場所に返却できるポート



【補足】

民間シェアサイクルは駅近くのポートに多数の自転車を用意する区のコミュニティサイクルと異なり、駅付近だけでなく鉄道路線間の幹線道路沿いや住宅地にもポートを設置し、自宅⇄目的地などを直接結ぶシステムです。そのため、民間シェアサイクルの展開が進めば、出発地と目的地の間をきめ細かくつなぐ新たなネットワークが形成されることが期待できます。このような特長を持った民間シェアサイクルとの連携を踏まえて、今後のコミュニティサイクルのネットワーク化について検討していきます。

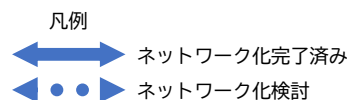


図 43 これまで区が目指してきたコミュニティサイクルのネットワーク

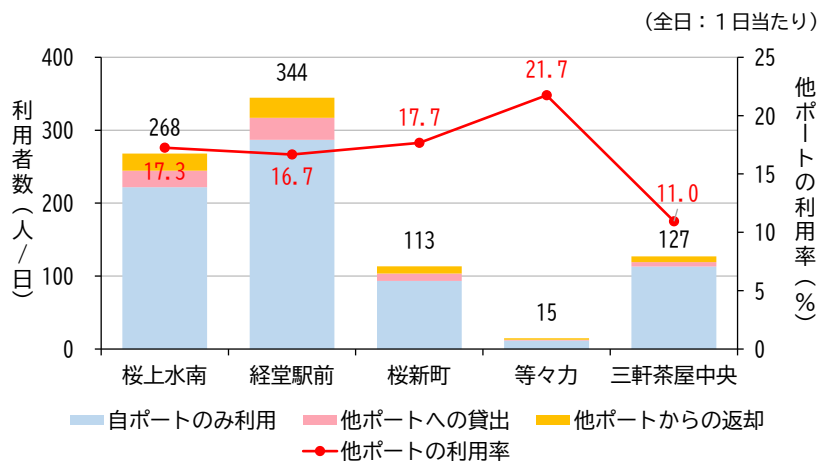


図 44 コミュニティサイクルポートの利用状況

資料：RCS・CCS貸出記録データ（株式会社 IHI、2019 年度）を基に作成

◇「レンタサイクル/コミュニティサイクル」と「シェアサイクル」

料金を支払って一定の時間自転車を借りて乗ることができるサービスは、「レンタサイクル」「シェアサイクル」「自転車シェアリング」などと呼ばれています。

世田谷区では、放置・駐輪対策の一環として平成6年から「レンタサイクル」事業を実施しています。平成19年には、借りた場所と異なる場所に返却できる「コミュニティサイクル」システム（愛称「がやりん」）を導入しました。近年、民間事業者によるサービス展開が進み、その多くが「シェアサイクル」と自称しています。

この計画書では、区が行っているものは「レンタサイクル/コミュニティサイクル」、民間事業者が行っているものには「シェアサイクル」の語を用いています。

○民間シェアサイクルの状況

<区では、民間シェアサイクル実証実験を実施>

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

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

ご利用方法

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

自転車利用時にやってみよう！
たまチャリルール

「金まわし」のときは、両人が多く道やスクランブル交差点などで自転車を止めて待つことが多く、大回りや左折を繰り返すことが多く、安全確保が難しくなります。

便利！おトク！

シェアサイクルをご存知ですか？

アプリダウンロードは
こちらから！

※Apple Storeは、Apple Inc.の登録商標です。App Storeは、Apple Inc.のサービスです。
※Google Playは、Google LLCの登録商標です。

区レンタサイクルを
好評運営中！

世田谷コミュニティサイクルシステム
イメージキャラクター
ねこちゃん

お問合せ

HELLO CYCLINGの利用に関すること

OpenStreet 株式会社 港区東新橋1-9-2
customersupport@hellocycling.jp

シェアサイクル・レンタサイクルの設置に関すること

世田谷区土木部 世田谷区世田谷 4-21-27
Tel: 03-5432-2515

世田谷区土木部 交通安全自転車課

世田谷区シェアサイクル

世田谷区 SHETAGAYA CITY HELLO CYCLING

シェアサイクルって何？

シェアサイクルは、自転車を好きなタイミングで、好きなだけ使うことのできるサービスです。さまざまな場所に設置してあるサイクルポート（駐輪場）で自転車を借りることができ、好きなポートで返却できます。

シェアサイクルの4つのポイント！

- 便利！1 いってきどこでもお気軽にご利用頂けます！**
全車電動アシスト搭載、エリア内30か所以上のポート配置でらくらく移動をサポート。「ポートからポートへ」の利用で、目的地に到着できます。専用スマホアプリでポートを検索すれば、ただちに利用可能な自転車台数を確認でき、その場で予約できます。30分以内ならあわせて返却予約もできるので、到着してから「空気がない！」と困ることもありません。
- 安全！2 点検整備と保険で安全！**
全車自転車賠償責任保険に加入。また、定期的な点検整備を行っています。交通事故・自転車事故等、万が一の事故への備えも安心。
- おトク！3 「ポートからポートへ」がオトク！設置自転車対策にそ！**
自転車の移動は目的地に直接行けるのが便利……とお店の前に自転車を停めていませんか。シェアサイクルの場合、ポートからポートまでの利用料金がかかるので、ポート以外の場所に止めてしまうと利用時間が加算され、その分料金がかかります。目的地付近のポートに停めていただくことで、通常の自転車のように駐輪場利用料金がかからず、また利用したい際には空いている自転車がアプリ上で確認できるので、スムーズにご利用いただけます。
- 安全！4 ルールやマナーを守ろう！**
自転車は、道路交通法では「車両」に含まれ「軽車両」の一種に分類されます。身近で手軽な乗り物ですが、左側通行や一時停止など法律を守って乗りこなしてはなりません。すべての人が安全で快適に道路を利用できるようにきちんとルールやマナーを守りましょう。詳細については世田谷区HP内の「自転車のルールとマナー」をご覧ください。

	電動アシスト自転車を購入(5年利用)	シェアサイクル
購入費	100,000円	—
保険料	1,400円×5回	—
点検費	2,000円×5回	—
整備費	1,000円×5回	—
利用料金	—	10分以内 0円 10分～20分 70円 20分～30分 120円 30分～60分 600円
合計金額	122,000円	100,800円

※貸し出し場所を自由に選べる（※12回）※利用時間を延長した場合、上記金額に延長料金が加算されます。利用するサービスによって費用は異なります。

図 45 民間シェアサイクル実証実験のパフレット

資料：世田谷区ホームページ

(6) 放置自転車対策の状況

区では、歩行者、障害者等の安全な通行や、緊急車両の活動を阻害しないよう、放置自転車対策を推進してきました。令和元年の調査時における区内の放置自転車台数は1,336台で、ピーク時の昭和62年の33,161台に対し、約25分の1に減少しています。

○放置自転車台数

<放置自転車台数は年々減少していますが、千歳烏山など依然として多い駅が存在>

区では、駅周辺の道路等の公共の場所を放置禁止区域に指定し、放置自転車等の撤去を進めてきました。区内の駐輪場の整備台数は年々増大し、令和元年度で約56,000台に達しており、これに伴い、放置自転車も年々減少しています。区内各駅周辺の放置自転車台数の合計では、依然として都内ワースト7位ですが、平日昼間時点においては駅周辺に乗り入れた自転車の合計（駐輪場に停められた自転車＋放置自転車）で放置自転車を割った「放置率」は、3%台と低くなっています。これは乗入台数に対し、十分な量の駐輪場が整備されているためです。各駅でも、量の観点からは、通勤・通学利用を中心とした自転車利用に対し、多くの駅で駐輪場の台数が足りています（図47）。

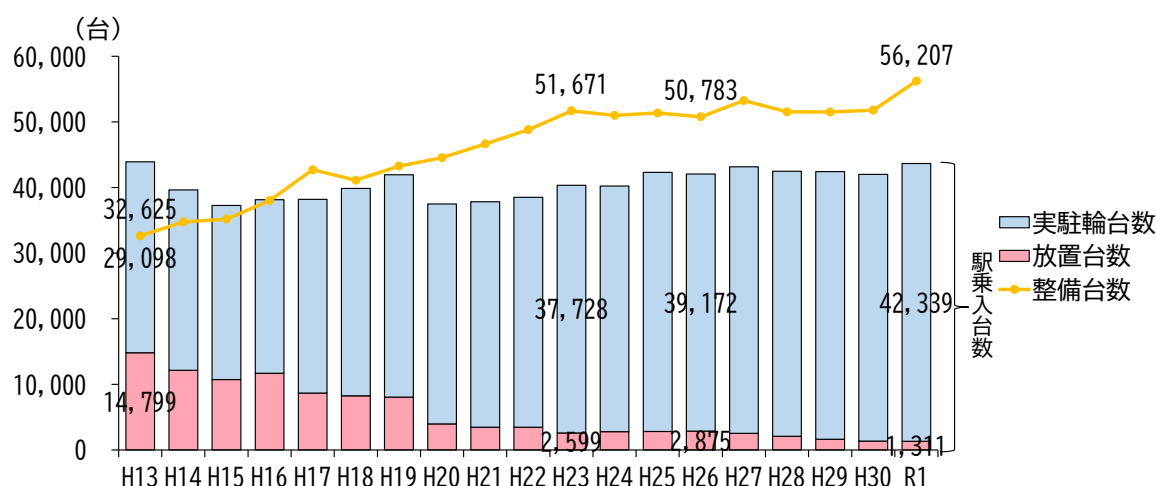


図 46 放置台数・実駐輪台数・整備台数の推移

資料：世田谷区資料を基に作成

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

表 4 各区の放置自転車台数と放置率（都内ワースト 10）

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

資料：駅前放置自転車等の現状と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成

注）自転車のみ（原付バイク・自動二輪車は除外）

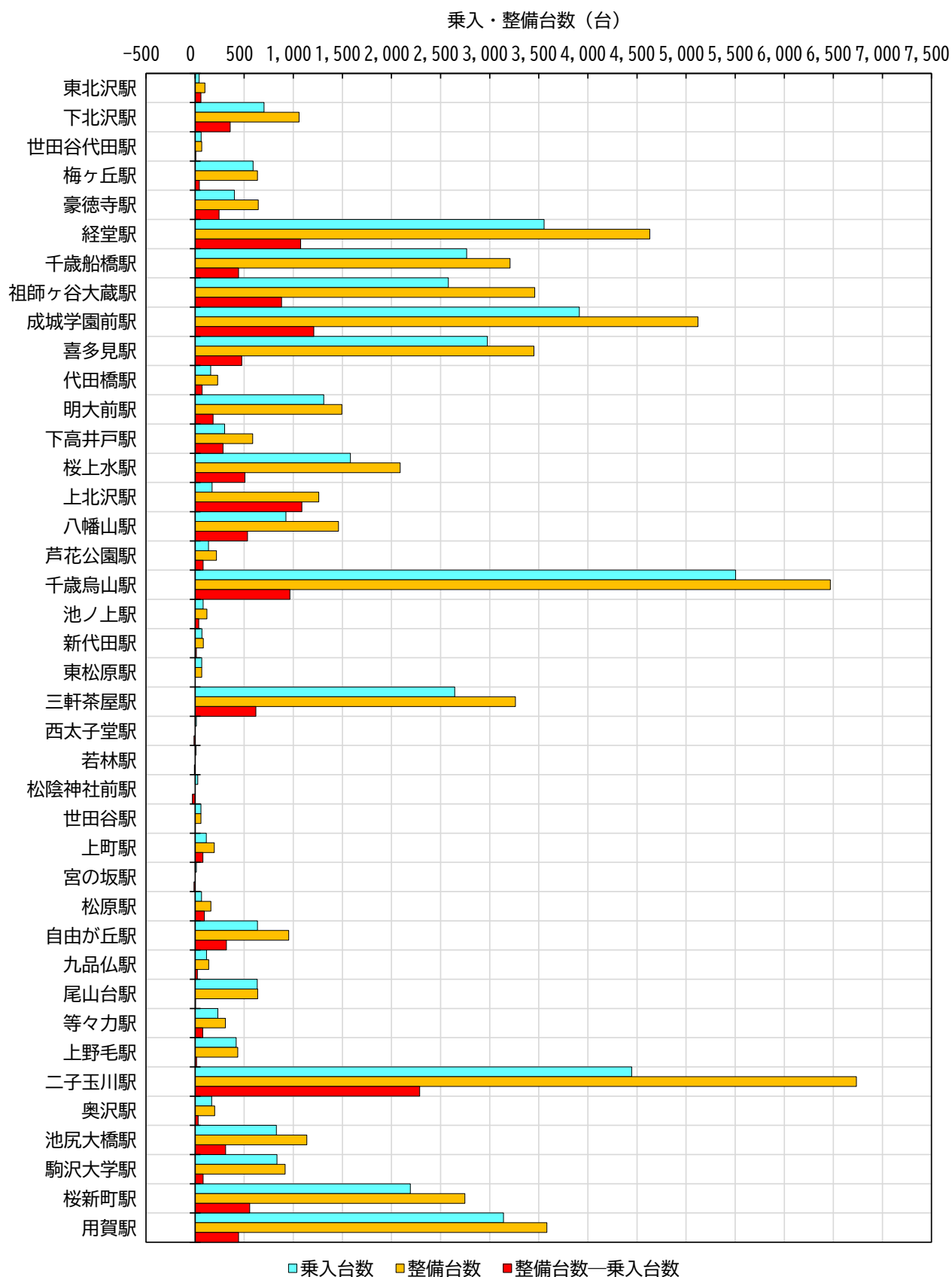


図 47 区内各駅の乗入台数と駐輪場整備台数の比較

出典：駅前放置自転車等の現況と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成

注）自転車、原付バイクの合計（自動二輪車は除外）

<参考> 駐輪場の配置と駐輪場利用の特性

これまでの経験上、次の二つのことがわかっています。

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

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

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

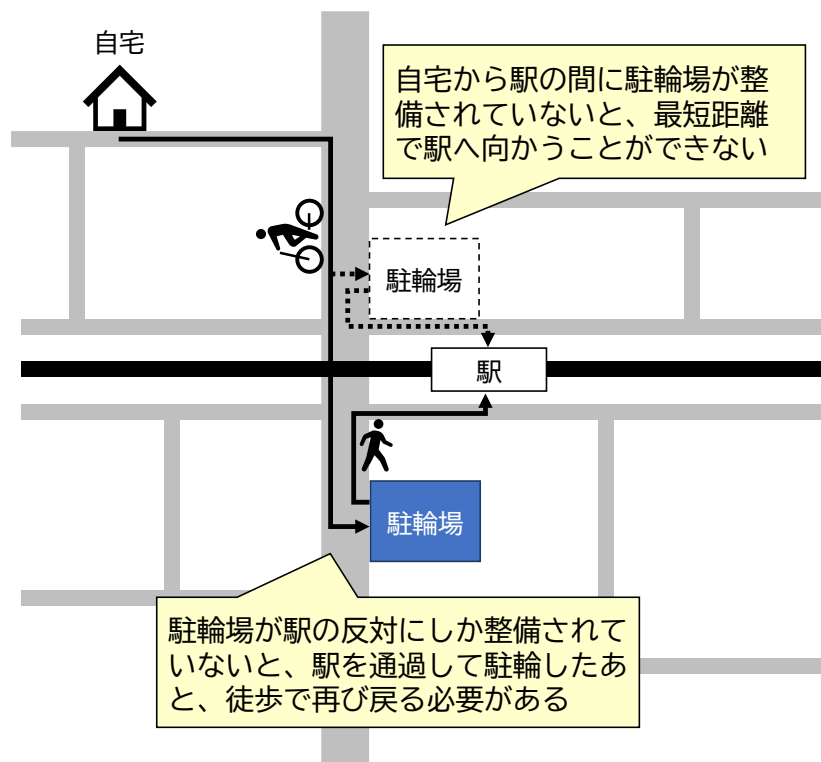


図 48 駅へのアクセス方面のイメージ

○駅別の放置自転車台数

<商業施設の立地が多いほど、放置自転車が多い傾向>

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

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

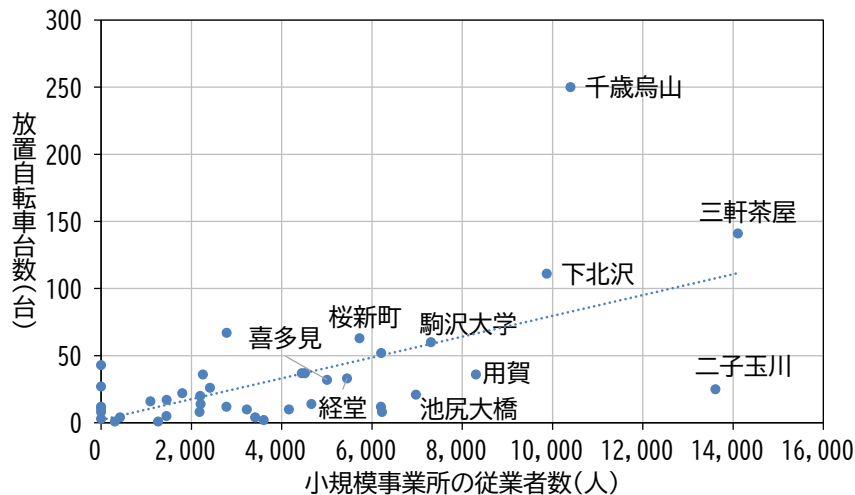


図 49 小規模事業所の従業者数と放置自転車台数の関係

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

注）11 時台の放置状況（令和元年度）

注）小規模事業所：従業者数 30 人未満の事業所

○自転車等撤去活動

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

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

近年では、大型自転車の撤去割合も増加しています。

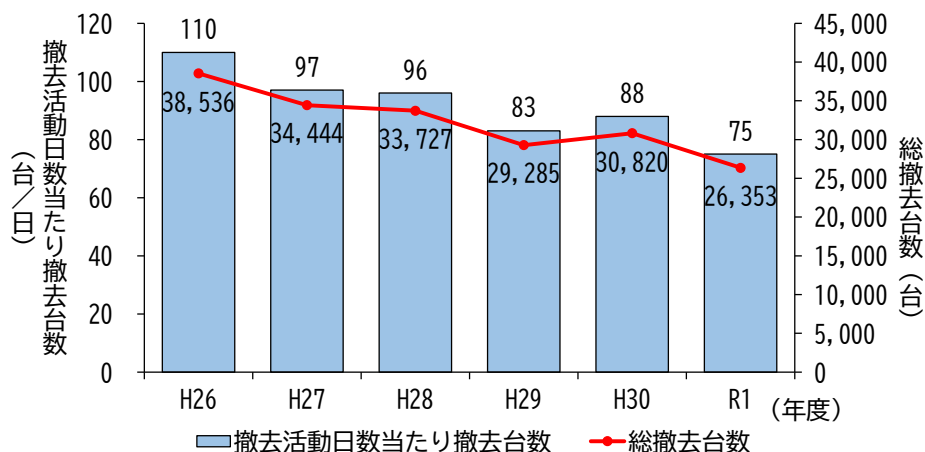


図 50 撤去活動日数当たり撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成

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

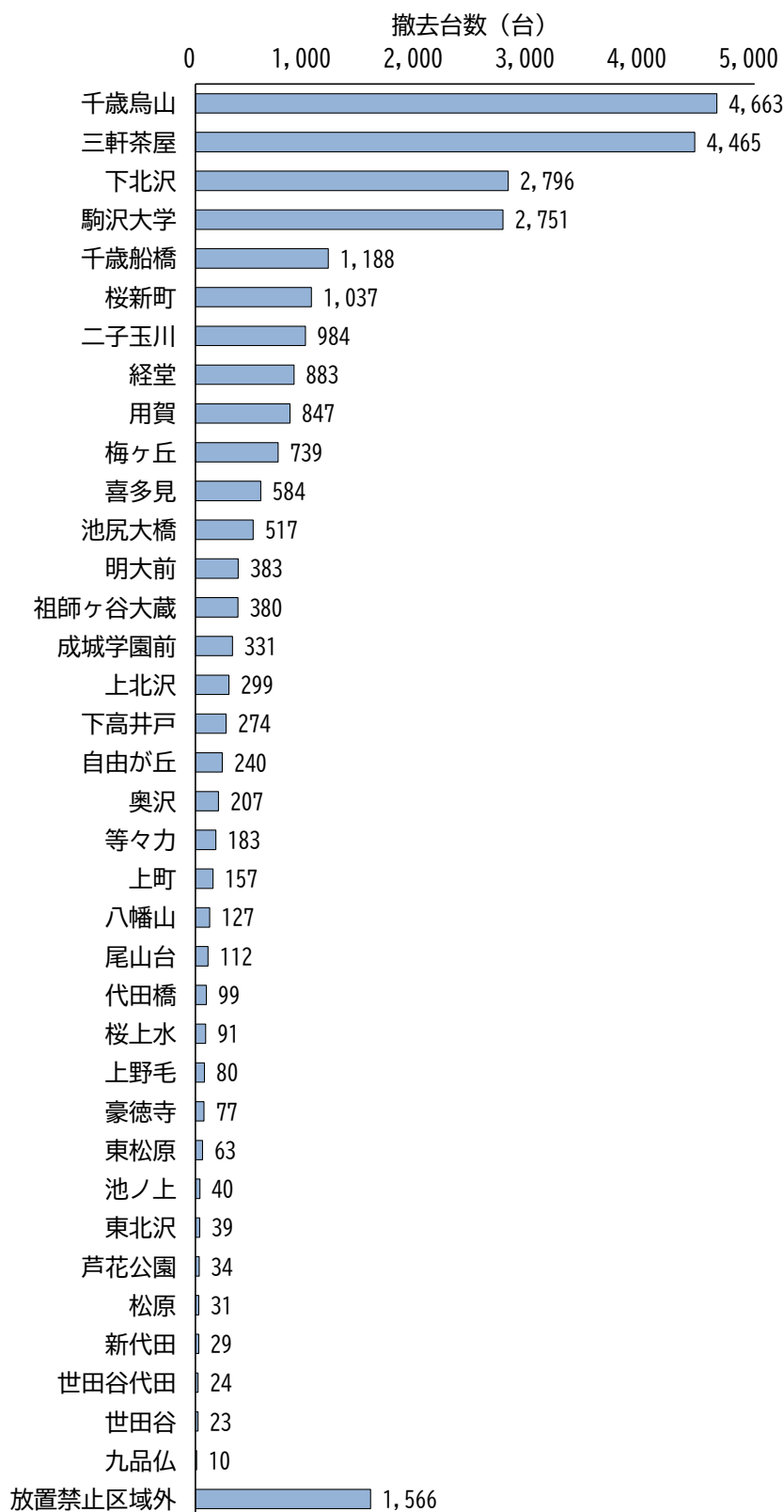


図 51 駅別の年間撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成 (令和元年)

注) 各駅の撤去台数は、駅前広場や駅周辺の道路等の「放置禁止区域内」にて撤去した自転車と原動機付き自転車の台数です。

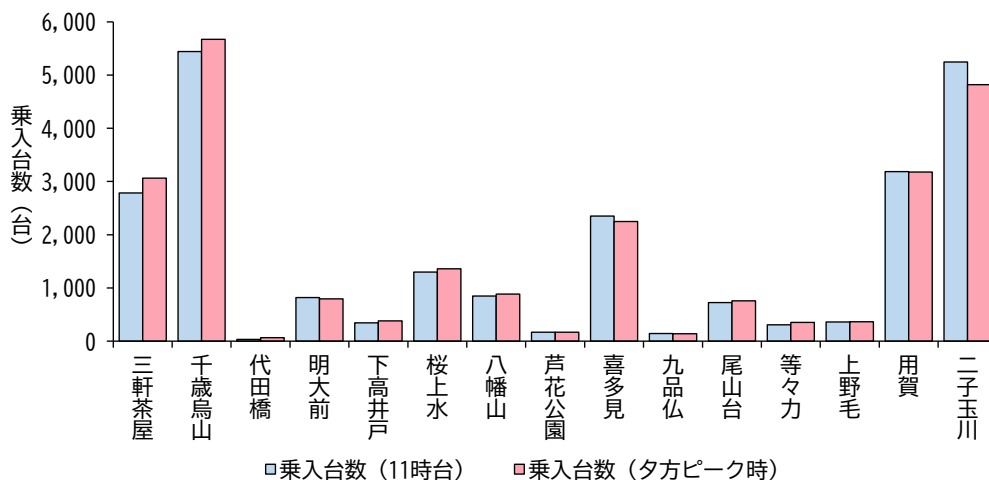
<参考> 午前の放置自転車と午後の放置自転車の違い

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

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

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

乗入台数の平日11時台と夕方の比較



放置台数の平日11時台と夕方の比較

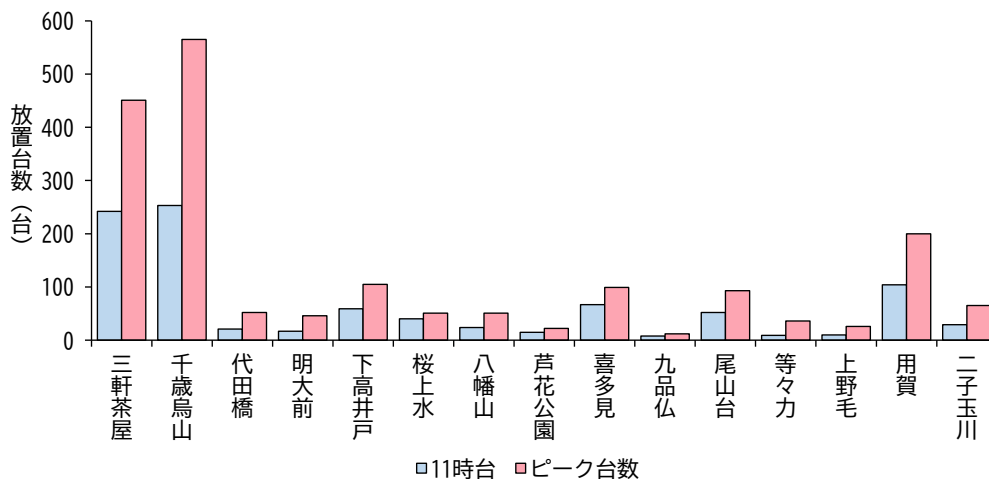


図 52 駅乗入台数と放置台数の平日 11 時台と夕方の比較

資料：実態調査結果（令和元年 11 月）（世田谷区土木部交通安全自転車課）

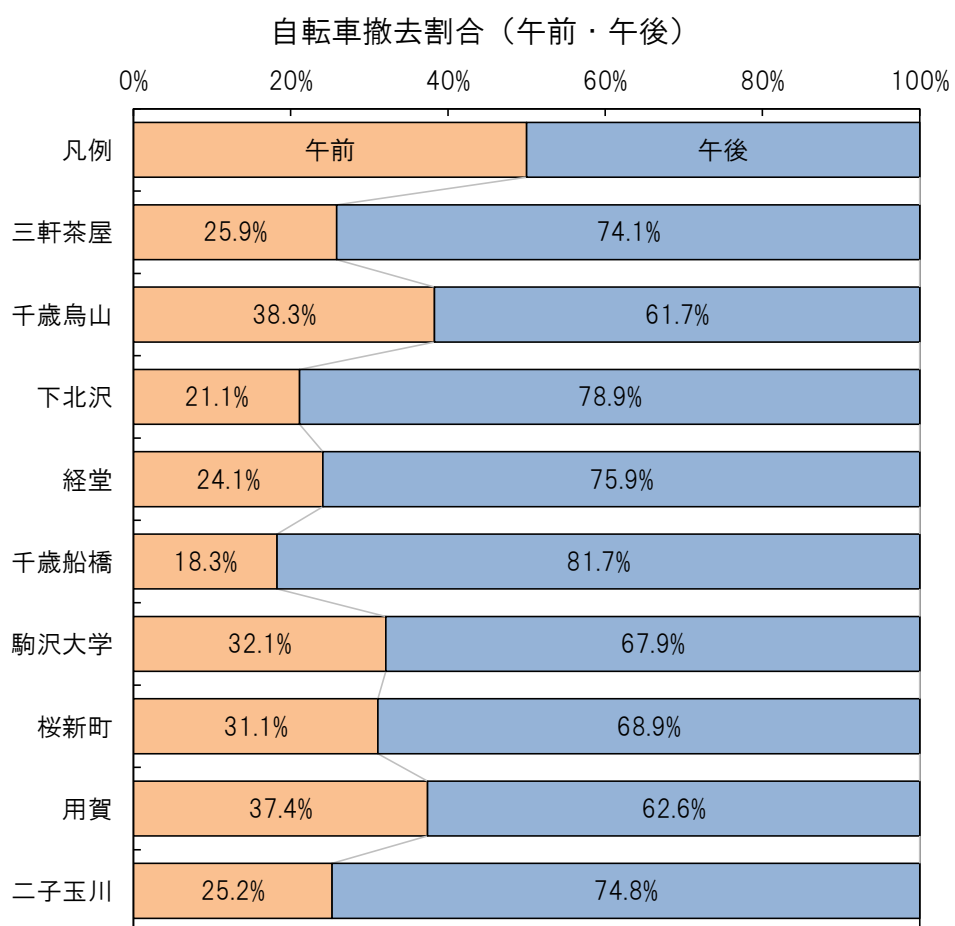


図 53 午前・午後の自転車撤去状況

資料：世田谷区資料を基に作成

注）集計期間：2019.1.4～2019.12.28

(7) 区民の自転車に対する意識

<交通施策全体の中でも、自転車走行空間環境の整備に対する要望が最も多い>

令和元年度の世田谷区民意識調査によると、これから区が力を入れるべき交通施策として、「自転車走行空間環境の整備」が1位、「放置自転車対策」が9位となっています。

なお、平成30年度の区政モニターアンケートでは、「自転車走行空間環境の整備」は1位、「放置自転車対策」は4位でした。区民誰もが快適に自転車を利用できる環境を目指し、自転車通行空間の整備、放置自転車の防止等を計画的に進めていきます。

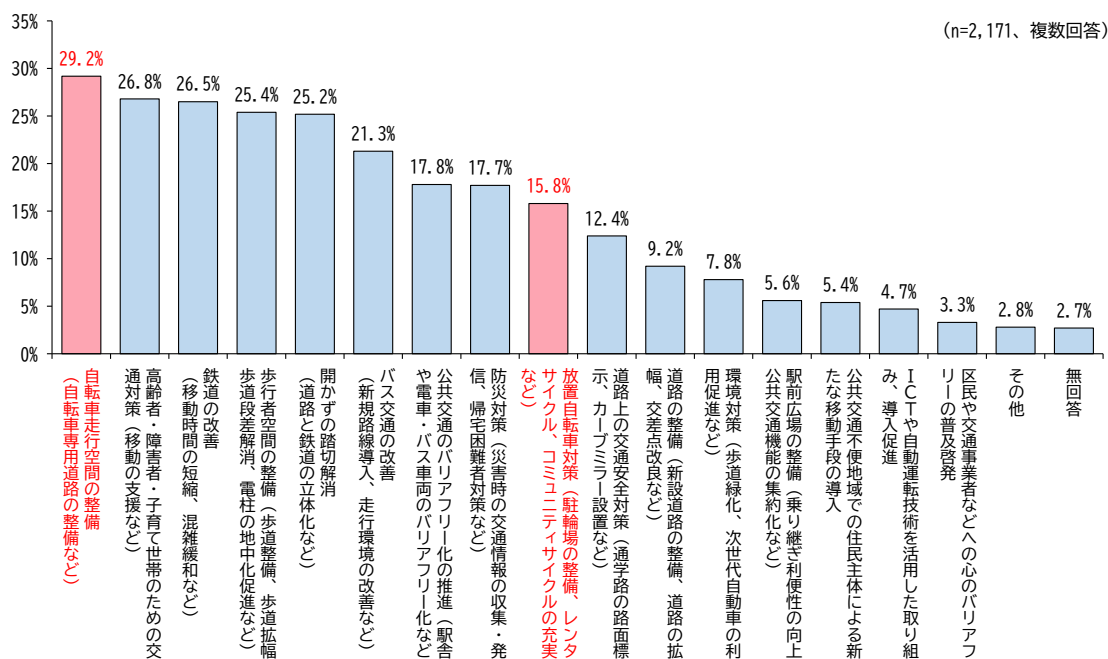


図 54 これから力を入れるべき区の交通施策（令和元年度）

資料：世田谷区民意識調査 2019（世田谷区、令和元年度実施）を基に作成

(参考)

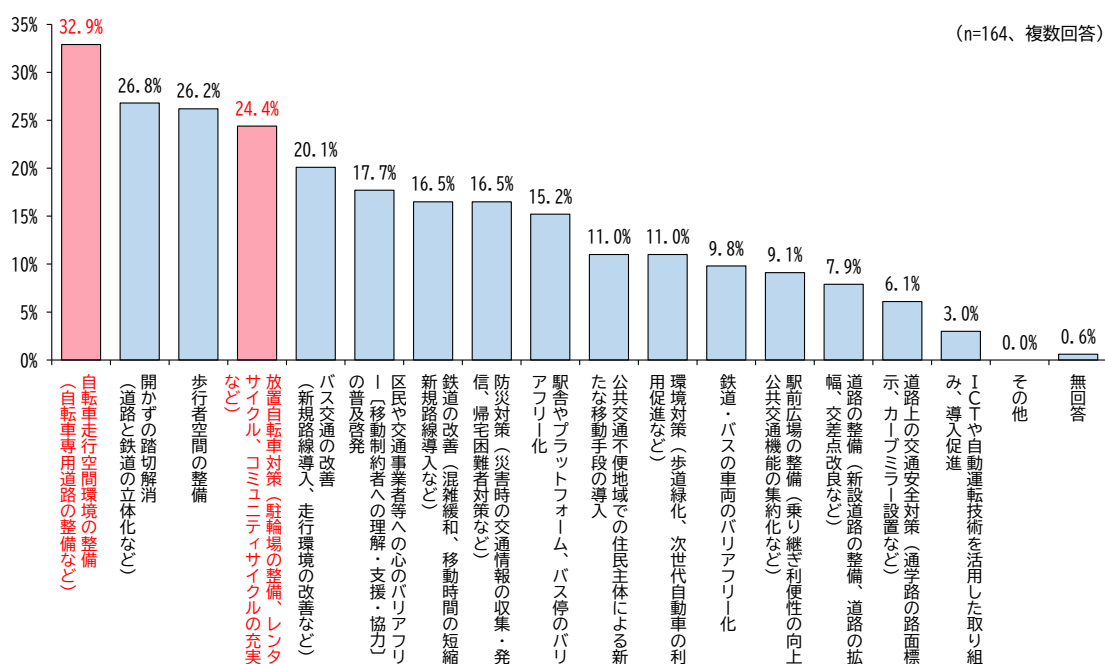


図 55 これから力を入れるべき区の交通施策（平成30年度）

資料：平成30年度区政モニターアンケート（世田谷区、平成30年度実施）を基に作成

<区民の6割以上が、歩行時に自転車と接触または接触しそうになった経験があります>

区民意識調査によると、「歩行時に自転車とぶつかった、あるいは、ぶつかりそうになったことがある」方は6割を超えています（平成30年）。

調査結果を踏まえ、歩行者と自転車が共に安全に通行できるよう、まちづくりと連携した取組みを進めます。

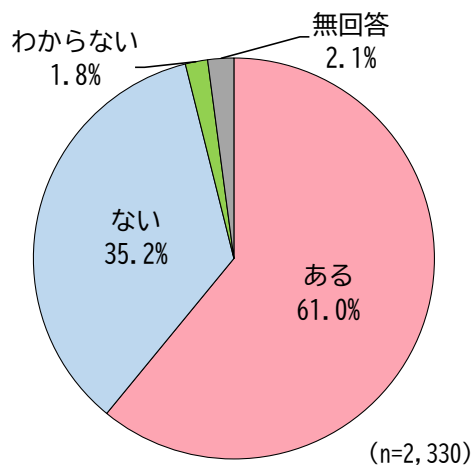


図 56 歩行時の自転車との接触有無

資料：世田谷区民意識調査 2018（世田谷区、平成30年度実施）を基に作成

2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証

総合計画（これまでの計画）の計画期間中（平成 23 年度～）の取組み内容と課題を以下に整理しました。

【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

個別方針	主な取組み内容	課 題
自転車交通ルール・マナー遵守の啓発促進	・小中学校や地域における交通安全教室・自転車安全講習の実施、自転車事故の多い 20～40 歳代への重点的取組み ・自転車安全利用推進員の育成・支援、啓発資料の作成・配布、啓発イベントやキャンペーンの地域との協働による実施 等	・講習に参加しない(しにくい)層への対応、取組みの進んでいない事業者向け対応の充実 ・「自転車安全利用推進員」等、区民主体の自転車安全利用啓発の推進 ・交通事故データの活用等による、さらにわかりやすい地域への働きかけ ・<u>歩道を通行することの多い買い物や子ども送迎の自転車への重点的啓発</u>
放置自転車ゼロへの取組み推進	・クリーンキャンペーン等の啓発、整理誘導員の配置、放置禁止区域の指定・見直し、民間委託による放置自転車撤去の計画的実施、放置自転車対策の効率化 等	・駅ごとの放置状況や原因分析に基づく放置自転車対策の効果的・効率的実施 ・<u>特に、買い物等の短時間駐輪自転車による路上放置への対応の充実</u>

【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

個別方針	主な取組み内容	課 題
安全で快適な自転車利用環境の整備	・道路の新設・拡幅にあわせた自転車通行空間の整備、既存道路も対象とした自転車走行位置表示等の整備 等	・自転車通行空間の計画的整備とネットワーク化（令和 6 年度までの優先整備路線の整備完了を目指す） ・<u>歩道を通行することの多い買い物や子ども送迎の自転車に向けた自転車通行空間の認知度向上</u>
環境や利便性に配慮した自転車等駐車場の整備	・駅周辺の駐輪需要を踏まえた区立駐輪場の計画的整備、ニーズの変化に合わせた大型自転車用駐輪スペースの確保 等	・新たな駐輪場の確保 ・「子育て自転車」をはじめ、自転車の大型化・多様化に対応した駐輪場の整備・改修 ・<u>買い物等の自転車の短時間駐輪への対応の充実</u>

【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

個別方針	主な取組み内容	課 題
地域の交通を支え低炭素社会の実現に貢献する自転車利用のしくみづくり	・レンタサイクル・コミュニティサイクルの充実、民間シェアサイクル実証実験、新設駐輪場での交通系 IC カード対応精算機導入等	・民間シェアサイクルの普及促進 ・区レンタサイクルの将来像の検討 ・<u>買い物等の短時間・短距離移動への民間シェアサイクルによる対応促進</u>
安全で快適な自転車利用を促進するしくみづくり	・「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透、二子玉川「たまチャリルール」づくりと他地域への普及、条例改正内容の駐輪場・レンタサイクルポート・自転車店等との連携による PR 等	・<u>買い物の歩行者・自転車で混雑する商店街での自転車ルールづくり</u> ・自転車情報発信の充実

※太字・下線部分は短時間駐輪自転車に関わる課題

2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向

<自転車安全利用に向けた動き>

自転車利用の増加、「自転車が危ない」との世論を踏まえ、平成 23 年の警察庁通達に端を発し、「自転車は原則車道を通行。歩道は例外。」が改めて徹底され、自転車利用に関し、路側帯の左側通行の徹底、危険行為に対する自転車運転者講習の受講義務付け等、道路交通法がより厳しく改正されました。こうした流れの下、国により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.4) が示され、また、自転車利用に関する行政・事業者・利用者等の責務を定めた「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました (H25.7)。

その後、安全な自転車通行空間の整備をさらに進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7) が改定されるとともに、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償責任保険等への加入の義務化等を盛り込んだ改定「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されました (R2.4)。

<自転車の多様な利用に注目した動き>

通勤・通学時の駅利用のための鉄道駅周辺の駐輪場の整備が進んだことを受け、国により策定された「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」(H24.11) では、買い物等の短時間駐輪への対応を求め、多様な主体による整備のあり方が示されました。

「自転車活用推進法」(H29.5) に基づき国により策定された「自転車活用推進計画」(H30.6) では、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現、自転車事故のない安全で安心な社会の実現、の 4 つの目標を掲げています。

<区における自転車利用に関連する動き>

区の基本構想、基本計画、新実施計画等で子育て支援や環境への配慮、地域のネットワークづくり等が重点化され、また、新たに改定された都市整備方針、交通まちづくり基本計画（中間見直し）等により、公共交通環境の充実が目指され、自転車利用のあり方が改めて注目されることになりました。

これらを踏まえ、区では自転車条例の改正（令和 2 年 4 月施行（一部）、10 月）による 13 歳未満の子どもの自転車ヘルメット着用の義務化、自転車点検整備の努力義務化、「ながらスマホ」等の「ながら運転」の禁止の明文化等により、自転車安全利用啓発をさらに進めるとともに、二子玉川周辺で民間シェアサイクルの実証実験を行うなど、まちの特性や将来像に適合した、安全・安心・快適な自転車利用環境の整備に取り組んでいます。

自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向を次ページに示します。

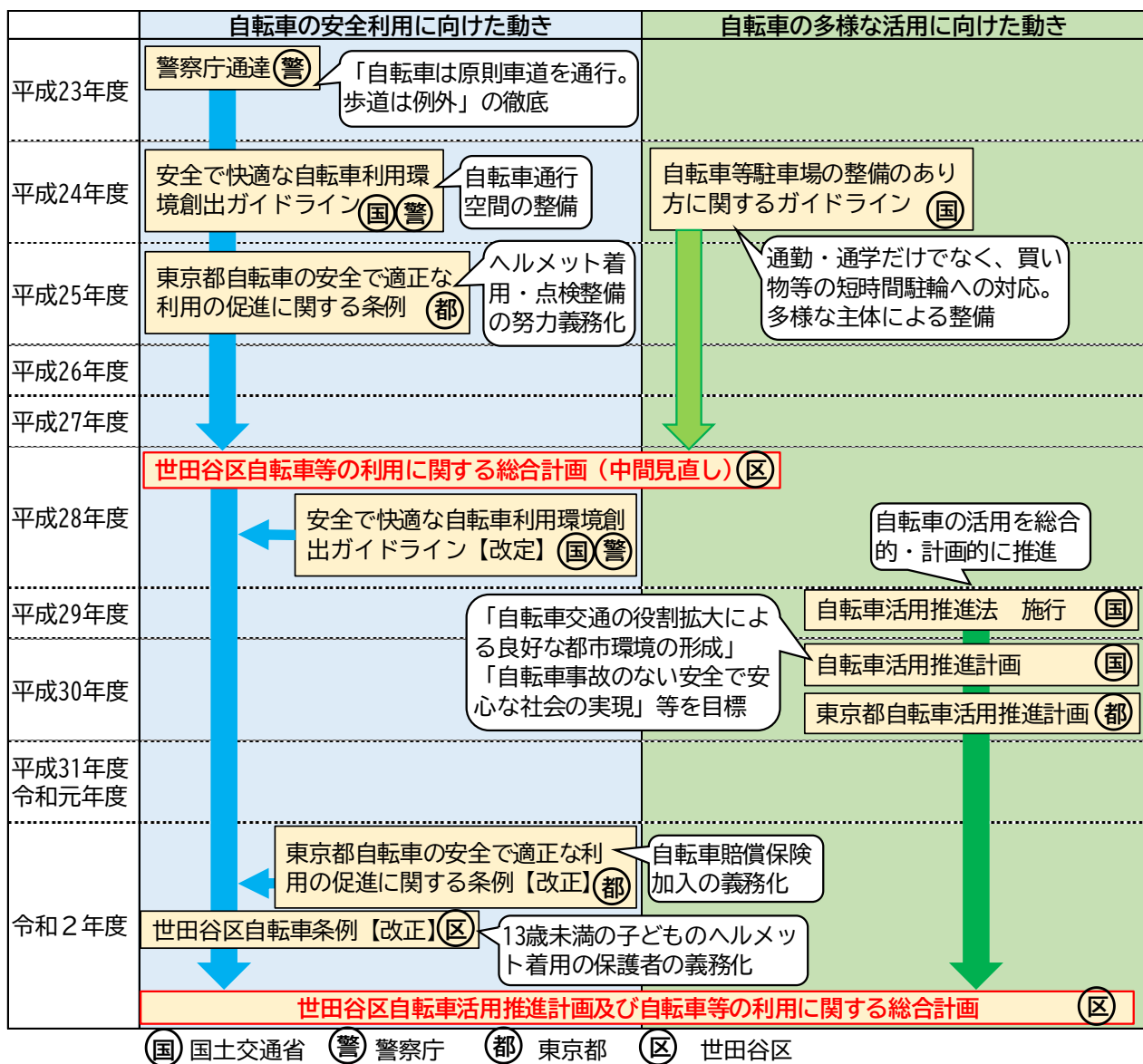


図 57 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向

(参考) 自転車に関わる法制度や上位関連計画の概要

<世田谷区の動向>

1) 「世田谷区新実施計画（後期）」策定（H30.3）

- ・自転車関連施設に関する取組みとして、「コミュニティサイクルシステムのネットワーク拡充の検討に基づく取組み」、「三軒茶屋北レンタルサイクルポートのあり方検討」、「自転車等駐車場の開設（三ヶ所）」について記載

2) 「世田谷区交通まちづくり基本計画 中間見直し」策定（R2.3）

- ・施策として「自転車利用環境の整備」が提示され、その取組みとして「自転車ネットワーク形成に向けた自転車通行空間の整備」、「自転車等駐車場、公共施設・商業施設の自転車等駐車場スペースの確保」、「自転車の放置対策の推進」について記載

3) 「世田谷区自転車条例」の一部改正（R2.4、R2.10）

○R2.4 施行

- ・スマホ等の「ながら運転」禁止の明文化等

○R2.10 施行

- ・13歳未満の子どもへのヘルメット着用義務化

<東京都の動向>

1) 改正「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行（H29.2、R2.4）

○H29.2 施行

- ・自転車小売業者等による販売時等の安全利用啓発の義務化、自転車貸付業者による貸付時等における啓発の実施等

○R2.4 施行

- ・自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化等

2) 「利用者の視点に立った 東京の交通戦略推進会議のとりまとめ」（H29.3）

- ・ターミナル駅の利便性向上、歩行者空間の創出、自転車施策の推進、舟運の活性化について、2020年に向けた具体の取組みを提示
- ・自転車施策については、「自転車利用のルール・マナーの周知徹底」、「自転車利用者の安全確保」、「自転車走行空間の整備」、「自転車シェアリング」について記載

3) 「東京都自転車活用推進計画」策定（H31.3）

- ・東京都の自転車の活用の推進を図るための基本的な方針や具体的な施策を明記
- ・目指すべき将来像に向け18の施策を提示し、「環境形成」、「健康増進」、「観光振興」、「安全・安心」の4種類に区分

<国（国土交通省、警察庁）の動向>

- 1) 14 項目の危険行為の施行 (H27. 6)
- 2) 国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改定 (H28. 7)
 - ・ 現行ガイドライン (H24. 11) のうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定
 - ・ 段階的な計画策定方法の導入、暫定形態の積極的な活用、路面表示の仕様の標準化、自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入等について記載
- 3) 「自転車活用推進法」の施行 (H29. 5)
 - ・ 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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
 - ・ 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めることが明記
- 4) 「自転車活用推進計画」閣議決定 (H30. 6)
 - ・ 自転車活用推進法に基づき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の基本計画
 - ・ 「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を提示
- 5) 「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）」の公開 (H30. 8)
 - ・ 「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するため、計画を検討する際の手順や策定手法等を整理
- 6) 自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」策定 (R1. 5)
 - ・ 自転車活用推進計画に基づき、事業者活動における自転車通勤や業務利用の拡大を推進
 - ・ これから自転車通勤制度を導入に向け検討をする際や、すでにある自転車通勤制度を見直す際の参考書
- 7) 「道路構造令」の一部改正 (H31. 4)
 - ・ 自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を新設
 - ・ 新たに整備する道路における「自転車通行帯」の設置を推進
- 8) 「道路交通法」の改正 (H29. 3、R1. 12、R2. 6)
 - H29. 3 改正
 - ・ 高齢者による交通事故を防止するため、認知症などに対する対策を強化
 - ・ 「臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の新設」、「臨時適性検査制度の見直し」、「高齢者講習の合理化・高度化」について規定
 - R1. 12 改正
 - ・ 携帯電話使用等（ながらスマホ）に関する罰則を強化
 - ・ 同違反に係る基礎点数および反則金の額を引き上げ

○R2.6 改正

- ・ 高齢運転者対策の強化（高齢者技能検査の受検、安全運転サポート車への限定など条件付き免許証の発行）
- ・ 妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設（自転車についても危険行為^{※8}の15 項目目として追加）

◇危険行為（15 類型）

- ①信号無視【道交法第 8 条】
- ②通行禁止違反【道交法第 8 条第 1 項】
- ③歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）【道交法第 9 条】
- ④通行区分違反【道交法第 17 条第 1 項、第 4 項又は第 6 項】
- ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害【道交法第 17 条の 2 第 2 項】
- ⑥遮断踏切立入り【道交法第 33 条第 2 項】
- ⑦交差点安全進行義務違反等【道交法第 36 条】
- ⑧交差点優先車妨害等【道交法第 37 条】
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等【道交法第 37 条の 2】
- ⑩指定場所一時不停止等【道交法第 43 条】
- ⑪歩道通行時の通行方法違反【道交法第 63 条の 4 第 2 項】
- ⑫制動装置（ブレーキ）不良自転車運転【道交法第 63 条の 9 第 1 項】
- ⑬酒酔い運転【道交法第 65 条第 1 項】
- ⑭安全運転義務違反【道交法第 70 条】
- ⑮妨害運転（交通の危険のおそれ、著しい交通の危険）【道交法第 117 条の 2 の 2 第 11 号、第 117 条の 2 第 6 号】

※8 危険行為：自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し上記の違反行為（危険行為）を 3 年以内に 2 回以上行った者に対し、都道府県公安委員会が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。

2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化

(1) 社会情勢の変化の概況

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。

- ・ 自転車利用に対する地球温暖化対策や渋滞対策からの関心の高まり
- ・ 自転車利用に対する健康志向からの関心の高まり
- ・ 自転車関連事故の下げ止まりと自転車対歩行者事故の問題化
- ・ 地域を支える移動手段のひと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普及浸透
- ・ 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（の進展）
- ・ 民間のシェアサイクルの普及（進展）

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「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（の進展）」、「民間のシェアサイクルの普及（進展）」について示します。

(2) 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（の進展）

<自転車車両の大型化が急速に増大しており、駐輪場における対応等が必要>

近年、電動アシスト車の普及、道路交通法、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比率が高まっています。

自転車の大型化に対応できていない駐輪場においては、大型自転車の駐輪需要に見合った供給が確保されていません。そのため、質的な面も含めた需給バランスの検討が必要です。

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 冊子を発行するなどして、安全運転を呼び掛けていますが、併せて区民交通傷害保険への加入促進など対策を進める必要があります。

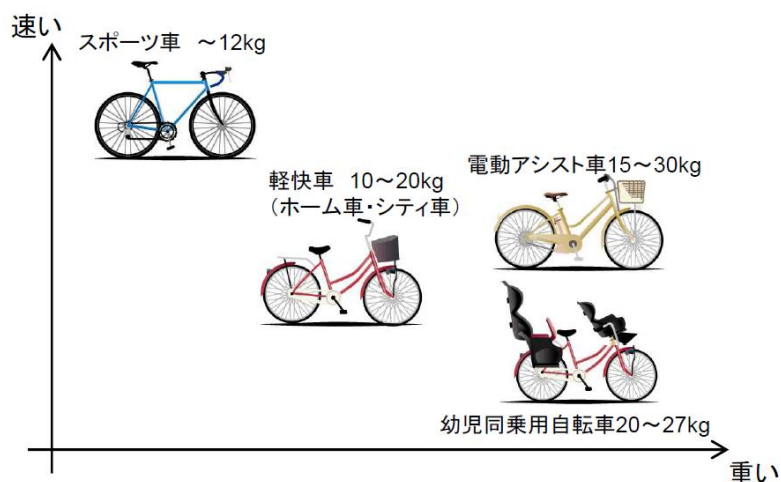


図 58 車種による速さ、重さの関係

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

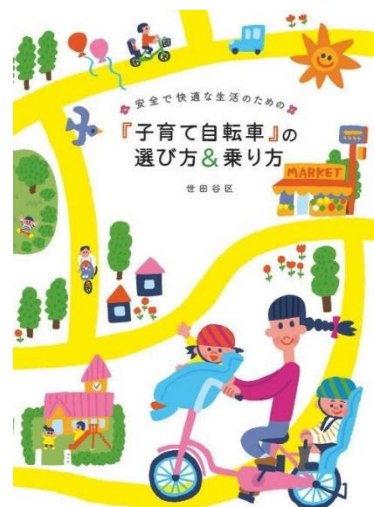


図 59 小冊子『子育て自転車の選び方&乗り方』表紙（再掲）

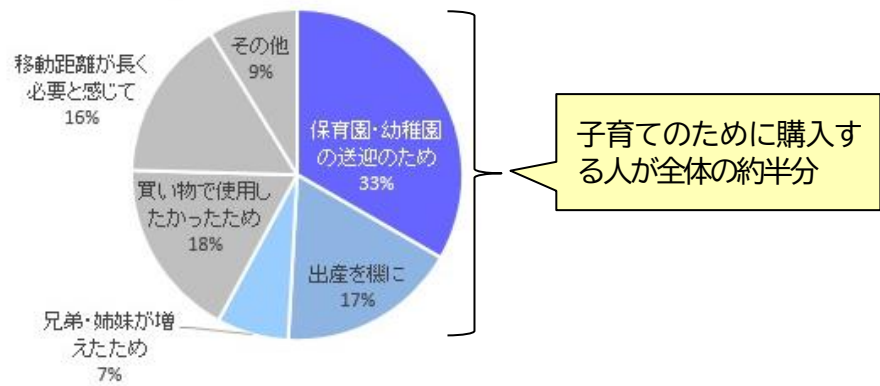


図 60 電動アシスト車購入のきっかけ

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)

注) 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

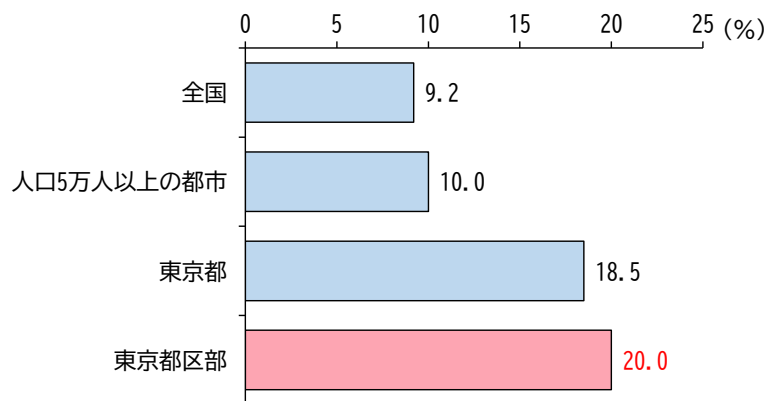


図 61 電動アシスト自転車の世帯当たりの普及率 (%)

資料：平成26年全国消費実態調査(総務省)を基に作成

注) 地域別世帯当たり主要耐久消費財の所有数量及び普及率(二人以上の世帯)

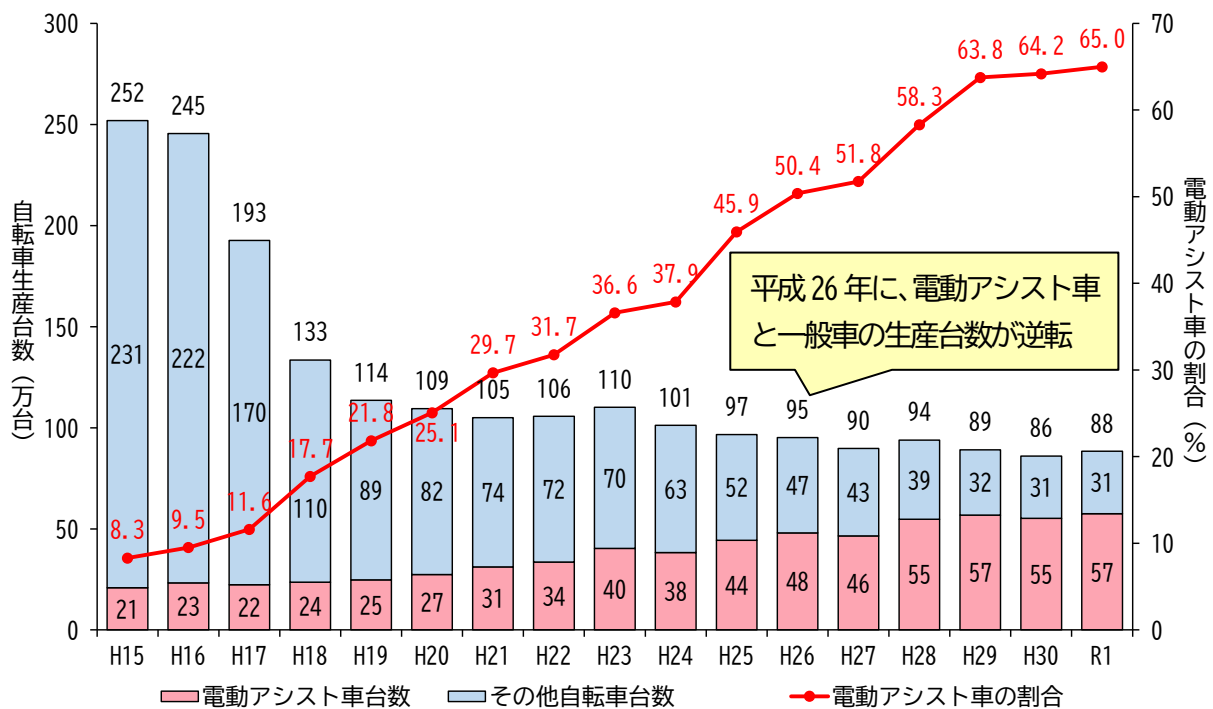


図 62 自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

資料：生産動態統計 年報 機械統計編(経済産業省、平成15年～令和元年)を基に作成

(3) 民間シェアサイクルの普及進展

<民間シェアサイクルが普及しつつあり、区との役割分担のあり方等の検討が必要>

近年、民間事業者によるシェアサイクル（p.39 解説参照）が伸展しており、多様な事業者がサービスを提供しています。これらのサービスは地域の新たな交通手段として期待される一方で、今後は継続可能な事業展開が求められます。

民間シェアサイクルは、電動アシスト自転車を用いたものも多く、スマートフォンの専用アプリで利用登録から決済まで行うサービスも増えており、自転車の二次元コードをスキャンすることで貸出し/返却を行うものもあるなど、ICTを活用したキャッシュレス方式が主流となっています。

区内では、主にNTTドコモ系列の「ドコモ・バイクシェア」、ソフトバンク系列の「HELLO CYCLING」等が事業を拡大しています。両社とも自転車にGPS搭載の機器が取り付けられており、ポートもラックを含めた置き型になっているなど工夫され、駐輪場整備のような大掛かりな工事等は不要です。「ドコモ・バイクシェア」は、都心部で「東京自転車シェアリング」を実施し、区境を越えた広域相互利用に取り組んでいます。一方、「HELLO CYCLING」は、同じシステムを採用していれば運営事業者が異なっても広域相互利用が可能です。コンビニや地元企業などと提携し、23区内や市部を中心に小規模なポートを多数配置することで、利便性の向上を図っています。

また、近年実証実験が進められているMa a S（マース）^{※9}では、移動手段の一つとしてシェアサイクルが組み込まれており、「ドコモ・バイクシェア」、「HELLO CYCLING」も関係事業者と提携し、Ma a Sを推進しています。

このように、民間シェアサイクルは、電動アシスト自転車の使用、Ma a Sも含めたICTの活用など、これまでの「貸自転車」とは異なる特徴を有しています。区内においても、現在、実証実験を行っている「HELLO CYCLING」のポートが多数分布していることから、今後の事業継続/拡大動向、並びにシェアサイクルとレンタサイクルの利用特性等を分析し、区のレンタサイクル/コミュニティサイクルシステムとの役割分担のあり方等を検討する必要があります。



図 63 HELLO CYCLING

※9 59 ページの説明を参照。

<参考> MaaSとは

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ^{※10}単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



図 64 MaaSのイメージ

資料：国土交通省ホームページ

※10 トリップとはある目的（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、一方方向の移動を表すものです。

2.6 計画の見直しの方向性

(1) これまでの計画の基本理念、基本方針への評価

これまでの「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（中間見直し）（平成28年4月）では、「自転車利用を機軸とした世田谷の都市交通社会の実現」を基本理念とし、この実現に向け、次の3つの視点から、自転車の利用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するとしています。

- ①放置自転車ゼロ
- ②安全で快適な自転車利用環境の整備
- ③低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換

さらに次の基本方針1～3を掲げ、それまでの本計画以前の駐輪場の整備を含む放置自転車対策中心の取組みから、自転車安全利用啓発、自転車通行空間整備、レンタサイクル等の活用等を含めた、より総合的な自転車利用環境整備へと大きく舵を切りました。

- 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

本計画においては、今回策定した自転車活用推進計画と自転車等の利用に関する総合計画を一体的に策定したことから、駐輪場整備を含む放置自転車対策中心の取組みだけでなく、自転車安全利用啓発、自転車通行空間整備、レンタサイクル等の活用等を含めた、より総合的な自転車利用環境整備を引き続き目指すものとなりました。

(2) 近年の社会動向への対応

<自転車利用の多様化>

子育て自転車（＝チャイルドシート付電動アシスト自転車）が急速に普及し、区内においては子育ての「必需品」化していることをはじめ、スポーツ車の増加、極太タイヤ装着自転車の増加など、自転車の車体の多様化が進んでいます。そのため、これらに対応できる駐輪環境整備が必要です。

電動アシスト自転車の子育て自転車への普及に加え、高齢者への普及により、通勤・通学のための駅にアクセスする自転車利用以外の、買い物や子どもの送迎等の利用がさらに一層増加することが想定されます。こうした多様な用途で利用され、身近な地域での生活を支える自転車利用に対し、適切に対応できる自転車利用環境整備が必要です。

<民間シェアサイクルの発展>

民間シェアサイクルについては、当初、従来の区のレンタサイクルとの差別化が進んでいませんでしたが、最近、利用形態が絞り込まれる中から、表5に示すように、民間シェアサイクルならではの特性を活かした、従来とは異なる新たな利用モデルが出てきています。

表 5 従来のレンタサイクルとシェアサイクル（新たな利用モデル）

	レンタサイクル	シェアサイクル
ポート配置	駅近辺に少数	駅だけでなく住宅地にも多数
ポート規模	中～大	小～中
料金体系	1日（8時間）等の長時間単位定額制	15分等の短時間単位の従量制
利用時間	通勤・通学や営業等の長時間利用	近所の買い物のための移動等の短時間利用
利用経路	自宅と駅の往復（自宅への持ち帰りあり）、営業先の巡回 等	ポートからポートへ（自宅最寄りポートから目的地最寄りポート）

「ポートからポートへ」の「短距離・短時間」の移動を特質とする、民間のシェアサイクルは、買い物・用事等での自転車利用と相性がよく、これらの用途に適しています。そのため、日常の自転車利用をシェアサイクルへ利用転換することにより、駐輪場利用台数の減少が期待できます。また、ポートからポートへの移動が定着することにより、店舗前の路上放置の減少が期待できます。区レンタサイクルとの役割分担をはじめ、民間シェアサイクルの特質を活かしつつ、有効に活用していく必要があります。

<新型コロナウイルス感染拡大の影響>

新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、自転車による宅配サービスの利用急増、自転車通勤の増加など、様々な社会変化が起きています。今後、この新たな生活様式や新たな働き方が定着するのか、以前の生活に戻っていくのか、それとも更に別の社会変化が生じていくのか、今後の先行きが不透明な状況であることを踏まえた上で、計画を策定する必要があります。

(3) 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向への対応

平成 29 年 5 月の自転車活用推進法の施行、平成 30 年 6 月の国による自転車活用推進計画の策定を踏まえ、「すでに自転車利用が普及・浸透している世田谷区で自転車を活用するとはどういうことか」という原点に立ち返り、新たな一步を踏み出す計画とする必要があります。

(4) 現行計画の進捗状況を踏まえた対応

<区の自転車利用>

区内の自転車利用は世界的に見ても高い水準で、自転車が既に十分活用されている状況といえます。自転車は基本的な移動手段である徒歩と公共交通利用を補完し、区民の生活を身近なところで支えており、モータリゼーションがもたらす様々な弊害の「防波堤」の役割も果たしています。

<区の駐輪場整備、放置自転車対策>

区立および民営の駐輪場の整備や、ルール・マナーに関する普及啓発、放置自転車の撤去を積み重ねたことにより、駅周辺の放置台数はピーク時と比較し、大きく減少しており、区内の駐輪場の整備、放置自転車対策については、多くの駅において、成果がみられます。

しかし、買い物等のための短時間駐輪については、十分な駐輪場対応が行われていないため、路上への放置が問題になっています。区民の地域における生活を支えているのは、むしろ、こうした短時間駐輪であり、これまで駐輪場整備の対象としていた長時間駐輪（通勤・通学のた

めの駅にアクセスする自転車)だけでなく、それとは行動特性の異なる短時間駐輪に、適切に対応していく必要があります。

<自転車の安全利用>

子育て自転車の普及、電動アシスト自転車の高齢者への普及等により、自転車の利用がさらに進むことで自転車事故の危険性が増加することも懸念されます。自転車通行空間の整備を進めるとともに、その周知・啓発を含め、自転車安全利用啓発を進める必要があります。

また、啓発にあたっては、自転車保険の加入、13歳未満の子どものヘルメット着用など、都・区の条例改正により、新たに義務化されたルールを含め、区民・事業者・区の協働をはじめ、自転車店、駐輪場、シェアサイクル事業者等とも連携しながら、様々な機会をとらえ効果的・効率的に進める必要があります。

(5) 新たな計画の策定の方向性

<現行計画の基本理念の継続>

現行計画の基本理念を継続し、引き続き「世田谷の安全・安心・快適な交通社会の実現」を目指します。

<自転車活用推進法・同推進計画の基本理念を踏まえ、身近な生活を支える自転車への注目>

自転車利用が既に普及・浸透している世田谷区の立場から、自転車の活用を進めます。については、通勤・通学利用のための駅にアクセスする自転車だけではなく、様々な経路、また、買い物、用事、子どもの送迎等の多様な用途で、区民の身近な生活を支えている自転車にも注目し、誰もが自転車を安全に利用しやすい環境の整備を目指します。

<自転車利用環境の総合的整備の継続>

「自転車活用推進法」に基づく「世田谷区自転車活用推進計画」と、「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」に基づく「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」を一体的に策定することから、自転車活用推進計画の項目には挙げられていない放置自転車対策にも、駐輪対策の一環として取組みます。また、これまでの計画同様、放置自転車対策中心ではなく、総合的な自転車利用環境の整備を引き続き目指します。この中で現行計画の進捗状況・課題や先行した区条例の改正についても対応・継承を図ります。

<新型コロナウイルスの影響への配慮>

これまでの計画（中間見直し）策定後の社会動向で最も予見できなかったものが、新型コロナウイルスによる自転車利用への影響です。新型コロナウイルスとの共存、あるいはその後の社会における、自転車利用への様々な影響を考慮します。

<自転車の役割に注目した施策体系>

走る、^と駐まるなど、自転車の役割に注目した施策体系とします。これにより、自転車を計画の「主役」とし、区民の日々の生活をきめ細かく支える自転車の「場面」に注目しながら、自転車利用者の「意識」を高めることを目指します。

なお、これは、自転車をより速く走らせる等、自転車の機能を最大限に発揮させることを狙

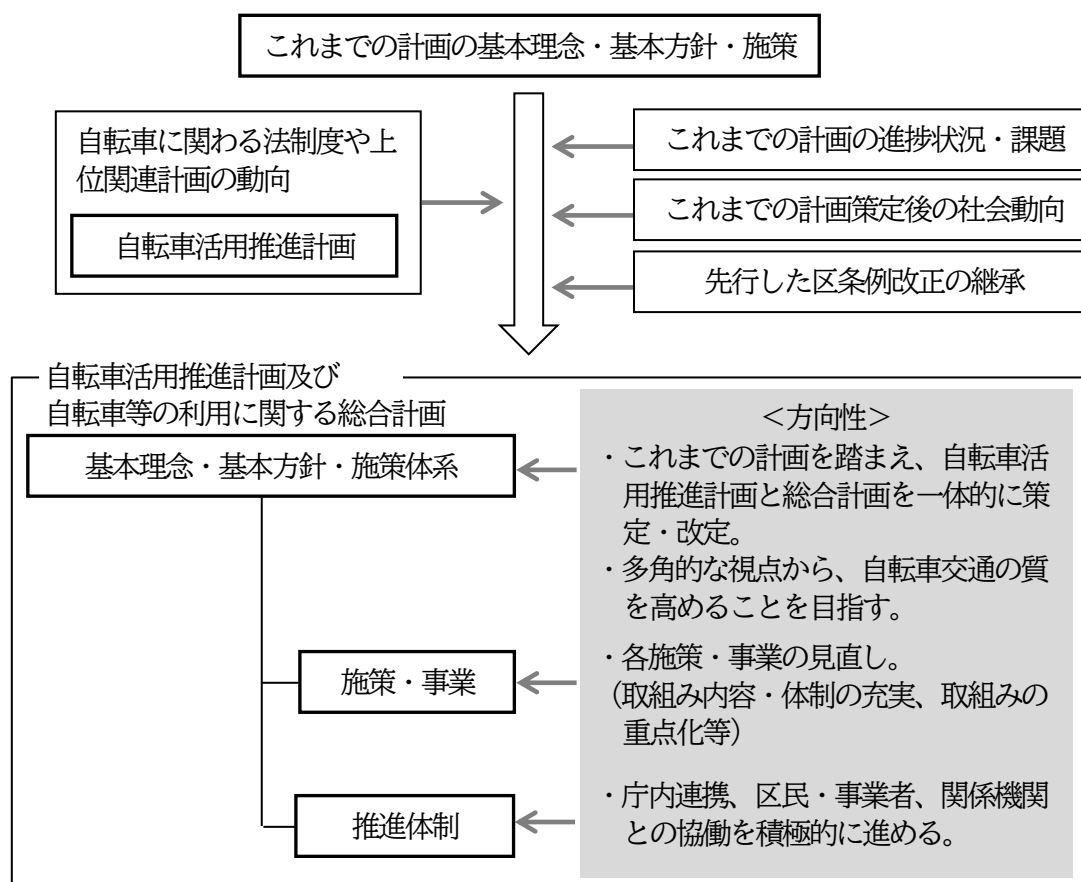
いとるものではありません。

<計画の進捗状況及び課題状況のモニタリングと施策・計画へのフィードバック>

先に述べた新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、私たちの生活様式自体が不安定なものとなっています。自転車の利用やそれを取り巻く状況も当然変わりやすく、計画策定時には想定していなかった事態に直面することもあり得ます。

計画の進捗に関し、定期的に「世田谷区自転車等駐車対策協議会」に報告し、意見・助言を踏まえてPDCAサイクルにより、中間時点の5年目で計画の中間見直しを行うことに加え、社会状況の変化、法令の改正、施策や事業に関わ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。

<策定の方向性フロー・イメージ>



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

これまでの計画（「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」平成23年4月及び「同（中間見直し）」平成28年4月）では、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を区民・事業者行政が協働して推進すべき目標として掲げ、これを支える基本理念として「自転車利用を基軸とした世田谷の都市交通社会の実現」を掲げました。

その後、区内では自転車利用がよりいっそう普及浸透し、区民の地域生活にますます必要不可欠なものとなる一方、大型自転車への対応など新たな課題も生じています。

自転車活用の動きは全国的なものであり、平成29年5月には自転車活用推進法が施行され、各都道府県には、東京でオリンピック・パラリンピックの実施が予定されていた令和2年までの間に、自転車活用推進計画を策定するよう努力義務が課せられました。

こうして自転車を取り巻く社会環境が大きく変わる一方で、当区では、すでに自転車利用が区民生活に広く普及浸透し、また以前から様々な自転車施策を展開しており、区の現況や特性に適合した自転車活用を今後どう進めていくのか、そのあり方が改めて求められています。

こうした問題認識のもと、これまで区が進めてきた自転車施策の成果等を踏まえ、本計画では、今後10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向性として、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物や通院のための利用、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、ユニバーサルデザインの視点を含め、これらを誰もが安全に利用しやすい環境の整備を目指します。

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、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。

「生活自転車」とは？

区の自転車施策は放置自転車対策からスタートしました。区は、駅周辺にあふれる放置自転車の撤去を行うとともに、次第に駐輪場を整備するようになり、放置自転車の状況も大きく改善をしてきました。また、自転車利用の普及浸透を受けて、自転車安全利用、レンタサイクル、さらには自転車通行空間整備や民間シェアサイクルの活用へと、施策の対象範囲が広がってきました。その一方で、当初の放置自転車対策の主な対象が、通勤や通学のための自転車だったため、買い物利用等の多様なニーズに対する取組みが十分とはいえない状況です。

このことから、この度の計画策定にあたっては、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物や通院のための利用、さらには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、生活を支える様々な自転車利用を対象にして、誰もが安全に利用しやすい環境を目指します。

また、自転車利用について、改善や質の向上を図るためには、行政が「自転車の利用環境の整備」を図るだけでなく、自転車利用者が自ら率先して行動し、交通ルールやマナーを守り、路上に放置せず、必ず駐輪場を利用するなど、自転車を安全・適切に利用することが必要不可欠です。

今回、自転車が区民生活に広く普及浸透している区において、改めて「自転車を活用する」とはどういうことか検討した結果、私たちは「自転車にやさしいまち」を目指すだけでなく、「自転車がやさしいまち」を目指すべきだと考えました。

そのためには自転車利用者の自覚的な行動が必要不可欠です。このため、自転車利用者に率先行動を呼びかけるとともに、行政は区民・事業者・関係機関と協働して、そのための環境整備を進める等、双方向からの取組みが必要です。

それを表現したのが70ページの4つの基本方針です。

<参考> 「生活自転車」の楽しみと社会的責任

「準備してサイクリングに出かける」のではなく、学校や会社の帰り道に、子どもの送り迎えや買い物の途中に、「自転車で少し“道草”してみませんか」と、区では気軽な「自転車散歩」を薦めています。通り慣れた道のすぐそばに広がるまだ知らない世界を、きっと発見できると思います。“道草”なので、最初から行き先を決めておくのではなく、「今日はこっちの道を行ってみようかな」とスタートし、「こんなところに素敵な木立がある」、「この眺めがいい」、「雰囲気の良いお店がある」など、自分が住むまちの「小さな魅力の再発見」をしてもらうのがねらいです。

探検気分で知らない道を行くと、自然と周りに注意します。新鮮な景色、いろいろな発見、お店の人とのちょっとした話など、知らず知らずのうちに周囲に合わせて自転車に乗るようになります。自転車の危ない運転は、この「周囲に合わせて」がないのが原因です。景色は見ておらず、歩行者も障害物と思えてしまいます。そうではなく、自転車に乗るのに必要な「心の余裕」を取り戻してもらおうというのが、「自転車散歩」の一番のねらいです。

人や車が通らない海沿いの街道や、山中の峠道を走るスポーツ・サイクリングと異なり、街中を自転車で通行するということは、歩行者、自動車、他の自転車とどうしても関わりを持たざるを得ません。自転車自体は単なる道具に過ぎませんが、人口の集中する都市で自転車を利用する場合、自転車は「社会的責任」の伴う「社会的存在」となります。例えば、狭い歩道で人とすれ違う際、互いに傘を傾けて避けます。それは決められたルールやマナーではありませんが、人と人が触れ合う身近な生活の場では当然必要な心配り・思いやりです。すれ違うときに傘を傾けるように、歩行者の多いところでは自転車から降り、「押し歩き」することも、同じことなのです。

人と人との触れ合いやコミュニケーション、発見のある身近な生活の場で用いられるからこそ、「生活自転車」には出会いを楽しむ余裕と、そこから生まれるちょっとした心配りや思いやりが求められるのです。



図 65 自転車散歩のススメ（区のお知らせ 令和2年10月15日号より抜粋）

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、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、連携して取組みを進めます。

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※1)に駐^とまるまち

駐輪場情報の提供や自転車シェアリングにICTを活用するなど、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^とまるまち」づくりを進めます。

基本方針4：自転車が身近な暮らしを支えるまち

身近な生活における多様なニーズに対応でき、健康によく環境にもやさしい自転車の利用を促進し、「自転車が身近な暮らしを支えるまち」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ます。

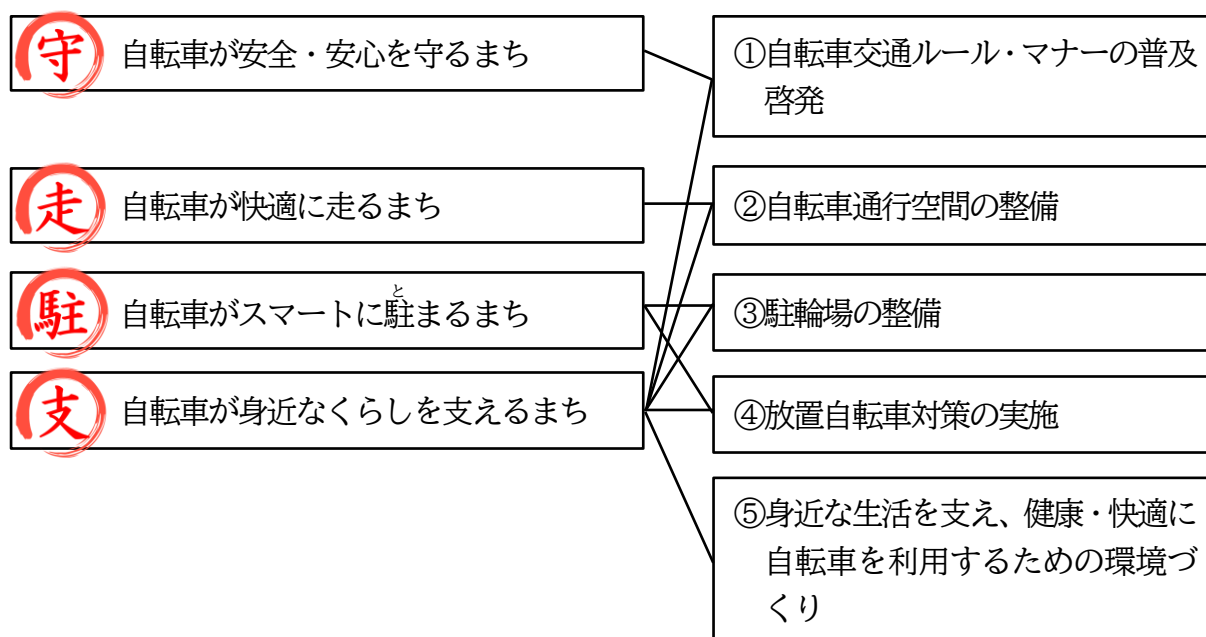
3.4 基本方針の考え方

これまでの計画では、次の3つを基本方針として掲げました。

- 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

本計画では、区の現況や特性に適合した自転車活用のあり方が改めて問われていることから、区において自転車が担う社会的役割に基づいて、「守る」「走る」「駐^とまる」「支^ええる」の4本の柱を立て、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ました。

これにより、区の自転車に関する業務の基本的な区分①～⑤を、次のようにわかりやすく配分でき、その結果、4章にお示しする施策体系も見通しよく、わかりやすいものとなりました。



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、この計画の基本理念・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、19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、スケジュールを次ページ以降に示します。

表 6 施策体系

基本方針（4）	個別方針（8）	施策（19）
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の支援
	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 ヘルメット着用啓発 1-2-3. 施策5 自転車点検整備の促進
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 2-1-2. 施策7 自転車通行空間の利用促進
	2-2. 個別方針4 まちづくりと連携した取組みの推進	2-2-1. 施策8 まちづくりと連携した取組みの推進
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5 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9 既存駐輪場の利用促進 3-1-2. 施策10 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備 3-1-3. 施策11 自転車シェアリングの普及促進 3-1-4. 施策12 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進
	3-2. 個別方針6 自転車の放置対策の推進	3-2-1. 施策13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み 3-2-2. 施策14 放置自転車対策事業の効率化
4. 基本方針4 自転車が身近な暮らしを支えるまち （日常生活を支える自転車利用の促進）	4-1. 個別方針7 健康づくり等に資する自転車利用の促進	4-1-1. 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 4-1-2. 施策16 自転車を利用した健康づくりの推進 4-1-3. 施策17 自転車利用にかかわる情報発信の促進
	4-2. 個別方針8 多様なニーズに応じた自転車利用の促進	4-2-1. 施策18 まちなか観光における自転車の活用 4-2-2. 施策19 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、区が「世田谷区民自転車利用憲章」の普及をはじめ、自転車交通のルール・マナーの普及啓発を図ります。

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など、これまで定着してきた取組みについて、さらに質の向上や地域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20～40歳代をはじめ、電動アシスト自転車の普及が予想される高齢者など、多様な世代に向けて「ながらスマホ」の防止等も含めた自転車交通ルール・マナーの啓発をさらに推進します。また、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、居住外国人・外国人観光客向けの自転車安全利用啓発にも取組みます。

今後の取組み

○学校等における交通安全啓発の推進

- ・幼児向け交通安全啓発を専門とする事業者へ委託し、幼稚園・保育園等、未就学児向けの交通安全教室を実施します。
- ・区立小学校向け交通安全教室について現行の全校開催を継続し、さらに自転車教室実施の必須化と高学年での実施を目指します。
- ・区立中学校向け交通事故再現型交通安全教室について、3年に1度の実施を継続し、さらに地域や保護者の参加促進により、地域ぐるみ・家庭ぐるみの交通安全への取組みを目指します。
- ・私立学校や高校については、交通安全啓発に関わる資料や情報を提供するとともに、要請に応じて交通安全教室を実施します。

○20～40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する自転車安全講習の実施を支援します。
- ・大学新入生向け啓発リーフレットの配布、講習の実施等、区内大学に対する取組みを実施します。
- ・子育て自転車向け安全講習の実施等、PTAや保護者会等と協働で子育て家庭への取組みを実施します。

○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し、自転車安全利用推進員などと協力し、交通安全への取組みを目指します。

○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、区ホームページ等の活用による多言語での交通安全情報の提供など、自転車安全利用の啓発を実施します。

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、交通事故の防止を図ります。

今後の方向性

区民が自主的に自転車安全利用啓発に取り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、自転車安全利用について交通事故データ等を活用して、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。

○その他区民の自主的な取組みの支援

- ・自転車安全利用推進員のように育成研修を受講し、継続的に活動するだけでなく、区民一人ひとりが「推進員」の役割を担い、身近な場において自転車安全講習を開催するなど、自主的に自転車安全利用啓発に取り組むことを目指します。区はこれをきめ細かく支援し、自転車安全利用啓発の輪を広げます。
- ・今後の新型コロナウイルスの感染防止の観点から、利用可能な啓発資料の区ホームページ上へのアップなど、他の形で交通安全啓発を実施できる環境を整備します。

○交通事故データを活用した、地域へのわかりやすい働きかけ

- ・現在でも、自転車安全講習の開催に当たっては、小学校通学路の「危険箇所」について事前に学校・PTAに話を聞き、登校時の児童の様子を観察し、その結果を資料に盛り込むなどしていましたが、さらに交通事故発生マップ等の交通事故データを活用することにより、啓発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、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

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、区民の保険加入促進を図ります。

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

- ・区民への「世田谷区区民交通傷害保険」のPRを行います。

○自転車損害賠償責任保険への普及促進

- ・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するなど、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など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 ヘルメット着用啓発

目的

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、交通事故の重傷化の防止とともに、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

これまで区では学校・PTA等と協働してヘルメット着用促進に取り組んできました。「世田谷区自転車条例」の改正により、令和2年10月より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をきっかけとして、さらに区民のヘルメット着用の促進を図ります。

今後の取組み

○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

- ・学校・PTAとの協働により、子どものヘルメット着用義務化について、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。
- ・自転車店、駐輪場、レンタサイクル等との連携により、子どものヘルメット着用義務化について、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。

○大人へのヘルメット着用の促進

- ・子どものヘルメット着用義務化をきっかけとして、保護者に対しヘルメットの効果、必要性・重要性について、周知・啓発を図り、「自転車乗るなら家族でヘルメット」の普及を目指します。
- ・自転車店、駐輪場、レンタサイクル等との連携により、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。

1-2-3. 施策5 自転車点検整備の促進

目的

万が一の事故への備えとして、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、良質な自転車を点検整備しながら大切に利用することは、交通ルール・マナーを守った安全運転や放置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、啓発による普及浸透を図ります。また、自転車の点検整備をしやすい環境についても整備を図ります。

今後の取り組み

○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。
- ・区ホームページから「東京都自転車商協同組合」のページにリンクを張り、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」づくりを進めます。

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

目的

歩行者・自転車・自動車とともに安全で快適に通行できる環境の整備を進めます。

今後の方向性

平成 26 年度に策定した「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に自転車通行空間整備を進めます。また、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、効果的・効率的な整備手法の検討を進め、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定を目指します。さらに、各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけを行います。

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、全路線の早期完了を目指し、計画的に車道左端の通行を誘導する自転車通行空間整備を推進します。
- ・令和 6 年度までに整備を予定している優先整備路線の更なる推進を図ります。
- ・利用環境・ルール検討路線については、路線ごとの交通状況等を考慮し、交通管理者等の関係機関や地域住民と連携しながら、具体的な対策を検討・実施します。

○効果的・効率的な整備手法の検討

- ・駅周辺やスーパーマーケット周辺、交差点など自転車利用者や歩行者が多い路線・箇所における路面表示の工夫や、街渠のスリム化による「走りやすさ」の向上を図るなど、自転車利用者が安全・快適に自転車通行空間を走行できるよう効果的な整備手法について検討を進めます。
- ・優先整備路線のなかでもより整備効果の高い路線や箇所を選定するとともに、自転車走行位置表示（ナビマーク）を現場状況にあわせて適切な位置に設置する等、効果的な自転車通行空間整備手法の検討を進めます。

○「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定

- ・計画策定後 10 年となる令和 6 年度末を目途に、計画や整備効果などについて検証し、改定を行います。併せて令和 7 年度以降の優先整備路線を選定します。

○各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけ

- ・自転車ネットワーク形成のため、国や東京都と情報共有しながら整備を働きかけていきます。

2-1-2. 施策7 自転車通行空間の利用促進

目的

自転車通行空間の整備に加え、自転車通行空間の周知等を進め、その利用を促進することにより、自転車の車道通行の誘導、目的地にアクセスする自転車とそこを通過する自転車の交錯の回避、歩道通行時の歩行者への配慮等、自転車・歩行者・自動車の道路上における安全・安心な共生と円滑な通行を目指します。

今後の方向性

自転車通行空間に関する情報のPRを図るとともに、実際に整備された通行空間の体験を通じて、(特に高速で通行する)自転車の車道通行への誘導、歩道通行時の歩行者への配慮等を進め、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえながら、歩行者・自動車との安全・安心な共生と円滑な通行を目指します。

今後の取組み

○自転車通行空間の周知・利用啓発

- ・自転車通行空間の整備箇所、役割と効果、利用の仕方等について、区ホームページの活用や街頭キャンペーン等を通じて周知・啓発を図ります。

○路上駐車防止による自転車通行空間の確保

- ・整備した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。

○(仮)自転車通行空間体験ツアーの実施

- ・車道上に整備された自転車通行空間等において、これまであまり自転車で車道通行したことのない区民向けに、ガイド付きのツアーを実施し、自転車通行空間の適切な利用を広めます。

○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

- ・通常の自転車とは利用のコツや注意点の異なる電動アシスト自転車について、今後、特に高齢者の利用が急速に拡大すると想定されるため、利用のコツや注意点を、体験を通じて伝える乗り方教室等により啓発を行います。あわせて自転車通行空間の利用についても説明していきます。

○「自転車散歩」のPRによる促進

- ・通勤通学や買い物の移動の際に、身近な地域の魅力を再発見する「自転車散歩」のPR・促進を図り、これを通じて周囲の景色を楽しむ余裕、歩行者への配慮等を高めることを目指します。あわせて見どころガイドやコース紹介の充実を図ります。

2-2. 個別方針4 まちづくりと連携した取組みの推進

2-2-1. 施策8 まちづくりと連携した取組みの推進

目的

歩行者・自転車・自動車が安全に共生する「自転車が円滑に走るまち」は、自転車通行空間のようなハード整備だけでは達成できません。歩行者・自転車利用者・自動車運転者が、それぞれ交通ルール・マナーを守り、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、互いに配慮しあうことが必要となります。そのための仕組みや決まりを、地域に根差したまちづくりと連携して整備します。

今後の方向性

「世田谷区自転車ネットワーク計画」（平成27年3月）では「駅前商店街通りなど車道を通行する歩行者が著しく多い路線では、自転車通行空間の整備と歩行者の安全確保の両立が困難」であり、「今後対策の検討が必要」と位置付けています。このような路線について、地域のまちづくりと連携しながら検討・対応を進めます。

今後の取組み

○商店街での自転車利用ルールづくり

- ・歩車道が分離されておらず、買い物客が徒歩・自転車とも多い、あるいは夕方に買い物客の混雑と駅から自宅へ向かう通勤・通学の自転車が交錯して危ないという商店街について、商店街をはじめ地域と連携して、その商店街通りに限定した歩行者・自転車の通行ルール（ローカル・ルール）づくり、街頭キャンペーンによる歩行者・自転車への呼びかけやちらし配布による周知徹底等の対応を進めます。

○「(仮)自転車押し歩き推奨区間」の設定

- ・歩車道が分離されていない細い道路が入り組み、買い物客や観光客で混雑している姿が、そのまちの魅力（回遊性）であるようなまち、障害者施設等の周辺の狭い歩道や路側帯、駅前広場の一部などについて、「お互い様（譲り合い）」の精神に基づき、自転車を降りて押し歩きをお願いする区間「(仮)自転車押し歩き推奨区間」を設定し、ネットワーク計画における歩行者と自転車の動線の分離により、安全の確保を図ります。

○「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

- ・「ゾーン30」は自動車を対象として警察署が実施する面的な速度規制（時速30km）です。小学校、幼稚園、保育園等の周辺で実施されることが多いため、地域が自ら交通安全について考え、活動するきっかけとなり、また、こうした活動により規制の効果も高まります。
- ・区では地域要望による「ゾーン30」実施を支援するとともに、これをきっかけとした地域主体の交通安全活動と連携し、歩行者・自転車・自動車の安全・安心な共存を目指します。

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5 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9 既存駐輪場の利用促進

目的

地域ニーズに対応した大型自転車への対応など、既存駐輪場の質を向上させ、より利用しやすい施設とすることで利用の促進を図ります。

今後の方向性

新たに駐輪場を整備できる用地が確保できる場合は限られているため、既存駐輪場の利用促進について、長時間駐輪対応から買い物等の短時間駐輪への対応の比重の移行と強化、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえた大型自転車への対応等、時間帯ごとの需要に応じた柔軟な運用、駐輪場の設備の改善、利用料金の適正化等により、サービスの質と利用利便性の向上を進めます。

今後の取組み

○長時間駐輪対応から買い物等の短時間駐輪への対応の比重の移行と強化

- ・短時間駐輪に対応した利用枠（駐輪エリア・時間・料金等）を適切に設定します。
- ・月ぎめ、日ぎめの利用枠を状況に応じて柔軟に応用します。

○大型自転車への対応等、駐輪場の設備の改善

- ・電動アシスト自転車の増加に対応した設備改修を進めます。
- ・子育て自転車、三輪車等、多様なニーズに対応した設備の改善を進めます。
- ・設備等の老朽化に対応した計画的・効率的な改修・修繕を進めます。

○駐輪設備のICT化

- ・料金支払い等をICT化できる電磁ラックの導入等を促進します。
- ・電磁ラックの導入等により利用状況を把握し、空いている駐輪場や区画への誘導や、満車等の情報提供をホームページ上でリアルタイムに行う等、ICT化の状況を踏まえて利便性の向上にむけた検討を行います。

○利用料金の適正化

- ・利用率の低い駐輪場の料金の見直しや駅からの距離に応じた料金基準の設定等、利用実態に合わせた利用料金の適正化を図ります。

3-1-2. 施策 10 利用実態を踏まえた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の向上を図るとともに、放置自転車の防止に資するため、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

今後の方向性

駐輪場の収容台数に対して乗り入れ台数が多い駅、放置自転車の撤去台数が多い駅など、自転車等の駐輪環境に課題がある駅については、放置自転車の放置状況や駐輪需要など利用実態等を踏まえ、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

また、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あわせ、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。

なお、新たな駐輪場整備にあたっては、将来の維持管理費やメンテナンス性などについても考慮し、途切れないサービスの提供を目指します。

今後の取組み

○駅周辺における自転車等駐車場の整備・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、自転車の駐輪環境に課題がある駅については、コロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな収容台数の確保を図ります。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、駅ごとに特色や課題があるため、まちづくりの現状やルールも踏まえながら、効果的な駐輪場整備を検討します。
- ・駅から遠い駐輪場や駐輪場の高層階では、利用率が低いなどの課題があることから、駅勢圏の広がりや自転車利用者の動線等の利用実態を踏まえた駐輪場配置やスペース配分を検討するとともに、設備のＩＣＴ化や料金体系の検討を行う等、利用しやすい駐輪場の整備を進めます。
- ・用地の確保が難しい駅周辺においては、既存駐輪場の有効活用、駅周辺の未利用地や歩道空間の活用、駅前広場等地下空間の活用等による駐輪スペースの確保を検討します。
- ・駐輪場の整備を優先して進め自転車等収容台数が充分確保でき、管理上支障がないときは、自動二輪車用の収容スペースの確保を図ります。
- ・適正な駐輪場配置・スペース配分を検討します。
- ・ＩＣＴの活用による空いている施設への誘導や、利用率向上策を検討します。

○鉄道事業者との連携による自転車等駐車場の整備

- ・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あわせ、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。

3-1-3. 施策11 自転車シェアリングの普及促進

目的

区レンタサイクル、民間シェアサイクル等の自転車シェアリングの普及促進により、自転車総量の抑制、放置の抑制、駐輪需要の適正化を図るとともに、自転車移動の利便性向上を図ります。

今後の方向性

区レンタサイクル、民間シェアサイクルの効果的な連携により利用を促進し、利便性の向上を図るため、民間シェアサイクルへの支援や実証実験を踏まえた検証を行うとともに、区レンタサイクル、コミュニティサイクルの役割や運営のあり方を検討します。

今後の取組み

○民間シェアサイクルの導入促進（区による支援の継続）

- ・区施設への新たなポートの設置を検討します。
- ・公開空地、道路等へのポートの設置を支援します。
- ・鉄道駅周辺のサイクルポート設置等を推進します。

○民間シェアサイクルの実証実験の評価検証

- ・民間シェアサイクルの実証実験の成果を踏まえ、利用実態に基づく、コミュニティサイクルとの役割分担を検討します。

○レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用促進

- ・普及啓発によりレンタサイクル・コミュニティサイクルの利用促進を図ります。
- ・電動アシスト自転車の増台等、ニーズの状況に合わせ対応を図ります。
- ・駐輪場、レンタサイクルポートへのシェアサイクルのポート設置について検討します。
- ・経営の効率化・安定化を図るため、駐輪場、レンタサイクル、シェアサイクルの効果的な連携や民間活力の活用について検討します。

3-1-4. 施策 12 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進

目的

官民連携により、民間事業者の技術やノウハウを有効に活用し、駐輪環境のさらなる向上を図ります。

今後の方向性

民間事業者による駐輪場整備を促進するため、整備費用の助成や商業施設等の附置義務により誘導を図るとともに、整備した駐輪場が有効に利用されるための働きかけを行います。また、区の駐輪場の新設や改築の際は、官民連携による民間事業者のノウハウ等の導入を検討します。

今後の取組み

○民間駐輪場の整備促進

- ・民間駐輪場の整備を促進するため整備費用を助成し、制度のPRにも努めます。

○附置義務駐輪場の有効活用

- ・商業施設などの建設時における附置義務制度により整備した駐輪場が有効に活用されるよう、サービスの質や利用利便性の向上を働きかけます。
- ・附置義務制度により設置された駐輪場の利便性が極端に低い事例もあることから、駐輪環境の向上等、より効果的な制度運用を図るため、利用実態などを踏まえた附置義務制度の効果的な運用を検討します。

○官民連携による民間スキーム導入の検討

- ・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、メンテナンスサービス、宅配ボックス設置等の付加価値サービスの提供、MaaS との連携等について検討を図ります。

○エリアマネジメント活動との連携

- ・「エリアマネジメント」とは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組」※12を指し、にぎわいづくり、地域ルールづくり、公共空間の整備・管理等、地域の価値を高める地域主体の活動が全国に広がっています。地域主体のエリアマネジメント団体による駐輪場の整備・運営、民間シェアサイクルの運営への参加等について、今後、地域主体のエリアマネジメント団体間による連携を目指します。

※12 「エリアマネジメント推進マニュアル」（国土交通省）2008 より

3-2. 個別方針6 自転車の放置対策の推進

3-2-1. 施策13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取り組み

目的

歩行者にやさしい街の環境を整備するため、多様な手法により、放置自転車防止をさらに進めます。

今後の方向性

放置自転車は、ユニバーサルデザインの視点等から車いすやベビーカーなどの通行の妨げとなるだけでなく、非常時や災害時における救出活動に支障をきたす障害物になることから、直ちに移動しない放置自転車については適正な撤去活動を行います。駅前放置自転車クリーンキャンペーンによる適正な自転車利用の啓発、駐輪場利用への誘導、外国人利用者にも対応した情報提供の充実を行うことにより、放置自転車防止の充実を図ります。

今後の取り組み

○放置自転車への対応の重点化

- ・放置自転車には、付近の駐輪場の案内図と駐車できない旨を記した啓発札を貼付けるなど、自転車利用者に対し注意喚起を行い、駐輪場の利用の案内・誘導を行うとともに、放置されている自転車を適切に撤去します。

○駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

- ・身近なまちづくり推進協議会等の地域及び鉄道事業者などとの協働により、駅前にて放置防止に向けたキャンペーンを行います。

○駐輪場利用への誘導

- ・駅周辺に整理誘導員を配置し、自転車利用者に対し駐輪場を利用し放置しないことを案内し、駐輪場の利用を促進します。

○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、多言語対応した標示物により、駅前広場や駅周辺の公共の場所は、自転車等の放置禁止区域であることを周知するとともに、自転車等を放置しないようにアプリ等を通じ、放置しないように周知を検討します。

3-2-2. 施策 14 放置自転車対策事業の効率化

目的

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

現在の取組み方針を継続しつつ、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し、放置自転車対策経費の削減を進めます。

今後の取組み

○歩道の安全確保のための放置防止に向けた啓発

- ・歩行者の通行の妨げにならないよう、歩道の放置自転車を撤去するとともに、歩道の安全確保に向け、自転車利用者に対し駐輪場の利用を案内し、放置防止に向けた啓発活動を実施します。

○放置禁止区域の指定・見直し

- ・放置自転車の状況、駐輪場の整備状況を踏まえ、放置禁止区域の指定を検討していきます。

○効果的・効率的な撤去活動の実施

- ・買い物を目的とした短時間利用者による放置自転車への対応が課題となっていることから、各駅の放置自転車の状況に合わせて撤去作業の場所や回数の見直しを行う等、効果的・効率的な放置自転車対策を進めます。

○放置自転車等保管所運営の見直し

- ・放置自転車の減少の状況に応じて保管所の再編を行うなど、保管所運営について維持管理費等も踏まえ見直しを行います。

○未返還自転車の有効活用

- ・引き取り手のない未返還自転車について、売却処分による税外収入の確保を行います。状態の良い自転車は、有効な資源循環の一環として、部品交換等の整備と点検を行い再利用します。再利用先としてムコーバ（MCCOBA）※13によるアジア、アフリカ等への海外無償譲与をより一層推進します。

※13 ムコーバ（MCCOBA）：「再生自転車海外譲与自治体協議会」のことであり、本会は地方自治体の放置自転車対策の結果発生する良質自転車の有効活用策の1つとして、点検整備された良質自転車を「再生自転車」として開発途上国に無償譲与し、当該国における保健医療従事者等の有効な交通手段として利用されることにより、保健福祉の向上・増進を希求し、国際協力に寄与することを目的とするものです。

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

4-1. 個別方針7 健康づくり等に資する自転車利用の促進

4-1-1. 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

目的

電車やバスの「三密」を避け、自宅から職場まで自転車で直接移動する通勤スタイルが普及してきています。また、以前から自転車が活用されてきた介護サービス等や、近年利用が急増している宅配サービスにおいても利用が普及してきました。環境にやさしい自転車通勤や業務利用の自転車の増加に対し、適切に対応していきます。

今後の方向性

自転車通勤は従業員の健康増進や通勤時の時間短縮など、事業者にとっても効果がある一方、走行マナーの啓発や従業員の駐輪場の確保等、多くの対処すべき点があります。環境にやさしい自転車利用の利点を活かすため、区として区職員による自転車の通勤・業務利用に対し率先して対応するとともに、事業者との連携により交通安全啓発を図る等、増加する自転車通勤や業務利用の自転車に適切に対応します。

今後の取組み

○自転車通勤への対応

- ・自転車安全利用に関する情報、国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」等の職場での自転車利用環境改善のための情報、自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度である「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の環境にやさしい自転車通勤推進に役立つ情報等を、区ホームページ等で提供します。
- ・従業員の通勤時における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

○業務利用への対応

- ・個人事業者向けの損害賠償責任保険等、自転車保険の加入促進に向けた啓発を行います。
- ・業務中における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

○駐輪場等における情報やサービスの提供

- ・区ホームページ上に掲載している様々なマップ情報や環境情報等へのリンクを二次元コードに変換して、駐輪場に掲出するなど、駐輪場が自転車利用の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。

<参考> CO₂排出量から見た交通手段

自転車は「環境にやさしい」と言われています。他の交通手段とどれくらい環境への負荷が違うのか、ヒト1人が1km移動する時に排出するCO₂量について、以下に示します。

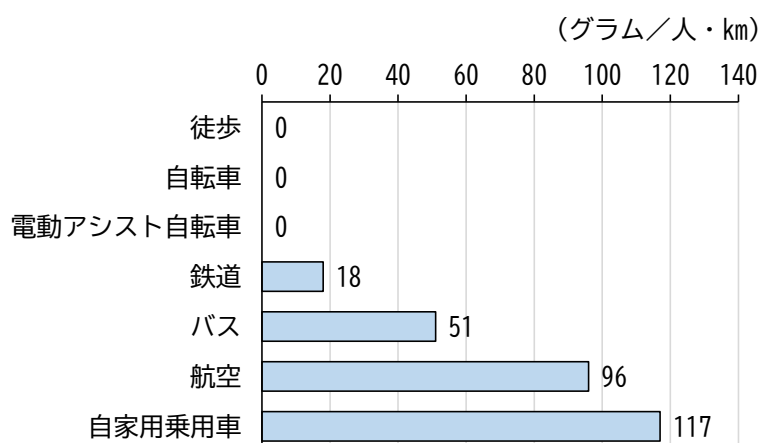


図 66 交通手段別CO₂排出量

資料：2018 年度（平成 30 年度）温室効果ガス排出量確報値（環境省、令和 2 年 4 月）に徒歩、自転車、電動アシスト自転車を追記し作成

注）元資料では、電気自動車は算出対象外

上の図は、移動によって生じるCO₂に限定し、平均的な値をあくまで目安として示したものです。

いままで家から職場まで往復 10km の距離を自動車通勤していたとすれば、自転車に乗り換えることで、1,170 グラムのCO₂排出量を削減することができる計算になります。

ただし、鉄道やバスの場合は、ひとりが乗るのをやめれば鉄道やバスが動かなくなるわけではないので、たとえ鉄道やバスから自転車に乗り換えたとしても、CO₂排出量は削減されません。

なお、ライフサイクルアセスメント（LCA：Life Cycle Assessment）という、ある製品のライフサイクル全体（資源採取－原料生産－製品生産－流通・消費－廃棄・リサイクル）の環境負荷を計算する方式もあります。

4-1-2. 施策 16 自転車を利用した健康づくりの推進

目的

スポーツ経験のない人など誰でも通勤や買い物の時間を活用して手軽に始めやすく、ジョギング等よりも下肢への負担が少ない自転車を活用して、健康増進、ストレス解消、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえた高齢者の閉じこもり防止等、こころとからだの健康づくりを進めます。

今後の方向性

自転車の利点を活かし、事故を予防しながら、効果的・効率的に健康づくりが進められるよう、適切な情報を提供し、健康づくりの促進を図るとともに、新たに自転車を利用する機会をとらえて、自転車が正しく利用されるよう図ります。

今後の取組み

○自転車を利用した健康づくりの推進

- ・自転車利用による健康増進効果、効果的な利用方法など、自転車による健康づくりに関する情報を、区ホームページのほか、駐輪場、レンタサイクルポート等で提供します。

○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 ※再掲

- ・通常の自転車とは利用のコツや注意点の異なる電動アシスト自転車について、今後、特に高齢者の利用が急速に拡大すると想定されるため、利用のコツや注意点を、体験を通じて伝える乗り方教室等により啓発を行います。あわせて自転車通行空間の利用についても説明していきます。

○自転車通勤への対応 ※再掲

- ・自転車安全利用に関する情報、国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」等の職場での自転車利用環境改善のための情報、自転車通勤を推進する企業・団体を認証制度である「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の環境にやさしい自転車通勤推進に役立つ情報等を、区ホームページ等で提供します。
- ・従業員の通勤時における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

◇「健康づくりのための身体活動基準 2013（国土交通省ホームページより抜粋）」における自転車に関連した身体活動の例

○身体活動量の基準（18～64 歳の身体活動（生活活動・運動）の基準）

強度が3 メッツ*以上の身体活動を 23 メッツ・時／週行う。

具体的には、歩行またはそれと同等以上の強度の身体活動を毎日 60 分行う。

強度	自転車利用の例	日常生活での例
3.0 メッツ	電動アシスト付き自転車に乗る	普通歩行（67m/分）
3.5 メッツ	楽に自転車に乗る（8.9km/時）	歩行（75～85m/分）
4.0 メッツ	自転車に乗る（≒16km/時未満、通勤）	階段を上る（ゆっくり）
8.0 メッツ	サイクリング（約 20km/時）	運搬（重い荷物）

※メッツ（MET:metabolic equivalent）：身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位

4-1-3. 施策 17 自転車利用にかかわる情報発信の促進

目的

区ホームページ等に自転車利用に役立つ様々な情報を掲載し、駐輪場からも簡単にアクセスできるようにすることにより、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

自転車利用に役立つ様々な情報に、区ホームページから、あるいは駐輪場・レンタサイクルポート等に掲出の二次元コードから、簡単にアクセスできる環境を整備するなど、自転車利用の利便性・効率性をさらに高めます。

今後の取組み

○区ホームページへの自転車関連情報掲載

- ・自転車利用時に活用できる駐輪場やレンタサイクルなどの情報に加え、自転車安全利用啓発、自転車通勤環境整備、自転車保険等に関する情報、また自転車散歩など観光や健康に関する情報等も掲載していきます。

○駐輪場等における情報やサービスの提供 ※再掲

- ・区ホームページ上に掲載している様々なマップ情報や環境情報等へのリンクを二次元コードに変換して、駐輪場に掲出するなど、駐輪場が自転車利用の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。

○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

- ・区ホームページには、すでに自転車に関する交通ルール（自転車安全利用五則）、世田谷区民自転車利用憲章、区駐輪場やレンタサイクルの利用方法等について、英語・中国語・ハングルで掲載しています。駐輪場やレンタサイクルポート、観光案内所等から二次元コード経由で簡単にアクセスできるようにします。

○自転車情報提供に関するICTの活用

- ・自転車に関する情報が、マップとも連動して手軽に一覧できる区独自の「(仮)せたがや自転車アプリ」の開発・運用を検討します。
- ・MaaSの進展や普及状況に合わせ、様々な交通サービスと連携した情報発信に向けた検討を行います。

4-2. 個別方針8 多様なニーズに応じた自転車利用の促進

4-2-1. 施策 18 まちなか観光における自転車の活用

目的

まちなか観光を通じて来街者向けだけでなく、自転車の楽しさ、まちの魅力、周囲への配慮やコミュニケーションなどを区民が再発見・再認識できるよう、自転車利用環境の充実を図ります。

今後の方向性

自転車は小回りが利くため、「まちなか観光」にとっても適した移動手段です。すでに区においては自転車利用が区民生活に普及浸透していることを踏まえ、外国人観光客を含む来街者向けだけでなく、自転車の楽しさ、まちの魅力、周囲への配慮やコミュニケーションなどを区民が再発見・再認識できるよう、たとえば多摩川沿いを自転車で走れるコースの案内の充実や環境整備など、自転車利用環境の充実を図ります。

今後の取組み

○観光情報と自転車利用情報との連携の強化

- ・区では区内の名所旧跡等の観光スポットと駐輪場やレンタサイクルポート等を掲載した「サイクルマップ」を作成・配布しています。今後はこれに加え、アプリ等を活用して、区民や来街者による観光情報（見どころの写真やマップ等）を活用する仕組みを検討します。

○「自転車散歩」のPRによる促進 ※再掲

- ・通勤通学や買い物の移動の際に、身近な地域の魅力を再発見する「自転車散歩」のPR・促進を図り、これを通じて周囲の景色を楽しむ余裕、歩行者への配慮等を高めることを目指します。あわせて見どころガイドやコース紹介の充実を図ります。

○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

- ・区ホームページには、すでに自転車に関する交通ルール（自転車安全利用五則）、世田谷区民自転車利用憲章、区駐輪場やレンタサイクルの利用方法等について、英語・中国語・ハングルで掲載しています。駐輪場やレンタサイクルポート、観光案内所等から二次元コード経由で簡単にアクセスできるようにします。

○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

- ・区施設への新たなポートの設置を検討します。
- ・公開空地、道路等へのポートの設置を支援します。
- ・鉄道駅周辺のサイクルポート設置等を推進します。

4-2-2. 施策 19 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は長い時間を要するため、連絡や運搬など、災害時の移動に効果を発揮できる自転車を活用します。

今後の方向性

災害時に自転車を効果的に活用できるよう、自転車の確保・配備等を行う体制を整備します。

今後の取組み

○庁舎等への自転車活用

- ・区の各部課所有の自転車、職員貸出用自転車を、災害時に区の災害対策本部を設置する区役所各庁舎間の連絡・運搬用自転車と位置づけ、平時から点検整備を行います。また、避難所となる学校等においても、各校所有の自転車を、災害時には避難所の連絡・運搬用に活用します。

○レンタサイクル・シェアサイクルの災害時活用検討

- ・区レンタサイクルの自転車を、災害時には区の災害対策本部間や避難所の連絡・運搬用に確保・配備します。
- ・民間シェアサイクルについて、民間事業者と調整しながら災害時に活用できるよう検討します。

4.3 施策実現の方策

(1) 協働・連携の持続と強化

この計画の施策を実施するには、地域、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、自転車安全講習等へ積極的に参加し、交通ルールやマナーを遵守して積極的に自転車を利用するとともに、駐輪場への駐車等、適正な自転車利用を心掛け、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、地域の一員として自転車利用環境づくりに参加するとともに、通勤や事業で自転車を利用している従業員向けの自転車安全講習等を実施することが求められます。

公共交通事業者は、「原因者負担」の原則により、駐輪場の整備を進めます。さらに、区と連携して、公共交通機関との乗換利便性の向上を図る必要があります。

また、商業施設や商店街においても「原因者負担」の原則により、一定規模以上の施設を新築または増改築する場合、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望ましいです。

<行政>

行政は、自転車通行空間や駐輪場を整備するとともに、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、事業者の取組みを支援します。

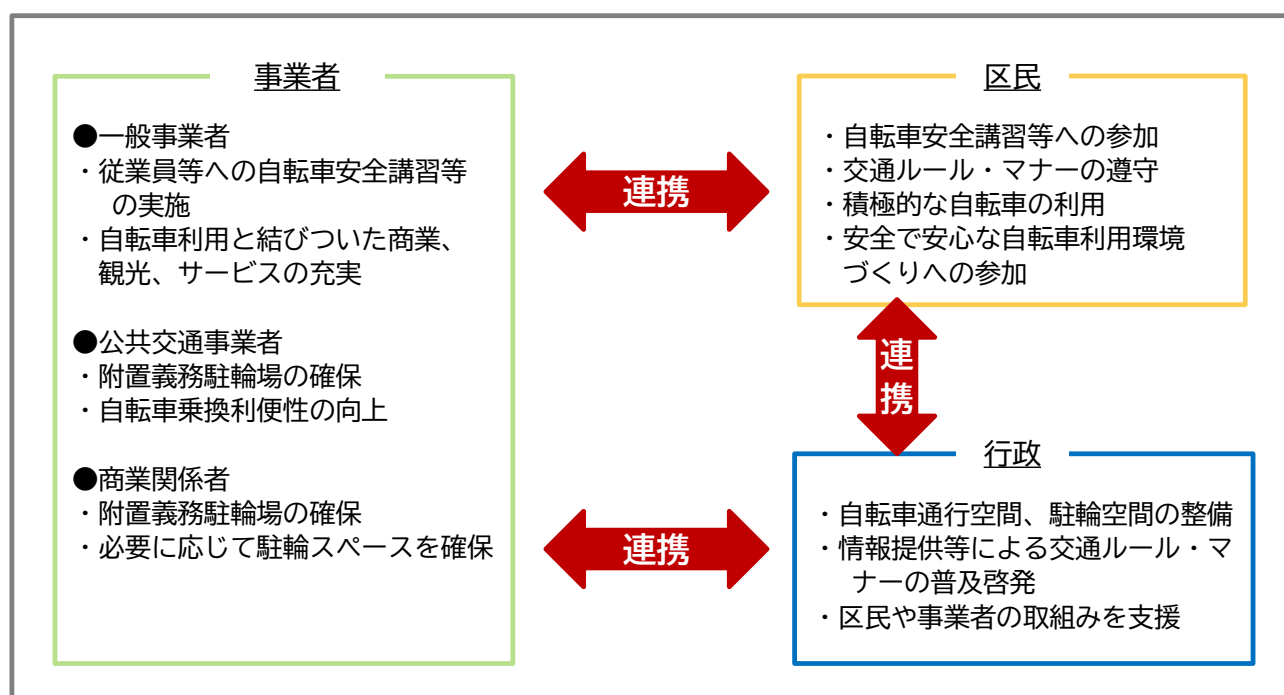


図 67 区民、事業者、行政の協働・連携のイメージ

(2) 社会情勢に応じた体制整備

<自転車等駐車対策協議会>

この計画を実行していくためには、社会情勢に対応した施策の展開が必要になります。そこで区では、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。

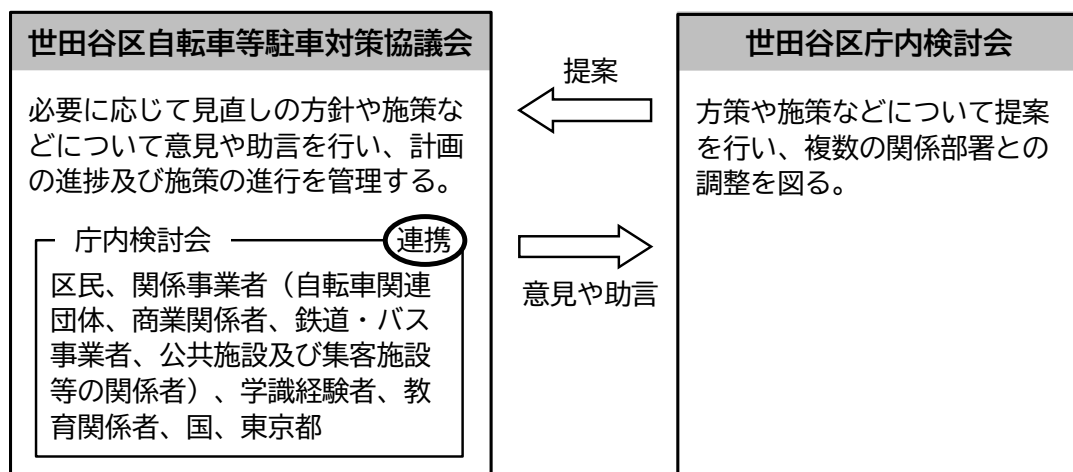


図 68 世田谷区自転車等駐車対策協議会と世田谷区庁内検討会の体制

<民間の力を活用>

今後、行政だけで駐輪環境の整備・運営をしていくことは困難です。このため、民間駐輪場整備に対する補助金の充実、附置義務駐輪場制度の見直し等、民間駐輪場整備の機運を高め、民間の用地や資金、経営管理のノウハウやICT利用方式等を駐輪環境の充実に有効活用できる仕組みづくりを進めます。

<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組みについて、区は支援します。

(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、新型コロナウイルス感染拡大の影響による厳しい財政状況を踏まえ、国・都の補助金や税外収入の確保、施設運営の効率化等により、財源の確保・有効活用を図ります。

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）を実施（Do）し、実施内容を評価（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。

なお、先に述べた新型コロナウイルスの感染拡大の影響など、自転車の利用やそれを取り巻く状況も当然変わりやすく、計画策定時には想定していなかった事態に直面することもあり得ます。

社会状況や法制度の変化、施策や事業にかかわる課題状況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。

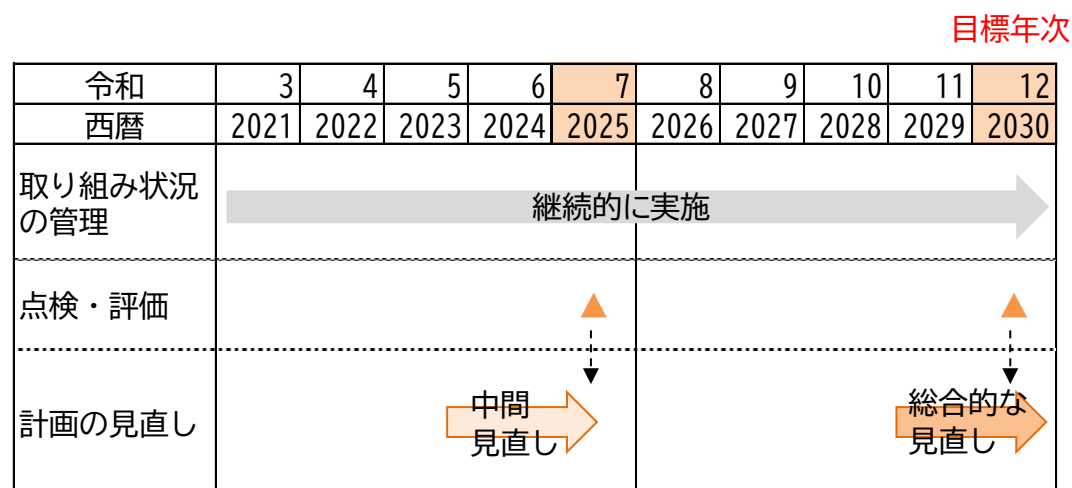


図 69 計画の点検・評価と見直しのスケジュール

5 章

鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5.1 本章の目的

4章「施策の取り組み」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。そのため、自転車利用の用途・目的や自転車がアクセスする方向なども考慮しながら、自転車の利用環境の改善等を検討する必要があります。

また、各駅の自転車利用環境について検討するためには、駅にアクセスする自転車の範囲として「自転車駅勢圏」※14を考慮する必要があります。自転車による駅周辺へのアクセス行動は、自宅からの距離だけで決まるわけではなく、たとえば通勤・通学の場合には、地形・地物が影響し、より都心に近い駅、急行停車駅等に集中する傾向があり、自転車駅勢圏は鉄道路線に連なって展開していると考えられます。

◇自転車の乗入台数の推計について（素案時点）

これまで、計画における自転車の乗入台数の推計につきましては、計画策定年度の放置自転車実態調査結果を主に、前年度に至る放置自転車実態調査結果の推移等も勘案しながら、推計作業を行ってきました。

しかし、今回計画につきましては、直近までの区内駐輪場利用状況等を検証した結果、コロナ禍の影響を受けた実態データが令和2年度放置自転車実態調査結果だけでは、この影響の大きさについて十分に把握することができないことから、令和3年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、推計を行うこととします。

このため、今回の計画における推計については、令和3年7月の計画策定時に掲載せず、令和3年10～11月に実施する放置自転車実態調査の結果を加味した上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえつつ、改めて令和3年度末までに実施し、その結果を公表することといたします。

※14 自転車駅勢圏：「駅勢圏」とは、駅を利用する需要が期待される範囲を指し、通常、徒歩の場合は駅から約1kmまでの範囲内とされています。自転車の場合には、単に駅からの距離だけでなく、坂道などの土地の起伏、自動車交通量の大小等によって変わり、特に通勤・通学による駅へのアクセスの場合には、より都心・副都心方向に近い駅、急行停車駅等に集中する傾向があるため、円形ではなく、かなり偏った形となります。区では、駐輪場定期利用者、放置による撤去自転車引取者の住所分布等に基づき、自転車駅勢圏の広がりを推定しています。

5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策

■ 基本的な考え方

区は今後 10 年間にわたり、関連する計画や事業との歩調を合わせながら、この計画に基づく取組みを推進し、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、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。」の実現を目指します。

そのため、3章で示した4つの基本方針に基づき、各駅及びその周辺の特性を考慮しながら施策の優先度等を判断し、歩行者や自転車利用者が、安全で快適に区内を移動することができる環境を構築していきます。

■ 8つの鉄道路線

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8つの鉄道（東急電鉄世田谷線は軌道）路線が通っています。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、駅勢圏がほぼ重なるため、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づ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、都心からほぼ放射状に延びていて、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。

■ 各駅を中心とした南北動線に沿った安全・安心な自転車利用環境の形成

都市高速鉄道の3路線が、東西方向の主な移動手段となっているのに対し、各駅を中心とした南北方向の移動については、駅を発着点とする場合も、駅付近を通過して他の目的地へ向かう場合も、自転車が移動の時間や距離の面から利便性が高く、バスやタクシーと並び、公共交通機関に準じた重要な移動手段となっています。区レンタサイクル、民間シェアサイクルの活用をはじめ、この南北動線に沿った安全・安心・快適な自転車利用環境の形成を図る必要があります。

■ 大型自転車の増加等、新たな自転車ニーズへの対応

子育て自転車（チャイルドシート付電動アシスト自転車）が普及・浸透し、文字通り「子育ての必需品」化したのをきっかけとして、大型自転車等、既存の駐輪ラックには収まらない自転車が 증가しました。この傾向は、新型コロナウイルス感染拡大による自転車通勤、自宅から職場までの自転車による直接移動の増加により、さらに加速される可能性があります。これらの新たな自転車ニーズに対し、既存の駐輪場についても対応し、自転車利用環境の質の向上を図る必要があります。

■ 5つの主要駅

5章では、「世田谷区都市整備方針（第一部 都市整備の基本方針）」（計画期間：平成26年度から概ね20年間）、「世田谷区都市整備方針（第二部 地域整備方針）」（計画期間：平成27年度から概ね20年間）における広域生活・文化拠点及び地域生活拠点から、区が進める地域行政の区分における各地域（世田谷、北沢、玉川、砧、烏山）の自転車利用ネットワーク拠点として、今後、展開すべき5つの駅を主要駅とし、地域内及び地域間の自転車による移動の拠点として位置づけています。

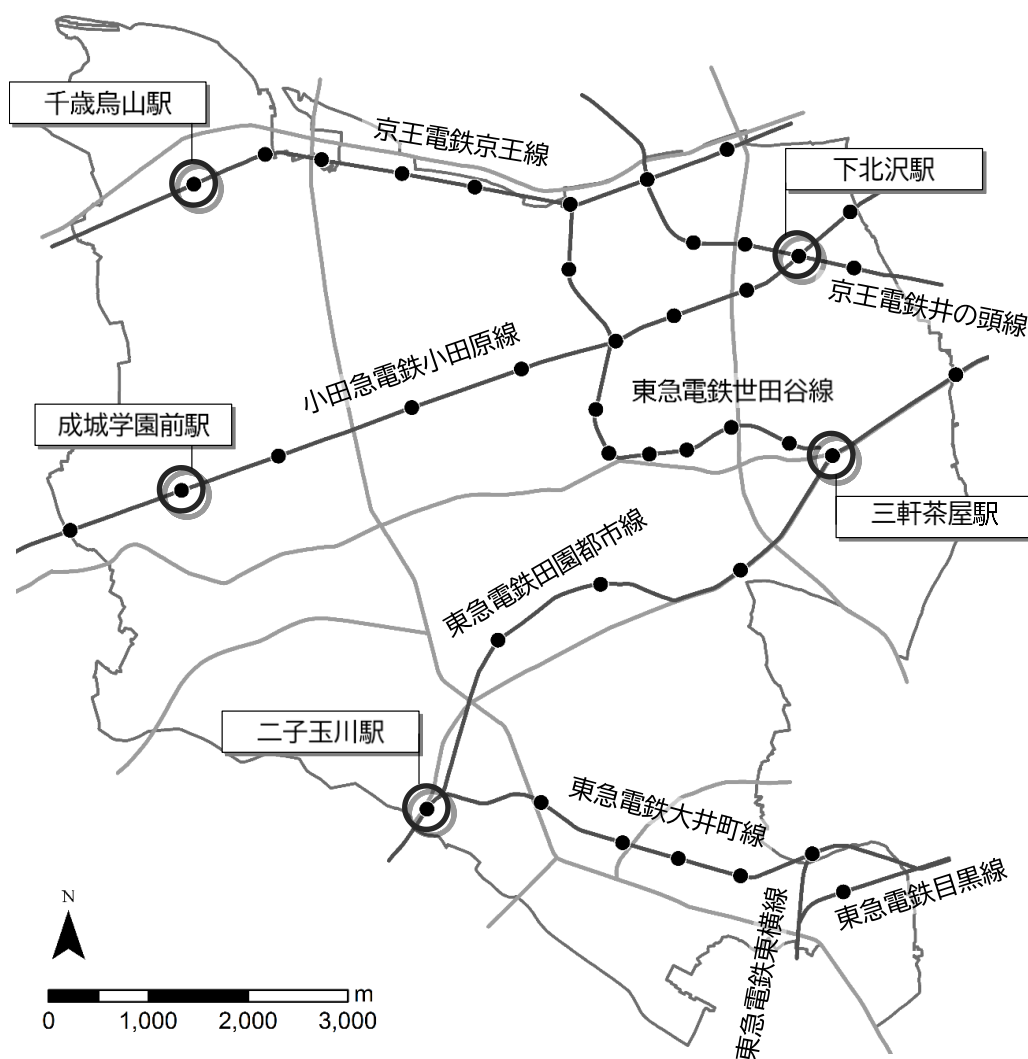


図 70 区内の鉄道路線と主要駅

■取組み内容について

連続立体交差・複々線化事業や都市整備の都市計画事業等の整備内容、駅周辺の放置自転車等実態調査及び区立駐輪場の利用状況調査等の結果から、各鉄道路線沿線の現状と課題を整理し、当該路線沿線で今後必要となる主な取組みを検討しました。

このほか、各地域の主要駅として位置づけた三軒茶屋駅（世田谷地域）、下北沢駅（北沢地域）、二子玉川駅（玉川地域）、成城学園前駅（砧地域）、千歳烏山駅（烏山地域）の各駅周辺の取組みについては、駅ごとに現状と課題を整理した上で、沿線別の取組みとは別に今後必要となる取組みを駅周辺の概況とともに示しました。

■自転車利用環境の現状と課題

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

区内の代田橋駅、明大前駅（京王電鉄京王線）、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、開かずの踏切の解消により、鉄道の南北で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予定です。

連続立体交差事業や街づくりの進捗に併せて、区は鉄道事業者と連携して、新たに生じる高架下空間等を活用した、より利便性の高い駐輪場を整備するなど、地域内あるいは地域間の交通手段として、自転車の利用環境の向上を図る必要があります。

■対応の方向性

駅ごとの地区街づくり計画や地域の変化の方向性、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、高架下空間の利用等、鉄道の連続立体交差事業にあわせ、鉄道事業者と連携した利便性の高い駐輪場の整備について検討します。あわせて、歩行者空間の充実や回遊性の確保を図るための駐輪場の配置の工夫や、新たな整備される側道を自転車が安全に通行できる空間の確保、民間シェアサイクルの導入等を図るなど、自転車を利用しやすく、かつ歩行者・自転車にとっても安全・安心な自転車利用環境の形成を総合的に進めます。



成城学園前駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

経堂駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクルの導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

資料：「せたがや iMap」を基に作成

■自転車利用環境の現状と課題

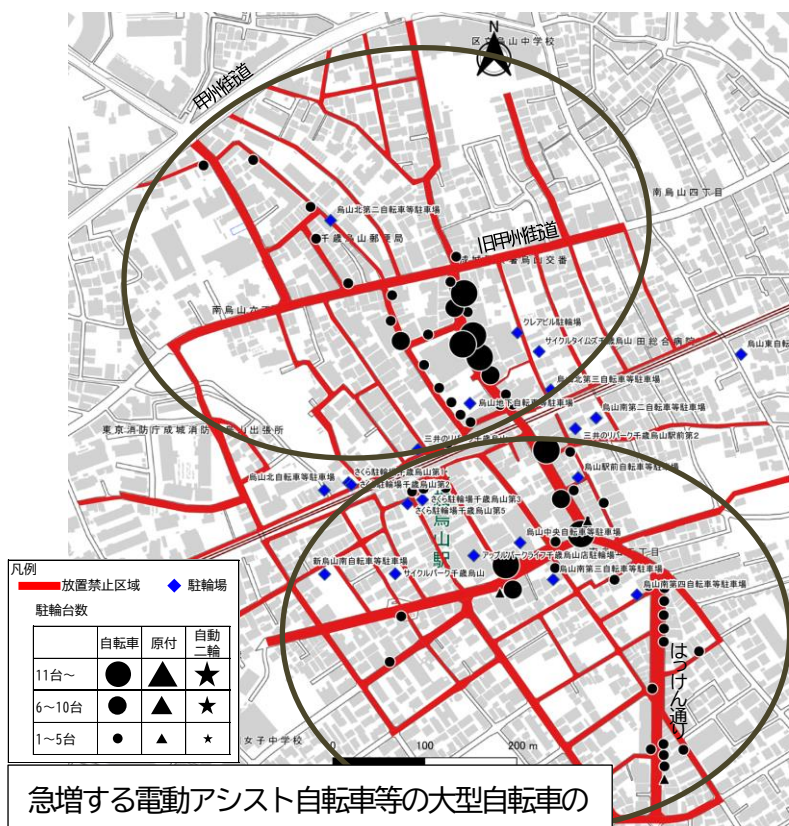
千歳烏山駅周辺は、京王電鉄京王線の南北両側にそれぞれ商店街が高密度に広がり、商業・サービス、交流などの機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置づけられています。

駅や商店街へ集中する自転車に対応して、これまで駐輪場を整備し、収容台数の拡充に努めてきました。

放置台数自体はピーク時に比べて大きく減少していて、主に通勤・通学などの自転車利用者に対する駐輪場は、整備台数に対して充足しているものの、夕方の時間を中心に駅前の短時間の買い物等を目的とした放置自転車が依然として多く、令和元年の放置自転車撤去台数は4,600台と区内では最も多い状況が続いています。

このことから、「歩行者と自転車が安全に共存できる街」を目指した、千歳烏山駅周辺地区街づくり構想を踏まえ、京王電鉄京王線連続立体交差事業や駅周辺街づくりの進捗を見据えながら、官民が連携して需要に見合った自転車収容台数の確保を図るとともに、短時間利用者を対象とした駐輪場の整備のあり方の検討を進める必要があります。

■対応の方向性



急増する電動アシスト自転車等の大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。また、駅から少し離れた駐輪場や屋上階では空きもある状況から、利用率の低い駐輪場で料金制度の変更を図る等、多くの方の利用が促進されるような工夫を行います。

「歩行者と自転車が安全に共存できる街」を目指した街づくり構想を踏まえ、自転車利用が多い旧甲州街道や歩行者と自転車が混在する駅前の商店街通り等について、自転車の安全利用に向けた環境整備やマナー向上に取り組めます。

夕方を中心に、短時間の買い物を目的とした短時間の放置自転車が多いことを踏まえ、地域と協力しながら対策を検討します。

連続立体交差事業や駅周辺街づくりを契機として、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、鉄道事業者と連携した駐輪場整備について検討するとともに、烏山中央自転車等駐車場のあり方を踏まえた駅周辺における駐輪場の検討を行う等、官民が連携して需要に見合った自転車収容台数の確保を図ります。また、放置自転車の撤去活動や啓発等により自転車の適正利用を促進します。

■自転車利用環境の現状と課題

乗換駅かつ急行停車駅である下北沢駅（個別に取り扱い）、明大前駅（京王電鉄京王線沿線で取り扱い）以外の駅については、駅周辺への自転車利用が比較的少ない傾向が見られます。この理由として、駅周辺に大規模店舗や商店街等の大型集客施設が少ないことが考えられます。各駅の自転車利用特性に合わせた駐輪環境のきめ細かな調整を進める必要があります。

■対応の方向性

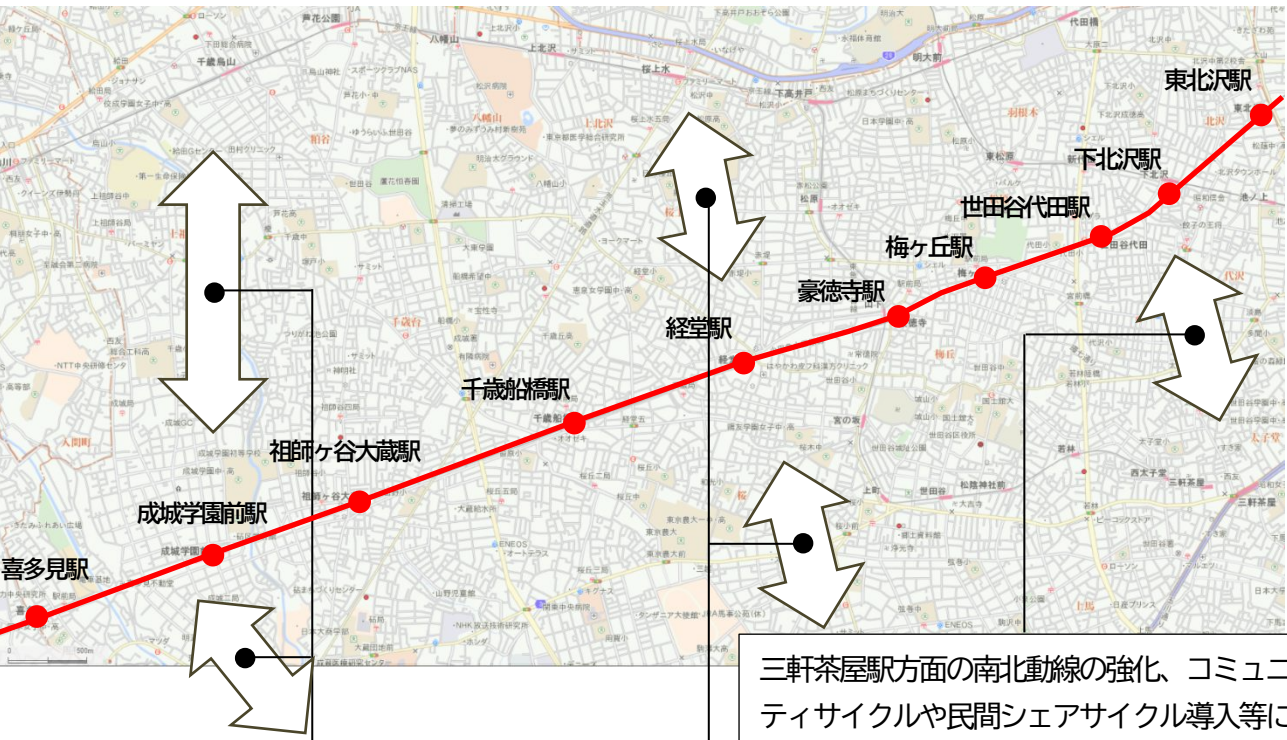


以前に多かった放置自転車の台数が近年減少してきたことから、今後も放置状況を注視しつつ、放置防止や既存駐輪場の有効活用を進めます。

池之上小学校の建替にあわせ、現在、敷地内に整備されている駐輪場の質の向上を図り、利用利便性を高めます。

資料：「せたがや iMap」を基に作成

駅ごとの地区街づくり計画や地域の変化の方向性を踏まえ、鉄道上部利用においては鉄道事業者と連携し、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな駐輪場の整備を検討します。また、大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。



千歳烏山駅、二子玉川駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

三軒茶屋駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

桜上水駅方面、桜新町駅方面の南北同線の強化について、コミュニティサイクルの利用促進を図るとともに、民間シェアサイクル導入等により、自転車利用がしやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

■自転車利用環境の現状と課題

下北沢駅周辺は、若者をはじめ多くの人が回遊でき、個々の魅力的な商店街や劇場などの商業・文化などの機能が充実し、本区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において、「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

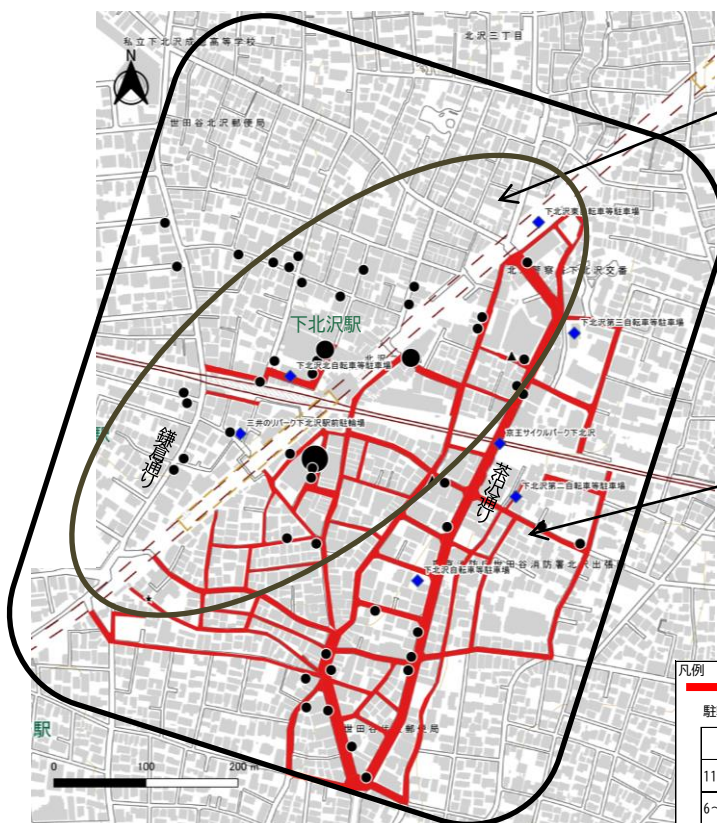
下北沢駅は乗換駅かつ急行停車駅で、乗降客数がかなり多くなっていますが、そのうち乗り換え客の占める割合が高いことに注目する必要があります。

小田急電鉄小田原線の連続立体交差事業にあわせた周辺整備により、一定程度の駐輪場は整備されたものの、依然として乗入台数に対して収容可能台数が不足しており、また放置自転車も多く見られ、令和元年の放置自転車撤去台数は2,800台と区内では多い状況が続いています。

細く入り組んだ道路は、個性豊かな個店が多いまちの魅力とあいまって、高い回遊性と賑わいを誇る一方、自転車・自動車の交通量増への対応については課題を残しています。

これらのことを踏まえ、買い物利用や来街者の自転車への対応を図りながら、良好な歩行環境を保てるよう、バランスの取れた駐輪環境の整備を進める必要があります。すでに下北沢駅の地下化が完了しており、今後は駅前広場や計画道路の整備、周辺の建て替え等が進むこととなります。こうしたまちの変化にあわせて、区や鉄道事業者による新たな駐輪場の整備、既存駐輪場の有効活用、附置義務駐輪場の効率的な整備等を進めるとともに、これらの駐輪場の適正配置等により、自転車と歩行者（車いすやベビーカー等を含む）、自動車等の適切な共生を図る必要があります。

■対応の方向性



連続立体交差・複々線化事業等によるまちの変化にあわせ、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、区や鉄道事業者等による利便性の高い新たな駐輪場の整備を検討します。

まちの魅力である回遊性を確保しつつ、歩行者、自転車、自動車が適切に共生できるよう、駅前広場や計画道路の整備、周辺の建て替え等にあわせ、附置義務を含む駐輪場の整備や適正配置等を図ります。

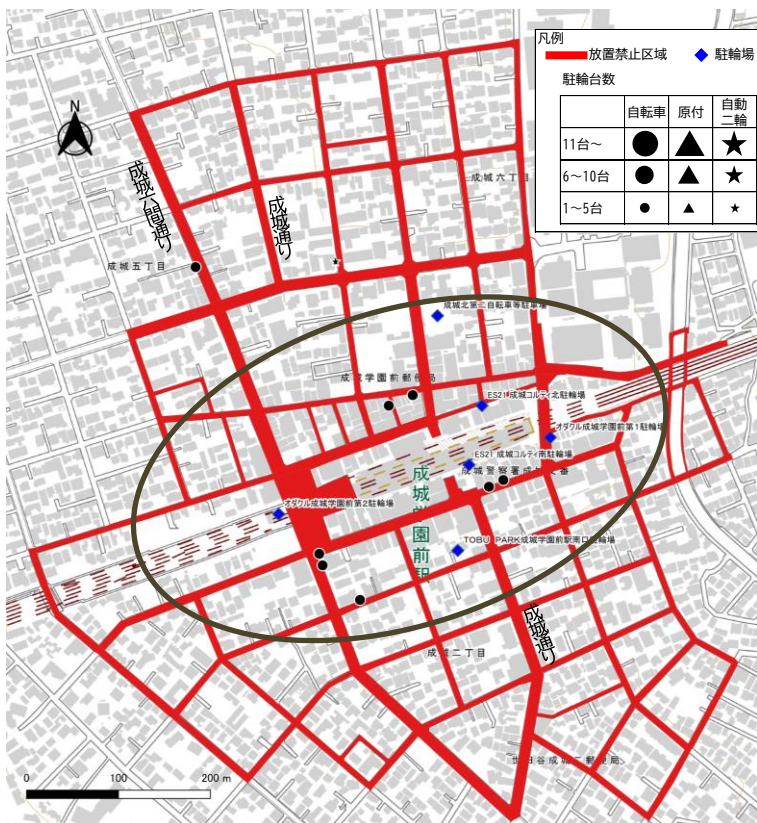
凡例			
駐輪台数		自転車	原付
11台～	●	▲	★
6～10台	●	▲	★
1～5台	●	▲	★

■自転車利用環境の現状と課題

成城学園前駅周辺は、駅西口の駅前広場や砧区民会館、まちの玄関口となる複合的な駅ビルなどが整備され、商業などの機能が充実し、区民の交流の「核」とであるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」と位置付けられています。

かつては、駅前の商業施設を中心に自転車等の放置がありましたが、駐輪場の整備台数の充足や、レンタサイクル、民間シェアサイクルの導入により、放置自転車の台数は減少いたしました。

■対応の方向性



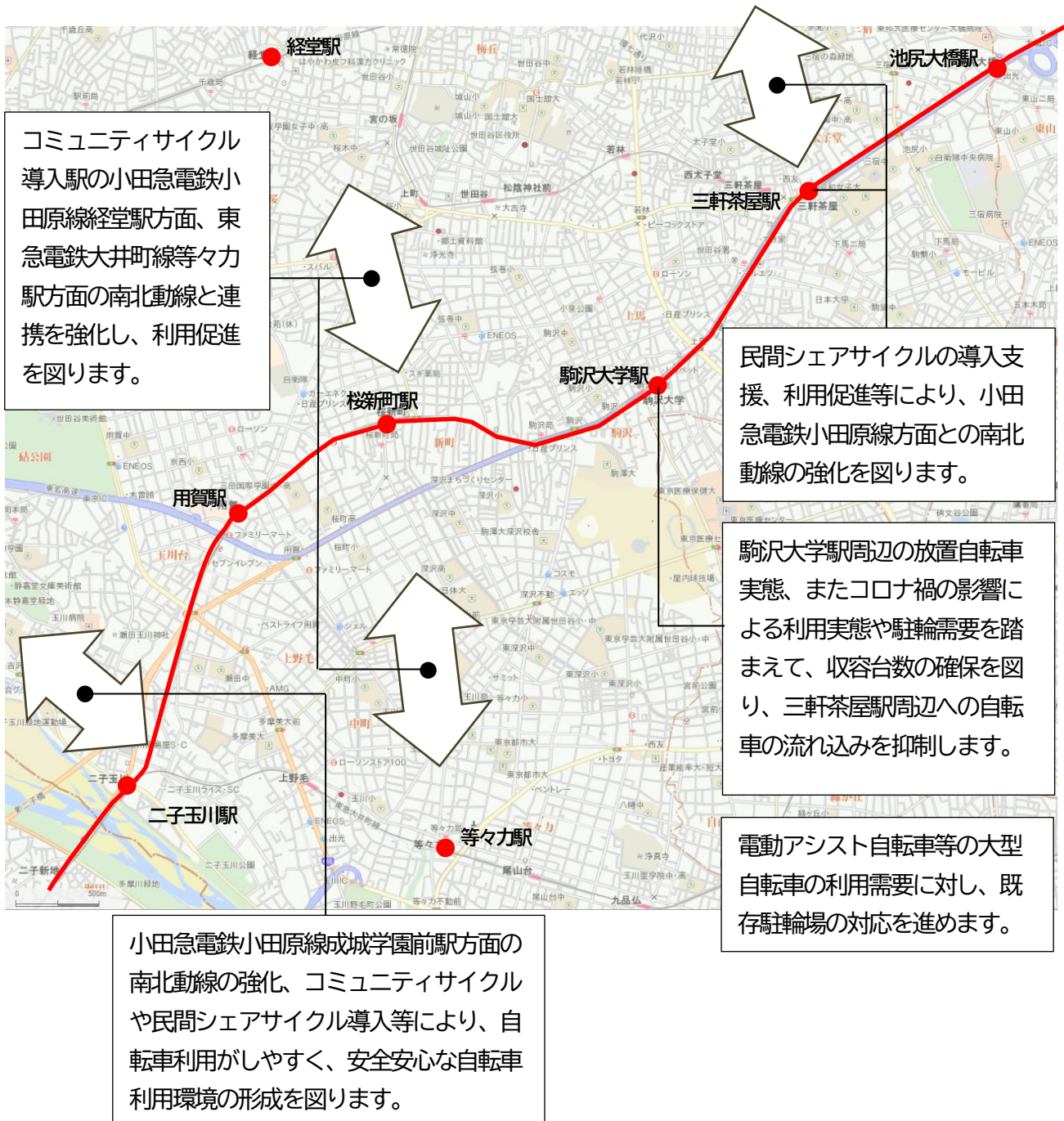
電動アシスト自転車、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型車両に対応した駐輪場の設備更新を行います。

駅前の放置自転車を既存の駐輪場へ誘導するためサインなどを活用します。

■自転車利用環境の現状と課題

東急電鉄田園都市線沿線は、駐輪場の整備台数の増加の影響もあり、放置台数自体は、ピーク時に比べて大きく減少していますが、夕方の時間を中心に、駅前の買い物を目的とした放置自転車が依然として多い状況です。このことから、官民が連携して需要に見合った自転車収容台数の確保を図るとともに、短時間利用者を対象とした駐輪場の整備のあり方を検討する必要があります。

■対応の方向性



■自転車利用環境の現状と課題

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

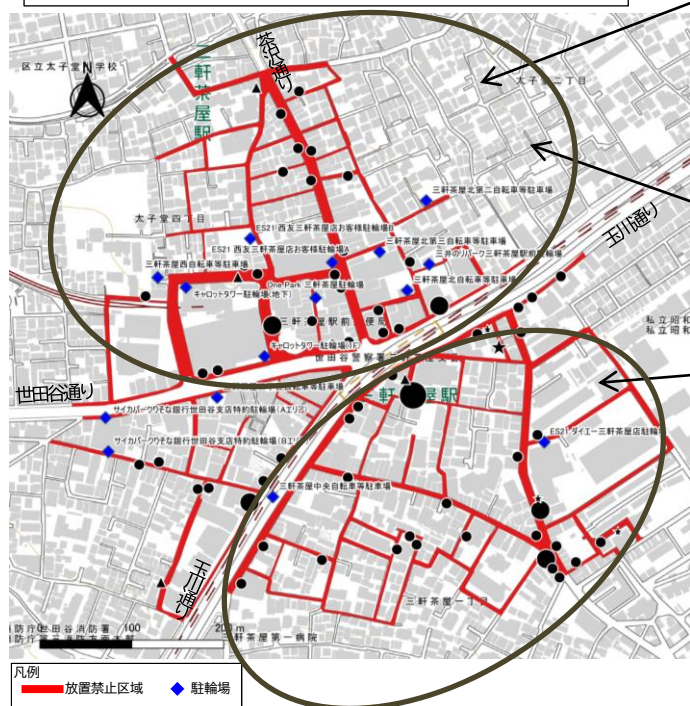
駅周辺では、商業施設の前や世田谷通り、玉川通り、茶沢通りといった大通り沿いに放置自転車が多い傾向にあり、令和元年の放置自転車撤去台数は4,500台と区内では2番目に多い状況が続いています。また、玉川通りの南側の駐輪場が不足しています。官民が連携して需要に見合った自転車収容台数の確保を図るとともに、短時間利用者を対象とした駐輪場の整備のあり方を検討する必要があります。

また、駐輪場により利用率に差があるため、利用促進策を講じることにより有効活用を進め、さらに自転車利用環境の向上を図ります。

また、三軒茶屋北レンタサイクルポートは施設の老朽化により稼働率自体が低下し、利用率が低いため、施設整備や土地の有効活用を踏まえ、今後のあり方を検討します。

■対応の方向性

駒沢大学駅周辺の駐輪環境の整備により、三軒茶屋駅周辺の自転車流入の抑制を図ります。



三軒茶屋北レンタサイクルポートは施設の老朽化により稼働率自体が低下し、利用率が低いため、施設整備や土地の有効活用を踏まえ、今後のあり方を検討します。

短時間の買い物を目的とした放置自転車が多いことを踏まえ、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、駐輪場の整備のあり方を検討します。また、電動アシスト自転車等の大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。さらに、利用率に応じた利用料金の見直し、放置自転車の防止と駐輪場への誘導の連携強化等により、既存駐輪場の利用を促進します。

■自転車利用環境の現状と課題

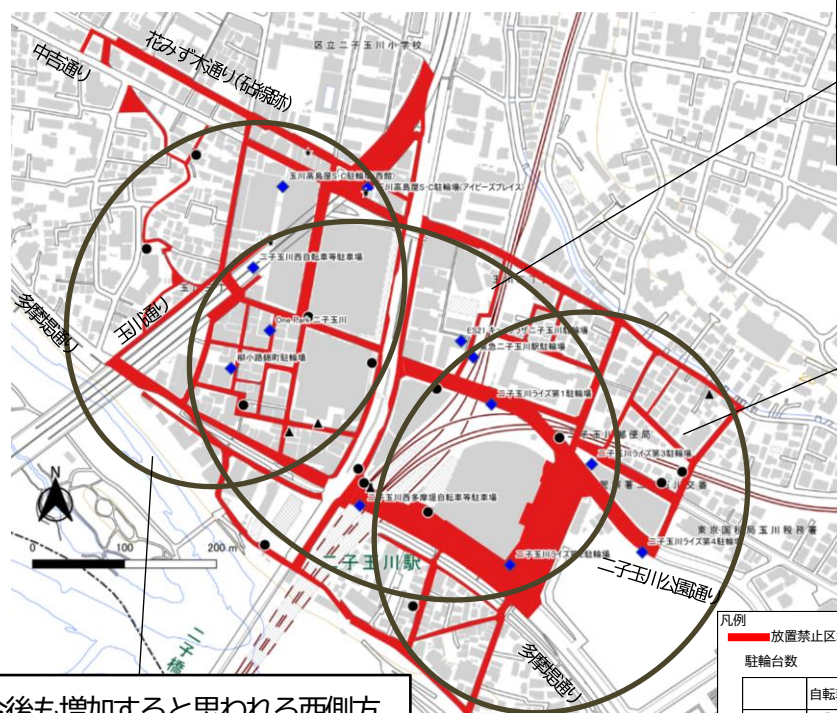
二子玉川駅周辺は、再開発事業等により都市基盤の整備や土地の高度利用、都市機能の更新が図られています。また、自然環境と調和し安全で魅力ある商業・業務・住居機能を備えた、本区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

鉄道駅としても、東急田園都市線・東急大井町線の乗換駅かつ急行停車駅であるため、駅乗降客数が非常に多くなっています。通勤・通学による駅にアクセスする自転車の利用範囲を見ると、喜多見、宇奈根など、西側に広く伸びていて、これらの地区はこれからも人口の増加が想定されるため、今後も駅への自転車乗入台数は増加すると考えられます。また、以前より兵庫島公園近辺に放置自転車が多数あり地域の課題となっています。これに対して、区では駅西側は、二子玉川西自転車等駐車を改修し、収容台数の増加を図りました。

駅東側は、二子玉川東地区の再開発により多くの駐輪場が整備されたため、まだ収容能力に余裕があり、今後、坂道を苦にしない電動アシスト自転車の普及・浸透により想定される、駅東側及び北側方面からの自転車利用の増加にも対応できると考えられます。

また、令和2年度より二子玉川における民間シェアサイクル実証実験が開始されました。二子玉川公園、多摩川河川敷等のまちなか観光資源があり、営業対象の店舗・事業所も多く存在する二子玉川では、ポートからポートへの短距離移動を基本とする民間シェアサイクルが効果を発揮することが期待されます。

■対応の方向性



駅周辺のポート確保により、民間シェアサイクルの利用利便性を高め、効果的な活用を図ります。

電動アシスト自転車の普及浸透により、今後増加すると考えられる東側・北側方面から駅周辺へのアクセスについて、既存駐輪場の有効活用や民間シェアサイクルの活用等により、対応を図ります。

今後も増加と思われる西側方面から駅周辺への自転車アクセスに、民間シェアサイクルの活用等により、対応を図ります。

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

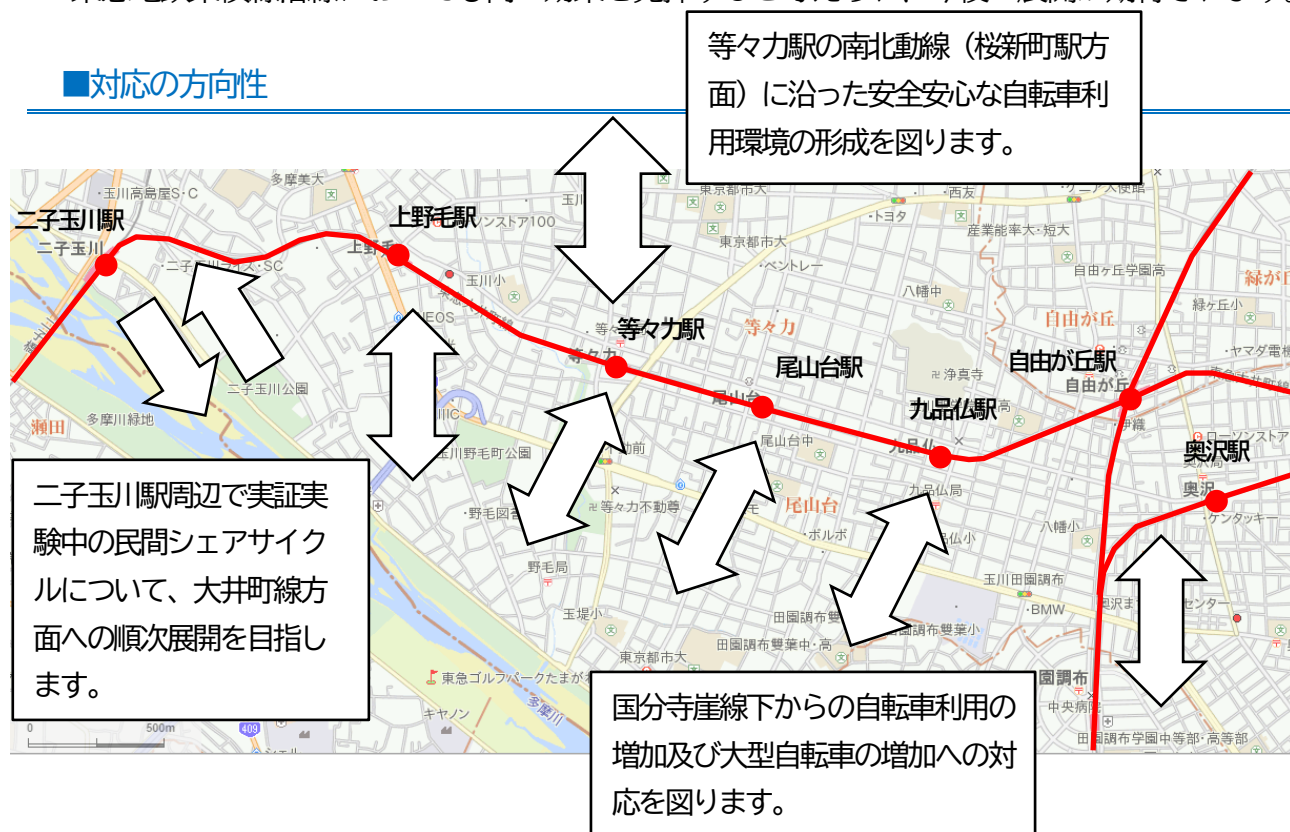
■自転車利用環境の現状と課題

区内における東急電鉄大井町線・東急電鉄目黒線・東急電鉄東横線の各駅は、いずれも地形上、国分寺崖線の上に位置しています。そのため、鉄道路線南側からの駅へのアクセスが坂道となることから、駅利用者数に比べ、自転車乗入台数が少ない区域でした。しかし、近年、坂道を苦にしない電動アシスト自転車の普及・浸透により、乗入台数が増加し、また、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の比率も九品仏駅・尾山台駅で40～50%に達するなど利用が高まってきています。

鉄道路線南側の国分寺崖線の坂下の区域では、マンション建設が続いていて、今後も子育て家庭等を中心に人口の増加が想定されます。商店街やスーパーマーケットの多くは各駅周辺に位置することから、通勤通学における駅にアクセスする自転車、買い物等の利用の自転車の両方に対し、大型自転車対応を含め、需要に見合った駐輪スペースの確保等が必要となります。

これらの駅の西端に当たる二子玉川駅周辺では、令和2年度から民間シェアサイクル実証実験を行っています。電動アシスト自転車を配備し、ポートからポートへの短距離移動を基本とする民間シェアサイクルは、駅利用圏に国分寺崖線を含む東急電鉄大井町線・東急電鉄目黒線・東急電鉄東横線沿線においても高い効果を発揮すると考えられ、今後の展開が期待されます。

■対応の方向性



資料：「せたがや iMap」を基に作成

■自転車利用環境の現状と課題

東急電鉄世田谷線は、南北動線を含む路線として京王電鉄京王線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線と結節しています。

駐輪場が整備されている駅は、松原駅、上町駅、世田谷駅の3駅となります。駅前放置台数は少ないですが、引き続き駐輪場への駐輪を誘導するなど、適正な利用を図る必要があります。

■対応の方向性



資料：「せたがや iMap」を基に作成

