

「世田谷区自転車等に関する総合計画」
中間見直し
(計画素案)

平成 27 年 9 月 7 日

目次

1章 総合計画の概要	1
1.1 総合計画の目的	1
1.2 改定の背景	1
1.3 総合計画の位置づけ	1
1.4 総合計画の期間	2
1.5 総合計画の対象地域	2
1.6 総合計画の対象内容	2
1.7 総合計画策定の推進体制	3
2章 自転車等の利用の現状	4
2.1 世田谷区の概要	4
2.2 自転車等の利用実態	11
2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証	31
2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向	36
2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化	40
2.6 中間見直しの方向性	41
3章 総合計画における自転車等の利用の基本理念と基本方針	44
3.1 総合計画の基本理念	44
3.2 総合計画の基本方針	44
4章 施策の取組み	45
4.1 施策の取組みについて	45
4.2 施策体系と個別施策の取組み	45
4.3 施策実現の方策	58
5章 路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備	58

1章 総合計画の概要

1.1 総合計画の目的

「世田谷区自転車等^{*1}の利用に関する総合計画」は、自転車等駐車場の整備、ルールやマナーに関する普及・啓発事業、放置自転車等^{*2}を防止するための取組みを推進するとともに、自転車を身近で環境にやさしい交通手段として再認識し、区民が積極的に利用できる環境の整備を計画的かつ体系的に推進するため策定するものである。

1.2 改定の背景

これまで区では、「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、平成23年3月に「自転車等の利用に関する総合計画」を策定した。この計画は、平成23年度から平成32年度に至る10年間を対象とするものであり、策定時に策定後5年間での中間見直しを予定していた。

今回、上位計画である基本構想、基本計画、都市整備方針、交通まちづくり基本計画等が改定されたことを踏まえ、これらとの整合を図るとともに、東日本大震災後をきっかけとした自転車への社会的関心の増大や子育て世代や高齢者の足としての普及浸透、自転車利用に対する健康志向や環境問題からの関心の高まり、コミュニティサイクルの普及などの自転車を取り巻く社会環境も踏まえて、本総合計画中間見直しを策定する。

1.3 総合計画の位置づけ

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る。

また、区の上位計画である基本構想、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、安全で安心な自転車の利用環境の実現に向けた総合的な理念・方針・施策を示すものである。

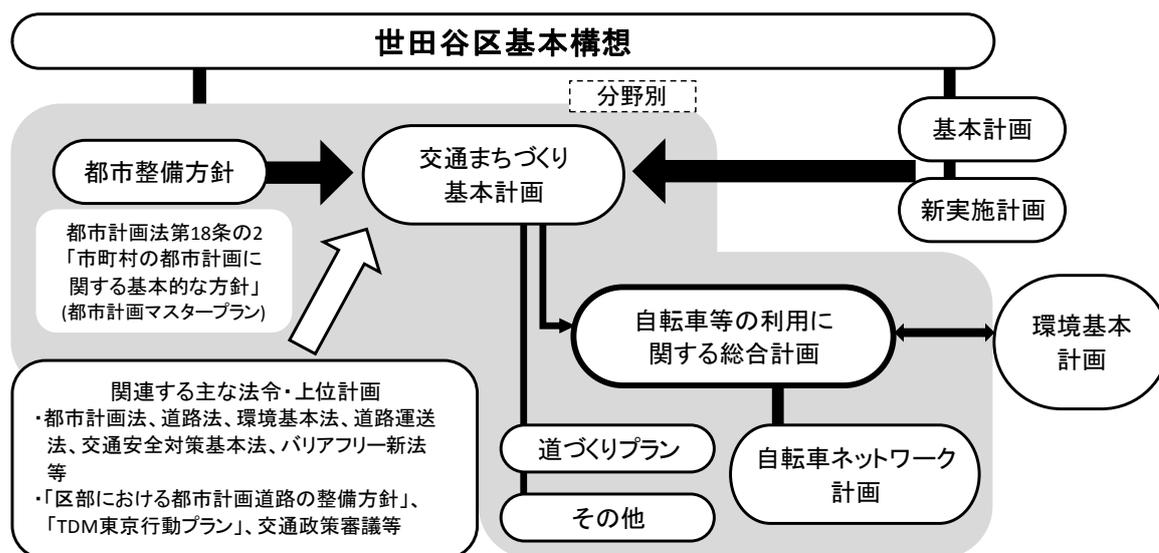


図1 自転車等の利用に関する総合計画の位置づけ

*1 自転車等とは、自転車と50cc以下の原動機付自転車を指す。

*2 放置とは、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。

1.4 総合計画の期間

総合計画は、平成23年度から平成32年度の10年を対象としており、平成27年度は中間年度にあたるため、本総合計画中間見直しは、平成28年度から平成32年度に至る5年を対象とする。

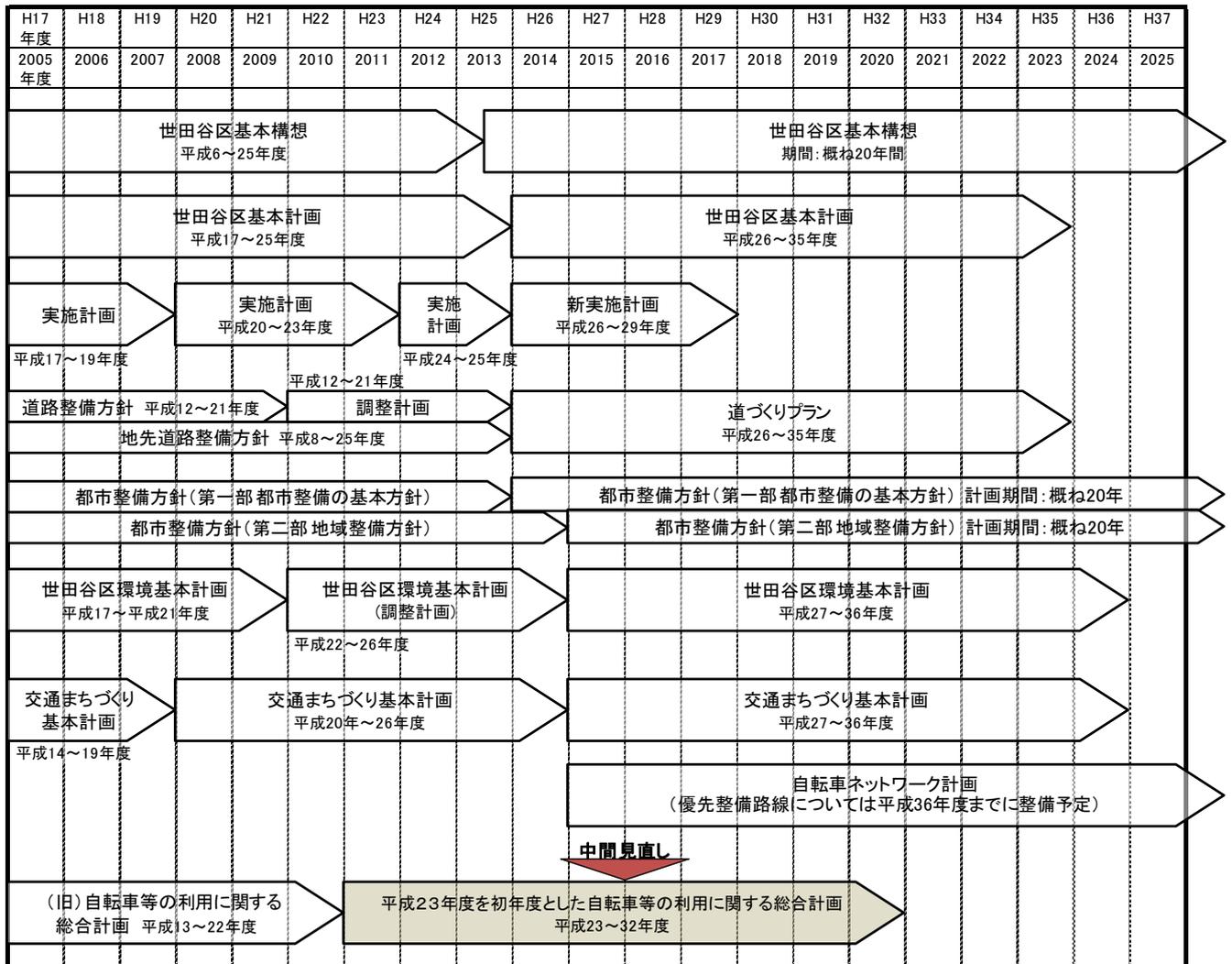


図2 「自転車等の利用に関する総合計画」ならびに上位関連計画の期間

1.5 総合計画の対象地域

世田谷区全域を対象とする。

1.6 総合計画の対象内容

前述したように総合計画は、「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るが、平成23年度の総合計画(現行計画)は、放置自転車対策だけでなく、自転車の通行空間や自転車利用のルール・マナーの普及啓発等も含んだ自転車に関わる総合的な計画になっている。本計画の中間見直しは、現行計画を踏襲し、自転車に関わる以下の事項を対象とする。

- ① 自転車交通ルール・マナーの普及啓発
- ② 放置自転車対策
- ③ 自転車走行環境

④ 自転車駐輪環境

⑤ 自転車利用を促進するしくみづくり（情報提供、質の向上）

また、需要予測や実態調査結果を踏まえ、自転車の利用目的（駅利用、通勤・通学、買い物等）に着目した計画とする。

1.7 総合計画策定の推進体制

総合計画に基づく対策を強力に推進していくため、区民、関係事業者（自転車関連団体、商業関係者、鉄道・バス事業者、公共施設および集約施設の設置・管理者）および行政（区、東京都、国、警察等）が、総合計画の理念・方針およびそれぞれの役割について十分認識した上で、相互に連携・協力しながら、主体的に取り組んでいく。

2章 自転車等の利用の現状

2.1 世田谷区の概要

■人口

<本計画期間中、地域では砧地域、烏山地域、玉川地域、年齢層では高齢者人口と年少人口で人口が増加>

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、住民基本台帳の平成27年1月1日の人口は874,332人である。「世田谷区将来人口の推計」（平成26年2月）によると、区の総人口は本計画の計画期間（平成32年度）においても増加が続くものと推計されている。

地域別の将来人口は、区南西部の砧地域、北西部の烏山地域、南東部の玉川地域で区平均を上回る増加率が見込まれる一方、北沢地域では減少傾向となっている。

年齢3階層別では、高齢者人口と年少人口は、本計画の計画期間とともに増加し、その後、高齢者人口は大幅な増加、年少人口は減少に転じると予想されている。また、生産年齢人口は横ばいが予想されている。

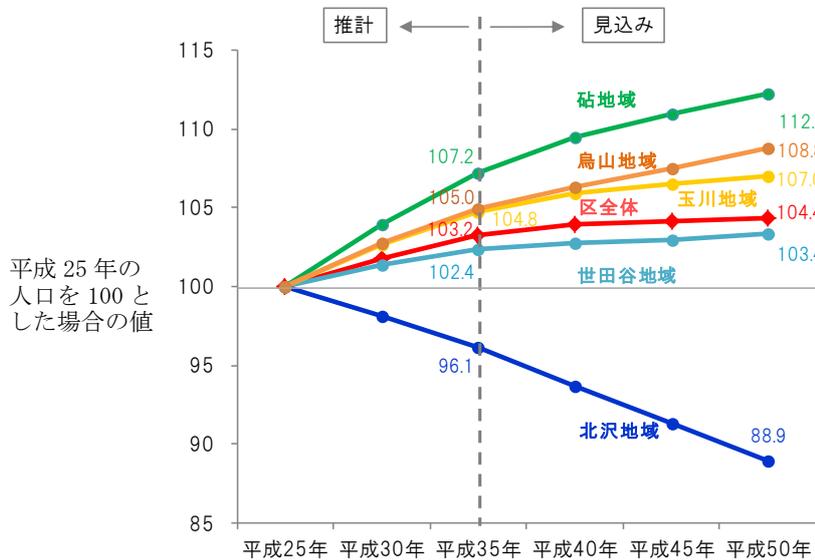


図3 地域別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口の推計（世田谷区、平成26年2月）



図4 世田谷区地域区分(5地域)

資料：世田谷の土地利用2011（世田谷区、平成23年）

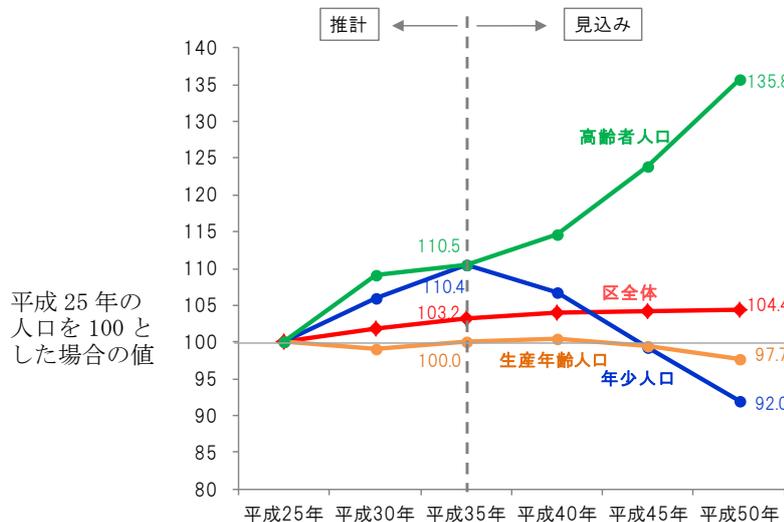


図5 年齢3階層別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口の推計（世田谷区、平成26年2月）

年少人口：14歳以下の人口
 生産年齢人口：16歳～64歳の人口
 高齢者人口：65歳以上の人口

■交通

<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るが、西に行くほど鉄道の間隔が広く、幅員の狭い道路が多い。また、都市計画道路などの道路整備が進んでいない地域ではバス路線が限られることから、公共交通不便地域^{*3}が西側に多く存在している。公共交通不便地域の割合は、平成 26 年 3 月末現在で 19.6%である。



図 6 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（世田谷区、平成 27 年 3 月）

^{*3} 公共交通不便地域：最寄りのバス停留所から 200m 以上、鉄道駅から 500m 以上離れている地域のこと。

■道路

<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るが、都市計画道路の整備率は約5割と低い。狭い道路が多いことや、国分寺崖線^{*4}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、地域間の移動が必ずしも円滑とは言えない。

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割を占める。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割以上に及ぶ。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未満である。



図7 都市計画道路、主要生活道路の整備概況

資料：せたがや道づくりプラン（世田谷区、平成26年3月）

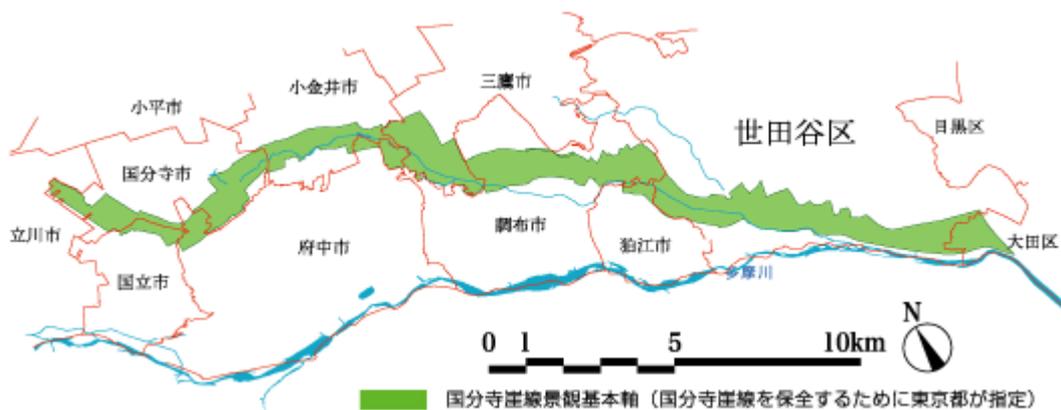


図8 国分寺崖線

資料：世田谷区みどり政策課（世田谷区、平成24年4月）

*4 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ほどある。

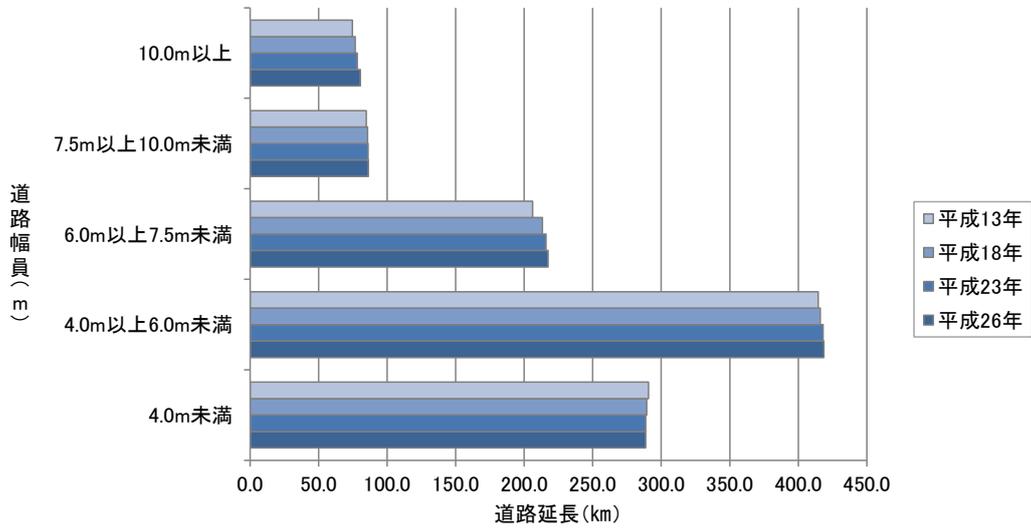


図9 幅員別道路（区道）延長の推移

資料：世田谷区統計書 総合編（世田谷区、平成16年、21年、26年）

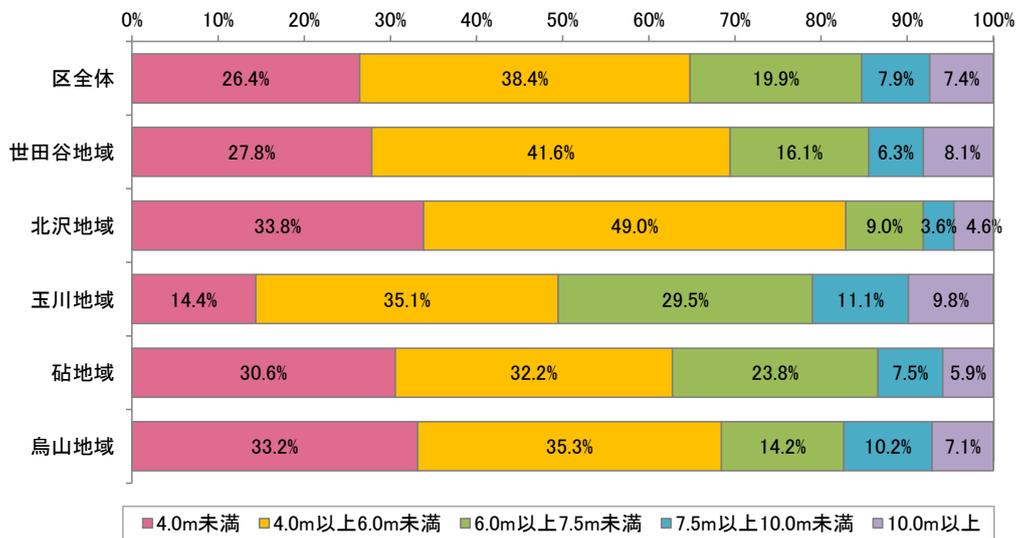


図10 平成26年度 地域別における幅員別道路（区道）延長の割合

資料：世田谷区統計書 総合編（世田谷区、平成26年）



図11 世田谷区地域区分（5地域、再掲）

資料：世田谷の土地利用2011（世田谷区、平成23年）

■自転車

<都心部と郊外の中間に位置する世田谷区は自転車の利用率が高い>

パーソントリップ調査※5（平成20年度）における代表交通手段別分担率をみると、山手線内の都市は鉄道・地下鉄の利用率が非常に高く、多摩川以西の都市では自動車の利用率が高くなる。これらの中間に位置する世田谷区は、他都市と比べて自転車の利用率が最も高い。

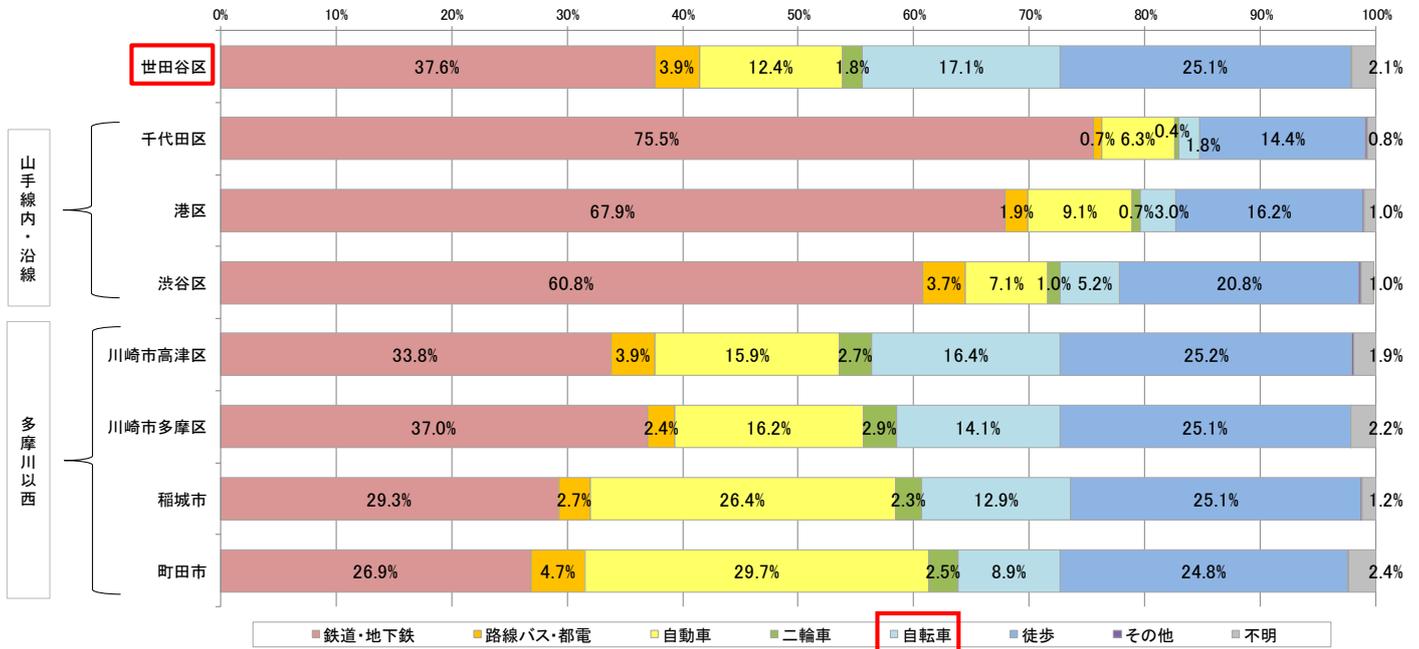


図 12 パーソントリップ調査における代表交通手段別分担率の都市別比較

資料：第5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20年）

*5 パーソントリップ調査とは、「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べたものである。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。

<自転車乗入れ台数は様々な要因が影響する>

駅への自転車乗入れ台数（自転車等駐車場に実際に駐車している台数と放置自転車等の合計）は、駅乗降客数だけでなく、駅勢圏^{*6}の広さ、公共交通不便地域、駅の利便性や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る。

駅への自転車乗入れ台数が多い上位5駅は、区の西側にあり駅勢圏が広く、急行停車駅など駅の利便性が高い、千歳烏山駅（5,661台）、成城学園前駅（3,862台）、二子玉川駅（3,830台）、経堂駅（3,595台）、用賀駅（3,083台）である。

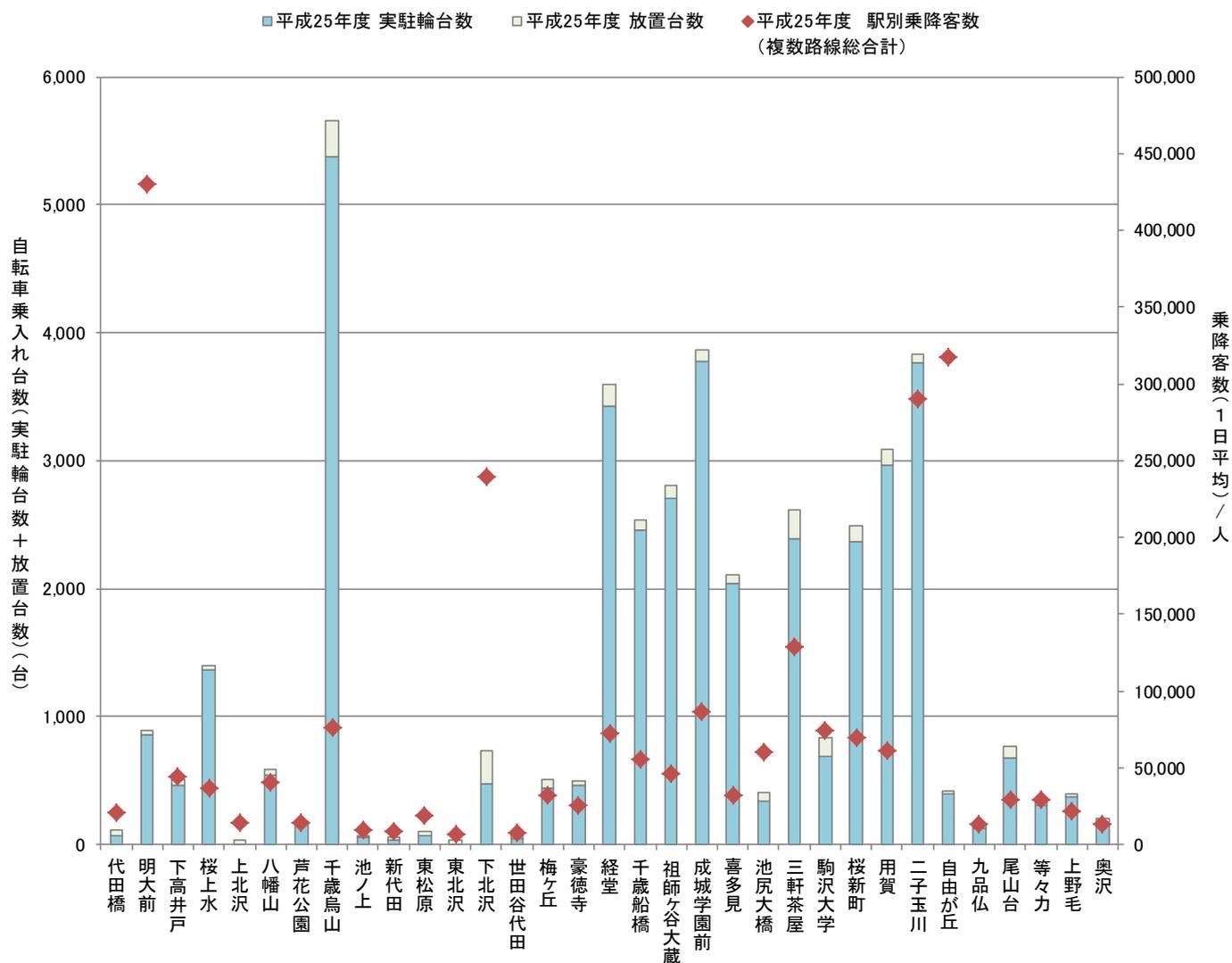


図 13 鉄道駅乗降客数（人／日）と駅への自転車乗入れ台数（台）との関係

資料（乗降客数）：世田谷区統計書 総合編（世田谷区、平成 26 年）

（自転車乗入れ台数）：世田谷区資料（平成 26 年）

注 1. 明大前、下北沢、二子玉川、自由が丘の各駅には、他線への乗換人員を含む。そのため、これらの駅には、他線への乗換人員が加味されているため、実際の乗降客数よりも多く計上されている。また、自由が丘、喜多見、八幡山、池尻大橋は区境にあるため、駅周辺の全ての駐輪台数が加味されていないと考えられる。

*6 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。

■商業

<従業員数はあまり変化なく、事業所数は減少傾向>

商店街などでの買い物を目的とした自転車利用は、地域経済に重要な役割を占める。そのため、世田谷区内の全事業所数と従業員数の推移をみると、従業員数は増減があるが、全体的に概ね横ばい状態である。また、事業所数は減少傾向にある。

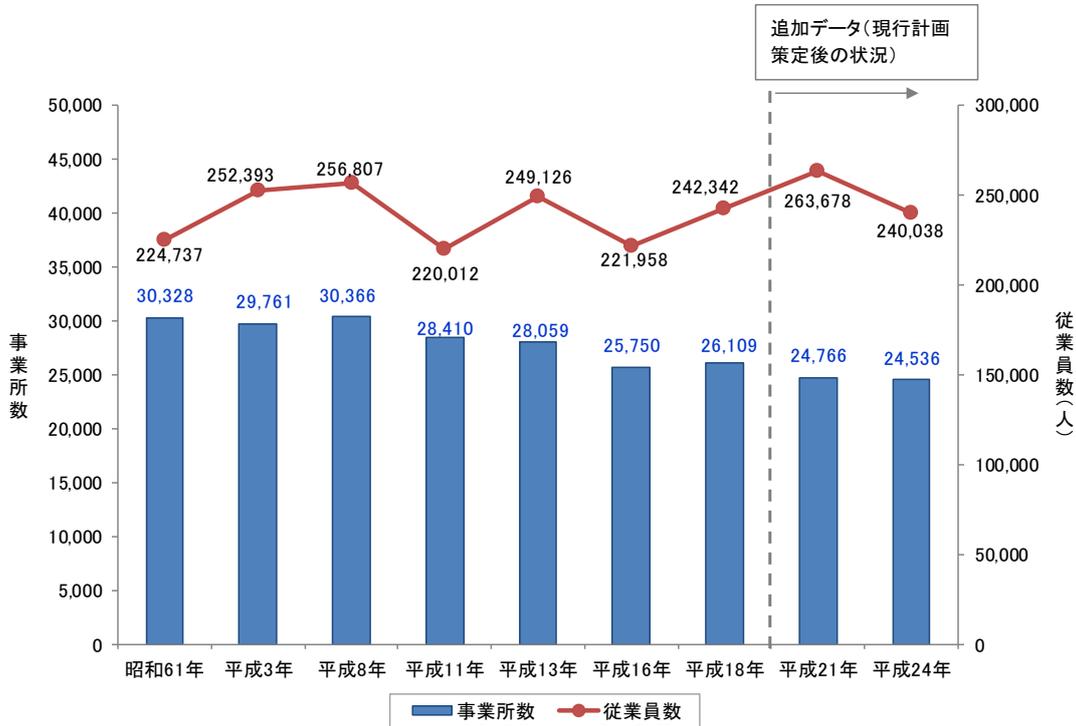


図 14 区内全事業所数と従業員数の推移

資料：世田谷区統計書 総合編（世田谷区、平成 16 年、26 年）

<小売業事業所数と年間販売額はともに減少傾向>

現行計画策定後の区内の小売業事業所数は、概ね横ばい状態だが、年間販売額は大きく減少している。

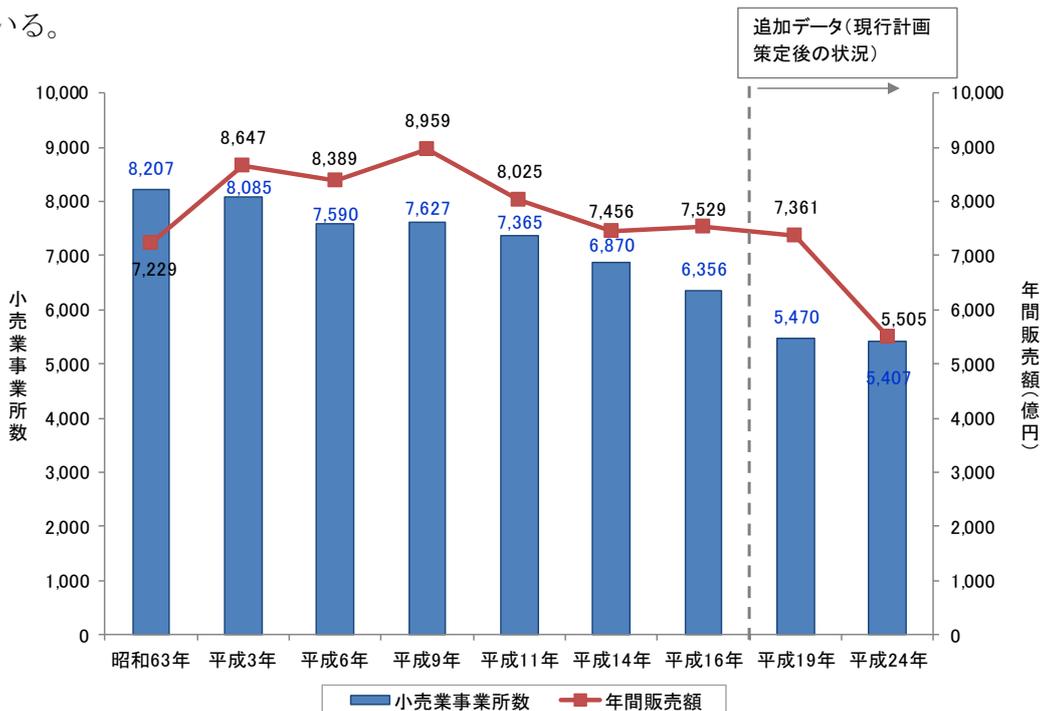


図 15 区内小売業事業所数と年間販売額の推移

資料：世田谷区統計書 総合編（世田谷区、平成 14 年、26 年）

2.2 自転車等の利用実態

■区内の自転車等利用特性

＜自転車の子種は近年増加、スポーツ車や電動アシスト車の販売台数も増加傾向＞

これまで、自転車の種類は、シティ車やホーム車が大半を占めていたが、近年は、ロードバイクなどのスポーツ車や電動アシスト車、折りたたみ式自転車などが増え、人気を集めている。平成25年度（2013年）の国内における車種別販売台数の伸び率を平成15年度（2003年）と比較すると、スポーツ車は約3.5倍に増加し、電動アシスト車も約1.8倍に増加した。

また、チャイルドシート付き電動アシスト車のモデルも年々増加傾向にあり、平成26年度（2014年）では販売数量構成比で22%に達した。

その一方で、チャイルドシート付き電動アシスト車など、種別に対応した駐輪場の整備が課題となっている。

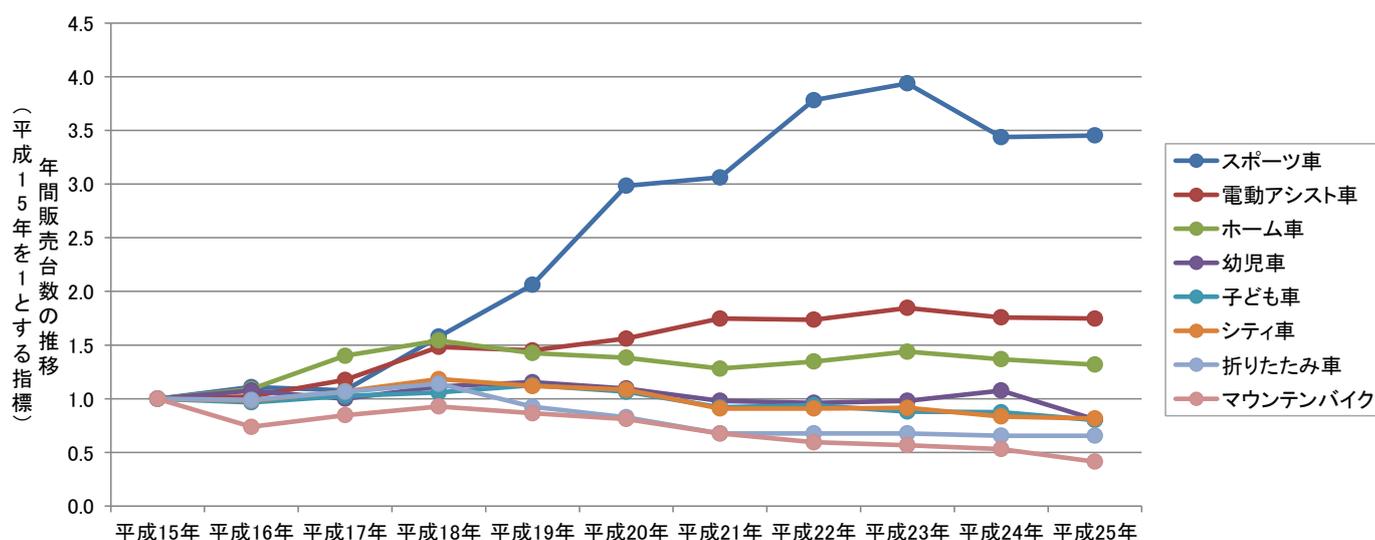


図 16 国内における自転車の車種別販売台数の伸び率（年間1店舗あたり）

資料：2015年版 運輸・交通と環境（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団、平成25年3月）

表 1 車種区分

スポーツ車	各種サイクリススポーツ、レジャー用に用いる自転車。ただし、ジュニアスポーツ車は含まない。
電動アシスト車	充電用バッテリーを補充電力として設計された自転車。
ホーム車	主に婦人用に設計された自転車。
幼児車	主に学齢前の幼児が日常の遊戯用として用いる自転車。車輪は18インチ以下のもの。
子ども車	主に児童が日常の遊戯及び交通手段に用いる自転車。車輪は24インチ以下のもの。また、子供スポーツ車（ジュニアスポーツ、ジュニア用マウンテンバイク）を含む。
シティ車	日常の交通手段（通勤・通学・買物）に用いる自転車。
折りたたみ車	折りたためる機能を持つ自転車。
マウンテンバイク	荒野、山岳地帯等での乗用に対応した構造の自転車。ただし、車輪が24インチ以下のジュニア用マウンテンバイクは含まない。

資料：2015年版 運輸・交通と環境（公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団、平成25年3月）

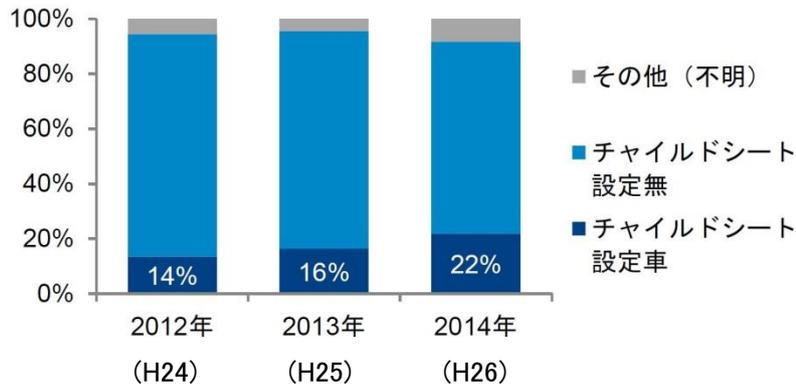


図 17 チャイルドシート付き電動アシスト車の販売数量構成比

資料：2014年の電動アシスト自転車販売台数（ジーエフケー・ライフスタイルトラッキング・ジャパン株式会社、平成27年1月）より引用

<区民の半数以上が自転車を利用、区の西側と20歳代～40歳代の利用率が高い>

通勤・通学を含め、外出する時の手段として、自転車を「よく使う」割合は39.2%で、「ときどき使う」の17.1%と合わせると過半の区民に自転車が利用されている。

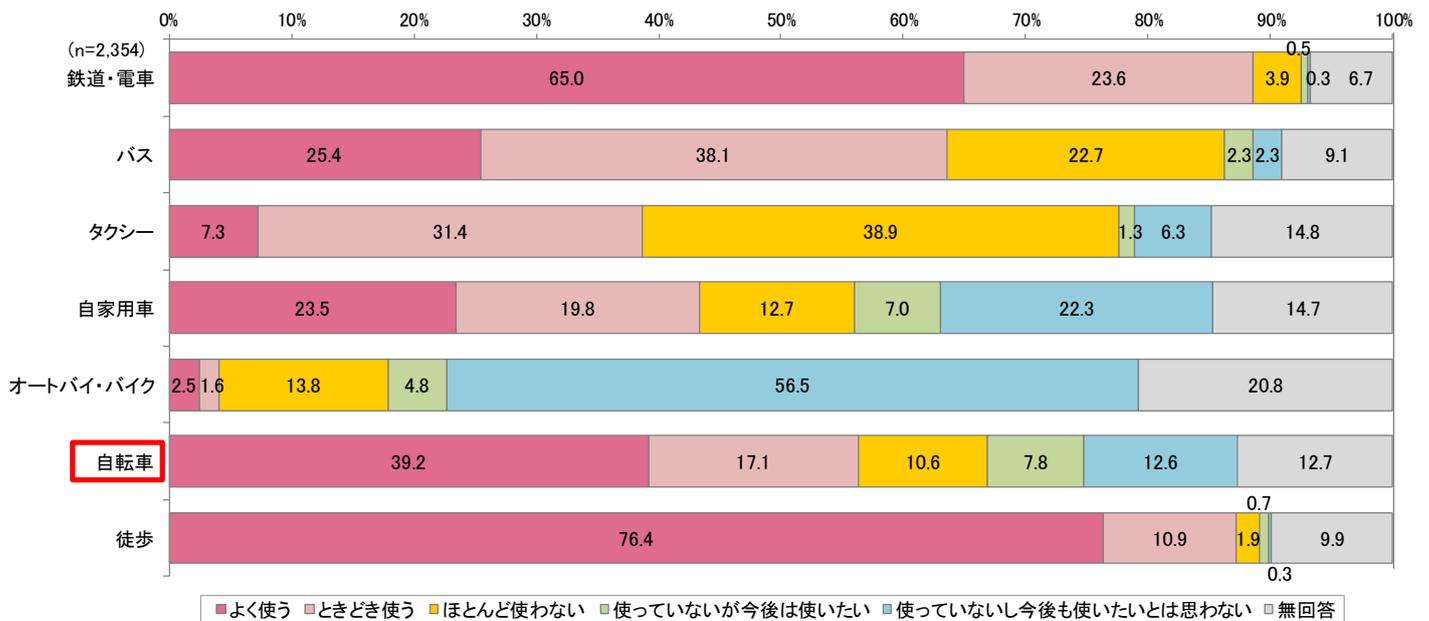


図 18 区内における交通について 外出の手段

資料：世田谷区民意識調査 2013（平成 25 年 5 月実施）

地域別にみると、自転車を「よく使う」割合が区平均以上の地域は、高い順に砧北部、砧南部、烏山、世田谷西部、北沢西部である。また、自転車を「ときどき使う」も合わせると、砧北部、砧南部、烏山、世田谷西部は区全体と比べて自転車の利用頻度が高い。

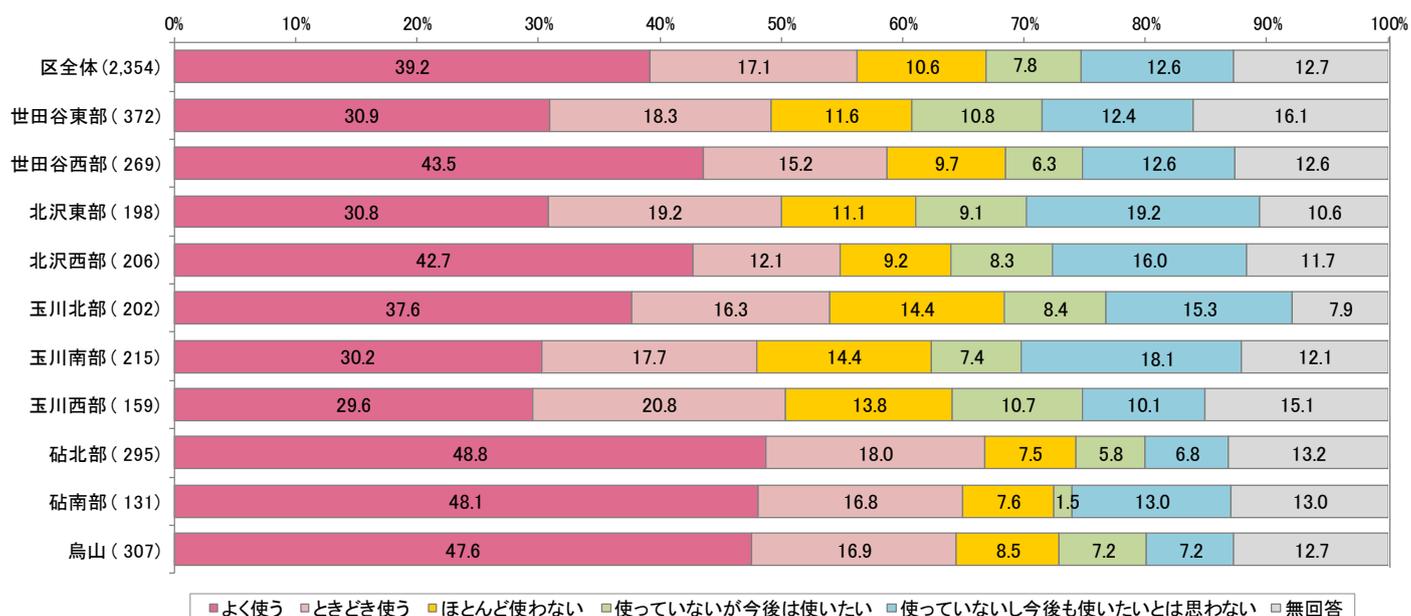


図 19 地域別の自転車利用頻度

資料：世田谷区民意調査 2013（平成 25 年 5 月実施）



図 20 世田谷区地域区分（10 地域）

資料：世田谷区資料（平成 26 年）

性別・年齢別にみると、20歳代～30歳代男性、60歳代男性と30歳代～60歳の女性は、自転車を「よく使う」割合が区全体に比べて高い。また、「ときどき使う」も合わせると、20歳代～40歳代男性、60歳代男性と20歳代～50歳代女性の自転車利用が区全体に比べて高い。全体的にみると、男女とも、20歳代～40歳代の利用頻度が高い。



図 21 性別・年齢別の自転車利用頻度

資料：世田谷区民意識調査 2013（平成 25 年 5 月実施）

<買い物等、私事での自転車利用が多い>

世田谷区全体での自転車利用目的は、帰宅を除くと「自宅—私事」（買い物等）の割合が24%と高く、次いで「その他私事」※7（自宅以外からの私事目的）が14%であり、買い物等、私事での自転車利用が多い。

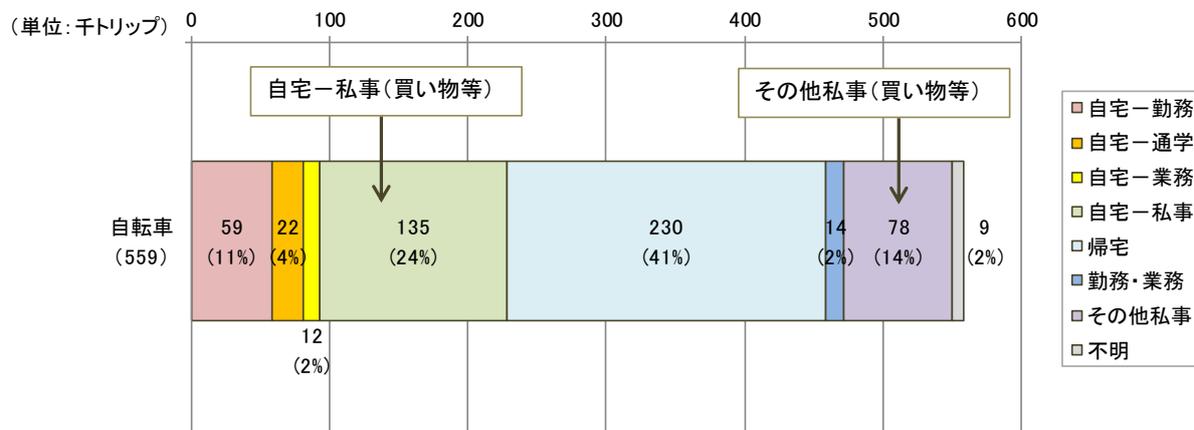


図 22 代表的交通手段の交通目的

資料：第5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20年）

<駅へのアクセス手段としての自転車利用の割合は、バス利用を上回る>

鉄道利用者の駅端末交通手段※8は、各路線とも徒歩が8割以上であり、次いで大井町線を除いて自転車がバスを上回っており、駅へのアクセス手段として利用されている。

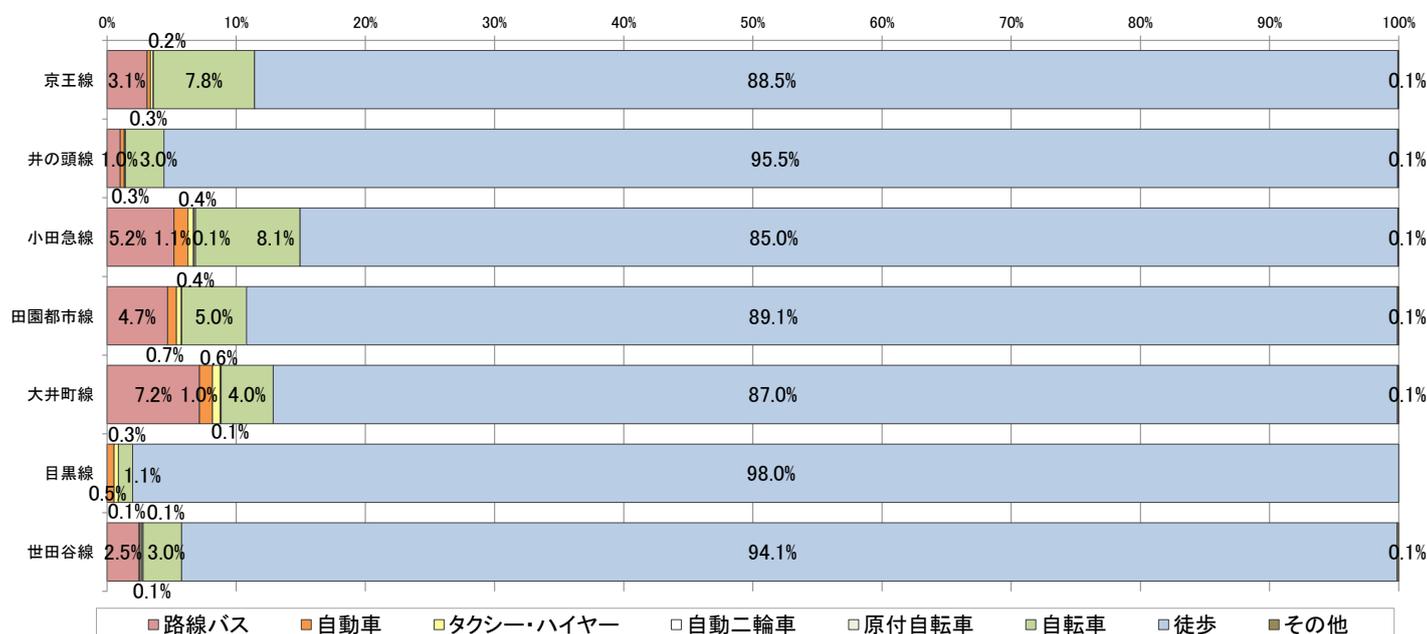


図 23 路線別の鉄道駅端末交通手段の構成

資料：第5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20年）

*7 「その他私事」とは、自宅以外からの私事目的のこと。例えば、勤務地から書店などの私事が含まれる。

*8 駅端末交通手段とは、鉄道駅と自宅や会社、商業施設などの出発地や目的地を結ぶ代表的交通手段（徒歩、自転車、バス、自家用車）のこと。

■交通事故の状況

<世田谷区内、東京都内の交通事故件数は年々減少傾向にある>

世田谷区内の交通事故件数と負傷者数は、平成16年以降減少している。平成26年の交通事故件数は2,308件発生したが、平成16年の交通事故件数と比べると約6割減少している。また、死者数は近年一桁で推移している。

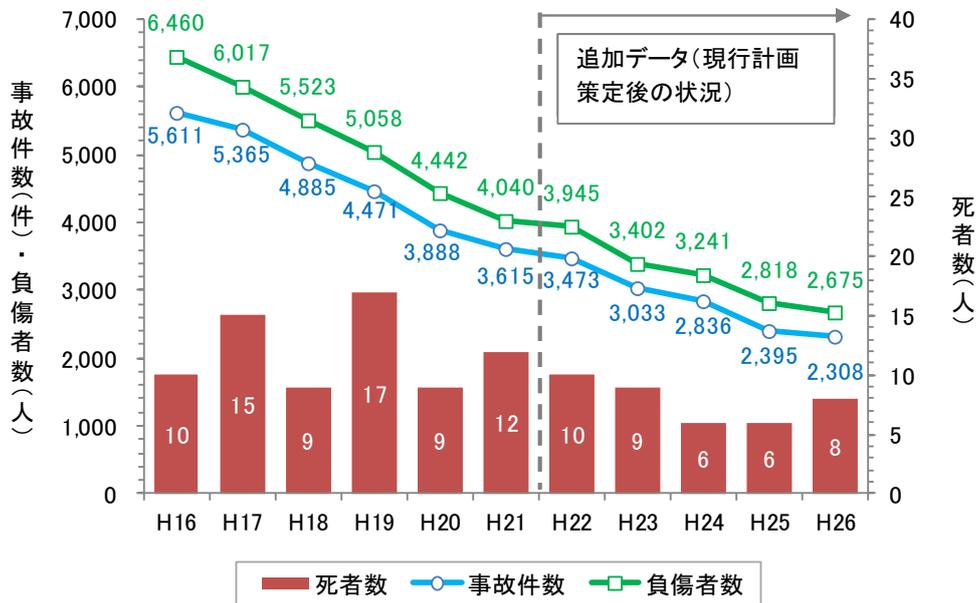


図 24 世田谷区内交通事故発生状況（平成16年～26年度）

資料：東京の交通事故（警視庁、平成22年～26年度）、世田谷区交通安全計画（世田谷区、平成23年）

東京都内の交通事故件数と負傷者数も、世田谷区の傾向と同様、減少している。平成26年の交通事故件数は37,184件で40,000件を下回った。一方、死者数は平成20年以降、微減傾向である。

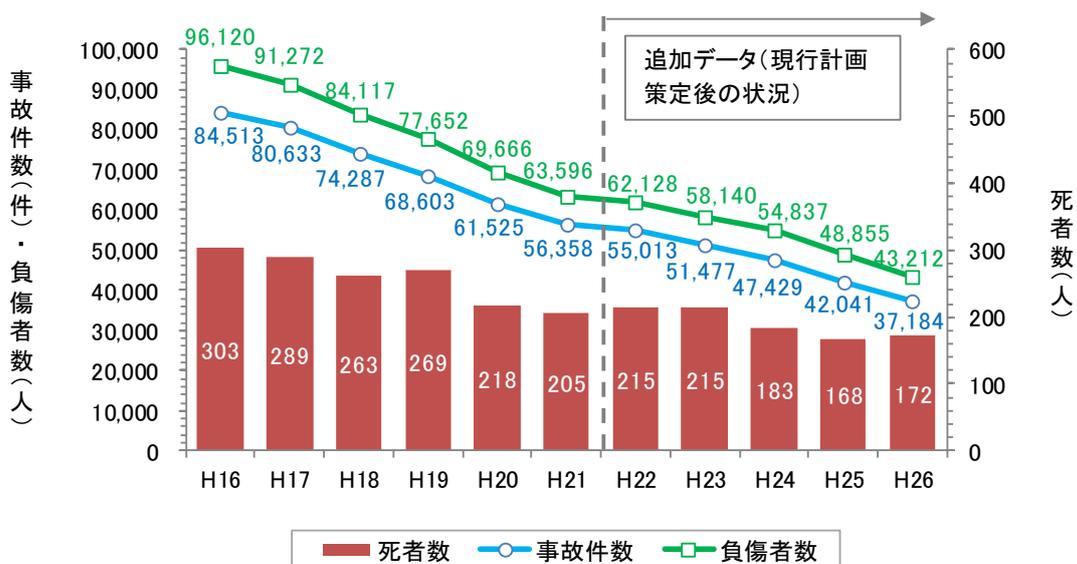


図 25 東京都内交通事故発生状況（平成16年～26年度）

資料：警視庁の統計（警視庁、平成16年～26年度）

<自転車事故件数は世田谷区、東京都ともに減少傾向>

世田谷区内の自転車事故件数と負傷者数は、平成20年以降減少している。しかし、平成26年は平成25年と比べると、事故件数と負傷者数とも概ね横ばいの状態である。

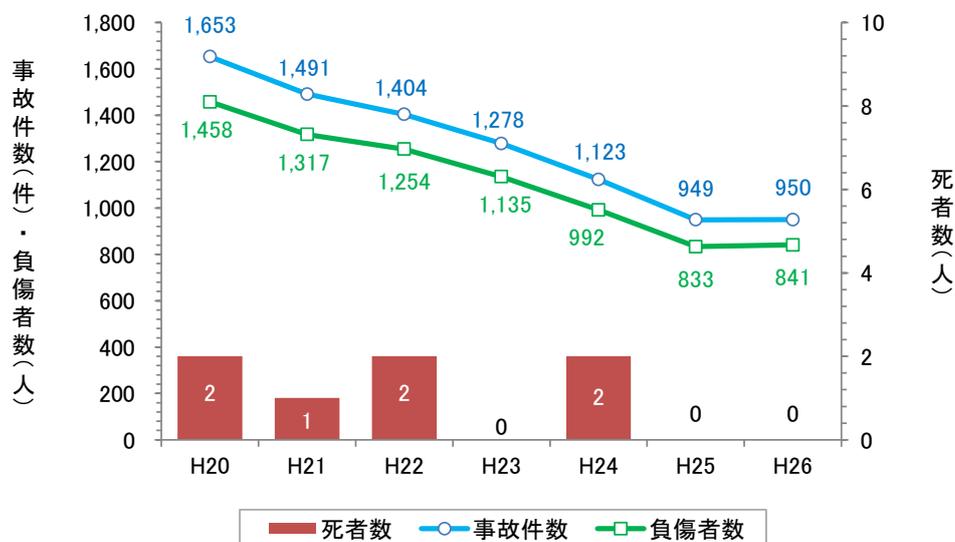


図 26 世田谷区内自転車事故発生状況 (平成20年~26年度)

資料：東京の交通事故 (警視庁、平成21年~26年度)

東京都内の自転車事故件数と負傷者数も、世田谷区の傾向と同様、減少している。平成26年の自転車事故件数は13,515件で、平成20年に比べて約11,000件減少している。一方、死者数は減少傾向にあったが、平成26年は平成25年に比べて7名増加した。

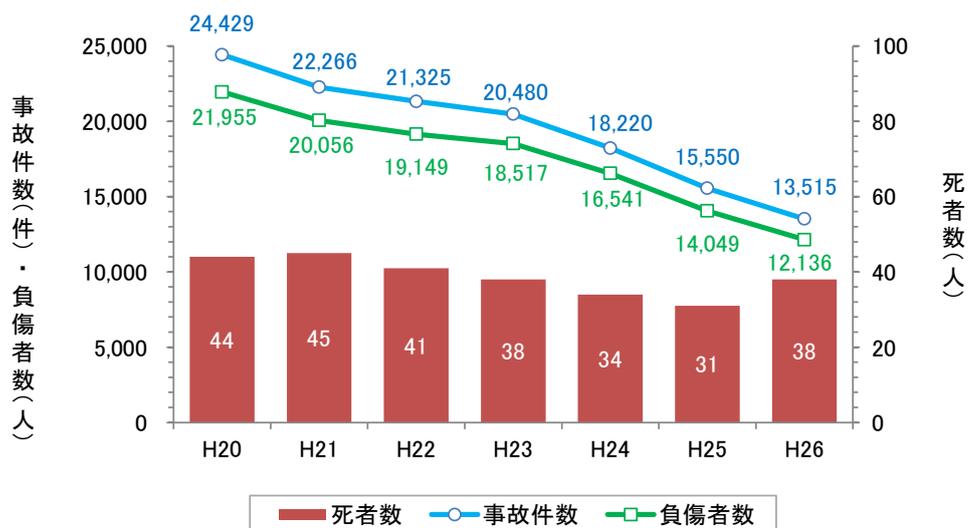


図 27 東京都内自転車事故発生状況 (平成20年~26年度)

資料：都内自転車の交通事故発生状況 (警視庁 平成20年~26年度)

<区内の交通事故件数と自転車事故件数は都内ワーストワン、自転車関与率^{*9}は全国平均の2倍>

世田谷区内の交通事故件数および自転車事故件数は、都内で最も多い。交通事故全体に占める自転車関与事故の比率は、世田谷区は東京都や全国に比べて高い。また、東京都、全国ともこの比率は減少傾向にあるが、世田谷区は平成24年以降、増加に転じている。

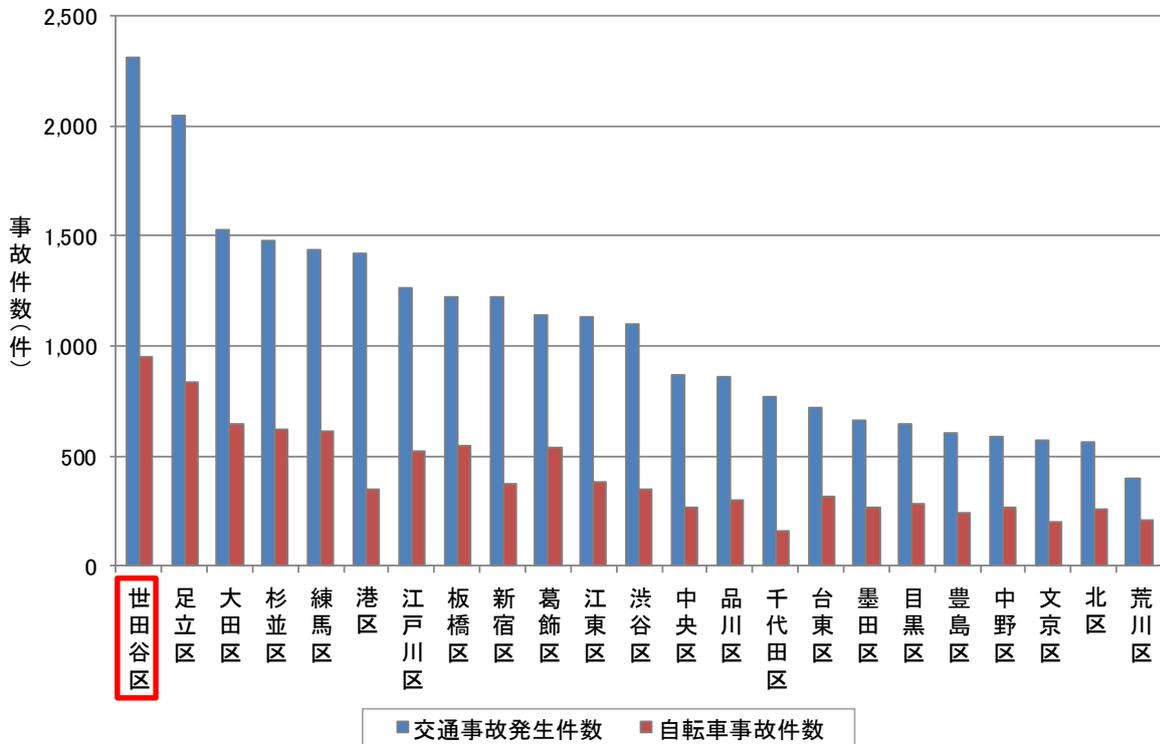


図 28 平成 26 年 交通事故・自転車事故発生件数 (東京 23 区)

資料：区市町村別・自転車事故発生状況 (警視庁、平成 26 年)

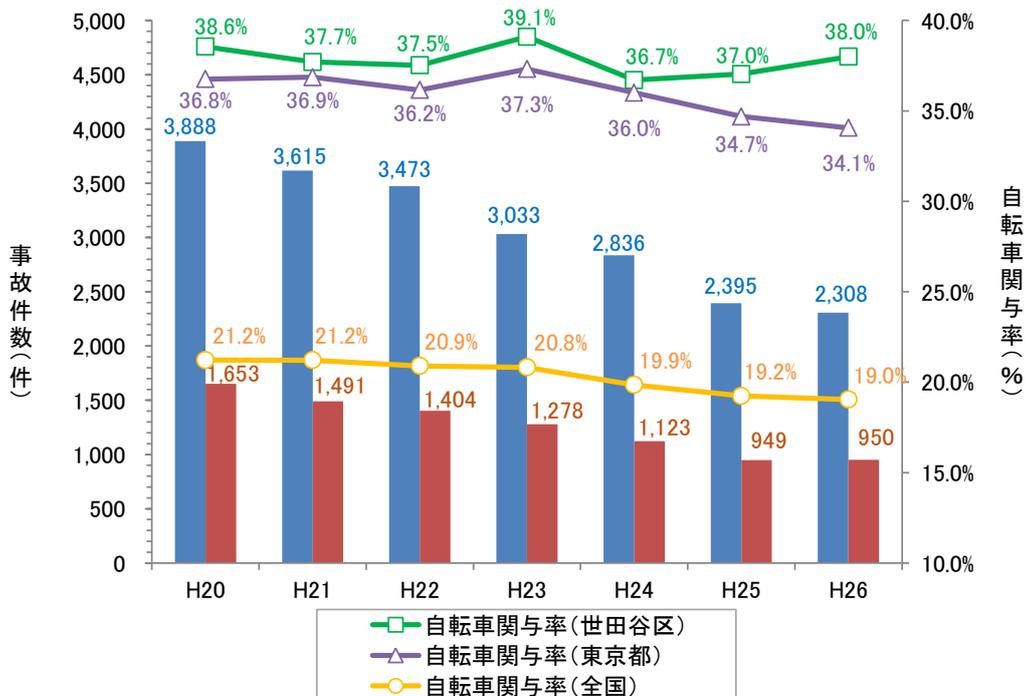


図 29 交通事故・自転車事故発生状況と自転車関与率の推移 (世田谷区)

資料：都内自転車の交通事故発生状況 (警視庁、平成 23 年～26 年度)

*9 ここで言う「自転車関与率」とは、自転車乗用者が第1当事者又は第2当事者となった事故件数を交通事故全体で除した値であり、自転車相互事故は1件として計上している。そのため、図29の自転車事故件数とは一致しない。

<区内における20～40歳代の自転車事故件数は全年齢層の6割を占める>

平成26年に世田谷区内で発生した自転車事故件数は950件であり、年齢層別にみると、「20～29歳」が最も多く、次いで「30～39歳」、「40～49歳」の順である。これらの年齢層だけで全体の6割を占め、東京都や全国と比較しても特に高い。

一方、65歳以上の高齢者の自転車事故件数は、上記の年齢層に次いで高く、全体の1割を占めるが、東京都や全国と比較するときほど高くない。

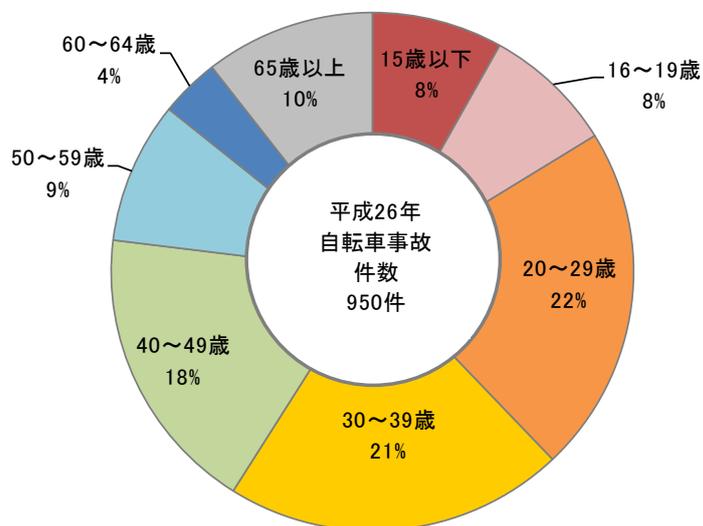


図 30 平成 26 年 年齢層別自転車事故率 (世田谷区)

資料：東京の交通事故 (警視庁、平成 26 年度)

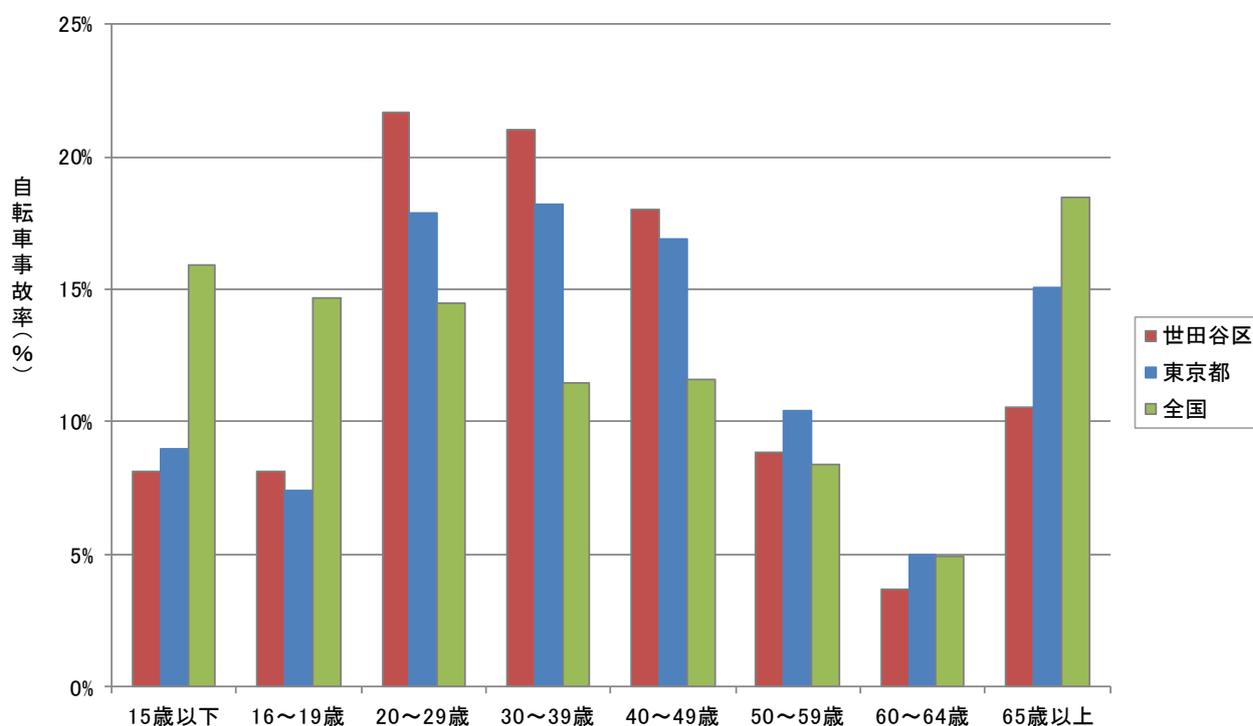


図 31 平成 26 年 年齢層別自転車事故率の比較 (世田谷区、東京都、全国)

資料：東京の交通事故 (警視庁、平成 26 年度)

<区内における高齢者の交通事故数はほぼ変わらない>

平成 26 年の世田谷区内における 65 歳以上の高齢者が交通事故に遭った件数（第 1 当事者と第 2 当事者を合わせた件数）は 604 件であり、近年若干の減少傾向にある。

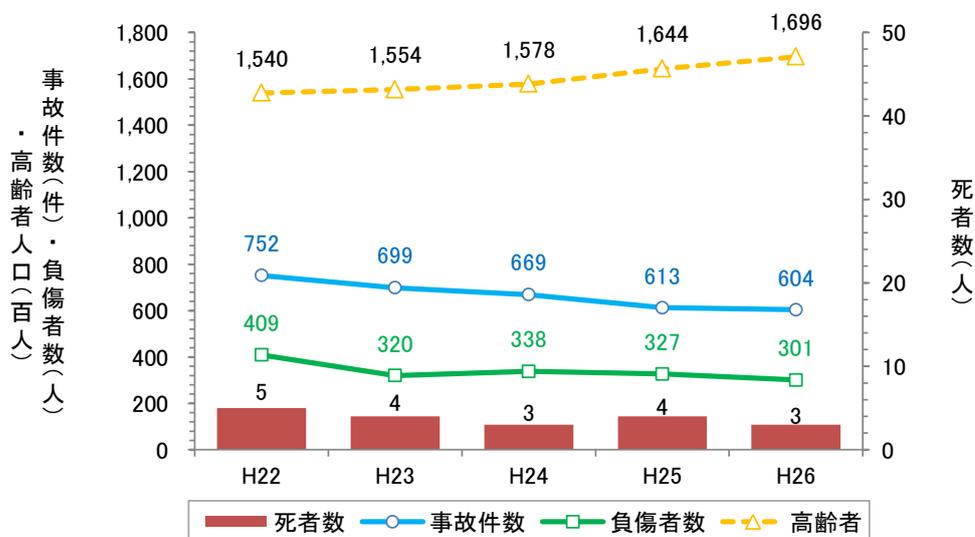


図 32 高齢者（65 歳以上）の交通事故の推移

資料：世田谷区統計書 人口編（世田谷区、平成 26 年）、世田谷区の交通事故の状況（世田谷区、平成 27 年）

＜都内での自転車の対乗用車、対二輪車、自転車同士、対歩行者事故は減少傾向にある＞

東京都内における自転車の対乗用車の事故は、平成 17 年より減少傾向にあり、対二輪車の事故は平成 20 年以降減少傾向にある。平成 26 年の対乗用車の事故は、平成 16 年に比べて半減した。

一方、自転車同士の事故ならびに対歩行者の事故は、ともに平成 20 年まで増加傾向にあったが、平成 21 年以降減少している。

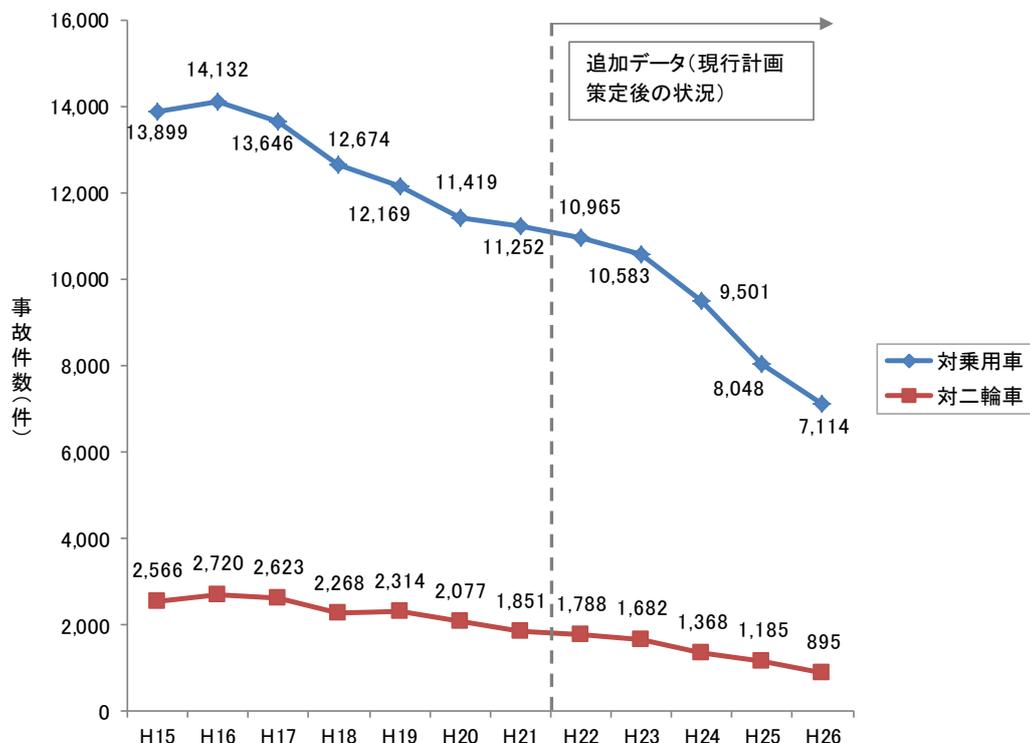


図 33 自転車の対乗用車、対二輪車事故件数の推移（東京都）

資料：東京の交通事故（警視庁、平成 22 年～26 年度）、世田谷区資料

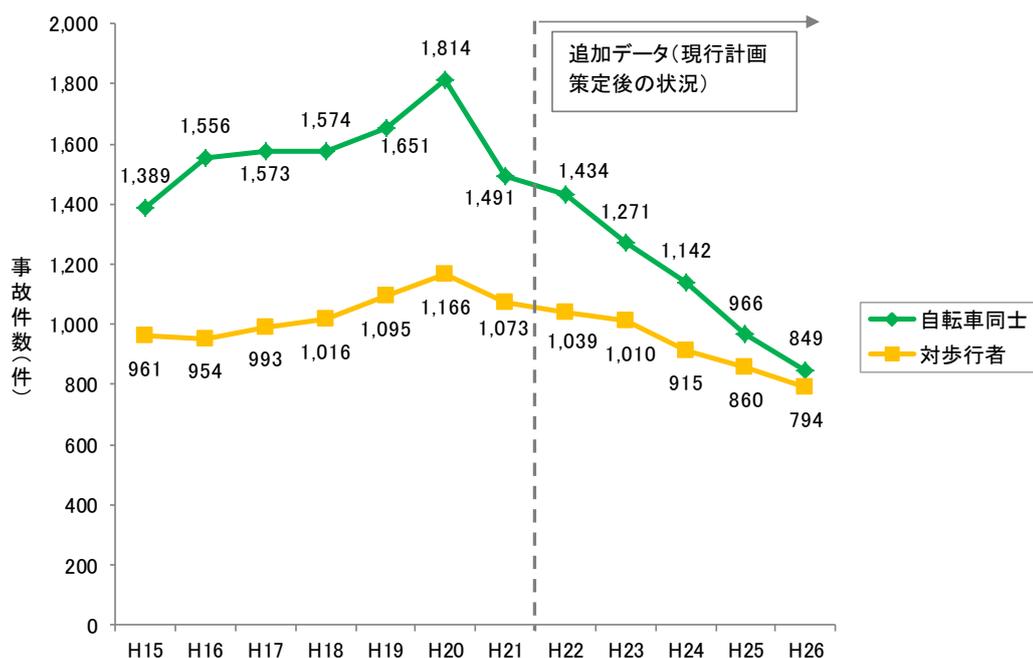


図 34 自転車の対自転車、対歩行者事故件数の推移（東京都）

資料：東京の交通事故（警視庁、平成 22 年～26 年度）、世田谷区資料

＜区内での自転車の対乗用車、対二輪車、対歩行者事故は減少傾向、対自転車は増加＞

世田谷区内における自転車の対乗用車ならびに対二輪車の事故は、平成 22 年以降減少傾向にある。平成 26 年の対乗用車の事故は平成 22 年に比べて約 35%減少した。

一方、自転車同士の事故は平成 25 年までは減少傾向にあったが、平成 26 年は前年より 9 件増加した。また、対歩行者の事故は平成 25 年に 79 件あったが、平成 26 年は 57 件に減った。

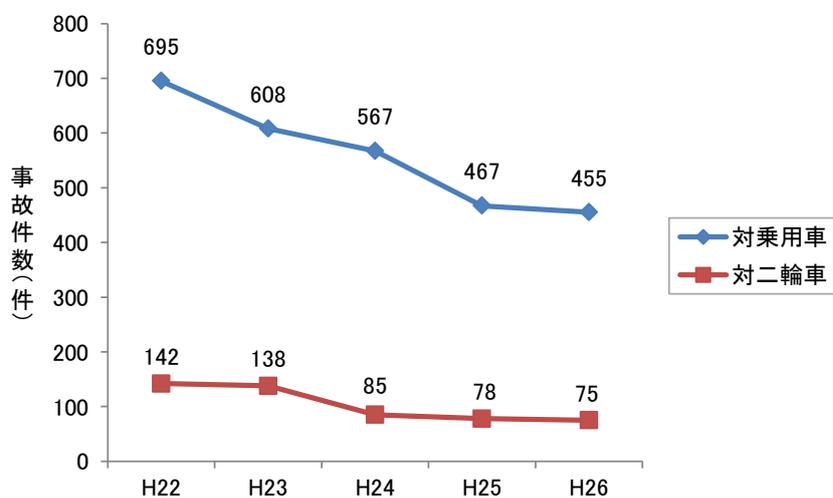


図 35 自転車の対乗用車、対二輪車事故件数の推移（世田谷区）

資料：東京の交通事故（警視庁、平成 22 年～26 年度）

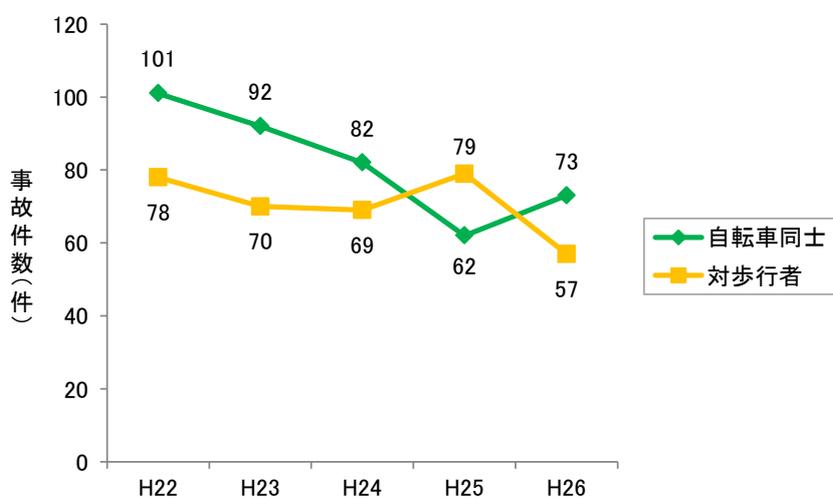


図 36 自転車の対自転車、対歩行者事故件数の推移（世田谷区）

資料：東京の交通事故（警視庁、平成 22 年～26 年度）

■区内の自転車走行環境の整備状況

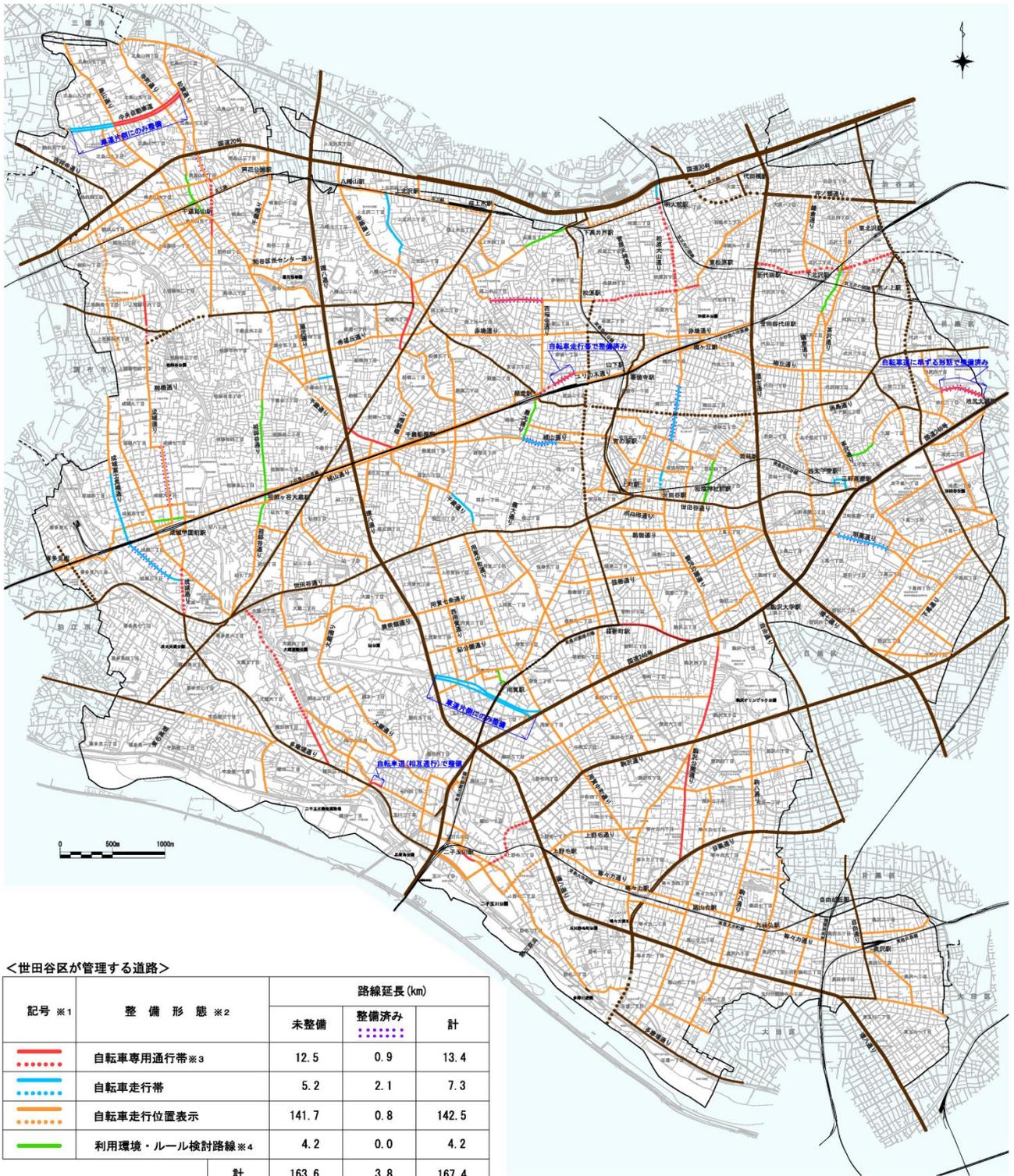
<自転車専用通行帯や自転車走行帯などの自転車走行環境の整備状況>

区では、これまで「自転車ネットワーク計画（平成27年3月）」に基づき、自転車専用通行帯や自転車走行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示を設置している。区内では拡幅により自転車専用の通行空間を新たに設置することは非常に難しく、既存の道路空間の活用により、自転車・歩行者がともに安全で快適に通行できる自転車走行環境整備を進めている（個別の箇所については次ページの自転車ネットワーク計画図を参照）。しかし、自転車専用通行帯や自転車走行帯などの自転車走行環境の整備が本格化するのはいずれからである。

表2 世田谷区が管理する道路の自転車走行環境整備率一覧（平成27年2月現在）

整備形態	整備延長(km)			整備率(%)
	未整備	整備済み	計	
自転車専用通行帯	12.5	0.8	13.4	6.0%
自転車走行帯(ブルーゾーン)	5.2	2.1	7.3	28.8%
自転車走行位置表示	141.7	0.8	142.5	0.6%
利用環境・ルール検討路線	4.2	0	4.2	0.0%
計	163.6	3.7	167.4	2.2%

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2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

<国道・都道>

(未整備延長は図上の計測値)

	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。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。
- ※3 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。
- ※4 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 37 自転車ネットワーク計画

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 2 月）

■区内の自転車駐輪環境の整備状況

<区内の自転車等放置台数は大幅に減少し、自転車等駐車場収容可能台数は増加>

官民協働による自転車等駐車場の整備やルール・マナーに関する普及啓発事業、放置自転車等の撤去活動を粘り強く進めたことにより、駅周辺の自転車の放置台数は、ピーク時の昭和 62 年度（1987 年度）の 33,161 台から大幅に改善され、平成 26 年度（2014 年度）には、2,875 台と激減している。

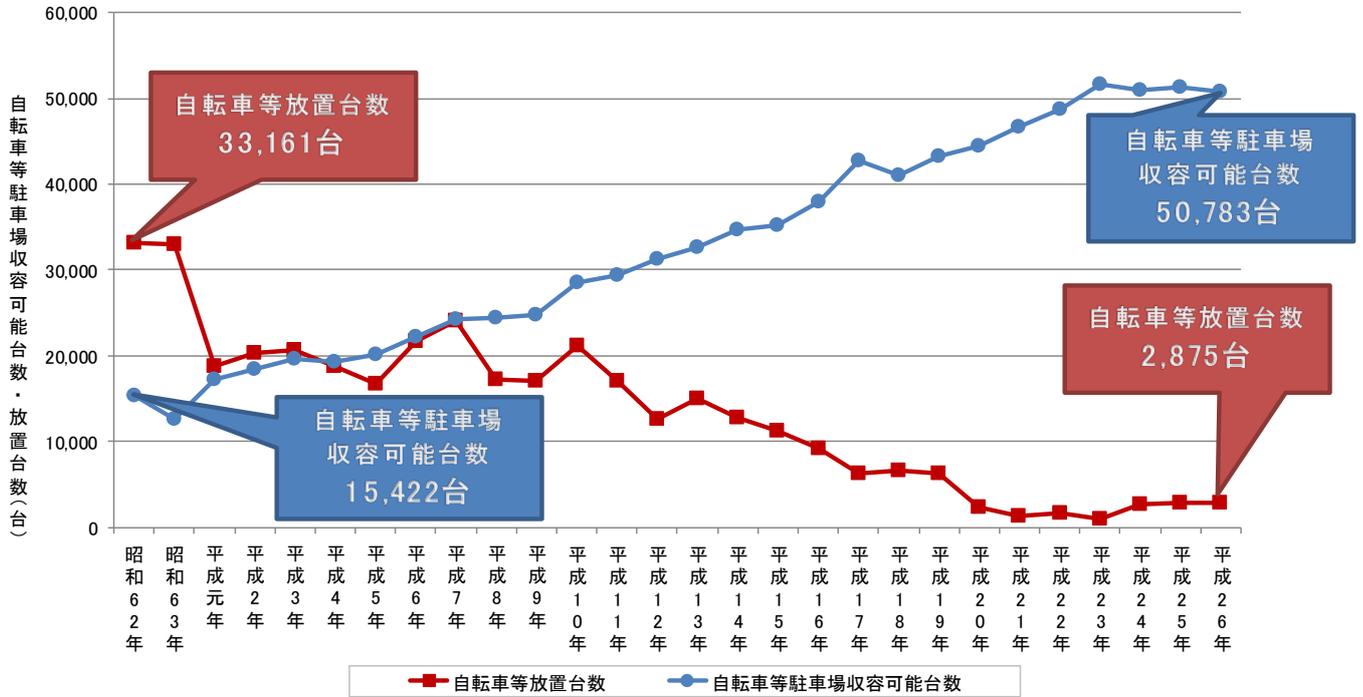


図 38 区内自転車等駐輪場収容可能台数と自転車等放置台数との関係

資料：世田谷区資料（平成 27 年）

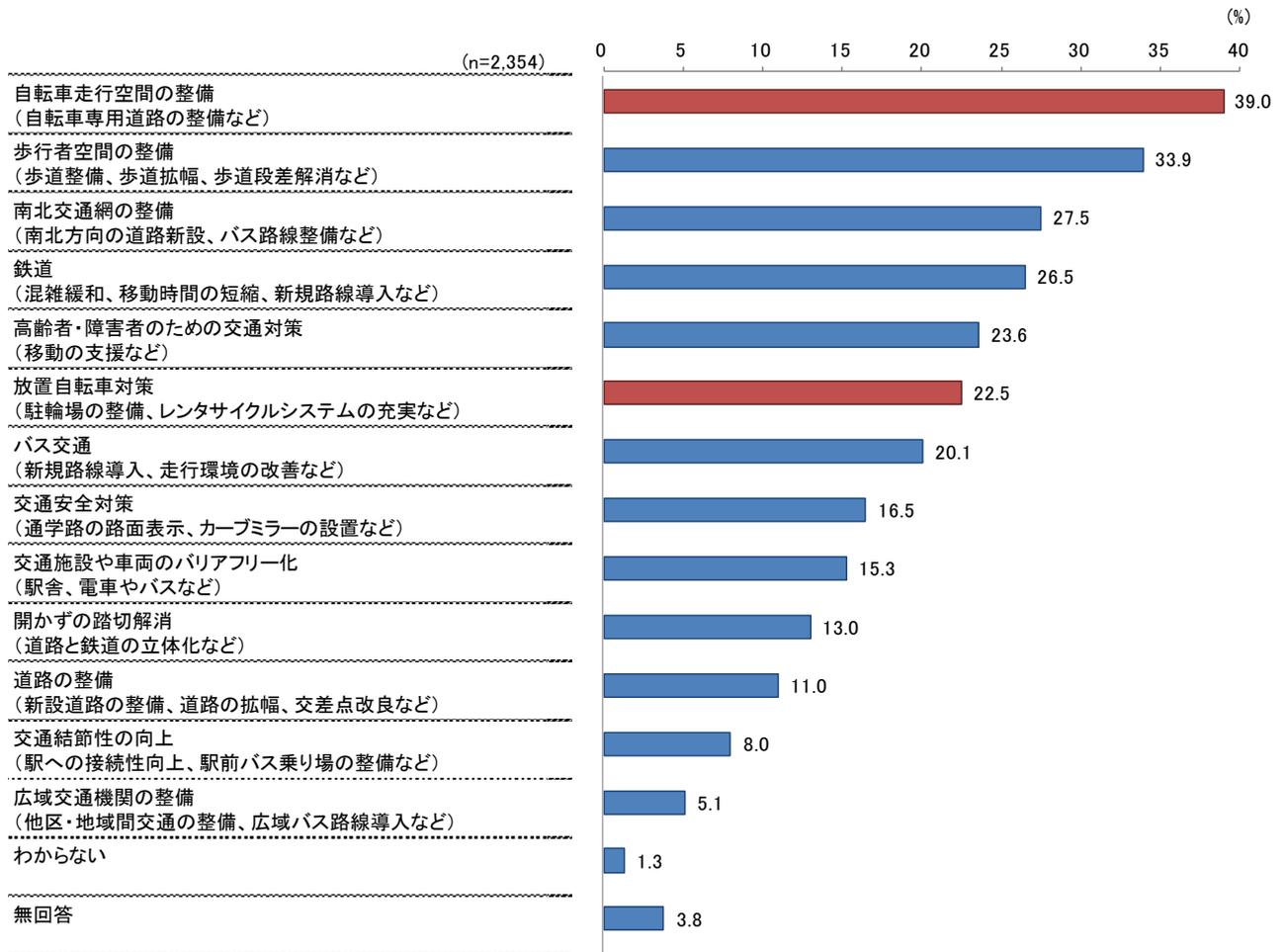
※放置台数は、毎年 10 月の平日、晴天の午前 11 時頃に調査。

※平成 23 年までは、各駅自転車 100 台以上、原付・自動二輪 50 台以上を計上。

■区民の自転車に対する意識

<自転車走行空間の整備に対する要望が多い>

区民意識調査で、区が積極的に取り組むべき交通政策を聞いたところ、「自転車走行空間の整備（自転車専用道路の整備など）」に対する要望が多く、4割近くを占め最も多い。また、2割以上が「放置自転車対策（駐輪場の整備、レンタサイクルシステムの充実など）」を挙げている。



(複数回答)

図 39 区が積極的に取り組むべき交通政策

資料：世田谷区民意識調査 2013（平成 25 年 5 月実施）

<自転車走行空間の整備は特に玉川北部・南部と砧南部からの要望が多い>

区が積極的に取り組むべき交通政策を地域別にみると、「自転車走行空間の整備」の要望が区全体に比べて特に多い地域は、玉川北部（50.5%）、砧南部（44.3%）玉川南部（41.9%）である。

また、「放置自転車対策」の要望が多い地域は、北沢東部（28.8%）、世田谷東部（25.8%）、砧北部（24.7%）、烏山（23.1%）である。

表 3 区が積極的に取り組むべき交通政策（地域別）

		区民からの要望が多い ←															(%)
		n	自転車走行空間の整備	歩行者空間の整備	南北交通網の整備	鉄道	高齢者・障害者のための交通対策	放置自転車対策	バス交通	交通安全対策	交通施設や車両のバリアフリー化	開かずの踏切解消	道路の整備	交通結節性の向上	広域交通機関の整備	わからない	無回答
全体		2,354	39.0	33.9	27.5	26.5	23.6	22.5	20.1	16.5	15.3	13.0	11.0	8.0	5.1	1.3	3.8
地域別	世田谷東部	372	38.4	37.4	21.0	27.7	25.3	25.8	19.9	17.5	16.1	3.8	7.8	6.5	6.7	1.3	4.0
	世田谷西部	269	38.7	27.5	31.2	20.4	25.3	19.7	21.2	17.5	15.2	4.1	14.5	9.7	3.7	2.2	5.9
	北沢東部	198	36.9	40.4	19.7	24.7	26.8	28.8	19.2	16.2	23.2	13.1	7.6	9.1	3.0	1.5	3.5
	北沢西部	206	28.6	34.0	25.2	31.6	28.6	21.8	17.0	12.1	16.0	25.7	13.6	7.3	7.3	1.5	4.4
	玉川北部	202	50.5	35.1	30.7	27.2	22.3	20.8	20.3	14.9	13.4	5.4	8.4	6.4	5.4	1.0	3.0
	玉川南部	215	41.9	31.2	29.3	27.4	24.7	20.0	21.9	13.5	14.0	16.7	9.3	7.4	4.7	1.4	2.3
	玉川西部	159	39.0	35.2	27.0	31.4	26.4	18.9	22.0	18.9	15.7	5.7	6.3	7.5	5.7	0.0	5.0
	砧北部	295	39.0	31.2	32.9	26.4	20.7	24.7	21.0	19.0	13.9	8.5	12.5	10.5	4.4	1.7	3.4
	砧南部	131	44.3	42.0	19.1	16.0	26.0	14.5	22.1	22.1	11.5	3.1	19.8	10.7	6.9	1.5	4.6
	烏山	307	36.8	30.6	33.9	28.7	15.3	23.1	17.9	14.7	14.0	38.4	12.1	6.5	3.9	0.7	2.3

(複数回答)

資料：世田谷区民意識調査 2013（平成 25 年 5 月実施）



図 40 世田谷区地域区分（10 地域、再掲）

資料：世田谷区資料（平成 26 年）

＜自転車走行空間の整備は特に女性から、放置自転車対策は特に男性からの要望が多い＞

性別・年齢別にみると、「自転車走行空間の整備」は区全体に比べて、30歳代、40歳代、60歳代の女性と、50歳代の男性からの要望が多い。

また、「放置自転車対策」は特に40歳以上の男性、40歳代と60歳代の女性からの要望が多い。

表4 区が積極的に取り組むべき交通政策（性別・年齢別）

		区民からの要望が多い ←															(%)
		n	自転車走行空間の整備	歩行者空間の整備	南北交通網の整備	鉄道	高齢者・障害者のための交通対策	放置自転車対策	バス交通	交通安全対策	交通施設や車両のバリアフリー化	開かずの踏切解消	道路の整備	交通結節性の向上	広域交通機関の整備	わからない	無回答
全体		2,354	39.0	33.9	27.5	26.5	23.6	22.5	20.1	16.5	15.3	13.0	11.0	8.0	5.1	1.3	3.8
性別・年齢別	男性全体	985	36.1	33.8	31.0	28.5	23.6	24.3	19.5	15.9	12.3	14.7	14.0	8.4	4.7	0.8	2.5
	20歳代	100	39.0	22.0	21.0	47.0	11.0	16.0	18.0	17.0	12.0	18.0	18.0	15.0	4.0	1.0	1.0
	30歳代	144	33.3	39.6	35.4	44.4	13.9	16.7	19.4	15.3	13.2	12.5	12.5	11.1	6.3	0.7	0.7
	40歳代	195	37.9	31.8	36.9	34.4	16.9	27.7	16.4	13.8	10.3	17.4	16.9	9.7	3.1	0.0	1.0
	50歳代	154	39.6	37.7	40.9	24.7	20.8	26.6	21.4	14.3	12.3	13.6	13.0	7.8	1.9	0.6	0.6
	60歳代	165	38.8	34.5	29.7	17.0	30.3	26.7	13.9	18.8	11.5	14.5	10.9	7.3	7.3	1.8	4.2
	70歳以上	226	30.5	34.1	21.7	16.4	37.6	26.1	25.7	16.8	14.2	13.3	13.7	4.0	5.3	0.9	5.8
	女性全体	1,323	41.6	34.3	24.9	25.4	23.9	21.5	20.6	17.2	17.6	12.1	8.9	7.9	5.4	1.7	3.7
	20歳代	117	35.9	34.2	20.5	46.2	13.7	21.4	21.4	16.2	14.5	15.4	5.1	9.4	4.3	2.6	1.7
	30歳代	260	45.0	35.8	31.2	35.8	9.2	20.8	21.2	20.4	15.0	13.8	10.8	10.4	6.5	0.4	0.8
	40歳代	279	47.7	31.9	34.4	24.7	17.9	23.7	20.1	17.6	13.3	12.2	9.3	6.1	2.5	2.2	3.6
50歳代	192	37.0	34.9	30.7	21.9	27.6	20.8	22.4	14.6	20.8	10.9	9.9	11.5	7.3	2.1	2.6	
60歳代	203	46.3	34.0	15.8	22.2	30.0	27.1	16.3	18.7	16.7	14.8	10.8	4.9	4.4	1.5	3.4	
70歳以上	271	33.9	35.1	14.0	12.2	41.3	16.2	22.5	14.4	24.4	7.7	6.3	6.6	7.4	1.8	8.5	

(複数回答)

資料：世田谷区民意調査 2013（平成 25 年 5 月実施）

<放置自転車に対する区民の意識はやや高く、多くが駐輪場の環境整備が効果的と考えている>

区民意識調査で、駅周辺などの放置自転車・バイクについて質問したところ、「理由はともあれよくない」という回答が66.4%を占めている。

放置自転車を解決するに一番効果的な対策としては、「自転車等駐車場の環境整備」が66.7%で最も高く、次いで「放置自転車の撤去」が23.2%で高い。

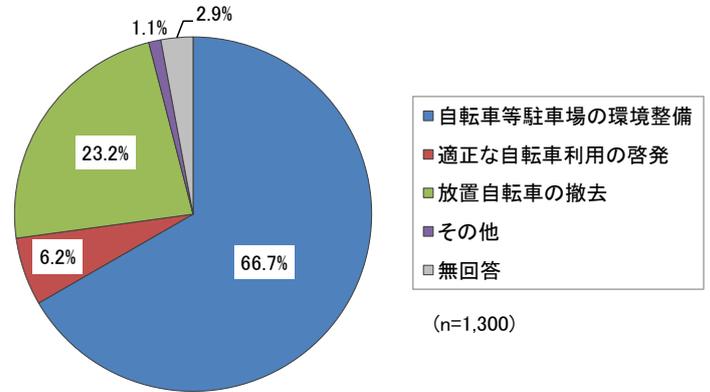
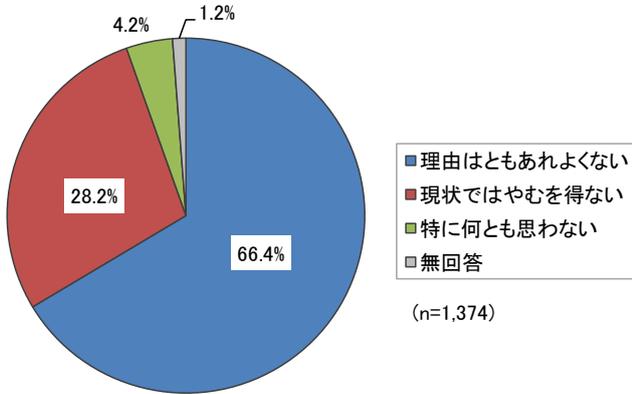


図 41 放置自転車・バイクに対する意識

図 42 放置自転車の効果的な解決策

資料：世田谷区民意識調査 2010（平成 22 年 6 月実施）

<区民の多くは自転車等放置禁止区域を知っていて、6割以上は自転車が道路交通法で規制されていることを知っている>

「自転車等放置禁止区域」については、8割近くが「知っている」状況である。

また、自転車交通が道路交通法で規制されていることについては、6割程度が知っている状況である。

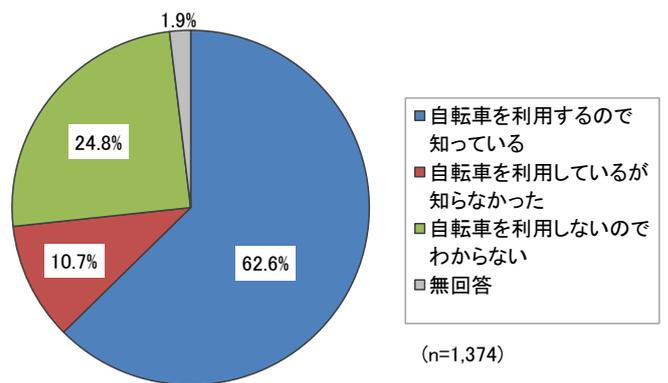
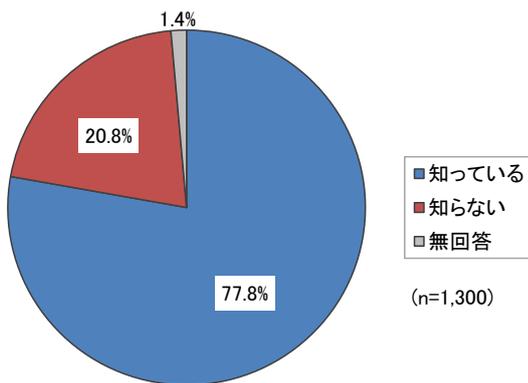


図 43 「自転車等放置禁止区域」の認知度

図 44 自転車交通が道路交通法で規制されていることの認知度

資料：世田谷区民意識調査 2010（平成 22 年 6 月実施）

＜自転車が安全に走行するためには、「走行ルール・マナーの徹底」と「車・人と分離された道路」の必要性を区民は重視＞

自転車が安全に走行するために必要なものとしては、「走行ルール・マナーの徹底」(79.7%)、「車・人と分離された道路」(72.1%)が特に高い。

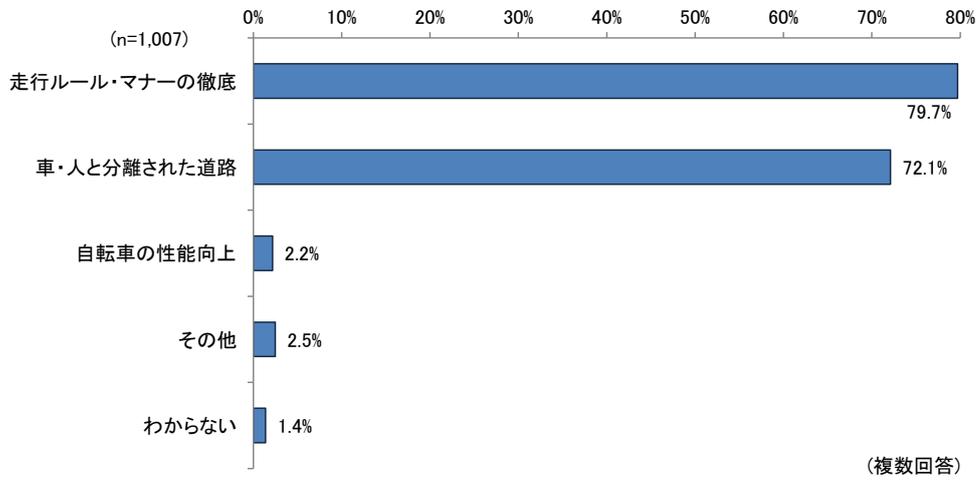


図 45 自転車が安全に走行するために必要なこと

資料：世田谷区民意識調査 2010（平成 22 年 6 月実施）

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（現行計画）における施策・事業の取組み状況（現行計画策定後の平成 23 年度から平成 26 年度）を、現行計画の施策の体系に沿って、その施策・事業の取組み内容（進捗状況）、課題、今後の方向性を次ページに整理した。

表 5 現行計画における取組み状況と課題、今後の方向性 1/4

現行計画での施策の体系				取組状況に対する評価			見直しでの判断	
基本方針	個別方針	施策	取組み	現行計画での区分 継新	取組み内容の詳細	課題		今後の方向性
1 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	自転車交通ルール・マナー遵守の啓発推進	1 自転車交通ルール・マナーの普及啓発強化	小・中学校等における自転車利用の教育	○	<区立小学校> 交通安全教室の実施	・教育の効果を上げるため、交通安全教室の内容を充実させる。 ・「小・中学校における自転車利用の教育」で、対象として漏れている、小学校高学年も対象とする。	<区立小学校> ・内容の充実を図る(新たな講師依頼先の開拓、資料の作成等) ・高学年向け講習をモデル的に実施	継続
					<区立中学校> スクエアード・ストレート方式による交通安全教室の実施	・交通安全に地域ぐるみで取り組んでもらう必要がある。(そのため、中学校での交通安全教室の場を活用する)	<区立中学校> ・交通安全への地域ぐるみの取組みの推進(スクエアード・ストレート方式による交通安全教室へのPTAや地域の参加の促進)	継続
					<区立以外> 要望があった場合、スクエアード・ストレート方式による交通安全教室の実施	・講師依頼先を案内するなど交通安全教室を支援する必要がある。	<区立以外> ・要望に応じて、交通安全教室の開催、講師依頼先の案内 ・それ以外の学校へ、交通安全教室実施の呼びかけや講師依頼先の情報の提供の仕方の検討。	継続
		4 一般区民対象の自転車安全利用啓発	○	・警察署・交通安全協会の主催する身近な地域における交通安全教室の支援 ・一般向けのスクエアード・ストレート方式による交通安全教室の実施 ・高齢者向けの自転車安全講習会を開催(シルバー人材センター会員向け研修等の企画を活用) ・20~40代に対し、区内事業者、区内大学、子育て世代の3つを中心に重点的に取組みを実施	・幅広い年齢層に対し、きめ細かい安全利用啓発を進めるため、さらなる取組みの充実を図る必要がある。 ・特に、自転車事故の多い20~40歳代への取組みについて、充実を図る必要がある。	現行計画の取組みを継続するとともに、以下の観点から充実を図る。 ①自転車安全講習受講者の拡大 ・講習機会の拡大 ・事業者講習義務の徹底 ・受講の動機付け ②講習内容充実 ・受講者の特性に応じた内容 ・効果を体感できる実技プログラム ③講習以外の啓発手法の開発による学習機会の拡大 ・インターネット等の活用	継続	
				5 区民・事業者・行政の連携による交通安全啓発活動	○	自転車安全利用推進員の育成・支援	・自転車安全利用推進員の活動のさらなる拡充を図る必要がある。	自転車安全利用推進員の活動の充実 ・推進員の人数増 ・推進員同士の連携の充実
		6 通勤・事業に自転車を使用する事業者に対し、自転車安全講習の実施を支援	○	・通勤・事業に自転車を使用する事業者に対し、自転車安全講習の実施を支援	・通勤・事業に自転車を使用する事業者に対し、さらに自転車安全講習を実施するように促す必要がある。	事業者に対し、自転車安全講習実施の必要性・重要性の周知と講習の実施支援 ・自転車安全講習の呼びかけを進める ・講習の実施の支援	新規	
		7 2 自転車利用を支える区民の育成・支援	○	区内自転車商との協力	自転車商との協働による取組みの可能性を探っている。 (具体的な取組みには至っていない)	・自転車商との協働について、具体的に取組みが進められるように工夫する必要がある。	・自転車店との協働について、地域を限定したモデル事業を実施 ・自転車メーカーとの協働について方策を検討(民間主催による自転車イベントへの参加等を通じて) ・区民に対し、「かかりつけ自転車店」を持つように呼びかける	継続
		8 交通安全運動との連携		交通安全運動と連携して、自転車安全利用啓発を実施。 ・交通安全運動テントへの「やさしく走ろう世田谷」懸垂幕の掲出 ・交通安全運動と連携した踏切安全横断ルールキャンペーンの実施	・交通安全運動と連携した自転車安全利用の啓発について、引き続き行う必要がある。	・交通安全運動と連携した自転車安全利用啓発の取組みを継続して取り組む。 (警察による自転車を対象とした取締りと運動したキャンペーンの実施など)	継続	
		9 交通安全指導者講習会		○	高齢者クラブ会員、小学校PTA、保育園保育士等を対象として、交通事故防止・交通安全啓発の人材育成のための交通安全指導者講習会等を開催した。	・交通事故防止・交通安全啓発の人材育成のための講習会は、同様の趣旨である自転車安全利用推進員の育成に転換する。	・自転車安全利用推進員の育成に転換	転換
		10 区民による自転車安全利用の自主的取組みの支援		○	区民(事業者を含む)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を育成・支援	・自転車安全利用推進員の活動のさらなる拡充を図る必要がある。	自転車安全利用推進員の育成・支援 (推進員の人員増、推進員同士の連携の充実)	新規 (名称変更)
		11 放置自転車ゼロへの取組み推進	3 多様な手法を用いた放置自転車防止の取組み推進	○	放置自転車防止に向けた啓発の実施(町会、商店街、鉄道事業者等と連携)	・駅利用だけでなく、買い物利用も視野に入れて、放置自転車防止に向けた啓発をさらに進める必要がある。 ・啓発方法については、さらに工夫していく必要がある。	・放置自転車防止に向けた啓発を今後も実施	継続

表 6 現行計画における取組み状況と課題、今後の方向性 2/4

現行計画での施策の体系				取組状況に対する評価				見直しでの判断			
基本方針	個別方針	施策	取組み	現行計画での区分 継新	取組み内容の詳細	課題	今後の方向性				
12	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(続き)	放置自転車ゼロへの取組み推進(続き)	多様な手法を用いた放置自転車防止の取組み推進(続き)	民間駐輪場事業者への支援	○	整備費の一部を助成金として支援	・事前に民間事業者による整備スケジュールの確認が十分にできず、予算計上の根拠付け及び予算の執行管理が難しい。そのため、民間事業者からの情報収集や取組みの連携等が課題である。	・整備費の一部を助成金として今後も支援	継続		
						自転車等駐輪場利用への誘導	○	整理誘導員の配置		・駐輪場の利用率が高い駅や、短時間駐輪が可能な駐輪場が少ない駅については、誘導の効果が薄く、自転車利用者からの反発も強い。そのため、効果的な整理誘導のあり方について検討が必要である。	・整理誘導員の配置について今後も継続して取り組む
						区立自転車等駐輪場の有効活用による放置自転車の抑制	○	烏山中央自転車等駐輪場で月ぎめの駐車が少ない場合、時間ぎめ用として活用		・放置自転車の抑制のため、ほかの自転車等駐輪場においても、有効活用の工夫について検討が必要である。	・他の自転車等駐輪場でも利用区分の見直しを検討し、利用率の向上を図る。
						4 放置自転車対策事業の効率化	○	放置状況を見極めながら、新たな区域を指定。		・放置状況を見極めながら、自転車等駐輪場の整備とあわせて順次放置禁止区域の指定・見直しが必要である。	・今後も、放置禁止区域の指定・見直しに取り組む。
16	安全で快適な自転車利用環境の整備	5 自転車走行環境の整備	「歩行者」「自転車」「自動車」それぞれの通行空間の安全性を確保した道路整備	○	直ちに移動しない放置自転車等を対象とした撤去	○	業務の民間委託により、計画的かつ柔軟に撤去を実施。	・毎年実施している放置実態調査では、放置台数が増加傾向にある。そのため、放置自転車防止の総合的な推進とともに、撤去方法等にさらなる工夫が必要である。	・今後も、計画的かつ柔軟に撤去を実施する。	継続	
					未返還自転車の再利用	○	・未返還自転車の売却。 ・一部の未返還自転車のアジアやアフリカ等の開発途上国に対して無償譲渡を実施。	・安価な自転車が多く販売されるようになり、自転車自体の質が低下している。そのため、未返還自転車の質も低下しており、再利用については限界がある。	・未返還自転車の再利用。 ・そのほか、有効活用の手法について検討する。		
					放置自転車等保管所運営の見直し	○	大蔵保管所を閉鎖(保管所は9箇所へ減少)	・保管所の運営時間は、撤去の時間に合わせる必要があるため、放置削減に向けた撤去方法等を検討する中で決めていく必要がある。	・放置自転車等保管所運営の見直しについて、継続して取り組む。		
					19	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	○	車道部に、自転車の通行位置・進行方法を示した路面表示を設置。	・道路整備の際、自転車通行空間の整備を実施しているが、連続した自転車通行空間のネットワーク化までには時間を要する。		・世田谷区自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間整備を進める。
20	道路の幅員構成、舗装等の道路構造物の改善	○	街渠の幅をスリム化し、自転車の走行環境を進めた。		継続						
21	道路占用物件、通行障害物等の整理・撤去	○	・電線類の地中化を進め、道路占用物件を整理した。 ・交通管理者等と連携し、不法占用物件の除去に努めている。	・電線類の地中化には、時間・費用を要するため、計画的に、地中化を進めていく必要がある。 ・区民、事業者、交通管理者と連携して道路の適正使用を進める必要がある。	・世田谷区電線類地中化整備5カ年計画に基づき、電線類の地中化を進める。 ・交通管理者等と連携し、引き続き不法占用物件の除去に努める。						
22	道路空間と一体的に機能する沿道空間の整備	○	地区計画等で沿道施設の壁面後退やすみ切りの確保を実施。	・ほかの自転車走行環境の整備とともに、壁面後退やすみ切りを行うことにより、自転車通行空間の整備を進めることが必要である。	・引き続き、壁面後退やすみ切りを行い、交差点、施設出入口の見通しの確保に努める。						
23	自転車通行空間の確保による歩行者と自転車との分離	○	自転車走行帯(ブルーゾーン)を設置	・自転車通行空間の確保や走行環境の整備を実施しているが、連続した自転車通行空間のネットワーク化までには時間を要する。	・世田谷区自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間のネットワーク化を進める。						
24	道路状況に応じた自転車走行環境の整備	○	排水施設のスリム化や、自転車の通行位置・進行方向を示した路面表示を設置。	・自転車通行空間の分離が困難な道路について対応が必要である。 ・自転車通行空間と走行ルールについて、区民への周知が必要である。	・自転車通行空間の分離が困難な道路については、ローカル・ルールづくりや誘導サインの工夫等を検討する。 ・自転車通行空間と走行ルールを分かりやすく区民に周知する。						
25	連続した自転車通行空間の整備とネットワーク化	○	ブルーゾーンや路面表示、排水施設のスリム化を進めることにより、自転車走行環境の整備を進めている。		継続						

表 7 現行計画における取組み状況と課題、今後の方向性 3/4

現行計画での施策の体系				取組状況に対する評価				見直し での 判断	
基本方針	個別方針	施策	取組み	現行計画 での区分		取組み内容の詳細	課題		今後の方向性
				継	新				
26	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(続き)	6	自転車利用者へのサポート体制の充実	○		・一部の駐輪場に空気入れを配備した。 ・有人管理の駐輪場において簡単な修理にも応じている。 ・桜新町駐輪場においてサイクルマップを配布している。	・利用者が必要としている情報を効果的に提供する必要があります。	・他の駐輪場にも空気入れの配備を検討する。 ・他の駐輪場でもサイクルマップの配布を検討する。	継続
			自転車等駐車場やレンタサイクルポートの「(仮)サイクル情報コーナー」としての整備・活用		○	桜新町駐輪場に「サイクル情報コーナー」を設置した。		・駐輪場やレンタサイクルポートから、自転車利用のルール・マナーに関する情報、周辺の観光スポットや店舗情報など自転車利用に関する多様な情報を発信していく。	継続
28	環境や利便性に配慮した自転車等駐車場の整備	7	既存自転車等駐車場の有効活用	○		なし (立体化による増大は空間的な制約条件が厳しく、実現に至っていない)	・立体化を行うための基礎資料として自転車等駐車場の需要調査が必要である。 ・収容能力の向上が必要な自転車等駐車場については、立体化を行う必要がある。	立体化による収容能力の向上に、継続して取り組む。 ・全体的な駐輪場の需要(稼働実績数)調査 ・立体化の実施(烏山中央、自由が丘の二段化の検討など)	継続
29			自転車等駐車場の登録方法の見直し		○	・利用率が高いため登録方法の見直しが必要な駐輪場の状況は把握している。 ・利用者の住所から駐輪場までの距離による登録制を変更することは実施していない。(既存の利用者の権利をはく奪することになるため)	・利用率が100%を大きく超えており、かつ待機者が多数いる駐輪場については、使用できる者の範囲(最寄り駅から利用者の住所までの距離制限)を見直す必要がある。	利用者の実態を踏まえた対応を検討していく。	継続
30			低利用駐車場の利用効率の改善		○	実施していない (利用率が低い自転車等駐車場の周辺では、放置自転車も少ないため)	・低利用駐車場の利用の促進等に努めることが必要である。	・低利用駐車場の利用効率の改善に継続して取り組む。 (駐輪場の立地・設備・料金、近隣の民間駐輪場の有無など、利用率が低い理由の検証など)	継続
31			レンタサイクル導入による駐車需要の削減		○	桜上水、経堂、成城、三軒茶屋などで、自転車のシェアリングを実施。	・駐車需要の削減に向けた、効果的な自転車シェアリングの導入推進が必要である。	自転車シェアリングの導入による駐車需要の削減に継続して取り組む。 (駐輪場の需要が高い主要な駅に、簡易なコミュニティサイクルポートの整備を検討していくなど)	継続
32			自転車等駐車場周辺の案内強化と環境や利便性に配慮した設備改善		○	千歳烏山駅周辺案内図の設置に伴い、日ぎめ駐輪場を明記した。	・駅周辺の開発等による街の変化に、柔軟に対応することが必要である。	・その他の主要な駅周辺でも、既存の街区案内図、広報板などの新設・改修に合わせ自転車等駐車場の情報を表記してもらうように取り組む。	継続
33			新たな自転車等駐車場の整備		○	駐輪場の整備を鉄道事業者に要望している。	・原因者負担の原則にのっとり、鉄道事業者による自転車等駐車場の整備を進める必要がある。	・鉄道事業者に対して、自転車等駐車場の整備を継続して要望していく。 (小田急線下北沢駅の上り利用、京王線連続立体交差事業の進捗に合わせて、駐輪場の整備を鉄道事業者に要望していくなど)	継続
34			買い物等の利用に対応した自転車等駐車スペースの確保		○	買い物客の多い区域で買い物利用に対応した自転車等駐車場(三軒茶屋北第三自転車等駐車場)を整備した(H24.11開設)。	・買い物等の利用に対応した自転車等の駐車スペースについて、関係者と連携して取り組みを進める必要がある。	・買い物客等の多いエリアにおいて、買い物等の利用に対応した自転車等駐車スペースの確保に継続して取り組む。	継続
35	歩道上を活用した自転車等駐車場の整備		○	歩道空間を活用した自転車等駐車場の整備について検討した。 (歩道幅員の狭さや植栽帯の存在等により、歩道上を活用した自転車等駐車場の整備は実現していない。)	・歩道上を活用した自転車等駐車場の必要な場所、整備可能な場所を抽出し、実現可能な箇所については、整備を進める必要がある。	・自転車利用者数の多いエリアにおいて、歩道上を活用した自転車等駐車場の整備に継続して取り組む。	継続		
36	駅周辺未利用地を活用した駐輪施設の整備		○	千歳烏山駅周辺、下高井戸駅周辺において、民間事業者の協力を得て、用地を確保した。	・そのほかの駅についても、自転車の駐輪需要を踏まえ、駅周辺の未利用地を活用した駐輪施設の整備を進める必要がある。	・駅周辺未利用地を活用した駐輪施設の整備に継続して取り組む。 (京王線の連続立体交差事業の進捗と合わせ、整備、開設をしていくなど)	継続		
37	駅周辺をはじめとした自転車等駐車場の整備・充実		○	道路整備にあわせ、東急世田谷線世田谷駅近くに新たに世田谷駅南自転車等駐車場を開設した(H27.4開設)。	・そのほかの地域についても、自転車の駐輪需要を踏まえ、駅周辺をはじめとした自転車等駐車場の整備を進める必要がある。	・駅周辺をはじめとした自転車等駐車場の整備・充実に継続して取り組む。	継続		

表 8 現行計画における取組み状況と課題、今後の方向性 4/4

現行計画での施策の体系				取組状況に対する評価				見直しでの判断		
基本方針	個別方針	施策	取組み	現行計画での区分 継新	取組み内容の詳細	課題	今後の方向性			
38 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	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	9 自転車利用への転換促進	レンタサイクルポートの確保	○	等々力駐輪場にコミュニティサイクルポートを整備した。	・利用者の利便性の向上を図るため、借りた場所に返却する必要があるレンタサイクルポートではなく、どこかのポートにでも返却することができるコミュニティサイクルポートの整備を進めていく必要がある。	・レンタサイクルポートではなく、コミュニティサイクルポートの整備を進めていく。	転換		
			レンタサイクルからコミュニティサイクルシステムへ	○	・コミュニティサイクルネットワークの拡充にあわせて検討している。 ・三軒茶屋中央レンタサイクルのコミュニティサイクル化を進めている。(H27年度工事、H28年度転換)	・利用者の利便性の向上を図るため、可能な駐輪場から、レンタサイクルポートからコミュニティサイクルポートへの転換を進める必要がある。	・レンタサイクルからコミュニティサイクルシステム化について、継続して取り組む。	継続		
			コミュニティサイクルネットワークの充実・展開	○	等々力駐輪場にコミュニティサイクルポートを整備した。	・南北方向のネットワークとともに、東西方向のネットワークの形成も視野に入れ、コミュニティサイクルネットワークの充実を図る必要がある。	・既存のコミュニティサイクルネットワークの充実を基本としながら、簡易なポートの導入についても検討するなど、コミュニティサイクルネットワークの充実・展開について、継続して取り組む。	継続		
		42	10 公共交通機関と自転車利用の連携	駅周辺への自転車等駐車場の整備と駅前への案内図等の設置	○	小田急線の連立事業において、下北沢駅周辺の駐輪施設の整備を検討中。	・街の変化に迅速に対応する案内図の管理が必要である。 ・京王線について、高架下利用も含めた駐輪施設の検討が必要である。	・駅周辺への自転車等駐車場の整備と駅前への案内図等の設置に、継続して取り組む。	継続	
				公共交通機関との乗換がしやすいしくみ構築	○	代田橋駐輪場の移設に合わせて、精算機をパスモ対応に交換した。	・鉄道事業者等と連携しながら、自転車等駐車場の交通結節機能の向上に努める必要がある。	・引き続き、公共交通機関との乗換がしやすいしくみ構築に取り組む。	継続	
		44	安全で快適な自転車利用を促進するしくみづくり	11 自転車関連情報の発信の充実	インターネット等による自転車等駐車場への誘導	○	商業課作成の区内観光用アプリや民間・大学のサイトに、レンタサイクル、コミュニティサイクルの情報を掲載した。	・自転車等駐車場、レンタサイクル、コミュニティサイクル等の利用に役立つ情報を区民に分かりやすく伝えていく必要がある。	・インターネット等による自転車等駐車場への誘導について、継続して取り組む。 (自転車等駐車場、レンタサイクル・コミュニティサイクル専用アプリの作成を検討するなど)	継続
					区報等によるコスト意識の啓発	○	区ホームページに掲載した。	・現在は、自転車施策のコストに関する詳細な記述がないため、今後具体的な記載内容について検討する。	・区報等によるコスト意識の啓発について、継続して取り組む。	継続
自転車関連情報ホームページの充実と自転車利用マップの作成	○				・ホームページを随時更新し、最新の情報をUPしている。 ・マップの内容を更新した。	・サイクルマップの更新と充実を図る必要がある。	・自転車関連情報ホームページの充実と自転車利用マップの作成について、継続して取り組む。	継続		
47		12 譲り合う心の地域ルールづくり	世田谷区における自転車利用ルールの形成	○	・平成24年4月に「世田谷区民自転車利用憲章」を制定。 ・交通安全教室やキャンペーンの際に配布するなど、区民への普及浸透に努めている。	・平成25年5月実施の区民意識調査では「世田谷区民自転車利用憲章」の認知度は11.4%にとどまるため、今後さらに多くの機会をとらえて、区民に対し幅広く普及浸透を進める必要がある。	・さらに「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透に取り組む。 ・地域の実情に即し、地域が主体となって自らローカルルールを定め、率先して守る取り組みをモデル事業として実施する。 ・世田谷ナンバーをきっかけとしたセーフティドライブ推進と「世田谷ルール」の性格において共通するので、あわせて効率的に周知を図る。	継続		

※「見直しでの判断」の凡例

継続：現行計画に記載があり、今後も取り組みの継続が必要なもの。取組み内容の強化も含む。

新規：現行計画に記載がないが、現行計画策定後、新たに取り組みを行っているため、計画に位置づけることが必要なもの。

転換：現行計画までの取組み内容を名称も含め変えるもの。

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た。こうした流れの下、国により自転車走行環境整備のためのガイドラインが示され、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の条例が制定された。

<自転車の多様な利用に注目した動き>

鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備により、通勤・通学時の駅利用のための駐輪については対応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整備の新たなガイドラインでは、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た。

<区における自転車利用に関連する動き>

基本構想、基本計画、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となった。

今後、都市再開発や鉄道連続立体化に伴い、まちが大きく変わる拠点や沿線において、まちの将来像に適合した自転車利用のあり方が問われることとなった。

総合計画（現行計画）策定後に改定、策定された自転車に関わる法制度や上位関連計画（国、東京都、世田谷区）の動向を下記に整理した。また、年次別の表を39ページに記載した。

<法制度>

1) 「標識令」改正（H23.9）

- ・自転車一方通行規制の標識の新設

2) 「交通政策基本法」成立（H25.11）

- ・「総合的な交通体系の整備」として、各種の交通手段とともに自転車を交通手段の一つとして明確に位置づけ、交通手段間の役割分担と連携強化等に配慮した整備を行うことを明記

3) 「道路交通法」改正（H25.12）

- ・自転車の走行空間の明確化

※自転車路側帯を通行する場合には、左側通行のみが認められることになった

- ・悪質な自転車利用（信号無視、ブレーキのない自転車、路側帯の通行方法など）に関する取締り強化

4) 「道路交通法（平成25年度改正）」の一部施行（H27.6）

- ・悪質な自転車運転者への安全講習義務化

<国の計画>

- 1) 「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」 通達 (H23. 10)
 - ・ 自転車の通行環境の確立、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車に対する指導取締り強化
- ※**自転車の車道通行の原則を徹底**
- 2) 「警察庁自転車総合対策本部」 設置 (H23. 12)
 - ・ 自転車盗難、交通違反の取締り、自転車安全教室などの対策を実施
- 3) 「みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—」 (H24. 4)
 - ・ 自転車走行空間の計画、設計
 - ・ 利用ルール (ルール周知、インセンティブ付与、指導取締り) の徹底
 - ・ 自転車利用の総合的な取組みを提示
- 4) 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 設定 (H24. 11)
 - ・ 道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成や整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、ガイドラインを策定
- 5) 「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」 策定 (H24. 11)
 - ・ 自転車等駐車施策の関係主体を明確化
 - ・ 自転車駐輪実態を量 (駐車場の利用台数、放置台数等) と質 (利用目的、駐輪時間等) の視点からの確に把握するよう明記
- 6) 「交通政策基本計画」 策定 (H27. 2)
 - ・ 駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及、各種マーク制度 (BAA マーク、SBAA マーク等) の普及等、自転車の活用に向けた取組みの推進
 - ・ 自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善

<都の計画>

- 1) 「東京都自転車走行空間整備推進計画」 策定 (H24. 10)
 - ・ 道路の構造や利用状況を踏まえ、車道の活用を基本とした自転車道や自転車レーンなどの整備手法と、安全性・利便性向上の観点から優先整備区間選定などの取組みを推進
- 2) 「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」 制定 (H25. 7)
 - ・ 自転車利用に関して、都、自転車利用者等の責務を明確化
 - ・ 自転車安全利用推進計画、自転車駐車場の利用促進、保険の加入等記載
- 3) 「東京都自転車点検整備指針」 (H25. 6) 及び「東京都自転車安全利用指針」 公表 (H25. 12)
 - ・ 自転車の交通ルールの内容、その教え方、点検整備すべき項目や方法等を説明
- 4) 「東京都自転車安全利用推進計画」 策定 (H26. 1)
 - ・ 学校、事業者、行政等による安全教育の推進
 - ・ 鉄道事業者、小売業者、行政等による駐輪場の整備、駐輪場利用の啓発等を明記

< 区の計画 >

- ・「世田谷区民自転車利用憲章」制定（H24.4）
- ・「基本構想」策定（H25.9）
- ・「基本計画」策定（H26.3）
- ・「新実施計画」策定（H26.3）
- ・「道づくりプラン」策定（H26.3）
- ・「都市整備方針（第一部 都市整備の基本方針）」策定（H26.4）
- ・「環境基本計画」策定（H27.3）
- ・「自転車ネットワーク計画」策定（H27.3）
- ・「交通まちづくり基本計画」策定（H27.3）
- ・「都市整備方針（第二部 地域整備方針）」策定（H27.4）

< 拠点まちづくり >

下記の駅・鉄道路線などにおける、まちづくりについて整理をする。

- ・二子玉川駅
- ・下北沢駅
- ・京王線の連続立体交差化に伴う沿線まちづくり

表 9 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向（平成 23 年度～27 年度）

年次	世田谷区	東京都	国（国土交通省）	警察（警察庁、警視庁）
平成23年度	○「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」策定（H23.3）			○警察庁「標識令」の改正（H23.9） ・自転車一方通行規制の標識の新設 ○警察庁「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」通達（H23.10） ・自転車の通行環境の確立、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車に対する指導取締り強化 ※自転車の車道通行の原則を徹底 ○警視庁「警視庁自転車総合対策本部」設置（H23.12） ・自転車盗難、交通違反の取締り、自転車安全教室などの対策を実施 ○警視庁「自転車対策重点地区・路線」指定（H24.1） ・違法自転車の取り締まりや自転車利用者のマナー指導を強化 ・都内の100カ所以上の地域や道路を指定
平成24年度	○「世田谷区民自転車利用憲章」制定（H24.4）	○「東京都自転車走行空間整備推進計画」策定（H24.10） ・道路の構造や利用状況を踏まえ、車道の活用を基本とした自転車道や自転車レーンなどの整備手法と、安全性・利便性向上の観点から優先整備区間選定などの取組みを推進	○国土交通省・警察庁「みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—」（H24.4） ・自転車走行空間の計画、設計 ・利用ルール（ルール周知、インセンティブ付与、指導取締り）の徹底 ・自転車利用の総合的な取組みを提示 ○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」設定（H24.11） ・道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成や整備、通行ルールの徹底等を進められるよう、ガイドラインを策定 ○国土交通省「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」策定（H24.11） ・自転車等駐車施策の関係主体を明確化 ・自転車駐輪実態を量（駐車場の利用台数、放置台数等）と質（利用目的、駐輪時間等）の視点から的確に把握するよう明記	
平成25年度	○「世田谷区基本構想」策定（H25.9） ○「世田谷区基本計画」策定（H26.3） ○「世田谷区新実施計画」策定（H26.3）	○「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」制定（H25.7） ・自転車利用に関して、都、自転車利用者等の責務を明確化 ・自転車安全利用推進計画、自転車駐車場の利用促進、保険の加入等記載 ○「東京都自転車点検整備指針」（H25.6）及び「東京都自転車安全利用指針」公表（H25.12） ・自転車の交通ルールの内容、その教え方、点検整備すべき項目や方法を説明 ○「東京都自転車安全利用推進計画」策定（H26.1） ・学校、事業者、行政等による安全教育の推進 ・鉄道事業者、小売業者、行政等による駐輪場の整備、駐輪場利用の啓発等を明記	○「交通政策基本法」成立（H25.11） ・「総合的な交通体系の整備」として、各種の交通手段とともに自転車を交通手段の一つとして明確に位置づけ、交通手段間の役割分担と連携強化等に配慮した整備を行うことを明記	○「道路交通法」の改正（H25.12） ・自転車の走行空間の明確化 ※自転車が路側帯を通行する場合には、左側通行のみが認められることになった ・悪質な自転車利用（信号無視、ブレーキのない自転車、路側帯の通行方法など）に関する取締り強化
平成26年度	○「世田谷区都市整備方針（第一部都市整備の基本方針）」策定（H26.4） ○「世田谷区環境基本計画」策定（H27.3） ○「世田谷区自転車ネットワーク計画」策定（H27.3） ○「世田谷区交通まちづくり基本計画」策定（H27.3）		○「交通政策基本計画」策定（H27.2） ・駐輪場・自転車道等の整備、コミュニティサイクルの活用・普及、サイクルトレイン等の普及、各種マーク制度（BAAマーク、SBAAマーク等）の普及等、自転車の活用に向けた取組みの推進 ・自転車通行空間の整備等による観光地周辺の自転車利用環境の改善	
平成27年度	○「世田谷区都市整備方針（第二部地域整備方針）」策定（H27.4）			○平成25年度に改正された「道路交通法」の一部施行（H27.6） ・悪質な自転車運転者への安全講習義務化

2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化

現行計画策定時（H23.3）以降、自転車を取り巻く社会情勢が変化した。その例として、

- ・東日本大震災をきっかけとした自転車への社会的関心の増大
- ・子育て世代や高齢者の足としての普及浸透
- ・自転車利用に対する健康志向や環境問題からの関心の高まり
- ・コミュニティサイクルの普及
- ・東京オリンピック・パラリンピックの開催決定
- ・情報技術の進展 等

2.6 中間見直しの方向性

1) 「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」(現行計画)の方針

「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」(現行計画)が策定された当時、自転車駐車場等の整備をはじめ、放置自転車対策により区内各駅の放置自転車台数は年々減少していた。一方、健康・エコ志向が強まり、自転車の利用が社会的に注目を浴び始めていた。

以上のような背景を踏まえ、同計画はそれまでの放置自転車対策主体の構成から、放置自転車対策、自転車等駐車場整備に加え、自転車安全利用の啓発やレンタサイクル、コミュニティサイクルの導入による利用促進等、自転車の利用環境整備を総合的に進めることを目指す計画に転換した。

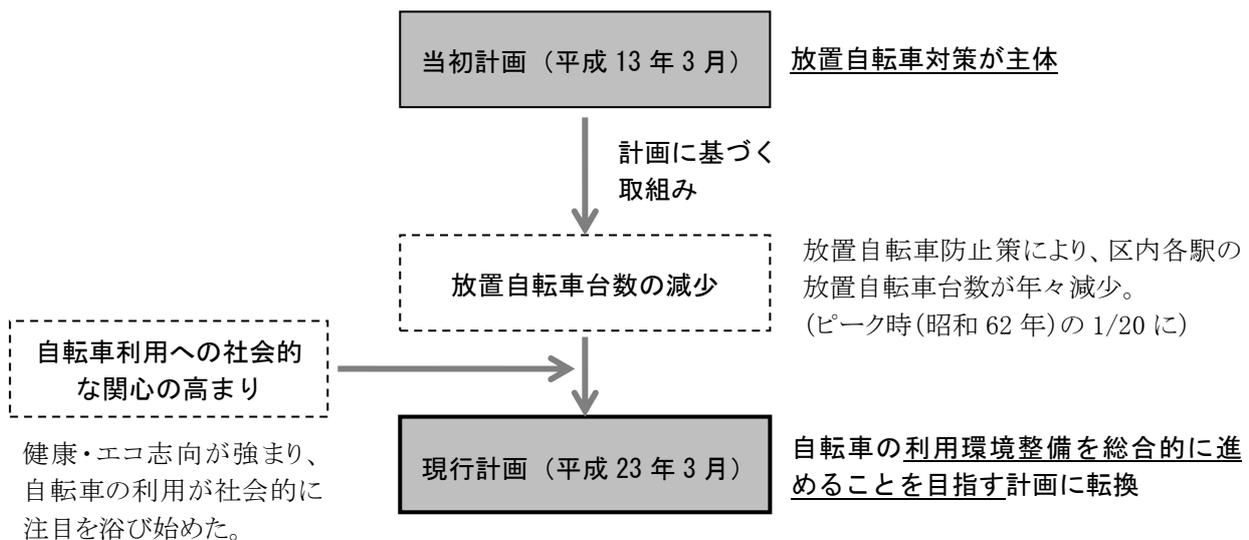


図 46 現行計画策定の背景と方針

2) 「現行計画」策定後の社会動向

○東日本大震災の発生

平成 23 年 (2011 年) 3 月 11 日に発生した東日本大震災は、手軽で便利、健康によく環境にもやさしく、さらに「災害にも強い」として、改めて自転車に社会的注目が集まる契機になった。

○自転車交通の社会問題化

自転車利用が増える一方、交通ルールやマナーを守らない自転車の危険な運転が社会問題化し、これに対して、自転車は軽車両であり、原則として車道左端を通行すべきものであることが改めて確認され、これに沿った自転車通行空間の整備と自転車安全利用の啓発等に関わる取り組みが進められた。

- ・「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」(警察庁通達、平成 23 年 12 月)
- ・「みんなにやさしい自転車環境—安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言—」(国土交通省・警察庁、平成 24 年 4 月)
- ・「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、平成 24 年 11 月)
- ・「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」(平成 25 年 7 月)

特に東京都の条例は、自治体や警察だけでなく、自転車を利用する個人や事業者、あるいは自転車商や保険事業者等の関連事業者に対し、それぞれに取組み責務を課した点で注目に値する。

○駐輪需要への対応の高度化

駐輪需要への対応については、「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」（国土交通省、平成24年11月）が示され、鉄道利用者、従業者・通学者、買い物客等、駐輪目的や駐輪時間に合わせて取り組むべき主体を明確化するとともに、量だけでなく質の面からも駐輪需要に対応することを求めている。

3) 「現行計画」における取り組みのこれまでの進捗状況

現行計画に基づく各施策・事業の進捗状況は別添資料に示したとおりであり、一部の施策・事業では既に一定の成果を挙げている。そのため、新規事業を軸として、あるいは取組み内容や体制の充実を図りながら、引き続き施策・事業を推進することが必要である。

4) 「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」中間見直しの方向性

以上の整理結果を踏まえ、「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」の中間見直しは、次の方向性に基づいて進めることとする。

○ 現行計画の基本理念、基本方針及び施策体系は現行のままとし、各施策・事業の内容について見直し、取組み内容・体制の充実、手法の転換、取組みの重点化等を図る。

- ・ 現行計画策定時の「自転車利用環境整備の総合的推進」に向けた方向転換は、その後の社会動向を先取りするものであり、また、個別施策の進捗状況から見ても現状に適合している。
- ・ このことから、現行計画の基本理念、基本方針及び施策体系は現行のままとし、個別の施策・事業のレベルで見直す。

○ 庁内連携、区民・事業者との協働を積極的に進める。

- ・ 自転車は「手軽で便利」なことから利用が広まったが、保育園・幼稚園への子どもの送迎、足腰の弱くなった高齢者の外出、身近な商店街での買い物、介護や宅配サービスの提供等にも欠かせないものとなっており、地域の生活を支えている。このことは「通勤・通学のための駅端末交通」という従来の自転車イメージを離れ、自転車利用が多様化していることを示している。
- ・ このことを踏まえ、区や警察署だけでなく、区民・事業者との協働を進め、多様な関係主体が互いの「強み」を活かして、効果的に自転車施策の取組みを進めることを目指す。また、区として庁内連携を密にするなど、取組み体制の強化を図る。

○ 多角的な視点から、自転車交通の質を高めることを目指す。

- ・ 自転車の利用者層や用途、あるいは利用される自転車の種別等は多様化しており、利用の促進や抑制といった一律な対応では、課題を解決することはできない。自転車の利用される場面に適合したきめ細かい対応を進め、安全で安心な利用、移動利便性の向上、交通渋滞の解消や環境負荷の低減等、多角的な視点から、自転車交通の質を高めることを目指す。

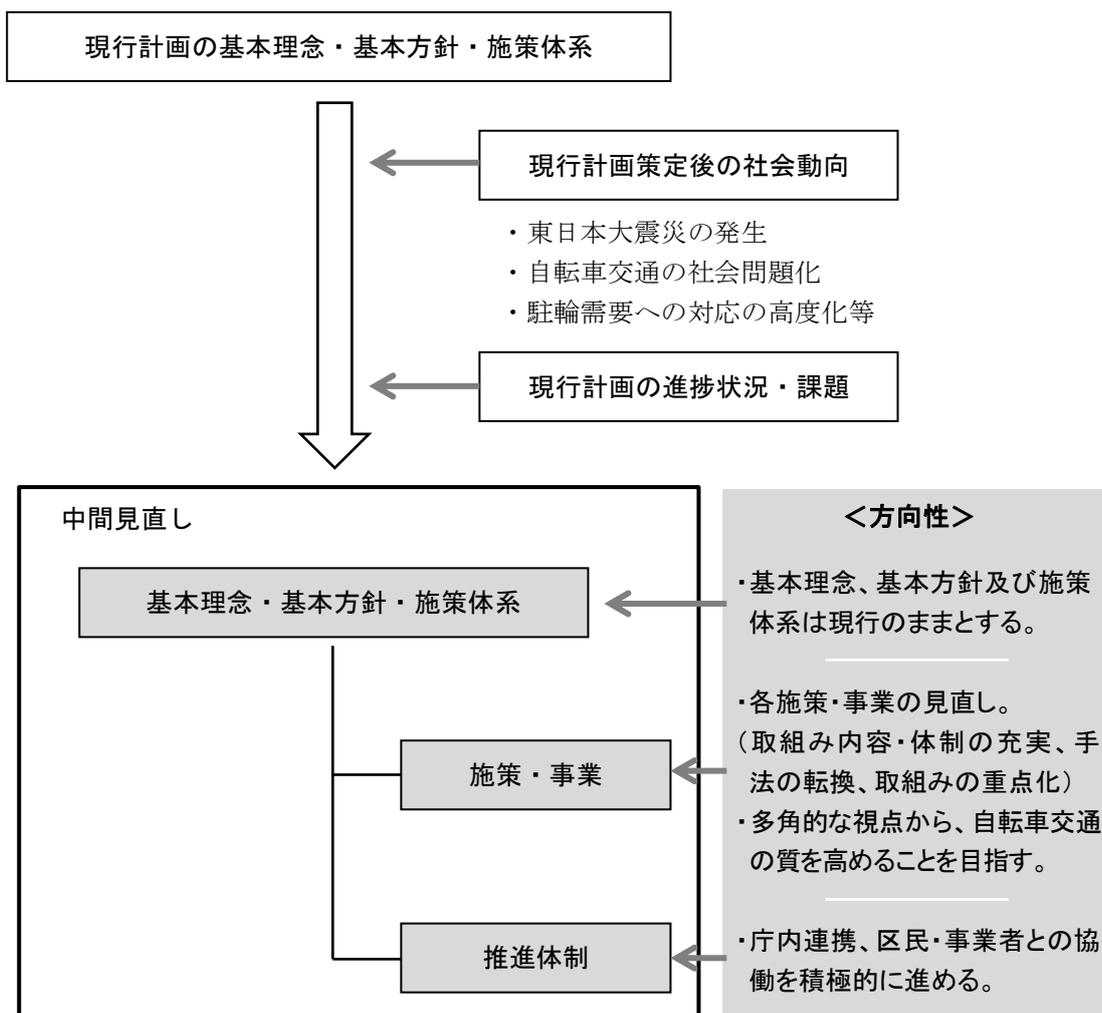


図 47 中間見直しの方向性

3章 総合計画における自転車等の利用の基本理念と基本方針

3.1 総合計画の基本理念

自転車利用を機軸とした世田谷の都市交通社会の実現

「放置自転車ゼロ」、「安全で快適な自転車利用の環境整備」、「低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換」を図る施策を積極的に展開し、区民、事業者、行政等がそれぞれの役割を担い、協働しながら、安全で安心な自転車利用環境の実現をめざす。

3.2 総合計画の基本方針

総合計画では、施策を以下の3つの方針に体系化し、区民、事業者、区（行政）の協働のもと、関係所管が連携して取組みを進める。

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

自転車は手軽で便利な乗り物として様々な用途で利用されているが、その便利さの反面、マナーやルールが軽視されがちである。またマナーやルールの軽視が交通事故や放置自転車を生み出しているのも事実である。

そのため、関係事業者・区民等と協力しながら交通安全啓発や放置自転車防止の取組みを効率的に進め、マナーやルールを区民等に十分認識し、遵守してもらうことにより、区民が主体の、自転車をより安全に利用できる世田谷の“風土”づくりを推進する。

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

自転車は自宅から近隣の駅、学校、公共施設、商店等に移動する手軽で定時性に優れた手段として、区民に親しまれている。

自転車走行環境の整備を進めることで、交通安全環境の向上を図るとともに、区民等の行動の圏域を広げる。また、安全確実に駐車が可能で、環境や利便性にも配慮した自転車等駐車場やレンタサイクルポート施設等を整備することで、区民の交流や生活拠点、生活施設の利用を促し、区民の日常活動を支援する安全で快適な自転車利用の“場”づくりを推進する。

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

自転車は個人的な交通手段としての利便性が重視されてきたが、他の交通手段との円滑な連携を進めることによって、地域交通を支える交通手段として位置づけ、必要以上に自動車を利用しない、低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換を図っていく。また、区民の安全・快適な自転車利用を支援する情報の収集・提供を図りながら、自転車利用環境を支える“しくみ”づくりを推進する。

4章 施策の取組み

4.1 施策の取組みについて

4章では、総合計画の基本理念・基本方針に基づき、今回の中間見直しにより、今後の5年間で実施していく施策の具体的内容を整理する。

4.2 施策体系と個別施策の取組み

総合計画の施策体系は、中間見直し方針に基づき、3つの基本方針、6つの個別方針、12の施策で構成する。また、各施策のこれまでの取組み内容と中間見直しによる今後の方向性を次ページに示す。

なお、各施策の具体的取組み内容については、今後実施する放置自転車実態調査の結果に基づく、路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備（5章を参照）の検討を踏まえ、改めて充実を図る。

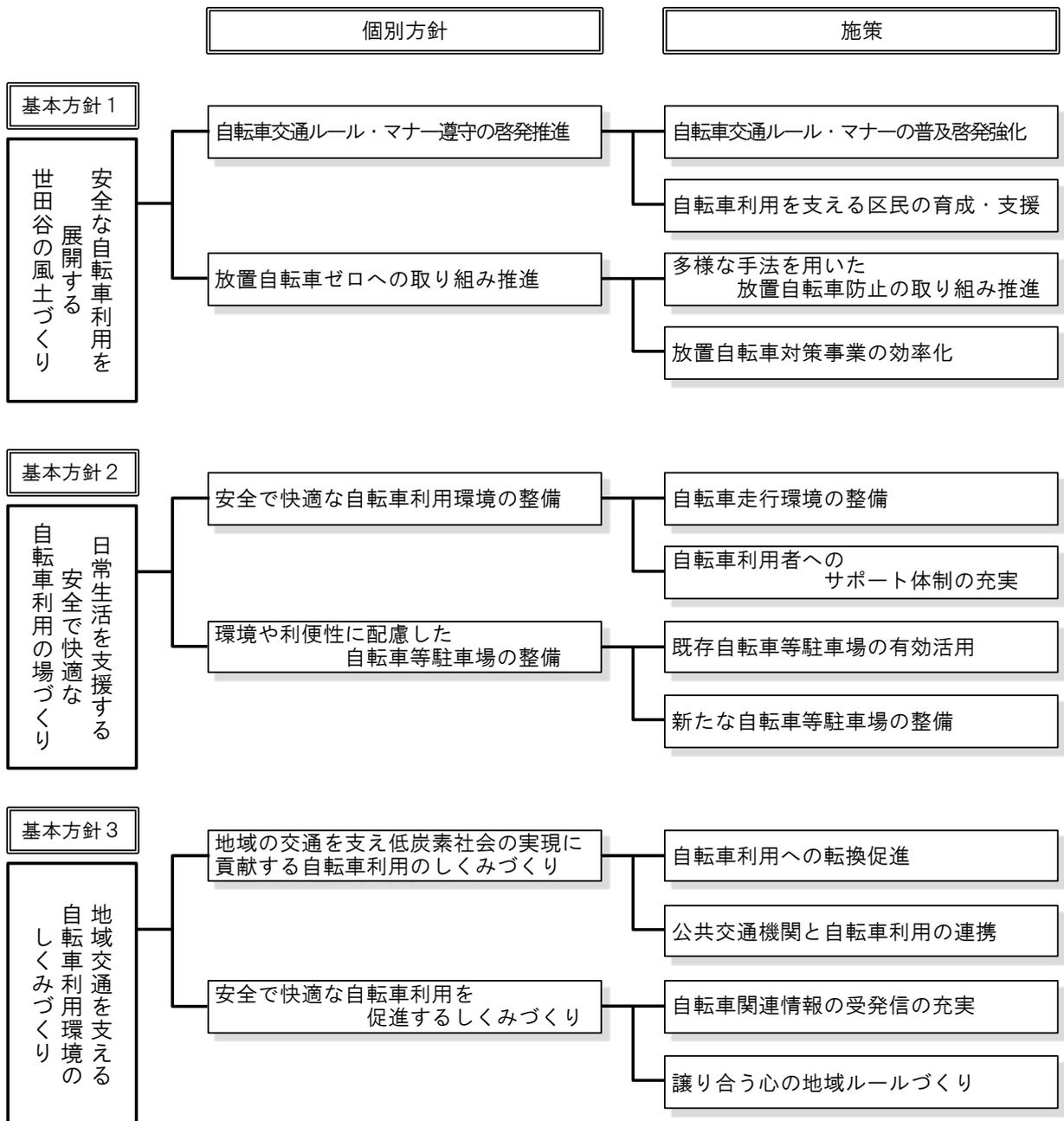


図 48 総合計画施策体系

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 1 自転車交通ルール・マナー遵守の啓発推進

施策 1 自転車交通ルール・マナーの普及啓発強化

(1) 目的

- 交通事故を防止するため、警察署や交通安全協会と連携しながら、区が自転車の交通ルールや保険加入等のマナーの普及啓発を図る。

(2) 取組み内容

- 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」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る。
- 区立小学校全校で毎年度、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る。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る。
- 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等を行っている。
- 自転車事故の多い20～40歳代については、小・中学生や高齢者に比べ、継続的な取り組みができないでしたが、平成25年7月の「東京都自転車の安全で適正な利用を促進する条例（東京都自転車安全利用条例）」の施行を契機として、区内事業者、区内大学、子育て世帯に対し、啓発資料の配布や自転車安全講習の実施等、重点的に啓発に取り組んでいる。

(3) 取組み評価

- 全国的に自転車事故への社会的関心が高まり、「自転車が危ない」との声が多くなるなか、世田谷区は交通事故、自転車事故の件数は減少してきているものの、依然として都内ワーストワンを続けており、まだまだ多い。自転車安全講習の受講人数も増えているが、平成25年5月実施の世田谷区民意識調査では、「世田谷区民自転車利用憲章」の認知度が11%にとどまるなど、自転車交通ルールやマナーの普及啓発は進んでいない。

(4) 今後の方向性

- 区立小・中学校や地域の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るとともに、自転車事故の多い20～40歳代をはじめ、これまで啓発が進みにくかった層に対しても、自転車交通ルール・マナーの普及啓発をさらに推進する。
- 特に路上に自転車を停めないように、駐輪マナーの普及啓発にも取り組む。

施策2 自転車利用を支える区民の育成・支援

(1) 目的

- 区、警察署、交通安全協会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ることにより、交通事故の防止を図る。

(2) 取組み内容

- 高齢者クラブ会員、小学校PTA、保育園保育士等を対象として、交通事故防止・交通安全啓発の人材育成のための交通安全指導者講習会等を開催した。
- 区内自転車商との連携により、イベント参加等を通じて、自転車安全利用の啓発を進めた。
- 本計画の現行計画で提唱されていた「(仮称)セーフティナビゲーター」について、区民が自主的に啓発に取り組む「自転車安全利用推進員」として、平成26年度から育成・支援を進めている。
- 春・秋の全国交通安全運動の機会を活用した街頭での自転車安全利用キャンペーンの実施、地域での交通事故再現型交通安全教室や自転車安全利用イベントの開催等、町会・自治会、商店街、身近なまちづくり推進協議会、学校・PTA・青少年委員、シルバー人材センター等、区民が様々な結びつきを活用して、区や警察署、NPO、事業者等と連携しながら、自転車安全利用啓発に主体的に取り組んでいる。

(3) 取組み評価

- これまで保育園・幼稚園を通じての呼びかけしかできなかった子育て世帯に対し、小学校PTA、青少年委員、子育て支援NPO、児童館等と連携することにより、少しずつ啓発の機会が拡大してきている。
- 自転車安全利用推進員の育成・支援についても、初年度である平成26年度には34名だったところが、翌27年度には56名へと拡大し、メンバーも町会、商店街等の地域団体をはじめ、小学校PTA、自転車NPO、事業者、大学等と幅広く、それぞれが異なる強みを持つことから、推進員同士の連携による活動内容の充実も期待できる。
- 区民が自主的に啓発に関わり、身近なネットワークを通じ、共感を持って「横から」呼びかけることにより、区や警察署の呼びかけでは講習等に参加しない層への浸透が期待できる。

(4) 今後の方向性

- 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、区民による自主的な自転車安全利用啓発の取組みをさらに推進する。

個別方針2 放置自転車ゼロへの取組み推進

施策3 多様な手法を用いた放置自転車防止の取組み推進

(1) 目的

- 多様な手法により、放置自転車防止をさらに進める。

(2) 取組み内容

- 自転車等駐車場の環境整備、適正な自転車利用の啓発、自転車利用のルールに反した放置自転車等の撤去を3つの主要な柱として、放置自転車の防止を継続的に実施している。
- 地域を主体とした放置自転車クリーンキャンペーンを継続的に実施し、放置自転車防止に向けた意識啓発を図っている。
- 補助制度の活用により、民間駐輪場事業者による自転車等駐車場の整備を支援している。
- 放置自転車の多い駅を中心に、業者委託により、駅前への自転車放置の防止、自転車等駐車場利用への誘導等を行っている。
- 一部の自転車等駐車場で、利用状況に合わせて月ぎめ・日ぎめ・時間ぎめの利用区分を調整し、駐輪スペースの有効活用を図っている。

(3) 取組み評価

- 自転車等駐車場の環境整備、適正な自転車利用の啓発、自転車利用のルールに反した放置自転車等の撤去を3つの主要な柱として、放置自転車の防止を継続的に実施した結果、駅周辺の放置自転車台数を以前に比べ大きく減少させることができた。
- その一方で、特定の駅ではいまだ放置自転車が多く、また、多くの駅では通勤・通学目的の午前中の路上駐輪は減少させることができたものの、午後の買い物時間帯には、依然として多くの自転車が路上に駐輪されている。これにより、放置自転車台数が改めて増加の傾向も見せ始めている。

(4) 今後の方向性

- 自転車等駐車場の環境整備、適正な自転車利用の啓発、自転車利用のルールに反した放置自転車等の撤去を、引き続き3つの主要な柱として取組みを進めるとともに、さらに多様な手法を活用して、放置自転車防止の充実を図る。
- 特に買い物利用の自転車等による短時間の路上駐輪への対応方策について検討する。

施策4 放置自転車対策事業の効率化

(1) 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る。

(2) 取組み内容

- 放置自転車等保管所の整理統合、自転車コールセンターによる問合せ・苦情対応、放置自転車管理システムによる検索・照会等を継続的に実施し、放置自転車対策業務の効率化を図っている。
- 放置状況、付近の自転車等駐車場の整備・利用状況等を見極めながら、放置自転車を効果的に減少させるため、順次、新たな禁止区域の指定、指定区域の拡大を進めている。
- 撤去作業の計画的かつ放置状況に合わせた柔軟な実施により、業務を効率的に進めている。
- 引き取り手のない未返還自転車について売却処分を開始したことにより、処分費用の削減と併せて税外収入を確保している。また、一部の未返還自転車について、アジアやアフリカの開発途上国に無償譲渡することにより、現地では救急車として活用されるなど、国際貢献を果たしている。
- 保管所の廃止、借上用地の返還等を継続して計画的に進めている。

(3) 取組み評価

- 放置実態に合わせた柔軟な対策や、保管所の整理統合等を行うことにより、事業の効率化が図られている。

(4) 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、放置自転車対策費の削減を進める。

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 3 安全で快適な自転車利用環境の整備

施策 5 自転車走行環境の整備

(1) 目的

○自転車利用の安全性と快適性向上のため、自転車通行空間の整備を進める。

(2) 取組み内容

- 道路の新設・拡幅等にあたり、自転車通行空間を整備し、歩行者、自転車、自動車・自動二輪車の交通空間の適切な分離を図っている。
- 現況幅員のままの既存道路についても、街渠（がいきよ）のスリム化、電線類地中化など、道路占用物件や通行障害物等の整理・撤去等により、自転車走行環境の適切な確保を図っている。
- 自転車通行空間の整備・確保にあたっては、道路の状況に合わせ、自転車専用通行帯の整備だけでなく、自転車走行位置表示の設置（法定外）等を柔軟に使い分けることにより、効果的な整備を図っている。

(3) 取組み評価

- 自転車は原則として車道通行であることが改めて示される中で、車道上の自転車通行位置を案内し、自動車との分離を図る自転車通行空間整備の重要性は以前より高まってきた。
- 平成26年度に「世田谷区自転車ネットワーク計画」を策定し、自転車通行空間のネットワークの形成を今後の取組み方針として掲げるとともに、整備対象路線や検討路線について明らかにした。今後、警察署による「自転車ナビマーク」整備とも連携して進めることから、より一体的かつ効率的な整備が期待できる。

(4) 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、計画的に自転車通行空間整備を進める。また、検討路線として挙げられている商店街の道路等、自転車の利用が多く、自転車通行空間の確保が求められているながら、道路幅員や交通量の関係で通行空間の分離が困難な道路について、ローカル・ルールづくりや誘導サインの工夫等、歩行者、自転車、自動車の安全に共存できる方策を検討・実施する。

施策6 自転車利用者へのサポート体制の充実

(1) 目的

- 自転車利用者へのサポートの充実により、安全性・快適性の向上を図る。

(2) 取組み内容

- 一部の自転車等駐車場で、空気入れの配備、簡単な修理への対応、サイクルマップの配布、「サイクル情報コーナー」の設置等を行っている。
- 利用者の要望を踏まえ、一部レンタサイクルポートで電動アシスト車、チャイルドシート付自転車の増台を行っている。
- 自転車安全利用啓発の一環として、電動アシスト付3人乗り自転車の特性や選び方の説明・試行体験、自転車用ヘルメットの製品紹介、自転車に対応した保険の案内等を行っている。

(3) 取組み評価

- サポートの充実に努めているが、自転車等駐車場、レンタサイクルポートの利用者のほとんどは通勤・通学のための利用者であり、観光・レジャーのための利用者が求めるような情報は、あまり必要としていないと考えられる。
- 一方、レンタサイクルとして電動アシスト車、チャイルドシート付自転車を提供する意義としては、これらの自転車の利用が広まる中で、これから購入を考えている区民が「試乗」として利用することも想定され、利用者の必要に応えるサポートとなっていると考えられる。
- 同様に、これから子どもの送迎のために電動アシスト付3人乗り自転車の購入・買い替え等を検討している利用者にとって、その特性や選び方の説明、試行の体験、子ども用を含めたヘルメットの製品紹介等は、利用者の必要としている情報を提供するものである。

(4) 今後の方向性

- 引き続き、自転車等駐車場、レンタサイクルポートを拠点とした利用者サポートの提供を進め、利用者のニーズに合わせ充実を図る。
- 自転車安全講習の実施、子育て支援イベントへの参加、区ホームページへの掲載等、様々な機会をとらえて、自転車の安全で快適な利用に役立つ情報を効果的に提供する。

個別方針4 環境や利便性に配慮した自転車等駐車場の整備

施策7 既存自転車等駐車場の有効活用

(1) 目的

○既存自転車駐車場の質の向上により、より利用しやすい施設とする。

(2) 取組み内容

- 利用度が高く、自転車等駐車場が不足している区域において、既存自転車等駐車場の立体化等による増台、定期利用者基準の見直し等を検討している。
- 利用度の低い自転車等駐車場について、利用促進方策を検討している。
- レンタサイクルの導入、コミュニティサイクルによるネットワーク化等を進め、自転車のシェアリングによる駐輪需要の適正化を図っている。
- 自転車等駐車場の案内、満空表示等、有効活用のための情報提供について検討しており、一部自転車等駐車場で地域案内図に日ぎめ駐輪場を掲載している。

(3) 取組み評価

- レンタサイクル、コミュニティサイクルによる自転車シェアリングについては、レンタサイクルポートを設置した駅周辺の放置自転車台数が減少しており、自転車総台数の抑制に寄与していると考えられる。
- 立体化による増台は空間的な制約条件が厳しく実現に至っていない。また、利用度の低い自転車等駐車場についても、周辺の放置自転車台数が増加していないことから、利用促進方策の実現には至っていない。

(4) 今後の方向性

- 新たに自転車等駐車場を整備できる用地が確保できる場合は限られており、既存自転車等駐車場の有効活用について、月ぎめ・日ぎめの利用状況の把握等に基づき、利用区分の見直しや定期利用者の利用基準の再検討等、今後も引き続き有効活用策の可能性を探り、できるところから実施する。
- 民間事業者との協働、民間活力の有効活用による、既存自転車等駐車場の有効活用についても検討する。

施策8 新たな自転車等駐車場の整備

(1) 目的

- 区による整備のほか、鉄道事業者による駅利用を目的とする駐輪への対応、商業施設の附置義務による整備等、多角的な手法により必要な自転車等駐車場の確保を図る。

(2) 取組み内容

- 道路整備に併せ、東急世田谷線世田谷駅近くに新たに自転車等駐車場（世田谷駅南）を区で整備した。
- 鉄道事業者へ自転車等駐車場の整備を要望している。
- 商業施設に附置義務分の自転車等駐車場を整備させるとともに、買い物客の多い区域で買い物利用に対応した自転車等駐車場（三軒茶屋北第三）を区で整備した。
- 歩道空間を活用した自転車等駐車場の整備について検討した。

(3) 取組み評価

- 鉄道事業者への自転車等駐車場整備要望に関しては、小田急線沿線について連続立体化に伴い実現してきている。
- 商業施設の附置義務分については、これまで規定台数が整備されてきているが、入口や店舗への動線の関係で、あまり利用されず、店頭（の路上）に駐輪されてしまう場合がある。また、附置義務については建築確認時の義務付けのため、竣工後の用途転換による店舗入居の場合は該当せず、結果として必要な自転車等駐車場が整備されていない。
- 既設の歩道空間を活用した自転車等駐車場整備については、歩道幅員の狭さや植栽帯の存在等により進んでいない。

(4) 今後の方向性

- 駐輪需要を充足できていない駅周辺への対応を進める。
- 鉄道事業者への自転車等駐車場整備要望については、今後の小田急線および京王線の連続立体化の進捗に合わせ、引き続き要望していく。
- 商業施設の駐輪需要への対応については、附置義務による整備を引き続き進めるとともに、買い物に対応した自転車等駐車場の整備のあり方について、短時間駐輪、店舗至近への駐輪、午後～夕方に駐輪需要のピークがある等、買い物目的の自転車の駐輪特性を踏まえ検討する。
- 歩道空間を活用した自転車等駐車場整備についても引き続き検討を進める。

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 5 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

施策 9 自転車利用への転換促進

(1) 目的

- レンタサイクル、コミュニティサイクルの充実により、自動車利用から自転車利用への転換を促進する。

(2) 取組み内容

- 等々力自転車等駐車場にコミュニティサイクルポートを整備し、これにより、桜上水～桜新町～等々力という世田谷区中央部分の南北方向に、コミュニティサイクルのネットワークが整備された。
- レンタサイクルのコミュニティサイクル化（レンタルした自転車をネットワーク内のポートならどこにでも返却できるため、移動の自由度と利便性が高まる）について検討した。

(3) 取組み評価

- 区内の鉄道は東西方向に発達しているため、その間をつなぐ南北方向の交通網の形成が求められており、コミュニティサイクルのネットワークにより、北の京王線から南の東急大井町線までが結ばれたことの意義は大きい。
- レンタサイクル、コミュニティサイクル等の自転車シェアリングの導入は、もともと個人利用から共同利用への転換を図ることにより、自転車総量の抑制を目的としたものであり、導入地域周辺の放置自転車が増えていないことから、一定の効果を挙げていると評価できる。

(4) 今後の方向性

- 利用者のニーズを踏まえたチャイルドシート付・電動アシスト付自転車の増台、利用手順の簡便化、コミュニティサイクルのネットワーク化の推進等、利用利便性の向上を図ることにより、自転車総量の抑制効果だけでなく、自動車利用から自転車利用への転換、自転車の業務・観光利用の促進を目指す。
- 三軒茶屋中央レンタサイクルポートについて、今後、コミュニティサイクルへの転換に取り組む。
- 今後もできることからコミュニティサイクルポートの整備を進め、併せて世田谷区の地形特性である土地の起伏に対応可能な電動アシスト車の導入を進めることにより、南北方向のみならず東西方向についても、コミュニティサイクルのネットワークの充実を図る。
- 交通系 IC カード（PASMO、Suica 等）による、レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用手続きの簡便化など、レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用がしやすくなるように検討する。

施策10 公共交通機関と自転車利用の連携

(1) 目的

- 鉄道・バス等の公共交通機関と自転車との交通結節機能をさらに向上させることにより、快適な自転車利用と円滑な移動のための環境整備を推進する。

(2) 取組み内容

- 鉄道駅と自転車等駐車場の間の動線や案内等の整備による、乗換利便性の向上について検討した。
- 自転車等駐車場の新設・移設に合わせて、精算機を交通系ICカード（PASMO、Suica等）対応とすることにより、利用利便性の向上を図っている。

(3) 取組み評価

- 公共交通機関の利用率の高い大都市圏にあつては、自転車は公共交通網の末端交通として利用される割合が高く、その乗換利便性の向上を図ることが、地域における円滑な移動の確保につながる。
- 乗換利便性の向上を図るには、自転車等駐車場の配置や動線の工夫によるアクセスの効率化、交通系ICカードを、自転車利用でも共通して使用できるようにするなど多岐にわたる取組みが必要である。小田急電鉄が連続立体化の進捗に合わせて自ら整備した自転車等駐車場については、駅ビル内に設けるなどにより、これらの要件が考慮されている。

(4) 今後の方向性

- 鉄道事業者等と連携しながら、既存自転車等駐車場の交通結節機能の向上に努めるとともに、新たに整備する自転車等駐車場については、最初から公共交通機関との乗換利便性の確保を考慮する。

個別方針6 安全で快適な自転車利用を促進するしくみづくり

施策11 自転車関連情報の受発信の充実

(1) 目的

- 自転車を安全・快適に利用できるよう、利用者に役立つ情報を提供する。

(2) 取組み内容

- レンタサイクルポートの情報や区内の見どころの案内等を掲載したレンタサイクルマップの作成、自転車等駐車場やレンタサイクルポートでの配布、区ホームページによる発信等を行っている。
- 区商業課作成の区内観光用アプリや民間・大学等の運営するサイトに、レンタサイクル、コミュニティサイクルの情報を掲載している。
- 放置自転車対策のコストについて、区ホームページに掲載した。
- 道路交通法の改正や交通事故に関する情報について、警視庁ホームページへリンクを張る等により、情報を提供している。
- 自転車イベントの開催情報等、区や警察署、自転車安全利用推進員による取組みに関する情報等も、区ホームページに掲載している。また、区内事業者向けに自転車安全利用に役立つ情報をニュースにより発信している。

(3) 取組み評価

- レンタサイクル、コミュニティサイクル等の利用に役立つ情報については、一定程度発信できている。
- 自転車施策のコストについては、引き続き区民にわかりやすく伝えていく必要がある。
- 道路交通法の改正内容をはじめ、自転車安全利用に関する情報は、区から区民に向けて積極的に発信することが、そのまま啓発の一環となる。

(4) 今後の方向性

- 自転車等駐車場、レンタサイクル、コミュニティサイクル等について、利用に役立つ情報を引き続きわかりやすく発信する。
- 自転車利用全体に役立つ情報としては、すでにインターネット上に様々な情報があり、区がどのように関わるべきか検討する。
- 自転車施策のコストについて、区民にわかりやすく伝えるため、詳細な記述内容について検討する。
- 自転車安全利用に関する情報は、区から区民に向けて引き続き積極的に発信する。
- 区民・利用者の声を聞く仕組みを整備する。

施策 1 2 譲り合う心の地域ルールづくり

(1) 目的

- 既存の自転車ルールやマナーを踏まえ、区民が自らルールを定めることにより、安全な自転車利用への区民の意識を高める。

(2) 取組み内容

- 平成 24 年 4 月に自転車に乗る際の心構えを、「私たちは、正しく、優しく、楽しく自転車で乗ります」と区民が自ら宣言する形で定めた 3 か条の「世田谷区民自転車利用憲章」を制定し、啓発リーフレットの作成・配布等により、その普及浸透に努めている。
- 地域発意により「ゾーン 30^{*10}」を導入した二子玉川地区において、やはり地域主体で自転車利用に関するローカル・ルールとして「(仮称)玉ちゃりルール^{*11}」を定める取組みに参画している。

(3) 取組み評価

- 「世田谷区民自転車利用憲章」を制定する際には、パブリックコメントで多数の意見が寄せられるなど注目を集めたが、平成 25 年 5 月時点の区民意識調査では、その認知度は 11%にとどまっており、まだ周知されているとは言えない。引き続き普及浸透の取組みが必要である。
- 「(仮称)玉ちゃりルール」づくりは「自分たちで決めたことだから、自分たちで主体的に守る」ことを基本としており、地域のネットワークを通じた普及浸透と地域ぐるみの取組みが期待できる。この先駆的な取組みを他の地域にも活かしていく必要がある。

(4) 今後の方向性

- 区内事業者、区内大学、子育て世帯等、これまで啓発の進んでいなかった 20～40 歳代への自転車安全講習対象層の拡大、イベント等への参加による新たな情報発信ルートの開発、区ホームページでの情報提供等、様々な機会を通じて、引き続き「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透を進める。
- 地域主体の「(仮称)玉ちゃりルール」づくりを進め、他の地域への効果的な展開を図る。

^{*10} ゾーン 30 とは、生活道路における歩行者などの安全な通行を確保することを目的にして、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制などを図る生活道路対策のこと。

^{*11} 「(仮称)玉ちゃりルール」とは、玉川 3・4 丁目へのゾーン 30 導入に関わるワークショップで参加者から提案されたアイデアで、玉川の自転車の危ない点について、地域主体でローカル・ルールを定め、「自分たちで決めたのだから、自分たちが主体的に守る」気運を高めようというもの。平成 27 年度中の策定を目指して現在検討中。

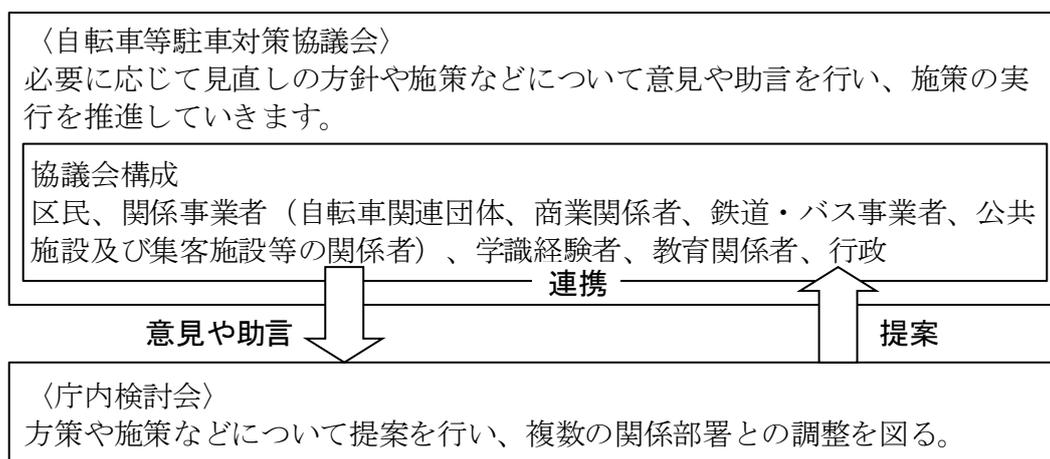
4.3 施策実現の方策

■協働・連携の持続と強化

地域、事業者、NPO、行政等が互いに協働・連携し、自転車の安全で適正な利用が浸透するよう、区民主体の自転車によるまちづくりを推進していく。

■社会情勢に応じた体制整備

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る。



■財源の確保

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・有効活用を図る。なお、「施策実現の方策」については、今後の施策内容の検討を踏まえ、改めて充実を図る。

5章 路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5章は、今年10月に実施する放置自転車実態調査等の結果を受けて、現行計画の内容を更新する。