

2.6 計画の見直しの方向性

(1) 現行計画の基本理念、基本方針への評価

現行の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（策定：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

新たな計画においては、区が初めて策定する自転車活用推進計画と一体的に策定することから、基本理念、基本方針についても新たに検討しますが、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目指す点については、引き継いで進めます。

(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。

子育て自転車の普及に加え、電動アシスト自転車の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	駅周辺に少数	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の利用転換をすることにより、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、そ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、計画策定を進める必要があります。

(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、更に新たな一歩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、買い物や用事等のための短時間駐輪の自転車については、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。区民の身近な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自転車であり、これまで駐輪場整備の対象としてい

た長時間駐輪自転車（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自転車に、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受け継ぎ、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とは異なり、自宅と駅の往復だけではなく、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り組みます。また、現行計画同様、放置自転車対策中心ではなく、自転車利用環境の総合的な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>

現行計画策定（中間見直し）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に配慮します。

<自転車の役割に注目した施策体系>

走る、駐まるなど、自転車の役割に注目した施策体系の構築を目指します。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。

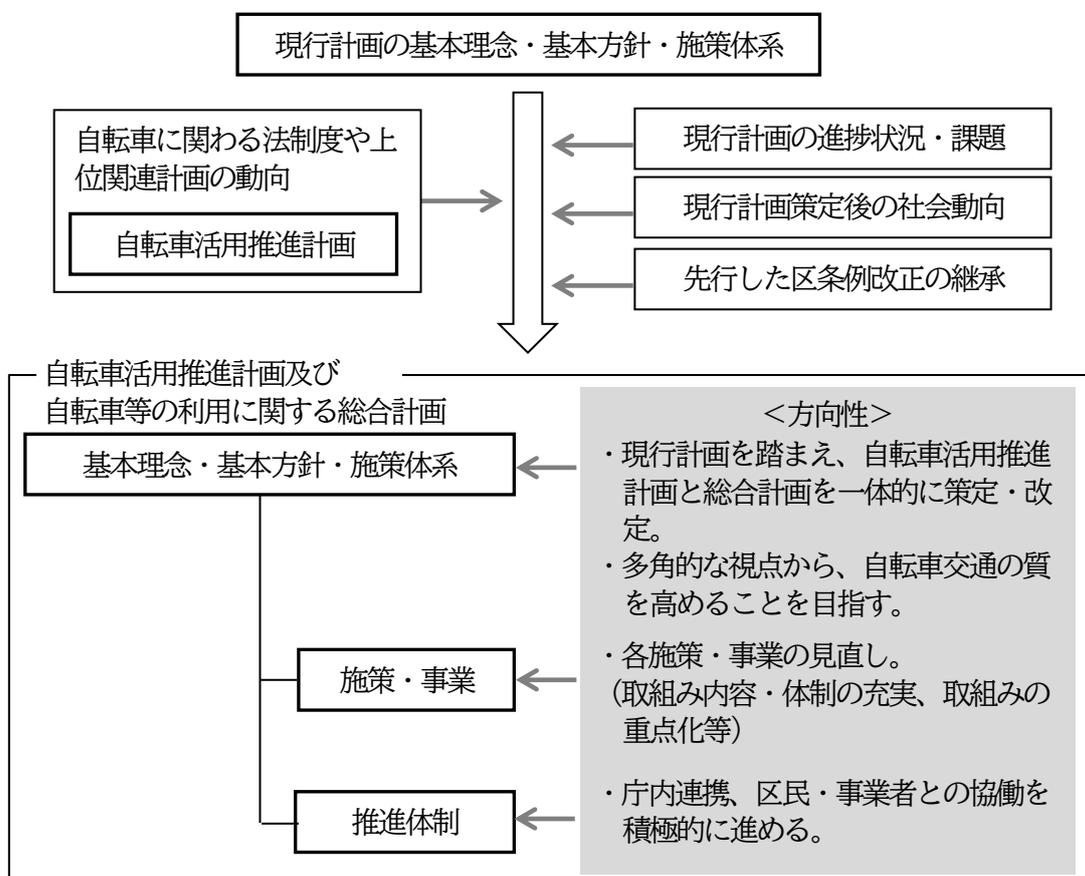
なお、これは、自転車の機能を最大限に発揮させることをねらいとするものではありません。

<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条例に規定する世田谷区自転車等駐車対策協議会に報告し、いただいた意見・助言を踏まえてPDCAサイクルを回し、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、社会状況や法制度の変化、施策や事業に関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。

<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

前回の計画（「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ており、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お店がある」、「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、歩行者も障害物と覚えてしまいます。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げるように、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 万人の住宅都市 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

前回計画では、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」「駐まる」「支える」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。

