

# ○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>

区内では民間シェアサイクル事業者が一部地域で事業を展開していますが、ポート設置個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年度より民間シェアサイクル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**

**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  
世田谷区世田谷 4-21-27  
Tel: 03-5432-2515  
世田谷区交通安全課

**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 いつでも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。
- 安全! 3 「ポートからポートへ」がオトク! 放置自転車対策にモ!**  
自転車で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、ポート以外で止めてしまうと利用時間が加算され、その分料金がかかってしまいます。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ります。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す必要があります。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年	—
点検費	2,000円×5年	—
整備費	1,000円×5年	—
利用料金	—	70×2×12×60
合計金額	122,000円	100,800円

図 45 民間シェアサイクル実証実験のパンフレット

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台ですが、ピーク時の昭和62年は33,161台であり、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拡大を進め、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量の観点からみると、十分な量の駐輪場が整備されているためです。区内合計だけでなく各駅でも、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ることがわかります（図47）。

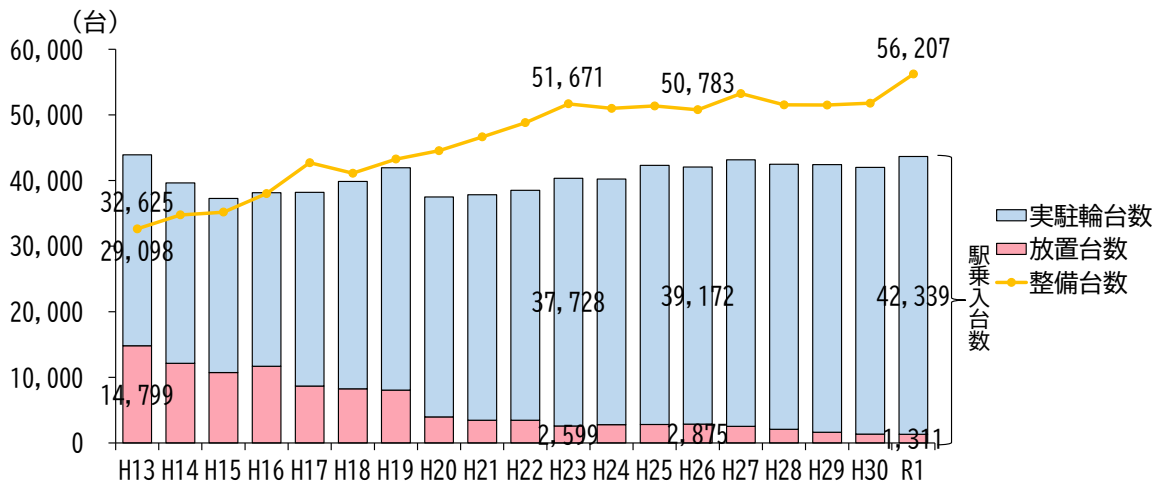


図 46 放置台数・実駐輪台数・整備台数の推移

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）

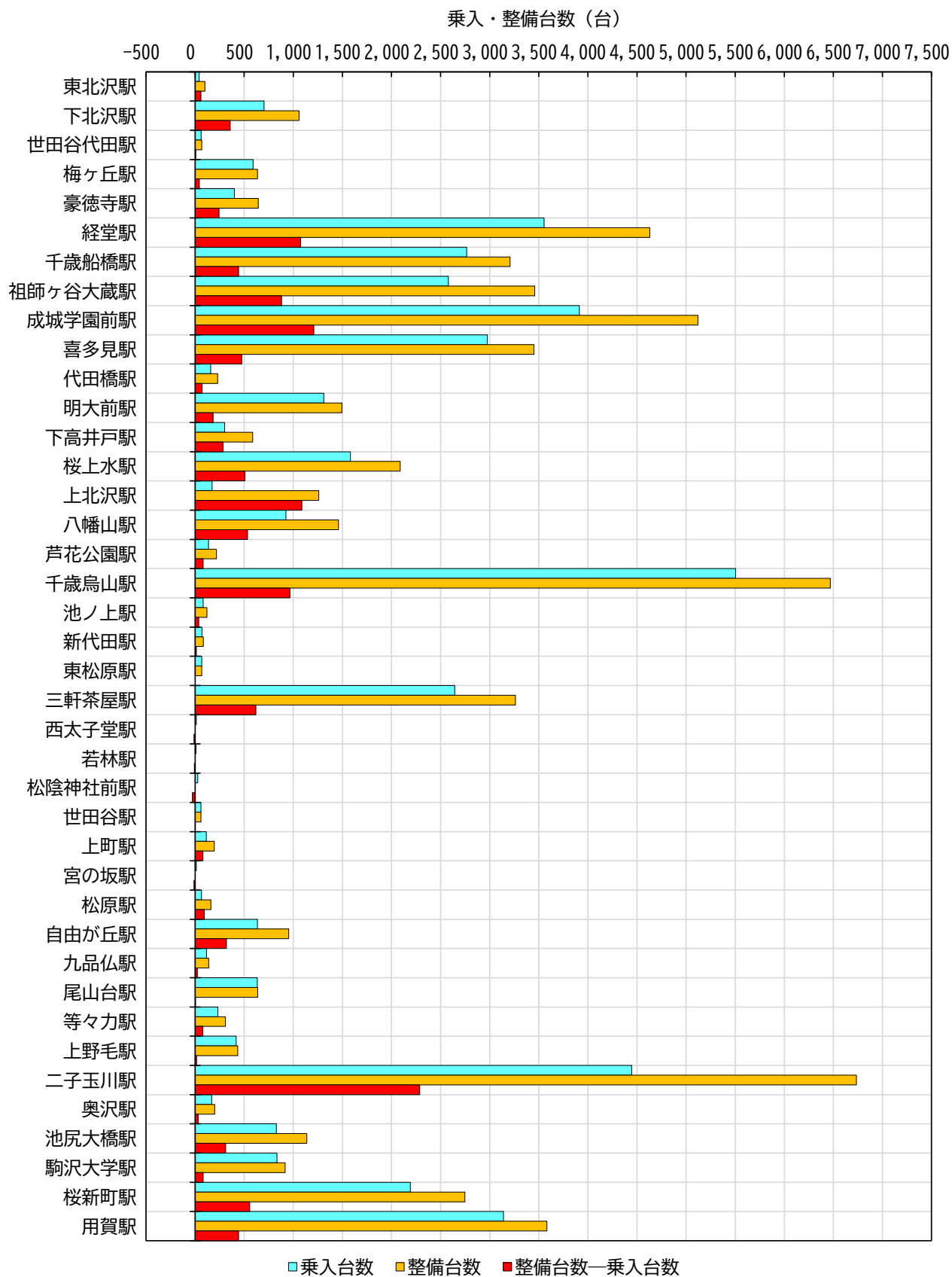


図 47 区内各駅の乗入台数と駐輪場整備台数の比較

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、たとえ駐輪場があっても利用しない層が必ずある。

「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います。

「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%程度存在すると考えられます。

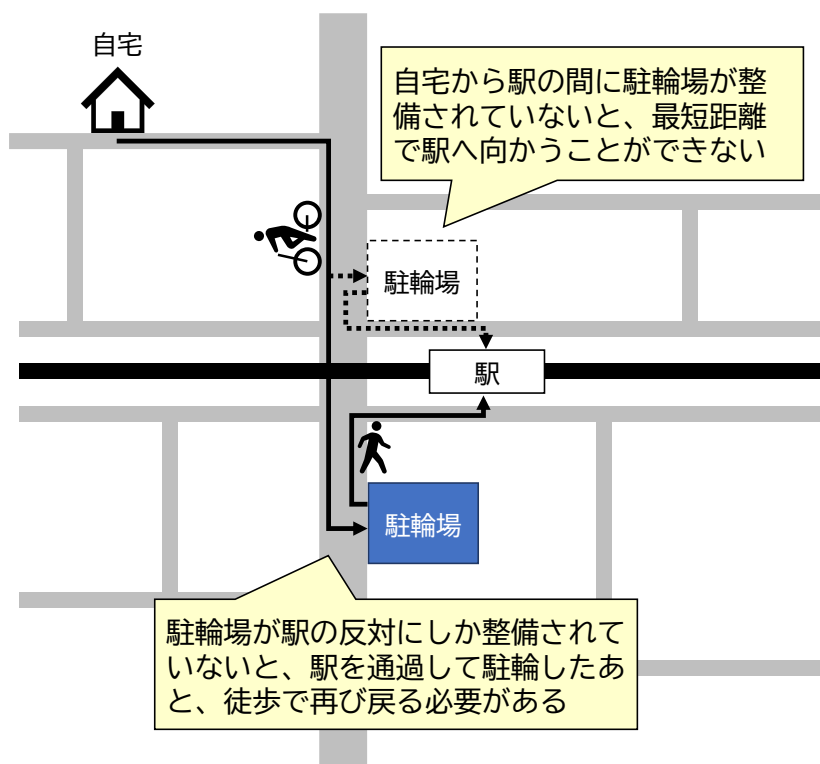


図 48 駅へのアクセス方面のイメージ

## ○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。

千歳烏山駅については、商業施設の立地状況に比べ、放置自転車台数が特に多く見られます。

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）。

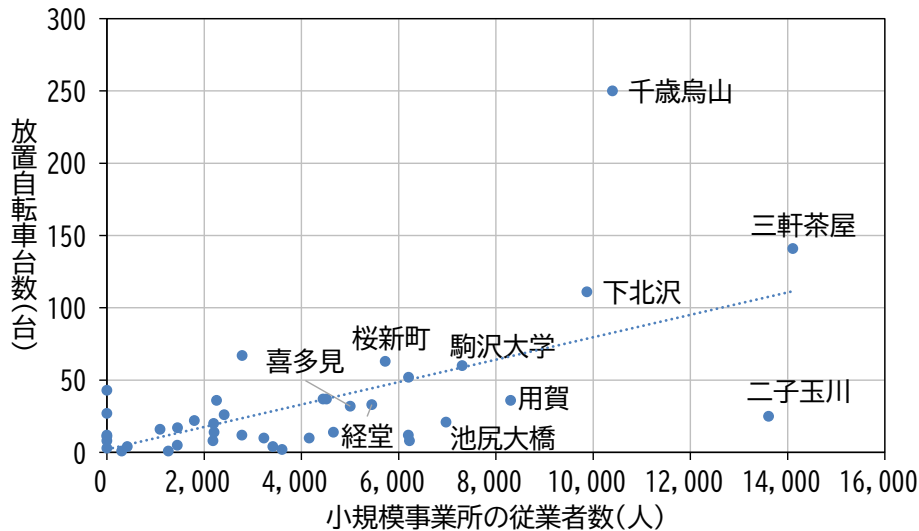


図 49 小規模事業所の従業者数と放置自転車台数の関係

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）

## ○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。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。

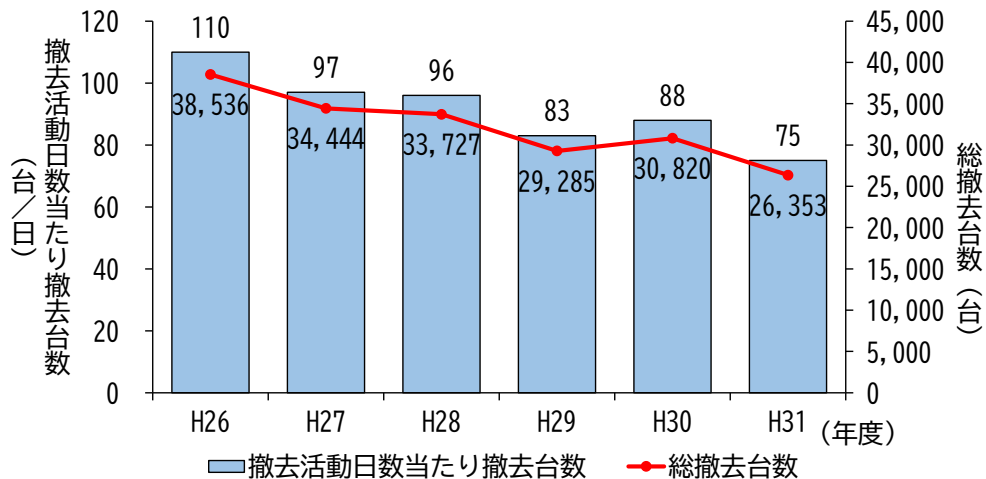


図 50 撤去活動日数当たり撤去台数

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)。

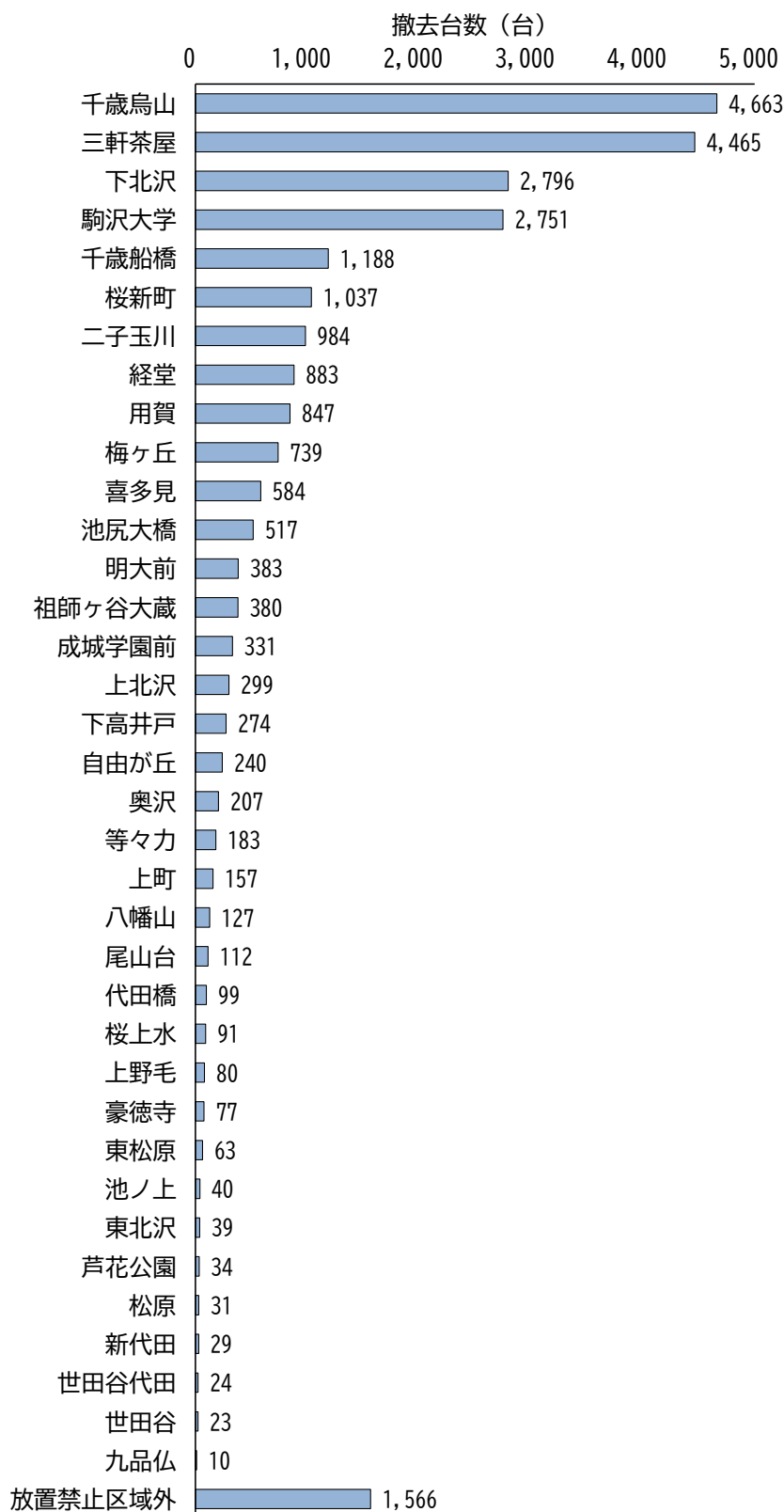


図 51 駅別の年間撤去台数

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。



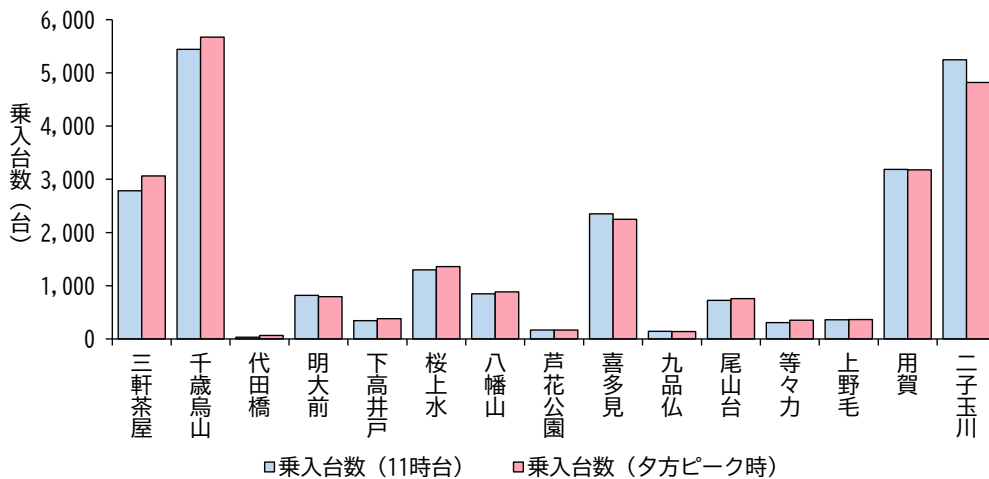
<参考> 午前の放置自転車と午後の放置自転車の違い

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・通学のための大量の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することとされており、これは主に通勤・通学のための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、放置自転車の数を大きく減少しており、多くの駅についてはほとんど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11時台と夕方の比較



放置台数の11時台と夕方の比較

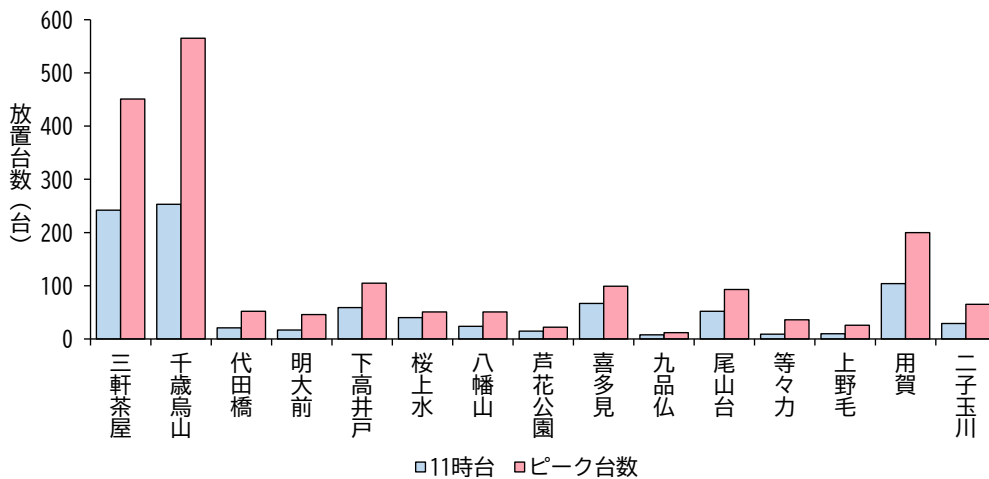


図 52 駅乗入台数と放置台数の夕方と 11 時台の比較

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）

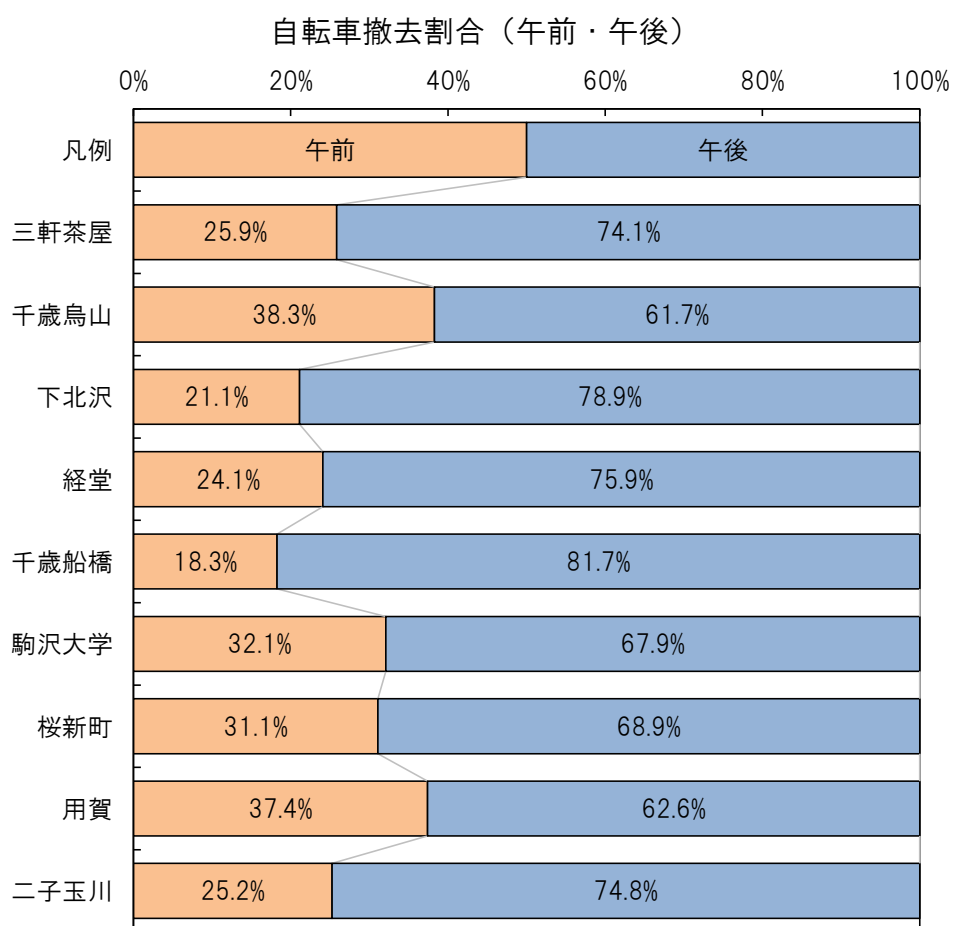


図 53 午前・午後の自転車撤去状況

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」は1位、「放置自転車対策」は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、計画的に進めていきます。

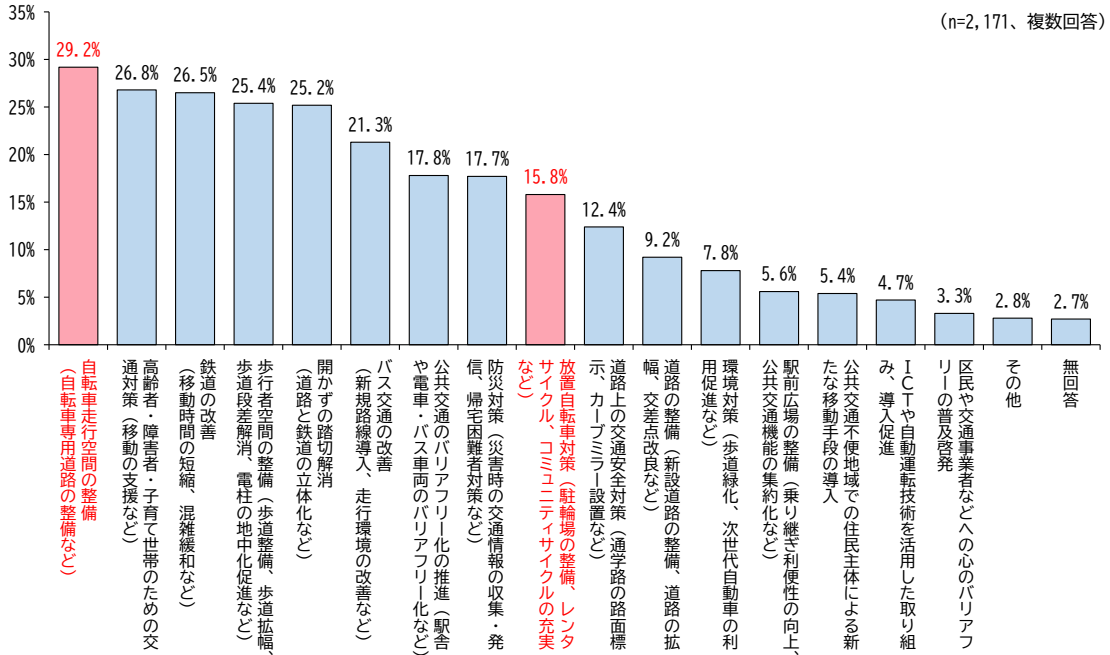


図 54 これから力を入れるべき区の交通施策（令和元年度）

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)

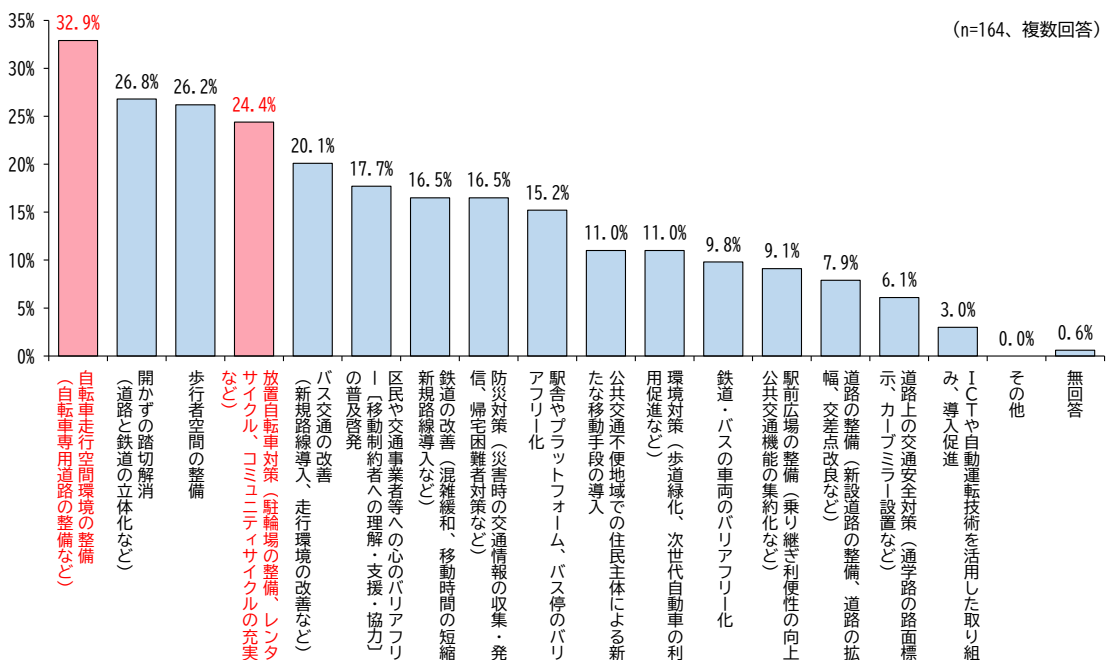


図 55 これから力を入れるべき区の交通施策（平成30年度）

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、歩行者と自転車が安全に共存できるよう、まちづくりと連携した取組みを進めます。

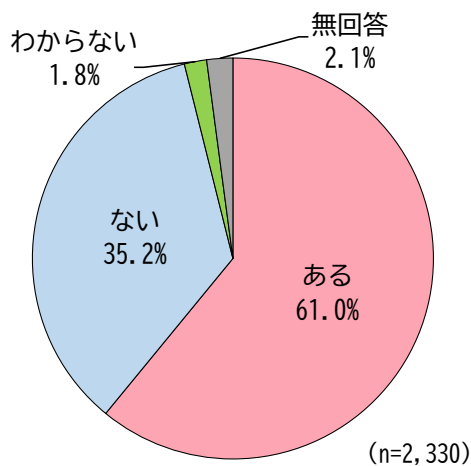


図 56 歩行時の自転車との接触有無

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（前計画）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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・「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</li> <li>・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</li> <li>・<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></li> </ul>
放置自転車ゼロへの取組み推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・<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></li> </ul>

### 【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・<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認知度向上</u></li> </ul>
環境や利便性に配慮した自転車等駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな駐輪場の確保</li> <li>・<u>「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></li> <li>・<u>買い物等の自転車の短時間駐輪への対応の充実</u></li> </ul>

### 【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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間シェアサイクルの普及促進</li> <li>・区レンタサイクルの将来像の検討</li> <li>・<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></li> </ul>
安全で快適な自転車利用を促進するしくみづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「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・レンタポート・自転車店等との連携によるPR等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<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></li> <li>・自転車情報発信の充実</li> </ul>

※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>

鉄道駅周辺の駐輪場の整備により、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>

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。

このことを踏まえ、区では区自転車条例の改正(令和2年4月・10月施行)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。

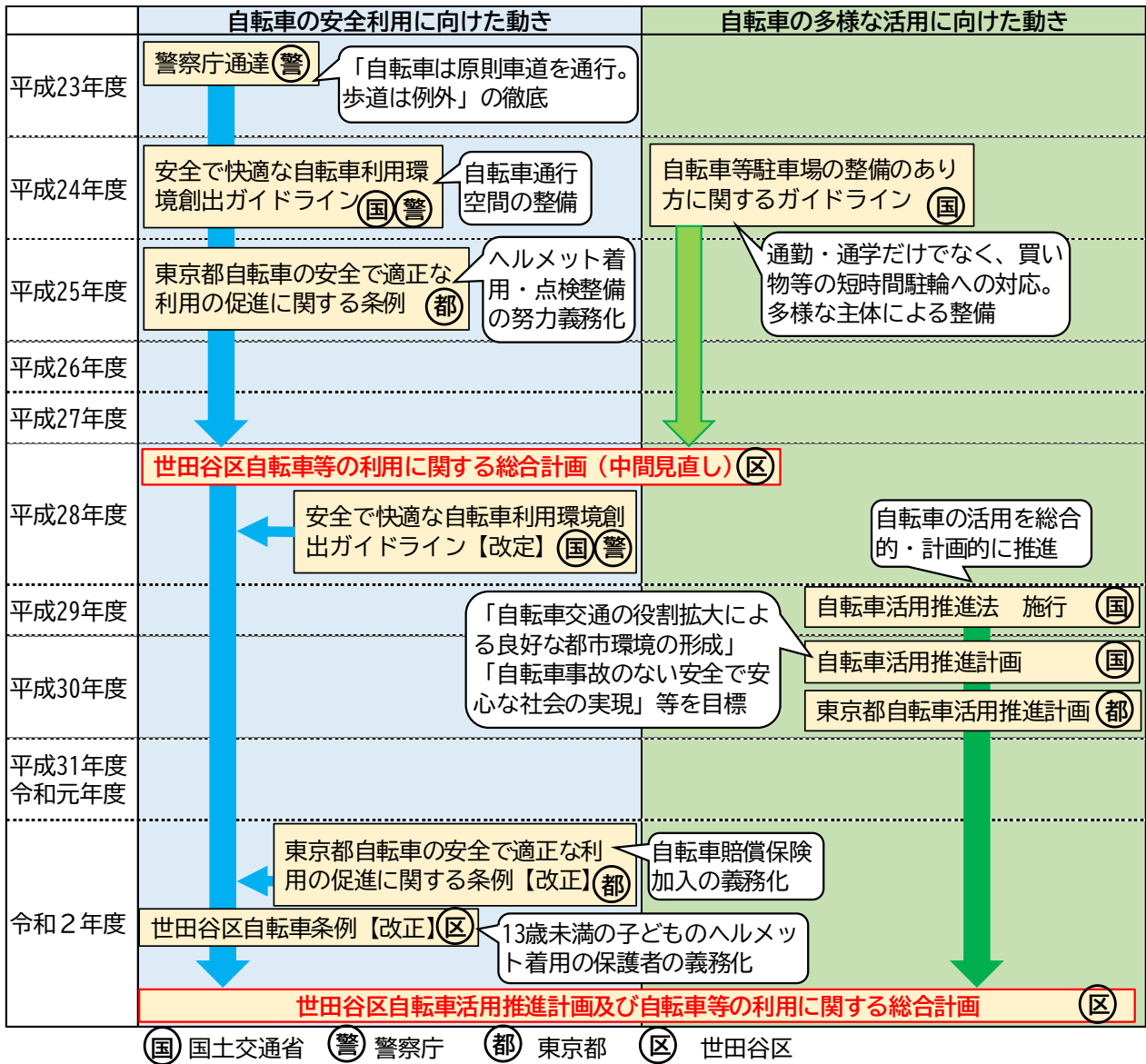


図 57 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向

## (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年に向けた具体的な取組みを提示
  - ・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) 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
- 2) 「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
- 3) 「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
- 4) 「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
- 5) 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するための検討をする際や、すでにある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考書
- 6) 「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
- 7) 「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が強化
    - ・ 「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）に関する罰則が強化
    - ・ 同違反に係る基礎点数および反則金の額が引き上げ



○R2.6 改正

- ・高齡運転者対策の強化（高齡者技能検査の受検、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<sup>※8</sup>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】

<sup>※8</sup> 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、自転車車両の大型化が急速に増大しています。

自転車の大型化に対応できていない（幅、重量）駐輪場においては、実質的な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特徴から、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。

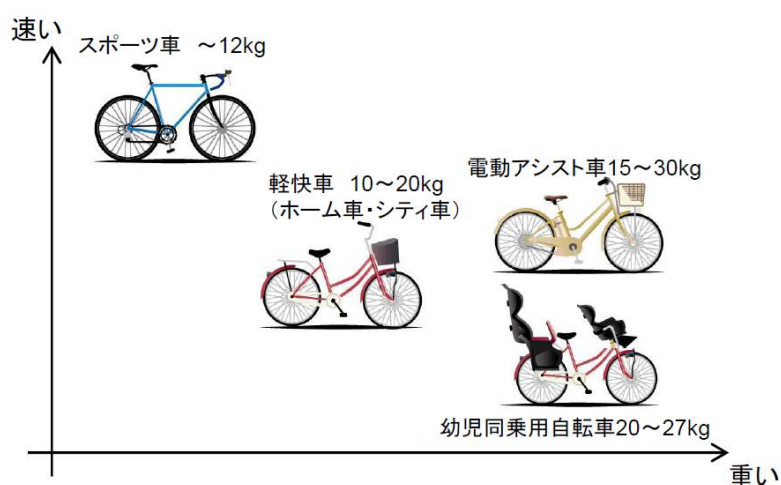


図 58 車種による速さ、重さの関係

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)

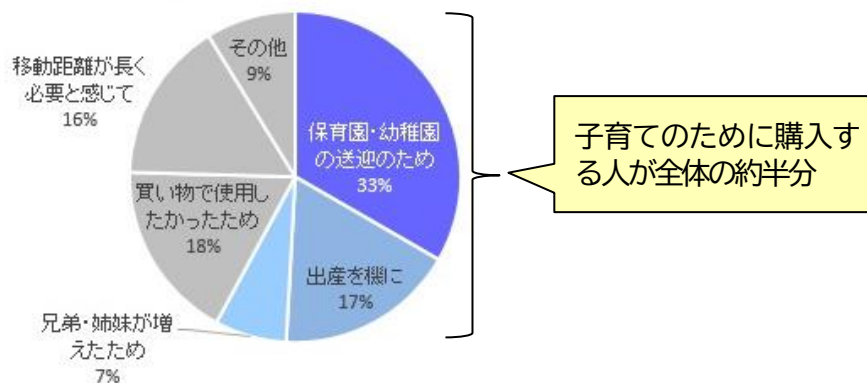


図 60 電動アシスト車購入のきっかけ

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

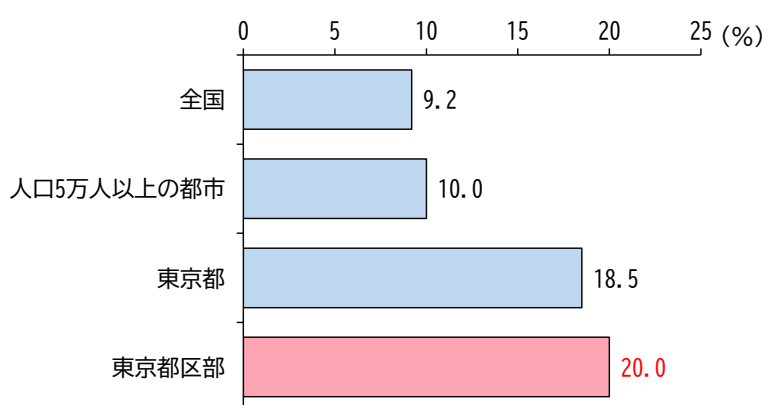


図 61 電動アシスト自転車の世帯当たりの普及率 (%)

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)

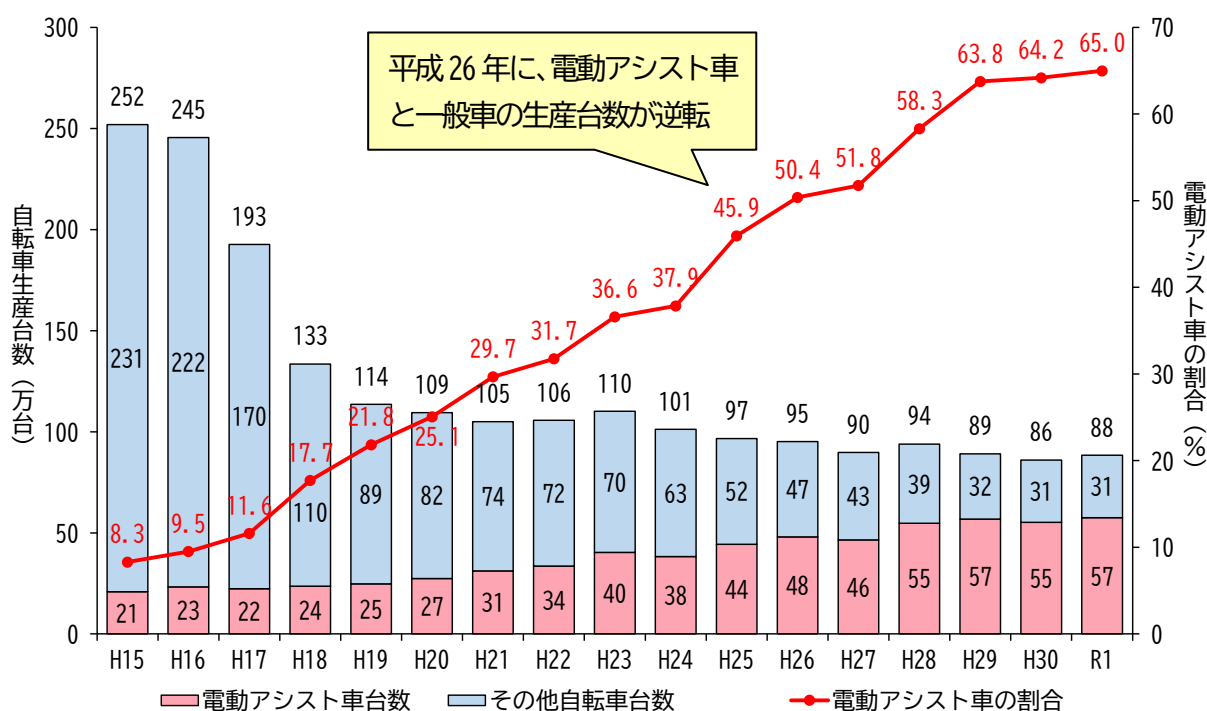


図 62 自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

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、料金精算には交通系 IC カードやクレジットカードを利用するなど、キャッシュレス方式が中心となっています。最近では、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 QR 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 を活用した方法も普及しています。

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」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 MaaS（マース）<sup>※9</sup>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」も関係者と提携し、MaaS 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、MaaS 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<sup>※</sup>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

※<sup>10</sup> 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、一方向の移動を表すものです。