

## <世田谷区区民交通傷害保険の実施>

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）が整備を進めており、これらと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 区が管理する道路における自転車通行空間整備率

	整備延長 (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	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）

