

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
(案)

【令和3年度～令和12年度】

「世田谷思いやり自転車プロジェクト」

はじめに

「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2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眼しています。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不十分であることから、将来の自転車利用の傾向を推測するため、令和3年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況等を勘案しつつ、令和3年度末までに推計を行うこととしました。

このため、今回の計画策定時点では上記の推計値を掲載せず、推計実施後に改めて公表することといたします。

令和3年5月
世田谷区

計画の愛称について

今回の「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」では、地域の生活を身近で支える「生活自転車」(p.69~70 参照)を掲げたことから、区民にとって身近な計画を目指し、計画素案に対する区民意見募集(パブリックコメント)とあわせて、計画の愛称を公募しました。

346名の方からご意見をいただき、愛称につきましては、このうち141名の方からご応募いただきました(有効数)。「世田谷区自転車等駐車対策協議会」での選考の結果、候補の中から「世田谷思いやり自転車プロジェクト」が計画の愛称として選ばれました。

パブリックコメントでは、「支える自転車」を中心とした計画の内容を評価する声の一方で、「ルールやマナーを守らない自転車が危ない、こわい」、「このままの状態で自転車が増えてほしくない」、「歩行者の視点、歩道の安全確保を入れた計画としてほしい」とのご意見を多くいただきました。愛称に「思いやり」の語が選ばれた背景には、こうした現状があると考えています。

狭い道路の多い区内では、歩行者、自転車、自動車の通行空間を完全に分離することは難しく、歩行者<自転車<自動車という「交通弱者」の順序を踏まえ、歩行者、自転車、自動車が、お互いに配慮と思いやりをもってコミュニケーションを図り、道路上で安全・安心に共生を図る必要があります。

「思いやり」の語に込められたメッセージをしっかりと受け止め、歩行者、自転車、自動車が安全・円滑に移動できるバランスの取れた都市交通社会、「世田谷の自転車のミライ」を皆さんと共に目指してまいりたいと思います。

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
1.8 対象とする交通手段	5
2 章 自転車等の利用の現状	11
2.1 世田谷区の概要	11
2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況	17
2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証	52
2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向	53
2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化	58
2.6 計画の見直しの方向性	62
3 章 計画の基本理念と基本方針	69
3.1 計画の基本理念の考え方	69
3.2 計画の基本理念	69
3.3 計画の基本方針	72
3.4 基本方針の考え方	73
4 章 施策の取組み	77
4.1 施策の取組みについて	77
4.2 施策体系と個別施策の取組み	77
4.3 施策実現の方策	116
4.4 PDCA マネジメントサイクルによる計画の推進	118
5 章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備	121
5.1 本章の目的	121
5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策	122
京王電鉄京王線沿線の自転車利用環境整備	125
京王電鉄京王線：千歳烏山駅の自転車利用環境整備	126
京王電鉄井の頭線沿線の自転車利用環境整備	127
小田急電鉄小田原線沿線の自転車利用環境整備	128
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	129
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	130
東急電鉄田園都市線沿線の自転車利用環境整備	131
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	132
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	133
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	134
東急電鉄世田谷線沿線の自転車利用環境整備	135

参考資料

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の策定の経緯

- ・ 検討体制 139
- ・ 自転車等駐車対策協議会 139

用語集

- ・ 用語集 145

関連条例

- ・ 世田谷区自転車条例 151
- ・ 世田谷区自転車条例施行規則 170
- ・ 世田谷区レンタサイクルポート条例 180
- ・ 世田谷区レンタサイクルポート条例施行規則 185

1章

計 画 の 概 要

1章 計画の概要

1.1 計画の目的

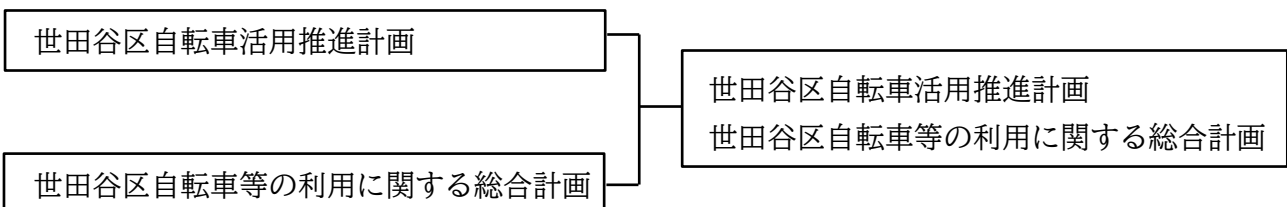
「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」は、身近で環境にやさしい交通手段である自転車を利用したまちづくりを推進することで、良好な都市環境の形成を図るとともに、区民誰もが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境の整備を目指し、自転車通行空間や駐輪場の整備、ルールやマナーに関する普及・啓発、放置自転車の防止等を、計画的かつ体系的に推進するため策定するものです。

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。

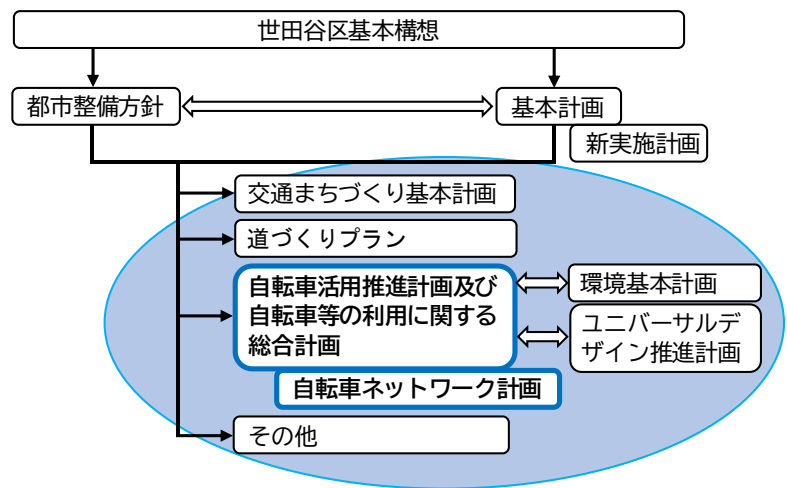


図 1 本計画の位置づけ

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。

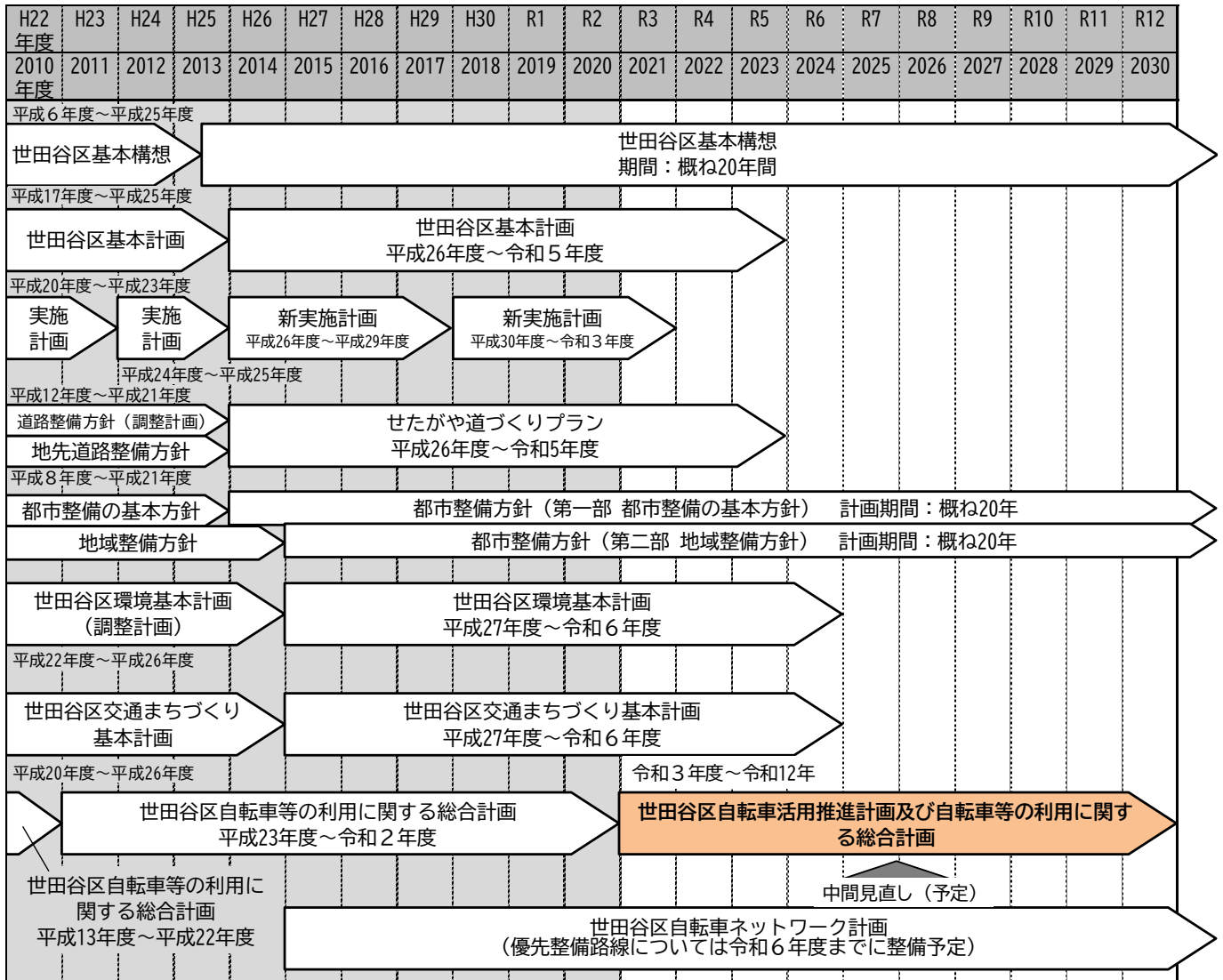


図 2 本計画ならびに上位関連計画の期間

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。

1.8 対象とする交通手段

本計画は、主に人の移動に関わる事柄について、「自転車」を対象としています。自転車は、道路交通法における車両にあたります。

※本計画は、「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り、上記の1.6計画の対象内容のうち、「③駐輪場の整備、④放置自転車対策の実施」については、自転車だけでなく原動機付自転車も対象として含まれます。

※低速小型モビリティである、電動式キックボード（立ち乗り電動スクーター）などは、定格出力に応じて、自動車または原動機付自転車に分類されます。定格出力0.60キロワット以下で原動機付自転車に分類される場合は、「自転車等」に含まれることになり、上記③④の対象となりますが、自動車に分類される場合は本計画の対象となりません。

<参考> 道路交通法における「自転車」とは？

法律では、「自転車」は車両にあたります。

車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両、トロリーバスのことです。

軽車両とは、自転車、荷車そのほか他人の力もしくは動物の力により、または他の車両にけん引されるもので、レールを必要としない車をいいます。

軽車両の例) 自転車、馬・牛、リヤカー・荷車、馬車・牛車、犬ソリ等。



図 3 道路交通法における自転車の分類

法律上の定義では、「自転車」は、ペダルまたはハンド・クランクを用い、人の力によって運転する二輪以上の車で、レールを必要としないものをいいます（道路交通法第2条第1項第11号の2）。

自転車は、「普通自転車」と「普通自転車以外の自転車」の2つに分類されます。

■普通自転車

車体の大きさ、構造が次の基準を満たす四輪以下の自転車で、他の車両をけん引していないものです。(道路交通法第63条の3前段、道路交通法施行規則9条の2)

- ①長さ190cm以内および幅60cm以内。
- ②側車をつけていない。(補助輪は除く)
- ③運転者席が1つで、それ以外の乗車装置がない。(幼児用座席は除く)
- ④ブレーキが、走行中簡単に操作できる位置にある。
- ⑤歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない。

例) シティ車、小径車、電動アシスト自転車、スポーツ車(ロードバイク、クロスバイク、マウンテンバイク)、幼児2人乗せ自転車、高齢者向け自転車(三輪自転車)等。



図4 普通自転車の例

■普通自転車以外の自転車

例) 幼児用自転車(未就学前のものが乗る自転車であつ4~8km程度しか出せない自転車)、三輪自転車タクシー(ペロタクシー)、タンデム自転車等。

