

(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」が1位、「放置自転車対策」が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を計画的に進めていきます。

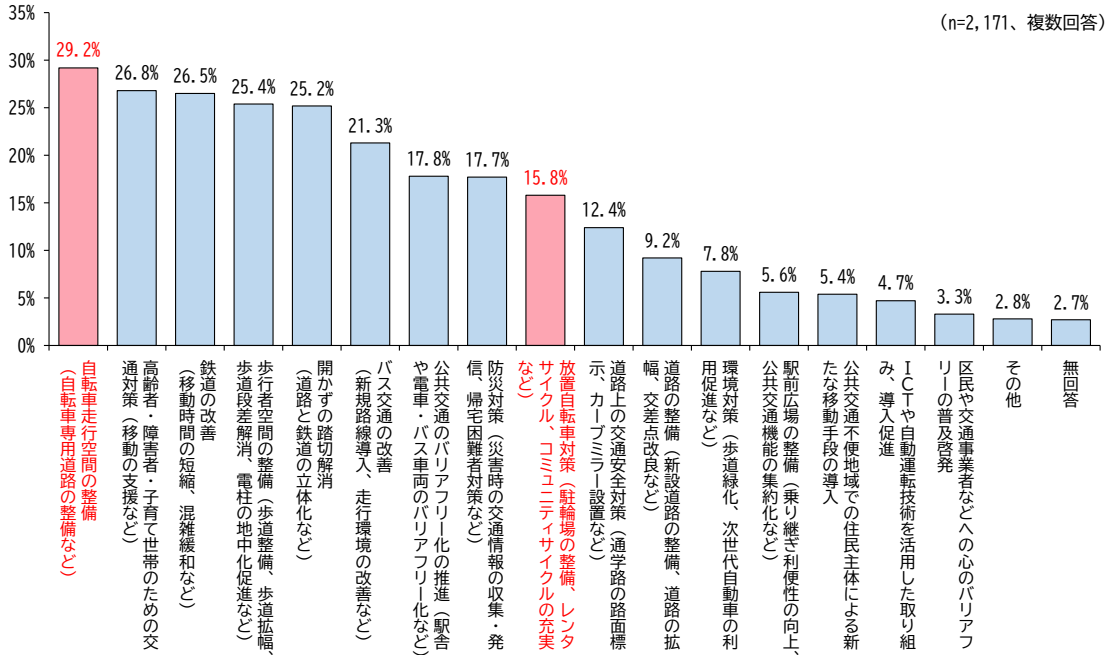


図 58 これから力を入れるべき区の交通施策（令和元年度）

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)

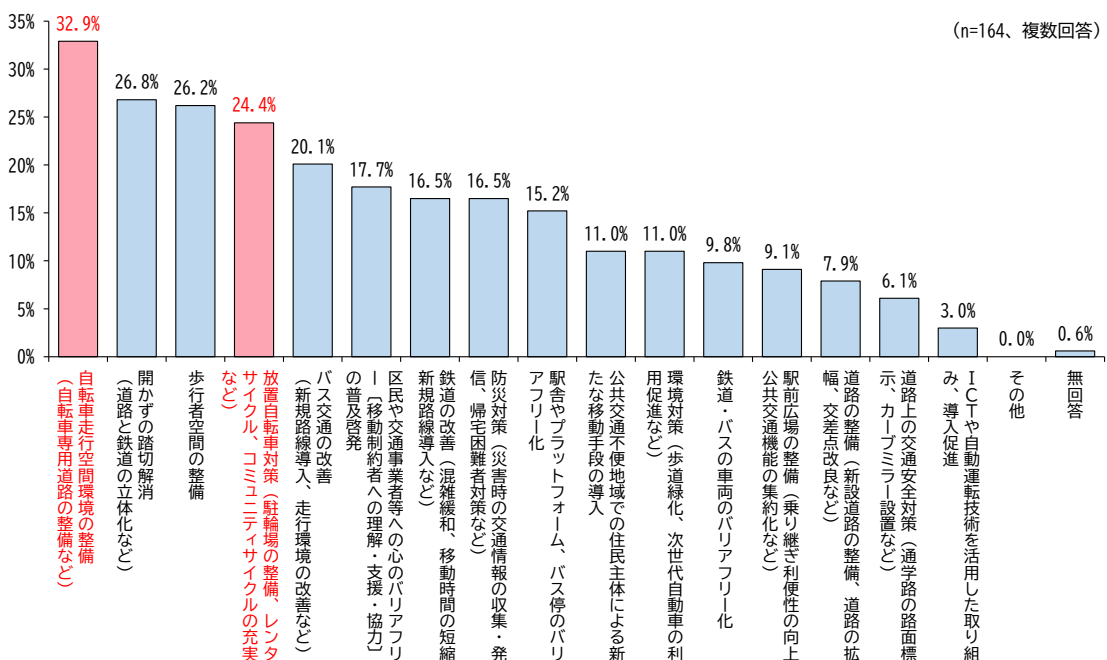


図 59 これから力を入れるべき区の交通施策（平成30年度）

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る>

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、歩行者と自転車が共に安全に通行できるよう、まちづくりと連携した取組みを進めます。

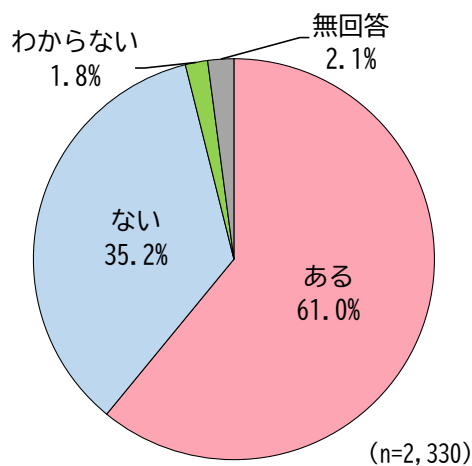


図 60 歩行時の自転車との接触有無

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（これまでの計画）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"> 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 「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 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 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
放置自転車ゼロへの取組み推進	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 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

【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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 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自転車通行空間の認知度向上
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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな駐輪場の確保 「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 買い物等の自転車の短時間駐輪への対応の充実

【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"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 民間シェアサイクルの普及促進 区レンタサイクルの将来像の検討 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
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"> 「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・レンタサイクルポート・自転車店等との連携によるPR等 	<ul style="list-style-type: none"> 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 自転車情報発信の充実

※太字・下線部分は短時間駐輪自転車に関わる課題

<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責任保険等への加入の義務化等を盛り込んだ「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」改正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>

通勤・通学時の駅利用のための鉄道駅周辺の駐輪場の整備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>

区の基本構想、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。

これらを踏まえ、区では自転車条例の改正(R2.4施行(一部)、R2.10)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、二子玉川駅周辺で民間シェアサイクルの実証実験を行う等、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。

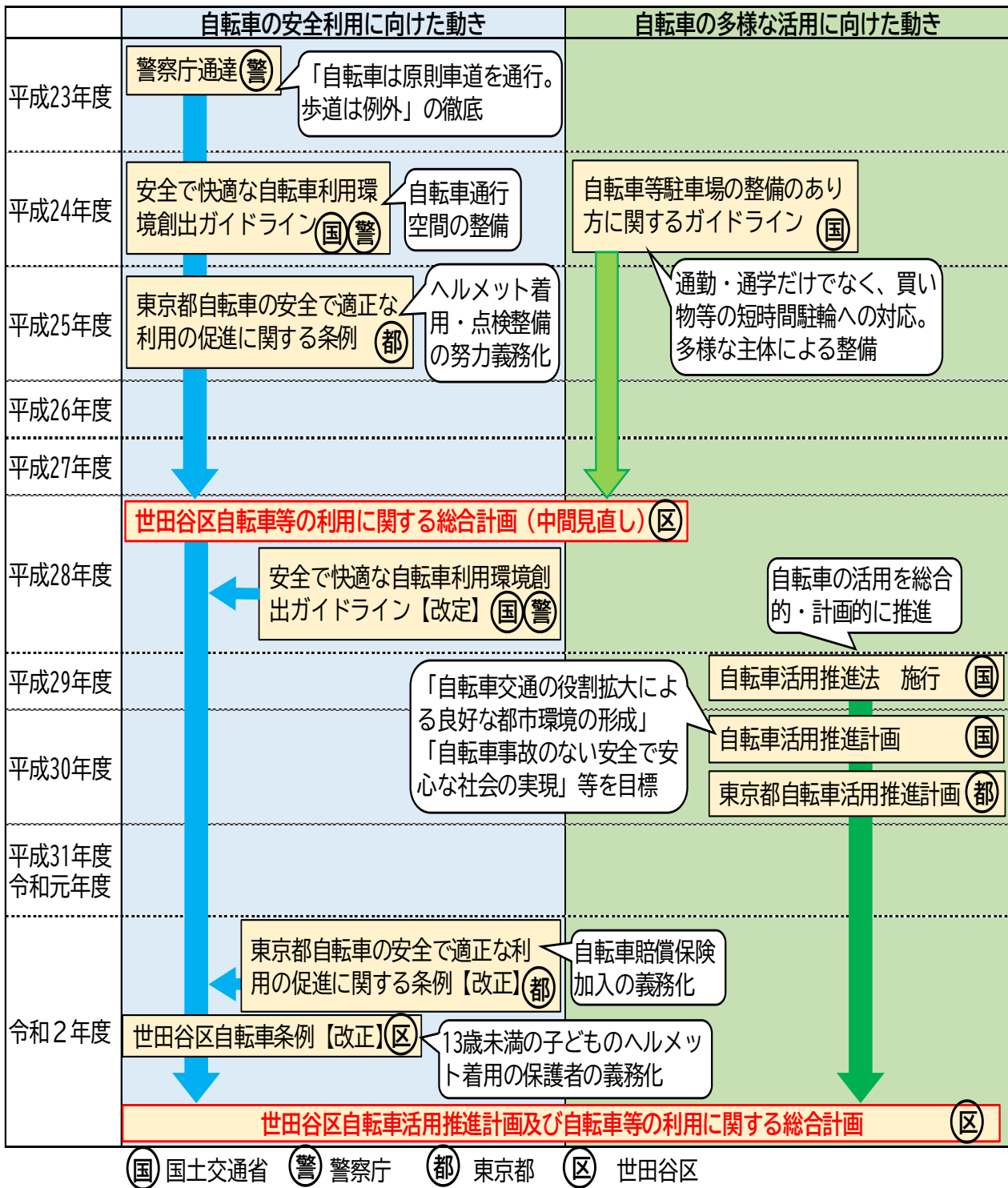


図 61 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向

<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」、「三軒茶屋北レンタサイクルポートのあり方検討」、「自転車等駐車場の開設（3か所）」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安全利用啓発の義務化、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責任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) 14 項目の危険行為の施行 (H27. 6)
- 2) 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
- 3) 「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
- 4) 「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
- 5) 「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
- 6) 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に向け検討をする際や、すでにある自転車通勤制度を見直す際の参考書
- 7) 「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
- 8) 「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、認知症等に対する対策を強化
 - ・ 「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）に関する罰則を強化
 - ・ 同違反に係る基礎点数および反則金の額を引き上げ

○R2.6 改正

- ・高齢運転者対策の強化（高齢者技能検査の受検、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）
- ・自転車運転者講習の対象となる危険行為^{※11}に「妨害運転」（あおり運転）が追加（計 15 項目）

◇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】

※11 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
- ・ 民間のシェアサイクルの普及

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「電動アシスト自転車の増加など自転車の多様化」、「民間のシェアサイクルの普及」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

<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、駐輪ラックに収まらない車体の大きな大型自転車の比率が高まっています。

自転車の大型化に対応できていない駐輪場においては、大型自転車の駐輪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ことから、区では、『子育て自転車』の選び方&乗り方」冊子を発行する等して、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等、対策を進める必要があります。

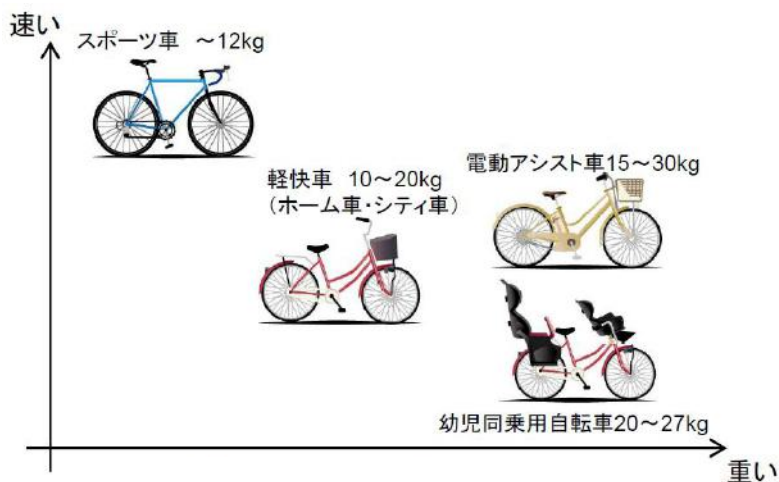


図 62 車種による速さ、重さの関係

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

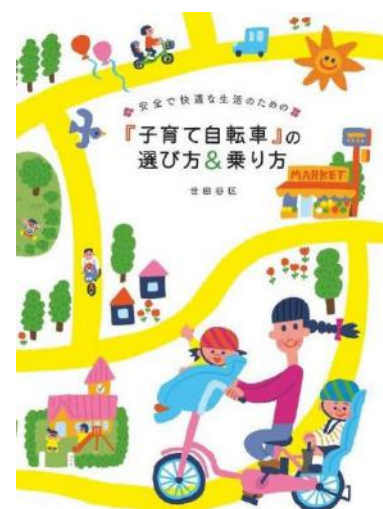


図 63 小冊子『子育て自転車の選び方&乗り方』表紙（再掲）

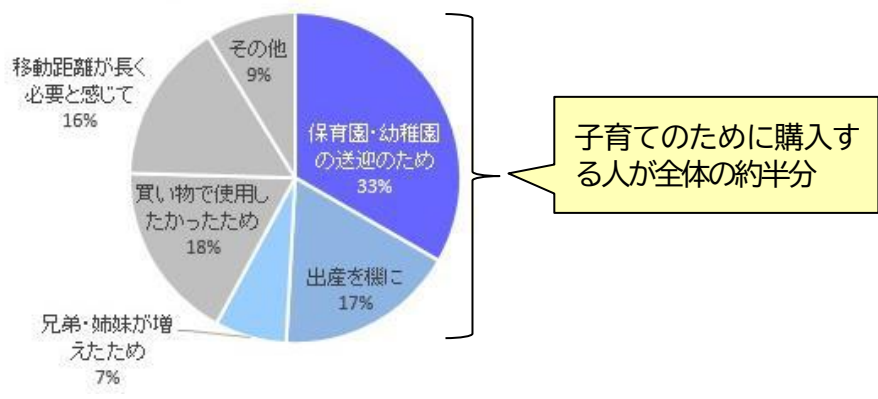


図 64 電動アシスト車購入のきっかけ

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

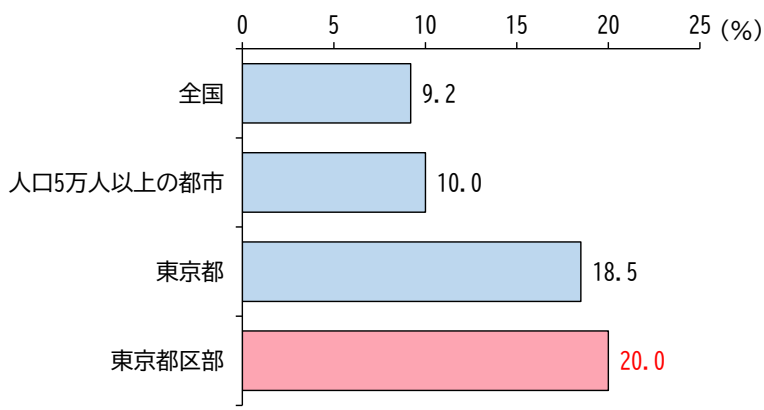


図 65 電動アシスト自転車の世帯当たりの普及率 (%)

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)

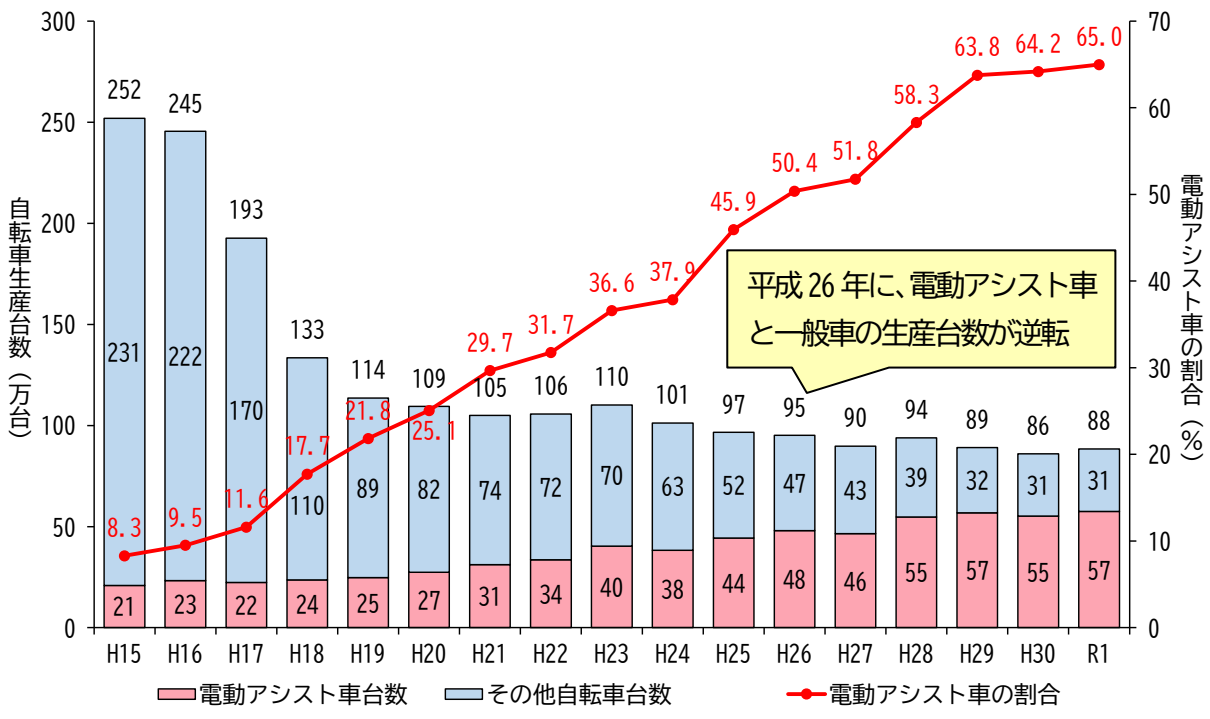


図 66 自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

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（p.41 解説参照）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、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、自転車の二次元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等、ICTを活用したキャッシュレス方式が主流となっています。

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」等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等工夫され、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）^{※12}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」も関係事業者と提携し、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の活用等、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 67 HELLO CYCLING

※12 次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[※]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させて検索・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 68 MaaSのイメージ

資料：国土交通省ホームページ

※13 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、一方方向の移動を表すもの。

2.6 計画の見直しの方向性

(1) これまでの計画の基本理念、基本方針への評価

これまでの「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（中間見直し）（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

本計画においては、今回策定した自転車活用推進計画と自転車等の利用に関する総合計画を一体的に策定したことから、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引き続き目指すものとなりました。

(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。

電動アシスト自転車の子育て自転車への普及に加え、高齢者への普及により、通勤・通学のため駅へ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、区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 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	駅近辺に少数	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（24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利用転換することにより、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、民間シェアサイクル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、自転車通勤の増加等、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、計画を策定する上で今後の先行きが不透明な状況であることを踏まえる必要があります。

(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、これまでの放置自転車対策に発する計画から、区民の移動ネットワーク整備に向けた自転車利用環境の整備へと、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、買い物等のための短時間駐輪については、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（通勤・通学のため駅へ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等、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、シェアサイクル事業者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

<これまでの計画の基本理念の継続>

これまでの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踏まえ、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・通学利用のため駅へアクセスする自転車だけではなく、様々な経路、また、買い物、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（「世田谷の自転車のミライ」）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組みます。また、これまでの計画同様、放置自転車対策中心ではなく、総合的な自転車利用環境の整備を引き続き目指します。この中でこれまでの計画の進捗状況・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>

これまでの計画（中間見直し）策定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を考慮します。

<自転車の役割に注目した施策体系>

走る、^と駐まる等、自転車の役割に注目した施策体系とします。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、自転車をより速く走らせる等、自転車の機能を最大限に発揮させることを狙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「世田谷区自転車等駐車対策協議会」に報告し、意見・助言を踏まえてPDCAサイクルにより、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、社会状況の変化、法令の改正、施策や事業に関わる課題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>

