

令和3年4月23日
区役所第二庁舎3階
教育委員会室
13:30～15:00

世田谷区交通安全対策連絡会（第25回）（書面開催）
次 第

1. 議 題

- (1) 通行禁止除外指定車両について 【清掃・リサイクル部事業課】
- (2) 視覚障害者用音響式信号機の設置状況について 【都市整備政策部都市デザイン課】
- (3) 区内の交通環境・設備等の整備・改善について
【土木部土木計画調整課、交通安全自転車課、工事第一課、工事第二課】
- (4) 世田谷区の交通安全・自転車安全利用啓発の取り組み状況について
【土木部交通安全自転車課】
- (5) ゾーン30導入のお知らせ 【同上】
- (6) 自転車通行空間整備について 【同上】
- (7) 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
(令和3年7月予定) について 【同上】

【配布資料】

- 資料1 世田谷区交通安全対策連絡会設置要綱
- 資料2 世田谷区交通安全対策連絡会名簿
- 資料3 通行禁止除外指定車両について
- 資料4 視覚障害者用音響式信号機の設置状況について
- 資料5 区内の交通環境・設備等の整備・改善について
- 資料5-1 区内交差点の安全性の向上について（お願い）
- 資料6 区の自転車安全利用啓発の取り組み状況について
「世田谷区民自転車利用憲章」リーフレット、自転車講習受講証
「『子育て自転車』の選び方&乗り方」リーフレット
- 資料7 「ゾーン30」導入に係る区への情報提供について
- 資料7-1 ゾーン30導入のお知らせ
- 資料7-2 ゾーン30導入のお知らせ
- 資料8 自転車ナビマーク・ナビライン整備箇所における維持管理への取り組みについて及び自転車通行空間整備箇所図
- 資料9 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素案に対する意見募集結果及び区の考え方について
- 資料9-1 概要版

世田谷区交通安全対策連絡会設置要綱

平成 16 年 7 月 6 日

世土調発第 60 号

(設置)

第 1 条 区民等の交通安全対策等に関して、区内警察署及び世田谷区が緊密な連携を図るため、世田谷区交通安全対策連絡会（以下「連絡会」という。）を設置する。

(協議事項)

第 2 条 連絡会は、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 区民等に対する交通安全対策について
- (2) 区民等にかかる交通安全教育について
- (3) 違法駐車防止について
- (4) その他交通安全に関する事

(組織及び構成)

第 3 条 連絡会は、次の委員で構成する。

- (1) 世田谷警察署交通課長
- (2) 北沢警察署交通課長
- (3) 玉川警察署交通課長
- (4) 成城警察署交通課長
- (5) 土木部土木計画調整課長
- (6) 土木部工事第一課長
- (7) 土木部工事第二課長
- (8) みどり 3 3 推進担当部公園緑地課長
- (9) 土木部交通安全自転車課長

(座長)

第 4 条 座長は、土木部交通安全自転車課長とする。

(連絡会の運営)

第5条 連絡会は必要のつど開催する。

2 連絡会の協議事項は、座長又は委員が提案する。

3 座長は、協議事項に関し、必要があると認めるときは、関係職員を連絡会に出席させることができる。

(担当者会)

第6条 連絡会の協議事項について調査、検討を行うため、連絡会の下に、担当者会を置く。

2 前項の会は、協議事項に関係のある担当係長等をもって構成する。ただし、必要と認めるときは、関係職員を参加させることができる。

(事務局)

第7条 連絡会の事務局は、土木部交通安全自転車課に置く。

(委任)

第8条 この要領に定めるもののほか、連絡会の運営に関して必要な事項は座長が定める。

附 則

この要綱は、平成16年7月12日から施行する。

附 則 (平成20年2月13日19世交自第264号)

この要綱は、平成19年4月1日から施行する。

附 則 (平成28年3月29日27世交自第361号)

この要綱は、平成28年4月1日から施行する。

附 則 (平成30年4月1日30世交自第27号)

この要綱は、平成30年4月1日から施行する。

附 則 (令和2年4月1日2世交自第23号)

この要綱は、令和2年4月1日から施行する。

世田谷区交通安全対策連絡会名簿

資料 2

委員

令和 3 年 4 月

所 属	役 職	氏 名
世田谷警察署	交通課長	長岡 孝浩
北沢警察署	交通課長	左右田 貴広
玉川警察署	交通課長	斉藤 順紀
成城警察署	交通課長	工藤 忠雄
土木部土木計画調整課	土木計画調整課長	高橋 良忠
土木部工事第一課	工事第一課長	倉地 浩輔
土木部工事第二課	工事第二課長	丸山 寛樹
みどり 3 3 推進担当部公園緑地課	公園緑地課長	市川 泰史
土木部交通安全自転車課	交通安全自転車課長	北川 健介

担当者（警察署）

所 属	役 職	氏 名
世田谷警察署	交通課交通総務係長	杉浦 美和
北沢警察署	交通課交通総務係長	重野 和利
玉川警察署	交通課交通総務係長	阿南 伸一
成城警察署	交通課交通総務係長	城 諭

事務局

土木部交通安全自転車課	交通安全自転車担当係長	平倉 尋
	交通安全自転車担当	淵浪 のぞみ
	交通安全自転車担当	宮下 雅文

清掃・リサイクル事業について

1 通行禁止除外指定車両について

平成19年8月より、東京都道路交通規則の一部改正に伴い、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律に規定する一般廃棄物の収集のために区市町村（区市町村から一般廃棄物の収集の委託を受けた者を含む。）が使用中の車両」は交通規制の対象から除かれました。

区が一般廃棄物を収集（含む委託）するための清掃車両及び資源回収車両の「指定禁止除外指定車」の標章申請は不要となっております。なお、資源回収車両には「♻️ 世田谷区リサイクル事業」等の表示をしております。

2 資源持ち去り対策について

(1) 資源持ち去りの経緯

平成12年 4月	東京都から清掃事業区移管、集積所での資源回収（古紙、缶、ガラスびん）開始当時から「新聞」の持ち去りが横行
平成15年12月	資源の持ち去り行為を禁止条例改正（全国初の罰則付き条例）
平成16年 3月	禁止命令に従わない者に「20万円以下の罰金」を科料
平成29年12月	持ち去り行為の常習者に「50万円以下の罰金」を科す条例改正及び同条例施行規則を改正し、持ち去り禁止品目に「ペットボトル」及び「不燃ごみとして排出される金属類」を追加

(2) 行政指導・命令・告発の状況：累計

- ・警告書交付件数 1, 712件（令和2年度81件）
- ・禁止命令書交付件数 613件（令和2年度2件）
- ・告発件数 61件（令和2年度0件）

(3) 近年の傾向

新聞の市況の悪化や、区の条例の効果等により持ち去り行為者は減少しているが、持ち去り行為者は一定数存在しており、持ち去り行為者に対する区民からの苦情や対応要望は年間約100件寄せられている。

また、持ち去り業者の交通マナーに対する苦情が多く寄せられている。（通学路・狭隘道路・住宅地を猛スピードで走行、一方通行を逆走、信号無視、一時停止無視、横断歩道への停車、通行妨害など）

(4) 今後の取組み

- ・区内4警察署との連携を強化し、告発など厳しく対処していく。
- ・関係団体との連携による情報収集を強化する。
- ・古紙持ち去りに対するGPS追跡調査について、効果的な手法を検討・実施する。

令和3年4月23日

世田谷区管内 各警察署 交通課長 様

世田谷区都市整備政策部都市デザイン課長
高橋 毅視覚障害者用音響式信号機の設置状況について
(確認依頼)

日頃より世田谷区行政およびユニバーサルデザインの取り組みにご理解、ご協力いただきありがとうございます。

世田谷区では「世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例」を平成19年に制定しました。ユニバーサルデザインの考え方は、年齢、性別、国籍、能力等にかかわらず、できるだけ多くの人々が利用しやすい生活環境をつくっていくということです。その考えをもとに、まちの環境整備の推進をはかってきております。

つきましては、視覚障害者用音響式信号機の設置状況等を現場調査により別紙のとおりまとめましたので、ご確認いただき、訂正や追加などありましたらご教示いただきますようお願い申し上げます。

なお、関係団体からの意見などを鑑み、その設置や運用を進めていただいていることと思いますが、今後も関係団体より世田谷区を通して、また直接に相談や要望がでてきた場合、社会情勢を鑑みて必要な対応があればお願い申し上げます。

記

1 確認依頼内容

別紙「視覚障害者用音響式信号機設置状況【現況調査資料】」

訂正箇所や追加箇所がありましたら下記担当までご連絡をお願いします。

【担当】

世田谷区役所 都市整備政策部 都市デザイン課
都市デザイン企画調整担当 新岡

電話：03-5432-2038 ファクシミリ：03-5432-3084

(5月6日より)

電話：03-6432-7152 ファクシミリ：03-6432-7996

世田谷区内の視覚障害者用音響式信号機設置状況【現況調査資料】

調査：平成22(2010)年8月
更新：令和2年4月

警察署名	交差点・横断路名 ※・警視庁のリスト(H29年11月)には掲載なし 《 》は区で追記	決定番号 (警視庁)	住 所	信号機 (有無)	横断路の 方向	音響作動時間		音響の作動方式		音響1 (有無)	音響2 (曲)	歩行者用 横断時間 表示(有 無)	エスコート ゾーンの 有無 (交差点 の箇所)	備考
						開始	終了	自動	盲人用押 ボタン					
世田谷	三軒茶屋		世田谷区太子堂二丁目15番4号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	○	◆カラオケ・ビッグエコー前(世田谷通りから246号線)・エスコートゾーン2本 ◆H22.3.5・R246を横断する横断歩道及びエスコートゾーン新設・設置。ゆとり 信号(信号が変わるまでのLEDゲージ付)。押しボタンあり。 ◆H23.9.28音響追加・♪通リゃんせ・7:00~22:00。シグナルエイド、ユニエ コーカードに反応する。
世田谷	太子堂		世田谷区三軒茶屋一丁目41番11号先 岸ビル前	○	東西			×	○	○	♪カッコウ	×	○	信号機・音響設置時期不明。 H22.11.15エスコートゾーン設置確認
世田谷	上町駅前		世田谷区世田谷三丁目3番5号先	○	4方向	7:00	19:00	○	×	○	—	×	×	東西2か所：♪ピコンピコン 南北2か所：♪ビヨビヨ
世田谷	中里駅前		世田谷区上馬一丁目16番6号先	○										
世田谷	松陰神社入口		世田谷区若林三丁目17番1号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	2か所
世田谷	世田谷区役所入口		世田谷区世田谷四丁目5番2号先	○	3方向	7:00	22:00	×	○	○	—	×	×	20:00から変更 南北2か所：♪ビヨビヨ 東西1か所：♪ピコンピコン
世田谷	栄通り入口		世田谷区三軒茶屋一丁目32番11号先	○	東西	8:00	21:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	○	
世田谷	世田谷交番前		世田谷区世田谷四丁目7番10号先	○										
世田谷	世田谷駅前 ※		世田谷区世田谷四丁目7番14号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	2か所
世田谷	下ノ谷		世田谷区太子堂二丁目24番6号先	○										
世田谷	駒沢中学校角		世田谷区駒沢二丁目43番11号先	○	南北	7:00	19:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	×	
世田谷	三軒茶屋第二		世田谷区太子堂四丁目1番1号先	○	南北	7:00	20:00	○	×	○	♪ビヨビヨ	○	○	信号・音響・歩行者用横断時間表示は、世田谷通り横断のみ。 H22.1.26エスコートゾーン設置・2方向
世田谷	三軒茶屋第三		世田谷区太子堂四丁目1番1号先	○	2方向	7:00	20:00	○	×	○	—	×	○	東西：♪カッコウ、南北：♪ビヨビヨ、 メガネスーパー前は音響なし H22.1~6 エスコートゾーン設置・3方向
世田谷	桜丘四丁目		世田谷区桜丘四丁目1番11号先	○	南北	8:00	17:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	×	
世田谷	世田谷警察署前		世田谷区上馬一丁目32番12号先	○										
世田谷	笹原小学校北		世田谷区桜丘五丁目20番先	○	4方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	○	南北2か所：♪通リゃんせ 東西2か所：♪故郷の空 H23.3エスコートゾーン設置・3方向(東、南、北)
世田谷	三軒茶屋一丁目		世田谷区三軒茶屋一丁目29番13号先	○										
世田谷	世田谷税務署前		世田谷区世田谷四丁目14番30号先	○	3方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	○	南北：♪ピコンピコン 東西2か所：♪ビヨビヨ H23.3エスコートゾーン設置・3方向(北、南、西)
世田谷	上町西		世田谷区世田谷一丁目25番13号先	○	2方向	7:00	20:00	×	(○)	×	—	×	×	押しボタンは有るが音は出ない。

資料4別紙

世田谷区内の視覚障害者用音響式信号機設置状況【現況調査資料】

調査:平成22(2010)年8月
更新:令和2年4月

警察署名	交差点・横断路名 ※・警視庁のリスト(H29年11月)には掲載なし 《 》は区で追記	決定番号 (警視庁)	住 所	信号機 (有無)	横断路の 方向	音響作動時間		音響の作動方式		音響1 (有無)	音響2 (曲)	歩行者用 横断時間 表示(有 無)	エスコート ゾーンの 有無 (交差点 の箇所)	備考
						開始	終了	自動	盲人用押 ボタン					
世田谷	三軒茶屋二丁目		世田谷区上馬二丁目29番1号先	○										
世田谷	世田谷三丁目		世田谷区世田谷三丁目20番1号先	○	南北	8:00	20:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	○	H23.3エスコートゾーン設置・1方向(東)
世田谷	松丘小学校南		世田谷区弦巻四丁目28番14号先	○	東西	8:00	20:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	×	
世田谷	千歳船橋東		世田谷区桜丘二丁目29番16号先	○	南北	7:00	0:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	×	要望により24時まで時間を延長。(H29)
世田谷	千歳船橋駅前 ※		世田谷区桜丘二丁目29番11号先	○	南北	7:00	20:00	×	×	×	—	×	×	音響式ではない。
北沢	松原六丁目	326-004	世田谷区松原六丁目35番2号先	○	南北	7:00	22:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	○	障害者団体の要望により、22.4.22から作動時間を延長。 エスコートゾーン2方向。
北沢	代沢十字路	326-010	世田谷区代沢四丁目4番3号先	○	東西	7:00	21:00	×	○	○	—	×	×	東西:♪通リゃんせ 南北:♪故郷の空
北沢	光明養護学校前	326-016	世田谷区松原六丁目4番2号先	○	南北	7:00	22:00	×	○	○	♪ピコンピ コン(電子 音)	×	×	障害者団体の要望により、22.4.22から作動時間を延長。 エスコートゾーン2方向。 エスコートゾーン2方向。
北沢	梅丘二丁目	326-34	世田谷区梅丘一丁目62番16号先	○		7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ		○	
北沢	梅ヶ丘駅入口西	326-57	世田谷区梅丘一丁目35番1号先	○	東西	7:00	22:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	○	障害者団体の要望により、22.4.22から作動時間を延長。 エスコートゾーン2方向。
北沢	都立梅ヶ丘病院前	326-071	世田谷区松原六丁目39番11号先	○	南北	7:00	22:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	○	障害者団体の要望により、22.4.22から作動時間を延長。 エスコートゾーン南北方向。
北沢	梅ヶ丘駅西	326-101	世田谷区梅丘一丁目24番14号先	○		7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ		×	
北沢	経堂五丁目北	326-98	世田谷区経堂四丁目32番11号先	○		7:00	21:00	×	○	○	♪ビヨビヨ		○	エスコートゾーン2方向。
北沢	経堂駅北口	326-102	世田谷区宮坂三丁目11番12号先	○		7:00	21:00	×	○	○	♪ビヨビヨ		×	
玉川	二子玉川駅		世田谷区玉川三丁目17番1号先	○										
玉川	駒沢		世田谷区駒沢四丁目18番16号先	○										
玉川	尾山台駅前	327-23	世田谷区等々力五丁目6番7号先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	×	169-G-4 ♪ビヨビヨ ♪カッコウ
玉川	神学院下	327-44	世田谷区用賀一丁目12番8号先	○	東西	7:00	20:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	×	147-A-4 用賀中町通り
玉川	等々力三丁目	327-50	世田谷区等々力四丁目24番8号先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	×	169-F-1 ☆都道:目黒通り横断 ♪ビヨビヨ ♪カッコウ
玉川	野毛公園前	327-64	世田谷区中町一丁目9番8号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	174-E-4 ☆都:環八横断 2箇所
玉川	区立ひまわり荘	327-83	世田谷区上用賀六丁目3番6号先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	×	121-C-1 ♪通リゃんせ ♪故郷の空
玉川	二子玉川園前 (再開発工事中)		世田谷区玉川一丁目14番4号先	○						×				161-H-5 再開発事業地内で現在撤去されている
玉川	奥沢駅前	327-120	世田谷区奥沢三丁目31番11号先	○	2方向	6:30	21:00	×	○	○	—	×	×	177-J-1 ☆都道:自由通り ♪ビヨビヨ ♪カッコウ
玉川	玉川第四出張所前 《上野毛まちづくりセンター》	327-131	世田谷区中町二丁目35番9号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	163-B-5 等々力通り 2箇所
玉川	用賀神社前	327-155	世田谷区用賀二丁目35番13号先	○	2方向	6:00	22:00	×	○	○	—	×	×	135-F-4 ♪通リゃんせ ♪故郷の空
玉川	用賀駅前	327-157	世田谷区用賀二丁目39番17号先	○	2方向	8:00	20:00	×	○	○	—	×	×	135-D-4 ☆都道:南北 ♪ビヨビヨ ♪カッコウ

資料4別紙

世田谷区内の視覚障害者用音響式信号機設置状況【現況調査資料】

調査：平成22(2010)年8月
更新：令和2年4月

警察署名	交差点・横断路名 ※・警視庁のリスト(H29年11月)には掲載なし 《 》は区で追記	決定番号 (警視庁)	住 所	信号機 (有無)	横断路の 方向	音響作動時間		音響の作動方式		音響1 (有無)	音響2 (曲)	歩行者用 横断時間 表示(有 無)	エスコート ゾーンの 有無 (交差点 の箇所)	備考
						開始	終了	自動	盲人用押 ボタン					
玉川	桜町小学校西	327-161	世田谷区用賀一丁目14番先	○	南北	8:00	20:00	×	○	○	♪故郷の空	×	×	146-I-2
玉川	桜新町駅前	327-170	世田谷区新町二丁目38番14号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	123-G-3 ☆都道
玉川	吉沢橋	327-180	世田谷区鎌田三丁目19番1号先	○	南北	5:00	21:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	153-G-3 ☆都道
玉川	尾山台駅入口	327-186	世田谷区等々力四丁目24番7号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	164-F-5 ☆都道
玉川	玉川税務署裏	327-191	世田谷区上野毛三丁目26番39号先	○	南北	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	162-B-5
玉川	用賀駅入口	327-192	世田谷区用賀四丁目1番1号先	○	2方向	7:00	22:00	×	○	○	—	×	×	135-F-2 ☆都道 ♪ビヨビヨ ♪カッコウ
成城	千歳烏山駅入口	328-2	世田谷区南烏山四丁目12番12号先	○	2方向	8:00	20:00	×	○	○	—	×	×	東西：♪故郷の空 南北：♪通りゃんせ 旧甲州街道(表示板なし。9月施工)
成城	烏山病院前 《烏山総合支所入口》	328-10	世田谷区北烏山六丁目10番3号先	○	南北	8:00	20:00	×	○	○	♪通りゃんせ	×	×	甲州街道と烏山通り
成城	烏山町下宿 《芦花公園駅入口》	328-11	世田谷区南烏山三丁目25番15号先	○	南北	8:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	甲州街道と千歳通り 青信号延長用スイッチ
成城	船橋町		世田谷区船橋一丁目38番12号先	○										
成城	成城	328-19	世田谷区成城二丁目15番24号先	○	南北	7:00	21:00	×	○	○	♪故郷の空	×	×	
成城	八幡山駅前	328-42	世田谷区上北沢二丁目1番7号先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	×	東西2か所：♪ビヨビヨ 南北：♪カッコウ 赤堤通り
成城	南烏山六丁目 《烏山総合支所》	328-47	世田谷区南烏山六丁目22番先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	×	東西：♪故郷の空 南北：♪通りゃんせ 旧甲州街道と烏山通り
成城	成城駅南	328-61	世田谷区成城二丁目39番7号先	○	南北	7:00	21:00	×	○	○	♪通りゃんせ	×	×	
成城	千歳中学校前	328-78	世田谷区千歳台六丁目15番1号先	○	南北	7:00	9:00	×	○	○	♪通りゃんせ	×	×	音響作動時間②15:00～7:00
成城	上北沢駅入口第三	328-80	世田谷区上北沢四丁目18番19号先	○	南北	8:00	22:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	甲州街道
成城	南烏山五丁目	328-85	世田谷区南烏山五丁目3番8号先	○	2方向	8:00	20:00	×	○	○	—	×	×	東西：♪故郷の空 南北：♪通りゃんせ
成城	北烏山九丁目	328-89	世田谷区北烏山六丁目11番11号先	○	東西	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	烏山通り
成城	千歳船橋駅ガード北	328-91	世田谷区桜丘五丁目47番23号先	○	南北	7:00	21:00	×	○	○	♪通りゃんせ	×	×	
成城	船橋町交差点※	328-15	世田谷区船橋一丁目38番12号	○	東西	7:00	18:00	×	○	○	♪ビヨビヨ			千歳通り。交差点に地点表示看板なし。北側1箇所の設置。
成城	松葉通り高速下	328-93	世田谷区北烏山三丁目26番27号先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	—	×	×	東西2か所：♪ビヨビヨ 南北：♪カッコウ 中央自動車道路高架下と松葉通り
成城	烏山駅前第二	328-107	世田谷区南烏山六丁目29番1号先	○	南北	7:00	21:00	×	○	○	♪通りゃんせ	×	×	旧甲州街道
成城	都立松沢病院前	328-156	世田谷区上北沢二丁目1番1号先	○	東西	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	赤堤通り
成城	烏山駅南 《千歳烏山駅南》	328-158	世田谷区南烏山五丁目16番先	○	東西	8:00	20:00	×	○	○	♪故郷の空	×	×	
成城	烏山支所前 《烏山総合支所前》	328-170	世田谷区南烏山六丁目22番14号先	○	東西	7:00	20:00	×	○	○	♪ビヨビヨ	×	×	烏山通り

資料4別紙

世田谷区内の視覚障害者用音響式信号機設置状況【現況調査資料】

調査：平成22(2010)年8月
更新：令和2年4月

警察署名	交差点・横断路名 ※…警視庁のリスト(H29年11月)には掲載なし 《 》は区で追記	決定番号 (警視庁)	住 所	信号機 (有無)	横断路の 方向	音響作動時間		音響の作動方式		音響1 (有無)	音響2 (曲)	歩行者用 横断時間 表示(有 無)	エスコート ゾーンの 有無 (交差点 の箇所)	備考
						開始	終了	自動	盲人用押 ボタン					
成城	国立成育医療センター前	328-198	世田谷区大蔵二丁目10番1号先	○	2方向	7:00	20:00	×	○	○	♪ピコン ピコン (電子音)	×	×	東西 南北
成城	世田谷清掃工場前		世田谷区大蔵一丁目1番1号先											
	久我山盲学校前 《久我山青光学園》		世田谷区北烏山四丁目36番14号先	○	南北	8:00	17:00	×	○	○	♪ピヨピヨ	×	○	下本宿通り
	松原青果出張所北		世田谷区上北沢五丁目2番1号先	○	南北	7:00	21:00	×	○	○	♪故郷の空	×	×	高速4号新宿線高架下
玉川	駒沢公園西口※		駒沢公園	○	東西	6:00	20:00	○	×	○	—	○	×	追加：区の調査で確認 137-J-2 音声『青になりました。左右の安全を確かめてから渡りましょう。→信号が変わります。無理な横断はやめましょう。→間もなく信号が変わります。青になるまでお待ちください。』 6:00～20:00は自動で作動。夜間(20:00～6:00)は、押しボタンを押すことで作動する。
玉川	深沢八丁目 ※		世田谷区桜新町一丁目2番5号先	○	南北			×	×	×	—	○	×	【追加】 区の調査で確認 ※国道R246 時間表示のみ
	久我山一丁目 ※		世田谷区北烏山四丁目35番21号先	○	東西	8:00	17:00	×	○	○	♪通リゃんせ	×	○	【追加】 区の調査で確認。音響は杉並区(北)側。 下本宿通りと松葉通り
	上北沢四丁目 ※		世田谷区上北沢四丁目35番15号先	○	南北			×	○	○	♪ピヨピヨ	×	×	【追加】 区の調査で確認 南北2か所 甲州街道と赤堤通り
成城	砧総合支所前		世田谷区成城六丁目3番11号先	○	東西	7:00	22:00	×	○	○	♪ピヨピヨ	×	×	南側の横断歩道のみ(駅側から砧支所分庁舎まで) 押しボタンの音量が小さいが近隣の調整によるものと砧街づくり課よりきく。
成城	砧総合支所前		世田谷区成城六丁目3番11号先	○	南北	7:00	22:00	×	○	○	♪ピコンピコン(電子音)	×	×	H25.11.25より運用開始。 東側の横断歩道のみ(砧支所分庁舎から砧支所まで)
	計			79				4	62	66		3	15	

資料4別紙

【音声の種類】
♪ピヨピヨ ♪カッコウ ♪通リゃんせ
♪故郷の空 ♪ピコンピコン(電子音)

令和3年4月23日

土木部工事第一課

工事第二課

交通安全自転車課

区内の交通環境・設備等の整備・改善について

昨年度、“連合世田谷地区協議会”（※1）より世田谷区長あてに「2021年政策・制度要求」がありました。

様々な区政への要望の中に、「区内の交通環境・設備等の整備・改善」について、次の7項目の要望があり、担当課にて各々回答しております。

要望の詳細と区の回答を綴っておりますので、警察の皆様のご検討をお願い申し上げます。

（回答は9、10ページ）

- 1 世田谷区上野毛1丁目34 国道466号線・都道311号線（環状八号線）と都道416号線（駒沢通り）多摩美大前交差点の駒沢通り右折レーン停止線の引き下げについて
- 2 世田谷区砧2丁目 都道311号線（環状八号線）砧二丁目交差点の自転車横断帯の表示変更について
- 3 世田谷区上用賀6丁目付近 都道3号線（世田谷通り）関東中央病院前交差点から都道311号線（環状八号線）三本杉陸橋交差点までの信号サイクル変更について
- 4 世田谷区若林2-36-1 自転車専用レーンの移設および新設について
- 5 世田谷区経堂2丁目1 都道118号線（調布経堂停車場線）経堂駅前信号の改善について
- 6 世田谷区代田都道318号「宮前橋」交差点付近の梅丘通りについて
- 7 世田谷区三軒茶屋「三軒茶屋」渋滞解消対策について

※1 “連合世田谷地区協議会”とは、日本労働組合総連合会東京都連合会（連合東京）を構成する組織の一つである29地区協議会の内、世田谷地区を担当する協議会。

連合世田谷地区協議会「2021年政策・制度要求」(別紙)

(土木部交通安全自転車課、工事第一課、工事第二課)

交通

区内の交通環境・設備等の整備・改善

区内の交通環境・設備等の整備・改善を行うよう、警視庁・東京都、国に要望すること。具体的には、別紙のとおり要望する。

- 1 世田谷区上野毛1丁目34 国道466号線・都道311号線(環状八号線)と都道416号線(駒沢通り)多摩美大前交差点の駒沢通り右折レーン停止線の引き下げについて(新規)

停止線の改良については、交通管理者である警察の管理となるため、ご要望内容を所轄警察署に伝えてまいります。

- 2 世田谷区砧2丁目 都道311号線(環状八号線)砧二丁目交差点の自転車横断帯の表示変更について(新規)

ご要望されている交差点は都道であるため、道路管理者である東京都へ伝えてまいります。また、交差点の標示は交通管理者が行うため、交通管理者である警視庁へ伝えてまいります。

- 3 世田谷区上用賀6丁目付近 都道3号線(世田谷通り)関東中央病院前交差点から都道311号線(環状八号線)三本杉陸橋交差点までの信号サイクル変更について(新規)

信号機の管理は、交通管理者である警察の管理となるため、ご要望内容を所轄警察署に伝えてまいります。

- 4 世田谷区若林2-36-1 自転車専用レーンの移設および新設について(新規)

ご要望の箇所は都道となるため、道路管理者である東京都へ伝えていきます。

- 5 世田谷区経堂2丁目1 都道118号線(調布経堂停車場線)経堂駅前信号の改善について(継続)

ご要望されている信号機のタイミング制御につきましては、交通管理者である警察の管理となるため、ご要望の内容を昨年度伝所轄警察署に伝えておりますが、改めて伝えてまいります。

- 6 世田谷区代田都道318号「宮前橋」交差点付近の梅丘通りについて(継続)

梅丘通りにおける朝・夕の渋滞につきましては、区としても認識しているところです。その対応として「せたがや道づくりプラン」の取り組みに位置付け、一部の区間における道路拡幅を行い、環状七号線へ曲がるための右折レーンを整備する試みを進

めております。

ご要望されている信号機のタイミング制御につきましては、交通管理者である警察の管理となるため、ご要望の内容を昨年度所轄警察署に伝えておりますが、改めて伝えてまいります。

7 世田谷区三軒茶屋「三軒茶屋」渋滞解消対策について（継続）

ご要望されている渋滞解消対策（信号機の変更やタイミング制御）につきましては、交通管理者である警察の管理となるため、ご要望の内容を昨年度所轄警察署に伝えておりますが、改めて伝えてまいります。

連合世田谷地区協議会「2021年度政策・制度要求」別紙

世田谷区内の交通環境・設備等の整備・改善

1. 世田谷区上野毛1丁目34 国道466号線・都道311号線（環状八号線）と都道416号線（駒沢通り）多摩美大前交差点の駒沢通り右折レーン停止線の引き下げについて（新規）

国道466号線・都道311号線（環状八号線）を都道416号線（駒沢通り）中目黒方向へ当該交差点を左折する際、駒沢通り右折レーンの信号待ち車両により通行が困難な状況になっているため、停止線の引き下げを要望いたします。



2. 世田谷区砧2丁目 都道311号線（環状八号線）砧二丁目交差点の自転車横断帯の標示変更について（新規）

当該交差点において歩行者横断禁止標識が設置されていますが、自転車横断帯標示のある場所で歩行者が横断し大変危険な状況であります。

自転車横断帯の道路標示から歩行者が間違えにくい自転車ナビラインの道路標示へ変更していただくよう要望いたします。



3. 世田谷区上用賀6丁目付近 都道3号線（世田谷通り） 関東中央病院前交差点から都道311号線（環状八号線） 三本杉陸橋交差点までの信号サイクル変更について（新規）

平日朝8時頃から10時頃まで都道3号線（世田谷通り）上り方向は、都道311号線（環状八号線）からの流入車両も多いことから、関東中央病院前交差点を含む三本杉陸橋交差点の間に車両が滞留し、慢性的にNHK放送技術研究所付近まで渋滞が発生しています。

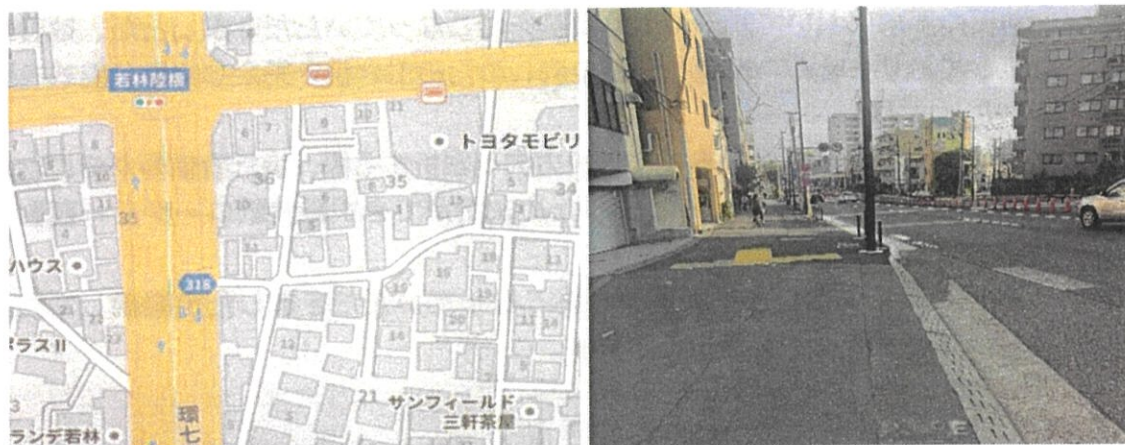
都道311号線（環状八号線）からの流入車両が滞留しないように、信号サイクルの変更を要望いたします。



4. 世田谷区若林 2-36-1 自転車専用レーンの移設および新設について（新規）

若林陸橋から都道 318 号線（環状七号線）に抜ける道路において自転車レーンが引かれています。道幅が狭く自動車が自転車の横をすり抜けると危険だと思われます。

また、都道 318 号線（環状七号線）若林踏切付近においても自転車レーンが引かれていますが大変危険な状況です。歩道が 4 m 近く確保されているため、安全の観点から歩道内に自転車通行帯の新設を要望いたします。



5. 世田谷区経堂2丁目1 都道118号線(調布経堂停車場線) 経堂駅前信号の改善について(継続)

(1) 以前より要望している経堂駅ロータリーに入る際、左折車が左折し終えないと後続の直進者及びバスは進行方向へ進めない状況です。原因は横断歩道が赤信号に変わっても歩行者が信号無視や駆け足横断をするため、左折車が左折困難となっています。左折車を後方で待っていると右折レーンから割り込み直進する車も多く見受けられます。また、赤堤小学校方向から経堂駅方向へ進入しようとする車は流れが悪いため進入余地が少なく右折困難となっています。

前回の要求において若干の信号調整をおこなっていただきましたが、改善には至っておりません。円滑な交通の流れのため引き続き完全な歩車分離式を要望いたします

(2) 経堂駅ロータリーより赤堤小学校方向へ左折する際、歩行者信号が赤になると間もなく車も赤になってしまうため左折ができず経堂駅ロータリー西側から渋滞が発生します。

前回の要求において信号調整をおこなっていただきましたが継続して完全な歩車分離式信号を要望いたします。





赤堤小学校方向から経堂駅へ進行する右折車。侵入余地が少ないことと左折の流れが悪いため慢性的に混雑している。

6. 世田谷区代田都道 318 号『宮前橋』交差点付近の梅丘通りについて（継続）

梅丘通りの慢性的な渋滞解消のため現状の先発、後発のタイミングでは無く朝と夕で進行可の時間変更を要望いたします。

- ・ 朝方は渋谷向けが混雑するため青信号を長く。
- ・ 夕方は経堂向けが混雑するため青信号を長く。
- ・ 時間の逆転が困難であれば後発側の進行可の時間延長を要望いたします。



7. 世田谷区三軒茶屋『三軒茶屋』渋滞解消対策について（継続）

（1）歩車分離式信号機への変更について

茶沢通り（区道）より『三軒茶屋』交差点を国道 246 号線下り方向へ進行する際、国道 246 号線上り方向への左折車が歩行者横断のため中々左折ができず、国道 246 号線下り方面直進車も先へ進めません。また、左折車に痺れを切らせ逆走する車両も見受けられるため非常に危険です。茶沢通りの慢性的な渋滞解消のためにも継続し、歩車分離式信号機への変更を要望いたします。

（2）信号サイクルの変更について

国道 246 号線側道上り方向『三軒茶屋』交差点の青信号時間が短いこと。また路上駐車車両の影響もあり進める車両の数が極端に少なく慢性的な渋滞を引き起こしています。青信号点灯時間の延長を要望いたします。



x 4
v 17

事務連絡
令和3年4月23日

区内警察署 各位

区内交差点の安全性の向上について（お願い）

区内における交通安全につきましては、これまで区と警察署との連携のもと、通学路の安全点検や各種の交通安全啓発を行うとともに、必要な交通安全対策を図るなど、区民の安全安心の実現に向けて取り組んできたところです。

一方で、令和2年以降、交通事故による死亡事故が区内で多く発生しており、1月3日には上用賀5丁目付近の環状八号線において、小学生の尊い命が失われる大変痛ましい交通事故が発生しております。

これらの状況を鑑み、特に、交差点内における歩行者の事故防止については、危険な運転を行うドライバーへの啓発や取り締まり、また、歩車分離式信号の導入等、必要な交通安全対策を行うなど、引き続き、道路管理者との連携を図りながら、区内交差点における更なる安全性の向上に取り組んでいただけますよう、改めてお願い申し上げます。

(担当)

世田谷区土木部土木計画調整課 土木計画担当

(～4月30日：03-5432-2367)

(5月6日～：03-6432-7955)

交通安全自転車課 交通安全担当

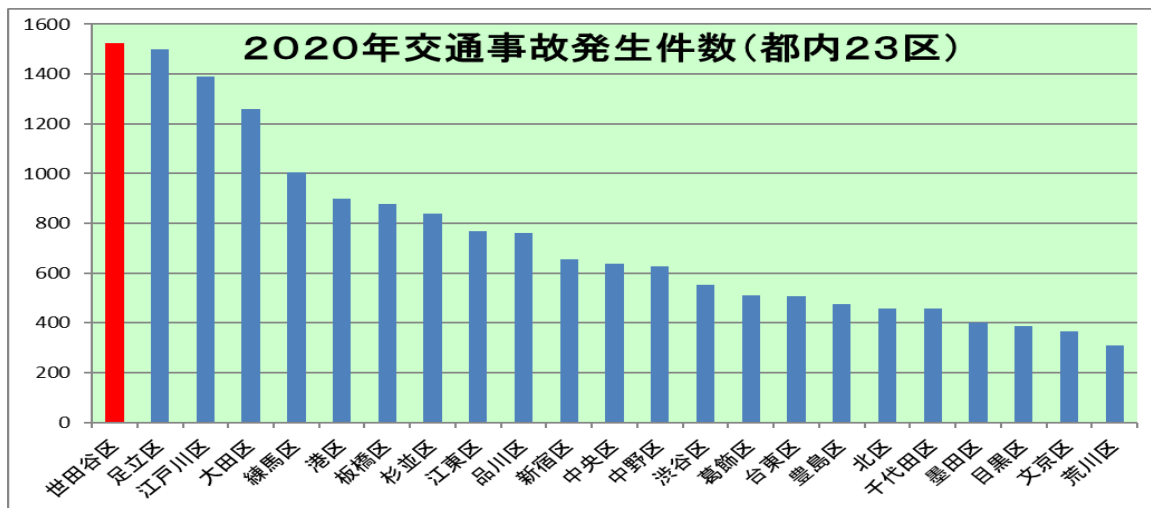
(～4月30日：03-5432-2515)

(5月6日～：03-6432-7966)

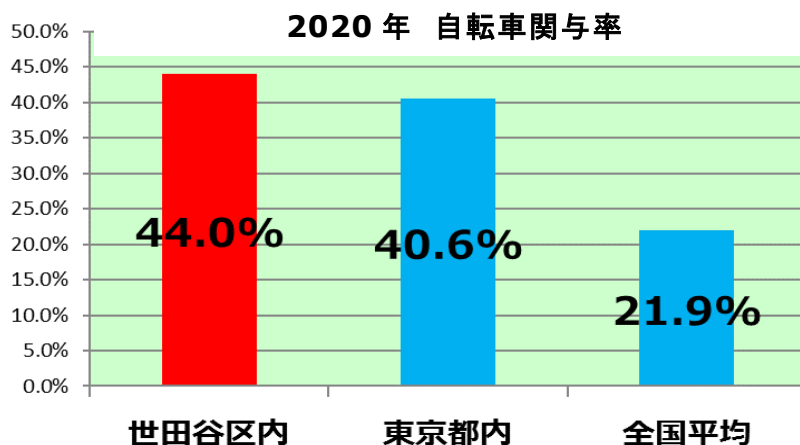
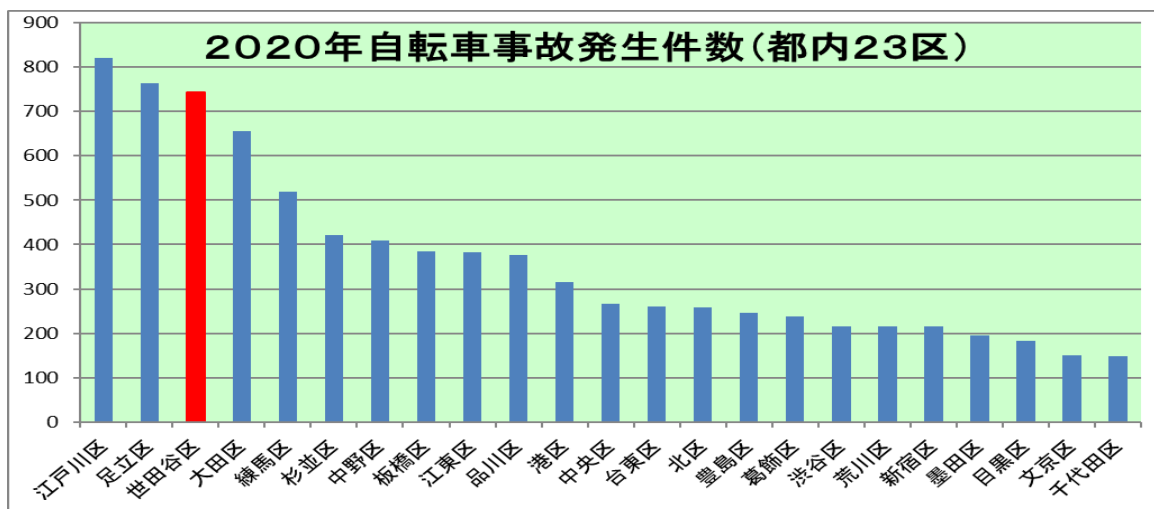
区の自転車安全利用啓発の取り組み状況について

1. 区内での自転車事故等の多さ

○ 2020年中の区内の交通事故件数1,522件は都内ワースト1位。

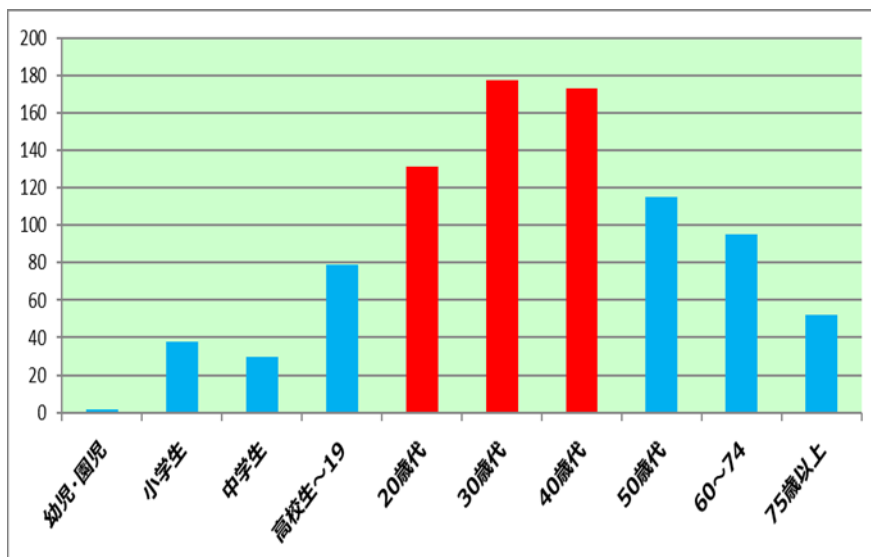


○ 2020年中の区内の自転車事故件数743件はトップクラス(それまでずっとワースト1位、2位)。



2020年の区内自転車関与率は44.0%で全国平均21.9%の倍の水準に達している。

※自転車関与率
交通事故全体に占める自転車事故の割合



自転車事故数 743 件を年齢層別に見ると 20 歳～40 歳代で 416 件 (56%) を占めている。これはちょうど子育て中の年齢層でもある。

2020 年 世田谷区内自転車事故件数(年齢層別)

2. 基本的考え方

(1) 交通安全教室の開催

- 警察署、交通安全協会、小学校 P T A 等との協働により、小・中学校や地域で交通安全教室を開催し、自転車安全利用啓発を進める。

(2) 20～40 歳代への重点的取り組み

- 自転車事故の多い 20～40 歳代に対し、区内事業者、区内大学、子育て世帯への対応を中心に、情報提供の場や機会の開拓をはじめ、重点的に啓発を進める。

(3) 自転車安全利用推進員の育成・支援

- 区民が自主的に自転車安全利用啓発に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援を図り、区民の身近なところで啓発を進める。

3. 取り組みの進捗状況

(1) 交通安全教室の開催【令和元年度実績】

- 小学生対象の交通安全教室・自転車教室
 - ・毎年全校で実施。令和 2 年度実績：6 1 校(8 7 回)参加人数 約 1 0 , 4 1 6 人
- 中学生対象の交通事故再現型交通安全教室
 - ・3 年に 1 度実施。令和 2 年度実績：中学校 8 校
- 一般区民対象の交通事故再現型交通安全教室
 - ・地域、小学校 P T A、自動車学校等からの要望により実施。
 - 令和 2 年度実績：0 回 (1 回は新型コロナ感染拡大防止のため中止)

○自転車安全講習【参考】

- ・地域、小学校 P T A、学校協議会、事業者等の要望により出前型で実施
- 令和 2 年度実績：0 回



(2) 区内事業者への取り組み

- 「東京都自転車安全利用推進条例」の施行（平成25年7月1日）を受けて、従業者への自転車安全講習の実施等、自転車を通勤・事業に使用する事業者の責務について、アンケート調査の実施、ニュースの発行、事業者連絡会での呼びかけ等により、区内事業者への啓発を進めている。

(3) 区内大学への取り組み

- 区内に大学が多く、また新入生時期に特に自転車事故が多いとの損害賠償責任保険のデータがあることから、新入生オリエンテーションにおける自転車安全利用啓発等を区内各大学11大学（12学部）※に呼びかけ、そのすべてで取り組みを進めている。



大学自転車通学者対象の自転車安全講習



大学新入生向け自転車安全講習

自転車を安全に利用するために
【慶応大学版】

基本的な自転車ルールを確認
安全確認の正しいやり方
事故の多いケース
①と③が特に危険！
世田谷区交通安全協会自転車課
電話 03-5432-2515

自転車を安全に利用するために
【世田谷区内大学共通版】

基本的な自転車ルールを確認
世田谷区内大学キャンパス周辺の要注意箇所
世田谷区内交通安全協会自転車課
電話 03-5432-2515

大学生向け啓発リーフレット（校章・校名ロゴ入り）

(4) 子育て世帯への取り組み

- 乳幼児の自転車同乗中事故による負傷が多く発生しており、また、歩道でスピードを出す子乗せ自転車が怖いとの地域の声が多く寄せられている状況を踏まえ、子ども施設を通じて等、様々な機会をとらえて自転車安全利用啓発を進めた。

- ・保育園等への呼びかけ

保育園長等に自転車の安全利用を保護者に一言かけてもらうよう呼びかけの実施。

- ・小学校PTA、学校運営協議会等による取り組み

小学校でのスクアード・ストレートの実施、自転車安全講習の実施 等

- ・体験講習「初めての子育て自転車」

チャイルドシート付電動アシスト自転車＝子育て自転車に子どもの体重分【10kg×2】のおもりを乗せて押し歩き等を行い、特性や操作のコツを学ぶ。

- ・冊子『子育て自転車の選び方&乗り方』の幼稚園・保育園・子育てひろば、各総合支所保健福祉センター健康づくり課、子ども家庭支援課等への配布

いくつか守ってますか？ ママチャリの注意点

…自転車は停めている時の事故も多い。毎日の動作を見直してみよう！

急いでいる時が一番危険！

子どもを乗せたまま自転車から離れない！

子どものヘルメット必須！

シートベルト必須！

子どもを乗せる時は最後降りる時は最初に！

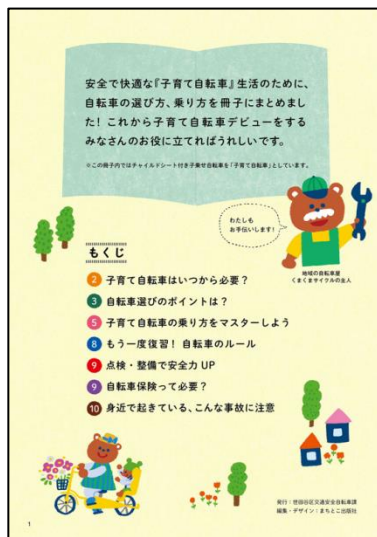
子どもを乗せた電動ママチャリ…実は100kgにもなることが！
ハンドルロックしていてもスタンドが丈夫でも、風や地面の凸凹ですぐに自転車は倒れます！

尾山台小学校『地域環境連絡協議会便り』より転載

小学校PTA向け講習 → PTAニュースへの描き起こしイラストの掲載



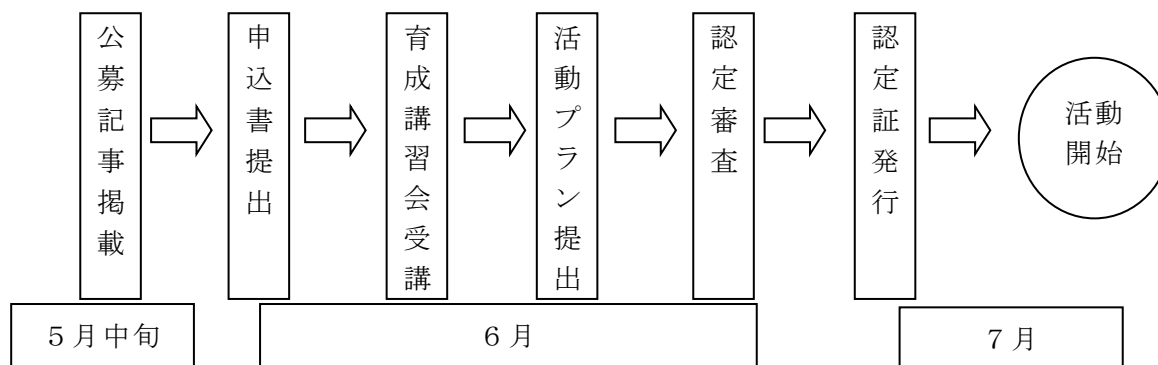
子育て支援ひろば主催で実施した「初めての子育て自転車」



(5) 自転車安全利用推進員の育成・支援

○区民が自主的に自転車安全啓発に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援を平成26年度から開始した。認定者数 28年度45名→29年度45名(ほか区立小学校校外委員62校)→30年度47名(同61校)→令和元年度51名(同61校)→令和2年度56名(同61校)

【活動開始までの流れ】



○自分たちが取り組む内容を、あらかじめ「活動プラン」として提出することにより、活動内容を明確にしている。

○区では、次のような様々な支援を行う。

- ・交通安全、自転車安全利用に関する情報をニュースで提供。
- ・スケアード・ストレートや交通安全イベントへの推進員の参加を促進。
- ・自転車安全講習会を開催する場合、教材の提供、講師の派遣・紹介
- ・自転車安全利用推進員ニュース『ちやりこみゆ通信』の発行
- ・自転車安全利用キャンペーンの場合、実施要領についての相談、関係機関への連絡調整、腕章の貸与、配布物品の提供 等

ちやりこみゆ通信

自転車安全利用推進員ニュース

発行：世田谷区土木部交通安全自転車課 電話：03-5432-2515

区HP：<https://www.city.setagaya.jp/mokujivumai/007/002/004/400132510.html>

メール：SEA01420@mb.city.setagaya.tokyo.lk

特集：新型コロナウイルス感染拡大下での交通安全活動

第25号

優

集まらなくても、ネットでもできる
しんどくなくて、効果が高い
アイデア取り組みのご紹介

秀

1. 新型コロナウイルス感染拡大下での交通安全活動

(1) 新学期に向けて

3月21日で緊急事態宣言が解除されたとは言え、地域でも、また、各校PTAでも、集まりにくく、活動しにくい状況が続いています。一方、学校は再開され、子どもたちは登下校だけではなく、外遊びに、習い事通いに、様々な道を徒歩で、自転車で行っています。子どもたちの、また、地域の交通安全を守るために、そうした中でも可能な活動の仕方が求められています。

(2) アイデア取り組みで対応

前回24号では比較的簡単な取り組みの例として、この『ちやりこみゆ通信』の記事を「PTA便り」に貼り付たり、あるいはそのまま、PTAのホームページ(小学校のホームページ)にアップしたり、メールやLINEで送付したりと、啓発に活用していただく方法をご紹介いたしました。

今回は小学校3校に取材し、4つのアイデア取り組みをご紹介します。ぜひ気になるものを試してみてください。お問合せ、ご相談は交通安全自転車課までお願いいたします。

2. 事例①：「ちーかん報告書」への交通安全啓発記事の掲載
【武蔵丘小PTA】

(1) 登校時通学路確認結果の掲載

武蔵丘小PTAの皆さんと共同して「登校時通学路確認」を実施したことや、その内容については、前回24号でご案内いたしました。

武蔵丘小PTAでは、この調査結果を「ちーかん報告書 武蔵丘小学校 通学路点検レポート」として発行し、PTA内で情報を共有していただきました。

【これまでの活動例】

- ・地域で自転車安全講習会を開催
- ・保険事業者が事業者向けに自転車安全講習会を開催
- ・自転車NPOが自転車安全利用に係る実技体験イベントを開催
- ・全国交通安全運動や地域のまつり等に合わせて自転車安全利用キャンペーンを実施
- ・警察署の主催する交通安全パレードに参加し、自転車安全利用を呼びかけ
- ・小学校校庭を借りてスケアード・ストレートを実施
- ・区と共に子育て支援イベントに参加し、自転車を持ち込んで実演説明
- ・「自分たちで率先して守り広める」ために地域主体で「ローカル・ルール」を定め、普及啓発



自転車安全利用に係る実技体験教室



「たまチャリルール」キャンペーンの様子

守ろう! たまチャリルール

押しチャリ

人が多い道やスクランブル交差点などでは自転車から降りて歩こうね。

足ポン!

「止まれ」のところでは、両足を地面にポンとつけて安全確認しようね。

ヒゲリソケル

右に曲がる時も、ひ・だ・り。交差点で右に曲がる時は、大回りで左をくるんと走ろうね。

二子玉川地区交通環境浄化推進協議会 <http://tamagawa30.info/>

地域主体で定めた「ローカル・ルール」の取り組み例 「たまチャリルール」

(6) 上記以外の地域主体の取り組み

○踏切では自転車が必ず止まることに着目し、踏切横断に係る自転車安全利用キャンペーンを地域主体に実施し、まちを走る自転車に直接呼びかけた。春・秋の全国交通安全運動期間中に千歳烏山駅横踏切、芦花公園駅横踏切で実施している。



芦花公園駅踏切では 自転車を降りて ぜひ「押し歩き」を!

京王線芦花公園駅踏切は、道路の幅に比べて車両の交通量が多く、バスをはじめ大型車両も通行します。自転車は車両の仲間（軽車両）であり、本来は車道左端を通行することになりますが、この踏切を渡る際には、どうしても自動車も避けるため、歩行者といっしょに路側帯（白線の外側部分）を通行することになります。

特に踏切が長く開いていると、横断待ちの人、車、自転車等がたかさ並び、踏切が開いた時にいっせいに渡るようになります。踏切を安全に横断するため、自転車は必ず「押し歩き」をするようお願いします。

黄色の矢印は必ず見てください

芦花公園駅踏切安全
対策実施中!

踏切では
自転車を降り、
押し歩いて
歩きましょう。

■ 芦花公園駅近辺
■ 世田谷区
■ 千歳烏山駅

なお、自転車を「押し歩き」する場合は歩行者扱いなので、歩道同様、路側帯も相互通行可能ですが、自転車に乗って通行する場合、路側帯は車道同様、**左側通行のみ**となります。ご注意ください。

青矢印: 押し歩きの場合
赤矢印: 乗って通行の場合

裏面に続きます。どうぞご覧ください。

作成: 世田谷区
交通安全自転車課
平成30年4月

「押し歩き」キャンペーンの効果が出ています!

芦花公園駅踏切では..
 ☆歩道・路側帯ではなく、車道を通行する自転車の割合が増加・安定!
 ☆路側帯を通行する場合は「押し歩き」の自転車の割合が高止まり!

だんだんと、人にやさしい、安全な踏切になってきています。
 さらに安全な踏切をめざして、みなさんのご協力をお願いします。

調査月	押し歩き (%)	車道通行 (%)
2018年4月	20	80
2018年6月	25	75
2018年7月	35	65
2018年8月	45	55
2018年9月	55	45
2018年10月	65	35
2018年11月	75	25
2018年12月	80	20

平成29年9月に予定していたキャンペーンの雨天中止にもかかわらず、車道通行率は増加、押し歩き率も70%以上をキープしています。

○喜多見～鎌田～二子玉川と続く通勤・通学自転車の「流れ」に対し、揃いのPR幕を着けて途中何度も呼びかけ、「ゴール」である二子玉川駅周辺の駐輪場でちらしを渡すキャンペーンを、3小学校のPTAや学校運営委員会、町会・商店街、大学、2警察署と地域の枠組みを越えて協働し、平成29年度～令和元年度と継続実施。

喜多見・宇奈根から二子玉川駅周辺まで野川に沿った自転車の流れがある

これまでの判明した自転車危険箇所も多くがこの流れに乗っていることが判明

メッセージを掲出して呼びかけ

3人1組で呼びかけ

守ろう たまチャリルール 守ろう 子どもたちの安全

自転車の流れに、途中、何度も呼びかけ「ゴール」の駐輪場でちらしを配布

守ろう たまチャリルール

みんなで守ろう 「たまチャリルール」3校合同大作戦!!

朝、登校する子どもたちを危ない自転車から守るため、喜多見小学校、祐南小学校、二子玉川小学校のPTAの皆さんと地域、大学、警察、区が協力して、自転車の交通安全呼びかけ大作戦を行ったビヨ!

赤い●の「自転車がない!」要注意箇所と駐輪場で安全利用を呼びかけたビヨ!

子どもたちがいっぱいカメー

みんな通学路によく使う通なんだカメ

安全に走ってね!

○若林小PTAが主体となり、周辺工事で学区域大型ダンプの実車を小学校校庭に持ち込み、「10トンダンプ交通安全教室」を実施。



(8) 交通事故データの分析

- 警視庁本庁から緯度・経度データ付きの事故情報の提供を受け、国士舘大学寺内教授に分析を依頼。事故時点の詳細情報がデータ化されていないため、事故原因等の解明はできないが、生活道路上での事故だけを抽出してマップ化できるなど、ワークショップへの利用をはじめ、交通安全啓発には活用できることがわかった。
- 二子玉川小イベントで周辺区域の交通事故マップを掲出し、来場者にヒヤリハット事例等の書き込みを求めるなど、交通事故データをベースにして区民参加を引き出す取り組みを行った。

交通安全シートの使い方

1. ねらい

この交通安全シートは、次の2点をねらいとして作成しています。

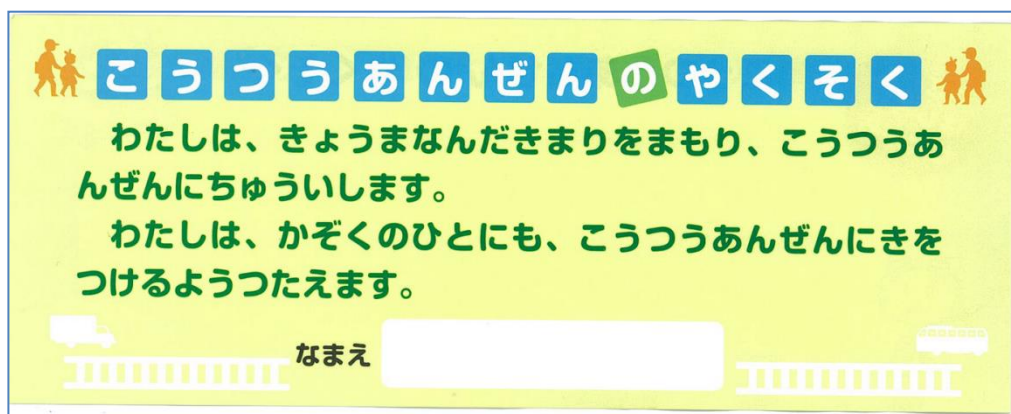
- ①交通安全教室を受講した児童(※)が自らルールを守ると宣言することにより、児童自身に対する効果を高める。
- ②シートに家族への交通安全メッセージを記入することにより、家庭での交通安全教育の契機とする。あわせて保護者への交通安全意識の浸透を図る。

2. 種類

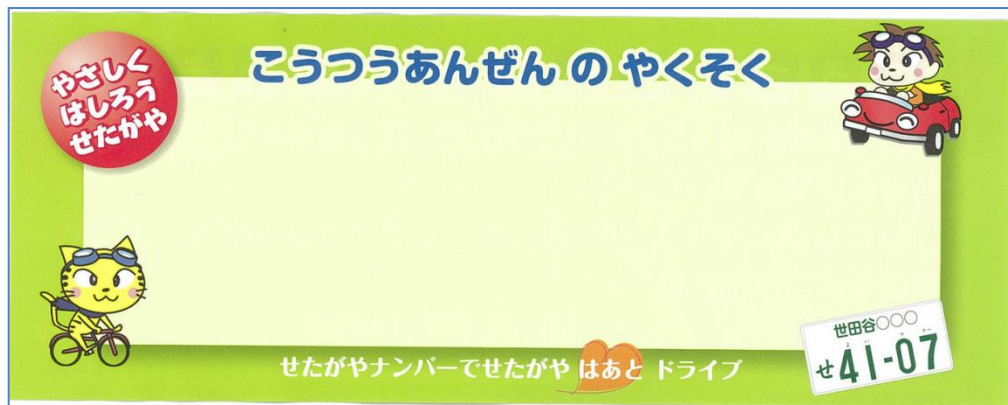
次の2種類があります。

- ①「こうつうあんぜんのやくそく」 小学1年生用

表
面

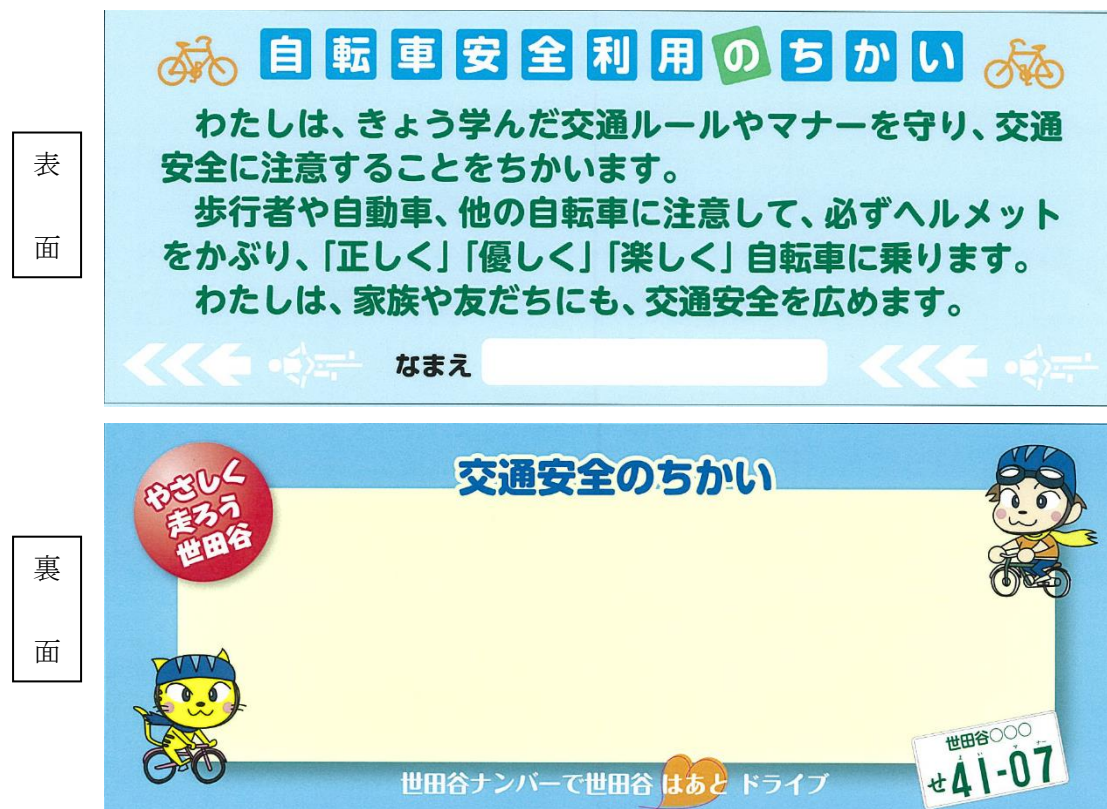


裏
面



- ・「歩き方教室」終了後の使用を想定しています。
- ・内容をひらがなで記載しています。

②「自転車安全利用のちかい」 小学3年生以上用



- ・「自転車教室」終了後の使用を想定しています。
- ・内容を漢字混じりで記載しています。

3. 使い方

- 交通安全教室終了後（直後ではなく、その日の下校前等でもOKです）に、交通安全シート記入の時間を5分ほど設け、児童に自分の名前と保護者（家庭）へのメッセージを記入させてください。
- 記入したシートは家庭に持ち帰って、保護者に渡すようご指導ください。「わが子からのメッセージ」として、冷蔵庫に貼るなど、家の中のどこかに掲示したり、あるいは折りたたんで財布や定期入れに入れ、「お守り」として持ち歩くことを想定しています（四つ折りするとカード大となります）。

【メッセージ記入の例】

- ア 「こうつうあんぜんのやくそく」 小学1年生用
 - ・パパ（ママ）、あんぜんうんてんしてね
 - ・ママ（パパ）、じてんしゃはちゅういしてね
- イ 「自転車安全利用のちかい」 小学3年生以上用
 - ・お父さん（お母さん）、世田谷ナンバーで安全運転してください
 - ・お母さん（お父さん）、自転車では交差点で必ず一時停止してください

幼児向け交通安全教室の実施について

1. 実施実績

平成28年度 私立幼稚園 8園 平成29年度 私立幼稚園 12園
平成30年度 私立幼稚園 12園
令和元年度 私立幼稚園 10園（2園は新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止）
令和2年度 私立幼稚園 9園（1園は新型コロナウイルス感染拡大防止のため中止）

2. 実施内容

園庭または園の室内に信号機の模型や横断歩道シートを使用して道路の様子を再現し、信号の意味や横断歩道の渡り方を教える。音当てクイズや自動車の模型（写真参照）を使った実験を織り交ぜ、また、園児一人ひとりが再現した横断歩道を実際に渡るなど、楽しく興味を持って学び、参加・体験を通じてより深い理解が得られるよう、幼児向けに構成・内容を工夫した約45分のプログラムを実施する。

3. 実施事業者

特定非営利法人 子ども交通安全支援ネットワーク

【交通安全教室実施の様子】



区民交通傷害保険の実施について

○自転車加害事故に備えた保険（損害賠償責任補償）への区民の加入促進のため、区内在住・在勤・在学者を対象に平成30年7月から世田谷区「区民交通傷害保険」を実施した。

※加入実績

平成30年度加入者数：6,851名
 令和元年度加入者数：9,976名
 令和2年度加入者数：14,242名

○加入に当たり年齢制限がなく、また、上限1億円の自転車加害事故損害賠償責任補償に保険料年額1400円で加入できるなど、少額の負担で加入できることから、引き続き周知を進め、区民の保険加入を効果的に促進する。

※令和3年度加入申込期間

令和3年5月6日（木）～6月25日（金）

令和3年度申込用

少ない保険料で大きな補償

区民交通傷害保険

《金融機関用加入申込書》

ご加入対象者は、令和3年7月1日時点で世田谷区にご住所のある方および在勤者・在学者です。

※在勤者の方はおひとり1枚を使いご記入ください。



加入者1名につき本申込書1通が必要となります。

※申込受付は令和3年5月6日から令和3年6月25日までとなります。

※本申込書の2枚目は加入者証となりますので、大切に保管してください。

世田谷区

加入申込書

世田谷区の『区民交通傷害保険』

へのご加入をおすすめします。

お申込期間：令和3年5月6日から6月25日まで
 お申込場所：ゆうちょ銀行・郵便局・金融機関
 （銀行、信用金庫、信用組合、労働金庫、農協）

※上記以降は加入できませんので、ご注意ください。

ご加入対象者は、令和3年7月1日時点で世田谷区にご住所のある方および在勤・在学者です。

重要なお知らせ

「東京都自転車条例」が改正され、令和2年4月より自転車利用者は、自転車事故に備えた保険への加入が義務化されました。

自転車を利用する場合は「区民交通傷害保険」に「自転車賠償責任プラン」がセットされたコースへの加入をおすすめします。

※正式名称「東京都自転車利用の安全で正しい利用の促進に関する条例」



令和3年度より、●保険料が改定されます。これに伴い、【XJコース】が新設されます。
 ●全コースに被害事故補償プランを自動セットします。

コース	保険料	一年間の補償額	見込保険金額
A	800円	150万円(交通事故)+400万円(被害事故補償)	
B	1,500円	350万円(交通事故)+600万円(被害事故補償)	
C	2,500円	600万円(交通事故)+600万円(被害事故補償)	
XJ	1,400円	35万円 (交通事故)+100万円 (被害事故補償)	+1億円(自転車賠償責任)
AJ	1,800円	150万円(交通事故)+600万円(被害事故補償)	+1億円(自転車賠償責任)
BJ	2,500円	350万円(交通事故)+600万円(被害事故補償)	+1億円(自転車賠償責任)
CJ	3,500円	600万円(交通事故)+600万円(被害事故補償)	+1億円(自転車賠償責任)

世田谷区内では、令和2年1年間に1,693名の方が交通事故によっておケガをされています。
(出典：警察庁の交通事故統計)

区民交通傷害保険は、自転車による交通事故によるケガや死亡、障害の賠償、人身傷害の賠償と賠償責任に付した賠償金を支払うものです。

被害事故補償は、交通事故やひきかきによるケガ、死亡や障害の賠償、人身傷害の賠償と賠償責任に付した賠償金を支払うものです。

自転車賠償責任プランは、ご自身の自転車による交通事故によるケガ、死亡、障害の賠償、人身傷害の賠償と賠償責任に付した賠償金を支払うものです。

※加入の際は、必ず保険料額・お申し込みの住所・年齢に合わせたコースを選択してください。

このご案内は概要です。詳細につきましては、お問い合わせ先までご連絡ください。

お問い合わせ先 **世田谷区 土木部 交通安全自転車課** TEL **03-5432-2515**
〒154-8504 世田谷区世田谷4-21-27 (平日)午前9時～午後5時(受付)
〒158-0094 世田谷区玉川1-20-1 (令和3年5月から)

<引渡先会社> 損害保険ジャパン株式会社 東京公務開発部営業開発課 TEL **03-3349-9666**
〒160-8338 新宿区西新宿1-26-1 (平日)午前9時から午後5時まで

ポスター

資料 7

令和 3 年 4 月 2 3 日
交通安全対策連絡会

区内警察署交通課長 各位

世田谷土木部交通安全自転車課長
北川 健介

「ゾーン 3 0」導入に係る区への情報提供について（依頼）

日頃より区民の交通安全の推進に取り組んでいただき、ありがとうございます。

区内各警察署では、区域を定め時速 3 0 k m の速度制限を面的に実施する「ゾーン 3 0」の導入に積極的に取り組まれており、これまでに区内 1 5 か所において実施されています。生活道路の安全性の向上を図る「ゾーン 3 0」の導入は、住宅地の多い区として、高く評価すべき取り組みであると考えています。

つきましては、地域や議会への説明に役立ててまいりますので、「ゾーン 3 0」の導入に関し、区に対し区交通安全自転車課を窓口として、早期に情報提供をしていただきますよう、お願い申し上げます。また、導入区域に係る土木管理事務所との現地立会いにつきましても、区交通安全自転車課にご連絡お願いいたします。

担当：世田谷区土木部交通安全自転車課

平倉・淵浪・宮下

電話 5 4 3 2 - 2 5 1 5

奥沢5～7丁目、玉川田園調布2丁目、近隣にお住まいの皆様へ

30

奥沢5～7丁目、玉川田園調布2丁目への
ゾーン30導入のお知らせ

日頃より交通安全へのご協力ありがとうございます。

このたび、生活道路の交通安全の推進を図るため、令和2年12月の東京都公安委員会の決定により、奥沢5～7丁目および玉川田園調布2丁目のそれぞれ一部区域にゾーン30が導入されました。ゾーン30とは、外周道路に囲まれた地区全体に対し時速30kmの速度規制を実施する面的な交通規制です（外周道路はゾーン30規制の対象外となります）。なお、導入地区の詳細につきましては、下の区域図をご覧ください。

今後、標識の設置、路面標示の整備等を進めてまいります。速度制限を守り、交通安全の推進にご協力をお願いいたします。



標識の例 (入口)



標識の例 (出口)



路面標示の例

問合せ先
玉川警察署交通課
交通規制係
☎ 3705-0110
世田谷区土木部
交通安全自転車課
☎ 5432-2515

駒沢2丁目、上馬4丁目、近隣にお住まいの皆様へ

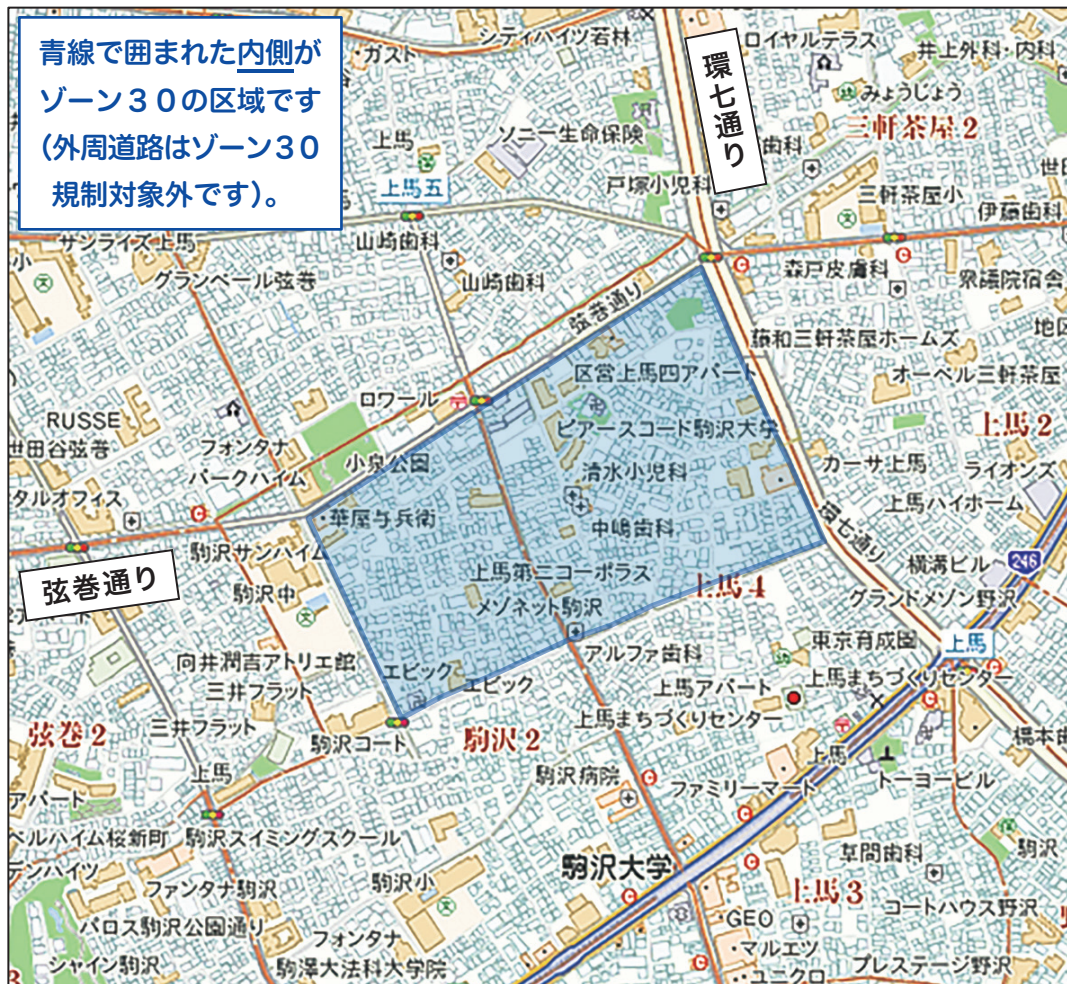
30

駒沢2丁目、上馬4丁目への ゾーン30導入のお知らせ

日頃より交通安全へのご協力ありがとうございます。

このたび、生活道路の交通安全の推進を図るため、令和2年12月の東京都公安委員会の決定により、駒沢2丁目および上馬4丁目のそれぞれ一部区域にゾーン30が導入されました。ゾーン30とは、外周道路に囲まれた地区全体に対し時速30kmの速度規制を実施する面的な交通規制です（外周道路はゾーン30規制の対象外となります）。なお、導入地区の詳細につきましては、下の区域図をご覧ください。

今後、標識の設置、路面標示の整備等を進めてまいります。速度制限を守り、交通安全の推進にご協力をお願いいたします。



標識の例（入口）



標識の例（出口）



路面標示の例

問合せ先
世田谷警察署交通課
交通規制係
☎ 3418-0110
世田谷区土木部
交通安全自転車課
☎ 5432-2515

令和 3 年 4 月 23 日
交通安全対策連絡会

区内警察署交通課長 各位

世田谷土木部交通安全自転車
課長 北川 健介

自転車ナビマーク・ナビライン整備箇所における
維持管理への取り組みについて（依頼）

日頃より区民の交通安全の推進に取り組んでいただき、ありがとうございます。

区内各警察署では、自転車の通行すべき部分、進行すべき方向を示す自転車ナビマーク・ナビラインの整備に積極的に取り組んでいただき、誠にありがとうございます。区といたしましても駅周辺や主要な区管理道路について、令和 2 年度は約 6,900 m の自転車ナビマーク・ナビラインの整備を実施いたしました。

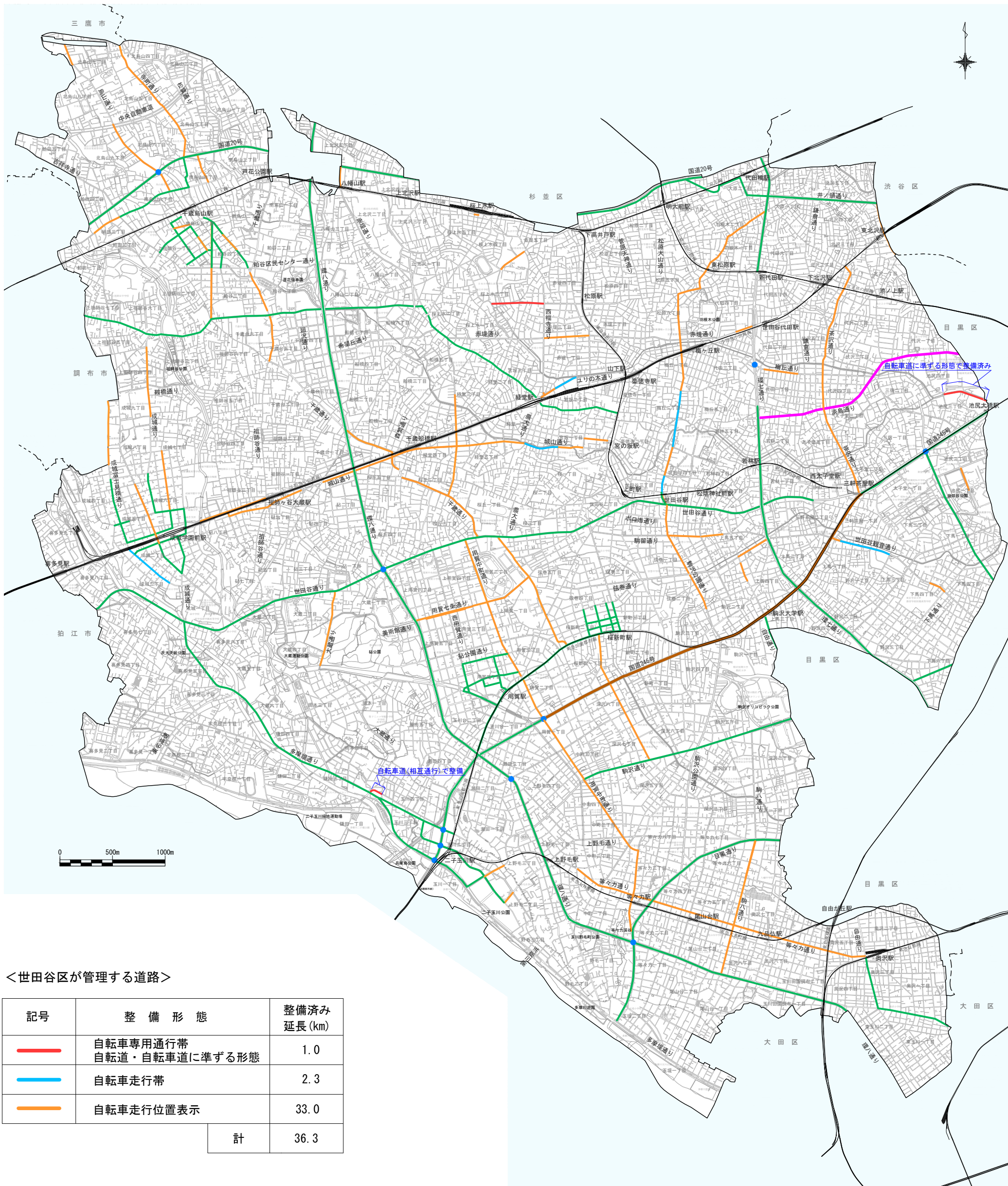
今後、区や東京都による自転車通行空間整備では、「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づく積極的な計画の推進と共に、これまで整備してまいりました箇所の維持管理が課題となってまいります。特に交通量の多い路線においては、自転車ナビマーク・ナビラインの塗装が剥げ、薄くなっているものが散見されております。

つきましては、警察署施工による自転車ナビマーク・ナビラインの維持管理について、適宜ご対応いただき、安全安心な自転車利用環境整備について、引き続きご理解ご協力をお願い申し上げます。

担当：世田谷区土木部交通安全自転車課 浅井
電話 5432-2516

自転車通行空間整備箇所図

令和3年4月1日現在



<世田谷区が管理する道路>

記号	整備形態	整備済み延長 (km)
	自転車専用通行帯 自転車・自転車道に準ずる形態	1.0
	自転車走行帯	2.3
	自転車走行位置表示	33.0
	計	36.3

<国・東京都が管理する道路>

	国道246号（三軒茶屋～用賀一丁目交差点：約3.8km）
	都道淡島通り（約2.1km）

<交通管理者による整備（H30まで）>

	交通管理者による整備（自転車ナビマーク、ナビライン）
--	----------------------------

※ 交通管理者による実績はH30.3末現在のデータによる。

「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」
素案に対する意見募集結果及び区の考え方について

1. 募集期間

令和3年1月20日（水）から令和3年2月10日（水）まで

2. 周知方法

①区のお知らせ「せたがや」令和3年1月20日号

②区のホームページ

③閲覧場所（土木部交通安全自転車課、区政情報センター、総合支所区政情報コーナー、くみん窓口、出張所・まちづくりセンター、図書館）での資料配架

3. 意見提出者数 346人

【内訳】

はがき	書面	ファクシミリ	ホームページ	合計
269	7	4	66	346

4. 意見件数 1,146件

【意見内訳】

- (1) 計画に関すること 114件
- (2) 自転車の安全利用に関すること 622件※別紙のとおり
- (3) 自転車通行空間に関すること 271件※別紙のとおり
- (4) 駐輪場に関すること 73件
- (5) レンタサイクルに関すること 9件
- (6) シェアサイクルに関すること 13件
- (7) 放置自転車に関すること 21件
- (8) その他に関すること 23件

5. 主な区民意見概要

【自転車の安全利用に関すること】

- ・自転車は歩道、車道、横断歩道をスピードを出し、一時停止をせずに通行している。自転車はルールを守り安全に注意して利用すべき。研修等の実施を。 105 件
- ・歩道では車道側を徐行等、歩道ルールの徹底を。 91 件
- ・自転車の取締りや罰金の強化を図れ。 40 件
- ・電動アシスト自転車（子育て自転車を含む）向けの安全対策、啓発を。 30 件
- ・「自転車は車両である」ことを子どものうちから教育すべき。また、子どもといっしょに親にも自転車安全利用を啓発すべき。 28 件
- ・自転車は車道を通行すべき。 25 件
- ・自転車の車道右側通行（逆走）を防止すべき。 24 件
- ・自転車を免許制とし、定期的に更新が必要にせよ。あるいは講習受講を義務化すべき（受講済者はシールを貼ってわかるようにする）。 23 件
- ・自転車は安全第一に思いやりのある走行を。特に子ども、高齢者に優しい走りを。 15 件
- ・歩道は自転車押し歩きで通行すべき。 13 件

【自転車通行空間に関すること】

- ・啓発、指導・取締り、荷下ろし駐車場の整備等により、自転車通行空間上の路上駐車を防止すべき。 45 件
- ・自転車通行空間整備を推進すべき。 32 件
- ・車道が狭い箇所での自転車通行空間の整備は危険だ。 23 件
- ・自転車通行空間の幅を確保すべき。 21 件
- ・ヨーロッパのように自動車通行空間と自転車通行空間の縁石により、あるいはガードレールやラバーポールで分離したり、自転車専用（優先）信号を設置すべき。 21 件
- ・自転車通行空間の整備にあたっては、交通量の特に多い道路、バスレーンのある道路は避けるなど、場所を選ぶべき。 18 件
- ・歩道が広い場合は歩道上に自転車が通行する側を示すなど自転車用レーンを整備すべき。 17 件
- ・自転車専用道路を整備し、自動車の駐停車を不可とすべき。 12 件
- ・自転車に整備した自転車通行空間を通行するよう守らせよ。走行状態でわかる表示の工夫、講習の実施等。指導員の配置も必要。 9 件
- ・車道に整備された自転車通行空間は、自動車が怖くてなかなか通行できない（高齢者）。 8 件

6. 計画の愛称について

(1) 募集について

多くの皆様に身近な生活を支える「生活自転車」について、愛着を持ち、計画に対して興味を持っていただきたいことから、素案に対するパブリックコメントに合わせ、計画の愛称を募集。

【作品内容】

①計画名について、呼びやすく、親しみやすいもの。

②漢字・ひらがな・カタカナ・アルファベット・数字で構成。

③応募者自身が創作した未発表のもの。

※愛称募集要項により記載事項に漏れや虚偽がある場合、1通に複数の愛称を記載している場合、応募は無効。必要に応じ微修正可能。

(2) 審査について

審査員は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」にて選定。

・募集作品を選定し、1点を協議会選定案として決定。

・協議会選定案には、最優秀作品として世田谷区内共通商品券5,000円分を贈呈予定。

(3) 審査結果

「世田谷思いやり自転車プロジェクト」に選定。

5. 区民意見概要及び区の考え方（抜粋版）

資料9別紙

(2) 自転車の安全利用に関すること 622件

意見要旨	件数	区の考え方（回答）
<p>自転車は歩道、車道、横断歩道をスピードを出し、一時停止をせずに通行している。自転車はルールを守り安全に注意して利用すべき。研修等の実施を。</p>	105	<p>自転車の安全利用あつての活用推進であり、自転車を安全に利用していただくためには、まずは自転車ルール・マナーの啓発が重要と考えています。一時停止による安全確認なしにスピードを出して通行することがいかに危ないか、リスクや実際にあつた事故ケースを説明するなど、交通安全教室や出前型の交通安全講習を実施するなど小学校から高齢者まで幅広く啓発を進めてまいります。また、自転車事故の多い20～40歳代については特に重点的に、取り組んでまいります。</p>
<p>歩道では車道側を徐行等、歩道ルールの徹底を。</p>	91	<p>歩道上をスピードを出して走る、人の間をジグザグに縫って走るなど、歩道上での自転車の危険な運転に関するご意見を多数いただきました。「自転車は車両。車道左端の通行が原則。歩道は例外」と区ホームページを含む広報、交通安全教室、自転車安全講習、啓発資料の配布、道路上への注意喚起看板の設置等により周知徹底を図っています。引き続き、さらに啓発を充実します。</p>
<p>自転車の取締りや罰金の強化を図れ。</p>	40	<p>道路交通法の改正による危険運転項目の指定以降、警察署でも自転車に対する指導・取締りを定期的実施しています。区として更なる強化を要望します。特別区独自の過料制度については、「安全で快適な千代田区的生活環境の整備に関する条例」で定めた例がありますが、当面の間、実施しないとされております。制度整備・運用について研究します。</p>
<p>電動アシスト自転車（子育て自転車を含む）向けの安全対策、啓発を。</p>	30	<p>今回、電動アシスト自転車はスピードが出て、車体も重いため、特に歩道上の通行が危ないとのご意見を多くいただきました。ガイド冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」の配布、体験講習「初めての子育て自転車」の実施等をはじめ、電動アシスト自転車、特にチャイルドシート付きの「子育て自転車」に特化した啓発にも取り組みます。</p>

<p>「自転車は車両である」ことを子どものうちから教育すべき。また、子どもといっしょに親にも自転車安全利用を啓発すべき。</p>	28	<p>区立小学校全校で交通安全教室を実施しており、3年生を対象とする自転車教室で「自転車は車両である」をはじめ、自転車ルールを指導しています。保護者の方にも参加を呼びかけていますが、実際に参加される方は少ないため、PTAからの要望に基づき、別途保護者向けの自転車安全講習を実施しています（要望校のみの実施）。小学校交通安全教室への保護者の参加につきましても、引き続き呼びかけていきます。</p>
<p>自転車は車道を通行すべき。</p>	25	<p>自転車は車両であり、車道左端の通行が原則、歩道は例外であることを、引き続き周知・啓発します。</p>
<p>自転車の車道右側通行（逆走）を防止すべき。</p>	24	<p>自転車の車道右側通行（逆走）は自動車との正面衝突等、重大事故の原因となるにもかかわらず、右折時のショートカットや、歩道から車道に降りた場合等に犯してしまいやすい違反です。このため講習では交通ルールの一つとして説明するだけでなく、犯してしまいやすい状況やその結果もたらされる危険性について、「気づき」を促す説明を心がけています。引き続き啓発の充実に努めます。</p>
<p>自転車を免許制とし、定期的に更新が必要にせよあるいは講習受講を義務化すべき（受講済者はシールを貼ってわかるようにする）。</p>	23	<p>自転車免許制については、免許申請に対する審査、自転車購入時のチェック、通行時の指導・取締り体制の整備等が必要であり、また、自転車の移動範囲を考慮すれば世田谷区だけでの実施は難しく、法整備による全国一斉の実施が望ましいと考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車は安全第一に思いやりのある走行を。特に子ども、高齢者に優しい走りを。</p>	15	<p>限られた道路空間を安全に利用するためには、ルールやマナーの順守だけでなく、歩行者、自転車、自動車を問わず、互いに思いやりをもって通行することが、何よりも大事なことを考えております。交通ルールやマナーについて、区民ひとりひとりに意識していただくにはどうしたら良いか、啓発の強化を含めた様々な方策を検討し、安全快適で、歩きやすい世田谷を目指し、鋭意取り組んでまいります。</p>

<p>歩道は自転車押し歩きで通行すべき。</p>	<p>13</p>	<p>区内の歩道の多くは「自転車通行可」となっていますが、たとえそうであっても必ず「歩行者優先」であり、車道寄りを徐行し、人混み等では自転車を降りて押し歩きしたり、歩行者に道を譲ることが必要となります。こうした自転車押し歩きが必要な場合について、引き続き啓発を進めるとともに、踏切など場所を限定して、あるいは商店街が買物で混みあう時間帯に限定して、押し歩きの呼びかけ、さらには地域主体のローカル・ルールづくり等が可能なか、検討します。</p>
<p>自転車が後ろから近づいて来ていることを歩行者に知らせるため、特に視覚・聴覚障害者の安全確保のため、ベルを鳴らすこと、ライトを点灯することの徹底を。</p>	<p>13</p>	<p>ご指摘のとおり、声をかけたり、ベルを鳴らしたり、あるいは暗くなったらライトを点灯することの必要性、重要性、さらには視覚や聴覚障害者への配慮すべき点について、啓発に努めます。</p>
<p>自転車購入時に販売店で安全利用啓発を図るべき。</p>	<p>12</p>	<p>都条例では自転車販売店に対し、自転車保険加入状況の確認を行うことを求めており、率先して自転車安全利用啓発に取り組んでいる販売店もあります。区でも自転車販売店との連携をさらに密にして自転車安全利用に取り組めます。</p>
<p>ヘルメット着用の促進を図るべき。</p>	<p>11</p>	<p>13歳未満の子どものヘルメット着用については、道路交通法の「努力義務」規定からさらに進めて、区条例により「義務化」しました。また、13歳以上については、都条例により自転車乗用時の着用が「努力義務」とされており、区でも13歳未満の子どもの保護者等の大人に対し、自転車ヘルメット着用に向けた啓発を進めています。今後、さらに充実を図ります。</p>
<p>自動車が制限速度を守り、自転車に配慮して安全に通行すれば、自転車も車道を安全に通行できる。</p>	<p>8</p>	<p>自転車通行空間の整備には、自動車に対し自転車への配慮を求める狙いもあります。あわせて自動車運転者への啓発に努めます。</p>
<p>区内を自転車で通行する際には、自転車保険加入を義務づけるべき。</p>	<p>7</p>	<p>自転車利用者に対する自転車保険加入については、すでに都条例により義務化されており、区でも引き続き周知、啓発に努めてまいります。</p>

相手のけがや損害賠償金など自転車事故のリスクを周知すべき。	7	区内の交通事故件数が都内ワースト3位（以前は1位）と多いこと、区内でも歩行者と自転車の衝突による死亡事故が発生しており、多額の損害賠償金が請求された事例があること、その際に自転車に乗っていたのは小学生であり子どもの運転する自転車でも相手に重傷を負わせてしまう恐れがあること等について、講習等でお知らせしています。引き続き周知に努めます。
自転車の速度が出ているほど重大事故になる。自転車の速度制限をすべき（商店街等にエリアを限定した実施を含め）。	7	自転車の速度制限を交通規制として実施するには、道路交通法の改正が必要です。歩道通行の場合の徐行徹底や人混みでは自転車を降りて押し歩きすることを啓発し、自転車の速度を抑えるよう努めます。
自転車の一方通行逆走は危ない。	5	クルマが出てこないはずのところから自転車が出てくるため、自動車運転者から危険性が高いとのご意見をいただきました。一時停止のラインがなくとも、交差点では一時停止して安全を確認するなど、自転車の走行ルールやマナーについて、引き続き啓発します。
安全意識を持つことに加え、思いやりの心を教育すべき。	5	区内でも歩行者と自転車の衝突による死亡事故が発生していること、1億円近い損害賠償金が請求された事例があること、その際に自転車に乗っていたのは小学5年生であり子どもの運転する自転車でも相手に重傷を負わせてしまう恐れがあることなど、自転車事故のリスクについて引き続き周知に努めるとともに、歩行者にとって自転車が「こわいもの」と感じられていることの気づきを促し、歩行者への思いやりやコミュニケーションの醸成に努めます。
自転車のライトLED化で強力になっているので、まぶしくないよう下向きにすべき。	5	同様の苦情をたびたびいただいています。区として交通安全講習等の機会を通じ自転車利用者に向け啓発するとともに、自転車販売店、メーカー等に協力をお願いしていきます。
いつ、誰が、どこで、何をしたかがわかるように、自転車にナンバープレートを付けるべき。	5	自転車のナンバープレート制につきましては、発行、管理、取締り、さらには自転車の移動範囲等を考えると、法整備が必要となると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。

<p>踏切横断時や商店街、スーパー周辺の人混みでは自転車を降りて押し歩きすることを徹底すべき。</p>	<p>5</p>	<p>踏切横断時につきましては芦花公園駅で、地域の呼びかけに基づき、鉄道事業者、警察署、区も参加した横断時押し歩きの呼びかけ（キャンペーン）を実施しています。その地点を実際に通行する歩行者、自転車利用者等からの呼びかけが効果的です。地域からの呼びかけに基づき、商店街等でもぜひ実施したいと考えています。</p>
<p>自転車安全利用の啓発に現場に出て取り組み。</p>	<p>4</p>	<p>危険箇所として指摘があった場所の現地確認、通学路の登校時間帯における実態確認、街頭でのキャンペーン、警察による指導・取締りへの協力等を実施しております。今後も引き続き、現場での取り組みを進めます。</p>
<p>自転車にバックミラーを設置するようにすべき。</p>	<p>4</p>	<p>同様のご意見を実際に自転車にバックミラーを設置している方から複数いただいています。警察では、自転車は後ろを振り向いて、直接に後方の安全確認をすべきとの指導をしています。</p>
<p>歩道を横に並んで歩かれると、自転車で通行できない。歩きスマホも危険。歩行者のルール・マナー向上も必要。</p>	<p>4</p>	<p>「歩きスマホ」防止等、歩行者のマナー改善と事故防止を引き続き図ります。</p>
<p>自転車にぶつけられ、そのまま走り去られた。</p>	<p>4</p>	<p>自転車ルール、マナーの遵守をはじめ、自転車安全利用の啓発に引き続き努めます。なお、自転車事故に遭われた際には、たとえ相手が逃げ去ってしまっても、警察に通報し、交通事故として対応するようお願いいたします。</p>
<p>遊歩道（緑道）は自転車乗り入れ禁止にしてほしい。</p>	<p>3</p>	<p>緑道内の歩行者に危険が及ぶことのないように、自転車通行者に注意を促す看板の設置や、パトロールでの注意喚起など、状況に応じた対策を引き続き実施してまいります。</p>

<p>宅配など自転車の商用利用については認可制に。</p>	<p>3</p>	<p>自転車の業務利用としては、以前から介護サービス、配達・点検等がありましたが、登録制の食事配達サービスが普及してから、危険運転等の苦情が急増しました。雇用の場合には、雇用主が従業者に対し、講習等により自転車安全利用に関して適切な情報提供を行うべきことが、都条例により定められています。この業態では雇用関係はないとされていますが、システムのプラットフォームを運営している事業者への働きかけや、警察署に指導・取締りの強化を要望するなど、区としても安全利用啓発の手法を工夫します。</p>
<p>保険未加入者をチェックすべき。未加入者に対し罰則を設けるべき。</p>	<p>3</p>	<p>すでに自転車利用者の自転車保険加入は都条例で義務づけられているため、これに基づき雇用主が通勤や業務での自転車利用に関し、確認を徹底するのが効果的と考えます。学生の通学についても同様です。このように届出が強制力を持つ場合以外は、本人・家族に確認する以外に保険未加入者を把握する方法がないため、罰則を定めても実際に適用するのは困難と考えます。ご意見は参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車事故を分析し、対策に活かすべき。</p>	<p>3</p>	<p>警視庁作成の「交通事故発生マップ」で事故種別ごとの発生場所の分布を把握していますが、幹線道路以外で生じる事故はもともと少なく、さらに自転車事故の場合、通報される割合が低いため（実際に生じた事故の2割と言われています）、なかなか活用が難しい状況です。また事故をケース別に分析する発生場所や事故種別だけでなく、発生時刻、進行方向、衝突時の位置関係等、様々な情報が必要ですが、交通死亡事故以外については、これらの情報は公表されておりません。いただいたご意見については、今後の課題とさせていただきます。</p>
<p>下り坂などでスピードを出しすぎる自転車に対する注意喚起を。</p>	<p>3</p>	<p>場所により注意喚起看板の設置等を行っておりますが、引き続き、状況に応じ、必要な安全対策に取り組めます。また、スピードを出しすぎることによる転倒や、飛び出しによる衝突の危険性について、引き続き啓発を進めます。</p>

13歳未満のヘルメット着用を進めるためには、大人がまずかぶって模範を示すべき。年齢を問わずヘルメット着用を義務化してはどうか。	3	「大人がまずかぶって模範を示すべき」とのご意見はその通りと考えます。都条例では年齢を問わず自転車乗用時のヘルメット着用を「努力義務」としており、区では、13歳未満の子どもの保護者等の大人に対し、自転車ヘルメット着用に向けた啓発を進めております。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
未整備の自転車が多く危険。自転車点検整備の促進を。	3	施策5「自転車点検整備の促進」により取組みを進めます。
具体的に事故の起こりそうな場合を、イラストやスタントマンが演じた動画で、子どもと保護者に伝えるべき。	3	交通安全教室、自転車安全教室、冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」等では、具体的に事故の起こりそうな場合をイラストでお伝えしております。いただいたご提案を参考にしながら、今後、効果的な啓発動画の作成に取り組めます。
自転車安全利用に防犯カメラを活用せよ。	2	現在の防犯カメラの取り扱いでは、個人情報保護の観点から、交通事故の通報がなされ、警察の捜査の一環として情報請求されることが活用の前提条件になると考えます。画角や解像度の問題もあります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
AIによる自転車自動ブレーキを開発すべき。	2	自転車の走る仕組みを考えると、運転制御や自動運転は、自動車の場合に比べ技術的に格段に難しいと考えられます。今後の技術革新や製品開発を注視することとし、ご意見は今後の参考とさせていただきます。
自転車と歩行者の通行場所の間に、安全のため柵を設置してほしい。	2	歩道が整備されている道路で、車道上に自転車通行空間が整備されている場合には、すでに段差等で分離されています。一方、歩道のない道路や歩道上では、歩行者と自転車を柵で分離しようとする、道路空間そのものが狭いことから歩行者にとっても自転車にとっても、とても通行しにくいものとなってしまいます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
雨天に対応した自転車用ポンチョや顔カバーを開発してほしい。	2	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

<p>自転車利用者には講習受講を義務化すべき（受講済者はシールを貼ってわかるようにする）。</p>	<p>2</p>	<p>たとえば従業者が通勤や業務で自転車を使用する場合、都条例により雇用主が従業者に対し、講習等により自転車安全利用に関する情報を適切に提供するように定められています。こうした規定について周知し、講習受講者の拡大に努めます。</p>
<p>自転車用のカーブミラーを設置してほしい。</p>	<p>2</p>	<p>カーブミラーは自動車のために設置されています。自転車の場合、交差点では一時停止して安全確認するようお願いいたします。</p>
<p>宅配自転車の背負いケースに背番号を付し、違反時に通報しやすくするとよい。</p>	<p>2</p>	<p>自転車の業務利用としては、以前から介護サービス、配達・点検等がありましたが、登録制の食事配達サービスが普及してから、危険運転等の苦情が急増しました。雇用の場合には、雇用主が従業者に対し、講習等により自転車安全利用に関して季節な情報提供を行うべきことが、都条例により定められています。この業態では雇用関係はないとされていますが、システムのプラットフォームを運営している事業者がおりますので、これに対し、同様の義務の履行を求めると共に、警察署に指導・取締りの強化を要望し、区としても安全利用啓発の手法を工夫します。</p>
<p>高齢者だが、車道左端を通行していて、自転車に追い抜かれる時に怖い思いをしている。</p>	<p>2</p>	<p>スポーツ自転車や電動アシスト自転車の普及により、自転車のスピードが上がり、乗り手によってもスピードが異なることから、走行ルールやマナーだけではなく、互いに思いやりをもって、通行していただけるよう、啓発に努めてまいります。70歳以上の高齢者につきましては、「自転車歩道通行可」の標識の出ていない歩道でも、自転車での通行が認められています。歩道を通行する場合は、「車道側を徐行、あくまで歩行者優先」を守っていただくようお願いいたします。</p>
<p>自転車利用者に、自身を守り、歩行者を守るための安全利用の仕方を教育すべき。</p>	<p>2</p>	<p>区内でも歩行者と自転車の衝突による死亡事故が発生していること、1億円近い損害賠償金が請求された事例があること、その際に自転車に乗っていたのは小学5年生であり子どもの運転する自転車でも相手に重傷を負わせてしまう怖れがあることなど、自転車事故のリスクについて引き続き周知に努めるとともに、歩行者にとって自転車が「こわいもの」と感じられていることの気づきを促し、歩行者への思いやりやコミュニケーションの醸成に努めます。</p>

<p>年に1回、自転車の「健康診断」日をつくり、その日は自転車店で安価に点検が受けられるようにし、同時に自転車ルール・マナーに関するアンケートに回答・提出させるのはどうか。</p>	<p>2</p>	<p>自転車の点検整備は都条例により、すべての自転車利用者の「努力義務」とされています。自転車の点検整備には安全性や性能を維持するだけでなく、自分の自転車に愛着を持って大事に乗り続けることにより、乗り手の自覚を育む効果もあります。そのためにはご意見のように、点検整備を体験する「きっかけ」づくりが必要です。点検整備を担当する自転車店の意見を聞きながら、具体的な実施手法を検討します。</p>
<p>後ろから近づく自転車がわかるよう、自転車が音を出す仕掛けを工夫してほしい。</p>	<p>2</p>	<p>「音もなく背後から近づいてくる自転車がこわい」とのご意見をいただきました。ベルを鳴らすのは本来の用法と違い、不快に感じる方もいるため、別の仕方で音を出すことはできないかと検討したことがあります。小さな音では気がつかないし、朝の通勤・通学時のように自転車が多数通行する場合には、1台ずつは小音量でもうるさくなってしまいます。徐行では鳴らず、速度を上げると鳴るのはどうかとも考えたのですが、後付けの仕掛けとして作るのは難しく、検討は頓挫してしまいました。今回のご意見を踏まえ、改めて検討します。</p>
<p>区の広報紙に2次元コードを入れる、SNSでリンクを発信する等して、自転車の安全利用啓発動画を見てもらうのはどうか。</p>	<p>2</p>	<p>区民が交通安全に関心を持ち、情報を分かりやすく伝えるには、動画の活用は効果的と考えます。当課ホームページに掲載の交通安全情報をご覧いただくため、区の広報紙に2次元コードを入れる、SNSでリンクを発信する等はすでにしておりますが、いただいたご提案を参考にしながら、今後、効果的な啓発に取り組みます。</p>
<p>自転車を利用している際、ごみ収集車など自動車に追い越される時にギリギリを通行されることが多く、怖い思いをしている。</p>	<p>2</p>	<p>区職員やごみ収集車等の区の委託事業者に対し、自転車の追い越す際には特に安全に注意するよう指導するとともに、区民に対しても自転車の安全な利用について啓発を進めます</p>

<p>幅3m未満の歩道は、子ども、高齢者以外は自転車の通行を禁止すべき。</p>	<p>2</p>	<p>ある区間について歩道を「自転車通行可」とするかどうかは、通行禁止の解除であり、交通管理者である警察の権限となります。現在、区内の歩道のほとんどが「自転車通行可」とされています。ご意見は参考とさせていただきます、引き続き歩道を通行する場合の自転車の安全な通行の徹底の啓発に努めます。</p>
<p>お母さん（女性）が競ってかぶりたくなるような自転車ヘルメットが作れないか。</p>	<p>2</p>	<p>カバーの「着せ替え」ができるヘルメットを警視庁が一時PRしていましたが、普及には至りませんでした。自身の頭部のけが、特に重傷化の防止、子どものヘルメット着用の促進等、啓発を引き続き進めるとともに、今後の技術革新、製品開発を注視します。</p>
<p>自転車ルールをわかりやすく整理しパンフレットにしてほしい。</p>	<p>2</p>	<p>「世田谷区民自転車利用憲章」リーフレットの裏面に「自転車安全利用五則」を掲載（区ホームページにも掲載しています）しているほか、講習等ではより詳しく自転車ルールを説明した警視庁作成パンフレット「自転車の正しい乗り方」を配布しています。</p>
<p>子どもが自転車の練習とともに、交通ルールを学べる施設を整備してほしい。自宅から持って行かなくて済むよう、その場で自転車が借りられるとよい。</p>	<p>2</p>	<p>自転車が身近な乗り物であることを考えると、常設の施設を必要なだけ整備するのは困難と考えます。ご意見を参考に、公園や学校の校庭等を活用した定期的な講習会の巡回型実施の可能性について検討します。</p>
<p>駅周辺（たとえば半径200mの範囲内）や時間帯指定で自転車通行禁止区域（自転車押し歩きの規則）を作るべき。</p>	<p>2</p>	<p>車両通行禁止時間帯でも「自転車は除く」とされており、現在の交通規制の考え方では実施は難しいと考えます。一方、駅前広場内ではなく、その周辺に駐輪場を設け、広場内に進入する自転車の台数を減らす取組みの実施例があります。ご意見を参考に歩行者と自転車が安全・安心に共存できる環境整備を進めます。</p>
<p>自転車がどういう場合なら歩道を通行してもいいのか、よくわからない。</p>	<p>2</p>	<p>自転車の走行位置については、道路交通法に定められており、区や警察がホームページやパンフレットでも、ご覧いただけます。区としても、自転車の走行ルールやマナーについては、引き続き、様々な手法で、啓発に取り組んでまいります。なお、いただいたご意見を踏まえ、今回の計画に説明資料を掲載しました。</p>

<p>夜間に自転車を利用する場合は、認識しやすい蛍光タスキの着用を義務づけるべき。</p>	<p>1</p>	<p>夜間、自転車には前照灯の点灯と反射板等の尾灯の装備が道路交通法で義務付けられています。また、区では高齢者に対し、夜間の歩行時は明るい色の服装や反射材を靴や衣服に付ける等が交通事故防止に有効であることを啓発しています。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車の歩道通行を禁止すべき。</p>	<p>1</p>	<p>歩道を「自転車通行可」とするかどうかは、通行禁止の解除であり、交通管理者である警察の権限となります。また、道路交通法では、普通自転車通行可の標識や道路標示がある場合などは、歩道を通行できることとなっています。区としては、引き続き、歩道を通行する場合の自転車の安全な通行の徹底について、啓発に努めます。</p>
<p>自転車に乗る際には、ブレーキレバーを握り、すぐに停止できるようにして運転すべき。</p>	<p>1</p>	<p>引き続き、交差点での一時停止による安全確認、歩道上での徐行による歩行者優先の通行など、自転車の走行ルールやマナーについて、啓発に努めます。</p>
<p>自転車の長所である「速く走れる」という特徴を失わない政策にしてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>自転車が手軽で便利な乗り物であるということには、「歩くよりも楽で速い」という特徴が含まれてくると考えます。一方、人口も多く、住宅地を中心とした世田谷区においては、区として目指すべきは、自転車が性能を最大限に発揮できることではなく、歩行者、自動車と安全・安心に共存できる環境整備だと考えています。</p>
<p>電動アシスト三輪子育て自転車を開発すべき。</p>	<p>1</p>	<p>二輪車に比べ、一般に三輪車は安定性は向上しますが、曲がるのが難しくなるなど操作性が低下するとともに、車体の幅の問題も出てきます。安全で使いやすい三輪の電動アシスト自転車が製品化された上での利用促進になると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>20 インチ等の小径自転車を女性、高齢者に勧めてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>冊子『子育て自転車の選び方&乗り方』では、普通の大きさの車輪の自転車と小径自転車の特性を挙げて説明しています。引き続き、このような取組みを重ね啓発に努めます。</p>
<p>70 歳以上は歩道通行時にわかるよう、自転車に紅葉マークを付けるとよ</p>	<p>1</p>	<p>ご意見を参考取組み例として、今後の参考とさせていただきます。</p>

い。		
現状のように狭い道路をバスが通行しているのは、自転車との共存は難しい。	1	互いに注意を配り、譲り合うことにより、安全・安心に共存できるよう環境整備を進めます。
区・警察で自転車利用（危険運転）の実態を調査すべき。	1	通学路については、PTAの要望等により区で登校時間帯の交通実態を確認しています。また、区民からの苦情に基づき、自転車が危険な地点・時間帯が特定できる場合には、やはり実態を確認しています。今後、警察署とも連携し、引き続き実態の把握に努めます。
自転車がルール・マナーを守るよう、区が定期的に情報を発信し、クイズ形式も活用するなど工夫すべき。	1	区広報紙「区のお知らせ」への掲載、デジタルサイネージやエフエム世田谷の区情報番組の活用等により、自転車安全利用のための情報発信に努めてきました。引き続き、ご意見を参考に、さらに区民に伝わりやすい工夫をいたします。
地域の一員として、学校・地域での自転車安全利用啓発に協力したい。	1	お申し出ありがとうございます。区では、区民が自主的に自転車安全利用に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援を進めています。育成講習の受講が必要です。詳しくは区ホームページをご覧ください。なお、自転車安全利用講習会を実施したい、啓発資料を配布したい等のご希望でしたら、すぐに対応できますので、区交通安全自転車課にご相談ください。
道で歩いていて人とすれ違う場合には、後ろから自転車が来ないか確認するとよい。	1	交通ルール上は「自転車は車両。車道左端を通行。歩道は例外」で、「歩道を通行する場合はあくまでも歩行者優先」ですが、実際には歩行者の隙間を縫って通行する自転車もいるので、ご意見のように歩行者が「車線変更」する場合には、ちらりと後ろを見て、自転車が来ないか確認することは大事で、安全確保につながります。
自転車点検整備を義務化し、「かかりつけ自転車店」を持ってもらう。	1	自転車の点検整備は、すでに都条例ですべての自転車利用者に対し「努力義務」とされているところですが、習慣として定着しているとは言えません。区でもタイヤの空気補給、乗り方の変化に合わせた調整、さらには点検整備等を行える「かかりつけ自転車店」を、パンクした時に押し歩きで行ける範囲にぜひ持つ

		<p>ようにお勧めしています。さらに啓発を進めます。</p>
<p>子育て家庭向けに三輪自転車の利用を促進すべき (二輪の子育て自転車は見ていて怖いため)。</p>	1	<p>二輪車に比べ、一般に三輪車は安定性は向上しますが、曲がるのが難しくなるなど操作性は低下します。車体の幅の問題も出てきます。安全で使いやすい三輪の子育て自転車が製品化された上での利用促進になると考えます。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車に乗る人が、歩行者、自動車、他の自転車に配慮するよう、小学生でもわかる本を書きたい。</p>	1	<p>ぜひお願いいたします。若者はスマホしか見ないと言われ、SNS (Social Network Service) をはじめ、インターネット万能のように言われますが、冊子で『子育て自転車の選び方&乗り方』を制作した経験からすると、パラパラと見られる紙の手軽さ、暖かみは、確かな手応えを持っています。</p>
<p>歩道をチャイムを鳴らしながら通行する自転車を取り締まるべき。</p>	1	<p>自動車のクラクションと同様、曲がり角の向こうの見えない相手に存在を知らせることが、自転車のベルの本来の使い方です。「どけどけ」と自転車のベルを鳴らすのはもちろん良くないのですが、道路交通法違反ではありません。むしろ「ベルはだめ」ということばかりが強調され過ぎて、「ベルを鳴らさずに黙って追い抜くのが正しい」との誤解が広まってしまっています。今回の意見募集では「背後から自転車が近づいていることをベルで歩行者に知らせるべき」とのご意見を多くいただきました。</p>
<p>マイカーのように「マイチャリ愛」が高まれば、大事に、責任感を持って安全に、自転車に乗るようになるのでは。</p>	1	<p>安価な移動手段として「使い捨て」感覚で自転車を利用することが、危険運転や路上放置の原因の一つとなっています。ご意見のとおり、質のよい自転車を点検整備しながら大事に利用していただくべく啓発を進め、安全で適切な利用に向け、自転車利用者の自覚を高めるよう取り組みます。</p>
<p>区施設の生け垣が歩道にせり出して、自転車が通りにくい (特に雨の日) 箇所があり、対処してほしい。</p>	1	<p>各施設の管理所管にご意見を伝え、対応します。</p>

<p>住宅地内の自動車交通量が多い道路に対し、交通安全対策をしてほしい。自転車利用環境も向上する。</p>	<p>1</p>	<p>住宅地内の自動車交通量が多い道路への交通安全対策としては、「ゾーン30」を含む交通規制や路面へのイメージハンプの設置等により通行速度を抑制すること、また路側帯のカラー舗装化やポールを設置等が考えられます。通学路であればスクールゾーンの指定による時間帯限定の車両通行禁止（ただし自転車を除く）もあり得ますが、速度制限と同じく交通規制なので警察による判断となります。</p>
<p>危険運転車に対し、駐輪場や公園の清掃等、区独自の罰則を設けるべき。</p>	<p>1</p>	<p>道路交通法とは別に区独自の罰則を設けるのは、対象の特定をはじめ制度構築が難しいと考えます。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>コロナ禍で保護者が学校のホームページをよく見るようになってきていることを活かし、すべての小・中学校のホームページに自転車ルール等を掲載してもらってはどうか</p>	<p>1</p>	<p>これまでもにも保護者に配布する「PTA 便り」等に自転車安全利用に関する記事を掲載していただいたりしています。いただいたご意見については、取組みの参考とさせていただくとともに、学校等とも連携を図り、交通安全啓発に取り組んでまいります。</p>
<p>自転車だけでなく、歩行者、自動車も巻き込んで活動を広げるため、「子どもを守るカンガルー」のように自らの思いを合わすキャラクター・シールを自転車に貼ってはどうか。自転車は表明した思いを守って安全に自転車を利用し、歩行者、自動車は同じまちの生活者としてそれを認め、見守り、譲り合うようになるきっかけとしたい。</p>	<p>1</p>	<p>「自転車を安全利用するために、自転車利用者がまずは姿勢を表明し、歩行者、自動車も巻き込んで活動を広げ、同じまちの生活者として認め、見守り、譲り合うようにすべき」とのご指摘は、まったくそのとおりであります。交通安全に対する区民の意識が、これまで以上に深まるよう、いただいたご意見を参考にしながら、手法について、更なる工夫を行い、啓発に取り組んでまいります。</p>

<p>自転車で車道を通行している際に、自動車の交通量が多く、右折ができない。</p>	<p>1</p>	<p>信号の設置されている交差点では2段階右折がルールとなります。信号のない交差点でもショートカットは車道の右側通行（逆走）となり危険ですので、2段階右折と同じように大きく左側を回るようにしてください。自動車交通量が多ければ、交差点でいったん停止し、安全を確認しながらハンドサインで自動車に合図して右折するのが安全です。</p>
<p>日本の交通ルールを知らずに自転車を利用している外国人に対し、周知方法を検討し、実施すべき。</p>	<p>1</p>	<p>区ホームページには、英語、中国語、ハンガルの3か国語で交通ルール・マナーを掲載しています。さらに効果的な周知・啓発に向け検討します。</p>
<p>交通安全上の注意点や交通ルール・規制等が、どの年代、国籍でもわかるよう、サインやピクトグラムを道路に表示してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>道路上への交通ルール・規制の表示は、交通管理者である警察の権限となります。自転車ナビマーク、ナビラインについても、ピクトグラム自体は警視庁で定めたものです。いただいたご意見については、警察に伝えてまいります。</p>
<p>自転車も通れる歩道橋、エレベーター付きの歩道橋整備等のハード環境を整備して、自転車事故を減らすべき。</p>	<p>1</p>	<p>区内で歩道橋が整備されている道路は都道か国道になります。歩道橋の設置により、車道との動線を分離することで、交通安全対策として効果的な取り組みですが、エレベーターやスロープを設置するために、多くの用地が必要となるなどの課題があります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>警察官や安全指導員だけでなく、小学生の登校を見守るボランティアの方など、ルール違反や危険運転があれば、その場で自転車利用者に注意し、現場で間違いに気づいてもらうことはできないか。</p>	<p>1</p>	<p>区が地域と協働して、自転車に対し安全利用を直接呼びかける街頭キャンペーンを実施する場合には、トラブル防止、参加者の安全確保のため必ず警察官に立ち会っていただいています。ご意見を参考に、安全を確保しながら、街頭での啓発を進める方法を検討します。</p>
<p>自転車安全講習受講を促進するため、毎年を受講者には駐輪場利用料金割引等の特典を与えてほし</p>	<p>1</p>	<p>ご提案の特典制度について、すでに実施している自治体があります。いただいたご意見については、今後の取り組みの参考とさせていただきます。</p>

い。		
<p>駅付近の踏切が特に危険なので「クルマと自転車は左、人は右」を路面標示やアナウンスで徹底してほしい。密回避のため施設・建物の出入口で片側通行が浸透しつつある今がチャンス。</p>	1	<p>駅付近の踏切は開いている時間が短く、そこへ歩行者、自転車、自動車が殺到するため、特に危険となっていることはご指摘のとおりです。このため、千歳烏山駅で、地域の呼びかけに基づき、鉄道事業者、警察署、区も参加した安全横断の呼びかけ（キャンペーン）を実施しています。その地点を実際に通行する歩行者、自転車利用者等からの呼びかけが効果的です。地域からの呼びかけに基づき、他の踏切でぜひ実施したいと考えています。</p>
<p>自転車に対する自動車の「あおり運転」的の行為が見られる。自動車運転者への啓発と指導・取締りを強化してほしい。</p>	1	<p>昨年の道路交通法改正では、自転車の危険運転項目に、自動車の前方でジグザグ運転し進路を妨害する等の「あおり運転」が追加されました。自転車・自動車運転者双方に「あおり運転」防止を啓発するとともに、警察に指導・取締りの強化を要望します</p>
<p>自転車で横断歩道を通行する場合に、自転車専用通行帯を通行するよう、三軒茶屋交差点をモデルに指導員を付けて指導してほしい。</p>	1	<p>「自転車は車両。車道左端の通行が原則。歩道は例外」に基づき、横断歩道に沿った自転車通行帯は撤去される傾向にあります。自転車で横断歩道を通行する場合は、歩行者の安全のため、できるだけ自転車を降りて押し歩きするなど、引き続き啓発を進めます。指導員の配置については参考とさせていただきます。</p>
<p>子どもが生まれ、子育て自転車で乗るようになったが、まだ、自転車ルールについて一度も公的な説明を受けたり、資料を受け取ったことがない。どこかでしっかり説明、教育を受けたい。</p>	1	<p>保育園、幼稚園、おでかけひろば等に冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」を配布しています。内容は区ホームページでもご覧いただけますので、2次元コードやリンクをお送りするなど、子育て支援サービスの利用者に情報を届けられるよう工夫します。なお、幼稚園、保育園、おでかけひろば単位でご依頼をいただければ、出前型で講習もしています。</p>
<p>歩道上での自転車の危ない運転を防止し、注意・指導する指導員を、特定の時間帯でよいのでお願い。</p>	1	<p>自転車の危ない運転が生じるポイントは多数あり、特定の時間帯であっても指導員を配置するのは困難と考えます。ご意見を参考に自転車の走行ルールやマナーの啓発に更に取り組むとともに、歩道上の安全確保に努めます。</p>

<p>運転免許取得の際には交通ルールを必ず学ぶが、若者のクルマ離れにより、そうした機会を持たなかった大人が増えている。これから社会に出る若者に交通ルールを学んでもらう機会が必要。</p>	<p>1</p>	<p>大学生向けの自転車安全利用啓発リーフレットを作成し、区内の全大学に配布していますが、内容は区ホームページでもご覧いただけますので、2次元コードやリンクをお送りするなど、より幅広い層に情報を届けられるよう工夫します。なお、事業所等からご依頼をいただいで、出前型で講習も実施しています。</p>
<p>区立小・中学校では交通安全教室を開催しているとのことだが、私立小・中学校の交通安全への取り組みはどうなっているか。</p>	<p>1</p>	<p>警察署等に依頼して交通安全教室を開催するなど、それぞれで対応していただいております。ご依頼をいただいで啓発資料を配布したり、出前型で交通安全教室も実施しています。</p>
<p>スーパーの駐輪場等で、駐輪した自転車に子どもを乗せたまま買物に行ってしまう親がいる。本当に危ないのでやめてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>保護者向けの自転車安全講習や冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」等で、子育て自転車は重心が高くて倒れやすく、転倒した場合、乗っている幼児が高い位置から路面等に叩き付けられてしまうため、「子どもの乗せ下ろし時に特に注意」、「子どもを乗せたまま、自転車のそばを離れない」ことを説明しています。引き続き啓発に努めます。</p>
<p>「急ぐ気持ちに余裕を持てば無事故につながる」時間に余裕を持ってルールを守ることが安全につながる。</p>	<p>1</p>	<p>特に保護者向け、事業者向けの講習会では、急ぐ気持ちが事故につながりやすいことを説明していますが、ご意見を参考にさらに啓発を進めます。</p>
<p>曲がり角・交差点では最徐行し、眼と耳で安全確認を。</p>	<p>1</p>	<p>交差点での一時停止による安全確認、右折時の右側通行（逆走）の防止について講習等で説明していますが、ご意見を参考にさらに啓発を進めます。</p>
<p>スピードの出ない自転車も開発されている。区が助成し利用を促進すべき。</p>	<p>1</p>	<p>ご提案の「スピードの出ない自転車」に関する情報を見つけられませんでした。電動アシスト自転車は時速24kmでアシストがゼロとなるよう設定されており、これは一種の速度抑制装置ですが、ヨーロッパで区分された自転車専用道路を通行する自転車の標準的な速度である時速15～20kmを超えており、「スピードが出ない」とはとても言えません。今後の技術革新、製品開発を注視します。</p>

<p>スマホ自転車に対する罰則の強化を。駐禁確認の方に、スマホ自転車注意、罰金徴収の権限を。</p>	<p>1</p>	<p>自転車の「ながらスマホ」運転は、区の自転車条例でも禁止を明文化したところですが、もともと東京都道路交通規則、道路交通法71条第6号の違反であり、罰則についてもすでに規定されています。交通違反の指導・取締り、罰金の徴収等は、すべて警察の権限となります。</p>
<p>「ながらスマホ」による自転車運転禁止の標識を立ててほしい。</p>	<p>1</p>	<p>道路交通法上の禁止事項に関する道路標識となるため、交通管理者である警察の担当業務ですが、現在のところ「ながらスマホ」禁止の標識は定められておりません。注意喚起看板は区でも設置できますが、一時停止やスピードの出し過ぎと異なり、「ながらスマホ」は場所が限定されないため、引き続き、啓発による防止について方法を工夫します。</p>
<p>子どもが自転車で、保護者の自転車の後についていく場合、保護者が信号無視すれば、子どもも同じ行動をして危険に身をさらすことになる。保護者は子どもに身をもって模範を示すべき。</p>	<p>1</p>	<p>ご指摘のケースは、重大事故の起こりやすい危険な場面です。講習等でも説明しているところですが、ご意見を参考に啓発の充実を図ります。</p>
<p>自動車ドライバー、バス、タクシー、警察、一般歩行者等に自転車利用者への要望をヒヤリングし、わかりやすくまとめて広報してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>今回のパブリックコメントでは、多くのご意見をいただきました。「ルール・マナーを守って安全に自転車を運転してほしい」という主旨の内容で、個別には、信号を守る、歩道上では歩行者優先、交差点では一時停止して安全確認、車道は逆走しない、スピードを出しすぎない、「ながらスマホ」や傘差し運転をしない、子どもを乗せたまま自転車のそばを離れない、路上放置をしない等の基本的な事項が、特に多いご意見です。</p>
<p>路上駐車をよけて自転車で通行する仕方、注意点をしっかり指導すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間を利用させていただく場合に、路上駐車への対応は最も注意すべき場面であると考えています。ご意見を参考に講習等での説明をより具体的でわかりやすいものとしします。</p>

<p>保育園・幼稚園入園前に自転車通園予定者に自転車安全講習受講を義務化すべき。</p>	<p>1</p>	<p>保育園・幼稚園に対し、保護者向け講習の実施を呼びかけていますが、保護者が園に集まる機会は保護者会等限られているため、実施につながらないのが現状です。引き続き、小冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」の配布を通じ、啓発を行うとともに、講習の実施をよびかけてまいります。</p>
<p>上北沢教習所跡地を活用して常設の自転車講習施設を整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>警視庁の常設講習施設が喜多見にあり、定期的に自転車教室を実施しています。講習受講促進のためには、参加しやすい身近なところでの実施が重要であるため、今後も引き続き出前型による実施を進めていきます。なお、上北沢教習所跡地は民有地であるため、ご意見は今後の参考にさせていただきます。</p>
<p>区内大学で自転車安全利用啓発のためのボランティアを育成（認定・助成）。</p>	<p>1</p>	<p>警察署で同様の仕組みをすでに持っているため、それとの連携や、区による自転車安全利用推進員への参加促進等に努めます。</p>
<p>一時停止等の表示をもっと自転車に対してわかりやすく示すべき。</p>	<p>1</p>	<p>路面標示の仕方はすでに警視庁により規則で定められています。いただいたご意見は今後の取組みの参考とさせていただきます。また、標識や路面標示を意識しない自転車利用者に対し、啓発等により注意喚起に努めます。</p>
<p>商店街やスーパーと連携して、店内アナウンスで自転車安全利用を呼びかけるべき。</p>	<p>1</p>	<p>すでに路上への自転車放置への注意喚起をいただいている例があります。いただいたご意見を参考にしながら、啓発の工夫に取り組んでまいります。</p>
<p>実際に道路（歩道）を通行している自転車の速度を測定して公表する、自転車で通行する際にどれくらいの速度を出しているか測定体験できるイベントを開催する等して、自転車利用者にスピードを意識してもらいたい。</p>	<p>1</p>	<p>ユニークなアイデアありがとうございます。面的な速度規制である「ゾーン30」の導入に関して、自動車通行速度のスピードガンによる実測を地域、大学等と協働して行ったことがあります。意識調査の結果（自己申告による通行速度）を実測速度が上回っており、自動車運転を客観視できる点で交通安全啓発に有効な方法でした。いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。</p>

<p>「自転車押し歩き推奨区間」を設定するのではなく、歩道のない商店街への関係車両以外の進入禁止と道路中央部の自転車優先化で対応すべき。</p>	<p>1</p>	<p>ご提案の方法は、たとえば車両通行禁止時間帯が設定されている商店街では、その時間帯において実施可能かつ有効な手段のひとつであると考えます。いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただきます。</p>
<p>区内の自転車危険箇所の共有、注意点、改善要望等を、自転車利用者、歩行者、自動車運転者が各自で書き込み、情報を共有できるきせとGPSを活用したマップ型掲示板（共有区民間でのディスプレイボード）が区民間のコミュニケーションツールとしてあるとよい。</p>	<p>1</p>	<p>通学路の安全点検を行い、学校内で共有し、ホームページに掲載しています。いただいたご意見は、今後の取組みの参考とさせていただくとともに、自転車の安全利用に関する、情報共有のあり方については、更なる工夫に努めてまいります。</p>
<p>自転車は歩道では歩行者追い越し禁止とすべき。</p>	<p>1</p>	<p>歩道上をスピードを出して走る、人の間をジグザグに縫って走るなど、歩道上での自転車の危険な運転に関するご意見を多数いただきました。「歩道では車道側を徐行。あくまで歩行者優先」と区ホームページを含む広報、交通安全教室、自転車安全講習、啓発資料の配布、道路上への注意喚起看板の設置等により周知徹底を図ってまいります。引き続き、さらに啓発を充実します。</p>
<p>エフエム世田谷で自転車の安全な乗り方を放送すべき。</p>	<p>1</p>	<p>エフエム世田谷で放送中の区政情報番組で、新学期、夏休み、年末等の節目ごとに交通安全、自転車安全利用についてご説明しています。引き続き取組みを図ります。</p>

<p>区内の産婦人科や小児科 医院で自転車ルール・マ ナー教室をすべき。</p>	<p>1</p>	<p>もはや子育ての必需品となっている子育て自転車の乗り方について、冊子「子育て自転車の選び方&乗り方」の配布、体験講習「初めての子育て自転車」の実施等、これに特化した安全利用啓発を進めています。いただいたご意見を踏まえ、まずは、乳幼児健診の受診者や子育て支援窓口への相談者などにもご覧いただけるよう、この3月より担当窓口等で配布するとともに、4月からは、妊婦の方などにお渡ししている「せたがや子育て応援ブック」に、この小冊子のご案内を掲載する予定です。</p>
<p>自転車の目線の高さに設置するなど、自転車にわかりやすい標識とすべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車は利用者が道路標識や路面標示を見ていないとのご指摘をいただいています。警察署とも連携し自転車利用者への注意喚起、安全啓発を図ります。</p>
<p>出会い頭で衝突しそうになった時など、危なかった時には、自転車利用者からひとこと謝るべき。無言のまま走り去ってしまうことが多い。</p>	<p>1</p>	<p>歩行者と衝突事故を起こした場合にも、自転車が無言で立ち去ってしまうとのご意見をいただいています。交通ルール、マナーの基本をはじめ、事故やヒヤリハット時の対応、歩行者への思いやり等の啓発に努めます。</p>
<p>電動アシスト自転車普及のために購入補助金の創設を。</p>	<p>1</p>	<p>世田谷区におきましては、電動アシスト自転車はまずチャイルドシート付の「子育て自転車」として普及し、次いで通勤用に広がり、今後は高齢者層への普及が想定されます。電動アシスト自転車はバッテリーやモーターの搭載により車体が重く、モーターのアシストにより簡単にスピードが出てしまうため、歩行者から怖がられる存在でもあります。今回のパブリックコメントでも多くの方から「電動アシスト自転車に特化した安全講習をすべき」とのご意見をいただきました。区として、電動アシスト自転車を普及させ、台数を増やすよりも、より交通弱者である歩行者との共生を目指し、電動アシスト自転車がより安全に利用されるよう取り組んでまいります。</p>

自転車の歩道通行は高齢者、自転車走行に不安を感じる人、子ども、子どもを乗せた自転車等の事前登録による許可制とすべき。	1	歩道を「自転車通行可」とするかどうかの判断は警察署の権限となります。また、道路交通法で規定されている13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体の不自由な方以外について、事前の申請により可否を判断するのも同じく警察署ということになります。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
自転車専用通行帯等での自転車と自動車の衝突事故については、全面的に自動車運転者側の過失責任とすべき。	1	法制度や法的判断の問題であるため、参考意見とさせていただきます。

(3) 自転車通行空間に関すること 271件

意見要旨	件数	区の考え方(回答)
啓発、指導・取締り、荷下ろし駐車場の整備等により、自転車通行空間上の路上駐車を防止すべき。	45	これまで駐車に対する横断幕による注意喚起や警察署による取り締まりのほか、自転車通行空間上の合同パトカーなども実施してきました。引き続き、違法駐車を取り締まりの強化を警察に要請するとともに、自転車通行空間の意義や役割などについて、広く啓発を進めます。
自転車通行空間整備を推進すべき。	32	「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に自転車通行空間の整備を進めます。
車道が狭い箇所での自転車通行空間の整備は危険だ。	23	「自転車専用通行帯」については1.5m、「自転車走行帯」につきましては1.0mの幅員を確保しています。限られた道路幅員の中で、自転車通行空間の整備を行っているため、こうした幅員が確保できない場合は、自転車走行位置の目安を示す「自転車走行位置表示」を実施しています。自転車走行位置表示については、自転車の通行位置や通行方向を示し、また自動車に対し、自転車が車道内で混在することを注意喚起するために設置されるものであり、自転車利用者は車道左側の通行が原則であるもののその状況に応じて、車道・歩道のいずれかを通行するか判断することになります。今後、自転車通行空間の整備を進めるにあたっては、ドライバーに対しての意識啓発も含め、その利用の仕方、さらには交通ルールについて広く啓発に努

		めてまいります。
自転車通行空間の幅を確保すべき。	21	「自転車専用通行帯」については車道の左側に1.5m、「自転車走行帯」につきましては1.0mの幅員を確保しています。限られた道路幅員の中で、自転車通行空間の整備を行っているため、こうした幅員が確保できない場合は、自転車走行位置の目安を示す「自転車走行位置表示」を実施しています。
ヨーロッパのように自動車通行空間と自転車通行空間の縁石により、あるいはガードレールやラバーポールで分離したり、自転車専用（優先）信号を設置すべき。	21	自転車通行空間と自動車通行空間を縁石等で物理的に分離するには、コペンハーゲンの例に見られるように、自転車通行空間に十分に余裕ある幅員の確保が必要であり、そうでなければ、かえって自転車にとって利用しにくい空間となってしまいます。多くの区道は幅員が狭く、必要な空間の確保ができないことから、物理的に車道との分離が難しいのが現状です。頂いたご意見は、今後の整備手法の参考とさせていただきます。
自転車通行空間の整備にあたっては、交通量の特に多い道路、バスレーンのある道路は避けるなど、場所を選ぶべき。	18	自転車は車道左側を走行することが原則であり、自転車ナビマークについては、自転車の通行位置や通行方向を示し、また、自動車のドライバーに対して、自転車が車道内で混在することを注意喚起する役割も担っております。一方、自転車は、歩道に自転車通行可の標識がある場合や運転者が13歳未満もしくは70歳以上の場合に加え、自動車交通量が著しく多い等で安全のためにやむを得ない場合には、歩道を通行することが認められております。ただし、歩道を自転車で通行する際は、車道寄りを徐行することが決められております。区といたしましては、道路空間の安全な利用を図るため、自転車通行空間の整備を引き続き進めるとともに、車道では左端、歩道では車道寄りの通行を含めた、走行ルール、マナーの啓発に取り組むなど、警察署とも連携を取りながら、歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境の整備を進めてまいります。

<p>歩道が広い場合は歩道上に自転車が行き通る側を示すなど自転車用レーンを整備すべき。</p>	<p>17</p>	<p>国土交通省及び警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」では、自転車は車両であり車道通行が原則であるとしており、現在、区では、これに基づき車道上に自転車通行空間の整備を進めています。その一方で、「東京都自転車通行空間整備推進計画（案）」（令和3年2月）では、歩道を活用した整備形態についても示しているところです。区道においては、その多くが歩道の幅員が狭く、自転車通行空間整備に必要な空間を確保することが難しい状況ですが、引き続き、道路幅員等の状況も踏まえながら、検討してまいります。</p>
<p>自転車専用道路を整備し、自動車の駐停車を不可とすべき。</p>	<p>12</p>	<p>現行の自転車専用通行帯は、車道の左端を自転車通行のために確保するため、自動車の駐車を排除することはできても、停車まで排除することは困難です。自転車専用道路につきましては、自動車等を進入禁止にすることにより駐停車の排除が可能ですが、多くの区道は幅員が狭く、空間の確保ができないことから、自転車通行空間の整備が難しい状況です。ご意見は今後の参考とさせていただきます。</p>
<p>自転車に整備した自転車通行空間を通行するよう守らせよ。走行状態でわかる表示の工夫、講習の実施等。指導員の配置も必要。</p>	<p>9</p>	<p>自転車は原則車道の左側通行であり、整備した自転車通行空間について周知に努めるとともに、自転車安全利用講習の際に利用方法を説明するなど、自転車の通行ルールやマナーについては、啓発をすすめます。</p>
<p>車道に整備された自転車通行空間は、自動車が怖くてなかなか通行できない（高齢者）。</p>	<p>8</p>	<p>13歳未満の子供や70歳以上の高齢者、身体の不自由な人が普通自転車を運転しているときは、歩道の通行ができません。また、歩道に「普通自動車歩道通行可」の標識等があるとき、道路工事や連続した違反車両などのために車道の左側を通行することが困難な時など、普通自転車の通行の安全を確保するためやむを得ないと認められるときは歩道を通行できます。</p> <p>一方、歩道を通行するときには、自転車は車道よりを徐行すること、歩行者の通行の妨げとなる場合は、一時停止をして歩行者の通行を妨げないようにすることなど、歩行者・自転車が共に思いやり、通行する必要があります。これらの自転車の走行ルールやマナーに</p>

		ついて、広く啓発を進めます。
自転車通行空間の車種（通行速度）ごとの細分化、通勤通学時間帯等のタイムレーン（自動車通行禁止等、歩行者、自転車、自動車の優先順位を変える）の設定をすべき。	7	限られた道路幅員の中での整備であること、車両通行禁止等の交通規制については交通管理者である警察署の権限であること、時間帯で交通規制が切り替わることの道路通行者への標示や周知など、多くの課題があり、現況において実施は難しいのが実情です。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
車道上に整備された自転車通行空間に縁石や側溝、あるいは路面の凸凹があり、通行していて怖いことがある。改善できないか。	6	施策6「自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備」に示す、「スリム型街渠」の設置など、自転車通行空間整備時に環境改善を図ってまいります。
道路を拡幅し、歩行者/自転車/自動車の3レーン構成をスタンダードとしてほしい。	6	物理的に分離した3レーン構成を確保するために道路を拡幅することは、用地確保の観点から難しいのが現状です。ご意見は今後の参考とさせていただきます。
区内多摩川沿いに舗装サイクルロードを整備すべき。	3	現行の多摩川沿いの未舗装の部分は、河川を管理するための道路として、河川管理者（国）が管理することとなっています。堤防の整備等と併せて、河川管理道路の舗装を河川管理者に要望してまいります。
交差点部（特に幹線道路を横断する方向）の自転車通行空間を整備し、右左折してくる自動車に対し、安全に通行できるようにしてほしい。	3	大きな幹線道路の管理者である、国や東京都へ申し伝えるとともに、区道交差点においては、いただいたご意見を参考に現状を踏まえた、自転車通行空間の整備を進めるなど、交通安全対策に取り組めます。
ナビマークの自転車の絵は間違っている。	2	ナビマーク、ナビラインの図柄は警視庁が規定し、区内だけでなく、都内共通で用いられているものです。

<p>はなみず木通りの歩行者と自転車のコースを分離している部分について、もっと自転車に走りやすいよう改善を。</p>	<p>2</p>	<p>ご指摘の箇所については、もともと中央に植栽帯があり、その左右が歩行者、自転車にそれぞれ分けられていたものの、実際には守られず、小学校の通学路であるため、安全の確保が求められていたものです。さらに沿道に保育園が建設され、この道路を送迎に利用することとなったため、自転車と歩行者の通行空間の分離と自転車の速度抑制を目指し、植栽帯を大部分撤去して空間の再配分を実施しました。自転車にとって少し走りづらいのは、速度抑制と歩行者との分離を徹底したためとご理解ください。</p>
<p>南北の自転車動線の充実が必要。</p>	<p>2</p>	<p>区内では、鉄道路線が東西方向に走っているため、そこにアクセスする南北方向の自転車動線が重要となるのは、ご意見の通りです。自転車通行空間の整備を進めるとともに、都市計画道路など道路ネットワークの整備にも取り組んでまいります。</p>
<p>パーキングメーターを撤去して、自転車通行空間を整備すべき。</p>	<p>2</p>	<p>パーキングメーターは、自動車の違法駐車対策として交通管理者が設置したものでありますが、自転車の走行位置と交錯する課題があります。これに対し、警察庁「駐車対策の現状 2020」（令和2年2月）では、利用率の低いパーキングメーターは撤去を検討し、撤去後は自転車レーンの整備等に役立てるとしております。いただいたご意見は、道路管理者や交通管理者とも情報共有し検討してまいります。</p>

<p>ブルーゾーンは成果が上がっているか。かえって事故が増えていないか。検証すべき。</p>	<p>2</p>	<p>自転車走行位置表示の整備前と後の効果検証を、事故の多く発生する交差点部において実施し、自転車の車道通行促進に効果があること、危ないケースは一時停止して安全確認しない、斜め横断など自転車が交通違反をした場合に多く生じることがわかりました。また、単路部については、自転車走行位置表示の整備済み区間と未整備区間を比較し、整備の有無にかかわらず、車道の通行量が多い場合は歩道を、歩道の通行量が多い場合は車道を、自転車が選択して通行していることがわかりました。自転車事故につきましては、警視庁作成の交通事故マップでおおよその発生場所まではわかるものの、自転車が道路のどの部分をどちら向きに通行していた際に事故が生じたのか、自転車側に何らかの交通違反があったのか等の情報については、死亡事故の場合以外は警察が公表しておらず、残念ながら確認ができませんが、上記の調査結果から「自転車通行空間整備により、かえって事故が増える」というような状況ではないと考えられます。今後も道路環境、交通環境等を踏まえて、自転車通行空間整備を進めます。</p>
<p>区内の緑道に自転車がスピードを出せないようハザード等を設置し、近隣の方々に安全な道路との理解を得た上で、自転車と人が安全に共存できる「サイクリング道路」として整備すべき。自転車は安全な緑道を通行でき、区内の名所を自転車で巡る提案もできる。</p>	<p>2</p>	<p>園路幅が狭く自転車と歩行者のすれ違いに危険を生じる場合や、緑道と並行して道路がある場合は、自転車通行を禁止しているところもあります。スピードを抑制するハンプなどの物理的なハザードは、車いすやベビーカーなどの通行者に支障をきたす恐れがあるなどの課題があります。いただいたご意見を参考に、区民や利用者にとってより良い緑道となるよう、管理運営に取り組んでまいります。</p>
<p>自転車通行空間整備の目的、内容等について、わかりやすく説明・周知すべき。</p>	<p>2</p>	<p>わかりやすい「自転車通行空間整備の目的、内容等」の周知に努めてまいります。</p>

公開空地も活用して自転車通行空間整備を図るべき。	1	民有地において公開空地は主に、歩行者のための空間として整備されており、自転車通行空間の整備に利用するのはなじまないと考えます。
区長は区内の自転車通行空間を一度自転車で試走すべき。	1	整備された自転車通行空間について、あるいは自転車通行空間の整備を予定している箇所について、区職員が自転車で試走するなど、交通環境、利用状況の実態把握に努めます。
自転車通行空間整備とあわせて、自動車の通行速度抑制のためのハンプを設置すべき。	1	安全な自転車走行環境を整備するためには、自動車の速度抑制も併せて考えていく必要があります。ご提案して頂いたハンプや狭さくなどは、その手法の一つではありますが、地域との調整が課題となることがあります。今後、地域の実情を踏まえて、自動車の速度抑制策を検討していきます。
茶沢通りの三軒茶屋～淡島通り間は車道上に自転車通行空間が整備されておらず、歩道が狭いため歩行者は危なく感じている。自転車の歩道通行を規制できないか。	1	令和2年度の整備工事において、自転車通行空間の整備（自転車走行位置表示：自転車ナビマーク・青矢羽根）をいたしました。
区道にはかなり自転車通行空間が整備されてきているが、都道については整備が遅れている。東京都に整備を求める。	1	自転車通行空間の整備を東京都へ働きかけてまいります。
自転車が安全に車道を通行できるよう、曜日による自動車ナンバー規制で自動車通行量を減らすべき。	1	道路混雑の緩和と大気汚染防止のため、自動車ナンバーにより乗り入れを規制する方式は、実際に諸外国で実施されております。一方で、自動車は利用圏域が広いいため、ナンバー規制による日常生活の大きな影響も想定されます。今後の参考とさせていただきます。
路上駐車が自転車通行空間をつぶしてしまわないよう、自動車は自転車が通行する幅を残して駐停車するよう規制、あるいは指導してほしい。	1	ご意見のように左側を空けて駐車しますと、自動車が通行可能な車道の有効幅員を、より狭めることとなり、また、確保した駐車車両左側の空間も乗降等によるドアの開閉を考えると危険で、自転車は通行しにくいと考えられます。ご意見は参考とさせていただきます。

<p>環八通りなど「自転車走行位置表示」が突然消滅する箇所がたびたびあり、そのまま道なりに通行して自動車専用道路に入りそうになったことがある。自転車の正しい道路通行を誘導する工夫を。</p>	<p>1</p>	<p>国や交通管理者へ情報提供し、連続したわかりやすい整備を要望します。また、区が管理する道路においても、わかりにくい誘導とにならないよう工夫していきます。</p>
<p>交差点近くの左折レーンにおける自転車と自動車の交錯を防止してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>交差点を直進する自転車と左折レーンから左折する自動車は走行ラインが交錯するため、自動車側が安全に配慮する必要がありますが、自転車側も注意して走行する必要があります。例を区ホームページに掲載したり、講習でご説明するなど、啓発を図ります。</p>
<p>整備した自転車通行空間の実証実験を行い、結果を計画に反映すべき。</p>	<p>1</p>	<p>用賀中町通りの交差点部分を対象に、自転車ナビマークの整備前後における自転車の走行実態の調査を行っており、整備前よりも整備後の方が、自転車の車道左側の走行率が高くなっていることは確認できております。一方、自転車通行の安全性の向上につきましては、ビデオ調査により危険事象を確認したところ、一時停止による安全確認をしない、斜め横断をする等の交通ルールを守らない自転車による、危険なケースも見られました。引き続き、自転車通行空間の目的や利用方法の周知・啓発を進めるとともに、整備後の利用実態や走行状況などに、引き続き、注視しながら、自転車通行空間の整備を進めてまいります。</p>
<p>整備した自転車通行空間について、もっと区民に周知すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間の整備箇所や役割や効果、利用の仕方などについて、周知に努めます。</p>
<p>本来は自動車が通行するのが好ましくない水道道路の自転車専用道路への転換を試行すべき。</p>	<p>1</p>	<p>水道道路の本来の位置付けは、ご意見の通りですが、区内では重要な自動車の交通動線となっている例もあり、そうした場合は、自転車専用道路化は難しくなります。</p> <p>水道道路は自転車専用水道道路は東京都の管理となるため、安全・快適な自転車通行空間整備手法の一つとしてご意見として参考にいたします。</p>

<p>自転車通行空間が車側からの視点を考えずに作られている。</p>	<p>1</p>	<p>区が自転車通行空間整備を進めるに当たっては、国土交通省及び警察庁による「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえております。自転車は車道の左側通行が原則であり、また、自転車通行空間の整備には、自動車に対し、自転車の通行位置をわかりやすく示す役割もあります。</p>
<p>祖師ヶ谷大蔵駅北口の商店街付近に自転車用として南北の直線道路を整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>祖師ヶ谷大蔵駅の周辺には、都市計画道路 216 号の計画はありますが、着手時期は未定となっております。また駅周辺には、自転車道を整備する道路計画はありません。祖師ヶ谷通りは道路幅も狭く、商店への買い物目的の歩行者・自転車が錯綜し、バス通りともなり賑わいがあります。祖師ヶ谷通りは「世田谷区自転車ネットワーク計画」における、利用環境・ルール検討路線となっております。頂いたご意見なども参考にしながら、今後検討を進めてまいります。</p>
<p>京王線の「開かずの踏切」が危険。歩行者は階段やエレベーターがある。自転車用スロープを整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>駅付近、あるいは駅構内に自転車用スロープを整備するのは、用地確保の観点から困難であると考えます。たとえば桜上水駅には自転車も搭乗可能なエレベーターが設置されており、上階の駅改札口前を経由して、線路を渡ることができます。なお、駅構内は自転車は降りて押し歩きをお願いいたします。ご意見は今後の参考とさせていただきます。なお、京王線は連続立体交差事業を進めており、将来は高架構造となることから「開かずの踏切」問題が解消する予定です。</p>
<p>仙川沿いの道路を「サイクリング道路」として整備してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>仙川沿いの道路は河川管理通路の扱いで、一部は幅が狭く、「世田谷区自転車ネットワーク計画路線」とはなっておりません。今後の自転車ネットワーク計画の改定にあたり、ご意見として参考にいたします。</p>
<p>区道以外の道路も含めた自転車ネットワークを考えるべき。</p>	<p>1</p>	<p>「世田谷区自転車ネットワーク計画」は国道・都道も自転車ネットワークとして位置付けております。一方、区道以外の道路の自転車通行空間整備は各道路管理者において進めているため、今後、国・東京都とさらに連携して自転車通行空間整備を進めてまいります。</p>

<p>自転車レーンは白色ではなく黄色で示すべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間整備の場合の路面標示につきましては、ナビマークが白の自転車ピクトグラムと白矢羽根、ナビラインが青矢羽根、自転車専用通行帯が青ペイントに白の文字・矢羽根・ピクトグラムと、警視庁により都内共通で定められております。</p>
<p>現行の自転車通行空間には、法令に反するものがあり、至急改善が必要である。自転車ナビマーク等は道路交通法、道路構造令に準拠しておらず、ごまかしである。自転車は自転車専用道の整備がされなければ、安全な利用はできない。</p>	<p>1</p>	<p>区内の道路ネットワークの状況を踏まえると、自転車専用道を新たに整備したり、既存の道路を自転車専用道に転換することは困難と考えます。自転車専用道に準じる自転車専用通行帯についても、世田谷区内の道路の大半は、必要な幅員が確保できないため、整備できる箇所は限られます。自転車は車道の左側の通行が原則であり、自転車ナビマーク等を表示することにより自転車が車道上で通行する位置・方向を示し、同時に自動車側にも自転車が通行することを注意喚起することで、安全な利用を目指しております。</p>
<p>自転車通行空間があると、堂々と車道を通行して構わないのだと安心する。</p>	<p>1</p>	<p>引き続き、自転車通行空間の整備に努めてまいります。一方、道路幅が狭いなかでの整備をしていることから、自転車通行を通行する際にも十分安全に気を付けて、交通法規を遵守し歩行者・自転車・自動車がともに快適に利用できるよう、ご協力ください。</p>
<p>上り坂では自転車はスピードが落ち、運転が不安定になりやすい。自動車との速度差が生じて恐怖感も増す。上り坂には自転車専用レーンを設けてほしい。</p>	<p>1</p>	<p>世田谷区では特に国分寺崖線沿いの道路において急勾配の坂が多くあります。自転車の専用レーンの設置は道路幅が狭く難しい実情がありますが、ご意見は、今後の道路整備において参考にいたします。</p>
<p>バス停付近を安心して通行できるよう、自転車通行空間の整備の工夫を工夫してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>特に道路幅の狭い区道上でのバス停付近の自転車走行については、乗降のため停車しているバスを追い越す際に危険を感じるなど課題があり、走行ルールの啓発なども含めて、自転車通行空間整備の工夫が必要と考えております。今後、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定に向けて、検討してまいります。</p>

<p>自転車通行空間の白線が消えかかっているところがあるので、引き直してほしい。</p>	<p>1</p>	<p>日頃より道路管理パトロールを行い道路の維持管理に努めており、また、舗装の更新に合わせて再表示など行っております。しかしながら、区内の道路で表示が消えかかっている箇所などを見つけられましたら、土木管理事務所などに情報提供していただけると幸いです。</p>
<p>自転車通行空間に「サイクルゾーン」等の愛称を付けるとよい。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間の役割、利用の仕方、整備済み箇所等が、区民に十分に周知されていないと感じてのご提案と受け止めました。自転車通行空間の周知と利用啓発をに努めることとし、ご意見はその参考とさせていただきます。</p>
<p>区内のどこかに、走りたくなるような自転車道を早急につくるべき。</p>	<p>1</p>	<p>自転車通行空間の役割、利用の仕方等が、区民に十分に普及浸透していないと感じられており、効果を体感できる魅力的な場所を整備すべきとのご提案と受け止めました。「走りたくなるような」自転車道の整備を区内ですぐに行うことは困難ですが、自転車通行空間の周知と利用啓発に努めてまいります。ご意見として参考にいたします。</p>
<p>自転車専用通行帯等を整備した場合には、これにより自動車の通行位置が歩道から離され、自動車が歩道に乗り上げるリスクが減ることになるので、車道と歩道を仕切るガードパイプ等の撤去や段差解消を施し、自転車が自動車を回避する場合に車道から歩道に入りやすくする。</p>	<p>1</p>	<p>歩道が「自転車通行可」であれば、車道から歩道に自転車が乗り入れること自体は交通違反ではありません。実際、自動車の交通量や歩道の混雑具合により、自転車は車道を通行するか、歩道を通行するかを、その都度選択しています。しかし、歩道から車道への飛び出し、車道から歩道への飛び込みは、前者は自動車との、後者は歩行者との衝突事故の原因となりやすく、たとえ車道と歩道の段差を小さくしても、乗り入れ角度が浅ければ転倒事故の原因となりやすいことは確かです。ご意見は参考とさせていただきます。</p>

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（概要版）

《案》

構成	1章 計画の概要	4章 施策の取組み
	2章 自転車等の利用の現状	5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備
	3章 計画の基本理念と基本方針	

1章 計画の概要

1.1 計画の目的 1.2 策定の背景

1.3 計画の位置づけ

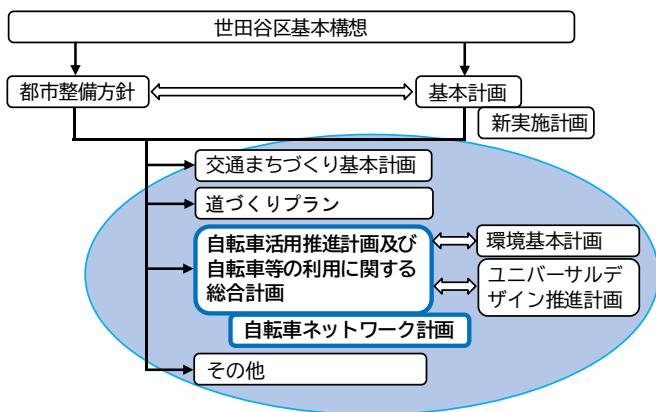
区民誰もが安全・安心・快適に利用できる環境の整備を目指し、次の①②の計画を一体として策定する。

①自転車活用推進計画

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、同法第11条で策定が努力義務とされた区市町村自転車活用推進計画

②自転車等の利用に関する総合計画

区の自転車施策の総合的な方針であり、「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条に定められた法定計画



1.4 計画の期間

令和3～12年度の10年間を対象とし、策定後5年を経過した時点で、中間見直しを実施する。

1.5 計画の対象地域

世田谷区全域

1.6 計画の対象内容

- 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

区民、事業者、行政が相互に連携・協力しながら、主体的に取り組む。

1.8 対象とする交通手段

主に人の移動に関わる事柄について、「自転車」を対象とする（自転車は、道路交通法における車両）。

2章 自転車等の利用の現状

2.1 世田谷区の概要

人口	・「世田谷区将来人口推計」（平成29年7月）では、区の総人口は増加が続くものと推計されているが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、先行きが不透明な状況。
商業	・商店街での買い物目的の自転車利用は地域経済にとって重要であり、区内小売業の事業所数と年間販売額は、平成24年以降、増加に転じている。
道路	・主要幹線道路は整備されているが、都市計画道路整備率は約5割と低い。狭あい道路や、国分寺崖線周辺の起伏のある地形等により、自転車の地域間移動は必ずしも円滑とは言えない。
公共交通	・区内の鉄道は東西方向に発達しており、また、バス路線が限られることから、公共交通不便地域が存在している（令和元年11月現在で20.2%）。

2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況

自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の分担率は多摩川以南と同程度だが、自動車の分担率が低く、自転車の分担率は多摩川以南よりも更に高くなっている。 ・通勤・通学のため駅へアクセスする自転車だけでなく、日常の買い物、子どもの送迎等に幅広く利用されている。
交通事故の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・区内の自転車事故件数は減少傾向にあったが平成28年以降増加傾向にあり、平成27・30年は都内ワースト2位、令和元年はワースト3位と依然として多い。 ・区内の自転車関与率は、約42%と全国平均のおよそ2倍の水準に達している。 ・年齢層別では、20～40歳代の自転車事故が多く、半数以上を占める。また、近年は20歳代を除く全ての年齢層の自転車事故件数が増加傾向にある。 ・地域別では、幹線道路の交差点のほか、三軒茶屋、下高井戸、八幡山、千歳烏山駅周辺等で自転車事故の発生密度が高い。
自転車の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成27年3月に策定の「世田谷区自転車ネットワーク計画」で、自転車ネットワーク路線（延長約167.4km）を選定。そのうち、優先して整備すべき路線（優先整備路線）（延長約72.5km）を定め、自転車通行空間の整備を推進している。

2章 自転車等の利用の現状【続き】

2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況【続き】

状況	<ul style="list-style-type: none"> 全体としてかなり整備が進んだが、駅に対する位置関係により利用されにくい駐輪場がある。夕方の駐輪ピークに対応できていない等、依然として対策が不十分な駅がある。 チャイルドシート付電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の増加により、区立駐輪場では既存のラックを撤去して大型自転車用平置きスペースを確保する等の対応を迫られており、その結果として収容台数の減少が生じている。
クル、レンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> 区が整備したレンタサイクルポート、コミュニティサイクルポートは現在7か所であり、当初計画していたネットワークの一部しか構築できていない。また、長時間利用が多く、商用・買い物・観光等、日中の短時間利用が少ないため、回転率が低いままにとどまっている。 区内では複数の民間シェアサイクル事業者が事業を展開しているが、ネットワークの構築には至っていない。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るネットワーク構築を図り、効果を検証している。
策の状況	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の整備台数の増大に伴い、放置自転車台数は年々減少している。区内各駅周辺の放置自転車台数の合計では都内ワースト7位だが、平日昼間時点で「放置率」は3%台と低い。 千歳烏山駅 250台、三軒茶屋駅 141台、下北沢駅 111台と商業施設の立地が多い駅に放置自転車が多い傾向が見られる。 放置自転車撤去台数は減少傾向にあるが、活動日数当たり75台/日の撤去件数がある。近年、大型自転車の撤去割合も増加している。
する意識	<ul style="list-style-type: none"> 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。「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割を超えている。(出典はそれぞれ世田谷区民意識調査2019、世田谷区民意識調査2018)

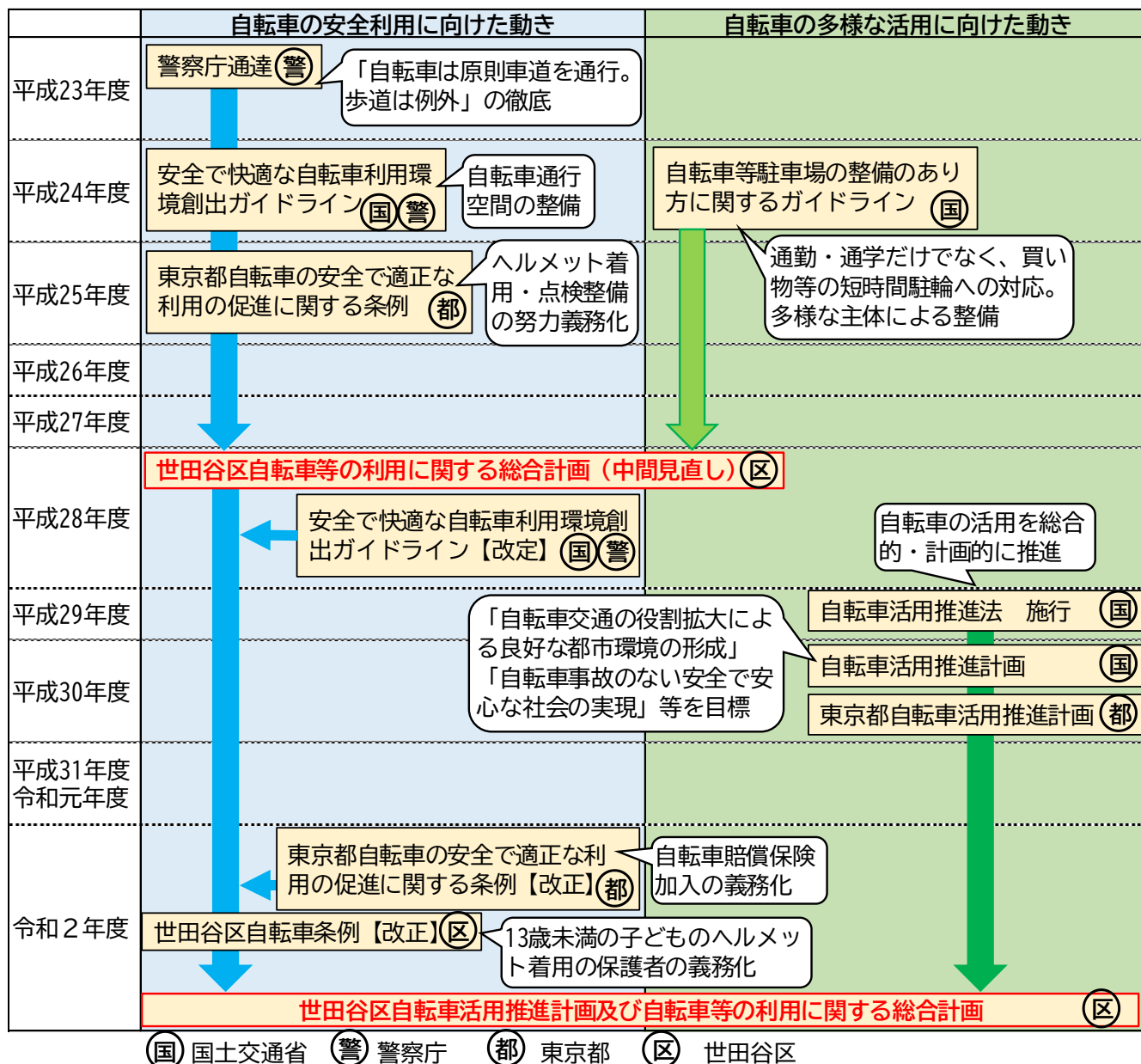
2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証

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た。

※太字・下線部分は短時間駐輪自転車に関わる課題

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、自転車安全講習の開催。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 <u>歩道を通行することの多い、買い物や子どもの送迎の自転車への重点的啓発</u>
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 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 <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>
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） <u>歩道を通行することの多い、買い物や子どもの送迎の自転車に向けた自転車通行空間の認知度向上</u>
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 <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> <u>買い物等の自転車の短時間駐輪への対応の充実</u>
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 <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>
安全で快適な自転車利用を促進するしくみ	<ul style="list-style-type: none"> 「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透、条例改正内容の13歳未満の自転車ヘルメット着用義務化のPR 等 	<ul style="list-style-type: none"> <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> <u>自転車情報発信の充実</u>

2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向



2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化

- ・ 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移動手段としての普及浸透
- ・ 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

2.6 計画の見直しの方向性

- ・ これまでの計画の基本理念の継続
- ・ 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
- ・ 自転車利用環境の総合的整備の継続
- ・ 新型コロナウイルスの影響への配慮
- ・ 自転車の役割に注目した施策体系
- ・ 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

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

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、買い物等の利用、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、環境負荷の低減と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す。

3.2 計画の基本理念

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、環境にやさしく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。

通勤や通学、買い物等の利用、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全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、誰もが安全に利用しやすい環境を目指す。

3.3 計画の基本方針

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」づくりを進める。

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」づくりを進める。

基本方針3：自転車がスマートに駐まるまち

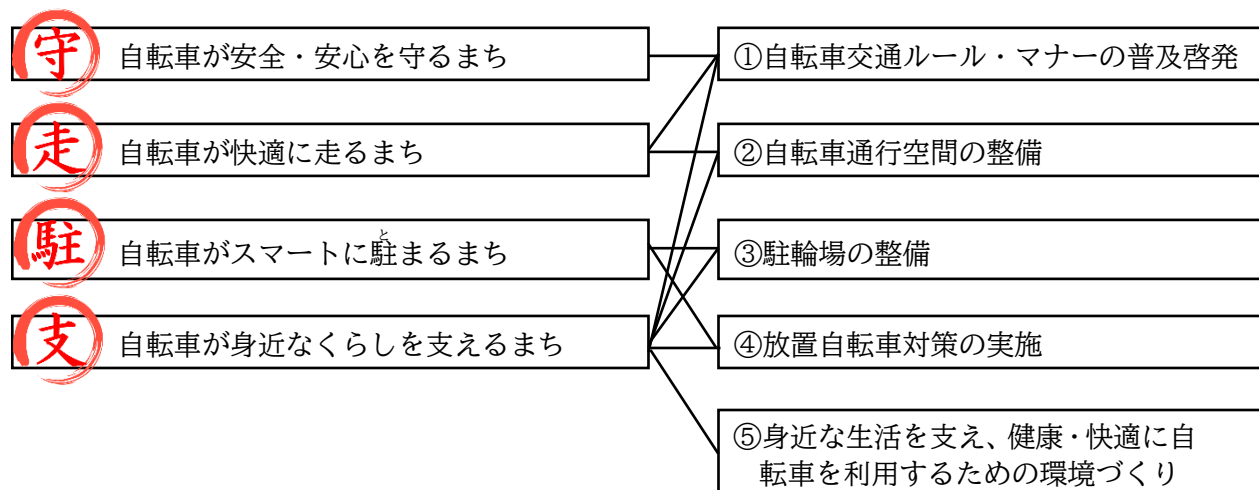
駐輪場情報の提供や自転車シェアリングにICTを活用する等、駐輪環境の整備と放置自転車の防止により、適正な自転車利用を推進し、「自転車がスマートに駐まるまち」づくりを進める。

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、環境にやさしく健康増進に役立つ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」づくりを進める。

3.4 基本方針の考え方

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た。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章に示す施策体系も見通しよく、わかりやすいものとなった。



「生活自転車」とは？

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、買い物等の利用、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等、自転車を安全・適切に利用することが必要不可欠である。

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」とはどのような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た。

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、双方向からの取り組みが必要である。それを表現したのが前ページの4つの基本方針である。



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）

4章 施策の取組み

4.1 施策の取組みについて

4章では、この計画の基本理念・基本方針に基づき、今後実施していく施策の具体的内容を整理する。

4.2 施策体系と個別施策の取組み

この計画の施策体系は、4つの基本方針、8つの個別方針、19の施策で構成する。計画では、各施策の目的、今後の方向性、今後の取組みを示している。

【施策体系】

基本方針 (4)	個別方針 (8)	施策 (19)
1 基本方針1 自転車安全・ 安心を守るま ち	1-1. 個別方針1 交通安全に関する意識の向上 と行動の徹底	1-1-1 施策1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発
		1-1-2 施策2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組みの支援
	1-2. 個別方針2 事故への備えの徹底	1-2-1 施策3 自転車保険の加入促進
		1-2-2 施策4 ヘルメットの着用啓発
2 基本方針2 自転車が快適 に走るまち	2-1. 個別方針3 安全で快適な自転車通行空間 の整備促進	2-1-1 施策6 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備
		2-1-2 施策7 自転車通行空間の利用促進
	2-2. 個別方針4 まちづくりと連携した取組み の推進	2-2-1 施策8 まちづくりと連携した取組みの推進
3 基本方針3 自転車がスマ ートに駐まる まち	3-1. 個別方針5 地域のニーズに応じた自転車 駐輪環境の整備	3-1-1 施策9 既存駐輪場の利用促進
		3-1-2 施策10 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備
		3-1-3 施策11 自転車シェアリングの普及促進
		3-1-4 施策12 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進
	3-2. 個別方針6 自転車の放置対策の推進	3-2-1 施策13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み
		3-2-2 施策14 放置自転車対策事業の効率化
4 基本方針4 自転車が身近 なくらしを支 えるまち	4-1. 個別方針7 環境にやさしく健康づくりに 資する自転車利用の促進	4-1-1 施策15 環境にやさしい自転車通勤や業務利用の増加への対応
		4-1-2 施策16 自転車を利用した健康づくりの推進
		4-1-3 施策17 自転車利用にかかわる情報発信の促進
	4-2. 個別方針8 多様なニーズに応じた自転車 利用の促進	4-2-1 施策18 まちなか観光における自転車の活用
		4-2-2 施策19 災害時における自転車の活用

4.3 施策実現の方策

- ・地域、事業者、NPO、行政等がそれぞれの役割分担を認識し、課題解決に向けて協働・連携する。
- ・民間の資金やノウハウ、駐車場や駐輪場を活用して、駐輪スペースの確保や運営のしくみづくりに取り組む。
- ・国・都の補助金や税外収入の確保、施設運営の効率化等により、財源の確保・有効活用を図る。

4.4 PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進

- ・PDCAマネジメントサイクルを用いて5年後をめどに計画の見直しを行う。社会状況や法制度の変化等、必要に応じて5年経過以前でも事態の変化に合わせて施策・計画を見直す。

	今後の取り組み内容等
	幼児・小・中学生向けの教室、大学・事業者、子育て家庭等の自転車事故の多い20～40歳代への出前型講習、自転車利用の普及が想定される高齢者向けの実技教室等、多様な世代に向けた交通安全意識啓発を図る。
	自転車安全利用推進員等、区民による自主的な取り組みを支援する。また啓発資料の区ホームページ上への掲載、交通事故データの活用等、区民にとってわかりやすくアクセスしやすい環境整備を目指す。
	区民交通傷害保険の運営を継続し、他の民間自転車保険についても区ホームページ上で適切に情報を提供する等、区民の自転車保険への加入促進を全体として図る。
	13歳未満の自転車ヘルメット着用について、令和2年10月からの保護者への義務化を契機として、より一層の促進を図る。あわせて大人の自転車ヘルメット着用についても啓発を進める。
	自転車利用時の日々のチェックポイントをわかりやすく伝え、日常の点検整備を安心して任せられる「かかりつけ自転車店」づくりを促進する等、自転車の点検整備への意識づくり・環境づくりに努める。
	自転車通行空間整備を推進するとともに、駅周辺、大規模店舗周辺、交差点等、歩行者、自転車が多い場所について、UD（※）の視点を踏まえ、重点的、効果的、効率的な整備手法について検討する。
	自転車通行空間の役割、配置、利用方法等について周知啓発を図り、(仮)自転車通行空間体験ツアーや高齢者向け電動アシスト自転車乗り方教室の実施、「自転車散歩」の普及等を通じ、体験する機会を増やす。
	商店街での自転車利用ルールづくり、「(仮)自転車押し歩き推奨区間」の設定等、自転車通行空間の確保が難しい箇所について、まちづくりと連携し、UD（※）の視点を踏まえ歩行者・自転車の相互の安全・安心と円滑な通行を目指す。
	買い物等の短時間駐輪への対応の充実、大型自転車に対応した駐輪設備の改善、駐輪設備のICT化、利用料金の適正化等により、既存駐輪場が使いやすくなるよう質の充実を図り、利用率・回転率の向上を目指す。
	駐輪環境に課題のある駅について、駅ごとの特性やまちづくり状況、コロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな駐輪場の確保を図る。用地確保が難しい場合は、駅周辺未利用地、歩道空間、地下空間の活用も検討する。
	区レンタサイクル、民間シェアサイクルの効果的な連携により利便性の向上を図り、利用を促進するため、民間シェアサイクルの実証実験を実施し、この結果に基づいて今後役割分担や運営を検討する。
	民間駐輪場の整備促進に加え附置義務駐輪場の有効活用、民間シェアサイクルポートの併設など官民連携による民間スキーム導入の検討、地域が主体的に地域運営を進めるエリアマネジメント活動との連携を図る。
	UD（※）の視点等から通行の妨げとなる放置自転車への対応の重点化、駐輪場利用への誘導の充実をさらに進めるとともに、外国人自転車利用者にも対応した情報提供の充実を図る。
	放置防止に向けた啓発、放置禁止区域の指定・見直しに加え、各駅の放置自転車の実態に合わせた効果的・効率的な撤去活動の実施を図る。
	増加する自転車通勤、自転車の業務利用に対し、「自転車通勤導入に関する手引き」や自転車通勤を推進する企業の認証制度、自転車保険への加入義務化等について区ホームページで案内する等安全利用啓発を図る。
	スポーツ経験のない人も通勤や買い物の時間を活用して手軽に始めやすく、下肢への負担も少ない自転車を活用して、健康増進、ストレス解消、高齢者の閉じこもり防止等、こころとからだの健康づくりを進める。
	区ホームページや駐輪場等における自転車関連情報の提供に加え、外国人への情報案内、スマートフォンのアプリ等を活用した自転車情報のより簡便な提供等について検討する。
	来街者向けだけでなく、自転車の楽しさ、まちの魅力、周囲への配慮やコミュニケーション等を区民が再発見・再認識できるよう、観光情報と自転車情報の連携強化、「自転車散歩」のPR等利用環境の充実を図る。
	災害により被害を受けた道路の復旧には長い時間を要するため、連絡や運搬など、災害時の移動に効果を発揮できる自転車を活用する。

※UD：ユニバーサルデザイン

5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5.1 本章の目的

<本章の目的>

- ・4章において区内全域を対象とした施策の基本的な考え方を示したが、駅周辺においては、鉄道駅を中心として、大規模店舗や駅前商店街等が立地するため、多くの自転車が乗り入れ、駐輪や放置が集中して発生する。このため各駅の自転車利用環境について、駅にアクセスする自転車の範囲である「自転車駅勢圏」と自転車利用の用途・目的や自転車がアクセスする方向などを考慮し、自転車の利用環境の改善等を検討する。

<計画案（令和3年7月策定予定）における自転車の乗入台数の推計値の示し方>

- ・今回の計画については、直近の令和2年度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、推計を行うこととする。
- ・このため、今回の計画における推計値については、令和3年7月の計画策定時に掲載せず、令和3年10～11月に実施予定の放置自転車実態調査の結果を加味した上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえて、改めて令和3年度末までに推計を実施し、その結果を公表することとする。

5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策

<基本的な考え方>

- ・3章で示した4つの基本方針に基づき、各駅及びその周辺の特性を考慮しながら施策の優先度等を判断し、歩行者や自転車利用者が、安全で快適に区内を移動することができる環境を構築していく。

<8つの鉄道路線>

- ・区内を通る京王電鉄京王線、京王電鉄井の頭線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線、東急電鉄大井町線、東急電鉄目黒線、東急電鉄世田谷線、東急電鉄東横線の8つの鉄道路線を対象とする。

<各駅を中心とした南北動線に沿った安全・安心な自転車利用環境の形成>

- ・都市高速鉄道の3路線（京王線、小田急線、東急田園都市線）が、東西方向の主な移動手段となっているのに対し、各駅を中心とした南北方向の移動については、自転車が移動の時間や距離の面から利便性が高く、バスやタクシーと並び、公共交通機関に準じた重要な移動手段となっている。区レンタサイクル、民間シェアサイクルの活用をはじめ、この南北動線を踏まえた安全・安心・快適な自転車利用環境の形成を図る必要がある。

<大型自転車の増加等、新たな自転車ニーズへの対応>

- ・子育て自転車（チャイルドシート付電動アシスト自転車）の普及・浸透により、大型自転車等、既存の駐輪ラックには収まらない大型自転車が増加した。この傾向は、新型コロナウイルス感染拡大による自転車通勤、自宅から職場までの自転車による直接移動の増加により、さらに加速される可能性がある。これらの新たな自転車ニーズに対し、既存の駐輪場についても対応し、自転車利用環境の質の向上を図る必要がある。

<利用実態を踏まえた駐輪環境の整備>

- ・新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、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る。駐輪環境の整備にあたっては、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえて、利用実態を踏まえて駐輪環境の整備を検討する必要がある。また、夕方の買い物等の短時間駐輪への対応を図る必要がある。さらに、駅勢圏の広がりや自転車利用者の動線等を考慮し、駐輪場の適正配置をする必要がある。