

1. はじめに

1.1 背景

自転車は、通勤、通学、買物などの移動手段として、多くの人々に利用されている。近年、健康ブームや環境意識の高まりなどから自転車利用者は増加傾向にあり、都市内交通において重要な移動手段となっている。一方、歩道上などにおいて、通行ルールを守らず、歩行者が危険と感じる自転車が増加し、自転車対歩行者の事故件数は全国的に増加している。交通事故全体の件数が減少しているにもかかわらず、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合は、全国的にこの10年間で増加している。

このため、区ではこれまでも、区民が安全で快適に自転車を利用できるよう、自転車通行空間の整備を進めてきた。事故の削減はもとより、交通ルール・マナー遵守の啓発や、コミュニティサイクル（愛称：がやリン）の一層の利用促進などに向け、連続性のある自転車ネットワーク（自転車通行空間のネットワーク）の構築が求められている。

一方、東京都では、「2020年の東京」計画において、平成32年度までに自転車通行空間を新たに100km整備することを目標に平成24年10月「東京都自転車走行空間整備推進計画」を策定し、また、平成32年の東京オリンピック・パラリンピックの開催に向け、整備目標を120kmに延長し、自転車通行空間の整備を進めている。そのため、当区においても、オリンピック・パラリンピック会場の動向を見据えながら、必要に応じ、自転車ネットワークの構築を推進していく必要がある。

また、平成24年11月に、国土交通省と警察庁において、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールなどを記した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下、「ガイドライン」という。）が策定され、全国的に標準となる考え方等が示された。

この様な状況の中、当区において、今後、自転車ネットワークの構築を計画的に取り組むこととし、区内にある国道・都道、隣接自治体の道路との連続性を確保しながら、自転車・歩行者がともに安全で快適に通行できる環境を整備し、また、区民の日常生活を支援する自転車ネットワークを形成するため、区内全域を対象に「世田谷区自転車ネットワーク計画」を策定した。

1.2 自転車ネットワーク計画の位置付け

本計画は、「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（以下、「総合計画」という。）の下位計画であり（図1-1）、総合計画で示されている施策の一つである「自転車走行環境の整備」（図1-2）を実現するためのものである。

また、本計画は、ガイドラインの趣旨を反映し、連続性のある自転車ネットワークを効果的、効率的に構築していくために、自転車通行空間の整備が必要な路線（国道、都道および区管理の路線）とその路線（区管理の路線のみ）の整備形態を示したものである。

なお、本計画で対象とする自転車は、道路交通法第63条の3に規定される「普通自転車」（資料編「2.用語解説」参照）を原則とする。ただし、車体の大きさや構造が普通自転車の基準に該当しない自転車（タンデム自転車、自転車タクシー等）の活用も進んでいる現状を鑑み、今後、ガイドラインの見直し、法令の改正等の動向があれば、それに追従する。

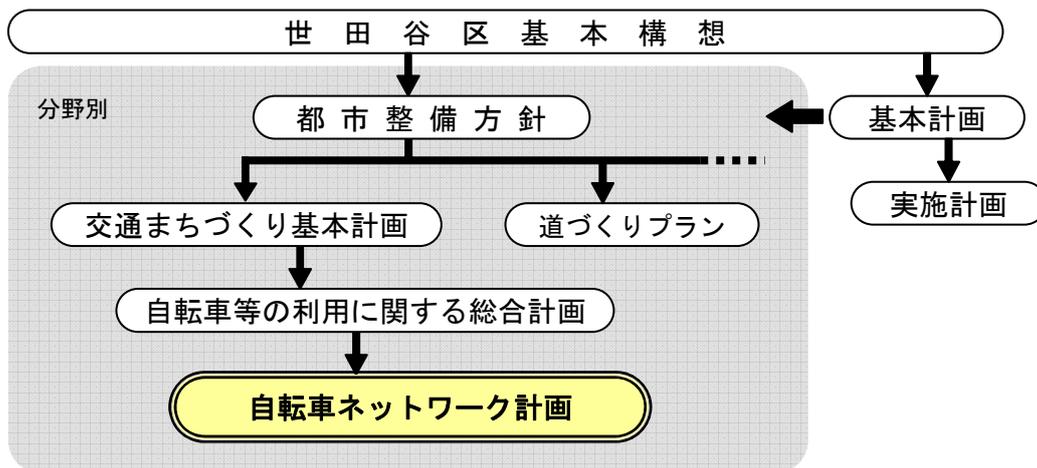


図 1-1 本計画の位置付け

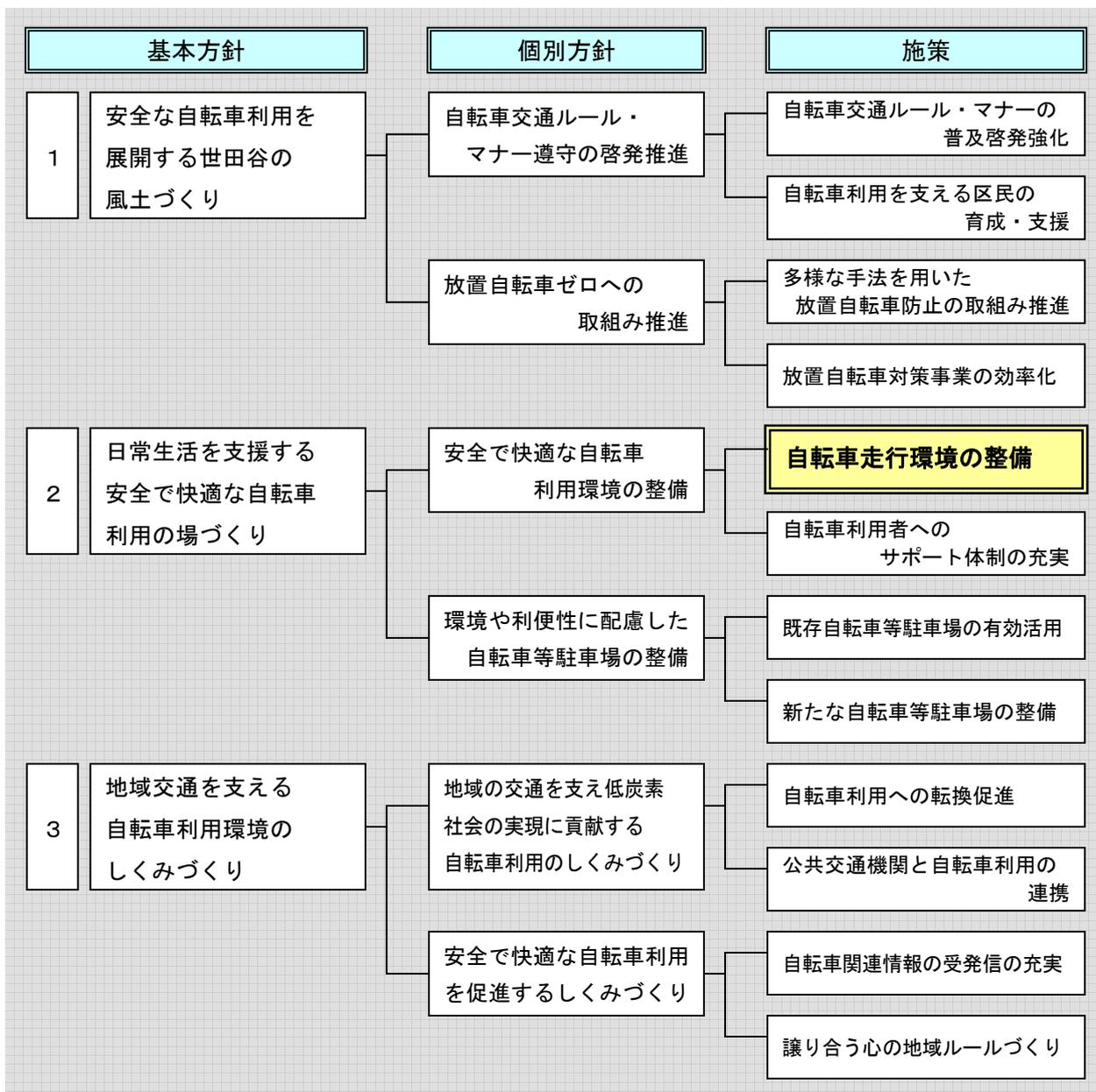


図 1-2 「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」の施策体系図