

5. 今後の取組み

5.1 整備の進め方

(1) 基本的な考え方

世田谷区が管理するネットワーク路線については、既設の路線（延長約 150 km）から優先的に整備すべき路線（以下、「優先整備路線」という。）を選定し、効果的かつ効率的に自転車通行空間の整備を進める。優先整備路線の整備は平成 36 年度までとし、全路線の整備は平成 37 年度以降の早期に完了を目指す。

整備に際しては、自転車通行空間の整備効果を十分に発揮させるために、なるべく断片的な整備は行わず、できるかぎり連続的に整備を進める。

なお、近い将来、道路の新設や改修工事を予定している路線については、コスト削減の観点から、その工事の際に自転車通行空間の整備を行う。

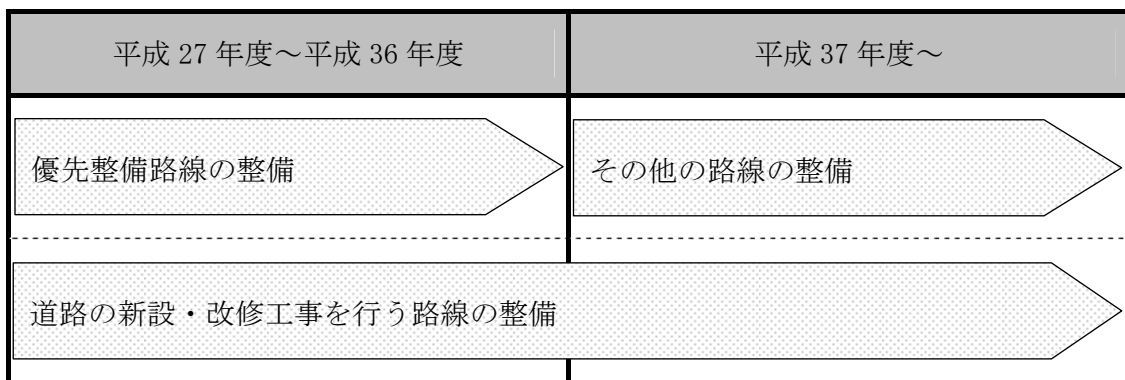


図 5-1 整備スケジュール

(2) 優先整備路線

優先整備路線は次の基準により選定する。優先整備路線を図 5-2 に示す。

優先整備路線の選定基準

1. 駅周辺の路線

駅周辺の路線は通勤・通学や買物などで自転車利用が多く、自転車関与事故も多く発生している。自転車通行空間の整備により、通行ルールの効果的な周知・啓発、事故の抑制が期待できる。駐輪場のある駅を中心とした半径 500m のエリア内を目安に路線を選定する。

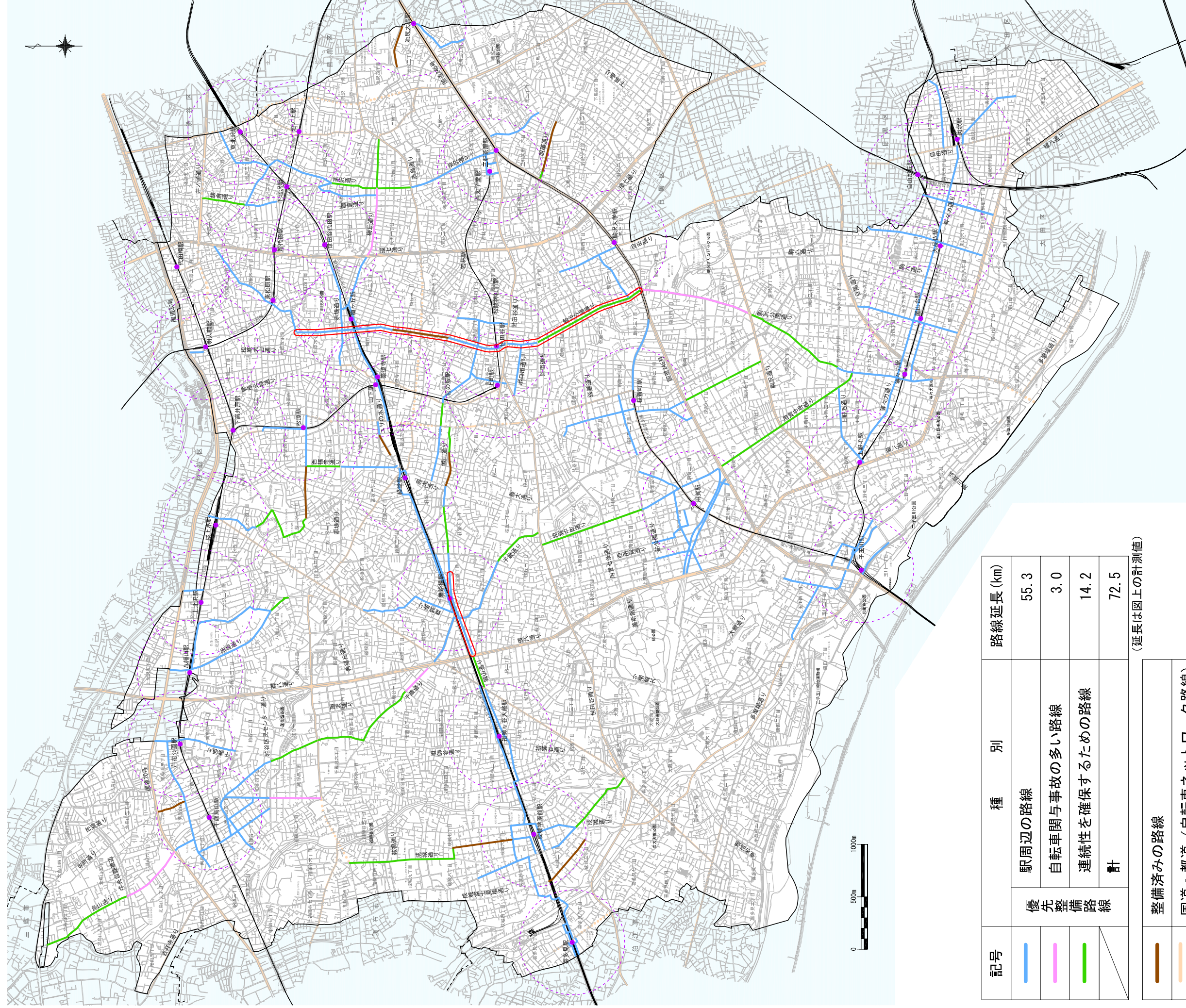
2. 自転車関与事故の多い路線

上記 1 に該当する路線以外で、特に自転車関与事故が多く、早急に対策が必要な路線を選定する。

3. 連続性を確保するための路線

自転車は通勤などの目的で中・長距離の移動にも利用されているため、できるだけ連続した自転車通行空間を整備することが望ましい。連続性の確保のため、上記 1・2 の路線を繋ぐ路線や国道・都道へ繋がる路線を選定する。

優先整備路線図



記号	種別	路線延長 (km)
	駅周辺の路線	55.3
	自転車関与事故の多い路線	3.0
	連続性を確保するための路線	14.2
	計	72.5

(延長は図上の計測値)

	整備済みの路線
	国道・都道 (自転車ネットワーク路線)
	※1
	駅を中心とした半径500mのエリア
	※2 早期に整備を予定している区間

※1 点線は、道路整備事業中の区間、「せたがや道づくりプラン」優先整備路線または第三次事業化計画優先整備路線を示す。

※2 優先整備路線のうち、平成27年度から2～3年程度の間に整備を予定している区間。

(3) ネットワーク路線以外の路線

自転車通行空間はネットワーク路線を対象に整備することを原則とするが、ネットワーク路線以外の路線において、区民などから整備要望があり、現場状況などを把握した上で整備の必要性が高いと判断される場合は、整備を行う。

なお、これらの路線の整備形態の選定は「4.2 整備形態の選定方法」によるものとし、整備した路線については、本計画の改定時にネットワーク路線に指定し、既定のネットワークと一体化する。

(4) 計画の改定

駐輪場の新設などによる自転車が利用する路線の変化、自転車関与事故の発生箇所・件数の変化、区民からの整備要望、せたがや道づくりプランの見直し、新たな道路計画の策定（東京外かく環状道路ジャンクション周辺など）、オリンピック・パラリンピックの動向、自転車関連の法令改正などにより、ネットワーク路線や整備形態の見直しが必要になった際は、適宜、本計画を改定する。

5.2 関係機関との連携

(1) 国道・都道・隣接自治体における自転車通行空間整備

国道と都道は、自転車ネットワークの骨格となる路線であり、自転車交通量や自転車関与事故の件数も多いため、自転車通行空間の整備が不可欠である。今後も各道路管理者に自転車通行空間の整備を働きかけ、連続した自転車ネットワークの形成を図る。

区内だけでなく、隣接する自治体とも連続した自転車ネットワークを形成するため、渋谷区・目黒区・大田区・杉並区・三鷹市・調布市・狛江市の各自治体と連携を図る。

(2) 交通管理者との連携

自転車通行空間の整備形態の選定にあたっては、交通管理者と十分協議し、各現場状況に適した整備形態を採用する。自転車専用通行帯や自転車走行位置表示（自転車ナビマーク）については、交通管理者と連携して整備を進める。

自転車通行空間の整備後においては、自動車の駐停車が自転車の安全な通行の支障となるため、交通管理者と連携して対策を図る。

5.3 関連する施策

(1) 「世田谷区サイクルマップ」の更新と充実

総合計画の施策の一つである「自転車関連情報の受発信の充実」における取組みとして、区の観光スポットやレンタサイクルポート、自転車通行空間の整備路線などの情報を掲載した「世田谷区サイクルマップ」を平成25年3月に発行した。将来、ネットワーク路線において自転車通行空間の整備が完了した際には、ネットワーク路線を利用した観光ルートに掲載するなど、マップの充実を図る。図5-4に観光ルートのイメージを示す。

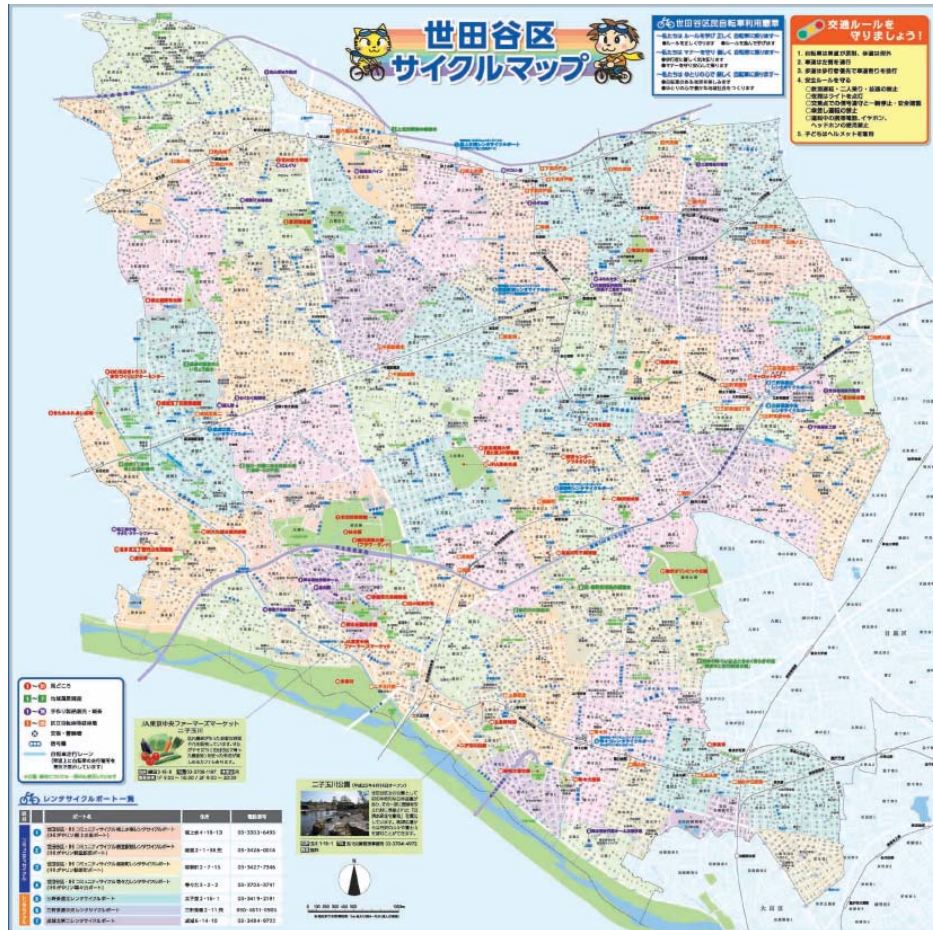
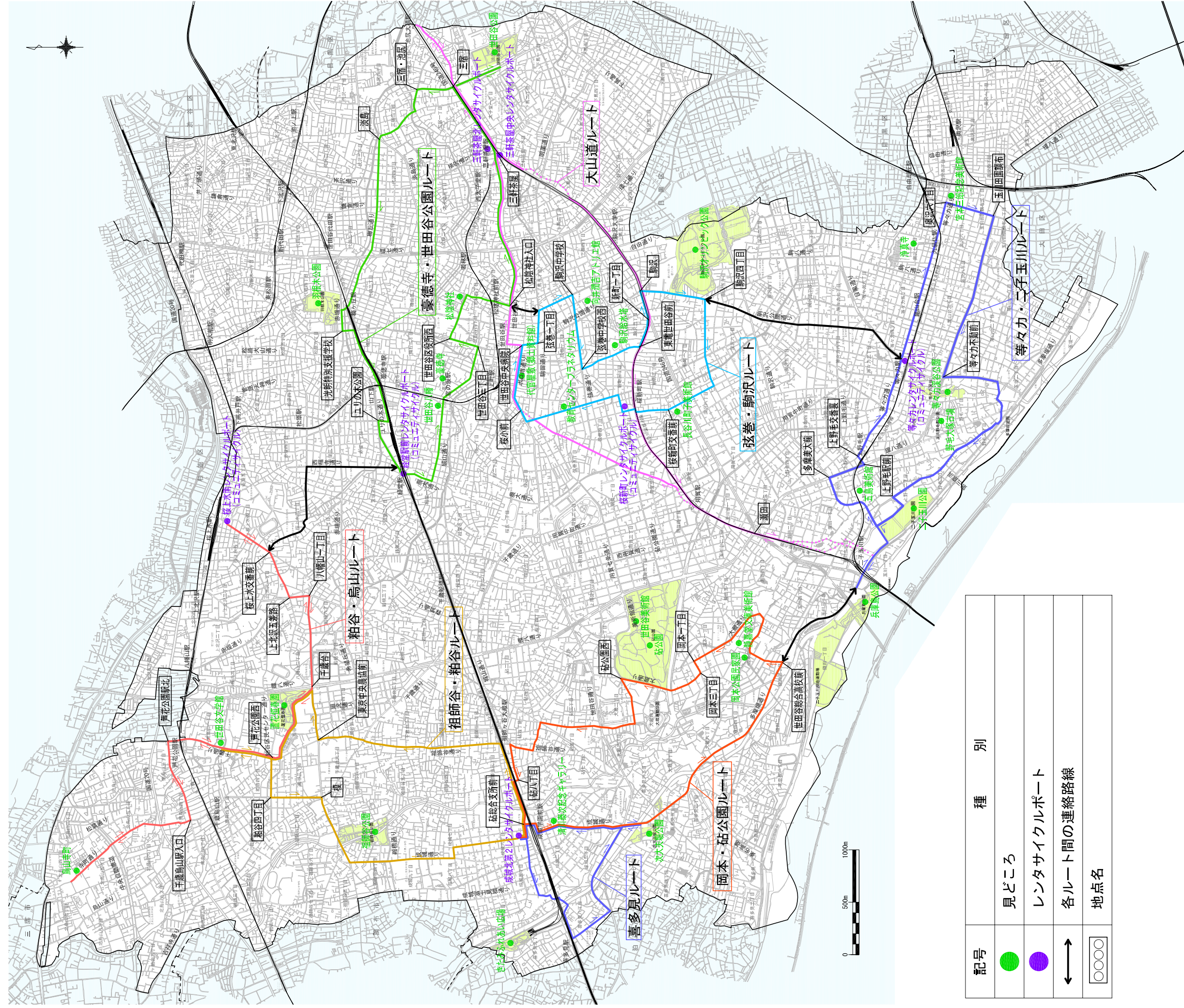


図 5-3 世田谷区サイクルマップ

観光ルートイメージ図



記号	種 別
●	見どころ
●	レンタサイクルポート
↔	各ルート間の連絡路線
○	地点名

※ 点線は自転車ネットワーク路線でない路線

図5-4 観光ルートイメージ図

5.4 課題

(1) 利用環境・ルール検討路線の対策

利用環境・ルール検討路線（図 4-10）については、路線毎の交通状況などを考慮し、交通管理者などの関係機関や地域住民と連携しながら、具体的な対策を検討・実施する。対策の例としては、看板や路面表示による「歩行者優先」や「徐行」、「押し歩き」などの啓発が考えられる。

(2) 自転車と歩行者が混在する路線の対応

ネットワーク路線の選定対象とした、河川管理用通路、多摩川の青少年サイクリングコース（資料編「3. 参考資料（2）」参照）、一部の緑道、水路を埋め戻し自転車歩行者道とした路線などは、自転車と歩行者が混在する路線となっており、これらの路線の一部では、自転車と歩行者の錯綜が見られる。

また、小田急線（代々木上原駅～梅ヶ丘駅間）の地下化に伴い整備する地上部の通路（以下、「小田急上部通路」という。）や、多摩川河川敷の散策路（緊急用河川敷道路の一部）など、今後、自転車と歩行者の通路として新たに整備される路線もある。小田急上部通路は、下北沢駅近傍に整備する予定の駐輪場に向かう通路となる可能性があるため、朝の通勤時間帯などにおいて、自転車と歩行者が錯綜することが懸念される。

歩行者の安全確保のため、これら自転車と歩行者が混在する路線における自転車通行のあり方について、継続的な研究・検討を進める必要がある。