

道路空間の再構築による 安全な自転車走行環境の創出実験

概要版

平成20年3月

世田谷区

はじめに

世田谷区では、「安全で安心なまちづくり」を区政の最優先課題に掲げており、自転車対策においても、自転車の適切な利用促進、駐輪場をはじめとする自転車利用環境の整備および自転車の利用マナーの向上に向けた啓発等の取り組みを進めています。

自転車は手軽で便利な環境負荷の少ない乗り物であり、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しています。一方で、全国的にも歩行者と自転車が関係する交通事故が急増しており、世田谷区においても自転車に関わる事故は10年間で約1.5倍に増加しています。

このような状況から、歩行者と自転車利用者の安全確保に対する関心が高まっており、自転車の利用マナー向上とともに、「歩行者や自転車が安全に安心して通行できる道路づくり」が求められています。

しかし、世田谷区内には狭い道路が多く、自転車走行空間を新たに設けることは非常に難しいため、既存の道路空間を活用し、歩行者や自転車が安全に安心して通行できる自転車走行環境を整備する方策を見出すことが急務となっていました。

そこで、既存の道路空間を活用した歩行者・自転車の安全性向上策や自転車の利用マナー向上策について検証し、今後の整備の方針を探るため、国土交通省の「社会実験」制度を活用し、国土交通省関東地方整備局の支援を受けて、区内の都市計画道路2路線において「道路空間の再構築による安全な自転車走行環境の創出実験」を実施いたしました。

実験の実施や効果検証等にあたっては、沿線地域の代表者の方々や、学識経験者、警察等関係者にご参加いただき「世田谷区自転車走行環境検討委員会」を設置し、検討を進めてまいりました。また、沿線地域の皆様には、実験の実施にあたって多大なるご協力をいただくとともに、幅広くご意見をいただきました。

今後、今回の実験対象路線以外の既存道路や新規道路整備においても、本実験の成果を踏まえた自転車走行環境の整備方策を検討し、検証を重ねながら、世田谷区内の自転車走行環境を着実に整備してまいります。

平成 20 年 3 月 世田谷区

目 次

1 . 社会実験実施計画	1
1.1. 社会実験の概要.....	1
(1) 社会実験の目的.....	1
(2) 実験の対象路線・区間.....	1
(3) 社会実験実施フロー.....	2
1.2. 社会実験の実施方法.....	3
(1) 通行ルールの明示方法.....	4
(2) 安全対策.....	4
(3) 留意事項.....	4
1.3. 社会実験の評価方法.....	5
2 . 実験の準備	6
2.1. 自転車通行位置等の明示.....	6
2.2. ブルーゾーンの設置(実験B2).....	7
2.3. 広報の実施.....	8
(1) 広報計画.....	8
(2) 広報の実施.....	8
3 . 実験の実施	11
3.1. 社会実験の実施状況.....	11
(1) 実験期間中の状況.....	11
(2) 交通安全教室の開催.....	12
3.2. 社会実験に関する報道の状況.....	12
4 . 実験評価のための調査の概要	13
4.1. アンケート調査.....	13
(1) 補助154号線におけるアンケート調査.....	13
(2) 補助209号線におけるアンケート調査.....	13
4.2. 交通量調査等.....	14
(1) 補助154号線における交通量調査.....	14
(2) 補助209号線における交通量調査.....	14
4.3. モニターによる意見交換会の開催.....	14
5 . 社会実験の評価と今後の対応	15
5.1. 補助154号線における成果と問題点.....	15
(1) 通行ルールの遵守状況.....	15
(2) 利用者の意向.....	18
(3) 補助154号線における成果と問題点.....	19

5.2. 補助 209 号線における成果と問題点.....	20
(1) 通行ルールの遵守状況.....	20
(2) 利用者の意向.....	22
(3) 補助 209 号線における成果と問題点.....	23
5.3. 実験の評価.....	24
(1) 歩道における歩行者・自転車の通行区分、自転車の一方通行化.....	24
(2) ブルーゾーンの設置について.....	24
5.4. 本格実施の方向性と課題.....	25
(1) 自転車の通行ルールの認知状況について.....	25
(2) 歩道部における通行ルールについて.....	26
(3) 車道における自転車通行について(ブルーゾーンの設置).....	26
5.5. 他地区への展開方向.....	27
(1) 今後の自転車走行環境整備に関する基本方針.....	27
(2) 今後の取り組みの方向性.....	28
(3) 当面の課題.....	29

1. 社会実験実施計画

1.1. 社会実験の概要

(1) 社会実験の目的

世田谷区では、自転車走行環境整備に関して取り組みを進めているところであるが、歩道に自転車走行空間を新たに設けることは非常に困難な状況のもと、安全快適な自転車走行環境を如何に創出できるかが重要な課題である。

そこで、区内の2路線を対象に、歩道および車道空間の再構築による自転車走行環境整備社会実験を実施し、併せて歩行者・自転車利用者の安全性向上や自転車の通行マナー向上について検証するものである。

社会実験の位置づけおよび目的は、以下に示すとおりである。

限られた道路空間内で歩行者の安全確保と自転車の安全・快適な走行環境を確保するための方策の適用可能性の検証



歩道における歩行者と自転車の通行位置の明示や新たな自転車通行ルール(一方通行)の受け入れ可能性の検証
道路交通法に則した車道における自転車走行空間(ブルーゾーン)の設置有効性の検証

(2) 実験の対象路線・区間

実験対象路線および区間は、世田谷区内の補助154号線ならびに補助209号線(明葉通り)とし、対象区間は下図に示すとおりである。



図1-1 補助154号線社会実験実施位置図



図1-2 補助209号線(明葉通り)社会実験実施位置図

(3) 社会実験実施フロー

社会実験の実施および分析・評価の流れを以下に示す。

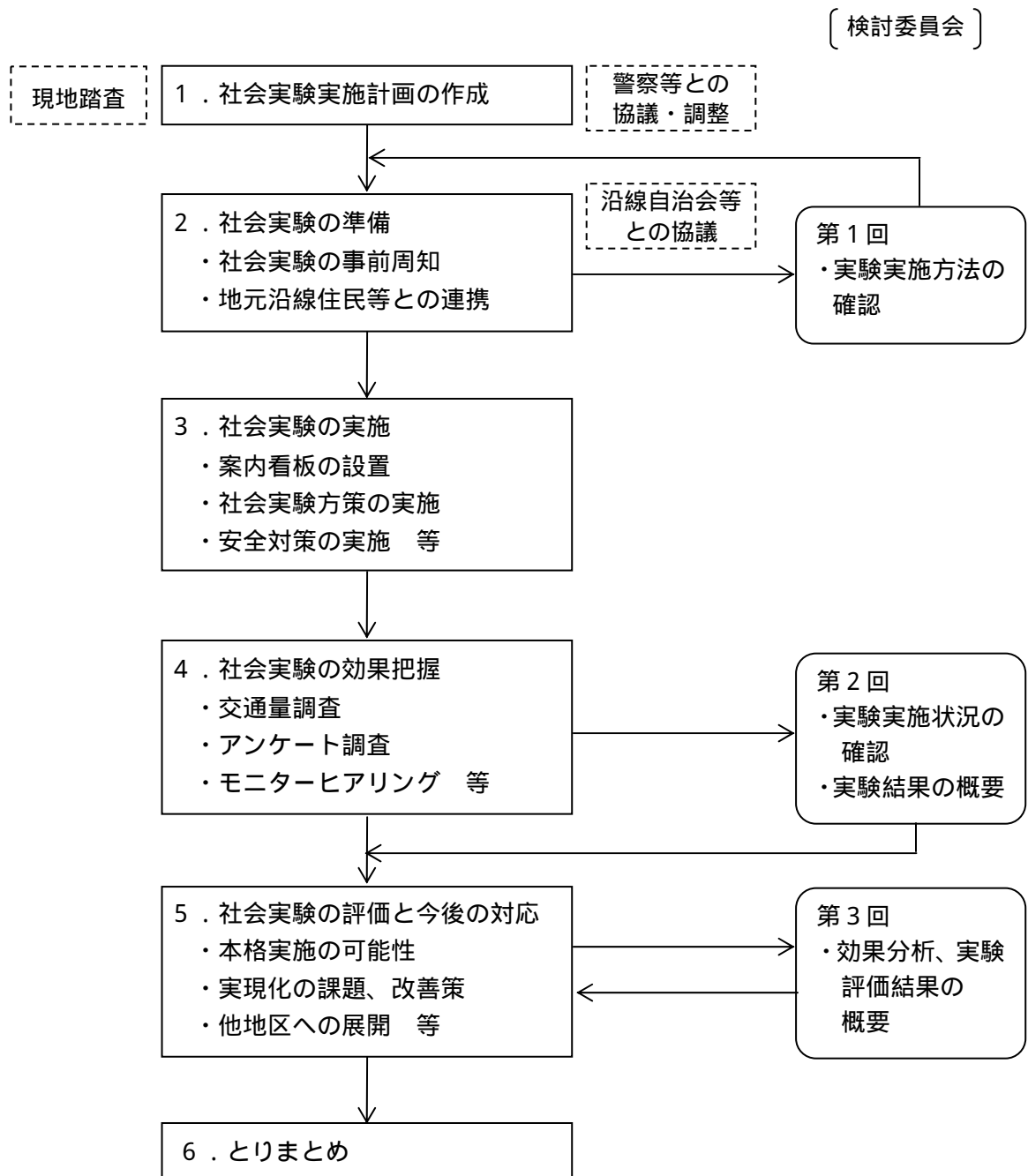


図1 - 3 社会実験実施フロー

1.2. 社会実験の実施方法

社会実験の実施方法について、その概要を示す。

表 1 - 1 補助 154 号線における社会実験の実施概要

	対 象	実験内容	実験期間
実験 A	補助 154 号線 (延長:約 650m)	A 1 : 狭小歩道における自転車通行位置の明示 (一方通行化) 供用済区間	・平成 19 年 10 月 14 日(日) 正午 ～ 11 月 9 日(金) 正午 交通管理者との協議により 平成 20 年 3 月中旬まで延長
		A 2 : 同上(工事中区間)	同上 A 1 と同時に実施



図 1 - 4 補助 154 号線における
実験区間および道路断面構成

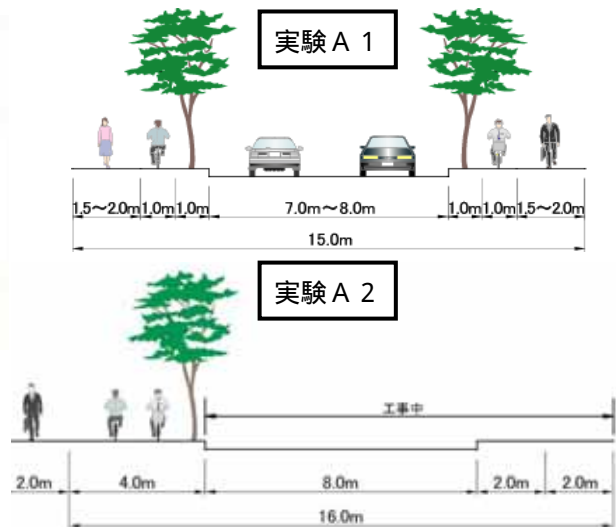
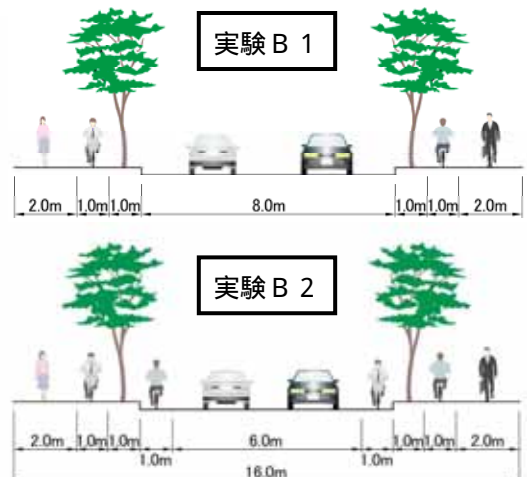


表 1 - 2 補助 209 号線における社会実験の実施概要

	対 象	実験内容	実験期間
実験 B	補助 209 号線 (延長:約 600m)	B 1 : 狭小歩道における自転車通行位置の明示 (一方通行化)	・平成 19 年 11 月 4 日(日) 正午 ～ 11 月 30 日(金) 正午
		B 2 : 道路空間の再構築による自転車走行空間の確保(一方通行化)	・平成 19 年 12 月 9 日(日) 正午 ～ 12 月 21 日(金) 正午 交通管理者との協議により 平成 20 年 3 月中旬まで延長



図 1 - 5 補助 209 号線における実験区間および道路断面構成



(1) 通行ルールの明示方法

- ・白線（破線）により歩行者・自転車の通行位置を区分（通行区分）し、路面標示により通行位置を視覚的に分かりやすくする。
- ・交差点部およびバス停区間については、歩行者のたまり空間確保のために歩行者と自転車の通行区分はしないものとする。
- ・主要地点には、植栽や電柱等を利用して歩行者・自転車の通行位置・進行方向を示す案内板を設置する。
- ・実験 B 2 における車道部については、白線（破線）、カラー舗装および路面標示により自転車通行位置を明確にする。なお、交差点部は安全確保のために通行区分はしないものとする。

(2) 安全対策

- ・実験開始より通行ルールの理解度が概ね浸透する段階（1 週間、7 時～19 時）までは、起終点部および交差点部に保安要員を配置し、自転車の通行位置を案内するとともに、トラブル等への対応を図る。
- ・実験内容が記載されているチラシを利用者に配布し、実験内容の周知徹底や安全走行を呼びかける。

(3) 留意事項

- ・放置自転車・バイクが比較的多く、実験開始前における交通管理者との一体的な周知・広報ならびに実験中の取締り等による放置自転車・バイク対策を実施する。
- ・ゴミ収集所が点在することから、実験中における自転車通行の障害とならないよう、収集時間の遵守や自転車走行空間上にゴミを出さないようにしてもらおうなど、沿線住民の協力をお願いする。

(放置自転車の状況：補助 154 号線)



(歩道上にある植木など：補助 154 号線)



(朝の通勤時間帯の状況：補助 209 号線)



(バスベイの状況：補助 209 号線)



1.3. 社会実験の評価方法

【実験評価の視点】

自転車利用者のみならず、歩行者や自動車ドライバーからの視点も踏まえて評価を実施する

自転車通行ルールの認知状況を確認するため、社会実験実施前・実施中の各段階において交通状況を把握する

本格実施に向けて、きめ細かな評価を実施するための仕組みを取り入れる

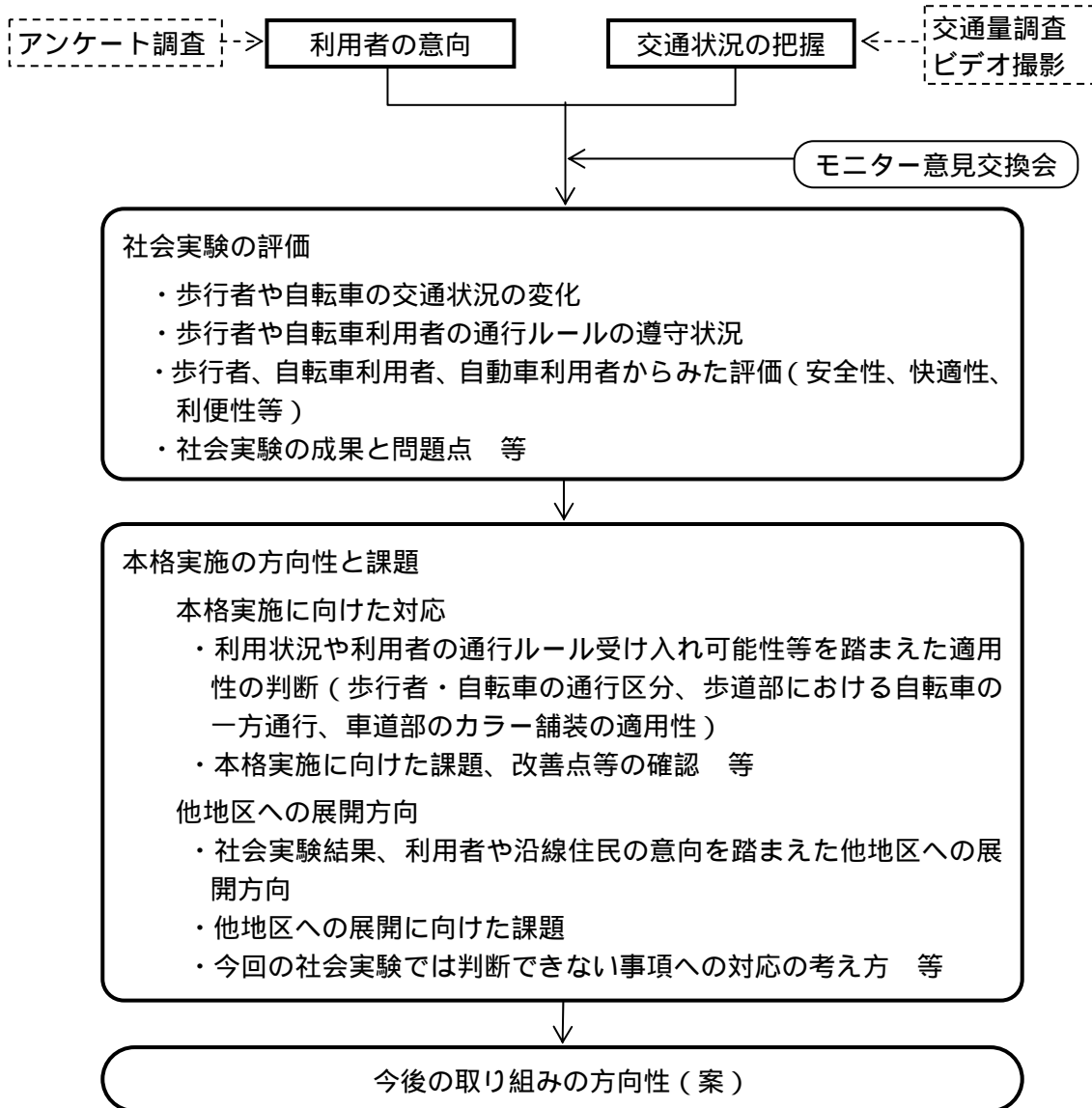


図1-6 社会実験評価の流れ

【モニターによる意見交換会の開催について】

自治会やPTA、沿線施設（区役所、大学等）の通勤・通学者からモニターを募り、実験期間中、対象道路を利用した際に気づいたことについて意見交換をする。

アンケートでは把握し難い地域固有の課題や問題点等、地域のニーズの把握も目的に、座談会形式で自由に議論してもらう。

2. 実験の準備

2.1. 自転車通行位置等の明示

通行区分を示すライン（白線）

- ・色は白色、ライン幅は50mmとし、交差点の歩行者たまり部については通行区分を行わない

自転車・歩行者の通行位置を示す路面標示

- ・歩行者マークまたは自転車マークを表示し、通行位置を案内する。自転車用シートには、進行方向を示す矢印と「一方通行」の文字を表示する。
- ・ラバーシート基材にデザイン用樹脂シートを貼合せた製品（様々なピクトサインに対応可）とし、シートのサイズは600mm×450mmとする。



図2 - 1 路面標示（サイン）のデザイン（600mm×450mm）

案内板の設置（通行ルール、注意喚起）

- ・実験区間の起終点・主要地点および取付道路の接続部には、実験における通行ルールの周知や注意喚起を行うための案内板を設置する。

**自転車の通行に関するお知らせ
（社会実験実施中）**

『自転車の走行ルールに関する社会実験』を実施しています。
皆様のご協力をお願いいたします。

～歩行者も自転車も安心して通行するために！～

期間 平成19年10月14日（日）～平成19年11月9日（金）
時間 期間内の終日（24時間実施します）
実験内容および実験イメージ

■歩道における自転車走行レーンの設置
⇒白い破線により歩行者と自転車の通行位置を区分します
⇒自転車の通行を一方通行にします（自動車と同じ向き）

●歩道を通行する場合は歩行者に十分配慮して下さい

【実施主体】世田谷区 【実験支援】国土交通省 関東地方整備局
お問い合わせ先：世田谷区土木事業部道路土木計画課 担当 梶生・石川
電話：03-5432-2369 ファックス：03-5432-3026

※ この実験は、国土交通省道路局所管の社会実験制度を活用して世田谷区が実施します。

社会実験実施中	社会実験実施中	社会実験実施中
<p>歩行者 ↑ 自転車 （一方通行）</p>	<p>この先 バス停あり 通行注意</p>	<p>自転車はブルーゾーンを 車と同方向に通行し下ろさない</p>
実施主体：世田谷区 実験支援：国土交通省 関東地方整備局 お問い合わせ先：世田谷区土木事業部道路土木計画課 担当 梶生・石川 電話：03-5432-2369 ファックス：03-5432-3026	実施主体：世田谷区 実験支援：国土交通省 関東地方整備局 お問い合わせ先：世田谷区土木事業部道路土木計画課 担当 梶生・石川 電話：03-5432-2369 ファックス：03-5432-3026	実施主体：世田谷区 実験支援：国土交通省 関東地方整備局 お問い合わせ先：世田谷区土木事業部道路土木計画課 担当 梶生・石川 電話：03-5432-2369 ファックス：03-5432-3026

図2 - 2 案内板類例

駐車禁止横断幕の設置＜実験B2＞

- ・路上駐車車両により、ブルーゾーン内を通行する自転車の安全性が低下する状況を鑑み、世田谷警察署との協議により、駐車禁止横断幕を設置する（225mm×900mm、横断防止柵に取付け）。



図2 - 3 広報用横断幕のデザイン

2.2. ブルーズーンの設置（実験 B 2）

自転車走行空間（ブルーズーン）設置に関する考え方

- ・車道左端における自転車通行位置を明確にするとともに、通行自転車の安全性を確保することを目的に、カラー舗装を実施する。
- ・カラー舗装は、排水性舗装の機能を損なわないこと、排水性舗装の凹凸を残し、骨材を散布固着させることで、滑りにくいものとするなど配慮した工法・材料とする。
- ・ブルーズーン内には、歩道内と同様に自転車の通行位置と進行方向を示す路面標示を設置する。

外側線およびブルーズーンについて

- ・外側線については、現況ラインを消去後、車道幅員 $W=3.0\text{m}$ を確保した位置に施工する。
- ・ブルー舗装については、排水性機能を生かした製品を使用し、色は（江戸川区瑞江・葛西等で用いられている）ブルーとする。
- ・外側線の内側 $W=450\text{mm}$ （施工機の仕様より）の幅をブルーズーンとする。

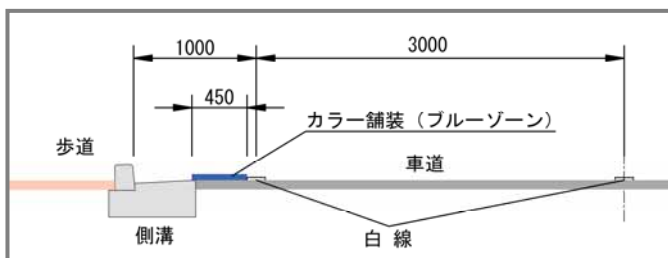


図 2 - 4 路側線およびブルーズーンの位置

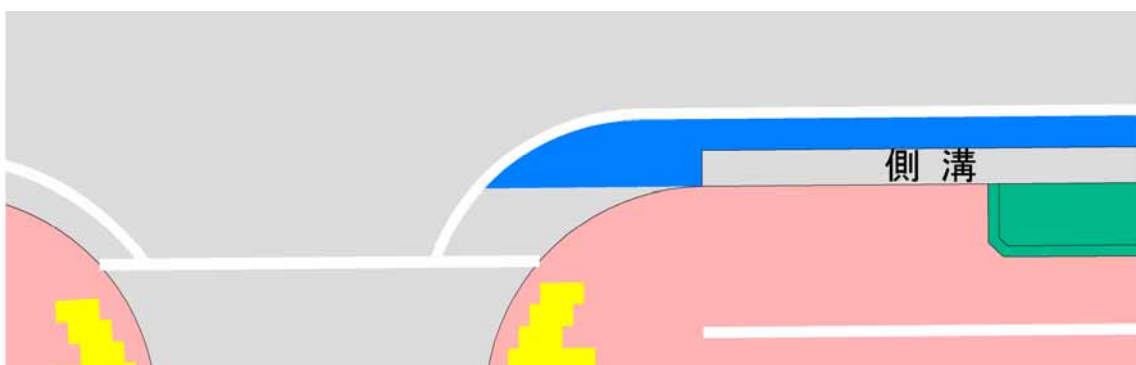


図 2 - 5 交差部（横断歩道・停止線なし）の処理方法

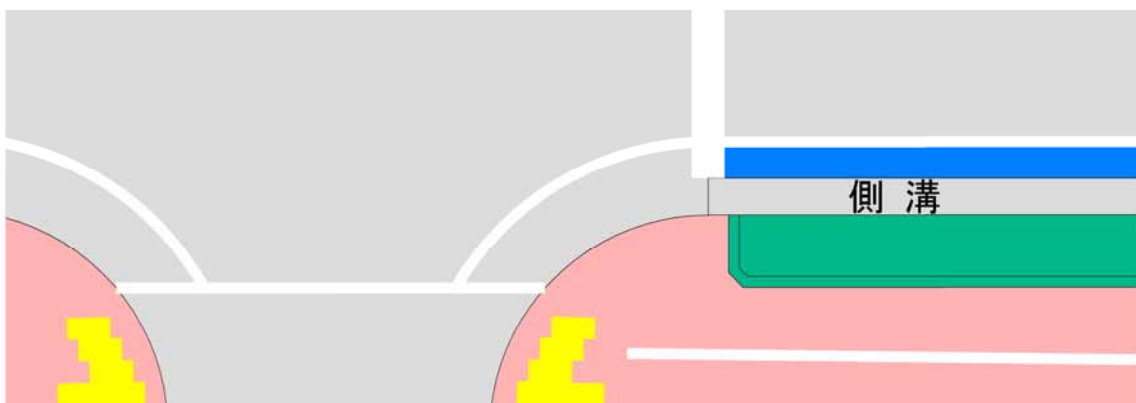


図 2 - 6 交差部（横断歩道なし・停止線あり）の処理方法

2.3. 広報の実施

(1) 広報計画

【広報計画の視点】

沿線住民とともに通勤・通学者、沿線施設への来訪者や自動車利用者にも社会実験の実施について事前周知・PRを図るため、多様な媒体を活用する。

事前周知とともに、できるだけ多くの人に体験をしてもらうため、社会実験中における対象道路の利用を呼びかける。

社会実験における自転車通行ルール（自転車通行位置の明確化、一方通行化等）の事前周知とともに、道路交通法における通行ルールやマナー向上の啓発を図る。

表2 - 1 事前周知・PRの方法

媒体	事前周知・PRの方法（案）
区広報	・区広報誌「せたがや」に社会実験の実施概要を掲載
ポスター	・沿線の主要施設（区役所等の主要公共施設、警察署、学校）におけるポスター掲示
チラシ	・チラシには社会実験の実施概要とともに、自転車の通行ルールも掲載 ・チラシは、自治会を通じて沿線住民に事前配布
立て看板	・社会実験の実施概要を事前告知する案内板を、植栽帯や電柱等に設置
ホームページ	・世田谷区のホームページによる社会実験のPR
新聞	・社会実験実施のプレス発表に併せて社会実験をPR

(2) 広報の実施

1) 広報誌によるPR

平成19年10月15日発行の広報誌「せたがや」において、補助154号線と補助209号線における社会実験の背景、目的および実験内容に関する広報を実施した。

2) ポスターの掲示

本社会実験の実施箇所およびスケジュール、問合せ先等を明示した広報ポスターの作成を行い、世田谷区内の主要施設ならびに広報板等に掲示した。

3) チラシの配布

社会実験の実施スケジュール、実施区間および通行ルール、道路交通法で定められている自転車法規や問合せ先等を明示した広報チラシを作成し、対象道路の利用者や沿線住民等に配布した。

4) 案内板による広報・周知

社会実験の実施スケジュール、実施区間および通行ルール、問合せ先等を明示した案内板を作成し、実験開始前に設置することにより、対象道路の利用者に対する広報・周知を行った。

5) ホームページ開設による広報・周知

世田谷区ホームページに本社会実験の実施に関する情報を掲載し、区民全体に社会実験の実施について広報・PRを行った。また、国土交通省道路局においても本社会実験の内容に関するホームページが開設され、社会実験の詳細に関する情報が発信された。

自転車の走行ルールに関する社会実験のお知らせ

～自転車も歩行者も安心して通行するために！～
2箇所社会実験を行います！



1
 ■都市計画道路補助154号線■
 平成19年10月14日(日)12:00
 平成19年11月9日(金)12:00



2
 ■都市計画道路補助209号線■
 (明菜通り)
 平成19年11月4日(日)12:00
 平成19年12月21日(金)12:00

歩道を、白い破線により歩行者と自転車が通行する部分を区分し、
 自転車の走行を一方通行とします。

実験の詳細は下記にお問合せください。世田谷区ホームページもご覧ください。
 ■お問い合わせ先: 世田谷区土木事業担当部土木計画課 電話: 03-5432-2369
 ■ホームページ <http://www.city.setagaya.tokyo.jp>
 実施支援: 国土交通省 関東地方整備局
※この実験は、国土交通省道路局所管の社会実験制度を活用して世田谷区が実施します。
 ※国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.html>



自転車走行環境社会実験を成功させるために、安全で安心なまちづくり

第24回駅前放風自転車走行環境社会実験を実施します。

「困ります！自転車置きざり 知らんぷり」
 自転車は、身近な交通手段としてとても便利な乗り物です。しかし、放置された自転車は歩行者や車の通行を妨げ、思わぬけがのもとになり、まちの美観を損ね、ゴミの放置にもつながります。また、マナーや交通ルールを守らない自転車による歩行者や自動車との衝突事故が多発しています。

「自転車を利用する一人ひとりがルールとマナーを守り、安全で安心なまちをつくりましょう。」

クリーンキャンペーン
 10月22日(月)・31日(水)を中心に町会・商店街等の皆さんとともに広報活動を行います。

自転車の放置はやめましょう
 区は、駐輪場の整備・放置自転車の撤去・啓発活動を3つの柱として自転車対策を実施しています。

●駐輪場 レンタサイクルを利用しましょう

●「困ります！自転車置きざり 知らんぷり」
 駅前周辺にある、区立駐輪場・レンタサイクルポイントや民営駐輪場をご利用ください。

●放置自転車は撤去します
 駅前を「自転車等放置禁止区域」に指定しています。禁止区域に放置された自転車等は撤去します(返還手数料: 自転車3千円、原付1千円)。

●自転車等管理課職員
 駅前に整理誘導員を配置し、駐輪場への誘導、自転車の放置防止を呼びかけています。

交通ルールを守りましょう
 自転車に乗ったあなたもドライバーです。交通ルールを守り、事故を防ぎましょう。

●歩道では歩行者優先
 「自転車通行可」の表示がある歩道は歩行者ですが、歩行者の妨げにならないよう、歩行者を優先して安全な速度で走りましょう。

●暗くなったらライトを
 無灯火の自転車は、車や歩行者に気づかれないと大変危険です。暗くなったら早めにライトをつけましょう。

●交通安全自転車課交通安全自転車担当 ☎543212573

自転車走行環境社会実験の目的
 区では、区民の皆さんが、もっと安全で安心して通行できる道路づくりをめざして、国土交通省の支援を受けながら、区内2か所の道路で社会実験を行います。

自転車走行環境社会実験の目的
 手軽で便利な乗り物として、また環境にやさしい乗り物として自転車の利用が増えています。それとともに、近年自転車に関連する事故も増加傾向にあります。

安全運転をお願いします
 自転車を運転するときは、歩行者や自動車等、全ての人が安全で安心して道路を通行できるように、交通ルールや運転マナーを守ることが重要で、この機会に、社会実験の道路を實際に自転車で走ると、交通ルールや運転マナーを確認していただき、安全運転をお願いします。詳しくは、区のホームページお知らせからご覧いただけます。

①木下計画課 ☎543212573

①実験対象区間 補助154号線 L=約850m
 ②実験対象区間 補助209号線 L=約600m

①実験場所
 ①東京都計画道路補助154号線(梅丘2丁目、世田谷4-25)
 ②東京都計画道路補助209号線

●実験期間予定
 ①10月14日・11月9日(実験1)
 ②11月4日・12月21日(実験2)

図2-7 区広報紙「せたがや」(平成19年10月15日発行)

図2-8 広報ポスターのデザイン

(表)

自転車の走行ルールに関する社会実験のお知らせ

～ 自転車も歩行者も安心して通行するために！ ～

○実験期間

【実験1】平成 19 年 11 月 4 日(日) 12:00～11 月 30 日(金) 12:00 まで

【実験2】平成 19 年 12 月 9 日(日) 12:00～12 月 21 日(金) 12:00 まで

※期間中は 24 時間実験を継続します 実験区間: ←→ 約 600m

○実験区間 :

➢ 明葉通り(都市計画道路補助 209 号線)の国道 246 号から中里小学校付近までの約 600m の区間で、「自転車の走行ルールに関する社会実験」を行います。



○実験時のルール

下記の 2 通りの実験を行います。

【実験1】

- 歩道を、白い破線により歩行者と自転車が通行する部分を区分し、自転車を一方通行とします。
- 自転車は、歩道の車道寄りを自動車と逆方向、または車道の左端を走行してください。

【実験2】

- 実験1に加えて車道部の左端を青色に着色し、自転車の走行位置を明確にします。



お問い合わせ先:世田谷区土木事業担当部土木計画課 担当 桐生・石川

電話:03-5432-2369 ファックス:03-5432-3026

実施支援:国土交通省 関東地方整備局

※この実験は、国土交通省道路局所管の社会実験制度を活用して世田谷区が実施します。

※国土交通省ホームページ <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/index.html>

(裏)

自転車の走行ルールに関する社会実験への協力をお願い

●自転車の進行方向と通行可能な場所をルール化した時の影響や効果を検証します

現状の道路幅員の中で、自転車の進行方向と通行可能な場所をルール化した時に、歩行者、自転車、自動車および、沿道にお住まいの方々それぞれにどのような影響や効果があるかについて検証します。

知っていますか? 守っていますか? 自転車走行のルール

■車道の左側を走ることが原則!

■歩道の走行は認められた場合のみ



【違反すると、3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金】
(道路交通法第 17 条第 1 項、第 18 条第 1 項)



自転車が歩道を走行できるのは、【普通自転車歩道通行可】の標識が設置されている区間だけです。歩道の車道寄りの部分を後行し、歩行者の通行を妨げるような場合は一時停止しなければなりません。

【違反すると、3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金】
(道路交通法第 63 条の 4 第 1 項、第 2 項)

まだまだあります...

- 飲酒運転・ふたり乗り・並走をしない
- 交差点では、信号遵守と一時停止・安全確認を行う
- 夜間はライトを点灯する
- 傘をさしながら運転しない
- 携帯電話を使いながら運転しない
- など

○実験期間中には、

- 自転車・歩行者・自動車の交通量を調査します。
- 自転車や歩行者の通行の様子をビデオ撮影によって分析します。
- 実験に関するアンケート調査を実施してご意見を伺います。
- 沿道の方々にモニターをお願いしてご意見を伺います。

○実験区間には、実験開始時に誘導員を配置するとともに、期間中は路面標示や案内看板を設置します。安全対策に十分注意して実験を行います。通行する場合は十分気をつけてご通行ください。

実験に対するご理解・ご協力をお願いします。

図 2 - 9 広報チラシ(補助 209 号線)

3. 実験の実施

3.1. 社会実験の実施状況

(1) 実験期間中の状況



図 3 - 1 実験中の状況 (補助 154 号線)

図 3 - 2 実験中の状況 (補助 209 号線)

(2) 交通安全教室の開催

平成 19 年 10 月 23 日（火）に、警視庁世田谷警察署の協力により区立城山小学校の 3 年生 50 名を対象とし、補助 154 号線の実験区間において自転車の通行ルールなどに関する交通安全教室を開催した。



図 3-3 交通安全教室開催の状況

3.2. 社会実験に関する報道の状況

社会実験の実施前や実施期間中、新聞やテレビなどに取り上げられ、社会実験のPRのみならず、歩行者の安全確保と自転車の通行ルール徹底の重要性を周知することにつながった。

表 3-1 社会実験に関する報道状況

	タイトル	発行日・放送日
■新聞・雑誌	産経新聞	2007年4月17日
	広報紙「せたがや」	2007年10月15日
	都政新報	2007年10月16日
	世田谷新聞	2007年10月25日
	読売新聞	2007年12月9日
	東京新聞	2007年12月30日
	Monthly The Safety Japan(本田技研)	2008年2月号
	産経新聞	2008年2月1日
	日本経済新聞(夕刊)	2008年2月12日
	世田谷ライフ	2008年2月号
	都政新報	2008年3月7日
	JAFMate	2008年3月号
■テレビ	TOKYO MX NEWS	2007年10月14日
	TBSウェブニュース	2007年12月8日
	めざましテレビ(フジテレビ)	2007年12月12日
	TOKYO MX NEWS	2007年12月12日
	スーパーニュース(フジテレビ)	2007年12月12日
	めざましテレビ(フジテレビ)	2007年12月20日
	めざましテレビ(フジテレビ)	2008年1月29日
	イツ365(イツコム)	2008年2月27日
	スーパーニュースWEEKEND(フジテレビ)	2008年3月15日
■ラジオ	森本毅郎スタンバイ(TBS)	2007年10月14日
	(J-WAVE)	2007年12月8日
	NHKワールド	2008年3月10日

4. 実験評価のための調査の概要

4.1. アンケート調査

社会実験期間中における利用状況を確認するとともに、道路利用者や沿線住民からみた実験の評価を把握するため、道路利用者および沿線住民を対象にアンケート調査を実施した。

(1) 補助 154 号線におけるアンケート調査

1) 道路利用者へのアンケート調査

歩行者、自転車利用者についてそれぞれ 300 票配布し、歩行者は 137 票、自転車利用者は 152 票の回収が得られた（実施日：平成 19 年 11 月 8 日（木） 午前 7 時～午後 6 時）。

表 4 - 1 道路利用者アンケートの配布・回収状況（補助 154 号線）

	配布数	回収数	回収率
歩行者	300	137	45.7%
自転車利用者	300	152	50.7%

2) 沿線住民へのアンケート調査

各町会や城山小学校、世田谷区役所職員等の協力を得て、沿線住民へのアンケートの配布・回収を行い、歩行者は 492 票、自転車利用者は 413 票の回収が得られた。

表 4 - 2 沿線住民アンケートの配布・回収状況（補助 154 号線）

	配布数	回収数	回収率
世帯数	3,550	588	16.6%
歩行者	3,170	492	(15.5%)
自転車利用者	3,170	413	(13.0%)

各世帯に歩行者用・自転車利用者用・自動車利用者用のアンケートを 1 票ずつセットにして配布したため、内訳ごとの回収率は参考値

(2) 補助 209 号線におけるアンケート調査

1) 道路利用者へのアンケート調査

歩行者については 300 票、自転車利用者については 258 票配布し、歩行者は 137 票、自転車利用者は 89 票の回収が得られた（実施日：平成 20 年 1 月 28 日（月） 午前 7 時～午後 6 時）。

表 4 - 3 道路利用者アンケートの配布・回収状況（補助 209 号線）

	配布数	回収数	回収率
歩行者	300	137	45.7%
自転車利用者	258	89	34.5%

2) 沿線住民へのアンケート調査

各町会や商店会、小中学校等の協力を得て、沿線住民へのアンケートの配布・回収を行い、歩行者は 493 票、自転車利用者は 504 票、自動車利用者は 284 票の回収が得られた。

表 4 - 4 沿線住民アンケートの配布・回収状況（補助 209 号線）

	配布数	回収数	回収率
世帯数	2,790	635	22.8%
歩行者	2,790	493	(17.7%)
自転車利用者	2,790	504	(18.1%)
自動車利用者	2,790	284	(10.2%)

各世帯に歩行者用・自転車利用者用・自動車利用者用のアンケートを 1 票ずつセットにして配布したため、内訳ごとの回収率は参考値

4.2. 交通量調査等

自転車通行ルールの遵守状況を確認するため、社会実験中の歩行者、自転車交通の状況を把握した。調査は、実験開始当初の保安要員がいる状態と、実験開始概ね2週間後の保安要員がいない状態について実施した。

(1) 補助154号線における交通量調査

補助154号線については、国土館大学付近と世田谷区役所付近の2地点、3断面で歩行者、自転車交通量を把握した。

表4-5 交通量調査の実施スケジュール(補助154号線)

	実施日	調査時間	備考
1回目	平成19年10月18日(木)	7:00~19:00	12時間調査
2回目	平成19年10月31日(水)	7:00~19:00	12時間調査

(2) 補助209号線における交通量調査

補助209号線については、実験1、実験2についてそれぞれ1地点、2断面で歩行者、自転車交通量を把握した。

表4-6 交通量調査の実施スケジュール(補助209号線)

		実施日	調査時間	備考
実験1	1回目	平成19年11月7日(水)	7:00~19:00	12時間調査
	2回目	平成19年11月21日(水)	7:00~19:00	12時間調査
実験2		平成19年12月19日(水)	7:00~19:00	12時間調査

4.3. モニターによる意見交換会の開催

アンケート調査や交通量調査では把握できない、測地的な問題点や道路利用者の視点から気づいたことなどについて把握し、実験評価の参考とするため、利用者へのヒアリングを実施した。

補助154号線では、徒歩や自転車で利用する機会の多い世田谷区役所職員および国土館大学の学生を対象に、ヒアリングを行った。

また、補助209号線では、徒歩・自転車や自動車を利用する機会が多い駒留中学校のPTAを対象にヒアリングを実施した。

表4-7 ヒアリングの対象と実施日

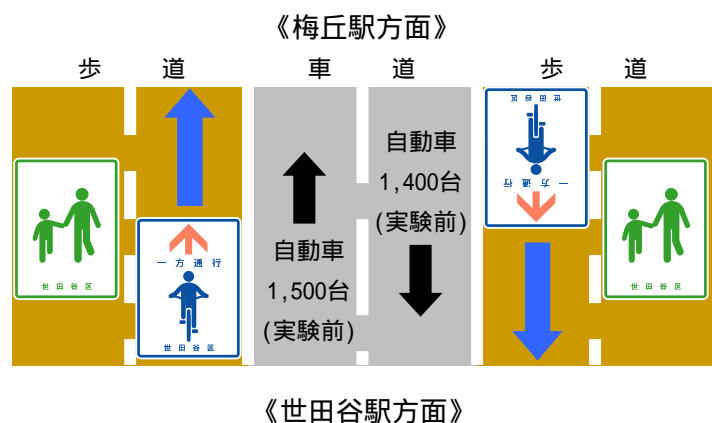
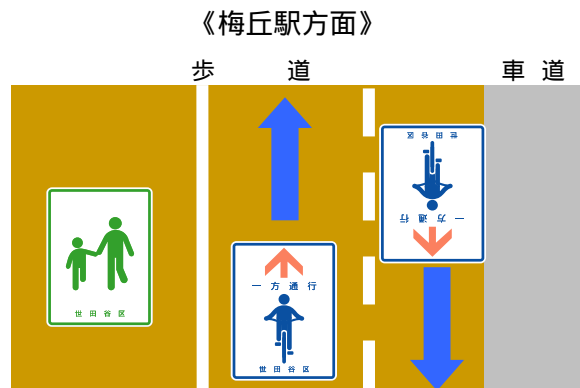
対象	実施日	対象人数
世田谷区職員	平成19年12月10日(月) 16時~17時	7名
国土館大学学生	平成20年1月24日(木) 10時~11時30分	7名
駒留中学校PTA	平成20年3月10日(月) 10時30分~11時30分	5名

5. 社会実験の評価と今後の対応

5.1. 補助 154 号線における成果と問題点

(1) 通行ルールの遵守状況

補助 154 号線における自転車の通行ルールの遵守状況を整理する。



【交通量調査実施日】

実験前 : 平成 19 年 10 月 3 日 (水)

実験中 : 実験開始直後 (保安要員あり) 平成 19 年 10 月 18 日 (木)

実験中 : 実験開始後約 2 週間 (保安要員なし) 平成 19 年 10 月 31 日 (水)

1) 自転車交通量の変化

A) 区間 1 における変化

梅丘駅方面において、実験中 の自転車交通量が 1 割程度少ない他は、実験中の交通量は実験前とほぼ同程度であり、大きな変化はみられない。

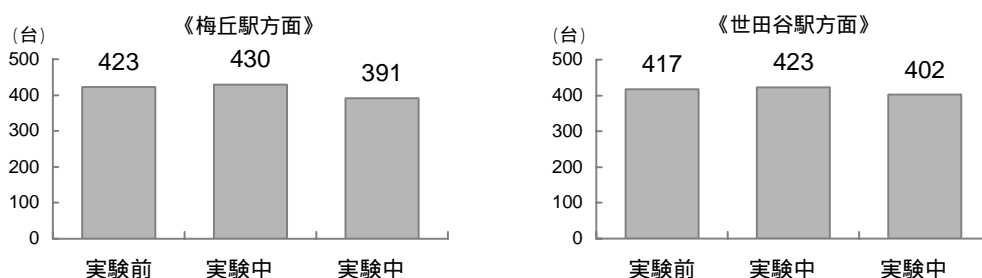


図 5 - 1 自転車交通量の変化 (区間 1)

B) 区間2における変化

実験前、実験中ともに、自転車通行ルールを適用した結果、自転車の進行方向の自転車交通量が増加し、逆方向の自転車交通量が減少している。

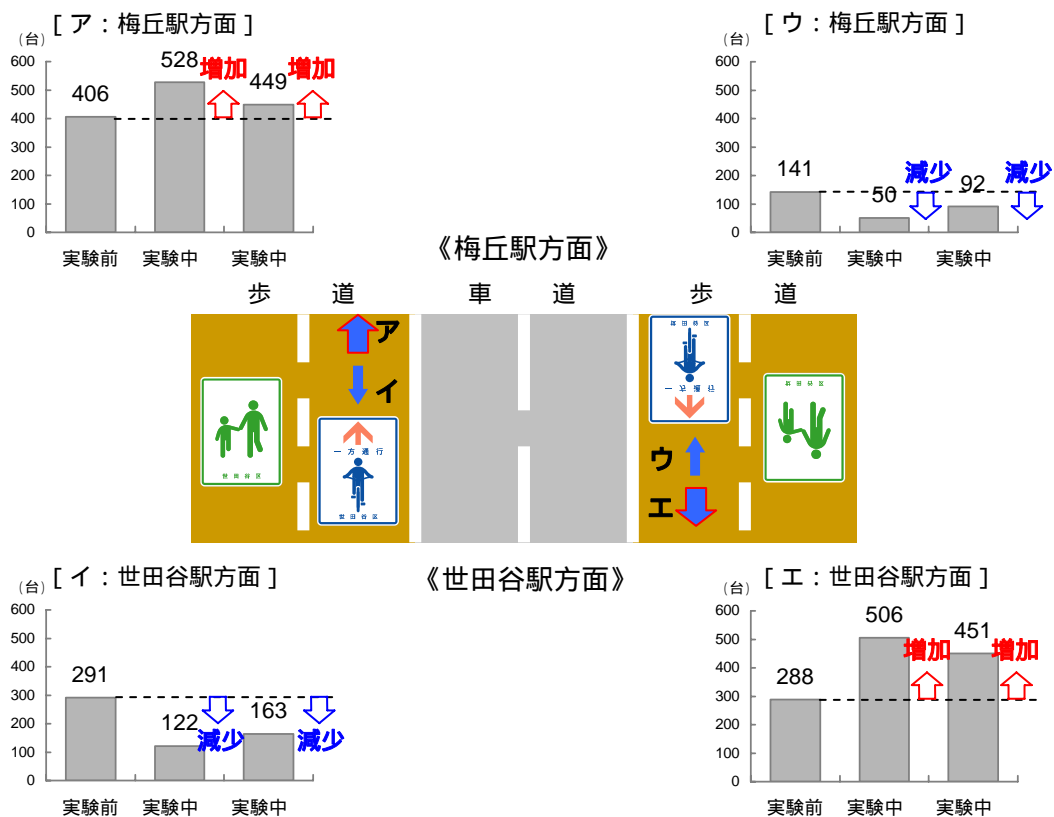


図5 - 2 自転車交通量の変化(区間2)

2) 通行ルールの遵守率

A) 区間1における遵守率

歩行者は、通行位置を遵守している人が5~6割

自転車は、ほぼ全員が通行位置を遵守、通行ルール(通行位置および進行方向)は約8割の人が遵守

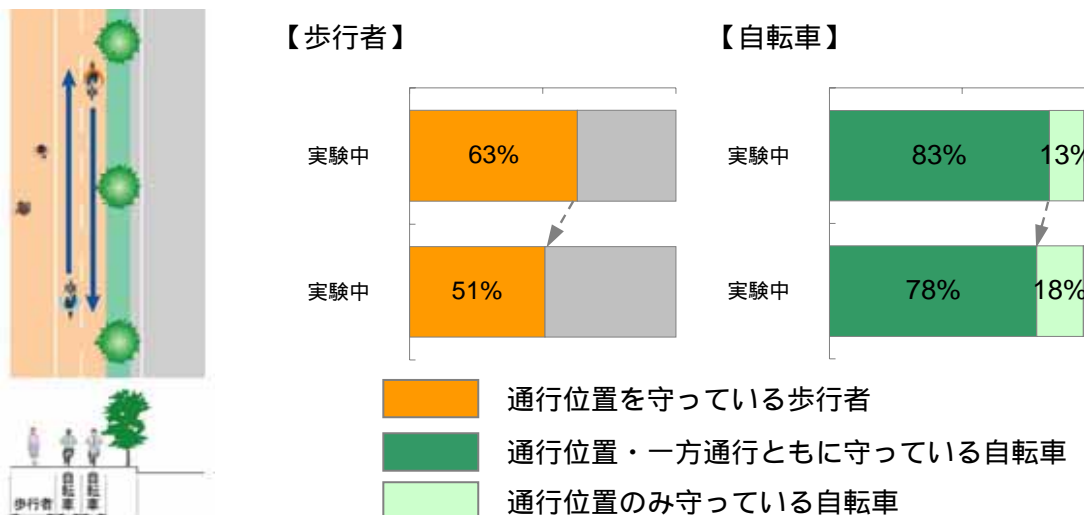
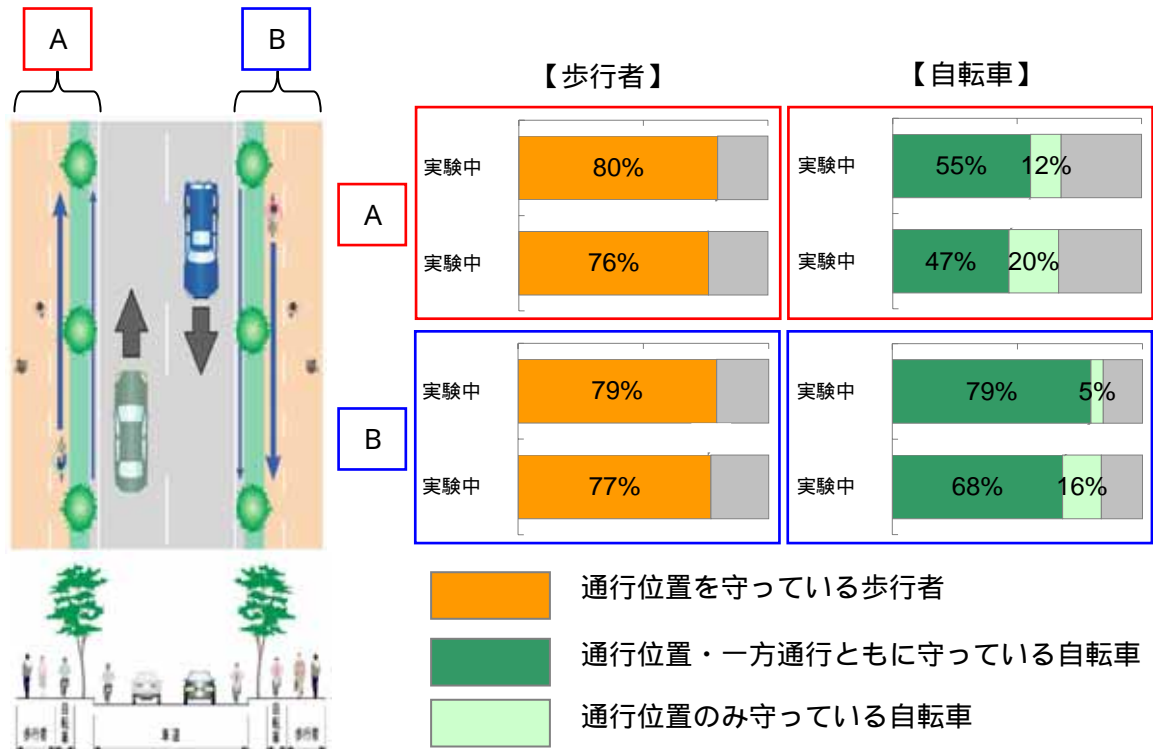


図5 - 3 通行ルールの遵守率(補助154号線: 国士館大学付近)

B) 区役所付近 (区間 2) における通行ルールの遵守状況

歩行者は、通行位置を遵守している人が約 8 割

自転車は、通行位置を守る人が 7 ~ 8 割、通行ルール (通行位置および進行方向) を守る人が 5 ~ 7 割



実験中 : 実験開始直後 (保安要員あり) 平成19年10月18日 (木)

実験中 : 実験開始約 2 週間 (保安要員なし) 平成19年10月31日 (水)

図 5 - 4 通行ルールの遵守率 (補助 154 号線 : 区役所付近)

(2) 利用者の意向

1) 歩道通行の安全性について

- ・歩行者、自転車ともに「安全になった」が「危なくなった」を大きく上回っており、歩行者と自転車の通行区分により、歩行者、自転車利用者の安全性が向上したことがうかがえる。

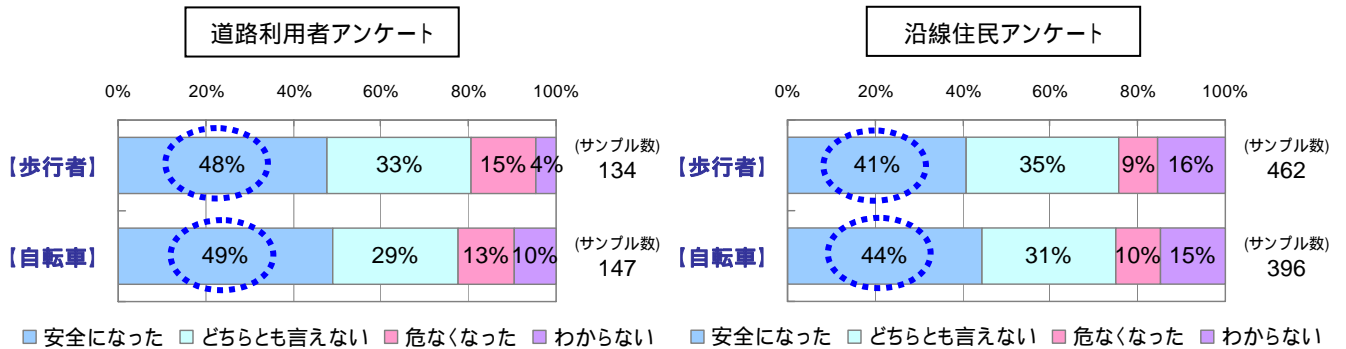


図5 - 5 実験前と比べた安全性について (補助154号線)

2) 社会実験の継続実施について

- ・道路利用者では、歩行者・自転車ともに約8割の人が条件付も含めて本格実施に肯定的である。
- ・沿線住民全体では、利用していない人もいるため、歩行者・自転車ともに約6割の人が条件付も含めて本格実施に肯定的である。

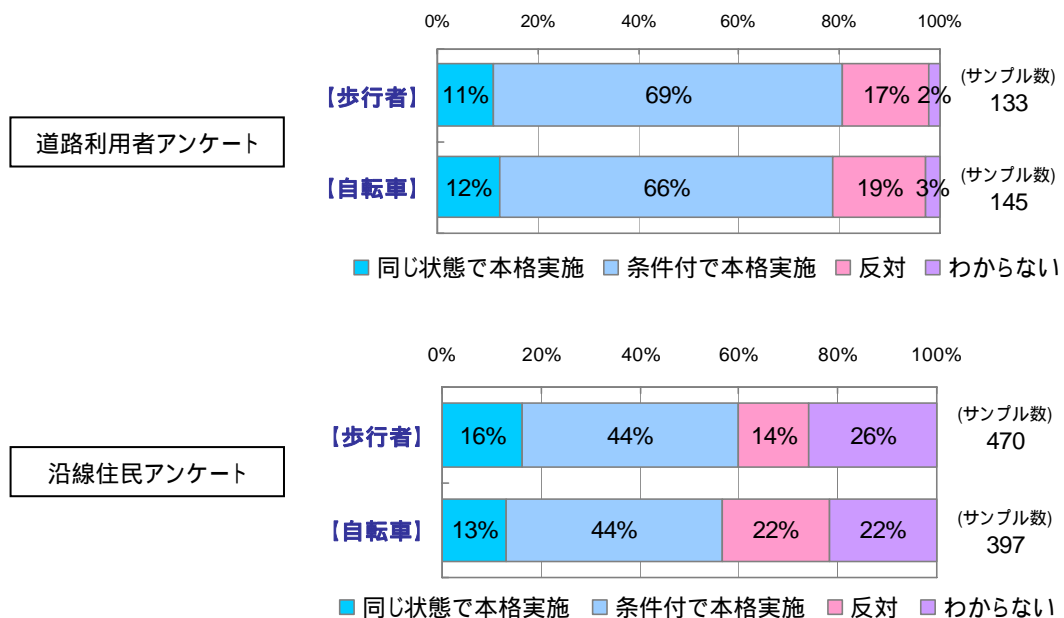


図5 - 6 本格実施の意向 (補助154号線)

(3) 補助 154 号線における成果と問題点

1) 社会実験による成果

歩行者と自転車の通行区分により、安全性の向上が期待される

- ・自転車の通行ルールは、概ね守られる傾向にある。
- ・歩行者・自転車利用者ともに歩道通行の安全性が向上したとする人が多く、歩行者と自転車の通行を区分することの有効性がうかがえる。
- ・ただし、「危なくなった」と感じる利用者もいることから、本格実施にあたっては、利用者の安全性に関する検討・改善が必要である。
- ・歩行者については、通行のしやすさも向上したとする人が多く、通行区分により歩行者の安全で快適な通行に寄与していることがうかがえる。

条件つきながらも本格実施が受け入れられる可能性が高いが、自転車の一方通行化にはさらなる検証が必要と考えられる

- ・条件付ながらも、歩行者・自転車利用者ともに約 8 割の人が本格実施に肯定的である。
- ・ただし、自転車利用者については、一方通行化により、道路の反対側に渡る迂回や自転車を押して歩く必要があること、追い越しが困難なことなどにより、不便になったとする人も多く、本格実施にあたっては一方通行化の是非についてさらなる検証が必要と考えられる。

2) 問題点

自転車通行ルールの徹底やマナーの向上が必要

- ・基本的な自転車通行ルールが守られていない(スピードの出し過ぎ、携帯電話を使いながらの運転、無理な横断、併走、無灯火、二人乗り、迷惑駐輪など)ことを問題視する人が多い。
- ・本格実施には、歩行者、自転車ともにルールの徹底の必要性を挙げる人が多く、自転車通行ルールの徹底とともに、マナーの向上が必要と考えられる。

歩道上の障害物の排除が不可欠

- ・歩道上の障害物が、安全性低下や快適な通行の阻害となっていることを指摘する人が多く、また、これが本格実施の大きな条件ともなっている。

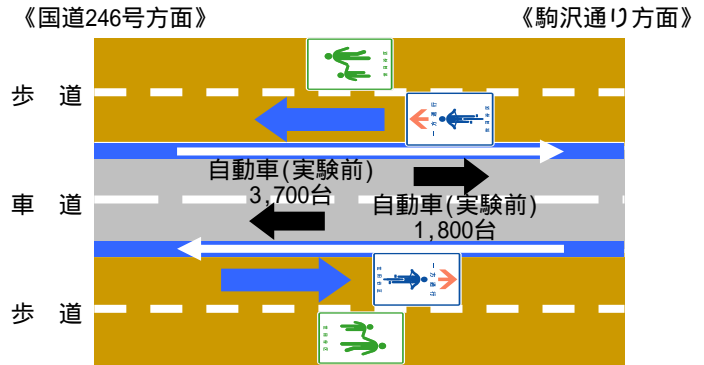
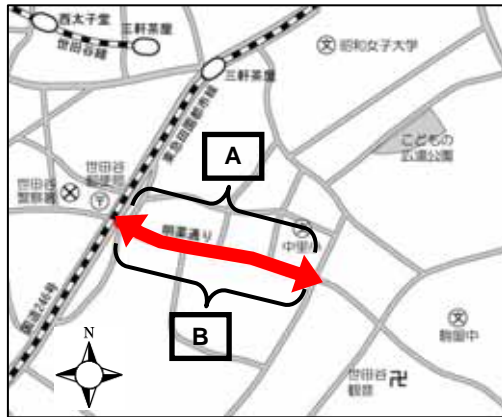
分かりやすい案内標示が必要

- ・路面標示やサイン等の大きさ、デザインに対する改善要望が多く、本格実施の際には、これらの改善が望まれる。

5.2. 補助 209 号線における成果と問題点

(1) 通行ルールの遵守状況

補助 209 号線における自転車の通行ルールの遵守状況を整理する。

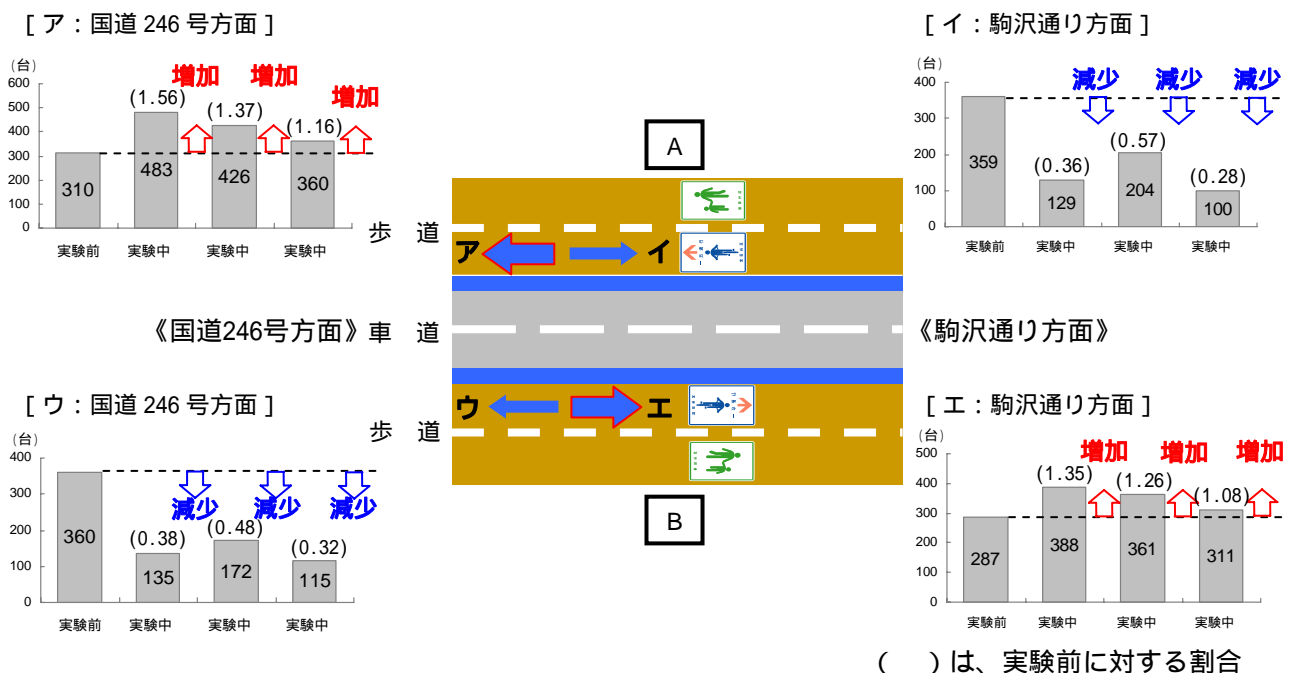


【交通量調査実施日】

実験前	：平成19年10月3日（水）	
実験中	：実験 1 開始直後（保安要員あり）	平成19年11月 7日（水）
実験中	：実験 1 開始後約 2 週間（保安要員なし）	平成19年11月21日（水）
実験中	：実験 2 開始後約10日（保安要員なし）	平成19年12月19日（水）

1) 自転車交通量の変化

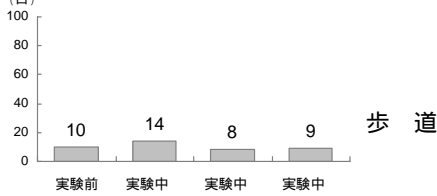
自転車通行ルールを適用した結果、歩道部については通行ルールと同方向の自転車交通量が増加し、逆方向の自転車交通量が減少している。また、ブルーゾーン設置後（実験中）は、車道部を通行する自転車交通量が増加したことが分かる。



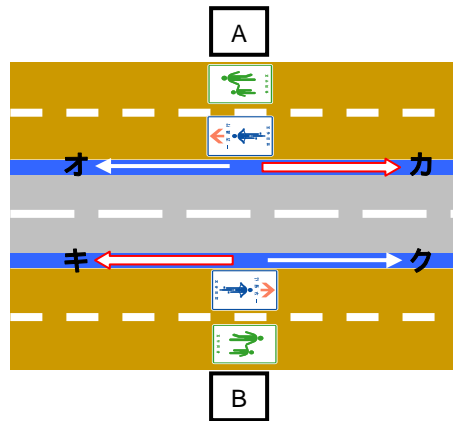
() は、実験前に対する割合

図 5 - 7 自転車交通量の変化（歩道部）

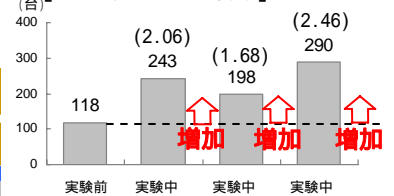
[オ：国道246号方面]



《国道246号方面》車道

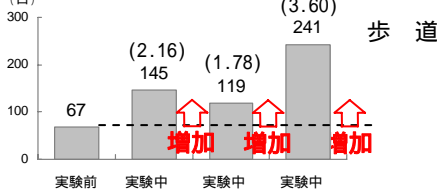


[カ：駒沢通り方面]

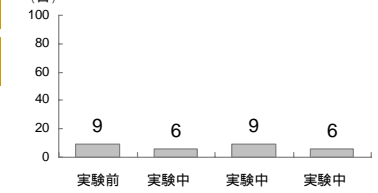


《駒沢通り方面》

[キ：国道246号方面]



[ク：駒沢通り方面]



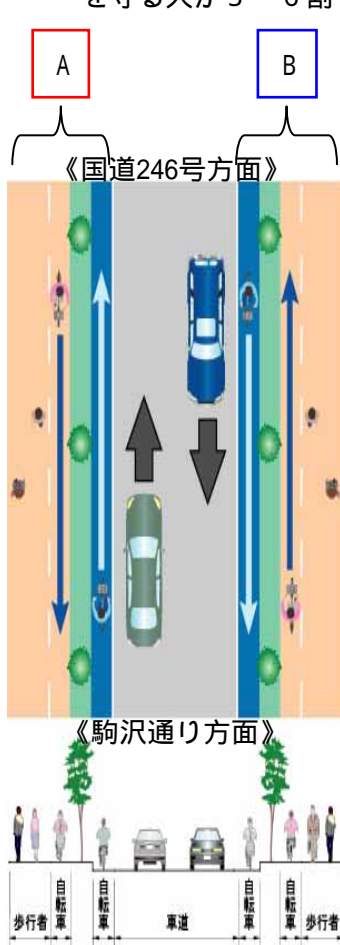
() は、実験前に対する割合

図5-8 自転車交通量の変化(車道部)

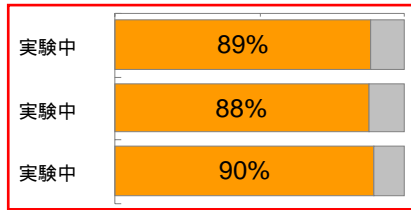
2) 通行ルールの遵守率

歩行者は、通行位置を遵守している人が約9割

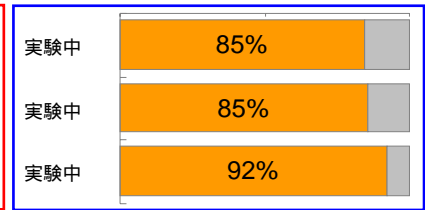
自転車は、歩道部の通行位置を守る人が5~7割、通行ルール(通行位置および進行方向)を守る人が5~6割



【歩行者】

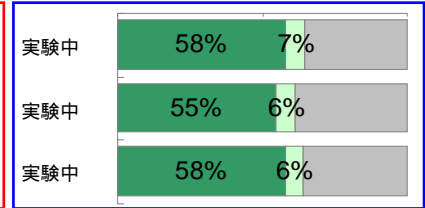
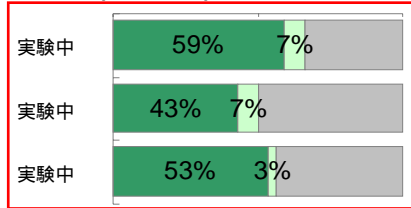


B



通行位置を守っている歩行者

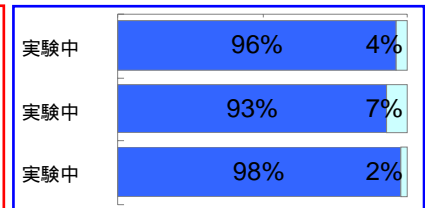
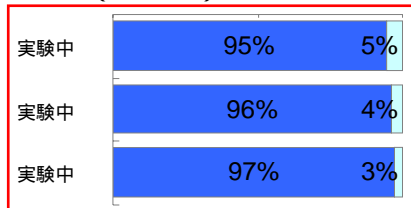
【自転車(歩道部)】



通行位置・一方通行ともに守っている自転車

通行位置のみ守っている自転車

【自転車(車道部)】



進行方向を守っている自転車

逆走している自転車

実験中 : 実験1開始直後(保安要員あり) 平成19年11月7日(水)
 実験中 : 実験1開始後約2週間(保安要員なし) 平成19年11月21日(水)
 実験中 : 実験2開始後約10日(保安要員なし) 平成19年12月19日(水)

図5-9 通行ルールの遵守率(補助209号線)

(2) 利用者の意向

1) 歩道通行の安全性について

- ・歩行者、自転車ともに、「安全になった」が「危なくなった」を大きく上回っており、歩行者と自転車の通行区分により、歩行者、自転車利用者双方の歩道通行の安全性が向上したことがうかがえる。

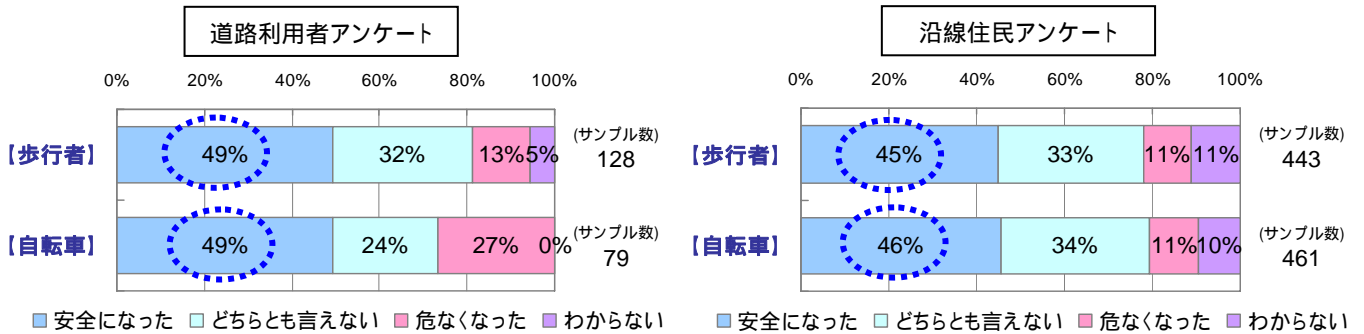


図5-10 歩道上の安全性（補助209号線）

2) ブルーズーンの評価

- ・車道の左端を通行した人では、「良い」と回答した人が「悪い」と回答した人を大きく上回っており、ブルーズーンの設置に対して高い評価を得ていることが分かる。

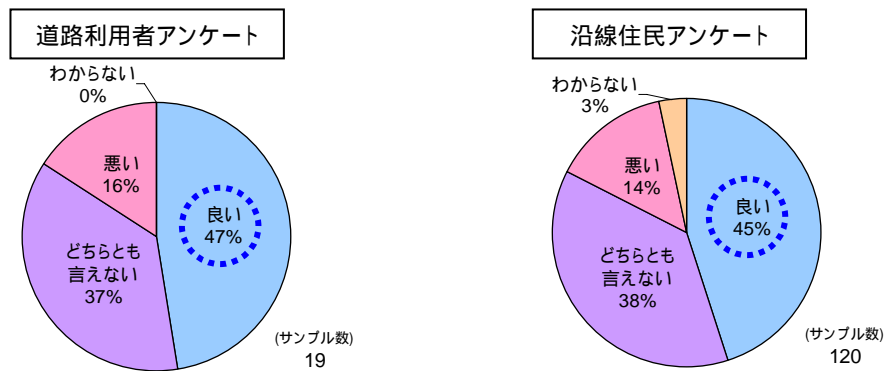


図5-11 ブルーズーンの評価（自転車利用者）

3) 社会実験の継続実施について

- ・道路利用者では、歩行者の約8割、自転車利用者の約6割が条件付も含めて本格実施に肯定的である。
- ・沿線住民全体では、歩行者・自転車ともに6割以上（「分からない」と回答した人を除くと約8割）の人が条件付も含めて本格実施に肯定的であり、本格実施については概ね理解が得られていると考えられる。

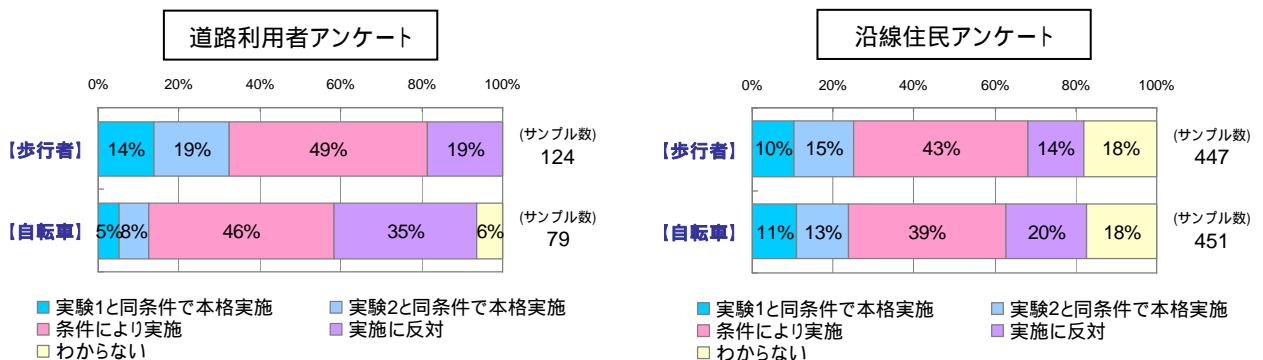


図5-12 本格実施の是非（補助209号線）

(3) 補助 209 号線における成果と問題点

1) 社会実験による成果

実験中の利用状況やアンケート調査結果などより、以下に示すような成果が確認できた。

歩行者と自転車の通行区分により、安全性の向上が期待される

- ・歩行者・自転車利用者ともに安全性が向上したとする人が多く、歩行者と自転車の通行区分の有効性がうかがえる。
- ・ただし、「危なくなった」と感じる利用者もいることから、本格実施にあたっては、利用者の安全性に関する検討・改善が必要である。
- ・歩行者については、補助 209 号線についても、通行のしやすさが向上したとする人が多い。

ブルーゾーンの設置により、安全性の向上が期待される

- ・ブルーゾーン設置によって、歩道上を走行する自転車が減少し、歩道利用者の安全性が向上したと考えられる。
- ・ブルーゾーンにおける自転車の通行ルールに関する遵守率は極めて高いことが分かった。

条件つきながらも本格実施が受け入れられる可能性が高いが、自転車の一方通行化にはさらなる検証が必要と考えられる

- ・条件付ながらも、歩行者では約 8 割の人が、自転車利用者では約 6 割の人が本格実施に肯定的である。
- ・ただし、自転車利用者については、一方通行化により、不便になったとする人が多く、補助 209 号線の結果からも、本格実施に当たっては一方通行化の是非についてさらなる検証が必要と考えられる。

2) 問題点

実験中の利用状況やアンケート調査結果などより、以下に示すような問題点が挙げられる。

自転車通行ルールの徹底や通行マナーの向上が必要

- ・歩道内における通行区分の遵守率は高くないことから、本格実施には、自転車通行ルールの徹底とともに、通行マナーの向上が最重要課題であることがうかがえる。

ブルーゾーンの有効性を高める工夫が必要

- ・ブルーゾーンを通行した人からは、比較的高い評価を得ているものの、本格実施には路上駐車対策を課題として挙げる人が多い。
- ・ブルーゾーンを通行しない人については、路上駐車があるために危険とする人が多く、ブルーゾーンの有効性を高めるためには路上駐車対策が大きな課題である。
- ・ブルーゾーンの幅が狭いとすると人も比較的多く、側溝部分などの対策により、ブルーゾーンの幅を広げるための工夫が望まれる。

分かりやすい案内標示が必要

- ・補助 209 号線における実験結果からも、本格実施の際には、路面標示やサイン等の大きさや分かりやすさの改善が望まれる。

5.3. 実験の評価

(1) 歩道における歩行者・自転車の通行区分、自転車の一方通行化

歩行者と自転車の通行区分について

概ね受け入れられており、安全性の向上に対する評価が高い。歩道上の障害物を減らすことや自転車通行ルールの遵守率を高めること、標示の改善を図ることが課題

自転車の一方通行化について

一方通行化により不便を感じる人が多いことから評価が分かれており、さらなる検証が必要

ただし、ルールが守られる時間帯もあり、条件を整えば受け入れられる可能性がある

利用状況からみた評価

歩行者の遵守状況

- ・補助 154 号線、補助 209 号線ともに、通行位置を守る人が比較的多い
- ・特に、補助 209 号線では 9 割近くの人が通行位置を遵守

自転車利用者の遵守状況

- ・補助 154 号線、補助 209 号線ともに、歩道上の通行位置を守る人は 7 割程度
- ・補助 154 号線、補助 209 号線ともに、歩道上の一方通行を守る人は 6 割程度
- ・ただし、方向や時間帯によって遵守率にバラつきがあり、特に、区役所職員の通行が多い補助 154 号線でその傾向が強い
- ・自転車、歩行者の多い朝の通勤・通学時間帯において、ルールを守る人が比較的多い

利用者からみた評価

- ・歩行者、自転車ともに『安全性の向上』に対する評価が高い
- ・歩行者については、『歩きやすさ』に対する評価も高い
- ・歩行者と自転車を区分することについては、歩行者・自転車ともに比較的评价が高い
- ・自転車利用者からは、『通行しにくくなった』と回答する人が多い
一方通行化により、迂回をする必要があることに対する不満が多い

(2) ブルーゾーンの設置について

道路交通法に則した自転車利用の誘導効果は高いことから、歩道上を通行する自転車の減少により、歩行者の安全性向上が期待される

路上駐車対策、ブルーゾーンの幅を広げるなどの工夫により、自転車利用者の安全性を向上させる必要がある

利用状況からみた評価

- ・ブルーゾーンの設置により、車道部を通行する自転車が増加

自動車交通への影響

- ・自動車の速度低下や駐停車車両の減少も一部でみられるが、自転車利用者には実感されるまでには至っていない

利用者の評価

- ・ブルーゾーンを通行した人からの評価は高いが、路上駐車対策が大きな課題

5.4. 本格実施の方向性と課題

ここでは、アンケート調査結果による利用者の意向も踏まえた本格実施の方向性と課題を示す。

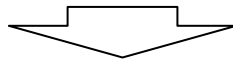
(1) 自転車の通行ルールの認知状況について

《実験結果》

道路交通法の自転車通行ルールが十分に認知されていない

補助154号線、補助209号線ともに、自転車通行ルールの徹底を本格実施の条件として挙げる人が多い

ブルーゾーンの設置により危険になったとする人は、普段、歩道を通行している人が多い



本格実施に向けた課題（共通事項）

- ・ 道路交通法の遵守徹底
- ・ 自転車通行ルールの浸透
- ・ ドライバーへの周知徹底
- ・ 道路利用者（歩行者、自転車、自動車）のマナーの向上

【道路交通法の認知状況】

- ・ 道路交通法による自転車の通行ルールについて、「意識して通行している」と回答した人は全体の3分の1程度である。
- ・ 一方で、「ルールを知っているが意識して通行していない」や道路交通法による自転車の通行ルールを「知らない」と回答したもそれぞれ3分の1程度あり、全体の7割程度の人が、道路交通法の通行ルールについて十分な認識を持っていないことが分かる。

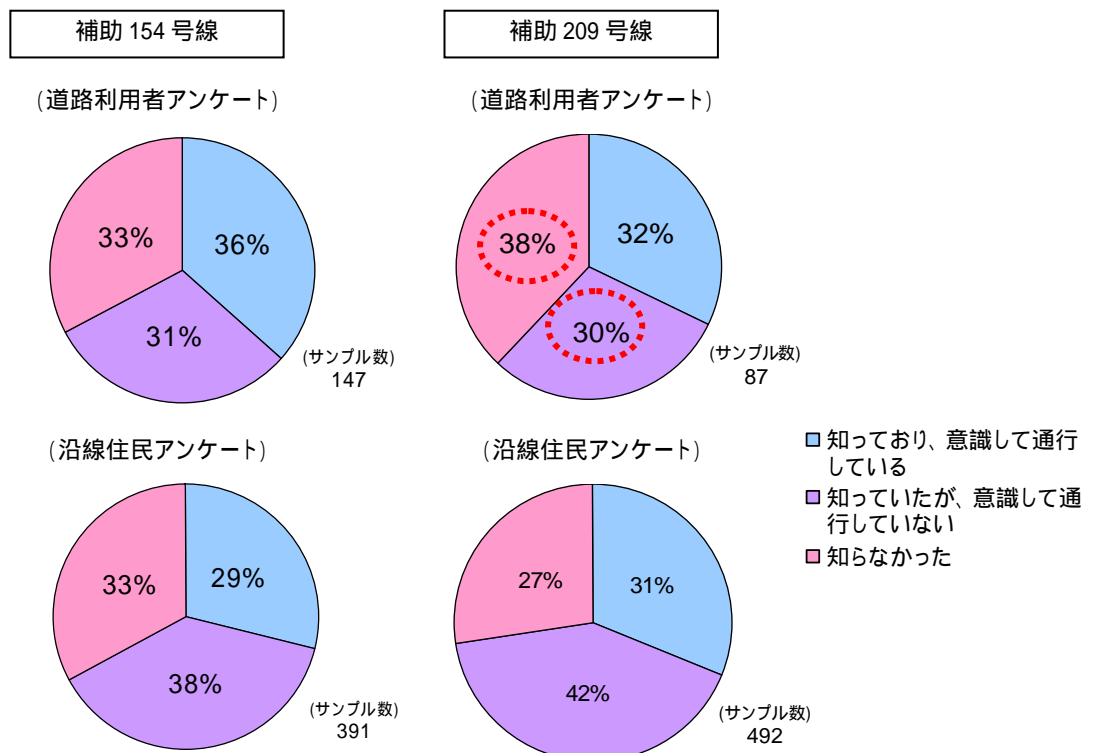


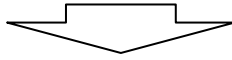
図5 - 13 道路交通法による自転車の通行ルールの認知（自転車利用者）

(2) 歩道部における通行ルールについて

1) 歩行者、自転車の通行区分

《実験結果》

歩行者、自転車ともに、概ね受け入れられている
条件つきも含めると、歩行者の約8割、自転車利用者の約6割が本格実施に肯定的
ただし、歩道上の障害物の除去を指摘する人が多い



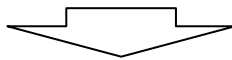
基本的に、実験終了後も継続していくものとする

- 【課題】
- ・歩道上での歩行者優先の徹底
 - ・障害物除去に対する沿線地域（商店街、事業所、住民）の協力
 - ・分かりやすい路面標示や案内標識類の設置

2) 自転車通行の一方通行化

《実験結果》

自転車利用者には、迂回が必要になることへの不満が多い
自転車の通行ルールの遵守率が比較的高い時間帯や進行方向もある
例えば、補助154号線区役所側歩道では、約9割の自転車利用者が通行ルールを遵守
一方通行の向きに対する評価には、補助154号線と補助209号線の違いはみられない



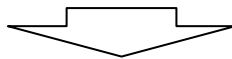
利用状況から、一方通行化の適用性は限定的と考えられる

- 【課題】
- ・条件つきながら本格実施に肯定的な人が多いこと、時間帯によってはルールの遵守率が高いことから、さらなる適用性の検証が必要
 - ・整備状況に合わせて、改めて適用を判断する

(3) 車道における自転車通行について（ブルーゾーンの設置）

《実験結果》

道路交通法に則した自転車の車道通行の誘導効果は高く、歩道上の自転車走行台数の減少により、歩行者の安全性向上が期待される
車道を通行する自転車利用者のブルーゾーン設置に対する評価は高いことがうかがえる
路上駐車があると危険だとする人が多い
歩行者からは、道路を横断する際の危険性を指摘する人もいる



道路交通法に則した自転車利用を誘導するため、実験終了後も継続する

- 【課題】
- ・路上駐車対策
 - ・ブルーゾーンを走行する自転車利用者の安全対策

5.5. 他地区への展開方向

社会実験結果やアンケート調査結果による道路利用者の意向等を踏まえて、今後の他地区への自転車走行環境整備の展開方向を示す。

(1) 今後の自転車走行環境整備に関する基本方針

他地区への展開にあたり、今後の世田谷区における自転車走行環境整備の基本方針を以下のように位置づける。

《基本方針》

歩行者の安全性確保

歩行者と自転車の通行区分、自転車通行ルールの徹底などにより、歩行者の安全性確保を図る

道路交通法に則した自転車利用の誘導と安全性確保

道路交通の状況や沿線施設の状況などを勘案し、ブルーゾーンの設置を推進するとともに、自動車ドライバーのマナー向上を図る

世田谷区にふさわしい自転車走行環境の整備と自転車通行ルールの構築

限られた道路空間を有効に活用しながら適切な自転車利用を促進するため、世田谷区にふさわしい走行環境整備と自転車通行ルールの構築を図る

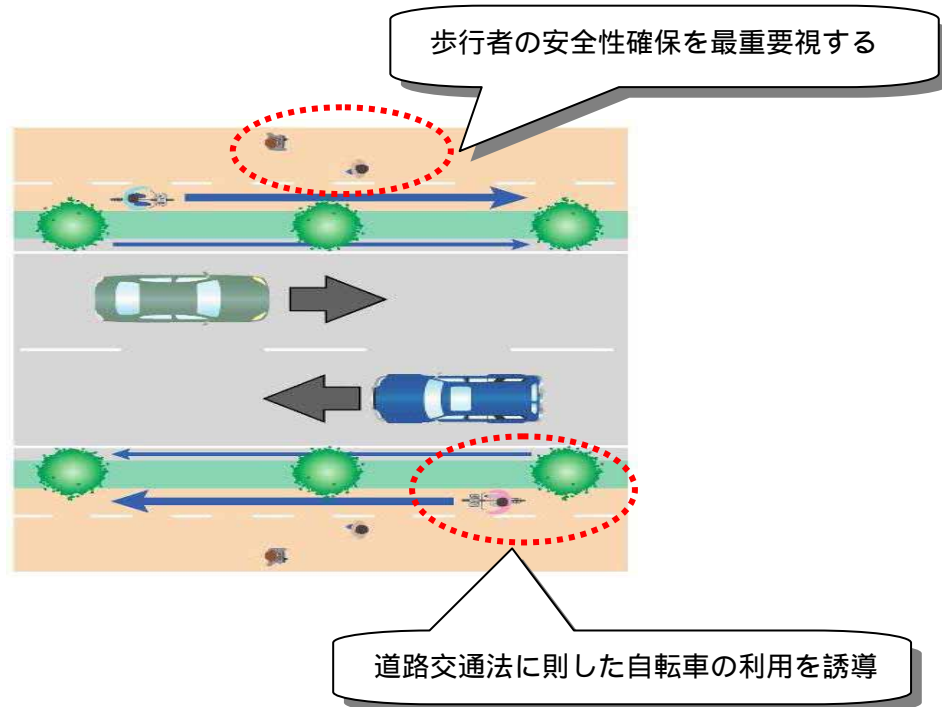


図5 - 1 4 自転車走行環境整備の基本方針イメージ図

(2) 今後の取り組みの方向性

1) 世田谷区にふさわしい自転車通行ルールの構築、自転車走行環境整備

今後、さらなる検証や検討を行い、世田谷区にふさわしい自転車通行ルールを構築し、既存道路空間や今後の都市計画道路等の整備において、可能なところから適用していくものとする。

以下に、自転車通行ルール構築の方向性を示す。

A) 歩行者・自転車の通行区分の推進

歩行者・自転車交通量や歩道幅員による歩行者と自転車の通行区分の方針設定
通行区分の位置づけの明確化（歩行者の安全確保）と周知徹底
必要性が高く、可能な道路からの通行区分の実施

- 【課題】
- ・ 補助154号線、補助209号線の利用状況の継続的な確認
 - ・ 障害物や違法駐輪の除去・防止など有効幅員を確保する方策
 - ・ 道路の利用特性を踏まえた方針設定（通行区分実施の有無、歩行者・自転車の通行位置の幅員）
 - ・ 道路緑化整備指針との連携による植栽のあり方の検討（道路特性に応じて、植栽を縮小あるいは設置しないなど）
 - ・ 沿線地域の協力

B) ブルーゾーン設置の推進

交通量やバスの状況、駐停車車両の多さなどを踏まえたブルーゾーンの設置方針の設定
必要性が高く、可能な道路からブルーゾーンを設置

- 【課題】
- ・ 沿線地域の協力、ドライバーへの周知
 - ・ ブルーゾーンの適切な幅とその確保方策（路肩の側溝幅縮小、形状変更など、自転車が走りやすい道路構造の検討）
 - ・ 路上駐車対策の検討、荷捌き対策の検討、ドライバーへの周知
 - ・ バス停や交差点における安全対策

C) 自転車の一方通行化に関するさらなる検討

自転車一方通行化の適用性の検証

- 【検討の方向性】
- ・ 他地域での社会実験等による適用性の検証
 - ・ 道路構造、利用特性、土地利用等を考慮した適用可能条件の整理

D) 歩道のない道路等における対応方策検討

商店街や住宅地内の歩道のない道路における歩行者・自転車の安全確保方策の検討

- 【検討の方向性】
- ・ モデル地区の設定
 - ・ モデル地区における整備手法の検討

2) ルールの浸透、マナーの向上

自転車の通行には、道路交通法の遵守が大前提であること、これに加えて、自転車の利用マナー向上が求められる。

さらに、世田谷区にふさわしい自転車通行ルールを構築し、自動車ドライバーも含めた全ての道路利用者がルールを守る雰囲気づくりを進めていくことが極めて重要となる。

《ドライバーも含めたルールの浸透》

継続的な啓発活動

- ・ 社会実験結果（実験実施内容の有効性や課題）のPR
- ・ ルールを守る雰囲気づくり（ルールを守る人を増やす）
- ・ 様々な媒体の活用 など

地域が一体となった取り組み

- ・ 行政、警察、沿線地域が連携した取り組み
- ・ 学校教育との連携（子供から親へ）

例）住民自らの交通安全の向上に向けた取り組み（主要地点での定期的な指導や巡回など）

3) 自転車走行環境のネットワーク形成

当面は区道における自転車走行環境の整備を進めるものとするが、自転車が適切に利用されるためには、国道や都道も含めた連続性のある走行環境を確保していく必要がある。

また、自転車走行環境のネットワークを形成するためには、限られた道路空間を有効に活用していくことが重要である。

《国、東京都への働きかけ》

国道・都道も含めた連続性のある自転車走行環境の確保

《既存道路空間の有効活用》

交通量や利用特性に応じて道路の適切な機能分担を図り、限られた道路空間をかしこく使い分けるための道路構造の検討

緑道等と連携を図った区全体における自転車走行環境ネットワークの形成

(3) 当面の課題

適切な自転車通行ルールの構築や、自転車走行環境整備に当たっての当面の課題を整理する。

補助154号線、補助209号線の追跡調査等

歩道上の障害物の除去対策の徹底

案内標示やブルーゾーンの改善

路上駐車対策の検討（継続的なドライバーへの啓発、荷捌き対策の検討）

社会実験等による他地域での検証（歩行者・自転車の通行区分や一方通行化等の適用性検証、商店街の道路などにおける自転車走行空間確保方策の検討）

既存道路の道路構造のあり方の検討（交通量や利用特性等に応じた道路構造の検討、道路整備方針と整合を図った基本となる断面構成の検討）

総合的な交通計画の検討

《検討委員会の体制》

「世田谷区自転車走行環境検討委員会」

委員長	国土舘大学准教授
委員	世田谷東町会代表者
	世田谷駅前通り商店街振興組合代表者
	上馬東町会代表者
	中里通り商店街振興組合代表者
	城山小学校 P T A 代表者
	駒留中学校 P T A 代表者
	世田谷交通安全協会代表者
	北沢交通安全協会代表者
	世田谷警察署交通課長
	北沢警察署交通課長
	世田谷区交通政策担当部長
	世田谷区土木事業担当部長