

世田谷区における交通安全・自転車施策について

目 次

交通安全・自転車施策

1-1	交通安全	-1
1-2	自転車等の利用に関する総合計画	-2
1-3	自転車安全利用啓発	-2
1-4	放置自転車対策	-5
1-5	自転車等駐車場・レンタサイクル	-6
1-6	自転車通行空間の整備	-8

交通安全・自転車施策

1-1 交通安全

(1) 交通安全啓発の推進

警察、交通安全協会、町会・自治会、学校・PTA等と連携し、区として交通安全啓発を進め、交通事故の防止、安全・安心なまちづくりを推進する。

(2) 区内の交通事故の現況

全国、都内、区内とも、交通事故件数、負傷者数はこれまで減少を続けていたが、都内、区内においては、平成29年にいったん増加するなど、横ばい状況が続いている。区内の交通事故件数は引き続き都内ワースト1位、自転車事故件数はこれまでの都内ワースト2位からワースト3位となったが、件数自体は昨年とほぼ同数となっている。自転車関与率（交通事故全体に自転車事故が占める割合）が41.6%と全国平均21.6%の約2倍の水準に達しており、自転車事故が多い。

		令和元年	平成30年	前年比
区内	交通事故件数	1,940	2,052	-112
	自転車事故件数	892	895	-3
	自転車関与率(%)	41.6	39.8	+1.8
都内	交通事故件数	30,467	32,592	-2,125
	自転車事故件数	13,094	12,866	+228
	自転車関与率(%)	39.0	36.1	+2.9
全国	交通事故件数	381,237	430,601	-49,364
	自転車事故件数	83,503	88,614	-5,111
	自転車関与率(%)	21.1	19.9	+1.2

(3) 区の取り組み内容

① 交通安全計画

交通安全対策基本法に基づき、昭和46年度以降、9次にわたって策定・実施してきており、平成28年度に第10次交通安全計画（平成28（2016）～令和2年度（2020年度））を策定した。

② 全国交通安全運動（春・秋）

区民一人ひとりに交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣づけることにより、交通事故を防止するため、例年、春・秋それぞれ10日間にわたり運動を展開している。今春は、交通安全運動自体は実施されたが、新型コロナ感染拡大防止のため、町会等によるテント設置は自粛となった。

③ 「交通安全都市宣言せたがや」区民のつどい

平成6年4月に行われた交通安全都市宣言の趣旨をふまえ、区内4警察署と協力して毎年9月に区民のつどいを開催し、交通安全に関する区民の関心の向上を図っている。

④ 交通安全教室

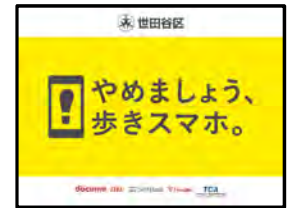
区立小学校全校 61 校で、P T A への委託により交通安全教室を毎年度開催している。また、区立中学校全校 29 校では 3 年に 1 度の頻度でスタントマンが目の前で交通事故の様子を再現するスクエアード・ストレート方式の交通安全教室を開催している。また、N P O に委託し、私立幼稚園等で幼児向け交通安全教室を開催している【平成 30 年度：12 回、令和元年度：10 回（2 園は新型コロナ感染拡大防止のため中止）】。地域のイベント等の機会を活用し、一般区民向けの交通安全教室を開催している。

⑤ セーフティドライブの推進

世田谷ナンバーの導入を契機として、より人に環境にやさしく安全な運転を推進するため、「やさしく走ろう世田谷」横断幕・懸垂幕の掲出や啓発リーフレットの配布を実施している。

⑥ 「歩きスマホ」の防止

区民からの苦情の多い「歩きスマホ」に対し、30 年度から（一社）電気通信事業者協会と協働し、区庁有車へのマグネットシート掲出、全国交通安全運動テントへのポスター掲出等、キャンペーンを実施している。



マグネットシート

1-2 自転車等の利用に関する総合計画

自転車等の利用に関する総合計画は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」に規定された法定計画であり、自転車等駐車対策協議会の意見を聞いて策定するよう定められている。

区の現行計画（平成 23（2011）～令和 2 年度（2020 年度））は、それ以前の計画が放置自転車対策中心であったのに対し、自転車安全利用や通行空間の整備等、総合的に自転車利用環境の整備を図る方向へと視点を転換した。また、5 年を経過した 28 年度に中間見直しを実施した。

同計画については 2019～2020 年度の 2 か年をかけて改定の予定であり、あわせて区市町村版自転車活用推進計画を策定し、一体の計画とする。

1-3 自転車安全利用啓発

(1) 自転車安全利用啓発の推進

1-1 (2) のとおり、区内の自転車事故は多く、これに対し区では、平成 24 年 4 月に自転車に乗る際の心構えを示した「世田谷区民自転車利用憲章」を制定し、この普及浸透を図るなど、自転車安全利用に関する啓発を進めている。

(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

自転車事故件数の多い 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) 区の取り組み内容

① 小・中学生への取り組み

区立小学校では、毎年度開催する交通安全教室の中で、自転車教室を実施している。また、区立中学校では 3 年に 1 度の頻度で実施するスクエアード・ストレート方式の交通安全教室の中で自転車事故を重点的に採りあげるほか、学校側の要望に応じて警察の協力により自転車安全講習を実施している。

(見直し内容)

- ・参加体験型交通安全教室事業（規模縮小）

② 区内事業者への取り組み

平成 25 年 7 月に「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、通勤や事業に自転車を使用する事業者に対し、従業者への自転車安全講習の実施等が努力義務として課せられたことを踏まえ、介護事業者など自転車使用の頻度の高い業種を中心に、区内事業者に対し自転車安全講習実施の呼びかけと講師紹介、資料・情報提供等の支援を行っている。

③ 区内大学への取り組み

大学生向け保険の統計によると、保険金請求件数・金額とも自転車事故がトップで、特に新入生時期に多い。このことを踏まえ区内 12 大学 (13 学部) に対し、新入生に向けた自転車安全利用啓発や自転車通学者に対する自転車安全講習受講の義務付け等を呼びかけるとともに、啓発資料の配布、講習の実施等の支援を進めている。

④ 子育て世帯への取り組み

チャイルドシート付自転車は、もはや子育てに欠かせないものとなっている。自転車事故件数の多い 20～40 歳代はまさに子育て世代であり、その結果、乳幼児の自転車同乗中の事故が多いなど、子どもの命が危険にさらされている。こうした現況を踏まえ、保育園や幼稚園に保護者に一声かけてもらうよう依頼する、小学校 P T A に対して保護者向けの自転車安全講習の実施を呼びかける、子育て支援ひろば等と協働して「子育て自転車 (チャイルドシート付自転車)」体験講習を実施するなど、啓発機会の拡大を図っている。

平成 30 年度以降は区で作成した子育て自転車のためのガイドブック「『子育て自転車』の選び方&乗り方」を幼稚園、保育園、子育てひろば等に配布している。



(見直し内容)

・自転車利用憲章リーフレット作成（規模縮小）

⑤ 高齢者への取り組み

身近なまちづくり推進協議会等と協働し、身近な地区での自転車安全講習の実施を図っている。

⑥ 自転車安全利用推進員の育成・支援

区民による自主的な自転車安全利用啓発の取り組みを促進するため、平成 26 年度から自転車安全利用推進員の育成・支援を進めている。29 年度からは区立小学校各校 P T A 校外委員にも推進員になっていただき、区発行の「ちやりこみゅ通信（自転車安全利用推進員ニュース）」により情報の提供・共有を進めている。

【自転車安全利用推進員人数】

平成 26 年度：34 名 27 年度：54 名 28 年度：45 名

29 年度：45 名＋区立小学校各校 P T A 校外委員

30 年度：47 名＋区立小学校各校 P T A 校外委員

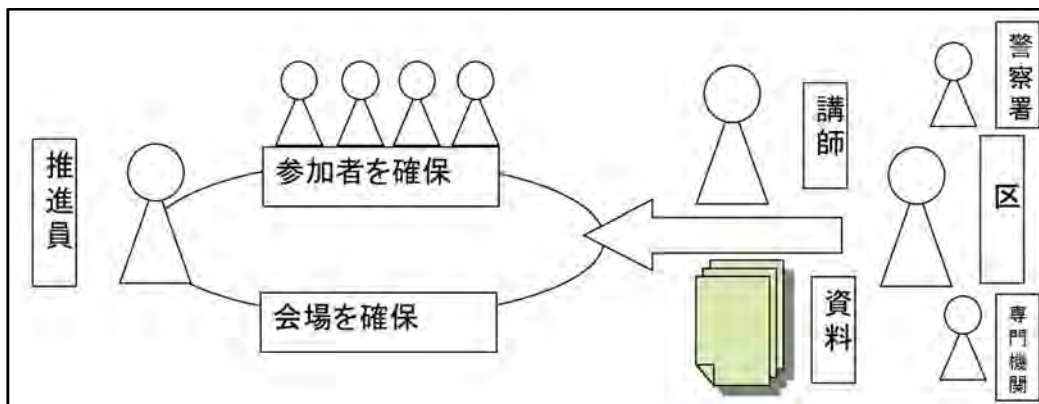
令和元年度：51 名＋区立小学校各校 P T A 校外委員

【自転車安全利用推進員の活動例】

区民の持つ様々な地域ネットワークを活かし、身近なところで、それぞれの強みを活かした独自の取り組みを進めている。

活動例：自転車安全講習の実施、地域のイベントでの啓発、地域主体のスクエアード・ストレート方式による交通安全教室の実施、自転車安全利用キャンペーンの実施、「自転車ローカル・ルール」の制定・普及 等

区による出前型自転車安全講習実施【30 年度】23 回、【令和元年度】19 回

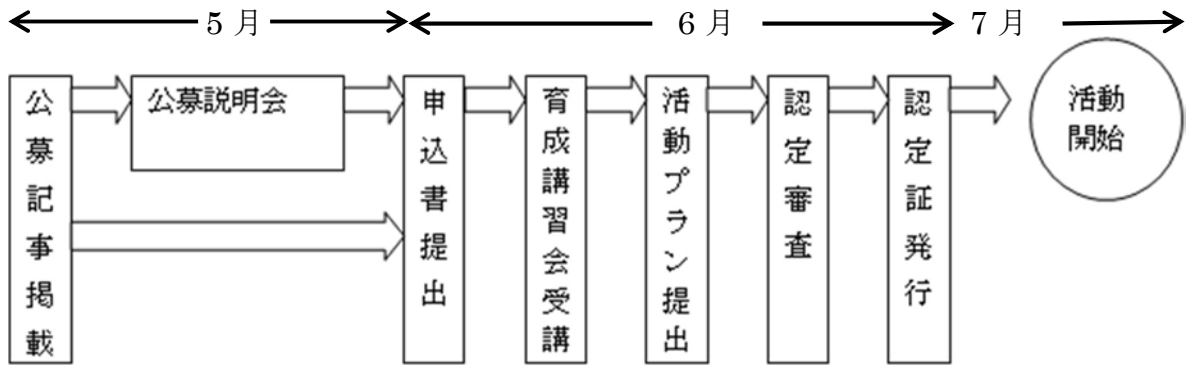


【区による支援メニュー】

講師の派遣・紹介、教材・資料の提供、啓発グッズの提供、活動内容に関する相談、保険料区負担によるボランティア保険への加入等

【自転車安全利用推進員の公募の流れ】

下図を参照。育成講習会の受講と活動プランの提出が要件となる。



⑦ 区民交通傷害保険の実施

区民の自転車保険、特に自転車加害事故に対する損害賠償に対応した保険への加入を促進するため、区では世田谷区「区民交通傷害保険」を30年7月から実施した。今年度は区内金融機関（郵便局を含む）で5月1日(金)～6月19日(金)に加入申込を受け付ける。区では広報、ちらし・ポスターの配布等により周知を進める。



加入申込書



B3ポスター



A4ちらし（表面）

1-4 放置自転車対策

(1) 背景と目的

自転車の急速な普及、駐輪場の不足、利用マナーの悪化等により、駅周辺の区域に大量に放置自転車が発生し、歩行者や緊急自動車等の通行に支障が生じるなど、大きな社会問題となった。

このため、駅周辺の放置自転車を防止し、歩行者にやさしい街の環境を整備することを目的として、区は、昭和59年4月に「世田谷区自転車等放置防止条例（現在の世田谷区自転車条例）」を制定するとともに①自転車等駐車場の整備、②自転車等の放置防止への啓発活動の実施、③放置自転車等の撤去を柱として、放置自転車対策を行ってきた。

(2) 現況と課題

駐輪場の整備や自転車利用者への啓発、放置自転車の撤去を継続して実施した結果、昭和 62 年度に約 33,000 台あった放置自転車の台数は、令和元年度には約 1,200 台に減少した。しかし放置台数が増加している地域も一部には残っているため、引き続き駅ごとの放置の状況や原因を分析し、対策を図っていく必要がある。

(3) 事業内容

① 啓発活動

- ・ 放置自転車クリーンキャンペーンの実施
区民、商店街、鉄道事業者等と連携し駅前等でキャンペーンを行っている
- ・ 整理誘導業務の実施
区内 15 駅周辺に整理誘導員を配置し、駐輪場への誘導等を行っている

② 放置自転車の撤去・保管・返還

- ・ 駅周辺等における撤去活動の実施
- ・ 放置自転車保管所の運営（8 箇所）
【返還受付】 月～金 午前 9 時～午後 7 時
土日祝 午前 9 時～午後 6 時
- ・ 自転車コールセンターの運営
【問合せ対応】 月～金 午前 9 時～午後 8 時
土日祝 午前 9 時～午後 7 時

③ 処分対象自転車の有効活用

撤去した放置自転車のうち、引き取り手の無いものについて、主に次のように有効活用している。

【令和元年度実績】

- ・ 海外譲与 【譲与数】 220 台
- ・ 売却 【台数】 7,652 台 【収入額】 17,254 千円

(4) 今後の進め方

放置台数のさらなる減少に向けて、啓発や撤去活動を継続して行うとともに処分対象自転車の売却等を通じて、事業にかかる経費負担の軽減を目指す。

(見直し内容)

- ・ 保管所の照明 LED 化（延期）

1-5 自転車等駐車場・レンタサイクル

(1) 背景

自転車は、従来から通勤通学や買物の際に便利で手軽な乗り物として利用されているが、近時、電動アシスト付自転車の普及により利便性が向上したことなどから、その利用は拡大傾向にある。

他方、これに伴う駐輪需要の増加に対応するため、前述の自転車条例に基づき、

自転車等駐車を整備し、自転車利用環境を整えてきた。

また、①自転車のシェアリングによる総量抑制、②自転車の放置防止、③自転車等駐車の効率的な利用を目的として、平成6年3月からレンタサイクル事業を展開してきた。なお、自転車等駐車及びレンタサイクルの運営・管理については、民間事業者のノウハウを活用することにより、区民サービスの向上を図るために、平成17年以降、指定管理者制度を導入している。

(2) 現況と課題

1) 自転車等駐車の整備

- ① 区内の自転車等駐車は区立と民間を合わせて148箇所、収容台数は約52,000台、通勤・通学者を対象とした自転車対策は一定の成果を上げている。今後は老朽化した駐輪場施設の修繕、改修、改築を計画的に行なっていくことが求められる。
- ② 区の人口は未だ増加傾向にあり、子育て世代を中心とした電動アシスト付自転車等の利用も増加しているため、これに対応した自転車等駐車の整備、改修が必要である。
- ③ 小田急線及び京王線の連続立体交差事業の進捗に伴い、沿線の駐輪場の整備、移設が必要となる。

2) コミュニティサイクルネットワークの拡充

- ① 区内の南北交通を補完するコミュニティサイクルのネットワークを充実・展開し、地域の移動手段としてさらなる定着を図っていく。また、自転車をシェアリングすることにより、自転車の総量抑制、ひいては放置自転車の削減を図るため、通勤・通学、買い物、観光など様々な生活場面において、オーナー自転車からコミュニティサイクルへの利用転換を進める必要がある。
- ② 利便性の向上と利用促進を図るため、主要な駅を中心に簡易なポートを整備できないか検討する。また、コミュニティサイクルシステムの補完可能性について、令和2年4月より民間シェアサイクル事業者と連携し実証実験を開始した。
- ③ 高低差がある地域や高齢者に対応するため、電動アシスト付自転車の増加を検討する必要がある。
- ④ 平成23年10月より、コミュニティサイクルポートについて民間事業者と締結していたネーミングライツ契約を、平成31年4月1日に更新（契約期間令和4年（2020年）3月31日まで）し、税外収入を確保している。

3) 自転車等駐車場附置義務・民営自転車等駐車場整備への助成

区では百貨店、スーパーマーケット、金融機関、遊技場等の娯楽施設など大量に自転車の駐輪を発生させる施設に対して、施設規模に応じた自転車等駐車場の附置義務を条例で課している。

また、民間事業者等が行なう駅周辺等の自転車等駐車場の設置事業に対し、自転車等の放置防止に寄与すると認められた事業を対象に、建設部分に要した経費の3分の1以内、かつ限度額以内で助成をしている。

附置義務の指導徹底と助成制度の有効活用により、一層取り組む必要がある。

【令和元年度実績】

- ・大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務 受付 16 件、完了 7 件、整備 266 台
- ・民営自転車等駐車場育成補助金 1 件 整備 74 台

(3) 今後の進め方

民間事業者との協働（連携）による自転車等駐車場の整備やコミュニティサイクルネットワークの拡充を継続して進めていく。

特に、街づくり事業による整備が進む下北沢駅周辺、千歳烏山駅周辺及び慢性的な自転車等駐車場の収容台数不足が指摘されている三軒茶屋駅周辺において、新たな駐輪場施設の整備や既存施設の改修を検討していく。

1-6 自転車通行空間の整備

(1) 背景と目的

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、連続性のある自転車通行空間ネットワークの構築が求められている。

この様な状況の中、当区において、今後、自転車通行空間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」を平成 27 年 3 月に策定した。

現在は、この計画に基づき、自転車通行空間の整備を進めている。

(2) 経過

- | | |
|--------------|--|
| 平成 23 年 4 月 | 世田谷区自転車等の利用に関する総合計画策定 |
| 平成 24 年 10 月 | 東京都自転車走行空間整備推進計画策定 |
| 平成 24 年 11 月 | 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン策定
(国土交通省、警察庁) |
| 平成 25 年 7 月 | 世田谷区自転車走行環境整備指針策定 |
| 平成 26 年 11 月 | 世田谷区自転車ネットワーク計画（素案）の区民意見募集
(11 月 15 日～12 月 5 日) |
| 平成 27 年 3 月 | 世田谷区自転車ネットワーク計画策定 |
| 平成 28 年 3 月 | 世田谷区自転車通行空間整備マニュアル策定 |
| 平成 29 年 5 月 | 自転車活用推進法施行 |

(3) 事業内容

世田谷区自転車ネットワーク計画で定めた自転車ネットワーク路線において、下記に示した3つの整備形態のいずれかにより、自転車通行空間の整備を行う。各路線の整備形態は、道路の幅員や断面構成などの構造的条件、自動車の交通量や規制速度などの交通状況を考慮して選定する。



※写真は整備イメージ

- ① 自転車専用通行帯
- ② 自転車走行帯 (ブルーゾーン)
- ③ 自転車走行位置表示

【令和元年度実績】

- ・ 自転車走行位置表示 (自転車ナビマーク・青色矢羽根) 9,678m

【これまでの実績】

- ・ 自転車通行空間整備延長合計 29.4km

(4) 今後の進め方

世田谷区が管理する自転車ネットワーク路線については、全路線(延長約167.4km)から優先的に整備すべき路線(延長約72.5km。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令和6年度(2024年度)までとし、全路線の整備は令和7年度(2025年度)以降の早期に完了を目指す。

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

平成27年度～令和6年度(2024年度)	令和7年度(2025年度)～
優先整備路線の整備	その他の路線の整備
道路の新設・改修工事を行う路線の整備	

(見直し内容)

- ・ 自転車通行空間の整備 (一部延期)