

「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」 中間見直し（計画案概要版）

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

1章 総合計画の概要

1.1 総合計画の目的

世田谷区自転車等の利用に関する総合計画は、自転車等駐車場の整備、ルールやマナーに関する普及・啓発事業、放置自転車等を防止するための取組みを推進するとともに、自転車を身近で環境にやさしい交通手段として再認識し、区民が積極的に利用できる環境の整備を計画的かつ体系的に推進するため策定するものである。

1.2 改定の背景

これまで区では、平成23年3月に「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」を策定した。

この計画は、平成23年度から平成32年度に至る10年間を対象とするものであり、策定時に策定後5年間での中間見直しを予定していた。

今回、上位計画である基本構想、基本計画、都市整備方針、交通まちづくり基本計画等が改定されたことを踏まえ、これらとの整合を図るとともに、東日本震災後をきっかけとした自転車への社会的関心の増大や子育て世代や高齢者の足としての普及浸透、自転車利用に対する健康志向や環境問題からの関心の高まり、コミュニティサイクルの普及などの自転車を取り巻く社会環境も踏まえて、本総合計画中間見直しを策定する。

1.3 総合計画の位置づけ

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」第7条に定める「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての性格を有する法定計画である。

また、区の上位計画である基本構想、基本計画、新実施計画、都市整備方針、交通まちづくり基本計画や、その他の関連法令・計画との整合性を図りながら、自転車等の駐車対策にとどまらず、安全で安心な自転車の利用環境の実現に向けた総合的な理念・方針・施策を示すものである（図1参照）。

1.4 総合計画の期間

本総合計画中間見直しは、平成28年度から平成32年度に至る5年間を対象とする。

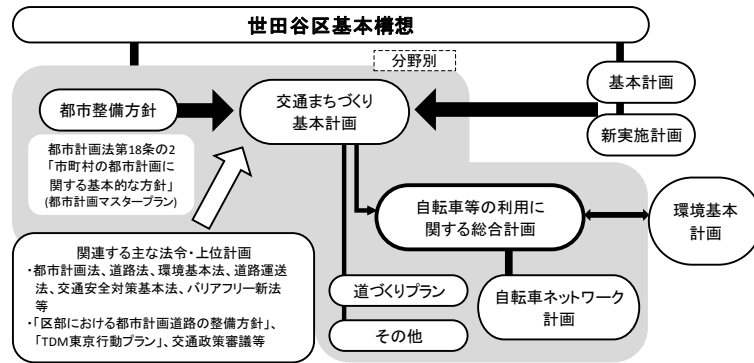


図1 自転車等の利用に関する総合計画の位置づけ

1.5 総合計画の対象地域

世田谷区全域を対象とする。

1.6 総合計画の対象内容

前述したように総合計画は、「自転車等の駐車対策に関する総合計画」としての性格を有する法定計画であるが、平成23年度の総合計画（現行計画）は、放置自転車対策だけでなく、自転車の通行空間や自転車利用のルール・マナーの普及啓発等も含んだ自転車に関わる総合的な計画になっている。本計画の中間見直しは、現行計画を踏襲し、自転車に関わる以下の事項を対象とする。

- ① 自転車走行環境
- ② 自転車駐輪環境
- ③ 自転車交通ルール・マナーの普及啓発
- ④ 放置自転車対策
- ⑤ 自転車利用を促進するしくみづくり（情報提供、質の向上）

また、需要予測や実態調査結果を踏まえ、自転車の利用目的（駅利用、通勤・通学、買い物等）に着目した計画とする。

1.7 総合計画策定の推進体制

総合計画に基づく対策を強力に推進していくため、区民、関係事業者（自転車関連団体、商業関係者、鉄道・バス事業者、公共施設および集約施設の設置・管理者）および行政（区、東京都、国、警察等）が、総合計画の理念・方針およびそれぞれの役割について十分認識した上で、相互に連携・協力しながら、主体的に取り組んでいく。

2章 自転車等の利用の現状

2.1 世田谷区の概要

人口	・「世田谷区将来人口の推計」（平成26年2月）によると、本計画期間中、区の総人口は増加と推計。	道路	・主要な幹線道路は整備されているが、都市計画道路の整備率は約5割と低い。狭い道路が多く、起伏のある地形も影響し、自転車による地域間移動は必ずしも円滑とは言えない。
交通	・西に行くほど鉄道駅間が広く、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。公共交通不便地域の割合は、平成26年3月末現在で19.6%である。	自転車	・鉄道利用率の高い地域と自動車利用率の高い地域の中に位置し、鉄道駅までの移動、買い物等の自転車利用率が高い地域である。
		商業	・平成24年まで、従業員数は概ね横ばい状態、事業所数、小売業事業所数、年間販売額は減少傾向にあったが、平成26年はともに増加に転じている。

2.2 自転車等の利用実態

自転車の利用状況	・外出時の手段として区民の過半数が自転車を利用している。 ・利用率は区の西側で高く、年齢層別では男女とも20歳代～40歳代で高い。	自転車走行環境の整備状況	・平成27年3月策定の「自転車ネットワーク計画」に基づき、道路の新設・拡幅時に加え、既存道路についても、優先整備路線から自転車走行環境整備を進める。
自転車の利用目的	・通勤や通学、業務よりも買い物等の利用が多い一方で、駅へのアクセス手段としての利用はバス利用を上回る。	自転車駐輪環境の整備状況	・自転車等駐車場収容可能台数の増加に伴い、自転車等放置台数は大幅に減少してきたが、近年再び微増傾向にある。
交通事故の状況	・区内交通事故、自転車事故とも年々減少にあるが、都内ワーストワンと依然として多い。 ・交通事故全体に占める自転車事故の割合は約40%と全国平均の2倍の水準に達している。 ・年齢層別では20歳代～40歳代の自転車事故が多い。	自転車に対する区民の意識	・区が積極的に取り組むべき交通施策として、現行計画策定時では5位だった「自転車走行空間の整備」が1位となった。これに対し放置自転車対策は3位から6位へと順位を下げた。 ・自転車が安全に走行するためには、「走行ルール・マナー徹底」と「車・人と分離された道路」が必要との声が高まっている。

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（現行計画）の平成24年度からこれまでの取組み状況と課題を、基本方針・個別方針ごとに整理した。施策については4章を参照。

基本方針1 安全な自転車利用を展開する世田谷の“風土”づくり

自転車交通ルール・マナー遵守の啓発促進	・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。 ・講習に参加しない（しにくい）層への対応、20～40歳代への取組み。
放置自転車ゼロへの取組み推進	・クリーンキャンペーン等の啓発、整理誘導員の配置、放置禁止区域の見直し、民間委託による放置自転車撤去の計画的実施等、放置自転車対策の効率的実施。 ・放置自転車対策の効果的・効率的実施。

基本方針2 日常生活を支援する安全で快適な自転車利用の“場”づくり

安全で快適な自転車利用環境の整備	・道路の新設・拡幅時等の自転車通行空間整備、街きよのスリム化や電線類地中化等による走行環境の改善。 ・既存道路も対象とした自転車通行空間の計画的整備とネットワーク化。
環境や利便性に配慮した自転車等駐車場の整備	・既存の自転車等駐車場の増台等による有効活用・新設、コミュニティサイクルのネットワーク化。 ・自転車等駐車場の確保と既存自転車等駐車場のさらなる有効活用。

基本方針3 地域交通を支える自転車利用環境の“しくみ”づくり

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	・レンタサイクル、コミュニティサイクル等による自転車総量の抑制。 ・コミュニティサイクルの利用利便性向上等による自動車から自転車への転換の促進、自転車の業務・観光利用の促進。
安全で快適な自転車利用を促進するしくみづくり	・自転車利用に役立つ情報の提供、「世田谷区民自転車利用憲章」の制定（平成24年4月）。 ・区民・自転車利用者の声を聞く仕組みの整備、「世田谷区民自転車利用憲章」のさらなる普及浸透。

2章 自転車等の利用の現状（続き）

2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向

＜自転車安全利用に向けた動き＞

- ・自転車利用の増加、「自転車が危ない」との世論を踏まえ、平成23年の警察庁通達に端を発し、「自転車は原則車道を通り。歩道は例外。」が改めて徹底され、自転車利用に関し、路側帯の左側通行の徹底、危険行為に対する自転車運転者講習の受講義務付け等、道路交通法がより厳しく改正された。こうした流れの下、国により自転車走行環境整備のためのガイドラインが示され、また、自転車利用に関する行政・事業者・利用者等の責務を定めた東京都の条例が制定された。

＜自転車の多様な利用に注目した動き＞

- ・鉄道駅周辺の自転車等駐車場の整備により、通勤・通学時の駅利用のための駐輪については対応が進んだことを受け、国により策定された自転車等駐車場整備の新たなガイドラインでは、買い物等の短時間駐輪への対応を求め、多様な主体による整備のあり方が示された。

＜区における自転車利用に関連する動き＞

- ・基本構想、基本計画、新実施計画等で子育て支援や環境への配慮、地域のネットワークづくり等が重点化され、また、新たに改定された都市整備方針等により、公共交通環境の充実が目指され、自転車利用のあり方が改めて注目されることとなった。
- ・今後、都市再開発や鉄道連続立体化に伴い、まちが大きく変わる拠点や沿線において、まちの将来像に適合した自転車利用のあり方が問われることとなった。

2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化

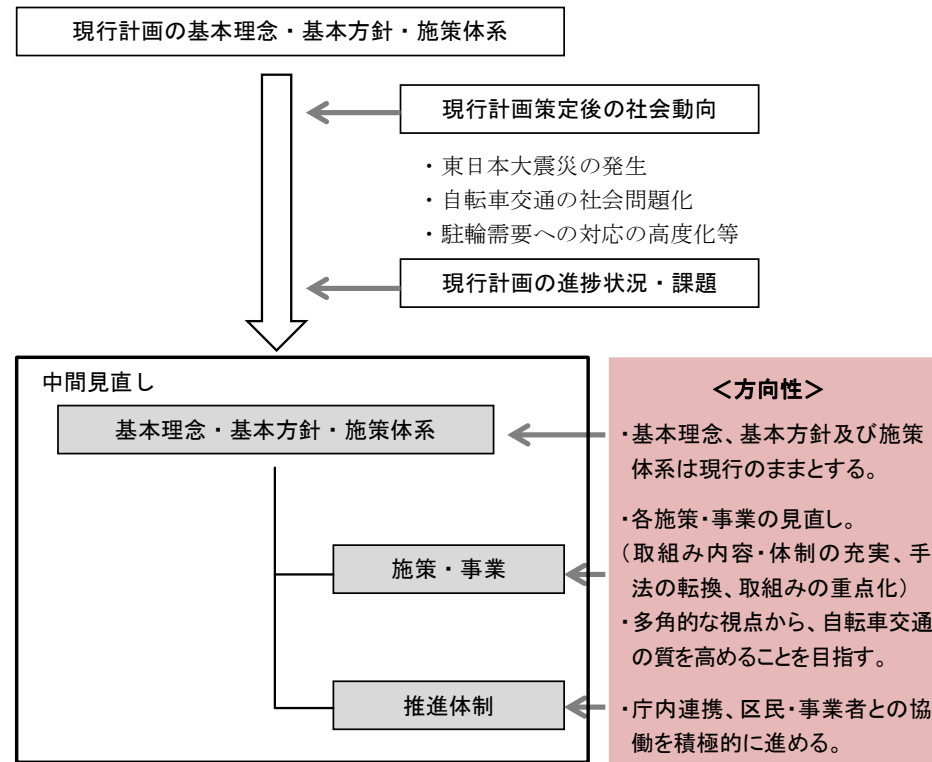
- ・東日本大震災をきっかけとした自転車への社会的関心の増大
- ・子育て世代や高齢者の足としての普及浸透
- ・自転車利用に対する健康志向や環境問題からの関心の高まり
- ・コミュニティサイクルの普及
- ・東京オリンピック・パラリンピックの開催決定
- ・情報技術の進展 等

2.6 中間見直しの方向性

「総合計画（現行計画）」の方針、「現行計画」策定後の社会動向、「現行計画」における取組みのこれまでの進捗状況の整理結果を踏まえ、中間見直しは下記の方方向性に基づいて進めることとする。

＜方向性＞

- ・現行計画の基本理念、基本方針及び施策体系は現行のままとし、各施策・事業の内容について見直し、取組み内容・体制の充実、手法の転換、取組みの重点化等を図る。
- ・庁内連携、区民・事業者との協働を積極的に進める。
- ・多角的な視点から、自転車交通の質を高めることを目指す。



3章 総合計画における自転車等の利用の基本理念と基本方針

3.1 総合計画の基本理念

自転車利用を機軸とした世田谷の都市交通社会の実現

「放置自転車ゼロ」、「安全で快適な自転車利用の環境整備」、「低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換」を図る施策を積極的に展開し、区民、事業者、行政等がそれぞれの役割を担い、協働しながら、安全で安心な自転車利用環境の実現をめざす。

3.2 総合計画の基本方針

基本方針1：安全な自転車利用を展開する世田谷の“風土”づくり

基本方針2：日常生活を支援する安全で快適な自転車利用の“場”づくり

基本方針3：地域交通を支える自転車利用環境の“しくみ”づくり

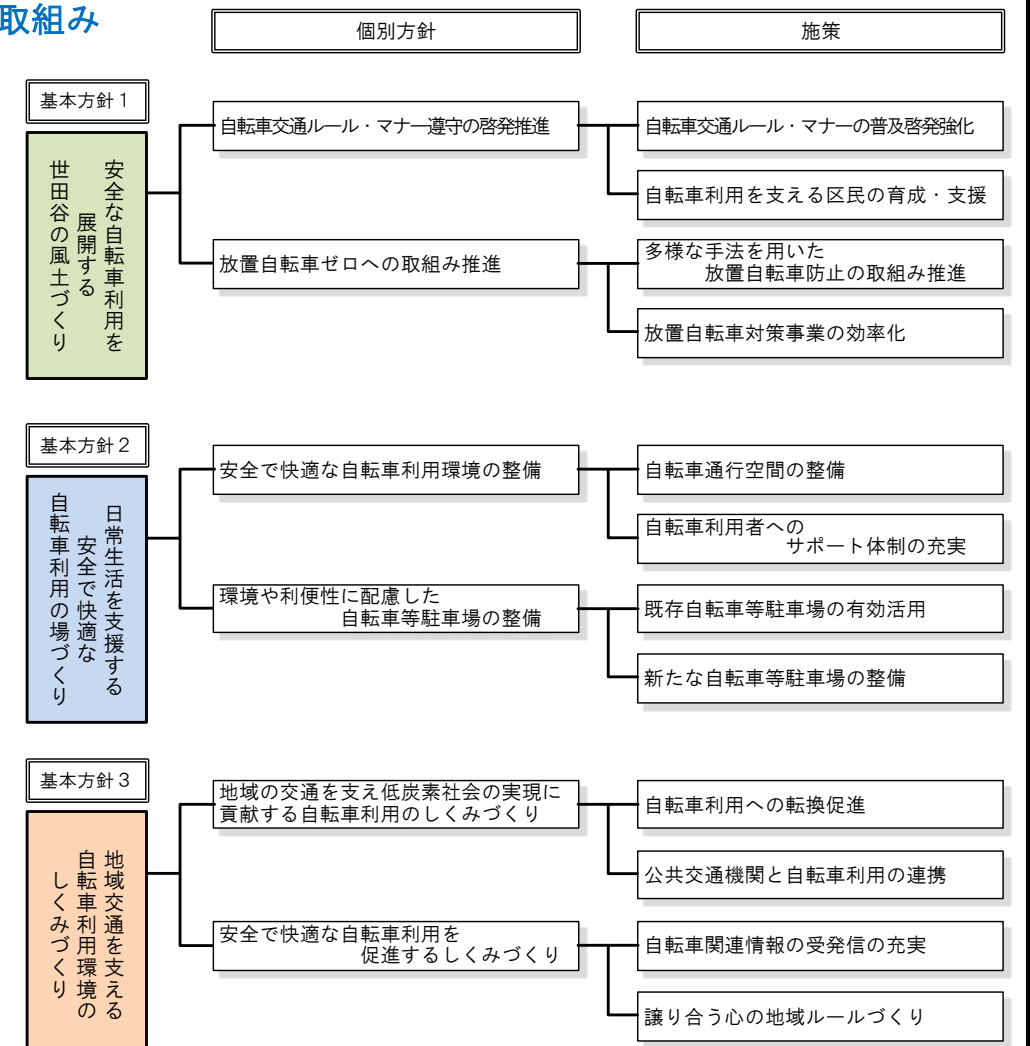
4章 施策の取組み

4.1 施策の取組みについて

4章では、総合計画の基本理念・基本方針に基づき、今回の中間見直しにより、今後の5年間で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

総合計画の施策体系は、中間見直し方針に基づき、3つの基本方針、6つの個別方針、12の施策で構成する。
また、各個別施策の今後の取組み内容を次ページに示す。



4.3 施策実現の方策

- ・協働・連携の持続と強化
地域、事業者、NPO、行政等が互いに協働・連携し、自転車の安全で適正な利用が浸透するよう、区民主体の自転車によるまちづくりを推進していく。
- ・社会情勢に応じた体制整備
自転車等駐車対策協議会に計画の進捗状況を報告し、関係者間で課題認識を共有することにより、施策の確実な実施を図る。
- ・財源の確保 等
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章 施策の取組み（続き）

基本方針	施策	今後の取組み内容
基本方針1 安全な自転車利用を展開する世田谷の“風土”づくり	1. 自転車ルール・マナーの普及啓発強化	<ul style="list-style-type: none"> 区立小・中学校での交通安全教室の実施、高齢者向け自転車安全利用啓発【継続・充実】 区内事業者、区内大学、子育て世帯等を対象とした20～40歳代への重点的啓発、未就学児向け交通安全教室の実施【新規】 警察との連携による交通ルール・マナーの啓発【新規】
	2. 自転車利用を支える区民の育成・支援	<ul style="list-style-type: none"> 自転車安全利用推進員の育成・支援【継続・充実】 その他区民の自主的な取組みの支援【新規】
	3. 多様な手法を用いた放置自転車防止の取組み推進	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車クリーンキャンペーンの実施、民間駐輪事業者への支援【継続】 自転車等駐車場利用への誘導、区立自転車等駐車場の有効活用による放置自転車の抑制【継続・充実】
	4. 放置自転車対策事業の効率化	<ul style="list-style-type: none"> 直ちに移動しない放置自転車を対象とした撤去、未返還自転車の再利用、放置自転車等保管所運営の見直し【継続】 放置禁止区域の指定・見直し、コールセンターの充実【継続・充実】
基本方針2 日常生活を支える安全で快適な自転車利用の“場”づくり	5. 自転車通行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> 「自転車ネットワーク計画」に基づく自転車通行空間整備の推進【新規】（自転車専用通行帯、自転車走行帯、自転車走行位置表示等）
	6. 自転車利用者へのサポート体制の充実	<ul style="list-style-type: none"> 自転車等駐車場での簡単な修理やマップの提供、自転車利用に関する情報の提供【継続】 利用者の用途にあわせた自転車のレンタサイクルでの提供【継続・充実】 自転車安全講習や啓発イベント等での自転車利用に役立つ情報の提供【継続】 外国人観光客等の増加に対応した情報提供の充実【新規】
	7. 既存自転車等駐車場の有効活用	<ul style="list-style-type: none"> 立体化による収容能力向上、自転車等駐車場の登録方法見直し、低利用駐車場の利用効率改善、レンタサイクル導入による駐車需要適正化、自転車等駐車場周辺の案内強化【継続】 環境や利便性に考慮した設備改善【継続・充実】
	8. 新たな自転車等駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者による自転車等駐車場、駅周辺未利用地を活用した駐輪施設の整備、歩道上を活用した自転車等駐車スペースの整備【継続】 駅周辺等への自転車等駐車場の整備・充実、買い物等の短時間駐輪需要に対応した自転車等駐車スペースのあり方の検討【継続・充実】
基本方針3 地域交通を支える自転車利用環境の“しくみ”づくり	9. 自転車利用への転換促進	<ul style="list-style-type: none"> レンタサイクル、コミュニティサイクルの運営【継続】 多様な自転車ニーズへの対応【継続・充実】 外国人観光客等の増加に対応した利用環境の充実【新規】 今後のコミュニティサイクルのあり方検討【新規】
	10. 公共交通機関と自転車利用の連携	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺への自転車等駐車場の整備と駅前への案内図等の設置、公共交通機関との乗換がしやすい仕組みの構築【継続】 京王線連続立体化に対応した自転車等駐車場のあり方検討【新規】
	11. 自転車関連情報の受発信の充実	<ul style="list-style-type: none"> 自転車関連情報の提供、施策コスト意識の啓発、自転車利用マップの配布【継続】 インターネット等による自転車等駐車場への案内【継続・充実】 自転車利用者の声を聞く仕組みの整備【新規】 外国人観光客等の増加に対応した情報提供の充実【新規】
	12. 譲り合う心の地域ルールづくり	<ul style="list-style-type: none"> 「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透【継続】 地域主体のローカル・ルールの取組みへの支援【新規】

図4 施策と今後の取組み内容

5章 路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

連続立体交差・複々線化事業や道路整備等の都市計画等事業の整備内容、駅周辺の放置自転車等実態調査及び区立自転車等駐車場の利用状況調査等の結果から、各鉄道路線沿線の自転車利用環境と主な対応・対策を整理した。

表1 路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境と主な対応・対策

駅・路線名	主な対応・対策
京王線	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差事業で創出した空間に、利便性の高い自転車等駐車場を、鉄道事業者と連携して整備。 成城学園前駅方面、経堂駅方面の南北動線や、他のコミュニティサイクル導入駅方面との連携強化。
千歳烏山駅	<ul style="list-style-type: none"> 買い物等の利用実態を把握するとともに、短時間駐輪需要への対応について検討。 電動アシスト自転車、3人乗り自転車のサイズに対応した自転車等駐車場の整備のあり方を検討。（下北沢駅、成城学園前駅、三軒茶屋駅においても同様） 成城学園前駅方面の南北動線等の連携強化。
京王井の頭線	<ul style="list-style-type: none"> 既存自転車等駐車場への誘導、ルールやマナーの普及啓発、自転車等駐車場の利用促進。 買い物利用等による短時間駐輪需要への対応を検討。
小田急小田原線	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差・複々線化事業が進められている東北沢駅～世田谷代田駅の鉄道上部利用においては鉄道事業者と連携して新たな自転車等駐車場の整備を促進。 今後のニーズを踏まえて更なるレンタサイクルポートの利用環境整備を図る。
下北沢駅	<ul style="list-style-type: none"> 連続立体交差・複々線化事業等に伴い、鉄道事業者等による利便性の高い新たな自転車等駐車場を整備。 短時間利用者を対象とした自転車等駐車場の整備のあり方を検討。 三軒茶屋駅方面の南北動線等の連携強化。
成城学園前駅	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティサイクルの導入と、千歳烏山駅方面、二子玉川駅方面の南北動線や、他のコミュニティサイクル導入駅方面との連携強化。
東急田園都市線	<ul style="list-style-type: none"> 駒沢大学駅については、放置自転車等の実態を踏まえつつ、自転車等駐車場の整備のあり方を検討。 桜新町駅においては、経堂駅方面、等々力駅方面の南北動線等の連携を強化。
三軒茶屋駅	<ul style="list-style-type: none"> 駒沢大学駅における自転車等駐車場の整備と併せた利用の分散等を検討。 買い物等の短時間利用者を対象とした自転車等駐車場の整備のあり方を検討。 下北沢駅方面の南北動線や、他のコミュニティサイクル導入駅方面等との連携強化。
二子玉川駅	<ul style="list-style-type: none"> 駅西側における自転車等駐車場の整備、駅東側への誘導のあり方を検討。 自転車利用の特性を踏まえた自転車等駐車場の運営方法のあり方を検討。 成城学園前駅方面の南北動線や、他のコミュニティサイクル導入駅方面等との連携強化。
東急大井町線、東急目黒線、東急東横線	<ul style="list-style-type: none"> 電動アシスト自転車の増台等により、等々力駅におけるレンタサイクルポートの利用促進。 成城学園前駅方面、桜新町駅方面の南北動線や、他のコミュニティサイクル導入駅方面との連携強化。 コミュニティサイクルネットワークの拡大を図る。
東急世田谷線	<ul style="list-style-type: none"> 自転車等駐車場の利用率はさほど高くないため、周辺での買い物客などについて、周辺の自転車等駐車場への駐輪を誘導するなど、適正な利用を促す。