

# 世田谷区自転車ネットワーク計画 (素案)



---

平成 26 年 11 月  
世 田 谷 区



# 目 次

## 1. はじめに

- 1.1 背景 ..... 1
- 1.2 自転車ネットワーク計画の位置付け ..... 1

## 2. 計画の基本方針と計画目標

- 2.1 世田谷区の自転車利用を取り巻く現状と課題 ..... 3
- 2.2 基本方針と計画目標 ..... 8

## 3. 自転車ネットワーク路線の選定

- 3.1 ネットワーク路線選定の基本的な考え方 ..... 9
- 3.2 ネットワークの候補路線 ..... 9
- 3.3 ネットワーク路線の選定手順 ..... 10

## 4. 整備形態の選定

- 4.1 整備形態の分類 ..... 31
- 4.2 整備形態の選定方法 ..... 35
- 4.3 自転車ネットワーク計画図 ..... 36

## 5. 今後の取組み

- 5.1 整備の進め方 ..... 38
- 5.2 関係機関との連携 ..... 40
- 5.3 関連する施策 ..... 41

## 資料編

- 1. 計画策定の経緯 ..... 43
- 2. 用語解説 ..... 45
- 3. 参考資料 ..... 47

# 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連事故の割合は、全国的にこの10年間で増加している。

このような背景から、区ではこれまで、区民が安全で快適に自転車を利用できるように、社会実験などにより自転車通行空間の整備方針を検討してきた。

このような中、平成24年11月に、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底などを進められるよう、国土交通省と警察庁が「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。）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、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通行空間を効果的、効率的に整備していくために、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。

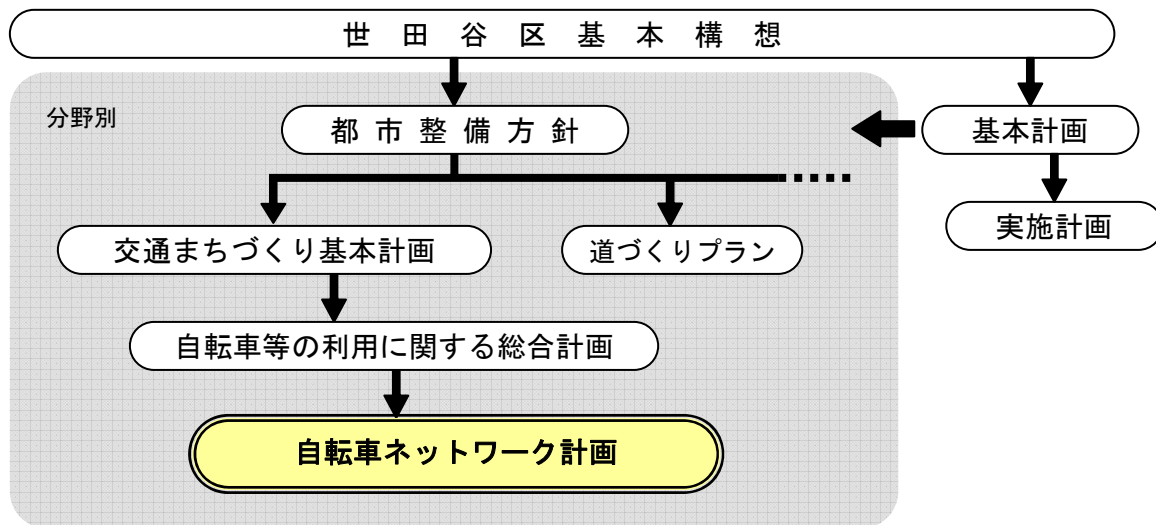


図 1-1 本計画の位置付け

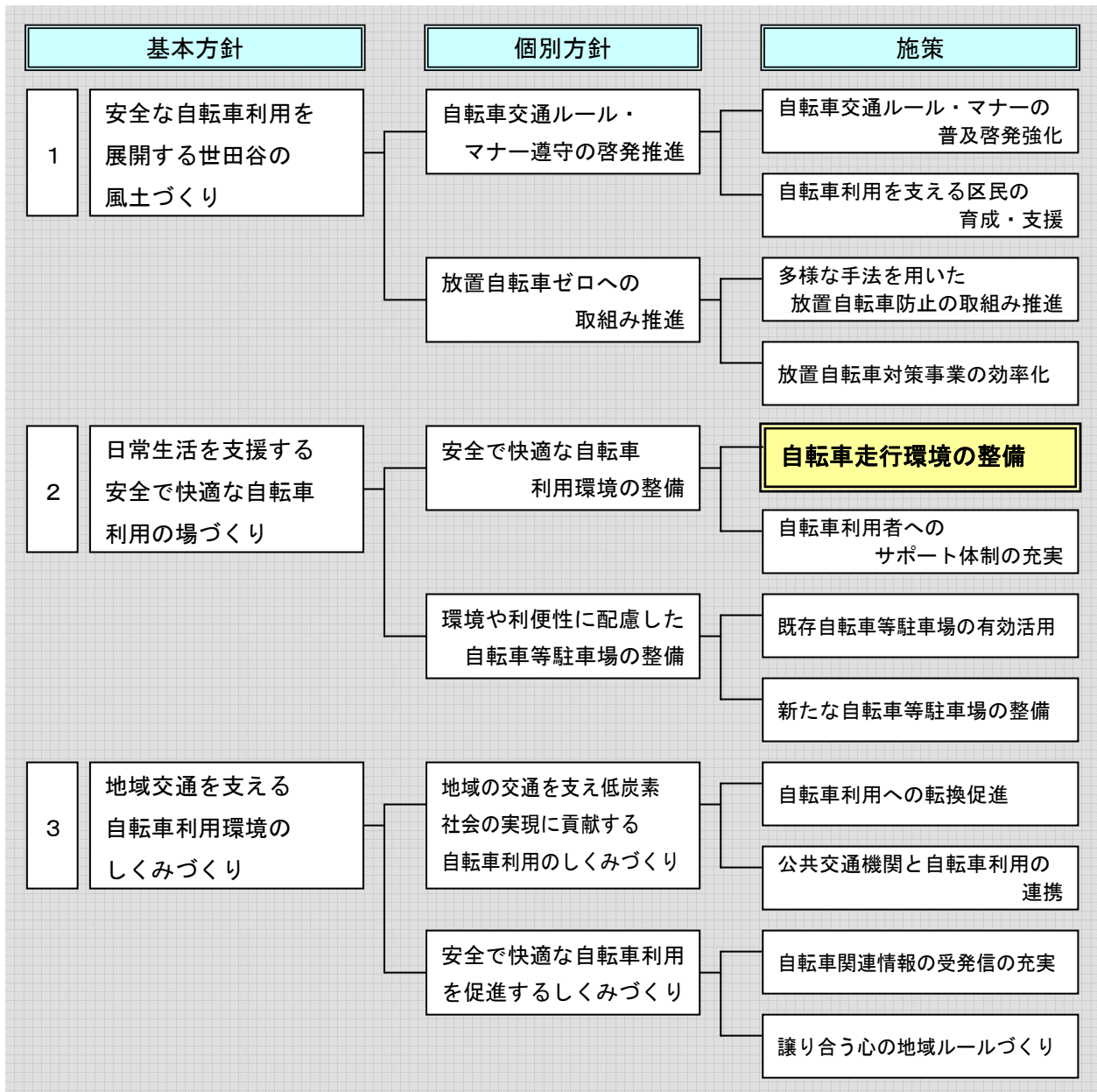


図 1-2 「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」の施策体系図

## 2. 計画の基本方針と計画目標

### 2.1 世田谷区の自転車利用を取り巻く現状と課題

#### (1) 自転車利用の現状

##### ① 自転車の利用状況

- 自転車は外出する時の手段として、各地域で多くの区民に利用されている。

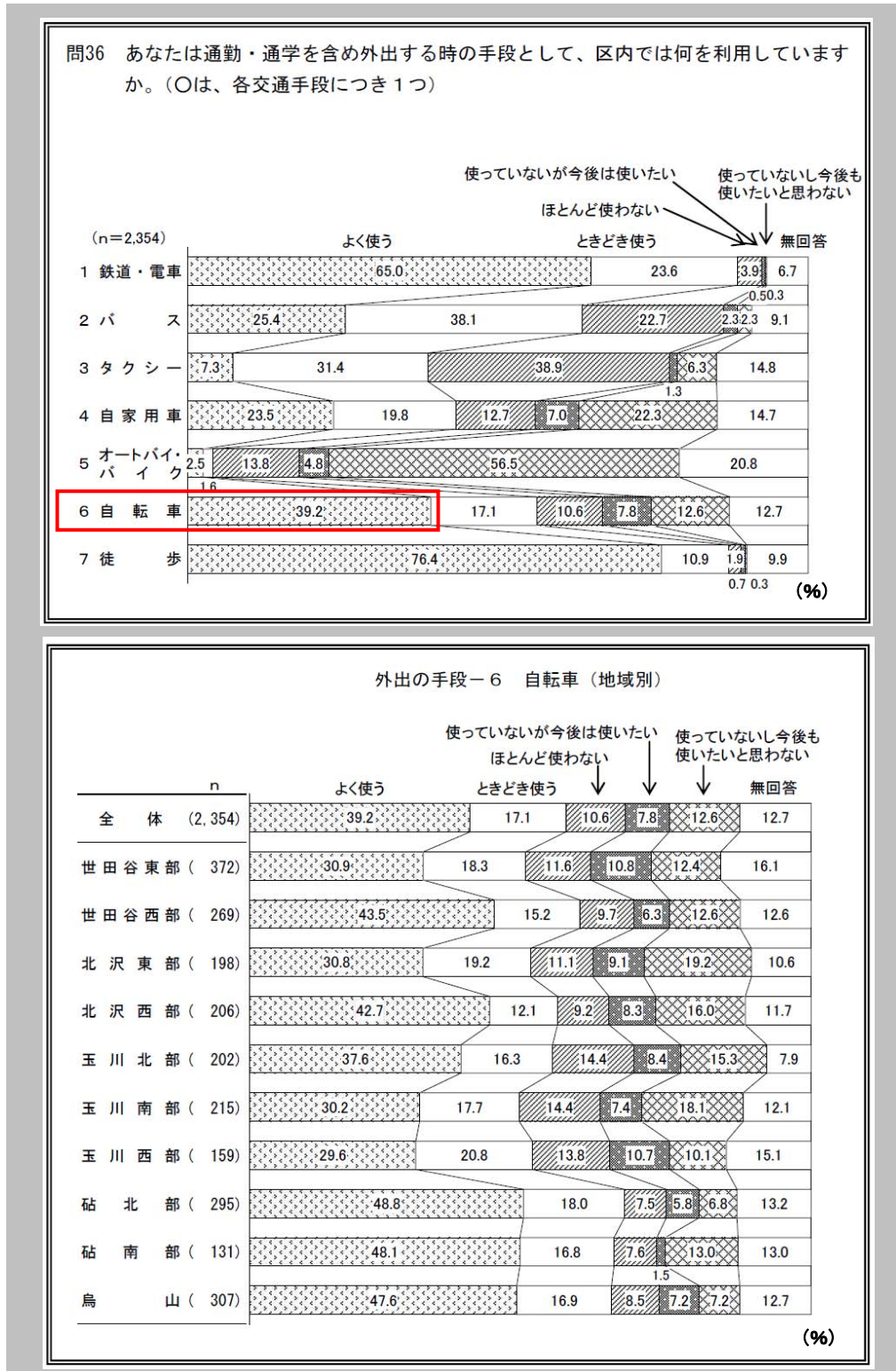


図 2-1 外出する時の手段  
[出典: 区民意識調査 2013]

■ 自転車の利用目的は、家事・買物が多い。

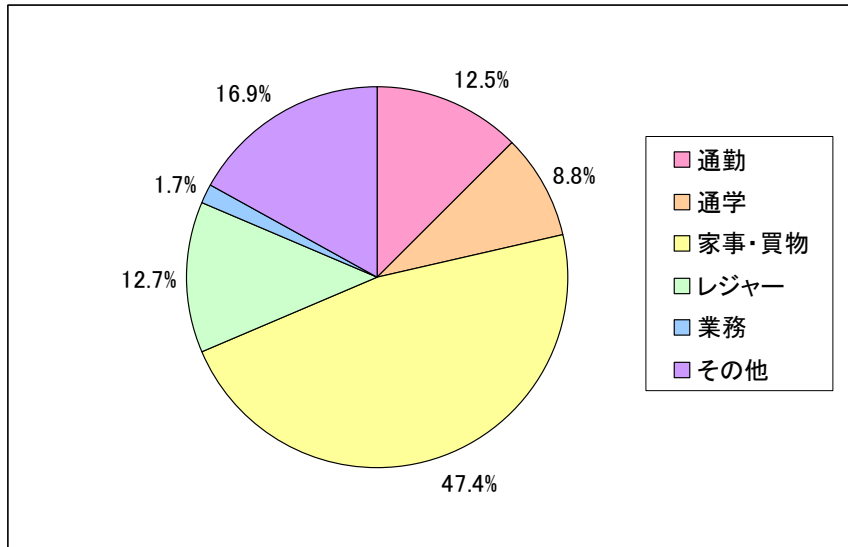


図 2-2 区民の自転車利用の主な目的  
 [出典:世田谷区の生活交通の実態に関する調査(平成 14 年度)]

■ 駅へアクセスする道路や商店街、幹線道路・地区幹線道路などを利用する自転車が多くみられる。

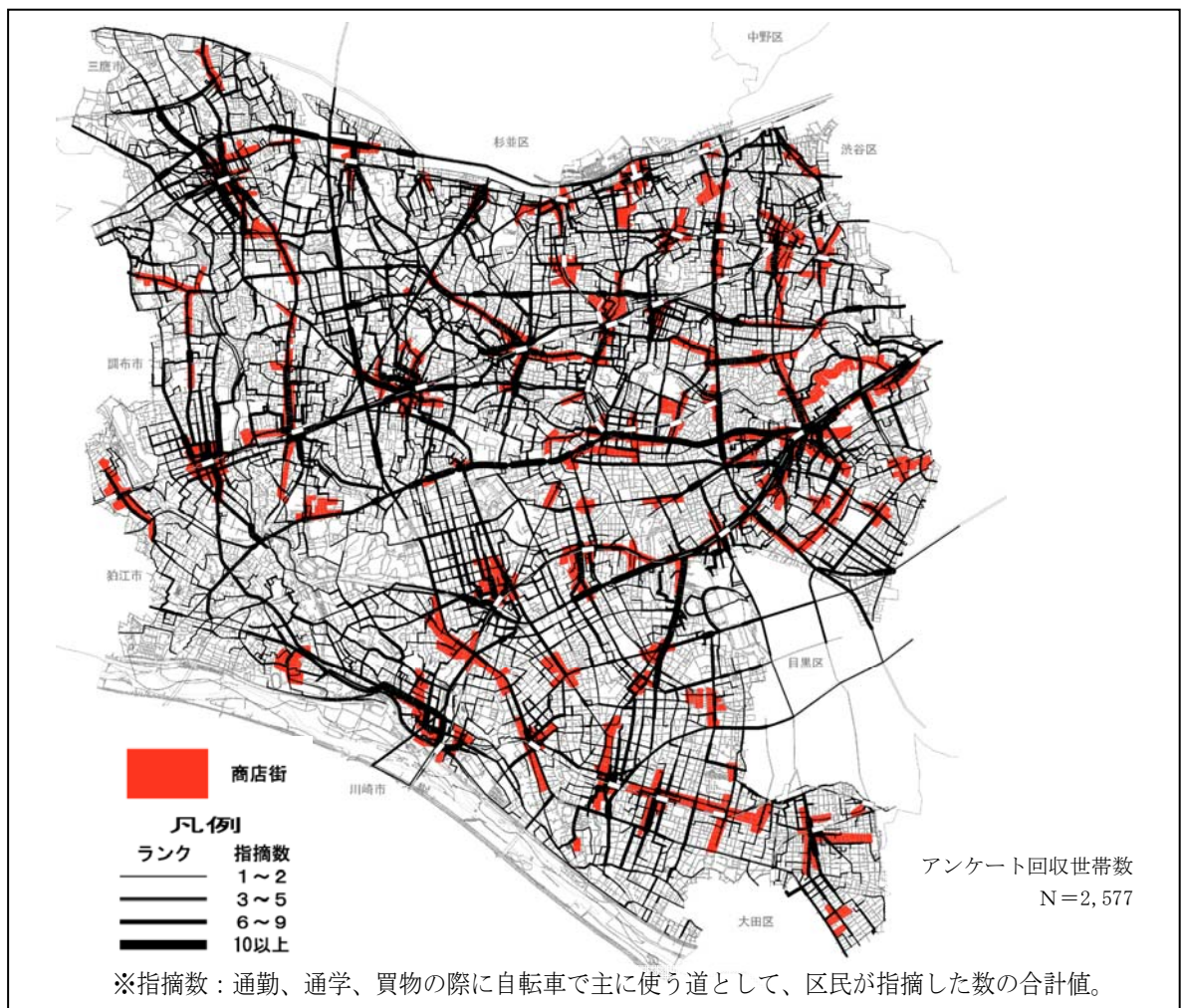


図 2-3 通勤・通学・買物の際に自転車で主に使っている道  
 [出典:世田谷区の生活交通の実態に関する調査(平成 14 年度)]

② 自転車関与事故

- 世田谷区内の自転車関与事故件数は、平成 25 年で 887 件（都内ワースト 1 位）発生しており、事故総件数（2,395 件）に占める自転車関与事故件数は約 4 割と高い。

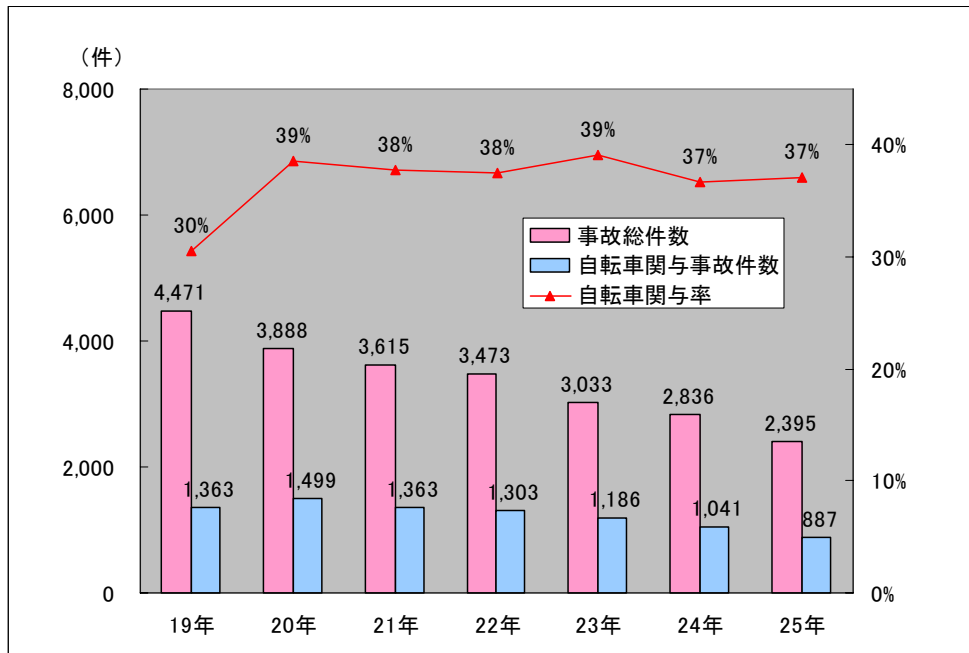


図 2-4 世田谷区の自転車関与事故件数と事故全体に占める割合  
[警視庁データより作成]

- 自転車関与事故の相手当事者は、自動車が全体の約 7 割を占めている。

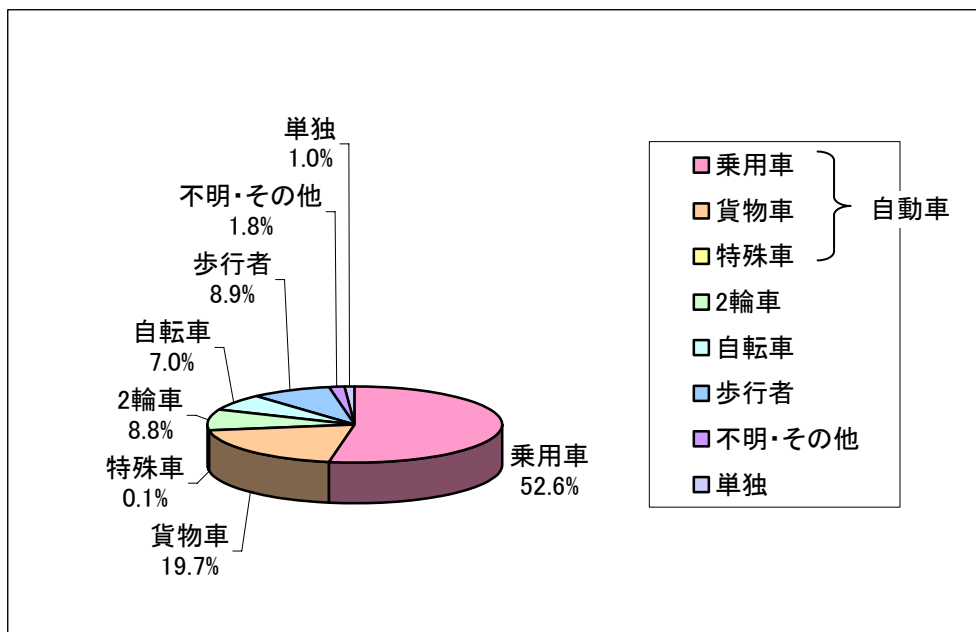


図 2-5 世田谷区の自転車関与事故の相手当事者別発生割合（平成 25 年）  
[警視庁データより作成]



- 自転車関与事故は、駅周辺の道路、幹線道路、地区幹線道路で多く発生している。

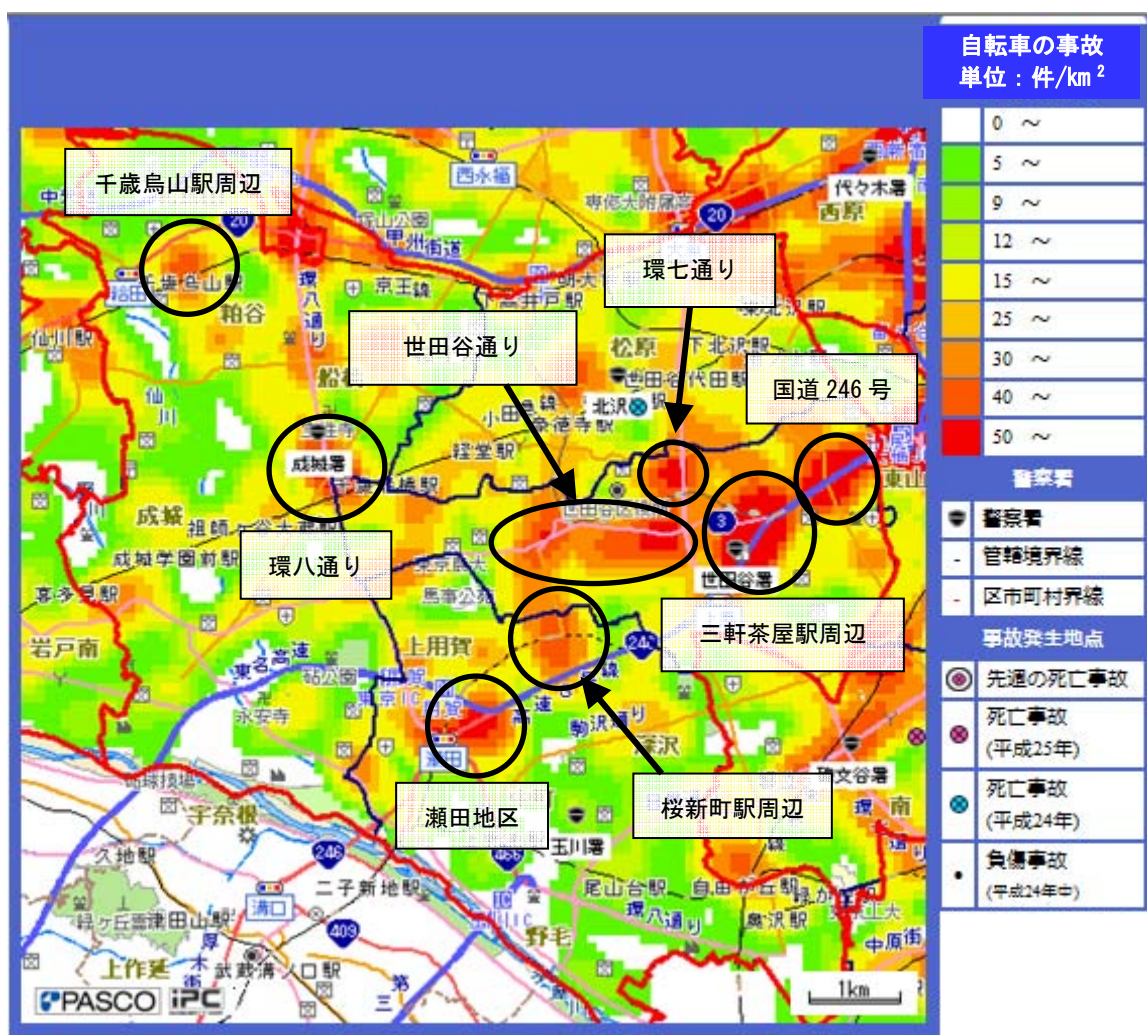


図 2-6 自転車事故発生マップ(平成 24 年)  
[警視庁HPより作成]

- 自転車関与事故は、交差点での車両との出会頭事故が多い。

	人対自転車	車両対自転車								車両単独	列車	計
		正面衝突	追突	出会頭	追越追抜	すれ違い時	左折時	右折時	その他			
交差点	232	55	36	5,120	87	54	1,430	1,245	306	97	-	8,662
交差点付近	198	30	29	1,060	71	36	225	135	281	43	-	2,108
単路	391	143	104	809	366	214	246	80	1,096	167	-	3,616
踏切	2	-	-	2	1	-	-	-	-	1	1	7
一般交通の場所	37	6	5	57	7	5	9	9	44	12	-	191
計	860	234	174	7,048	532	309	1,910	1,469	1,727	320	1	14,584

図2-7 都内自転車事故発生件数【道路形状別・事故類型別】(平成25年)  
[警視庁データより作成]

③ 自転車通行に関する区民の意見・要望

- 多くの区民（歩行者）が、歩道を走る自転車が危ないと感じている。

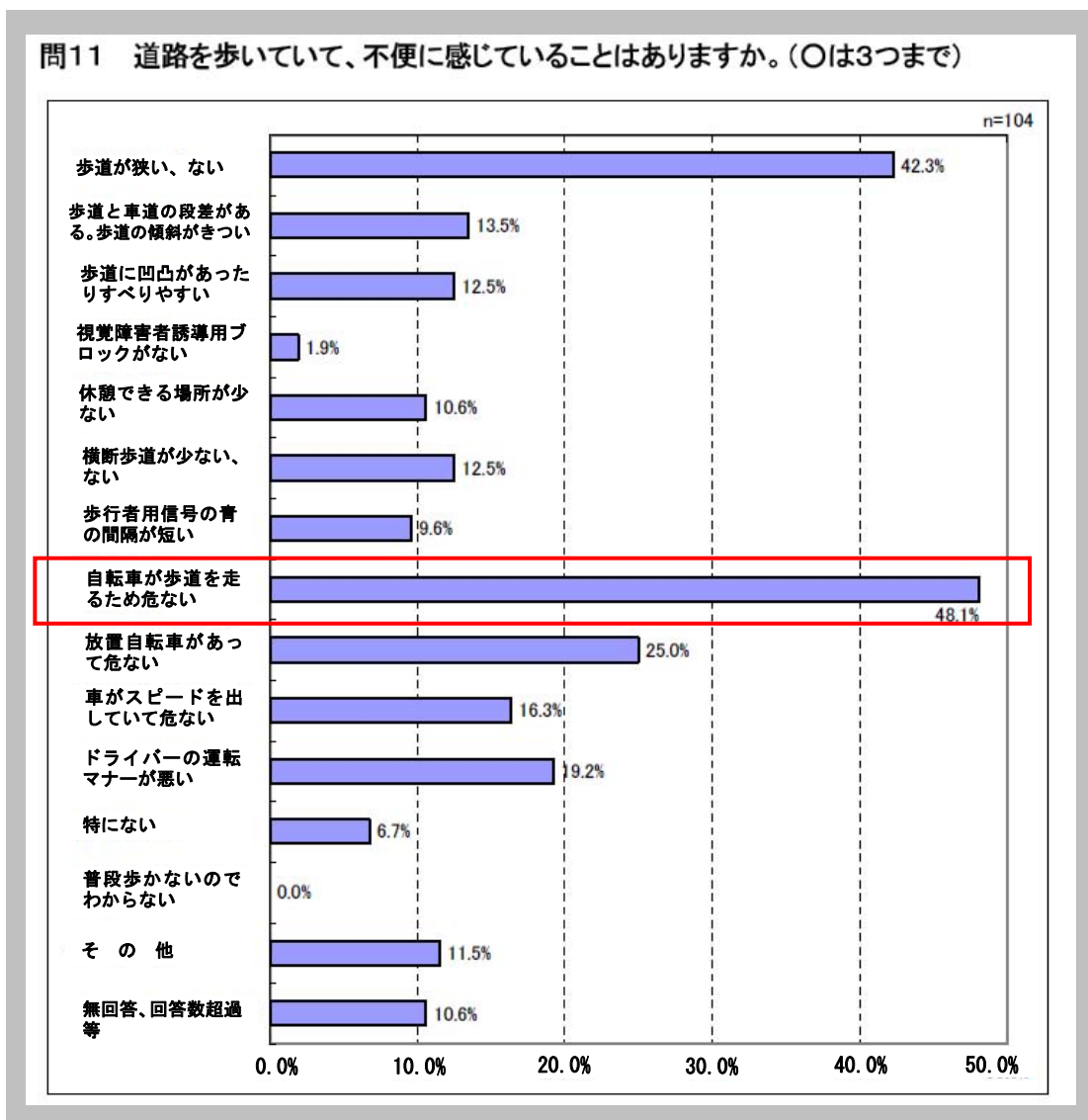


図 2-8 道路を歩いていて不便に感じていること  
[出典:区政モニターアンケート(平成 18 年度)]

(2) 課題

以上のような現状から、自転車利用を取り巻く課題を整理する。

- 自転車関与事故は、交差点における対自動車の発生割合が高く(図 2-7)、また、多くの区民が自転車の歩道通行に危険を感じている(図 2-8)ことなどから、歩行者・自転車・自動車相互の安全に配慮した自転車通行空間の整備が必要である。
- 駅周辺の道路や幹線道路・地区幹線道路は、多くの自転車が利用すると共に、自転車が関与する交通事故も多く発生している(図 2-6)ため、これらの道路での事故を抑制する必要がある。
- 自転車は、通勤・通学・買物などにおける移動手段として、多くの区民に利用されている(図 2-2)ため、自転車での移動を円滑にするネットワークの整備が必要である。

## 2.2 基本方針と計画目標

### (1) 基本方針

「2.1 世田谷区の自転車利用を取り巻く現状と課題」、上位計画である総合計画を踏まえ、本計画の基本方針は以下とする。

#### 基本方針 1

##### 歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境の整備

交差点等における自転車関与事故を抑制すると共に、歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に道路等を通行できる環境を確保するため、車道部に自転車通行空間を整備する。

#### 基本方針 2

##### 区民の日常生活を支援する自転車ネットワークの形成

通勤・通学・買物など区民の日常生活を支援するため、駅・学校・商業施設などへのアクセス性を向上させる自転車ネットワーク、また、国道・都道とも連続性のある自転車ネットワークを形成する。

### (2) 計画目標

自転車は各地域において利用されているという現状から（図 2-1）、次のとおり、本計画の計画目標（長期目標）を設定する。

#### 計画目標

##### 区内全域にわたって自転車ネットワークを構築する

### 3. 自転車ネットワーク路線の選定

#### 3.1 ネットワーク路線選定の基本的な考え方

区内の全ての道路等で自転車通行空間を整備することは現実的ではないため、本計画の基本方針や計画目標に応じた自転車ネットワークを、効果的・効率的に形成するために必要な路線を選定する。選定対象は、下記㉠～㉤の自転車が通行可能な路線とする。

- ㉠ 国道
- ㉡ 都道
- ㉢ 区道（道路法および世田谷区公共物管理条例に基づく道路）
- ㉣ 河川管理用通路（資料編「3. 参考資料」参照）
- ㉤ 緑道

#### 3.2 ネットワークの候補路線

上記㉠～㉤のうち、本計画の基本方針を踏まえ、また計画目標達成のために必要な下記①～⑦のいずれかに該当する路線を、自転車ネットワークの候補路線とする。

##### ① 都市計画道路・主要生活道路

交通の骨格となる道路。完成区間、概成区間の他、道路整備事業中の区間や「せたがや道づくりプラン」優先整備路線、第三次事業化計画優先整備路線も含める。

##### ② 自転車利用の多い路線

自転車の交通量が多い路線。

##### ③ 自転車関与事故の多い路線

自転車関与事故（平成22～24年の3年間）の発生件数が多い路線。

##### ④ 施設に連絡する路線

①都市計画道路・主要生活道路から、施設（駐輪場、大学、高校、幼稚園、保育園、商業施設、公共施設、公園、観光施設）に連絡するための路線。

##### ⑤ 自転車通行空間整備済みの路線

区がこれまでに自転車通行空間を整備した路線。

##### ⑥ 安全対策の必要な路線

警視庁指定の自転車対策重点地区・路線および小学校の通学路における自転車対策が必要な箇所。

##### ⑦ ネットワークの連続性を確保するための路線

上記①～⑥に該当しないが、ネットワーク形成上必要な路線。