

### (3) 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。

### (4) 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。

### (5) 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）、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路面表示（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