

世田谷区 自転車活用推進計画及び 自転車等の利用に関する総合計画

令和3年度～令和12年度

～世田谷思いやり自転車プロジェクト～



令和3年7月
世田谷区

はじめに

「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」は、平成29年5月に施行された自転車活用推進法に基づいて新たに策定する「市町村自転車活用推進計画」と、いわゆる自転車法に基づいて、従来から区で策定してきた「自転車等の利用に関する総合計画」の2つを、一体的に策定するものです。

平成28年4月の「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」中間見直し時点では、大きな社会変化として東日本大震災による自転車への社会的関心の高まり、そして「自転車は車両。車道左端の通行が原則。歩道は例外。」の再確認をはじめとする一連の制度改正がありました。今回の計画策定では、これに当たるものとして、自転車活用推進法の施行と、コロナ禍の影響と日常生活の変化が挙げられます。

自転車活用推進法は、身近な交通手段である自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが課題であることに鑑み、自転車の活用に関し、基本理念を定めたものです。

国が平成30年6月に策定した自転車活用推進計画では、これまで、あまり自転車が活用されてこなかった自治体を含め全国を対象とした自転車の活用の推進として、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、自転車事故のない安全で安心な社会の実現、サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現によるインバウンド観光需要等に着眼しています。これに対し、当区ではすでに自転車利用が普及している状況を踏まえ、改めて「自転車を活用する」とはということかという視点で検討しました。

なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響が区内の自転車利用にも及んでおりますが、これまで、計画における自転車利用将来推計につきましては、計画策定年度の放置自転車実態調査結果を主に、前年度までの放置自転車実態調査結果の推移等も勘案しながら、推計作業を行ってきました。

しかし、今回の計画につきましては、直近までの区内駐輪場利用状況等を検証した結果、コロナ禍の影響を受けた実態データが、令和2年度放置自転車実態調査結果だけでは不十分であることから、将来の自転車利用の傾向を推測するため、令和3年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況等を勘案しつつ、令和3年度末までに推計を行うこととしました。

このため、今回の計画策定時点では上記の推計値を掲載せず、推計実施後に改めて公表することといたします。

令和3年7月
世田谷区

計画の愛称について

今回の「自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」では、地域の生活を身近で支える「生活自転車」(p.69~70 参照)を掲げたことから、区民にとって身近な計画を目指し、計画素案に対する区民意見募集(パブリックコメント)とあわせて、計画の愛称を公募しました。

346名の方からご意見をいただき、愛称につきましては、このうち141名の方からご応募いただきました(有効数)。「世田谷区自転車等駐車対策協議会」での選考の結果、候補の中から「世田谷思いやり自転車プロジェクト」が計画の愛称として選ばれました。

パブリックコメントでは、「支える自転車」を中心とした計画の内容を評価する声の一方で、「ルールやマナーを守らない自転車が危ない、こわい」、「このままの状態で自転車が増えてほしくない」、「歩行者の視点、歩道の安全確保を入れた計画としてほしい」とのご意見を多くいただきました。愛称に「思いやり」の語が選ばれた背景には、こうした現状があると考えています。

狭い道路の多い区内では、歩行者、自転車、自動車の通行空間を完全に分離することは難しく、歩行者<自転車<自動車という「交通弱者」の順序を踏まえ、歩行者、自転車、自動車が、お互いに配慮と思いやりをもってコミュニケーションを図り、道路上で安全・安心に共生を図る必要があります。

「思いやり」の語に込められたメッセージをしっかりと受け止め、歩行者、自転車、自動車が安全・円滑に移動できるバランスの取れた都市交通社会、「世田谷の自転車のミライ」を皆さんと共に目指してまいります。

目次

1 章 計画の概要	3
1.1 計画の目的	3
1.2 策定の背景	3
1.3 計画の位置づけ	3
1.4 計画の期間	4
1.5 計画の対象地域	5
1.6 計画の対象内容	5
1.7 計画の推進体制	5
1.8 対象とする交通手段	5
2 章 自転車等の利用の現状	11
2.1 世田谷区の概要	11
2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況	17
2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証	52
2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向	53
2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化	58
2.6 計画の見直しの方向性	62
3 章 計画の基本理念と基本方針	69
3.1 計画の基本理念の考え方	69
3.2 計画の基本理念	69
3.3 計画の基本方針	72
3.4 基本方針の考え方	73
4 章 施策の取組み	77
4.1 施策の取組みについて	77
4.2 施策体系と個別施策の取組み	77
4.3 施策実現の方策	116
4.4 PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進	118
5 章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備	121
5.1 本章の目的	121
5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策	122
京王電鉄京王線沿線の自転車利用環境整備	125
京王電鉄京王線：千歳烏山駅の自転車利用環境整備	126
京王電鉄井の頭線沿線の自転車利用環境整備	127
小田急電鉄小田原線沿線の自転車利用環境整備	128
小田急電鉄小田原線・京王電鉄井の頭線：下北沢駅の自転車利用環境整備	129
小田急電鉄小田原線：成城学園前駅の自転車利用環境整備	130
東急電鉄田園都市線沿線の自転車利用環境整備	131
東急電鉄田園都市線・東急電鉄世田谷線：三軒茶屋駅の自転車利用環境整備	132
東急電鉄田園都市線・東急電鉄大井町線：二子玉川駅の自転車利用環境整備	133
東急電鉄大井町線・東急電鉄目黒線・東急電鉄東横線沿線の自転車利用環境整備	134
東急電鉄世田谷線沿線の自転車利用環境整備	135

参考資料

世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画の策定の経緯

- ・ 検討体制 139
- ・ 自転車等駐車対策協議会 139

用語集

- ・ 用語集 145

関連条例

- ・ 世田谷区自転車条例 151
- ・ 世田谷区自転車条例施行規則 170
- ・ 世田谷区レンタサイクルポート条例 180
- ・ 世田谷区レンタサイクルポート条例施行規則 185

1章

計 画 の 概 要

1章 計画の概要

1.1 計画の目的

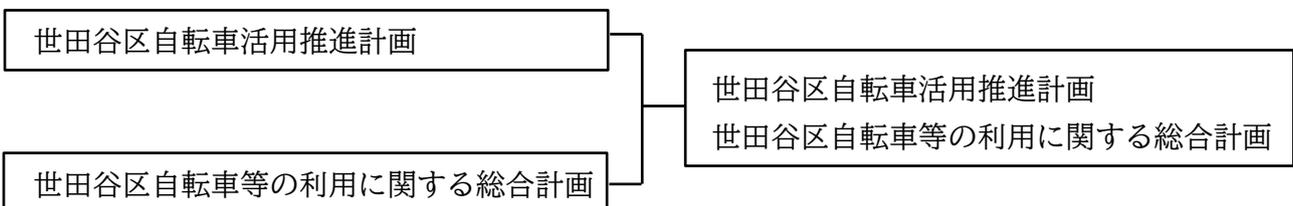
「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」は、身近で環境にやさしい交通手段である自転車を利用したまちづくりを推進することで、良好な都市環境の形成を図るとともに、区民誰もが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境の整備を目指し、自転車通行空間や駐輪場の整備、ルールやマナーに関する普及・啓発、放置自転車の防止等を、計画的かつ体系的に推進するため策定するものです。

1.2 策定の背景

区の自転車施策の総合的な方針となる「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（平成23年3月策定、平成28年4月中間見直し）が、令和2年度で計画期間を終了するため、改定の必要が生じました。

一方、平成29年5月の自転車活用推進法の施行により、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、区市町村自転車活用推進計画の策定が努力義務として課せられました。

これに対し、電動アシスト自転車の普及浸透、民間事業者によるシェアサイクルの普及など、総合計画中間見直し以降の自転車を取り巻く社会環境の変化を踏まえ、区における自転車活用推進計画の策定と自転車等の利用に関する総合計画の改定を一体的に行います。



1.3 計画の位置づけ

(1) 法的位置づけ

自転車活用推進計画は、「自転車活用推進法」第11条に基づき、国の自転車活用推進計画、並びに東京都自転車活用推進計画を勘案しつつ、世田谷区の実情を踏まえて策定する法定計画です。

また、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」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す。

(2) 区の上位計画、関連計画との関係

本計画は、区の上位計画の基本構想、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・安心をはじめ、良好な自転車の利用環境の実現に向けた総合的な理念・方針・施策を示すものです。

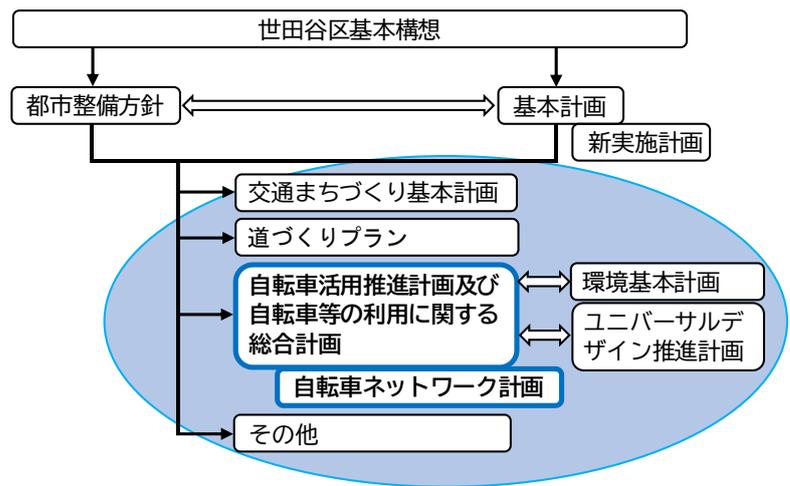


図 1 本計画の位置づけ

1.4 計画の期間

本計画は、令和 3 年度～令和 12 年度の 10 年間を対象とします。なお、策定後 5 年経過した時点（令和 7 年度）を目途に、中間見直しを実施することを想定します。

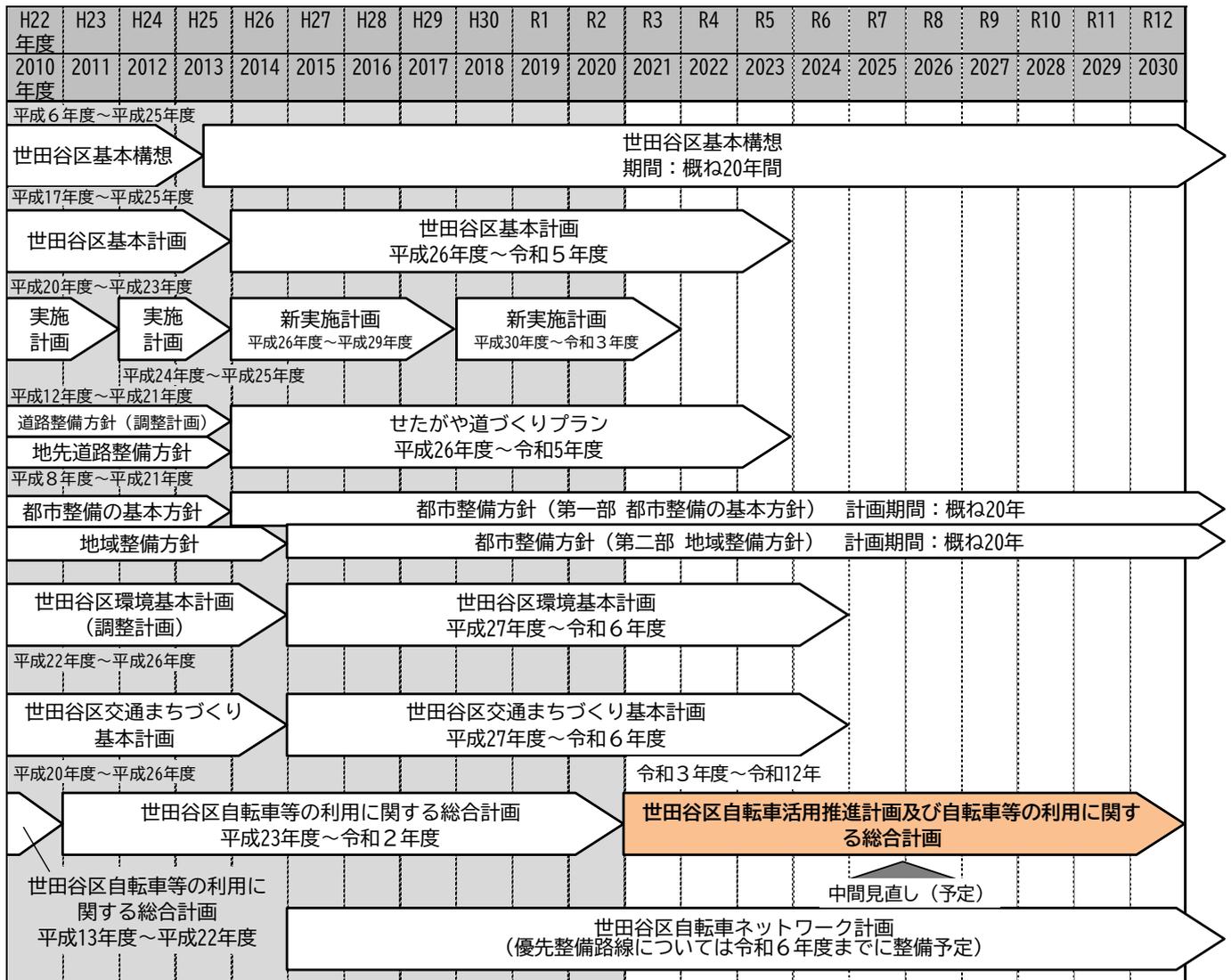


図 2 本計画ならびに上位関連計画の期間

1.5 計画の対象地域

世田谷区全域を対象とします。

1.6 計画の対象内容

本計画は、自転車活用推進計画として、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るとともに、世田谷区自転車等の利用に関する総合計画として、区の自転車施策を計画的かつ体系的に推進するため、自転車に関わる以下の事項を対象とします。

- ①自転車交通ルール・マナーの普及啓発
- ②自転車通行空間の整備
- ③駐輪場の整備
- ④放置自転車対策の実施
- ⑤身近な生活を支え、健康・快適に自転車を利用するための環境づくり

1.7 計画の推進体制

本計画に基づく対策を推進していくため、区民、事業者、行政（区、東京都、国、警察等）が本計画の理念・方針およびそれぞれの役割について十分認識し、相互に連携・協力しながら、主体的に取り組めます。

1.8 対象とする交通手段

本計画は、主に人の移動に関わる事柄について、「自転車」を対象としています。自転車は、道路交通法における車両にあたります。

※本計画は、「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り、上記の1.6計画の対象内容のうち、「③駐輪場の整備、④放置自転車対策の実施」については、自転車だけでなく原動機付自転車も対象として含まれます。

※低速小型モビリティである、電動式キックボード（立ち乗り電動スクーター）などは、定格出力に応じて、自動車または原動機付自転車に分類されます。定格出力0.60キロワット以下で原動機付自転車に分類される場合は、「自転車等」に含まれることになり、上記③④の対象となりますが、自動車に分類される場合は本計画の対象となりません。

<参考> 道路交通法における「自転車」とは？

法律では、「自転車」は車両にあたります。

車両とは、自動車、原動機付自転車、軽車両、トロリーバスのことです。

軽車両とは、自転車、荷車そのほか他人の力もしくは動物の力により、または他の車両にけん引されるもので、レールを必要としない車をいいます。

軽車両の例) 自転車、馬・牛、リヤカー・荷車、馬車・牛車、犬ソリ等。



図 3 道路交通法における自転車の分類

法律上の定義では、「自転車」は、ペダルまたはハンド・クランクを用い、人の力によって運転する二輪以上の車で、レールを必要としないものをいいます（道路交通法第2条第1項第11号の2）。

自転車は、「普通自転車」と「普通自転車以外の自転車」の2つに分類されます。

■普通自転車

車体の大きさ、構造が次の基準を満たす四輪以下の自転車で、他の車両をけん引していないものです。(道路交通法第63条の3前段、道路交通法施行規則9条の2)

- ①長さ 190cm 以内および幅 60cm 以内。
- ②側車をつけていない。(補助輪は除く)
- ③運転者席が1つで、それ以外の乗車装置がない。(幼児用座席は除く)
- ④ブレーキが、走行中簡単に操作できる位置にある。
- ⑤歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない。

例) シティ車、小径車、電動アシスト自転車、スポーツ車(ロードバイク、クロスバイク、マウンテンバイク)、幼児2人乗せ自転車、高齢者向け自転車(三輪自転車)等。



図 4 普通自転車の例

■普通自転車以外の自転車

例) 幼児用自転車(未就学前のものが乗る自転車であつ4~8 km 程度しか出せない自転車)、三輪自転車タクシー(ペロタクシー)、タンデム自転車等。

2章

自転車等の利用の現状

2章 自転車等の利用の現状

2.1 世田谷区の概要

世田谷区の概要のうち、特に自転車利用と関わりの深いものについて、以下に示します。

(1) 人口

自転車利用の基本となるのは「人の移動」であり、その根底にはそこに住む人の数（人口）があります。

自転車は鉄道やバス、自動車に比べ、より短距離の移動に多く利用されます。また、区は主として住宅地であり、昼間の人口流入がそれほど多くないことから、区内の自転車利用の増減は、人口に大きく影響されます。

<本計画期間中、区の総人口は先行きが不透明な状況>

区の人口は平成7年の国勢調査以降、減少から増加に転じています。「世田谷区将来人口推計」(平成29年7月)によると、区の総人口は本計画の計画期間(令和12年度)においても増加が続くものと推計されていますが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、先行きが不透明な状況です。

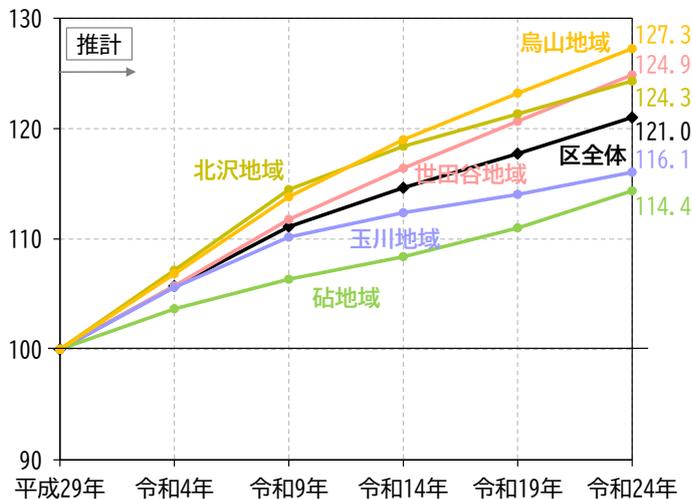


図5 地域別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、平成29年7月）を基に作成

注) 平成29年の人口を100とした場合の値
注) 日本人のみ



図6 区内5地域区分

資料：世田谷の土地利用2016（世田谷区、平成30年5月）

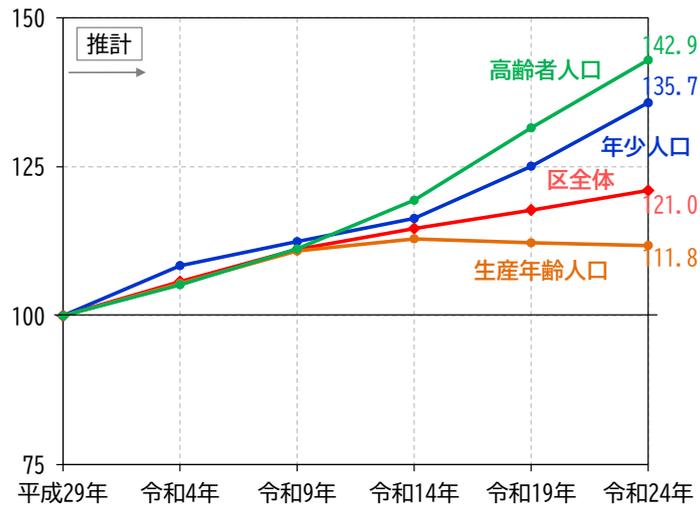


図 7 年齢3階層別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、平成 29 年 7 月）を基に作成

注) 平成 29 年の人口を 100 とした場合の値

注) 日本人のみ

注) 年少人口：14 歳以下の人口、生産年齢人口：15 歳～64 歳の人口、高齢者人口：65 歳以上の人口

【補足】

住民基本台帳に基づく令和元年 1 月 1 日時点での区の人口は、合計 917,486 人（日本人 894,452 人、外国人 23,034 人）です。上記の推計による人口は、合計 926,598 人（日本人 902,184 人、外国人 24,414 人）であり、実際はこれを下回っています。

人口の動向は、今後の社会経済動向等により影響を受けるため、注視する必要があります。

(2) 商業

店舗数や事業所数、従業員数、小売業の販売額等は、いずれも自転車を利用した通勤や買い物等の移動の要因となるものであり、区内の自転車利用の増減は、これらの数値にも大きく影響されます。

<区内全産業の従業員数は横ばい、事業所数は減少傾向>

商店街での買い物目的の自転車利用は地域経済にとって重要ですが、区内の従業員数は横ばい、事業所数は減少傾向にあります。前計画の中間見直し後の平成28年は、事業所数、従業員数ともに平成26年から減少しています。

事業所数、従業員数の減少に伴い、通勤や営業等の自転車利用の減少が想定されます。

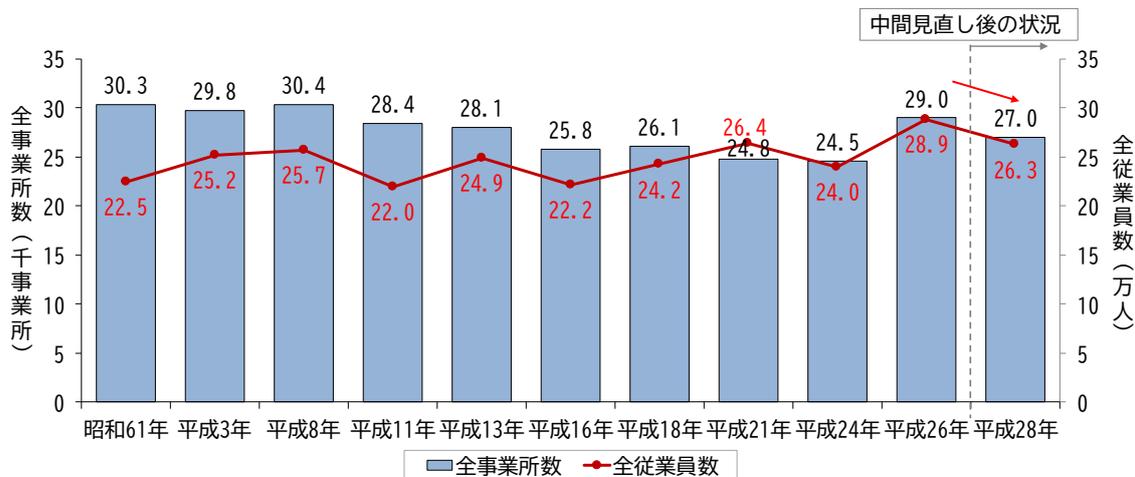


図8 区内全事業所数と全従業員数の推移

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）を基に作成

<区内小売業の事業所数と年間販売額はともに増加傾向>

区内における小売業の事業所数と年間販売額は減少傾向にありましたが、平成24年以降は増加に転じています。前計画の中間見直し後の平成28年は、平成26年と比べて事業所数は微増し、年間販売額は大きく増加しています。

小売業の事業所数及び年間販売額の増加と並行して、買い物を目的とした自転車利用及び短時間駐輪が増加していくと考えられます。

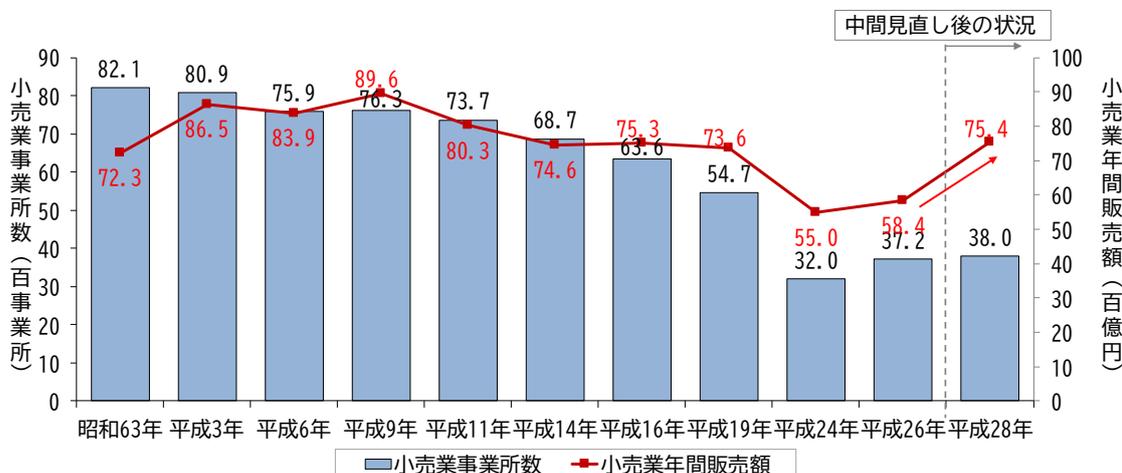


図9 区内小売業事業所数と年間販売額の推移

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）を基に作成

(3) 道路

道路は「人の移動」を支える基盤であり、区内の自転車利用の安全性や快適性は、道路の状況に大きく影響されます。

<区道の6割以上が幅員6.0m未満>

主要な幹線道路は整備されていますが、都市計画道路の整備率は約5割と低いです（図10参照）。

区道は、幅員4.0m以上6.0m未満が最も多く、区道全体の約4割を占めます。また、幅員4.0m未満の区道も含めると6.0m未満の区道は6割以上に及びます。特に北沢地域は幅員の狭い道路が多く、延長で見ると区道の8割以上が幅員6.0m未満です（図12、図13参照）。

狭い道路が多いことや、国分寺崖線（図14参照）※1周辺を中心とした起伏のある地形などが影響し、自転車による地区間、地域間移動は必ずしも円滑とは言えないため、安全・安心・快適に自転車を利用できる環境を目指します。



図10 都市計画道路の整備率

資料：道路整備白書（世田谷区、令和2年4月）

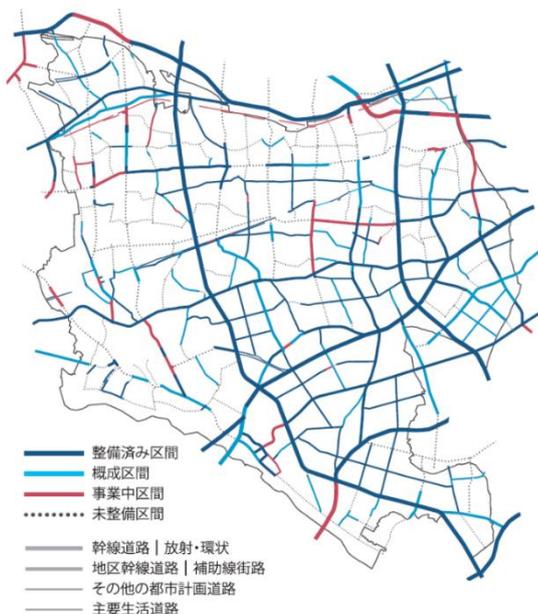


図11 都市計画道路、主要生活道路の整備概況

資料：道路整備白書（世田谷区、令和2年4月）

※1 国分寺崖線：区内の南西部に約8kmにわたり続く崖の連なりで高低差は20mほどある。

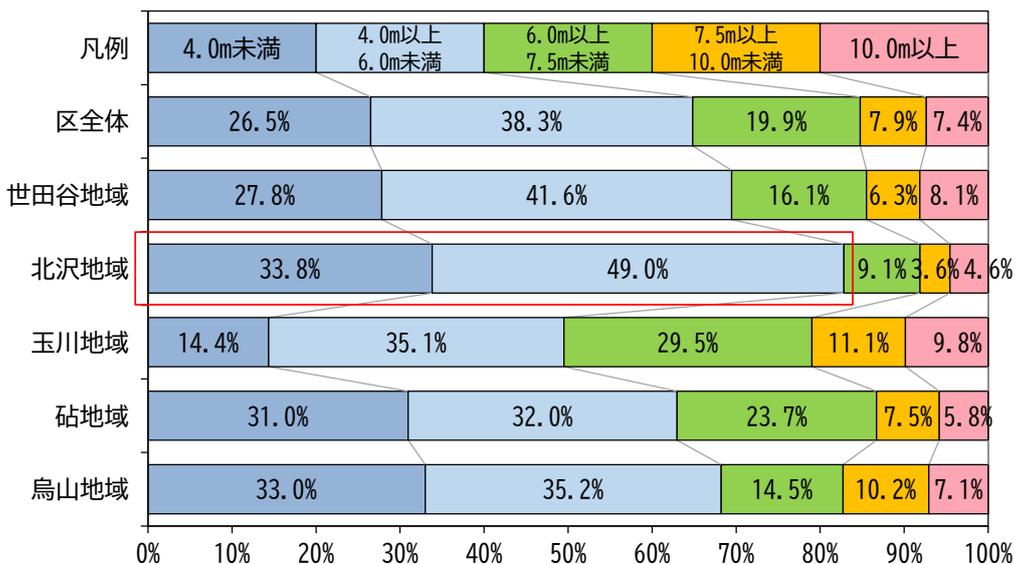


図 12 地域別にみた幅員別道路延長の割合（区道）

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）を基に作成
 注）区内5地域区分については、図6を参照

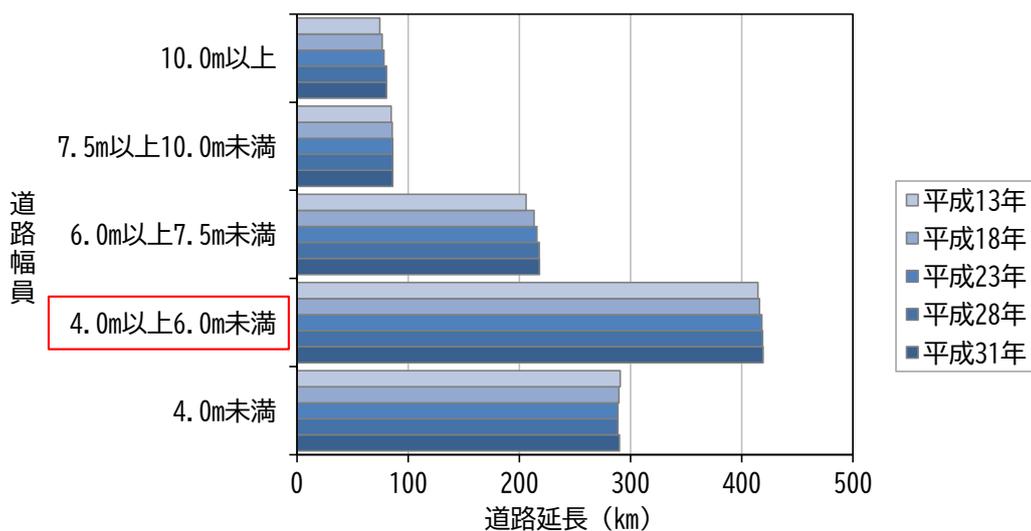


図 13 幅員別道路延長の推移（区道）

資料：世田谷区統計書（世田谷区、平成16年、平成21年、平成26年、令和2年）を基に作成



図 14 国分寺崖線

資料：世田谷区ホームページ

(4) 公共交通

区内における「人の移動」の基本は徒歩と公共交通利用であり、自動車や自転車は、それを補完または代替するものです。

区内には、鉄道駅から徒歩圏外にある区域や、幹線道路が未整備のためバスが運行していない地域等があるため、最寄りの鉄道駅までの移動手段として自転車が多く使われており、区民の身近な生活を支える欠かせないものとなっています。

<区の西側を中心に公共交通不便地域が存在>

区内の鉄道は東西方向に発達していますが、西に行くほど鉄道の間隔が広く、また、バス路線が限られることから、公共交通不便地域^{※2}が存在しています。

公共交通不便地域の面積割合は、令和元年（2019年）11月現在で20.2%となっており、区の西側に位置している傾向にあります。

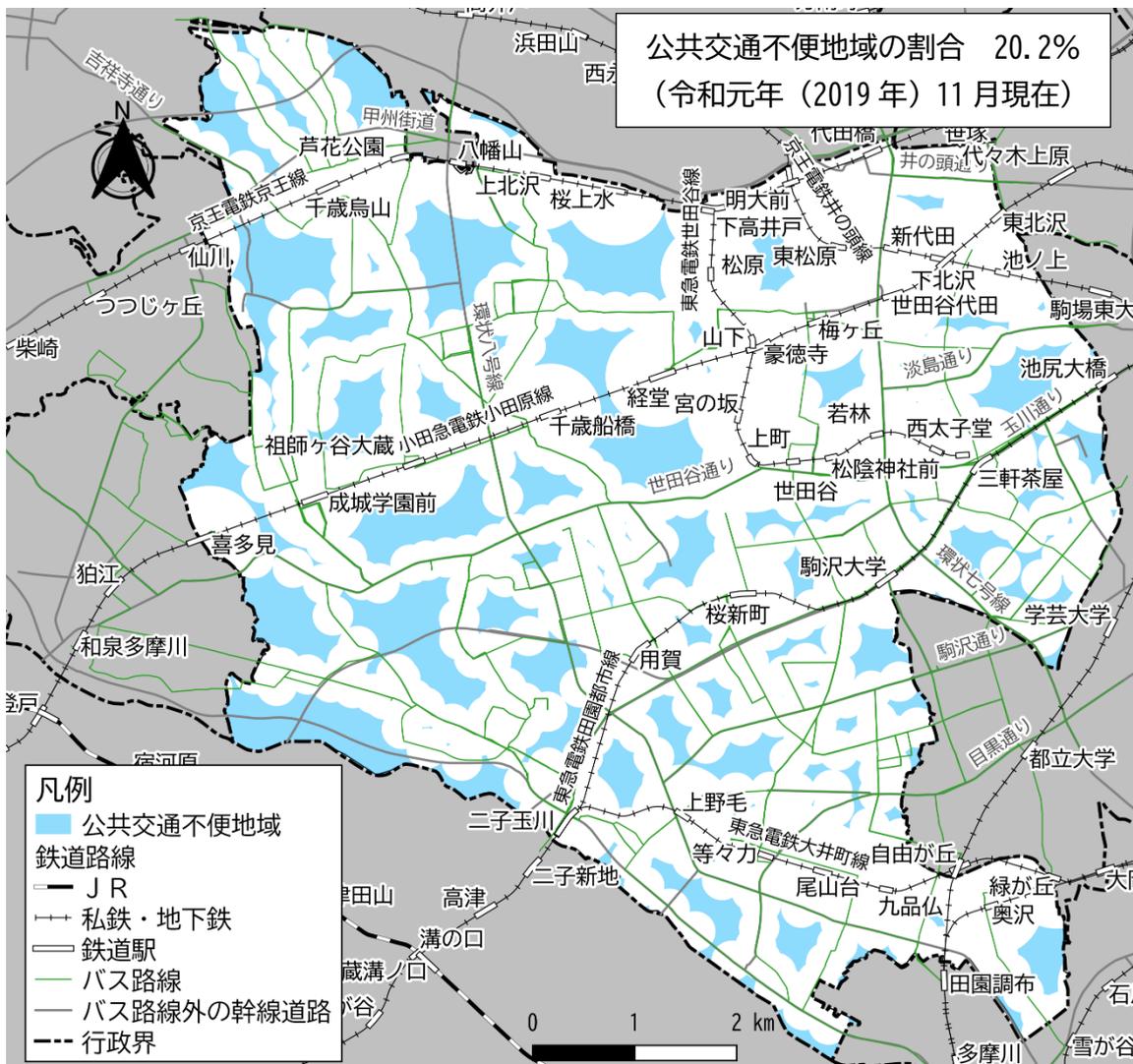


図 15 公共交通不便地域

資料：世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和2年4月）

※2 公共交通不便地域：最寄りのバス停留所から200m以上、かつ鉄道駅から500m以上離れている地域のこと。

2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況

区における自転車の利用特性について、以下に示します。自転車の利用と地域特性の結びつきや、自転車が日常生活で広く利用されていることなどがわかります。

(1) 自転車の利用状況

<都心部と郊外の中間に位置する世田谷区は自転車の分担率が高い>

東京都区部における自転車の利用状況を見ると、山手線内のエリアは自転車利用が少なく、その周辺のエリアで多くなっていることがわかります（図 17 参照）。

山手線内は地下鉄網が発達しており、鉄道駅の密度が高く、駅まで徒歩で行くことが多いのに対し、その外側では、JRや私鉄の路線が放射状に広がっているため、都心から離れるほど駅が分散し、駅まで自転車を利用することが多くなっているためです。

また、山手線内は鉄道の分担率が高く、自動車や自転車の分担率が低いのに対し、多摩川以南は鉄道の分担率がそれほど高くなく、自動車や自転車の分担率が高くなっています。鉄道と自動車および自転車は、片方の分担率が高くなれば、もう片方の分担率が低くなる関係にあることがわかります（図 16 参照）。

しかし、世田谷区については、鉄道の分担率は多摩川以南と同程度ですが、自動車の分担率が低く、自転車の分担率は多摩川以南よりもさらに高くなっています。モータリゼーションの進展に伴い、交通混雑や交通事故、二酸化炭素排出に伴う地球温暖化の進行の弊害も生じており、区では自転車利用が、モータリゼーションの進展の「防波堤」の役割を果たしているといえます。

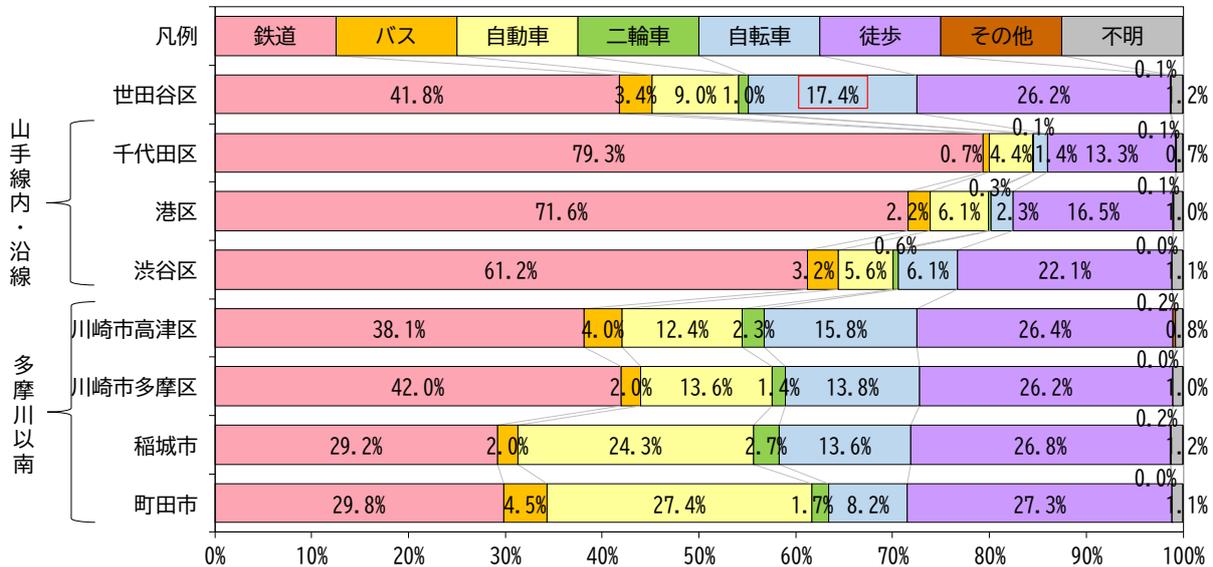


図 16 代表交通手段別分担率（近隣地域との比較）

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査^{※3}結果（東京都市圏交通計画協議会、令和元年11月）を基に作成
 注）代表交通手段：1つのトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動する単位）がいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を指す。主な交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順に優先順位が定められており、利用した交通手段のうち、より上位にあるものが代表交通手段となる。

注）分担率：例えば「自転車分担率」は、全代表交通手段のトリップ数における、自転車のトリップ数の割合。

※3 パーソントリップ調査：「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもので、鉄道、自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを集計することができる。

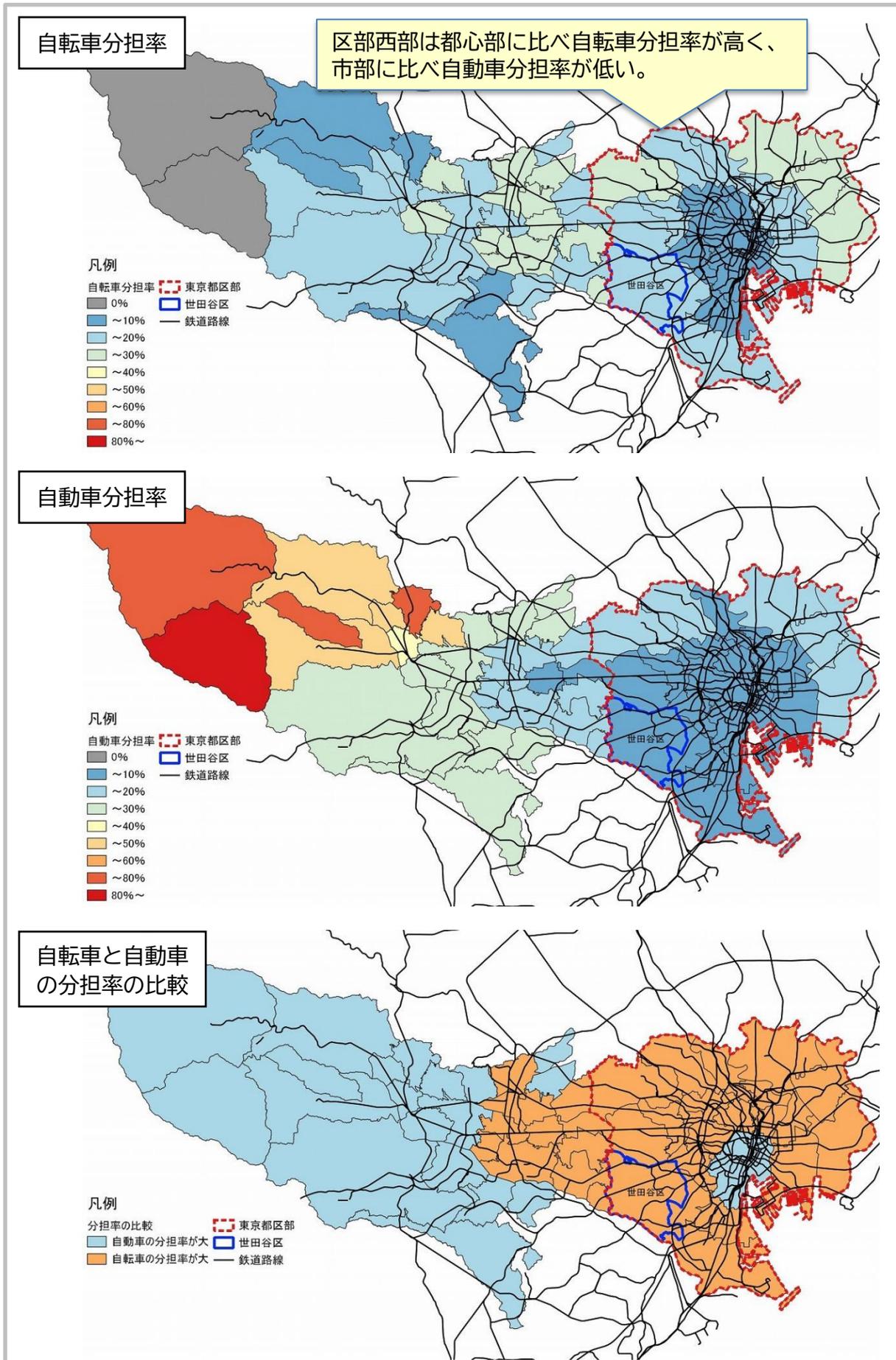


図 17 自転車分担率と自動車分担率の比較

資料：第6回東京都市圏パーソントリップ調査結果（東京都市圏交通計画協議会、令和元年11月）を基に作成

<参考> 自転車分担率の各国の都市との比較

自転車分担率について各国の都市との比較をみると、大阪市や東京都区部は、コペンハーゲン等の海外のいわゆる自転車先進都市に引けを取りません。図 19 をみると、コペンハーゲンは自動車分担率が東京都区部平均や世田谷区よりはるかに高くなっています。自転車分担率だけの比較では、図 18 に示すように東京都区部はコペンハーゲンより下回っていますが、自転車活用推進の目的の1つである自動車交通の抑制については、図 19 に見られるように上回っています。

さらに、世田谷区は、東京都区部平均よりも、自転車分担率が高くなっています。世田谷区では、既に自転車の利用は深く浸透しており、私たちの日々の生活に無くてはならないものになっています。

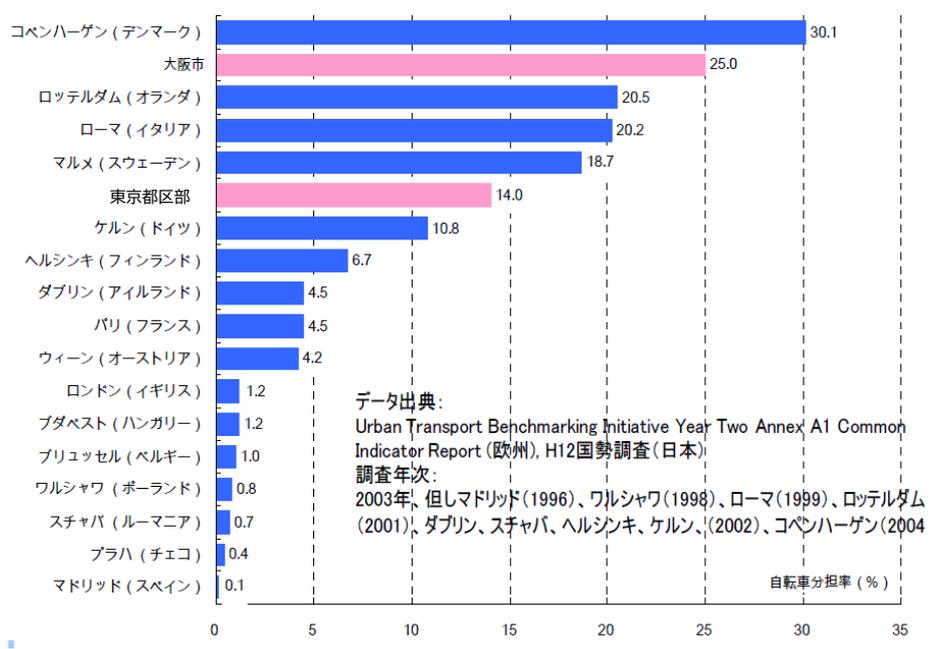


図 18 自転車分担率の各国都市比較

資料：第 32 回総合的交通基盤整備連絡会議資料「都市交通としての自転車の利用について」(国土交通省国土技術政策総合研究所道路研究室、平成 24 年 1 月)

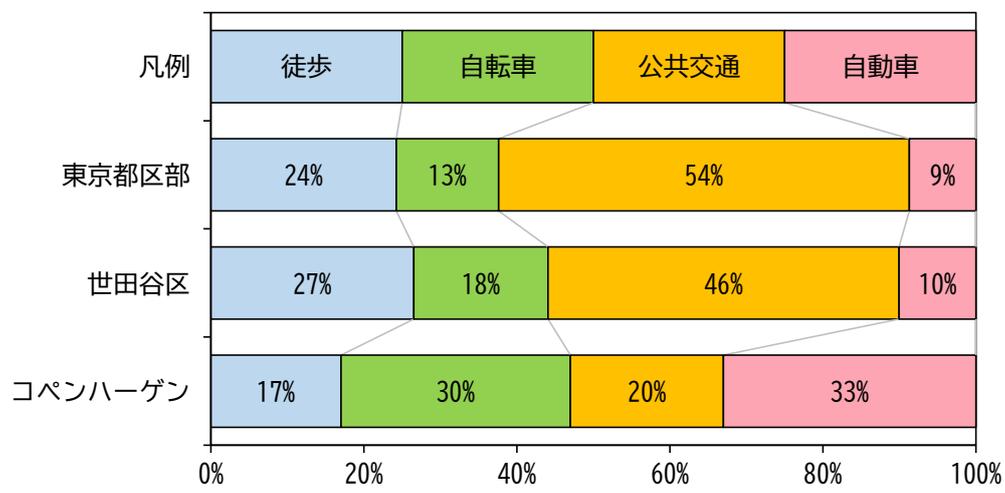


図 19 東京都区部、世田谷区、コペンハーゲンの交通手段分担率の比較

資料：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査結果 (東京都市圏交通計画協議会、令和元年 11 月)、「City of Copenhagen Bicycling Account 2014」を基に作成

<世田谷区は鉄道までの移動、買い物等における自転車分担率が高い>

区内では、通勤・通学のため駅へアクセスする自転車だけでなく、日常の買い物、子どもの送迎、レジャー、スポーツ、業務利用等に幅広く利用されています。

また、子どもから高齢者まで幅広い年齢層に利用されており、自転車が区民の身近な生活を支える欠かせないものとなっています。

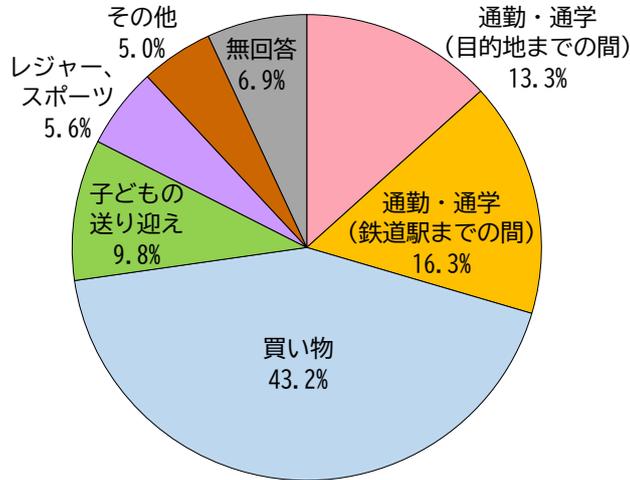


図 20 区内の自転車の利用目的

資料：世田谷区民意調査 2018（平成 30 年 5 月実施）を基に作成

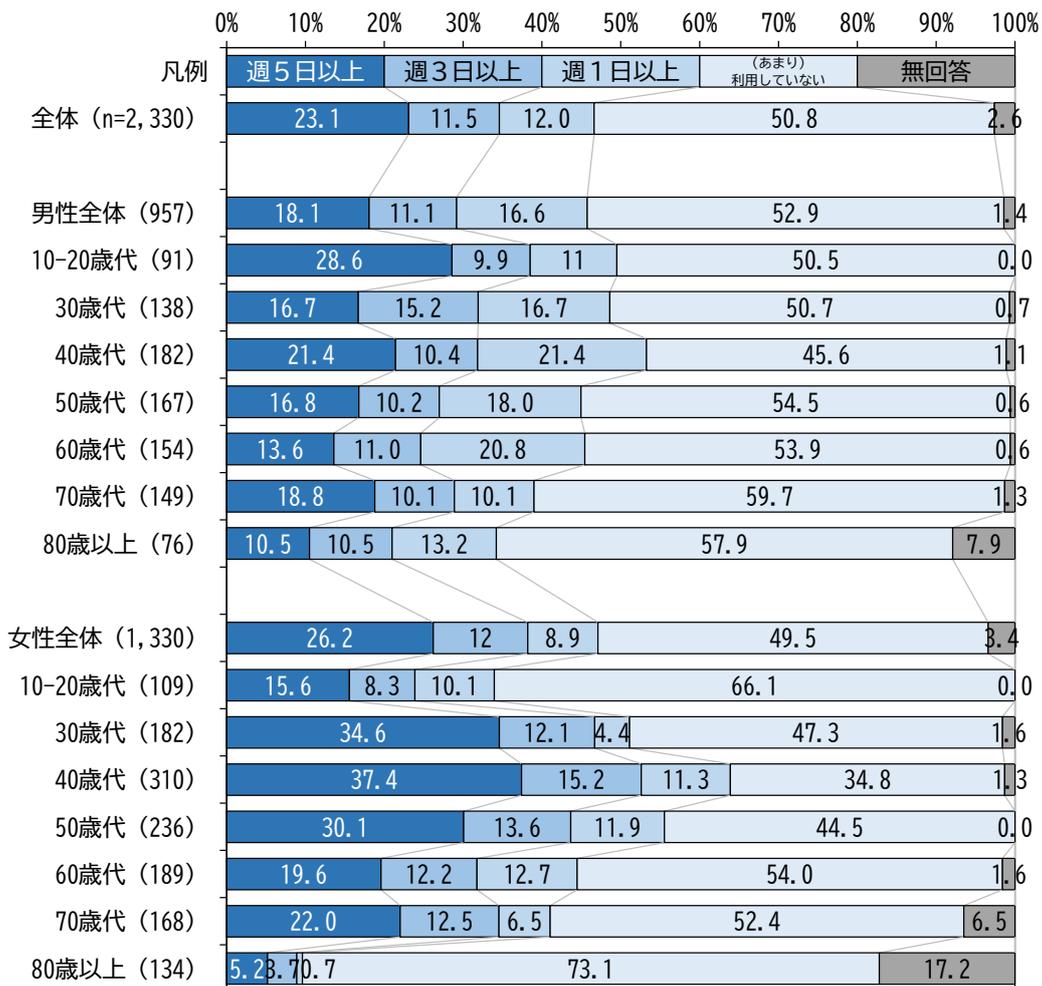


図 21 区内の自転車の利用頻度（性別・年齢別）

資料：世田谷区民意調査 2018（平成 30 年 5 月実施）を基に作成

<参考> 自動車利用の負の側面

2.2 (1) 自転車の利用状況 (p.17) で述べた「区では自転車利用が、モータリゼーションの進展の『防波堤』の役割を果たしているといえます」について、さらに説明します。

p.18 中段の分布図をご覧ください。区の西側の境は、より自動車分担率の高いエリアに接しています。上段の「自転車分担率」の図をみると、東京都市部にも自転車分担率の高い区域があるため、少しわかりにくくなっていますが、下段の自転車と自動車の分担率を直接比較した分布図でみれば、都心地区を除き、都の東部と西部が「自転車優勢」と「自動車優勢」にくっきりと分かれています。自転車利用と自動車利用は、一方が上がれば他方が下がる「シーソー」の関係になっていると考えられます。このことを「自転車が自動車利用の『防波堤』の役割を果たしている」と表現しました。

駅へのアクセスや日常の買い物に、自転車ではなく、自動車を頻繁に使うようになるとどうなるでしょうか。区内の生活道路は自動車で混雑し、「せっかく自動車で行くのなら駐車場完備の郊外の大型スーパーに行こう」ということになれば、区内の商店街は、衰退してしまいかねません。

さらに、自動車による交通混雑・渋滞、排気ガスによる二酸化炭素排出に伴う地球温暖化の進行、交通事故（特に交通死亡事故）の増加等、自動車利用の負の側面が露になってしまいます。

都市計画道路の整備が進んでいない区では、こうした自動車利用の負の側面が顕在化しないよう、注意を払う必要があります。



図 22 区内の生活道路における渋滞の一例

<自転車乗入台数は様々な要因が影響>

駅への自転車乗入台数（駐輪場実際に駐車している台数と放置自転車等の合計）は、駅の乗降客数だけでなく、駅勢圏^{※4}の広さ、公共交通不便地域の状況、駅の利便性、駐輪環境の整備状況、商業集積等と関連があると考えられます。

令和元年度における平日昼間時点の区内の駅の自転車乗入台数をみると、千歳烏山駅が5,456台で最も多く、次いで二子玉川駅（4,334台）、成城学園前駅（3,793台）が多いです。いずれも公共交通不便地域が存在する区の西側に位置しており、急行が停車する等利便性が高い駅は、自転車乗入台数が多い傾向にあります（図 23 参照）。

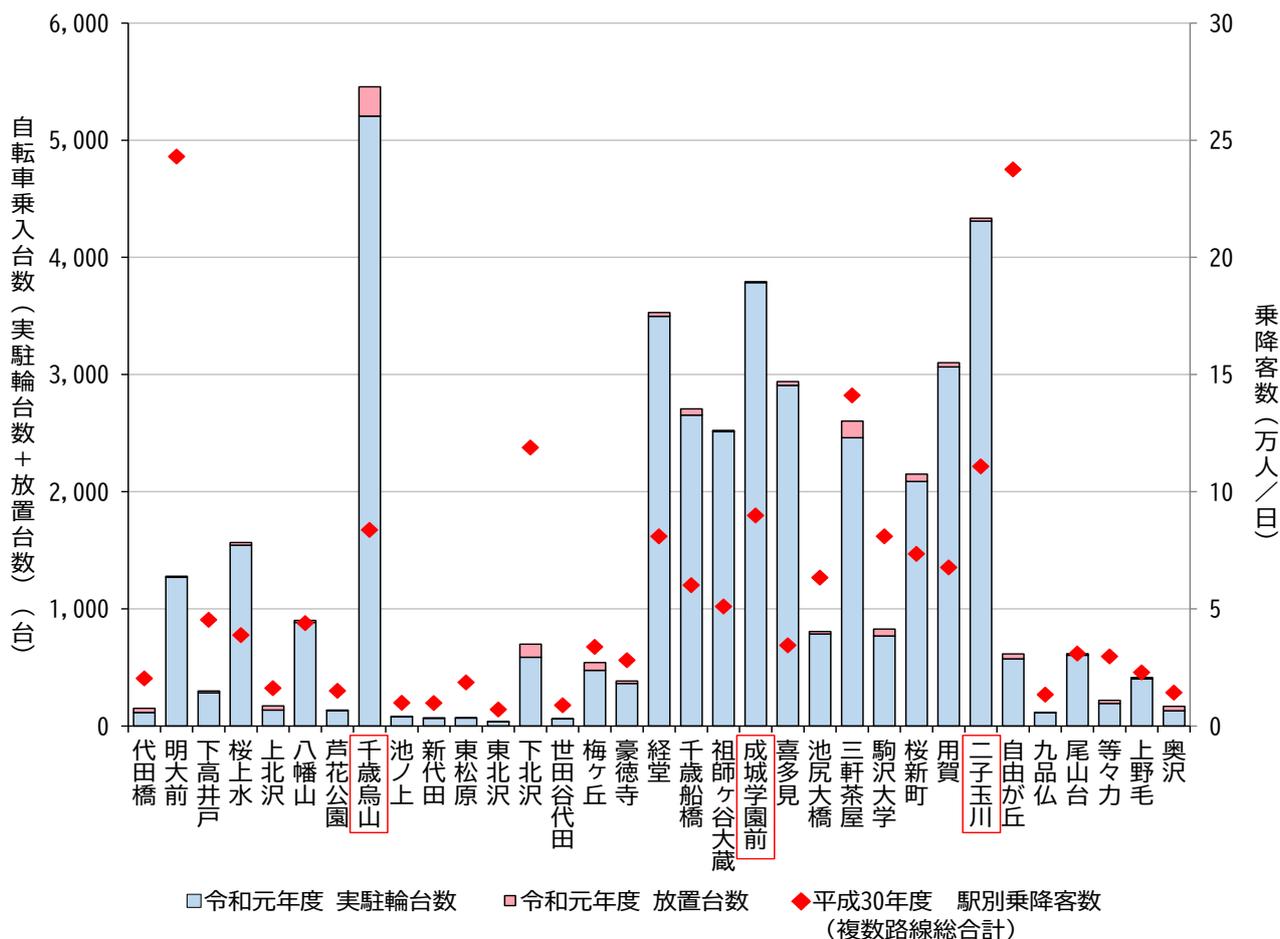


図 23 駅別乗降客数と駅への自転車乗入台数

資料：世田谷区統計書 令和元年版（2019）（世田谷区、令和2年4月）、世田谷区資料を基に作成

注1) 明大前、下北沢、二子玉川、自由が丘の乗降客数には、他線への乗換も含まれているため、実際の乗降客数よりも多く計上されている。

注2) 東急電鉄の駅別乗降客数は、年間の駅別乗降客数を日にちで割戻し、小数点第1位を四捨五入した数。

注3) 千歳烏山を除く京王電鉄京王線の駅、喜多見、池尻大橋、自由が丘の自転車乗入台数は、他区調査台数との合算値。

注4) 直近のデータである令和2年度の乗入台数は、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しているが、今後の自転車利用の傾向について十分に把握できないことから、従来の傾向と連続性が保たれている令和元年度データに基づき分析としている。

◇「駐輪場」と「自転車等駐車場」

自転車を駐輪するための決められた場所として「駐輪場」の語が広く使われています。この計画でも基本的にこの語を用いています。もうひとつ「自転車等駐車場」という語があり、これは自転車と原動機付自転車をあわせて「自転車等」と呼ぶため、法律上の用語や正式名称に用います。

※4 駅勢圏：その駅を利用する人の比率が高い地域範囲のこと。

(2) 交通事故の状況と交通安全の取組み

区内では自転車が多く利用されており、自転車による交通事故も多くなっています。交通事故の状況^{※5}と交通安全の取組みについて、以下に示します。

<区内の自転車事故件数は依然として多い>

区内の自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成28年以降概ね増加傾向にあり、平成23年～平成29年までは、平成27年を除き都内ワースト1位、平成27年、平成30年はワースト2位、令和元年の自転車事故件数892件はワースト3位と依然として多く、自転車事故の削減が喫緊の課題です。一方、令和元年中の自転車関与事故件数^{※6}は808件であり、このうち、対自動車は504件(62.4%)と最も多く、次いで自転車同士、自転車単独、対歩行者、対二輪車の順に多くなっています。

区内における自転車事故の背景には、区内の人口の多さ、面積の広さ、交通量の多さ等があり、例えば人口当たりの事故件数をみると、特別区の平均程度となります。

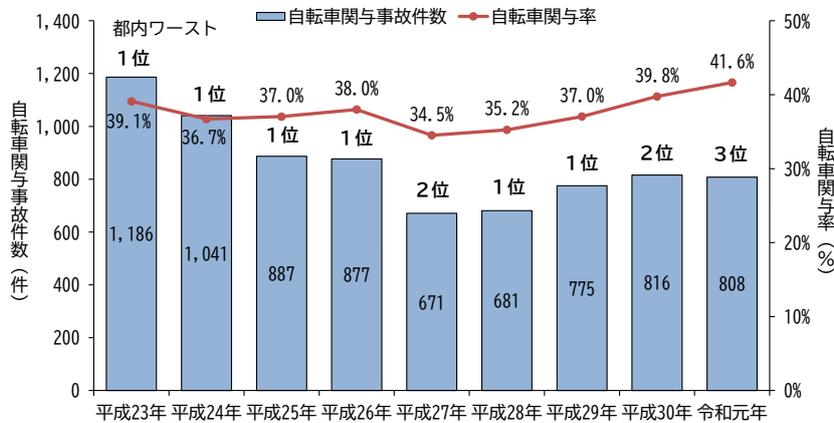


図 24 自転車関与事故件数・自転車関与率の推移

資料：都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、平成23年中～令和元年中）を基に作成

<区内の自転車関与率は全国平均のおよそ2倍>

区内の交通事故における自転車関与率^{※7}は、約42%と全国平均のおよそ2倍の水準に達しています。

区内では自転車がよく利用されているため、自転車事故が多くなっています。

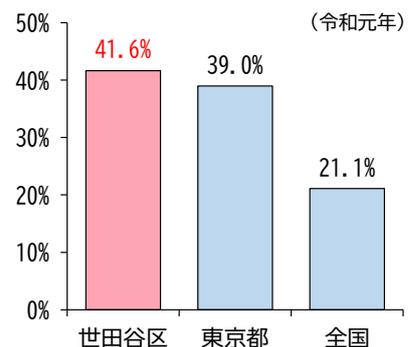


図 25 自転車関与率の比較

資料：世田谷区資料、都内自転車の交通事故発生状況（警視庁、令和元年中）、令和元年中の交通事故の発生状況（警察庁、令和2年2月）を基に作成

※5 交通事故の状況について：直近のデータである令和2年中の交通事故件数等については、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しており、外出自粛による一時的なものと考えられるため、従来の傾向と連続性のある令和元年中までのデータを掲載した。なお、令和2年中の交通事故の傾向として「事故件数の減少に対し死者数は増加」が挙げられ、区内で発生した自転車事故についても、死者数は0人（令和元年中）から3人（令和2年中）と増加している。

※6 自転車関与事故件数：自転車事故件数から自転車同士の事故を重複分として差し引いた件数のこと。

※7 自転車関与率：交通事故全体に占める自転車関与事故の割合のこと。

<20歳代～40歳代の自転車事故が半数以上を占め、それ以外の年齢層でも増加傾向>

年齢層別では、10年前よりは減少していますが、現在でも20歳代～40歳代の自転車事故が多く、半数以上を占めています。一方、平成29年以降の推移をみると、20歳代を除く全ての年齢層が概ね増加傾向にあるため、自転車交通ルール・マナーの普及啓発を強化し進めていきます。

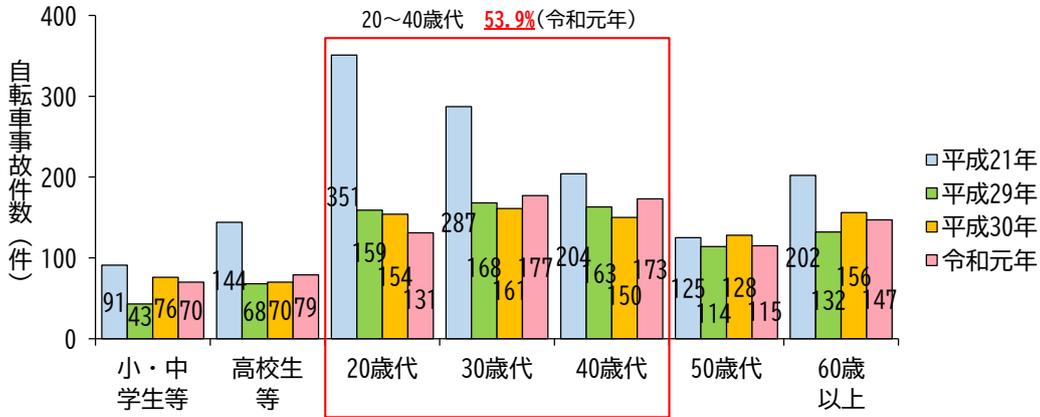


図 26 年齢階層別自転車事故件数 (区内)

資料：世田谷区資料を基に作成

<幹線道路の交差点や一部の駅周辺で自転車事故の発生密度が高い>

地域別では、幹線道路の交差点のほか、三軒茶屋、下高井戸、八幡山、千歳烏山駅周辺等で自転車事故の発生密度が高いです。自転車関与事故の多い路線等、自転車通行空間を整備し、安全・安心に自転車を利用できる環境を目指します。

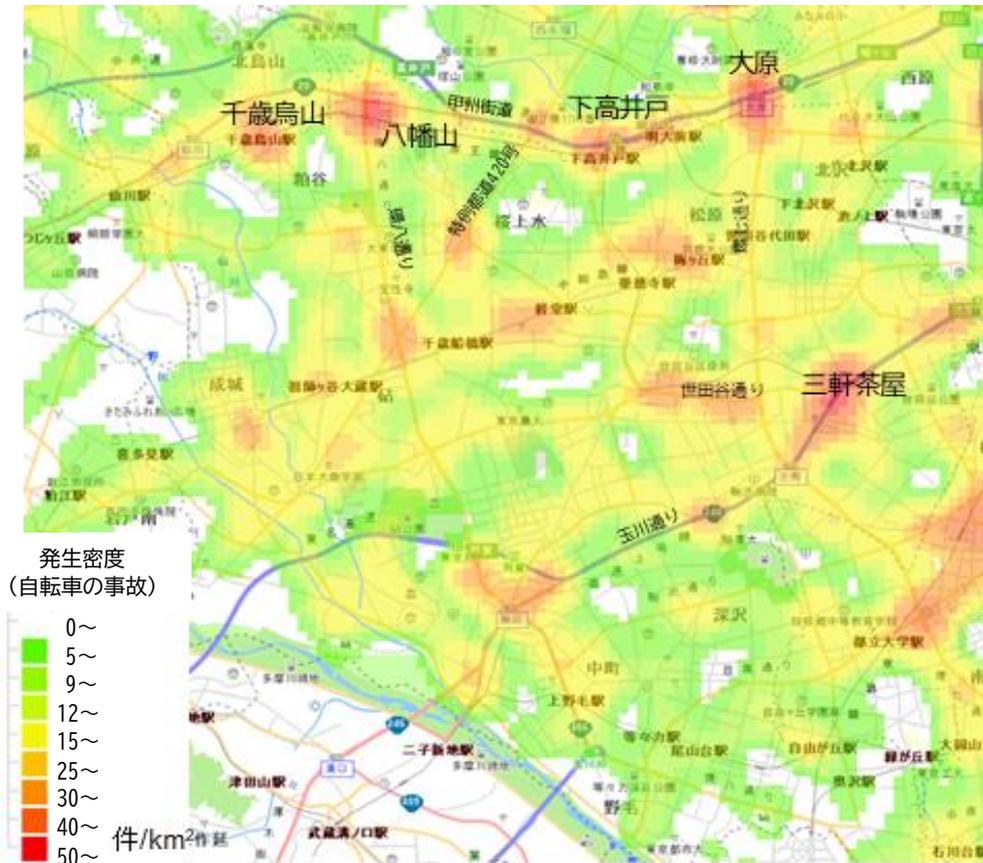


図 27 自転車事故発生密度

資料：交通事故発生マップ（警視庁、令和元年8月時点）に加筆
このマップは、区内の自転車事故の発生状況を件数に応じて密度表示をしたもの。

<交通安全の取り組み>

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」※8を制定し、自転車利用のルールとマナーをわかりやすくまとめた「自転車安全利用五則」とともに、啓発リーフレットの配布等により普及浸透を図っています。

区立小・中学校全校で、毎年度、1年生で歩き方教室、3年生で自転車教室等、交通安全教室を実施しています。また、区立中学校全校で、在校中に必ず体験できるよう、3年に1度の頻度で交通事故再現型交通安全教室を実施しています。

地域ではイベントの機会を活用した交通事故再現型交通安全教室の実施、警察署や交通安全協会と連携した高齢者向け交通安全講習の開催を行っています。

警察署、交通安全協会、小学校PTA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ています。

世田谷区民自転車利用憲章

この憲章は、自転車に乗るときに心構えとして区民のみならず皆さんの意見を聞きながら定めたものです。具体的な行動をお願いいたします。正しく、優しく、楽しく自転車に乗らしましょう。

世田谷区民自転車利用憲章

自転車は、環境に優しく健康にも良い、手軽で身近な交通手段です。私たちは、自転車の事故をなくし、誰もが安全、安心で楽しく行き交う豊かな地域社会の実現を目指します。私たちは、思いやりの精神と譲り合う心に基づき、ルールを守り、マナーの向上に努め、ゆとりと節度ある自転車利用を実践することを宣言し、ここに区民共通の行動規範として、世田谷区民自転車利用憲章を定めます。

一 私たち皆 ルールを守り 正しく自転車に乗ります

一 私たち皆 マナーを守り 優しく自転車に乗ります

一 私たち皆 ゆとりと節度で楽しく自転車に乗ります

平成24年4月1日 世田谷区

自転車安全利用五則

1 **自転車は、車道が原則、歩道は例外**
道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。
【罰則】3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

2 **車道は左側を通行**
自転車は車道の左側に寄って通行しなければなりません。
【罰則】3ヵ月以下の懲役または5万円以下の罰金

3 **歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行**
歩道では、すぐに停止できる速度で徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。
【罰則】2万円以下の罰金または料料

4 **安全ルールを守る**

- 飲酒運転は禁止！
自転車も飲酒運転は禁止
【罰則】5年以下の懲役または100万円以下の罰金（※酒に酔った状態で運転した場合）
- 二人乗りは禁止！
二人乗りをしてはいけません。
【罰則】2万円以下の罰金または料料
- 並進は禁止！
「並進可」標識のある場所以外では並進禁止。
【罰則】2万円以下の罰金または料料
- 夜間はライトを点灯！
夜間は、前照灯および尾灯（または反射器）をつける
【罰則】3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
- 信号を守る！
信号を必ず守る
【罰則】3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金
- 交差点での一時停止と安全確認
一時停止の標識を守り、狭い道から広い道に出るときは徐行。
【罰則】3ヶ月以下の懲役または5万円以下の罰金

5 **子どもはヘルメットを着用**
児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗せるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。

●違法な改造
●運転中の携帯電話・イヤホン

これらの行為は事故のもとです。非常に危険なのでやめましょう。
【罰則】5万円以下の罰金

世田谷区土木部交通安全自転車課
電話 03 (6432) 7966 FAX 03 (6432) 7996

図 28 世田谷区民自転車利用憲章/自転車安全利用五則リーフレット

交通事故再現型交通安全教室

保護者対象の出前型自転車安全講習

自分たちで決めたことだから、自分たちで率先して守り広める「たまチャリルール」の取り組み

みんなのルール
「止まれ」のところで、前後を物陰に寄って、安全確認しようね。

右に曲がる時
右に曲がる時は、大回りやカギを付けないから気をくれようね。

提供 二子玉川地区交通環境浄化推進協議会

図 29 交通安全教室の様子

※8 「世田谷区民自転車利用憲章」：制定当時、自転車に限った自治体の憲章の制定は珍しく、ルール遵守とマナー向上を呼び掛けた憲章制定は23区初の試みと報じられた。

<20歳代～40歳代への啓発の強化>

自転車事故の多い20歳代～40歳代に対し、区内事業者、区内大学、子育て家庭への対応を中心に、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ています。

・区内事業者への取組み

従業者への自転車安全講習の実施等、自転車を通勤・事業に使用する事業者の責務について、事業者連絡会での呼びかけ等、区内事業者への啓発を進めています。

・区内大学への取組み

新入生オリエンテーションにおける自転車安全利用啓発等を区内各大学12大学（14学部）に呼びかけ、そのすべてで取組みを進めています。

自転車を安全に利用するために

【世田谷区内大学共通版】

Q. 自転車が道路のどこを走ると危ないでしょうか？

A. ①と③が特に危険！

- ①は車道の右側通行(逆走)なので当然危険！
- ②がなぜ危険なのかというと、車から見ると、建物に隠れて左側の視界が狭い、路地から出てくる車は、合流する車線の右から来る車に注意が向きがち。
- 歩道の建物側を通行すると、車との距離が近くなり、お互い気付けずにも急に止まれない。

世田谷区土木部交通安全自転車課
電話 03-5432-2515

自転車も加害者になります

賠償額	事故の概要
9,521万円	小学5年生の自転車が高齢者と衝突し、高齢者はその後意識が戻らず寝たきり。
6,779万円	ペットボトルを片手に自転車で交差点に進入、青信号で横断中の女性と衝突。女性は3日後に死亡。

自転車保険の加入は義務です

令和2年4月より、都条例で、損害賠償に対応した自転車保険への加入が義務付けられました。大学生の場合、学生総合共済の学生賠償保険のほか、自動車保険や傷害保険などの特約でもカバーできる場合が多いので確認してみましょう。また、自転車販売店で加入できるTSマーク付帯保険のほか、世田谷区では「区民交通傷害保険」(申込期間は5～6月頃、詳細は区HPを確認)の加入受付を実施しています。

事故の多いケース

安全不確認ケース
安全不確認による事故として、自転車が急な進路変更をして、後ろから来る自動車と衝突するケースがあります。

信号無視・一時停止無視ケース
交差点での信号・一時停止はもちろん、単路での信号も守るよう注意してください。歩行者を危険な目にあわせることになります。

止まれ

基本的な自転車ルールを確認

- 自転車の通行は車道が原則、歩道は例外
- 車道、路側帯は左側通行を厳守
- 歩道は歩行者優先 自転車は車道側を徐行
- 安全ルールを守る
- ・飲酒運転、二人乗り、並進禁止！
- ・暗くなったら早めにライトを点灯
- ・傘さし運転、片手運転禁止！
- ・スマホ(携帯電話)、イヤホンの使用禁止！

世田谷区内大学キャンパス周辺の要注意箇所

キャンパスが住宅街の中にあるため、買い物や子どもの送り迎えの自転車が多いこと、交差点の見通しが悪いことに注意し、一時停止と安全確認を心がけてください。また、歩道では歩行者に十分注意しましょう。

駐輪時は施設をしましょう

世田谷区内の認知刑法犯件数の約4割が自転車盗難です。駐輪時には必ず施設をして、自分の自転車を盗難から守りましょう。

自転車の放置はやめましょう

路上駐輪は歩行者(特に高齢者・障害者等)や緊急車両の通行の障害となります。このため区では駅周辺を中心に放置自転車の撤去を実施しています。特に右側のマークが道路に貼られている「自転車等放置禁止区域」では、放置されている自転車は即時撤去の対象となります。

あなたの知らない自転車の真実

こわ～い

大学生編

自転車事故は20～40歳代が多い
2020年 世田谷区内自転車事故件数(年齢層別)

年齢層	件数
20歳代	123件
30歳代	162件
40歳代	131件
それ以外	327件

自転車事故率も20～40歳代が高い
2020年 世田谷区民10万人あたりの自転車事故件数(年齢層別)

年齢層	件数
19歳以下	~50
20歳代	~100
30歳代	~120
40歳代	~100
50歳代	~80
50歳代以上	~60

世田谷区内の交通事故件数は都内ワーストワン
2020年 交通事故発生件数(東京23区)

世田谷区内の自転車事故件数は都内トップクラス
2020年 自転車事故発生件数(東京23区)

ルール違反が事故を招く
2020年 世田谷区内の自転車事故 違反の有無

違反の有無	割合
違反あり	56.7%
違反なし	43.3%

保険支払件数・金額とも自転車事故がトップ
以下、全国大学生協共済生活協同組合連合会「大学生の病災・ケガ 2006-2011」

項目	割合
学生賠償責任保険支払件数	46.6%
学生賠償責任保険支払金額	59.4%

自転車事故は1年生に多い(特に入学直後の4～5月に多い)
学年別自転車事故件数(2006～2011年)

交通事故全体に占める自転車事故の割合 東京都内・世田谷区内は全国平均の2倍
2020年 自転車関与比率

地域	比率
世田谷区内	~45%
東京都内	~40%
全国平均	~20%

図 30 大学生向け啓発リーフレット

・子育て家庭への取組み

区民から「歩道でスピードを出す子どもを乗せた自転車が怖い」との声が多く寄せられている状況を踏まえ、また、同乗する子どもの安全を守るため、保育園、幼稚園、おでかけひろば等の子どもの施設を通じて、様々な機会をとらえて体験型講習や、冊子の配布等を通じて自転車安全利用啓発を進めています。



図 31 おでかけひろば主催で区が実施した体験講習「初めての子育て自転車」の様子

注) 初めての子育て自転車：チャイルドシートに子どもの体重分のおもり（約 10kg）を乗せ、押し歩き、試乗等を行い、利用の注意点、車体コントロールのコツ等を、体験を通じて学ぶもの



図 32 子育て自転車用ガイドブック『子育て自転車の選び方&乗り方』

<自転車安全利用推進員の育成・支援>

区では、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ています。

自分たちで率先して守り広めるため、地域主体で「ローカル・ルール」を定め、二子玉川では普及啓発する「たまチャリルール」に加え、踏切待ちの自転車や、毎朝駅に向かう通勤・通学自転車の流れに自転車安全利用を何度も繰り返し呼びかけるユニークなキャンペーンも、自転車安全利用推進員の活動から生まれました。

今後は、交通事故データの活用等により、さらに地域にわかりやすく働きかけることが必要です。



図 33 たまチャリルール



図 34 自転車安全利用を呼びかけるキャンペーン

<世田谷区区民交通傷害保険の実施>

区では、自転車加害事故に備えた損害賠償責任保険への区民の加入を促進するため、東京都条例改正による保険加入義務化(令和2年4月施行)以前の平成30年7月から、区内在住・在勤・在学者を対象に「世田谷区区民交通傷害保険」を実施しています。自転車利用時に事故を起こし、相手にけがを負わせる等により損害賠償金が発生した場合、当保険から補償が受けられることにより、被害者・加害者の双方が救われています。

表 1 世田谷区区民交通傷害保険の加入実績

	平成30年度	令和元年度	令和2年度
保険加入者数	約7千人	約1万人	約1万4千人

区民交通傷害保険PRちらし

区自転車条例改正PRちらし

図 35 区民交通傷害保険、区自転車条例改正PRちらし

<子どものヘルメット着用義務化等>

東京都条例の改正による自転車損害賠償保険加入義務化にあわせ、区自転車条例を改正し(令和2年4月施行)、13歳未満の子どもたちの自転車ヘルメット着用の保護者に対する義務化、自転車点検整備の自転車利用者に対する努力義務化等を実施しました(子どものヘルメット着用義務化は令和2年10月施行)。

自転車の“もしも”に備えよ!

4月から自転車保険加入、10月から子どものヘルメット着用が義務となります

区内では日々多くの自転車事故が発生しています。自転車を利用するには、交通ルールを守ることが大切です。それ以外にも安全には気を配らなければなりません。事故防止には自転車保険の加入が有効です。詳しくは、チラシ(交通安全自転車、まちづくりセンター等で配布)または区のホームページをご覧ください。

自転車に関する都・区条例が4月1日から変わります

重要なお知らせ

- 自転車損害賠償責任保険等に必ず加入*
 - ①自転車利用時に相手と衝突した事故を認める場合に加入下さい。
 - ②平成30年7月1日以前に加入された方は、令和2年4月1日より加入義務化となります。
- 13歳未満の子どもは必ずヘルメット着用(10月1日から)
- 自転車利用時は必ず点検整備を受けましょう。
- スマホ、イヤホン、傘等の「ながら運転」をしない
- ヘルメットには自転車に合わせた規格のヘルメットを着用して下さい。

※点検整備は、事前に点検を受ける必要があります。交通ルールを守って下さい。

区民生活課 自転車安全対策係 03-3432-3064

図 36 「区のお知らせ」令和2年4月1日号の第1面(抜粋)

(3) 自転車通行空間の整備状況

「自転車は車両の一種。車道左端の通行が原則で、歩道は例外。」を目に見えるようにしたものが「自転車通行空間」です。十分な幅を確保し、道路交通法上も「自転車専用」としているものから、目安としての通行位置をマークで表示したものまで様々ですが、幅の広い道路が少ない区では、整備できる箇所が限られています。

<区は優先整備路線を定め、自転車通行空間の整備を推進>

区内では、平成 27 年 3 月に策定された「世田谷区自転車ネットワーク計画」において、自転車ネットワーク路線が選定されています。

区では、全路線のうち、優先して整備すべき路線（優先整備路線）を定め、自転車通行空間の整備を推進しています。

なお、国道、都道はそれぞれの道路管理者（国、都）、駅周辺を中心に交通管理者（所轄警察署）が自転車通行空間の整備を進めており、これらと連携・連続した自転車ネットワークを形成することも必要です。

さらに、自転車通行空間の整備効果の検証や、路上駐車対策等による利用促進も必要です。

表 2 計画に対する整備率（区が管理する道路）

	計画路線延長 (km)			整備率 (%)
	未整備	整備済み	計	
平成 26 年度末	163.6	3.8	167.4	2.3
令和元年度末	138.1	29.3	167.4	17.5

資料：世田谷区資料を基に作成

表 3 優先整備路線の内訳

種別	計画路線延長 (km)
駅周辺の路線	55.3
自転車関与事故の多い路線	3.0
連続性を確保するための路線	14.2
計	72.5

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成 27 年 3 月）を基に作成



図 37 自転車通行空間の整備形態

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成 27 年 3 月）、世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）・世田谷区交通まちづくり行動計画（世田谷区、令和 2 年 4 月）

<参考> 自転車が歩道を通行できる場合

自転車は道路交通法上、車両の一種とされています (p.6 参照)。そのため、「自転車は、歩車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない」(道路交通法第 17 条第 1 項) と定義されています。ただし、以下の場合には歩行者優先で車道寄りを徐行し、歩道を通行することができます。

- ・「普通自転車歩道通行可」の標識や道路標示があるとき。
- ・自転車の運転者が 13 歳未満、70 歳以上、または車道通行に支障がある身体障害者であるとき。
- ・路上駐車や道路工事で車道左端の通行が困難、自動車交通量が多い等、車道通行が危険であるとき。



図 38 「普通自転車歩道通行可」の標識

<参考> 自転車が左側通行の理由 (交差点の場合)

自転車の通行区分は「自転車は車道の中央から左側部分の左側端に寄って通行しなければならない」(道路交通法第 17 条第 4 項および第 18 条第 1 項) と定義されています。路側帯においても同様に左側通行となっています (法第 17 条の 2 第 1 項)。

それでは、なぜ左側通行なのでしょう。下の図をご覧ください。青色の矢印が左側通行の自転車です。全員左側通行で見通しは良さそうです (A)。しかし、1 台の逆走自転車 (赤い矢印) があるだけで危なく感じます (B)。

また、右側通行の自転車は自動車からの視角が狭く、視認が難しくなるため事故の原因となります (C)。

歩道通行時に壁側を通行していると、これと同じ理由で交差する自転車や自動車、歩行者と衝突する可能性があります (D)。そのため、歩道通行時は左側通行ではなく、車道寄りを徐行して通行となります。

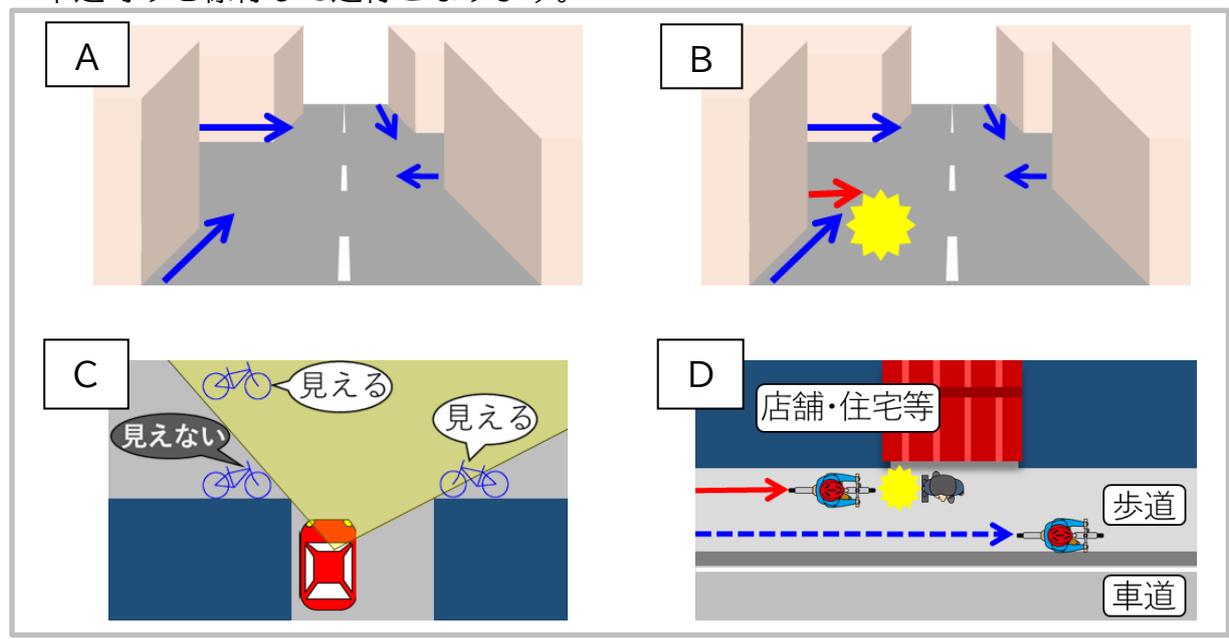
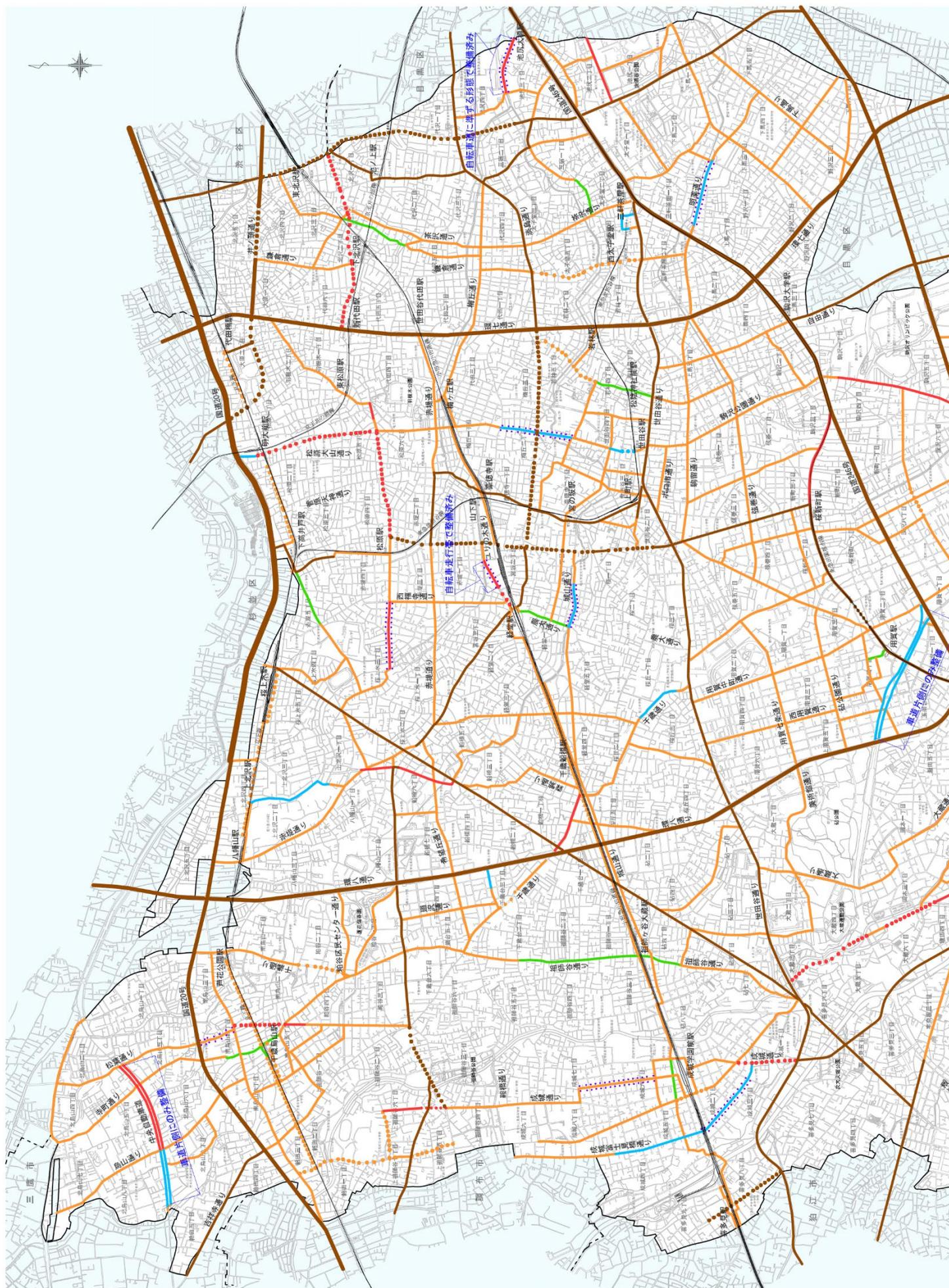
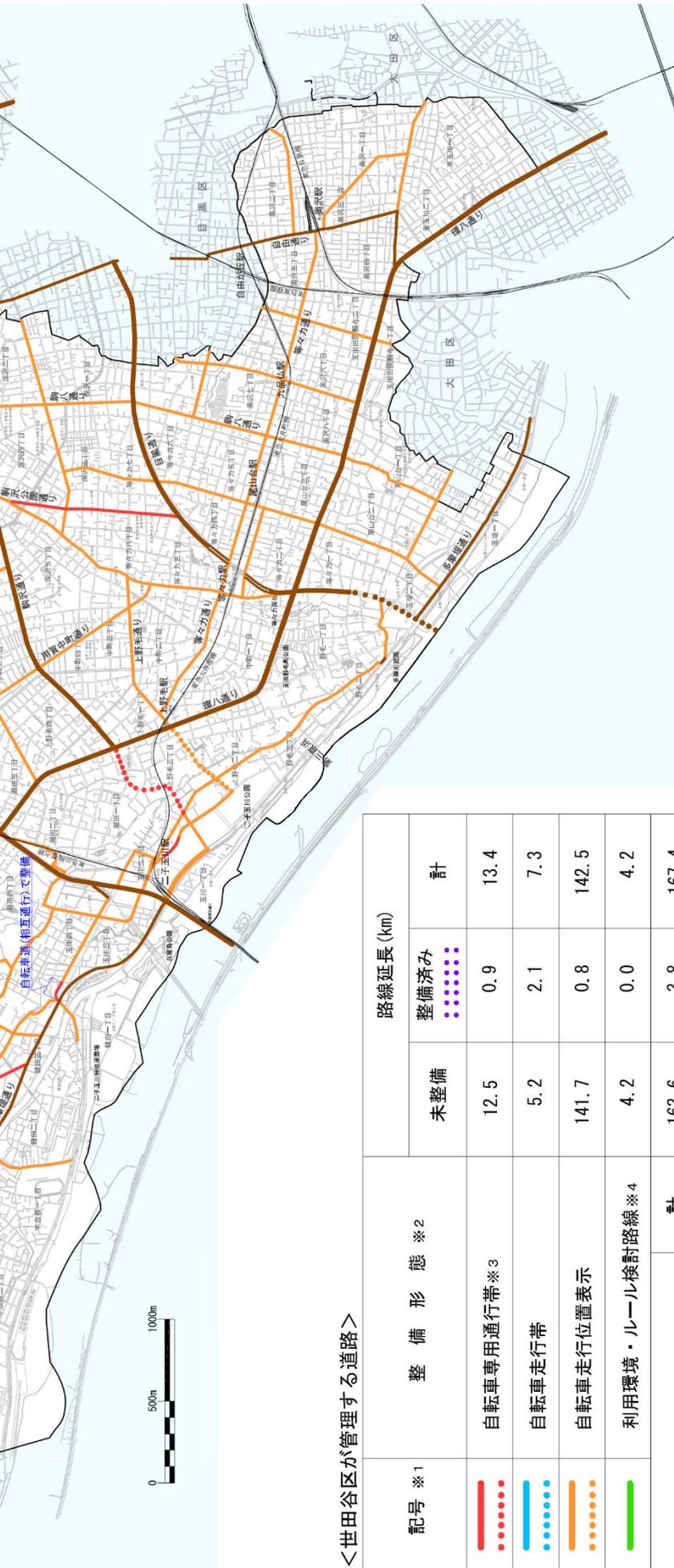


図 39 自転車の左側通行の必要性





<世田谷区が管理する道路>

記号 ※1	整備形態 ※2	路線延長 (km)	
		未整備	整備済み
	自転車専用通行帯 ※3	12.5	0.9
	自転車走行帯	5.2	2.1
	自転車走行位置表示	141.7	0.8
	利用環境・ルール検討路線 ※4	4.2	0.0
	計	163.6	3.8
	計		167.4

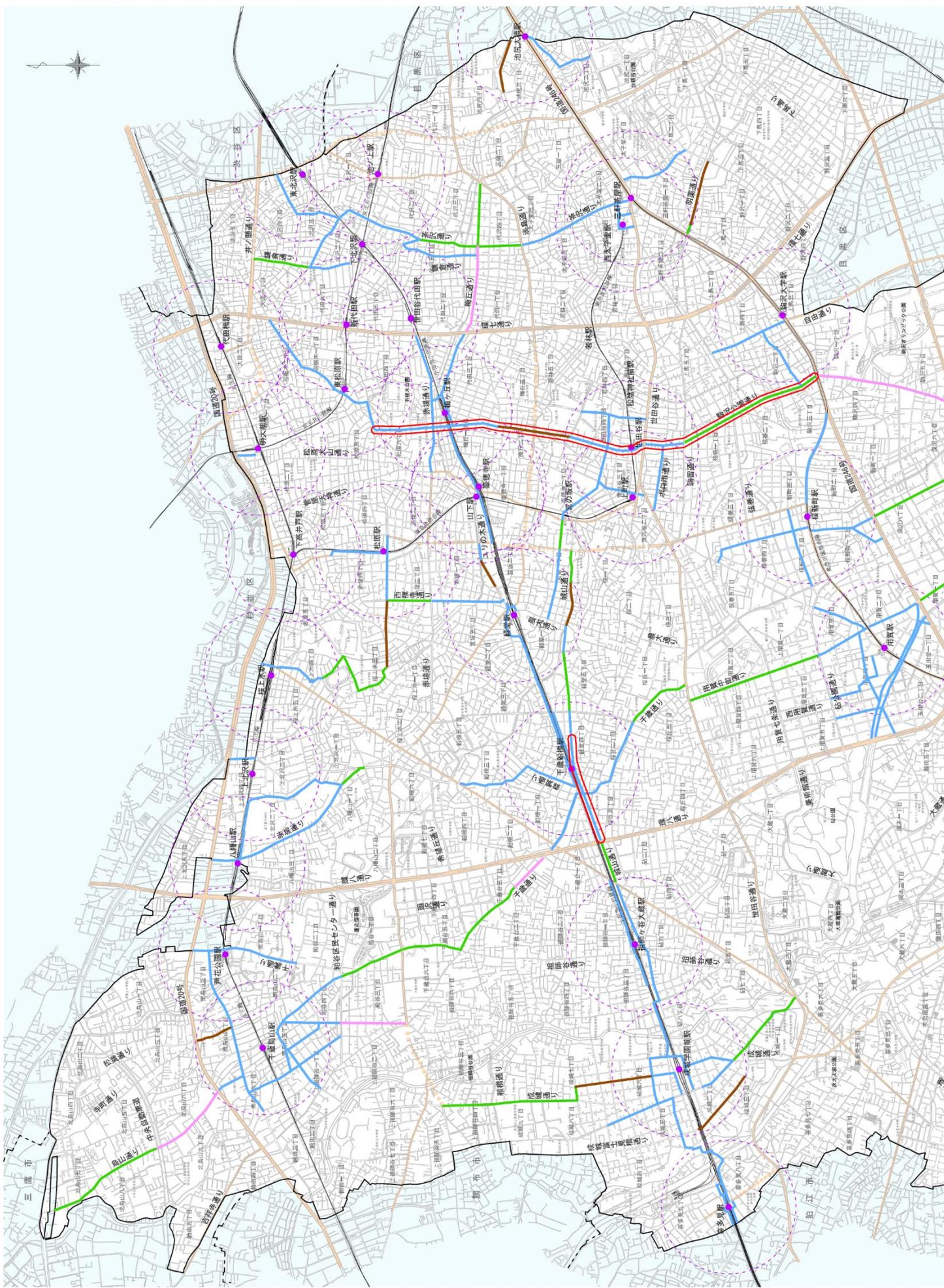
<国道・都道>

国道・都道の自転車ネットワーク路線（整備形態は各道路管理者が定める。）
 （未整備延長は図上の計測値）

- ※1 点線は、道路整備事業中の区間、「せたがや道づくりプラン」優先整備路線または第三次事業化計画優先整備路線を示す。
- ※2 本図は、世田谷区の管理する道路における自転車通行空間の整備形態の案を示したものである。実際の整備形態は、各路線の整備段階において交通管理者などの関係機関や地域住民と調整した上で確定する。
- ※3 自転車の安全な通行のため、自動車との構造的な分離が必要な場合は、自転車専用通行帯に代えて自転車道（一方通行を原則とする）の選定を検討する。
- ※4 駅前商店街通りなど、車道を通行する歩行者が著しく多い路線については、自転車通行空間の整備と歩行者の安全確保の両立が現時点では困難なため、整備形態の選定は行わず、今後対策の検討が必要な路線として位置付ける。

図 40 自転車ネットワーク路線

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成 27 年 3 月）



2章 自転車等の利用の現状



記号	種別	路線延長 (km)
	駅周辺の路線	55.3
	優先整備路線	3.0
	自転車関与事故の多い路線	14.2
	連続性を確保するための路線	72.5
	計	

(延長は図上の計測値)

	整備済みの路線
	国道・都道 (自転車ネットワーク路線)
	駅を中心とした半径500mのエリア
	早期に整備を予定している区間 ^{※2}

※1 点線は、道路整備事業中の区間、「せたがや道づくりプラン」優先整備路線または第三次事業化計画優先整備路線を示す。

※2 優先整備路線のうち、平成27年度から2～3年程度の間に整備を予定している区間。

図 41 優先整備路線

資料：世田谷区自転車ネットワーク計画（世田谷区、平成 27 年 3 月）

(4) 自転車駐輪環境の整備状況

駅にもよりますが駐輪場の整備は進んでおり、当初目指していた通勤・通学のため駅へアクセスする自転車（朝から夕方まで放置されてしまう）の対応については、駐輪場の総整備台数と乗入台数から、量の観点からみると多くの駅において整備が完了しています。また、最近増加傾向にある電動アシスト自転車等の大型自転車（既存の駐輪ラックに入れにくい）についても、より使いやすい駐輪場となるよう改善を進めています。なお、新たな駐輪場の整備にあたっては、駅周辺の商業地で用地を確保することが難しいため、民間の駐輪場や商業施設等の建設に合わせた附置義務駐輪場の整備を促進する必要があります。

○駅周辺駐輪場の整備・利用状況

<区内の駐輪場整備は進んでいるが、駅との位置関係により利用率に差がある>

区内の駐輪場については、全体として整備が進んでおり、駅別に整備台数と利用率をみると、整備台数が1,000台以上、かつ利用率80%以上の駅は千歳烏山駅、千歳船橋駅、喜多見駅、三軒茶屋駅、桜新町駅、用賀駅となっています。

しかし、千歳烏山駅、三軒茶屋駅を例に駐輪場別の整備台数と利用率をみると、概ね駅から離れるほど利用率が低くなっており、駅に対する位置関係により利用されにくい駐輪場がみられます。

また、夕方の駐輪ピーク時に整備台数が対応できていないなど、依然として対策が不十分な駅も存在します（図42参照）。

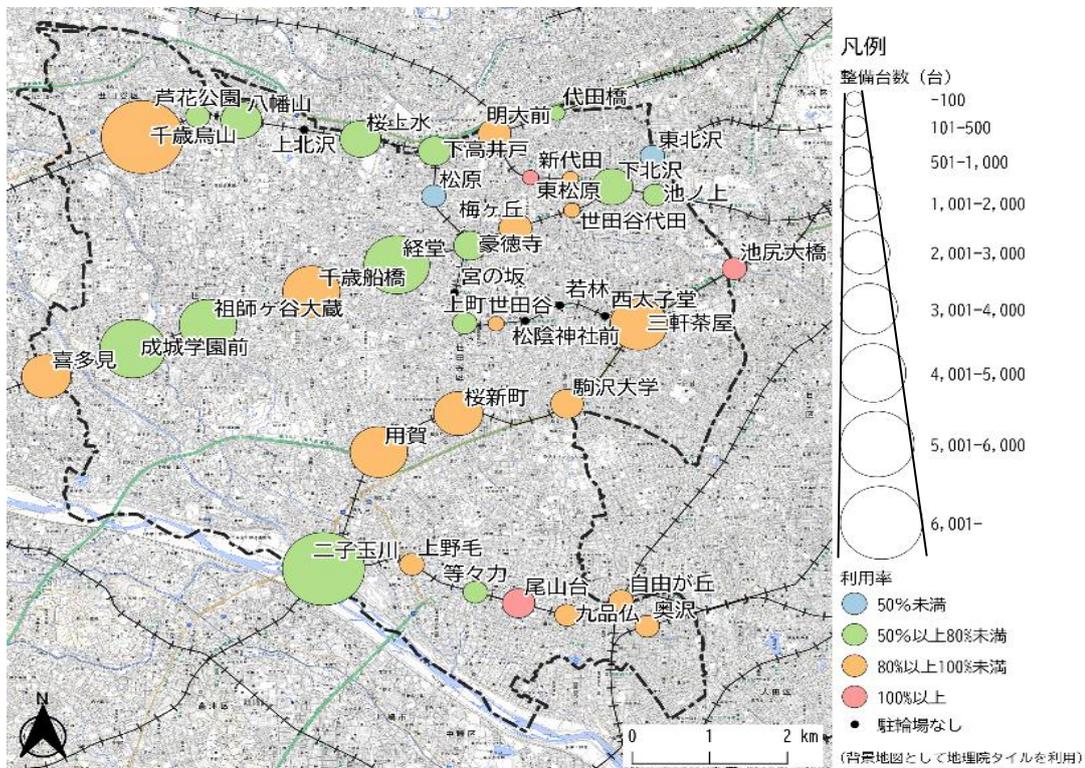


図42 駅別の駐輪場整備台数と利用率

資料：駅前放置自転車等の現況と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成

注1) 利用率=乗入台数/整備台数

注2) 11時台の乗入状況（令和元年度）

注3) 直近のデータである令和2年度の乗入台数は、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しているが、今後の自転車利用の傾向について十分に把握できないことから、従来の傾向と連続性が保たれている令和元年度データに基づく分析としている。

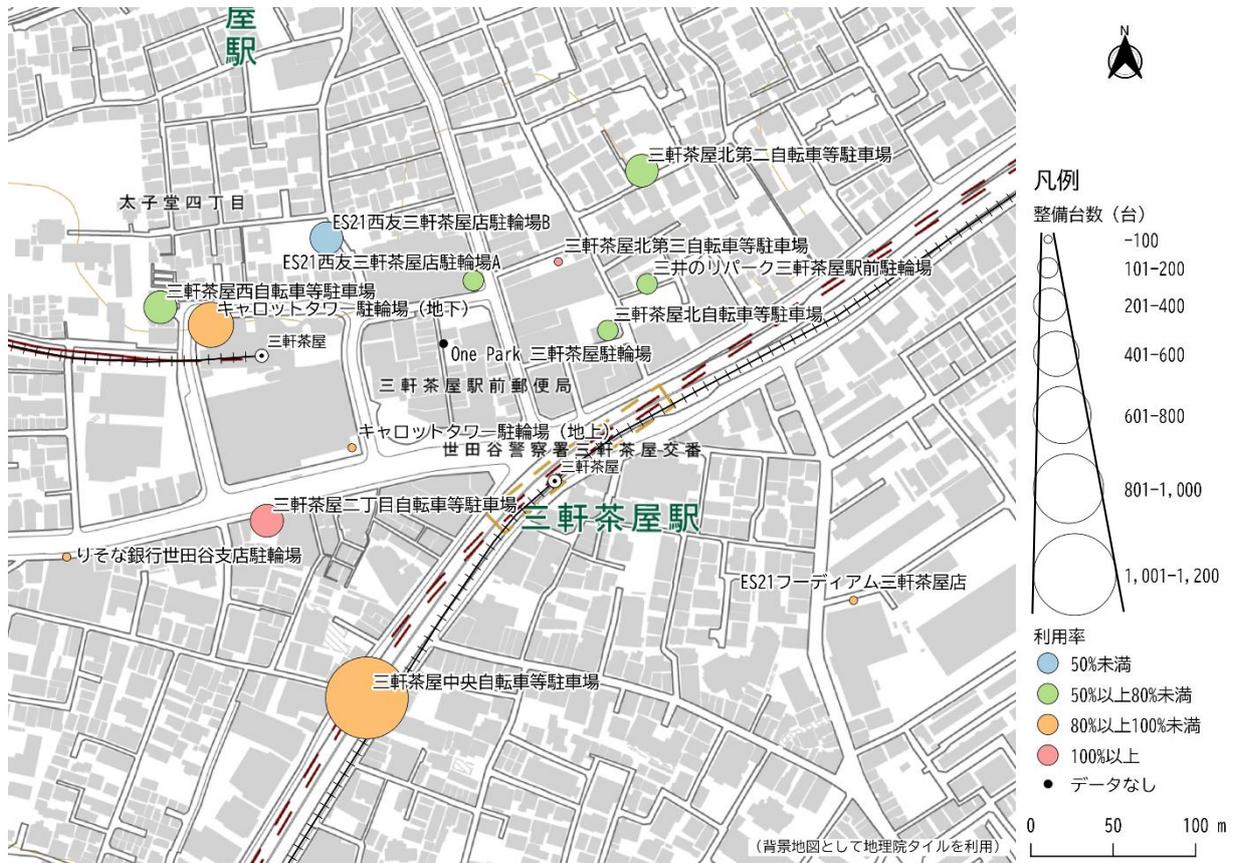
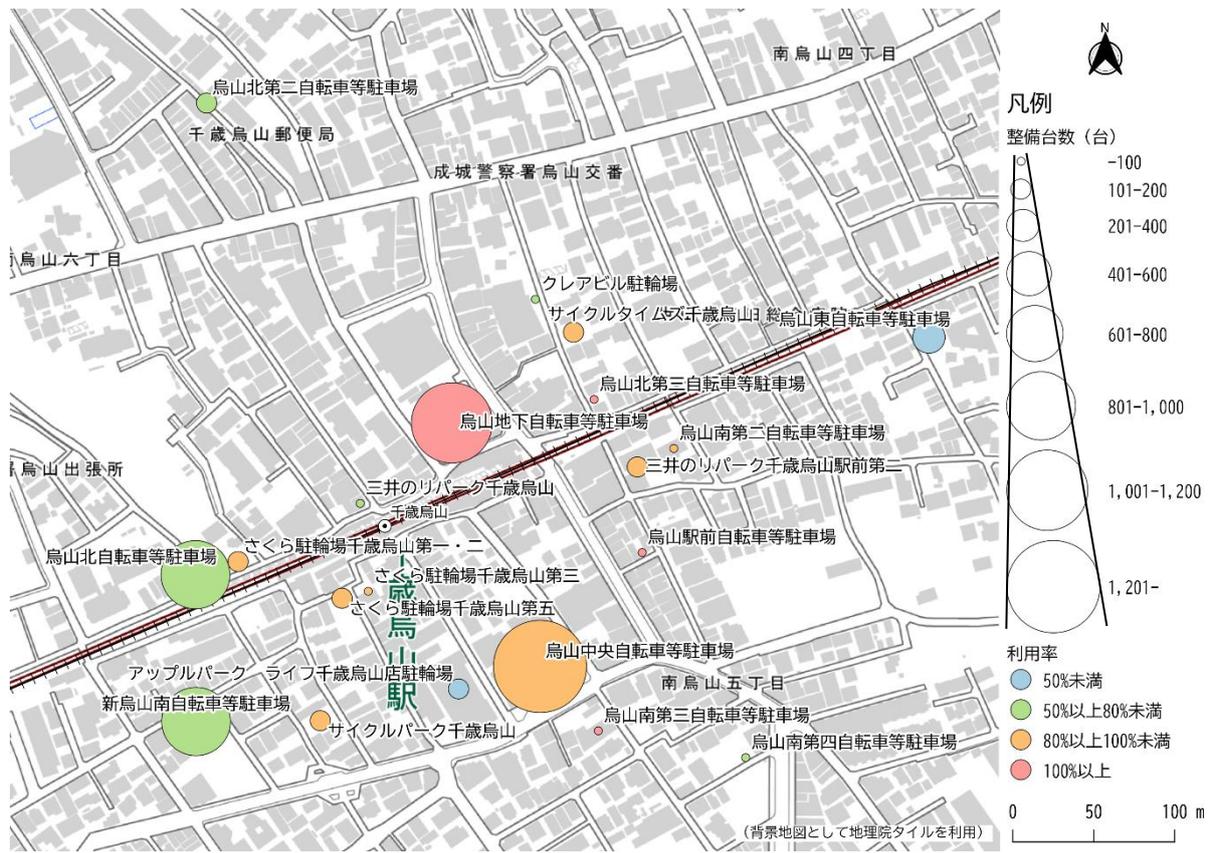


図 43 駐輪場別の整備台数と利用率

資料：世田谷区資料を基に作成
 注) 利用率=実駐輪台数/整備台数
 注) 11 時台の駐輪状況 (令和元年度)

○大型化への対応状況

<既存のラックを撤去して大型自転車に対応した結果、整備台数が減少>

チャイルドシート付電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の需要が増加しています。区立駐輪場では既存のラックを撤去して、収まりにくい大型自転車用平置きスペースを確保する等の対応を迫られており、その結果として収容台数が減少しています。

大型自転車に対応した駐輪スペースは、全体の約2割となっています（令和元年度時点）。

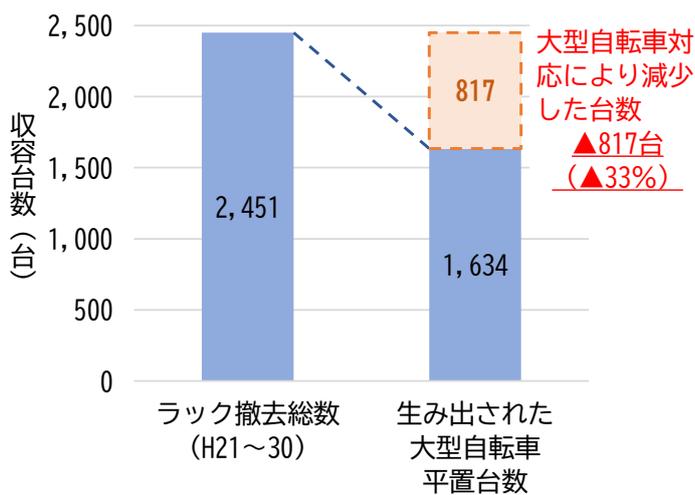


図 44 大型自転車への対応に伴う収容台数の減少（H21~30）（区立駐輪場）

資料：世田谷区資料を基に作成

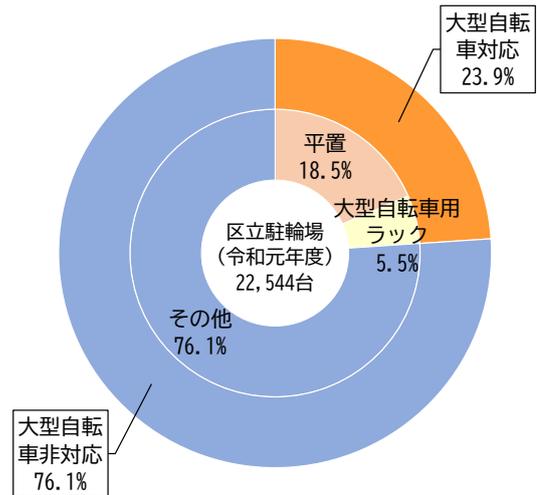


図 45 大型自転車への対応状況（区立駐輪場）

<参考> これからの駐輪場に求められる運営の工夫

区の自転車施策は、駅前にあふれていた放置自転車の対策から始まりました。最初は放置防止の啓発と撤去のみを行っていましたが、駐輪場所がないことについて多くの苦情が寄せられたこともあり、駐輪場の整備が始まりました。

世田谷区の地価は、令和2年の公示価格をベースにすると、1㎡当たり平均63.6万円（東京圏の市区の住宅地の平均価格等（国土交通省））です。自転車1台に必要な面積は1.2㎡であり、100台分の駐輪場であれば、土地取得にかかる費用も多額となることが想定されます。しかも、駐輪場は基本的に駅の近くに整備するため、実際の土地代はさらに高くなり、ラック等の設備を設置する費用もかかります。

一方、利用料金は、月ぎめの定期利用の場合で2,000円程度です。月に20日間、朝7時から夕方6時までの11時間の利用とすると、1日当たりの利用料金は100円となります。

駐輪場の料金が安いのは、当初、放置自転車対策として整備が始まったために、利用料金がハードルとなって利用が滞ることのないよう、料金をできるだけ低く抑えたためです。利用料金が高すぎると、駐輪場の利用率が下がってしまうことから、放置自転車を誘発する可能性があり、適正な料金を設定する必要がありますが、初期コストに対する料金設定の難しさが、民間参入の障壁となっている面があります。

スーパーマーケットの駐輪場については、「1時間まで無料」のところが多いですが、これは自転車で買い物に来てもらうための工夫（企業戦略）です。自転車を利用するお客様は、徒歩よりも来る範囲が広く、徒歩で来るお客様よりも多く買い物をするため、それだけ売り上げが多くなります。このため、駐輪時間が1時間を超えると、料金が高くなるように設定するなど、短時間利用を誘導し、駐輪場の回転を高める設計となっています。

しかし、駐輪対策は、放置自転車対策として、朝から夕方までずっと駐輪している通勤・通学のための駅へアクセスする自転車を対象としていたため、区立駐輪場では、こうした短時間駐輪自転車向けの工夫が不足しています。夕方に放置自転車が増加する実態や収益性を踏まえ、限られた駐輪場のスペースを有効に活用するため、利用率・回転率を高める手法を検討していく必要があります。

運営の工夫を図り、どのように駐輪場を有効活用するか、今後、さらに考えていく必要があります。

(5) レンタサイクル、シェアサイクルの状況

自転車における「シェア」は、「自転車を所持しなくても、必要なときに利用できる」という自転車利用者のメリットと、「一人ひとりが個別に自転車を利用すると、自転車の総台数が増え、多くの駐輪場が必要になるとともに、放置自転車も増える」という都市側の課題を結び付け、解決するものです。

この考え方により、観光地などでの貸自転車と同様の形態の「レンタサイクル」が導入されました。しかし、料金体系の影響もあり、1日中借り出されている場合が多く、自宅から駅、駅から目的地の双方向で利用するような効果が十分に発揮されていない状況です。

その後、ICT^{※9}の発達により、短時間利用を誘導する15分毎などの短い時間単位で課金する料金体系設定が可能となり、これまでとは別のビジネスモデルである民間シェアサイクルが現れ伸展してきました。

○レンタサイクルポートの整備・利用状況

<区内の7か所のポートは、回転率が低く、ネットワーク化が完了していない>

区が整備したレンタサイクルポートやコミュニティサイクルポート^{※10}は、全部で7か所あります。通勤・通学での利用者が多く、借りた場所で返却するレンタサイクル型の利用がほとんどです。さらに、1回当たりの利用時間が長く、商用・買い物・観光など日中の短時間利用が少ないため、1台当たりの回転率が低いままにとどまっています。

区は南北方向の交通を補完するコミュニティサイクルポートのネットワーク化を目指してきましたが、現況では、当初計画していたネットワークの一部しか構築できていません。今後、民間シェアサイクルの利用拡大の状況を踏まえ、引き続き南北方向の交通の補完を図る必要があります。

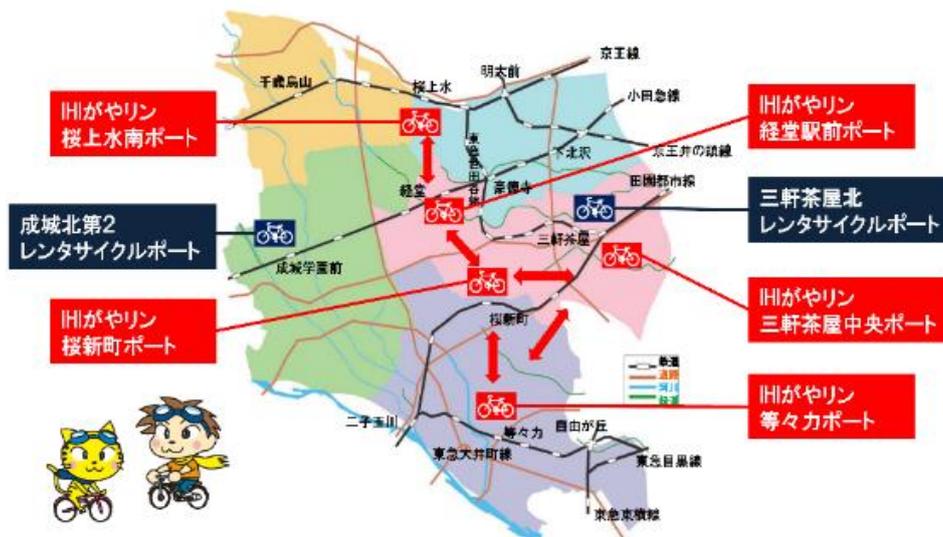
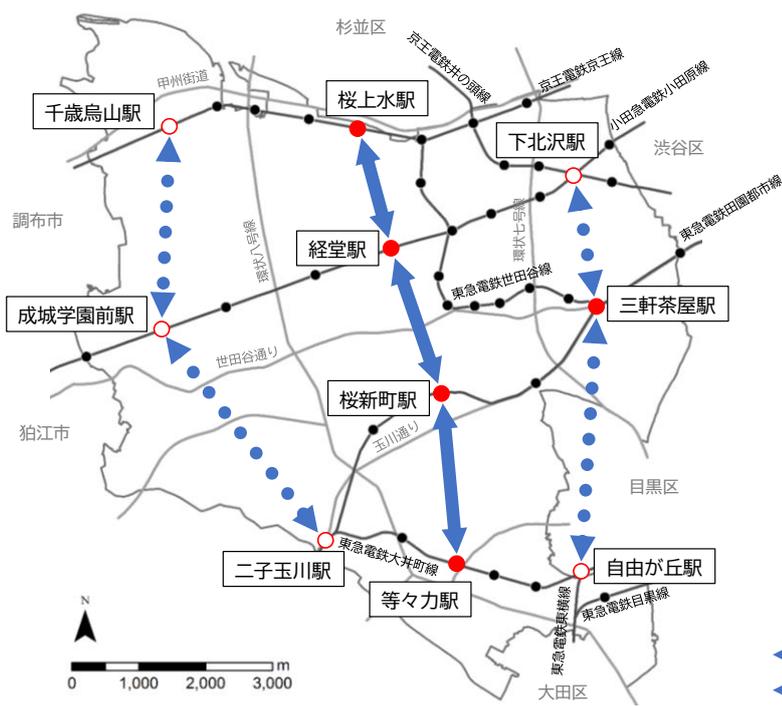


図 46 区内のレンタサイクルポート

資料：世田谷区資料

※9 ICT(Information and Communication Technology):情報通信技術のこと。

※10 コミュニティサイクルポート：借りた場所と異なる場所に返却できるポート



【補足】
 民間シェアサイクルは駅近くのポートに多数の自転車をを用意する区のコミュニティサイクルと異なり、駅付近だけでなく鉄道路線間の幹線道路沿いや住宅地にもポートを設置し、自宅⇄目的地などを直接結ぶシステムです。そのため、民間シェアサイクルの展開が進めば、出発地と目的地の間をきめ細かくつなぐ新たなネットワークが形成されることが期待できます。このような特徴を持った民間シェアサイクルとの連携を踏まえて、今後のコミュニティサイクルのネットワーク化について検討していきます。

凡例
 ネットワーク化完了済み
 ネットワーク化検討

図 47 これまで区が目指してきたコミュニティサイクルのネットワーク

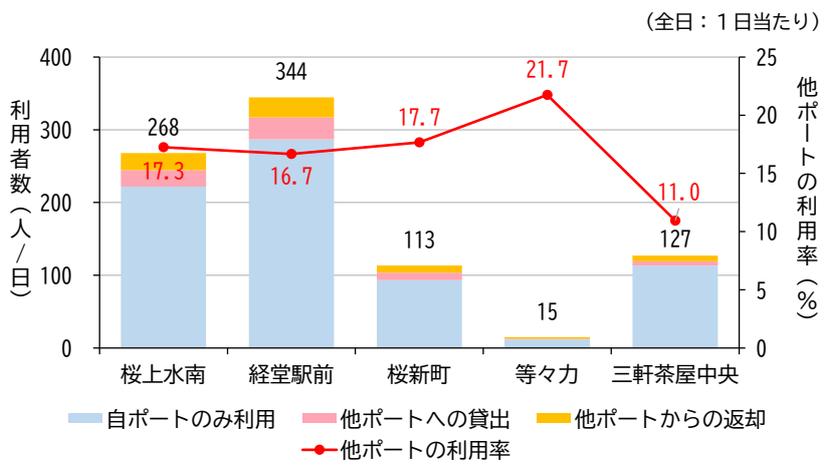


図 48 コミュニティサイクルポートの利用状況

資料：RCS・CCS貸出記録データ（株式会社 IHI、令和元年度）を基に作成

◇ 「レンタサイクル/コミュニティサイクル」と「シェアサイクル」

料金を支払って一定の時間自転車を借りて乗ることができるサービスは、「レンタサイクル」「シェアサイクル」「自転車シェアリング」等と呼ばれています。

区では、放置・駐輪対策の一環として平成6年から「レンタサイクル」事業を実施しています。平成19年には、借りた場所と異なる場所に返却できる「コミュニティサイクル」システム（愛称「がやりん」）を導入しました。近年、民間事業者によるサービス展開が進み、その多くが「シェアサイクル」と自称しています。

この計画では、区が行っているものは「レンタサイクル/コミュニティサイクル」、民間事業者が行っているものには「シェアサイクル」の語を用いています。

○民間シェアサイクルの状況

<区では、民間シェアサイクル実証実験を実施>

区内では複数の民間シェアサイクル事業者が事業を展開していますが、ポート設置箇所や自転車配置台数は限定的でネットワークの構築には至っていません。

これに対し、令和2年度から民間シェアサイクル事業者1社と協定を結び、実証実験を二子玉川エリアで実施し、公共用地の貸出等の区の支援により、区内の南北交通や区のレンタサイクル／コミュニティサイクルを補完する効果を検証しています（令和2年4月1日～令和4年3月31日）。

ご利用方法

- まずは公式サイトにアクセスか専用アプリをダウンロード!
hellocycling
<https://www.hellocycling.jp/>
- アカウント作成
アプリやWEBで会員登録。
ICカードの登録と利用でもっと便利に。
- 検索・予約
乗りたい場所の近くでポート（専用駐輪場）を探してアプリでサクッと予約までできます。
- 貸出し・返却
専用ポートなら
乗る場所を返す場所も自由。

便利! おトク!
シェアサイクルをご存知ですか?

アプリダウンロードはこちら!

区レンタサイクルを好評運営中!

お問合せ
HELLO CYCLINGの利用に関すること
OpenStreet 株式会社 | 港区東新橋1-9-2
customersupport@hellocycling.jp
シェアサイクル・レンタサイクルの業務に関すること
世田谷区土木部 | 世田谷区世田谷4-21-27
Tel: 03-5432-2515
世田谷区シェアサイクル

シェアサイクルって何?
シェアサイクルは、自転車好きなタイミングで、好きなだけ使うことのできるサービスです。さまざまな場所に設置してあるサイクルポート（駐輪場）で自転車を借りることができ、好きなポートで返却できます。

シェアサイクルの4つのポイント!

- 便利! 1 いってきとこでもお気軽にご利用頂けます!**
全車電動アシスト搭載、エリア内30か所以上のポート配置でらくらく移動をサポート。「ポートからポートへ」の利用で、目的地に到着できます。専用スマホアプリでポートを検索すれば、ただちに利用可能な自転車台数を確認でき、その場で予約できます。30分以内ならあわせて返却予約もできるので、到着してから「空きがない」と困ることもありません。
- 安全! 2 点検整備と保険で守る!**
全車自転車賠償責任保険に加入。また、定期的な点検整備を行っています。交通事故・自転車事故等、万が一の事故への備えも安心。
- おトク! 3 「ポートからポートへ」がおトク! 放置自転車対策にも!**
自転車での移動は目的地に直接行けるのが便利……とお店の前に自転車を停めていませんか。シェアサイクルの場合、ポートからポートまでの利用料金がかかるので、ポート以外の場所に止めてしまうと利用時間が加算され、その分料金がかかってしまいます。目的地付近のポートに停めていただくことで、通常の自転車のように駐輪場利用料金がかからず、また利用したい際は空いている自転車がアプリ上で確認できるので、スムーズにご利用いただけます。
- 安全! 4 ルールやマナーを守ろう!**
自転車は、道路交通法では「車両」に含まれ「軽車両」の一種に分類されます。身近で手軽な乗り物ですが、左側通行や一時停止など法律を守って乗りこなしてはなりません。すべての人が安全で快適に道路を利用できるようにきちんとルールやマナーを守りましょう。詳細については世田谷区HP内の「自転車のルールとマナー」をご覧ください。

	電動アシスト自転車を購入(5年利用)	シェアサイクル
購入費	100,000円	—
保険料	1,400円×5回	—
点検費	2,000円×5回	—
整備費	1,000円×5回	—
利用料金	—	10分以内 70円・2分120円・60分
合計金額	122,000円	100,800円

※買い物袋を中心に3回/週(月12回)の利用を想定した場合
※上記金額は概算です。利用するサービスによっては費用は異なります。

図 49 民間シェアサイクル実証実験のパンフレット

資料：世田谷区ホームページ

(6) 放置自転車対策の状況

区では、歩行者、障害者等の安全な通行や、緊急車両の活動を阻害しないよう、放置自転車対策を推進してきました。令和元年の調査時における区内の放置自転車台数は1,311台で、ピーク時の昭和62年の33,161台に対し、約25分の1に減少しています。

○放置自転車台数

<放置自転車台数は年々減少しているが、千歳烏山など依然として多い駅が存在>

区では、駅周辺の道路等の公共の場所を放置禁止区域に指定し、放置自転車等の撤去を進めてきました。区内の駐輪場の整備台数は年々増大し、令和元年度で約56,000台に達しており、これに伴い、放置自転車も年々減少しています。区内各駅周辺の放置自転車台数の合計では、依然として都内ワースト7位ですが、平日昼間時点においては駅周辺に乗り入れた自転車の合計（駐輪場に停められた自転車+放置自転車）で放置自転車を割った「放置率」は、3%台と低くなっています。これは乗入台数に対し、十分な量の駐輪場が整備されているためです。各駅でも、量の観点からは、通勤・通学利用を中心とした自転車利用に対し、多くの駅で駐輪場の台数が足りています（図51参照）。

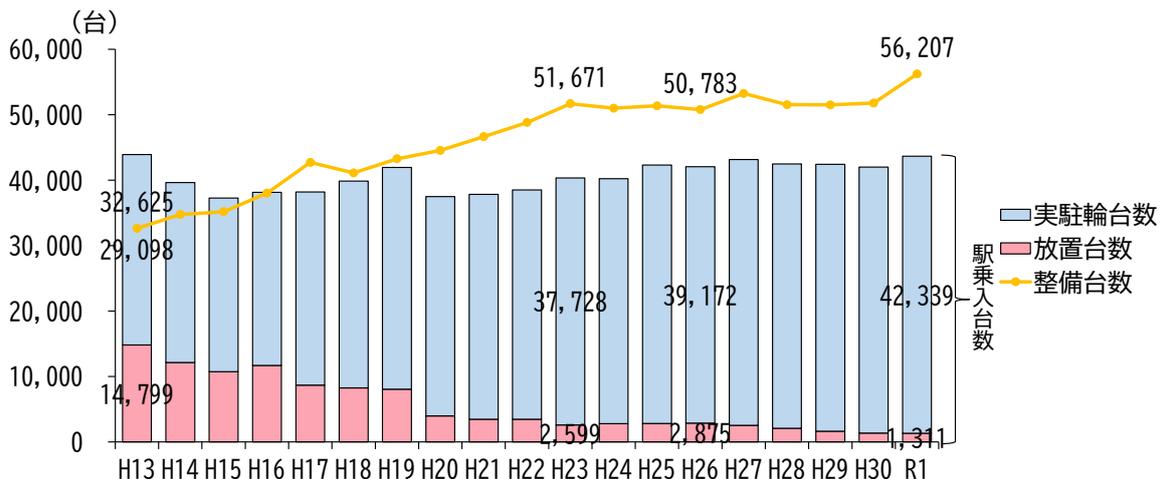


図 50 放置台数・実駐輪台数・整備台数の推移

資料：世田谷区資料を基に作成

注) 実駐輪台数：駐輪場に実際に止まっている自転車の台数、整備台数：駐輪場に収容可能な自転車の台数

表 4 各区の放置自転車台数と放置率（都内ワースト10）

順位	区名称	放置自転車台数	放置率
1	渋谷区	2,551	33.1%
2	千代田区	1,994	47.9%
3	台東区	1,782	26.3%
4	港区	1,534	23.9%
5	中央区	1,505	34.4%
6	葛飾区	1,275	3.8%
7	世田谷区	1,240	3.1%
8	品川区	1,140	10.2%
9	江東区	984	6.0%
10	大田区	955	3.3%

資料：駅前放置自転車等の現状と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成

注) 自転車のみ（原動機付自転車・自動二輪車は除外）

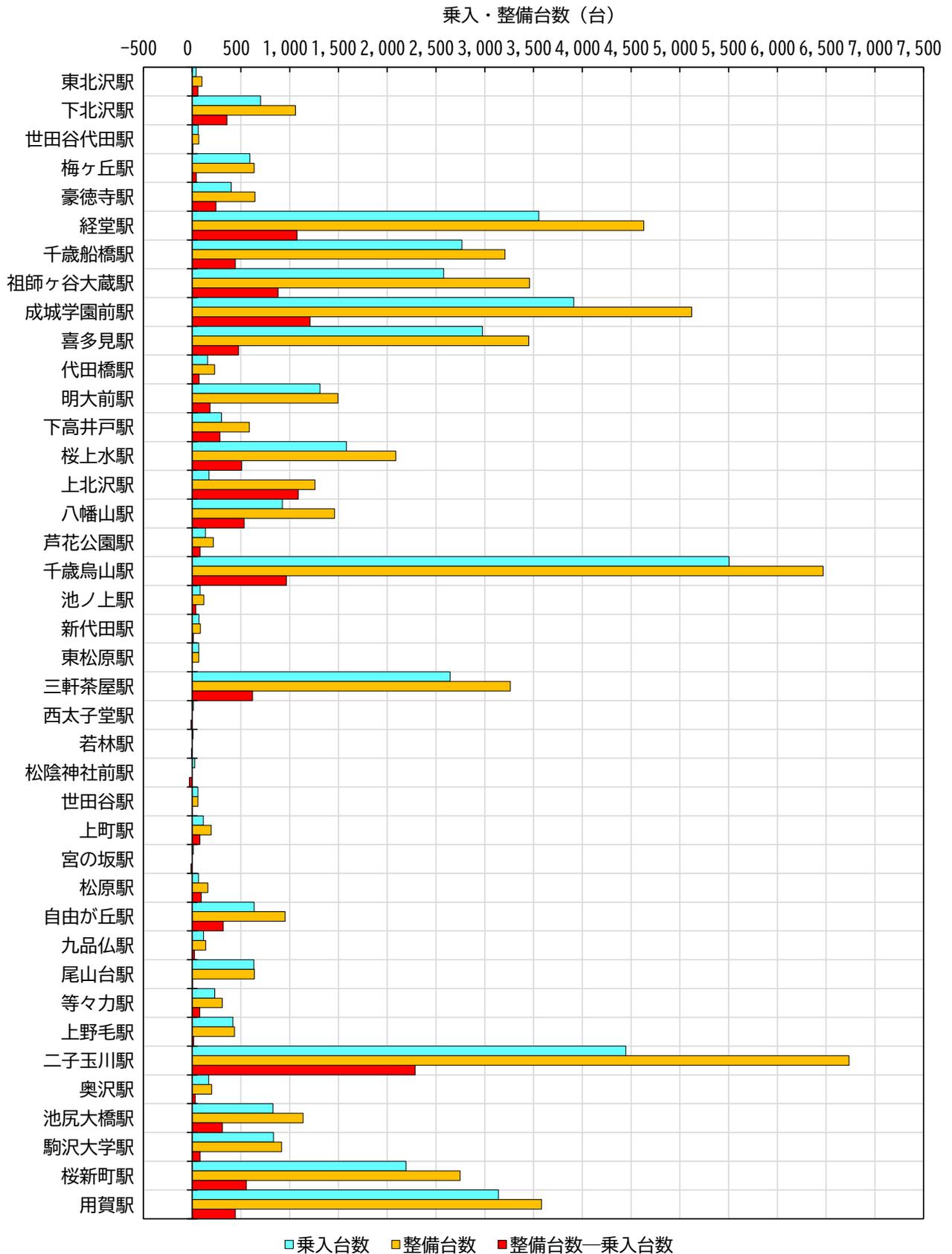


図 51 区内各駅の乗入台数と駐輪場整備台数の比較

資料：駅前放置自転車等の現況と対策－令和元年度調査－（東京都）を基に作成

注1）自転車、原動機付自転車の合計（自動二輪車は除外）

注2）直近のデータである令和2年度の乗入台数は、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しているが、今後の自転車利用の傾向について十分に把握できないことから、従来の傾向と連続性が保たれている令和元年度データに基づく分析としている。

<参考> 駐輪場の配置と駐輪場利用の特性

これまでの経験上、次の二つのことがわかっています。

- ア 駐輪場の配置が重要であり、駅からの距離や方角によって利用しやすさが異なり、これにより「利用されにくい駐輪場」ができてしまう。
- イ 放置自転車が多いので駐輪場を整備すると、利便性はよいのに駐輪場が利用されず、これまであった放置自転車が別の場所に移動してしまうことがある。また、駐輪場があっても利用しない層も一定程度存在する。

「ア」については、「駅から遠い」ことのほか、主要なアクセス方面に駐輪場がなく、下図のようにいったん駅を通り過ぎて駐輪し、戻ってこなければいけない場合、利用されにくくなってしまいます。

「イ」については、「無料だから自転車を利用するのであって、有料なら利用しない」層が一定程度存在するということになります。これらの層については、駐輪場整備により放置自転車を防止することは難しくなります。これまでの経験上、乗入台数の2～3%程度存在すると想定されます。

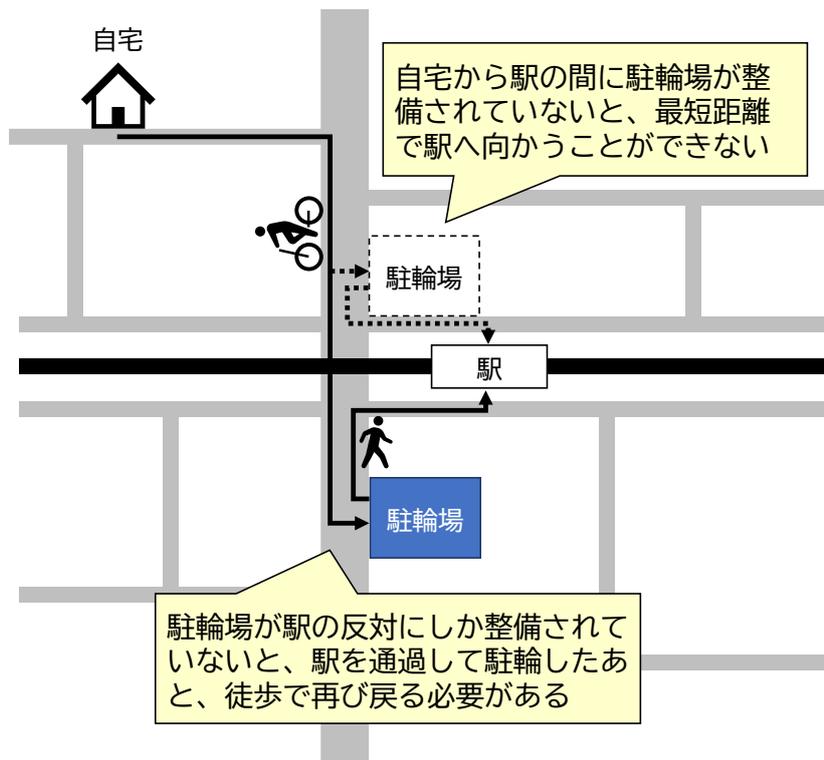


図 52 駅へのアクセス方面のイメージ

○駅別の放置自転車台数

<商業施設の立地が多いほど、放置自転車が多い傾向>

駅別の放置自転車台数と商業施設の立地状況（小規模事業所の従業者数）との関係を見ると、商業施設の立地が多いほど、放置自転車が多い傾向が見られます。

放置自転車台数は、千歳烏山駅が 250 台で最も多く、次いで三軒茶屋駅（141 台）、下北沢駅（111 台）が多くなっています（令和元年度）。

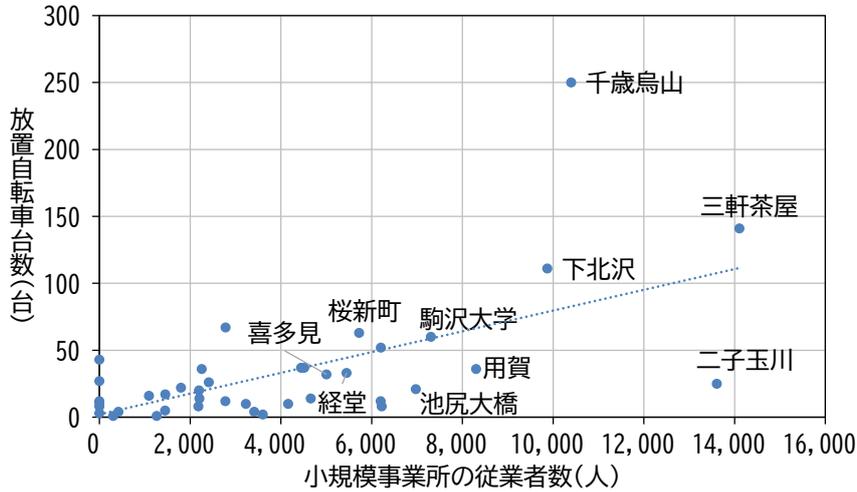


図 53 小規模事業所の従業者数と放置自転車台数の関係

資料：平成 28 年経済センサス 活動調査（総務省）、世田谷区資料を基に作成

注) 11 時台の放置状況（令和元年度）

注) 小規模事業所：この計画では、従業者数 30 人未満の事業所を小規模事業所としている。

○自転車等撤去活動

<放置自転車等撤去件数は活動日数当たり 75 台/日（令和元年度）、大型自転車も増加>

区内の放置自転車等撤去台数は減少傾向にあります。現在でも撤去活動日数当たり 75 台/日の撤去件数があります（令和元年度）。

近年では、大型自転車の撤去割合も増加しています。

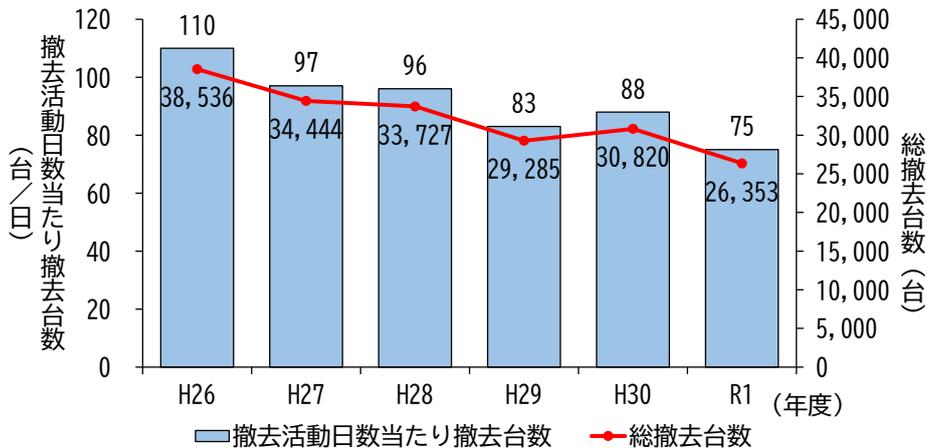


図 54 撤去活動日数当たり撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成

駅別の撤去台数をみると、千歳烏山駅が 4,663 台で最も多く、次いで三軒茶屋駅 (4,465 台)、下北沢駅 (2,796 台)、駒沢大学駅 (2,751 台) が多くなっています (令和元年度)。

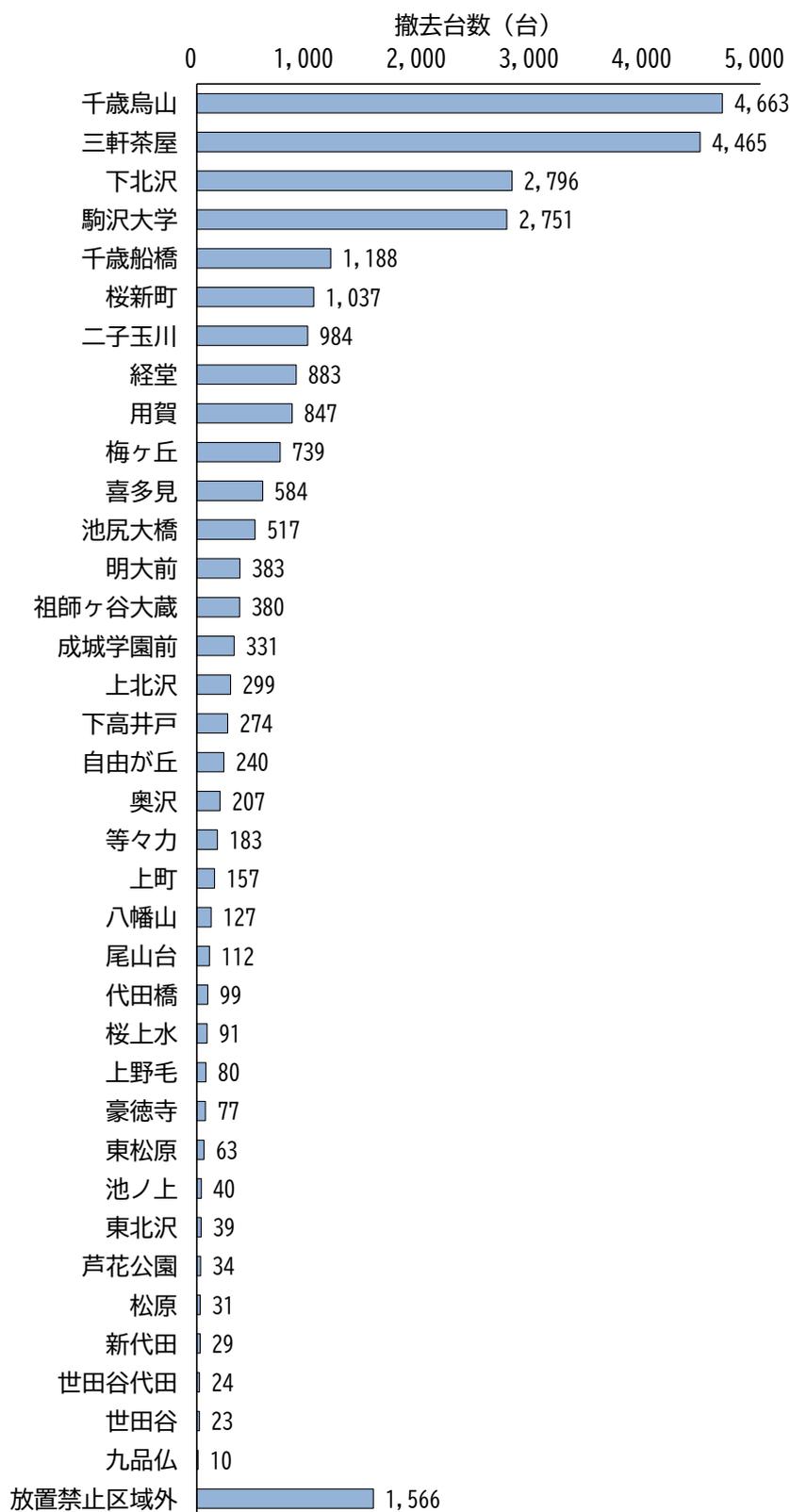


図 55 駅別の年間撤去台数

資料：世田谷区資料を基に作成 (令和元年度)

注) 各駅の撤去台数は、駅前広場や駅周辺の道路等の「放置禁止区域内」において撤去した自転車と原動機付自転車の台数のこと。

<参考> 午前の放置自転車と午後の放置自転車の違い

世田谷区の自転車施策は放置自転車対策から始まっており、このため、区による駐輪場整備は、駅前の放置自転車、すなわち通勤・通学のため大量に駅へアクセスする自転車を収容することを目指して進められました。

都内共通で実施されている放置自転車実態調査では「平日の午前 11 時頃」の放置・駐輪自転車台数を計測し、これは主に通勤・通学で駅へアクセスする自転車の台数をカウントするためです。先に見たように、放置自転車の数は大きく減少しており、多くの駅については当初の目的を達成しています。

一方、買い物や用事等のための短時間駐輪自転車については、これまで、十分な対応がなされてきませんでした。駅周辺の乗入自転車台数、放置自転車台数のピークは、平日の午後に発生することが、区の自転車利用実態調査により明らかになっています。放置自転車実態調査による「平日の午前 11 時頃」時点の放置自転車台数に、その後発生した買い物等の短時間駐輪の自転車利用分が上乗せされる結果です。このため、撤去された放置自転車に占める、午後に発生した路上放置の割合が近年高くなってきています。

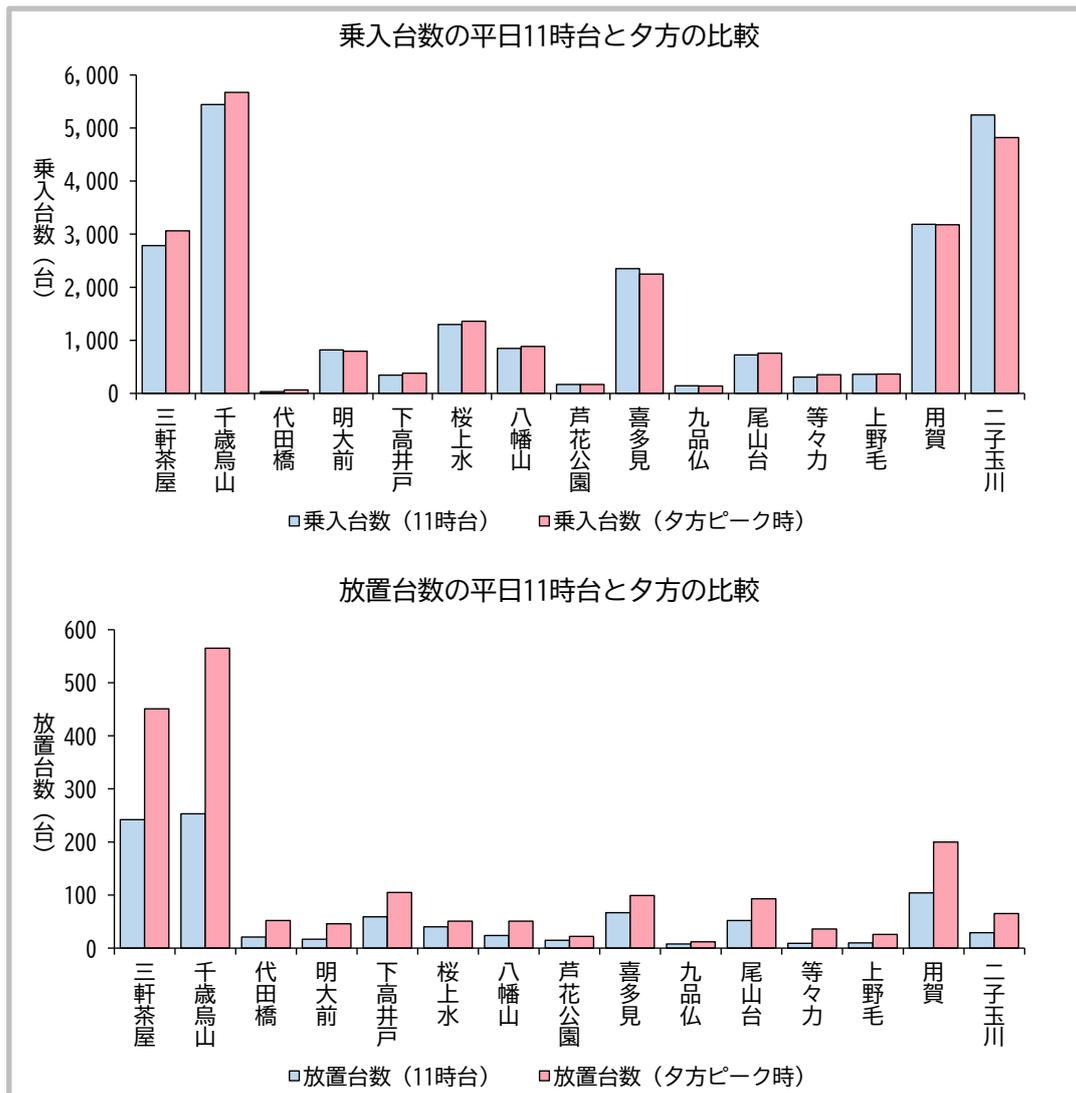


図 56 駅乗入台数と放置台数の平日 11 時台と夕方の比較

資料：世田谷区資料を基に作成（令和元年 11 月）

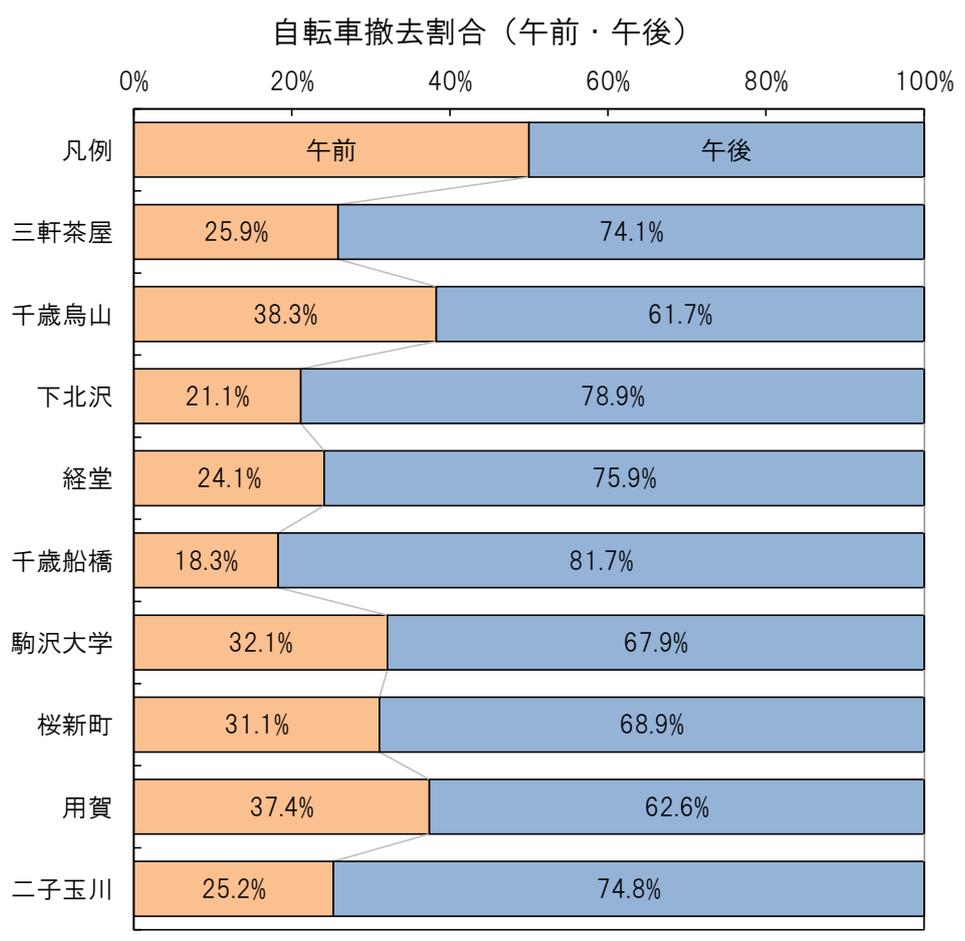


図 57 午前・午後の自転車撤去状況

資料：世田谷区資料を基に作成
 注) 集計期間：2019.1.4～2019.12.28

(7) 区民の自転車に対する意識

<交通施策全体の中でも、自転車走行空間環境の整備に対する要望が最も多い>

令和元年度の世田谷区民意識調査によると、これから区が力を入れるべき交通施策として、「自転車走行空間環境の整備」が1位、「放置自転車対策」が9位となっています。

なお、平成30年度の区政モニターアンケートでは、「自転車走行空間環境の整備」は1位、「放置自転車対策」は4位でした。区民誰もが快適に自転車を利用できる環境を目指し、自転車通行空間の整備、放置自転車の防止等を計画的に進めていきます。

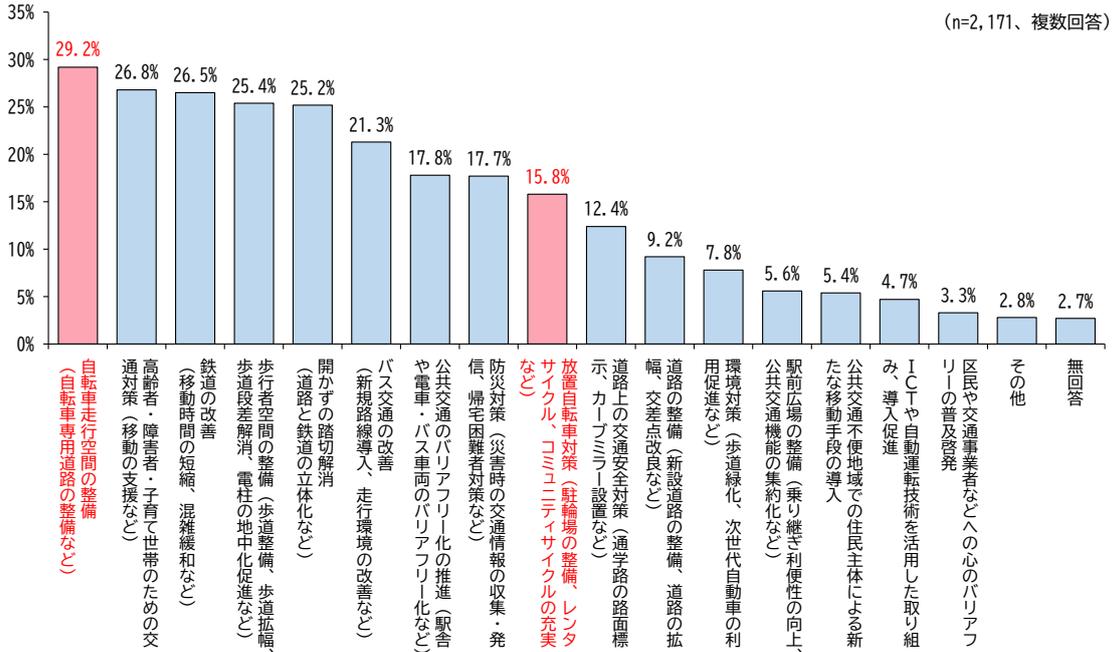


図 58 これから力を入れるべき区の交通施策（令和元年度）

資料：世田谷区民意識調査 2019（世田谷区、令和元年度実施）を基に作成

(参考)

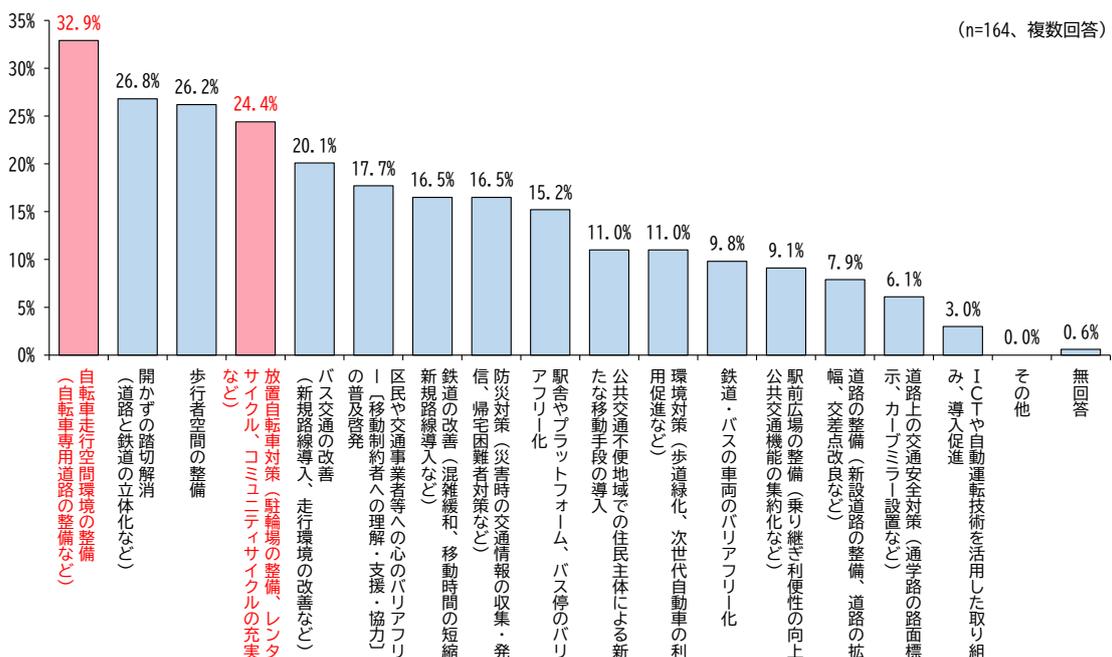


図 59 これから力を入れるべき区の交通施策（平成30年度）

資料：平成30年度区政モニターアンケート（世田谷区、平成30年度実施）を基に作成

<区民の6割以上が、歩行時に自転車と接触または接触しそうになった経験がある>

区民意識調査によると、「歩行時に自転車とぶつかった、あるいは、ぶつかりそうになったことがある」方は6割を超えています（平成30年）。

調査結果を踏まえ、歩行者と自転車が共に安全に通行できるよう、まちづくりと連携した取組みを進めます。

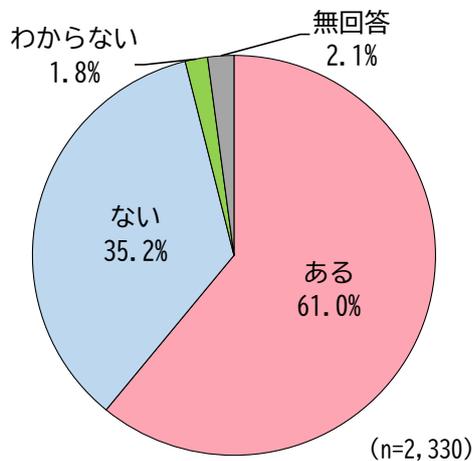


図 60 歩行時の自転車との接触有無

資料：世田谷区民意識調査 2018（世田谷区、平成30年度実施）を基に作成

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（これまでの計画）の計画期間中（平成23年度～）の取組み内容と課題を以下に整理しました。

【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

個別方針	主な取組み内容	課題
自転車交通ルール・マナー遵守の啓発促進	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校や地域における交通安全教室・自転車安全講習の実施、自転車事故の多い20～40歳代への重点的取組み ・自転車安全利用推進員の育成・支援、啓発資料の作成・配布、啓発イベントやキャンペーンの地域との協働による実施等 	<ul style="list-style-type: none"> ・講習に参加しない(しにくい)層への対応、取組みの進んでいない事業者向け対応の充実 ・「自転車安全利用推進員」等、区民主体の自転車安全利用啓発の推進 ・交通事故データの活用等による、さらにわかりやすい地域への働きかけ ・<u>歩道を通行することの多い、買い物や子ども送迎の自転車への重点的啓発</u>
放置自転車ゼロへの取組み推進	<ul style="list-style-type: none"> ・クリーンキャンペーン等の啓発、整理誘導員の配置、放置禁止区域の指定・見直し、民間委託による放置自転車撤去の計画的実施、放置自転車対策の効率化等 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅ごとの放置状況や原因分析に基づく放置自転車対策の効果的・効率的実施 ・<u>特に、買い物等の短時間駐輪自転車による路上放置への対応の充実</u>

【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

個別方針	主な取組み内容	課題
安全で快適な自転車利用環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・道路の新設・拡幅にあわせた自転車通行空間の整備、既存道路も対象とした自転車走行位置表示等の整備等 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間の計画的整備とネットワーク化（令和6年度までの優先整備路線の整備完了を目指す） ・<u>歩道を通行することの多い買い物や子ども送迎の自転車に向けた自転車通行空間の認知度向上</u>
環境や利便性に配慮した自転車等駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の駐輪需要を踏まえた区立駐輪場の計画的整備、ニーズの変化に合わせた大型自転車用駐輪スペースの確保等 	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな駐輪場の確保 ・<u>「子育て自転車」をはじめ、自転車の大型化・多様化に対応した駐輪場の整備・改修</u> ・<u>買い物等の自転車の短時間駐輪への対応の充実</u>

【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

個別方針	主な取組み内容	課題
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	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクル・コミュニティサイクルの充実、民間シェアサイクル実証実験、新設駐輪場での交通系ICカード対応精算機導入等 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間シェアサイクルの普及促進 ・区レンタサイクルの将来像の検討 ・<u>買い物等の短時間・短距離移動への民間シェアサイクルによる対応促進</u>
安全で快適な自転車利用を促進するしくみづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透、二子玉川「たまチャリルール」づくりと他地域への普及、条例改正内容の駐輪場・レンタサイクルポート・自転車店等との連携によるPR等 	<ul style="list-style-type: none"> ・<u>買い物の歩行者・自転車で混雑する商店街での自転車ルールづくり</u> ・自転車情報発信の充実

※太字・下線部分は短時間駐輪自転車に関わる課題

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行。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ました。こうした流れの下、国により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H24.4)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「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されました(H25.7)。

その後、安全な自転車通行空間の整備をさらに進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」(H28.7)が改定されるとともに、自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償責任保険等への加入の義務化等を盛り込んだ「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」改正条例が施行されました(R2.4)。

<自転車の多様な利用に注目した動き>

通勤・通学時の駅利用のための鉄道駅周辺の駐輪場の整備が進んだことを受け、国により策定された「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」(H24.11)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ました。

「自転車活用推進法」(H29.5)に基づき国により策定された「自転車活用推進計画」(H30.6)では、自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現、サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現、自転車事故のない安全で安心な社会の実現、の4つの目標を掲げています。

<区における自転車利用に関連する動き>

区の基本構想、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、交通まちづくり基本計画(中間見直し)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になりました。

これらを踏まえ、区では自転車条例の改正(R2.4施行(一部)、R2.10)による13歳未満の子どもの自転車ヘルメット着用の義務化、自転車点検整備の努力義務化、「ながらスマホ」等の「ながら運転」の禁止の明文化等により、自転車安全利用啓発をさらに進めるとともに、二子玉川駅周辺で民間シェアサイクルの実証実験を行う等、まちの特性や将来像に適合した、安全・安心・快適な自転車利用環境の整備に取り組んでいます。

自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向を次ページに示します。

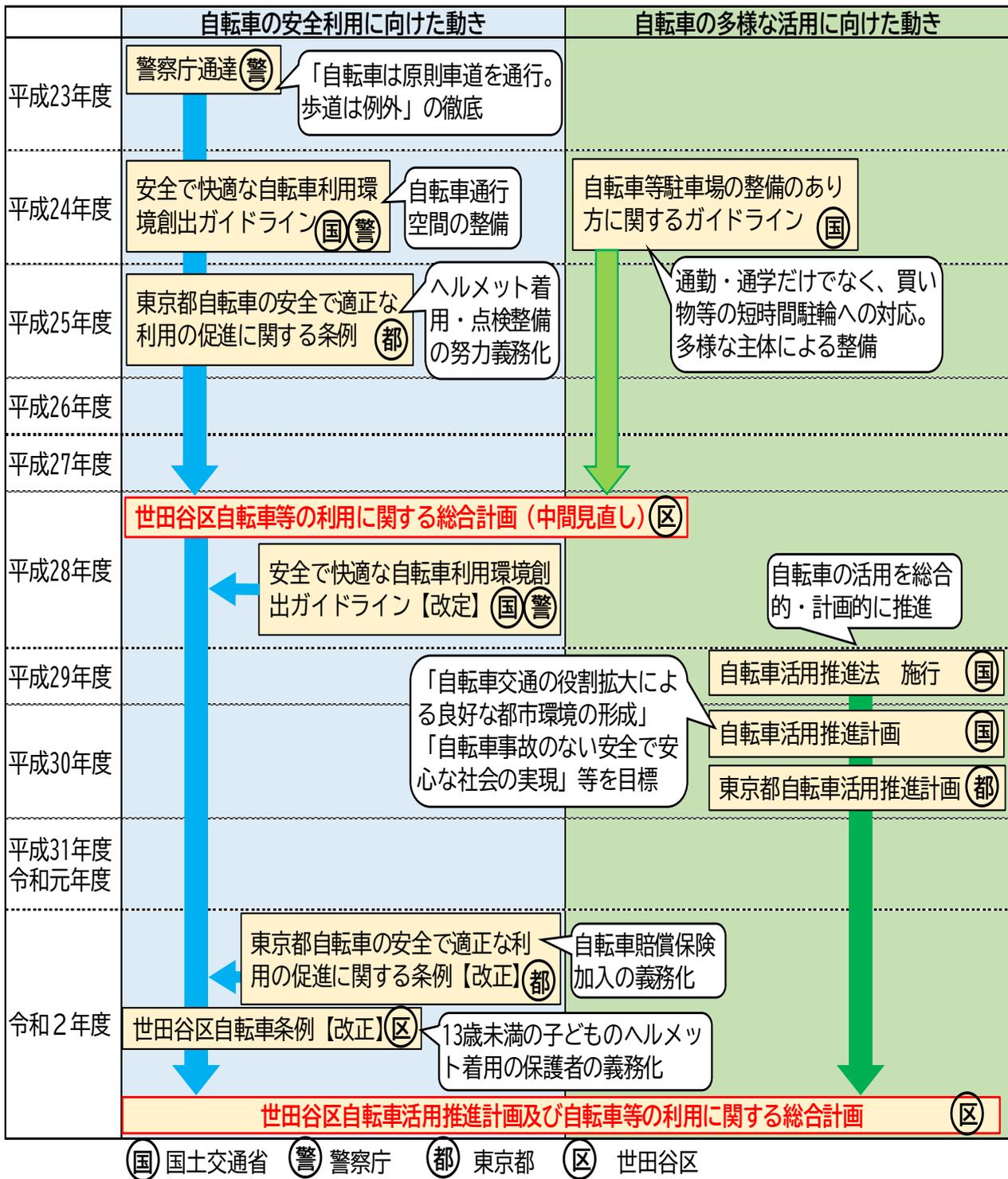


図 61 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向

<参考> 自転車に関わる法制度や上位関連計画の概要

<世田谷区の動向>

- 1) 「世田谷区新実施計画（後期）」策定（H30.3）
 - ・自転車関連施設に関する取組みとして、「コミュニティサイクルシステムのネットワーク拡充の検討に基づく取組み」、「三軒茶屋北レンタサイクルポートのあり方検討」、「自転車等駐車場の開設（3か所）」について記載
- 2) 「世田谷区交通まちづくり基本計画 中間見直し」策定（R2.3）
 - ・施策として「自転車利用環境の整備」が提示され、その取組みとして「自転車ネットワーク形成に向けた自転車通行空間の整備」、「自転車等駐車場、公共施設・商業施設の自転車等駐車場スペースの確保」、「自転車の放置対策の推進」について記載
- 3) 「世田谷区自転車条例」の一部改正（R2.4、R2.10）
 - R2.4 施行
 - ・スマホ等の「ながら運転」禁止の明文化等
 - R2.10 施行
 - ・13歳未満の子どものヘルメット着用義務化

<東京都の動向>

- 1) 改正「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の施行（H29.2、R2.4）
 - H29.2 施行
 - ・自転車小売業者等による販売時等の安全利用啓発の義務化、自転車貸付業者による貸付時等における啓発の実施等
 - R2.4 施行
 - ・自転車利用者、保護者、自転車使用事業者及び自転車貸付業者による自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化等
- 2) 「利用者の視点に立った 東京の交通戦略推進会議のとりまとめ」（H29.3）
 - ・ターミナル駅の利便性向上、歩行者空間の創出、自転車施策の推進、舟運の活性化について、2020年に向けた具体的な取組みを提示
 - ・自転車施策については、「自転車利用のルール・マナーの周知徹底」、「自転車利用者の安全確保」、「自転車走行空間の整備」、「自転車シェアリング」について記載
- 3) 「東京都自転車活用推進計画」策定（H31.3）
 - ・東京都の自転車の活用の推進を図るための基本的な方針や具体的な施策を明記
 - ・目指すべき将来像に向け18の施策を提示し、「環境形成」、「健康増進」、「観光振興」、「安全・安心」の4種類に区分

<国（国土交通省、警察庁）の動向>

- 1) 14 項目の危険行為の施行 (H27. 6)
- 2) 国土交通省・警察庁「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」改定 (H28. 7)
 - ・ 現行ガイドライン (H24. 11) のうち、「Ⅰ. 自転車通行空間の計画」、「Ⅱ. 自転車通行空間の設計」について改定
 - ・ 段階的な計画策定方法の導入、暫定形態の積極的な活用、路面表示の仕様の標準化、自転車道は一方通行を基本とする考え方の導入等について記載
- 3) 「自転車活用推進法」の施行 (H29. 5)
 - ・ 基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進
 - ・ 都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めることが明記
- 4) 「自転車活用推進計画」閣議決定 (H30. 6)
 - ・ 自転車活用推進法に基づき自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画
 - ・ 「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標を提示
- 5) 「地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）」の公開 (H30. 8)
 - ・ 「地方版自転車活用推進計画」の策定を促進するため、計画を検討する際の手順や策定手法等を整理
- 6) 自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」策定 (R1. 5)
 - ・ 自転車活用推進計画に基づき、事業者活動における自転車通勤や業務利用の拡大を推進
 - ・ これから自転車通勤制度を導入に向け検討をする際や、すでにある自転車通勤制度を見直す際の参考書
- 7) 「道路構造令」の一部改正 (H31. 4)
 - ・ 自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を新設
 - ・ 新たに整備する道路における「自転車通行帯」の設置を推進
- 8) 「道路交通法」の改正 (H29. 3、R1. 12、R2. 6)
 - H29. 3 改正
 - ・ 高齢者による交通事故を防止するため、認知症等に対する対策を強化
 - ・ 「臨時認知機能検査・臨時高齢者講習の新設」、「臨時適性検査制度の見直し」、「高齢者講習の合理化・高度化」について規定
 - R1. 12 改正
 - ・ 携帯電話使用等（ながらスマホ）に関する罰則を強化
 - ・ 同違反に係る基礎点数および反則金の額を引き上げ

○R2.6 改正

- ・高齡運転者対策の強化（高齡者技能検査の受検、安全運転サポート車への限定など条件付き免許証の発行）
- ・自転車運転者講習の対象となる危険行為^{※11}に「妨害運転」（あおり運転）が追加（計 15 項目）

◇危険行為（15 類型）

- ①信号無視【道交法第 8 条】
- ②通行禁止違反【道交法第 8 条第 1 項】
- ③歩行者用道路における車両の義務違反（徐行違反）【道交法第 9 条】
- ④通行区分違反【道交法第 17 条第 1 項、第 4 項又は第 6 項】
- ⑤路側帯通行時の歩行者の通行妨害【道交法第 17 条の 2 第 2 項】
- ⑥遮断踏切立入り【道交法第 33 条第 2 項】
- ⑦交差点安全進行義務違反等【道交法第 36 条】
- ⑧交差点優先車妨害等【道交法第 37 条】
- ⑨環状交差点安全進行義務違反等【道交法第 37 条の 2】
- ⑩指定場所一時不停止等【道交法第 43 条】
- ⑪歩道通行時の通行方法違反【道交法第 63 条の 4 第 2 項】
- ⑫制動装置（ブレーキ）不良自転車運転【道交法第 63 条の 9 第 1 項】
- ⑬酒酔い運転【道交法第 65 条第 1 項】
- ⑭安全運転義務違反【道交法第 70 条】
- ⑮妨害運転（交通の危険のおそれ、著しい交通の危険）【道交法第 117 条の 2 の 2 第 11 号、第 117 条の 2 第 6 号】

※11 危険行為：自転車の交通ルール遵守を徹底するため、自転車の運転に関し上記の違反行為（危険行為）を 3 年以内に 2 回以上行った者に対し、都道府県公安委員会が自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（自転車運転者講習）の受講が命じられる。

2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化

(1) 社会情勢の変化の概況

自転車を取り巻く社会環境の変化・課題として、以下のようなことが挙げられます。

- ・ 自転車利用に対する地球温暖化対策や渋滞対策からの関心の高まり
- ・ 自転車利用に対する健康志向からの関心の高まり
- ・ 自転車関連事故の下げ止まりと自転車対歩行者事故の問題化
- ・ 地域を支える移動手段のひとつとして自転車への期待の増大
- ・ 子育て世代や高齢者の足としての普及浸透
- ・ 大型自転車や電動アシスト自転車の増加など自転車の多様化
- ・ 民間のシェアサイクルの普及

これらを踏まえ、特に近年の区内の自転車利用への影響が大きい「電動アシスト自転車の増加など自転車の多様化」、「民間のシェアサイクルの普及」について示します。

(2) 大型自転車や電動アシスト自転車の増加など自転車の多様化

<自転車車両の大型化が急速に増大しており、駐輪場における対応等が必要>

近年、電動アシスト車の普及、道路交通法、東京都道路交通規則の改正（平成 21 年 7 月 1 日）に伴う幼児 2 人同乗自転車の普及等により、駐輪ラックに収まらない車体の大きな大型自転車の比率が高まっています。

自転車の大型化に対応できていない駐輪場においては、大型自転車の駐輪需要に見合った供給が確保されていません。そのため、質的な面も含めた需給バランスの検討が必要です。

また、一般の自転車と比較して速さや重さが異なることから、区では、『子育て自転車』の選び方&乗り方」冊子を発行する等して、安全運転を呼び掛けていますが、併せて区民交通傷害保険への加入促進等、対策を進める必要があります。

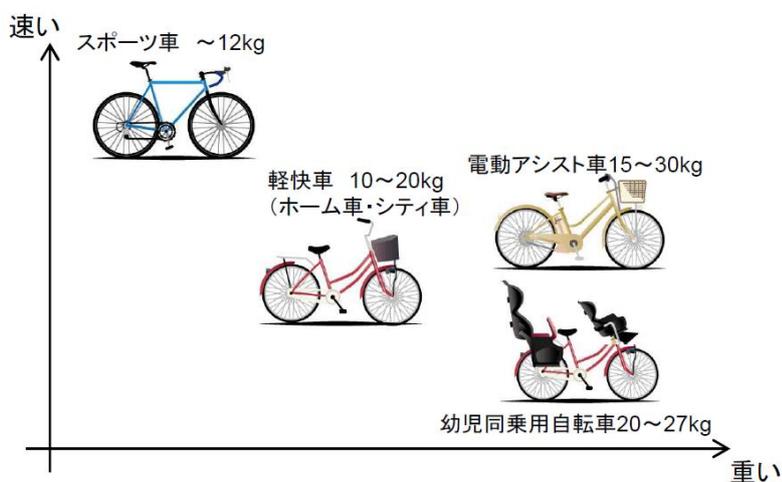


図 62 車種による速さ、重さの関係

資料：「日本工業規格（JIS）D9111 201」、 「幼児 2 人同乗用自転車の開発に係る既存モデルの強度・剛性試験」（財）自転車産業振興協会技術研究所

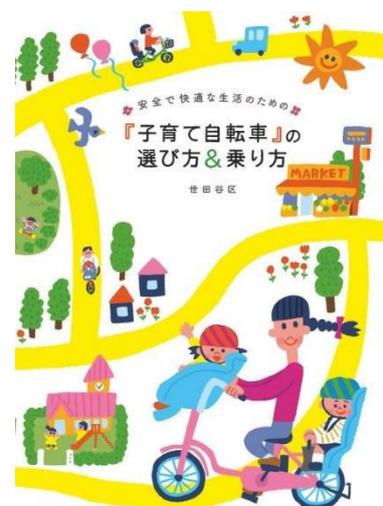


図 63 小冊子『子育て自転車の選び方&乗り方』表紙（再掲）

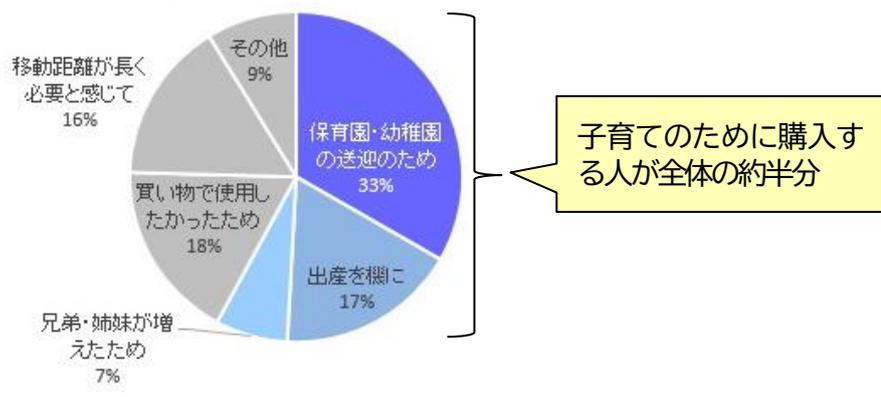


図 64 電動アシスト車購入のきっかけ

資料：「親子の自転車乗車に関するアンケート」(株式会社コズレ)
 注) 実施期間：2016年5月17日～5月19日、有効回答数：200、質問方法：web アンケート

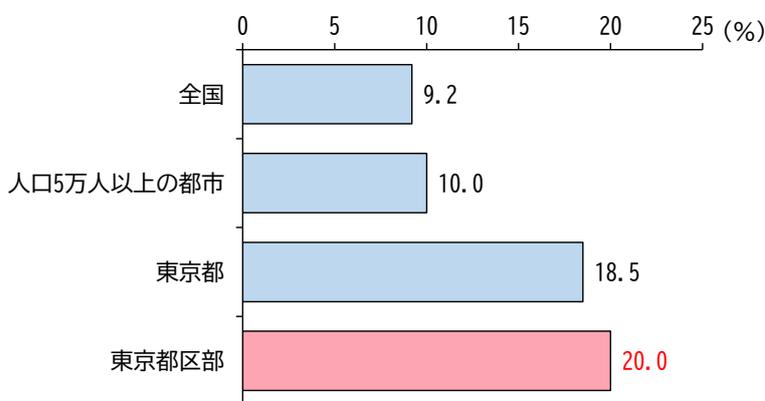


図 65 電動アシスト自転車の世帯当たりの普及率 (%)

資料：平成 26 年全国消費実態調査 (総務省) を基に作成
 注) 地域別世帯当たり主要耐久消費財の所有数量及び普及率 (二人以上の世帯)

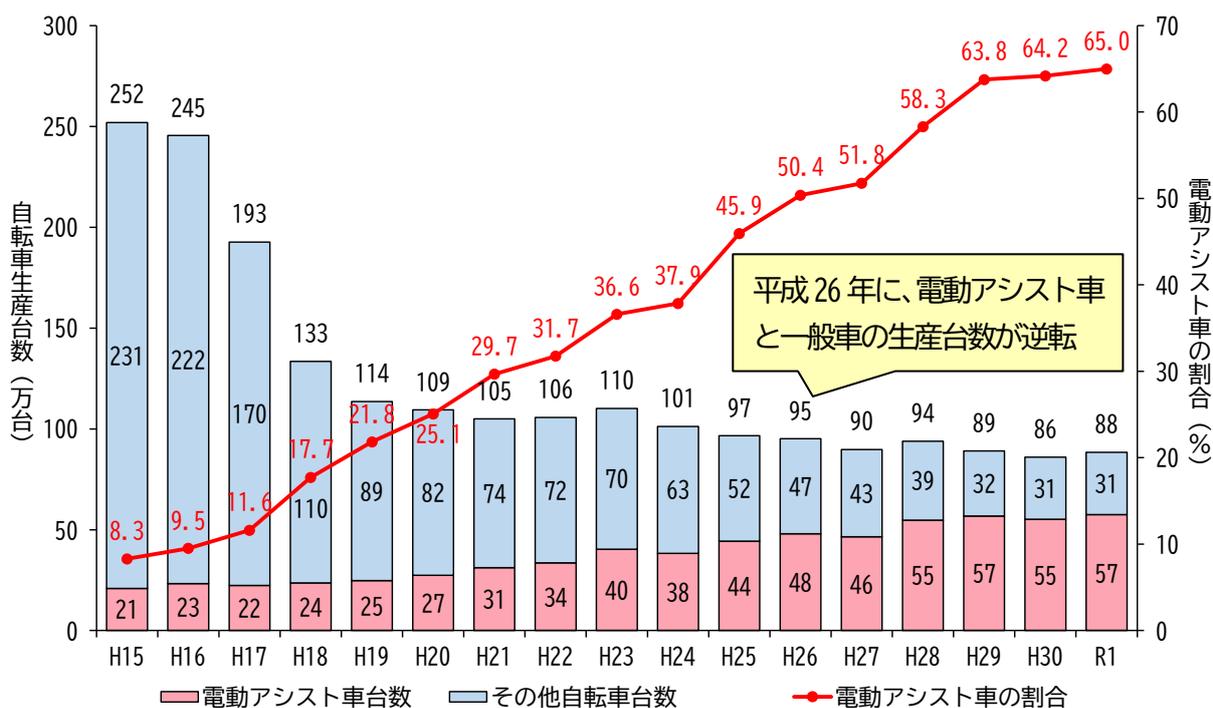


図 66 自転車生産台数と電動アシスト自転車の割合の推移

資料：生産動態統計 年報 機械統計編 (経済産業省、平成 15 年～令和元年) を基に作成

(3) 民間シェアサイクルの普及進展

<民間シェアサイクルが普及しつつあり、区との役割分担のあり方等の検討が必要>

近年、民間事業者によるシェアサイクル（p.41 解説参照）が伸展しており、多様な事業者がサービスを提供しています。これらのサービスは地域の新たな交通手段として期待される一方で、今後は継続可能な事業展開が求められます。

民間シェアサイクルは、電動アシスト自転車を用いたものも多く、スマートフォンの専用アプリで利用登録から決済まで行うサービスも増えており、自転車の二次元コードをスキャンすることで貸出し/返却を行うものもある等、ICTを活用したキャッシュレス方式が主流となっています。

区内では、主にNTTドコモ系列の「ドコモ・バイクシェア」、ソフトバンク系列の「HELLO CYCLING」等が事業を拡大しています。両社とも自転車にGPS搭載の機器が取付けられており、ポートもラックを含めた置き型になっている等工夫され、駐輪場整備のような大掛かりな工事等は不要です。「ドコモ・バイクシェア」は、都心部で「東京自転車シェアリング」を実施し、区境を越えた広域相互利用に取り組んでいます。一方、「HELLO CYCLING」は、同じシステムを採用していれば運営事業者が異なっても広域相互利用が可能です。コンビニや地元企業などと提携し、23区内や市部を中心に小規模なポートを多数配置することで、利便性の向上を図っています。

また、近年実証実験が進められているMaaS（マース）^{※12}では、移動手段の一つとしてシェアサイクルが組み込まれており、「ドコモ・バイクシェア」、「HELLO CYCLING」も関係事業者と提携し、MaaSを推進しています。

このように、民間シェアサイクルは、電動アシスト自転車の使用、MaaSも含めたICTの活用等、これまでの「貸自転車」とは異なる特徴を有しています。区内においても、現在、実証実験を行っている「HELLO CYCLING」のポートが多数分布していることから、今後の事業継続/拡大動向、並びにシェアサイクルとレンタサイクルの利用特性等を分析し、区のレンタサイクル/コミュニティサイクルシステムとの役割分担のあり方等を検討する必要があります。



図 67 HELLO CYCLING

※12 次ページの説明を参照。

<参考> MaaSとは

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ[※]単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。



図 68 MaaSのイメージ

資料：国土交通省ホームページ

※13 トリップとはある目的（例えば、出勤や買い物など）を持って、起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表すもの。

2.6 計画の見直しの方向性

(1) これまでの計画の基本理念、基本方針への評価

これまでの「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」（中間見直し）（平成28年4月）では、「自転車利用を機軸とした世田谷の都市交通社会の実現」を基本理念とし、この実現に向け、次の3つの視点から、自転車の利用に関する施策を総合的かつ計画的に推進するとしています。

- ① 放置自転車ゼロ
- ② 安全で快適な自転車利用環境の整備
- ③ 低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換

さらに次の基本方針1～3を掲げ、それまでの本計画以前の駐輪場の整備を含む放置自転車対策中心の取組みから、自転車安全利用啓発、自転車通行空間整備、レンタサイクル等の活用等を含めた、より総合的な自転車利用環境整備へと大きく舵を切りました。

- 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

本計画においては、今回策定した自転車活用推進計画と自転車等の利用に関する総合計画を一体的に策定したことから、駐輪場整備を含む放置自転車対策中心の取組みだけでなく、自転車安全利用啓発、自転車通行空間整備、レンタサイクル等の活用等を含めた、より総合的な自転車利用環境整備を引き続き目指すものとなりました。

(2) 近年の社会動向への対応

<自転車利用の多様化>

子育て自転車（＝チャイルドシート付電動アシスト自転車）が急速に普及し、区内においては子育ての「必需品」化していることをはじめ、スポーツ車の増加、極太タイヤ装着自転車の増加など、自転車の車体の多様化が進んでいます。そのため、これらに対応できる駐輪環境整備が必要です。

電動アシスト自転車の子育て自転車への普及に加え、高齢者への普及により、通勤・通学のため駅へアクセスする自転車利用以外の、買い物や子どもの送迎等の利用がさらに一層増加することが想定されます。こうした多様な用途で利用され、身近な地域での生活を支える自転車利用に対し、適切に対応できる自転車利用環境整備が必要です。

<民間シェアサイクルの発展>

民間シェアサイクルについては、当初、区のレンタサイクルとの差別化が進んでいませんでしたが、最近、利用形態が絞り込まれる中から、表5に示すように、民間シェアサイクルならではの特性を活かした、従来とは異なる新たな利用モデルが出てきています。

表 5 レンタサイクルとシェアサイクル（新たな利用モデル）

	レンタサイクル	シェアサイクル
ポート配置	駅近辺に少数	駅だけでなく住宅地にも多数
ポート規模	中～大	小～中
料金体系	1日（24時間）等の長時間単位定額制	15分等の短時間単位の従量制
利用時間	通勤・通学や営業等の長時間利用	近所の買い物のための移動等の短時間利用
利用経路	自宅と駅の往復（自宅への持ち帰りあり）、営業先の巡回 等	ポートからポートへ（自宅最寄りポートから目的地最寄りポート）

「ポートからポートへ」の「短距離・短時間」の移動を特質とする、民間のシェアサイクルは、買い物・用事等での自転車利用と相性がよく、これらの用途に適しています。そのため、日常の自転車利用をシェアサイクルへ利用転換することにより、駐輪場利用台数の減少が期待できます。また、ポートからポートへの移動が定着することにより、店舗前の路上放置の減少が期待できます。区レンタサイクルとの役割分担をはじめ、民間シェアサイクルの特質を活かしつつ、有効に活用していく必要があります。

<新型コロナウイルス感染拡大の影響>

新型コロナウイルスの感染拡大の影響から、自転車による宅配サービスの利用急増、自転車通勤の増加等、様々な社会変化が起きています。今後、この新たな生活様式や新たな働き方が定着するのか、以前の生活に戻っていくのか、それとも更に別の社会変化が生じていくのか、計画を策定する上で今後の先行きが不透明な状況であることを踏まえる必要があります。

(3) 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向への対応

平成29年5月の自転車活用推進法の施行、平成30年6月の国による自転車活用推進計画の策定を踏まえ、「すでに自転車利用が普及・浸透している世田谷区で自転車を活用するとはどういうことか」という原点に立ち返り、これまでの放置自転車対策に発する計画から、区民の移動ネットワーク整備に向けた自転車利用環境の整備へと、新たな一歩を踏み出す計画とする必要があります。

(4) 現行計画の進捗状況を踏まえた対応

<区の自転車利用>

区内の自転車利用は世界的に見ても高い水準で、自転車が既に十分活用されている状況といえます。自転車は基本的な移動手段である徒歩と公共交通利用を補完し、区民の生活を身近なところで支えており、モータリゼーションがもたらす様々な弊害の「防波堤」の役割も果たしています。

<区の駐輪場整備、放置自転車対策>

区立および民営の駐輪場の整備や、ルール・マナーに関する普及啓発、放置自転車の撤去を積み重ねたことにより、駅周辺の放置台数はピーク時と比較し、大きく減少しており、区内の駐輪場の整備、放置自転車対策については、多くの駅において、成果がみられます。

しかし、買い物等のための短時間駐輪については、十分な駐輪場対応が行われていないため、

路上への放置が問題になっています。区民の地域における生活を支えているのは、むしろ、こうした短時間駐輪であり、これまで駐輪場整備の対象としていた長時間駐輪（通勤・通学のため駅へアクセスする自転車）だけでなく、それとは行動特性の異なる短時間駐輪に、適切に対応していく必要があります。

<自転車の安全利用>

子育て自転車の普及、電動アシスト自転車の高齢者への普及等により、自転車の利用がさらに進むことで自転車事故の危険性が増加することも懸念されます。自転車通行空間の整備を進めるとともに、その周知・啓発を含め、自転車安全利用啓発を進める必要があります。

また、啓発にあたっては、自転車保険の加入、13歳未満の子どものヘルメット着用等、都・区の条例改正により、新たに義務化されたルールを含め、区民・事業者・区の協働をはじめ、自転車店、駐輪場、シェアサイクル事業者等とも連携しながら、様々な機会をとらえ効果的・効率的に進める必要があります。

(5) 新たな計画の策定の方向性

<これまでの計画の基本理念の継続>

これまでの計画の基本理念を継続し、引き続き「世田谷の安全・安心・快適な交通社会の実現」を目指します。

<自転車活用推進法・同推進計画の基本理念を踏まえ、身近な生活を支える自転車への注目>

自転車利用が既に普及・浸透している世田谷区の立場から、自転車の活用を進めます。については、通勤・通学利用のため駅へアクセスする自転車だけではなく、様々な経路、また、買い物、子どもの送迎等の多様な用途で、区民の身近な生活を支えている自転車にも注目し、誰もが自転車を安全に利用しやすい環境（「世田谷の自転車のミライ」）の整備を目指します。

<自転車利用環境の総合的整備の継続>

「自転車活用推進法」に基づく「世田谷区自転車活用推進計画」と、「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」に基づく「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」を一体的に策定することから、自転車活用推進計画の項目には挙げられていない放置自転車対策にも、駐輪対策の一環として取組みます。また、これまでの計画同様、放置自転車対策中心ではなく、総合的な自転車利用環境の整備を引き続き目指します。この中でこれまでの計画の進捗状況・課題や先行した区条例の改正についても対応・継承を図ります。

<新型コロナウイルスの影響への配慮>

これまでの計画（中間見直し）策定後の社会動向で最も予見できなかったものが、新型コロナウイルスによる自転車利用への影響です。新型コロナウイルスとの共存、あるいはその後の社会における、自転車利用への様々な影響を考慮します。

<自転車の役割に注目した施策体系>

走る、^と駐まる等、自転車の役割に注目した施策体系とします。これにより、自転車を計画の「主役」とし、区民の日々の生活をきめ細かく支える自転車の「場面」に注目しながら、自転

車利用者の「意識」を高めることを目指します。

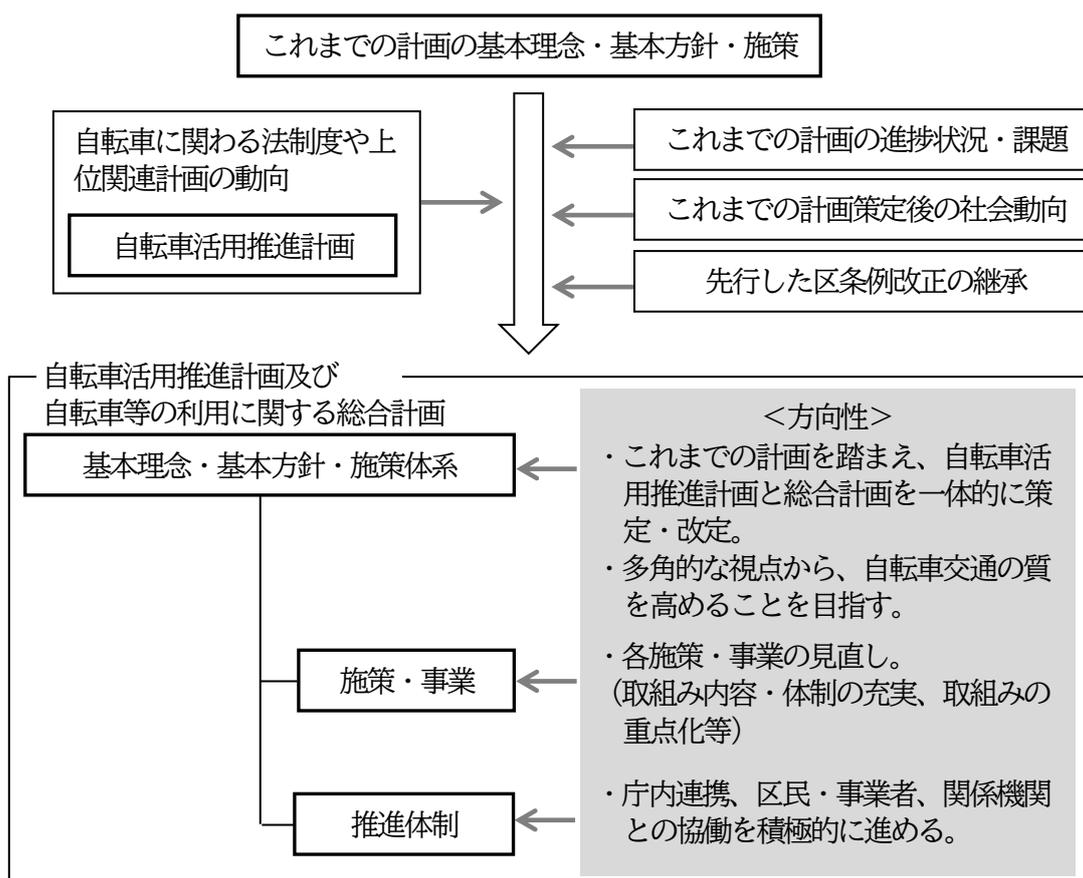
なお、これは、自転車をより速く走らせる等、自転車の機能を最大限に発揮させることを狙いとするものではありません。

<計画の進捗状況及び課題状況のモニタリングと施策・計画へのフィードバック>

先に述べた新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、私たちの生活様式自体が不安定なものとなっています。自転車の利用やそれを取り巻く状況も当然変わりやすく、計画策定時には想定していなかった事態に直面することもあり得ます。

計画の進捗に関し、定期的に「世田谷区自転車等駐車対策協議会」に報告し、意見・助言を踏まえてPDCAサイクルにより、中間時点の5年目で計画の中間見直しを行うことに加え、社会状況の変化、法令の改正、施策や事業に関わる課題等を注意深くモニタリングし、事態の変化に合わせて適切に施策・計画を見直していきます。

<策定の方向性フロー・イメージ>



3章

計画の基本理念と基本方針

3章 計画の基本理念と基本方針

3.1 計画の基本理念の考え方

これまでの計画（「世田谷区自転車等の利用に関する総合計画」平成23年4月及び「同（中間見直し）」平成28年4月）では、①放置自転車ゼロ、②安全で快適な自転車利用の環境整備、③低炭素社会の実現に貢献する自転車利用への転換を区民・事業者行政が協働して推進すべき目標として掲げ、これを支える基本理念として「自転車利用を基軸とした世田谷の都市交通社会の実現」を掲げました。

その後、区内では自転車利用がよりいっそう普及浸透し、区民の地域生活にますます必要不可欠なものとなる一方、大型自転車への対応など新たな課題も生じています。

自転車活用の動きは全国的なものであり、平成29年5月には自転車活用推進法が施行され、各都道府県には、東京でオリンピック・パラリンピックの実施が予定されていた令和2年までの間に、自転車活用推進計画を策定するよう努力義務が課せられました。

こうして自転車を取り巻く社会環境が大きく変わる一方で、区では、すでに自転車利用が区民生活に広く普及浸透し、また以前から様々な自転車施策を展開しており、区の現況や特性に適合した自転車活用を今後どう進めていくのか、そのあり方が改めて求められています。

こうした問題認識のもと、これまで区が進めてきた自転車施策の成果等を踏まえ、本計画では、今後10年を見通し、引き続き「世田谷の安全・安心・快適な交通社会の実現」を基本理念の中心に掲げます。これに加え、区の現況や特性に適合した自転車活用の方向性として、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物等の利用、介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支えるすべての自転車の利用を「生活自転車」として区で独自に定義し、環境負荷の低減とユニバーサルデザインの視点を含め、歩行者、自転車、自動車が安全・円滑に移動できるようバランスを取りながら、これらを誰もが安全に利用しやすい環境の整備を目指します。

3.2 計画の基本理念

基本理念

人口90万人を超える住宅都市 世田谷にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備する。

「生活自転車」とは？

区の自転車施策は放置自転車対策からスタートしました。区は、駅周辺にあふれる放置自転車の撤去を行うとともに、次第に駐輪場を整備するようになり、放置自転車の状況は大きく改善しました。また、自転車利用の普及浸透を受けて、自転車安全利用、レンタサイクル、さらには自転車通行空間整備や民間シェアサイクルの活用へと、施策の対象範囲が広がってきました。その一方で、当初の放置自転車対策の主な対象が、通勤や通学のための自転車だったため、買い物利用等の多様なニーズに対する取組みが十分とはいえない状況です。

このことから、この度の計画策定にあたっては、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物等の利用、さらには介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支えるすべての自転車の利用を「生活自転車」として区で独自に定義し、生活を支える様々な自転車利用を対象にして、誰もが安全に利用しやすい環境を目指します。

また、自転車利用について、改善や質の向上を図るためには、行政が「自転車の利用環境の整備」を図るだけでなく、自転車利用者が自ら率先して行動し、交通ルールやマナーを守り、路上に放置せず、必ず駐輪場を利用する等、歩行者、自動車、ほかの自転車と配慮、思いやりをもってコミュニケーションを図り、自転車を安全・適正に利用することが必要不可欠です。

今回、自転車が区民生活に広く普及浸透している区において、改めて「自転車を活用する」とはどういうことか検討した結果、私たちは「自転車にやさしいまち」を目指すだけでなく、「自転車がやさしいまち」を目指すべきだと考えました。

そのためには自転車利用者の自覚的な行動が必要不可欠です。このため、自転車利用者に率先行動を呼びかけるとともに、行政は区民・事業者・関係機関と協働して、そのための環境整備を進める等、双方向からの取組みが必要です。

それを表現したのが72ページの4つの基本方針です。

<参考> 「生活自転車」の楽しみと社会的責任

「準備してサイクリングに出かける」のではなく、学校や会社の帰り道に、子どもの送り迎えや買い物の途中に、「自転車で少し“道草”してみませんか」と、区では気軽な「自転車散歩」を薦めています。通り慣れた道のすぐそばに広がるまだ知らない世界を、きっと発見できると思います。“道草”なので、最初から行き先を決めておくのではなく、「今日はこっちの道を行ってみようかな」とスタートし、「こんなところに素敵な木立がある」、「この眺めがいい」、「雰囲気の良いお店がある」等、自分が住むまちの「小さな魅力の再発見」をしてもらうのがねらいです。

探検気分知らない道を行くと、自然と周りに注意します。新鮮な景色、いろいろな発見、お店の人とのちょっとした話など、知らず知らずのうちに周囲に合わせて自転車に乗るようになります。自転車の危ない運転は、この「周囲に合わせて」がないのが原因です。景色は見ておらず、歩行者も障害物と覚えてしまいます。そうではなく、自転車に乗るのに必要な「心の余裕」を取り戻してもらおうというのが、「自転車散歩」の一番のねらいです。

人や車が通らない海沿いの街道や、山中の峠道を走るスポーツ・サイクリングと異なり、街中を自転車で通行するという事は、歩行者、自動車、他の自転車とどうしても関わりを持たざるを得ません。自転車自体は単なる道具に過ぎませんが、人口の集中する都市で自転車を利用する場合、自転車は「社会的責任」の伴う「社会的存在」となります。例えば、狭い歩道で人とすれ違う際、互いに傘を傾けて避けます。それは決められたルールやマナーではありませんが、人と人が触れ合う身近な生活の場では当然必要な心配り・思いやりです。すれ違うときに傘を傾けるように、歩行者の多いところでは自転車から降り、「押し歩き」することも、同じことなのです。

人と人との触れ合いやコミュニケーション、発見のある身近な生活の場で用いられるからこそ、「生活自転車」には出会いを楽しむ余裕と、そこから生まれるちょっとした心配りや思いやりが求められるのです。



図 69 自転車散歩のススメ (区のお知らせ 令和2年10月15日号より抜粋)

3.3 計画の基本方針

基本理念の「人口 90 万人を超える住宅都市 世田谷にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備する。」の実現に向けて、4つの基本方針を定めます。また、施策を基本方針のもとで体系化し、区民、事業者、区の協働のもと、連携して取組みを進めます。

基本方針1：自転車が安全・安心を守るまち

交通安全意識・行動を徹底し、万が一の事故にも備え、自転車の安全・安心な利用を促進することにより、「自転車が安全・安心を守るまち」づくりを進めます。

基本方針2：自転車が快適に走るまち

安全で快適な自転車走行環境の整備とその利用の促進により、「自転車が快適に走るまち」づくりを進めます。

基本方針3：自転車がスマート^{※14}に駐^とまるまち

駐輪場情報の提供や自転車シェアリングにICTを活用する等、駐輪環境の整備と放置自転車の防止により、適正な自転車利用を推進し、「自転車がスマートに駐まるまち」づくりを進めます。

基本方針4：自転車が身近な暮らしを支えるまち

身近な生活における多様なニーズに対応でき、環境にやさしく健康増進に役立つ自転車の利用を促進し、「自転車が身近な暮らしを支えるまち」づくりを進めます。

※14 ここでは、「スマート」の語に「整然と、カッコよく」と「賢い、ICTを活用した」の2つの意味を掛けている。

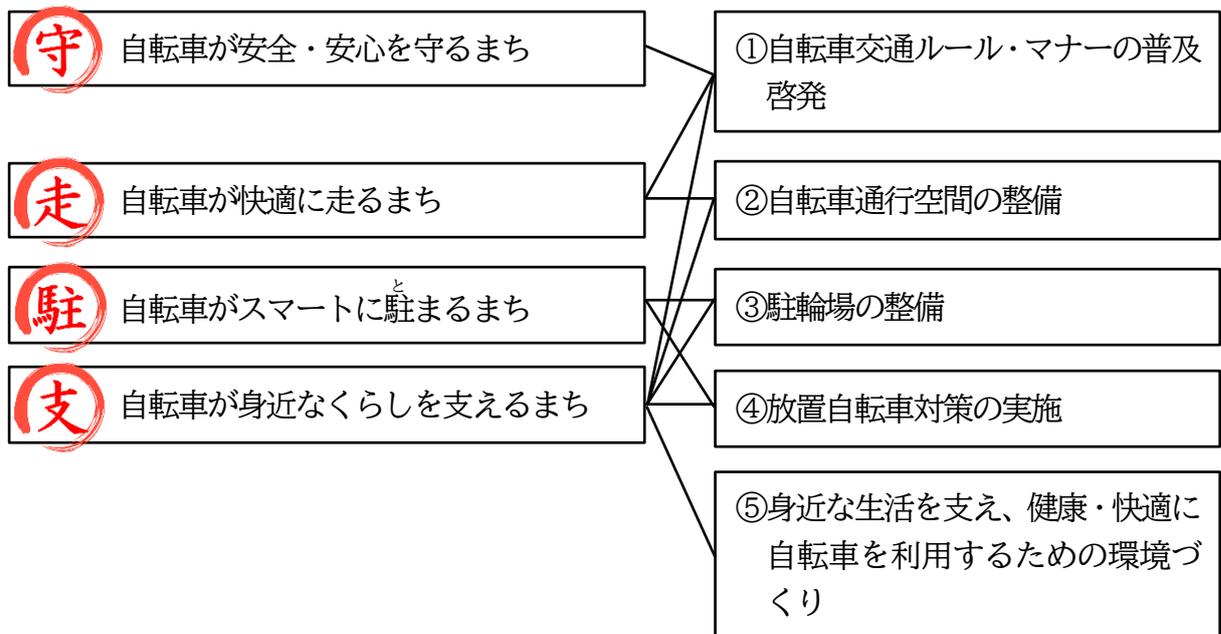
3.4 基本方針の考え方

これまでの計画では、次の3つを基本方針として掲げました。

- 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

本計画では、区の現況や特性に適合した自転車活用のあり方が改めて問われていることから、区において自転車が担う社会的役割に基づいて、「守る」「走る」「駐まる」「支える」の4本の柱を立て、それぞれに基本方針を定めました。また、区民にとって親しみやすく、内容がひとめでわかるよう、【守】【走】【駐】【支】と漢字一文字を、各基本方針のシンボルマークとして掲げました。

これにより、区の自転車に関する業務の基本的な区分①～⑤を、次のようにわかりやすく配分でき、その結果、4章にお示しする施策体系も見通しよく、わかりやすいものとなりました。



4章

施策の取組み

4章 施策の取組み

4.1 施策の取組みについて

4章では、この計画の基本理念・基本方針に基づき、今後実施していく施策の具体的内容を整理します。

4.2 施策体系と個別施策の取組み

この計画の施策体系は、4つの基本方針、8つの個別方針、19の施策で構成します。各施策の目的、今後の方向性、今後の取組みを次ページ以降に示します。

表 6 施策体系

基本方針（4）	個別方針（8）	施策（19）
1. 基本方針1 自転車及安全・安心を守るまち (自転車の安全利用の促進)	1-1. 個別方針1 交通安全に関する意識の向上と行動の徹底	1-1-1. 施策1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発
		1-1-2. 施策2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組みの支援
	1-2. 個別方針2 事故への備えの徹底	1-2-1. 施策3 自転車保険の加入促進
		1-2-2. 施策4 ヘルメットの着用啓発
		1-2-3. 施策5 自転車の点検整備の促進
2. 基本方針2 自転車が快適に走るまち (快適な自転車利用環境の整備)	2-1. 個別方針3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進	2-1-1. 施策6 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備
		2-1-2. 施策7 自転車通行空間の利用促進
	2-2. 個別方針4 まちづくりと連携した取組みの推進	2-2-1. 施策8 まちづくりと連携した取組みの推進
3. 基本方針3 自転車がスマートに駐まるまち (適正な自転車利用の推進)	3-1. 個別方針5 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備	3-1-1. 施策9 既存駐輪場の利用促進
		3-1-2. 施策10 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備
		3-1-3. 施策11 自転車シェアリングの普及促進
		3-1-4. 施策12 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進
	3-2. 個別方針6 自転車の放置対策の推進	3-2-1. 施策13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み
		3-2-2. 施策14 放置自転車対策事業の効率化
4. 基本方針4 自転車が身近な暮らしを支えるまち (日常生活を支える自転車利用の促進)	4-1. 個別方針7 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進	4-1-1. 施策15 環境にやさしい自転車通勤や業務利用の増加への対応
		4-1-2. 施策16 自転車を利用した健康づくりの推進
		4-1-3. 施策17 自転車利用にかかわる情報発信の促進
	4-2. 個別方針8 多様なニーズに応じた自転車利用の促進	4-2-1. 施策18 まちなか観光における自転車の活用
		4-2-2. 施策19 災害時における自転車の活用

1. 基本方針1 自転車及安全・安心を守るまち（自転車の安全利用の促進）

1-1. 個別方針1 交通安全に関する意識の向上と行動の徹底

1-1-1. 施策1 多様な世代に向けた交通安全意識の啓発

目的

交通事故を防止するため、警察署や交通安全協会等と連携しながら、区が「世田谷区民自転車利用憲章」の普及をはじめ、自転車交通のルール・マナーの普及啓発を図ります。

今後の方向性

未就学児・区立小・中学校・高齢者を対象とした交通安全教室等、これまで定着してきた取組みについて、さらに質の向上や地域との連携・参画の強化を図ります。また、交通安全啓発に触れる機会が少なく、自転車事故の多い20～40歳代をはじめ、電動アシスト自転車の普及が予想される高齢者等、多様な世代に向けて「ながらスマホ」の防止等も含めた自転車交通ルール・マナーの啓発をさらに推進します。また、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、居住外国人・外国人観光客向けの自転車の交通安全利用啓発にも取組みます。

今後の取組み

○学校等における交通安全啓発の推進

- ・幼児向け交通安全啓発を専門とする事業者へ委託し、幼稚園・保育園等、未就学児向けの交通安全教室を実施します。
- ・区立小学校向け交通安全教室について現行の全校開催を継続し、さらに自転車教室実施の必須化と低学年で実施の場合は、高学年での再度の実施を目指します。
- ・区立中学校向け交通事故再現型交通安全教室について、3年に1度の実施を継続し、さらに地域や保護者の参加を促進し、地域ぐるみ・家庭ぐるみの交通安全啓発に取り組めます。
- ・私立小・中学校や高校については、交通安全啓発に関わる資料や情報を提供するとともに、交通安全教室の実施を支援します。

○20～40歳代への啓発の強化

- ・自転車を通勤・業務に利用する区内事業者に対する自転車安全講習の実施を支援します。
- ・大学新入生向け啓発リーフレットの配布、講習の実施等、区内大学に対する取組みを実施します。
- ・子育て自転車向けの自転車安全講習の実施等、PTAや保護者会等と協働で子育て家庭への交通安全啓発を強化します。

○高齢者向け交通安全教室の推進

- ・高齢者向け交通安全教室を継続する等、自転車安全利用推進員などと協力し、高齢者に向けた交通安全啓発に取り組めます。

○外国人への自転車安全利用の啓発

- ・居住外国人・外国人観光客向けに、区ホームページ等の活用による多言語での交通ルールやマナー、交通安全情報の提供など、交通安全啓発に取り組めます。

世田谷区民自転車利用憲章

自転車は、環境に優しく健康にも良い、手軽で身近な交通手段です。

私たちは、自転車の事故をなくし、誰もが安全、安心して楽しく行き交う豊かな地域社会の実現を目指します。

私たちは、思いやりの精神と譲り合う心に基づき、ルールを守り、マナーの向上に努め、ゆとりと節度ある自転車利用を実践することを宣言し、ここに区民共通の行動規範として、世田谷区民自転車利用憲章を定めます。

- 一 私たちは ルールを学び 正しく 自転車に乗ります
- 一 私たちは マナーを守り 優しく 自転車に乗ります
- 一 私たちは ゆとりの心で 楽しく 自転車に乗ります

平成24年(2012年)4月1日 世田谷区

自転車安全利用五則

①自転車は、車道が原則、歩道は例外

道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

②車道は左側を通行

自転車は車道の左端に寄って通行しなければなりません。

③歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行

歩道では、すぐに停止できる速度で徐行し、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

④安全ルールを守る

●飲酒運転禁止 ●二人乗り運転禁止 ●並進走行禁止 ●夜間はライトを点灯 ●信号無視禁止 ●一時停止と安全確認

⑤子どもはヘルメットを着用

世田谷区自転車条例では13歳未満の子どもに対し自転車利用中にヘルメットを着用させることを、保護者の義務としています。



がやぼー

ねこりん

1-1-2. 施策2 自転車安全利用を支える区民の自主的な取組みの支援

目的

区、警察署等による取組みだけでなく、区民が主体となって自主的に自転車安全利用啓発を進め、地域の実情に合ったきめ細かい対応を図ることにより、交通事故の防止を図ります。

今後の方向性

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」の体制・活動の充実を図り、これを軸として、区民主体・地域主体の交通安全活動をさらに推進します。

また、交通事故データ等を活用して、自転車安全利用について地域へのわかりやすい働きかけを行います。

今後の取組み

○自転車安全利用推進員の育成・支援

- ・活動実績のPR等、多方面への呼びかけにより、自転車安全利用推進員の参加者増を図ります。
- ・実技指導や活動事例の共有等により、推進員のスキルの向上、推進員同士の連携の強化、活動内容の充実を図ります。

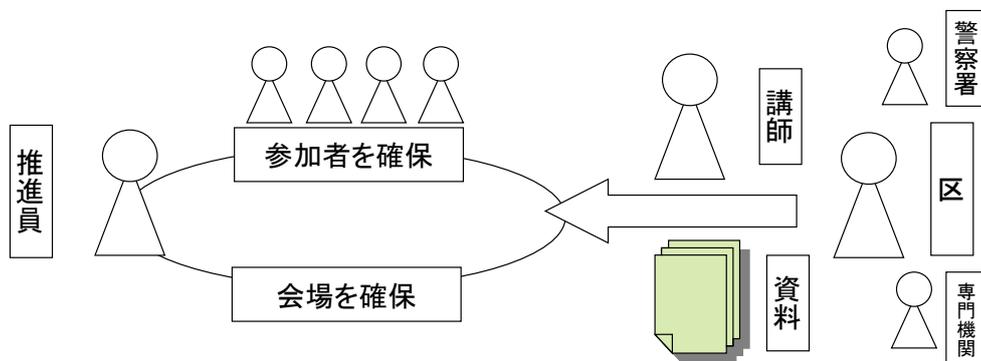


図 70 自転車安全利用推進員のイメージ

世田谷区自転車安全利用推進員認定証	
氏名	世田谷区立〇〇小学校PTA校外委員
交付	令和2年7月1日
有効期限	令和3年6月30日
上記の者は、世田谷区自転車安全利用推進員要綱により認定した世田谷区自転車安全利用推進員であることを証明する。	
世田谷区長	保坂 展人

図 71 自転車安全利用推進員の認定証の例



図 72 芦花公園踏切安全キャンペーン



図 73 自転車安全利用推進員の活動例
(芦花公園踏切押し歩きキャンペーン)

○その他区民の自主的な取り組みの支援

- ・育成研修を受講し、継続的に活動する自転車安全利用推進員以外にも、区民一人ひとりが「推進員」の役割を担い、身近な場において自転車安全講習を開催する、自転車購入時に自転車販売店で自転車ルールの説明を行う等、自主的に自転車安全利用啓発に取り組むことを目指します。
- ・区は区民が自主的に行っている取り組み例やアイデアを区ホームページや広報等で紹介し、出前型交通安全講習の実施につなげる等、これをきめ細かく支援します。また、自動車運転者への啓発も進める等、自転車安全利用啓発の輪を広げます。
- ・新型コロナウイルスの感染防止の観点から、啓発資料の区ホームページ上での公開等、様々な交通安全啓発を実施できる環境を整備します。

○交通事故データを活用した、地域へのわかりやすい働きかけ

- ・現在でも、自転車安全講習の開催にあたっては、小学校通学路の「危険箇所」について事前に学校・PTAに話を聞き、登校時の児童の様子を観察し、その結果を資料に盛り込む等していましたが、さらに交通事故発生マップ等の交通事故データを啓発に活用することにより、啓発内容の充実を図ります。

1-2. 個別方針2 事故への備えの徹底

1-2-1. 施策3 自転車保険の加入促進

目的

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」による自転車保険の加入義務化を踏まえ、万が一の事故への備えとして、自転車事故により相手に与えた損害の賠償について補償する自転車損害賠償責任保険への区民の加入を促進し、あわせて自転車利用者の自覚と交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

区が平成30年度から実施している「世田谷区区民交通傷害保険」のPRを引き続き実施するとともに、他の民間の自転車損害賠償責任保険についても区ホームページ等で適切に情報を提供し、区民の保険加入を促進します。

今後の取組み

○区民交通傷害保険（自転車賠償責任プラン）の加入促進

- ・区民への「世田谷区区民交通傷害保険」のPRを行います。

○自転車損害賠償責任保険への普及促進

- ・他の民間の自転車損害賠償責任保険についても区ホームページ等で適切に情報を提供する等、区民の保険加入促進を図ります。

◇「自転車保険」と「自転車損害賠償責任保険」

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」第27条では、「自転車の利用によって生じた他人の生命又は身体の損害を賠償することができるよう、自転車損害賠償保険に加入しなければならない」と定めています。この「自転車損害賠償保険」とは、自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合等の損害を賠償できる保険等のことであり、この計画では「自転車損害賠償責任保険」または「自転車保険」と呼んでいます。

世田谷区「区民交通傷害保険」
加入者募集のお知らせ

申込期間
令和2年5月1日(金)から6月19日(金)まで

育児中のママ・パパにも!

毎日の自転車利用に!

区内の金融機関・郵便局で
申込書の設置、加入受付を
しています

世田谷区内に
お住まい・お勤め・ご通学の方なら
年齢を問わず加入が可能
です

通勤通学で
自転車に
乗るなら!

一人で
自転車に
乗れたら!

自転車賠償責任補償1億円が
年間1,400円から加入可能です

重要なお知らせ

「東京都自転車条例」が改正され、令和2年4月より
自転車利用者は、自転車事故に備えた保険への加入が
義務化されました。
自転車を利用する場合は「区民交通傷害保険」に「自転車賠償
責任プラン」がセットされたコースへのご加入をおすすめします。
※正式名称「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」

区民交通傷害保険PRちらし

もしもの故障に
「点検整備」

もしもの衝突に
「ヘルメット」

もしもの事故に
「保険加入」

フタコロンジャー

**自転車の
“もしも”に備えよ!
保険・点検・ヘルメット!**

自転車に関する都条例・区条例※が令和2年4月1日から変わります

- ① 自転車利用者は自転車損害賠償責任保険等への加入が義務付けられます。
- ② 13歳未満の子どもは、自転車乗車時のヘルメット着用が保護者に義務付けられます(10月1日から)。
- ③ 自転車利用者は自転車の点検整備に努めなければなりません。
- ④ 自転車を通勤・業務に使用する事業者は従業員に対し、これらの情報を適切に提供するよう努めなければなりません。
- ⑤ 自転車販売店、自転車貸出業者、駐輪場運営者、学校設置者、保育所・託児所等の運営者は利用者に対し、これらの情報を適切に提供するよう努めなければなりません。

※世田谷区自転車条例および、東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

お問い合わせ先
世田谷区土木部交通安全自転車課
03-5432-2315

×ながらスマホは厳禁×

区自転車条例改正PRちらし

図 74 区民交通傷害保険、区自転車条例改正PRちらし (再掲)

1-2-2. 施策4 ヘルメットの着用啓発

目的

万が一の事故への備えとして、致命傷となりやすい頭部を衝撃から守る自転車ヘルメットの着用を促進し、交通事故の重傷化を防止するとともに、あわせて自転車利用者の自覚と交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

これまで区では学校・PTA等と協働してヘルメット着用促進に取り組んできました。「世田谷区自転車条例」の改正により、令和2年10月より自転車に同乗する幼児を含め13歳未満の子どものヘルメットの着用について保護者の義務としたことをきっかけとして、さらに区民のヘルメット着用の促進を図ります。

今後の取組み

○子どもへのヘルメット着用義務化にあわせた着用の促進

- ・学校、PTAとの協働により、子どものヘルメット着用義務化について、また、ヘルメットの効果、必要性・重要性について、周知・啓発を図ります。
- ・自転車店、駐輪場、レンタサイクル等との連携により、子どものヘルメット着用義務化について、また、ヘルメットの効果、必要性・重要性について、周知・啓発を図ります。

○大人へのヘルメット着用の促進

- ・子どものヘルメット着用義務化をきっかけとして、保護者に対しヘルメットの効果、必要性・重要性について、周知・啓発を図り、「自転車乗るなら家族でヘルメット」の普及を目指します。
- ・自転車店、駐輪場、レンタサイクル等との連携により、ヘルメットの効果、必要性・重要性について、周知・啓発を図ります。

自転車に関する条例の改正について

1. 改正の目的

世田谷区では自転車利用が普及していますが、自転車事故件数も都内トップクラスにあります。区では警察署等と連携して事故防止に取り組んでいますが、それでも起こってしまう事故への対策と、区の自転車施策の実情に合わせて「世田谷区自転車条例」を改正します。

2. 改正内容

- (1) 事故時の重度化防止のため、保護者はその監護する13歳未満の子どもに対し、自転車利用時にヘルメットを着用させなければなりません。チャイルドシートに6歳未満の幼児を乗せる場合も同様です。
- (2) 自転車を利用する際はヘルメットの着用は努めなければなりません。特に65歳以上の方は、事故時の重度化防止の観点から着用は努めなければなりません。
- (3) イヤホン、スマートフォン・携帯電話、傘さし等の「ながら運転」禁止を明文化します。
- (4) 自転車利用者、自転車使用事業者、自転車貸出事業者は、自転車の点検整備により、自転車全体の安全性向上と交通安全の意識向上に努めなければなりません。
- (5) 自転車使用事業者はその従業員に対し、自転車販売店・自転車貸出業者・駐輪場運営者・学校設置者・保育所および託児所等の運営者は利用者に対し、自転車損害賠償責任保険等に関する情報や、自転車乗車用ヘルメット着用に関する情報、自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければなりません。
- (6) 自転車を駐輪する時は施錠により、盗難の防止に努めなければなりません。
- (7) 駐輪場の不正使用者に対し、指定管理者は駐輪場の使用制限を課すことができます。
- (8) 区立駐輪場の一部を特例として規則で定め、自動二輪車を駐車を駐車させることができるとします。
- (9) 放置禁止区域外における放置自転車等について、撤去までの期間を最低3日に短縮します。
- (10) 自転車等の車体へ自己の住所・氏名等の明記義務を廃止します。
- (11) 盗難された自転車等が放置自転車等として撤去された場合、撤去前までに盗難届が提出されていれば、撤去手数料が免除されます。
- (12) 引取りのない撤去自転車等の処分方法について、売却処分を含め、条例で規定します。

3. 自転車損害賠償責任保険等への加入義務化について

「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」の改正により、自転車利用者(未成年の場合はその保護者)は、自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合などの損害を賠償できる保険等に加入しなければなりません。
なお、自転車を業務で使用する事業者は、事業用の賠償責任保険に加入する必要があります(個人賠償責任保険では業務中の事故は補償されません)。

4. 改正の時期

令和2年4月1日施行(改正内容(1))については令和2年10月1日施行)

お問い合わせ先 世田谷区土木部交通安全自転車課 03-5432-2515

2. 改正内容

- (1) 事故時の重度化防止のため、保護者はその監護する13歳未満の子どもに対し、自転車利用時にヘルメットを着用させなければなりません。チャイルドシートに6歳未満の幼児を乗せる場合も同様です。
- (2) 自転車を利用する際はヘルメットの着用は努めなければなりません。特に65歳以上の方は、

図 75 区自転車条例改正PRちらし(ヘルメット着用義務化)

1-2-3. 施策5 自転車の点検整備の促進

目的

万が一の事故への予防として、また、日々の安全・快適な移動のために、区民の自転車点検整備を促進し、あわせて自転車利用者の自覚と交通安全・交通事故防止の意識を高めます。

今後の方向性

自転車の点検整備は、事故の原因となる故障や整備不良を予防するだけでなく、良質な自転車を点検整備しながら大切に利用することは、交通ルール・マナーを守った安全運転や放置自転車防止にもつながります。整備不良事故の恐ろしさ、点検整備のメリットをわかりやすく伝え、啓発による点検整備の促進を図ります。また、自転車販売店と連携して、自転車を点検整備しやすい環境づくりに努めます。

今後の取組み

○安全な自転車の選び方や点検整備の啓発

- ・区ホームページ等を活用した啓発により、自転車利用時における日々のチェックポイントをわかりやすく伝えるなど、点検整備の習慣を広めます。
- ・区ホームページから「東京都自転車商協同組合」のページにリンクを張り、区内の加盟店の一覧情報を提供するなど、日常の点検整備を安心して任せられる「かかりつけ自転車店」の普及を進めます。



図 76 自転車の点検整備方法（『子育て自転車の選び方&乗り方』より抜粋）



図 77 区自転車条例改正PRちらし（再掲）



自転車講習受講証

※自転車講習受講証を開くと、自転車安全点検シートが見えるつくりになっています。

自転車点検シート

自転車を安全に利用するためには、日頃の点検整備が不可欠です。点検整備が不十分な自転車は、自転車利用者にとって危険であるばかりではなく、歩行者等、周りの人にも危険を及ぼすおそれがあります。

- 以下の点検シートを参考に、日常的に点検整備しましょう。
- 年に一回程度は、自転車店等で点検整備してもらいましょう。
- 身近なところに「かりつけ自転車店」を持ちましょう。

点検箇所	点検の仕方	チェック
①ブレーキ	よく効きますか？	
②タイヤ	キズがあたり、すりへっていませんか？	
	空気は十分に入っていますか？	
③ハンドル	高さは合っていますか？	
	ゆるみやがたつきはありませんか？	
④サドル	またがって両足が地面につきませんか？	
	しっかりと固定されていますか？	
⑤チェーン	チェーンはよく回転しますか？	
⑥スタンド	がたつきはないですか？	
⑦泥よけ	がたつきはないですか？	
⑧反射材	割れや汚れはありませんか？	
	しっかりと光を反射しますか？	
⑨ベル	よく鳴りますか？	
⑩ライト	明るく点灯しますか？	
⑪かご	ゆるみやがたつきはないですか？	
	自転車用ヘルメットを持っていますか？	
⑫その他	防犯登録はしてありますか？	
	自転車保険には加入していますか？	

自転車安全点検シート

図 78 自転車講習受講証及び自転車安全点検シート

2. 基本方針2 自転車が快適に走るまち（快適な自転車利用環境の整備）

2-1. 個別方針3 安全で快適な自転車通行空間の整備促進

2-1-1. 施策6 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行空間の整備

目的

歩行者・自転車・自動車とともに安全で快適に通行できる環境の整備を進めます。

今後の方向性

平成26年度に策定した「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に自転車通行空間整備を進めます。また、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、効果的・効率的な整備手法の検討を進め、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定を目指します。さらに、各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけを行います。

今後の取組み

- 「世田谷区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
 - ・「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、全路線の早期完了を目指し、計画的に車道左端の通行を誘導する自転車通行空間整備を推進します。
 - ・令和6年度までに整備を予定している優先整備路線を計画的に整備します。
 - ・利用環境・ルール検討路線については、路線ごとの交通状況等を考慮し、交通管理者等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・実施します。
- 効果的・効率的な整備手法の検討
 - ・駅周辺やスーパーマーケット周辺、交差点等自転車や歩行者が多い路線・箇所における路面表示の工夫や、車道の街渠のスリム化による「走りやすさ」の向上を図る等、自転車が安全・快適に自転車通行空間を走行できるよう、整備手法について検討を進めます。
 - ・優先整備路線のなかでもより整備効果の高い路線や箇所を選定するとともに、自転車走行位置表示（ナビマーク）を現場状況にあわせて適切な位置に設置する等、効果的な自転車通行空間整備手法の検討を進めます。
- 「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定
 - ・計画策定後10年となる令和6年度末を目途に、計画や整備効果などについて検証を行い、「世田谷区自転車ネットワーク計画」の改定を行います。併せて令和7年度以降の優先整備路線を選定します。
- 各道路管理者に自転車通行空間整備の働きかけ
 - ・自転車ネットワーク形成のため、国や東京都と情報共有しながら整備を働きかけていきます。



図 79 世田谷区自転車ネットワーク計画（表紙）

○適切な維持管理

- ・日頃より道路パトロール等を実施して、安全・快適に自転車通行空間を走行できるよう道路の適切な維持管理に努めます。

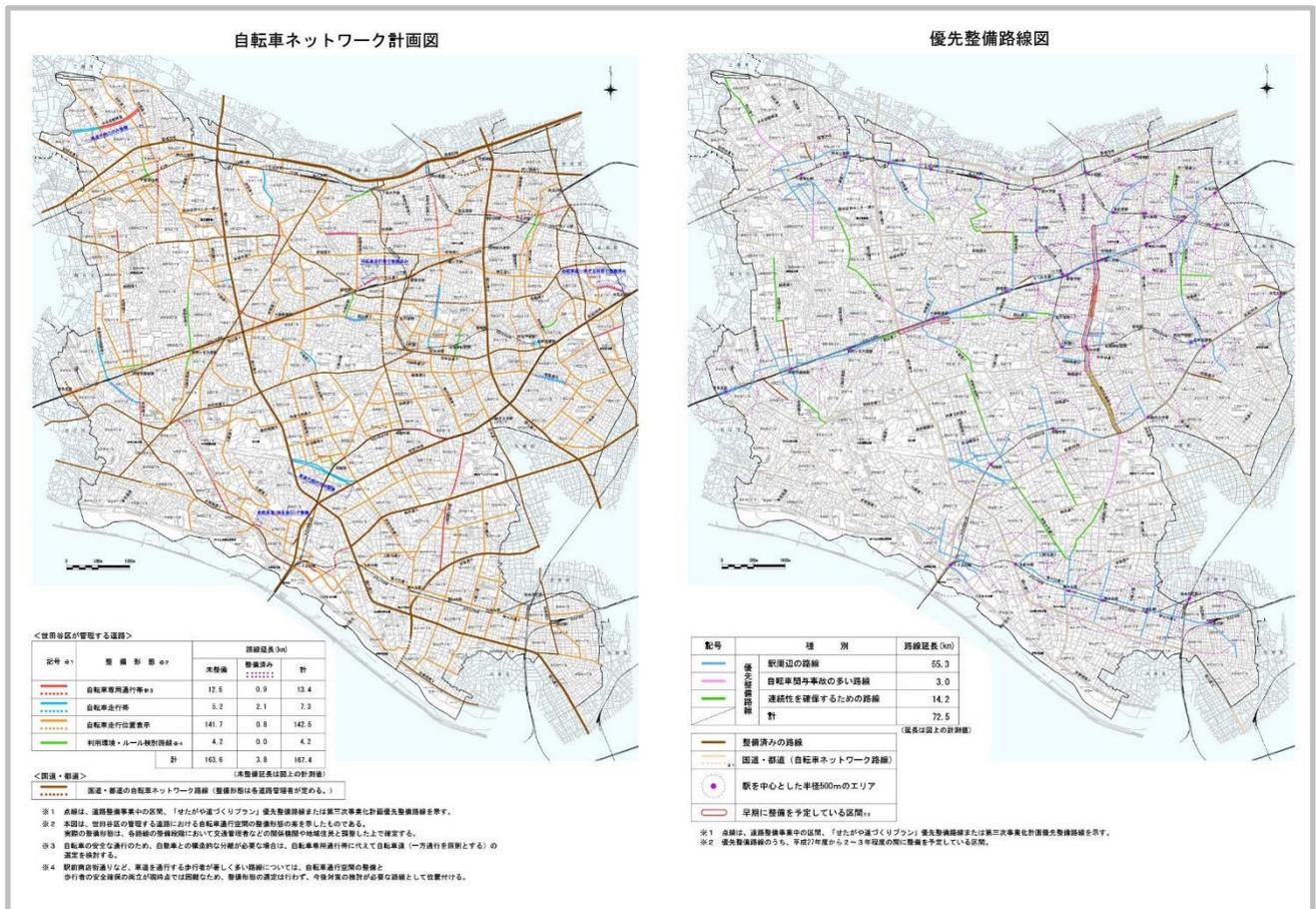


図 80 世田谷区自転車ネットワーク計画図、優先整備路線図（再掲）

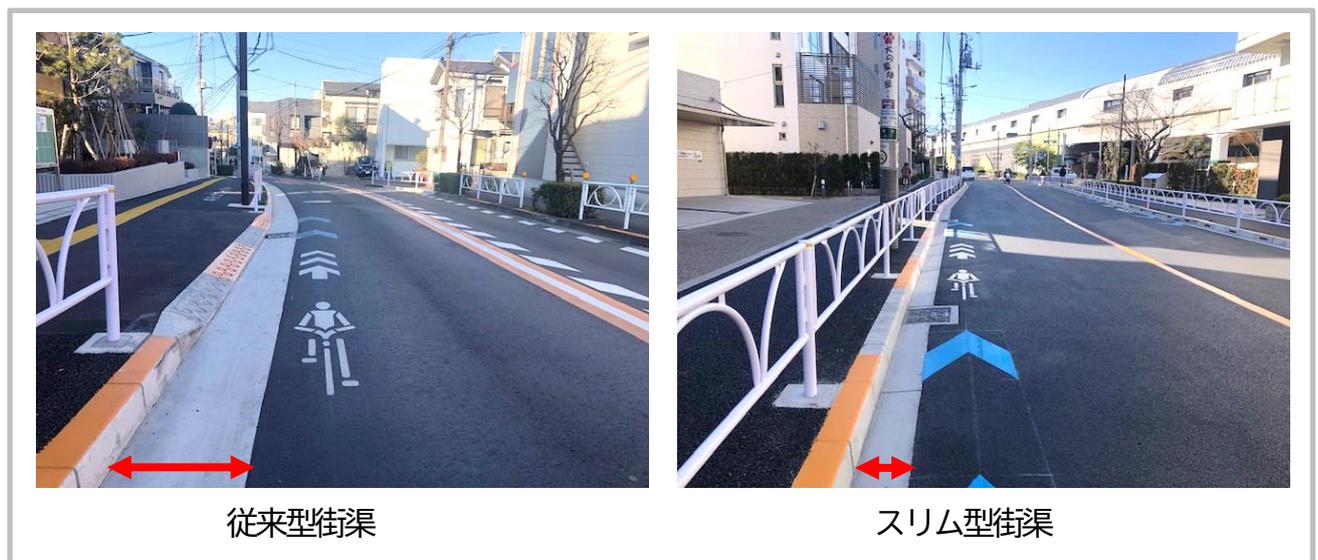


図 81 従来型街渠とスリム型街渠の例（城山通り）

2-1-2. 施策7 自転車通行空間の利用促進

目的

自転車通行空間の整備に加え、自転車通行空間の周知等を進め、その利用を促進することにより、自転車の車道通行を誘導するとともに、鉄道駅や大規模商業施設等へアクセスする自転車とそこを通過する自転車の交錯の回避、歩道通行時の歩行者への配慮等、自転車・歩行者・自動車の道路上における相互の安全・安心と円滑な通行を目指します。

今後の方向性

自転車通行空間に関する情報のPRを図るとともに、実際に整備された通行空間の体験を通じて、(特に高速で通行する)自転車の車道通行への誘導、歩道通行時の歩行者への配慮等を進め、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえながら、自転車・歩行者・自動車の相互の安全・安心と円滑な通行を目指します。

今後の取組み

○自転車通行空間の周知・利用啓発

- ・自転車通行空間の整備箇所、役割と効果、利用の仕方等について、区ホームページの活用や街頭キャンペーンや案内板の設置等を通じて周知・啓発を図ります。

○路上駐車防止による自転車通行空間の確保

- ・整備した自転車通行空間の機能を確保するため、交通管理者に対して整備区間の路上駐車対策の徹底を要望・依頼します。

○(仮)自転車通行空間体験ツアーの実施

- ・車道に整備された自転車通行空間等において、これまであまり自転車で車道通行したことのない区民向けに、ガイド付きのツアーを実施し、自転車通行空間の適切な利用を広めます。

○高齢者向け電動アシスト自転車乗り方教室等による啓発の実施

- ・通常の自転車とは利用のコツや注意点の異なる電動アシスト自転車について、特に高齢者の利用が拡大しているため、利用のコツや注意点を、体験を通じて学べる乗り方教室等により啓発を行います。あわせて自転車通行空間の利用についても説明していきます。

○「自転車散歩」のPRによる促進

- ・通勤通学や買い物の移動の際に、身近な地域の魅力を再発見する「自転車散歩」のPR・促進を図り、これを通じて周囲の景色を楽しむ余裕、歩行者への配慮等を高めることを目指します。あわせて見どころガイドやコース紹介の充実を図ります。



図 82 自転車散歩のススメ（区のお知らせ 令和2年10月15日号より抜粋）（再掲）

2-2. 個別方針4 まちづくりと連携した取組みの推進

2-2-1. 施策8 まちづくりと連携した取組みの推進

目的

歩行者・自転車・自動車が安全に共生する「自転車が円滑に走るまち」は、自転車通行空間等のハード整備だけでは達成できません。歩行者・自転車利用者・自動車運転者が、それぞれ交通ルール・マナーを守り、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえ、互いに配慮しあうことが必要となります。そのための仕組みや決まりを、地域に根差したまちづくりと連携して整備します。

今後の方向性

「世田谷区自転車ネットワーク計画」（平成27年3月）では「駅前商店街通り等車道を通行する歩行者が著しく多い路線では、自転車通行空間の整備と歩行者の安全確保の両立が困難」であり、「今後対策の検討が必要」と位置付けています。このような路線について、地域のまちづくりと連携しながら検討・対応を進めます。

今後の取組み

○商店街での自転車利用ルールづくり

- ・歩車道が分離されておらず、買い物客が徒歩・自転車とも多い、あるいは夕方に買い物客の混雑と駅から自宅へ向かう通勤・通学の自転車が交錯している等、交通安全上の課題が生じた際は、商店街をはじめ地域と連携して、その商店街通りに適した歩行者・自転車の通行ルール（ローカル・ルール）づくり、街頭キャンペーンによる歩行者・自転車への呼びかけやちらし配布による周知等の対応を進めます。

○「(仮)自転車押し歩き推奨区間」の設定

- ・歩車道が分離されていない細い道路が入り組み、買い物客や観光客で混雑している姿が、そのまちの魅力（回遊性）であるようなまち、障害者施設等の周辺の狭い歩道や路側帯、駅前広場の一部等について、「お互い様（譲り合い）」の精神に基づき、自転車を降りて押し歩きをお願いする区間「(仮)自転車押し歩き推奨区間」を設定し、自転車ネットワーク計画における歩行者と自転車の動線の分離により、安全の確保を図ります。

○「ゾーン30」の実施をきっかけとした地域主体の交通安全活動

- ・「ゾーン30」は自動車を対象として警察署が実施する面的な速度規制（時速30km）です。小学校、幼稚園、保育園等の周辺で実施されることが多いため、地域が自ら交通安全について考え、活動するきっかけとなり、また、こうした活動により規制の効果も高まります。
- ・区では地域要望による「ゾーン30」実施を支援するとともに、これをきっかけとした地域主体の交通安全活動と連携し、歩行者・自転車・自動車の安全・安心な共存を目指します。

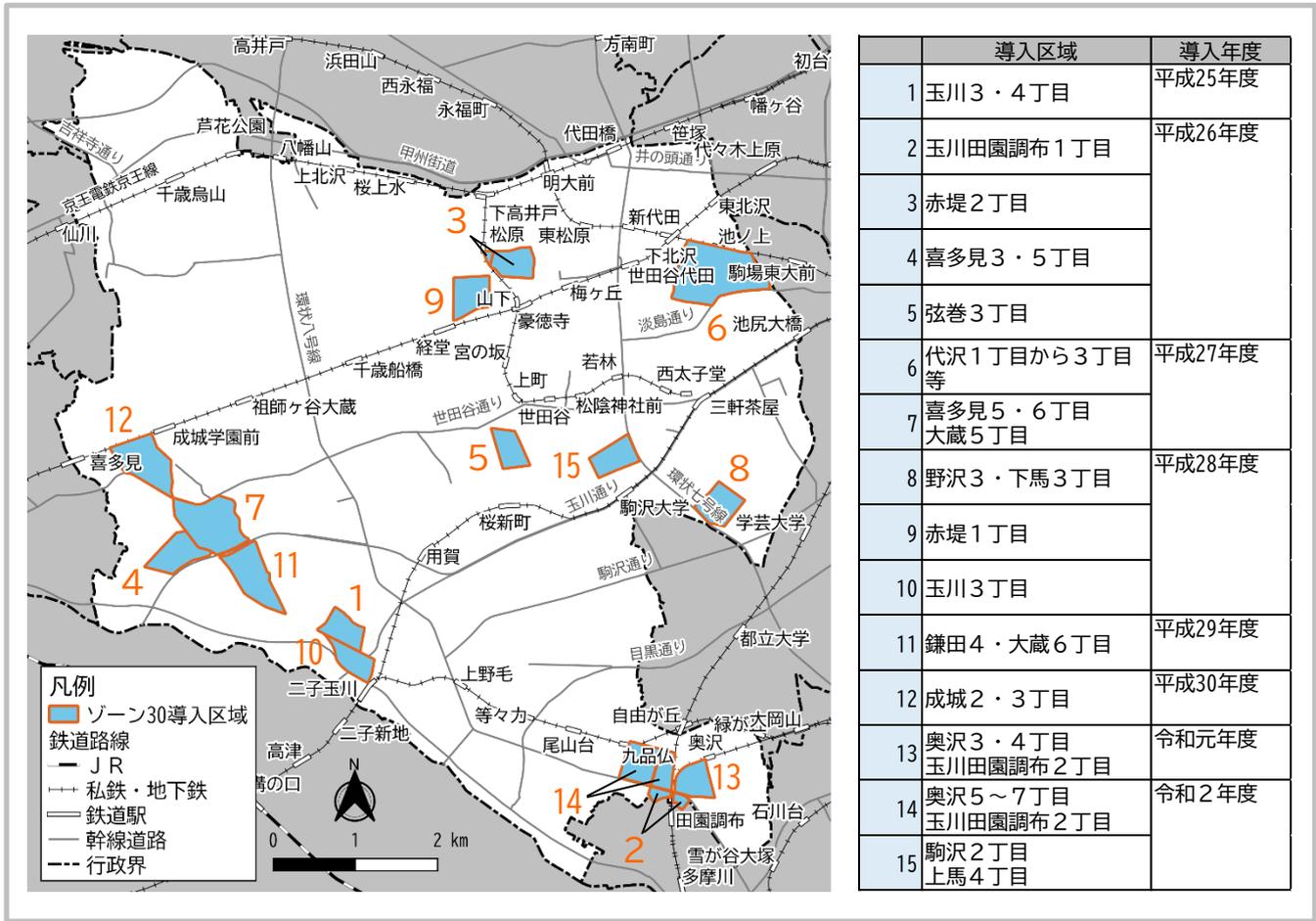


図 83 世田谷区内ゾーン30 導入区域



図 84 ゾーン30 対策イメージ

資料：警視庁ホームページ

3. 基本方針3 自転車がスマートに駐まるまち（適正な自転車利用の推進）

3-1. 個別方針5 地域のニーズに応じた自転車駐輪環境の整備

3-1-1. 施策9 既存駐輪場の利用促進

目的

地域ニーズに対応した大型自転車への対応等、時代の変化に合わせて既存駐輪場の質を向上させ、より利用しやすい施設とすることで利用の促進を図ります。

今後の方向性

新たに駐輪場整備のための用地を確保できる場合は限られているため、既存駐輪場の利用促進について、これまでの長時間駐輪を中心とした対応からの転換を図り、買い物等の短時間駐輪について、スペースの確保、回転率の向上等、適切に対応するとともに、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえた大型自転車への対応等を図ります。また、駐輪場の運営管理を行っている指定管理者^{※15}が持つノウハウを活かしながら、時間帯ごとの需要に応じた柔軟な運用、駐輪場の設備の改善、利用料金の適正化等により、サービスの質と利用利便性の向上を進めます。

今後の取組み

○長時間駐輪中心の対応から買い物等の短時間駐輪も考慮した対応への移行

- ・短時間駐輪に対応した利用枠（駐輪エリア・時間・料金等）を適切に設定します。
- ・月ぎめ、日ぎめの利用枠を状況に応じて柔軟に運用します。

○大型自転車への対応等、駐輪場の設備の改善

- ・電動アシスト自転車の増加に対応した設備改善を進めます。
- ・子育て自転車、三輪車等、多様なニーズに対応した設備の改善を進めます。
- ・設備等の老朽化に対応した計画的・効率的な改修・修繕を進めます。

○駐輪設備のICT化

- ・料金支払い等をキャッシュレス化できる電磁ラックの導入等を推進します。
- ・電磁ラックの導入等により利用状況を把握し、空いている駐輪場や区画への誘導、満車等の情報提供をホームページ上でリアルタイムに行う等、ICT化の状況を踏まえて利便性の向上について検討を行います。

○駐輪場の案内の充実

- ・案内看板の設置、駐輪場マップの配布、区ホームページへの一覧表の掲載等に加え、様々な方法で案内の充実を図ります。

※15 指定管理者：指定管理者制度において、公の施設の管理に関する権限を指定管理者に包括的に委任し、管理を行わせるものである。多様化する住民ニーズに、より効果的、効率的に対応するため、指定管理者に委任することで、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民のサービス向上を図るものである。

○利用料金の適正化

- ・利用率の低い駐輪場の料金の見直し、駅からの距離や方角に応じた料金の設定等、利用実態に合わせた利用料金の適正化を図ります。



大型自転車に対応していない駐輪場（下北沢自転車等駐車場）



大型自転車専用スペースの設置（桜新町自転車等駐車場）

図 85 大型自転車の駐輪への対応や駐輪場の設備改善の例



図 86 駐輪場の満空表示（下北沢東自転車等駐車場）

3-1-2. 施策10 利用実態を踏まえた新たな駐輪場の整備

目的

駅周辺における自転車等利用者のアクセス性や利便性を向上させ、放置自転車を防止するため、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

今後の方向性

駐輪場の整備台数に対して乗入台数が多い駅、放置自転車の撤去台数が多い駅等、自転車等の駐輪環境に課題がある駅については、放置自転車の状況や駐輪需要等の利用実態等を踏まえ、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

また、自転車利用者が鉄道に乗り継ぎやすくなるよう、連続立体交差事業の進捗等にあわせ、鉄道事業者に対して駐輪場設置について協力を要請する等、鉄道事業者との連携による整備を進めます。

なお、新たな駐輪場整備にあたっては、将来の維持管理費やメンテナンス性などについても考慮し、長期にわたって安定的に持続できるサービスの提供を目指します。

今後の取組み

○駅周辺における駐輪場の整備・充実

- ・放置自転車の撤去台数の多い千歳烏山駅、三軒茶屋駅、下北沢駅をはじめ、自転車の駐輪環境に課題がある駅については、コロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな整備台数の確保を図ります。また、連続立体交差事業や駅前広場整備事業が行われている等、駅ごとの特色や課題があるため、まちづくりの現状やルールも踏まえながら、効果的な駐輪場整備を検討します。
- ・駅から遠い駐輪場や駐輪場の上層階では利用率が低い等の傾向があることから、新たな整備を行う際は、駅勢圏の広がりや自転車利用者の動線等の利用実態を踏まえた駐輪場配置やスペース配分を検討するとともに、設備のICT化や料金体系の検討を行う等、利用しやすい駐輪場の整備を進めます。
- ・用地の確保が難しい駅周辺においては、既存駐輪場の有効活用、駅周辺の未利用地や歩道空間の活用、駅前広場等地下空間の活用等による駐輪スペースの確保を検討します。
- ・駐輪場の整備を優先して進め、自転車等整備台数が充分確保でき、管理上支障がないときは、自動二輪車用の収容スペースの確保を図ります。
- ・新たな設備に導入するICTの活用による、利用率向上策を検討します。



図 87 歩行者用通路下の空間を活用した駐輪場
(下北沢東自転車等駐車場)

○鉄道事業者との連携による駐輪場の整備

- ・鉄道に乗り継ぐ自転車等利用者の利便に供するため、連続立体交差事業の進捗等にあわせ、鉄道事業者に対して駐輪場設置について協力を要請する等、鉄道事業者との連携により駐輪場を整備します。



京王電鉄（下北沢駅）



小田急電鉄（祖師ヶ谷大蔵駅）



東急電鉄（上野毛駅）

図 88 鉄道事業者による駐輪場の整備事例

3-1-3. 施策11 自転車シェアリングの普及促進

目的

区レンタサイクル、民間シェアサイクル等の自転車シェアリングの普及促進により、自転車総量の抑制、放置の抑制、駐輪需要の適正化を図るとともに、自転車移動の利便性向上を図ります。

今後の方向性

自転車シェアリングの普及促進により、区域を超えた自転車利用者の利便性の向上を図るため、民間シェアサイクルへの支援や実証実験を踏まえた検証を行うとともに、区レンタサイクル、コミュニティサイクルの役割や運営のあり方を検討します。

今後の取組み

○民間シェアサイクルの導入促進（区による支援の継続）

- ・区施設への新たなポートの設置を検討します。
- ・公開空地、道路等へのポートの設置を支援します。
- ・鉄道駅周辺のサイクルポート設置等を推進します。



公園



公共施設

図 89 民間シェアサイクルポートの設置事例

○民間シェアサイクルの実証実験の評価検証

- ・民間シェアサイクルの実証実験の成果を踏まえ、利用実態に基づく、コミュニティサイクルとの役割分担を含め、今後のコミュニティサイクルのあり方について検討します。



図 90 民間シェアサイクル実証実験のポスター

※民間シェアサイクル実証実験

小規模のサイクルポートを駅周辺以外にも多数設置することにより、近距離の移動を重視した密なネットワークの整備を目指す民間シェアサイクルの実施による、区民の移動利便性の向上、区レンタサイクルの補完・代替等の効果を検証するため、令和2年度から2か年の予定で、二子玉川駅を中心とするエリアで実証実験を行っています。実験の実施にあたり、区は公園や施設敷地の一部をサイクルポート設置用に無償貸与する、区広報で周知に努める等の支援を行っています。

○レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用促進

- ・普及啓発により区レンタサイクル、コミュニティサイクルの利用促進を図ります。
- ・電動アシスト自転車の台数を増やす等、ニーズの状況に合わせ対応を図ります。
- ・駐輪場、レンタサイクルポートへのシェアサイクルのポート設置について検討します。
- ・経営の効率化・安定化を図るため、駐輪場、レンタサイクル、シェアサイクルの効果的な連携や民間活力の活用について検討します。



図 91 コミュニティサイクルポート（桜上水駅）

3-1-4. 施策12 民間事業者との連携による駐輪環境整備の促進

目的

官民連携により、民間事業者の技術やノウハウを有効に活用し、駐輪環境のさらなる向上を図ります。

今後の方向性

民間事業者による駐輪場整備を促進するため、整備費用の助成や商業施設等の附置義務により誘導を図るとともに、整備した駐輪場が有効に利用されるための働きかけを行います。また、区の駐輪場の新設や改築の際は、官民連携による民間事業者のノウハウ等の導入を検討します。

今後の取組み

○民間駐輪場の整備促進

- ・住宅地内の空いている用地や商店街の空き店舗等に、民間駐輪場の整備を促進するため、整備費用を助成し、制度のPRにも努めます。

○附置義務駐輪場の有効活用

- ・商業施設等の建設時における附置義務制度により整備した駐輪場が有効に活用されるよう、サービスの質や利用利便性の向上を働きかけます。
- ・附置義務制度により設置された駐輪場の利便性が極端に低い事例もあることから、駐輪環境の向上等、より効果的な制度運用を図るため、利用実態などを踏まえた附置義務制度の効果的な運用を検討します。

○官民連携による民間スキーム導入の検討

- ・区の駐輪場の新設や改築の際は、官民連携によるシェアサイクルの併設、メンテナンスサービスや宅配ボックス設置等の付加価値サービスの提供、Ma a Sとの連携等について検討します。



図 92 駐輪場前に設置した宅配ボックス（烏山中央自転車等駐車場）

○エリアマネジメント活動との連携

- ・「エリアマネジメント」とは、「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組み」^{※16}を指し、にぎわいづくり、地域ルールづくり、公共空間の整備・管理等、地域の価値を高める地域主体の活動が全国に広がっています。地域主体のエリアマネジメント団体による駐輪場の整備・運営、民間シェアサイクルの運営への参加等について、今後、地域主体のエリアマネジメント団体間との連携を目指します。

※16 「エリアマネジメント推進マニュアル」(国土交通省) 2008 より

3-2. 個別方針6 自転車の放置対策の推進

3-2-1. 施策13 多様な手法を用いた放置自転車防止への取組み

目的

すべての歩行者にやさしい街の環境を整備するとともに、円滑な救急活動等を実現するため、多様な手法により、放置自転車防止をさらに進めます。

今後の方向性

放置自転車については、ユニバーサルデザインの視点等から、視覚障害者、車いす、ベビーカー等の通行の妨げとなるだけでなく、非常時や災害時における救出活動に支障をきたすことから、適正な撤去活動を行います。駅前放置自転車クリーンキャンペーン等による適正な自転車利用の啓発、駐輪場利用への誘導、外国人利用者にも対応した情報提供を行う等、放置自転車防止に向けた取組みの充実を図ります。

今後の取組み

○放置自転車への対応の重点化

- ・放置自転車には、付近の駐輪場の案内図と駐車できない旨を記した啓発札を貼付ける等、自転車利用者に対し注意喚起を行い、駐輪場の利用の案内・誘導を行うとともに、放置されている自転車を適切に撤去します。



図 93 放置自転車の様子

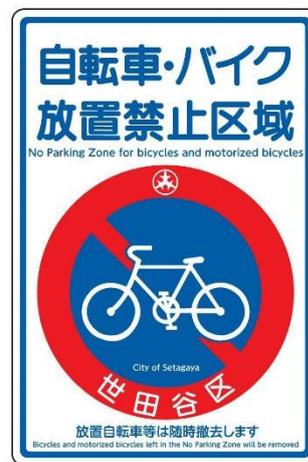


図 94 放置禁止区域路面標示シート

○駅前放置自転車クリーンキャンペーンの実施

- ・身近なまちづくり推進協議会等の地域活動団体や鉄道事業者等との協働により、駅前にて放置防止に向けたキャンペーンを行います。



キャンペーンポスター



梅ヶ丘駅でのキャンペーン実施の様子

図 95 駅前放置自転車クリーンキャンペーン

○駐輪場利用への誘導

- ・駅周辺に整理誘導員を配置し、自転車利用者に対して、駐輪場を利用し放置しないように案内する等、駐輪場の利用を促進します。

○外国人利用者にも対応した情報提供の充実

- ・外国人利用者に対し、多言語対応した標示物により、駅前広場や駅周辺の公共の場所は、自転車等の放置禁止区域であることを周知するとともに、スマートフォンのアプリ等を活用し、自転車等を放置しないように、さらなる周知方法の工夫を図ります。

3-2-2. 施策 14 放置自転車対策事業の効率化

目的

放置自転車対策事業の効率化を図ることにより、放置自転車への対応をさらに効果的に進めます。

今後の方向性

現在の取組み方針を継続しつつ、より効率的な撤去活動や保管所の運営方法等について検討することにより、放置自転車対策経費の削減を進めます。

今後の取組み

○歩道の安全確保のための放置防止に向けた啓発

- ・歩行者の通行の妨げにならないよう、歩道の放置自転車を撤去するとともに、歩道の安全確保に向け、自転車利用者に対し駐輪場の利用を案内し、放置防止に向けた啓発活動を実施します。

○放置禁止区域の指定・見直し

- ・現在、放置禁止区域に指定されていないエリアにおいて、放置自転車の状況、駐輪場の整備状況を踏まえ、放置禁止区域の指定を検討します。

○効果的・効率的な撤去活動の実施

- ・買い物を目的とした短時間利用者による放置自転車への対応が課題となっていることから、各駅の放置自転車の状況に合わせて撤去作業の場所や回数の見直しを行う等、効果的・効率的な撤去活動を進めます。



図 96 放置自転車撤去作業の様子

○放置自転車等保管所運営の見直し

- ・放置自転車の減少の状況に応じて保管所の再編を行う等、保管所運営について維持管理費等も踏まえ見直しを行います。

○未返還自転車の有効活用

- ・引き取り手のない未返還自転車について、売却処分により税外収入の確保を行います。また、状態の良い自転車は、有効な資源循環の一環として、部品交換等の整備と点検を行い再利用します。再利用先としてムコーバ（MCCOBA）^{※17}によるアジア、アフリカ等への海外無償譲与をより一層推進します。



図 97 未返還自転車が有効活用される様子

資料：公益財団法人ジョイセフ提供

※17 ムコーバ（MCCOBA）：「再生自転車海外譲与自治体協議会」のことであり、本会は地方自治体の放置自転車対策の結果発生する良質自転車の有効活用策の1つとして、点検整備された良質自転車を「再生自転車」として開発途上国に無償譲与し、当該国における保健医療従事者等の有効な交通手段として利用されることにより、保健福祉の向上・増進を希求し、国際協力に寄与することを目的とするものである。

4. 基本方針4 自転車が身近な暮らしを支えるまち（日常生活を支える自転車利用の促進）

4-1. 個別方針7 環境にやさしく健康づくりに資する自転車利用の促進

4-1-1. 施策15 環境にやさしい自転車通勤や業務利用の増加への対応

目的

コロナ禍をきっかけとして電車やバスの「三密」を避け、自宅から職場まで自転車で直接移動する通勤スタイルが普及してきています。また、以前から自転車が活用されてきた介護サービス等や、近年利用が急増している宅配サービスにおいても利用が普及してきました。環境にやさしい自転車通勤や業務利用の自転車の増加に対し、適切に対応していきます。

今後の方向性

自転車通勤は従業員の健康増進や通勤時の時間短縮等、事業者にとってもメリットがある一方、走行マナーの啓発や従業員の駐輪場の確保等、多くの対処すべき点があります。環境にやさしい自転車利用の利点を活かすため、区として区職員による自転車通勤に率先して対応するとともに、業務利用の自転車に対し、事業者との連携により交通安全啓発を図る等、増加する自転車通勤や業務利用の自転車に適切に対応します。

今後の取組み

○自転車通勤への対応

- ・自転車安全利用に関する情報、国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」等の職場での自転車利用環境改善のための情報、自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度である「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の環境にやさしい自転車通勤推進に役立つ情報等を、区ホームページ等で提供します。
- ・従業員の通勤時における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

○業務利用への対応

- ・個人事業者向けの損害賠償責任保険等、自転車保険の加入促進に向けた啓発を行います。
- ・業務中における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

○駐輪場等における情報やサービスの提供

- ・区ホームページ上に掲載している自転車利用に役立つマップ情報等を二次元コードに変換して、駐輪場に掲出する等、駐輪場が自転車利用の情報ステーションとして活用されるよう環境整備を図ります。

<参考> CO₂排出量から見た交通手段

自転車は「環境にやさしい」と言われています。他の交通手段とどれくらい環境への負荷が違うのか、ヒト1人が1 km 移動する時に排出するCO₂量について、以下に示します。

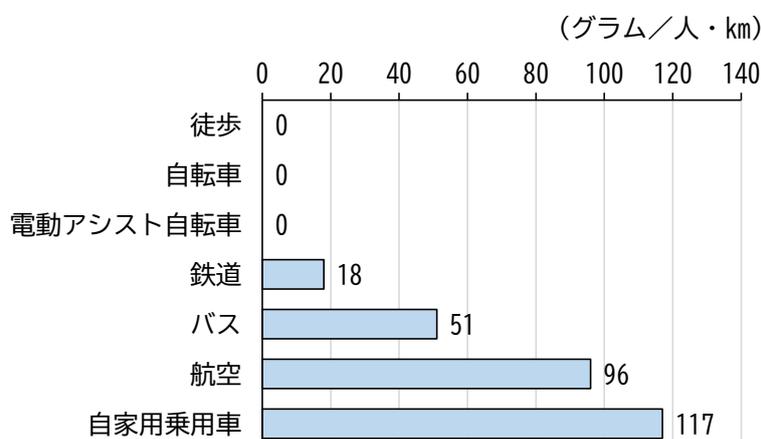


図 98 交通手段別CO₂排出量

資料：2018 年度（平成 30 年度）温室効果ガス排出量確報値（環境省、令和 2 年 4 月）に徒歩、自転車、電動アシスト自転車を追記し作成

注）元資料では、電気自動車は算出対象外

上の図は、移動によって生じるCO₂に限定し、平均的な値をあくまで目安として示したものです。

いままで家から職場まで往復 10km の距離を自動車（自家用乗用車）で通勤していたとすれば、自転車に乗り換えることで、1,170 グラムのCO₂ 排出量を削減することができる計算になります。

ただし、鉄道やバスの場合は、ひとりが乗るのをやめれば鉄道やバスが動かなくなるわけではないので、たとえ鉄道やバスから自転車に乗り換えたとしても、CO₂ 排出量は削減されません。

なお、ライフサイクルアセスメント（LCA：Life Cycle Assessment）という、ある製品のライフサイクル全体（資源採取－原料生産－製品生産－流通・消費－廃棄・リサイクル）の環境負荷を計算する方式もあります。

4-1-2. 施策16 自転車を利用した健康づくりの推進

目的

スポーツ経験のない人等、誰でも通勤や買い物の時間を活用して手軽に始めやすく、ジョギング等よりも下肢への負担が少ない自転車を活用して、健康増進、ストレス解消、高齢者の閉じこもり防止等、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえた、こころとからだの健康づくりを進めます。

今後の方向性

自転車の利点を活かし、事故を予防しながら、効果的に健康づくりが進められるよう、適切な情報を提供し、健康づくりの促進を図るとともに、新たに自転車を利用する機会をとらえて、自転車が正しく利用されるよう図ります。

今後の取組み

○自転車を利用した健康づくりの推進

- ・自転車利用による健康増進効果、効果的な利用方法等、自転車による健康づくりに関する情報を、区ホームページのほか、駐輪場、レンタサイクルポート等で提供します。

○高齢者向け電動アシスト自転車乗り方教室等による啓発の実施 ※再掲

- ・通常の自転車とは利用のコツや注意点の異なる電動アシスト自転車について、特に高齢者の利用が拡大しているため、利用のコツや注意点を、体験を通じて学べる乗り方教室等により啓発を行います。あわせて自転車通行空間の利用についても説明していきます。

○自転車通勤への対応 ※再掲

- ・自転車安全利用に関する情報、国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」等の職場での自転車利用環境改善のための情報、自転車通勤を推進する企業・団体の認証制度である「自転車通勤推進企業」宣言プロジェクト等の環境にやさしい自転車通勤推進に役立つ情報等を、区ホームページ等で提供します。
- ・従業員の通勤時における自転車走行マナーの啓発等、事業者による交通安全啓発の取組みを支援します。

◇「健康づくりのための身体活動基準 2013（国土交通省ホームページより抜粋）」における自転車に関連した身体活動の例

○身体活動量の基準（18～64歳の身体活動（生活活動・運動）の基準）

強度が3メッツ*以上の身体活動を23メッツ・時/週行う。

具体的には、歩行またはそれと同等以上の強度の身体活動を毎日60分行う。

強度	自転車利用の例	日常生活での例
3.0メッツ	電動アシスト付き自転車に乗る	普通歩行（67m/分）
3.5メッツ	楽に自転車に乗る（8.9km/時）	歩行（75～85m/分）
4.0メッツ	自転車に乗る（≒16km/時未満、通勤）	階段を上る（ゆっくり）
8.0メッツ	サイクリング（約20km/時）	運搬（重い荷物）

*メッツ（MET:metabolic equivalent）：身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位

4-1-3. 施策17 自転車利用にかかわる情報発信の促進

目的

区ホームページ等に自転車利用に役立つ様々な情報を掲載し、駐輪場からも簡単にアクセスできるようにすることにより、自転車利用の利便性・効率性をさらに高めます。

今後の方向性

自転車利用に役立つ様々な情報に、区ホームページから、あるいは駐輪場・レンタサイクルポート等に掲出の二次元コードを用いて、スマートフォン等から、簡単にアクセスできる環境を整備する等、自転車利用の利便性をさらに高めます。

今後の取組み

○区ホームページへの自転車関連情報掲載

- ・自転車利用時に活用できる駐輪場やレンタサイクル等の情報に加え、自転車安全利用啓発、自転車通勤環境整備、自転車保険等に関する情報、また自転車散歩等観光や健康に関する情報等を、動画等も活用し、掲載していきます。

○駐輪場等における情報やサービスの提供 ※再掲

- ・区ホームページ上に掲載している自転車利用に役立つマップ情報等を二次元コードに変換して、駐輪場に掲出するなど、駐輪場が自転車利用の情報ステーションとして活用されるよう環境整備を図ります。

○居住外国人・外国人観光客の増加に対応した情報提供の充実

- ・区ホームページには、すでに自転車に関する交通ルール（自転車安全利用五則）、世田谷区民自転車利用憲章、区駐輪場やレンタサイクルの利用方法等について、英語・中国語・韓国語で掲載しています。駐輪場やレンタサイクルポート、観光案内所等から二次元コードを用いて、スマートフォン等から簡単にアクセスできるようにします。

○自転車情報提供に関するICTの活用

- ・自転車に関する情報が、マップとも連動して手軽に一覧できる区独自の「(仮)せたがや自転車アプリ」の開発・運用を検討します。
- ・Ma a Sの進展や普及状況に合わせ、様々な交通サービスと連携した情報発信に向けた検討を行います。

コミュニティサイクル・レンタサイクルについて

■最上地区・三軒茶屋地区・三軒茶屋駅前・三軒茶屋駅前西口・三軒茶屋駅前東口・三軒茶屋駅前南口・三軒茶屋駅前北口・三軒茶屋駅前東口・三軒茶屋駅前西口・三軒茶屋駅前南口・三軒茶屋駅前北口

■申込方法
 ●申込方法：電話予約またはインターネット予約（1日単位、1日利用は1回のみ利用可能）
 ●利用する方の条件：18歳以上で、日本国籍または永住者（外国人は、学生証等が必要）
 ●申込時間：平日午前9時～午後5時（土曜・日曜・祝祭日は、午前9時～午後5時）
 ●受付時間：平日午前9時～午後5時（土曜・日曜・祝祭日は、午前9時～午後5時）
 ●利用料：平日午前9時～午後5時（土曜・日曜・祝祭日は、午前9時～午後5時）

■料金
 ●基本料金：200円（1日単位）
 ●延長料金：100円/15分（15分以上は30分単位）
 ●夜間料金：200円/1時間（午後7時～翌朝5時）
 ●保険料：100円/1日（任意）

■予約方法
 ●電話予約：03-5432-2516
 ●インターネット予約：www.city.yamanashi.lg.jp

コミュニティサイクル レンタサイクル のご案内

世田谷区役所 交通安全自転車課
Tel 03-5432-2516

女子社区自転車出租自転車

■申込方法
 ●申込方法：電話予約またはインターネット予約（1日単位、1日利用は1回のみ利用可能）
 ●利用する方の条件：18歳以上で、日本国籍または永住者（外国人は、学生証等が必要）
 ●申込時間：平日午前9時～午後5時（土曜・日曜・祝祭日は、午前9時～午後5時）
 ●受付時間：平日午前9時～午後5時（土曜・日曜・祝祭日は、午前9時～午後5時）
 ●利用料：平日午前9時～午後5時（土曜・日曜・祝祭日は、午前9時～午後5時）

■料金
 ●基本料金：200円（1日単位）
 ●延長料金：100円/15分（15分以上は30分単位）
 ●夜間料金：200円/1時間（午後7時～翌朝5時）
 ●保険料：100円/1日（任意）

■予約方法
 ●電話予約：03-5432-2516
 ●インターネット予約：www.city.yamanashi.lg.jp

社区自行车 出租自行车 的介绍

世田谷区役所 交通安全・自転車課
Tel 03-5432-2516

世田谷区コミュニティサイクル・レンタサイクル

■コミュニティサイクル・レンタサイクル拠点一覧

区分	拠点名	住所	利用時間	利用料金	延長料金	夜間料金	保険料
最上地区	最上駅前	最上駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
三軒茶屋地区	三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前西口	三軒茶屋駅前西口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前東口	三軒茶屋駅前東口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
三軒茶屋駅前南口	三軒茶屋駅前南口	三軒茶屋駅前南口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前北口	三軒茶屋駅前北口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円

世田谷区社区自転車・出租自転車

■社区自転車・出租自転車拠点一覧

区分	拠点名	住所	利用時間	利用料金	延長料金	夜間料金	保険料
最上地区	最上駅前	最上駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
三軒茶屋地区	三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前西口	三軒茶屋駅前西口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	三軒茶屋駅前	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前東口	三軒茶屋駅前東口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
三軒茶屋駅前南口	三軒茶屋駅前南口	三軒茶屋駅前南口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円
	三軒茶屋駅前北口	三軒茶屋駅前北口	24時間	2400円	2400円	2400円	2400円

日本語版

中国語版

図 99 コミュニティサイクル・レンタサイクルのご案内

4-2. 個別方針8 多様なニーズに応じた自転車利用の促進

4-2-1. 施策18 まちなか観光における自転車の活用

目的

自転車利用環境の充実を図ることにより、「まちなか観光」や「自転車散歩」等を通じて、来街者だけでなく、区民がまちの魅力、自転車に乗る楽しさ、周囲への配慮やコミュニケーション等を再発見・再認識できるよう、自転車を活用します。

今後の方向性

自転車は小回りが利くため、ふだんの暮らしにも「まちなか観光」にも適した移動手段です。すでに区においては自転車利用が区民生活に普及浸透していることから、例えば多摩川沿いを自転車で走れるコースの案内の充実や環境整備、「自転車散歩」のPR等の自転車利用環境整備により、外国人観光客を含む来街者だけでなく、区民がまちの魅力、自転車に乗る楽しさ、周囲への配慮やコミュニケーション等を再発見・再認識できるよう、自転車を活用します。

今後の取組み

○観光情報と自転車利用情報との連携の強化

- ・区では区内の名所旧跡等の観光スポットと駐輪場やレンタサイクルポート等を掲載した「サイクルマップ」を作成・配布しています。今後はこれに加え、スマートフォンのアプリ等を活用して、区民や来街者による観光情報（見どころの写真やマップ等）を活用する仕組みを検討します。

○「自転車散歩」のPRによる促進 ※再掲

- ・通勤通学や買い物の移動の際に、身近な地域の魅力を再発見する「自転車散歩」のPR・促進を図り、これを通じて周囲の景色を楽しむ余裕、歩行者への配慮等を高めることを目指します。あわせて見どころガイドやコース紹介の充実を図ります。

○居住外国人・外国人観光客の増加に対応した情報提供の充実 ※再掲

- ・区ホームページには、すでに自転車に関する交通ルール（自転車安全利用五則）、世田谷区民自転車利用憲章、区駐輪場やレンタサイクルの利用方法等について、英語・中国語・韓国語で掲載しています。駐輪場やレンタサイクルポート、観光案内所等から二次元コードを用いて、スマートフォン等から簡単にアクセスできるようにします。

○民間シェアサイクルの導入促進（区による支援の継続） ※再掲

- ・区施設への新たなポートの設置を検討します。
- ・公開空地、道路等へのポートの設置を支援します。
- ・鉄道駅周辺のサイクルポート設置等を推進します。



図 100 世田谷区サイクルマップ

4-2-2. 施策 19 災害時における自転車の活用

目的

災害により被害を受けた道路の復旧には長い時間を要するため、連絡や運搬等、災害時の移動に効果を発揮できる自転車を活用します。

今後の方向性

災害時に自転車を効果的に活用できるよう、自転車の確保・配備等を行う体制を整備します。

今後の取組み

○庁舎等への自転車活用

- ・区の各部課所有の自転車、職員貸出用自転車を、災害時に区の災害対策本部を設置する区役所各庁舎間の連絡・運搬用自転車として活用することとし、平時から点検整備を行います。また、避難所となる学校等においても、各校所有の自転車を、災害時には避難所の連絡・運搬用に活用します。

○レンタサイクル、シェアサイクルの災害時活用検討

- ・区レンタサイクルの自転車を、災害時には区の災害対策本部間や避難所の連絡・運搬用に確保・配備します。
- ・民間シェアサイクルについて、民間事業者と調整しながら災害時に活用できるよう検討します。

4.3 施策実現の方策

(1) 協働・連携の持続と強化

この計画の施策を実行するには、区民、事業者、NPO、行政等がそれぞれの役割分担を認識し、課題解決に向けて協働・連携していくことが必要です。

<区民>

区民は、自転車安全講習等へ積極的に参加し、交通ルールやマナーを遵守して自転車を利用するとともに、駐輪場への駐車等、適正な自転車利用を心掛け、安全で安心な自転車利用環境づくりに参加することが求められます。

<事業者>

一般事業者は、地域の一員として自転車利用環境づくりに参加するとともに、通勤や事業で自転車を利用している従業員向けの自転車安全講習等を実施することが求められます。

公共交通事業者は、行政等による駐輪場整備等の自転車利用環境整備に積極的に協力するとともに、自らも駐輪場整備や公共交通機関との乗換利便性の向上等の自転車利用環境整備を進めます。

また、商業施設や商店街においても、一定規模以上の施設を新築または増改築する場合、「原因者負担」の原則により附置義務駐輪場を確保します。また、それ以外の施設についても、必要に応じて自転車等利用者のための駐輪スペースの確保に努めることが望ましいです。

<行政>

行政は、自転車通行空間や駐輪場を整備するとともに、区民や事業者に対し、情報提供等による交通ルール・マナーの普及啓発を図ります。また、区民や事業者が安全で安心な自転車利用環境づくりに参加できるよう機会や場を提供するとともに、区民、事業者の取組みを支援します。

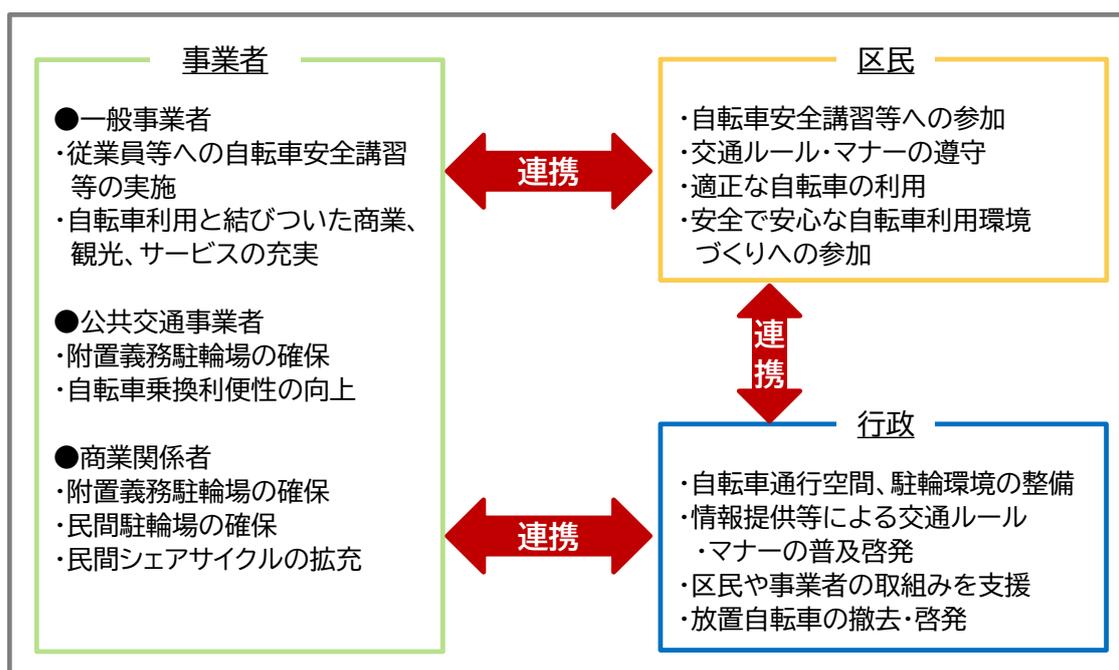


図 101 区民、事業者、行政の協働・連携のイメージ

(2) 社会情勢に応じた計画推進体制の整備

<自転車等駐車対策協議会>

この計画を実行していくためには、社会情勢に対応した施策の展開が必要になります。そこで区では、世田谷区自転車条例に規定する世田谷区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ります。

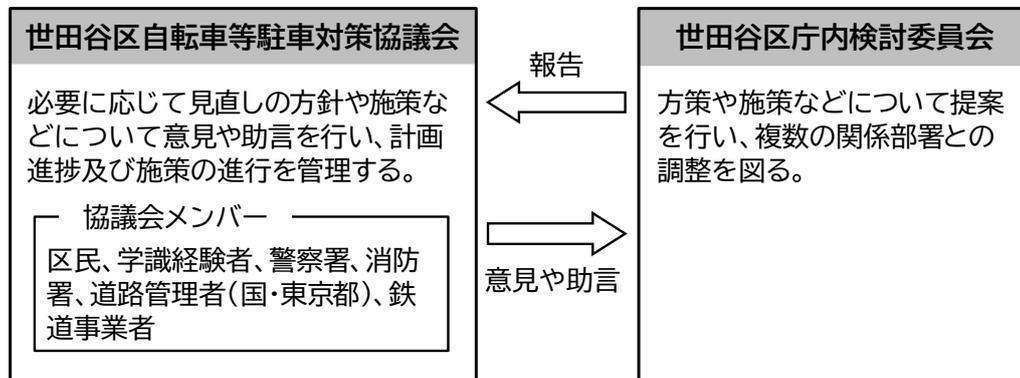


図 102 世田谷区自転車等駐車対策協議会と世田谷区庁内検討会の体制

<民間の力を活用>

駐輪環境の整備にあたっては、行政だけでなく、民間の力を活用しながら、総合的な対応を図ることが求められます。

今後、行政だけで駐輪環境の整備・運営をしていくことは困難です。このため、民間駐輪場整備に対する補助金や附置義務駐輪場制度の見直し等を行うことにより、民間駐輪場整備の機運を高め、民間の用地や資金、経営管理のノウハウやICT利用方式等を駐輪環境の充実に有効活用できる仕組みづくりを進めます。

<商店街への支援>

商店街の買い物等の自転車利用に対する駐輪スペースの確保の取組みについて、区は支援します。

(3) 財源の確保

自転車関連の施設整備や、施策を実施する上で必要となる財源については、新型コロナウイルス感染拡大の影響による厳しい財政状況を踏まえ、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・有効活用を図ります。

4.4 PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進

(1) PDCAマネジメントサイクルの基本的な考え方

この計画は、策定した計画（Plan）を実行（Do）し、実行内容を評価（Check）し、必要に応じて計画を見直す（Action）、PDCAマネジメントサイクルを用いながら推進します。

この計画の推進にあたっては、継続的な進行状況の把握とともに、5年に1度、計画に掲載した施策の進捗状況について点検・評価を行います。進行状況は、世田谷区自転車等駐車対策協議会に報告します。

(2) 計画の見直しの考え方

施策の進捗状況をチェックし、5年後をめどに計画の見直しを行います。

目標年次である令和12年度には、総合的な点検・評価を行い、見直しを行います。

なお、新型コロナウイルスの感染拡大の影響など、自転車の利用やそれを取り巻く状況も当然変わりやすく、計画策定時には想定していなかった事態に直面することもあり得ます。

社会状況や法制度の変化、施策や事業にかかわる課題等を注意深くモニタリングし、事態の変化に合わせて適切に施策・計画を見直していきます。

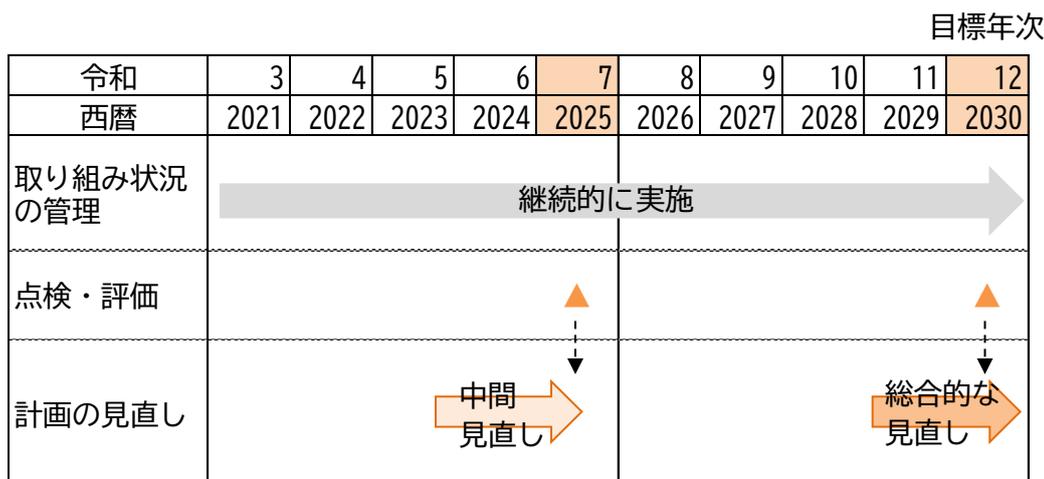


図 103 計画の点検・評価と見直しのスケジュール

5 章

鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5章 鉄道路線沿線及び駅周辺の自転車利用環境整備

5.1 本章の目的

4章「施策の取組み」については、区内全域を対象とした施策の基本的な考え方を示していますが、駅周辺においては、鉄道駅を中心として、大規模店舗や駅前商店街等が立地するため、多くの自転車が乗り入れ、駐輪や放置が集中して発生しています。そのため、自転車利用の用途・目的や自転車がアクセスする方向等も考慮しながら、自転車の利用環境の改善等を検討する必要があります。

また、各駅の自転車利用環境について検討するためには、自転車による駅へのアクセス範囲として「自転車駅勢圏」^{※18}を考慮する必要があります。自転車による駅周辺へのアクセス条件は、徒歩による場合と異なり、駅からの距離だけで決まるものではなく、坂などの土地の起伏が大きく影響し、また、特に通勤・通学の場合には、鉄道路線に沿いながら、より都心に近い駅や急行停車駅にアクセスが集まる傾向があります。

◇自転車の乗入台数の推計について

これまで、計画における自転車の乗入台数の推計値については、計画検討年度の放置自転車実態調査結果を主に、前年度に至る放置自転車実態調査結果の推移等も勘案しながら、推計を行ってきました。

しかし、今回の計画については、直近の令和2年度までの区内駐輪場利用状況等を検証した結果、コロナ禍の影響を受けた実態データが、令和2年度放置自転車実態調査結果だけでは不十分であることから、将来の自転車利用の傾向を推測するため、令和3年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、推計を行うこととします。

このため、今回の計画における推計値については、令和3年7月の計画策定時に掲載せず、令和3年10～11月に実施予定の放置自転車実態調査の結果を加味した上で、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえつつ、改めて令和3年度末までに推計を実施し、その結果を公表することといたします。

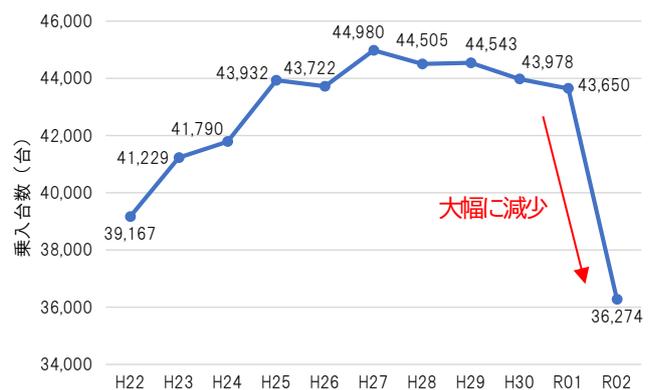


図 104 自転車の乗入台数の推移（世田谷区全体）

資料：駅前放置自転車等の現況と対策（各年、東京都）を基に作成
注）駅周辺の隣接他区側の乗入台数も含む

※18 自転車駅勢圏：「駅勢圏」とは、駅を利用する需要が期待される範囲を指し、通常、徒歩の場合は駅から約1kmまでの範囲内とされている。自転車の場合には、単に駅からの距離だけでなく、坂道などの土地の起伏、自動車交通量の大小等によって変わり、特に通勤・通学による駅へのアクセスの場合には、より都心・副都心方向に近い駅、急行停車駅等に集中する傾向があるため、円形ではなく、かなり偏った形となる。区では、駐輪場定期利用者、放置による撤去自転車引取者の住所分布等に基づき、自転車駅勢圏の広がりを推定している。

5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策

■ 基本的な考え方

区は今後 10 年間にわたり、関連する計画や事業との歩調を合わせながら、この計画に基づく取組みを推進し、基本理念の「人口 90 万人を超える住宅都市 世田谷にふさわしい安全・安心・快適な交通社会の実現に自転車を有効に活用するため、環境にやさしく身近な地域での生活に必要な『生活自転車』を、誰もが安全に利用しやすい環境に整備する。」の実現を目指します。そのため、3章で示した4つの基本方針に基づき、各駅及びその周辺の特性を考慮しながら施策の優先度等を判断し、歩行者や自転車利用者が、安全で快適に移動できる環境を構築していきます。

■ 8つの鉄道路線

区内には京王電鉄京王線、京王電鉄井の頭線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線、東急電鉄大井町線、東急電鉄目黒線、東急電鉄世田谷線、東急電鉄東横線といった8つの鉄道（東急電鉄世田谷線は軌道）路線が通っています。区内 39 駅（小田急電鉄小田原線豪徳寺駅と東急電鉄世田谷線山下駅、東急電鉄田園都市線三軒茶屋駅と東急電鉄世田谷線三軒茶屋駅、小田急電鉄小田原線下北沢駅と京王電鉄井の頭線下北沢駅は、ともに乗り換えの際に改札を通過する近接の駅ですが、駅勢圏がほぼ重なるため、この計画では、それぞれ1駅として表示します）に加えて、目黒区内に位置する東急電鉄東横線・東急電鉄大井町線自由が丘駅も、区内に駅勢圏が及んでいます。

都市高速鉄道として首都圏の幹線に位置づけられている小田急電鉄小田原線（9号）、京王電鉄京王線（10号）、東急電鉄田園都市線（11号）の3路線は、都心からほぼ放射状に延びており、都心から西方向に向かうほど路線間の距離が拡大していくため、これらの路線間には駅やバスの停留所から離れた、公共交通不便地域が点在する傾向にあります。

■ 各駅を中心とした南北動線に沿った安全・安心な自転車利用環境の形成

区内では、都市高速鉄道の3路線が、東西方向の主な移動手段となっているのに対し、南北方向の移動については、駅を発着点とする場合も、駅付近を通過して他の目的地へ向かう場合も、自転車が移動の時間や距離の面から利便性が高く、バスやタクシーと並び、公共交通機関に準じた重要な移動手段となっています。区レンタサイクル、民間シェアサイクルの活用をはじめ、この南北動線を踏まえた安全・安心・快適な自転車利用環境の形成を図る必要があります。

■ 大型自転車の増加等、新たな自転車ニーズへの対応

子育て自転車（チャイルドシート付電動アシスト自転車）が普及・浸透し、文字通り「子育ての必需品」化したのをきっかけとして、既存の駐輪ラックには収まらない大型自転車が増加しました。この傾向は、新型コロナウイルス感染拡大による自転車通勤、自宅から職場までの自転車による直接移動の増加により、さらに加速される可能性があります。これらの新たな自転車ニーズに対し、既存の駐輪場についても対応し、自転車利用環境の質の向上を図る必要があります。

■ 利用実態を踏まえた駐輪環境の整備

新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、自転車による宅配サービスの利用急増、自転車通勤の増加等、様々な社会変化が起きています。駐輪環境の整備にあたっては、「新たな生活様式」の社会への浸透状況を踏まえつつ、利用実態を踏まえて駐輪環境の整備を検討する必要があります。また、夕方の買い物等の短時間駐輪への対応を図る必要があります。さらに、駅勢圏の広がりや自転車利用者の動線等を考慮し、駐輪場の適正配置をする必要があります。

■ 5つの主要駅

5章では、「世田谷区都市整備方針（第一部 都市整備の基本方針）」（計画期間：平成26年度から概ね20年間）、「世田谷区都市整備方針（第二部 地域整備方針）」（計画期間：平成27年度から概ね20年間）における広域生活・文化拠点及び主要な地域生活拠点から、区が進める地域行政の区分における各地域（世田谷、北沢、玉川、砧、烏山）の自転車利用ネットワーク拠点として、今後、展開すべき5つの駅を主要駅とし、地域内及び地域間の自転車による移動の拠点として位置づけています。

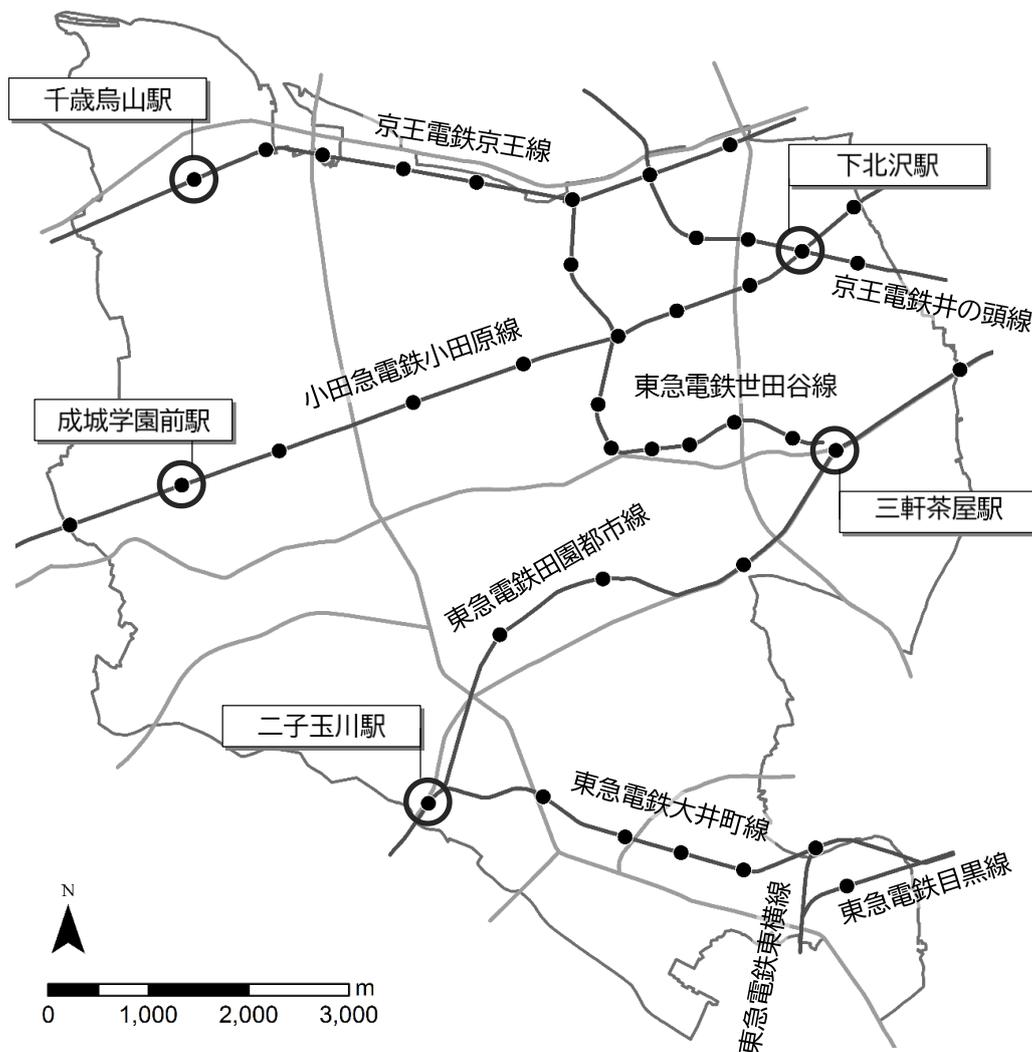


図 105 区内の鉄道路線と主要駅

■ 取組み内容について

連続立体交差事業及び複々線化事業や都市整備の都市計画事業等の整備内容、駅周辺の放置自転車等実態調査及び区立駐輪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の現状と課題を整理し、今後必要となる主な取組みを検討しました。

このほか、各地域の主要駅として位置づけた三軒茶屋駅（世田谷地域）、下北沢駅（北沢地域）、二子玉川駅（玉川地域）、成城学園前駅（砧地域）、千歳烏山駅（烏山地域）の各駅周辺の取組みについては、駅ごとに現状と課題を整理した上で、沿線別の取組みとは別に今後必要となる取組みを駅周辺の概況とともに示しました。

■自転車利用環境の現状と課題

平成26年(2014年)に笹塚駅(渋谷区)から仙川駅(調布市)間の連続立体交差事業および鉄道付属街路事業が事業認可され、現在事業が進められています。

区内の代田橋駅、明大前駅(京王電鉄京王線)、下高井戸駅、桜上水駅、上北沢駅、芦花公園駅、千歳烏山駅は高架駅となり、開かずの踏切の解消により、鉄道により南北に分断されていた市街地が一体化され、また、沿線には側道が整備される予定です。

連続立体交差事業や街づくりの進捗にあわせて、区は鉄道事業者と連携して、新たに生じる高架下空間等を活用した、より利便性の高い駐輪場を整備する等、地域内あるいは地域間の交通手段として、自転車の利用環境の形成を図る必要があります。

■対応の方向性

駅ごとの地区街づくり計画や地域の街並みの変化の方向性、またコロナ禍の影響による自転車の利用実態や駐輪需要を踏まえ、高架下空間の利用等、鉄道の連続立体交差事業にあわせ、鉄道事業者と連携した利便性の高い駐輪場の整備について検討します。あわせて、歩行者空間の充実や回遊性の確保を図るための駐輪場の配置の工夫や、新たに整備される側道を自転車が安全に通行できる空間の確保、民間シェアサイクルの導入等、自転車を利用しやすく、かつ歩行者・自転車にとっても安全・安心な自転車利用環境の形成を図ります。



成城学園前駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

経堂駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクルの導入等により、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

資料:「せたがや iMap」を基に作成

■自転車利用環境の現状と課題

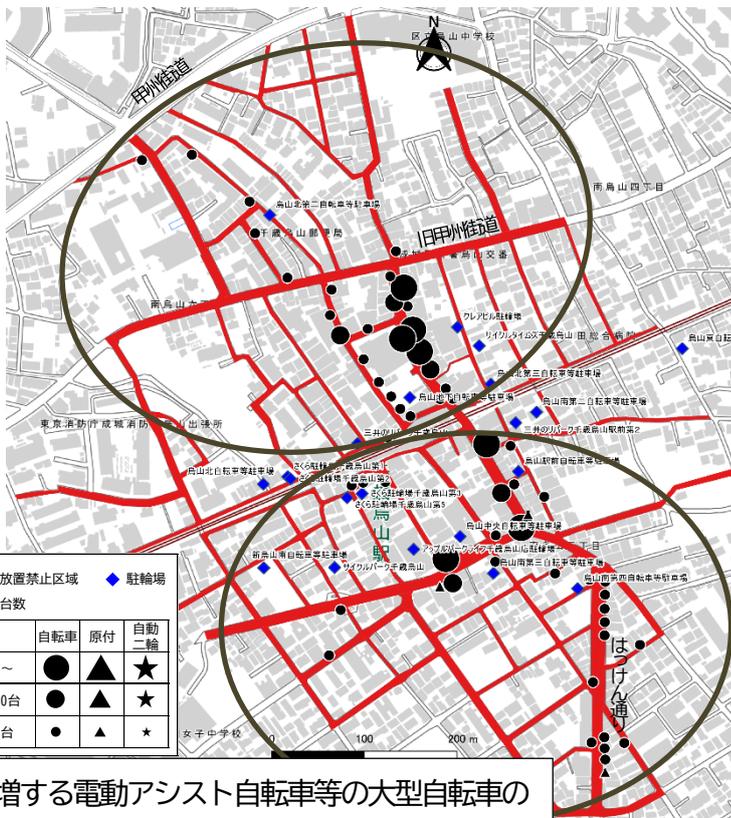
千歳烏山駅周辺は、京王線の南北両側にそれぞれ商店街が高密度に広がり、商業・サービス、交流等の機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」に位置づけられています。

駅や商店街へ集中する自転車に対応して、これまで駐輪場を整備し、整備台数の拡充に努めてきました。

放置自転車の台数自体はピーク時に比べて大きく減少しており、主に通勤・通学等の自転車利用者に対する駐輪場は、整備台数として充足しているものの、夕方の時間を中心に駅前の短時間の買い物を目的とした放置自転車が依然として多く、令和元年度の放置自転車撤去台数は約4,600台と区内では最も多い状況が続いています。

このことから、「歩行者と自転車が安全に共存できる街」を目指した、千歳烏山駅周辺地区街づくり構想を踏まえ、京王線連続立体交差事業や駅周辺街づくりの進捗を見据えながら、官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図るとともに、短時間利用者を対象とした駐輪場の整備のあり方の検討を進める必要があります。

■対応の方向性



「歩行者と自転車が安全に共存できる街」を目指した街づくり構想を踏まえ、歩行者と自転車が混在する駅前の商店街通り等について、自転車の安全利用に向けた環境整備やマナー向上に取り組めます。

夕方を中心に、短時間の買い物を目的とした短時間の放置自転車が多いことを踏まえ、地域と協力しながら対策を検討します。

連続立体交差事業や駅周辺街づくりを契機として、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、鉄道事業者と連携した駐輪場整備について検討するとともに、烏山中央自転車等駐車場のあり方を踏まえた駅周辺における駐輪場の検討を行う等、官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図ります。また、放置自転車の撤去活動や啓発等により自転車の適正利用を促進します。

急増する電動アシスト自転車等の大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。また、駅から少し離れた駐輪場や屋上階では空きもある状況から、利用率の低い駐輪場で料金制度の変更を図る等、多くの方の利用が促進されるような工夫を行います。

■自転車利用環境の現状と課題

乗換駅かつ急行停車駅である下北沢駅（小田急電鉄小田原線で取り扱い）、明大前駅（京王電鉄京王線沿線で取り扱い）以外の駅については、駅周辺への自転車利用が比較的少ない傾向が見られます。この理由として、駅周辺に大規模店舗や商店街等の大型集客施設が少ないことが考えられます。各駅の自転車利用実態や駐輪需要を踏まえ、自転車利用環境の向上を図ります。

■対応の方向性



以前に多かった放置自転車の台数が近年減少してきたことから、今後も放置状況を注視しつつ、放置防止や既存駐輪場の利便性向上を図ります。

池之上小学校の建替にあわせ、現在、敷地内に整備されている駐輪場の質の向上を図り、利用利便性を高めます。

資料：「せたがや iMap」を基に作成

■自転車利用環境の現状と課題

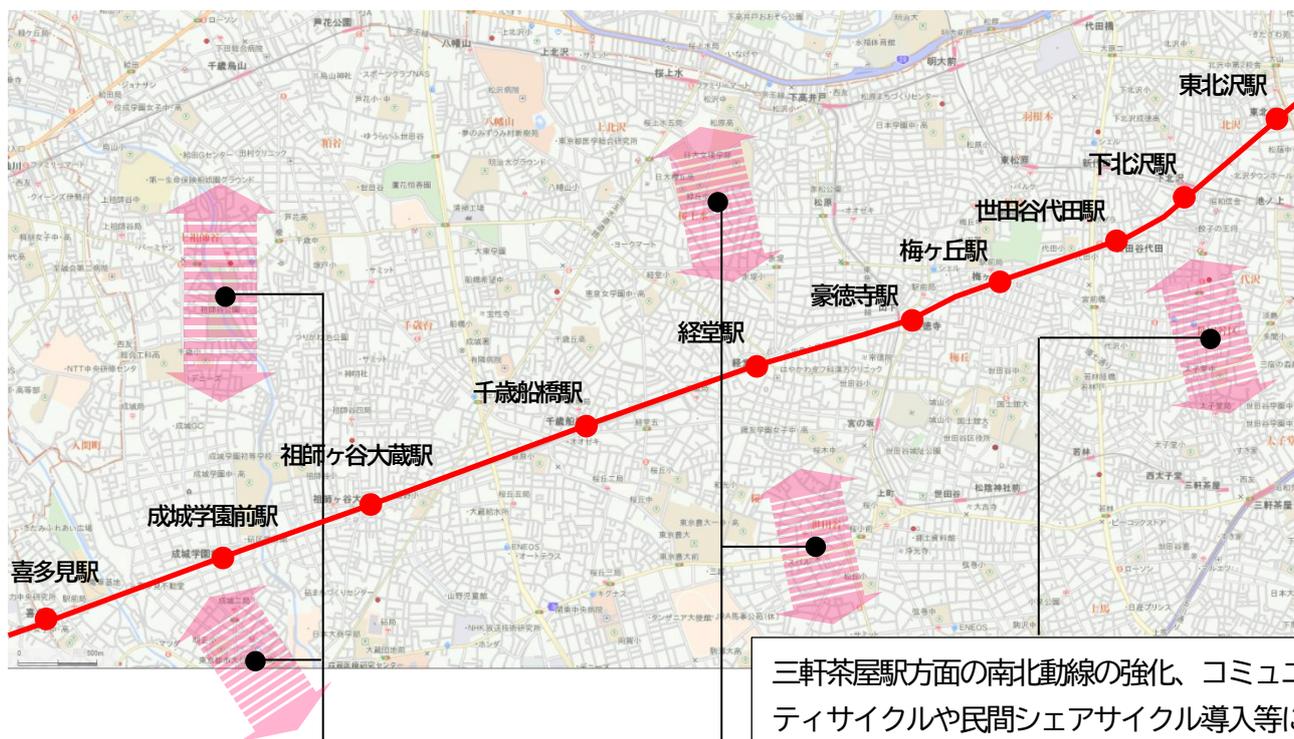
東北沢駅から世田谷代田駅間で行われていた連続立体交差事業及び複々線化事業が、平成30年度（2018年度）に完了しました。先だって連続立体交差事業が完了した梅ヶ丘駅～喜多見駅については、鉄道事業者により鉄道高架下空間を利用して駐輪場が整備されています。

東北沢駅、下北沢駅、世田谷代田駅については、地下化された鉄道敷の上部利用について、利便性の高い駐輪場を鉄道事業者と連携して整備していくとともに、駅周辺まちづくりの進捗にあわせて自転車の快適な利用環境を確保します。

また、区内の南北動線の中心に位置する経堂駅のレンタサイクルポートの利用率は130%以上（令和元年度実績）と区平均より高いことから、今後もニーズを踏まえて、南北動線を踏まえた利用環境の整備を図る必要があります。

■対応の方向性

駅ごとの地区街づくり計画や地域の変化の方向性を踏まえ、鉄道上部利用においては鉄道事業者と連携し、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな駐輪場の整備を検討します。また、大型自転車の利用需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。



千歳烏山駅、二子玉川駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

三軒茶屋駅方面の南北動線の強化、コミュニティサイクルや民間シェアサイクル導入等により、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

桜上水駅方面、桜新町駅方面の南北動線の強化について、コミュニティサイクルの利用促進を図るとともに、民間シェアサイクル導入等により、利用しやすく、安全安心な自転車利用環境の形成を図ります。

資料：「せたがや iMap」を基に作成

■自転車利用環境の現状と課題

下北沢駅周辺は、若者をはじめ多くの人が回遊でき、個々の魅力的な商店街や劇場などの商業・文化等の機能が充実し、区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において、「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

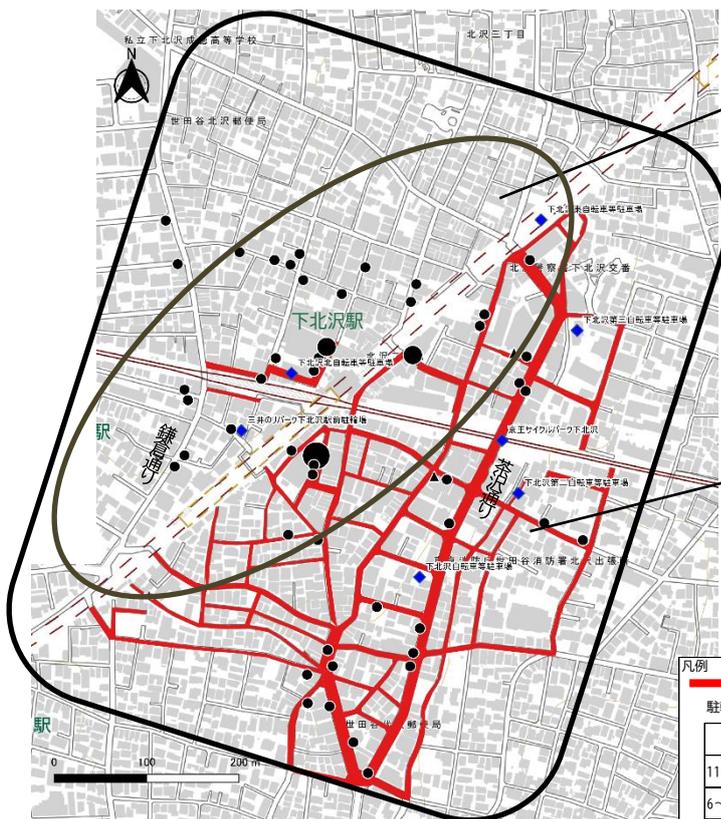
下北沢駅は乗換駅かつ急行停車駅で、乗降客数が多い駅であります。乗り換え客の占める割合も高いことに注目する必要があります。

小田急電鉄の連続立体交差事業にあわせた周辺整備により、一定程度の駐輪場は整備されたものの、特に夕方や休日を中心として依然として乗入台数に対して整備台数が不足しており、また放置自転車が多く見られる状況です。令和元年度の放置自転車撤去台数は2,800台と区内では多い状況が続いています。

細く入り組んだ道路は、個性豊かな個店が多いまちの魅力とあいまって、高い回遊性と賑わいを誇る一方、自転車・自動車の交通量増への対応については課題を残しています。

これらのことを踏まえ、買い物利用や来街者の自転車への対応を図りながら、良好な歩行環境を育てるよう、バランスの取れた駐輪環境の整備を進める必要があります。すでに小田急電鉄の下北沢駅の地下化が完了しており、今後は駅前広場や計画道路の整備、周辺の建て替え等が進むこととなります。こうしたまちの変化にあわせて、区や鉄道事業者による新たな駐輪場の整備、既存駐輪場の有効活用、附置義務駐輪場の効果的な整備等を誘導するとともに、これらの駐輪場の適正配置等により、自転車と歩行者（車いすやベビーカー等を含む）、自動車等の適切な共生を図る必要があります。

■対応の方向性



連続立体交差事業及び複々線化事業等によるまちの変化にあわせ、またコロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、区や鉄道事業者等による利便性の高い新たな駐輪場の整備を検討します。

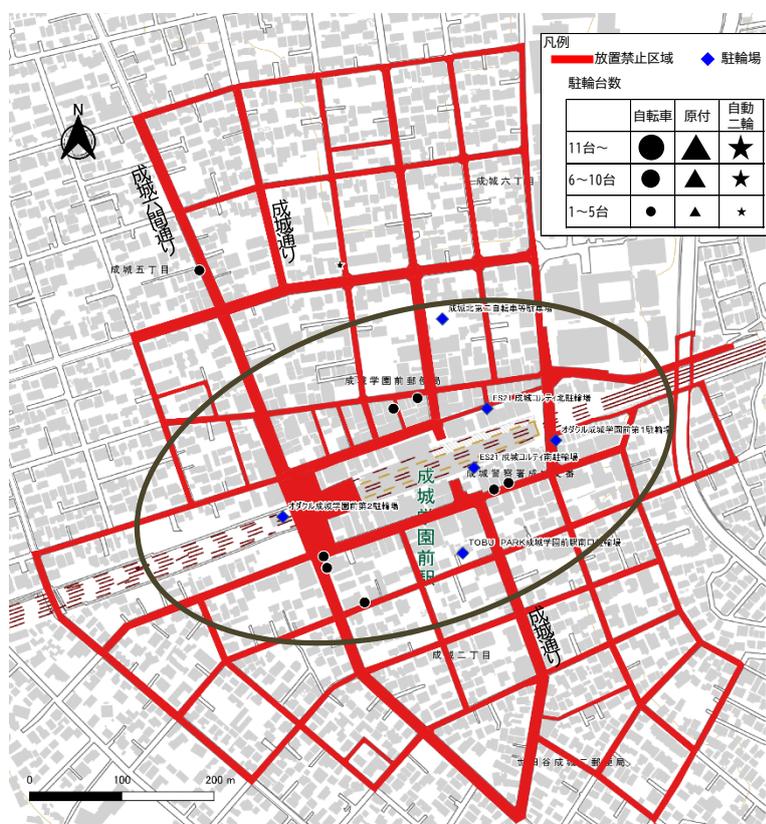
まちの魅力である回遊性を確保しつつ、歩行者、自転車、自動車が適切に共生できるよう、駅前広場や計画道路の整備、周辺の建て替え等にあわせ、附置義務を含む駐輪場の整備や適正配置等を図ります。

■自転車利用環境の現状と課題

成城学園前駅周辺は、駅西口の駅前広場や砧区民会館、まちの玄関口となる複合的な駅ビル等が整備され、商業等の機能が充実し、区民の交流の「核」であるとともに、地域外に居住する区民も多く利用する拠点として、都市整備方針において「主要な地域生活拠点」と位置付けられています。

かつては、駅前の商業施設の周辺に自転車等の放置がありました。駐輪場の整備台数の充足や、レンタサイクル、民間シェアサイクルの導入により、放置自転車の台数は減少しました。

■対応の方向性



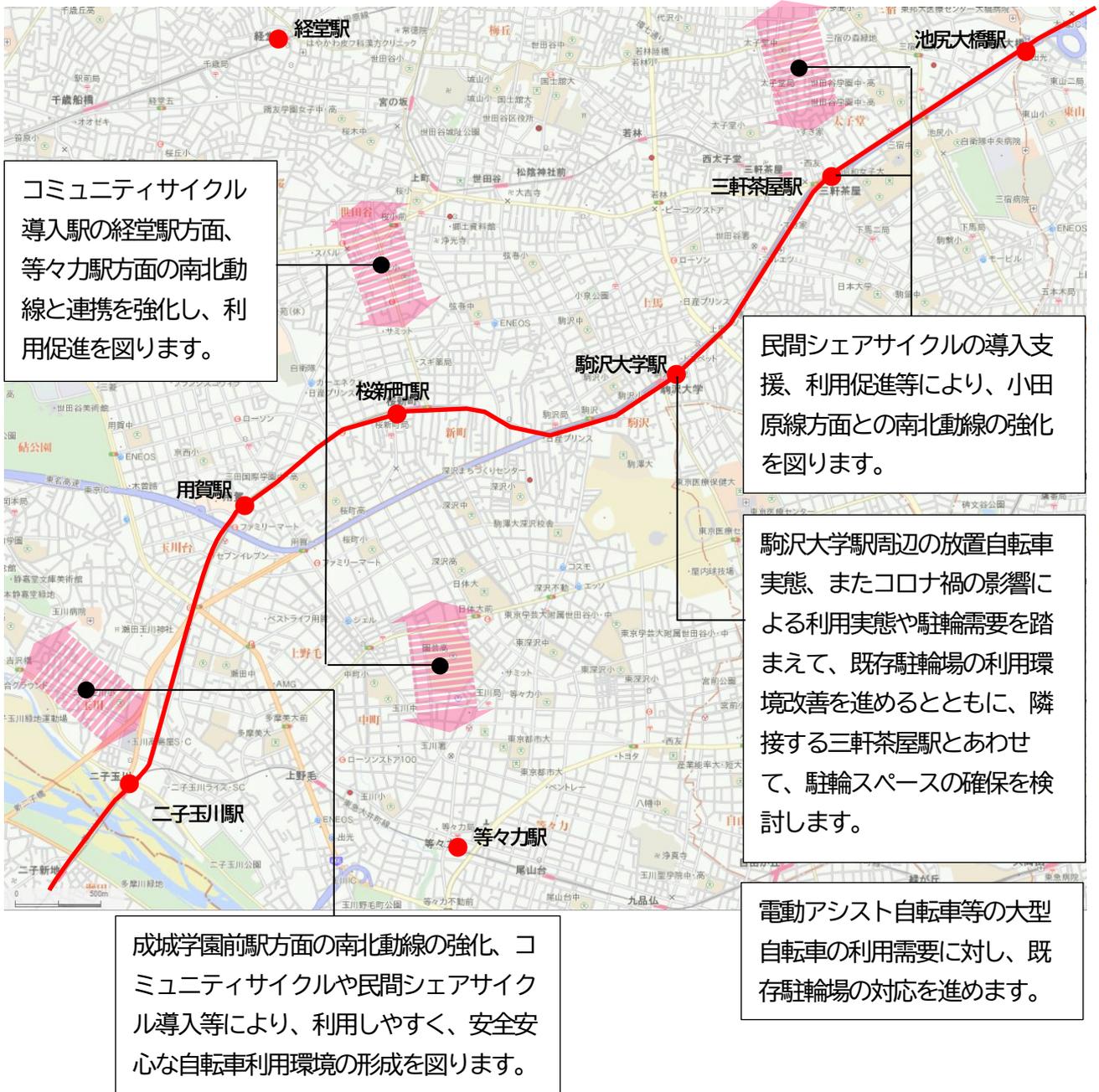
電動アシスト自転車、チャイルドシート付電動アシスト自転車等の大型自転車に対応した駐輪場の設備更新を行います。

駅前の放置自転車を既存の駐輪場へ誘導するため案内板等を活用します。

■自転車利用環境の現状と課題

田園都市線沿線は、駐輪場の整備台数の増加等により、放置自転車の台数は、ピーク時に比べて大きく減少しています。一方、夕方の時間を中心に、駅前の買い物を目的とした放置自転車が依然として多いことから、官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図るとともに、買い物等の短時間駐輪を対象とした駐輪環境の整備について検討する必要があります。

■対応の方向性



資料：「せたがや iMap」を基に作成

■自転車利用環境の現状と課題

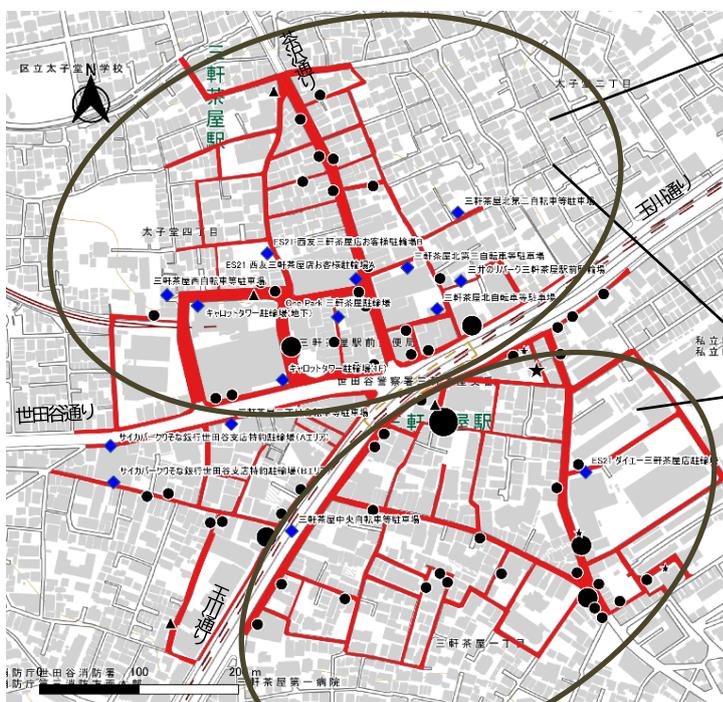
三軒茶屋駅周辺は、交通の要衝に位置するとともに、キャロットタワーが区の文化や観光の発信地であり、商業・サービス、業務、文化等の機能が充実し、多くの人でにぎわう区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置づけられています。また、2019年3月に策定された「三軒茶屋周辺まちづくり基本方針」では、「つたえる」「つなげる」「はぐくむ」を方針として掲げ、にぎわいの創出を目指しています。

駅周辺では、商業施設の前や世田谷通り、玉川通り、茶沢通り沿いに放置自転車が多い傾向にあり、令和元年の放置自転車撤去台数は約4,500台と区内では2番目に多い状況が続いています。また、玉川通りの南側の駐輪場が不足しています。官民が連携して需要に見合った整備台数の確保を図るとともに、買い物等の短時間駐輪を対象とした駐輪環境の整備について検討する必要があります。

また、駐輪場により利用率に差があるため、利用率が低い駐輪場については、利用促進策を講じることにより有効活用を進め、さらに自転車利用環境の向上を図ります。

なお、三軒茶屋北レンタサイクルポートは施設の老朽化により稼働率自体が低下し、利用率が低いいため、施設整備や土地の有効活用を踏まえ、今後のあり方を検討します。

■対応の方向性



凡例

■ 放置禁止区域 ◆ 駐輪場

駐輪台数	駐輪場		
	自転車	原付	自動二輪
11台～	●	▲	★
6～10台	●	▲	★
1～5台	●	▲	★

三軒茶屋北レンタサイクルポートは施設の老朽化により稼働率自体が低下し、利用率が低いいため、施設整備や土地の有効活用等、今後のあり方を検討します。

短時間の買い物等を目的とした放置自転車が多いことを踏まえ、官民が連携して買い物等の短時間駐輪を対象とした駐輪環境の整備を検討します。

一方、通勤・通学のため駅へアクセスする自転車の長時間駐輪については、隣接する駒沢大学駅とあわせて、駐輪スペースの確保を検討します。

また、電動アシスト自転車等の大型自転車の駐輪需要に対し、既存駐輪場の対応を進めます。さらに、利用率に応じた利用料金の見直し、放置自転車の防止と駐輪場への誘導の連携強化等により、既存駐輪場の利用を促進します。

■自転車利用環境の現状と課題

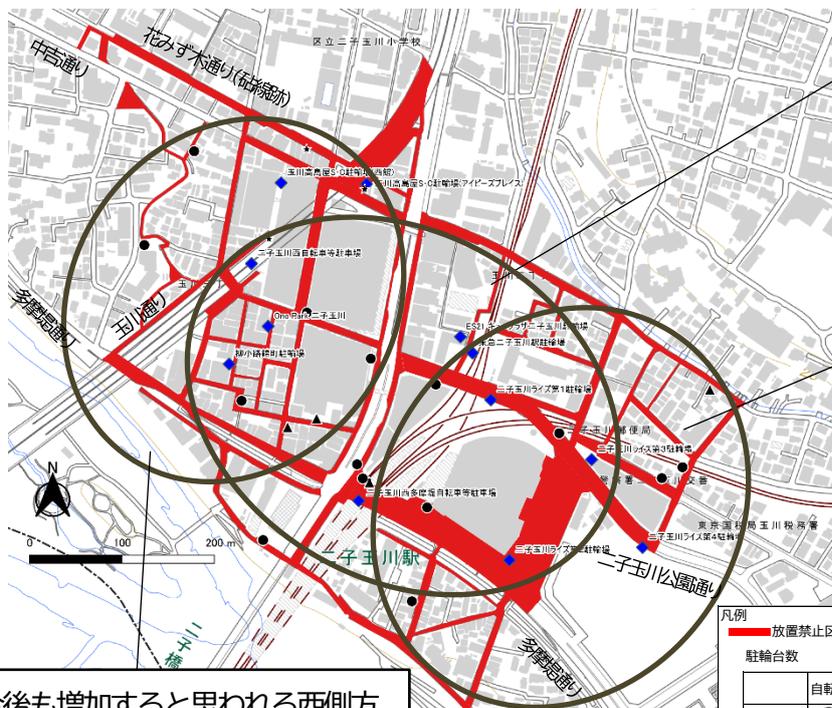
二子玉川駅周辺は、再開発事業等により都市基盤の整備や土地の高度利用、都市機能の更新が図られています。また、自然環境と調和し安全で魅力ある商業・業務・住居機能を備えた、区を超えた広域的な交流の場として、都市整備方針において「広域生活・文化拠点」に位置付けられています。

鉄道駅としても、田園都市線・大井町線の乗換駅かつ急行停車駅であるため、駅乗降客数が非常に多くなっています。通勤・通学による駅へアクセスする自転車の利用範囲を見ると、喜多見、宇奈根等、西側に広く伸びており、これらの地区は人口の増加が想定されるため、今後も駅への自転車乗入台数は増加すると考えられます。また、以前より兵庫島公園近辺に放置自転車が多数あり地域の課題となっています。これに対して、区では駅西側は、二子玉川西自転車等駐車を改修し、整備台数の増加を図りました。

駅東側は、二子玉川東地区の再開発により多くの駐輪場が整備されたため、まだ収容能力に余裕があり、坂道を苦にしない電動アシスト自転車の普及・浸透により想定される、駅東側及び北側方面からの自転車利用の増加にも対応できると考えられます。

また、令和2年度より二子玉川における民間シェアサイクル実証実験が開始されました。二子玉川公園、多摩川河川敷等のまちなか観光資源があり、営業対象の店舗・事業所も多く存在する二子玉川では、ポートからポートへの短距離移動を基本とする民間シェアサイクルが効果を発揮することが期待されます。

■対応の方向性



駅周辺のポート確保により、民間シェアサイクルの利用利便性を高め、効果的な活用を図ります。

電動アシスト自転車の普及浸透により、今後増加すると考えられる東側・北側方面から駅周辺へのアクセスについて、既存駐輪場の有効活用や民間シェアサイクルの活用等により、対応を図ります。

今後も増加すると思われる西側方面から駅周辺への自転車アクセスに、民間シェアサイクルの活用等により、対応を図ります。

凡例			
■	放置禁止区域		
◆	駐輪場		
駐輪台数			
	自転車	原付	自動二輪
11台～	●	▲	★
6～10台	●	▲	★
1～5台	●	▲	★

■自転車利用環境の現状と課題

世田谷線は、南北動線を含む路線として京王電鉄京王線、小田急電鉄小田原線、東急電鉄田園都市線と結節しています。

駐輪場が整備されている駅は、松原駅、上町駅、世田谷駅の3駅となります。駅前放置自転車台数は少ないが、引き続き駐輪場への駐輪を誘導する等、適正な利用を図る必要があります。

■対応の方向性



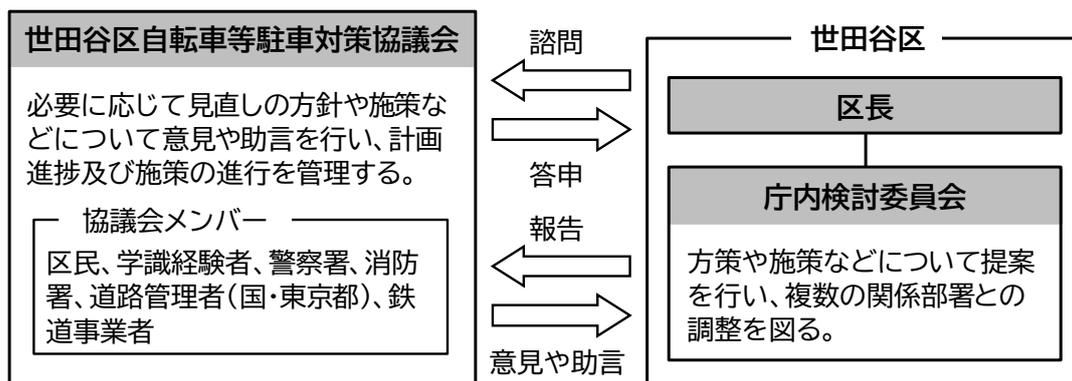
資料：「せたがや iMap」を基に作成

参考資料

自転車活用推進計画及び
自転車等の利用に関する
総合計画の策定の経緯

- ・ 検討体制
- ・ 自転車等駐車対策協議会
 - (1) 検討経緯
 - (2) 世田谷区自転車等駐車対策協議会委員名簿

・検討体制



・自転車等駐車対策協議会

(1) 検討経緯

令和元年度

7月3日 第1回自転車等駐車対策協議会 諮問

- ①項目の絞り込み・関連づけ(イメージ)の確認
- ②重要課題の確認
- ③調査、検討内容の確認

11月13日 第2回自転車等駐車対策協議会

- ①新たな計画で特に取組み手法の改善・転換を図る事項の確認
- ②調査内容の確認

3月 第3回自転車等駐車対策協議会(書面開催)

- ①自転車利用実態に関する調査結果の確認
- ②自転車通行空間に関する調査結果の確認
- ③計画骨子案(イメージ)の確認

令和2年度

8月5日 第1回自転車等駐車対策協議会

- ①検討の進め方について
- ②計画骨子案について
- ③計画素案について
- ④今年度を実施する自転車通行空間整備調査(交差点部)について

9月23日 第2回自転車等駐車対策協議会

- ①計画素案について
- ②計画の検討・策定スケジュールについて
- ③計画素案に関するパブリックコメント及び愛称公募について

3月 第3回自転車等駐車対策協議会（書面開催）

- ①計画案について
- ②計画素案に対するパブリックコメント結果について
- ③計画名の愛称の選定について

(2) 世田谷区自転車等駐車対策協議会委員名簿

第1・2号委員任期 平成30年6月1日～令和2年5月31日

第1・2号委員任期 令和2年6月1日～令和4年5月31日

区分	氏名	備考	
条例第十條第四項第一号委員	世田谷区町会総連合会 副会長	三羽和彦	副会長
	世田谷区商店街連合会 常任理事	川村昌敏	
	世田谷区視力障害者福祉協会	鷹林茂男	～R2.5.31
	世田谷区視力障害者福祉協会 副理事長	峯苦禎尚	R2.6.1～
	東京都自転車商協同組合世田谷区四支部連合会 会長	本田敏行	～R2.5.31
	東京都自転車商協同組合世田谷区四支部連合会 会長	中嶋久次	R2.6.1～
	玉川交通安全協会 会長	大原紘子	～R2.5.31
	成城交通安全協会 会長	島田益吉	R2.6.1～
	世田谷消防団 団長	岩田一彦	～R2.5.31
	玉川消防団 団長	渡邊章	R2.6.1～
	世田谷区立小学校PTA連合協議会 副会長	浅川礼子	～R2.5.31
	世田谷区立小学校PTA連合協議会 会長	杉浦宏嗣	R2.6.1～
	世田谷区立小学校PTA連合協議会 副会長	大原ななえ	R2.9.1～
	公 募	鈴木龍二	
公 募	多賀澄子		
第2号委員	(財)建築・まちづくり協力研究所理事長 (元 日本大学総長・理事長)	小嶋勝衛	会長
	東京税理士会 世田谷支部 副支部長	綾野康子	～R2.5.31
	東京税理士会 世田谷支部	武田憲二	R2.6.1～
	国士舘大学 教授	寺内義典	
	中央大学 研究開発機構 准教授	稲垣具志	

区分		氏名	備考
第3号委員	玉川警察署 交通課長	阿部 俊之	～R2.5.31
	成城警察署 交通課長	工藤 忠雄	R2.6.1～
	世田谷消防署 警防課長	渡邊 信夫	～R1.9.30
	世田谷消防署 警防課長	高石 房伸	R1.10.1～
	玉川消防署 警防課長	上西 敏弘	～R2.9.30
	玉川消防署 警防課長	三那川 政秀	R2.10.1～
	国土交通省東京国道事務所 交通対策課長	五味 康真	
	東京都第二建設事務所 管理課長	高橋 伸子	～R2.5.31
	東京都第二建設事務所 管理課長	鈴木 義治	R2.6.1～
第4号委員	京王電鉄(株) 鉄道事業本部 計画管理部 計画担当課長	藤井 一郎	
	小田急電鉄(株) 交通企画部課長	上田 敬生	～R2.5.31
	小田急電鉄(株) 交通企画部課長	山野 泰弘	R2.6.1～
	東急電鉄(株) 鉄道事業本部 運輸計画部 地域連携・マーケティング課 参事	鷹野 健治	～R2.5.31
	東急電鉄(株) 鉄道事業本部 運輸計画部 地域連携・マーケティング課長	後藤 修平	R2.6.1～

參考資料

用 語 集

・用語集

あ行		
駅勢圏	・その駅を利用する人の比率が高い地域範囲のこと。	P22 など
エリアマネジメント	・地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取組みのこと。	P101
か行		
危険行為	・道路交通法で定められている、自転車の運転に関する違反行為（危険行為）のこと。 ・違反行為（危険行為）を3年以内に2回以上行った者には、都道府県公安委員会による自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（自転車運転者講習）の受講が命じられる。	P57 など
公共交通不便地域	・最寄りのバス停留所から200m以上、かつ鉄道駅から500m以上離れている地域のこと。	P16 など
国分寺崖線	・区内の南西部に約8kmにわたり続く崖の連なりで高低差は20mほどある。	P14 など
コミュニティサイクルポート	・借りた場所と異なる場所に返却できるポート。	P40 など
さ行		
サイクルマップ	・区が作成・配布している、区内の名所旧跡等の観光スポットと駐輪場やレンタサイクルポート等を掲載したもの。	P112 など
実駐輪台数	・駐輪場に実際に止まっている自転車の台数のこと。	P43 など
指定管理者	・指定管理者制度において、公の施設の管理に関する権限を指定管理者に包括的に委任し、管理を行わせるもの。 ・指定管理者に委任することで、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民のサービス向上を図っている。	P94
自転車安全利用五則	・自転車利用者が守らなければならない基本的なルールで、平成19年7月に中央交通安全対策会議交通対策本部（内閣府）で決定されたもの。	P25 など
自転車安全利用推進員	・講習を受講し、自主的に自転車安全利用啓発に取り組む区民のこと。 ・地域主体の「ローカル・ルール」づくりや自転車安全利用を呼びかけるキャンペーンなどの活動を実施している。	P28 など
自転車駅勢圏	・自転車による駅へのアクセス範囲のこと。 ・区では、駐輪場定期利用者、放置による撤去自転車引取者の住所分布等に基づき、自転車駅勢圏の広がりやを推定している。	P121
自転車関与事故件数	・自転車事故件数から自転車同士の事故を重複分として差し引いた件数のこと。	P23
自転車関与率	・交通事故全体に占める自転車関与事故の割合のこと。	P23
自転車散歩	・通勤通学や買い物の移動の際に、自転車での“道草”により身近な地域の魅力を再発見してもらう区の実践。 ・これにより周囲の景色を楽しむ余裕、歩行者への配慮等を高めることを目指している。	P71 など
自転車通行空間	・自転車の車道左端の通行を誘導するもので、自転車専用通行帯、自転車走行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示といった整備形態がある。 ・区では、平成27年3月に策定した「世田谷区自転車ネットワーク計画」に基づき、計画的に整備を推進している。	P30 など

自転車乗入台数	・駐輪場に実際に駐車している台数と放置自転車等を合計した自転車の台数のこと。	P22 など
「自転車保険」と「自転車損害賠償責任保険」	・東京都条例では「自転車損害賠償保険に加入しなければならない」と定めており、これは自転車利用中の事故により、他人にケガをさせてしまった場合等の損害を賠償できる保険等を指す。 ・この計画では「自転車損害賠償責任保険」または「自転車保険」と呼んでいる。	P82
小規模事業所	・この計画では、従業者数 30 人未満の事業所を小規模事業所としている。	P46
生活自転車	・区で独自に定義したもので、通勤や通学のための自転車利用のみならず、買い物等の利用、介護や宅配等の業務利用等も含めた、身近な地域での生活を支えるすべての自転車の利用のこと。	P70 など
整備台数	・駐輪場に収容可能な自転車の台数のこと。	P43 など
世田谷区区民交通傷害保険	・区内在住・在勤・在学者を対象とした損害賠償責任保険。 ・東京都条例改正による保険加入義務化（令和2年4月施行）以前の平成30年7月から区が実施している。	P29 など
世田谷区民自転車利用憲章	・平成24年4月に区が制定した、自転車に乗る際の心構えを示したものの。 ・制定当時、自転車に限った自治体の憲章の制定は珍しく、ルール遵守とマナー向上を呼び掛けた憲章制定は23区初の試みと報じられた。	P25 など
ゾーン 30	・自動車を対象として警察署が実施する面的な速度規制（時速30km）のこと。	P92 など
た行		
代表交通手段	・1つのトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点まで移動する単位）がいくつかの交通手段で成り立っているとき、このトリップで利用した主な交通手段を指す。 ・主な交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車、自転車、徒歩の順に優先順位が定められており、利用した交通手段のうち、より上位にあるものが代表交通手段となる。	P17
「駐輪場」と「自転車等駐車場」	・駐輪場：自転車を駐輪するための決められた場所として広く使われている語で、この計画でも基本的にこの語を用いている。 ・自転車等駐車場：「自転車等」は自転車と原動機付自転車をあわせた呼び方で、この語は法律上の用語や正式名称に用いる。	P22
撤去台数	・駅前広場や駅周辺の道路等の「放置禁止区域内」において撤去した自転車と原動機付自転車の台数のこと。	P47 など
トリップ	・ある目的（例えば、出勤や買い物など）を持って、起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表すもの。	P61 など
な行		
年齢3階層別人口	・人口を年齢階層別に年少人口、生産年齢人口、高齢者人口で3区分したもの。 ・年少人口：14歳以下の人口、生産年齢人口：15歳～64歳の人口、高齢者人口：65歳以上の人口。	P12
は行		
初めての子育て自転車	・チャイルドシートに子どもの体重分のおもり（約10kg）を乗せ、押し歩き、試乗等を行い、利用の注意点、車体コントロールのコツ等を学ぶ体験型講習のこと。	P27

パーソントリップ調査	・「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べるもので、鉄道、自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを集計することができる。	P17 など
分担率	・ある交通手段のトリップ数の割合。 ・例えば「自転車分担率」は、全代表交通手段のトリップ数における、自転車のトリップ数の割合。	P17 など
ま行		
民間シェアサイクル	・民間事業者によるシェアサイクル事業のことで、小規模のサイクルポートを駅周辺以外にも多数設置することにより、近距離の移動を重視した密なネットワークの整備を目指している。 ・電動アシスト自転車の使用、MaaSも含めたICTの活用等、これまでの「貸自転車」とは異なる特徴を有している。	P41 など
民間シェアサイクル実証実験	・民間シェアサイクルの実施による、区民の移動利便性の向上、区レンタサイクルの補完・代替等の効果を検証するため、令和2年度から2か年の予定で、二子玉川駅を中心とするエリアで行っている実証実験。 ・実験の実施にあたり、区は公園や施設敷地の一部をサイクルポート設置用に無償貸与する、区広報で周知に努める等の支援を行っている。	P42 など
ムコーバ (MCCOBA)	・「再生自転車海外譲与自治体協議会」のこと。 ・地方自治体の放置自転車対策の結果発生する良質自転車の有効活用策の1つとして、点検整備された良質自転車を「再生自転車」として開発途上国に無償譲与し、当該国における保健医療従事者等の有効な交通手段として利用されることにより、保健福祉の向上・増進を希求し、国際協力を寄与することを目的とするもの。	P105
メッツ (MET:metabolic equivalent)	・身体活動の強さを、安静時の何倍に相当するかで表す単位。	P109
ら行		
利用率	・自転車の需給バランスをみたもの。 ・この計画では、駅別では乗入台数を総整備台数で除し、駐輪場別では実駐輪台数を整備台数で除している。	P36 など
「レンタサイクル/コミュニティサイクル」と「シェアサイクル」	・料金を支払って一定の時間自転車を借りて乗ることができるサービス。 ・区では、「レンタサイクル」に加え、借りた場所と異なる場所に返却できる「コミュニティサイクル」(愛称「かやりん」)を導入しているが、近年、民間事業者によるサービス展開が進み、その多くが「シェアサイクル」と自称している。 ・この計画では、区が行っているものは「レンタサイクル/コミュニティサイクル」、民間事業者が行っているものには「シェアサイクル」の語を用いている。	P41
ABC		
ICT (Information and Communication Technology)	・情報通信技術のこと。	P40 など
MaaS (マース)	・地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス。 ・観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。	P61 など

PDCAマネジメントサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・計画 (Plan)、実行 (Do)、評価 (Check)、見直し (Action) による一連の管理システムのことで、この計画はこれらを用いながら推進する。 	P118
----------------	---	------

参考資料

関 連 条 例

- ・世田谷区自転車条例
- ・世田谷区自転車条例施行規則
- ・世田谷区レンタサイクルポート条例
- ・世田谷区レンタサイクルポート条例施行規則

改正	昭和59年9月28日条例第49号 昭和60年6月19日条例第19号 昭和61年3月29日条例第18号 昭和63年1月15日条例第37号 平成2年3月14日条例第17号 平成3年6月21日条例第36号 平成3年11月14日条例第50号 平成4年6月16日条例第55号 平成5年6月16日条例第39号 平成6年3月14日条例第18号 平成6年11月11日条例第51号	昭和59年12月1日条例第56号 昭和60年9月27日条例第36号 昭和62年6月25日条例第32号 平成元年6月21日条例第40号 平成3年3月13日条例第12号 平成3年9月21日条例第44号 平成4年3月12日条例第37号 平成5年3月12日条例第24号 平成5年11月12日条例第54号 平成6年6月15日条例第29号 平成7年3月10日条例第18号 〔題名改正〕 平成7年9月27日条例第56号 平成8年6月19日条例第33号 平成9年3月12日条例第30号 〔題名改正〕 平成10年6月18日条例第43号 平成11年3月11日条例第18号 平成12年9月29日条例第86号 平成13年10月2日条例第55号 平成14年3月13日条例第30号 平成14年10月1日条例第51号 平成15年6月24日条例第53号 平成15年12月9日条例第75号 平成16年12月9日条例第50号 平成17年6月21日条例第42号 平成18年3月14日条例第43号 平成20年3月11日条例第31号 平成21年6月22日条例第34号 平成21年12月8日条例第56号 平成23年3月8日条例第19号 平成25年6月17日条例第32号 平成26年3月7日条例第19号 平成27年6月26日条例第31号 平成28年3月8日条例第24号 平成30年10月1日条例第66号 〔世田谷区自転車条例の一部を改正する条例〕
	平成7年6月21日条例第43号 平成8年3月13日条例第17号 平成8年10月9日条例第41号	
	平成9年10月3日条例第53号 平成10年10月6日条例第51号 平成12年6月26日条例第81号 平成13年6月18日条例第47号 平成13年12月10日条例第61号 平成14年6月21日条例第47号 平成15年3月13日条例第3号 平成15年10月1日条例第70号 平成16年3月12日条例第25号 平成17年3月14日条例第22号 平成17年12月9日条例第90号 平成18年10月3日条例第68号 平成21年3月9日条例第16号 平成21年9月30日条例第41号 平成22年3月9日条例第22号 平成24年10月2日条例第43号 平成25年10月1日条例第41号 平成27年3月9日条例第21号 平成27年10月2日条例第43号 平成29年12月8日条例第66号 〔世田谷区自転車条例の一部を改正する条例〕 令和2年3月4日条例第22号 〔世田谷区自転車条例の一部を改正する条例〕	

目次

- 第1章 総則（第1条—第8条）
- 第2章 総合計画及び自転車等駐車対策協議会（第9条・第10条）
- 第3章 自転車等駐車場
 - 第1節 区立自転車等駐車場（第11条—第26条の2）
 - 第2節 民営自転車等駐車施設への助成（第27条）
- 第4章 大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務（第28条—第36条の3）
- 第5章 放置自転車等に対する措置（第37条—第43条）

第6章 雑則（第44条）

付則

第1章 総則

（目的）

第1条 この条例は、自転車に係る道路交通環境の整備、自転車の安全利用の促進、自転車等の駐車対策の総合的推進等に関し必要な措置を定め、もって道路等の公共の用に供される場所の良好な環境の確保及びその機能の低下の防止を図り、あわせて自転車等の利用者の利便の増進に資することを目的とする。

全部改正〔平成7年条例18号〕

（定義）

第2条 この条例において使用する用語の意義は、道路交通法（昭和35年法律第105号）において使用する用語の例による。

- （1）自転車等 自転車又は原動機付自転車をいう。
- （2）放置 自転車等の利用者又は所有者が、自転車等の駐車場その他の自転車等を置くことが認められている場所以外の道路、公園、駅前広場、緑地帯その他の公共の用に供される場所において、その場から離れ、自転車等を直ちに移動できない状態におくことをいう。
- （3）大規模店舗 百貨店、ショッピングセンター、スーパーマーケット、飲食店等一の建物であって、その店舗の用に供される部分が大規模にわたるものをいう。
- （4）金融機関 銀行法（昭和56年法律第59号）第4条第1項、長期信用銀行法（昭和27年法律第187号）第4条第1項、信用金庫法（昭和26年法律第238号）第4条若しくは労働金庫法（昭和28年法律第227号）第6条に規定する免許を受けた者が業務を行うための施設又は中小企業等協同組合法（昭和24年法律第181号）第3条第2号に規定する信用協同組合が業務を行うための施設又は農業協同組合法（昭和22年法律第132号）第10条第1項第1号及び第2号の事業を行う農業協同組合が業務を行うための施設をいう。
- （5）遊技場等 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律（昭和23年法律第122号）第2条第1項第4号及び第5号に規定する営業を行うための施設並びに興行場法（昭和23年法律第137号）第1条第1項に規定する施設をいう。
- （6）スポーツ施設 競技場、運動場、練習場等を常設し、これらをスポーツ、体育又は健康の増進のために一般の利用者を対象として営業する施設をいう。
- （7）学習施設 教室、講堂、実習室等を常設し、これらを学習、教養、趣味等の教授のために一般の利用者を対象として営業する施設をいう。
- （8）自転車等駐車施設 自転車等駐車場及びレンタサイクル施設をいう。

一部改正〔昭和63年条例37号・平成5年39号・7年18号・14年30号・28年24号・令和2年22号〕

（区長の責務）

第3条 区長は、良好な自転車交通網を形成するため必要な自転車道、自転車歩行者道等の整備に関する施策を推進するとともに、自転車等の駐車需要の著しい地域又は自転車等の駐車需要の著しくなることが予想される地域において自転車等駐車施設の設置に努めなければならない。

- 2 区長は、自転車等が大量に放置されている地域における指導及び啓発その他の駐車対策を実施しなければならない。
- 3 区長は、地域の状況に応じた自転車等の駐車対策を効果的に推進するため、地域の区民等で構成される団体の活動を支援するものとする。
- 4 区長は、自転車等を安全で適正に利用するための総合的な施策を策定し、実施しなければならない。

全部改正〔平成7年条例18号〕、一部改正〔令和2年条例22号〕

（区民の責務）

第4条 区民は、区長が実施する自転車に係る道路交通環境の整備、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策に関する施策に協力しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・令和2年22号〕

（利用者及び所有者の責務）

第5条 自転車等の利用者及び所有者は、自転車等を放置してはならない。

- 2 自転車の利用者は、イヤホン、スマートフォン等の携帯電話用装置等を使用しながら、又は傘を差しながらの運転をしないことその他の道路交通法等で定める事項を遵守する等により歩行者に被害を及ぼさないようにする等自転車を安全に利用しなければならない。
- 3 自転車の利用者は、道路において幼児を同乗させて当該自転車を利用するときは、当該幼児に自転車乗車用ヘルメットを着用させなければならない。

- 4 自転車の所有者は、当該自転車について防犯登録を受けなければならない。
- 5 自転車の利用者は、その利用する自転車の盗難を防止するため、適切にこれを施錠するよう努めなければならない。
- 6 13歳未満の児童の保護者は、当該児童が道路において自転車を利用するときは、自転車乗車用ヘルメットを着用させなければならない。
- 7 13歳未満の児童の保護者は、当該児童が利用する自転車について、定期的に点検し、必要に応じて整備を行うよう努めなければならない。
- 8 高齢者（65歳以上の者をいう。）は、自転車を利用するときは、自転車乗車用ヘルメットを着用するよう努めなければならない。
- 9 前条の規定は、自転車等の利用者、所有者等について準用する。

一部改正〔平成7年条例18号・令和2年22号〕

（事業者の責務）

第5条の2 事業者は、その従業者に自転車を利用する者がいるときは、当該自転車を利用する者に対し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 第4条の規定は、事業者について準用する。

追加〔令和2年条例22号〕

（小売業者の責務）

第6条 自転車の小売を業とする者（次項において「小売業者」という。）は、自転車の販売にあたっては、購入者に対し、当該自転車について防犯登録を受けることを勧奨し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 第4条の規定は、小売業者について準用する。

一部改正〔令和2年条例22号〕

（自転車等駐車施設の所有者及び管理者の責務）

第6条の2 レンタサイクル施設の所有者及び管理者は、自転車を貸し付けるに当たっては、その借受人に対し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 レンタサイクル施設の所有者及び管理者は、貸付けを行う自転車について、定期的に点検し、必要に応じて整備を行うよう努めなければならない。
- 3 自転車等駐車場の所有者及び管理者は、当該自転車等駐車場の利用者に対し、自転車損害賠償責任保険等（自転車の運行によって人の生命又は身体が害された場合における損害賠償を保障することができる保険又は共済をいう。次条において同じ。）、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。
- 4 第4条の規定は、自転車等駐車施設の所有者及び管理者について準用する。

追加〔令和2年条例22号〕

（学校の設置者等の責務）

第6条の3 学校（学校教育法（昭和22年法律第26号）第1条に規定する学校をいう。以下同じ。）の設置者（国、地方公共団体及び私立学校法（昭和24年法律第270号）第3条に規定する学校法人をいう。）は、児童、生徒及びそれらの保護者に対し、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

- 2 保育所、託児所等の運営者は、当該保育所、託児所等を利用する乳児又は幼児の保護者に対し、自転車損害賠償責任保険等、自転車乗車用ヘルメットの着用及び自転車の点検整備に関する情報を提供するよう努めなければならない。

追加〔令和2年条例22号〕

（鉄道事業者の責務）

第7条 鉄道事業者は、自転車等を利用して鉄道に乗り継ぐ旅客の利便に供するため、自転車等駐車施設を設置するよう努めるとともに、区長が実施する施策に協力しなければならない。

- 2 鉄道事業者は、鉄道の立体交差化又は駅施設若しくはその周辺の大改良を行うときは、区長と協議し、必要な自転車等駐車施設を設置するものとする。
- 3 鉄道事業者は、区が自転車等駐車施設を駅周辺に設置するため、鉄道用地の提供を申し入れたときは、当該用地の譲渡、貸付けその他の措置を講ずることにより、当該自転車等駐車施設の設置に積極的に協力しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

（施設の設置者の責務）

第8条 官公署、学校、図書館その他の公共公益施設及び大規模店舗、金融機関、遊技場等、スポーツ施設、学習施設その他の自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者の利便に供するため自転車等の駐車場を設置するよう努めるとともに、区長が実施する施策に協力しなければならない。

一部改正〔平成14年条例30号〕

第2章 総合計画及び自転車等駐車対策協議会

全部改正〔平成7年条例18号〕

(総合計画)

第9条 区長は、第3条第1項に規定する地域において自転車等の駐車対策を総合的かつ計画的に推進するため、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（昭和55年法律第87号。以下「法」という。）第7条第1項に基づき自転車等の駐車対策に関する総合計画（以下「総合計画」という。）を定めるものとする。

2 総合計画は、法第7条第2項各号に掲げる事項について定めるものとする。

3 区長は、総合計画を策定するに当たっては、あらかじめ世田谷区自転車等駐車対策協議会の意見を聴かなければならない。

4 区長は、総合計画を定めたときは、遅滞なく、これを公表しなければならない。

5 前2項の規定は、総合計画の変更について準用する。

6 総合計画において主要な自転車等駐車場の設置主体となった者及び自転車等駐車場の設置に協力すべき鉄道事業者となった者は、総合計画に従って必要な措置を講ずるとともに、その措置状況を区長に報告しなければならない。

全部改正〔平成7年条例18号〕

(自転車等駐車対策協議会)

第10条 自転車等の駐車対策に関する施策を総合的に推進するため、区長の附属機関として世田谷区自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）を置く。

2 協議会は、区長の諮問に応じ、次に掲げる事項について審議する。

(1) 総合計画に関すること。

(2) 第37条に規定する自転車等放置禁止区域の指定、変更及び解除に関すること。

(3) 前2号のほか、自転車等の駐車対策に関する重要事項

3 協議会は、委員20人以内で組織する。

4 委員は、次に掲げる者のうちから区長が委嘱する。

(1) 区民

(2) 自転車等の駐車対策について知識又は経験を有すると認められる者

(3) 警察署、消防署、道路管理を行う官公署等自転車等の駐車対策について関係を有する機関の職員

(4) 鉄道事業者の社員

5 前項第1号及び第2号の委員の任期は、2年とし、再任を妨げない。ただし、欠員が生じた場合の補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

6 前各項に定めるもののほか、協議会の組織及び運営について必要な事項は、規則で定める。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成12年条例81号・15年53号〕

第3章 自転車等駐車場

第1節 区立自転車等駐車場

(区立自転車等駐車場の設置)

第11条 自転車等の利用者の利便に供するとともに、自転車等の駐車対策に資するため、世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）を設置する。

一部改正〔平成7年条例18号〕

(名称及び位置)

第12条 区立自転車等駐車場の名称及び位置は、別表第1のとおりとする。

一部改正〔平成7年条例18号〕

(使用できる者の範囲)

第13条 区立自転車等駐車場の使用（時間ぎめによる使用を除く。次項において同じ。）をすることができる者は、次に掲げる要件を満たすものでなければならない。

(1) 使用する区立自転車等駐車場の最寄りの駅の改札口（改札口が2以上ある場合は、当該区立自転車等駐車場から最寄りの改札口をいう。以下同じ。）から住所、勤務先又は通学先までが規則で定める距離以上離れていること。

(2) 前号の区間で使用する自転車等を駐車するために自転車等駐車場を利用すること。

2 前項の規定にかかわらず、第23条の規定により区立自転車等駐車場の管理を行う者（以下「指定管理者」という。）は、特に必要があると認めるときは、同項各号の要件を満たさない者であっても、区立自転車等駐車場の使用をさせることができる。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号・15年70号・16年50号〕

（使用）

第14条 区立自転車等駐車場を使用しようとする者は、規則の定めるところにより指定管理者に申請し、承認を受けなければならない。

2 指定管理者は、管理上支障があると認めるときは、使用の承認をしないことができる。

一部改正〔平成7年条例18号・16年50号〕

（使用の条件）

第15条 指定管理者は、区立自転車等駐車場の使用承認に際して、管理上必要な条件を付けることができる。

一部改正〔平成7年条例18号・16年50号〕

（使用期間の単位）

第16条 区立自転車等駐車場の使用期間の単位は、定期、日ぎめ又は時間ぎめとし、再使用を妨げないものとする。

一部改正〔平成7年条例18号・15年70号・20年31号〕

（使用の制限）

第17条 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、その使用の承認を取り消し、使用条件を変更し、又は使用を停止することができる。

（1） 使用目的又は使用条件に違反したとき。

（2） 虚偽の申請、機器の破壊等の不正な手段により、使用の承認、駐車券の交付若しくは再交付を受け、又は区立自転車等駐車場を使用したとき。

（3） この条例又はこの条例に基づく規則の規定に違反したとき。

（4） 前3号に掲げるもののほか、指定管理者が必要と認めるとき。

2 同一の自転車等による時間ぎめの使用期間は、引き続き168時間を超えてはならない。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号・15年70号・16年50号・20年31号・令和2年22号〕

（特別の設備の使用）

第18条 第14条の規定により使用の承認を受けた者（以下「使用者」という。）は、使用に際して区立自転車等駐車場に特別の設備をしようとするときは、指定管理者の承認を受けなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号・16年50号〕

（使用権の譲渡の禁止）

第19条 使用者は、使用の権利を譲渡し、又は転貸してはならない。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号〕

（原状回復の義務）

第20条 使用者は、使用が終了したときは、直ちに設備を原状に回復しなければならない。第17条の規定により使用の承認を取り消され、又は使用を停止されたときも同様とする。

一部改正〔平成7年条例18号・9年30号〕

（損害の賠償）

第21条 使用者は、区立自転車等駐車場の施設及び附帯設備をき損し、又は滅失したときは、損害額を賠償しなければならない。ただし、やむを得ない理由があると区長が認めるときは、この限りでない。

一部改正〔平成4年条例37号・7年18号・9年30号〕

（区立自転車等駐車場内の自転車等の撤去）

第22条 区長は、区立自転車等駐車場内の自転車等で使用期間が終了したもの、第14条第1項の承認を受けていないもの及び第17条の規定により使用を制限されたものについては、これを撤去することができる。

2 指定管理者は、前項の規定に該当する自転車等に、警告することを示したものを取り付けることができる。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成9年条例30号・令和2年22号〕

（指定管理者による管理）

第23条 区長は、地方自治法（昭和22年法律第67号）第244条の2第3項の規定により、区長が指定する法人その他の団体に区立自転車等駐車場の管理を行わせるものとする。

全部改正〔平成16年条例50号〕

（指定管理者の指定の手続）

第23条の2 区長は、指定管理者を指定しようとするときは、特別の事情があると認める場合を除き、公募により行うものとする。

- 2 指定管理者の指定を受けようとする者は、事業計画書その他規則で定める書類を区長に提出し、指定管理者の指定の申請をしなければならない。
- 3 区長は、前項の申請があったときは、同項の事業計画書その他規則で定める書類を次に掲げる基準に基づき審査し、区立自転車等駐車場の設置の目的を最も効果的に達成することができると認める者を指定管理者の候補者として選定するものとする。
 - (1) 区民の平等利用を確保した運営ができること。
 - (2) 区立自転車等駐車場の効用を最大限に発揮させる運営を行い、かつ、その管理に係る経費の縮減を図ることができること。
 - (3) 区立自転車等駐車場の管理を効率的かつ安定的に行う能力を有していること。
- 4 区長は、前項の規定により指定管理者の候補者を選定したときは、議会の議決を経て指定管理者を指定するものとする。
- 5 区長は、前項の規定により指定管理者を指定したときは、その旨を公告しなければならない。

追加〔平成16年条例50号〕

(指定管理者の業務)

第23条の3 指定管理者は、次に掲げる業務を行うものとする。

- (1) 区立自転車等駐車場の使用の承認等に関する業務
- (2) 区立自転車等駐車場の施設及び附帯設備の維持管理に関する業務
- (3) 前2号に掲げるもののほか、区長が特に必要があると認める業務

追加〔平成16年条例50号〕

(指定管理者による個人情報の管理及び保護)

第23条の4 指定管理者は、その保有する個人情報(世田谷区個人情報保護条例(平成4年3月世田谷区条例第2号)第2条第1号に規定する個人情報をいう。以下同じ。)の漏えい、紛失、改ざん及び破損の防止その他個人情報の適正な管理及び保護を図るために必要な措置を講じなければならない。

追加〔平成16年条例50号〕

(利用料金)

第24条 使用者は、指定管理者に区立自転車等駐車場の利用に係る料金(以下「利用料金」という。)を納付しなければならない。

- 2 定期の利用料金の額は別表第2の1の部に定める額を限度とし、日ぎめの利用料金の額は同表2の部に定める額を限度とし、時間ぎめの利用料金の額は同表3の部に定める額を限度として、指定管理者が区長の承認を得てこれを定めるものとする。
- 3 区長が必要と認めた区立自転車等駐車場の時間ぎめの利用料金は、その使用を開始した時間から2時間を上限として指定管理者が区長の承認を得て定める時間まで無料とする。
- 4 利用料金は、指定管理者の収入とする。
- 5 前項の規定にかかわらず、区長は、規則で定めるところにより、指定管理者に利用料金の一部を区に納付させることができる。

全部改正〔平成16年条例50号〕、一部改正〔平成20年条例31号〕

(回数券)

第25条 指定管理者は、日ぎめの利用料金について、別表第2の2左欄に掲げる種類の回数券を同表右欄に掲げる発行価額を上回らない範囲において区長の承認を得て発行することができる。

全部改正〔平成16年条例50号〕、一部改正〔令和2年条例22号〕

(利用料金の減免)

第25条の2 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当するときは、当該各号に定めるところにより利用料金を減額し、又は免除するものとする。

- (1) 生活保護法(昭和25年法律第144号)第11条に規定する保護その他これに類するものを受けている者が定期による使用(以下「定期使用」という。)をするとき。 全額
- (2) 前号に掲げるもののほか、指定管理者が特に必要と認めた者が定期使用をするとき。 5割に相当する額

追加〔平成16年条例50号〕、一部改正〔平成20年条例31号・21年16号〕

(利用料金の還付)

第26条 指定管理者は、規則で定めるところにより、既に納付された利用料金の全部又は一部を還付するものとする。

全部改正〔平成9年条例30号〕、一部改正〔平成16年条例50号〕

(自動二輪車の使用の特例)

第26条の2 区立自転車等駐車場のうち、その管理上支障がないと認めるもので規則で定めるものについては、自動二輪車（大型自動二輪車（側車付きのものを除く。以下同じ。）及び普通自動二輪車（側車付きのものを除く。以下同じ。）をいう。以下同じ。）の駐車のために使用させることができる。

2 この節の規定は、自動二輪車による区立自転車等駐車場の使用について準用する。

追加〔令和2年条例22号〕

第2節 民営自転車等駐車施設への助成

全部改正〔平成7年条例18号〕

（建設費の補助）

第27条 区長は、民営自転車等駐車施設の設置が自転車等の駐車対策に寄与するものと認めるときは、当該民営自転車等駐車施設を設置しようとする者に対し、その建設費の一部を補助することができる。

一部改正〔平成7年条例18号〕

第4章 大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務

全部改正〔平成7年条例18号〕

（新築施設における自転車等駐車場の設置等）

第28条 都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に規定する第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域（以下「商業地域等」という。）において、別表第3施設の用途欄に掲げる用途に供する施設で同表施設の規模欄に掲げる規模のものを新築しようとする者は、同表自転車等駐車場の規模欄に掲げる基準により算定した規模以上の自転車等駐車場を当該施設若しくはその敷地内又は規則で定める場所に設置しなければならない。

2 前項の規定により自転車等駐車場（規模の合計が100台以上であるものに限る。）を設置した者は、区長が必要と認めるときは、当該自転車等駐車場の自転車等の整理及び誘導のために誘導員を置かなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

（混合用途施設に係る自転車等駐車場の規模）

第29条 前条の規定にかかわらず、別表第3施設の用途欄に掲げる用途のうち2以上の用途に供する施設（以下「混合用途施設」という。）の新築については、当該用途ごとに同表自転車等駐車場の規模欄に掲げる基準により算定した自転車等駐車場の規模の合計が10台以上である場合においては、その合計した自転車等駐車場の規模を同欄に掲げる基準により算定した自転車等駐車場の規模とみなして、同条の規定を適用する。

一部改正〔平成7年条例18号〕

（大規模な施設に係る自転車等駐車場の規模）

第30条 第28条の規定にかかわらず、別表第3の店舗面積又は施設面積（以下この条において「店舗面積等」という。）が5,000平方メートルを超える施設（混合用途施設を除く。）の新築については、店舗面積等が5,000平方メートルまでの部分について同表自転車等駐車場の規模欄に掲げる基準により算定した自転車等駐車場の規模に、店舗面積等が5,000平方メートルを超える部分について同欄に掲げる基準により算定した自転車等駐車場の規模に2分の1を乗じて得た規模を加えて得た規模をもって、同欄に掲げる基準により算定した自転車等駐車場の規模とする。

2 前2条の規定にかかわらず、混合用途施設で各用途の店舗面積等の合計（以下この項において「合計面積」という。）が5,000平方メートルを超えるものの新築については、合計面積が5,000平方メートルまでの部分における各用途の店舗面積等が5,000平方メートルに占める割合と、合計面積が5,000平方メートルを超える部分における当該割合とを等しくし、合計面積を前項の店舗面積等とみなして同項の算定方法を用いて算定した規模をもって前条の自転車等駐車場の規模とする。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

（施設の増築に係る自転車等駐車場の規模）

第31条 商業地域等において、次に掲げる増築をしようとする者は、当該増築の部分に限らず増築後の全体の施設を新築したものとみなして、前3条の規定により算定した自転車等駐車場の規模から、現にこの条例の規定に基づき設置され、又は設置されているとみなすことができる（当該施設のうち増築される部分以外の部分でこの条例の施行の日前に建築されたもの（付則第4項に該当するものを含む。）については設置されているとみなして、この場合を含む。）自転車等駐車場の規模を控除して得た規模以上の自転車等駐車場を設置しなければならない。

（1）別表第3施設の用途欄に掲げる用途に供する施設についての同表施設の規模欄に掲げる規模となる増築又は当該施設で当該規模のものについての増築

（2）混合用途施設となる増築又は混合用途施設についての増築で、当該増築の部分に限らず当該増築後の全体の施設を新築したものとみなして用途ごとに別表第3自転車等駐車場の規模欄に掲げる基準により算定し

た自転車等駐車場の規模の合計が10台以上であるもの

一部改正〔平成7年条例18号〕

(商業地域等の内外にわたる施設に係る自転車等駐車場の設置等)

第32条 第28条から前条までの規定に該当する施設において、当該施設の敷地の一部が商業地域等外にわたる場合にあっては、当該施設の全部について第28条から前条までの規定を適用する。ただし、当該施設の一部が商業地域等外にわたる場合には、当該施設のうち商業地域等外に存する部分は存しないものとみなす。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

(自転車等駐車場の構造及び設備)

第33条 第28条から前条までの規定に基づき設置される自転車等駐車場の構造及び設備は、利用者の安全が確保され、かつ、自転車等が有効に駐車できるものでなければならない。

2 前項の自転車等駐車場の駐車部分の面積は、駐車台数1台につき1.2平方メートル以上とする。ただし、効率的に駐車することができる装置を用いる自転車等駐車場で区長が適当と認めたものについては、この限りでない。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

(自転車等駐車場の設置等の届出)

第34条 第28条から第32条までの規定に基づき自転車等駐車場を設置しようとする者は、あらかじめ、規則で定めるところによりその内容を区長に届け出なければならない。届け出た内容を変更しようとするときも、同様とする。

2 前項の規定による届出をした者は、自転車等駐車場の工事を完了したときは、規則で定めるところにより、区長に届け出なければならない。

一部改正〔平成7年条例18号・14年30号〕

(自転車等駐車場の管理)

第35条 第28条から第32条までの規定に基づき設置された自転車等駐車場の所有者及び管理者は、当該自転車等駐車場をその設置の目的に適合するように管理しなければならない。

一部改正〔平成7年条例18号〕

(立入検査等)

第36条 区長は、この条例の規定を施行するため必要な限度において、施設若しくは第28条から第32条までの規定に基づき設置された自転車等駐車場の所有者若しくは管理者から報告若しくは資料の提出を求め、又は職員を施設若しくは自転車等駐車場に立ち入らせ、検査をさせることができる。

2 前項の規定により立入検査をする職員は、その身分を示す証明書を携帯し、関係人の請求があったときは、提示しなければならない。

3 第1項の規定による立入検査の権限は、犯罪捜査のために認められたものと解釈してはならない。

全部改正〔平成14年条例30号〕

(措置命令)

第36条の2 区長は、第28条から第33条まで又は第35条の規定に違反した者に対し、相当の期限を定めて、自転車等駐車場の設置その他の当該違反を是正させるため原状回復等必要な措置を命ずることができる。

2 区長は、前項の規定により措置を命ずるときは、第28条から第33条まで又は第35条の規定に違反した者に対し、その措置及び理由を記載した措置命令書を交付しなければならない。

追加〔平成14年条例30号〕

(公表)

第36条の3 区長は、前条第1項の規定による命令を受けた者が、当該命令に従わない場合において、必要があると認めるときは、その旨及び命令の内容を公表することができる。

2 区長は、前項の規定による公表を行う場合には、前条の規定による命令を受けた者に対し、あらかじめ意見を述べ、証拠を提示する機会を与えなければならない。

追加〔平成14年条例30号〕

第5章 放置自転車等に対する措置

全部改正〔平成7年条例18号〕

(禁止区域の指定)

第37条 区長は、自転車等が大量に放置され、又は自転車等の大量の放置を引き起こすおそれがあると認められる地域を自転車等放置禁止区域（以下「禁止区域」という。）として指定することができる。

2 区長は、前項の規定による指定をしたときは、その旨を告示しなければならない。

3 第1項の規定による指定は、前項の規定による告示のあった日からその効力を生ずる。

4 前2項の規定は、禁止区域を変更し、又は解除する場合について準用する。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成14年条例30号〕

(禁止区域内における措置)

第38条 区長は、禁止区域内に自転車等が放置されているときは、当該自転車等を撤去することができる。

追加〔平成7年条例18号〕

(禁止区域外における措置)

第39条 区長は、禁止区域外に自転車等が放置されているときは、当該自転車等の利用者又は所有者に対し、これを放置しないよう警告することができる。

- 2 区長は、前項の規定による自転車等の放置に係る警告をした日を起算日とし、3日以上経過してもなお引き続き放置されているときは、当該自転車等を撤去することができる。
- 3 区長は、前2項の規定にかかわらず、禁止区域外において、急激に自転車等の放置が著しくなり、区民又は通行者への通行障害が生じ、災害時における緊急活動及び避難行動が極めて困難になると認められる地域においては、区民又は通行者に著しく急迫の危険を及ぼしている部分に限り、当該自転車等を撤去することができる。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成14年条例30号・令和2年22号〕

(放置自転車等整理誘導員)

第40条 区長は、自転車等の放置が著しい地域において必要があると認めるときは、放置自転車等整理誘導員

(以下「整理誘導員」という。)を置くことができる。

- 2 整理誘導員は、次に掲げる活動を行う。
 - (1) 自転車等の放置防止の啓発
 - (2) 自転車等駐車施設への誘導
 - (3) 放置された自転車等の整理及び定められた場所への移動
 - (4) 前3号のほか、区長が必要があると認めること。

追加〔平成7年条例18号〕

(撤去自転車等の保管等)

第41条 区長は、第22条第1項、第38条若しくは第39条第2項若しくは第3項の規定により撤去した自転車等又は第26条の2第2項において準用する第22条第1項の規定により撤去した自動二輪車(以下「撤去自転車等」という。)を保管するとともに、規則で定めるところによりその旨を公示しなければならない。

- 2 区長は、撤去自転車等を前項の規定により公示した日から1月間一定の場所に保管しなければならない。
- 3 区長は、撤去自転車等については、その利用者又は所有者を直ちに調査して、当該撤去自転車等を利用者又は所有者に速やかに引き取らせなければならない。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成9年条例30号・11年18号・令和2年22号〕

(費用の徴収)

第42条 区長は、撤去自転車等については、撤去及び保管に要した費用として別表第4に定める額を限度として規則で定める額を当該撤去自転車等を引取りに来た利用者又は所有者から徴収する。

- 2 区長は、自転車等を撤去する前に当該自転車等に係る盗難の被害届が警察署に提出されていることが明らかになったときは、前項に規定する費用を免除することができる。

追加〔平成7年条例18号〕、一部改正〔平成9年条例30号・14年30号・令和2年22号〕

(引取りのない撤去自転車等に対する措置)

第43条 区長は、第41条第3項の調査によっても利用者又は所有者が判明せず、引き取らせることができない撤去自転車等(第26条の2第2項において準用する第22条第1項の規定により撤去した自動二輪車を除く。以下この条において同じ。)及び引取りの通知をしても、引取りのない撤去自転車等については、同条第2項に規定する保管期間を経過した後、当該撤去自転車等を売却し、及びその売却した代金を保管し、又はこれを廃棄する等の方法により処分することができる。

- 2 前項の規定により売却した撤去自転車等について、第41条第1項の規定による公示の日から起算して6月以内に、当該撤去自転車等の利用者又は所有者が当該撤去自転車等の返還を求めたときは、前条第1項に規定する費用を徴収した後に、その売却代金を返還するものとする。

一部改正〔平成7年条例18号・令和2年22号〕

第6章 雑則

(委任)

第44条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行について必要な事項は、区長が定める。

一部改正〔平成7年条例18号〕

付 則

- 1 この条例は、昭和59年4月1日から施行する。ただし、第4章の規定は、昭和59年10月1日から施行する。

- 2 前項本文の規定にかかわらず、東京都世田谷区立駒沢自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が定める。
(昭和59年5月1日＝昭和59年4月23日付 東京都世田谷区告示第80号)
- 3 第24条から第28条までの規定は、第4章の規定の施行の日以後施設の新築又は増築の工事に着手した者について適用する。
- 4 第28条から第32条までの規定は、第4章の規定の施行の日以後新たに商業地域等が定められた場合においては、新たに商業地域等となった日から起算して6月以内に次に掲げる工事に着手した者については、当該工事に限り、適用しない。
- (1) 当該商業地域等となった区域内における施設の新築又は増築の工事
- (2) 当該敷地が当該商業地域等となった区域と既に商業地域等となっている区域以外の区域にわたる施設の新築又は増築の工事
一部改正〔平成7年条例18号〕
- 5 平成30年9月30日において生活保護法に基づく保護を受けていた者のうち、平成30年厚生労働省告示第317号による改正後の生活保護法による保護の基準(昭和38年厚生省告示第158号)又は次に掲げる通知による改正後の生活保護の実施に関する処理基準により、同年10月1日以後に当該保護の廃止の決定を受け、かつ、特別区民税を課されていないものは、当分の間、第25条の2第1号の生活保護法第11条に規定する保護その他これに類するものを受けている者とみなす。
- (1) 「生活保護法による保護の実施要領について」の一部改正について(通知)(平成30年9月4日付厚生労働省発社援0904第3号厚生労働事務次官通知)
- (2) 「生活保護法による保護の実施要領について」の一部改正について(通知)(平成30年9月4日付社援発0904第1号厚生労働省社会・援護局長通知)
- (3) 「生活保護法による保護の実施要領の取扱いについて」の一部改正について(通知)(平成30年9月4日付社援保発0904第1号厚生労働省社会・援護局保護課長通知)
追加〔平成30年条例66号〕
- 付 則(昭和59年9月28日条例第49号)
この条例は、昭和59年10月1日から施行する。
- 付 則(昭和59年12月1日条例第56号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立桜新町自転車等駐車場及び東京都世田谷区立烏山第二自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。
(桜新町自転車等駐車場は、昭和59年12月1日＝昭和59年12月1日付 東京都世田谷区告示第207号・烏山第二自転車等駐車場は、昭和60年1月1日＝昭和59年12月25日付 東京都世田谷区告示第224号)
- 付 則(昭和60年6月19日条例第19号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立豪徳寺自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。
(昭和60年8月1日＝昭和60年8月26日付 東京都世田谷区告示第117号)
- 付 則(昭和60年9月27日条例第36号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立用賀自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。
(昭和60年12月1日＝昭和60年11月28日付 東京都世田谷区告示第191号)
- 付 則(昭和61年3月29日条例第18号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立喜多見自転車等駐車場及び東京都世田谷区立等々力自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。
(昭和61年4月1日＝昭和61年4月1日付 東京都世田谷区告示第69号、第70号)
- 付 則(昭和62年6月25日条例第32号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立祖師谷南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。
(昭和62年9月1日＝昭和62年9月1日付 東京都世田谷区告示第153号)
- 付 則(昭和63年11月15日条例第37号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立祖師谷北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。
(平成元年3月1日＝平成元年3月1日付 東京都世田谷区告示第23号)
- 付 則(平成元年6月21日条例第40号)
この条例は、公布の日から施行する。ただし、東京都世田谷区立梅丘北自転車等駐車場の公用開始の日は、区

長が別に定める。

(平成元年9月1日＝平成元年8月24日付 東京都世田谷区告示第133号)

付 則 (平成2年3月14日条例第17号)

この条例は、平成2年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立烏山地下自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成2年7月1日＝平成2年6月26日付 世田谷区告示第106号)

付 則 (平成3年3月13日条例第12号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立尾山台自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成3年4月1日＝平成3年3月25日付 世田谷区告示第51号)

付 則 (平成3年6月21日条例第36号)

この条例は、公布の日から起算して4月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。(平成3年7月規則第57号で、同3年7月8日から施行)ただし、世田谷区立経堂北自転車等駐車場及び世田谷区立経堂南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成3年9月24日＝平成3年9月21日付 世田谷区告示第187号)

付 則 (平成3年9月21日条例第44号)

この条例は、公布の日から施行する。

付 則 (平成3年11月14日条例第50号)

この条例は、公布の日から起算して2月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。(平成3年12月規則第72号で、同3年12月15日から施行)ただし、世田谷区立千歳船橋北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成4年3月25日＝平成4年3月24日付 世田谷区告示第53号)

附 則 (平成4年3月12日条例第37号)

この条例は、平成4年4月1日から施行する。

附 則 (平成4年6月16日条例第55号)

この条例は、公布の日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。(平成4年6月規則第70号で、同4年7月1日から施行)ただし、世田谷区立八幡山北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成4年9月28日＝平成4年9月28日付 世田谷区告示第205号)

附 則 (平成5年3月12日条例第24号)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第4の改正規定(「第36条」を「(第36条関係)」に改める部分を除く。)は、平成5年9月1日から施行する。
- 2 この条例(前項ただし書に規定する改正規定に限る。)による改正後の別表第4の規定は、平成5年9月1日以後の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用について適用し、同日前の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用については、なお従前の例による。

付 則 (平成5年6月16日条例第39号)

この条例中第2条の改正規定は公布の日から、別表第1の改正規定は公布の日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。(平成5年7月規則第71号で、同5年8月2日から施行)ただし、世田谷区立用賀西自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成5年10月1日＝平成5年9月30日付 世田谷区告示第239号)

附 則 (平成5年11月12日条例第54号)

この条例は、公布の日から起算して3月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。(平成6年1月規則第4号で、同6年1月10日から施行)ただし、世田谷区立桜上水南自転車等駐車場、世田谷区立下高井戸南自転車等駐車場及び世田谷区立千歳船橋南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(桜上水南自転車等駐車場は、平成6年3月1日＝平成6年2月25日付 世田谷区告示第42号・下高井戸南自転車等駐車場は、平成6年3月31日＝平成6年3月31日付 世田谷区告示第69号・千歳船橋南自転車等駐車場は、平成6年4月1日＝平成6年3月31日付 世田谷区告示第77号)

附 則 (平成6年3月14日条例第18号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第1世田谷区立烏山第一自転車等駐車場の項の改正規定及び同表世田谷区立烏山第二自転車等駐車場の項を削る改正規定は、平成6年4月1日から施行する。

附 則 (平成6年6月15日条例第29号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立千歳船橋北第二自転車等駐車場及び世田谷区立九品仏南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(千歳船橋北第二自転車等駐車場は、平成6年8月1日＝平成6年7月26日付 世田谷区告示第167号・世田谷区立九品仏南自転車等駐車場は、平成6年11月1日＝平成6年10月25日付 世田谷区告示第226号)

附 則 (平成6年11月11日条例第51号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立明大前南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成7年2月1日＝平成7年1月24日付 世田谷区告示第5号)

附 則 (平成7年3月10日条例第18号)

- 1 この条例は、平成7年4月1日から施行する。ただし、目次の改正規定（「自転車駐車場付置義務」を「自転車等駐車場付置義務」に改める部分に限る。）、第2条第5号の改正規定、第4章の改正規定（第32条を第36条とする部分、第31条を第35条とする部分、第30条を第34条とする部分、第29条を第33条とする部分、第28条を第32条とする部分、第27条を第31条とする部分、第26条を第30条とする部分、第25条を第29条とする部分及び第24条を第28条とする部分を除く。）及び別表第3の改正規定（「（第24条・第25条・第26条・第27条）」を「（第28条—第31条関係）」に改める部分及び「物品加工修理場」の下に「、客席、待合室」を加える部分を除く。）は、同年10月1日から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区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条例（以下「新条例」という。）第28条から第32条までの規定は、平成7年10月1日以後施設の新築又は増築の工事に着手した者について適用し、同日前に工事に着手した者については、なお従前の例による。
- 3 この条例の施行の際、現にこの条例による改正前の世田谷区自転車等放置防止条例（以下「旧条例」という。）第9条第4項の規定により世田谷区自転車等放置防止対策審議会の委員として委嘱され、又は任命されている者は、その残任期間に限り、この条例の施行の際に新条例第10条第4項の規定により世田谷区自転車等駐車対策協議会の委員として委嘱され、又は任命された者とみなす。
- 4 この条例の施行の際、現に旧条例第33条の規定により放置自転車等整理区域として指定され、告示されている地域は、この条例の施行の際に新条例第37条の規定により自転車等放置禁止区域として指定され、告示された地域とみなす。

附 則 (平成7年6月21日条例第43号)

この条例は、平成7年8月1日から施行する。ただし、世田谷区立成城北第三自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成7年9月1日＝平成7年8月31日付 世田谷区告示第249号)

附 則 (平成7年9月27日条例第56号)

この条例は、平成7年10月2日から施行する。ただし、世田谷区立上野毛北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成7年11月1日＝平成7年11月1日付 世田谷区告示第300号)

附 則 (平成8年3月13日条例第17号)

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成8年5月1日＝平成8年6月10日付 世田谷区告示第166号)

附 則 (平成8年6月19日条例第33号)

この条例は、平成8年8月1日から施行する。ただし、世田谷区立烏山北自転車等駐車場及び世田谷区立烏山北第二自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成8年9月1日＝平成8年8月30日付 世田谷区告示第239号・第240号)

附 則 (平成8年10月9日条例第41号)

この条例は、平成8年11月1日から施行する。ただし、世田谷区立成城南自転車等駐車場及び世田谷区立成城南第二自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(平成8年12月1日＝平成8年11月29日付 世田谷区告示第295号)

附 則 (平成9年3月12日条例第30号)

- 1 この条例は、平成9年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立祖師谷南第二自転車等駐車場の公用開始の日は、同年5月1日とする。
- 2 この条例による改正後の第24条から第26条まで、別表第2及び別表第2の2の規定は、平成9年4月1日以後の使用に係る世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）について適用する。
- 3 この条例の施行前に平成9年4月1日以後の使用に係る使用料又は利用料金を納付した者は、同日以後の使用に係る当該使用料又は利用料金の額に相当する額の利用料金を、この条例による改正後の第24条に規定する

管理受託者に納付した者とみなす。

- 4 この条例の施行前に納付された平成9年4月1日以後の使用に係る使用料又は利用料金の還付については、この条例による改正前の第18条及び第26条の規定は、この条例の施行後も、なおその効力を有する。
- 5 この条例による改正前の第17条及び別表第2の規定に基づき発行された使用料に係る回数券は、平成9年4月1日以後においても、なお使用することができる。この場合において、当該回数券を使用した者については、当該回数券の券面に表示する額に相当する額の利用料金の納付があったものとみなす。

附 則（平成9年10月3日条例第53号）

この条例は、平成9年11月1日から施行する。ただし、世田谷区立用賀西第二自転車等駐車場の公用開始の日は、同年12月1日とする。

附 則（平成10年6月18日条例第43号）

- 1 この条例は、平成10年8月1日から施行する。ただし、別表第1の改正規定中世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場に係る部分は、同年9月1日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場及び世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場は、平成10年9月1日＝平成10年8月20日付 世田谷区告示第263号・世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場は、平成10年10月1日＝平成10年8月20日付 世田谷区告示第264号）

附 則（平成10年10月6日条例第51号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋中央自転車等駐車場の公用開始の日は、平成10年11月1日とする。

附 則（平成11年3月11日条例第18号）

- 1 この条例は、平成11年4月1日から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例の規定は、平成11年4月1日以後に撤去した自転車等について適用し、同日前に撤去した自転車等については、なお従前の例による。

附 則（平成12年6月26日条例第81号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成12年9月29日条例第86号）

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第1の改正規定中世田谷区立池ノ上自転車等駐車場に係る部分は、平成12年10月1日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立烏山北第三自転車等駐車場、世田谷区立烏山南第二自転車等駐車場及び世田谷区立烏山南第三自転車等駐車場の公用開始の日は平成12年10月1日とし、世田谷区立池ノ上自転車等駐車場の公用開始の日は同年11月1日とする。

附 則（平成13年6月18日条例第47号）

この条例は、平成13年7月25日から施行する。ただし、世田谷区立代田橋自転車等駐車場の公用開始の日は、同年9月1日とする。

附 則（平成13年10月2日条例第55号）

この条例は、平成14年1月1日から施行する。

附 則（平成13年12月10日条例第61号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立成城北第四自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成14年2月1日＝平成14年1月31日付 世田谷区告示第28号）

附 則（平成14年3月13日条例第30号）

- 1 この条例は、平成14年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例（以下「新条例」という。）第28条から第32条まで及び別表第3の規定は、施行日から起算して6月以内に次に掲げる工事に着手した者については、当該工事に限り、適用しない。
 - (1) 都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第1号に規定する第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域の区域内における施設（近隣商業地域及び商業地域にあっては、新条例第2条第7号に規定するスポーツ施設及び同条第8号に規定する学習施設（以下「スポーツ施設等」という。）に限る。）の新築又は増築の工事
 - (2) 当該敷地が都市計画法第8条第1項第1号に規定する第一種中高層住居専用地域、第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域及び工業専用地域の区域と

近隣商業地域及び商業地域の区域以外の区域にわたる施設の新築又は増築の工事

(3) 当該敷地が都市計画法第8条第1項第1号に規定する近隣商業地域及び商業地域の区域と近隣商業地域及び商業地域の区域以外の区域にわたるスポーツ施設等の新築又は増築の工事

- 3 新条例第34条第2項の規定は、施行日以後に同条第1項の規定による届出をした者について適用する。
- 4 新条例第36条の2及び第36条の3の規定は、施行日以後に新条例第28条から第33条まで又は第35条の規定に違反した者について適用する。
- 5 新条例第39条第1項の規定は、施行日以後に放置された自転車等について適用し、施行日前に放置された自転車等については、なお従前の例による。
- 6 新条例第42条第2項の規定は、施行日以後に撤去した自転車等について適用し、施行日前に撤去した自転車等については、なお従前の例による。

附 則 (平成14年6月21日条例第47号)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。
- 2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例の規定は、平成14年9月1日以後の使用に係る世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金(以下「利用料金」という。)について適用し、同日前の使用に係る利用料金については、なお従前の例による。

附 則 (平成14年10月1日条例第51号)

この条例は、平成15年1月1日から施行する。

附 則 (平成15年3月13日条例第3号)

- この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立成城東自転車等駐車場の公用開始の日は、平成15年4月1日とする。

附 則 (平成15年6月24日条例第53号)

- 1 この条例は、平成15年7月1日から施行する。ただし、第10条の改正規定は、公布の日から施行する。
- 2 前項本文の規定にかかわらず、世田谷区立下北沢自転車等駐車場、世田谷区立下北沢第二自転車等駐車場及び世田谷区立下北沢第三自転車等駐車場の公用開始の日は平成15年8月1日とし、世田谷区立三軒茶屋西自転車等駐車場の公用開始の日は区長が別に定めるものとする。

(平成15年8月15日=平成15年8月11日付 世田谷区告示第473号)

附 則 (平成15年10月1日条例第70号)

この条例は、平成15年10月24日から施行する。

附 則 (平成15年12月9日条例第75号)

この条例は、平成16年1月1日から施行する。

附 則 (平成16年3月12日条例第25号)

この条例は、平成16年4月1日から施行する。

附 則 (平成16年12月9日条例第50号)

(施行期日)

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第1の改正規定は、平成17年3月1日から施行する。
- 2 前項ただし書の規定にかかわらず、世田谷区立三軒茶屋北第二自転車等駐車場、世田谷区立三軒茶屋二丁目自転車等駐車場、世田谷区立新代田自転車等駐車場及び世田谷区立東松原自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

(世田谷区立三軒茶屋北第二自転車等駐車場及び世田谷区立三軒茶屋二丁目自転車等駐車場は、平成17年4月1日=平成17年3月28日付 世田谷区告示第261号・世田谷区立新代田自転車等駐車場は、平成17年4月1日=平成17年3月29日付 世田谷区告示第265号・世田谷区立東松原自転車等駐車場は、平成17年4月1日=平成17年3月29日付 世田谷区告示第264号)

(経過措置)

- 3 この条例の施行の際現にこの条例による改正前の世田谷区自転車条例第23条の規定により管理を委託している世田谷区立自転車等駐車場(以下「区立自転車等駐車場」という。)については、平成18年9月1日(同日前にこの条例による改正後の世田谷区自転車条例(以下「新条例」という。)第23条の規定により、区長が当該区立自転車等駐車場に係る指定管理者(新条例第13条第2項に規定する指定管理者をいう。以下同じ。))の指定をしたときは、当該指定の日)までの間は、なお従前の例による。
- 4 区長は、前項の規定によりなお従前の例によることとされた区立自転車等駐車場について指定管理者を指定しようとする場合において、当該区立自転車等駐車場の管理を受託している者から新条例第23条の2第2項の申請があったときは、同項の事業計画書その他規則で定める書類を同条第3項に規定する基準に基づき審査し、かつ、当該区立自転車等駐車場の管理に関する実績を考慮し、当該受託している者が当該区立自転車等駐車場の設置の目的を効果的に達成することができると認められた場合には、同条第1項に規定する手続によらない

で、当該受託している者を指定管理者の候補者として選定することができる。

附 則（平成17年3月14日条例第22号）

- 1 この条例は、平成17年4月1日から施行する。ただし、別表第1に世田谷区立二子玉川西多摩堤自転車等駐車場の項を加える改正規定は、同年3月31日から施行する。
- 2 前項ただし書の規定にかかわらず、世田谷区立二子玉川西多摩堤自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成17年7月1日＝平成17年6月28日付 世田谷区告示第592号）

附 則（平成17年6月21日条例第42号）

この条例は、平成17年9月1日から施行する。

附 則（平成17年12月9日条例第90号）

- 1 この条例は、平成18年3月31日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立烏山南第四自転車等駐車場、世田谷区立芦花公園北自転車等駐車場及び世田谷区立芦花公園南自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成18年4月1日＝平成18年3月31日付 世田谷区告示第287号）

附 則（平成18年3月14日条例第43号）

この条例は、平成18年4月1日から施行する。

附 則（平成18年10月3日条例第68号）

この条例は、平成18年11月30日から施行する。ただし、世田谷区立自由が丘駅第一自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成18年12月1日＝平成18年10月23日付 世田谷区告示第761号）

附 則（平成20年3月11日条例第31号）

- 1 この条例は、平成20年4月1日から施行する。ただし、別表第1に世田谷区立烏山中央自転車等駐車場の項を加える改正規定は、同月11日から施行する。
- 2 前項ただし書の規定にかかわらず、世田谷区立烏山中央自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成20年4月26日＝平成20年4月25日付 世田谷区告示第400号）

附 則（平成21年3月9日条例第16号）

- 1 この条例は、平成21年4月1日から施行する。ただし、第25条の2第1号の改正規定は、公布の日から施行する。
- 2 前項本文の規定にかかわらず、世田谷区立上町自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成21年4月1日＝平成21年3月9日付 世田谷区告示第138号）

附 則（平成21年6月22日条例第34号）

この条例は、平成21年7月16日から施行する。ただし、世田谷区立下高井戸西自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成21年7月17日＝平成21年7月16日付 世田谷区告示第490号）

附 則（平成21年9月30日条例第41号）

この条例は、平成21年11月1日から施行する。

附 則（平成21年12月8日条例第56号）

この条例は、平成21年12月15日から施行する。ただし、世田谷区立松原自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成21年12月15日＝平成21年12月14日付 世田谷区告示第801号）

附 則（平成22年3月9日条例第22号）

この条例は、公布の日から施行する。

附 則（平成23年3月8日条例第19号）

この条例は、平成23年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立池尻大橋自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成23年4月1日＝平成23年3月31日付 世田谷区告示第236号）

附 則（平成24年10月2日条例第43号）

この条例は、平成24年11月1日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋北第三自転車等駐車場の公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成24年11月1日＝平成24年10月31日付 世田谷区告示第734号）

附 則（平成25年6月17日条例第32号）

この条例は、平成25年10月1日から施行する。

附 則（平成25年10月1日条例第41号）

この条例は、公布の日から施行し、この条例による改正後の付則第5項の規定は、平成25年8月1日から適用する。

附 則（平成26年3月7日条例第19号）

この条例は、平成26年4月1日から施行する。

附 則（平成27年3月9日条例第21号）

この条例は、平成27年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立世田谷駅南自転車等駐車場の公用開始の日、区長が別に定める。

（平成27年4月1日＝平成27年3月31日付 世田谷区告示第242号）

附 則（平成27年6月26日条例第31号）

1 この条例は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

(1) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場に係る部分に限る。） 平成27年10月1日

(2) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立烏山東自転車等駐車場に係る部分に限る。） 平成27年11月1日

(3) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立新烏山南自転車等駐車場に係る部分に限る。） 規則で定める日

(4) 別表第1世田谷区立烏山南自転車等駐車場の項を削る改正規定 平成28年4月1日

2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場、世田谷区立烏山東自転車等駐車場及び世田谷区立新烏山南自転車等駐車場の公用開始の日、区長が別に定める。

（世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場は、平成27年10月1日＝平成27年9月30日付 世田谷区告示第608号）

附 則（平成27年10月2日条例第43号）

この条例は、次の各号に掲げる区分に応じ、それぞれ当該各号に定める日から施行する。

(1) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立下高井戸南第二自転車等駐車場に係る部分に限る。） 平成27年12月21日

(2) 別表第1に次のように加える改正規定（世田谷区立下高井戸駅前自転車等駐車場に係る部分に限る。） 平成28年1月4日

(3) 別表第1世田谷区立下高井戸南自転車等駐車場の項及び世田谷区立下高井戸西自転車等駐車場の項を削る改正規定 平成28年1月8日

附 則（平成28年3月8日条例第24号）

この条例は、平成28年4月1日から施行する。ただし、第2条第6号の改正規定及び別表第3遊技場等の項の改正規定は、平成28年6月23日から施行する。

附 則（平成29年12月8日条例第66号）

この条例は、平成30年4月1日から施行する。

附 則（平成30年10月1日条例第66号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立駒沢第二自転車等駐車場及び世田谷区立千歳船橋西自転車等駐車場の公用開始の日、区長が別に定める。

附 則（令和2年3月4日条例第22号）

1 この条例は、令和2年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。ただし、第5条第3項の改正規定及び同条に5項を加える改正規定（第6項に係る部分に限る。）は、同年10月1日から施行する。

2 この条例による改正後の世田谷区自転車条例（以下「改正後の条例」という。）第39条の規定は、施行日以後に放置された自転車等（改正後の条例第2条第2項第1号に規定する自転車等をいう。以下同じ。）について適用し、施行日前に放置された自転車等については、なお従前の例による。

3 改正後の条例第42条第2項の規定は、施行日以後に撤去した自転車等について適用し、施行日前に撤去した自転車等については、なお従前の例による。

別表第1（第12条関係）

名称	位置
世田谷区立駒沢自転車等駐車場	東京都世田谷区駒沢二丁目6番17号
世田谷区立烏山南自転車等駐車場	東京都世田谷区上祖師谷一丁目38番13号
世田谷区立桜新町自転車等駐車場	東京都世田谷区桜新町二丁目7番15号
世田谷区立用賀自転車等駐車場	東京都世田谷区用賀四丁目5番5号先

世田谷区立等々力自転車等駐車場	東京都世田谷区等々力三丁目2番2号
世田谷区立烏山地下自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山六丁目2番21号
世田谷区立尾山台自転車等駐車場	東京都世田谷区尾山台三丁目34番14号
世田谷区立経堂南自転車等駐車場	東京都世田谷区経堂一丁目12番11号
世田谷区立千歳船橋北自転車等駐車場	東京都世田谷区船橋一丁目13番2号
世田谷区立成城北第二自転車等駐車場	東京都世田谷区成城六丁目14番10号
世田谷区立八幡山北自転車等駐車場	東京都世田谷区上北沢四丁目35番12号
世田谷区立用賀西自転車等駐車場	東京都世田谷区用賀四丁目9番8号
世田谷区立桜上水南自転車等駐車場	東京都世田谷区桜上水四丁目18番13号
世田谷区立下高井戸南自転車等駐車場	東京都世田谷区松原三丁目27番30号
世田谷区立千歳船橋南自転車等駐車場	東京都世田谷区桜丘二丁目22番1号
世田谷区立九品仏南自転車等駐車場	東京都世田谷区奥沢六丁目25番9号
世田谷区立明大前南自転車等駐車場	東京都世田谷区松原二丁目22番6号
世田谷区立上野毛北自転車等駐車場	東京都世田谷区上野毛一丁目27番13号
世田谷区立三軒茶屋北自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂二丁目16番1号
世田谷区立烏山北自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山六丁目6番先
世田谷区立烏山北第二自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山六丁目30番先
世田谷区立用賀西第二自転車等駐車場	東京都世田谷区用賀四丁目10番先
世田谷区立二子玉川西自転車等駐車場	東京都世田谷区玉川三丁目15番3号
世田谷区立下高井戸北自転車等駐車場	東京都世田谷区松原三丁目31番1号
世田谷区立三軒茶屋中央自転車等駐車場	東京都世田谷区三軒茶屋二丁目11番先
世田谷区立烏山北第三自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山四丁目10番4号
世田谷区立烏山南第二自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目10番11号
世田谷区立烏山南第三自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目18番19号
世田谷区立池ノ上自転車等駐車場	東京都世田谷区代沢二丁目42番18号
世田谷区立代田橋自転車等駐車場	東京都世田谷区大原二丁目21番先
世田谷区立下北沢自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢二丁目2番13号
世田谷区立下北沢第二自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢一丁目38番10号
世田谷区立下北沢第三自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢一丁目40番11号
世田谷区立三軒茶屋西自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂四丁目20番8号
世田谷区立三軒茶屋北第二自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂二丁目20番4号
世田谷区立三軒茶屋二丁目自転車等駐車場	東京都世田谷区三軒茶屋二丁目14番9号
世田谷区立東松原自転車等駐車場	東京都世田谷区松原五丁目2番12号
世田谷区立二子玉川西多摩堤自転車等駐車場	東京都世田谷区玉川一丁目12番7号先
世田谷区立烏山南第四自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目20番1号
世田谷区立芦花公園北自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山三丁目2番1号
世田谷区立自由が丘駅第一自転車等駐車場	東京都世田谷区奥沢五丁目42番14号
世田谷区立烏山中央自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目17番23号
世田谷区立上町自転車等駐車場	東京都世田谷区世田谷一丁目25番先、世田谷二丁目1番先及び4番先並びに世田谷三丁目3番先
世田谷区立下高井戸西自転車等駐車場	東京都世田谷区赤堤四丁目42番15号
世田谷区立松原自転車等駐車場	東京都世田谷区赤堤四丁目1番1号先
世田谷区立池尻大橋自転車等駐車場	東京都世田谷区池尻三丁目2番先
世田谷区立三軒茶屋北第三自転車等駐車場	東京都世田谷区太子堂二丁目16番11号
世田谷区立新代田自転車等駐車場	東京都世田谷区代田六丁目34番13号
世田谷区立世田谷駅南自転車等駐車場	東京都世田谷区世田谷四丁目7番16号
世田谷区立烏山駅前自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山五丁目13番1号
世田谷区立烏山東自転車等駐車場	東京都世田谷区南烏山二丁目25番10号
世田谷区立新烏山南自転車等駐車場	東京都世田谷区上祖師谷一丁目37番10号
世田谷区立下高井戸南第二自転車等駐車場	東京都世田谷区松原三丁目15番11号

世田谷区立下高井戸駅前自転車等駐車場	東京都世田谷区赤堤四丁目40番11号
世田谷区立下北沢東自転車等駐車場	東京都世田谷区北沢一丁目46番先
世田谷区立駒沢第二自転車等駐車場	東京都世田谷区上馬四丁目3番20号
世田谷区立千歳船橋西自転車等駐車場	東京都世田谷区桜丘五丁目21番

一部改正〔昭和59年条例49号・56号・60年19号・36号・61年18号・62年32号・63年37号・平成元年40号・2年17号・3年12号・36号・50号・4年37号・55号・5年39号・54号・6年18号・29号・51号・7年18号・43号・56号・8年17号・33号・41号・9年30号・53号・10年43号・51号・12年86号・13年47号・55号・61号・14年51号・15年3号・53号・75号・16年25号・50号・17年22号・42号・90号・18年43号・68号・20年31号・21年16号・34号・41号・56号・22年22号・23年19号・24年43号・25年32号・41号・26年19号・27年21号・31号・43号・29年66号・30年66号〕

別表第2（第24条関係）

1 定期

種別	屋根	利用料金（1月）			
		一般	学生等	障害者	学生等である障害者
自転車	有	2,000円	1,700円	1,000円	850円
	無	1,800円	1,500円	900円	750円
原動機付自転車		3,000円	3,000円	1,500円	1,500円
自動二輪車		10,000円	10,000円	5,000円	5,000円

2 日ぎめ

区分	利用料金（1回）
自転車	100円
原動機付自転車	200円
自動二輪車	800円

3 時間ぎめ

区分	利用料金
自転車	24時間以内 300円
原動機付自転車	24時間以内 400円
自動二輪車	24時間以内 800円

備考

- この表において「学生等」とは、大学、高等学校、中学校、小学校その他の規則で定める学校に在学し、教育を受ける学生、生徒、児童等をいう。
- この表において「障害者」とは、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び東京都愛の手帳交付要綱（昭和42年3月20日42民児精発第58号）第1条に規定する愛の手帳の交付を受けている者並びにこれらに準ずる者をいう。
全部改正〔平成9年条例30号〕、一部改正〔平成14年条例30号・47号・15年70号・20年31号・令和2年22号〕

別表第2の2（第25条関係）

種類	発行価額
自転車用回数券（100円券 12枚つづり）	1,000円
原動機付自転車用回数券（200円券 12枚つづり）	2,000円
自動二輪車用回数券（800円券 12枚つづり）	8,000円

追加〔平成9年条例30号〕、一部改正〔令和2年条例22号〕

別表第3（第28条—第31条関係）

施設の用途	施設の規模	自転車等駐車場の規模	備考
大規模店舗	店舗面積が200平方メートル以上のもの	店舗面積20平方メートルごとに1台（1台に満たない端数は切り捨てる。以下同じ。）	店舗面積とは、売場、売場間の通路、ショーウインドー、ショールーム、承り所、物品加工修理場、客席、待合室その他の利用者のために設けてある場所の床面積をいう。
金融機関	店舗面積が250平方メートル以上のもの	店舗面積25平方メートル	店舗面積とは、銀行室又はこれに準ずる

	トル以上のもの	ごとに1台	る室、銀行室又はこれに準ずる室に係る待合室、応接室その他の金融機関としての業務に係る利用者のために設けてある場所の床面積をいう。
遊技場等	店舗面積が150平方メートル以上のもの	店舗面積10平方メートルごとに1台	店舗面積とは、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第2条第1項第4号及び第5号に規定する営業を行うための施設にあっては遊技室、景品交換所その他の利用者のために設けてある場所の床面積を、興行場法第1条第1項に規定する施設にあっては舞台、客席、切符売場その他の利用者のために設けてある場所の床面積をいう。
スポーツ施設	施設面積が300平方メートル以上のもの	施設面積25平方メートルごとに1台	施設面積とは、競技場、運動場、マッサージ室、休憩室、観覧席その他の利用者のために設けてある場所の床面積をいう。
学習施設	施設面積が200平方メートル以上のもの	施設面積15平方メートルごとに1台	施設面積とは、教室、講堂、実習室、図書室、資料室その他の利用者のために設けてある場所の床面積をいう。

一部改正〔昭和63年条例37号・平成7年18号・14年30号・28年24号〕

別表第4（第42条関係）

自転車	3,000円
原動機付自転車	4,000円
普通自動二輪車で総排気量0.25リットル以下のもの	7,000円
普通自動二輪車で総排気量0.25リットルを超えるもの及び大型自動二輪車	8,000円

全部改正〔令和2年条例22号〕

改正	昭和62年10月30日規則第71号 平成2年3月31日規則第29号 平成3年9月21日規則第67号 平成4年7月31日規則第85号 平成5年6月1日規則第43号 平成7年3月31日規則第43号 〔題名改正〕 平成12年6月26日規則第111号 平成14年3月29日規則第47号 平成14年10月1日規則第84号 平成15年6月24日規則第85号 平成15年12月9日規則第126号 平成16年12月9日規則第83号 平成17年5月31日規則第91号 平成18年10月23日規則第113号 平成21年3月9日規則第19号 平成23年3月31日規則第31号 令和2年3月4日規則第18号 〔世田谷区自転車条例施行規則の一部を改正する規則〕	平成元年8月22日規則第62号 平成3年3月30日規則第22号 平成4年3月31日規則第31号 平成5年3月31日規則第30号 平成6年6月30日規則第83号 平成9年3月31日規則第73号 〔題名改正〕 平成14年1月31日規則第4号 平成14年6月21日規則第69号 平成15年3月13日規則第13号 平成15年10月31日規則第116号 平成16年3月12日規則第8号 平成17年3月15日規則第16号 平成18年3月14日規則第11号 平成20年3月31日規則第34号 平成21年12月8日規則第94号 平成27年12月28日規則第141号
----	---	--

(趣旨)

第1条 この規則は、世田谷区自転車条例（昭和59年3月世田谷区条例第14号。以下「条例」という。）の施行について必要な事項を定めるものとする。

一部改正〔平成2年規則8号・7年43号・9年73号〕

(用語)

第2条 この規則で使用する用語の意義は、条例で使用する用語の例による。

(地域における自転車等の駐車対策の推進)

第3条 区長は、条例第3条第3項の規定に基づき、必要に応じて次に掲げる施策を推進するものとする。

- (1) 地域の区民等による自転車等の駐車対策に関する協議会等（以下「地域協議会等」という。）の設置
- (2) 地域協議会等への区民及び関係機関の参加
- (3) 地域協議会等による自転車等の駐車対策に関する啓発活動の支援

追加〔平成7年規則43号〕

(自転車等駐車対策協議会の組織)

第4条 条例第10条に規定する世田谷区自転車等駐車対策協議会（以下「協議会」という。）は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 区民 9人以内
- (2) 自転車等の駐車対策について知識又は経験を有すると認められる者 4人以内
- (3) 警察署、消防署、道路管理を行う官公署等自転車等の駐車対策について関係を有する機関の職員 4人以内
- (4) 鉄道事業者の社員 3人以内

一部改正〔平成3年規則67号・5年30号・7年43号・12年111号・15年85号〕

(会長及び副会長)

第5条 協議会に、会長及び副会長を置く。

- 2 会長及び副会長は、委員が互選する。
- 3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(会議)

第6条 協議会は、会長が召集する。

- 2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
一部改正〔平成7年規則43号〕

(委員でない者の出席)

第7条 協議会は、特に必要があると認めるときは、専門的事項について学識経験のある者その他関係人の出席を求め、その意見又は説明を聴取することができる。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(最寄りの駅の改札口からの距離)

第8条 条例第13条第1項第1号に規定する規則で定める距離は、別表第1左欄に掲げる世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）の最寄りの駅につき、それぞれ同表右欄に掲げる距離とする。

一部改正〔平成7年規則43号・14年4号・47号〕

(区立自転車等駐車場の休場日)

第9条 条例第16条に規定する使用期間の単位のうち日ぎめ使用（以下「日ぎめ使用」という。）の場合及び地下等に設置されている区立自転車等駐車場で防犯上支障があるものについては、次に掲げる日は休場日とする。

- (1) 1月1日から同月3日まで
- (2) 12月29日から同月31日まで

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号〕

(定期使用の際の使用申請)

第10条 条例第14条第1項に規定する申請は、条例第16条に規定する使用期間の単位のうち定期使用（以下「定期使用」という。）にあつては、自転車等駐車場使用申請書により行わなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号・16年83号・20年34号〕

(定期使用の際の使用承認)

第11条 指定管理者は、前条の申請に対する承認の際に、当該申請に係る区立自転車等駐車場が収容できる自転車等の台数並びに申請をした者が自転車等を利用する距離及び利用できる他の交通機関の有無を考慮することができる。

- 2 指定管理者は、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び東京都愛の手帳交付要綱（昭和42年3月20日42民児精発第58号）第1条に規定する愛の手帳の交付を受けている者並びにこれらに準ずる者（以下「障害者」という。）から区立自転車等駐車場の定期使用の申請があつた場合は、優先して定期使用を承認することができる。
- 3 指定管理者は、区立自転車等駐車場の定期使用を承認することに決定したときは、自転車等駐車場使用承認通知書により申請をした者に通知する。
- 4 指定管理者は、区立自転車等駐車場の定期使用を不承認とすることに決定したときは、その旨及びその理由を記載した書面により申請をした者に通知する。

一部改正〔平成元年規則62号・4年85号・9年73号・14年47号・69号・16年83号・20年34号〕

(定期駐車券等)

第12条 指定管理者は、区立自転車等駐車場の定期使用の承認を受けた者（以下「定期使用者」という。）に対し、使用者カード、定期駐車券及び定期駐車用ステッカー（料金納付機が設置されていない区立自転車等駐車場にあつては、定期駐車用ステッカー）を交付するものとする。

- 2 使用者カード及び定期駐車券の交付を受けた定期使用者は、区立自転車等駐車場の使用に当たっては、使用者カード及び定期駐車券を携帯しなければならない。
- 3 定期使用者は、定期駐車用ステッカーを自転車等の後部の見やすい所に貼り付けなければならない。

全部改正〔平成9年規則73号〕、一部改正〔平成16年規則83号・20年34号・令和2年18号〕

(定期使用の更hands続)

第13条 定期使用者は、使用を承認された期間（以下「使用期間」という。）満了後も引き続き区立自転車等駐車場を使用しようとするときは、使用期間満了の日までに、更hands続を行わなければならない。

- 2 前項の更hands続は、料金納付機が設置されている区立自転車等駐車場にあつては使用者カードを提示し、及び条例第24条に規定する利用料金（以下「利用料金」という。）を納付する方法により、料金納付機が設置されていない区立自転車等駐車場にあつては指定管理者が定期駐車用ステッカーを確認し、及び定期使用者が利用料金を納付する方法により行うものとする。
- 3 前項の場合において、指定管理者は、必要と認める書類の提示を求めることができる。

追加〔平成7年規則43号〕、一部改正〔平成9年規則73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(使用者カード等の再交付)

第14条 定期使用者は、使用者カード、定期駐車券又は定期駐車用ステッカーを紛失し、又は損傷したときは、使用者カード等再交付申請書を指定管理者に提出して再交付を受けなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(住所等の変更届)

第15条 定期使用者は、住所、氏名、電話番号又は自転車等を変更したときは、住所等変更届を指定管理者に提出しなければならない。この場合において、自転車等の変更にあつては定期駐車用ステッカーの再交付を受け、第12条第3項に規定するところに準じ、貼り付けなければならない。

一部改正〔平成元年規則62号・7年43号・9年73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(定期使用の中止)

第16条 定期使用者は、使用を中止するときは、自転車等駐車場使用取消届を指定管理者に提出しなければならない。

2 前項の届には、料金納付機が設置されている区立自転車等駐車場に係るものにあつては、使用者カードを添付しなければならない。

一部改正〔平成5年規則30号・7年43号・9年73号・16年83号・20年34号〕

(日ぎめ使用の際の使用申請等)

第17条 条例第14条第1項に規定する申請は、日ぎめ使用にあつては、使用日当日に利用料金を納付する方法又は条例第25条に規定する回数券(以下「回数券」という。)を1枚提示する方法により行うこととし、承認は、日ぎめ駐車券を交付し、又は当該回数券に日付印を押す方法により行うこととする。ただし、磁気式日ぎめ駐車券交付機を設置している区立自転車等駐車場の日ぎめ使用の申請及び承認については、この限りでない。

一部改正〔平成元年規則62号・2年29号・7年43号・9年73号・16年83号〕

(日ぎめ使用の単位)

第18条 区立自転車等駐車場の日ぎめ使用の単位は、暦日使用することをもって1回とする。

全部改正〔平成2年規則29号〕、一部改正〔平成14年規則47号〕

(時間ぎめ使用の際の使用申請等)

第18条の2 条例第14条第1項に規定する申請は、時間ぎめ使用にあつては、その使用に係る装置に自転車等を固定する方法又は自転車等駐車場に入場する際に駐車券の交付を請求する方法により行うこととし、当該装置の作動又は当該駐車券の交付をもって当該使用の承認があつたものとする。

全部改正〔平成20年規則34号〕

(使用者カードの提示等)

第19条 定期使用者は、指定管理者から使用者カード又は定期駐車券の提示を求められたときは、当該使用者カード又は定期駐車券を提示しなければならない。

2 第17条の承認を受けた者(同条ただし書に規定する区立自転車等駐車場の日ぎめ使用の承認を受けた者を除く。)は、日ぎめ駐車券又は回数券を自転車等のハンドルの部分に取り付けておかななければならない。

一部改正〔平成元年規則62号・2年29号・7年43号・9年73号・16年83号・20年34号・令和2年18号〕

(指定管理者の公募の方法)

第20条 条例第23条の2第1項に規定する公募は、次に掲げる事項を明示して行うものとする。

- (1) 指定管理者に管理を行わせる区立自転車等駐車場の名称及び位置
- (2) 指定管理者が行う業務の内容
- (3) 指定管理者に管理を行わせる期間
- (4) 指定管理者の候補者を選定する基準
- (5) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

全部改正〔平成16年規則83号〕

(指定申請書の提出)

第21条 条例第23条の2第2項の規定により指定管理者の指定の申請をする者は、次に掲げる事項を記載した指定申請書を区長に提出しなければならない。

- (1) 団体の名称、事務所の所在地及び代表者の氏名
- (2) 指定管理者として管理を行うことを希望する区立自転車等駐車場の名称
- (3) 前2号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

2 条例第23条の2第2項に規定する規則で定める書類は、次のとおりとする。

- (1) 定款又は寄附行為及び登記事項証明書（法人以外の団体にあつては、これらに相当する書類）
- (2) 事業の経歴及び概要を示す書類
- (3) 財務状況及び経営状況に関する書類
- (4) 区立自転車等駐車場の管理の業務に係る収支計画書
- (5) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める書類

全部改正〔平成16年規則83号〕、一部改正〔平成17年規則91号〕

（選定委員会）

第21条の2 条例第23条の2第3項の規定による審査を行うため、世田谷区区立自転車等駐車場指定管理者選定委員会（以下「選定委員会」という。）を置く。

2 選定委員会の組織及び運営に関し必要な事項は、区長が別に定める。

追加〔平成16年規則83号〕

（指定の通知等）

第21条の3 区長は、条例第23条の2第4項の規定により指定管理者を指定したときは、次に掲げる事項を記載した指定通知書により、指定管理者に通知する。

- (1) 指定管理者の名称、事務所の所在地及び代表者の氏名
- (2) 指定管理者として管理を行わせる区立自転車等駐車場の名称及び位置
- (3) 指定の期間
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

2 区長は、条例第23条の2第2項の規定により指定管理者の指定の申請をした者（以下「申請者」という。）について、同条第3項の規定による選定をしなかったとき、又は同条第4項の規定による指定をしなかったときは、申請者にその旨を通知する。

追加〔平成16年規則83号〕

（指定管理者の指定の公告）

第21条の4 条例第23条の2第5項の規定による公告は、次に掲げる事項について行うものとする。

- (1) 指定管理者として管理を行わせる区立自転車等駐車場の名称
- (2) 指定管理者の名称及び事務所の所在地
- (3) 指定の期間

追加〔平成16年規則83号〕

（管理に関する協定）

第21条の5 区長と指定管理者とは、区立自転車等駐車場の管理に関し必要な協定を締結するものとする。

2 前項の協定には、条例第23条の3から第26条までに規定するもののほか、次に掲げる事項を定めるものとする。

- (1) 区立自転車等駐車場の管理の業務及び管理の業務に係る収支の報告に関する事項
- (2) 区立自転車等駐車場の管理の業務の調査及び検査に関する事項
- (3) 指定管理者の指定の取消し及び管理の業務の停止に関する事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

追加〔平成16年規則83号〕

（利用料金の一部の区への納付）

第21条の6 条例第24条第5項の規定により区長が指定管理者に納付させることができる利用料金の額は、指定管理者が納付を受けた利用料金の総額から、区立自転車等駐車場の管理に要する費用の合計額を控除した額に区長が別に定める割合を乗じて得た額とする。

2 前項に規定する区立自転車等駐車場の管理に要する費用は、次のとおりとする。

- (1) 区立自転車等駐車場の運営に要する費用
- (2) 区立自転車等駐車場の運営に係る職員の雇用に要する費用
- (3) 区立自転車等駐車場の施設及び附帯設備の維持管理に要する費用
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認めた費用

追加〔平成16年規則83号〕

（利用料金の還付）

第22条 条例第26条の規定により利用料金を還付する場合及びその額は、次に定めるところによる。

- (1) 第16条の規定により定期使用の中止の届出が使用期間前であったとき。 全額
- (2) 第16条の規定により定期使用の中止の届出があった場合で次に掲げるとき。

ア 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が1月以上2月未満のとき。 1月分の利用料金に相当する額

- イ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が2月以上3月未満のとき。 2月分の利用料金に相当する額
- ウ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が3月以上4月未満のとき。 3月分の利用料金に相当する額
- エ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が4月以上5月未満のとき。 4月分の利用料金に相当する額
- オ 当該届出があった日の翌日において、残存する使用期間が5月以上6月未満のとき。 5月分の利用料金に相当する額

追加〔平成5年規則30号〕、一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・16年83号・20年34号〕

(自動二輪車の使用の特例)

第22条の2 条例第26条の2第1項の規則で定める区立自転車等駐車場の名称及び区分は、別表第2に定めるとおりとする。

2 第8条から前条までの規定は、自動二輪車による区立自転車等駐車場の使用について準用する。

追加〔令和2年規則18号〕

(使用申請等の様式)

第22条の3 第10条から第17条まで、第19条、第22条及び前条の規定により必要とする書類の様式は、あらかじめ区長の承認を得て指定管理者が別に定める。

追加〔平成16年規則83号〕、一部改正〔令和2年規則18号〕

(新築施設における自転車等駐車場の設置場所)

第23条 条例第28条第1項の規則で定める場所は、当該施設の入口から概ね50メートル以内で、自転車等の利用者が利用しやすい場所とする。

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号〕

(誘導員の設置)

第23条の2 区長は、条例第28条第2項に規定する誘導員の設置については、店舗等の営業形態、自転車等駐車場の設置場所等を考慮するものとする。

2 区長は、特定の曜日又は時間を指定して、前項の誘導員を設置させることができる。

追加〔平成14年規則47号〕

(自転車等駐車場の構造及び設備)

第23条の3 条例第33条第2項に規定する自転車等駐車場の構造及び設備は、次のとおりとする。

- (1) 自転車等駐車場の通路の幅は、1.5メートル以上とすること。
- (2) 平置式(効率的に駐車することができる装置を用いるものを除く。)の自転車等駐車場においては、1台ごとの枠を表示すること。
- (3) 前号の自転車等駐車場の1台当たりの駐車部分の面積は、1.2平方メートル以上で、幅は0.45メートル以上、奥行きは2メートル以上とし、通路との交差角を45度以上とすること。

追加〔平成14年規則47号〕

(自転車等駐車場の設置の届出等)

第24条 条例第34条第1項に規定する届出は、大規模店舗等自転車等駐車場設置(変更)届出書(第10号様式)により行わなければならない。

2 前項の届出書には、次に掲げる書類を添付しなければならない。

- (1) 施設の位置図
- (2) 配置図
- (3) 施設の各階平面図
- (4) 自転車等駐車場平面図
- (5) 自転車等駐車場構造図

3 条例第34条第2項に規定する届出は、大規模店舗等自転車等駐車場設置(変更)工事完了届(第10号の2様式)に自転車等駐車場のしゅん工写真を添付することにより行わなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号〕

(措置命令書)

第25条 条例第36条の2第2項に規定する措置命令書は、措置命令書(第11号様式)によるものとする。

全部改正〔平成14年規則47号〕

(自転車等放置禁止区域標識等の設置)

第26条 区長は、条例第37条第1項の規定により自転車等放置禁止区域を指定したときは、当該自転車等放置禁止区域内に自転車等放置禁止区域標識、立看板その他当該区域が自転車等放置禁止区域であることを十分に周

知するために必要なものを設置するものとする。

一部改正〔平成7年規則43号・令和2年18号〕

(撤去の方法)

第27条 区長は、条例第22条第1項、第38条若しくは第39条第2項若しくは第3項の規定により撤去しようとする自転車等又は条例第26条の2第2項において準用する条例第22条第1項の規定により撤去しようとする自動二輪車（以下「撤去対象自転車等」という。）を撤去するに当たり、撤去対象自転車等がガードレール、電柱その他の工作物にチェーン等により結び付けられている場合において、当該チェーン等を切断しなければ当該撤去対象自転車等を撤去することができないときは、当該チェーン等を切断の上撤去することができる。この場合において、切断したチェーン等の賠償の責めは負わないものとする。

追加〔平成4年規則85号〕、一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・令和2年18号〕

(放置自転車等整理誘導員の委嘱)

第28条 条例第40条に規定する放置自転車等整理誘導員（以下「整理誘導員」という。）は、区長が区民等の中から選任し、委嘱するものとする。この場合において、委嘱する整理誘導員に対し、委嘱状及び放置自転車等整理誘導員証（第13号様式）等を交付するものとする。

2 整理誘導員は、放置自転車等整理誘導員証を携帯し、関係人の請求があったときは、これを提示しなければならない。

追加〔平成7年規則43号〕、一部改正〔平成14年規則47号〕

(保管の公示方法)

第29条 条例第41条第1項の規定による公示は、撤去自転車等を保管している場所に、当該撤去自転車等を保管している旨その他の事項を提示することにより行うものとする。

追加〔平成7年規則43号〕

(返還通知)

第30条 条例第41条第3項の規定により撤去自転車等を引き取らせる場合の通知は、次に掲げる事項を記載した書面により行うものとする。

- (1) 返還の場所、時間及び期限
- (2) 撤去自転車等の防犯登録番号又は標識番号
- (3) 前2号のほか、区長が必要と認めた事項

一部改正〔平成7年規則43号・9年73号〕

(返還申請書)

第31条 撤去自転車等を引き取ろうとする者は、引き取ろうとする際、返還申請書（第14号様式）を区長に提出しなければならない。

一部改正〔平成7年規則43号〕

(費用の徴収)

第32条 条例第42条第1項の規則で定める額は、別表第3に定めるとおりとする。

一部改正〔平成7年規則43号・9年73号・14年4号・69号・16年83号・令和2年18号〕

(学校)

第33条 条例別表第2に規定する規則で定める学校は、大学、高等学校、中学校、小学校、高等専門学校、専修学校、各種学校その他これらに準ずる学校とする。

全部改正〔平成9年規則73号〕、一部改正〔平成14年規則69号・令和2年18号〕

(委任)

第34条 この規則の施行に関し必要な事項は、区長が別に定める。

追加〔平成7年規則43号〕

付 則

この規則は、昭和59年4月1日から施行する。ただし、第22条から第24条までの規定は、昭和59年10月1日から施行する。

付 則（昭和62年10月30日規則第71号）

この規則は、公布の日から施行する。

付 則（平成元年8月22日規則第62号）

この規則は、平成元年8月24日から施行する。

付 則（平成2年3月31日規則第29号）

この規則は、平成2年4月1日から施行する。

付 則（平成3年3月30日規則第22号）

この規則は、平成3年4月1日から施行する。

付 則 (平成3年9月21日規則第67号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成4年3月31日規則第31号)

この規則は、平成4年4月1日から施行する。

附 則 (平成4年7月31日規則第85号)

この規則は、平成4年8月1日から施行する。

附 則 (平成5年3月31日規則第30号)

この規則は、平成5年4月1日から施行する。

附 則 (平成5年6月1日規則第43号)

1 この規則は、平成5年9月1日から施行する。

2 この規則による改正後の別表第2の規定は、平成5年9月1日以後の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用について適用し、同日前の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用については、なお従前の例による。

附 則 (平成6年6月30日規則第83号)

1 この規則は、平成6年7月1日から施行する。

2 この規則の施行の際、この規則による改正前の世田谷区自転車等放置防止条例施行規則の規定に基づき作成された様式用の紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則 (平成7年3月31日規則第43号)

1 この規則は、平成7年4月1日から施行する。ただし、第22条の見出しの改正規定、第23条の改正規定（「第30条」を「第34条」に改める部分を除く。）、第24条の改正規定（「第32条」を「第36条」に改める部分を除く。）、第10号様式の改正規定（「大規模店舗等自転車駐車場設置（変更）届出書」を「大規模店舗等自転車等駐車場設置（変更）届出書」に改める部分及び「自転車駐車場」を「自転車等駐車場」に改める部分に限る。）及び第11号様式の改正規定（「自転車駐車場付置義務措置勧告書」を「自転車等駐車場付置義務措置勧告書」に改める部分に限る。）は、同年10月1日から施行する。

2 この規則の施行の際、この規則による改正前の世田谷区自転車等放置防止条例施行規則の規定に基づき作成された様式用の紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則 (平成9年3月31日規則第73号)

1 この規則は、平成9年4月1日から施行する。

2 この規則の施行前に納付された平成9年4月1日以後の使用に係る使用料及び世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金の還付については、この規則による改正前の第22条及び第9号の2様式の規定は、この規則の施行後も、なおその効力を有する。

3 この規則の施行の際、この規則による改正前の第1号様式、第4号様式の(1)、第5号様式の(1)、第6号様式及び第7号様式の規定に基づき作成された様式用の紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則 (平成12年6月26日規則第111号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成14年1月31日規則第4号)

この規則は、平成14年2月1日から施行する。

附 則 (平成14年3月29日規則第47号)

この規則は、平成14年4月1日から施行する。

附 則 (平成14年6月21日規則第69号)

1 この規則は、公布の日から施行する。

2 この規則による改正後の世田谷区自転車等放置防止条例施行規則の規定は、平成14年9月1日以後の使用に係る世田谷区立自転車等駐車場の利用に係る料金について適用する。

附 則 (平成14年10月1日規則第84号)

この規則は、平成15年1月1日から施行する。

附 則 (平成15年3月13日規則第13号)

この規則は、公布の日から施行する。

附 則 (平成15年6月24日規則第85号)

この規則は、平成15年7月1日から施行する。ただし、第4条の改正規定は、公布の日から施行する。

附 則 (平成15年10月31日規則第116号)

この規則は、平成15年11月4日から施行する。

附 則 (平成15年12月9日規則第126号)

この規則は、平成16年1月1日から施行する。

附 則（平成16年3月12日規則第8号）

この規則は、平成16年4月1日から施行する。

附 則（平成16年12月9日規則第83号）

1 この規則は、公布の日から施行する。

2 前項の規定にかかわらず、世田谷区自転車条例の一部を改正する条例（平成16年12月世田谷区条例第50号）附則第3項の規定によりなお従前の例によることとされた世田谷区立自転車等駐車場（以下「区立自転車等駐車場」という。）の当該区立自転車等駐車場に係る指定管理者（世田谷区自転車条例（昭和59年3月世田谷区条例第14号）第13条第2項に規定する指定管理者をいう。）の指定がされるまでの間の使用については、この規則による改正後の第10条から第17条まで、第22条、第22条の2及び第1号様式から第9号様式の(2)までの規定は適用せず、この規則による改正前の第10条から第17条まで、第20条、第22条、別表第2、別表第2の2及び第1号様式から第9号様式の(2)までの規定は、なおその効力を有する。

附 則（平成17年3月15日規則第16号）

1 この規則は、平成17年4月1日から施行する。

2 この規則による改正後の別表第2の規定は、平成17年4月1日以後の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用について適用し、同日前の引取りに係る撤去自転車等の撤去及び保管に要した費用については、なお従前の例による。

附 則（平成17年5月31日規則第91号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成18年3月14日規則第11号）

この規則は、平成18年3月31日から施行する。ただし、別表第1 喜多見の項を削る改正規定は、同年4月1日から施行する。

附 則（平成18年10月23日規則第113号）

この規則は、平成18年11月30日から施行する。

附 則（平成20年3月31日規則第34号）

1 この規則は、平成20年4月1日から施行する。

2 この規則の施行の際、現にこの規則による改正前の第11条の規定により月ぎめの使用の承認を受けている者は、この規則による改正後の第11条の規定により定期の使用の承認を受けた者とみなす。

附 則（平成21年3月9日規則第19号）

この規則は、平成21年4月1日から施行する。

附 則（平成21年12月8日規則第94号）

この規則は、平成21年12月15日から施行する。

附 則（平成23年3月31日規則第31号）

この規則は、平成23年4月1日から施行する。

附 則（平成27年12月28日規則第141号）

1 この規則は、平成28年4月1日（以下「施行日」という。）から施行する。

2 この規則による改正後の世田谷区自転車条例施行規則の規定は、施行日以後にその通知が到達する処分について適用し、施行日前にその通知が到達した処分については、なお従前の例による。

附 則（令和2年3月4日規則第18号）

1 この規則は、令和2年4月1日から施行する。ただし、第12条、第13条第2項、第14条の見出し、第15条、第19条の見出し及び同条第1項、第26条並びに第33条の改正規定並びに第12号様式の改正規定並びに次項の規定は、公布の日（以下「施行日」という。）から施行する。

2 この規則による改正後の世田谷区自転車条例施行規則（以下「改正後の規則」という。）第12条の規定は、施行日以後に区立自転車等駐車場（改正後の規則第8条に規定する区立自転車等駐車場をいう。以下同じ。）の定期使用（改正後の規則第10条に規定する定期使用をいう。以下同じ。）の承認を受ける者について適用し、施行日前に区立自転車等駐車場の定期使用の承認を受けた者については、なお従前の例による。

別表第1（第8条関係）

区立自転車等駐車場の最寄りの駅	距離
池尻大橋	500メートル
三軒茶屋	500メートル
上町	500メートル
経堂	500メートル

駒沢大学	500メートル
池ノ上	300メートル
代田橋	300メートル
下北沢	800メートル
明大前	500メートル
下高井戸	500メートル
松原	300メートル
桜上水	800メートル
九品仏	500メートル
等々力	500メートル
尾山台	500メートル
上野毛	800メートル
用賀	500メートル
二子玉川	800メートル
桜新町	500メートル
成城学園前	800メートル
千歳船橋	500メートル
芦花公園	300メートル
千歳烏山	300メートル
八幡山	500メートル
自由が丘	400メートル

追加〔平成14年規則4号〕、一部改正〔平成14年規則47号・84号・15年85号・17年16号・18年11号・113号・21年19号・94号・23年31号〕

別表第2（第22条の2関係）

名称	区分
世田谷区立烏山中央自転車等駐車場	自動二輪車（総排気量0.250リットル以下のものに限る。）

追加〔令和2年規則18号〕

別表第3（第32条関係）

自転車	3,000円
原動機付自転車	4,000円
普通自動二輪車で総排気量0.250リットル以下のもの	7,000円
普通自動二輪車で総排気量0.250リットルを超えるもの及び大型自動二輪車	8,000円

全部改正・一部改正〔令和2年規則18号〕

第1号様式から第9号様式の(2)まで 削除

削除〔平成16年規則83号〕

第10号様式

(第24条関係)

一部改正〔平成7年規則43号・14年47号〕

第10号の2様式

(第24条関係)

追加〔平成14年規則47号〕

第11号様式

(第25条関係)

全部改正〔平成17年規則91号〕、一部改正〔平成27年規則141号〕

第12号様式 削除

削除〔令和2年規則18号〕

第13号様式

(第28条関係)

全部改正〔平成14年規則47号〕

第14号様式

(第31条関係)

全部改正〔平成7年規則43号〕、一部改正〔平成14年規則47号〕

改正 平成8年3月13日条例第18号
平成9年12月4日条例第63号
平成18年3月14日条例第44号
平成21年3月9日条例第17号
平成23年3月8日条例第20号
平成28年3月8日条例第25号

平成9年3月12日条例第31号
平成13年10月2日条例第56号
平成18年12月11日条例第86号
平成21年12月8日条例第57号
平成25年10月1日条例第42号
平成30年10月1日条例第67号

〔世田谷区立レンタサイクルポート条例の一部
を改正する条例〕

(目的及び設置)

第1条 自転車を公共の交通手段として区民の利用に供するとともに、その拠点を確保することにより、地区交通の整備及び自転車の放置防止を図るため、世田谷区立レンタサイクルポート（以下「レンタサイクルポート」という。）を設置する。

(名称及び位置)

第2条 レンタサイクルポートの施設の名称及び位置は、別表第1のとおりとする。

(休業日及び利用時間)

第3条 レンタサイクルポートの休業日及び利用時間は、規則で定める。

追加〔平成18年条例44号〕

(利用できる者の範囲)

第4条 レンタサイクルポートを利用することができる者は、次に掲げる要件に該当する者でなければならない。

(1) 区内に居住し、若しくは滞在し、又は区内を通過する者。ただし、定期の利用にあっては、区内に住居、勤務先又は通学先を有する者に限る。

(2) 自転車の利用について安全上支障がない者

2 前項第1号の規定にかかわらず、第12条の規定によりレンタサイクルポートの管理を行う者（以下「指定管理者」という。）は、特に必要があると認めるときは、同号に掲げる要件に該当しない者であっても、レンタサイクルポートを利用させることができる。

一部改正〔平成18年条例44号・21年57号〕

(利用の手続等)

第5条 レンタサイクルポートを利用しようとする者は、規則で定めるところにより指定管理者に対し利用の申請をし、その承認を受けなければならない。

2 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、レンタサイクルポートの利用を承認しない。

(1) 管理上支障があるとき。

(2) 前号に掲げるもののほか、指定管理者が必要と認めるとき。

一部改正〔平成18年条例44号〕

(利用の条件)

第6条 指定管理者は、レンタサイクルポートの利用を承認する場合において、必要な条件を付けることができる。

一部改正〔平成18年条例44号〕

(利用期間の単位)

第7条 レンタサイクルポートの利用期間の単位は、定期又は日ぎめとし、定期の利用にあっては、再利用を妨げないものとする。

一部改正〔平成18年条例44号・86号〕

(承認の取消し等)

第8条 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、レンタサイクルポートの利用の承認を取り消し、又は利用を制限し、若しくは停止することができる。

(1) 利用の目的又は条件に違反したとき。

(2) この条例又はこの条例に基づく規則の規定に違反したとき。

(3) 前2号に掲げるもののほか、指定管理者が必要と認めたとき。

一部改正〔平成9年条例31号・18年44号〕

(利用権の譲渡等の禁止)

第9条 レンタサイクルポートの利用の承認を受けた者(以下「利用者」という。)は、利用の権利を譲渡し、又は転貸してはならない。

一部改正〔平成9年条例31号・18年44号〕

(自転車の返却義務)

第10条 利用者は、レンタサイクルポートの利用を終了したときは、直ちに自転車を返却しなければならない。第8条の規定により利用の承認を取り消され、又は利用を停止されたときも、同様とする。

一部改正〔平成9年条例31号・18年44号〕

(損害賠償)

第11条 利用者は、レンタサイクルポートの施設、設備又は自転車に損害を与えたときは、区長が相当と認める損害額を賠償しなければならない。ただし、区長は、やむを得ない理由があると認めたときは、賠償額の全部又は一部を免除することができる。

一部改正〔平成9年条例31号・18年44号〕

(指定管理者による管理)

第12条 区長は、地方自治法(昭和22年法律第67号)第244条の2第3項の規定により、区長が指定する法人その他の団体にレンタサイクルポートの管理を行わせるものとする。

全部改正〔平成18年条例44号〕

(指定管理者の指定の手続)

第13条 区長は、指定管理者を指定しようとするときは、特別の事情があると認める場合を除き、公募により行うものとする。

2 指定管理者の指定を受けようとする者は、事業計画書その他規則で定める書類を区長に提出し、指定管理者の指定の申請をしなければならない。

3 区長は、前項の申請があったときは、同項の事業計画書その他規則で定める書類を次に掲げる基準に基づき審査し、レンタサイクルポートの設置の目的を最も効果的に達成できると認める者を指定管理者の候補者として選定するものとする。

(1) 区民の平等利用を確保した運営ができること。

(2) レンタサイクルポートの効用を最大限に発揮させることができること。

(3) レンタサイクルポートの管理を効率的かつ安定的に行う能力を有していること。

4 区長は、前項の規定により指定管理者の候補者を選定したときは、議会の議決を経て指定管理者を指定するものとする。

5 区長は、前項の規定により指定管理者を指定したときは、その旨を公告しなければならない。

追加〔平成18年条例44号〕

(指定管理者の業務等)

第14条 指定管理者は、次に掲げる業務を行うものとする。

(1) レンタサイクルポートの利用の承認等に関する業務

(2) レンタサイクルポートの施設及び設備並びに自転車の維持管理に関する業務

(3) 前2号に掲げるもののほか、区長が必要と認める業務

2 指定管理者は、法令及び条例の規定を遵守し、レンタサイクルポートの適正な管理を行わなければならない。

追加〔平成18年条例44号〕

(利用料金)

第15条 利用者は、指定管理者に、レンタサイクルポートの利用に係る料金(以下「利用料金」という。)を納付しなければならない。

2 利用料金の額は、別表第2に定める額を限度として、指定管理者が区長の承認を得てこれを定めるものとする。

3 利用料金は、指定管理者の収入とする。

4 前項の規定にかかわらず、区長は、規則で定めるところにより、指定管理者に利用料金の一部を区に納付させることができる。

追加〔平成18年条例44号〕

(利用料金の減免)

第16条 指定管理者は、次の各号のいずれかに該当するときは、当該各号に定めるところにより利用料金を減額

し、又は免除するものとする。

- (1) 生活保護法（昭和25年法律第144号）第11条に規定する保護その他これに類するものを受けている者が定期の利用をするとき。 全額
- (2) 区、国、他の地方公共団体その他の官公署の職員が公務のためにレンタサイクルポートの利用をするとき。 全額
- (3) 前2号に掲げるもののほか、指定管理者が特に必要と認めた者が定期の利用をするとき。 5割に相当する額

追加〔平成9年条例31号〕、一部改正〔平成18年条例44号・86号・21年17号・57号〕

（利用料金の還付）

第17条 指定管理者は、規則で定めるところにより、既に納付された利用料金の全部又は一部を還付するものとする。

追加〔平成9年条例31号〕、一部改正〔平成18年条例44号〕

（委任）

第18条 この条例の施行に関し必要な事項は、規則で定める。

一部改正〔平成9年条例31号・18年44号〕

附 則

- 1 この条例は、公布の日から起算して4月を超えない範囲内において規則で定める日から施行する。（平成6年1月規則第2号で、同6年1月10日から施行）ただし、世田谷区立桜上水南レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。
（平成6年3月1日＝平成6年2月25日付 世田谷区告示第41号）
一部改正〔平成25年条例42号・28年25号・30年67号〕
- 2 平成30年9月30日において生活保護法に基づく保護を受けていた者のうち、平成30年厚生労働省告示第317号による改正後の生活保護法による保護の基準（昭和38年厚生省告示第158号）又は次に掲げる通知による改正後の生活保護の実施に関する処理基準により、同年10月1日以後に当該保護の廃止の決定を受け、かつ、特別区民税を課されていないものは、当分の間、第16条第1号の生活保護法第11条に規定する保護その他これに類するものを受けている者とみなす。
 - (1) 「生活保護法による保護の実施要領について」の一部改正について（通知）（平成30年9月4日付厚生労働省発社援0904第3号厚生労働事務次官通知）
 - (2) 「生活保護法による保護の実施要領について」の一部改正について（通知）（平成30年9月4日付社援発0904第1号厚生労働省社会・援護局長通知）
 - (3) 「生活保護法による保護の実施要領の取扱いについて」の一部改正について（通知）（平成30年9月4日付社援保発0904第1号厚生労働省社会・援護局保護課長通知）追加〔平成30年条例67号〕

附 則（平成8年3月13日条例第18号）

この条例は、公布の日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋北レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成8年5月1日＝平成8年6月10日付 世田谷区告示第165号）

附 則（平成9年3月12日条例第31号）

- 1 この条例は、平成9年4月1日から施行する。
- 2 この条例による改正後の第12条から第14条まで及び別表第2の規定は、平成9年4月1日以後の利用に係る世田谷区立レンタサイクルポートの利用に係る料金（以下「利用料金」という。）について適用する。
- 3 この条例の施行前に平成9年4月1日以後の利用に係る使用料を納付した者は、同日以後の利用に係る当該使用料の額に相当する額の利用料金を納付した者とみなす。
- 4 この条例の施行前に納付された平成9年4月1日以後の利用に係る使用料の還付については、この条例による改正前の第9条の規定は、この条例の施行後も、なおその効力を有する。

附 則（平成9年12月4日条例第63号）

この条例は、平成10年3月1日から施行する。ただし、世田谷区立三軒茶屋中央レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成10年4月1日＝平成10年3月31日付 世田谷区告示第76号）

附 則（平成13年10月2日条例第56号）

この条例は、平成13年10月25日から施行する。ただし、世田谷区立成城北第二レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成14年1月4日＝平成13年12月27日付 世田谷区告示第666号）

附 則（平成18年3月14日条例第44号）

（施行期日）

- 1 この条例は、公布の日から施行する。ただし、別表第2の改正規定（「（第12条関係）」を「（第15条関係）」に改める部分を除く。）は、平成18年9月1日から施行する。
（経過措置）
- 2 この条例の施行の際現にこの条例による改正前の第11条の規定により管理を委託している世田谷区立レンタサイクルポート（以下「レンタサイクルポート」という。）については、平成18年9月1日（同日前にこの条例による改正後の世田谷区立レンタサイクルポート条例（以下「新条例」という。）第13条第4項の規定により、区長が当該レンタサイクルポートに係る指定管理者（新条例第4条第2項に規定する指定管理者をいう。以下同じ。）の指定をしたときは、当該指定の日）までの間は、なお従前の例による。
- 3 区長は、前項の規定によりなお従前の例によることとされたレンタサイクルポートについて指定管理者を指定しようとする場合において、当該レンタサイクルポートの管理を受託している者から新条例第13条第2項の申請があったときは、同項の事業計画書その他規則で定める書類を同条第3項に規定する基準に基づき審査し、かつ、当該レンタサイクルポートの管理に関する実績を考慮し、当該受託している者が当該レンタサイクルポートの設置の目的を効果的に達成することができると認めた場合には、同条第1項に規定する手続によらず、当該受託している者を指定管理者の候補者として選定することができる。

附 則（平成18年12月11日条例第86号）

- 1 この条例は、平成19年2月26日から施行する。ただし、第7条、第16条及び別表第2の改正規定は、同年3月1日から施行する。
- 2 前項本文の規定にかかわらず、世田谷区立経堂駅前レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成19年3月28日＝平成19年3月23日付 世田谷区告示第198号）

附 則（平成21年3月9日条例第17号）

- 1 この条例は、平成21年3月27日から施行する。ただし、第16条第1号の改正規定は、公布の日から施行する。
- 2 前項本文の規定にかかわらず、世田谷区立桜新町レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成21年3月27日＝平成21年3月9日付 世田谷区告示第139号）

附 則（平成21年12月8日条例第57号）

この条例は、平成22年1月1日から施行する。

附 則（平成23年3月8日条例第20号）

この条例は、平成23年4月1日から施行する。ただし、世田谷区立等々力レンタサイクルポートの公用開始の日は、区長が別に定める。

（平成23年4月1日＝平成23年3月31日付 世田谷区告示第235号）

附 則（平成25年10月1日条例第42号）

この条例は、公布の日から施行し、この条例による改正後の世田谷区立レンタサイクルポート条例の規定は、平成25年8月1日から適用する。

附 則（平成28年3月8日条例第25号）

この条例は、平成28年4月1日から施行する。

附 則（平成30年10月1日条例第67号）

この条例は、公布の日から施行する。

別表第1（第2条関係）

名称	位置
世田谷区立桜上水南レンタサイクルポート	東京都世田谷区桜上水四丁目18番13号
世田谷区立三軒茶屋北レンタサイクルポート	東京都世田谷区太子堂二丁目16番1号
世田谷区立三軒茶屋中央レンタサイクルポート	東京都世田谷区三軒茶屋二丁目11番先
世田谷区立成城北第二レンタサイクルポート	東京都世田谷区成城六丁目14番10号
世田谷区立経堂駅前レンタサイクルポート	東京都世田谷区経堂二丁目1番38号先
世田谷区立桜新町レンタサイクルポート	東京都世田谷区桜新町二丁目7番15号
世田谷区立等々力レンタサイクルポート	東京都世田谷区等々力三丁目2番2号

一部改正〔平成8年条例18号・9年63号・13年56号・18年86号・21年17号・23年20号〕

別表第2（第15条関係）

利用期間の単位	利用料金				
	区分	一般	学生等	障害者	学生等である障害者
定期	1月	3,000円	2,700円	1,500円	1,350円
日ぎめ	1回				300円

備考

- 1 この表において「学生等」とは、大学、高等学校、中学校、小学校その他の規則で定める学校に在学し、教育を受ける学生、生徒、児童等をいう。
- 2 この表において「障害者」とは、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）第15条に規定する身体障害者手帳の交付を受けている者及び東京都愛の手帳交付要綱（昭和42年3月20日42民児精発第58号）第1条に規定する愛の手帳の交付を受けている者並びにこれらに準ずる者をいう。

全部改正〔平成9年条例31号〕、一部改正〔平成18年条例44号・86号・21年57号〕

改正	平成6年7月15日規則第92号 平成8年3月29日規則第39号 平成15年12月9日規則第127号 平成19年2月28日規則第7号 平成23年3月31日規則第32号	平成7年3月31日規則第44号 平成9年3月31日規則第74号 平成18年3月14日規則第12号 平成22年1月29日規則第5号 平成29年3月31日規則第40号 〔世田谷区立レンタサイクルポート条例施行規則の一部を改正する規則〕
----	--	--

(趣旨)

第1条 この規則は、世田谷区立レンタサイクルポート条例（平成5年11月世田谷区条例第53号。以下「条例」という。）の施行について必要な事項を定めるものとする。

(休業日)

第2条 世田谷区立レンタサイクルポート（以下「レンタサイクルポート」という。）は、無休とする。

2 前項の規定にかかわらず、指定管理者（条例第4条第2項に規定する指定管理者をいう。以下同じ。）は、必要があると認めるときは、区長の承認を得て、臨時に休業日を定めることができる。

全部改正〔平成22年規則5号〕

(利用時間)

第3条 レンタサイクルポートの利用時間は、午前零時から午後12時までとする。

2 前項の規定にかかわらず、指定管理者は、必要があると認めるときは、区長の承認を得て、臨時に利用時間を変更することができる。

全部改正〔平成22年規則5号〕

(自転車の利用について安全上支障がない者の範囲)

第4条 条例第4条第1項第2号に規定する自転車の利用について安全上支障がない者とは、年齢がおおむね12歳以上の者で、レンタサイクルポートの自転車を安全に運転することができると認められるものをいう。

一部改正〔平成18年規則12号〕

(定期利用の申請)

第5条 条例第5条第1項に規定する申請は、条例第7条に規定する定期の利用（以下「定期利用」という。）にあつては、レンタサイクルポート定期利用申請書により行わなければならない。

2 前項の申請をする場合においては、申請をする者の住所、氏名等を確認することができる書類を提示しなければならない。

一部改正〔平成18年規則12号・19年7号・22年5号〕

(定期利用の承認等)

第6条 指定管理者は、前条の申請があつた場合において、その利用の承認又は不承認を決定する際に、当該申請に係るレンタサイクルポートに収容している自転車の台数並びに申請をした者がレンタサイクルポートの自転車を利用する距離及び利用することができる他の交通機関の有無を考慮することができる。

2 指定管理者は、定期利用の承認又は不承認を決定したときは、レンタサイクルポート定期利用承認・不承認通知書を申請をした者に交付するものとする。

3 指定管理者は、レンタサイクルポートの定期利用を承認した場合において、申請をした者が条例第15条に規定する利用料金（以下「利用料金」という。）を納付したときは、レンタサイクルポート定期利用カード（以下「定期利用カード」という。）を当該申請をした者に交付するものとする。

一部改正〔平成8年規則39号・9年74号・18年12号・19年7号・22年5号〕

(定期利用カードの発行者等)

第6条の2 定期利用カードは、指定管理者が発行するものとする。

2 指定管理者は、前条第3項の規定による定期利用カードの交付に当たっては、あらかじめ区長の承認を得て別に定める額の預かり金（以下「預かり金」という。）を納付させることができる。

追加〔平成22年規則5号〕

(定期利用の更hands続)

第7条 レンタサイクルポートの定期利用の承認を受けた者（以下「定期利用者」という。）は、利用を承認された期間（以下「利用期間」という。）満了後も引き続きレンタサイクルポートを定期利用しようとするとき

は、利用期間満了の日までに、更新手続を行わなければならない。

- 2 指定管理者は、前項の更新手続を定期利用カードにより行わせるものとする。
- 3 前項の場合において、指定管理者は、必要と認める書類の提示を求めることができる。

一部改正〔平成9年規則74号・18年12号・19年7号・22年5号〕

(定期利用カードの返却義務等)

第8条 定期利用者は、レンタサイクルポートの利用期間が満了したとき（前条の更新手続を行った場合を除く。）は、直ちに定期利用カードを返却しなければならない。条例第8条の規定により利用の承認を取り消され、又は利用を停止されたときも、同様とする。

- 2 前項の規定による定期利用カードの返却があった場合において、指定管理者は、預かり金の納付を受けているときは、これを当該定期利用者に返還しなければならない。

一部改正〔平成9年規則74号・18年12号・19年7号・22年5号〕

(定期利用カードの再交付)

第9条 定期利用者は、定期利用カードを紛失し、又はき損したときは、レンタサイクルポート利用カード再交付申請書を指定管理者に提出し、定期利用カードの再交付を受けなければならない。

- 2 第5条第2項及び第6条の2第2項の規定は、前項の定期利用カードの再交付について準用する。

一部改正〔平成18年規則12号・19年7号・22年5号〕

(住所等の変更届)

第10条 定期利用者は、住所、氏名、電話番号、勤務先又は通学先を変更したときは、住所等変更届に定期利用カードを添えて、これらを指定管理者に提出しなければならない。

- 2 第5条第2項の規定は、前項の届出について準用する。

一部改正〔平成18年規則12号・19年7号・22年5号〕

(定期利用の中止)

第11条 定期利用者は、定期利用を中止しようとするときは、レンタサイクルポート利用中止届（以下「中止届」という。）に定期利用カードを添えて、これらを指定管理者に提出しなければならない。ただし、指定管理者が特に必要があると認めたときは、中止届の提出を省略することができる。

- 2 第8条第2項の規定は、前項の規定による定期利用カードの返却について準用する。

一部改正〔平成9年規則74号・18年12号・19年7号・22年5号〕

(手続の受付)

第11条の2 第5条第1項の申請、第7条第1項の更新手続（世田谷区立成城北第二レンタサイクルポートに限る。）、第8条第1項の返却、第9条第1項の規定による申請並びに第10条第1項及び前条第1項の規定による届出は、午前7時から午後7時まで受付を行うものとする。ただし、次に掲げる日は、受付を行わないものとする。

(1) 1月1日から同月3日まで

(2) 12月29日から同月31日まで

- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立等々力レンタサイクルポートにおいては、同項に規定する各手続の受付を行わないものとする。

追加〔平成22年規則5号〕、一部改正〔平成23年規則32号・29年40号〕

(日ぎめ利用の申請)

第12条 条例第5条第1項に規定する申請は、条例第7条に規定する日ぎめの利用（以下「日ぎめ利用」という。）にあっては、レンタサイクルポート日ぎめ利用申請書により行わなければならない。

- 2 第5条第2項及び前条の規定は、前項の申請について準用する。この場合において、同条中「午前7時から午後7時まで」とあるのは、「午前9時から午後6時まで（世田谷区立等々力レンタサイクルポートにあっては、午前7時から午後8時まで）」と読み替えるものとする。

一部改正〔平成18年規則12号・22年5号・23年32号・29年40号〕

(日ぎめ利用の承認)

第13条 指定管理者は、前条の申請があった場合において、その利用の承認を決定したときは、レンタサイクルポート日ぎめ利用承認書（以下「承認書」という。）を申請をした者に交付するものとする。

一部改正〔平成18年規則12号・22年5号〕

(日ぎめ利用カード)

第13条の2 第12条の規定にかかわらず、指定管理者は、日ぎめ利用の申請をレンタサイクルポート日ぎめ利用カード（以下「日ぎめ利用カード」という。）により行わせることができる。

- 2 前条の規定にかかわらず、指定管理者は、前項の申請に対する承認については、承認書の交付を省略することができる。

- 3 指定管理者は、第1項の申請に係る利用料金の納付については、日ぎめ利用カードにより行わせることができる。
- 4 日ぎめ利用カードは、指定管理者が発行するものとする。
- 5 指定管理者は、日ぎめ利用カードの交付に当たっては、預かり金を納付させることができる。

追加〔平成22年規則5号〕

(準用)

第13条の3 第8条(利用期間の満了に係る部分を除く。)から第10条まで及び第11条の2の規定は、日ぎめ利用カードの交付を受けた者について準用する。この場合において、これらの規定中「定期利用者」とあるのは「日ぎめ利用カードの交付を受けた者」と、「定期利用カード」とあるのは「日ぎめ利用カード」と、第9条第2項中「第6条の2第2項」とあるのは「第13条の2第5項」と読み替えるものとする。

追加〔平成22年規則5号〕、一部改正〔平成23年規則32号・29年40号〕

(みなし申請等)

第13条の4 第12条から第13条の2までの規定にかかわらず、指定管理者は、定期利用者又は日ぎめ利用の承認を受けた者が、利用期間が満了したにもかかわらず、条例第10条に規定する自転車の返却をしない場合は、利用期間が満了した時をもって日ぎめ利用の申請があったものとみなし、その利用を承認することができる。

追加〔平成22年規則5号〕

(指定管理者の公募の方法)

第14条 条例第13条第1項に規定する公募は、次に掲げる事項を明示して行うものとする。

- (1) 指定管理者に管理を行わせるレンタサイクルポートの名称及び位置
- (2) 指定管理者が行う業務の内容
- (3) 指定管理者に管理を行わせる期間
- (4) 指定管理者の候補者を選定する基準
- (5) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

全部改正〔平成18年規則12号〕

(指定申請書の提出)

第15条 条例第13条第2項の規定により指定管理者の指定の申請をする者は、次に掲げる事項を記載した指定申請書を区長に提出しなければならない。

- (1) 団体の名称、事務所の所在地及び代表者の氏名
- (2) 指定管理者として管理を行うことを希望するレンタサイクルポートの名称
- (3) 前2号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

2 条例第13条第2項に規定する規則で定める書類は、次のとおりとする。

- (1) 定款又は寄附行為及び登記事項証明書(法人以外の団体にあつては、これらに相当する書類)
- (2) 事業の経歴及び概要を示す書類
- (3) 財務状況及び経営状況に関する書類
- (4) レンタサイクルポートの管理の業務に係る収支計画書
- (5) 前各号に掲げるもののほか、区長が必要と認める書類

追加〔平成18年規則12号〕

(選定委員会)

第16条 条例第13条第3項の規定による審査は、別に定める選定委員会に行わせるものとする。

追加〔平成18年規則12号〕

(指定の通知等)

第17条 区長は、条例第13条第4項の規定により指定管理者を指定したときは、次に掲げる事項を記載した指定通知書により、指定管理者に通知する。

- (1) 指定管理者の名称、事務所の所在地及び代表者の氏名
- (2) 指定管理者として管理を行わせるレンタサイクルポートの名称及び位置
- (3) 指定の期間
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

2 区長は、条例第13条第2項の規定により指定管理者の指定の申請をした者(以下「申請者」という。)について、同条第3項の規定による選定をしなかったとき、又は同条第4項の規定による指定をしなかったときは、申請者にその旨を通知する。

追加〔平成18年規則12号〕

(指定管理者の指定の公告)

第18条 条例第13条第5項の規定による公告は、次に掲げる事項について行うものとする。

- (1) 指定管理者として管理を行わせるレンタサイクルポートの名称
- (2) 指定管理者の名称及び事務所の所在地
- (3) 指定の期間

追加〔平成18年規則12号〕

(管理に関する協定)

第19条 区長と指定管理者とは、レンタサイクルポートの管理に関し必要な協定を締結するものとする。

2 前項の協定には、条例第14条から第17条までに規定するもののほか、次に掲げる事項を定めるものとする。

- (1) レンタサイクルポートの管理の業務及び管理の業務に係る収支の報告に関する事項
- (2) レンタサイクルポートの管理の業務の調査及び検査に関する事項
- (3) 指定管理者の指定の取消し及び管理の業務の停止に関する事項
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認める事項

追加〔平成18年規則12号〕

(利用料金の一部の区への納付)

第20条 条例第15条第4項の規定により区長が指定管理者に納付させることができる利用料金の額は、指定管理者が納付を受けた利用料金の総額から、レンタサイクルポートの管理に要する費用の合計額を控除した額に区長が別に定める割合を乗じて得た額とする。

2 前項に規定するレンタサイクルポートの管理に要する費用は、次のとおりとする。

- (1) レンタサイクルポートの運営に要する費用
- (2) レンタサイクルポートの運営に係る職員の雇用に要する費用
- (3) レンタサイクルポートの施設及び設備並びに自転車の維持管理に要する費用
- (4) 前3号に掲げるもののほか、区長が必要と認めた費用

追加〔平成18年規則12号〕

(利用料金の還付)

第21条 条例第17条の規定により利用料金を還付する場合及びその額は、次のとおりとする。

- (1) 第11条の規定により定期利用の中止の届出が利用期間前にあったとき。 全額
- (2) 第11条の規定により定期利用の中止の届出が利用期間中にあった場合で次に掲げるとき。
 - ア 当該届出があった日の翌日において、残存する利用期間が1月以上2月未満のとき。 1月分の利用料金に相当する額
 - イ 当該届出があった日の翌日において、残存する利用期間が2月以上のとき。 2月分の利用料金に相当する額

一部改正〔平成9年規則74号・18年12号・19年7号〕

(禁止行為)

第22条 レンタサイクルポートを利用する者は、次の行為をしてはならない。

- (1) レンタサイクルポートの施設、設備又は自転車を損傷すること。
- (2) レンタサイクルポートの自転車の放置（世田谷区自転車条例（昭和59年3月世田谷区条例第14号）第2条第3号に規定する放置をいう。）をすること。
- (3) 発火、引火若しくは爆発のおそれのある物又は悪臭を発する物をレンタサイクルポートの施設内に持ち込むこと。
- (4) 前3号に定めるもののほか、レンタサイクルポートの管理上支障があると認められる行為

一部改正〔平成8年規則39号・9年74号・18年12号〕

(利用申請等の様式)

第23条 第5条、第6条及び第9条から第13条まで（第11条の2を除く。）の規定により必要とする書類の様式は、あらかじめ区長の承認を得て指定管理者が別に定める。

追加〔平成18年規則12号〕、一部改正〔平成22年規則5号〕

(委任)

第24条 この規則の施行に関し必要な事項は、区長が別に定める。

一部改正〔平成9年規則74号・18年12号〕

附 則

この規則は、平成6年1月10日から施行する。

附 則（平成6年7月15日規則第92号）

この規則は、平成6年8月1日から施行する。

附 則（平成7年3月31日規則第44号）

この規則は、平成7年4月1日から施行する。

附 則（平成8年3月29日規則第39号）

- 1 この規則は、平成8年4月1日から施行する。
- 2 この規則による改正後の第6条第1項の規定は、平成8年4月1日以後の利用の申請について適用し、同日前の利用の申請については、なお従前の例による。

附 則（平成9年3月31日規則第74号）

- 1 この規則は、平成9年4月1日から施行する。
- 2 この規則による改正後の第14条及び別表の規定は、平成9年4月1日以後の利用に係る世田谷区立レンタサイクルポートの利用に係る料金について適用する。
- 3 この規則の施行前に納付された平成9年4月1日以後の利用に係る使用料の還付については、この規則による改正前の第16条及び第9号様式の規定は、この規則の施行後も、なおその効力を有する。
- 4 この規則の施行の際、この規則による改正前の第1号様式及び第8号様式の規定に基づき作成された様式の用紙で現に残存するものは、当分の間、修正して使用することができる。

附 則（平成15年12月9日規則第127号）

この規則は、平成16年1月1日から施行する。

附 則（平成18年3月14日規則第12号）

- 1 この規則は、公布の日から施行する。
- 2 前項の規定にかかわらず、世田谷区立レンタサイクルポート条例の一部を改正する条例（平成18年3月世田谷区条例第44号）附則第2項の規定によりなお従前の例によることとされた世田谷区立レンタサイクルポート（以下「レンタサイクルポート」という。）の当該レンタサイクルポートに係る指定管理者（世田谷区立レンタサイクルポート条例（平成5年11月世田谷区条例第53号）第4条第2項に規定する指定管理者をいう。）の指定がされるまでの間の利用については、この規則による改正後の第2条、第3条、第5条から第7条まで、第9条から第13条まで及び第23条の規定は適用せず、この規則による改正前の第2条、第3条、第5条から第7条まで、第9条から第14条まで、別表及び第1号様式から第8号様式までの規定は、なおその効力を有する。

附 則（平成19年2月28日規則第7号）

- 1 この規則は、平成19年3月1日から施行する。
- 2 この規則の施行の際、現にこの規則による改正前の第6条の規定により月ぎめの利用の承認を受けている者は、この規則による改正後の第6条の規定により定期の利用の承認を受けた者とみなす。

附 則（平成22年1月29日規則第5号）

この規則は、公布の日から施行する。

附 則（平成23年3月31日規則第32号）

この規則は、平成23年4月1日から施行する。

附 則（平成29年3月31日規則第40号）

この規則は、平成29年4月1日から施行する。

世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画
令和3年度～令和12年度

～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

編集・発行：世田谷区土木部交通安全自転車課

〒158-0094 東京都世田谷区玉川1-20-1

TEL 03-6432-7966

FAX 03-6432-7996

WEB <https://www.city.setagaya.lg.jp/>

発行日：令和3年7月

広告印刷物登録番号 No.1957

交通ルールとマナーを
守ってね

