

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、スケジュール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 ヘルメット着用啓発
		1-2-3. 施策5 自転車点検整備の促進
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 健康づくり等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 自転車が安全・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など、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など、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高学年で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促進により、地域ぐるみ・家庭ぐるみの交通安全への取組みを目指します。
- ・私立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、要請に応じて交通安全教室を実施します。また、大学新生向け啓発リーフレットの配布、講習の実施用、区内大学に対する取組みを実施します。

○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取組みを実施します。

○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し、自転車安全利用推進員などと協力し、交通安全への取組みを目指します。

○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安全情報の提供など、自転車安全利用の啓発を実施します。

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、自転車安全利用について交通事故データ等を活用して、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。

○その他区民の自主的な取組みの支援

- ・自転車安全利用推進員のように育成研修を受講し、継続的に活動するだけでなく、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など、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。区はこれをきめ細かく支援し、自転車安全利用啓発の輪を広げます。
- ・今後の新型コロナウイルスの感染防止の観点から、利用可能な啓発資料の区ホームページ上へのアップなど、他の形で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当たっては、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などしていましたが、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、区民の保険加入促進を図ります。

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など、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など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。

1-2-2. 施策4 ヘルメット着用啓発

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、交通事故の重傷化の防止とともに、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。

1-2-3. 施策5 自転車点検整備の促進

目的

万が一の事故への備えとして、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、啓発による普及浸透を図ります。また、自転車の点検整備をしやすい環境についても整備を図ります。

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」づくりを進めます。

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、次期「世田谷区自転車ネットワーク計画」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の更なる推進を図ります。
 - ・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、交差点など自転車利用者や歩行者が多い路線・箇所における路面表示の工夫や、街渠のスリム化による「走りやすさ」の向上を図るなど、自転車利用者が安全・快適に自転車通行空間を走行できるよう効果的な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し、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。

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、自転車の車道通行の誘導、目的地に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安全・安心な共生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、歩行者・自動車との安全・安心な共生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

- ・車道上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、今後、特に高齢者の利用が急速に拡大すると想定されるため、利用のコツや注意点を、体験を通じて伝え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。

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、自転車通行空間のような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「駅前商店街通りなど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危ないという商店街について、商店街をはじめ地域と連携して、その商店街通りに限定した歩行者・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徹底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、駅前広場の一部などについて、「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、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。

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など、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

新たに駐輪場を整備できる用地が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、長時間駐輪対応から買い物等の短時間駐輪への対応の比重の移行と強化、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、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

○長時間駐輪対応から買い物等の短時間駐輪への対応の比重の移行と強化

- ・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応用します。

○大型自転車への対応等、駐輪場の設備の改善

- ・電動アシスト付自転車の増加に対応した設備改修を進めます。
- ・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ICT化できる電磁ラックの導入等を促進します。
- ・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や、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むけた検討を行います。

○利用料金の適正化

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

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の向上を図るとともに、放置自転車の防止に資するため、利用しやすい駐輪場の確保を図ります。

今後の方向性

駐輪場の収容台数に対して乗り入れ台数が多い駅、放置自転車の撤去台数が多い駅など、自転車等の駐輪環境に課題がある駅については、放置自転車の放置状況や駐輪需要など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、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る整備に進めます。

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、途切れないサービスの提供を目指します。

今後の取組み

○駅周辺における自転車等駐車場の整備・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、新たな収容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、駅ごとに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高層階では、利用率が低いなどの課題があることから、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収容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。
- ・適正な駐輪場配置・スペース配分を検討します。
- ・ICTの活用による空いている施設への誘導や、利用率向上策を検討します。

○鉄道事業者との連携による自転車等駐車場の整備

- ・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。

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

区レンタサイクル、民間シェアサイクルの効果的な連携により利用を促進し、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。

○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検討します。

○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。
- ・電動アシスト付自転車の増台等、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。

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

- ・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

- ・商業施設など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、宅配ボックス設置等の付加価値サービスの提供、MaaS との連携等について検討を図ります。

○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」^{※12}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による連携を目指します。

※12 「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り組み

目的

歩行者にやさしい街の環境を整備するため、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

放置自転車は、ユニバーサルデザインの視点等から車いすやベビーカーなど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障害物になることから、直ちに移動しない放置自転車については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の充実を行うことにより、放置自転車防止の充実を図ります。

今後の取り組み

○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など、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。

○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及び鉄道事業者などとの協働により、駅前にて放置防止に向けたキャンペーンを行います。

○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駐輪場を利用し放置しないことを案内し、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、自転車等を放置しないようにアプリ等を通じ、放置しないように周知を検討します。

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し、放置自転車対策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

- ・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ていきます。

○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を見直しを行う等、効果的・効率的な放置自転車対策を進めます。

○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など、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、売却処分による税外収入の確保を行います。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) ※¹³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。

※¹³ 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す。

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 健康づくり等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

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など、事業者にとっても効果がある一方、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の通勤・業務利用に対し率先して対応するとともに、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・団体を認証制度である「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様々な地図情報や自転車の安全利用に関わる情報等へのリンクをQR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できるよう環境整備を図ります。また、簡単な修理のための工具の貸出等を引き続き行います。

<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1km移動する時に排出するCO₂量について、以下に示します。

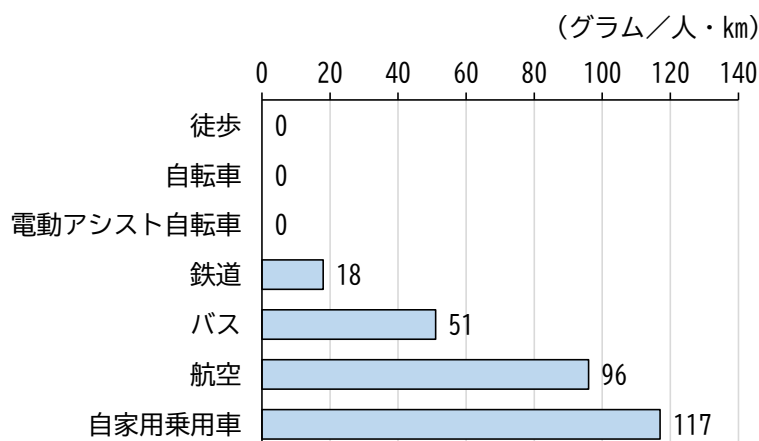


図 66 交通手段別CO₂排出量

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、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など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、ユニバーサルデザインの視点等も踏まえた高齢者の閉じこもり防止等、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・効率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、新たに自転車に利用する機会をとらえて、正しい自転車利用への導入を図ります。

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、効果的な利用方法など、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、今後、特に高齢者の利用が急速に拡大すると想定されるため、利用のコツや注意点を、体験を通じて伝える乗り方教室を実施します。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・団体を認証制度である「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・レンタポート等に掲出のQRコードから、簡単にアクセスできる環境を整備するなど、自転車利用の利便性・効率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などの情報に加え、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、また自転車散歩など観光や健康に関する情報等も掲載していきます。

○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様々なマップ情報や環境情報等へのリンクをQR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・ハングルで掲載しています。駐輪場やレンタポート、観光案内所等からQRコード経由で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。
- ・MaaS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。

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

来街者向けだけでなく、自転車の楽しさ、まちの魅力、周囲への配慮やコミュニケーションなどを区民が再発見・再認識できるよう、自転車利用環境の充実を図ります。

今後の方向性

自転車は小回りが利くため、「まちなか観光」にとって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を踏まえ、外国人観光客を含む来街者向けだけでなく、自転車の楽しさ、まちの魅力、周囲への配慮やコミュニケーションなどを区民が再発見・再認識できるよう、たと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など、自転車利用環境の充実を図ります。

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、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・ハングルで掲載しています。駐輪場やレンタポート、観光案内所等からQRコード経由で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。

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、連絡や運搬など、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。

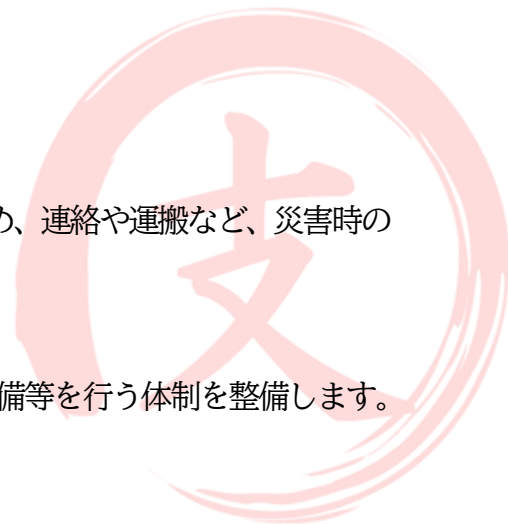
今後の取組み

○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・運搬用自転車と位置づけ、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施するには、地域、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積極的に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、「原因者負担」の原則により、駐輪場の整備を進めます。さらに、区と連携して、公共交通機関との乗換利便性の向上を図る必要があります。

また、商業施設や商店街においても「原因者負担」の原則により、一定規模以上の施設を新築または増改築する場合、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。

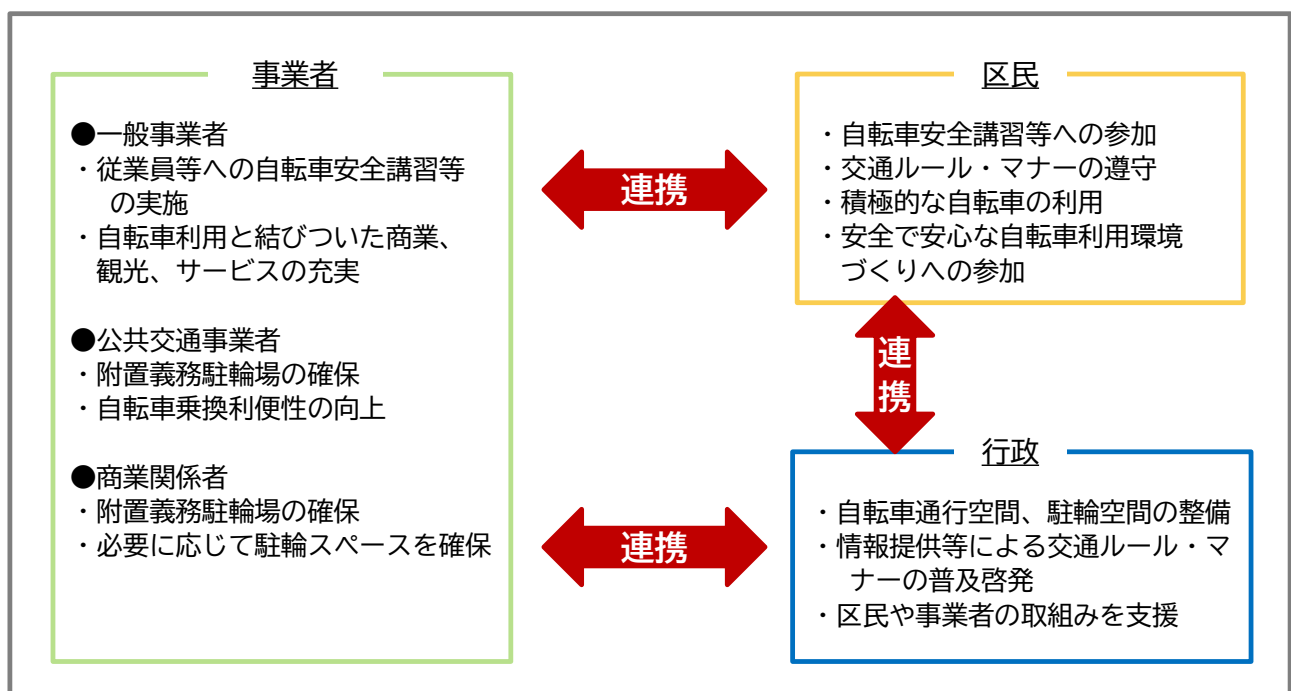


図 67 区民、事業者、行政の協働・連携のイメージ

(2) 社会情勢に応じた体制整備

<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。

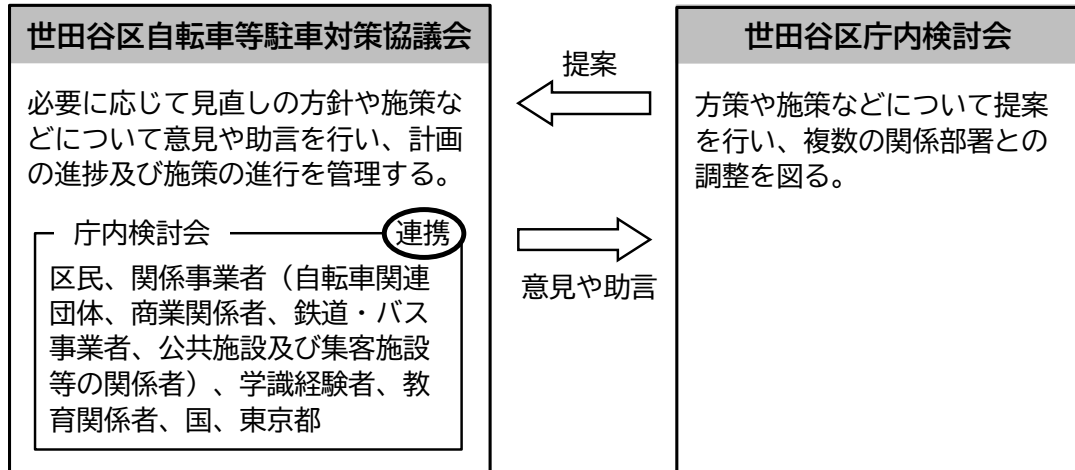


図 68 世田谷区自転車等駐車対策協議会と世田谷区市内検討会の体制

<民間の力を活用>

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の充実、附置義務駐輪場制度の見直し等、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）を実施（Do）し、実施内容を評価（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、先に述べた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状況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。

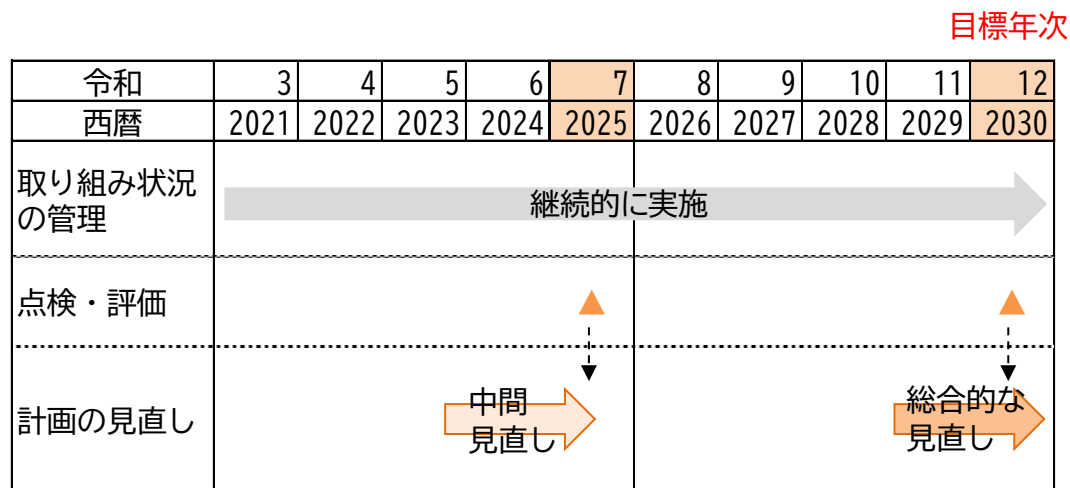


図 69 計画の点検・評価と見直しのスケジュール

