

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（概要版）

《素案》

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

1 章 計画の概要

1.1 計画の目的 1.2 策定の背景

1.3 計画の位置づけ

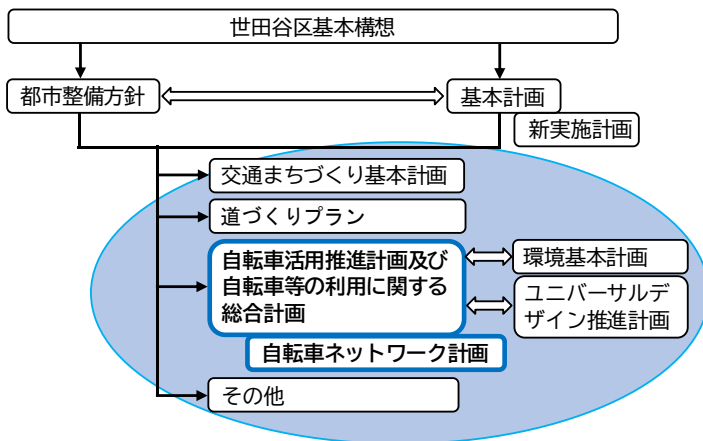
区民誰もが安全・安心・快適に利用できる環境の整備を目指し、次の①②の計画を一体として策定する。

①自転車活用推進計画

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、同法第 11 条で策定が努力義務とされた区市町村自転車活用推進計画

②自転車等の利用に関する総合計画

区の自転車施策の総合的な方針であり、「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 条に定められた法定計画



1.4 計画の期間

令和 3～12 年度の 10 年間を対象とし、策定後 5 年を経過した時点で、中間見直しを実施する。

1.5 計画の対象地域

世田谷区全域。

1.6 計画の対象内容

- 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

区民、事業者、行政が相互に連携・協力しながら、主体的に取り組む。

2 章 自転車等の利用の現状

2.1 世田谷区の概要

人口	・「世田谷区将来人口推計」（平成 29 年 7 月）では、区の総人口は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。
商業	・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あり、区内小売業の事業所数と年間販売額は、平成 24 年以降、増加に転じている。
道路	・主要幹線道路は整備されているが、都市計画道路整備率は約 5 割と低い。狭あい道路や、国分寺崖線周辺の起伏のある地形等により、自転車の地域間移動は必ずしも円滑とは言えない。
公共交通	・区内の鉄道は東西方向に発達しており、また、バス路線が限られることから、公共交通不便地域が存在している（令和元年 11 月現在で 20.2%）。

2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況

自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道の分担率は多摩川以西と同程度だが、自動車の分担率が低く、自転車の分担率は多摩川以西よりも更に高くなっている。 ・通勤・通学のための駅にアクセスする自転車だけでなく、日常の買い物や用事、子どもの送迎等に幅広く利用されている。
交通事故の状況	<ul style="list-style-type: none"> ・区内の自転車事故件数は減少傾向にあったが平成 28 年以降増加傾向にあり、平成 27・30 年は都内ワースト 2 位、令和元年はワースト 3 位と依然として多い。 ・区内の自転車関与率は、約 42%と全国平均のおよそ 2 倍の水準に達している。 ・年齢層別では、20～40 歳代の自転車事故が多く、半数以上を占める。また、近年は 20 歳代を除く全ての年齢層の自転車事故件数が増加傾向にある。 ・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、千歳烏山駅周辺などで自転車事故の発生密度が高い。
自転車の通行空間の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 27 年 3 月に策定の「世田谷区自転車ネットワーク計画」で、自転車ネットワーク路線（延長約 167.4km）を選定。そのうち、優先して整備すべき路線（優先整備路線）（延長約 72.5km）を定め、自転車通行空間の整備を推進している。

2章 自転車等の利用の現状【続き】

2.2 自転車等の利用及び利用環境の状況【続き】

状況	<ul style="list-style-type: none"> 全体としてかなり整備が進んだが、駅に対する位置関係により利用されにくい駐輪場がある、夕方の駐輪ピークに対応できていないなど、依然として対策が不十分な駅がある。 チャイルドシート付電動アシスト自転車をはじめ、大型自転車の増加により、区立駐輪場では既存のラックを撤去して大型自転車用平置きスペースを確保するなどの対応を迫られており、その結果として収容台数の減少が生じている。
クル、シェアサイク	<ul style="list-style-type: none"> 区が整備したレンタサイクルポート、コミュニティサイクルポートは現在7か所であり、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ない。また、長時間利用が多く、商用・買い物・観光など日中の短時間利用が少ないため、回転率が低いままにとどまっている。 区内では民間シェアサイクル事業者が一部地域で事業を展開しているが、ネットワークの構築には至っていない。令和2年度より民間シェアサイクル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るネットワーク構築を図り、効果を検証している。
策の状況	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の整備台数の増大に伴い、放置自転車台数は年々減少している。区内各駅周辺の放置自転車台数の合計では都内ワースト7位だが、平日昼間時点で「放置率」は3%台と低い。 千歳烏山駅 250台、三軒茶屋駅 141台、下北沢駅 111台と商業施設の立地が多い駅に放置自転車が多い傾向が見られる。 放置自転車撤去台数は減少傾向にあるが、活動日数当たり75台/日の撤去件数がある。近年、大型自転車の撤去割合も増加している。
する意識	<ul style="list-style-type: none"> 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」は1位、「放置自転車対策」は9位。「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割を超えている。(出典はそれぞれ世田谷区民意識調査2019、世田谷区民意識調査2018)

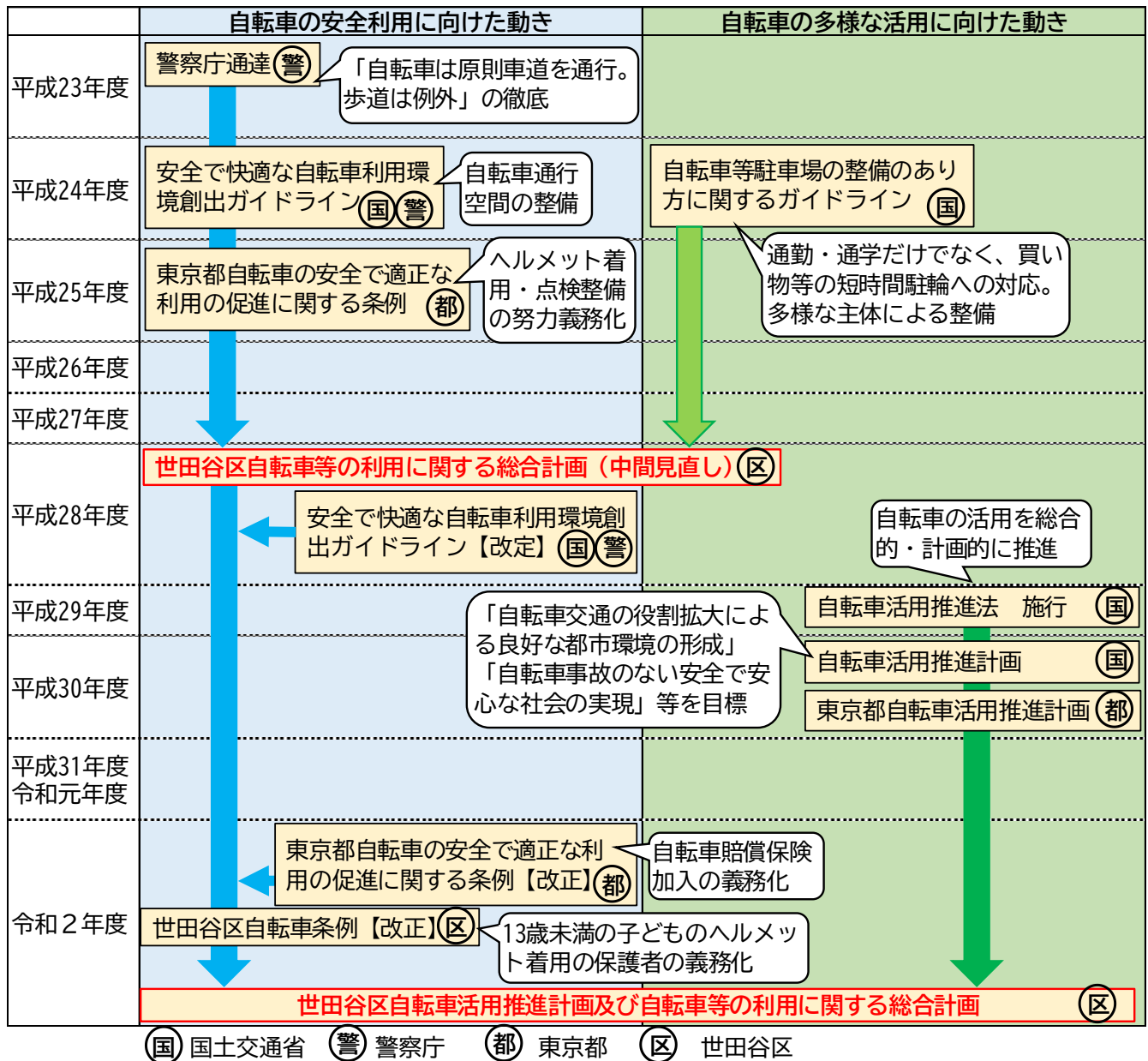
2.3 総合計画におけるこれまでの成果と評価・検証

総合計画（前計画）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た。

※太字・下線部分は短時間駐輪自転車に関わる課題

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、自転車安全講習の開催。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 <u>歩道を通行することの多い、買い物自転車や子どもの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 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>
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の送迎の自転車に向けた認知度向上</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>
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、条例改正内容の13歳未満の自転車ヘルメット着用義務化の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

2.4 自転車に関わる法制度や上位関連計画の動向



2.5 自転車を取り巻く社会情勢の変化

- ・ 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の進展
- ・ 民間のシェアサイクルの普及進展

2.6 計画の見直しの方向性

- ・ 現行計画の基本理念の継続
- ・ 自転車活用推進法・同推進計画の基本理念を受け継ぎ、身近な生活を支える自転車への注目
- ・ 自転車利用環境の総合的整備の継続
- ・ 新型コロナウイルスの影響への配慮
- ・ 自転車の役割に注目した施策体系
- ・ 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

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

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、買い物や通院のための利用、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、ユニバーサルデザインの視点を含め、これらを誰もが安全に利用しやすい環境の整備を目指す。

3.2 計画の基本理念

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、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。

通勤や通学、買い物や通院のための利用、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全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、誰もが安全に利用しやすい環境を目指す。

3.3 計画の基本方針

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」づくりを進める。

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」づくりを進める。

基本方針3：自転車がスマートに駐まるまち

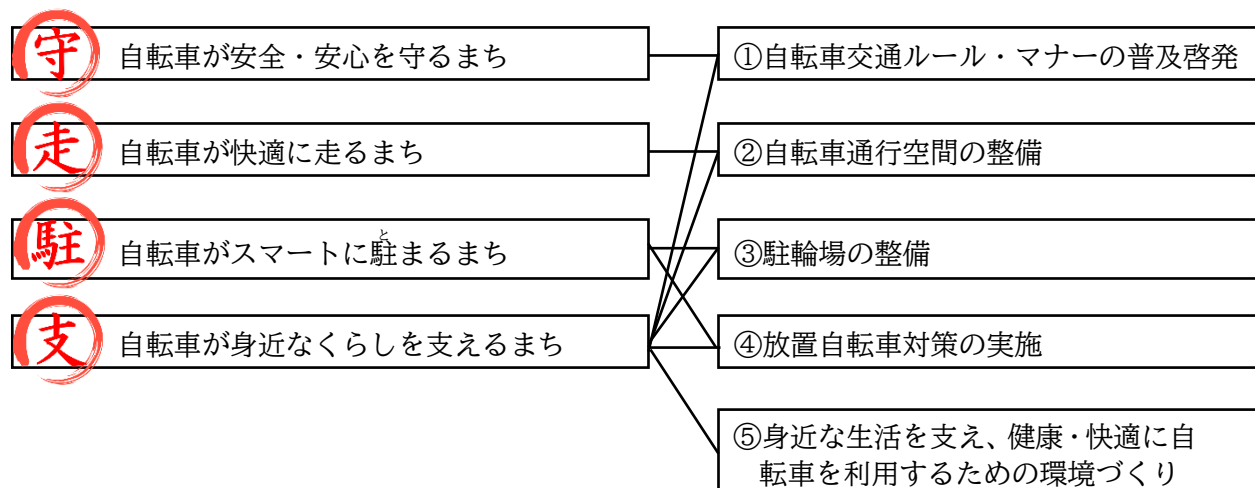
駐輪場情報の提供や自転車シェアリングにICTを活用するなど、駐輪環境の整備と放置自転車の防止により、適正な自転車利用を推進し、「自転車がスマートに駐まるまち」づくりを進める。

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、健康によく環境にもやさしい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」づくりを進める。

3.4 基本方針の考え方

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た。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章に示す施策体系も見通しよく、わかりやすいものとなった。



「生活自転車」とは？

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、買い物や通院のための利用、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など、自転車を安全・適切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。

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前ページの4つの基本方針です。



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）

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する。

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の施策で構成する。計画では、各施策の目的、今後の方向性、今後の取組みを示している。

【施策体系】

基本方針 (4)	個別方針 (8)	施策 (19)
1 基本方針1 自転車安全・ 安心を守るま ち	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
2 基本方針2 自転車が快適 に走るまち	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	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 なくらしを支 えるまち	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

4.3 施策実現の方策

- ・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・連携する。
- ・民間の資金やノウハウ、駐車場や駐輪場を活用して、駐輪スペースの確保や運営のしくみづくりに取り組む。
- ・国・都の補助金や税外収入の確保、施設運営の効率化等により、財源の確保・有効活用を図る。

4.4 PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進

- ・PDCAマネジメントサイクルを用いて5年後をめどに計画の見直しを行う。社会状況や法制度の変化など、必要があれば5年経過以前でも事態の変化に合わせて施策・計画を見直す。

	今後の取組み内容等
	幼児・小学生・中学生向けの教室、大学・事業者、子育て家庭等の20～40歳代に対する出前型講習、今後自転車利用の普及が想定される高齢者向けの実技教室等、多様な世代に向けた交通安全意識啓発を図る。
	自転車安全利用推進員等、区民による自主的な取組みも支援する。また啓発資料の区ホームページ上への掲載、交通事故データの活用など、区民にとってわかりやすくアクセスしやすい環境整備を目指す。
	区民交通傷害保険の運営を継続し、他の民間自転車保険についても区ホームページ上で適切に情報を提供するなど、区民の自転車保険への加入促進を全体として図る。
	13歳未満の自転車ヘルメット着用について、令和2年10月からの保護者への義務化を契機として、より一層の促進を図る。あわせて大人の自転車ヘルメット着用についても啓発を進める。
	自転車利用時の日々のチェックポイントをわかりやすく伝え、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」づくりを促進するなど、自転車の点検整備への意識づくり・環境整備を図る。
	自転車通行空間整備を推進するとともに、駅周辺、大規模店舗周辺、交差点等、歩行者、自転車が多い場所について、UDの視点を踏まえ、重点的、効果的、効率的な整備手法について検討する。
	自転車通行空間の役割、配置、利用方法等について周知啓発を図り、(仮)自転車通行空間体験ツアーや高齢者向け電動アシスト自転車乗り方教室の実施、「自転車散歩」の普及等を通じ、体験する機会を増やす。
	商店街での自転車利用ルールづくり、「(仮)自転車押し歩き推奨区間」の設定等、自転車通行空間の確保が難しい箇所について、まちづくりと連携し、UDの視点を踏まえ歩行者・自転車の安全・安心な共生を目指す。
	買い物等の短時間駐輪への対応の充実、大型自転車に対応した駐輪設備の改善、駐輪設備のICT化、利用料金の適正化等により、既存駐輪場が使いやすくなるよう質の充実を図り、利用率・回転率の向上を目指す。
	駐輪環境に課題のある駅について、駅ごとの特性やまちづくり状況、コロナ禍の影響による利用実態や駐輪需要を踏まえ、新たな駐輪場の確保を図る。用地確保が難しい場合は、駅周辺未利用地、歩道空間、地下空間の活用も検討する。
	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便性の向上を図り、利用を促進するため、民間シェアサイクルの実証実験を実施し、この結果に基づいて今後役割分担や運営を検討する。
	民間駐輪場の整備促進に加え附置義務駐輪場の有効活用、民間シェアサイクルポートの併設など官民連携による民間スキーム導入の検討、地域が主体的に地域運営を進めるエリアマネジメント活動との連携を図る。
	UDの視点等から通行の妨げとなる放置自転車への対応の重点化、駐輪場利用への誘導の充実をさらに進めるとともに、外国人自転車利用者にも対応した情報提供の充実を図る。
	放置防止に向けた啓発、放置禁止区域の指定・見直しに加え、各駅の放置自転車の実態に合わせた効果的・効率的な撤去活動の実施を図る。
	増加する自転車通勤、自転車の業務利用に対し、「自転車通勤導入に関する手引き」や自転車通勤を推進する企業の認証制度、自転車保険への加入義務化等について区ホームページで案内する等安全利用啓発を図る。
	スポーツ経験のない人も通勤や買い物の時間を活用して手軽に始めやすく、下肢への負担も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、こころとからだの健康づくりを進める。
	区ホームページや駐輪場等における自転車関連情報の提供に加え、外国人への情報案内、アプリ等を活用した自転車情報のより簡便な提供等について検討する。
	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等を区民が再発見・再認識できるよう、観光情報と自転車情報の連携強化、「自転車散歩」のPR等利用環境の充実を図る。
	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する。

※UD：ユニバーサルデザイン

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

<本章の目的>

- ・4章において区内全域を対象とした施策の基本的な考え方を示したが、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する。このため各駅の自転車利用環境について、駅にアクセスする自転車の範囲である「自転車駅勢圏」と自転車利用の用途・目的や自転車がアクセスする方向などを考慮し、自転車の利用環境の改善等を検討する。

<計画案（令和3年7月策定予定）における自転車の乗入台数の推計値の示し方>

- ・今回計画については、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、この影響の大きさについて十分に把握することができないことから、令和3年度の放置自転車実態調査結果を踏まえた上で、推計を行うこととする。
- ・このため、今回の計画における推計については、令和3年7月の計画策定時に掲載せず、令和3年10～11月に実施する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年度末までに実施し、その結果を公表することとする。

5.2 基本的な考え方と駅別の重点施策

<基本的な考え方>

- ・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、安全で快適に区内を移動することができる環境を構築していく。

<8つの鉄道路線>

- ・区内を通る京王電鉄京王線、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、東急電鉄東横線の8つの鉄道路線を対象とする。

<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>

- ・都市高速鉄道の3路線（京王線、小田急線、東急田園都市線）が、東西方向の主な移動手段となっているのに対し、各駅を中心とした南北方向の移動については、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る。区レンタサイクル、民間シェアサイクルの活用をはじめ、この南北動線に沿った安全・安心・快適な自転車利用環境の形成を図る必要がある。

<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）の普及・浸透により、大型自転車等、既存の駐輪ラックには収まらない自転車が増加した。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る。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る。