

図 10 国分寺崖線

資料：世田谷区ホームページ

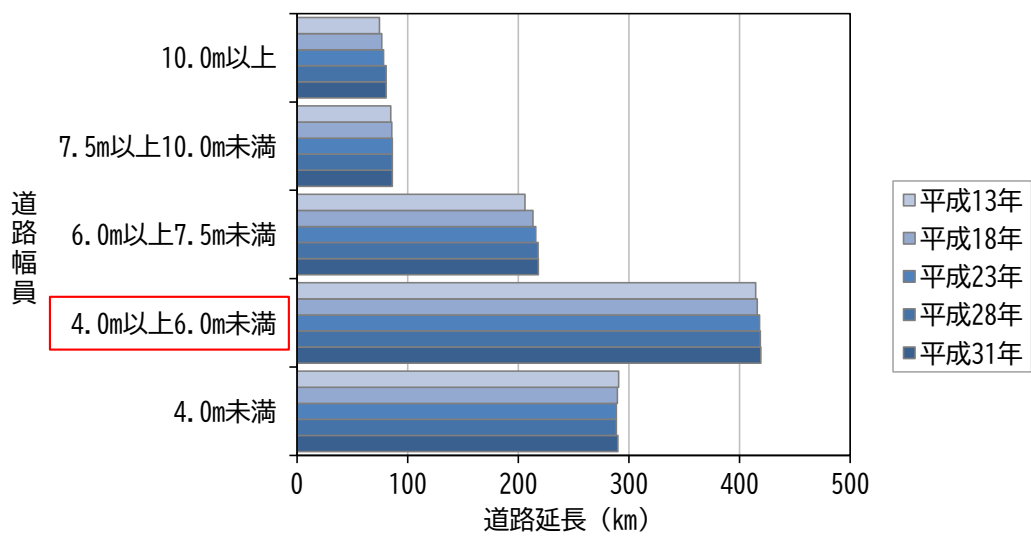


図 11 幅員別道路延長の推移 (区道)

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

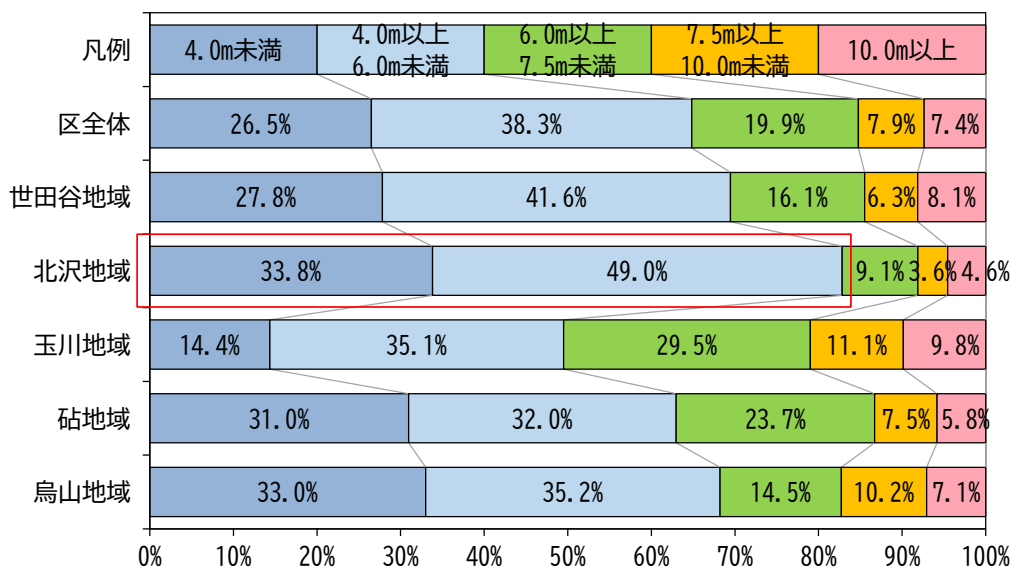


図 12 地域別にみた幅員別道路延長の割合 (区道)

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 4 を参照

(4) 公共交通

「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などがあるため、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。

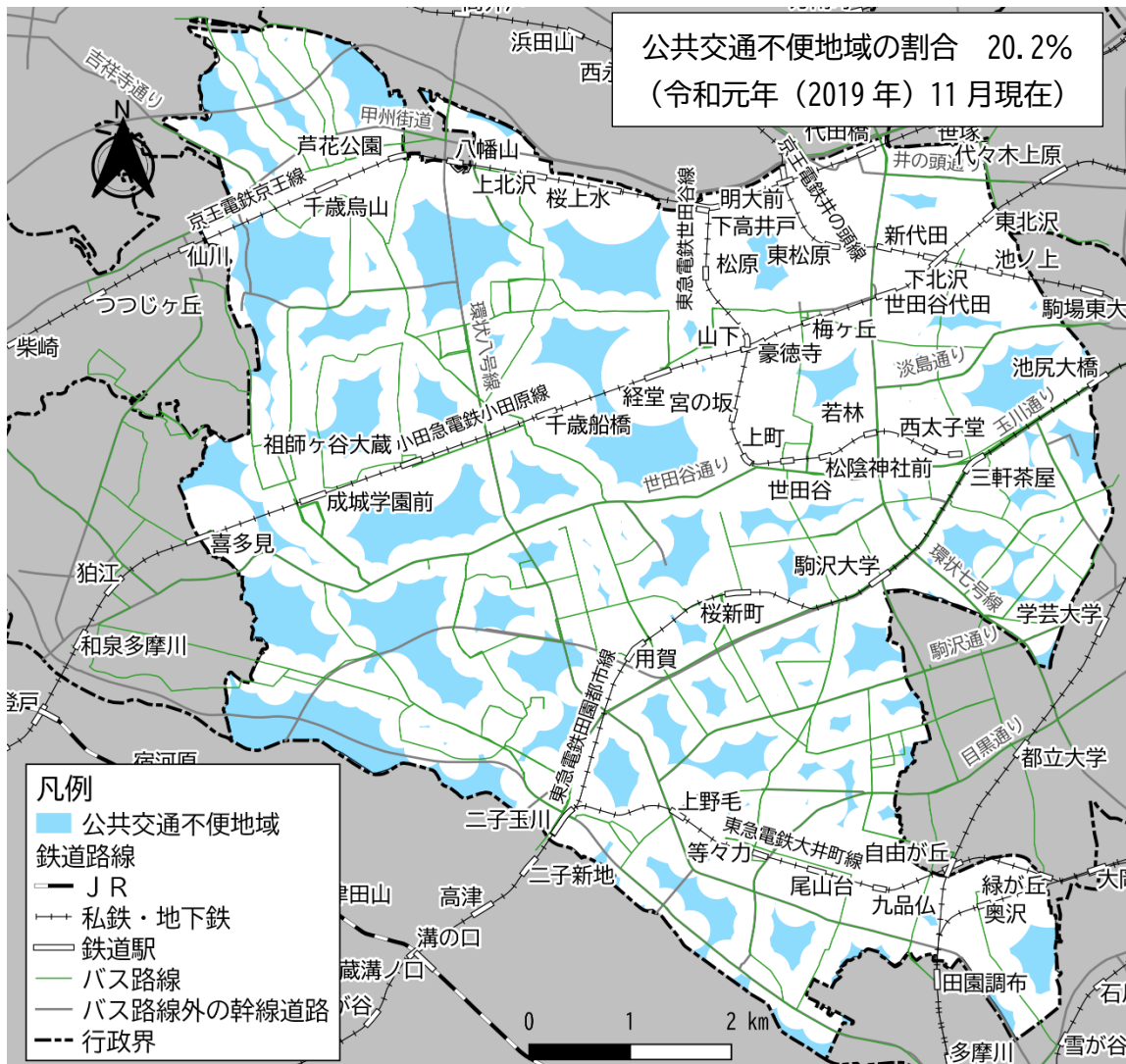


図 13 公共交通不便地域

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

<都心部と郊外の間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、その東部や西部のエリアで多くなっていることがわかります（図 15 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、東・西の端に行くほど駅が分散し、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、多摩川以西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 14 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西と同程度ですが、自動車の分担率が低く、自転車の分担率は多摩川以西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。

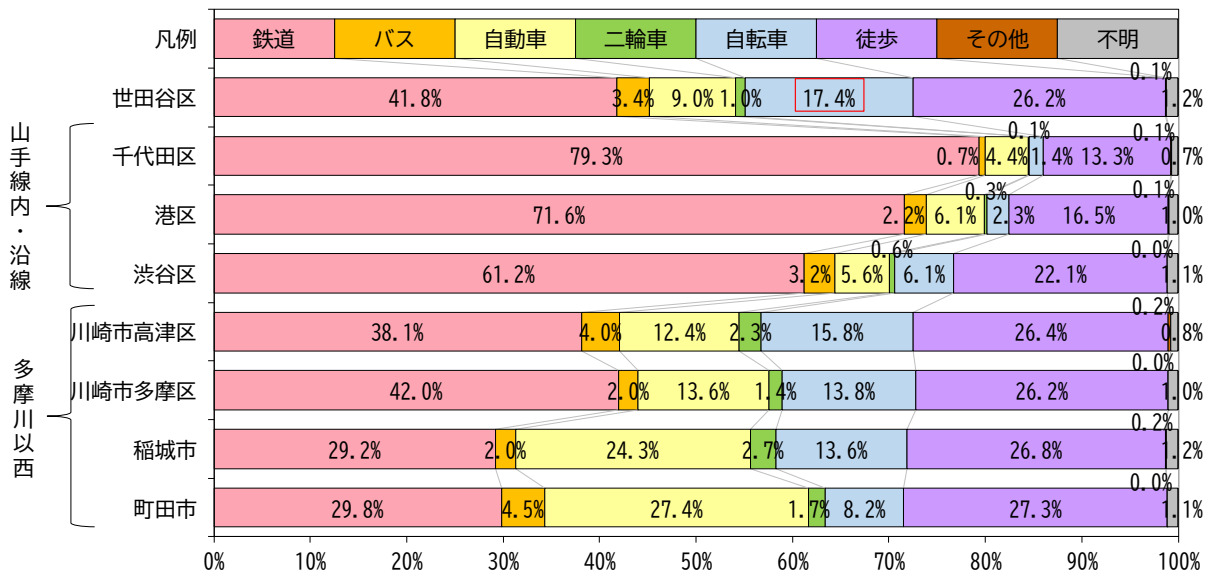


図 14 代表交通手段別分担率（近隣地域との比較）

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します。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ります。

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ます。