

自動車交通における環境負荷の軽減 環境負荷の低い交通手段の利用促進

- ◆ 道路と鉄道の立体化の促進
- ◆ 鉄道利用環境の整備
- ◆ 南北交通の強化等による公共交通の利用促進

令和3年11月24日 気候危機対策会議資料

道路・交通計画部

1. 交通まちづくりの理念 (R2.4交通まちづくり基本計画 (中間見直し))

理 念

誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷
～様々な交通手段を活用した、区民が参画する交通まちづくり～

3つの目標と

6つの方針

1. 便利で円滑な移動

- 1.1 交通ネットワークの充実
- 1.2 誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境の確保

2. 安全・安心な移動

- 2.1 歩行者と自転車の移動環境の確保
- 2.2 交通安全啓発の推進

3. 環境に配慮した移動

- 3.1 環境負荷の低い交通手段の利用促進
- 3.2 自動車交通における環境負荷の軽減

2. 自動車交通における環境負荷の軽減

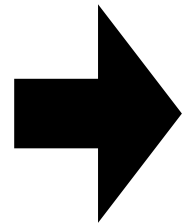
○ 道路と鉄道の立体化の促進

都や鉄道事業者と協力・連携を図り、道路と鉄道の連続立体交差化を促進し、円滑な道路交通の確保を図る。

- ・ 開かずの踏切（ピーク時しゃ断時間 40分／1時間以上）
区内に41箇所 → 踏切による交通渋滞、市街地の分断
- ↓
- ・ 連続立体交差化による踏切の解消



小田急線 茶沢通り(H15)



H25.3
地下化



小田急線 茶沢通り(H30)

2. 自動車交通における環境負荷の軽減

○ 小田急線連続立体交差事業・複々線化事業

年 月	内 容	解消された開かずの踏切
S 6 1. 6	事業着手	—
H 7. 3	喜多見～和泉多摩川間(約2.3km) 高架化	2箇所
H 1 4. 1 2	梅ヶ丘～成城学園前間(約6.4km) 高架化	17箇所
H 2 5. 3	東北沢～世田谷代田間(約2.2km) 地下化	9箇所

東北沢～世田谷代田間 連続立体交差化による事業効果

踏切しゃ断時間	13.7時間/日	➡	0
渋滞長	最大30m	➡	0
自動車平均速度	12km/h	➡	21km/h

○ 京王線連続立体交差事業・複々線化事業

年 月	内 容	解消される開かずの踏切
H 2 6. 2	事業着手 (笹塚～仙川間・約7.2km)	23箇所

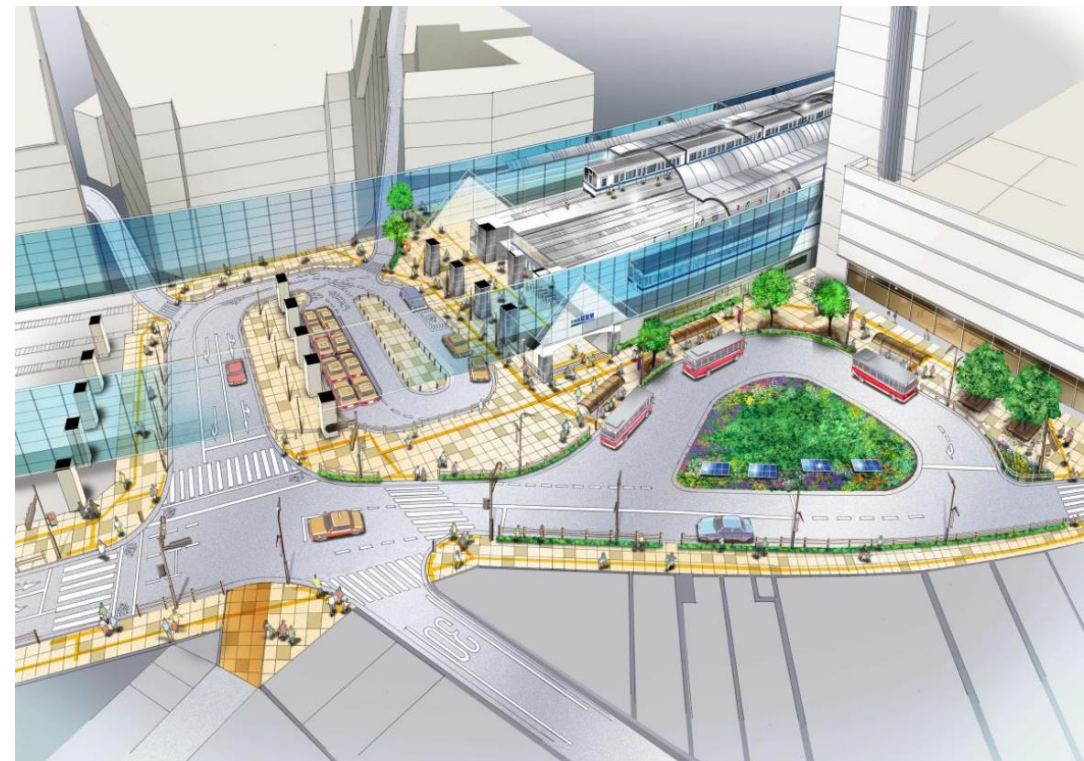
3. 環境負荷の低い交通手段の利用促進

○ 鉄道利用環境の整備

鉄道駅での乗換えの利便性向上を図るため、鉄道駅における結節機能を強化するため、駅前広場の整備等を推進する。

世田谷区による駅前交通広場整備

【 駅 名 】	【路線バス乗り入れ数】
成城学園前駅	7系統
経堂駅	5系統
東北沢駅	1系統
下北沢駅	1系統 (予定)
千歳烏山駅	7系統 (予定)
明大前駅	—

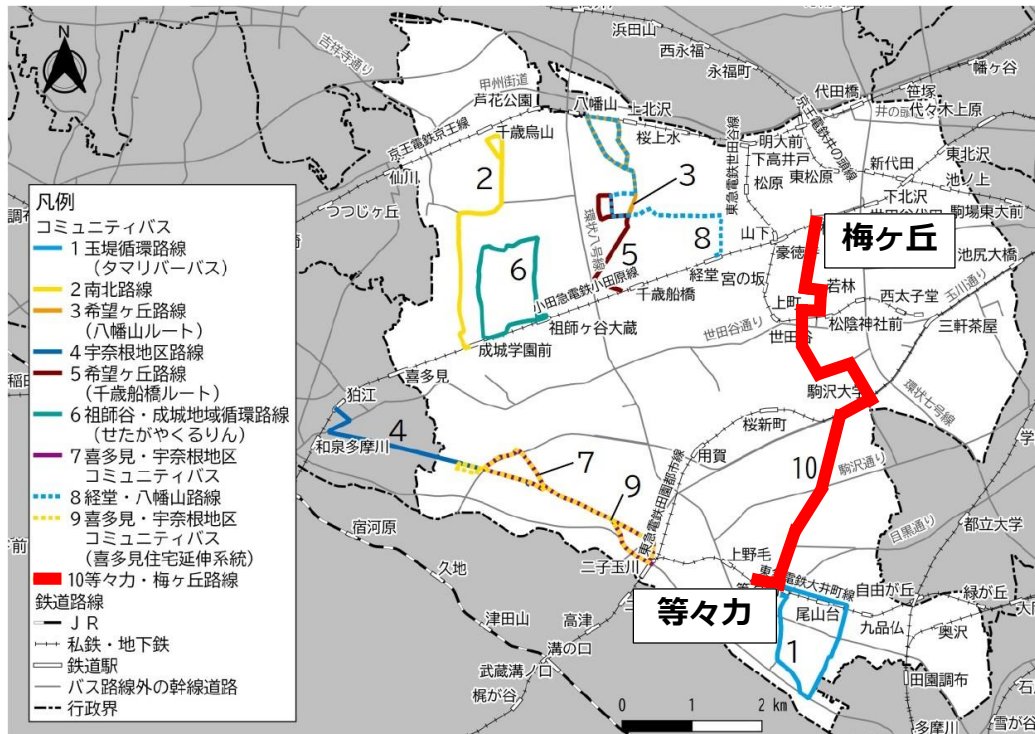


小田急線経堂駅 駅前交通広場 (H21完成)

3. 環境負荷の低い交通手段の利用促進

○南北方向のバス路線網の充実

- 南北方向の公共交通強化のため、コミュニティバス10路線を導入し、環境負荷の低い公共交通手段の利用促進に取り組んでいる。
- 既存バス路線の再編や道路整備に合わせた新規バス路線の導入を促進する。



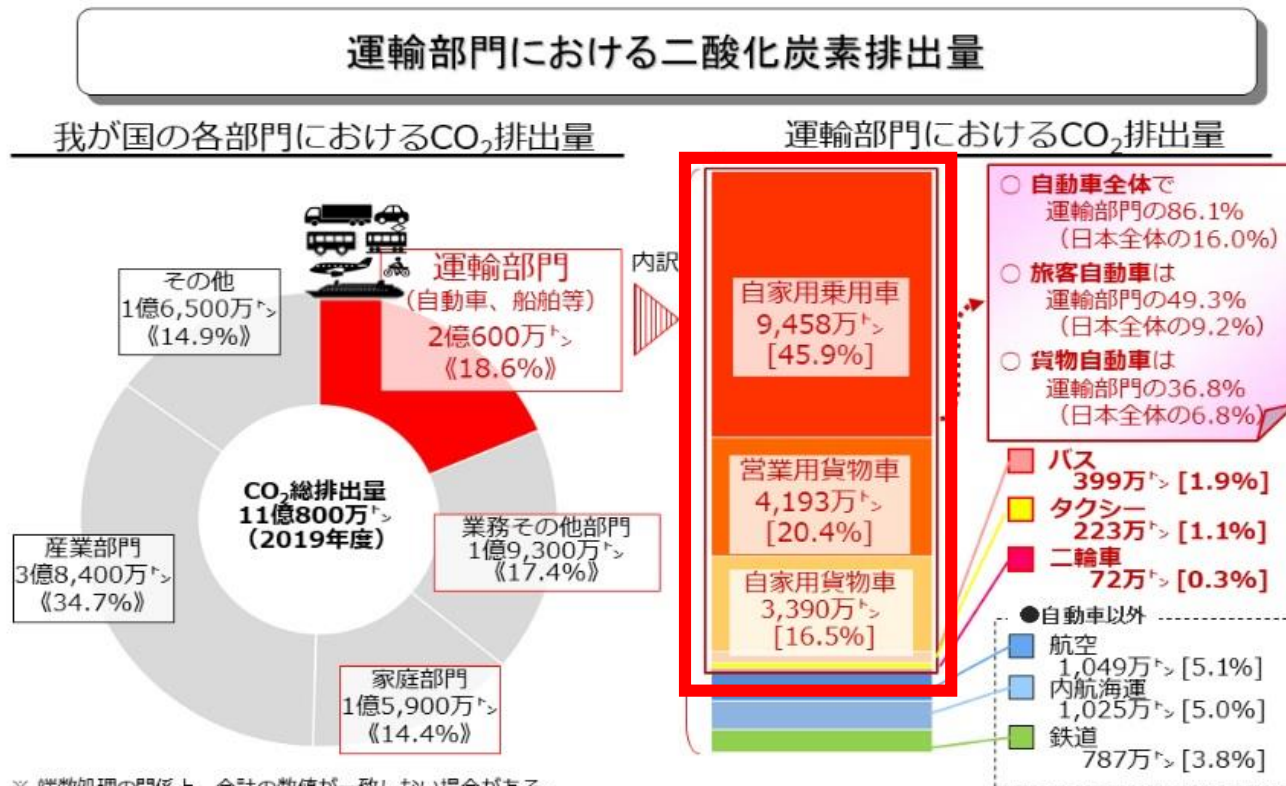
【コミュニティバス導入事例】
補助154号線の整備に合わせて導入した、「等々力・梅ヶ丘路線(等13系統)」

世田谷区コミュニティバス10路線の図

3. 環境負荷の低い交通手段の利用促進

○交通機関別のCO₂排出量

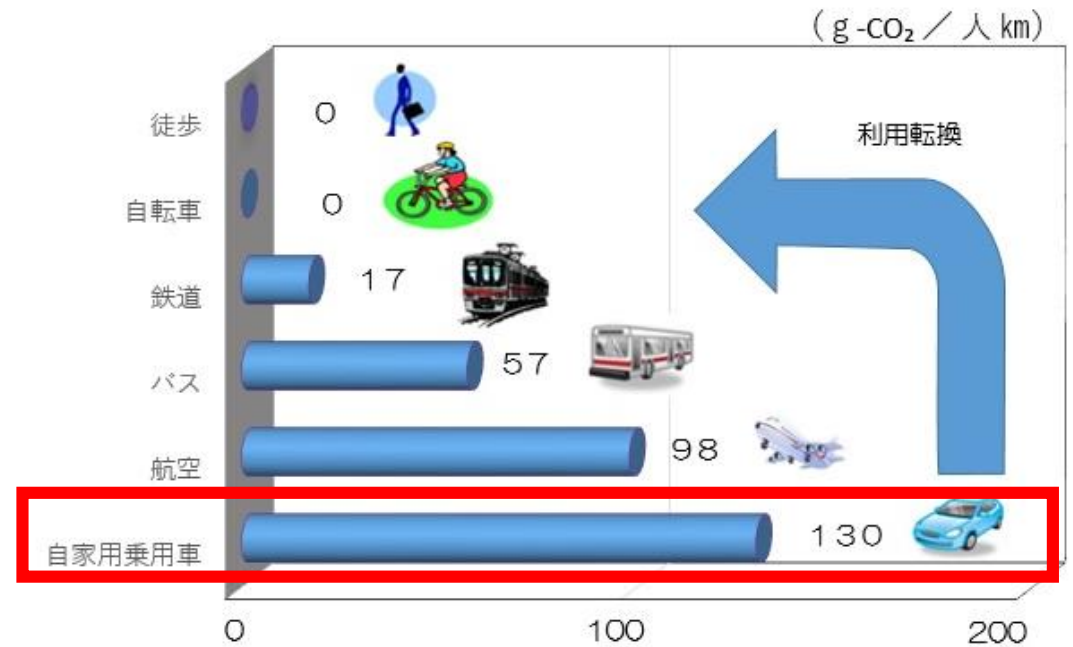
- ・国全体で見ると、運輸部門におけるCO₂排出の83.1%が「自動車」。
(バス・タクシーを除いた、自家用乗用車・貨物自動車の合計)



※ 端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。
 ※ 電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。
 ※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ (1990~2019年度) 確報値」より国交省環境政策課作成。
 ※ 二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。

出典：国交省HP

「1人を1km運ぶのに排出されるCO₂」



データ出所：国土交通省ホームページ (2019年度)

出典：東京都環境局HP

環境負荷の低い交通手段の利用促進 (自転車利用環境の整備)

令和3年11月24日 気候危機対策会議資料
土木部交通安全自転車課

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 ～世田谷思いやり自転車プロジェクト～

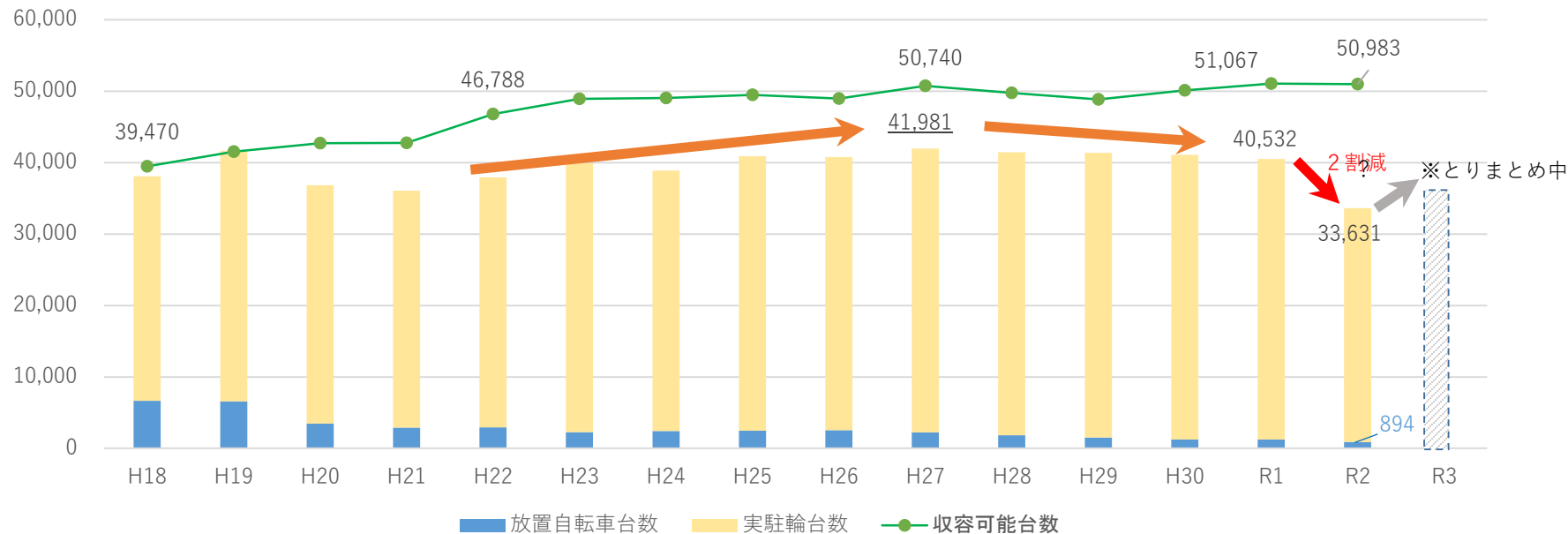
【基本理念】

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。



自転車の乗り入れ台数の推移

- 区内の駐輪場の整備台数は増加しており、放置自転車は年々減少。
- 駅周辺の乗り入れ台数（実駐輪台数+放置台数）は、平成27年度をピークに漸減していたが、令和2年度は「外出自粛」や「テレワークの浸透」の影響を受け、大きく減少。



表：駅周辺における自転車の乗り入れ台数の推移（毎年10月の平日昼間11時頃）

取り組み① 自転車シェアリングの普及促進

○レンタサイクル・コミュニティサイクル

- 平成6年度からレンタサイクルを開始し、平成19年度からはポート間の相互利用が可能となるコミュニティーサイクル（がやリン）を実施。
- 駅近くのポートに数多くの自転車を配置し、1か月や1日単位の料金設定で安価に借りれるため、通勤や通学で多くの区民に利用されている。



	令和3年9月
稼働台数	1,314 台
定期利用者数	1,217 人/月
都度利用回数	5,147 回/月

表：レンタサイクル・コミュニティサイクルの利用状況

- 通勤や通学等の定期利用者が多い。

取り組み②

自転車シェアリングの普及促進

○民間シェアサイクル実証実験（令和2年4月～）

- 区民の移動利便性の向上や区コミュニティサイクルとの相互補完等について検証するため、官民連携による実証実験を行っている。



	令和2年4月	令和3年9月
ステーション数	53 箇所	93 箇所
利用者数	2,150 人/月	9,648 人/月
利用回数	5,872 回/月	31,474 回/月

表：実証実験における利用状況等の推移

- 区境を越える利用が毎月35%程度
⇒区外との往来でも利用されている。
- 利用時間：60分以内が約7割
貸出/返却の直線距離：2km以内が約5割
⇒比較的短時間・短距離での利用が多い。

取り組み③ 自転車通行空間の整備

- 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、自転車通行空間の整備を進めている。



整備形態	整備済み延長	合計
自転車専用通行帯 自転車道に準ずる形態	1.0 km	36.3km
自転車走行帯 (ブルーゾーン)	2.3 km	
自転車走行位置表示 (自転車ナビマーク)	33.0 km	優先整備路線※ 24.2/72.5 km

※令和6年度までに整備する路線

表：自転車通行空間の整備実績（令和2年度末現在）



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

取り組み④ 自転車の駐輪環境の整備

- 利用実態を踏まえた新たな駐輪場整備
- 既存駐輪場の利用促進
- 大規模店舗等の自転車等駐車場附置義務制度 など



区が整備した自転車等駐車場
(駒沢第二自転車等駐車場)



鉄道事業者による民間駐輪場の整備
(京王サイクルパーク)



大型自転車専用スペースの設置
(桜新町自転車等駐車場)

主な課題

■ 安全で快適な自転車通行空間の整備

→計画的な自転車通行空間の整備、適切な維持管理

■ 自転車の駐輪環境の整備

→利用しやすい駐輪場の整備、民間駐輪場の誘導

■ 自転車等駐車場の適切な維持管理

→老朽化している施設の修繕や更新、大型自転車対応

■ 交通安全の啓発

→自転車の走行ルールやマナーの啓発 など

