

図 15 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、コペンハーゲンなど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 17 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 16 に示すように東京都区部はコペンハーゲンに劣っていますが、自転車活用推進の目的のひとつである自動車交通の抑制については、図 17 に見られるように優っています。

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。

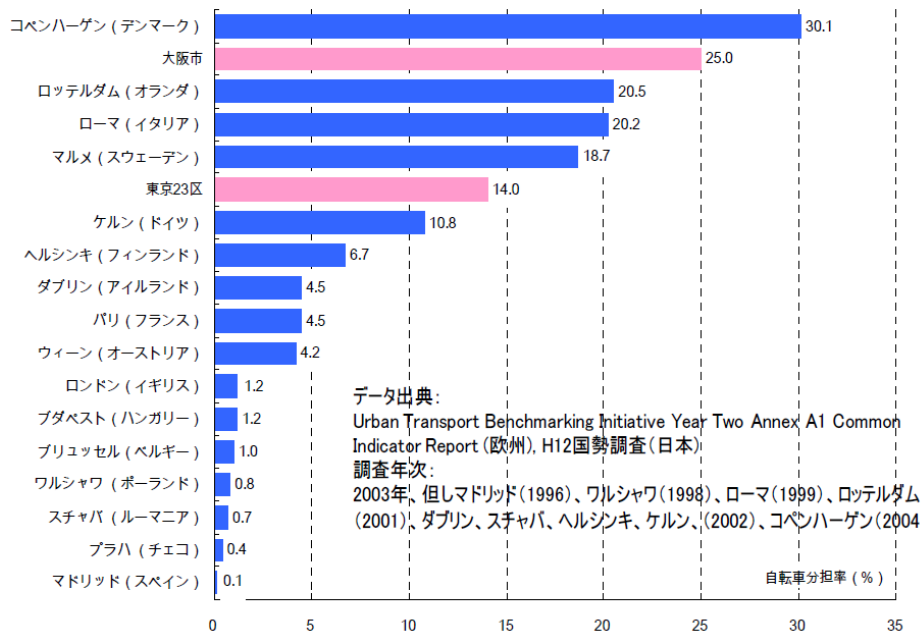


図 16 自転車分担率の各国都市比較

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)

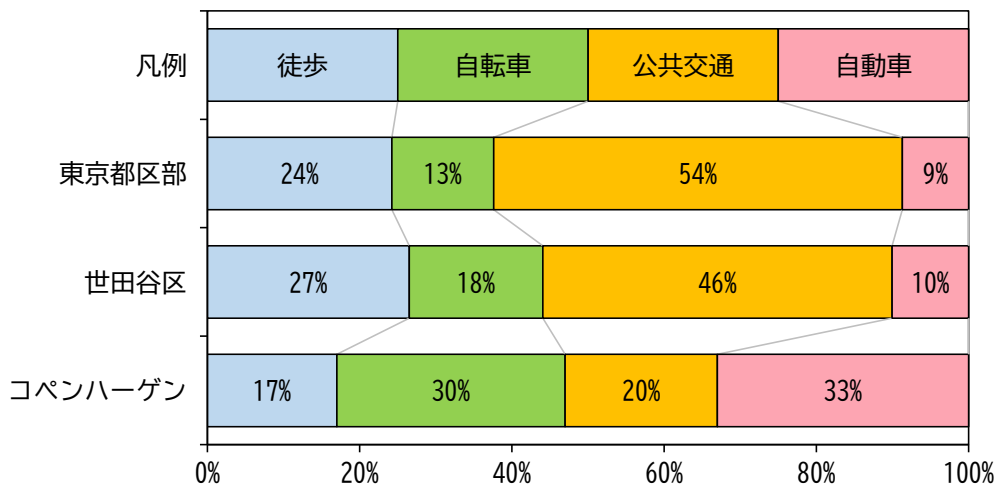


図 17 東京都区部、世田谷区、コペンハーゲンの交通手段分担率の比較

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、レジャー、スポーツ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。

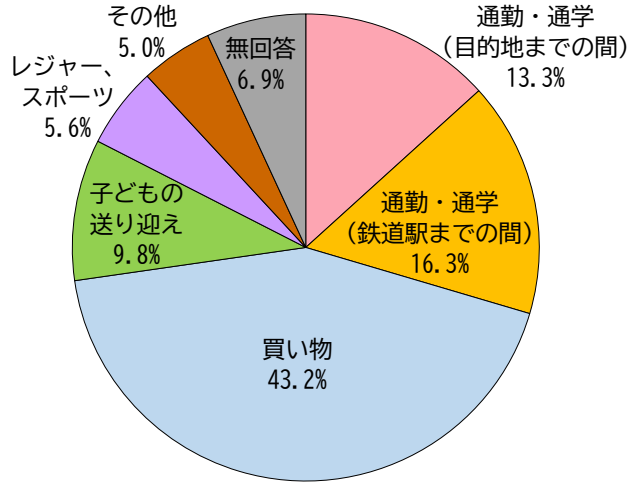


図 18 区内の自転車の利用目的

資料：世田谷区民意識調査 2018（平成 30 年 5 月実施）を基に作成

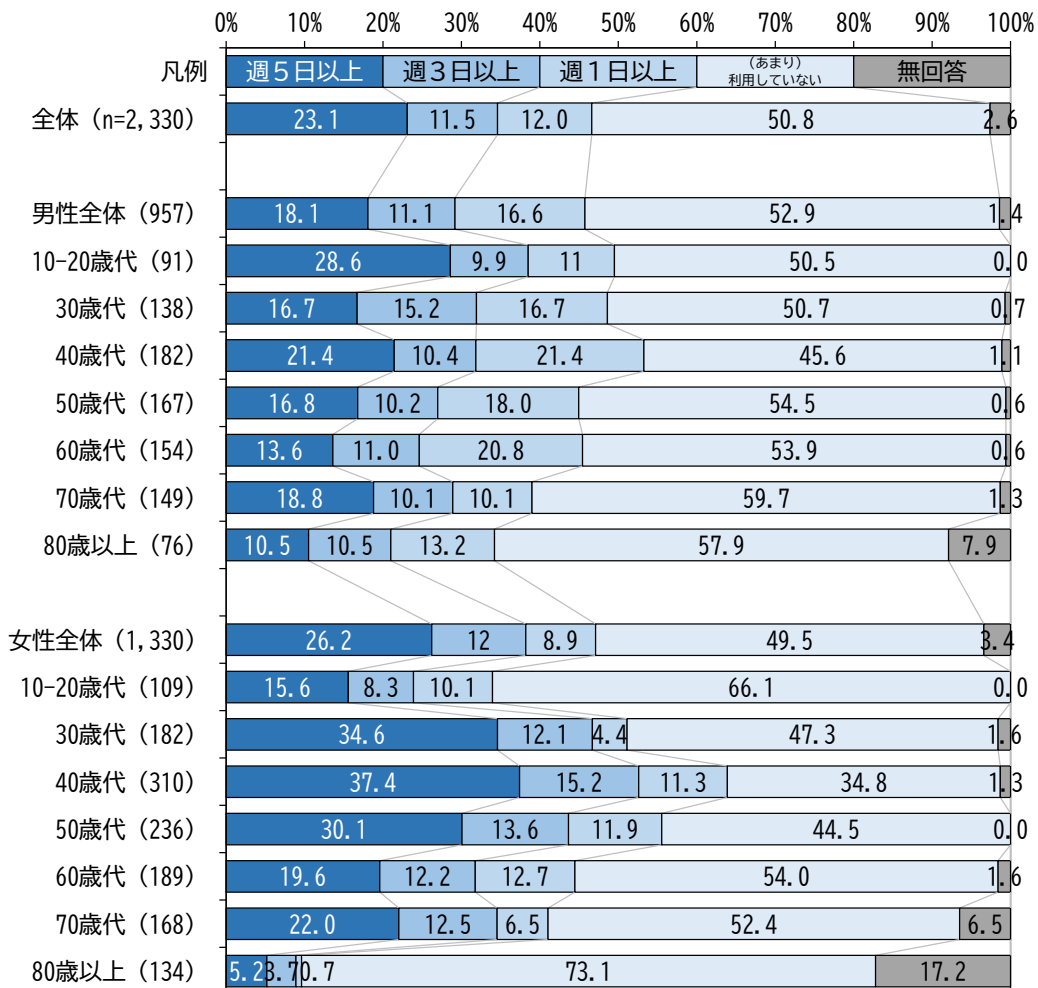


図 19 区内の自転車の利用頻度（性別・年齢別）

資料：世田谷区民意識調査 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.15) 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.16 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『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、「せっかく自動車で買い物に行くのだか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、みんなさびれてしまいかねません。

そして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。

道路整備の進んでいない世田谷区では、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 20 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（駐輪場に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、商業集積などに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、急行が停車するなど利便性が高い駅は、自転車乗入台数が多い傾向にあります。

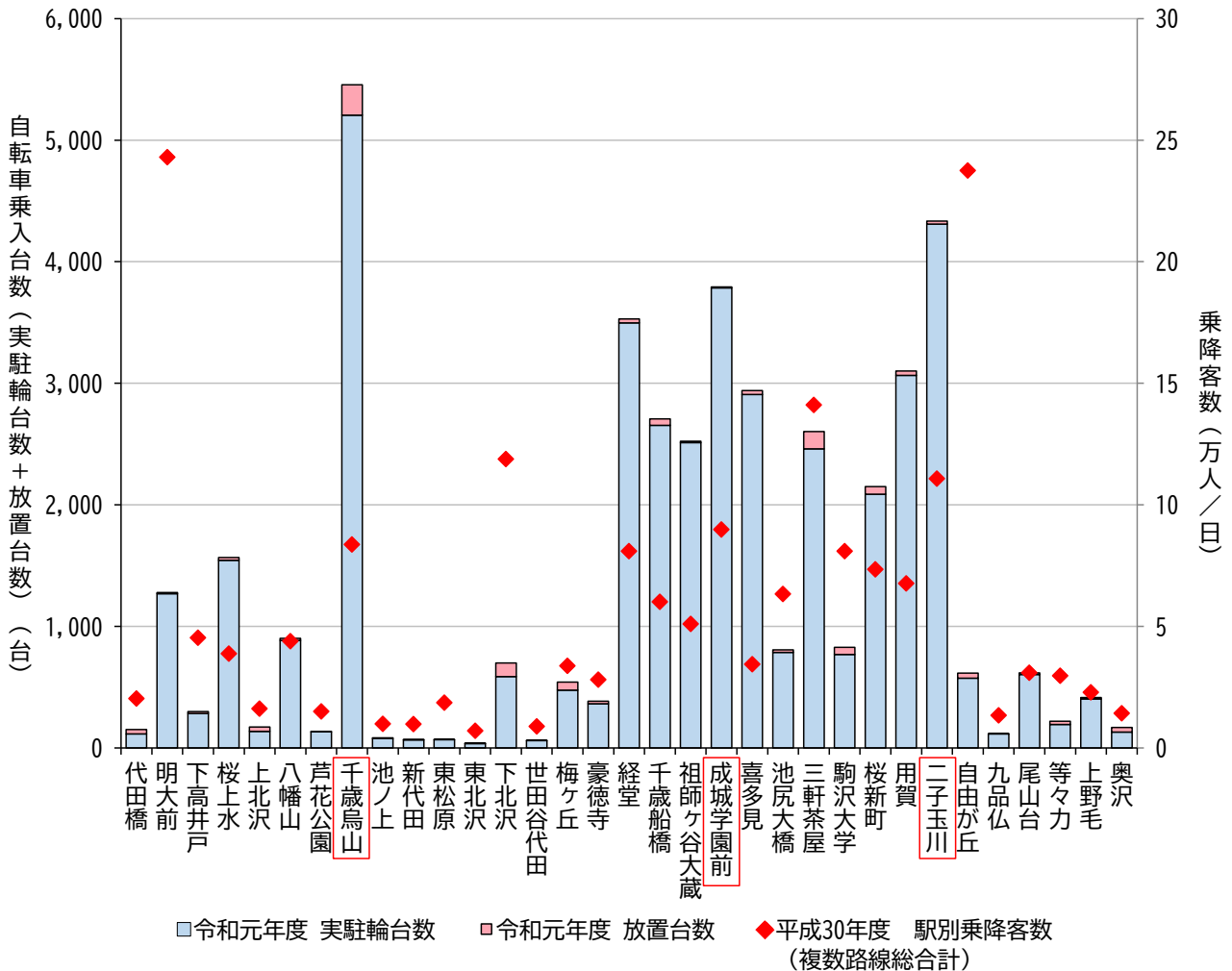


図 21 駅別乗降客数と駅への自転車乗入台数

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）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ます。

注）東京急行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）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。

◇ 「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。この計画書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き自転車をあわせて「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、令和元年はワースト3位と依然として多く、喫緊の課題です。令和元年中の自転車事故件数808件のうち、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。

自転車事故件数の多さの背景には、区内の人口の多さ、面積の広さ、交通量の多さなどがあり、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。

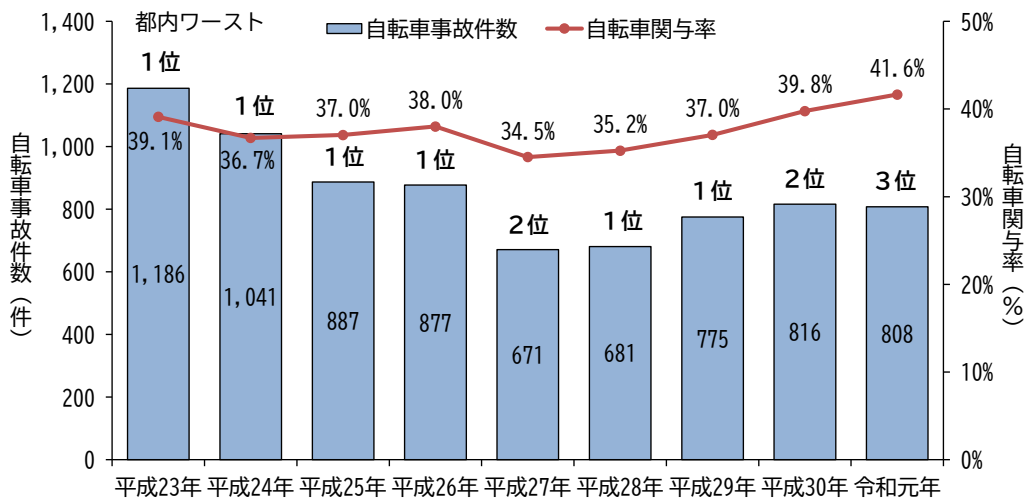


図 22 自転車事故件数・自転車関与率の推移

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>

区内の自転車関与率^{※5}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

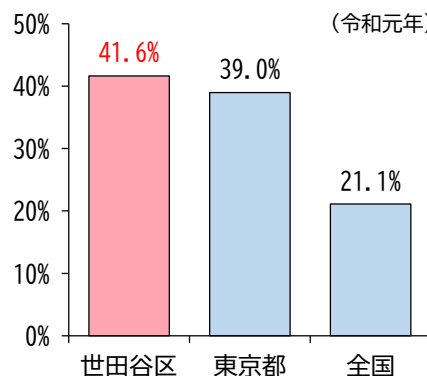


図 23 自転車関与率の比較

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 自転車関与率：交通事故全体に占める自転車関与事故（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。

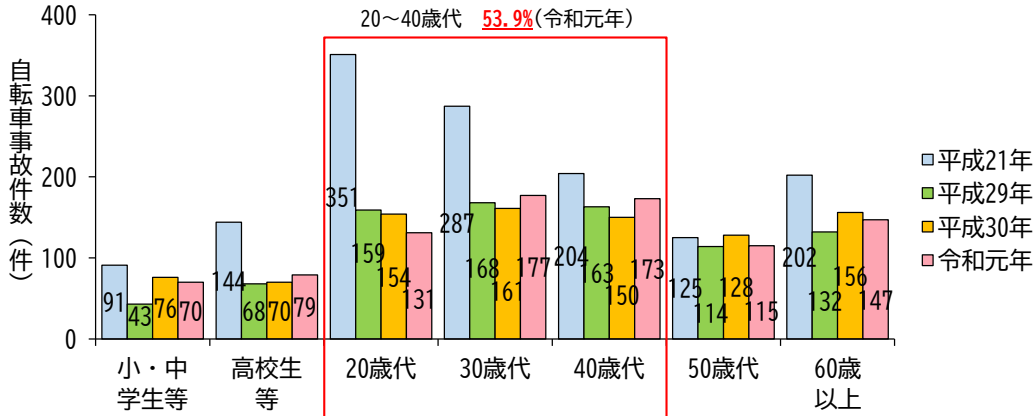


図 24 年齢階層別自転車事故件数 (区内)

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、千歳烏山駅周辺など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。

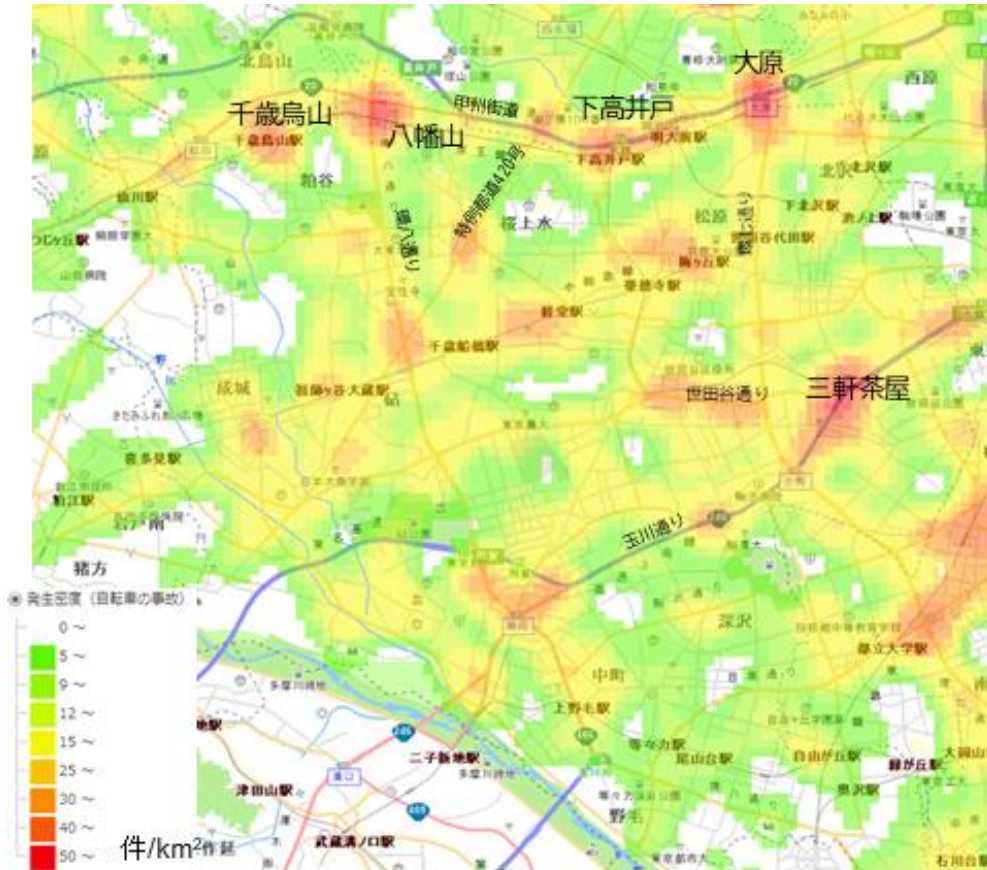


図 25 自転車事故発生密度

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です。