

2章

自転車等の利用の現状

2章 自転車等の利用の現状

2.1 世田谷区の概要

世田谷区の概要のうち、特に自転車利用と関わりの深いものについて、以下に示します。

(1) 人口

自転車利用の基本となるのは「人の移動」であり、その根底にはそこに住む人の数（人口）があります。

自転車は鉄道やバス、自動車に比べ、より短距離の移動に多く利用されます。また、区は主として住宅地であり、昼間の人口流入がそれほど多くないことから、区内の自転車利用の増減は、人口に大きく影響されます。

<本計画期間中、区の総人口は先行きが不透明な状況>

区の人口は平成7年の国勢調査以降、減少から増加に転じています。「世田谷区将来人口推計」(平成29年7月)によると、区の総人口は本計画の計画期間(令和12年度)においても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です。

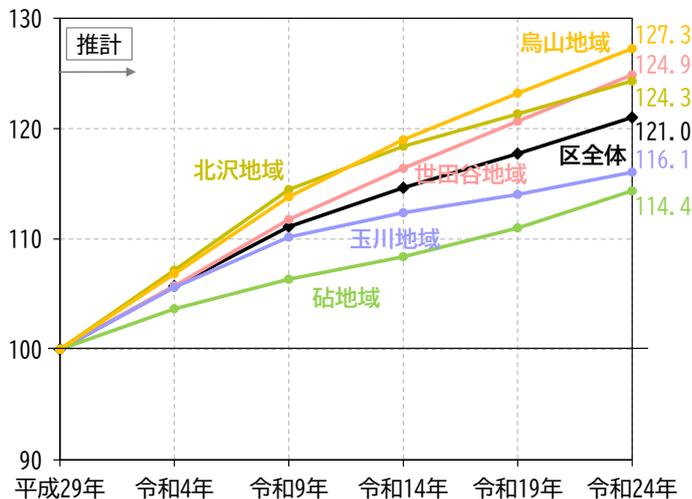


図5 地域別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、平成29年7月）を基に作成

注) 平成29年の人口を100とした場合の値
注) 日本人のみ



図6 区内5地域区分

資料：世田谷の土地利用2016（世田谷区、平成30年5月）

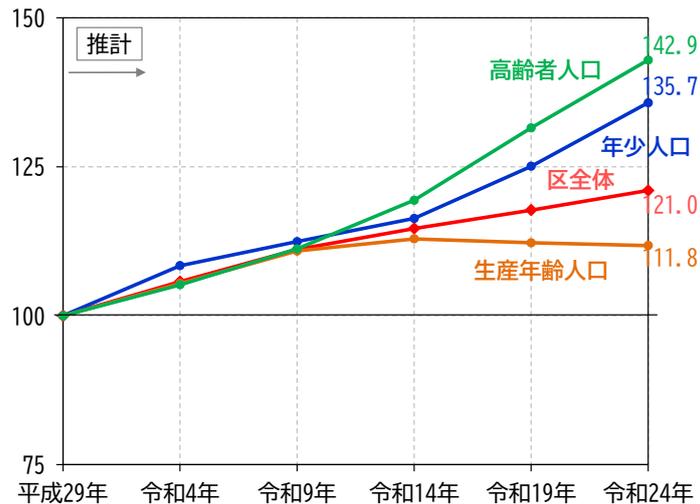


図 7 年齢3階層別人口の将来予測

資料：世田谷区将来人口推計（世田谷区、平成 29 年 7 月）を基に作成

注) 平成 29 年の人口を 100 とした場合の値

注) 日本人のみ

注) 年少人口：14 歳以下の人口、生産年齢人口：15 歳～64 歳の人口、高齢者人口：65 歳以上の人口

【補足】

住民基本台帳に基づく令和元年 1 月 1 日時点での区の人口は、合計 917,486 人（日本人 894,452 人、外国人 23,034 人）です。上記の推計による人口は、合計 926,598 人（日本人 902,184 人、外国人 24,414 人）であり、実際はこれを下回っています。

人口の動向は、今後の社会経済動向等により影響を受けるため、注視する必要があります。

(2) 商業

店舗数や事業所数、従業員数、小売業の販売額等は、いずれも自転車を利用した通勤や買い物等の移動の要因となるものであり、区内の自転車利用の増減は、これらの数値にも大きく影響されます。

<区内全産業の従業員数は横ばい、事業所数は減少傾向>

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すが、区内の従業員数は横ばい、事業所数は減少傾向にあります。前計画の中間見直し後の平成28年は、事業所数、従業員数ともに平成26年から減少しています。

事業所数、従業員数の減少に伴い、通勤や営業等の自転車利用の減少が想定されます。

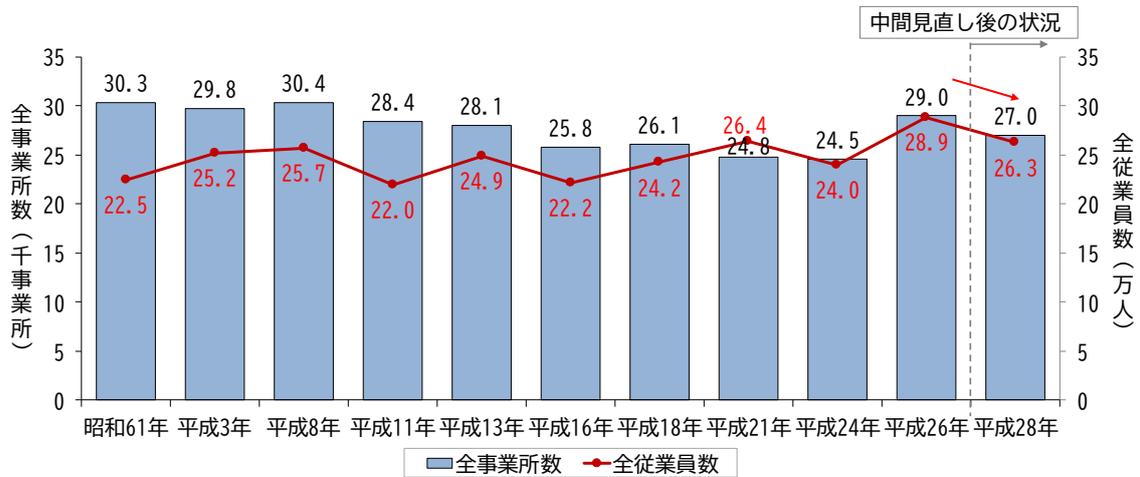


図8 区内全事業所数と全従業員数の推移

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

<区内小売業の事業所数と年間販売額はともに増加傾向>

区内における小売業の事業所数と年間販売額は減少傾向にありましたが、平成24年以降は増加に転じています。前計画の中間見直し後の平成28年は、平成26年と比べて事業所数は微増し、年間販売額は大きく増加しています。

小売業の事業所数及び年間販売額の増加と並行して、買い物を目的とした自転車利用及び短時間駐輪が増加していくと考えられます。

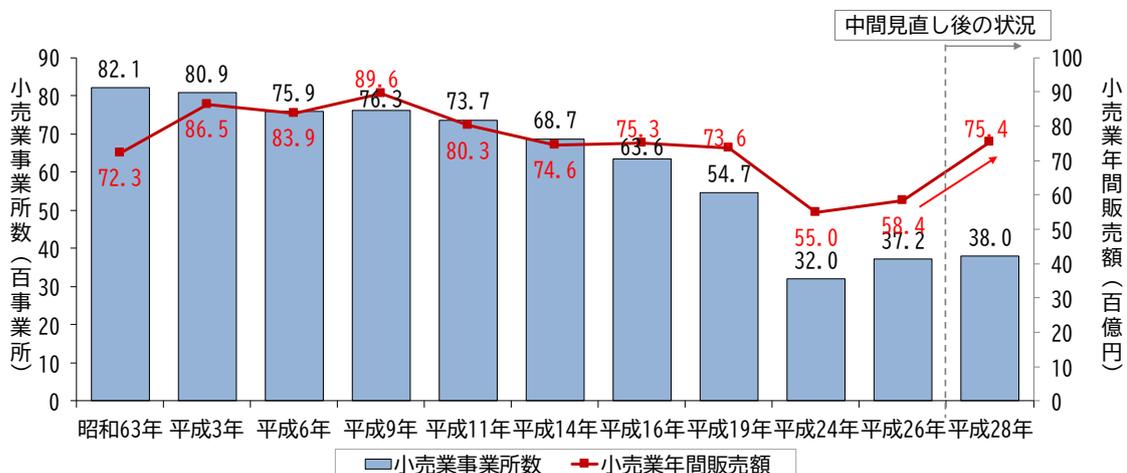


図9 区内小売業事業所数と年間販売額の推移

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

(3) 道路

道路は「人の移動」を支える基盤であり、区内の自転車利用の安全性や快適性は、道路の状況に大きく影響されます。

<区道の6割以上が幅員6.0m未満>

主要な幹線道路は整備されていますが、都市計画道路の整備率は約5割と低いです（図10参照）。

区道は、幅員4.0m以上6.0m未満が最も多く、区道全体の約4割を占めます。また、幅員4.0m未満の区道も含めると6.0m未満の区道は6割以上に及びます。特に北沢地域は幅員の狭い道路が多く、延長で見ると区道の8割以上が幅員6.0m未満です（図12、図13参照）。

狭い道路が多いことや、国分寺崖線（図14参照）※1周辺を中心とした起伏のある地形などが影響し、自転車による地区間、地域間移動は必ずしも円滑とは言えないため、安全・安心・快適に自転車を利用できる環境を目指します。



図10 都市計画道路の整備率

資料：道路整備白書（世田谷区、令和2年4月）



図11 都市計画道路、主要生活道路の整備概況

資料：道路整備白書（世田谷区、令和2年4月）

※1 国分寺崖線：区内の南西部に約8kmにわたり続く崖の連なりで高低差は20mほどある。

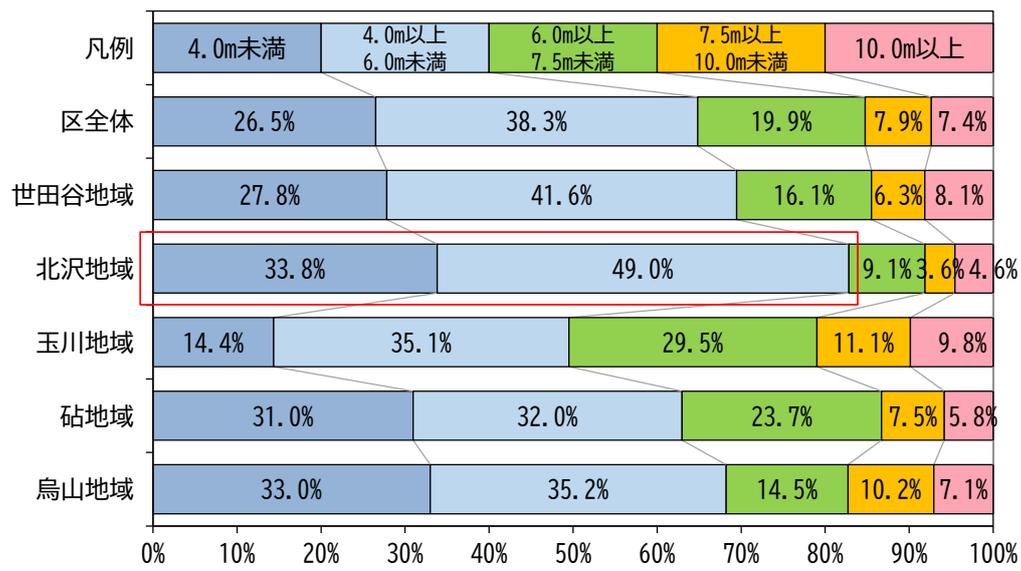


図 12 地域別にみた幅員別道路延長の割合（区道）

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6を参照

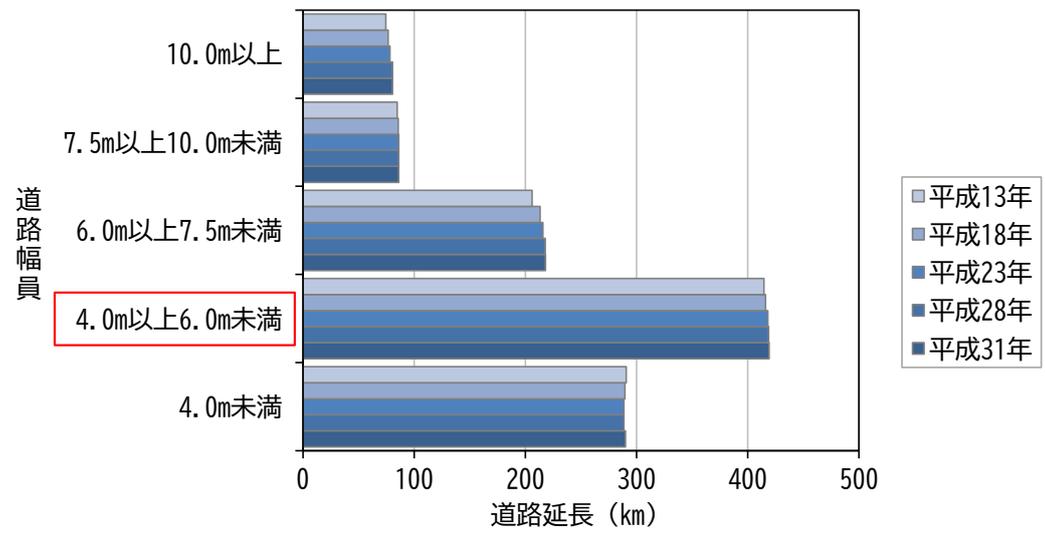


図 13 幅員別道路延長の推移（区道）

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

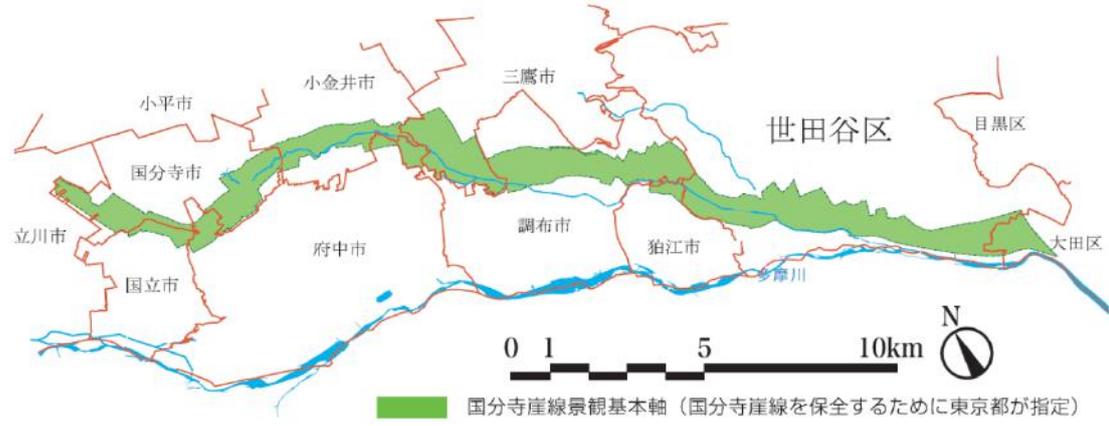


図 14 国分寺崖線

資料：世田谷区ホームページ

(4) 公共交通

区内における「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等があるため、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面積割合は、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。

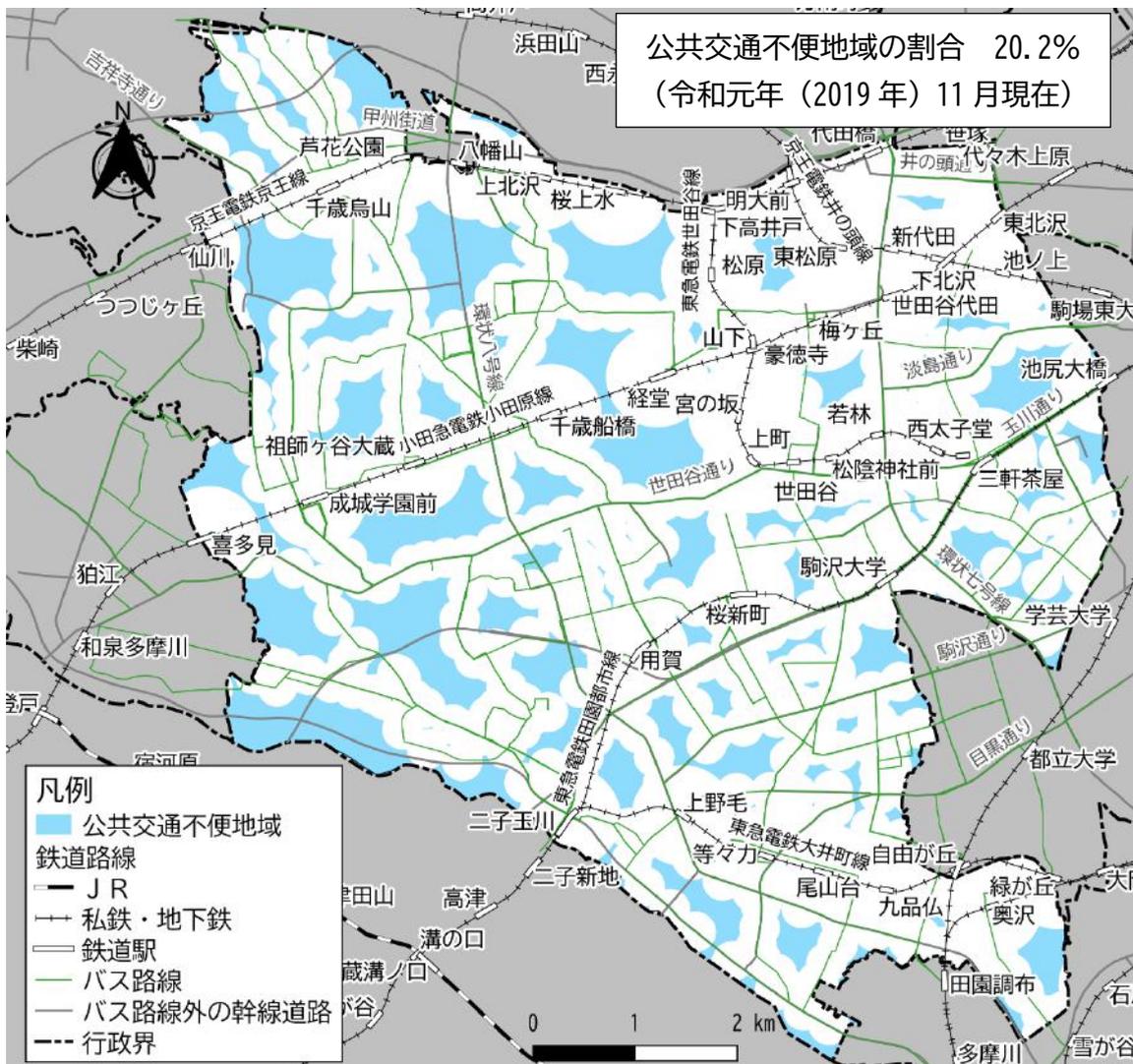


図 15 公共交通不便地域

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等がわかります。

(1) 自転車の利用状況

<都心部と郊外の中間に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、その周辺のエリアで多くなっていることがわかります（図 17 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、都心から離れるほど駅が分散し、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、多摩川以南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 16 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南と同程度ですが、自動車の分担率が低く、自転車の分担率は多摩川以南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。

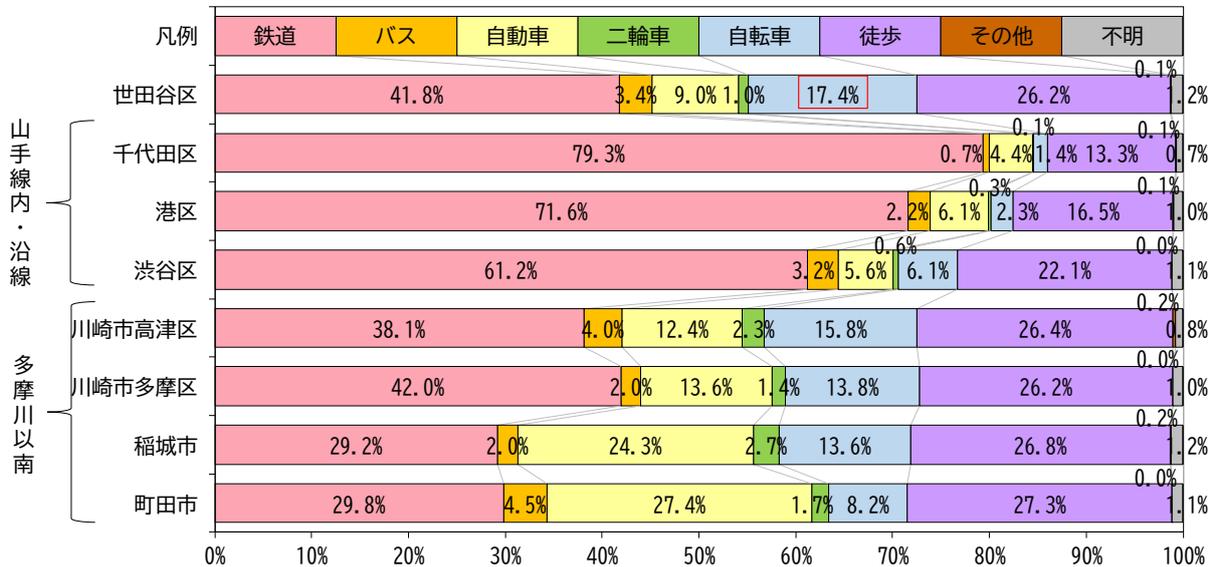


図 16 代表交通手段別分担率（近隣地域との比較）

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る。

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る。

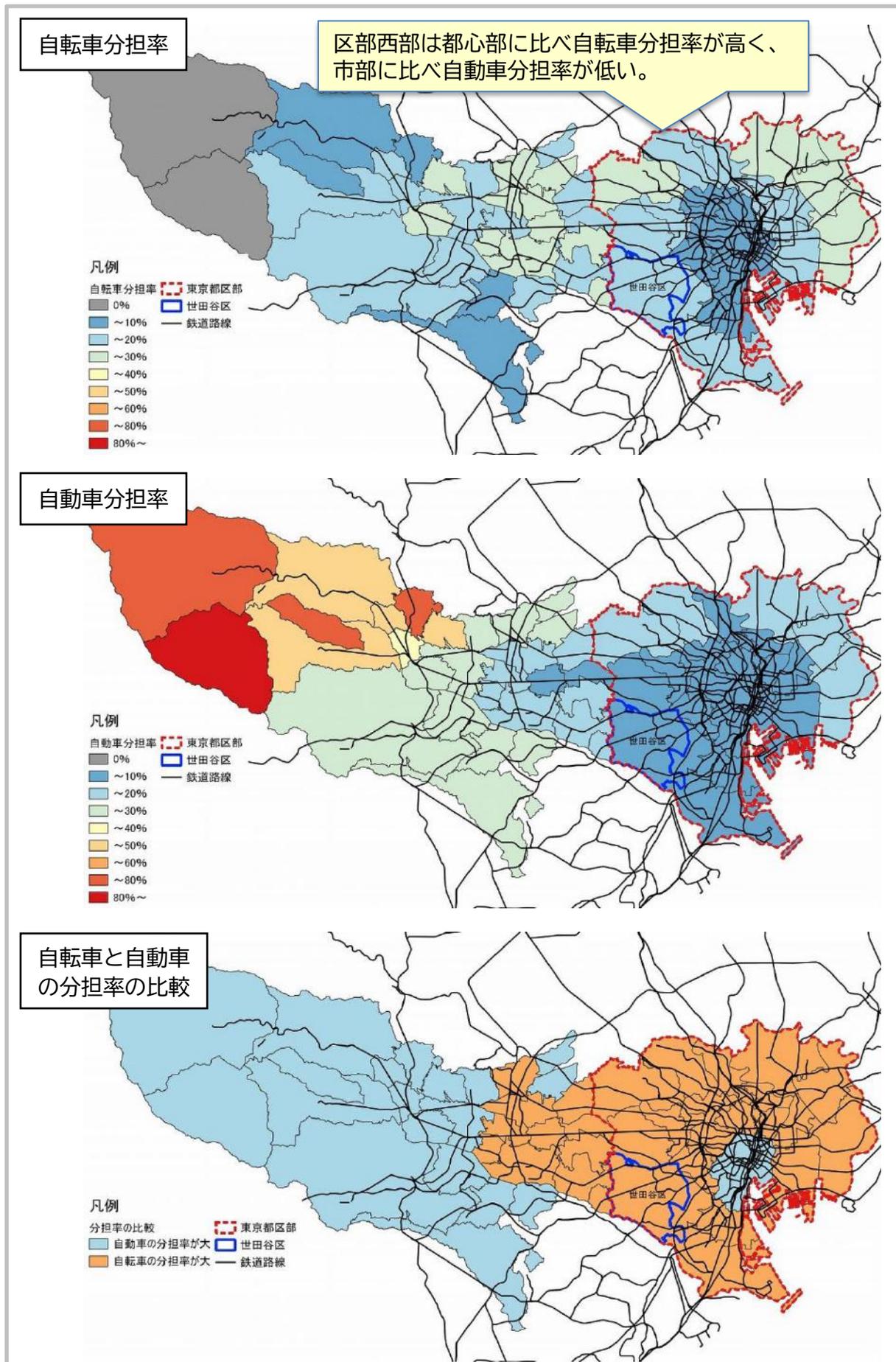


図 17 自転車分担率と自動車分担率の比較

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、コペンハーゲン等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 19 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 18 に示すように東京都区部はコペンハーゲンより下回っていますが、自転車活用推進の目的の1つである自動車交通の抑制については、図 19 に見られるように上回っています。

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。

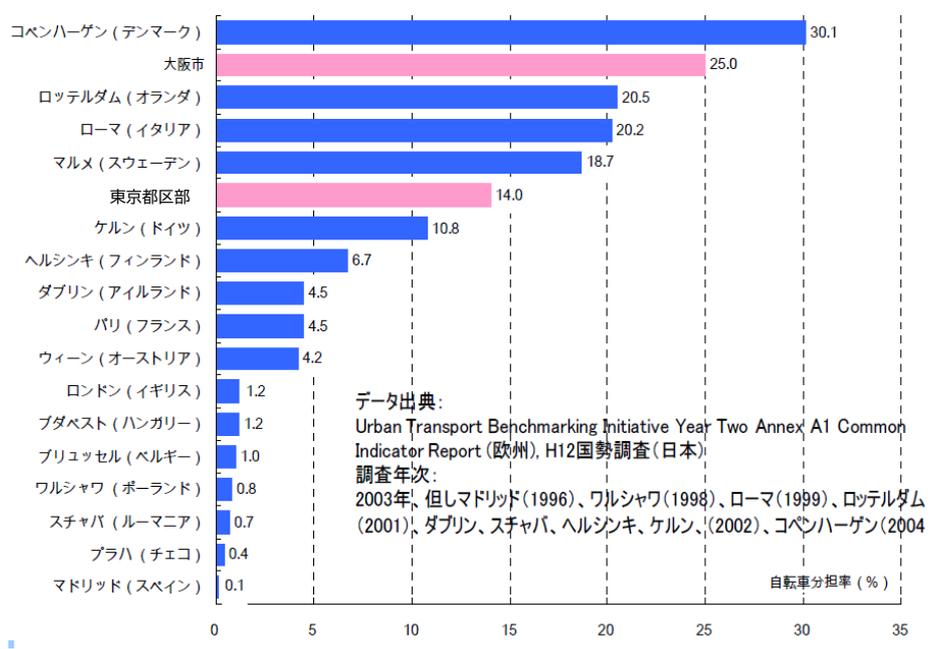


図 18 自転車分担率の各国都市比較

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)

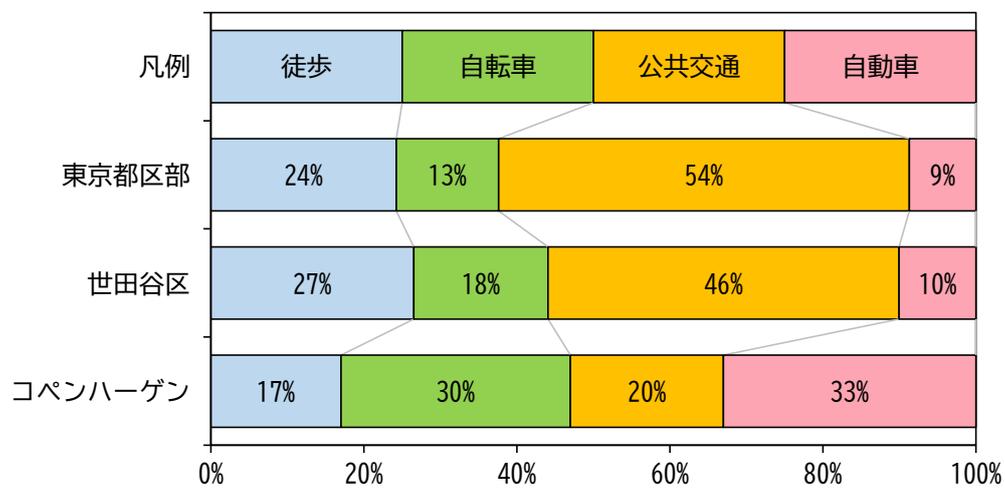


図 19 東京都区部、世田谷区、コペンハーゲンの交通手段分担率の比較

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・通学のため駅へアクセスする自転車だけでなく、日常の買い物、子どもの送迎、レジャー、スポーツ、業務利用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。

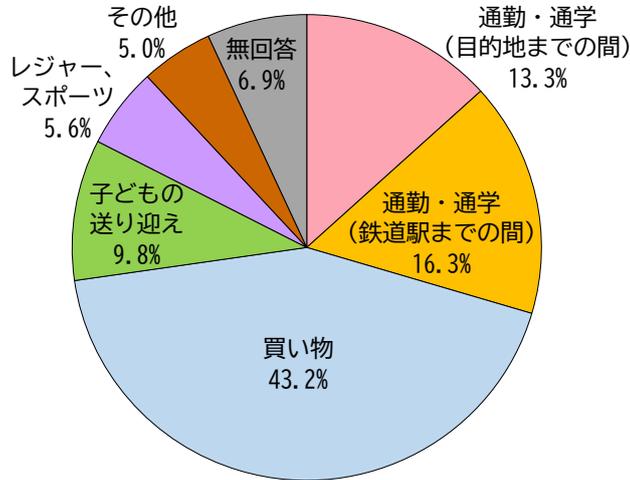


図 20 区内の自転車の利用目的

資料：世田谷区民意調査 2018（平成 30 年 5 月実施）を基に作成

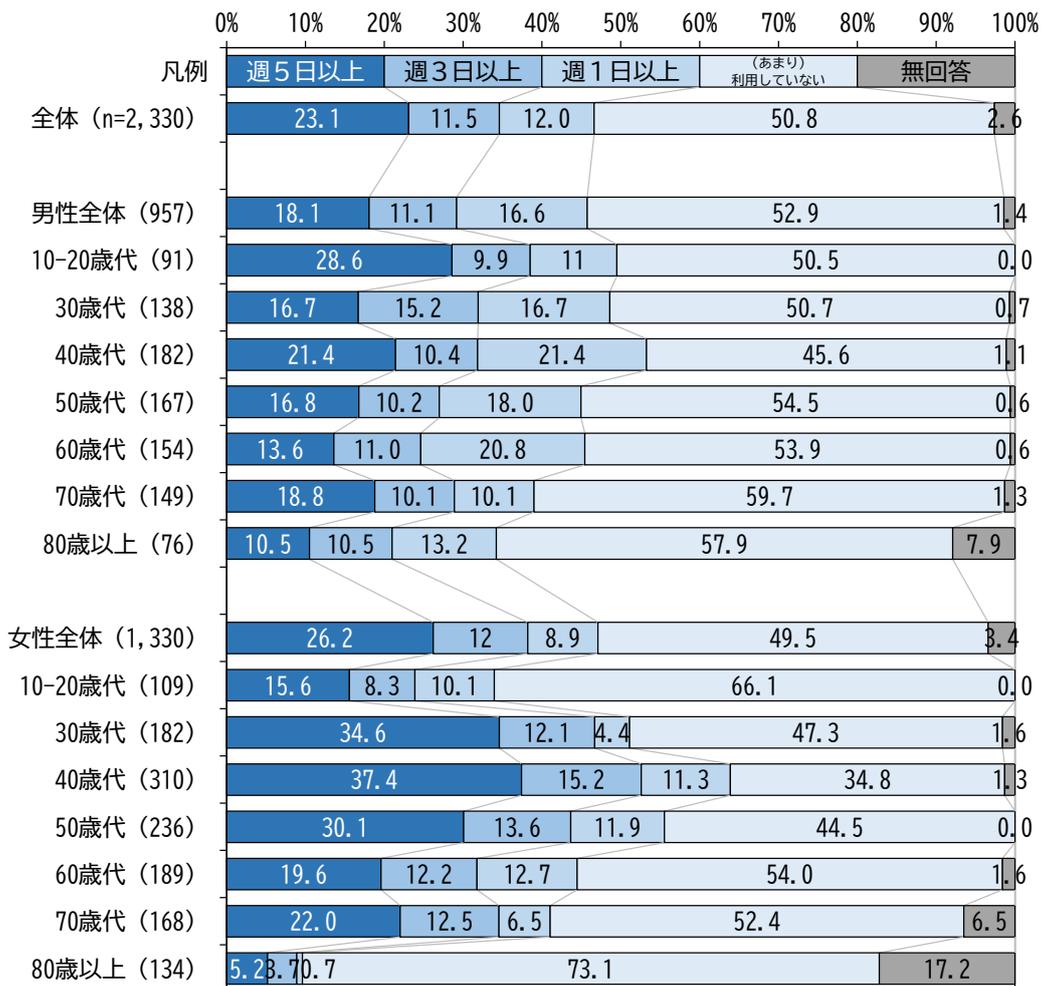


図 21 区内の自転車の利用頻度（性別・年齢別）

資料：世田谷区民意調査 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.17) 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.18 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「自転車が自動車利用の『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、「せっかく自動車で行くのな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、衰退してしまいかねません。

さらに、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。

都市計画道路の整備が進んでいない区では、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 22 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、商業集積等と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、急行が停車する等利便性が高い駅は、自転車乗入台数が多い傾向にあります（図 23 参照）。

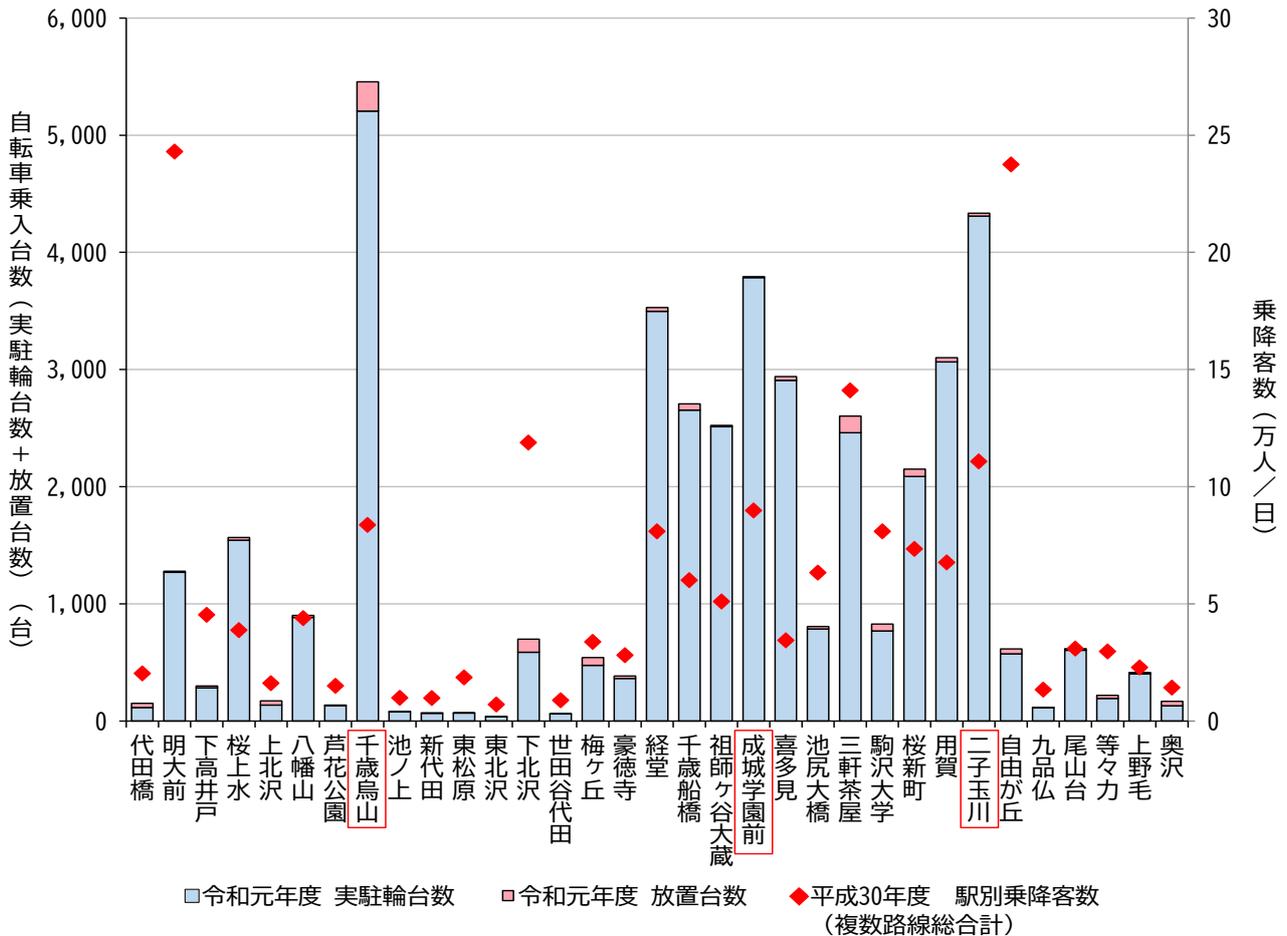


図 23 駅別乗降客数と駅への自転車乗入台数

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1）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る。

注2）東急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3）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。

注4）直近のデータである令和2年度の乗入台数は、コロナ禍の影響を受けて大幅に減少しているが、今後の自転車利用の傾向について十分に把握できないことから、従来の傾向と連続性が保たれている令和元年度データに基づき分析としている。

◇ 「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。