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

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、その根本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、世田谷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＞

世田谷区の人口は平成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。

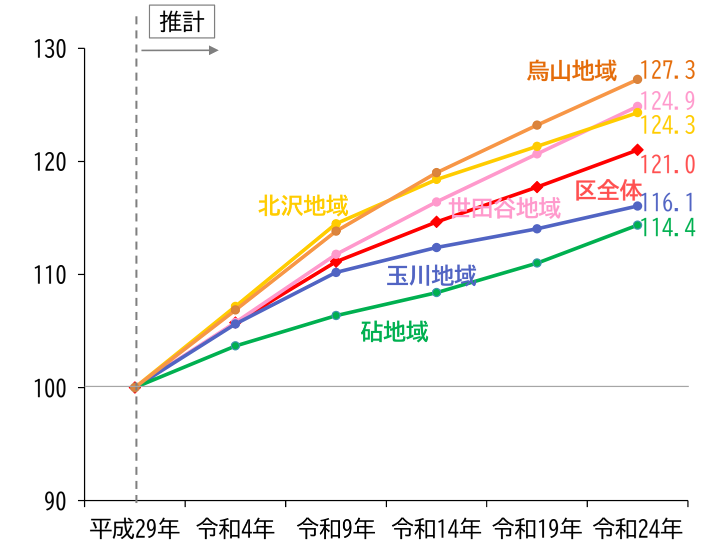

図 3　地域別人口の将来予測

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 4 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）

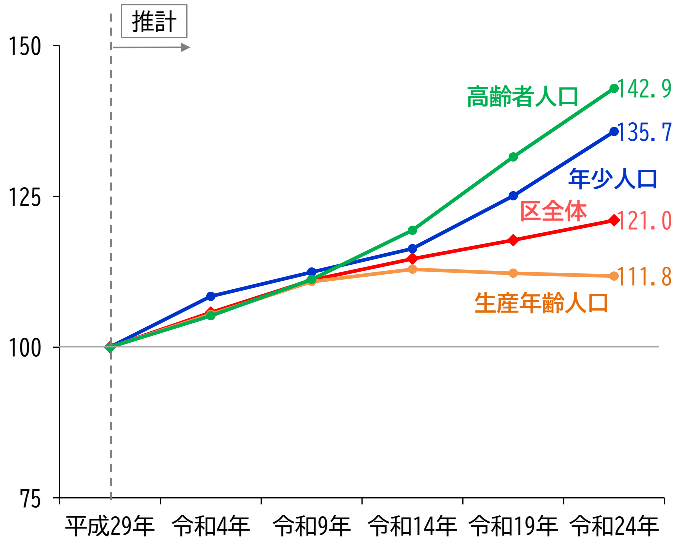

図 5　年齢３階層別人口の将来予測

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、小売業の販売額などは、いずれも自転車を利用した通勤や買い物など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。

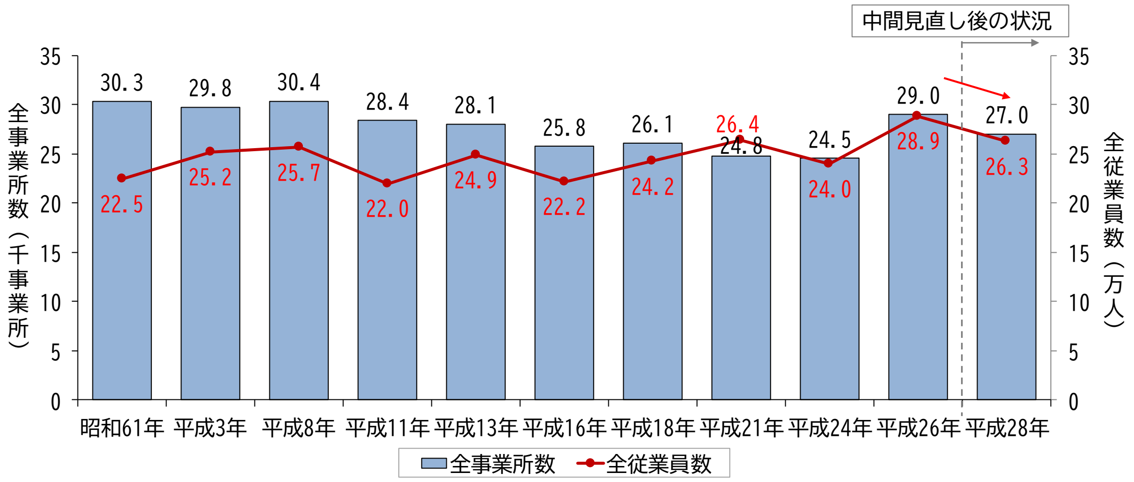

図 6　区内全事業所数と全従業員数の推移

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。

小売業の事業所数と年間販売額の増加に伴い、買い物を目的とした自転車利用が増え、短時間駐輪の増加が想定されます。

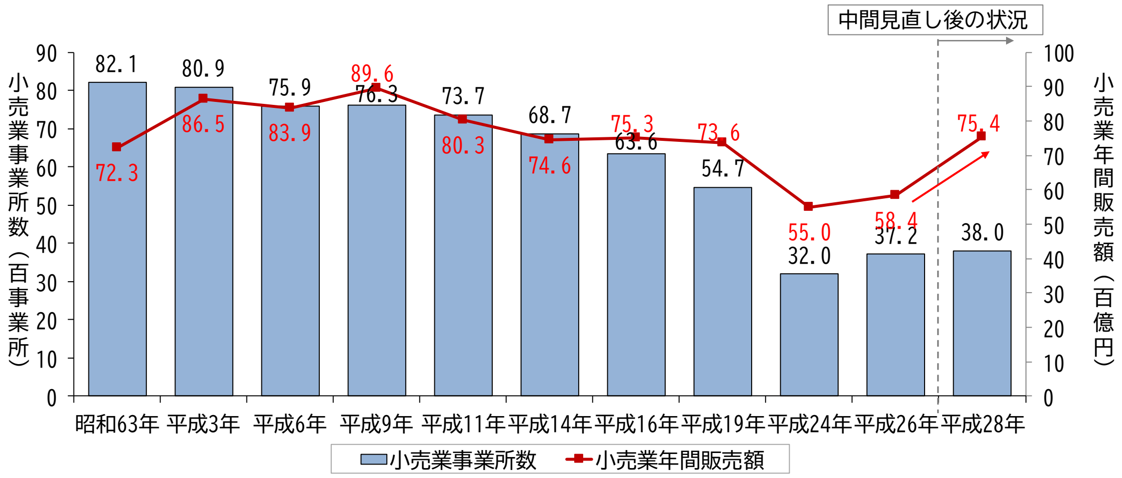

図 7　区内小売業事業所数と年間販売額の推移

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。

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。

狭い道路が多いことや、国分寺崖線[※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。

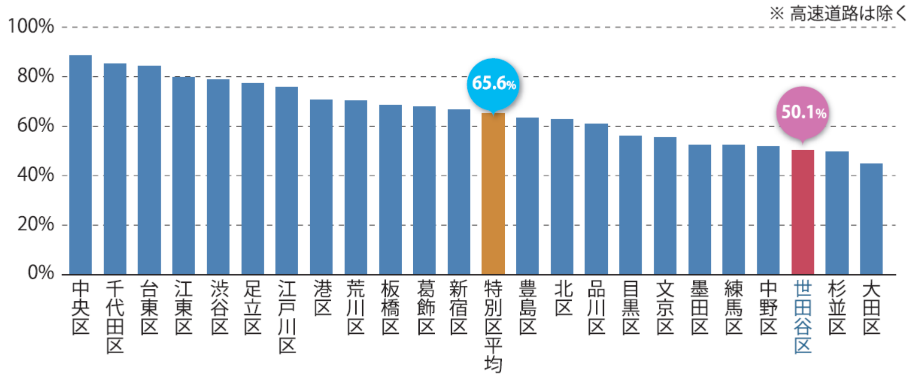

図 8　都市計画道路の整備率

資料：道路整備白書（世田谷区、令和２年４月）

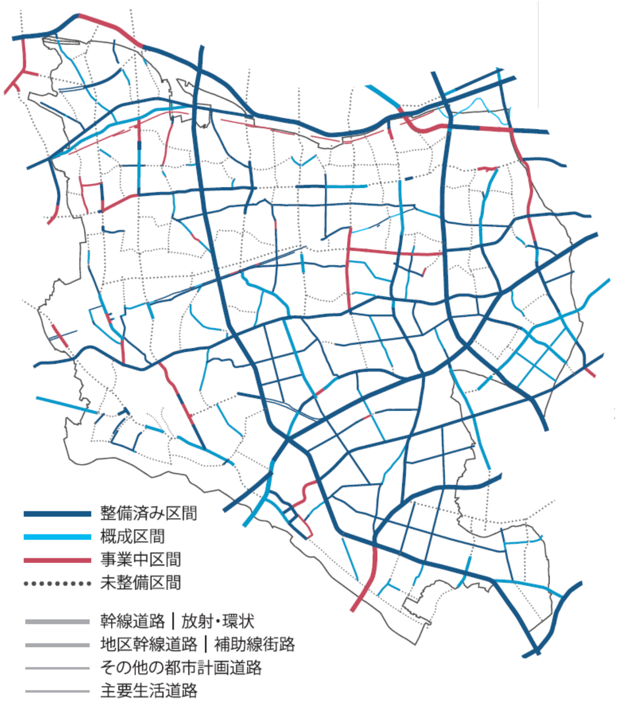

図 9　都市計画道路、主要生活道路の整備概況

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 に渡り続く崖の連なりで高低差は 20m ほどあります。