



第1章 世田谷区のあらし

第1章では、世田谷区の地勢、人口推移、市街地の変遷などのデータをまとめています。区を取り巻く現況や歴史を捉えることは、街づくりを進めるにあたって大切な一歩となります。

1. 区の概況	4
2. 人口	6
3. 地価の状況	11
4. 市街地の変遷	12
世田谷コラム(二子玉川駅周辺の変遷)	15

1. 区の概況

(1) 位置

世田谷区は、東京23区中の西南部に位置し、おおむね東経139度39分、北緯35度38分(区役所本庁舎)に位置しています。

都心(東京駅)からは約9~18km、副都心(新宿・渋谷)からは約1~10kmの距離にあります。

東は目黒区・渋谷区、北は杉並区・三鷹市、西は狛江市・調布市、南は大田区とそれぞれ接し、さらに多摩川をはさんで神奈川県川崎市と向かい合っています。

(2) 面積

世田谷区は、東西約9km・南北約8kmのほぼ平行四辺形をしていて、面積は約58.05km²です。東京都区部総面積の約1割を占め、大田区に次ぐ広さです。23区中で最も面積が小さい台東区の約6倍にもあたります。

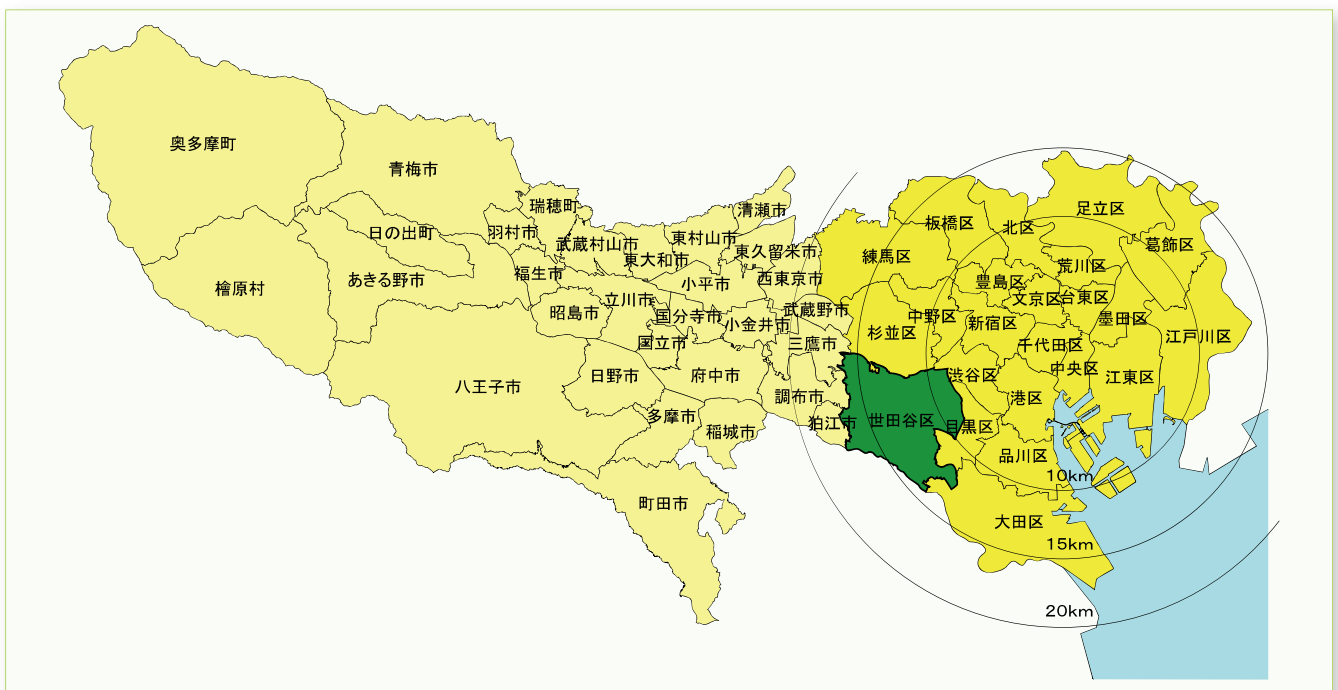
(3) 地域の区分

区内は、世田谷地域、北沢地域、玉川地域、砧地域、烏山地域の5つの総合支所地域、61町、277丁目に区分されています。

(4) 交通

区内には、京王線、小田急線、京王井の頭線、東急東横線、東急世田谷線、東急田園都市線、東急大井町線、東急目黒線の各鉄道が走っており、下北沢駅や三軒茶屋駅、二子玉川駅など多くの駅があります。

また、甲州街道や国道246号、環状七号線(環七)、環状八号線(環八)、世田谷通り、目黒通りなどの幹線道路の他に、中央自動車道や東名高速道路、首都高速道路なども通っています。



(5) 地勢

世田谷区は、多くの部分を占める武蔵野台地と、その南西側を流れる多摩川沿いの低地から成っています。

武蔵野台地の東南部は、多摩川によって形成された河岸段丘で、立川面と武蔵野面の二段になっています。

区内の台地のほとんどは高位面の武蔵野面で、南西側は多摩川に向かって急な段丘崖が続いています。

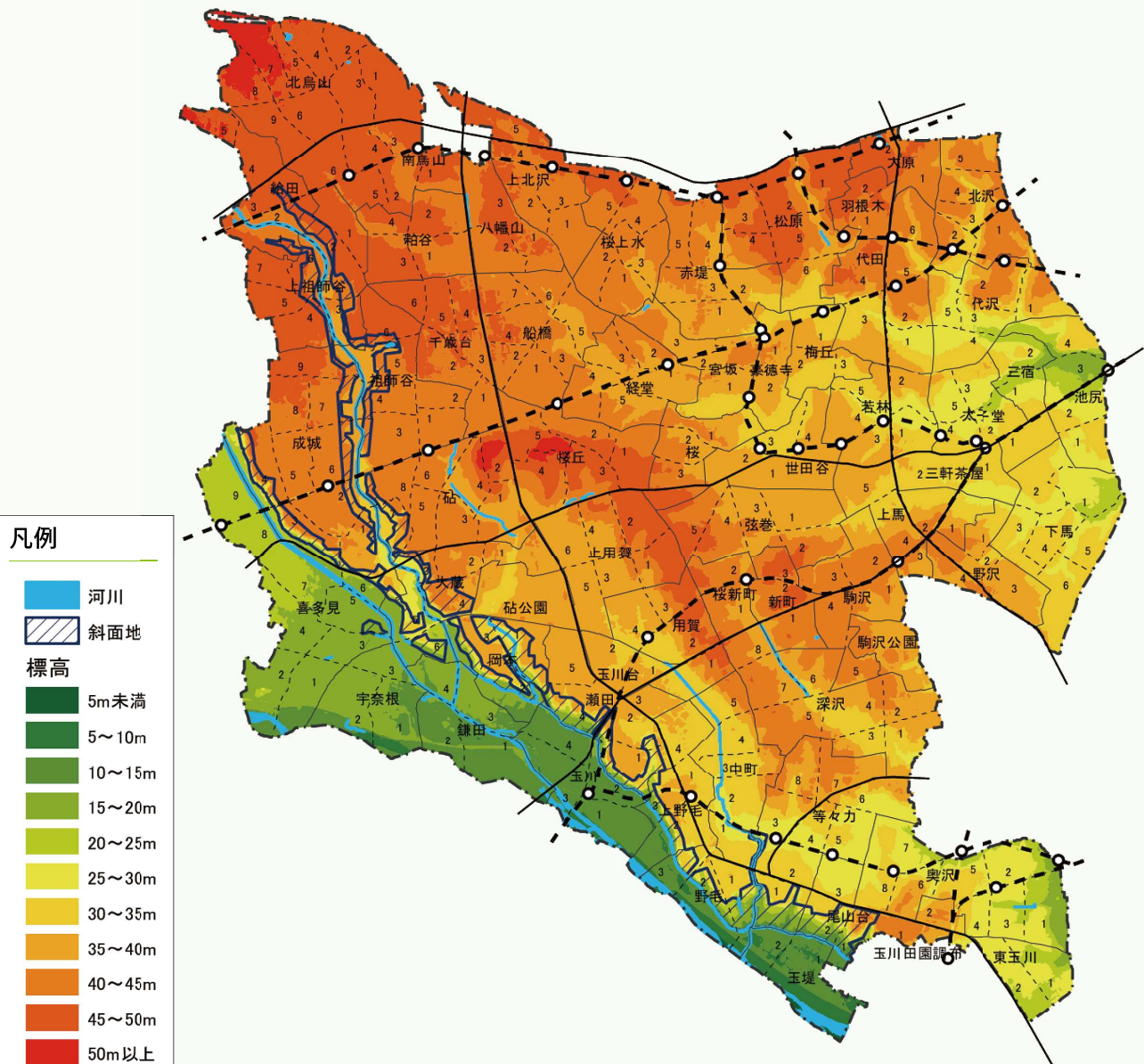
台地部は、北西側の標高が40～50m、南東側では標高25～40mで、南東に向かって緩やかに傾斜し

ています。

区内には、多摩川、仙川、野川など様々な河川があり、台地を樹枝状に浸食することで、丘や谷の起伏ができています。

その中でも、区内の地形を特徴づけるものとして、約10万年前から、これらの河川が武蔵野台地を削ってできた国分寺崖線があり、多摩川と野川に沿って続く10～20mの斜面地は、区内で唯一の帯状緑地帯となっています。

世田谷区の標高



(1) 人口・世帯数の推移

●ファミリー世帯が増加

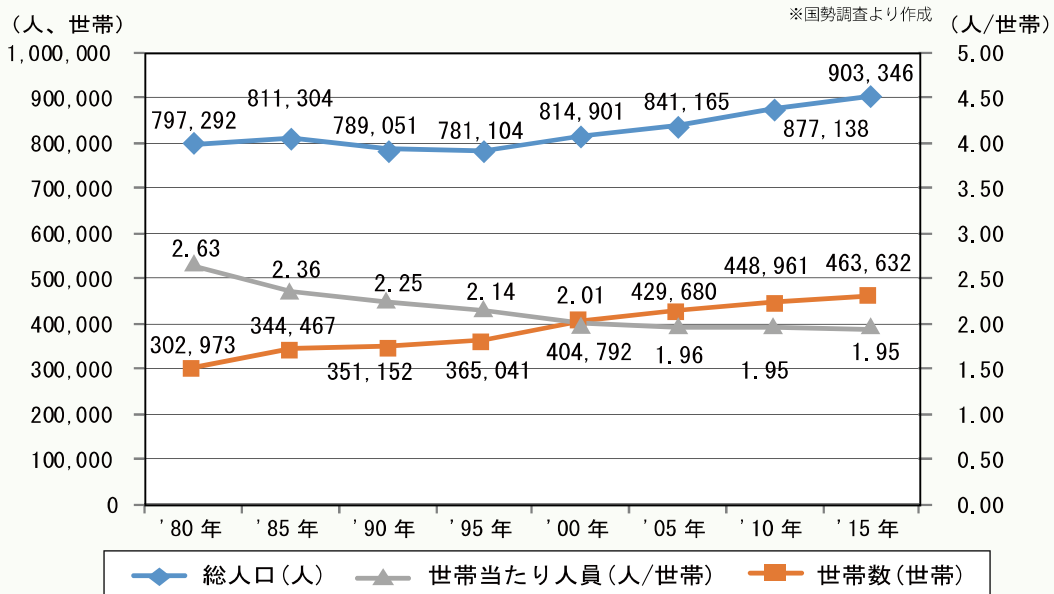
2015年国勢調査による世田谷区の人口は903,346人で、2010年比で3.0%増加しました。1980年からの推移は1995年まではほぼ横ばいで推移していましたが、その後は増加に転じ、増加傾向が続いています。

2015年の世帯数は463,632世帯で、2010年比で人口と同様に3.3%増加しました。推移では1980年以降一貫して増加傾向を示しています。

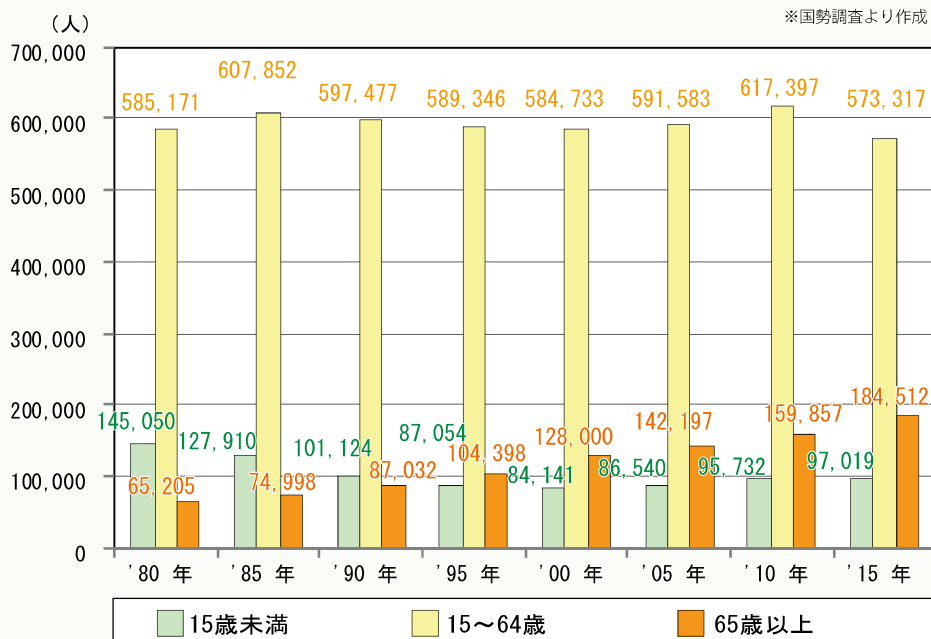
2015年の1世帯当りの人口は1.95人であり、2005年までは減少していましたが、その後は横ばいで推移しており、単身世帯が増加しつつもファミリー世帯も増加していることが伺えます。

年齢別の人口をみると、2015年の15歳未満は97,019人、15～64歳は573,317人、65歳以上は184,512人となっています。1980年からの推移では、0～14歳は減少していましたが、2000年を底に増加に転じており、15～64歳はほぼ横ばいで推移している一方、65歳以上は一貫して増加を示しています。

人口・世帯数の推移



年齢(三区分別)人口の推移

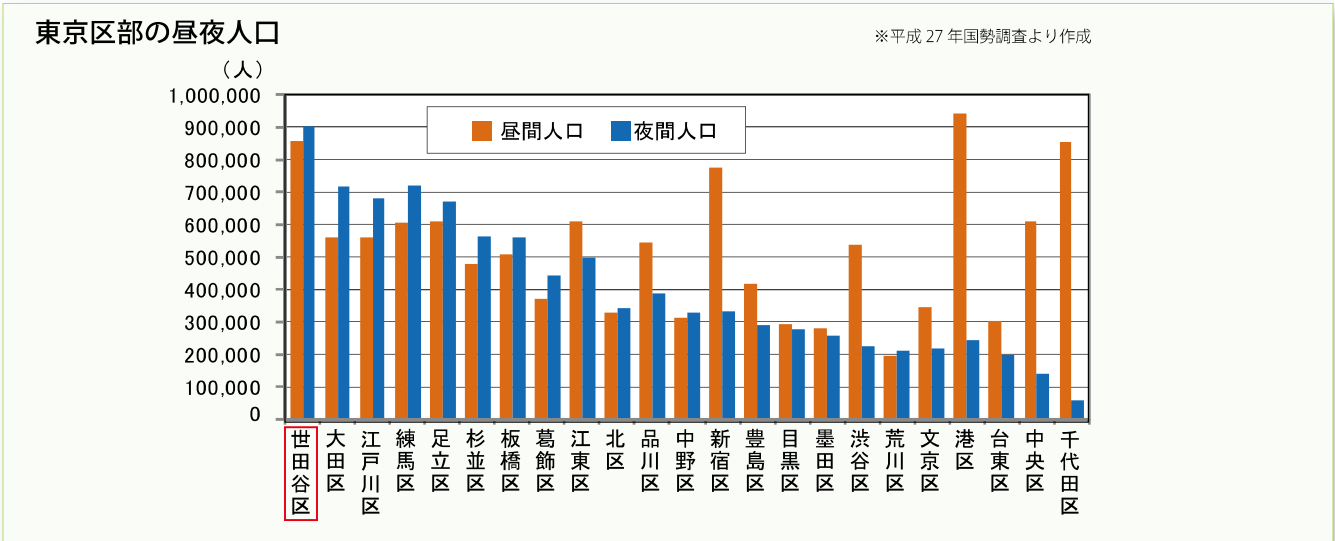


(2) 昼夜間人口の状況

●昼間人口は、46,476人の流出超過

2015年の世田谷区の夜間人口は903,346人で23区中第1位となっています。また昼間人口は856,870人で、港区に次いで第2位となっています。流入人口は186,970人、流出人口は233,446人であり、全体では46,476人の流出超過となっております。

住宅都市としての特徴があらわれています。流入は杉並区、大田区、調布市、目黒区の隣接区市が多く、流出は港区、千代田区、渋谷区、新宿区、中央区などの都心区・副都心区が多くなっています。



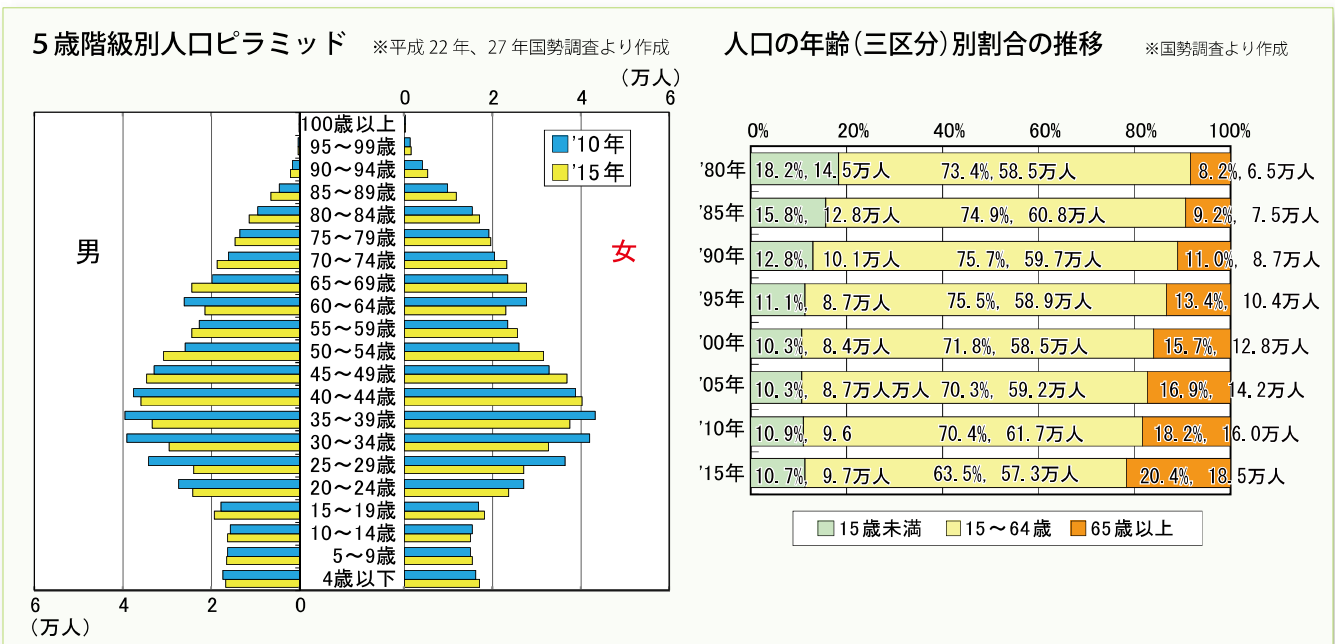
(3) 年齢別の人口構成

●人口の高齢化が進んでいる

世田谷区の人口構成比を2015年の国勢調査結果でみると、年少人口(0~14歳)の割合は10.7%、生産年齢人口(15~64歳)は63.5%、高齢者人口(65歳以上)は20.4%となり、5人に1人が高齢者です。また、1980年からの推移では高齢者

人口(65歳以上)の割合のみが一貫して増加を示しています。

5歳階級別人口ピラミッドをみると、2010年には最も多い年齢層が35~39歳でしたが、2015年には40~44歳が最も多くなっています。



(4) 人口分布の現況

●人口分布は東高西低であり、人口の増減は増加が大半を占めるが一部で減少している

2015年の世田谷区の人口分布は、支所別では、世田谷地域の世田谷通り以南、および北沢地域の北部では人口は多く、砧地域の世田谷通り以南、および玉川地域の環八より西側では比較的少ない傾向がみられます。

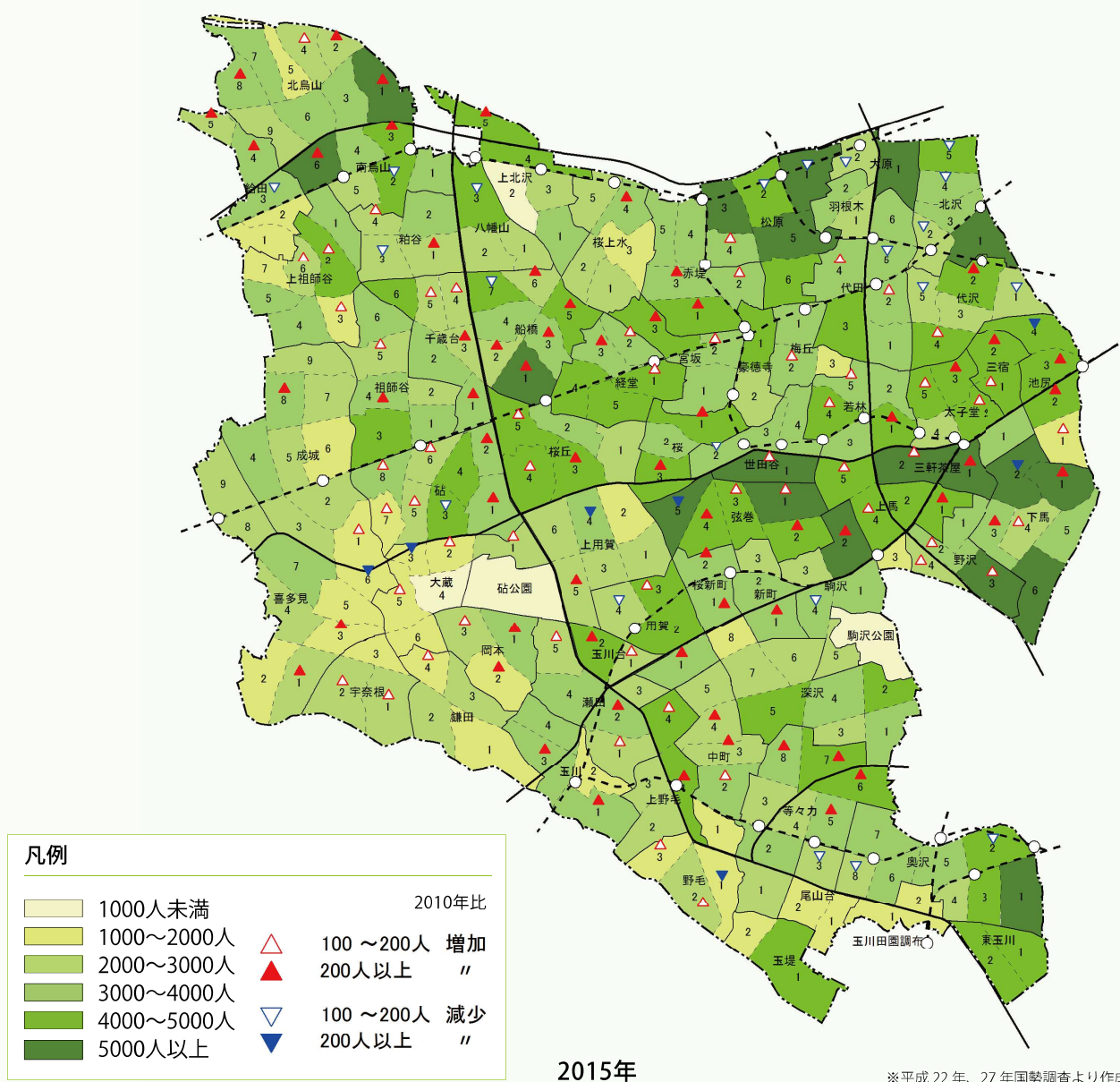
町丁目別にみると、人口が最も多いのは三軒茶屋二丁目の7,871人であり、次いで松原一丁目の6,248人、世田谷一丁目の6,220人の順となっ

ています。

2010年との比較では、全体的に人口が増加したところが多くみられますが、北沢地域の北側、世田谷通りの西側沿線周辺、および玉川地域の大井町線より南側では、人口は減少しています。

町丁目別にみると、桜一丁目が増加しており、2015年までの5年間に1,154人増加しました。それに次ぐのは、砧二丁目の979人、桜上水四丁目の878人となっています。これは、桜一丁目の桜木住宅や桜上水四丁目の桜上水団地など、大規模住宅の建替えによるものと考えられます。

町丁目別人口分布と増減



(5) 年少人口分布の現況と推移

●年少人口は幹線道路沿道周辺で多いものの、推移では一部で比較的大きく減少

2015年の世田谷区の15歳未満人口は、幹線道路沿道周辺で人口は比較的多くなっており、支所別では、世田谷地域で多く、北沢地域では少ない傾向がみられます。

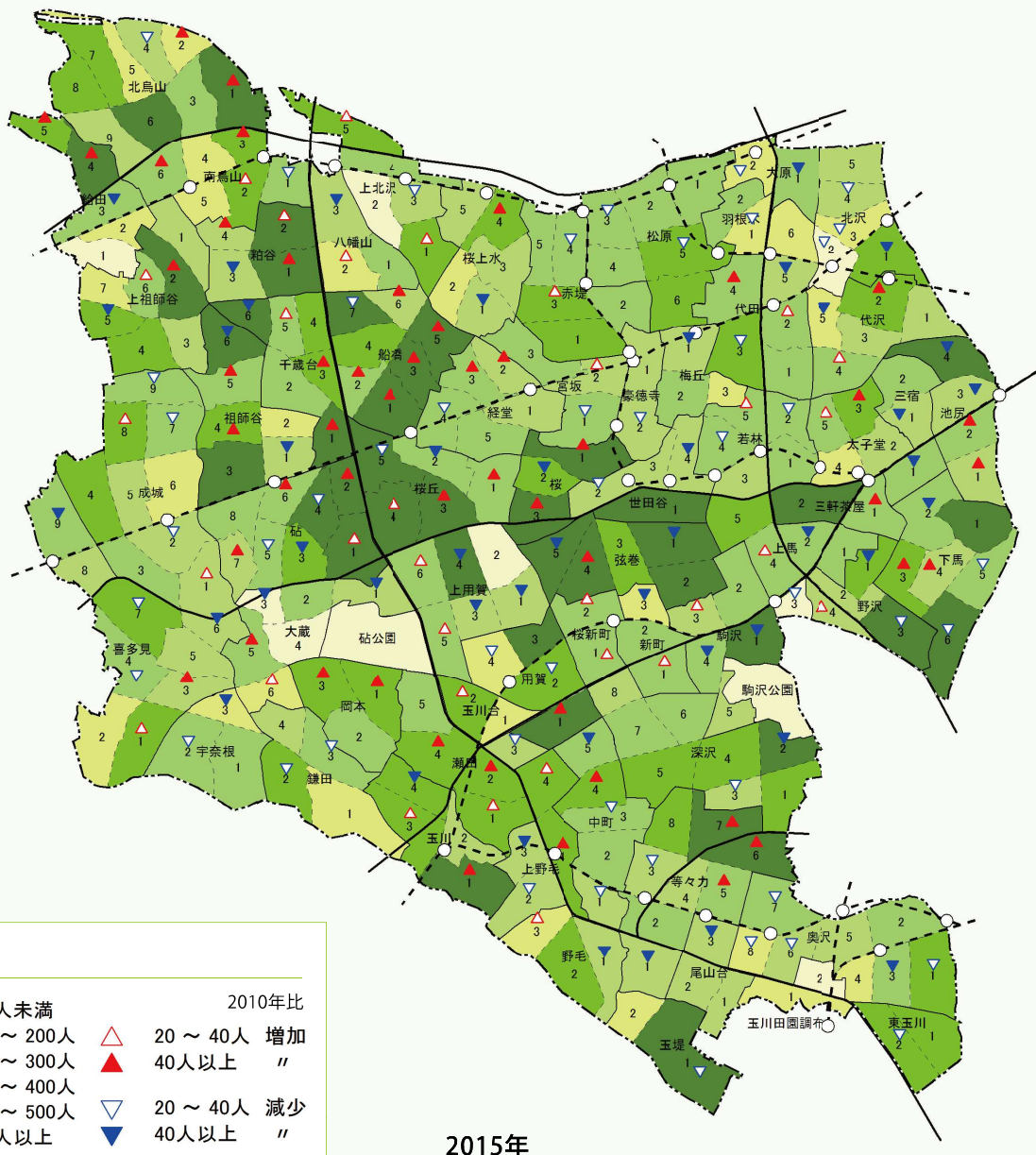
町丁目別に見ると、15歳未満人口が最も多いのは千歳台六丁目の927人、次いで弦巻一丁目の758人、船橋五丁目の733人、野沢三丁目及び北鳥山一丁目の702人の順となっています。

2010年との比較では、全体の約5割の町丁目では年少人口は増加し、特に、桜一丁目、砧二丁目、船橋五丁目、玉川一丁目では200人以上と大きく増加しました。

これは全体の人口増減と同様に、桜一丁目の桜木住宅の建替えや、二子玉川東地区の大規模な集合住宅の開発に伴うものと考えられます。

一方、世田谷通り沿道周辺や玉川地域の環八沿道周辺の一部では、人口の減少がみられます。

町丁目別15歳未満人口分布と増減



※平成22年、27年国勢調査より作成

(6) 高齢者人口分布の現況と推移

●区全域で高齢者の人口は増加

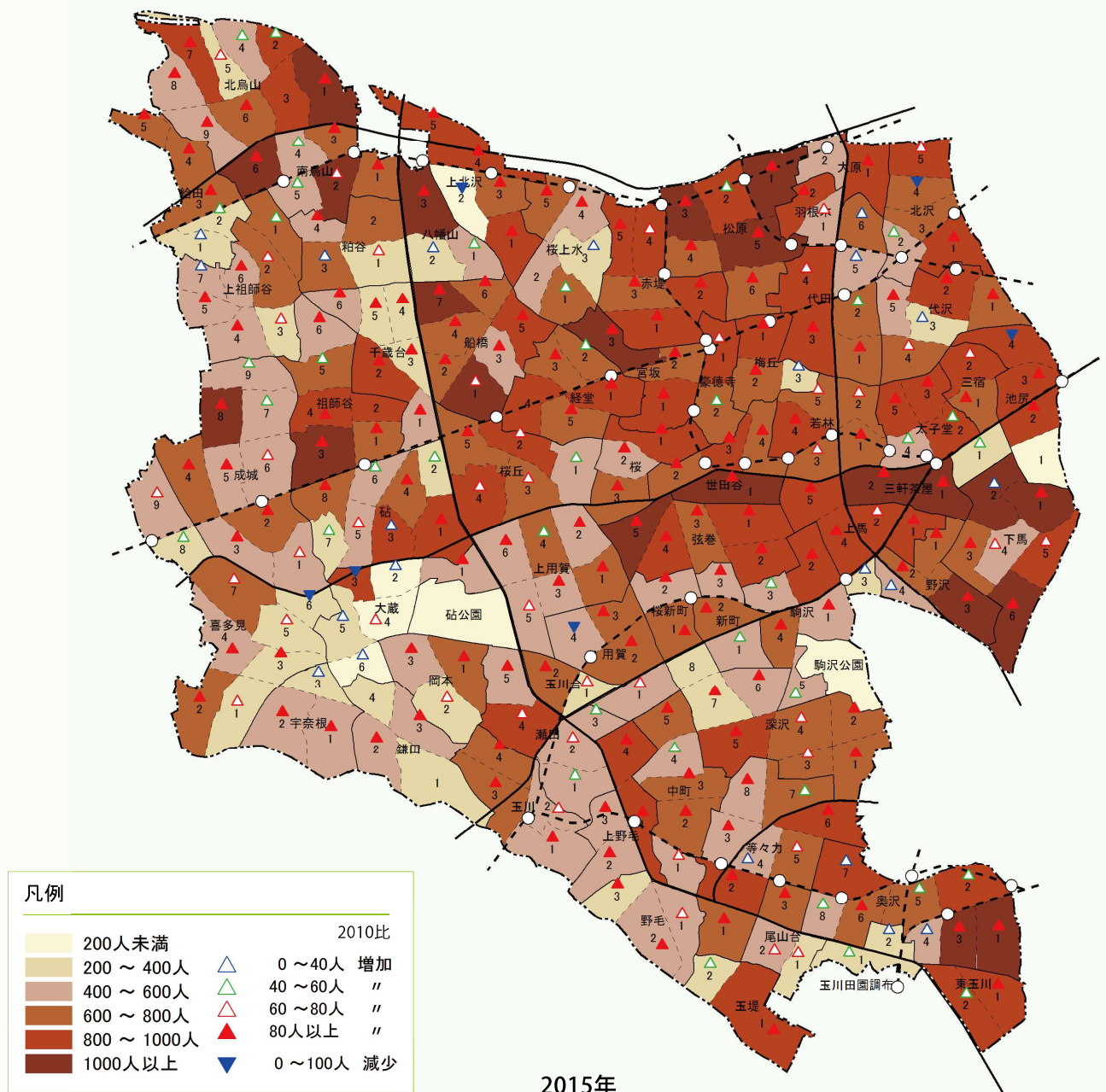
2015年の世田谷区の65歳以上人口分布は、支所別では、全体の人口と同様に世田谷地域および北沢地域で人口は多く、砧地域では少ない傾向がみられます。

町丁目別にみると、65歳以上人口が最も多いのは下馬二丁目の1,736人、次いで三軒茶屋一丁目の1,372人、世田谷一丁目の1,349人の順であり、いずれも世田谷地域に位置しています。

2010年との比較では、各地域とも65歳以上人口は増加していますが、特に、成城八丁目、南鳥山六丁目、玉堤一丁目、深沢二丁目、玉川一丁目、船橋七丁目、弦巻四丁目では200人以上と大きく増加しました。

これは、以前から居住していた住民の高齢化が進んだことのほか、大規模な集合住宅の開発や、老人福祉施設の立地などが要因として考えられます。

町丁目別65歳以上人口分布と増減



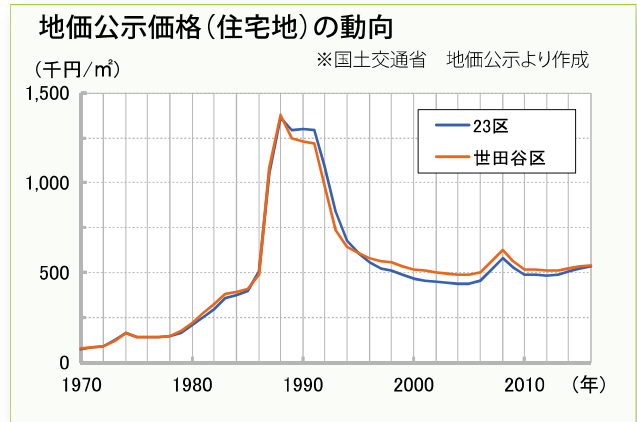
※平成22年、27年国勢調査より作成

3. 地価の状況

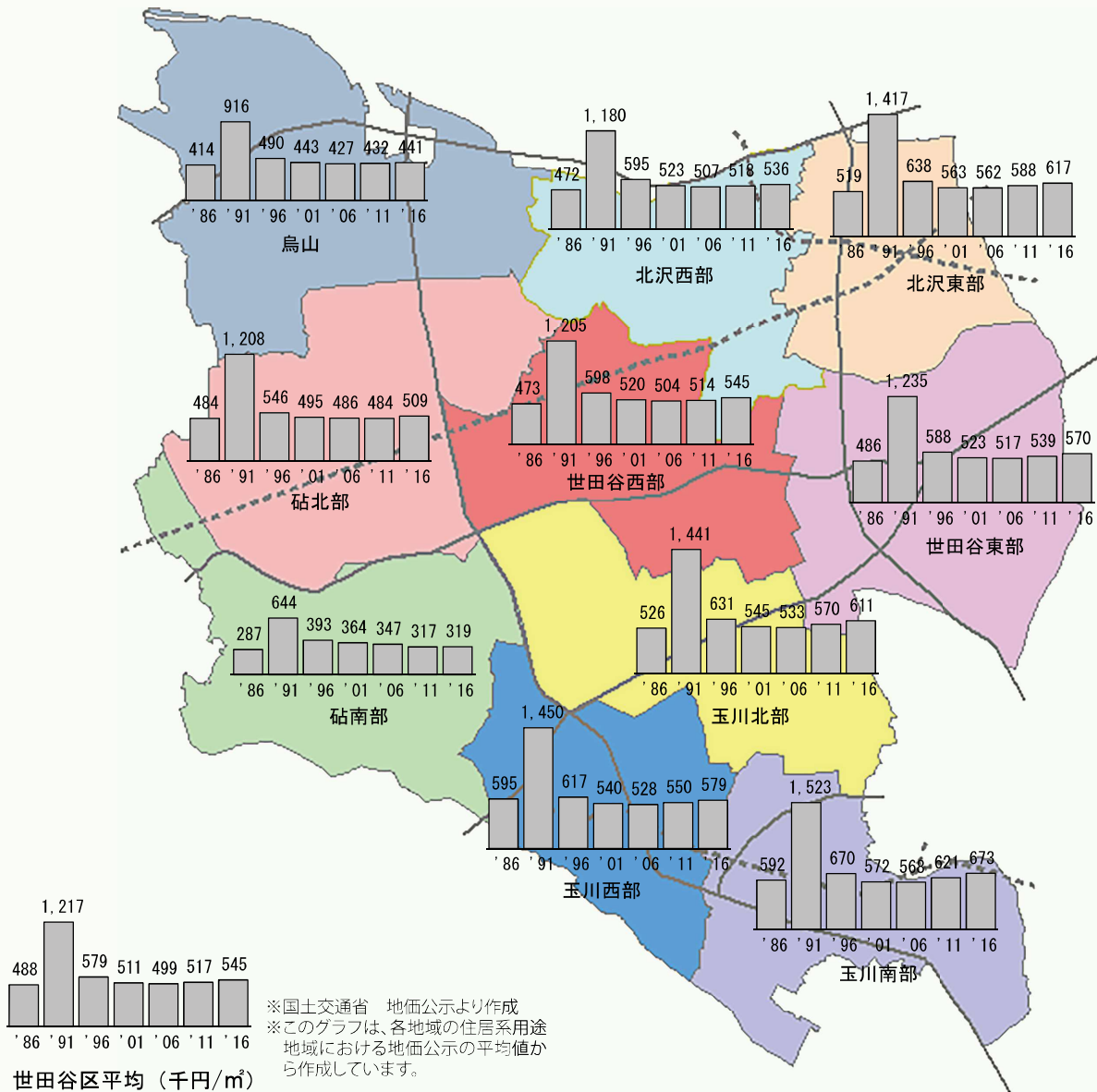
●地価はバブル崩壊後、区全体で約半分に低下したが、東部では上昇に転じた

区内の住宅地の地価分布を、公示価格の地域別平均値で見ると、区東部で高く、西部の烏山および砦地域では低くなっています。

1990年前後をピークに地価は大きく変動しました。バブル最盛期には世田谷区でも地価が高騰し、1986年から1991年の5年間に住宅地地価公示価格が区平均で2.5倍上昇しました。しかし続く5年間では約半分に下落しました。直近10年では、玉川西部や環八以東の地域で上昇幅が大きくなりつつあります。



地域別住宅地の地価の状況



4. 市街地の変遷

軍施設からの転換

江戸から明治へと時代が大きく動いても、世田谷一帯は、畑作を主とする純農村、広大な武蔵野の一部にすぎませんでした。

明治の初期には、東京の中心部に多くの軍施設が配置されていましたが、明治20年代になると郊外に移転されるようになり、また、世田谷と目黒にまたがる駒場野は江戸時代の末から軍事的に利用されていたこともあり、明治末には現在の三宿・池尻に軍事施設が集中するようになりました。

戦後になると、区内各地の練兵場、軍病院、兵舎、他軍関連施設用地が学校施設や国公立病院用地に転換されました。その中で、近衛野戦砲兵連隊營の跡地も、昭和女子大学となりました。また、駒沢練兵場跡地は、現在、世田谷公園、池尻小学校、自衛隊中央病院などとして、利用されています。

■駒沢練兵場付近 1909(明治42)年



※国土地理院旧1万分の1地形図(世田ヶ谷)明治42年より

■旧駒沢練兵場付近 2016(平成28)年



※平成28年世田谷区白地図データベース オルソ画像(航空写真)より

明治～昭和（戦前、戦中）		
1889	(M22)	<ul style="list-style-type: none"> ■東京府に荏原郡世田谷村、駒沢村、玉川村、松沢村が成立 ■神奈川県に北多摩郡砧村、千歳村が成立 ■騎兵第一連隊の移転
1893	(M26)	■神奈川県北多摩郡砧村および千歳村が神奈川県から東京府へ移管
1897	(M30)	■駒沢練兵場開設
1907	(M40)	■玉川電車の渋谷～二子玉川間(現・東急田園都市線)開通
1913	(T 2)	<ul style="list-style-type: none"> ■京王線笹塚～調布間開通 ■新町住宅の開発
1919	(T 8)	■「都市計画法」と「市街地建築物法」が公布
1922	(T11)	■田園都市住宅が売り出し
1923	(T12)	■関東大震災
1925	(T14)	■現・東急世田谷線開通
1926	(S 1)	■現・東急東横線の現・多摩川～神奈川間の開通
1927	(S 2)	<ul style="list-style-type: none"> ■小田急線、現・東急大井町線 ■現・東急東横線の渋谷～現・多摩川間の開通 ■玉川電車の溝の口延伸 ■主要道路網計画の計21路線が決定
1928	(S 3)	■「市街地建築物法」の適用
1929	(S 4)	■世田谷・駒沢・松沢・玉川の4町村が「住居地域」の指定を受ける
1932	(S 7)	■世田谷町、駒沢町、玉川村、松沢村が東京市に編入され世田谷区が新設
1935	(S10)	■砧・千歳の2村が「住居地域」の指定を受ける
1936	(S11)	■北多摩郡砧村および千歳村が東京市世田谷区に編入
1938	(S13)	■芦花公園開園
1937	(S12)	■防空法が公布
1939	(S14)	■「環状緑地帯計画」が決定
1943	(S18)	■「防空空地と空地帯」の指定

オリンピックと道路整備

世田谷区における主要道路網は、1927(昭和2)年に東京都市計画区域全般にわたる道路計画が策定されたことに始まり、この時、環七、環八、放射3、4、5号など、区内の主要幹線道路のほとんどが計画されました。しかし、戦前に実現された道路は、甲州街道や環七の一部などであり、多くは戦後に持ち越されました。

区内の道路整備が進んだのは1964(昭和39)~1966(昭和41)年の3年間における東京オリンピック関連事業によるものでした。これにより、駒沢公園のほかに馬事公苑が競技会場となり、それに伴うオリンピック関連街路として、放射4号線、環七が開通され、世田谷通りが改修されるなど、オリンピックが世田谷の街づくりにもたらした影響は大きなものでした。

そして、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会では、前回の東京大会に引き続き、馬事公苑で馬術競技が行われることとなりました。

これに向け、区では、「馬事公苑界わい」の魅力向上に向けた取組みを進めており、区の街づくりに様々な恩恵をもたらすことになるでしょう。

■環七整備前の代田八幡付近 1962(昭和37)年



■環七整備後の代田八幡付近 2018(平成30)年



昭和（戦後）		
1946	(S21)	■特別都市計画法が制定
1947	(S22)	■特別区施行により、特別区となる
1948	(S23)	■緑地地域指定
1956	(S31)	■羽根木公園開園
1957	(S32)	■都立砧公園開園
1964	(S39)	■駒沢オリンピック公園開園 ■東京オリンピック開催 ■第三京浜玉川~京浜川崎間開通
1966	(S41)	■東急田園都市線の溝の口~長津田間開通 ■7月東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線 都市計画決定(高架形式)
1967	(S42)	■大蔵運動公園開園
1968	(S43)	■世田谷五丁目土地区画整理事業完了(約27.8ha) ■都市計画法改正 ■東名高速東京~厚木間開通
1969	(S44)	■緑地地域廃止 ■東急玉川線が廃止
1970	(S45)	■京王京王線上北沢駅~芦花公園駅間の連続立体交差事業完了
1971	(S46)	■首都高速3号全線開通 ■小田急小田原線千歳船橋~祖師ヶ谷大蔵駅間の連続立体交差事業完了
1973	(S48)	■首都高速4号一部開通
1976	(S51)	■中央道高井戸~調布間開通 ■首都高速4号全線開通
1977	(S52)	■東急新玉川線が開通 ■建築基準法改正
1979	(S54)	■環状七号線供用開始(世田谷区内)
1980	(S55)	■砧土地区画整理事業完了(約13.1ha)
1982	(S57)	■「街づくり条例」を制定

※土地区画整理事業は、約5.0ha以上の事業を記載しており、事業完了は、解散認可年としています。

開かずの踏切解消

世田谷における鉄道・軌道の歴史は、1907(明治40)年に、東京市区改正事業と呼ばれる都市改造事業に伴い、多摩川から砂利を運ぶために、玉川電車(現・東急田園都市線)が渋谷～玉川間で開通したことから始まりました。

その後、京王線、目蒲線、世田谷線、小田急線等が開通し、1935(昭和10)年頃には、ほぼ現在の路線が出揃いました。

一方で、急激な都市の拡大に伴う、長時間におよぶ踏切遮断によって、生活の不便や地域の分断による街づくりの遅れなどといった問題が発生し、モータリゼーションの進展とあいまって、慢性的な交通渋滞や踏切事故の発生が深刻化しました。

そこで、東京都は、道路と交差している鉄道を一定区間連続して高架又は地下化する連続立体交差事業を進めています。区内では、小田急線が1994(平成6)年に事業が開始され、代々木上原～喜多見間の踏切がなくなりました。

また、2014(平成26)年から、京王線の連続立体交差事業が開始されています。

■小田急線 経堂～千歳船橋間(完成前)



■小田急線 経堂～千歳船橋間(完成後)



平成		
1990	(H2)	■希望丘土地区画整理事業完了(約85.2ha)
1991	(H3)	■総合支所制度が開始
1993	(H5)	■環状八号線供用開始(世田谷区内)
1996	(H8)	■キャロットタワー竣工
1997	(H9)	■小田急小田原線喜多見～狛江間の連続立体交差事業完了 ■喜多見南部土地区画整理事業完了(約6.9ha)
2000	(H12)	■小田急小田原線成城学園前駅～登戸駅間の連続立体交差事業完了
2001	(H13)	■宇奈根西部土地区画整理事業完了(約10.4ha)
2002	(H14)	■鎌田前耕地土地区画整理事業完了(約14.9ha)
2004	(H16)	■大道北土地区画整理事業完了(約5.8ha)
2007	(H19)	■東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線 都市計画変更(地下形式)
2008	(H20)	■小田急小田原線世田谷代田駅～喜多見駅間の連続立体交差事業完了
2009	(H21)	■田園都市線二子玉川駅～溝の口駅間の複々線化工事完了
2013	(H25)	■喜多見東土地区画整理事業完了(約5.4ha)
2014	(H26)	■東京都市計画道路都市高速道路外郭環状線 都市計画事業の承認および認可
2015	(H27)	■二子玉川東地区再開発が完了 ■景観計画区域指定

※環状八号線は、1993(平成5)年以前に開通していますが、拡幅部の供用開始をもって完了としています。

※土地区画整理事業は、約5.0ha以上の事業を記載しており、事業完了は、解散認可年としています。



注目の街「フタコ・ニコタマ」

「二子玉川駅周辺 History of Futako Tamagawa の変遷」

二子玉川駅周辺の概要

二子玉川駅周辺は、多摩川や国分寺崖線などの豊かな自然環境に囲まれた地区です。

また、古くには、多摩川を往来する二子の渡しがあり、茶屋や宿屋が立ち並び、宿場町として賑わいを見せていました。現在では国道246号、東急田園都市線・大井町線といった交通の結節点で、川崎方面からの玄関口となり、下北沢や三軒茶屋と並ぶ広域生活拠点となっています。

駅西側は、1966(昭和41)年に田園都市線(溝の口～長津田間)が開業した後、1969(昭和44)年に我が国初となる郊外型大型ショッピングセンターが立地しました。駅東側は、江戸時代から明治期にかけて瀬田河原と呼ばれた景勝地に大正11年に遊園地が開設され、「フタコ」や「ニコタマ」といった愛称で親しまれていました。1985(昭和60)年に二子玉川園(遊園地)が閉園した後も、期間限定のアミューズメント施設などが運

営されていましたが、2015(平成27)年に再開発が完了し、住宅、商業施設、事務所などが一体となった新しい街に生まれ変わりました。

■二子玉川園 1985(昭和60)年



■玉川、瀬田、上野毛地域一帯



©Futakotamagawa Rise

二子玉川東地区の再開発

遊園地の閉園を機に、住民による街づくりの機運が高まり、1982(昭和57)年に「再開発を考える会」が発足するなど、再開発の準備も行われるようになりました。

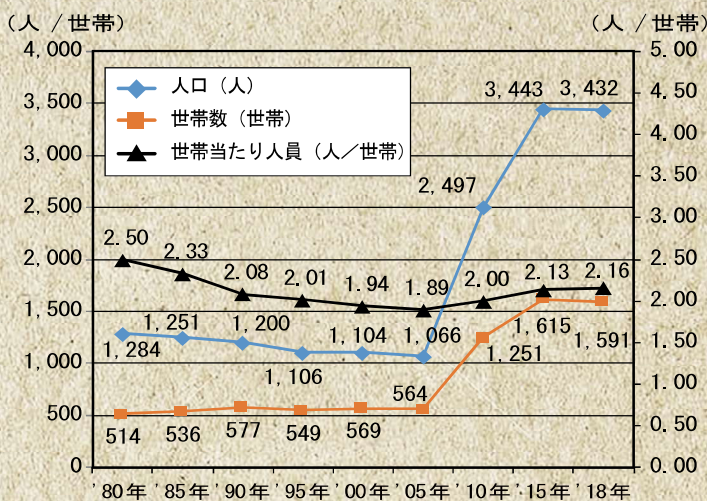
一方、周辺には、豊かな自然やすぐれた景観と、良好な住宅地もあることから、これらの周辺環境との調和をめざし、周辺住民、事業者、行政が一体となった話し合いに多くの時間を費やし、2000(平成12)年に都市計画決定、2007(平成19)年から順次工事が開始され、2015(平成27)年に工事の完了を迎えました。

年	出来事
明治40年(1907)	▶玉川電気鉄道二子玉川～渋谷間が順次開業
大正21年(1912)	▶玉川第一遊園地開設
昭和4年(1929)	▶大井町線(大井町～二子玉川間)開業
昭和52年(1952)	▶二子玉川園開業(1985年閉園)
昭和64年(1964)	▶田園都市線(溝の口～長津田間)開業
昭和64年(1964)	▶玉川高島屋S.C.開業
昭和75年(1975)	▶新玉川線(渋谷～二子玉川間)開業
昭和85年(1985)	▶二子玉川東地区で「再開発を考える会」発足
昭和86年(1986)	▶二子玉川園閉園
昭和87年(1987)	▶第一期二子玉川東地区再開発準備組合設立
平成4年(1994)	▶二子玉川園跡地に期間限定のアミューズメント施設開設
平成12年(2000)	▶都市計画決定
平成17年(2005)	▶第一期二子玉川東地区市街地再開発組合設立
平成19年(2007)	▶第一期着工
平成21年(2009)	▶第二期二子玉川東地区再開発準備組合設立
平成22年(2010)	▶第一期工事完了
平成23年(2011)	▶二子玉川ライズ・ドッグウッドプラザ、ショッピングセンター開業
平成24年(2012)	▶第二期起工式
平成27年(2015)	▶4月二子玉川ライズ・ショッピングセンター、テラスマーケット開業
平成27年(2015)	▶6月第二期工事完了

人口の推移

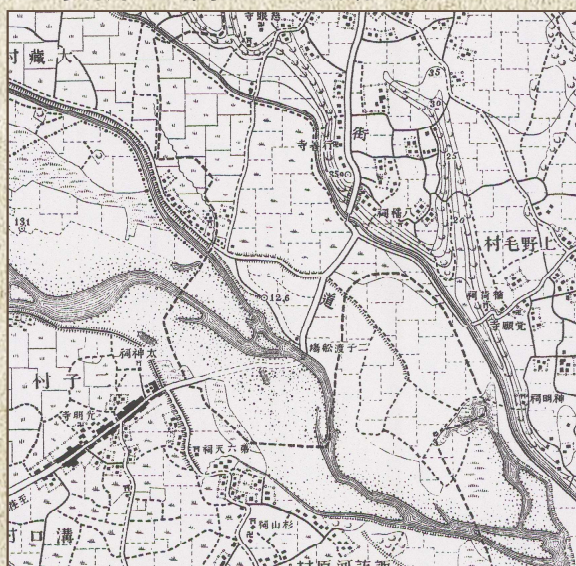
2018(平成30)年の玉川一丁目の人口は、3,432人となっています。二子玉川駅東側を含む玉川一丁目の人口は、再開発以前はおおむね1,000~1,300人程度で推移していましたが、第1期が完了した2010(平成22)年には2,497人、第2期が完了した2015(平成27)年には、3,443人と3倍以上に増加しました。

玉川一丁目の人口・世帯数の推移



※住民基本台帳を基に作成しており、1985年~2015年は10月、2018年は3月のデータを使用しています。

■二子村周辺の様子 1887(明治20)年



※国土地理院旧1万分の1地形図(二子村)明治20年より

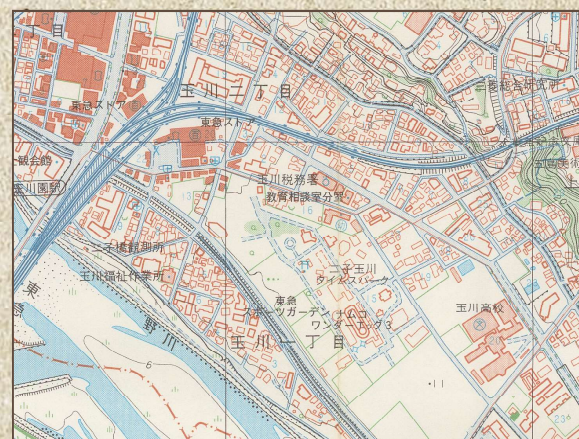
土地利用の変化

宿場町として発展してきた玉川一丁目付近は、1907(明治40)年に玉川電気鉄道(渋谷~玉川間)が開通し、2年後の1909(明治42)年に玉川遊園地が開園しました。1985(昭和60)年に閉園するまでの間、多くの人たちに親しまれてきました。閉園後も跡地利用として「いぬたま」、「ねこたま」、「ナムコワンダーエッグ」などの限定的なアミューズメント施設が立地していました。

二子玉川東地区を含む玉川一丁目の土地利用の推移を再開発前の1996(平成8)年と再開発完了後の2016(平成28)年で比較してみると、商業系、公園系、空地系が約38%から約19%に減少し、住宅系は約16%から約27%へと増加しました。

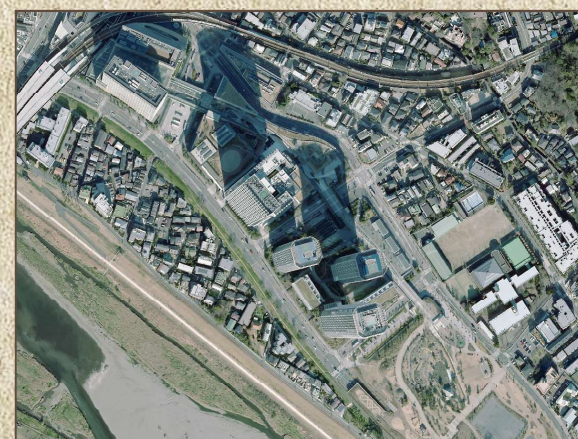
また、地区内に高層建物が建築されたことから、延床面積は約7.8haから約34.5haと4倍以上に増加しました。

■再開発前の二子玉川東地区の様子 1999(平成11)年



※国土地理院1万分の1地形図(自由が丘)平成11年より

■再開発後の二子玉川東地区の様子 2016(平成28)年



※平成28年世田谷区白地図データベース オールソ画像(航空写真)より