

交通まちづくり基本計画改定骨子(案)

構成

- 第1章 概要
 - 第2章 現況等と課題
 - 第3章 方針
 - 第4章 施策体系
 - 第5章 地域別の方針
- 骨子(案)で示す項目

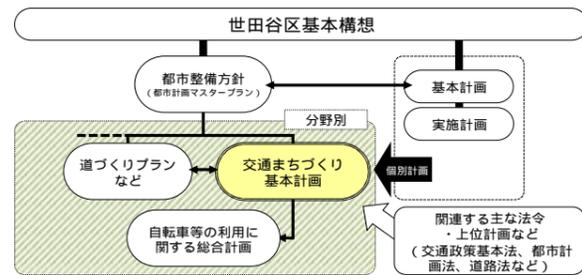
第1章 概要

1-1 改定の背景

区の将来像を展望しつつ、望ましい交通体系や交通サービスの確立を目指し、区の交通に関わる施策の基本方針として「交通まちづくり基本計画」を平成14年9月に策定、平成20年3月に一部改定をした。
この計画は平成26年度に目標年度となるため、平成27年度から10年後を見据えた、新たな交通まちづくり基本計画を策定する。
改定にあたっては、新たな基本構想・基本計画・都市整備方針等との整合を図るとともに、高齢化の進展や、東日本大震災以降の災害や環境、エネルギーに対する区民意識の高まりなどの社会情勢を踏まえ行うものとする。

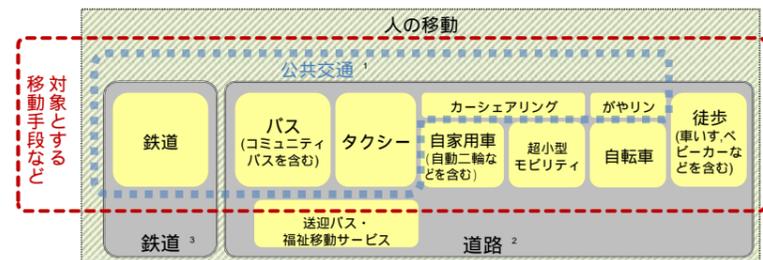
1-2 計画の位置づけ(下図を参照)

本計画は、区の「基本計画」の個別計画とする。
また、街づくり条例(平成7年条例第17号)第10条を根拠とし、「都市整備方針」に定める街づくりに関する目標を実現するための、分野別整備方針とする。



1-3 対象とする移動手段等(下図を参照)

「交通まちづくり基本計画」(以下、本計画)は、人の移動に関わる事柄を主な対象に、道路整備など、関連する事柄を含めた総合的な交通まちづくりの計画を定めるもの。



- ここでは、不特定多数の利用者に向けた公共的サービスも含む。
- 緑道などを含む。
- 世田谷線を含む。

1-4 目標年度

平成27年度から10年後の平成36年度を目標とする。

第2章 現況等と課題

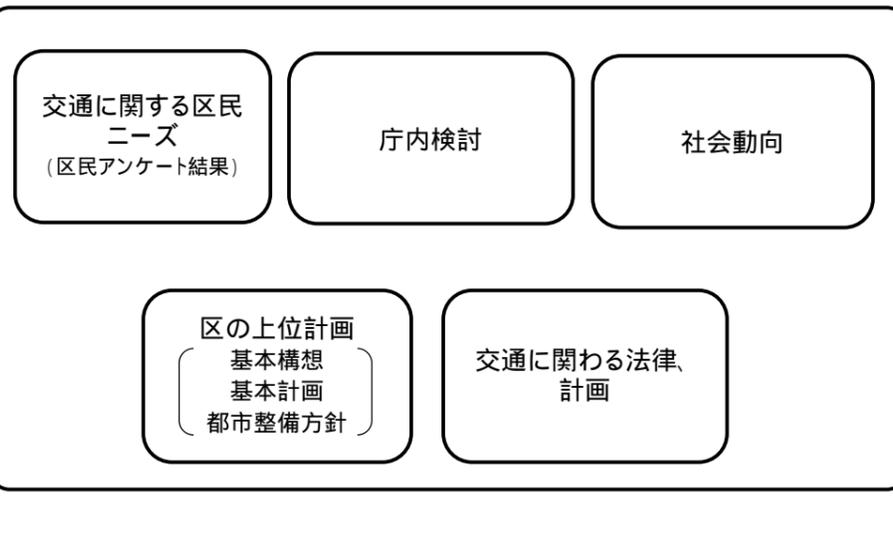
交通に関わる現況、区民アンケート、区の上位計画、社会動向などから、課題を整理した。

2-1 現況等

2-1-1 交通に関わる現況

人口	・人口は増加傾向。 ・高齢者人口も一貫して増加。 ・生産年齢人口は概ね現状維持。 ・年少人口は平成35年までは増加傾向。その後減少に転じる見込み。
公共交通	・公共交通不便地域が残存(19.6%)する。
鉄道	・朝ピーク時は慢性的な混雑状態。 ・小田急線の立体化が進展したが、開かずの踏切が39箇所残る。 ・東西に路線が発達。南北方向はバスに依存。
バス	・区内の輸送人員は横ばいの状態。 ・9路線のコミュニティバスについては、輸送人員が減少傾向のものもみられる。
道路整備	・地区幹線道路及び主要生活道路の、計画延長に対する完成延長の割合(完成率)は36.0%である。 ・単位面積あたりの道路面積の割合(道路率)は14.1%であり、23区中でも低い。
道路交通	・幹線道路の多くは混雑状態。 ・駒沢通り、環七通り、甲州街道で混雑が悪化。 ・区内の交通事故件数は2,836件(H24)。2割以上を高齢者関連の事故が占める。 ・都内の交通事故のうち自転車関連の割合は約4割。20歳代~40歳代が多い。
移動の傾向	・区内から区内への移動は徒歩、二輪車が多く、バスが増加傾向。 ・区内から区外への移動は鉄道、自動車が多く、鉄道が増加、自動車は減少傾向。
環境	・区に求める地球温暖化対策として、「電車やバス、自転車を利用しやすくし、自動車利用を抑制する」が上位に。

2-1-2 区民アンケート、区の上位計画、社会動向など



2-2 課題

- 交通ネットワークの充実が必要
- 南北公共交通の充実が必要
- 開かずの踏切の解消が必要
- 道路整備の推進が必要
- バスの利便性の向上や利用促進が必要

1. 円滑に移動できる自動車交通・公共交通などの確保が必要

- 高齢者など誰もが気軽に外出ができるように、歩いて暮らせる環境づくりが必要
- 自転車利用環境の整備やマナーの向上が必要
- 交通安全への取り組みが必要

2. 子育て世代、高齢者、障害者など、誰もが安全で快適に移動できる、歩行空間、自転車利用環境が必要

- 環境に配慮した交通環境づくりが必要
- 新たな交通手段の普及促進PRが必要

3. 環境に配慮した交通手段・仕組みが必要

すべてに関わる課題

- 区民参画の環境整備が必要
- 誰もが快適に安全な移動ができる交通の確保が必要
- 災害時における交通のあり方の検討が必要

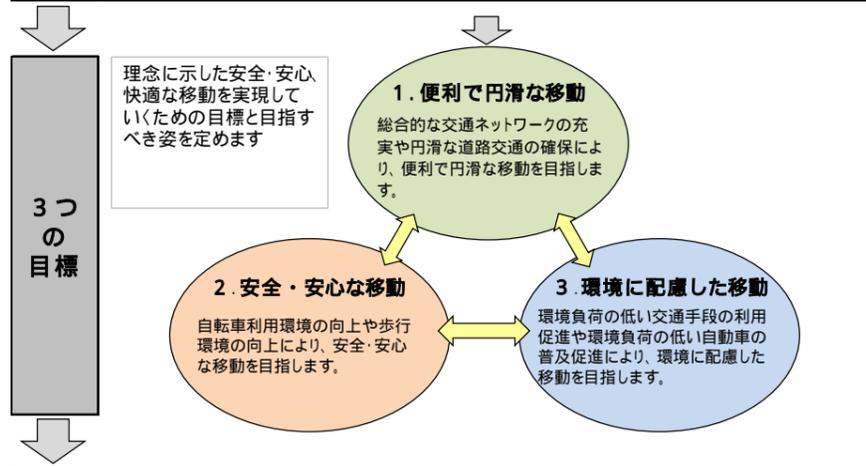
第3章 方針

課題解決に向け、区が目指す交通まちづくりの理念を定めます。

理念

誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷

～区民の参画による交通まちづくり～



目標を実現するための方針と取り組みの方向性を定めます。

1. 便利で円滑な移動		2. 安全・安心な移動		3. 環境に配慮した移動	
交通ネットワークの充実	円滑な道路交通の確保	自転車利用環境の向上	歩行環境の向上	環境負荷の低い交通手段の利用促進	環境負荷の低い自動車の普及促進
区民・事業者・区の協働・連携により、鉄道やバス、タクシーなどの交通ネットワークの充実を図ります。	道路整備や道路と鉄道の立体化により、円滑な道路交通の確保を図ります。	安全な走行空間の確保により、自転車利用環境の向上を図ります。	安心して楽しく歩けるように、歩行環境の向上を図ります。	自動車への過度な依存を減らすため、自転車や公共交通等の環境負荷の低い交通手段の利用促進を図ります。	自動車による環境負荷を軽減するため、エコカー等の環境負荷の低い自動車の普及促進を図ります。

方針に基づく施策と取り組み内容を定めます。

6つの方針

右表参照

交通まちづくりの目標の実現に向けて、以下の視点で取り組みます。
(この視点は、上記の施策全体に関わります)

推進のための視点

- 区民の参画
- ユニバーサルデザイン
- 災害時への対応

第4章 施策体系

目標	方針	No	施策	主な内容	
目標1. 便利で円滑な移動	交通ネットワークの充実	1	公共交通環境の整備	・鉄道駅の利便性の向上、駅周辺地域などの環境整備	
		2	南北方向の公共交通の強化	・南北方向のバス路線網の充実、エイトライナーの導入促進	
		3	バスネットワークの充実	・バス路線網の充実、走行空間の確保	
		4	バス運行サービスの充実	・バス路線導入・維持に向けた取り組みの推進、新たな需要の掘り起こしに向けた取り組み	
		5	タクシー利用環境の整備	・バスの停留所施設の整備、走行環境の向上	
		6	災害時における公共交通の連携体制などの構築	・駅での乗り継ぎ利便性の向上	
	9	自転車走行空間の整備	・交通事業者や区民との協力連携体制のあり方の検討、帰宅困難者対策の実施		
	目標2. 安全・安心な移動	円滑な道路交通の確保	7	道路と鉄道の立体化の促進	・連続立体交差化の促進、駅周辺のまちづくり
			8	円滑な自動車交通の確保	・道路整備の推進、路上駐車対策の促進
9			自転車走行空間の整備	・自転車ネットワーク形成に向けた自転車走行空間の整備	
自転車利用環境の向上		10	放置自転車対策の充実	・自転車等駐車場の整備、コミュニティサイクルの普及推進	
		11	自転車走行時のマナー向上	・自転車走行時のマナーの啓発強化	
		12	歩行環境の向上	・歩道整備、歩行空間ネットワークの整備	
目標3. 環境に配慮した移動	歩行環境の向上	13	交通安全への取り組みの推進	・交通安全の啓発活動、歩行空間の安全性の確保に向けた取り組みの推進	
		1	公共交通環境の整備		
		3	バスネットワークの充実		
		4	バス運行サービスの充実		
		14	環境対策の充実	・環境に配慮した道路整備の推進、交通の利用の啓発活動	
		9	自転車走行空間の整備		
	環境負荷の低い交通手段の利用促進	10	放置自転車対策の実施		
		11	自転車走行時のマナー向上		
		7	道路と鉄道の立体化の促進		
環境負荷の低い自動車の普及促進	8	円滑な自動車交通の確保			
	14	環境対策の充実			
	15	新しい自動車利用の取り組みの推進	・自動車利用の新しいあり方の検討、環境負荷の低い自動車の利用促進		

■：再掲の項目
内容欄：太字は新規の内容

誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷(イメージ図)

