

交通まちづくり基本計画（中間見直し）・交通まちづくり行動計画 概要版（素案）

（令和2年度（2020年度）～令和6年度（2024年度））

| | |
|----|--------------------|
| 構成 | 交通まちづくり基本計画（中間見直し） |
| | 第1章 概要 |
| | 第3章 方針 |
| | 交通まちづくり行動計画 |
| | 第2章 交通の動向と課題 |
| | 第4章 施策体系 |

交通まちづくり基本計画（中間見直し）

第1章 概要

1-1 目的

「世田谷区交通まちづくり基本計画」は、区の将来像を展望しつつ、誰もが安全で快適に移動できる交通体系や交通サービスの確立を目指して、区の交通に関する施策の基本方針として策定するものです。

また「世田谷区交通まちづくり行動計画」は、交通まちづくり基本計画の実現に向けた具体的な取り組みを示すものです。

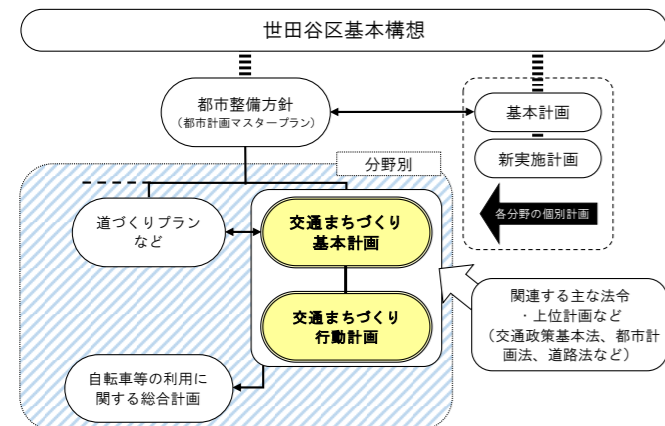
1-2 「交通まちづくり」とは

交通は街づくりの重要な要素のひとつであり、交通に関する施策や事業は、区内全域のネットワークと、地域に即して進められている街づくりを踏まえ、総合的に行われることが重要です。また、区民、交通事業者、区などの関係者が協力・連携して、交通問題に取り組んでいく必要があります。ここでは、このような取り組みを、「交通まちづくり」と定義します。

1-3 位置づけ

「世田谷区交通まちづくり基本計画」は、世田谷区街づくり条例（平成7年（2013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、分野別整備方針として策定するものです。

また「交通まちづくり行動計画」は、上記「交通まちづくり基本計画」に示されている各施策に応じた年次ごとの事業実施の内容を具体的に示すものです。



1-4 中間見直しの背景

区では、平成14年（2002年）9月に「世田谷区交通まちづくり基本計画」を定め、以後、改定を重ねてきました。

平成27年度（2015年度）には10年後を見据えた、新たな「世田谷区交通まちづくり基本計画」（以下、本計画）を策定しました。さらに平成28年（2016年）6月には、この計画の実現に向けた具体的な取り組みを示した「世田谷区交通まちづくり行動計画」（以下、行動計画）を策定しました。

平成27年度（2015年度）に策定した本計画について、策定から5年が経過したことから、平成27年度（2015年度）以降の社会情勢の変化、関連上位計画の動向、施策・事業の進捗状況などを踏まえ、本計画の中間見直しを行い、後期行動計画と合わせて、策定するものです。

1-5 中間見直しの視点

- ①法令や国・都の上位計画との整合
- ②超高齢社会の到来を見据えた、高齢者や障害者、子育て世帯などをはじめ、誰もが円滑に移動できるような交通環境づくり
- ③公共交通不便地域対策などにおける区民、交通事業者と連携した取り組みの推進
- ④近年の交通をとりまく技術（ICT（情報通信技術））などの進展に対応

1-6 目標年度

本計画は、当初計画期間（平成27年度（2015年度）～令和6年度（2024年度））の後半5カ年を対象とし、目標年度を令和6年度（2024年度）とします。

1-7 対象とする交通手段

本計画は、主に人の移動に関する事柄について、公共交通、自家用車、自転車、徒歩などを対象にしています。また、本計画における「公共交通」は、鉄道、バス、タクシーに加えて、カーシェアリング、コミュニティサイクル（がやリン）など、不特定多数の利用者を対象とした公共的交通サービスを含めたものとして定義しています。

第2章 交通の動向と課題

2-1 交通に関わる区の現況・国内の社会動向・区民ニーズ

2-1-1 交通まちづくりに関わる取り組みの状況【追加】

| 本計画の6つの方針 | 交通まちづくりに関わる主な取り組み | 本計画の6つの方針 | 交通まちづくりに関わる主な取り組み |
|-------------|---|------------------|--|
| 交通ネットワークの充実 | <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー経路の充実に向け、鉄道事業者への働きかけを実施。 ・ホームドアの整備を促進。 ・駅前広場、自転車通行空間、歩道、無電柱化、道路の整備を推進。 ・新規バス路線の導入を実施。 ・既存バス路線の運行時間帯等の拡充に向けた働きかけを実施 ・バス停留所施設の整備を促進。 ・ユニバーサルデザインタクシーの普及を促進。 ・公共交通不便地域対策の調査・検討を推進。 ・帰宅困難者対策を実施。 | 自転車利用環境の向上（続き） | <ul style="list-style-type: none"> ・サイクルマップを配布するとともに、まちなか観光でサイクルマップを活用。 ・放置自転車防止の啓発。 ・新たな自転車安全利用推進員の育成を推進。 ・小・中学校向けや一般向けの交通安全教室を開催。 ・子育て世帯、区内大学、区内事業者向けの自転車安全講習会を実施など。 |
| 円滑な道路交通の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・小田急電鉄小田原線、京王電鉄京王線の連続立体交差事業を促進。各事業に伴う駅周辺まちづくりを推進。 ・小田急線上部利用計画区域内における道路、緑地・小広場の整備等を推進。 ・世田谷ナンバー等を活用した交通安全啓発活動を実施など。 | 歩行空間の整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・緑道の整備（改修）を推進。 ・区ホームページを活用した観光マップ集等の紹介、歩行空間ネットワークの観光ホームページ及び観光アプリへの反映を実施。 ・ユニバーサルデザインによる歩行空間を整備。 ・はみ出し看板・商品などの是正。 ・交通安全の啓発活動を推進。 ・ゾーン30の導入取組み支援、通学路防犯カメラの設置を実施など。 |
| 自転車利用環境の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・新たな自転車等駐車場整備を検討。 ・自転車等駐車場の整備、開設。 ・大規模店舗等へ自転車等駐車場の整備を指導。 ・新たなコミュニティサイクルシステムの導入を検討。 ・三軒茶屋中央コミュニティサイクルシステムを開始。 | 環境負荷の低い交通手段の利用促進 | <ul style="list-style-type: none"> ・遮熱性舗装を整備。 ・道路緑化等を推進。 ・公共交通機関の利用を促進。 ・自転車の利用を促進など。 |
| | | 自動車交通における環境負荷の軽減 | <ul style="list-style-type: none"> ・燃料電池自動車を公用車に導入。移動式水素ステーションを開設。 ・超小型モビリティの試験運行を実施。 ・エコドライブ、カーシェアリングなどについての情報を発信。 |

※この表の「本計画の6つの方針」は、世田谷区交通まちづくり基本計画（平成27年度（2015年度）～令和6年度（2024年度））（平成27年（2015年）3月）に示された6つの方針です。

2-1-2 区の現況【時点更新】

| | | | |
|----------|---|-------|---|
| 人口 | <ul style="list-style-type: none"> ・23区内で最も多く、90万人を超える。 ・人口は増加傾向。高齢者人口と年少人口も一貫して増加。 ・生産年齢人口は令和20年（2038年）まで増加傾向。その後減少に転じる見込み。 | 自動車交通 | <ul style="list-style-type: none"> ・環七通り、環八通りでは慢性的に混雑が発生。 ・都内でのワースト50交差点に、区内の11箇所の交差点が該当（平成24年（2012年）と比べて3箇所増加）。 |
| 公共交通不便地域 | <ul style="list-style-type: none"> ・東西に鉄道が発達。南北方向はバスに依存。 ・鉄道駅やバス停から離れた、公共交通不便地域が残存する（19.7%）。 | 自転車 | <ul style="list-style-type: none"> ・区内駅周辺の放置自転車台数は減少傾向。 ・区内6駅7箇所にコミュニティサイクル・レンタサイクルポートがあり、このうち5箇所のポートではコミュニティサイクルを導入。 |
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ・開かずの踏切が43箇所あり、京王線連続立体交差事業の完了までに、区内23箇所の踏切が解消される予定。 ・ホームドア整備済みの駅は41駅中11駅（令和元年（2019年）6月現在）。 | 歩行空間 | <ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化など、安全で快適な歩行空間の整備を進めている。 ・区では「ゾーン30」を12区域で導入済み。 |
| バス | <ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは81路線、その内コミュニティバスは10路線運行。 ・輸送人員、年間走行距離は、近年増加傾向。 | 移動の傾向 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ・一部のタクシー会社は、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）、出産支援タクシー（陣痛タクシー）、子育て支援タクシー等のサービスを導入。 | 交通事故 | <ul style="list-style-type: none"> ・区内の高齢者が関わる交通事故件数は増加。 ・区内の自転車に関わる交通事故件数は、近年増加傾向。 |
| 道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路率（単位面積あたりの道路面積の割合）は14.2%であり、23区内中19番目。 ・区が管理する160の橋梁のうち、経過30～59年は78橋（49.0%）、経過60年以上は26橋（16.3%）を占める。 | 災害 | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道等の運行停止による帰宅困難者、駅前滞留者が発生することが想定されている。 |
| | | 環境 | <ul style="list-style-type: none"> ・区の温室効果ガス排出量は減少傾向。 ・区では平成29年（2017年）に燃料電池自動車を公用車に導入。「移動式水素ステーション」を開設。 ・超小型モビリティ、パーソナルモビリティ活用の実証実験に協力 |

第2章 交通の動向と課題（続き）

2-1-3 国内の社会動向【更新】

- ・超高齢社会への対応
- ・訪日外国人旅行者・外国人住民への対応
- ・交通の担い手確保の重要性
- ・自然災害対策の重要性の高まり
- ・環境志向の高まり
- ・自動車だけでなく人も重視した道づくり
- ・交通手段の多様化
- ・ICT（情報通信技術）と交通との融合
- ・自動運転車への期待の高まり
- ・多様なニーズへのタクシーの対応

2-1-4 交通に関わる法令、上位計画

〇区の上位計画

- ・世田谷区基本構想（H25（2013）.9）
- ・世田谷区基本計画（H26（2014）.3）
- ・世田谷区都市整備方針 第一部「都市整備の基本方針」（H26（2014）.4）

〇交通まちづくりに関わる主な法令、計画【更新】

- ・交通政策基本法（H25（2013）.12、国）
- ・都市再生特別措置法等の一部改正（H26（2014）.8、国）
- ・東京都帰宅困難者対策条例（H25（2013）.4、東京都）、東京都帰宅困難者対策実施計画（H24（2012）.11、東京都）
- ・世界一の都市にふさわしい利用者本位の交通体系を目指して（H27（2015）.1、東京都）
- ・都市づくりのランドデザイン（H29（2017）.9、東京都）
- ・道路交通法の改正（H27（2015）.6、H29（2017）.3、国）
- ・自転車活用推進法（H29（2017）.5、国）、自転車活用推進計画（H30（2018）.6、国）
- ・ユニバーサルデザイン2020行動計画（H29（2017）.2、国）
- ・交通バリアフリー基準及び公共交通機関の移動等の円滑化整備ガイドラインの改正（H30（2018）.3、国）
- ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部改正（H30（2018）.5、国）

2-1-5 区民ニーズ

| | |
|--------------------|---|
| 地域における日常生活での困りごと | <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年度（2017年度）では、「道路が狭くて危険」は世田谷東部、世田谷西部、北沢東部、北沢西部、砧北部、砧南部の6つの地域で1位となっている。 ・「車など交通が激しい」は玉川北部、玉川西部の2つの地域で、「電車の踏切がなかなか渡れない」は玉川南部と烏山の2つの地域で1位となっている。 |
| 交通手段別にみる不便を感じていること | <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道：車内が混雑している、ホームドアがないなど ・バス：運行便数が少ない、運賃が高いなど ・自動車：道路幅が狭い、車道を走る自転車が危ないなど ・自転車：自転車が道路のどこを走るかわかりにくい、駅のすぐ近くに駐輪場がない・少ないなど ・道路：歩道が狭い・ない、自転車が歩道を走るため危ないなど |
| 交通面での区民の意識 | <ul style="list-style-type: none"> ・「相手が『歩きスマホ』をしていたせいで、危ない思いをしたことがある」方が6割近く。 ・「歩行時に自転車とぶつかった、あるいはぶつかりそうになったことがある」方が6割を超える。 |
| これから区が力を入れるべき交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・これからの区の交通施策：自転車走行空間環境の整備、開かずの踏切解消、歩行者空間の整備、公共交通不便地域での住民主体による新たな移動手段の導入など ・防災面からの区の交通施策：電線類の地中化促進、帰宅困難者対策など |

※世田谷区民意識調査2014（平成26年（2014年）5月実施）～2018（平成30年5月実施）、区政モニターアンケート結果（平成30年9月実施）より

2-2 交通に関わる区の課題

交通まちづくりに関わる取り組みの検証結果や、区の交通に関わる現状やニーズ、上位計画、社会動向などから、交通に関わる課題を整理しました。

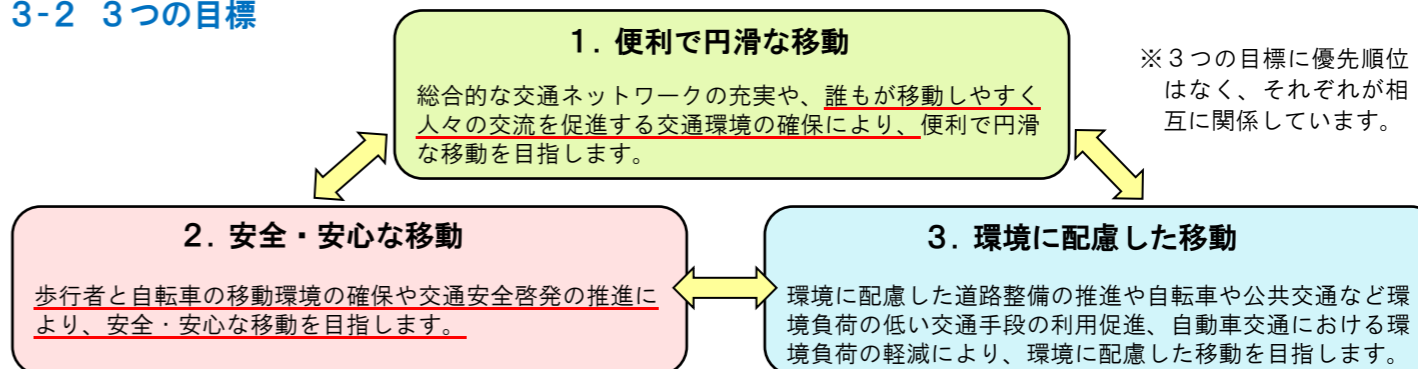
| 課題 | 対策の方向性 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが利用しやすい交通手段・サービスの充実 ・高齢者が健康に生活できるまちづくり（移動手段の確保、外出の促進） ・公共交通が不便な地域における移動環境の改善 ・交通ネットワークの充実 ・開かずの踏切の解消 ・バスの利便性の向上 ・多様なニーズに対応するタクシーの利便性の向上 ・道路整備の推進 ・災害時における帰宅困難者対策 ・交通分野における災害時への対応など | <p>1. 円滑に移動できる自動車交通・公共交通などの確保が必要</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間ネットワークの形成 ・ユニバーサルデザイン化の推進（歩行空間・心のバリアフリー） ・自転車走行空間の整備 ・適切な駐輪スペースの整備・確保 ・歩行者、自転車、自動車運転者に対する交通安全への取り組み ・自転車走行ルール遵守・マナーの向上など | <p>2. 安全に安心して移動できる、歩行空間、自転車利用環境及び交通安全への取り組みが必要</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ・環境負荷の低い交通体系づくり ・新たな交通手段や環境に配慮した次世代自動車の普及促進 | <p>3. 環境に配慮した交通手段・仕組みが必要</p> |

第3章 方針

3-1 交通まちづくりの理念

誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷
～様々な交通手段を活用した、区民が参画する交通まちづくり～

3-2 3つの目標



3-3 6つの方針

目標1：便利で円滑な移動

方針1.1：交通ネットワークの充実

- ・鉄道やバス、タクシー等の交通ネットワークの充実を図り、誰もが利用しやすい交通体系の実現を図ります。

方針1.2：誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境の確保

- ・誰もが気軽に移動できるよう、交通機能の充実やユニバーサルデザイン化を推進し、移動環境の向上を図ります。

目標2：安全・安心な移動

方針2.1：歩行者と自転車の移動環境の確保

- ・安全な歩行空間や自転車通行空間の確保により、歩行環境や自転車利用環境の向上を図ります。

方針2.2：交通安全啓発の推進

- ・誰もが安全・安心に移動できるように、交通ルールの遵守やマナーの向上を図り、交通安全啓発を推進します。

目標3：環境に配慮した移動

方針3.1：環境負荷の低い交通手段の利用促進

- ・自家用車への過度な依存を減らすため、環境負荷の低い公共交通、自転車、徒歩などの交通手段の利用促進を図ります。

方針3.2：自動車交通における環境負荷の軽減

- ・自動車によって生じる環境負荷を軽減するため、円滑な自動車交通の確保や環境に配慮した次世代自動車の普及を図ります。

3-4 推進のための視点

交通まちづくりの目標の実現に向けて、以下の3つの視点で取り組みます。
この視点は、交通まちづくりの取り組み全体に関わります。

〇区民の参画

区や交通事業者は、公共交通の充実や維持・確保に努めるとともに、区民は積極的な公共交通の利用や必要に応じて区民が主体となり交通手段の確保に努めるなど、超高齢社会の進展に向けてそれぞれの役割を踏まえ、知恵や力を出し合い協力・連携します。

〇ユニバーサルデザイン

共生社会の実現に向けて、誰もが快適に安全・安心な移動ができるように配慮して取り組みます。

〇災害時への対応

平常時の取り組みが災害への備えになることから、災害時も考慮して、それぞれの取り組みを交通事業者や区民と協力・連携して進めます。

第4章 施策体系

【方針 1.1】交通ネットワークの充実

公共交通の利用環境の整備、南北方向の公共交通の強化、バスのネットワークや運行サービスの充実、タクシー利用環境の整備、災害時における公共交通の連携体制の構築などにより、鉄道、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。

| 目標 | 方針 | 施策番号 | 施策 | 内容 | 施策事業の詳細 |
|----------------------|--|---------------------------|--|---|---|
| 目標1. 便利で円滑な移動 | 1.1 交通ネットワークの充実 | 1.1.1 | 鉄道利用環境の整備 | ① 鉄道駅の利便性の向上 | ・交通結節機能の強化、乗換案内情報の充実 |
| | | | | ② エイトライナーの導入促進 | ・実現に向けた都や関係区との連携 |
| | | | | ③ 南北方向のバス路線網の充実 | ・既存バス路線の再編、新規バス路線の導入の促進 |
| | | 1.1.2 | 南北方向の公共交通の強化 | ① 南北方向を結ぶコミュニティサイクルの活用・充実 | ・コミュニティサイクルの活用・充実 |
| | | | | ② バス路線網の充実 | ・新規路線の導入・既存路線の活用・環境負荷に配慮した車両の導入促進 |
| | | | | ③ バス走行空間の確保 | ・道路整備の推進 |
| | | | | ④ バス路線維持に向けた取り組みの推進 | ・バス事業者と連携した区民への利用促進PRの実施 |
| | | 1.1.3 | バス利用環境の整備 | ① バス路線網の充実 | ・新規路線の導入・既存路線の活用・環境負荷に配慮した車両の導入促進 |
| | | | | ② バス走行空間の確保 | ・道路整備の推進 |
| | | 1.1.4 | タクシー利用環境の整備 | ① タクシーの利便性の向上 | ・ICTなどを活用した利便性向上への取り組みの検討・サービスの質向上の働きかけ |
| | | | | ② タクシー専用通行帯や自転車専用通行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示（ナビライン）などの設置の推進 | ・自転車専用通行帯や自転車専用通行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示（ナビライン）などの設置の推進 |
| | | 1.1.5 | 自転車利用環境の整備 | ① 自転車ネットワーク形成に向けた自転車専用通行帯や自転車専用通行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示（ナビライン）などの設置の推進 | ・自転車専用通行帯や自転車専用通行帯（ブルーゾーン）、自転車走行位置表示（ナビライン）などの設置の推進 |
| | | | | ② 自転車等駐車場、公共施設・商業施設の自転車等駐車場スペースの確保 | ・自転車等駐車場の整備、利用の誘導、既存施設の有効活用・鉄道事業者へ自転車等駐車場設置の働きかけ・店舗への自転車等駐車場の附置義務など |
| | | | | ③ 自転車の放置対策の推進 | ・駅周辺の自転車等放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去・自転車の放置防止の啓発 |
| | | 1.1.6 | 円滑な自動車交通の確保 | ① 道路の新設・拡幅整備及び維持・管理の推進 | ・道路整備、交差点改良の実施、区道の舗装更新、橋梁の修繕 |
| | | | | ② 路上駐車対策の促進 | ・交通管理者に対して路上駐車対策を働きかけ・荷捌きスペースの設置の促進・自動二輪車駐車場について、民間の整備の誘導・促進 |
| | | | | ③ 自動運転車の導入促進 | ・自動運転車の実証実験の支援に向けた検討・実証実験場の提供に向けた検討 |
| | | 1.1.7 | 道路と鉄道の立体化の促進 | ① 連続立体交差化の促進 | ・道路と鉄道の連続立体交差化の促進（京王電鉄京王線など）・踏切について、東京都、鉄道事業者などと連携した取り組みの推進 |
| ② 駅周辺の街づくり、駅前広場などの整備 | ・小田急電鉄小田原線、京王電鉄京王線の駅周辺の街づくり・下北沢駅を中心とした歩行者空間の創出など | | | | |
| 1.1.8 | 災害時における公共交通の連携体制などの構築 | ① 交通事業者や区民との協力連携体制のあり方の検討 | ・交通事業者や区民との協力・連携のあり方の検討・被災状況や鉄道・バスの運行状況の収集・発信方法などの検討・交通事業者と連携して避難マップなどの作成の検討 | | |
| | | ② 帰宅困難者対策の実施 | ・都、交通事業者との連携による帰宅困難者対策 | | |

【方針 1.2】誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境の確保

ユニバーサルデザインに基づく取り組みの推進、活力あるまちづくりのための交通機能の充実、人々の外出と交流を促進する交通環境の充実、公共交通が不便な地域における移動環境の改善を図ることにより、誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境を確保します。

| 目標 | 方針 | 施策番号 | 施策 | 内容 | 施策事業の詳細 |
|------------------|---------------------------------|----------------------------|---|---|--|
| 目標1. 便利で円滑な移動 | 1.2 誰もが移動しやすく、人々の交流を促進する交通環境の確保 | 1.2.1 | ユニバーサルデザインに基づく取組みの推進 | ① ユニバーサルデザインによる公共交通の取組みの促進 | ・鉄道駅のバリアフリー経路確保、鉄道駅ホームにおける旅客の転落防止対策（ホームドアなど）の整備の促進 |
| | | | | ② ユニバーサルデザインによる歩行者空間の取組みの推進 | ・ユニバーサルデザインによる歩行者空間の整備推進 |
| | | | | ③ 「心のバリアフリー」の推進 | ・「心のバリアフリー」の区民への普及啓発 |
| | | 1.2.2 | 活力ある街づくりのための交通機能の充実 | ① 地域の交通の拠点の充実 | ・三軒茶屋、下北沢、二子玉川駅周辺地区を交通の拠点として充実 |
| | | | | ② 鉄道駅の利便性の向上（1.1.1①の再掲） | |
| | | | | ③ バス路線網の充実（1.1.3①の再掲） | |
| | | | | ④ タクシーの利便性の向上（1.1.4①の再掲） | |
| | | | | ⑤ 自転車ネットワーク形成に向けた自転車専用通行帯の整備（1.1.5①の再掲） | |
| | | | | ⑥ 道路の新設・拡幅整備及び維持・管理の推進（1.1.6①の再掲） | |
| | | | | ⑦ 連続立体交差化の促進（1.1.7①の再掲） | |
| | | 1.2.3 | 人々の外出と交流を促進する交通環境の充実 | ① 歩行者空間ネットワークの整備 | ・歩道、地先道路、緑道などのネットワーク化・歩行者空間ネットワークなどの発信検討、観光ホームページ及び観光アプリへの反映促進 |
| | | | | ② 休憩場所の充実 | ・休憩場所の充実、情報提供の推進 |
| 1.2.4 | 公共交通が不便な地域における移動環境の改善 | ③ コミュニティサイクル・レンタサイクルの活用・充実 | ・「がやリン」の普及推進、民間シェアサイクルとの連携の検討・ポートの新設の検討、既存施設の改修や維持管理・サイクルマップの配布など | | |
| | | ④ 外出を支援する交通サービスの充実 | ・UDタクシーや子育て支援タクシーなどの導入、利用者への情報提供について、タクシー事業者への働きかけ・福祉移動サービスの利用促進 | | |
| 1.2.4 | 公共交通が不便な地域における移動環境の改善 | ① 地域の実情に合った交通手段の検討・導入 | ・公共交通不便地域対策の検討に基づく取り組み | | |
| | | ② 新たな交通サービスの活用・検討 | ・自動運転車など、将来の交通サービスの活用や支援について検討 | | |

【方針 2.1】歩行者と自転車の移動環境の確保

歩行空間の整備、ユニバーサルデザインに基づく取り組みの推進、自転車利用環境の整備により、歩行者と自転車の移動環境を確保します。

| 目標 | 方針 | 施策番号 | 施策 | 内容 | 施策事業の詳細 |
|------------------|-------------------------|-------|-----------------------------------|----------------------------|---|
| 目標2. 安全・安心な移動 | 2.1 歩行者と自転車の移動環境の確保 | 2.1.1 | 歩行空間の整備 | ① 都市計画道路、主要生活道路の歩道整備 | ・都市計画道路、主要生活道路における歩車分離対策の推進・既存道路の歩車道分離、歩道の改良整備の推進 |
| | | | | ② 安全性の確保に向けた取り組みの推進 | ・生活道路における通過交通の流入抑制、自動車の走行速度抑制・通学路などの安全確保の推進 |
| | | | | ③ 歩行空間ネットワークの整備（1.2.3①の再掲） | |
| | | 2.1.2 | ユニバーサルデザインに基づく取組みの推進（1.2.1①～③の再掲） | | |
| 2.1.3 | 自転車利用環境の整備（1.1.5①～③の再掲） | | | | |

【方針 2.2】交通安全啓発の推進

幼児から高齢者までライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全啓発を推進します。このうち、区内では20～40歳代の自転車事故、および高齢者が関係した交通事故が多いため、これらの世代に対して、交通安全啓発の重点的な取り組みを行います。

| 目標 | 方針 | 施策番号 | 施策 | 内容 | 施策事業の詳細 |
|------------------|---------------|-------|--------------|----------------------|--|
| 目標2. 安全・安心な移動 | 2.2 交通安全啓発の推進 | 2.2.1 | 交通安全への取組みの推進 | ① 交通安全教室の開催 | ・「交通安全宣言都市せたがや」区民のつどい、交通安全運動など・高齢者に対する交通安全啓発の推進・「歩きスマホ」防止啓発活動の推進・小・中学校などでの交通安全教室の開催・20～40歳代の区民に対する自転車安全利用啓発の推進 |
| | | | | ② 「自転車安全利用推進員」の育成・支援 | ・「自転車安全利用推進員」の育成・支援 |
| | | | | ③ 自転車の保険加入の促進 | ・区民交通傷害保険（自転車賠償責任プラン）の普及促進・自転車損害賠償保険の加入促進 |
| | | | | ④ 運転免許の自主返納の促進 | ・警察と連携し、運転免許の自主返納の促進・シルバーバスの発行手続きの周知、様々な交通サービスの周知啓発、公共交通不便地域対策への取り組み |

【方針 3.1】環境負荷の低い交通手段の利用促進

鉄道利用環境の整備、南北方向の公共交通の強化、バス利用環境の整備、環境対策の充実、歩行空間の整備、自転車利用環境の整備、環境対策の充実により、環境負荷の低い交通手段の利用を促進します。

| 目標 | 方針 | 施策番号 | 施策 | 内容 | 施策事業の詳細 |
|-------------------|----------------------|-------|---------------------------|--------------------|--|
| 目標3. 環境に配慮した移動 | 3.1 環境負荷の低い交通手段の利用促進 | 3.1.1 | 鉄道利用環境の整備（1.1.1①の再掲） | | |
| | | 3.1.2 | 南北方向の公共交通の強化（1.1.2①～③の再掲） | | |
| | | 3.1.3 | バス利用環境の整備（1.1.3①～④の再掲） | | |
| | | 3.1.4 | 歩行空間の整備（2.1.1①～⑤の再掲） | | |
| | | 3.1.5 | 自転車利用環境の整備（1.1.5①～③の再掲） | | |
| | | 3.1.6 | 環境対策の充実 | ① 環境負荷の低い交通の利用の促進 | ・区民と連携した自家用車の利用抑制・環境にやさしい公共交通や自転車の利用を促進するためのPR |
| | | | ② 環境に配慮した道路整備の推進 | ・歩道内の緑化や遮熱性舗装の整備など | |

【方針 3.2】自動車交通における環境負荷の軽減

円滑な自動車交通の確保、道路と鉄道の立体化の促進、新しい自動車利用の取り組みの促進により、自動車交通における環境負荷の軽減を図ります。

| 目標 | 方針 | 施策番号 | 施策 | 内容 | 施策事業の詳細 |
|-------------------|----------------------|-------|--------------------------|------------------------|----------------------------|
| 目標3. 環境に配慮した移動 | 3.2 自動車交通における環境負荷の軽減 | 3.2.1 | 円滑な自動車交通の確保（1.1.6①、②の再掲） | | |
| | | 3.2.2 | 道路と鉄道の立体化の促進（1.1.7①の再掲） | | |
| | | 3.2.3 | 新しい自動車利用の取り組みの促進 | ① 環境負荷の低い自動車利用の促進 | ・エコカーの導入促進、超小型モビリティなどの普及啓発 |
| | | | | ② 自動車利用の新しいあり方の普及啓発の促進 | ・カーシェアリングやエコドライブなどの普及啓発 |

※ □：再掲の項目

交通まちづくり行動計画

「交通まちづくり基本計画」で示した各施策について、令和2年度（2020年度）から5カ年間の年度ごとの具体的な取り組みを示しています。