

世田谷区交通まちづくり基本計画  
(平成27年度～平成36年度)  
(案)

平成27年1月



# 目次

第1章 概要 .....	2
1-1 目的 .....	2
1-2 改定の背景 .....	2
1-3 「交通まちづくり」とは .....	2
1-4 位置づけ .....	2
1-5 対象とする移動手段 .....	3
1-6 目標年度 .....	3
第2章 交通の動向と課題 .....	6
2-1 交通に関わる現況・区民ニーズ・取り組みの検証結果 .....	6
2-1-1 交通に関わる現況 .....	6
2-1-2 交通に関する区民ニーズ（区民アンケート結果） .....	20
2-1-3 交通まちづくりに関わる取り組みの検証結果 .....	24
2-2 交通に関わる上位計画・社会動向 .....	25
2-2-1 区の上位計画 .....	25
2-2-2 交通まちづくりに関わる主な法律、計画 .....	29
2-2-3 交通に関わる社会動向 .....	31
2-3 交通に関わる課題のまとめ .....	34
第3章 方針 .....	36
3-1 交通まちづくりの理念 .....	36
3-2 3つの目標 .....	36
3-3 6つの方針 .....	38
3-4 推進のための視点 .....	41
第4章 施策体系 .....	44
4-1 便利で円滑な移動 .....	44
4-1-1 交通ネットワークの充実 .....	44
4-1-2 円滑な道路交通の確保 .....	51
4-2 安全・安心な移動 .....	53
4-2-1 自転車利用環境の向上 .....	53
4-2-2 歩行環境の向上 .....	56
4-3 環境に配慮した移動 .....	59
4-3-1 環境負荷の低い交通手段の利用促進 .....	59
4-3-2 自動車交通における環境負荷の軽減 .....	60
4-4 施策体系表 .....	62
第5章 公共交通不便地域に対する地域の取り組みに向けて .....	66



---

# 第1章 概要

---

- 1-1 目的
- 1-2 改定の背景
- 1-3 「交通まちづくり」とは
- 1-4 位置づけ
- 1-5 対象とする移動手段
- 1-6 目標年度

## 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、区の交通に関わる施策の基本方針として策定するものです。

区の基本構想、基本計画及び都市整備方針などを踏まえることはもちろん、国、東京都などによる上位計画とも整合のとれた横断的・体系的な交通まちづくりを目指します。また、区民の参画のもと、NPO、交通事業者、交通管理者、道路管理者、その他関係機関との協力・連携による施策を展開します。

### 1-2 改定の背景

これまで区では、平成14年9月に「世田谷区交通まちづくり基本計画」を、平成20年3月に「改定 世田谷区交通まちづくり基本計画」（以下、改定計画と記す）を定め、計画的な交通まちづくりを進めてきました。この改定計画が平成26年度に最終年度を迎えるため、新たな計画を策定する必要があります。

また、改定計画の策定以降、区では、基本構想（平成25年9月）、基本計画（平成26年3月）、都市整備方針（第一部 都市整備の基本方針）（平成26年3月）、道づくりプラン（平成26年3月）などの諸計画の改定が行われました。

一方、小田急線の連続立体交差事業の進捗、新規コミュニティバス路線の導入、自転車等駐車場の整備、都市計画道路 や主要生活道路 の整備など、交通基盤整備が進展するとともに、高齢社会の進展や交通安全、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を踏まえ、今回、交通まちづくり基本計画を見直すことにしました。

見直しに当たっては、区における交通まちづくりに関わる施策と取り組み方策を、より分かりやすく整理しました。

### 1-3 「交通まちづくり」とは

交通はまちづくりの重要な要素のひとつであり、交通に関わる施策や事業は、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まちづくりを踏まえ、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」と定義しています。

「交通まちづくり」を進め、交通に起因する地域の様々な課題を解消することで、地域の活性化を図ってまいります。

### 1-4 位置づけ

本計画は、区の「基本計画」（平成26年3月策定）の個別計画であるとともに、世田谷区街づくり条例（平成7年条例第17号）第10条を根拠とし、世田谷区「都市整備方針」に定める街づくりに関わ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。

なお、本計画では、交通まちづくりに関わる施策の方針を示すこととし、施策の取り組みにあたっては、実施計画や関連する計画及び今後策定を予定している行動計画にもとづき、限られた財源の中でも効率的に施策を実施できるように配慮しつつ進めていきます。

---

都市計画道路や主要生活道路：道路の分類については、資料編の「3.道路の分類」をご覧ください。

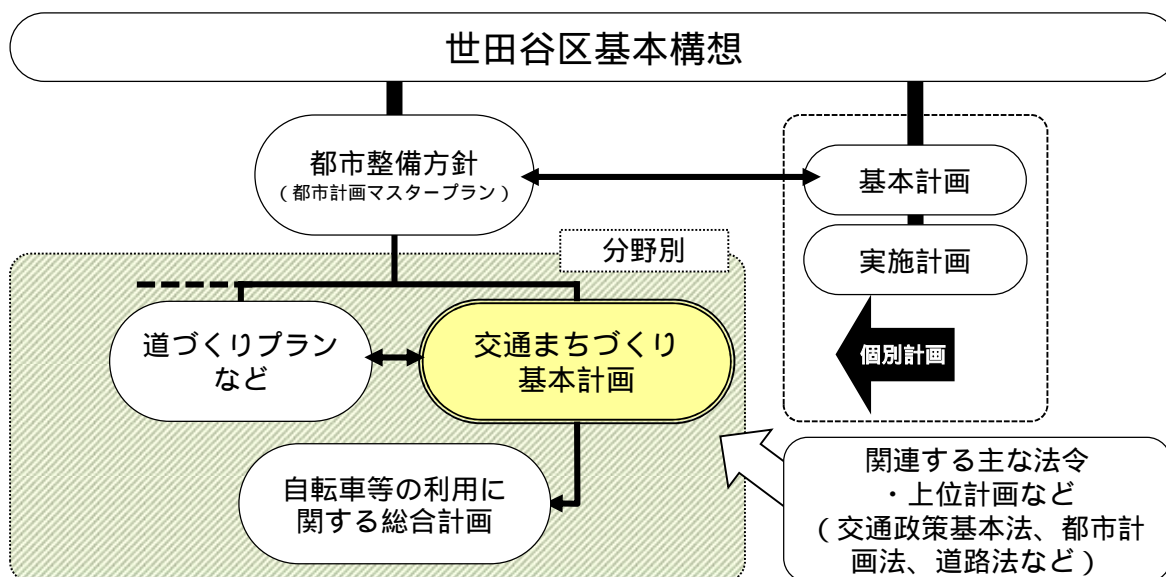


図1 交通まちづくり基本計画の位置づけ

### 1-5 対象とする移動手段

本計画は、主に人の移動に関わる事柄を対象にしています。

また、本計画では、鉄道、バスに加えて、タクシー、カーシェアリングやコミュニティサイクル(がやリン)などの不特定多数の利用者に向けた公共的交通サービスを含めて「公共交通」と定義しています。この公共交通と、自動車、自転車、徒歩などを主な対象としています。

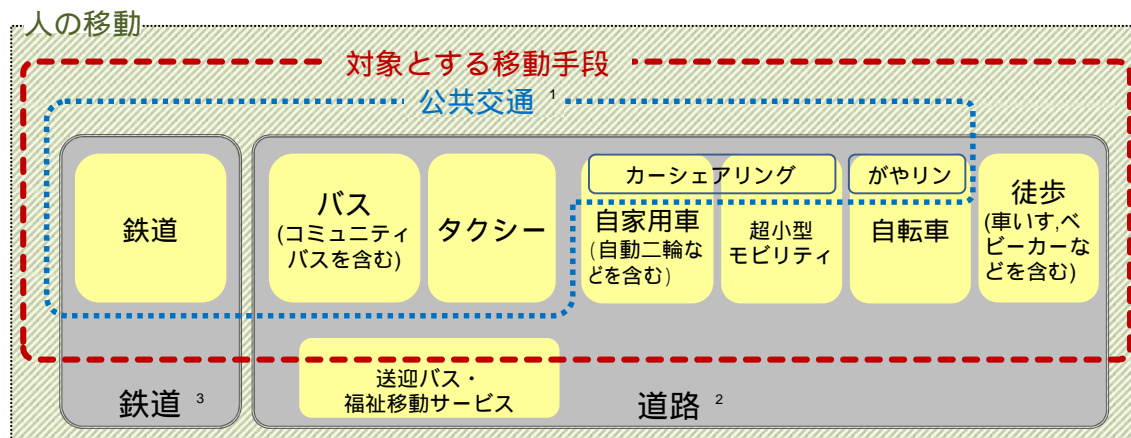


図2 本計画で対象とする移動手段

黄色い箱：主要な移動手段  
 灰色の箱：主な導入空間

- 1 ここでは、不特定多数の利用者に向けた公共的交通サービスも含まれます。
- 2 緑道などを含みます。
- 3 世田谷線を含みます。

### 1-6 目標年度

「新たな世田谷区交通まちづくり基本計画」（以下、本計画）は、概ね10年後の交通の姿を展望し、交通まちづくりの方針をとりまとめるものです。

そのため、本計画の目標年度を平成36年度とします。

また、本計画は、関連する上位計画の変更、まちづくりの動向の変化などを踏まえつつ、概ね5年程度で中間見直しを行うものとします。





---

## 第2章 交通の動向と課題

---

### 2-1 交通に関わる現況・区民ニーズ・取り組みの検証結果

#### 2-1-1 交通に関わる現況

#### 2-1-2 交通に関する区民ニーズ（区民アンケート結果）

#### 2-1-3 交通まちづくりに関わる取り組みの検証結果

### 2-2 交通に関わる上位計画・社会動向

#### 2-2-1 区の上位計画

#### 2-2-2 交通まちづくりに関わる主な法律、計画

#### 2-2-3 交通に関わる社会動向

### 2-3 交通に関わる課題のまとめ

## 第2章 交通の動向と課題

### 2-1 交通に関わる現況・区民ニーズ・取り組みの検証結果

#### 2-1-1 交通に関わる現況

##### (1) 人口

世田谷区将来人口の推計（平成26年2月）によると、区の総人口は今後概ね10年間は増加し、その後も増加傾向が続く見込みとなっています。

世代別では、高齢者人口は一貫して増加が進みます。生産年齢人口は概ね現状規模で推移します。年少人口の推計期間中（平成35年まで）は増加傾向にあり少子化は進みませんが、その後減少に転じる見込みです。

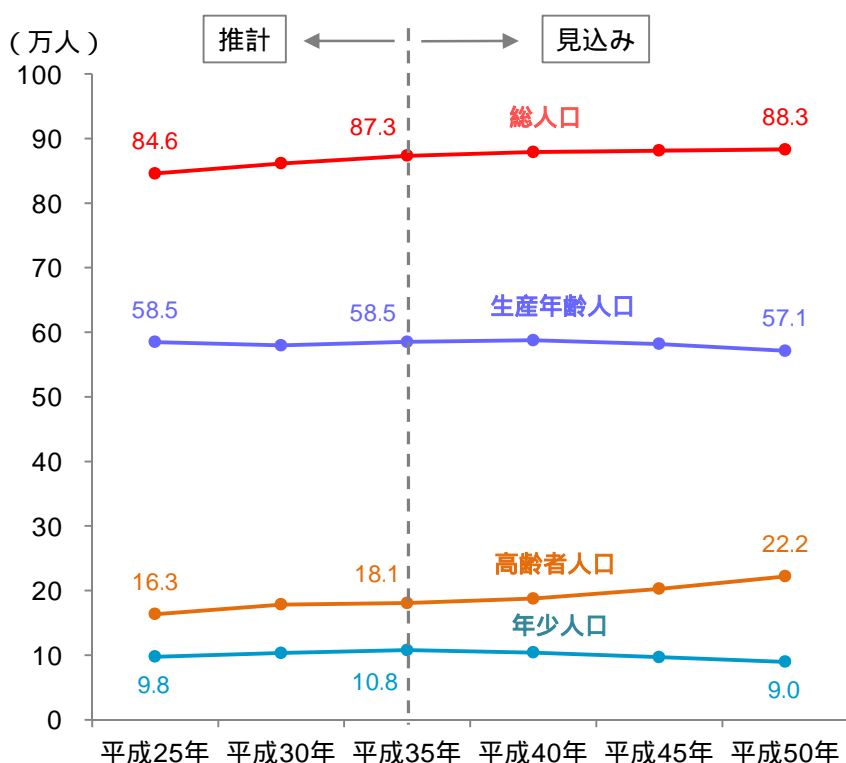


図3 区の将来人口の変化（年齢3階級別）

出典：世田谷区将来人口の推計（世田谷区政策経営部、平成26年2月）を基に作成

注）基準人口は平成25年1月の住民基本台帳人口。外国人居住者は含まない。

注）推計期間は平成26～35年までの10年間を基本とし、11年目以降は社会動向の影響を大きく受けるため見込みとしている。

(2) 公共交通不便地域の状況

区内の鉄道は東西方向に発達しており、これを補完する南北方向はバス交通に依存していますが、都市計画道路などの道路整備が進んでいない地域ではバス路線の密度が低く、南北方向の強化が課題となっています。

鉄道駅やバス停留所から遠い「公共交通不便地域」は、区内の19.6%（道路計画がない地域や公園、学校など大規模敷地により実質的にバス路線を整備することが困難な地域を含む。）を占めています。特に、区の西側の地域では、東西方向に走る各鉄道路線の間隔が広くなるとともに、バスの通れる道路が少ないことから、公共交通の利便性が低くなっています。



図4 世田谷区の公共交通不便地域の状況

公共交通不便地域：最寄りのバス停留所から200m以上、鉄道駅から500m以上離れている地域のことです。

(3) 鉄道

混雑率

区内の鉄道は、慢性的な混雑状態が続いています。東京圏では、ピーク時混雑率 180% 以内を目標にしていますが、小田急小田原線や東急田園都市線は、混雑率 188%、182% となっています。

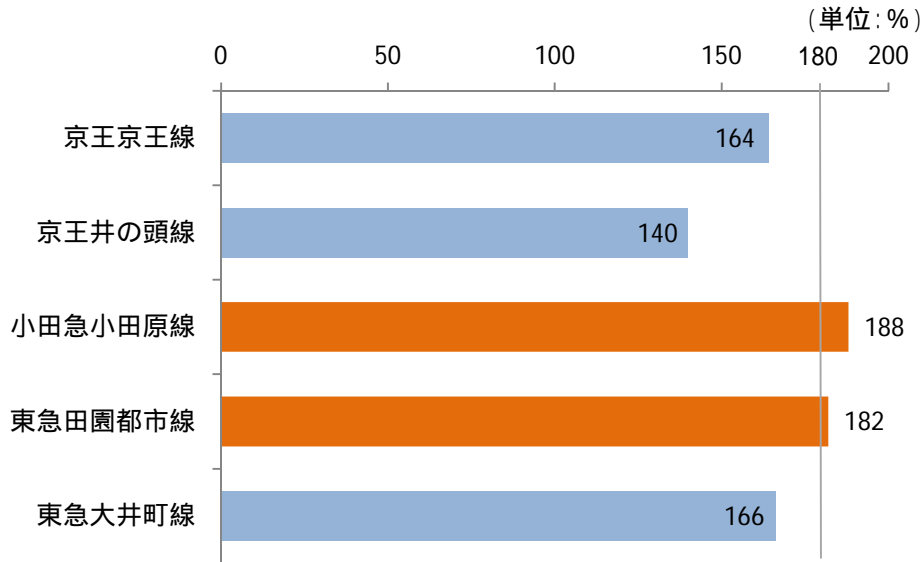


図5 鉄道の朝ピーク時の混雑率

出典：「東京圏における主要区間の混雑率」（国土交通省、平成24年。東急大井町線のみ平成23年）を基に作成。

注) 混雑率は、以下の区間が対象です。

京王線：下高井戸 明大前間、井の頭線：神泉 渋谷間、小田急線：世田谷代田 下北沢間、田園都市線：池尻大橋 渋谷間、大井町線：九品仏 自由が丘間

注) 東横線、目黒線については、混雑率データのある区間（東横線：祐天寺 中目黒、目黒線：不動前 目黒）が都心に近く、区内での混雑状況と異なると考えられるため、整理対象から除外しています。

混雑率について

- ・混雑率とは、列車の混み具合を示す数値であり、 $\text{輸送人員} \div \text{輸送力} \times 100 (\%)$  で算出され、最混雑時間帯1時間の平均値が用いられます。
- ・運輸政策審議会 答申第19号では、「大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内とする。ただし、東京圏については、当面、主要区間の平均混雑率を全体として150%以内とするとともに、すべての区間のそれぞれの混雑率を180%以内とすることをめざす」とされています。
- ・混雑率の目安は、下図のとおりです。



出典：三大都市圏の混雑率（国土交通省）

### 道路と鉄道の交差

区を通る鉄道のうち、地下を通る東急田園都市線のほか、連続立体交差事業が行われている小田急小田原線でも、区内の踏切がなくなりました。

一方、区内の鉄道と道路との平面交差箇所数は、55箇所（世田谷線 35箇所を除く）あり、そのうち「開かずの踏切」は39箇所（平成21年度調査）あります。

なお、京王京王線（笹塚駅～つつじヶ丘駅間）でも、連続立体交差化及び複々線化が平成24年10月に東京都により都市計画決定され、笹塚駅付近～仙川駅間は平成26年2月に連続立体交差事業が認可されて事業が進められています。

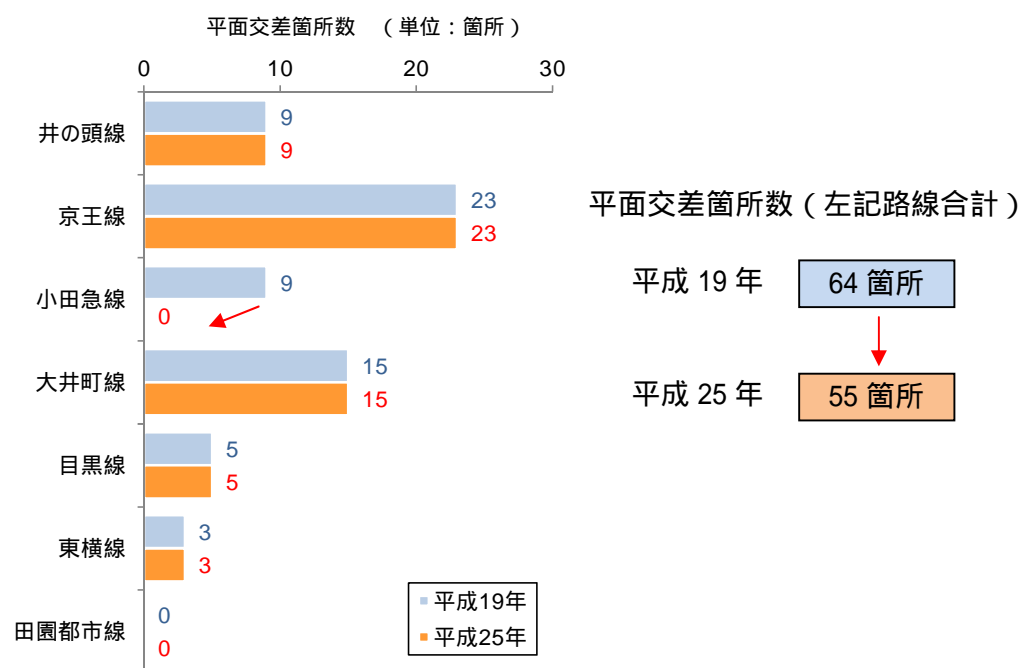


図6 鉄道と道路の平面交差箇所の経年的な変化

平面交差箇所数の出典：世田谷区土木施設現況調書（世田谷区道路整備部道路管理課、平成25年4月）を基に作成

注）私道との交差箇所は含んでいません。

開かずの踏切：ピーク時1時間に40分以上遮断している踏切のことです。

(4) バス

区内の路線バス(コミュニティバス 含む)の年間輸送人員数と年間走行距離は、昭和50年代から平成11年頃にかけて減少傾向でしたが、これ以降は概ね横ばいの状況です。

区では、公共交通不便地域の解消や南北交通の強化などのため、平成10年からコミュニティバスの運行に関わり、バスネットワークの充実に取り組んでいます。

平成26年3月現在で9路線のコミュニティバスが運行されています。コミュニティバスの年間輸送人員は、平成11年以降、路線数の増加にあわせて増加しています。しかし、中には輸送人員が減少傾向の路線もみられます。

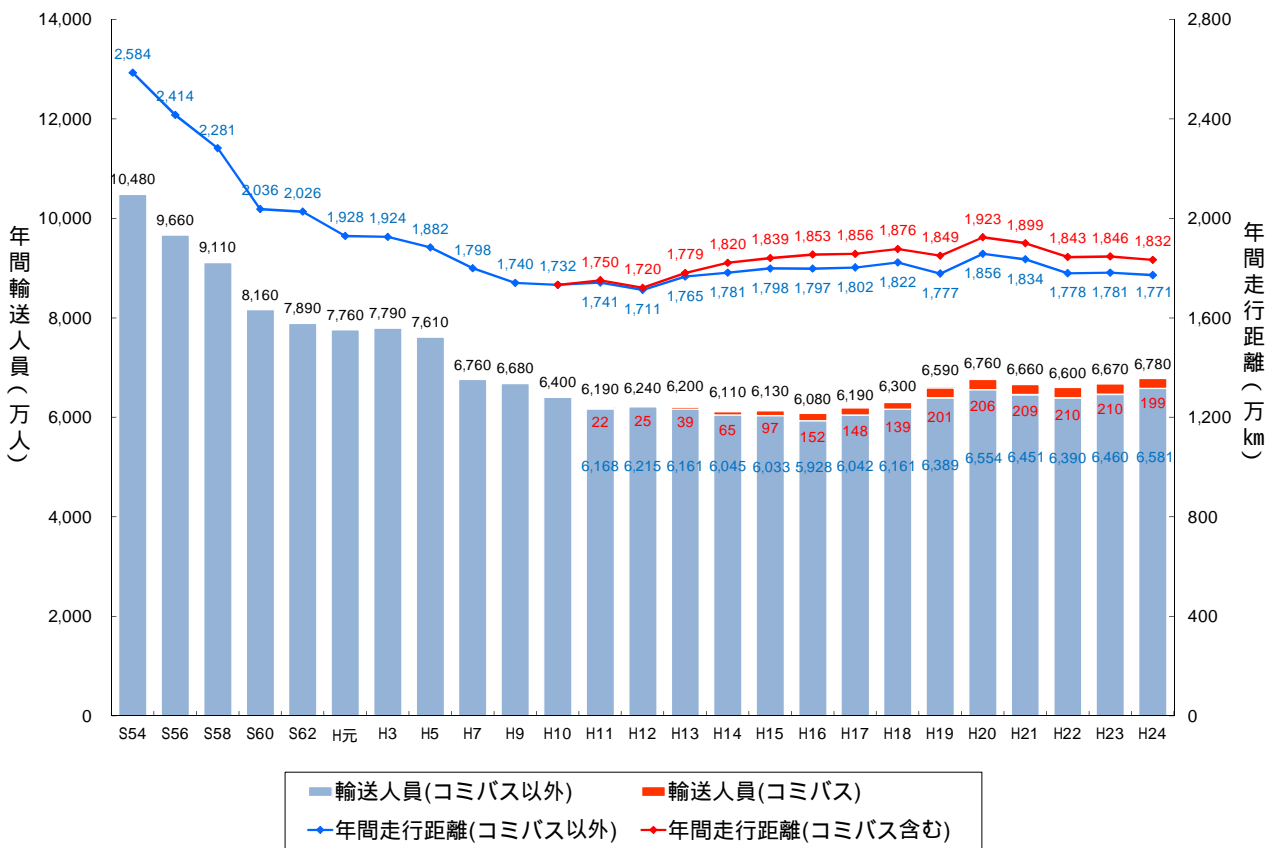


図7 バスの年間輸送人員、年間走行距離の推移

出典：世田谷区政概要(図中の各年)を基に作成

注) 都営バスは、輸送人員が公表されていないため、含まれていません。

コミュニティバスとは

- ・法的に明確に定義された概念ではありませんが、市・区・町・村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行するバスサービスです。国土交通省ホームページには「地域の住民の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス」と記載されています。
- ・区のコミュニティバスの特徴としては、区は運行に関わる経費の補助は原則的に行わず、走行環境支援や区民・関係機関との調整、広報などを行います。

表 1 区のコミュニティバス一覧

路線名称	系統番号	運行区間	運賃		運行事業者	運行開始年月
			現金 (小児) (110円)	I C (小児) (108円)		
1 玉堤循環路線 (タマリパーバス)	等01	等々力～玉堤～等々力	220円 (110円)	216円 (108円)	東急バス(株)	H10年 10月
2 南北路線	成06	成城学園前駅西口～榎～千歳烏山駅南口	220円 (110円)	216円 (108円)	小田急バス(株)	H13年 6月
3 希望ヶ丘路線 (八幡山ルート)	八01	八幡山駅～希望ヶ丘団地～八幡山駅	210円 (110円)	206円 (103円)	京王バス東(株)	H13年 10月
4 宇奈根地区路線	狛12	狛江駅南口～こまえ苑・喜多見中学校～宇奈根	220円 (110円)	216円 (108円)	小田急バス(株)	H15年 3月
5 希望ヶ丘路線 (千歳船橋ルート)	歳25	千歳船橋駅～大東学園～希望ヶ丘団地	220円 (110円)	216円 (108円)	小田急バス(株)	H15年 3月
6 祖師谷・成城地域循環路線 (せたがやくるりん)	系統番号なし	祖師ヶ谷大蔵駅～砧総合支所(成城学園前駅入口)～祖師ヶ谷大蔵駅	210円 (110円)	206円 (103円)	小田急バス(株)	H17年 12月
7 喜多見・宇奈根地区コミュニティバス	玉05	二子玉川駅～天神森橋～宇奈根地区会館～二子玉川駅	220円 (110円)	216円 (108円)	東急バス(株)	H19年 4月
8 経堂・八幡山路線	経02	経堂駅～八幡山駅	210円 (110円)	206円 (103円)	小田急バス(株)/ 京王バス東(株)	H26年 1月
9 喜多見・宇奈根地区コミュニティバス (喜多見住宅延伸系統)	玉04	二子玉川駅～喜多見公園～二子玉川駅	220円 (110円)	216円 (108円)	東急バス(株)	H26年 2月

出典：世田谷区のコミュニティバス一覧（世田谷区交通政策担当部交通政策課）（平成26年4月現在）  
注）運賃について、現金は現金や回数券で支払った場合の運賃、I CはI Cカードで支払った場合の運賃。

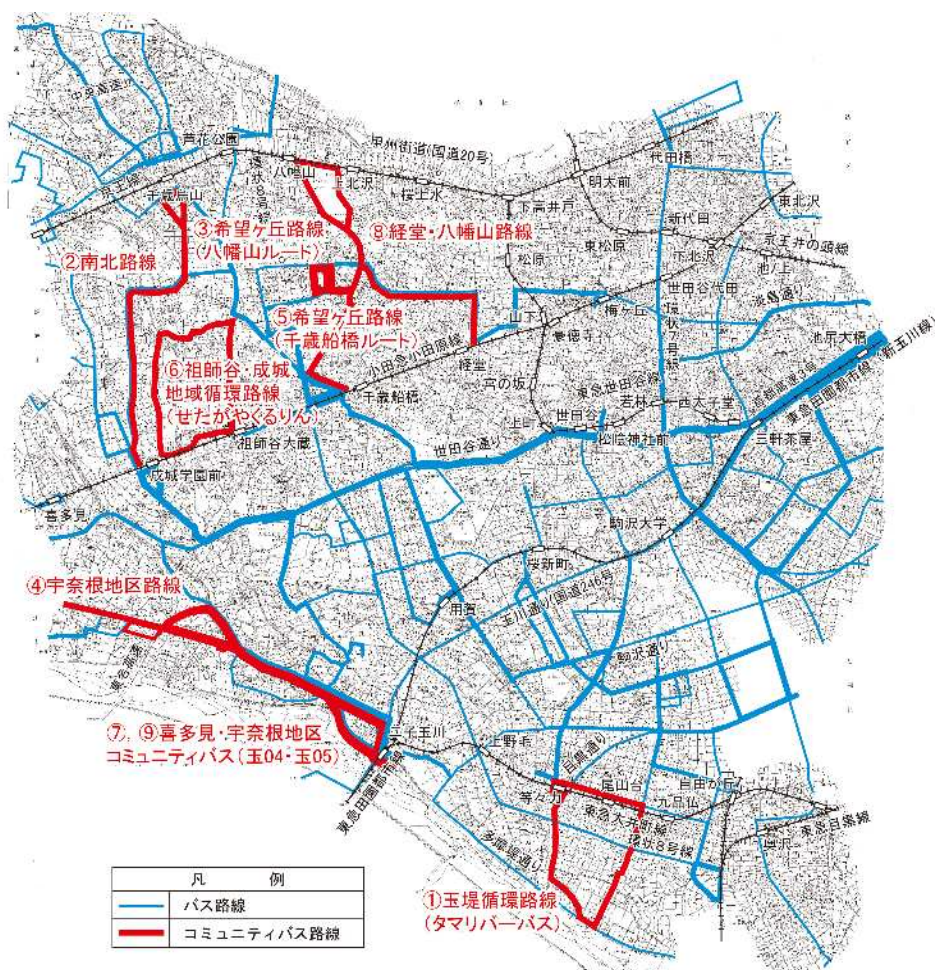


図 8 コミュニティバス路線

(平成26年3月末現在)

(5) 道路整備

区内の道路は整備が進められおり、平成26年3月現在、地区幹線道路と主要生活道路の完成延長は74.1km、計画延長に対する完成延長の割合（完成率）は36.0%です。平成17年3月末の完成延長59.0kmから、完成延長が15.1km増えています。

表2 区内の地区幹線道路と主要生活道路の整備率

線路名	計画延長 (km)	完成 (km)	概成 (km)	事業中 (km)	完成率 (%)
地区幹線（補助線街路）	92.1	32.4	17.8	5.0	35.2
主要生活道路	113.6	41.7	22.0	3.1	36.8
合計	205.7	74.1	39.8	8.1	36.0
参考（平成17年3月末）	207.9	59.0	30.6	7.1	28.4

出典：せたがや道づくりプラン（世田谷区道路整備部道路計画・外環調整課、平成26年3月）を基に作成  
注）完成率 = 完成延長 ÷ 計画延長 × 100 (%)

区内の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19番目になっています。

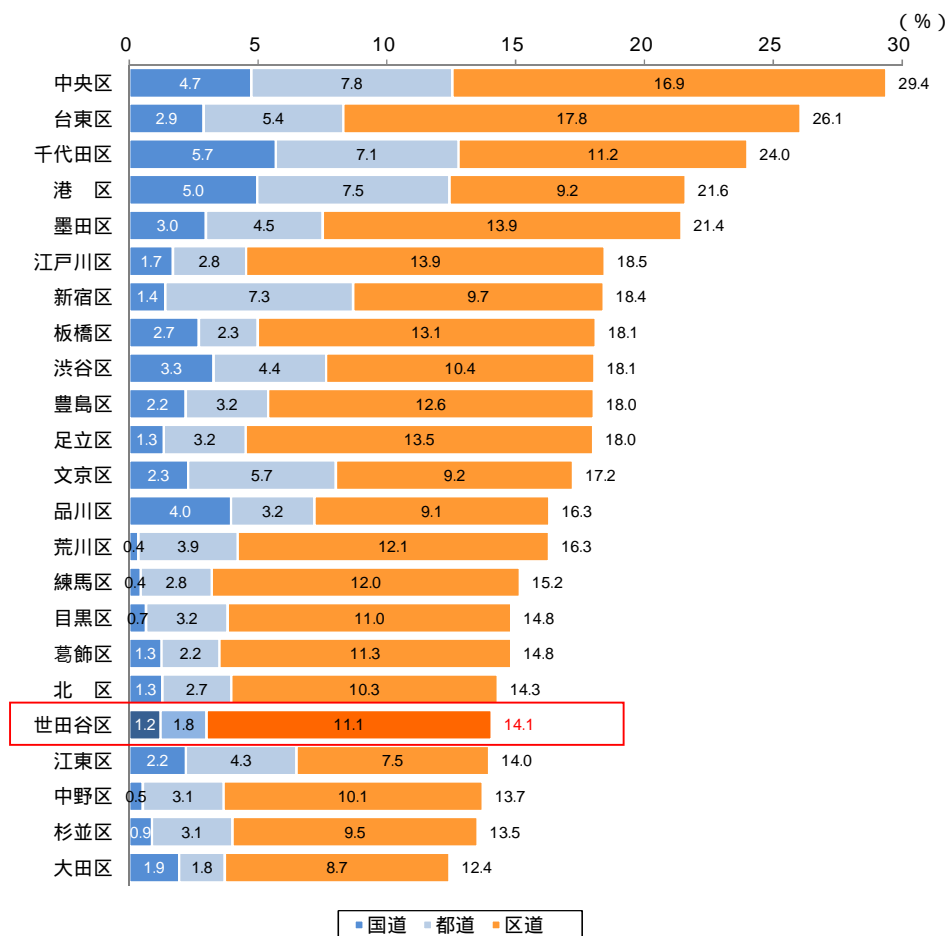


図9 道路種類別道路率

出典：東京都道路現況調査（東京都建設局道路管理部路政課、平成23年）を基に作成



(6) 道路交通

道路の交通量

区内の幹線道路の12時間あたりの交通量は、環状方向の環八通りや環七通りでは、各地点とも4万台/12hを超えています。放射方向の玉川通り、甲州街道、目黒通りでは、3万台/12h前後です。

交通量の推移をみると、環七通りの交通量は減少傾向がみられます。一方、玉川通り、駒沢通り、目黒通りでは、平成17年から平成22年にかけて交通量が増加しています。

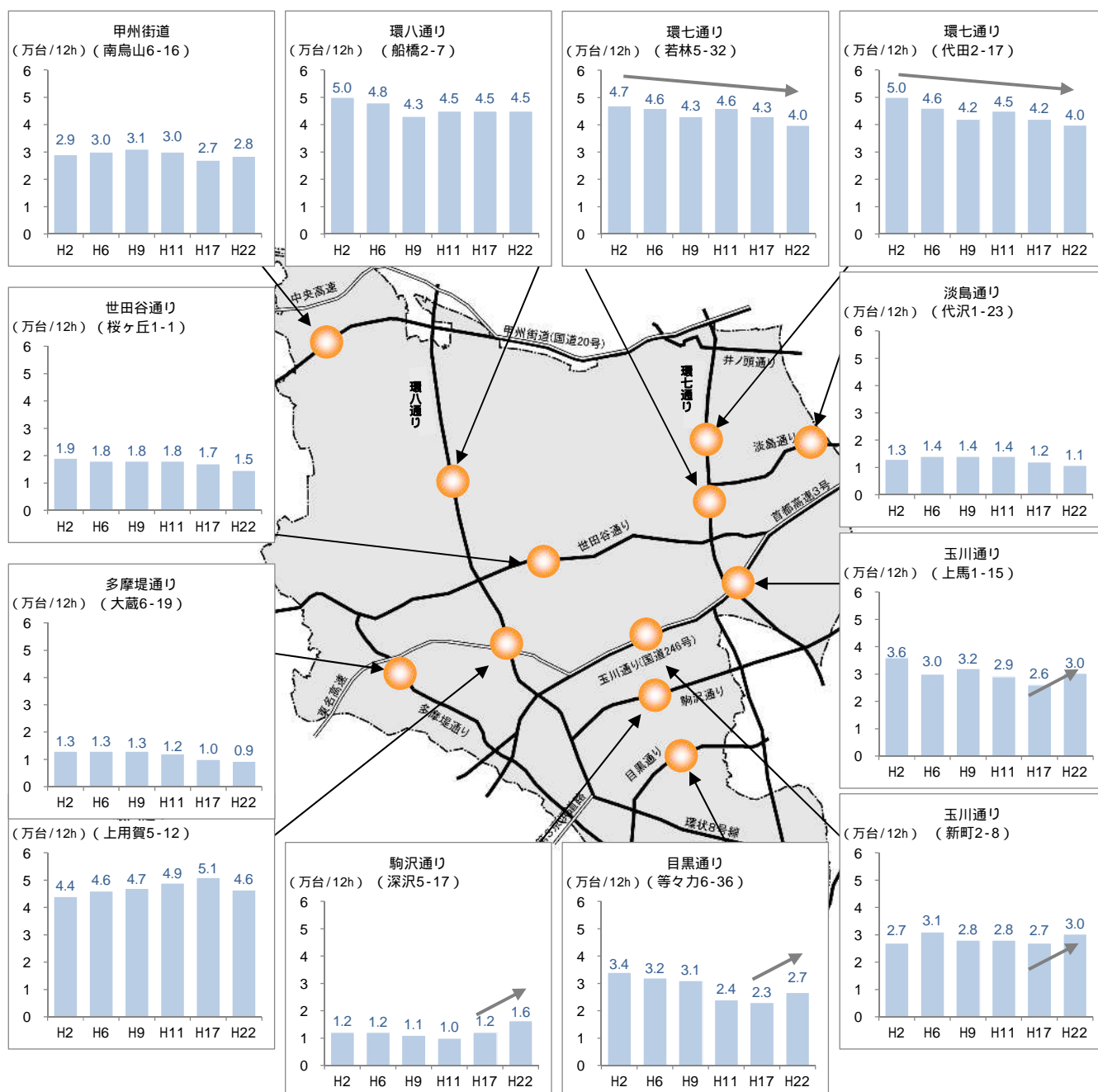


図10 主要道路の交通量の推移

出典：道路交通センサス（国土交通省、平成2年度～平成22年度）を基に作成

注）平成22年度の交通センサスでは、交通量の調査地点が平成17年以前のもので異なっている。ここでは比較のため、各年次で同一地点の区間に関連付けられている交通量を使用したが、実際の観測地点は表中の地点とは異なる場合がある。

注）交通量は、昼間12時間（午前7時～午後7時）の値。

### 道路の混雑度

区内の主な道路について、混雑の程度を示す「混雑度」という指標をみると、環七通り、駒沢通りでは「慢性的に混雑が発生する」1.75 以上となっているほか、世田谷通りでは 1.69 と「ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い」状況となっています。

また、駒沢通り、環七通り、甲州街道では平成 17 年から 22 年にかけて混雑が悪化しています。

表 3 主な道路の混雑度

路線名	調査地点	混雑度		混雑度の変化 (H22-H17)
		H17	H22	
環七通り	若林5丁目	1.95	1.95	0.00
環七通り	代田2丁目	1.58	1.95	0.37
駒沢通り	深沢5丁目	1.20	1.83	0.63
世田谷通り	桜ヶ丘1丁目	1.88	1.69	-0.19
環八通り	上用賀5丁目	1.92	1.34	-0.58
環八通り	船橋2丁目	1.24	1.23	-0.01
淡島通り	代沢1丁目	1.61	1.17	-0.44
甲州街道	南烏山6丁目	1.04	1.16	0.12
多摩堤通り	大蔵6丁目	1.15	1.05	-0.10
目黒通り	等々力6丁目	1.19	0.94	-0.25
玉川通り	上馬1丁目	0.97	0.81	-0.16
玉川通り	新町2丁目	0.90	0.81	-0.09

: 混雑が悪化した地点

出典：道路交通センサス（国土交通省、平成 2 年度～平成 22 年度）を基に作成

混雑度：道路の混雑の程度をある区間について平均的に示す指標のことです。設計基準交通量に対する日交通量の比で表されます。なお、混雑度の目安は以下の通りです。

表 4 （参考）混雑度の目安

混雑度	目安
1.75 以上	慢性的に混雑が発生する。
1.25-1.75	ピーク時とその周辺時間帯で混雑が生じる可能性が高い。
1.0-1.25	道路混雑の可能性が 1～2 時間（ピーク時）ある。
1.0 未満	道路混雑はほとんど存在しない。

## 交通渋滞の発生状況

東京都内における交差点流入路別の交通渋滞発生状況のワースト 50 に、区内の 8 箇所の交差点が該当しています。

環八通りの瀬田交差点（内回り）や環七通りの大原二丁目交差点（外回り）で、渋滞距離が 1km 以上になっています。

表 5 交差点流入路別の交通渋滞発生状況「ワースト 50 交差点」

順位	交差点名	流入路線名	方向	渋滞距離 (km)
1	瀬田	環八通り	内	1.53
2	大原二	環七通り	外	1.16
3	環八人見街道	環八通り	外	1.02
4	町田辻	町田街道	南	0.95
5	瀬田	環八通り	外	0.85
6	三本杉陸橋	環八通り	外	0.79
7	町田中央橋北	町田街道	北	0.72
8	熊野町	川越街道	上	0.68
9	上高井戸一	甲州街道	上	0.67
10	鶴間	大和バイパス	東	0.64
11	片倉町	東京環状	外	0.62
12	上馬	玉川通り	上	0.60
13	練馬北町陸橋	川越街道	上	0.59
14	大森東	環七通り	内	0.57
"	練馬北町陸橋	川越街道	下	0.57
16	鶴間	大和バイパス	西	0.55
17	谷原	目白通り	下	0.54
18	若林	世田谷通り	上	0.53
19	野口橋	新青梅街道	上	0.52
20	上高井戸一	環八通り	外	0.51
21	三本杉陸橋	環八通り	内	0.50
22	大和町	中山道	下	0.47
"	東小松川	京葉道路	上	0.47
24	金井入口	鶴川街道	南	0.46
"	梅島陸橋	日光街道	上	0.46
26	鶴間	国道 246 号	上	0.44
"	環八中の橋	環八通り	内	0.44
28	環八中の橋	環八通り	外	0.42
29	台東四	昭和通り	南	0.41
30	日野橋	立川通り	南	0.39
"	前原坂上	小金井街道	南	0.39
"	大和町	中山道	上	0.39
"	大久保通り入口	環七通り	内	0.39
34	高戸橋	明治通り	外	0.37
35	大谷田陸橋	環七通り	内	0.36
"	環八五日市	環八通り	内	0.36
"	恋ヶ窪	府中街道	北	0.36
"	杉山公園	青梅街道	下	0.36
"	下石原	甲州街道	下	0.36
40	高松町二	立川通り	北	0.35
"	大和陸橋	早稲田通り	下	0.35
42	台東一	昭和通り	北	0.34
"	本宿交番前	甲州街道	上	0.34
44	砧中学校前	世田谷通り	下	0.33
"	大橋	玉川通り	上	0.33
"	板橋中央陸橋	川越街道	下	0.33
"	沢田	環七通り	外	0.33
48	金町一	水戸街道	下	0.32
"	宮下公園	明治通り	内	0.32
50	上落合二	山手通り	外	0.31

：世田谷区内

出典：平成 24 年中の都内の交通渋滞統計（警視庁）を基に作成

交通事故

区内の交通事故は、近年は減少傾向にあります。

高齢者（65歳以上）の関係する交通事故は全体の約2割、自転車の関係する交通事故は全体の約4割を占めます。

また、年齢層別の都内の自転車事故件数をみると、20歳代～40歳代と65歳以上が多くなっています。

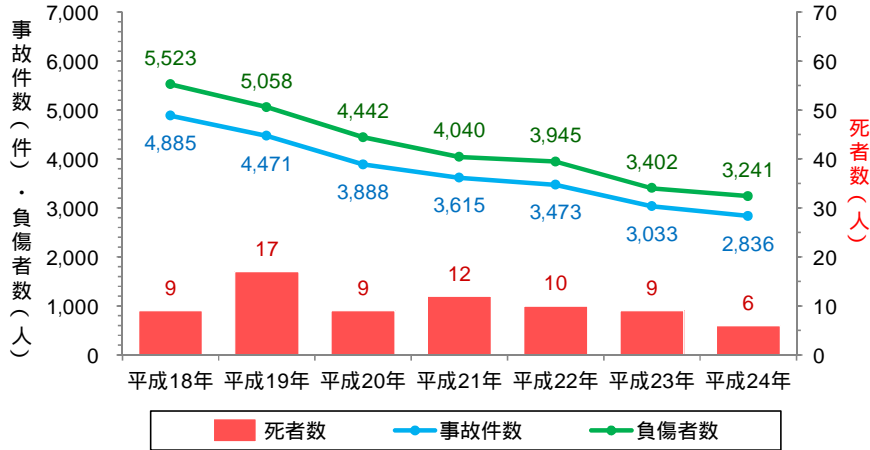


図 11 区内の交通事故の経年変化

出典：世田谷区交通事故発生状況（世田谷区交通政策担当部交通安全自転車課）を基に作成

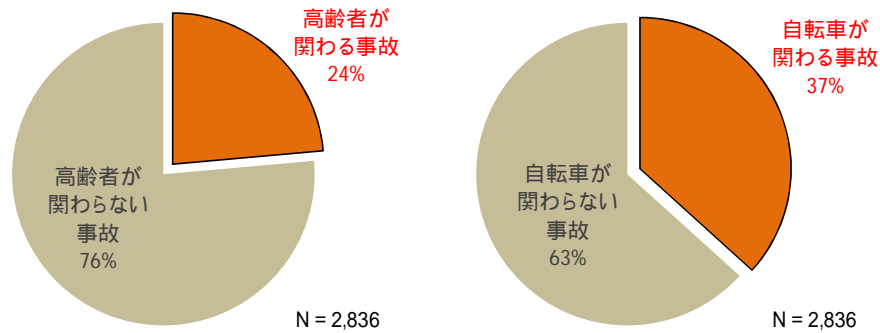


図 12 区内の高齢者が関わる交通事故、自転車が関わる交通事故の割合

出典：世田谷区交通事故発生状況（世田谷区交通政策担当部交通安全自転車課）を基に作成  
注）平成24年における交通事故件数の割合

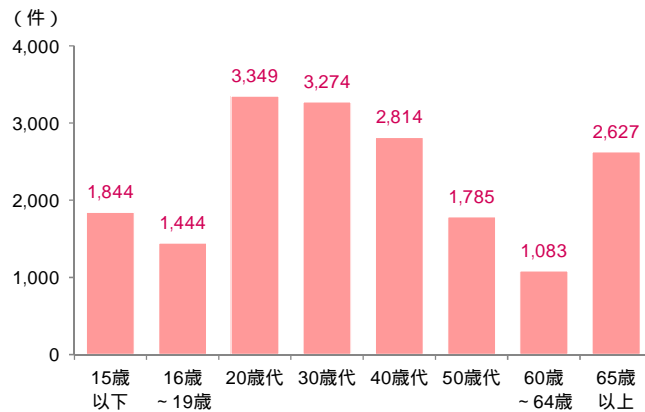


図 13 年齢層別の都内の自転車事故件数

出典：自転車事故分析資料（平成24年中、警視庁）を基に作成  
注）自転車が第1または第2当事者となった事故件数。なお自転車相互事故は1件として計上。

(7) 人の動きから見た移動の傾向

区に関連する総トリップ数は、昭和63年以降増加傾向にあり、平成20年には1日当たり244万トリップ/日になっています。

内訳を見ると、区内の動き(区内々交通)は若干減少しているのに対し、区内外は増加しています。その内訳をみると、千代田区、中央区、港区方面、東京都市郡部方面、都外方面といった、区外との交通(区内外交通)が大きく増加しています。

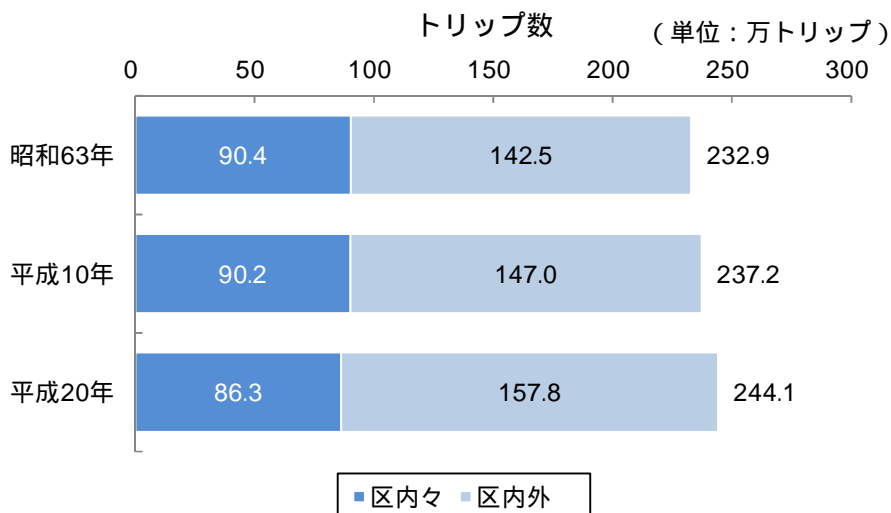


図14 区に関連する発生・集中トリップ数の推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会、昭和63年、平成10年、平成20年)を基に作成

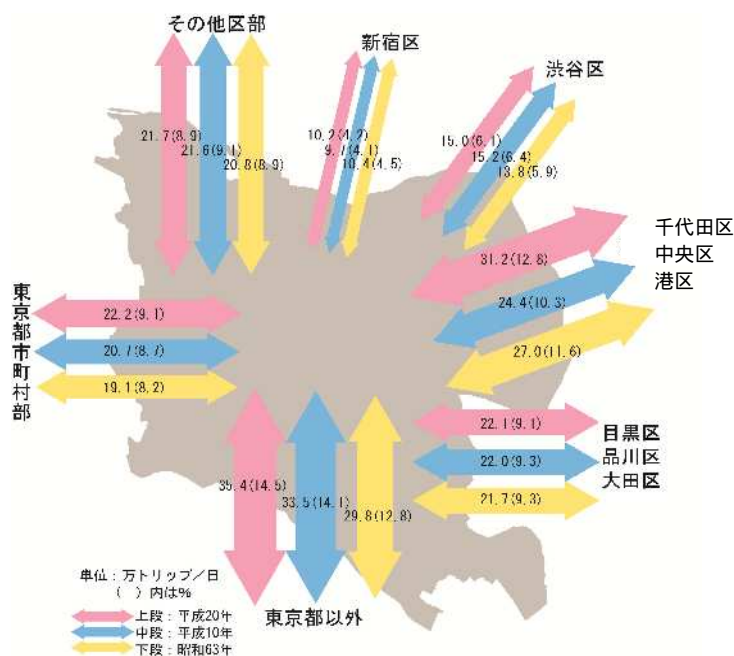


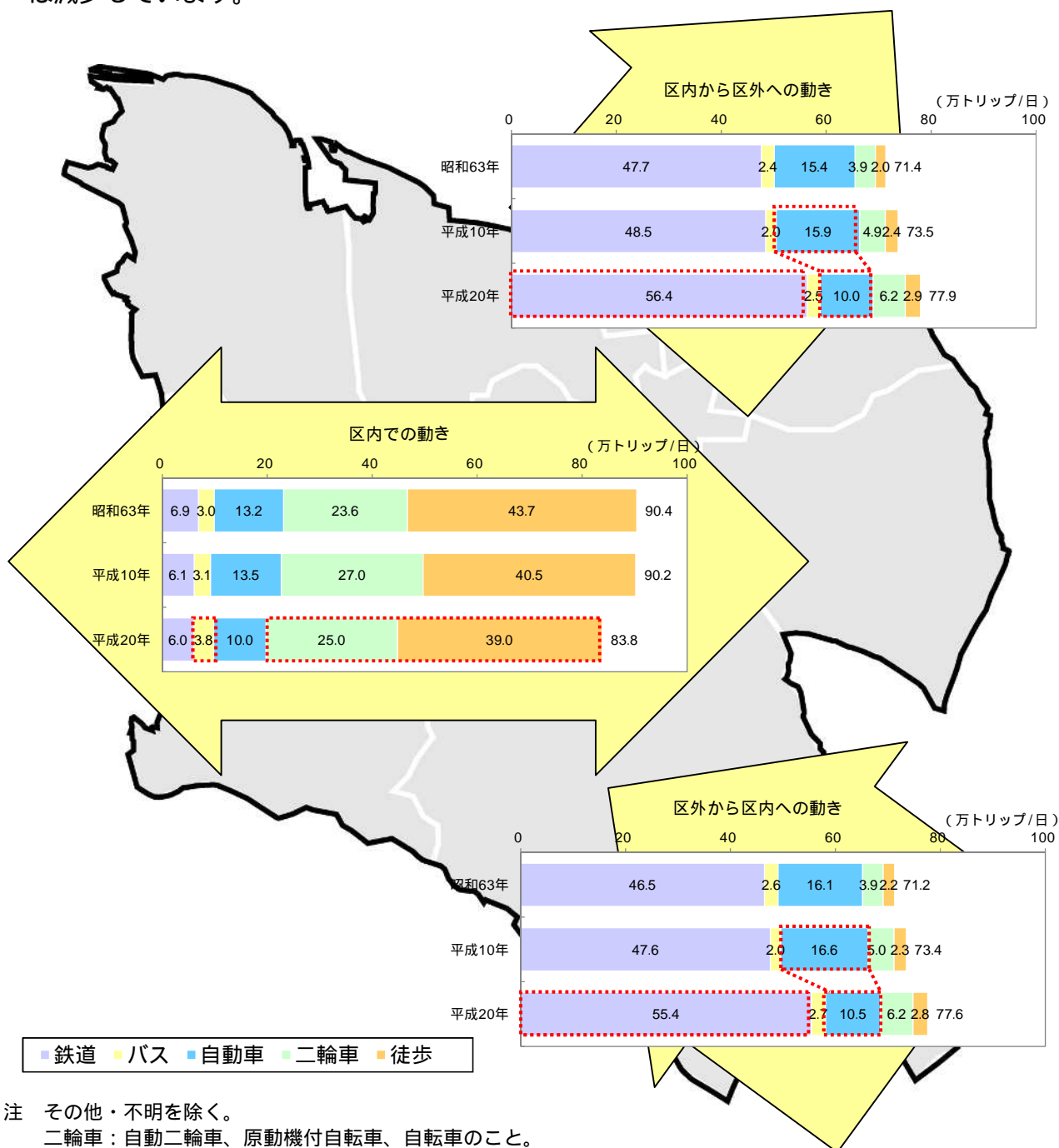
図15 区内外交通の方面別トリップ数の推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査(東京都市圏交通計画協議会、昭和63年、平成10年、平成20年)を基に作成

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をトリップといいます。目的が変わるごとにトリップも変わり、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。目的が変わると2つ目のトリップになります。

代表交通手段 別にみると、区内の動き（区内々交通）では、「徒歩」と「二輪車」が多く、区内の移動の3分の2以上を占めています。また、平成10年と平成20年を比べると、各交通手段とも減少していますが、バスは増加しています。

区内から区外への動き及び区外から区内への動き（区内外交通）では、「鉄道」と「自動車」の割合が高いですが、平成10年と平成20年を比べると「鉄道」は増加、「自動車」は減少しています。



注 その他・不明を除く。  
二輪車：自動二輪車、原動機付自転車、自転車のこと。

図 16 代表交通手段別のトリップ数の推移

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会、昭和63年、平成10年、平成20年）を基に作成

代表交通手段：1つのトリップ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「代表交通手段」と呼びます。

## (8) 環境

区政モニターアンケートで、地球温暖化対策として区に望む施策としては、「公共交通機関のバリアフリー化や自転車レーン導入など、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」という回答が最も多くなっています。

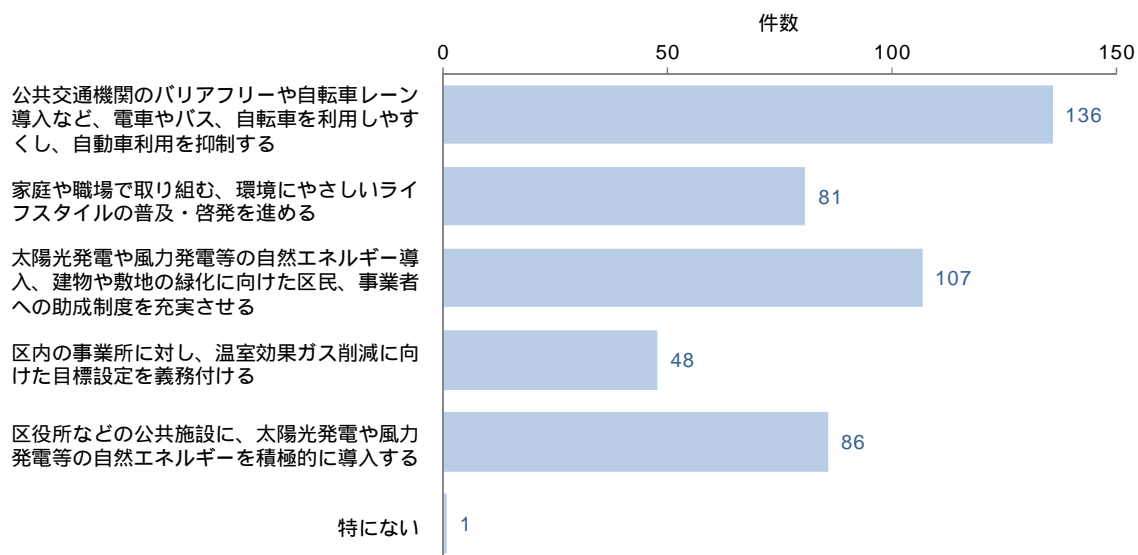


図 17 地球温暖化対策として区に望む施策

出典：平成21年度第1回区政モニターアンケート テーマ「世田谷区の環境施策について」（世田谷区政策経営部広報聴課、平成21年6月実施）

### 2-1-2 交通に関する区民ニーズ（区民アンケート結果）

本計画を改定するにあたり、日頃の外出の状況や外出時の利便性、交通に関わる区の取り組みについての意見などの把握を目的として、区民アンケート調査を実施しました。

#### （1）外出時の利便性

日頃の外出の便利さを交通手段別にみると、タクシーが最も不便で、次いでバス、鉄道が不便という結果になっています。

また、外出目的別にみると、習い事が最も不便で、次いで通勤・通学が不便という結果になっています。

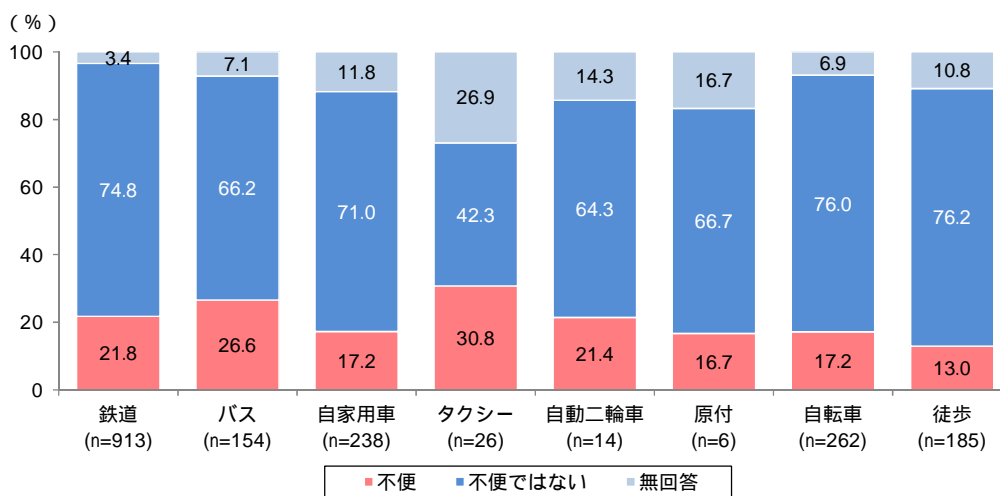


図 18 交通手段別の外出時の利便性

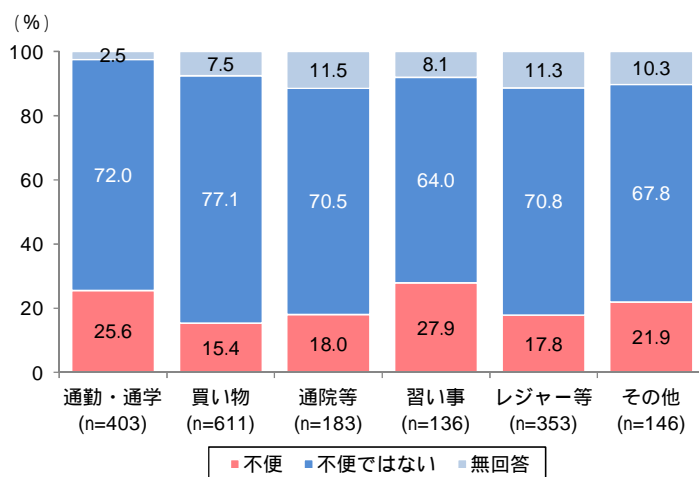


図 19 外出目的別の外出時の利便性

出典：世田谷区の交通まちづくりに関する区民アンケート調査（世田谷区交通政策担当部交通政策課、平成 25 年 7 月実施）



(2) 不便を感じている内容

交通に関して不便を感じている内容については、それぞれの交通手段について、以下のようなことが主に挙げられています。

- ・道路整備：開かずの踏切や渋滞など
- ・鉄道：駅の乗換、鉄道の時間・本数など
- ・バス：バスの時間・本数、バス路線網など
- ・自転車：駐輪場、走行空間など
- ・歩行者：歩道の安全性、段差など

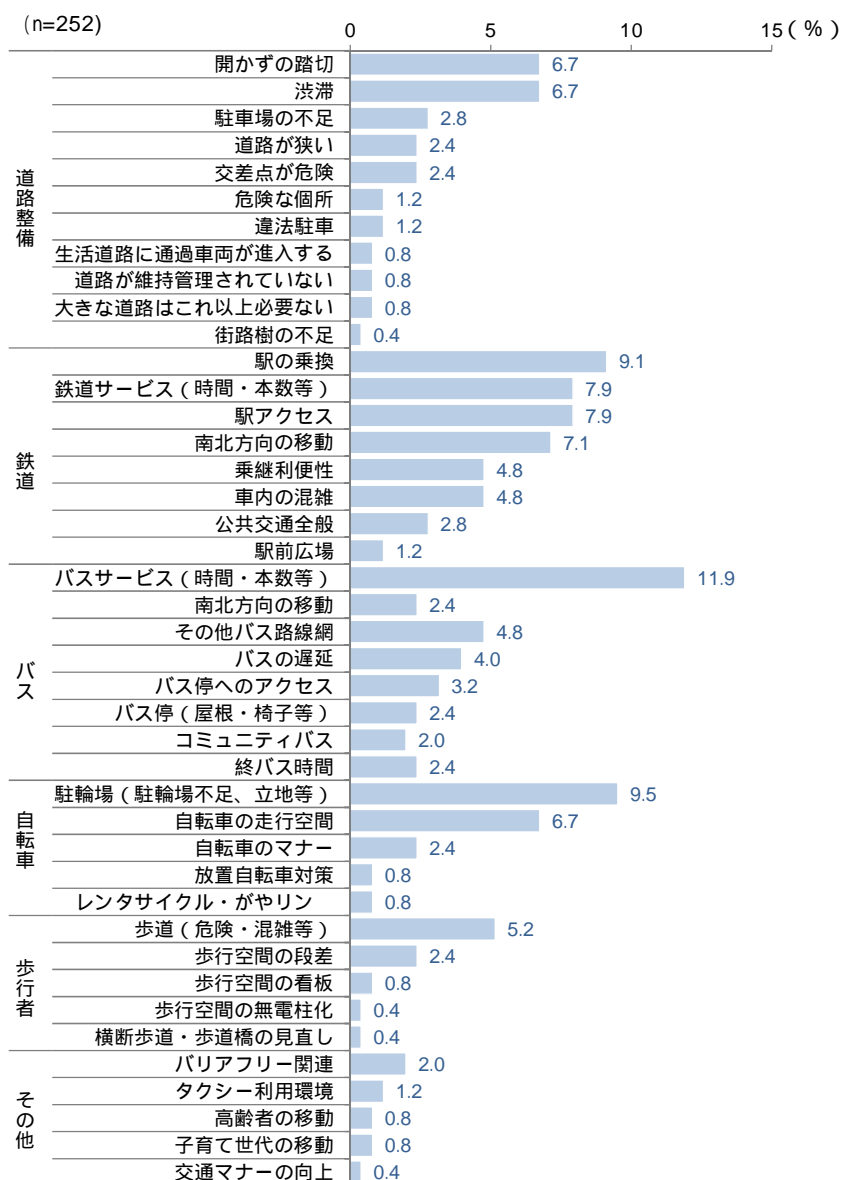


図 20 不便を感じている内容

出典：世田谷区の交通まちづくりに関する区民アンケート調査(世田谷区交通政策担当部交通政策課、平成25年7月実施)

がやリン：区内7か所のレンタサイクルポートのうち、4か所のポート(桜上水南・経堂駅前・桜新町・等々力)では、どこでも借りられどこへでも返却ができる、区のコミュニティサイクルシステム(レンタサイクル・システムの発展形)のことです。

(3) 交通の取り組みに対する満足度・重要度

交通に関わる区の取り組みについての満足度と重要度については、「歩きやすい歩道の設置」、「自転車・原付の駐輪場整備」、「自転車が走行する空間の整備」などは、重要度は高いものの満足度は低くなっています。

また、「開かずの踏切解消」や「鉄道駅のエレベーター等設置」などについては、満足度と重要度がともに高くなっています。

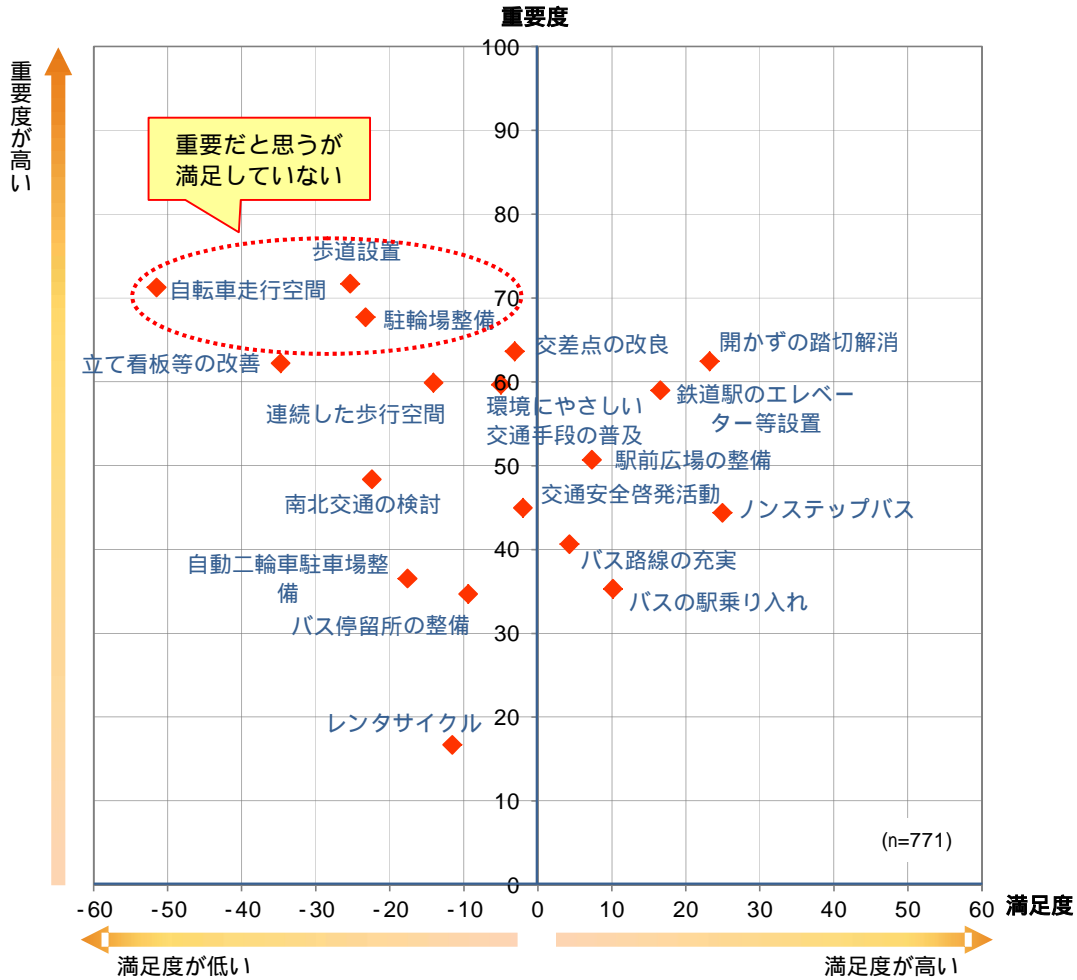


図 21 交通に関わる取り組みについての満足度・重要度

出典：世田谷区の交通まちづくりに関する区民アンケート調査（世田谷区交通政策担当部交通政策課、平成 25 年 7 月実施）

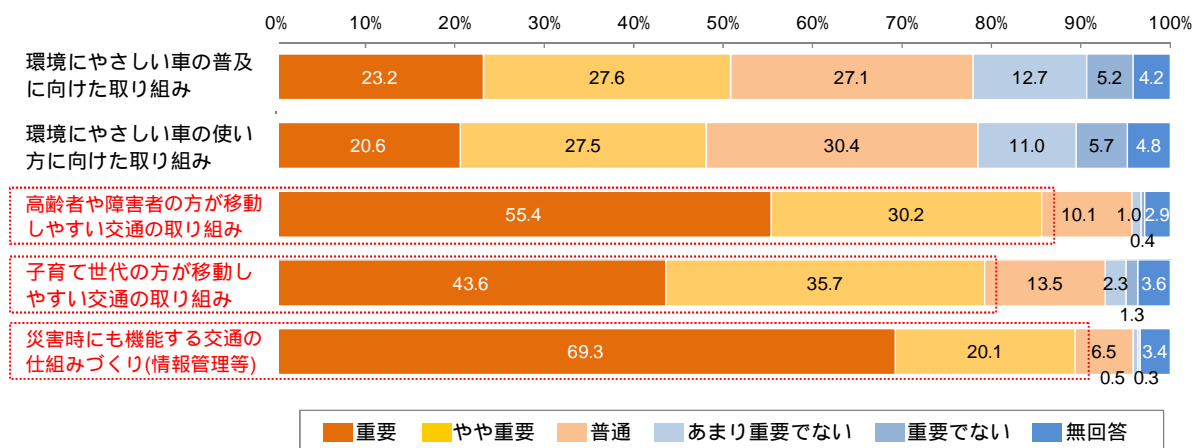
指数の算出方法：指数は、回答数に以下の点数を乗じて加重平均して算出しました。

- ・満足度：「満足」100点、「やや満足」50点、「普通」0点、「やや不満」-50点、「不満」-100点
- ・重要度：「重要」100点、「やや重要」50点、「普通」0点、「あまり重要でない」-50点、「重要でない」-100点

(4) 区に今後求める取り組み

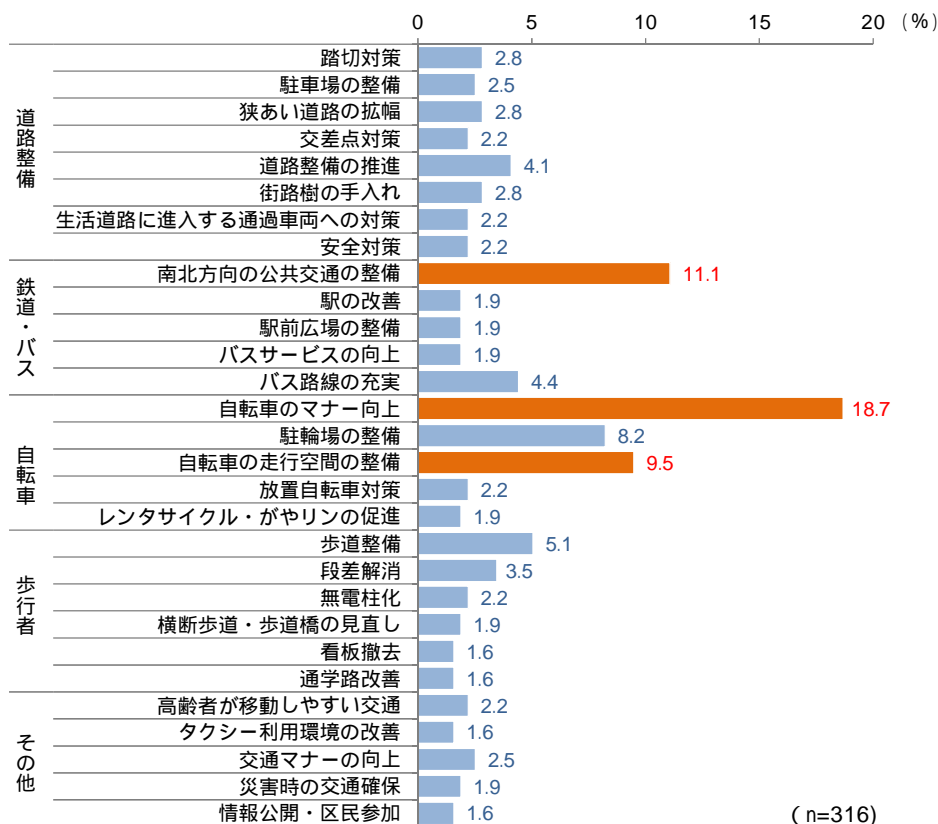
区に今後求める取り組みの重要度については、「災害時にも機能する交通の仕組みづくり」、「高齢者や障害者の方が移動しやすい交通の取り組み」、「子育て世代の方が移動しやすい交通の取り組み」が重要だという割合が高くなっています(図22)。

また、自由意見の記述から必要とされている取り組みを整理したところ、「自転車のマナー向上」、「南北方向の公共交通の整備」、「自転車の走行空間の整備」に対する意見が多く寄せられました(図23)。



(n=771)

図22 区に今後求める取り組み例の重要度



(n=316)

図23 区に求める取り組み(自由意見より)

出典：世田谷区の交通まちづくりに関するアンケート調査(世田谷区交通政策担当部交通政策課、平成25年7月実施)  
注) アンケートの自由意見の記述を整理し、回答件数5件以上をグラフ化しました。

### 2-1-3 交通まちづくりに関わる取り組みの検証結果

これまでの交通まちづくりに関わる取り組みについて、改定計画（H20.3）の施策に対し、庁内で検討委員会により整理した結果挙げられた施策の視点・方向性を以下の表に整理しました。

表 6 交通まちづくりに関わる施策の視点・方向性

改定計画での 6つの方針 (H20.3)	施策の視点・方向性
公共交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・都・事業者・区民との連携推進（強化）</li> <li>・バス路線支援の検討（新規）</li> <li>・バス路線が導入可能な道路の確保（継続）</li> <li>・国道・都道にあるバス停改善の検討（継続）</li> <li>・バス路線維持のための利用促進PR（新規）</li> <li>・タクシーの位置づけ（強化）</li> <li>・高齢者の外出支援（強化）</li> <li>・南北交通の強化（エイトライナー、バス路線導入）（継続）</li> </ul>
円滑な自動車交通の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・都・事業者との連携・調整（継続）</li> <li>・「せたがや道づくりプラン」との調整（継続）</li> <li>・交差点ボトルネックの解消（継続）</li> <li>・効果的な交通安全の啓発活動（継続）</li> <li>・地先道路の整備のための土地取得（継続）</li> </ul>
ユニバーサルデザインの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の外出支援（再掲）</li> <li>・タクシーの位置づけ（再掲）</li> <li>・さらなる鉄道駅のバリアフリー経路確保（強化）</li> <li>・福祉移動サービス事業者の参入促進とサービスの利便性向上（強化）</li> </ul>
公共交通や自転車の利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車通行空間の確保（継続）</li> <li>・「がやリン」の導入推進（強化）</li> <li>・自転車に関わる他の計画との調整（継続）</li> <li>・自転車事故の多い20～40代、高齢者への安全利用の啓発（新規）</li> <li>・レンタサイクルのコミュニティサイクル化などによる利便性向上、利用の普及啓発（強化）</li> </ul>
自動車による環境負荷の軽減	<ul style="list-style-type: none"> <li>・啓発活動に向けた関係機関との連携（継続）</li> <li>・エコカー・超小型モビリティなどの導入促進（新規）</li> </ul>
安全で快適な歩行空間などの形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効果的な交通安全の啓発活動（再掲）</li> <li>・歩行空間の安全性の確保に向けた取り組みの支援（新規）</li> <li>・高齢者の外出支援（再掲）</li> <li>・老朽化した緑道などの改修（継続）</li> </ul>

注) 強化：改定計画に掲げられた施策でさらに取り組みの充実を図ることが望ましいもの。継続：改定計画に掲げられた施策で今後も推進することが望ましいもの。新規：改定計画に記載がなく新たに追加する必要性が高いと考えられるもの。

ボトルネック：瓶の先端部の大きさがすぼんでいるように、道路の幅員が急に小さくなり、車線数が減少する箇所や、橋梁、鉄道と平面交差する踏切など、交通の容量が小さくなることにより渋滞が発生する箇所のことです。  
 エコカー：燃費がよく二酸化炭素排出量が少ない自動車のこと。低排出ガス認定車のほかに、電気自動車、天然ガス車、メタン・ル車、ハイブリッド車、燃料電池車などがあります。  
 超小型モビリティ：コンパクトで小回りが利き、地域の手軽な移動の足となる軽自動車よりも小さい一人～二人乗り程度の車両のことです。

## 2-2 交通に関わる上位計画・社会動向

### 2-2-1 区の上位計画

#### (1) 世田谷区基本構想(平成25年9月)

平成25年に、今後20年を展望する新たな「世田谷区基本構想」が策定されました。基本構想では、9つのビジョンが掲げられています。

#### 9つのビジョン

- ・個人を尊重し、人と人とのつながりを大切にする
- ・子ども・若者が住みやすいまち、住みたいまちをつくる
- ・健康で安心して暮らしていける基盤を確かなものにする
- ・災害に強く、復元力を持つまちをつくる
- ・環境に配慮したまちをつくる
- ・地域を支える産業を育み、職住近接が可能なまちにする
- ・文化・芸術・スポーツの活動をサポート、発信する
- ・より住みやすく歩いて楽しいまちにする
- ・ひとりでも多くの区民が区政や公の活動に参加できるようにする

(2) 世田谷区基本計画(平成26年3月)

行政運営の基本的な指針であるとともに、中長期的な展望を踏まえた、向こう10年間の施策を総合的かつ体系的に明らかにする最上位の行政計画である世田谷区基本計画が平成26年3月に策定されました。交通まちづくりに関わる主な視点は、以下の通りです。

基本方針

- ・住民自治の確立

区民が主体的に地域を運営することが求められています。

- ・環境と調和した地域社会の実現

環境と調和のとれた、復元力を持った地域社会を目指して、生活を支える環境・エネルギーへの取り組みや災害への備えを、区民、事業者、行政それぞれが主体的に進めることが求められています。

分野別政策：「都市づくり」

分野別政策「都市づくり」の概要は以下の通りです。

- ・住宅都市世田谷において、区民が安全で快適に暮らしていくための都市環境の保全とデザイン構築が必要です。
- ・区では、みどりの保全創出や、住環境の向上、快適に安全に移動できるしくみづくりなど、多くの取り組みを行っています。区民・事業者・区が一体となり、魅力あるまちづくりを進めていきます。

また、分野別政策「都市づくり」のうち、交通まちづくりに関係の深い項目には以下のようなものがあります。

- ・災害に強い街づくり
- ・魅力ある街づくり
- ・交通ネットワークの整備
- ・都市基盤の整備・更新

(3) 都市整備方針（第一部 都市整備の基本方針）（平成26年4月）

都市整備方針は、「世田谷区街づくり条例」を根拠とし、区が区民主体の立場で自ら定める都市づくり・街づくりにおける区の総合的方針です。

将来都市像

「安全で快適な暮らしをともにつくる都市 世田谷」

テーマ別方針

「誰もが快適に移動できるまちをつくる」

～基本的な考え方～

誰もが安全で快適に移動できるよう、公共交通ネットワークを充実させるとともに、公共交通や徒歩・自転車の利用を進めることにより、自動車に依存しない社会への転換を図ります。

連続立体交差事業にあわせ、駅前広場や都市計画道路等を整備し、交通結節機能を強化します。

区民に身近な交通手段としてコミュニティバス路線を充実させます。また、自転車通行空間の整備を進めネットワーク形成を図ります。

各拠点や施設をつなぎ、都市の軸となる都市計画道路等の整備を進めます。

交通環境の質を高めるため、環境や景観に配慮した道路整備や駅舎整備などを行うとともに、ユニバーサルデザインによる整備を進めます。

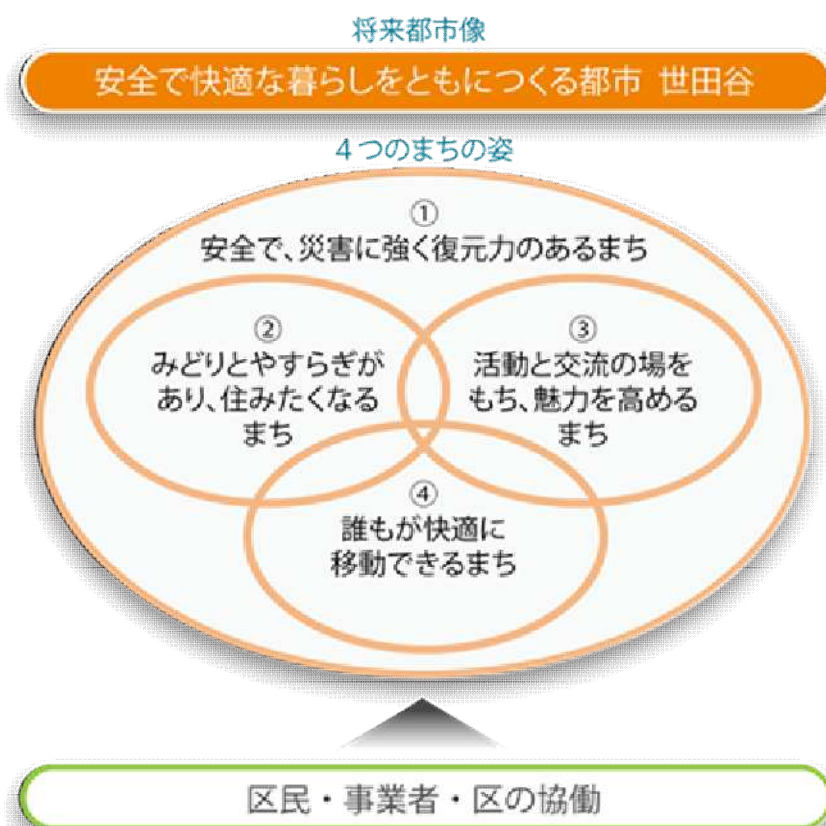


図 24 都市づくりビジョン

出典：世田谷区都市整備方針 第一部「都市整備の基本方針」（世田谷区都市整備部都市計画課、平成26年4月）



図 25 「誰もが快適に移動できるまちをつくる」方針図

出典：世田谷区都市整備方針 第一部「都市整備の基本方針」（世田谷区都市整備部都市計画課、平成26年4月）



## 2-2-2 交通まちづくりに関わる主な法律、計画

### (1) 交通政策基本法の成立（平成25年11月）

交通政策基本法は、交通に関わる施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定めるとともに、国と地方公共団体の責務などを明らかにすることにより、交通に関わる施策を総合的かつ計画的に推進するものです。

この法律では、主に以下のようなことが定められています。

- ・災害時の交通機能の維持、避難の移動対応。（第3条）
- ・交通による環境への負荷低減を図る。（第4条）
- ・交通施策の推進は、国・地方公共団体、事業者、住民が連携・協働する。（第6条）
- ・地方公共団体は、交通に関わる施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、総合的かつ計画的に実施する。（第32条）

### (2) 道路交通法の改正（平成20年6月、平成25年12月）

平成20年6月施行の道路交通法の改正で、自転車は車道通行が原則になりました。

また、平成25年12月施行の改正では、自転車は道路の左側部分に設けられた路側帯を通行することになりました。

### (3) 移動等円滑化の促進に関する基本方針の改正（平成23年3月）

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆるバリアフリー新法）に基づき、平成18年12月に制定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」が、平成23年3月に改正されました。

旅客施設や車両、道路、公園、建築物などについて、平成32年度末を期限として、より高い水準の新たなバリアフリー化の目標が設定されています。

この中で、特に「平成32年度までに、約28,000台の福祉タクシー（ユニバーサルデザインタクシーを含む。）を導入する。」とされています。

### (4) 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正（平成26年5月）

#### <背景>

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークを作り上げるための枠組みを構築することが必要になっています。

#### <改正の概要>

##### 目的

交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための取組を推進する旨を目的に追加。

##### 地域公共交通網形成計画

市町村が作成することができる地域公共交通総合連携計画について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正するとともに、当該計画の策定主体に都道府県を追加。

地域公共交通再編実施計画

地域公共交通網形成計画において、路線の再編などを行う事業（地域公共交通再編事業）に関する事項が定められたときは、地方公共団体は、当該事業が行われる区域内の関係する公共交通事業者などの同意を得て、当該地域公共交通再編事業を実施するための計画（地域公共交通再編実施計画）を作成し、国土交通大臣の認定を申請することができる。

認定を受けた地域公共交通再編実施計画に定められた地域公共交通再編事業について、道路運送法などの法律上の特例を設ける。

出典：国土交通省資料

（5）都市再生特別措置法等の一部改正（平成26年8月）

<背景>

都市における今後のまちづくりは、高齢者や子育て世代にとって、安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが大きな課題です。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要です。

都市再生特別措置法は、こうした背景を踏まえ、行政と住民や民間事業者が一体となって、コンパクトなまちづくりに取り組んでいくため、改正されました。

<立地適正化計画>

この法律では、市町村は、住宅及び医療施設、福祉施設、商業施設その他の居住に関連する施設の立地の適正化に関する計画（「立地適正化計画」）を作成することができるものとされています。

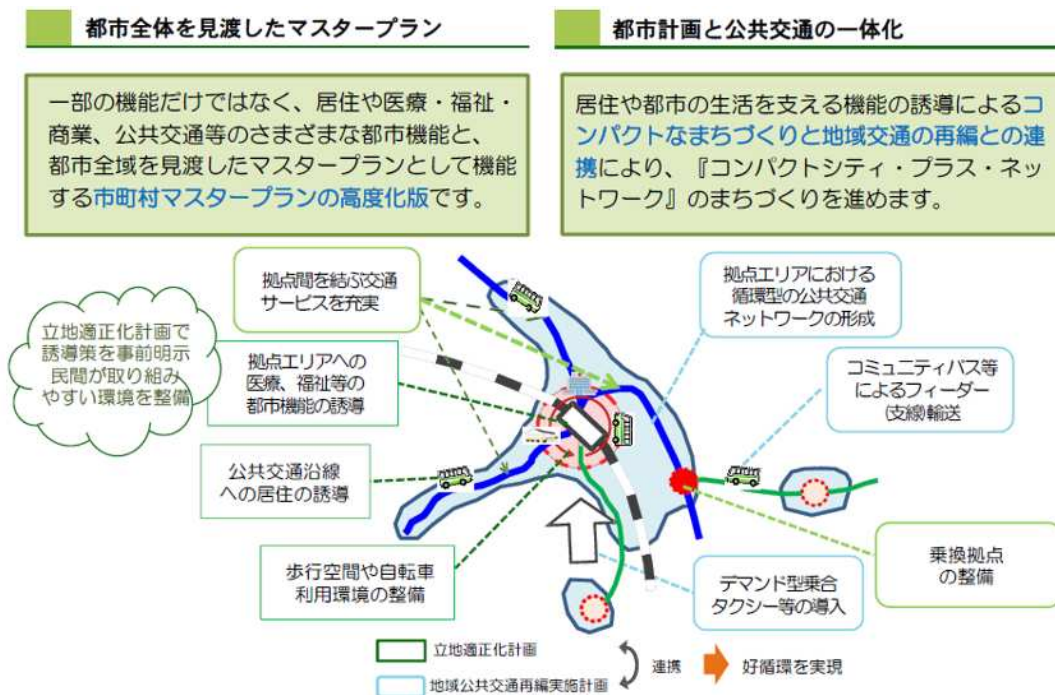


図 26 立地適正化計画の意義と役割（一部抜粋）

出典：国土交通省資料

### 2-2-3 交通に関わる社会動向

#### (1) 人口減少・高齢社会の到来（少子高齢化に対応した交通弱者のモビリティ確保）

区では、前述のように区の総人口は今後概ね10年間は増加します。また高齢者人口は一貫して増加が進みます。

（資料：世田谷区将来人口の推計（平成26年2月））

これまで以上に、高齢者の増加に対応したまちづくりが求められますが、福祉・介護分野だけで超高齢社会を支えることは困難なため、高齢者がいつまでも健康で元気に暮らすことができるまちづくりへの交通分野での寄与が求められます。

#### (2) 「新しい公共」の重要性の高まり（区民や事業者などの公共的な役割の拡大）

従来の公共である「官」だけでなく、区民、NPO、事業者などの「民」が積極的に公共的な役割を担い、身近な分野において、共助の精神で活動することが求められています。

（資料：内閣府「新しい公共」の考え方 <http://www5.cao.go.jp/npc/attitude.html>）

交通分野でも、鉄道、バス、タクシーの公共交通事業者のほかに、区民、NPO、商業や福祉に関わる事業者などによる交通に関わる取り組みが各地で進められています。

公共交通だけで交通へのニーズに対応することは困難なため、区民や事業者などによるこれらの公共的な役割が期待されています。

#### (3) 災害への関心の高まり

東日本大震災の発災とともに、大規模な被害が想定される首都直下地震の発生が懸念されるため、災害への関心が高まっています。

（資料：国土交通白書2013）

そのため災害を考慮したまちづくりが求められるとともに、交通分野でも災害への対応が求められています。

#### (4) 都市機能の集積と公共交通機関の活用によるコンパクトシティの形成

これまで整備されてきた都市基盤ストックを活用し、行政サービスの提供を効率的に行えるまちづくりを進めることが重要です。このため、医療・福祉施設、商業施設などの都市機能が住まいに身近なところに集積し、住民が過度に自家用車に頼ることなく、公共交通機関によりこれらの施設にアクセスできるようなコンパクトシティの形成が進められています。

（資料：国土交通白書2013）

#### (5) 歩行者や自転車優先の道づくり

安全・安心な社会の実現を図るためには、歩行者の安全を確保し、人優先の安全・安心な歩行空間を形成することが重要です。特に通学路では、歩道整備、路肩のカラー舗装、防護柵設置などの対策を実施することにより、子どもの安全・安心を確保する取り組みが

進められています。また、安全で快適な自転車利用環境の創出が進められています。

(資料：国土交通白書 2013)

#### (6) 地域の公共交通の利用環境改善に向けた取り組み

地域の公共交通として、LRT や BRT と呼ばれる新しい交通機関の導入が各都市で検討されています。平成 18 (2006) 年に富山市で LRT が新規に開業したほか、宇都宮市、新潟市、東京都中央区などでの導入検討が進んでいます。

(資料：富山市総合交通戦略、宇都宮市「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」、新潟市 BRT 第 1 期導入計画、東京都中央区「基幹的交通システム部会」資料)

#### (7) 高度道路交通システム (ITS) の普及

最先端の情報通信技術を活用して人・道路・車を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム (ITS) は、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上の実現とともに、交通事故や渋滞、環境問題、エネルギー問題などの様々な社会問題の解決に寄与することが期待されています。

身近な例では、自動車を運転するときに利用するカーナビや ETC も ITS の一つです。

また近年では、スマートフォンの普及にともない、バスを利用する際に、バスの運行情報をスマートフォンで確認したり、徒歩や自転車で移動する場合に、スマートフォンの道案内や周辺施設情報を見たりすることで、快適に移動することができるようになってきています。

(資料：国土交通白書 2013 を参考に作成)

#### (8) 環境性能に優れた手軽な移動手段の導入促進

日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は約 20%、自動車全体では運輸部門の 87.8% (日本全体の 16.3%) を排出しています。

各国の二酸化炭素削減目標を定めた 1997 年の京都議定書や、OECD (経済協力開発機構) による「環境的に持続可能な交通」の国内でのモデル事業の進展 (2006 年以降) にみられるように、環境に配慮した交通の必要性がますます高まっています。

---

LRT : Light Rail Transit の略で、低床式車両 (LRV) の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのことです。

BRT : Bus Rapid Transit の略で、連節バス、PTPS (公共交通優先システム)、バス専用道、バスレーンなどを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムのことです。

ITS : Intelligent Transport Systems の略で、高度道路交通システムのことを指します。

ETC : Electronic Toll Collection System の略で、有料道路の渋滞を防止するために開発された、料金支払いを自動化するためのシステムのことを指します。

環境的に持続可能な交通 : 交通・環境政策の策定・実施によって地球環境や地域環境への配慮と交通の利便性を両立することを目指す取り組みのことです。

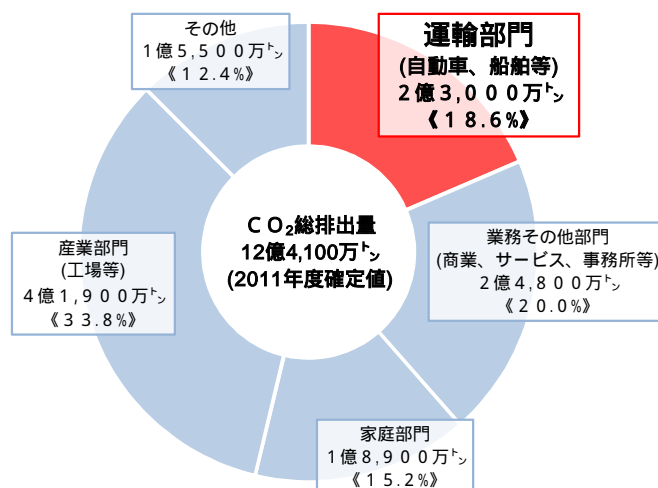


図 27 日本の各部門における二酸化炭素排出量

出典：国土交通白書 2013

以上のような背景を踏まえ、環境性能に優れた手軽な移動手段として、エコカーや超小型モビリティの普及を促進する動きがみられます。エコカーについては、2012年にエコカー減税が導入され、一層の普及が図られています。また、超小型モビリティについては、国土交通省による「超小型モビリティ導入に向けたガイドライン」の策定や、つくば市や横浜市などで実証実験の取り組みが進んでいます。

(資料：国土交通白書 2013)

### (9) カーシェアリングの普及

上記の環境性能に優れた移動手段の普及促進とあわせて、自動車の新しい使い方であるカーシェアリングの普及も進んでいます。

カーシェアリングは、車両を個人で占有するのではなく、複数の人でシェアすることから、公共的な交通システムということができます。カーシェアリングを鉄道やバスなどほかの移動手段と組み合わせることで、地域における移動の可能性が広がります。

カーシェアリングの普及により、利用者が自動車利用に関する経済性を意識し、移動手段を自家用車から徒歩、自転車、公共交通などに变化させることで、自動車の走行距離の減少による交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進が図られます。

また、エコカーなどを使ったカーシェアリングの展開により、エコカーの導入促進や環境負荷の軽減に貢献することが期待されます。

(資料：交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」、仲尾謙二「カーシェアリングがもたらすもの 利用者の効用に着目した分析」『Core Ethics』9 p.175(平成25年)を参考に作成)

---

カーシェアリング：1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の利用形態のことです。

### 2-3 交通に関わる課題のまとめ

区を取り巻く状況や、区の交通に関わる上位計画・社会動向などから、交通に関わる課題を以下のように整理しました。

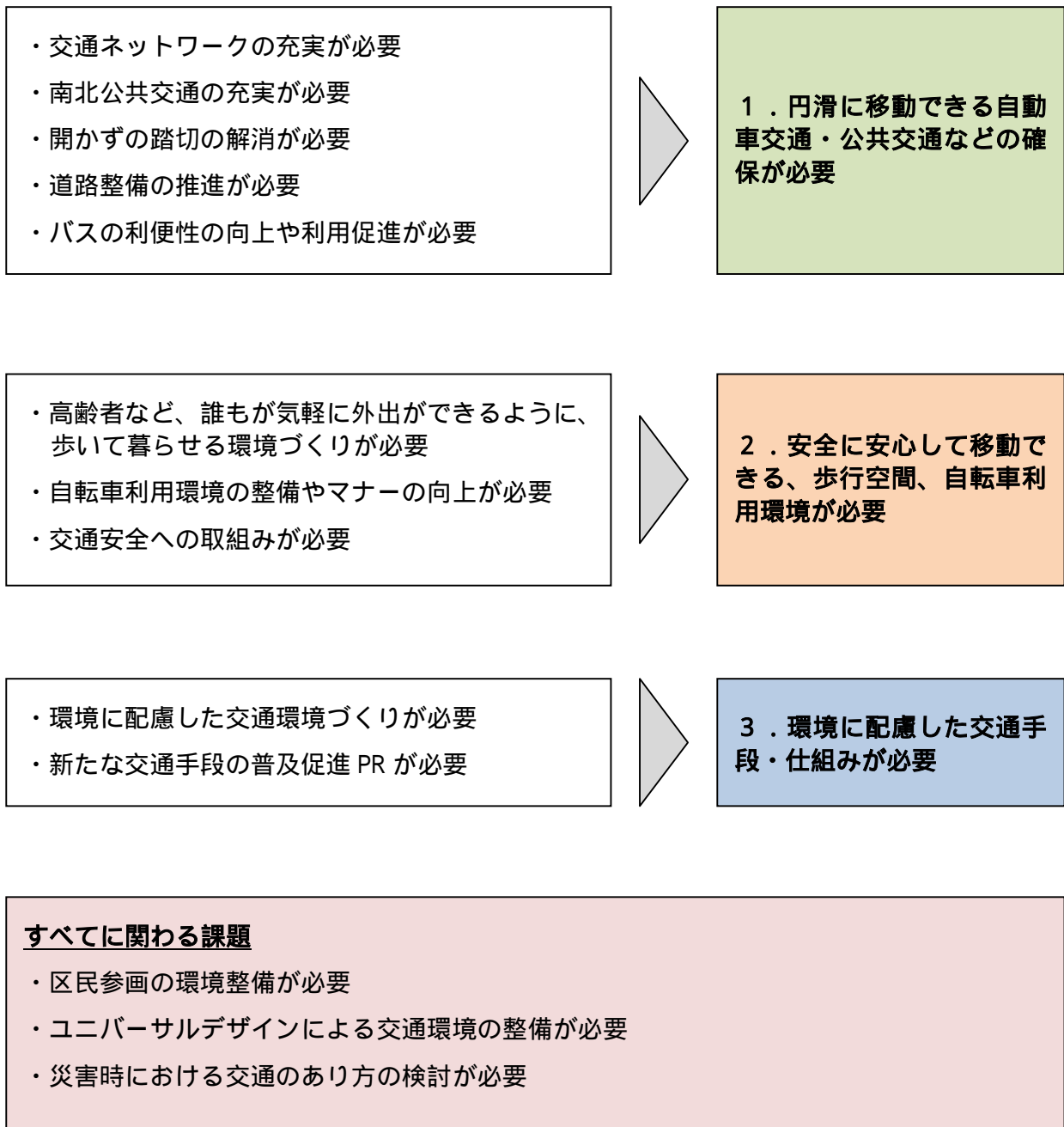


図 28 交通に関わる課題のまとめ