
第3章 方針

3-1 交通まちづくりの理念

3-2 3つの目標

3-3 6つの方針

3-4 推進のための視点

第3章 方針

3-1 交通まちづくりの理念

区交通の課題を踏まえ、区交通まちづくりの理念を、次の通り定めます。

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～

「誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷」を実現するために、便利で円滑な移動、安全・安心な移動、環境に配慮した移動を目指します。

また、取り組みを進める際には、区民の参画、ユニバーサルデザイン、災害時への対応の視点を踏まえ行います。

特に、取り組みを進めるためには区民の参画が重要であり、区民、交通事業者、区がそれぞれの役割を担い、協力・連携して進めます。

3-2 3つの目標

上に定めた理念のもとに、3つの目標を定めます。

なお、この3つの目標に優先順位はなく、それぞれが相互に関係しています。

目標1：便利で円滑な移動

総合的な交通ネットワークの充実や円滑な道路交通の確保により、便利で円滑な移動を目指します。

目標2：安全・安心な移動

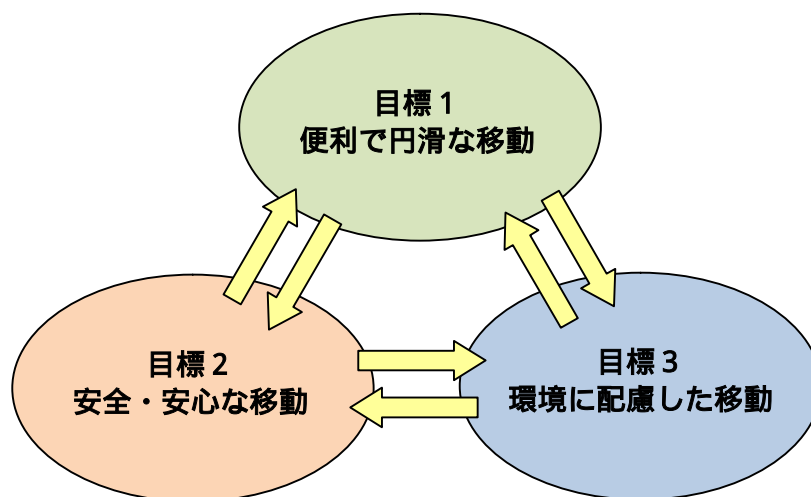
上記の総合的な交通ネットワークの充実や円滑な道路交通の確保に加えて、自転車利用環境の向上や歩行環境の向上により、安全・安心な移動を目指します。

目標3：環境に配慮した移動

環境に配慮した道路整備の推進や自転車や公共交通など環境負荷の低い交通手段の利用促進、自動車交通における環境負荷の軽減により、環境に配慮した移動を目指します。

参考 3つの目標の関わり

3つの目標は、それぞれ独立したものではなく、以下のように相互に関係しています。



目標1 便利で円滑な移動と他の目標との関係

公共交通のネットワークの充実により、誰もが「安全・安心に移動」できます。道路整備、道路・鉄道の立体化により、交通渋滞の改善、自転車通行空間の確保ができ、CO₂の抑制などが進み「環境に配慮した移動」ができます。

目標2 安全・安心な移動と他の目標との関係

自転車移動、歩行空間の整備により、公共交通ネットワークを補完し、「便利で円滑な移動」ができます。自転車利用（環境にやさしい移動手段）、歩行空間（緑化の配置）の整備により、「環境に配慮した移動」ができます。

目標3 環境に配慮した移動と他の目標との関係

自動車利用から公共交通の利用に転換することで交通渋滞の改善が図られ、バス利用では、定時性が確保されて「便利で円滑な移動」ができます。歩行空間の緑化（延焼遮断帯の整備、燃えにくい樹種の選定など）により、「安全・安心な移動」ができます。

図 29 3つの目標の関わり

3-3 6つの方針

前項で定めた理念と3つの目標を踏まえ、6つの方針を定めます。この方針のもとで、各施策を進めていきます。

目標1：便利で円滑な移動

総合的な交通ネットワークの充実や円滑な道路交通の確保により、便利で円滑な移動を目指します。

方針1：交通ネットワークの充実

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。

方針2：円滑な道路交通の確保

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。

目標2：安全・安心な移動

上記の総合的な交通ネットワークの充実や円滑な道路交通の確保に加えて、自転車利用環境の向上や歩行環境の向上により、安全・安心な移動を目指します。

方針3：自転車利用環境の向上

安全な通行空間の確保により、自転車利用環境の向上を図ります。

方針4：歩行環境の向上

安心して歩けるように歩行空間を整備し、歩行環境の向上を図ります。

目標3：環境に配慮した移動

環境に配慮した道路整備の推進や自転車や公共交通など環境負荷の低い交通手段の利用促進、自動車交通における環境負荷の軽減により、環境に配慮した移動を目指します。

方針5：環境負荷の低い交通手段の利用促進

自動車への過度な依存を減らすため、公共交通や自転車、徒歩などの環境負荷の低い交通手段の利用促進を図ります。

方針6：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対策の実施を進めるとともに、エコカーや超小型モビリティなどの新しい自動車利用の普及を図ります。

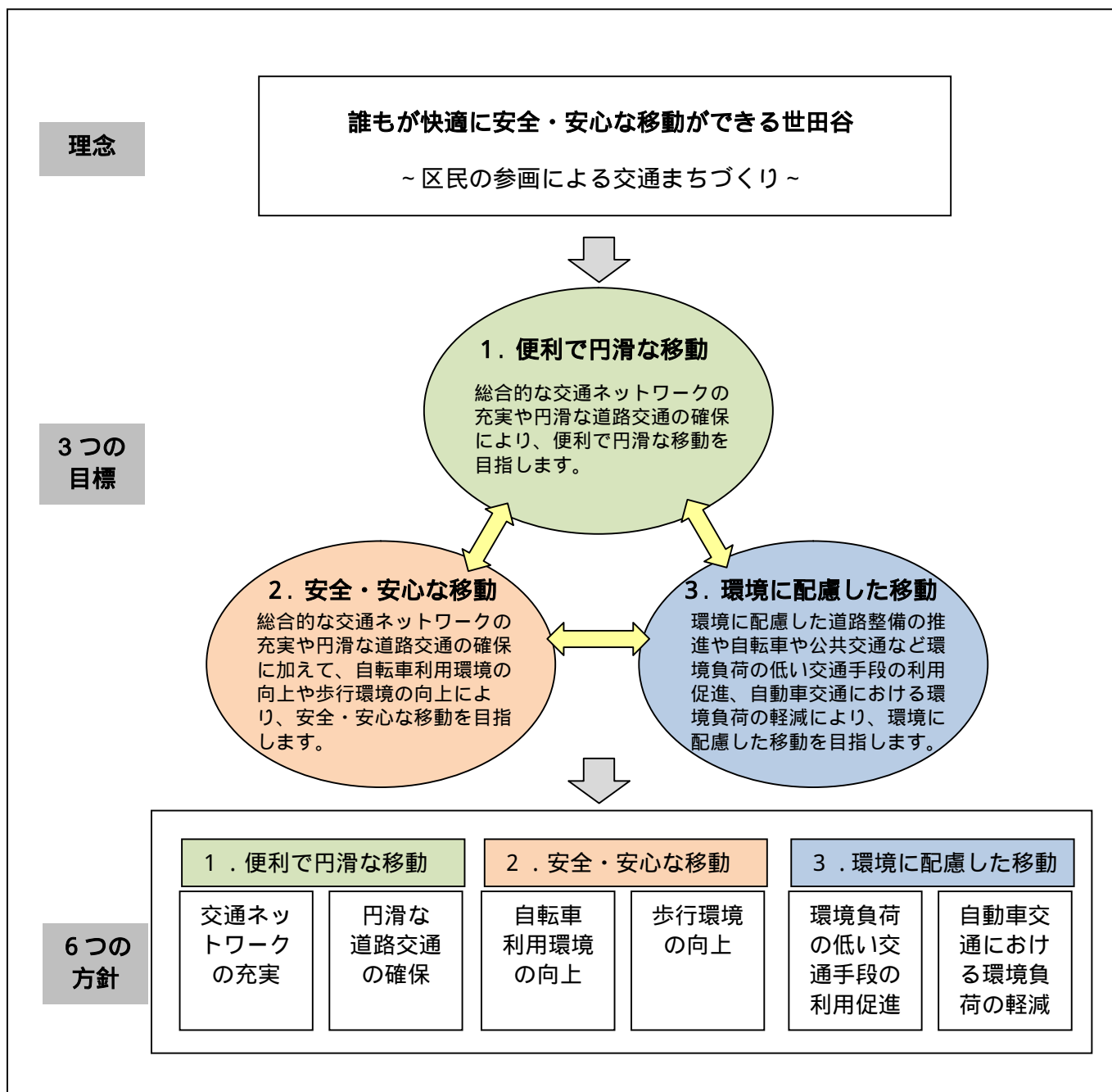


図 30 交通まちづくりの理念、目標、方針

参考 誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷（イメージ）

区内には幅員が狭い道路が多いため、バスが通行できない区間も多く、公共交通不便地域は19.6%残存し、特に南北方向の公共交通が不足しています。

また、道路の幅員が狭いことにより、自動車、自転車、歩行者などが錯綜し、安心して移動できるとはいいいにくい道路もあります。

これらの課題を踏まえ、駅前広場や関連する道路、自転車等駐車場などの整備により交通結節機能の強化を図ります。

また、鉄道、バスだけではなく、タクシーやコミュニティサイクル（がやリン）など、公共交通を軸に、徒歩、自転車、福祉移動サービスなどの交通手段を組み合わせ、快適に安全・安心な移動ができることを目指します。

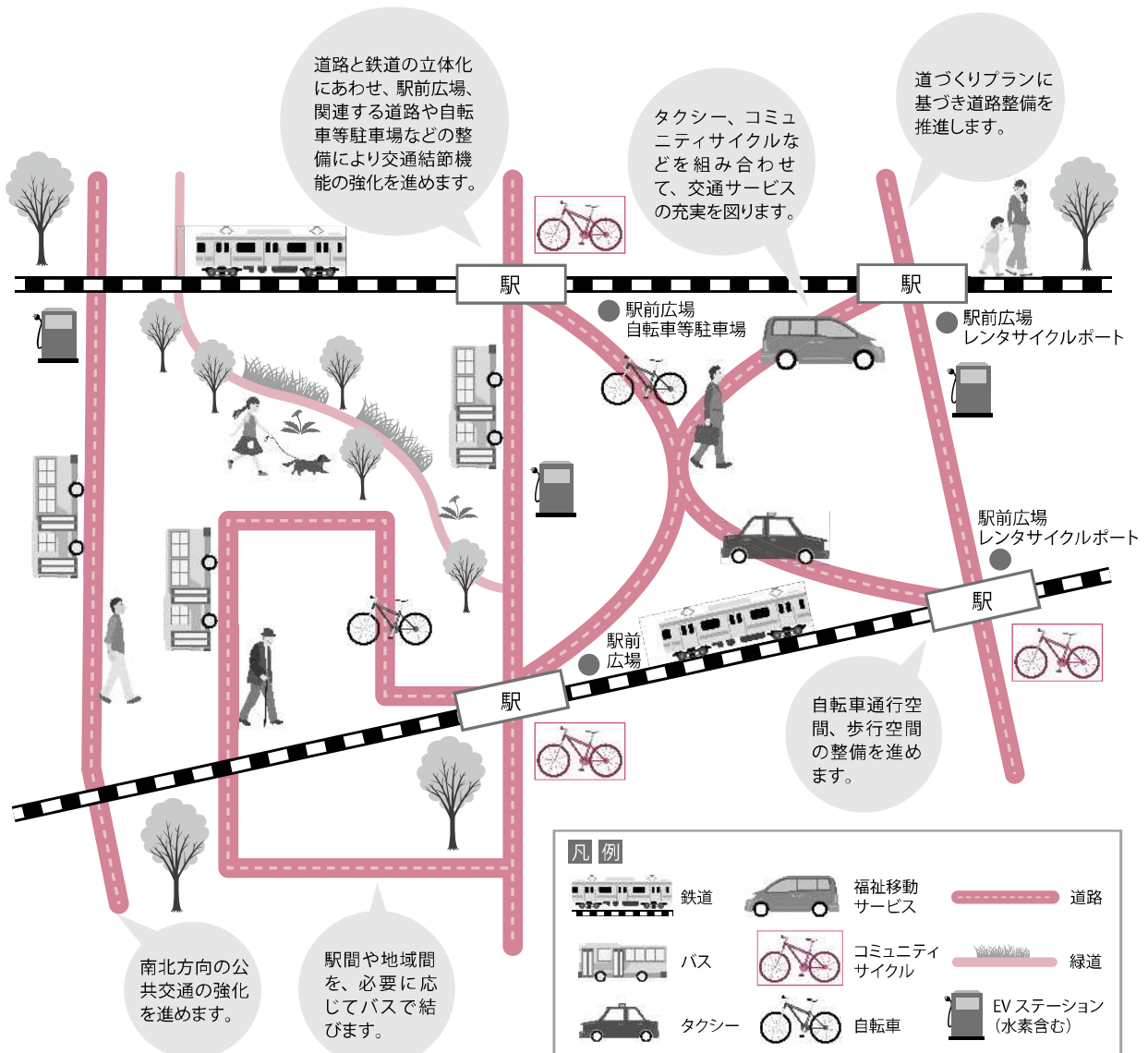


図 31 誰もが快適に安全・安心な移動ができる世田谷（イメージ）

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。

1) 区民の参画

交通まちづくりに関わる取り組みを進めるにあたっては、区民、交通事業者、区がそれぞれの役割を担い、それぞれのもつ知恵や力を出し合い、協力・連携して進めます。

区や交通事業者が公共交通の充実を図るとともに、区民は公共交通を積極的に利用することで、公共交通を守り・育てる役割を担います。

区民参画のための取り組み

区民参画のためのルールづくり

区民、交通事業者、区のそれぞれが責任ある役割を担って交通まちづくりを進められるように、**ルールづくりに取り組みます**。（憲章などの制定を想定）

区民、交通事業者、区とのパートナーシップによる取り組み

区では、全国に先駆けて「街づくり条例」、「まちづくりセンター・ファンド」を整備し、住民と行政とのパートナーシップによるまちづくりを推進してきました。

交通まちづくりでも、駅舎などの整備にあたってのアイデアコンペやワークショップ、バス路線導入にあたっての走行実験などの区民参画の取り組みを行ってきました。

上記の区民参画のための**ルールを踏まえ**、区民、交通事業者、区の**パートナーシップによる交通まちづくりの更なる展開を図ります**。

交通に関わる新たな支援のあり方の検討

上記のパートナーシップによる取り組みを後押しするため、区民などによる交通確保に向けた取り組みや、バス事業者に対して、**運行支援のあり方などを検討します**。

交通まちづくりに関わる区民の役割の普及啓発

上記のルールで定めた区民の役割を十分に担ってもらえるように、区民による公共交通の積極的な利用など、**区民への普及啓発に取り組みます**。

交通まちづくりに関わる情報の提供

交通まちづくりに関わる**情報の周知に努めます**。

2) ユニバーサルデザイン

交通まちづくりに関わる取り組みを進めるにあたっては、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。

3) 災害時への対応

交通まちづくりに関わる取り組みを進めるにあたっては、平常時の取り組みが災害への備えになることから、災害時にも考慮した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

4-1 便利で円滑な移動

4-1-1 交通ネットワークの充実

4-1-2 円滑な道路交通の確保

4-2 安全・安心な移動

4-2-1 自転車利用環境の向上

4-2-2 歩行環境の向上

4-3 環境に配慮した移動

4-3-1 環境負荷の低い交通手段の利用促進

4-3-2 自動車交通における環境負荷の軽減

4-4 施策体系表

第4章 施策体系

4-1 便利で円滑な移動

4-1-1 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。

1) 【施策1】公共交通の利用環境の整備

鉄道駅の利便性の向上

世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例に基づき、さらなる鉄道駅のバリアフリー経路確保とあわせ、鉄道駅のホームにおける旅客の転落防止対策（ホームドアなど）の整備を進めます。

駅周辺地域の交通環境の整備

鉄道駅へ行きやすく、また鉄道、バス、タクシーが利用しやすいように、世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例に基づいて、バスや自転車などの利用環境の整備や歩行空間の整備、駅前広場の整備などを推進します。

また、鉄道、バス、タクシーへの乗り換えが迷わずできるように、乗換案内の提供やマップの作成など、分かりやすさに配慮した整備を進めます。



図 32 二子玉川駅前広場

誰もが利用しやすい交通サービスの充実

鉄道やバスに加え、さらなる交通サービスの充実に向けて、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）や、子育て支援タクシー、出産支援タクシー（陣痛タクシー）などの導入に向けた取り組みや利用者への情報提供を進めるため、タクシー事業者に働きかけます。

高齢者や障害者など移動困難者の通院、社会参加や余暇活動の充実を図るため、福祉移動サービスの利用促進を図ります。

車いすやベビーカーを使用して鉄道・バス車内で安全・快適に移動できるよう、利用方法について啓発活動を進めます。

地域の実情にあった移動手段について検討します。



図 33 ユニバーサルデザインタクシー（左）、子育て支援タクシー（右）

資料：国土交通省関東運輸局ホームページ



図 34 区の福祉移動支援サービス「そとでる」の講習の様子（左）、ベビーカーマーク（右）

「そとでる」の資料：世田谷区福祉移動支援センター「そとでる」ホームページ
ベビーカーマークの資料：国土交通省総合政策局ホームページ

ユニバーサルデザインタクシー：健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"であり、街中で呼び止めてもよし予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーを想定しています。

子育て支援タクシー：保育園や学校、塾など子どもを迎えに行けないときに保護者の代わりに迎えに行ったり、緊急時の夜間救急病院への送迎、荷物が多くなりしがちな乳幼児を連れた外出のサポートなどのほか、急な破水や陣痛時の対応、産前・産後の通院など妊娠中の方や出産後の方にも安心してご利用いただける“子育てに優しい”タクシーです。

出産支援タクシー（陣痛タクシー）：事前にタクシー会社に登録し、陣痛が起きた時に、事前登録した情報を元に安心・安全に自宅から病院まで送迎するサービスです。

福祉移動サービス：公共交通機関の利用が困難な方が外出する際、車いすでも対応可能な車両などを活用し、移動を手伝うサービスです。

2) 【施策2】南北方向の公共交通の強化

エイトライナーの導入促進

都区部周辺を囲む交通手段の一環として、環状8号線を基軸とした南北方向の新たな環状鉄道（エイトライナー）の早期実現に向け、東京都や環状8号線沿線の北区・板橋区・練馬区・杉並区・大田区と連携して、検討を進めます。



図 35 エイトライナー路線図

出典：エイトライナー促進協議会事務局ホームページ

南北方向のバス路線網の充実【新規】

南北方向の公共交通の強化に向けて、既存バス路線の再編や道路整備に合わせた新規バス路線の導入の促進により、南北方向のバス路線網の充実を図ります。

（検討対象路線：補助第154号線、環状8号線など）

3) 【施策3】バスネットワークの充実

バス路線網の充実

公共交通不便地域を解消し、誰もが利用しやすい地域交通の利便性向上を図るため、バス事業者と連携し、新規路線の導入・既存路線の活用について検討を進めます。

バス路線導入にあたっては、環境負荷に配慮した車両の導入を促進します。

バス走行空間の確保

「せたがや道づくりプラン」に基づき、道路整備を推進し、円滑なバス走行空間を確保します。

鉄道駅での乗り換え利便性の向上

鉄道駅での乗り換え利便性の向上に向けて、事業者へ、バス停の位置の調整や駅前広場整備にあわせたバスの乗り入れを促進し、交通結節機能の強化を図ります。

バス路線導入に向けた取り組みの推進【新規】

新たな路線などの導入や既存路線の再編のための候補ルートを検討し、導入の可能性などについて検討します。

また、交通に関わる新たな支援のあり方として、区民などによる交通確保に向けた取り組みや、バス事業者に対して、運行支援のあり方などを検討します。

バス路線維持に向けた取り組みの推進【新規】

バスサービスの維持・向上に向けて、バス事業者と連携して、区民に対する利用促進PRを行います。

新たな需要の掘り起こしに向けた取り組み【新規】

地域の実情にあった移動手段や交通の取り組みの導入を図るため、新たな需要の掘り起こしに向けて、意識調査などを実施します。



図 36 経堂・八幡山路線（経 02）

参考事例 商店街による高齢者の送迎（武蔵村山市商工会）

高齢者などが商店街で買い物をしたいが、歩くのが大変で来店できない方や、商店街で買物をしたが重くて持ち帰れない方などを対象に、客席付き三輪自転車で団地内を送迎しています。

- ・仕様：客席付き三輪自転車（補助電動アシスト付）
- ・台数：1台
- ・乗車定員：運転手1名、乗客2名
- ・運行日：月曜～金曜日
- ・運行時間：10時～12時、13時～15時



図 37 送迎サイクル

出典：まいど～宅配センター“おかねづかステーション”（武蔵村山市商工会）ホームページ

4) 【施策4】バス運行サービスの充実

バス停留所施設の整備

バスをさらに使いやすくするために、区の管理する道路のバス停留所での、ベンチ・上屋の設置に取り組むとともに、国道や都道についても、ベンチ・上屋の設置を促進します。区としても、設置に向けた検討を進めます。

また、バス事業者へ運行情報提供装置等の整備を働きかけます。



図 38 ユリの木公園バス停ベンチ

バス走行環境の向上

定時性確保のため、バス事業者、交通管理者などと連携し、バスレーンの設置などの走行環境の向上に向けた取り組みを進めます。

福祉目的の送迎バスなどの位置づけの検討【新規】

福祉目的の送迎バスについては、公共交通を補完するものとして、乗降場所の使い方のルールづくりに取り組むことを検討します。

5) 【施策5】タクシー利用環境の整備

駅などでのタクシーの乗り換え利便性の向上【新規】

誰もが気軽に利用できる交通手段であるタクシーを公共交通として位置づけ、利用しやすい環境づくりを進めます。

駅前広場などに、タクシーの乗降場所の整備を進めます。また、鉄道やバスなどからタクシーへの乗り換えや利用がしやすいように、案内板の設置などを事業者に働きかけます。

タクシーの利便性の向上【新規】

区内タクシーの利便性の向上に向けて、タクシー事業者と連携した取り組みの方策を検討します。乗合タクシーの導入可能性や利用方法などを検討します。

また、サービスの質の向上を図るため、乗務員のスキルアップや優良タクシー制度の資格取得、子育て支援タクシーに関わる講習会などへの参加などについて、働きかけを行います。

参考事例 祖師ヶ谷大蔵駅のタクシー乗り場の整備

地元の要望を受け、祖師ヶ谷大蔵駅にタクシー乗り場を整備しました。



図 39 祖師ヶ谷大蔵駅のタクシー乗り場

参考事例 子育て支援に関するドライバー研修

(社)全国子育てタクシー協会では、子育て支援に関するドライバー研修を行い、ドライバー研修修了後、「子育てタクシードライバー」の証として、「認定証」「証明書」「認定バッヂ」を授与しています。



図 40 ドライバー研修(チャイルドシート装着訓練)

出典：(社)全国子育てタクシー協会ホームページ

6) 【施策6】災害時における公共交通の連携体制などの構築

交通事業者や区民との協力連携体制のあり方の検討【新規】

災害時を想定した交通事業者や区民との協力・連携のあり方について検討します。

早期に被災状況を把握するとともに、鉄道・バスの運行状況を区民に提供できるように、被災状況や鉄道・バスの運行状況の収集・発信などの方法を検討します。

交通事業者と連携して、移動時の被災を想定した避難マップなどの作成を検討します。

帰宅困難者対策の実施【新規】

東日本大震災では、首都圏でも多くの方が帰宅困難になったことを踏まえて、東京都や交通事業者と連携して、区内の駅などの交通結節点を一時避難場所として活用するなど帰宅困難者対策に取り組みます。

7) 関連する施策

以下の施策は、方針「交通ネットワークの充実」にも関係します。

【施策9】自転車通行空間の整備（再掲、53ページ参照）

4-1-2 円滑な道路交通の確保

道路と鉄道の立体化、道路整備、路上駐車対策などを進めることにより、円滑な道路交通の確保を図ります。

1) 【施策7】道路と鉄道の立体化の促進

連続立体交差化の促進

東京都や鉄道事業者と協力・連携を図り、道路と鉄道の連続立体交差化の促進により、円滑な道路交通の確保を図ります。

京王京王線では、連続立体交差事業の促進により、開かずの踏切の解消を図ります。

また、東急大井町線などについては、踏切遮断による交通渋滞の発生や地域の分断、踏切事故の危険性など、さまざまな問題を抱えており、その解決に向け、関係部署との連携した取り組みを進めていきます。

駅周辺のまちづくり、駅前広場などの整備

小田急小田原線、京王京王線の連続立体交差事業にあわせて、駅周辺の街づくりに取り組むと共に、駅前広場や都市計画道路などの整備を推進し、交通結節機能の強化を図ります。

小田急小田原線の連続立体交差事業の鉄道地下化に伴い生じる線路跡地に、防災・減災の機能を備えた空間づくりとあわせ、下北沢駅を中心とした、にぎわいのある安全で安心して移動できる快適な歩行者空間の創出を目指します。

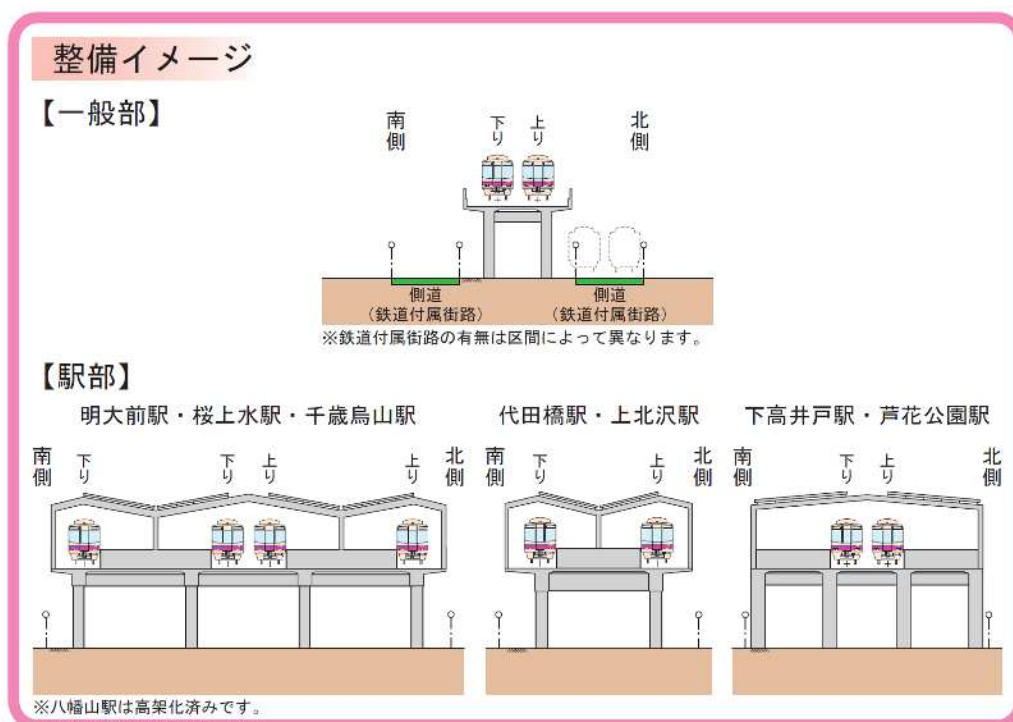


図 41 京王線連続立体交差事業の整備イメージ

出典：東京都建設局ホームページ

2) 【施策8】円滑な自動車交通の確保

道路整備の推進

「せたがや道づくりプラン」に基づいて道路整備や交差点改良を行い、円滑な自動車交通の確保を図ります。

路上駐車対策の促進

路上駐車については、自動車交通を妨げるとともに、車道を通行する自転車の安全性を低下させることが考えられるため、交通管理者に対して、路上駐車対策を働きかけます。今後も、街の再開発などにあたって、荷捌きスペースの設置を促進します。

自転車通行空間の安全性にも配慮して、違法駐車車両の排除や、地域実態に応じた駐車規制の推進、パーキング・メーターなどの利用向上を関係機関に働きかけます。

自動二輪車駐車場については、民間の整備を誘導・促進していきます。

自動車運転の際の交通安全の啓発活動

世田谷ナンバー導入を契機とした、ルールとマナーを守り快適な運転をするセーフティドライブの推進、優良ドライバーの育成など、交通安全に関わる啓発活動を進めます。



図 42 世田谷ナンバーののぼり（左）、世田谷ナンバーのマグネットシート（右上）、世田谷ナンバーのイメージ（右下）

4-2 安全・安心な移動

4-2-1 自転車利用環境の向上

自転車通行空間の整備を進めるとともに、放置自転車対策の充実、自転車通行時のルール遵守・マナー向上を図ることにより、自転車利用環境の向上を図ります。

1) 【施策9】自転車通行空間の整備

自転車ネットワーク形成に向けた自転車通行空間の整備

歩行者・自転車利用者が安全で快適に移動できるように、自転車の通行空間を整備します。

新たな道路整備や既存道路の改修などに合わせ、自転車専用通行帯やブルーゾーンなどを整備します。

幅員が狭い道路については、路面表示などの設置を推進し、自転車通行空間のネットワーク化を進めます。

なお、自転車通行空間を整備することは、交通ネットワークの充実や環境負荷の軽減にも寄与します。



図 43 自転車専用通行帯（補助54号線）

ブルーゾーン：路肩を青く着色し、自転車の通行空間として位置付けたものです。

2) 【施策10】放置自転車対策の充実

自転車等駐車場の整備

歩行者などの妨げとなっている支障物を取り除き、誰もが安心して通行できる空間の確保を目指して、利用しやすい自転車等駐車場の整備、利用への誘導、既存施設の有効活用を行います。

鉄道事業者へ自転車等駐車場の設置を働きかけます。また、一定の区域・規模の店舗には、自転車等駐車場の附置義務を課すとともに、民間自転車等駐車場整備については、建設費の助成を行います。さらに、商店街と協力しながら、買い物利用客の駐輪場所の確保を進めます。

レンタサイクル・コミュニティサイクルの普及推進

駅周辺の特性などを考慮しながら、駅に近接したレンタサイクルポートの新設を検討・実施します。また既存のレンタサイクルポートの維持管理を行います。

また、より利便性の高いコミュニティサイクルシステムである「がやリン」の普及を推進します。特に南北方向の連携強化に資する区南部の東急大井町沿線方面へのネットワークを拡大します。

まちなか観光においても、「がやリン」の利用を推進します。



図 44 I H I がやリン桜新町ポート

放置自転車防止の啓発

自転車等駐車場を設置した駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、放置自転車の撤去などを行うことにより、放置自転車の削減を推進します。

自転車の放置を防止するため、区の広報誌や放置禁止などの看板設置、キャンペーンの実施などの啓発活動を行います。

3) 【施策11】自転車通行時のルール遵守・マナー向上

交通安全教室の開催

小・中学校で、あるいは地域で、警察や交通安全協会と協働しながら交通安全教室を開催し、平成24年3月に制定した「世田谷区民自転車利用憲章」の普及浸透をはじめ、自転車安全利用の啓発を進めます。

20～40歳代への重点的取り組み【新規】

自転車事故件数の多い20～40歳代の区民に対し、区内事業者、区内大学、子育て世帯などへの取り組みを中心として、重点的に自転車安全利用啓発を進めます。

「自転車安全利用推進員」の育成・支援【新規】

区民が自主的に自転車安全利用啓発に取り組む「自転車安全利用推進員」の育成・支援により、区民の身近なところできめ細かく啓発を進めます。

参考 世田谷区民自転車利用憲章

世田谷区民自転車利用憲章

自転車は、環境に優しく健康にも良い、手軽で身近な交通手段です。

私たちは、自転車の事故をなくし、誰もが安全、安心で楽しく行き交う豊かな地域社会の実現を目指します。

私たちは、思いやりの精神と譲り合う心に基づき、ルールを守り、マナーの向上に努め、ゆとりと節度ある自転車利用を実践することを宣言し、ここに区民共通の行動規範として、世田谷区民自転車利用憲章を定めます。

- 私たちは ルールを学び 正しく 自転車に乗ります
- 私たちは マナーを守り 優しく 自転車に乗ります
- 私たちは ゆとりの心で 楽しく 自転車に乗ります

平成24年4月1日 世田谷区



図 45 自転車講習受講証

4-2-2 歩行環境の向上

歩行空間の整備とともに、交通安全への取り組みを進めることにより、歩行環境の向上を図ります。

1) 【施策12】歩行空間の整備

都市計画道路、主要生活道路の歩道整備

都市計画道路（幹線道路、地区幹線道路）、主要生活道路については、歩道の設置、ガードレールの設置、路側帯の整備などによる歩車分離対策を推進します。

歩道が設置されていない道路を歩車道分離にすると共に、既存歩道の改良整備を推進します。

住宅街区の歩行空間整備

地先道路については、地区の交通状況に応じて、ハンプ や狭さく など自動車の走行速度を下げるための整備を行うことにより、歩行者優先の道路整備を推進します。

歩行空間ネットワークの整備

-1 歩道・緑道などのネットワーク検討

歩道や地先道路、緑道などを組みあわせてネットワーク化することにより、歩いて楽しい「散歩道」の整備を推進します。



図 46 烏山川緑道 万葉の小径

-2 回遊性確保・にぎわいの創出

商店街での回遊性確保やにぎわいの創出にむけて、オープンカフェの設置なども想定したゆとりある歩行者空間や広場を整備します。

ハンプ：道路を凸型に舗装し、事前にこれを見たドライバーがスピードを落とすことをねらったものです。
狭さく：車道部分を狭めたり、視覚的に狭く見せかけることにより車のスピードを抑制しようとするものです。

-3 まちなか観光への活用

歩行空間を、まちなか観光に活用します。

季節別、地域別などのまちあるきコースを検討します。レンタサイクルポートや、区内の見どころなどを掲載したレンタサイクルマップを配布します。

また、まちあるきを補完する鉄道やバス、タクシーの乗り場・利用方法などを周知する方法についても検討します。

-4 ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備推進

ユニバーサルデザインによる歩行空間の整備を推進します。

既存の歩道における視覚障害者誘導用ブロックなどの設置や、段差の解消など、交通安全施設の適切な改修を行います。また、交通管理者に対してエスコートゾーン 設置の働きかけを行います。



図 47 ユニバーサルデザイン歩行空間ネットワークのイメージ

出典：国土交通省 歩行空間のユニバーサルデザイン ホームページ

はみ出し看板・商品などの是正

商店街などとの連携を強化し、放置自転車や道路にはみ出している看板・商品などを是正することで、安全に通行できる空間の確保を推進します。

歩道の有効幅員の確保

安全で快適な歩行空間の確保、都市景観の向上、都市防災機能の強化のため、「世田谷区電線類地中化整備5ヵ年計画（平成26～30年度）」に基づいて、電線共同溝の整備を推進します。

エスコートゾーン：視覚障害者が安全に最短距離で横断歩道を渡ることができるように敷設した点字ブロックのことです。

2) 【施策 13】交通安全への取り組みの推進

歩行の際の交通安全の啓発活動

警察や学校・PTA・町会などの地域団体と協力・連携し、交通安全教室、「交通安全宣言都市せたがや」区民のつどいを開催するとともに、春秋の交通安全運動、交通安全啓発活動に取り組みます。

高齢者の関係した事故を減らすため、高齢者が集まる機会の多い場を活用して、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するなど、高齢者に対する交通安全教育を推進します。

歩行空間の安全性の確保に向けた取り組みの推進【新規】

都市計画道路や主要生活道路の整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制します。また、生活道路においても通過交通を抑制するため、地域、警察と連携して交通規制を見直します。

生活道路における自動車の走行速度を抑制する方法として、区民の交通安全の機運の高まりを参考に、「ゾーン 30」の導入など自主的な取り組みへの支援を実施します。

また、小学校の通学路などの安全確保を推進します。関係機関への通学路の周知・徹底や、スクールゾーンなどの設定により、児童の安全確保に努めます。

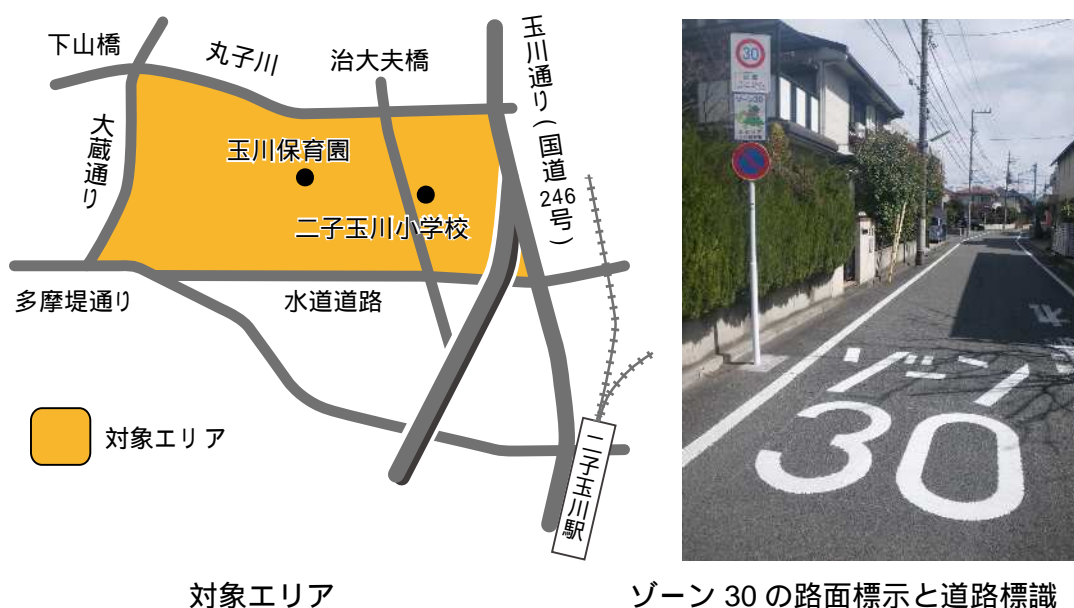


図 48 二子玉川で導入された新たな交通安全対策「ゾーン 30」

対象エリア図の出典：区のおしらせ「せたがや」平成 26 年 2 月 1 日号をもとに一部修正

ゾーン 30：生活道路における歩行者などの安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制などを図る生活道路対策です。

4-3 環境に配慮した移動

4-3-1 環境負荷の低い交通手段の利用促進

環境対策の充実とともに、公共交通の利用環境の整備、バスのネットワークや運行サービスの充実、自転車利用環境や歩行環境の向上を図ることにより、環境負荷の低い交通手段の利用促進を図ります。

1) 【施策14】環境対策の充実

環境に配慮した道路整備の推進

「せたがや道づくりプラン」に基づいて、歩道内の緑化など、環境の向上に資する道づくりを進めることで、歩行者、自転車にとって快適な交通環境を確保します。

環境に配慮した交通の利用の啓発活動

自家用車に依存しなくても暮らせる交通環境の整備を推進していくため、自家用車の利用抑制を区民と連携して進めていくとともに、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を実施します。

2) 関連する施策

以下の施策は、方針「環境負荷の低い交通手段の利用促進」にも関係します。

【施策1】公共交通の利用環境の整備（再掲、44ページ参照）

【施策3】バスネットワークの充実（再掲、47ページ参照）

【施策4】バス運行サービスの充実（再掲、48ページ参照）

【施策9】自転車通行空間の整備（再掲、53ページ参照）

【施策10】放置自転車対策の実施（再掲、54ページ参照）

【施策11】自転車通行時のルール遵守・マナー向上（再掲、55ページ参照）

【施策12】歩行空間の整備（再掲、56ページ参照）

【施策13】交通安全への取り組みの推進（再掲、58ページ参照）

4-3-2 自動車交通における環境負荷の軽減

新しい自動車利用の取り組みを進めるとともに、道路と鉄道の立体化の促進、円滑な自動車交通を確保することにより、自動車交通における環境負荷の軽減を図ります。

1) 【施策15】新しい自動車利用の取り組みの推進

環境負荷の低い自動車の利用促進【新規】

環境負荷が低く、災害時には非常用の電源として活用できる電気自動車や燃料電池自動車などのエコカーの導入や、環境負荷が低く利便性が高い超小型モビリティなどの普及啓発を進めます。

参考事例 超小型モビリティを活用した大規模カーシェアリング実証実験（横浜市）

横浜市は、低炭素型交通を推進するため、日産自動車株式会社と協働して低炭素な超小型モビリティの活用に取り組んでいます。国土交通省から「超小型モビリティ導入促進」事業の支援を受け、国内初となる超小型モビリティを活用した大規模カーシェアリングの実証実験を平成25年10月から平成26年9月まで実施しています。



図 49 エリア概要及び予約・駐車イメージ

出典：横浜市記者発表資料「国内初・超小型モビリティによる大規模カーシェアリング「チョイモビ ヨコハマ」スタート！」(平成25年9月25日)

参考事例 ソーラー水素ステーションの設置（埼玉県）

環境省の委託を受けて埼玉県とホンダが共同の実証実験として、水素の製造から、貯蔵、供給までのプロセスにおいてもCO₂を一切排出しない、日本初のソーラー水素ステーションを埼玉県庁敷地内に設置しています。



図 50 ソーラー水素ステーション

出典：本田技研工業（株）ホームページ

自動車利用の新しいあり方の普及啓発の促進【新規】

環境負荷の軽減を図るため、民間企業や区民などによるカーシェアリングや自家用車の乗り合い、エコドライブなどの自動車利用の新たな取り組みについて普及啓発を進めます。

参考事例 「ついでにちょっと乗っていきなよ」支援サポート(相模湖地区社会福祉協議会)

神奈川県相模原市の相模湖地区で行われている「ついでにちょっと乗っていきなよ支援サポート」は、自家用車の乗り合いに関わるお礼や保険などの不安を軽減することによって助け合いを広げようと、相模湖地区社会福祉協議会が取り組む仕組みです。

サポートの概要

- ・協力者の自動車事故に対応する保険料を地区社協が負担します。(事故の場合、この保険と協力者の自動車保険の範囲内で賠償)

- ・利用者から直接お礼をもらおうと道路運送法違反の恐れがあるため、地区社協から「ついでに乗せて行った」回数に応じて地域のガソリンスタンドなどで使える「おしどり券」を渡します。

利用の方法

- ・乗せて行く方には、免許取得1年以上、対物、対人無制限の保険加入などいくつか条件があります。
- ・乗っていく方も保険加入のため、登録が必要です。

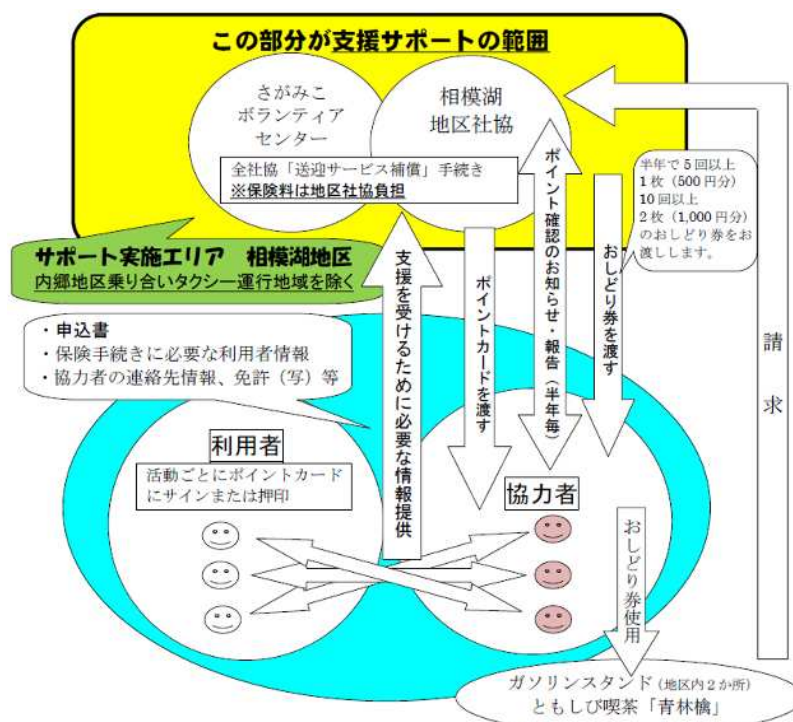


図 51 支援サポートの概念図

出典：「ついでにちょっと乗っていきなよ」支援サポートのてびき、利用案内(相模湖地区社会福祉協議会)、広報社協さがみはら(相模原市社会福祉協議会、平成24年11月20日)

2) 関連する施策

以下の施策は、方針「自動車交通における環境負荷の軽減」にも関係します。

【施策7】道路と鉄道の立体化の促進(再掲、51ページ参照)

【施策8】円滑な自動車交通の確保(再掲、52ページ参照)

自家用車の乗り合い：区民が自分の車に近所の人を乗せて、無償で目的地まで乗せていく助け合いのことです。

4-4 施策体系表

目標	方針	No	施策	区分	内容	施策の詳細・配慮事項など
目標1 便利で円滑な移動	交通ネットワークの充実	1	公共交通の利用環境の整備		鉄道駅の利便性の向上	世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例に基づくUDの促進 ホームドアの設置促進
					駅周辺地域の交通環境の整備	駅周辺の歩行空間整備 公共交通へのアクセス性の向上
					誰もが利用しやすい交通サービスの充実	UDタクシー、子育て支援タクシー、福祉移動サービスなどの導入促進 車いす、ベビーカーに関するルール作り
		2	南北方向の公共交通の強化		エイトライナーの導入促進	都や関係区との連携・早期実現促進
				新規	南北方向のバス路線網の充実	補154、環8などへのバス路線導入促進
		3	バスネットワークの充実		バス路線網の充実	事業者へ新規路線導入・既存路線活用の働きかけ
					バス走行空間の確保	道路整備の推進
					鉄道駅での乗り換え利便性の向上	事業者へ駅前広場整備にあわせバス乗り入れの働きかけ
				新規	バス路線導入に向けた取り組みの推進	バスに関わる新たな支援のあり方の検討（区民などによる交通確保に向けた取り組みや、バス事業者に対して、運行支援のあり方などを検討）
				新規	バス路線維持に向けた取り組みの推進	路線維持に向けた利用促進・PR
		4	バス運行サービスの充実		バス停留所施設の整備	ベンチ・上屋の設置促進
					バス走行環境の向上	定時性確保に向けた取り組み
				新規	福祉目的の送迎バスなどの位置づけの検討	乗降場所の確保など
	5	タクシー利用環境の整備	新規	駅などでのタクシーの乗り換え利便性の向上	駅などでの乗降場所の確保、乗合タクシーの検討	
			新規	タクシーの利便性の向上	配車方法、乗務員のスキルアップ、資格取得などの働きかけ	
	6	災害時における公共交通の連携体制などの構築	新規	交通事業者や区民との協力連携体制のあり方の検討	被災状況、鉄道・バスの運行状況の収集・発信など	
			新規	帰宅困難者対策の実施	駅などの交通結節点の活用検討など	
	9	自転車通行空間の整備				
	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	都との協力・連携
					駅周辺のまちづくり、駅前広場などの整備	駅前広場の整備など
8		円滑な自動車交通の確保		道路整備の推進	道路整備の推進（交差点改良含む）	
				路上駐車対策の促進	荷捌きスペース確保など 自転車通行空間の安全性への配慮 自動二輪車駐車場の整備	
			自動車運転の際の交通安全の啓発活動	世田谷ナンバー導入を契機とした、セーフティドライブの推進、優良ドライバーの育成など		

目標	方針	No	施策	区分	内容	施策の詳細・配慮事項など
目標2 . 安全・安心な移動	自転車利用環境の向上	9	自転車通行空間の整備		自転車ネットワーク形成に向けた自転車通行空間の整備	自転車専用通行帯、ブルーゾーン、路面標示設置など
		10	放置自転車対策の充実		自転車等駐車場の整備	自転車等(原付を含む)駐車場新設・既存施設の活用など
					レンタサイクル・コミュニティサイクルの普及推進	ポートの新設・維持、がやリン普及推進 まちなか観光、南北交通の補完
					放置自転車防止の啓発	放置自転車の撤去など
		11	自転車通行時のルール遵守・マナー向上	新規	交通安全教室の開催	交通安全教室の開催
				新規	20～40歳代への重点的取り組み 「自転車安全利用推進員」の育成・支援	20～40歳代への重点的な自転車安全利用の啓発
	歩行環境の向上	12	歩行空間の整備		都市計画道路、主要生活道路の歩道整備	歩車道分離、歩道設置など
					住宅街区の歩行空間整備	歩行者優先の道路整備など
					歩行空間ネットワークの整備	歩道・緑道などのネットワーク検討 回遊性確保・にぎわいの創出 まちなか観光への活用 歩行空間のUD推進(段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置・改修など)
					はみ出し看板・商品などの是正	路上のはみ出し看板・商品などの是正
					歩道の有効幅員の確保	電線類地中化、沿道施設の活用など
	13	交通安全への取り組みの推進		歩行の際の交通安全の啓発活動	交通安全教室、交通安全区民のつどいの開催など	
			新規	歩行空間の安全性の確保に向けた取り組みの推進	区民の自主的な取り組みへの支援など(ゾーン30など)	
目標3 . 環境に配慮した移動	環境負荷の低い交通手段の利用促進	1	公共交通の利用環境の整備			
		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	歩道内の緑化など
					環境に配慮した交通の利用の啓発活動	公共交通・自転車の利用促進PRなど
		9	自転車通行空間の整備			
		10	放置自転車対策の実施			
		11	自転車通行時のルール遵守・マナー向上			
		12	歩行空間の整備			
	13	交通安全への取り組みの推進				
	自動車交通における環境負荷の軽減	7	道路と鉄道の立体化の促進			
		8	円滑な自動車交通の確保			
		15	新しい自動車利用の取り組みの推進	新規	環境負荷の低い自動車の利用促進	環境負荷の低いEV、燃料電池車、超小型モビリティなどの普及啓発など
新規	自動車利用の新しいあり方の普及啓発の促進			カーシェアリングなど新しい取り組みの普及啓発など		

■ :再掲の項目 / 区分欄の新規:新たに追加した取り組み方策、(空欄):継続する取り組み / UD:ユニバーサルデザイン

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

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

次ページの表のように、区内の5地域それぞれに、通勤・通学、買い物、通院などに不便な公共交通不便地域が存在しています。

この公共交通不便地域の解消を目指して、本計画策定後、目標年度（平成36年度）に向けて、5地域ごとに、様々な移動手段の確保に向けた取り組みを検討します。

（公共交通の導入可能性検討、区民による交通に関わる取り組みの支援検討など）

検討に当たっては、区民、交通事業者、区がそれぞれのもつ知恵や力を出し合い、協力・連携して進めます。

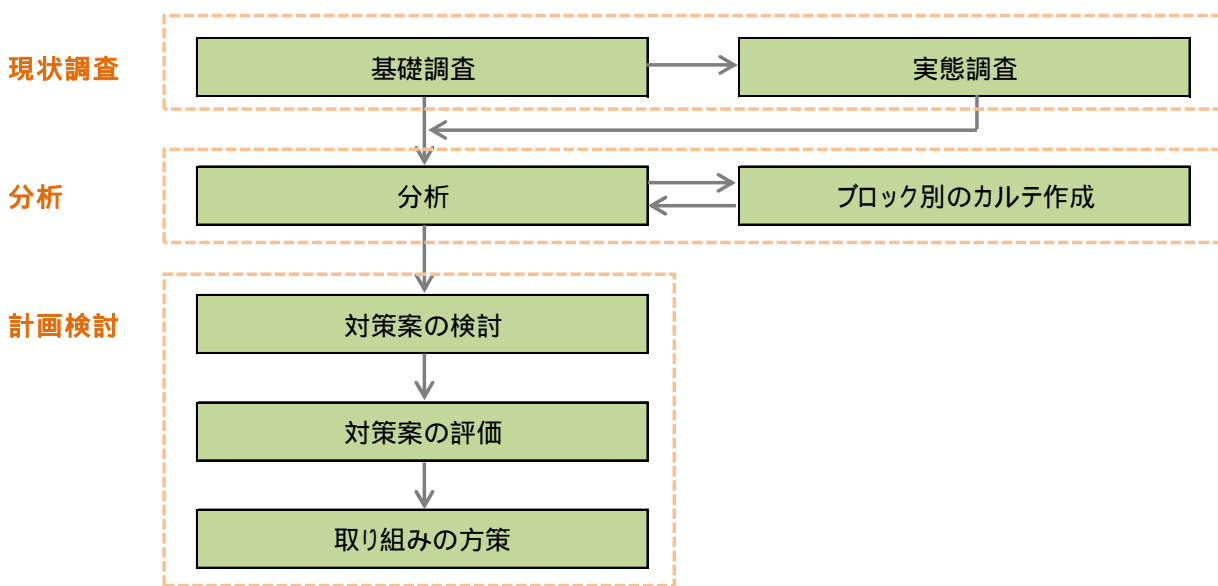


図 52 公共交通不便地域に対する地域の取り組みの流れ（イメージ）

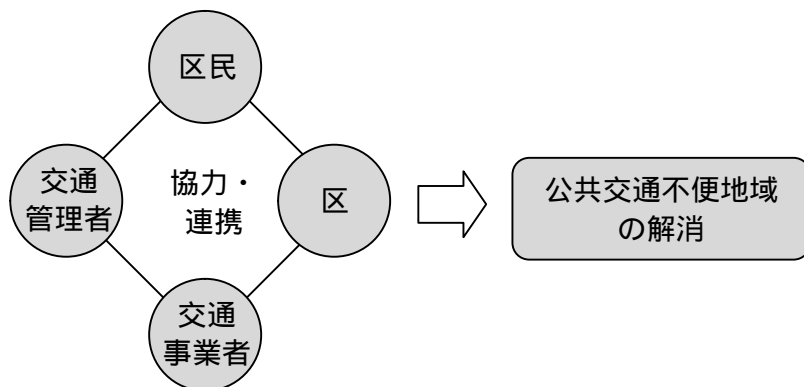


図 53 区民、交通事業者、区による取り組みのイメージ



図 54 各地域の公共交通不便地域の状況

表 7 主な公共交通不便地域のある場所

世田谷地域	北沢地域	玉川地域	砧地域	烏山地域
経堂五丁目 桜二丁目	梅丘三丁目 松原五丁目 桜上水二丁目、三丁目	奥沢一丁目 瀬田二丁目	砧七丁目 喜多見四丁目 大蔵五丁目	北烏山一丁目 給田一丁目 上祖師谷七丁目

資料編

- 1．計画策定の経緯
 - (1) 庁内検討委員会、作業部会の開催状況
 - (2) 施策の検討の流れ
- 2．施策に関連する主な条例、計画一覧
- 3．道路の分類

1. 計画策定の経緯

(1) 庁内検討委員会、作業部会の開催状況

	会議名称	日時	議事
平成 25 年度	第1回 庁内検討委員会	平成 25 年 6 月 13 日(木)	1) 検討委員会の開催の趣旨 2) 交通まちづくり基本計画の概要と新たな計画作成の趣旨
	第1回 作業部会	平成 25 年 8 月 2 日(金)	3) 検討の進め方 4) 当面の作業方針(6 月～9 月)
	第2回 作業部会	平成 25 年 9 月 19 日(木)	1) 現況の整理結果の報告 2) 新たな計画に盛り込むべき視点・方向性について
	第2回 庁内検討委員会	平成 25 年 10 月 18 日(金)	
	第3回 作業部会	平成 25 年 12 月 19 日(木)	1) 第2回作業部会・第2回検討委員会でのご意見及び対応
	第3回 庁内検討委員会	平成 26 年 1 月 14 日(火)	2) 世田谷区交通まちづくり基本計画骨子案について
	第4回 庁内検討委員会	平成 26 年 3 月 27 日(木)	1) これまでの検討委員会・作業部会でのご意見及び対応 2) 世田谷区交通まちづくり基本計画骨子案について
平成 26 年度	第1回 庁内検討委員会	平成 26 年 6 月 19 日(木)	1) 計画骨子についての報告 2) 計画素案について
	第2回 庁内検討委員会	平成 26 年 7 月 22 日(火)	1) 第1回検討委員会でのご意見及び対応 2) 計画素案について

・庁内検討委員会: 区の交通まちづくり基本計画を改定することを目的に、改定に係る課題、計画の内容、計画の改定手続などを検討するために設置しました。

・作業部会: 検討委員会で調査検討すべき内容に係る実務的調整などを行うために設置しました。

(2) 施策の検討の流れ

本計画の施策体系を検討する際には、交通に関わる現況の整理、区民ニーズ、これまでの交通まちづくりの施策に関わる課題の把握、上位計画や社会動向の整理を行い、その結果をもとに「改定世田谷区交通まちづくり基本計画」の各施策について評価を行うことにより、新たな施策体系を作成しました。

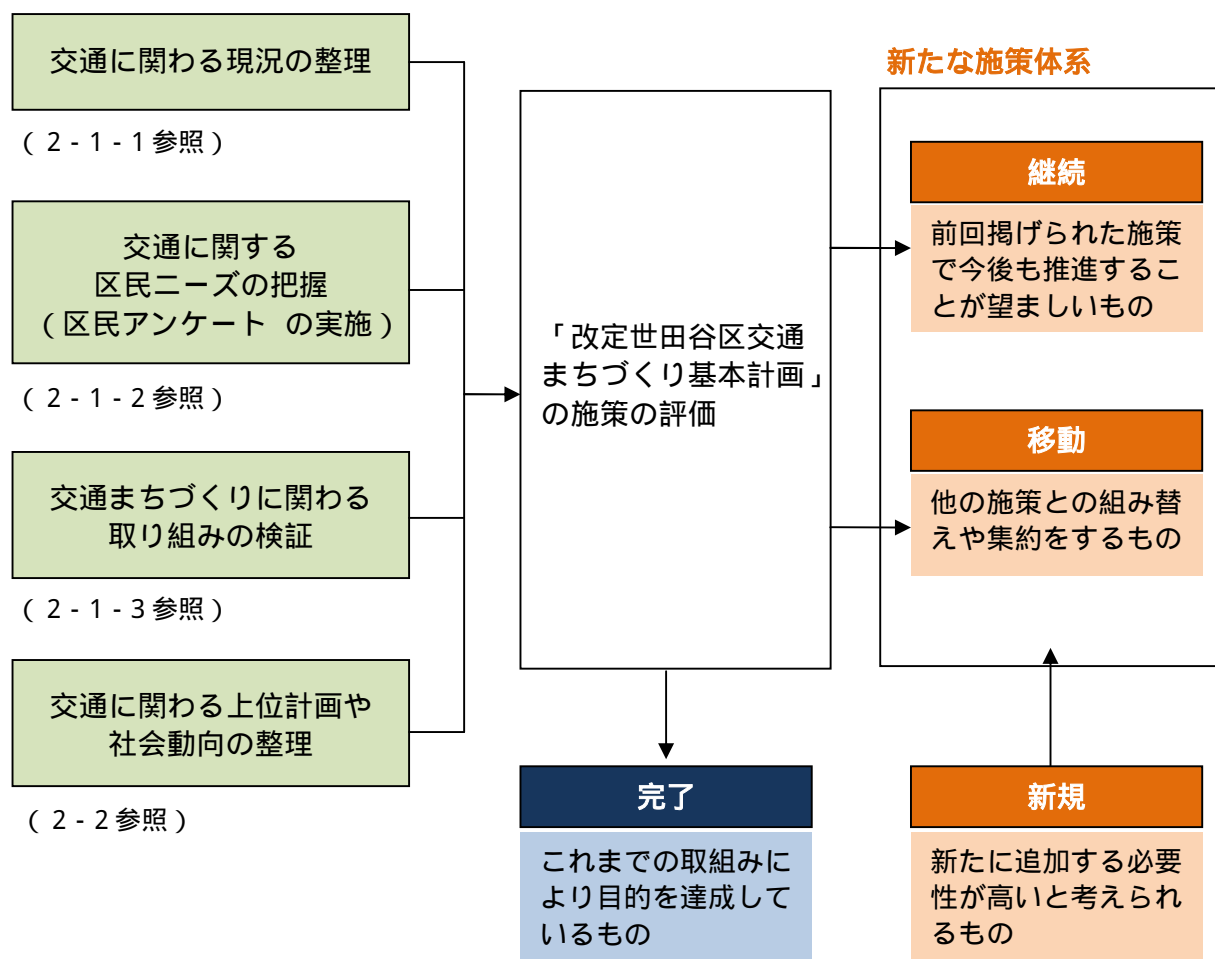


図 55 施策の検討経緯

注) 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の概要

- ・実施期間：平成 25 年 7 月
- ・調査対象者：16 歳以上の世田谷区民を対象に、住民基本台帳から 2,500 人を無作為に抽出。
- ・配布・回収方法：郵送配布、郵送回収
- ・配布数：2,500 票、有効回収数：771 票（回収率：30.8%）

注) 評価にあたっては、区民アンケート調査結果から、施策の満足度と重要度を整理するとともに、施策の実施状況を踏まえ、上記の各整理結果を総合的に勘案して評価を行いました。

2. 施策に関連する主な条例、計画一覧

目標	方針	No	施策	関連する主な条例
目標1. 便利で円滑な移動	交通ネットワークの充実	1	公共交通の利用環境の整備	
		2	南北方向の公共交通の強化	
		3	バスネットワークの充実	
		4	バス運行サービスの充実	
		5	タクシー利用環境の整備	
		6	災害時における公共交通の連携体制などの構築	
		9	自転車通行空間の整備	
	円滑な道路交通の確保	7	道路と鉄道の立体化の促進	
8		円滑な自動車交通の確保		
目標2. 安全・安心な移動	自転車利用環境の向上	9	自転車通行空間の整備	・世田谷区自転車条例(H26.3改正) ・世田谷区環境基本条例(H15.6改正)
		10	放置自転車対策の充実	
		11	自転車通行時のマナー向上	・世田谷区自転車条例(H26.3改正)
	歩行環境の向上	12	-1 歩道・緑道などのネットワーク検討	・世田谷区みどりの基本条例(H25.10) ・風景づくり条例(H11.3)
			-3 まちなか観光への活用	
			上記以外の歩行空間の整備	・世田谷区環境基本条例(H15.6改正)
13	交通安全への取り組みの推進	・世田谷区自転車条例(H26.3改正)		
目標3. 環境に配慮した移動	環境負荷の低い交通手段の利用促進	1	公共交通の利用環境の整備	
		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	・世田谷区環境基本条例(H15.6改正) ・世田谷区みどりの基本条例(H25.10)
		9	自転車通行空間の整備	
		10	放置自転車対策の実施	
		11	自転車通行時のマナー向上	
		12	歩行空間の整備	
		13	交通安全への取り組みの推進	
		自動車交通における環境負荷の軽減	7	道路と鉄道の立体化の促進
	8		円滑な自動車交通の確保	
		15	新しい自動車利用の取り組みの推進	・世田谷区環境基本条例(H15.6改正)
全体				・世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例(H19.4)

■ : 再掲の項目

No	関連する主な計画		
	基本計画、総合計画等	個別の計画 (基本計画等の下位の計画)	アクションプラン、行動計画等
1	・世田谷区環境基本計画(H22.5)		
2			
3			
4			
5			
6	・世田谷区地域防災計画(H24修正)		
9			
7	・せたがや道づくりプラン(H26.3)		・京王線沿線街づくり基本方針(H21.5)
8			
9	・自転車等の利用に関する総合計画(H23.4) ・世田谷区環境基本計画(H22.5)	・自転車ネットワーク計画(H26年度策定予定) ・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画(H24.3)	
10		・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画(H24.3)	・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画アクションプラン(H25.3)
11	・自転車等の利用に関する総合計画(H23.4)		
12	・みどりのみずの基本計画(H20.3) ・風景づくり計画(H20.4)		・みどりのみずの行動計画(H20)
	・世田谷区産業ビジョン(H20.3) ・世田谷区産業振興計画(H26.3)	・世田谷区観光基本方針(H20.3)	・観光アクションプラン(H25.3)
	・せたがや道づくりプラン(H26.3) ・世田谷区環境基本計画(H22.5)		・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画アクションプラン(H25.3)
13	・自転車等の利用に関する総合計画(H23.4) ・第9次世田谷区交通安全計画(H23)		
1			
3			
4			
14	・世田谷区環境基本計画(H22.5) ・みどりのみずの基本計画(H20.3)	・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画(H24.3)	・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画アクションプラン(H25.3) ・みどりのみずの行動計画(H20)
9			
10			
11			
12			
13			
7			
8			
15	・世田谷区環境基本計画(H22.5)	・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画(H24.3)	・世田谷区地球温暖化対策地域推進計画アクションプラン(H25.3)
全体	・世田谷区都市整備方針 第一部(H26.4) ・第9次世田谷区交通安全計画(H23) ・世田谷区ユニバーサルデザイン推進計画(H21.3)		

3 . 道路の分類

(1) 道づくりプランでの道路の分類

分類	幅員等	交通の主な機能	代表的な路線
幹線道路 ³	歩道と車道を分離した片側2車線以上の相互通行の道路であり、幅員は22m以上です。	主に長距離の移動に使われることを目的とし、大量の自動車交通を処理する役割を担います。	環七通り 環八通り 玉川通り
地区幹線道路 ³	歩道と車道を分離した片側1車線以上の相互通行の道路であり、幅員は15m以上です。	主に中距離の移動に使われることを目的とし、地域のバス交通や隣接する区や市を結ぶ役割を担います。	世田谷通り 駒沢通り 淡島通り
主要生活道路	歩道と車道を分離した道路とし、整備形態は地域の実情にあわせて行います。幅員は10～13mです。 ¹	幹線道路と地区幹線道路で囲まれたエリアの交通を処理する役割を担います。	赤堤通り 城山通り 梅丘通り
地先道路 ² (6m以上)	歩行者の安全性を高め、消防車両の通行や消火活動が可能な道路で、幅員は6～8m程度です。	各宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ道路であり、日常生活の中で利用する最も基本となる道路です。	

その他道路の分類には、鉄道とバスの乗り継ぎなど交通を結節する駅前交通広場や、自転車と歩行者のみが利用できる自転車・歩行者専用道路があります。

- 1 自転車通行環境の整備が必要な場合は、幅員13mを標準とします。
- 2 地先道路には幅員6m未満の道路も含まれますが、計画的な整備を行う地先道路として、道づくりプランでは幅員6m以上の道路を対象としています。幅員が4m未満の道路は、狭あい道路整備事業により幅員4mに拡幅します。
- 3 都市計画道路は、上記の幹線道路と地区幹線道路に該当します。



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）を基に注を加筆修正

(2) 地区の交通に着目する際の道路の分類

本計画では、上記の道づくりプランによる分類のほかに、地区の交通に着目する際には、**生活道路**という用語も使っています。

生活道路は、主として地区住民の日常生活に利用される道路で、地区内の移動あるいは地区から幹線道路に出るまでに利用する道路です。自動車の通行よりも歩行者・自転車の安全確保が優先されるべき道路です。

なお、生活道路は、上記の道づくりプランによる分類では、概ね地先道路に該当します。