

見直しの方向性 ①本市の交通課題(見直し案)

資料4

1

見直し案の概要

・臨海部の大規模な土地利用転換、人口減少、利便性の維持、新技術等を活用した交通モードの検討、拠点のまちづくりとの連携、地域公共交通の利用者数の減少や運転士不足に対する維持・確保、脱炭素化の視点を新たに追加

本市の交通課題(現計画)	本市の交通課題(見直し(案))
①首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成 ➢ 市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化が求められている。 ➢ 市内拠点から羽田空港へのアクセスの向上を図ることが求められている。 ➢ 臨海部の交通機能の強化が求められている。	①首都圏機能の強化及び本市都市構造の形成 ➢ 市内外の拠点間連携を高める交通機能の強化が求められている。 ➢ 市内拠点から羽田空港へのアクセスの向上を図ることが求められている。 ➢ 臨海部の 大規模な土地利用転換を踏まえた 交通機能の強化が求められている。
②高齢化への対応、交通利便性・安全性・快適性の向上 ➢ 将来にわたり、路線バスのサービスを維持していくことが求められている。 ➢ 駅やバス停までのアクセスをより一層向上することが求められている。 ➢ 鉄道や道路の混雑の改善が求められている。 ➢ 歩行者などに対して、より一層の安全性の向上が求められている。 ➢ 障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して移動できる環境が求められている。 ➢ 鉄道により地域間の移動が阻害されているところの改善が求められている。	②人口減少への転換・高齢化への対応、交通利便性の維持、安全性・快適性の向上 ➢ 都市の利便性を維持・確保するため、駅やバス停までのアクセスをより一層向上することが求められている。 ➢ 鉄道や道路の混雑の改善が求められている。 ➢ 歩行者などに対して、より一層の安全性の向上が求められている。 ➢ 障害者や高齢者をはじめ誰もが安心して移動できる環境が求められている。 ➢ 鉄道により地域間の移動が阻害されているところの改善が求められている。
③災害に強い交通の実現 ➢ 災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められている。 ➢ 交通ネットワークの多重性(リダンダンシー)の向上が求められている。 ➢ 災害時や非常時の交通混乱への対応が求められている。	③災害に強い交通の実現 ➢ 災害に強く、復旧を支える交通基盤の充実が求められている。 ➢ 交通ネットワークの多重性(リダンダンシー)の向上が求められている。 ➢ 災害時や非常時の交通混乱への対応が求められている。
④地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応 ➢ 地域特性を踏まえたきめ細かな対応が求められている。 ➢ 駅の特性を踏まえた結節機能の強化が求められている。	④まちづくりと連携した地域特性に応じた交通課題へのきめ細かな対応 ➢ 地域特性を踏まえ、新技術等を活用し多様な交通モードを展開したきめ細かな対応が求められている。 ➢ 拠点等のまちづくりと連携し、駅の特性を踏まえた結節・交流機能の強化が求められている。 ➢ 利用者数の減少や運転士不足が深刻化する中、将来にわたり、地域公共交通を維持・確保していくことが求められている。
⑤地球環境へのさらなる配慮 ➢ 鉄道や自動車など交通の低炭素化が求められている。 ➢ 道路交通の円滑化や自家用車から公共交通利用への転換を図ることが求められている。	⑤地球環境へのさらなる配慮 ➢ 鉄道や自動車など交通の脱炭素化が求められている。 ➢ 道路交通の円滑化や自家用車から公共交通利用への転換を図ることが求められている。

見直しの方向性 ①本市の交通政策の目標(見直し案)

見直し案の概要

・目標④について、身近な交通環境に関する目標であることを明確にするとともに、臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワーク、まちづくりとの連携、運転士不足や輸送需要の変化などへの対応等を追加

本市の交通政策の目標(現計画)	本市の交通政策の目標(見直し(案))
①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備 ➢ 国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。 ➢ 拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。 ➢ 広域的な都市間の移動を活発にする。	①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備 ➢ 国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。 ➢ 拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。 ➢ 広域的な都市間の移動を活発にする。 ➢ <u>臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワークを形成する。</u>
②誰もが安全・安心・快適に利用できる交通環境の整備 ➢ 誰もが利用できる公共交通機関をより利用しやすくする。 ➢ 移動をより安全、安心、快適にする。 ➢ 高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。 ➢ 地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。	②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備 ➢ 誰もが利用できる公共交通をより利用しやすくする。 ➢ 移動をより安全、安心、快適にする。 ➢ 高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。 ➢ 地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。
③災害に強い交通環境の整備 ➢ 交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。 ➢ 被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。	③災害に強い交通環境の整備 ➢ 交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。 ➢ 被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。
④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備 ➢ 地域のまちづくりを支える地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。	④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備 ➢ <u>まちづくりと連携し、地域のまちづくりを支える</u>地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。 ➢ <u>運転士不足や輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保を推進する。</u>
⑤地球にやさしい交通環境の整備 ➢ 交通の低炭素化を推進する。 ➢ 公共交通機関の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。	⑤地球にやさしい交通環境の整備 ➢ 交通の脱炭素化を推進する。 ➢ 公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。

見直しの方向性 ①本市の交通政策の目標(見直し案)

見直し案の概要

・目標④について、身近な交通環境に関する目標であることを明確にするとともに、臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワーク、まちづくりとの連携、運転士不足や輸送需要の変化などへの対応等を追加

見直しの視点

【視点1】本市の強みや既存ストックなどを活用した持続可能な交通環境の整備

- 臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワークの形成
- 運転士不足や輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保
- 予防保全型の管理を活用した交通インフラの効率的な維持管理・老朽化対策

【視点2】まちづくりと連携した快適で利便性の高い交通環境の整備

- まちづくりと連携した地域交通環境の整備
- 拠点地区における公共空間を活用した快適で賑わいのある歩行空間の整備

【視点3】地域特性や移動手段の変化に対応した多様なモビリティの活用による交通環境の整備

- ICT等を活用(オンデマンド等)し利用者ニーズに対応した地域公共交通の整備
- 脱炭素社会の実現に向けた地域環境に配慮したモビリティの活用
- シェアリングサービスを活用したモビリティの利活用の推進

本市の交通政策の目標(見直し(案))

①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備

- 国際競争力などの首都圏機能の強化や活力のある本市拠点形成を支える。
- 拠点等を鉄道、道路等で結ぶ。
- 広域的な都市間の移動を活発にする。
- 臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワークを形成する。

②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備

- 誰もが利用できる公共交通をより利用しやすくする。
- 移動をより安全、安心、快適にする。
- 高齢者をはじめとした移動に制約のある人々の移動をよりしやすくする。
- 地域の移動を円滑にし、交流を活発にする。

③災害に強い交通環境の整備

- 交通基盤を大規模災害にも耐えられるようにする。
- 被災の影響を低減するとともに、被災後の速やかな復旧を支える交通ネットワークを整備する。

④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備

- まちづくりと連携し、地域交通に関する課題にきめ細かく対応する。
- 運転士不足や輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保を推進する。

⑤地球にやさしい交通環境の整備

- 交通の脱炭素化を推進する。
- 公共交通の利用を促進し、自家用車からの転換を促進する。

見直しの方向性 ①本市の交通政策の方向性(見直し案)

見直し案の概要

・臨海部における大規模土地利用転換、まちづくりとの連携、社会の変革期への対応、多様な主体等との連携や新技術等のモビリティの活用、結節機能の形成、予防保全型の管理、地球環境に配慮した新たなモビリティ等を追加

本市の目標と交通政策の方向性(現計画)	本市の目標と交通政策の方向性(見直し(案))
①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備 ①－1広域的な都市間の連携強化 ①－2本市拠点機能及び拠点間連携の強化 ①－3羽田空港へのアクセス強化 ①－4東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化 ①－5国際戦略拠点や港湾物流拠点の形成の推進などに資する臨海部の交通環境の整備	①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備 ①－1広域的な都市間の連携強化 ①－2本市拠点機能及び拠点間連携の強化 ①－3羽田空港へのアクセス強化 ①－4東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化 ①－5 臨海部における大規模土地利用転換等を踏まえた国際戦略拠点等 や港湾物流拠点の形成の推進などに資する 臨海部の交通ネットワークの形成
②誰もが安全・安心・快適に利用できる交通環境の整備 ②－1公共交通へのアクセス向上 ②－2快適性の向上(混雑緩和、定時性確保) ②－3安全、安心な移動環境の確保 ②－4ユニバーサル(バリアフリー)化の推進 ②－5地域(交通)分断の解消(交流の推進)	②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備 ②－1公共交通へのアクセス向上 ②－2快適性の向上(混雑緩和、定時性確保) ②－3安全、安心、 快適 な移動環境の確保 ②－4ユニバーサル(バリアフリー)化の推進 ②－5地域(交通)分断の解消(交流の推進)
③災害に強い交通環境の整備 ③－1耐震性の向上 ③－2減災(復旧)対策の推進 ③－3リダンダンシー(多重性)の向上	③災害に強い交通環境の整備 ③－1耐震性の向上 ③－2減災(復旧)対策の推進 ③－3リダンダンシー(多重性)の向上 ③－4 予防保全型の管理を活用した交通基盤の効率的な維持管理・老朽化対策の推進
④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備 ④－1地域特性に応じた交通課題への対応 ④－2駅周辺の特性に応じた結節機能の向上	④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える 身近な交通環境の整備 ④－1 まちづくりとの連携や社会の変革期に対応した地域公共交通ネットワークの形成 ④－2 多様な主体等との連携や自動運転をはじめとした新技術等のモビリティの活用など 地域特性に応じた交通課題への対応 ④－3 駅周辺の特性に応じた結節・交流機能の強化 ④－4 地域特性に応じた新たなモビリティの結節機能の形成
⑤地球にやさしい交通環境の整備 ⑤－1車両等の低炭素化、省エネルギー化等の推進 ⑤－2環境負荷軽減に配慮した自動車利用 ⑤－3沿道環境の改善 ⑤－4公共交通の利用促進	⑤地球にやさしい交通環境の整備 ⑤－1車両等の 脱 炭素化、省エネルギー化等の推進 ⑤－2環境負荷軽減に配慮した自動車利用 ⑤－3沿道環境の改善 ⑤－4公共交通の利用促進 ⑤－5 地球環境に配慮した新たなモビリティの活用

見直しの方向性 ①本市の交通政策の方向性(見直し案)

見直し案の概要

・臨海部における大規模土地利用転換、まちづくりとの連携、社会の変革期への対応、多様な主体等との連携や新技術等のモビリティの活用、結節機能の形成、予防保全型の管理、地球環境に配慮した新たなモビリティ等を追加

見直しの視点	本市の目標と交通政策の方向性(見直し案)
【視点1】本市の強みや既存ストックなどを活用した持続可能な交通環境の整備 ➤ 臨海部における大規模土地利用転換を踏まえた交通ネットワークの形成 ➤ 運転士不足 や輸送需要の変化など社会の変革期に対応した地域公共交通の維持・確保 ➤ 予防保全型の管理を活用した交通インフラの効率的な維持管理・老朽化対策	①首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備 ①-1広域的な都市間の連携強化 ①-2本市拠点機能及び拠点間連携の強化 ①-3羽田空港へのアクセス強化 ①-4東海道新幹線、リニア中央新幹線へのアクセス強化 ①-5 臨海部における大規模土地利用転換等を踏まえた国際戦略拠点等 や港湾物流拠点の形成の推進などに資する 臨海部の交通ネットワークの形成
【視点2】まちづくりと連携した快適で利便性の高い交通環境の整備 ➤ まちづくりと連携した地域交通環境の整備 ➤ 拠点地区における公共空間を活用した快適で賑わいのある歩行空間の整備	②誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備 ②-1公共交通へのアクセス向上 ②-2快適性の向上(混雑緩和、定時性確保) ②-3安全、安心、 快適 な移動環境の確保 ②-4ユニバーサル(バリアフリー)化の推進 ②-5地域(交通)分断の解消(交流の推進)
【視点3】地域特性や移動手段の変化に対応した多様なモビリティの活用による交通環境の整備 ➤ ICT等を活用(オンデマンド等)し利用者ニーズに対応した地域公共交通の整備 ➤ 脱炭素社会の実現に向けた地域環境に配慮したモビリティの活用 ➤ シェアリングサービスを活用したモビリティの利活用の推進	③災害に強い交通環境の整備 ③-1耐震性の向上 ③-2減災(復旧)対策の推進 ③-3リダンダンシー(多重性)の向上 ③-4 予防保全型の管理を活用した交通基盤の効率的な維持管理・老朽化対策の推進
	④地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える 身近な交通環境の整備 ④-1 まちづくりとの連携や社会の変革期に対応した地域公共交通ネットワークの形成 ④-2 多様な主体等との連携や自動運転をはじめとした新技術等のモビリティの活用 など地域特性に応じた交通課題への対応 ④-3 駅周辺の特性に応じた結節・ 交流機能の強化 ④-4 地域特性に応じた新たなモビリティの結節機能の形成
	⑤地球にやさしい交通環境の整備 ⑤-1車両等の 脱炭素化 、省エネルギー化等の推進 ⑤-2環境負荷軽減に配慮した自動車利用 ⑤-3沿道環境の改善 ⑤-4公共交通の利用促進 ⑤-5 地球環境に配慮した新たなモビリティの活用

見直しの方向性 ②目標水準(指標)の見直し

目標水準(指標)の見直しの方向性

- 第1回見直し検討会議資料で取りまとめた方向性を踏まえ、既存の目標指標については、下記のとおり(長期目標の位置付け、わかりやすい指標、関連計画との整合、既存アンケートの活用等)見直しの検討を行う。
- 見直しに伴う新たな取組に関連する指標の追加について検討を行う。(シェアリング、賑わいのある歩行空間の整備など)
- 目標④について地域交通に関する指標の追加について検討を行う。(地域公共交通計画の見直しに合わせて検討)
- 指標の達成度確認については、長期指標は5年毎(中間見直し、全体見直し時)、短期指標は年次報告時(データ更新の頻度に合わせて)に行う。

■政策目標①関連

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	現況値	水準(指標)の課題	水準(指標)見直しの方向性
広域拠点間の所要時間の短縮(自動車利用)	25%以上短縮 (34分以内)	約45分	—	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討
新幹線駅まで45分圏域の拡大(公共交通)	90%以上	約62%	—		
羽田空港までの所要時間の短縮	20%以上短縮 (35分以内)	約44分	—		
臨海部の移動圏域の拡大	30%以上拡大	約1,900km ²	—		

見直しの方向性 ②目標水準(指標)の見直し

■政策目標②関連

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	現況値	水準(指標)の課題	水準(指標)見直しの方向性
駅へのバスの所要時間の短縮	10%以上短縮 (13分以内)	約15分	—	・時間の短縮が市民にとってどの程度効果があるかわかりづらい	・市民アンケートの「バス利用の不満点」調査を指標とする等、アンケート結果を利用する方向で検討
高齢者の外出のしやすさの向上	外出率向上	約69%	約59%	・パーソントリップ調査結果を利用しているため、10年毎の評価となる	・健康福祉局実施の高齢者実態調査の外出頻度調査を指標とする等、既存のアンケート結果を利用する方向で検討
交通事故件数の減少	大都市1位	大都市1位	大都市4位	・成果が指標で確認できない(事故件数は減少H22:340.4件⇒R3:177.0件)	・交通事故発生件数を指標とする等、成果が指標で確認できることとなるよう検討(目標値の設定が課題)
鉄道混雑率の改善	180%超区間 解消	約8.5km	0km	・乗降者数が減少しているため目標値の見直しが必要	・国等において今後の混雑率のあり方を検討しているため、その内容を踏まえ目標値の見直しを行う方向で検討
	150%超区間 減少	約30.6km	0km		
踏切を横断する交通量の改善	歩行者BN踏切通行者数 約8万人	約20万人	約15万人	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討
	自動車BN踏切通行台数 約2万台	約13万台	約9万台		

■政策目標③関連

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	現況値	水準(指標)の課題	水準(指標)見直しの方向性
緊急輸送道路整備率の向上	100%	約81%	約85%	・長期的な取組のため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討
道路橋りょうの耐震化	100% 策定時対象:124橋 中間見直し時追加対象: 199橋 合計:323橋	約59%	策定時対象:100% (124/124橋) 追加対象:36% (72/199橋) 合計対象:61% (196/323橋)	・橋梁耐震化計画に合わせた対象拡大 (323⇒384橋)に応じた目標設定の見直しが必要	・関連計画の対象数の見直しにあわせ、目標値の見直しを行う方向で検討
広域防災拠点のアクセスルートの多重化	6ルート	3ルート	3ルート	・長期的な取組みのため、短中期での評価が困難	・指標の見直しは行わないが、長期指標として位置付けを行う方向で検討

見直しの方向性 ②目標水準(指標)の見直し

■政策目標④関連

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	現況値	水準(指標)の課題	水準(指標)見直しの方向性
交通環境が改善されたと思う人の割合の増加	70%以上	約62%	72.1%	・①から⑤の全ての政策目標に係る指標である	・①から⑤の全ての政策目標に係る指標であるため、全体指標に見直しを行う方向で検討
駅へのバスの所要時間の短縮	(目標②の再掲)			(再掲)	(再掲)
高齢者等の外出のしやすさの向上	(目標②の再掲)				
公共交通利用割合の維持向上	(目標⑤の再掲)				

■政策目標⑤関連

目標水準(指標)	目標値	計画策定時	現況値	水準(指標)の課題	水準(指標)見直しの方向性
公共交通利用割合の維持向上	40%以上	約39%	約43%	・公共交通利用割合は目標を達成しているため、目標値の見直しが必要 ・パーソントリップ調査結果を利用しているため、10年毎の評価となる	・脱炭素社会の実現に向け、目標値の上方修正を行う ・10年毎の評価となるため補足指標として全国PT結果(5年毎)を利用することを検討
次世代自動車の普及向上	普及率向上	約2.9%	約15.4%	・地球温暖化対策推進基本計画に合わせた指標の見直しが必要	・地球温暖化対策推進基本計画を参考に目標値の見直しを行う方向で検討
CO ₂ 排出量の削減	H17(2005)年度より削減	約110万t/年	約96万t/年		

見直しの方向性 ③全体構成

政策目標と施策・事業(重点施策)の対応関係

- 政策目標と重点施策が未対応・重複感があり、分かりにくい構成となっていたため、再構成

現計画 各政策目標と施策・事業が未対応・重複感

政策目標	① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	③ 災害に強い交通環境の整備	④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備	⑤ 地球にやさしい交通環境の整備
施策・事業	重点施策(1)都市の骨格を形成する交通機能の強化 取組の方針 ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化	重点施策(2)交通の安全・安心の強化 ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進 イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進 ウ 災害に強い交通基盤の整備	重点施策(3)市民生活を支える公共交通の強化 ア 駅などへのアクセス向上 イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進	重点施策(4)環境に配慮した交通の低炭素化 ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備 イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進 ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化	重点施策(5)臨海部の交通機能の強化 ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化 イ 臨海部の公共交通機能の強化 ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

見直し案 各政策目標と施策・事業が対応

政策目標	① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	③ 災害に強い交通環境の整備	④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える ^{身近な} 交通環境の整備	⑤ 地球にやさしい交通環境の整備
施策・事業	取組の方針 ア イ ・ ・ ・	ア イ ・ ・ ・	ア イ ・ ・ ・	ア イ ・ ・ ・	ア イ ・ ・ ・

見直しの方向性 ③全体構成

交通政策の方向性に沿って施策・事業を再構成

- 重点施策(2)の施策・事業から災害が独立、重点施策(5)の施策・事業を目標①④⑤に配分

現計画 各政策目標と施策・事業が未対応・重複感

政策目標	① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	③ 災害に強い交通環境の整備	④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備	⑤ 地球にやさしい交通環境の整備
施策・事業	重点施策(1)都市の骨格を形成する交通機能の強化 取組の方針 ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化	重点施策(2)交通の安全・安心の強化 ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進 イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進 ウ 災害に強い交通基盤の整備	重点施策(3)市民生活を支える公共交通の強化 ア 駅などへのアクセス向上 イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進	重点施策(4)環境に配慮した交通の低炭素化 ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備 イ 自動車交通による環境負荷の低減に向けた取組の推進 ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化	重点施策(5)臨海部の交通機能の強化 ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化 イ 臨海部の公共交通機能の強化 ウ 臨海部における環境に配慮した自動車利用の促進

見直し案 各政策目標と施策・事業が対応

政策目標	① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	③ 災害に強い交通環境の整備	④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える身近な交通環境の整備	⑤ 地球にやさしい交通環境の整備
施策・事業	取組の方針 ア 本市拠点機能及び拠点間連携の強化 イ 広域的な都市間の連携、空港・新幹線駅へのアクセス強化 ア 臨海部の道路ネットワーク機能の強化	ア 安全・安心な交通環境の整備と交通安全対策の推進 イ ユニバーサルデザイン都市の実現に向けた取り組みの推進	ウ 災害に強い交通基盤の整備	ア 駅などへのアクセス向上 イ 駅周辺の特性に応じた交通環境の整備及び公共交通の利用促進 イ 臨海部の公共交通機能の強化	ア 低炭素で環境に配慮した交通環境の整備 イ 自動車による環境負荷の低減に向けた取組の推進 ウ 次世代エネルギーや新技術を活用した交通の低炭素化

見直しの方向性 ③全体構成

各施策・事業と政策目標との対応付け

【概要】各施策・事業を、最も適合する目標の下に位置付ける

➤ 現計画p.89,91-96に示された各施策・事業の「対応する主な交通政策の方向性」に基づき設定

現計画 各政策目標と施策・事業が未対応・重複感

政策目標	① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	③ 災害に強い交通環境の整備	④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える交通環境の整備	⑤ 地球にやさしい交通環境の整備
施策・事業	重点施策(1)都市の骨格を形成する交通機能の強化 施策・事業数 17	重点施策(2)交通の安全・安心の強化 施策・事業数 17	重点施策(3)市民生活を支える公共交通の強化 施策・事業数 14	重点施策(4)環境に配慮した交通の低炭素化 施策・事業数 8	重点施策(5)臨海部の交通機能の強化 施策・事業数 7

見直し案 各政策目標と施策・事業が対応

政策目標	① 首都圏機能の強化及び活力ある本市都市構造の形成に向けた交通環境の整備	② 誰もが安全、安心、快適に利用できる交通環境の整備	③ 災害に強い交通環境の整備	④ 地域特性に応じたきめ細やかなまちづくりを支える 身 近な交通環境の整備	⑤ 地球にやさしい交通環境の整備
施策・事業	※各施策を今後対応付け				

※施策・事業数について・・・現計画書p.89,91～96に記載された86施策のうち、再掲と現在までに廃止された施策を除くと71施策。「その他の施策」として位置づけられている施策が8施策あるため、重点施策(1)～(5)に位置付けられているのは残りの63施策(=17+17+14+8+7)となる。

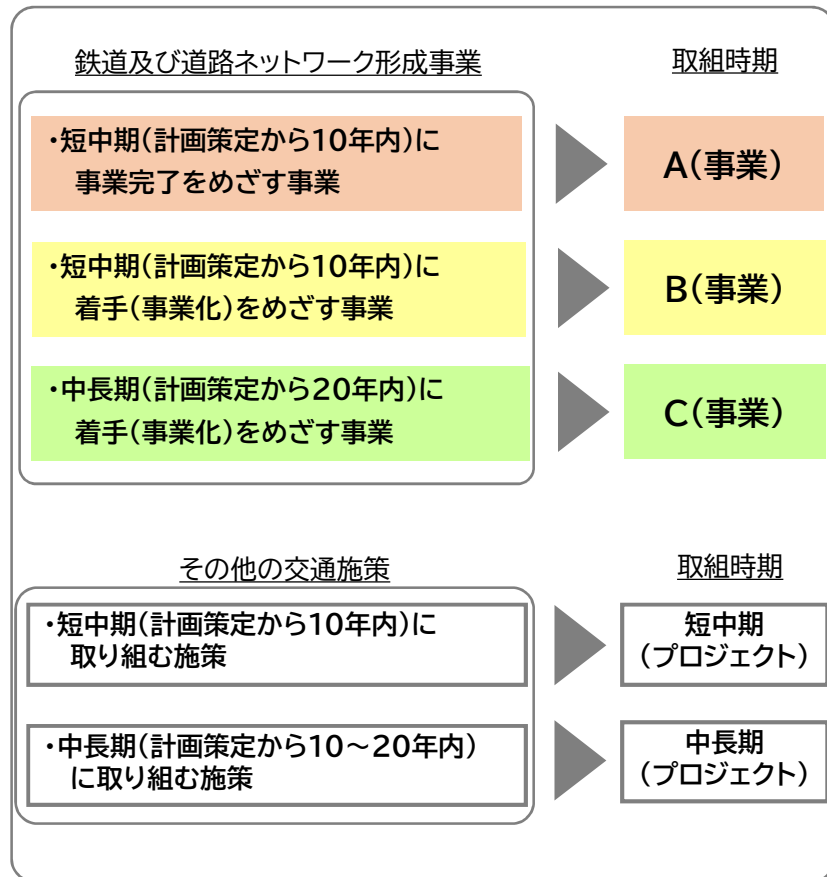
■「その他の施策」も各政策目標に対応付けて整理するのは、今後検討。

見直しの方向性 ④取り組み時期

目標指標の見直しの方向性

- ネットワーク形成事業及びその他の施策の取組時期については、今後10年間以内に重点的に取り組む短中期事業(施策)を明確化するとともに、長期にわたり事業の検討や調整が必要となる事業は中・長期事業(施策)として位置付け
- また、取組時期を可視化するため、各事業・施策の取組時期をスケジュール表として政策目標毎に取りまとめを実施

現計画



見直し案

【鉄道及び道路ネットワーク形成事業(交通政策目標1)(記載例)】

	ネットワーク形成事業	スケジュール	
		短中期(～10年)	中長期(～20年)
連立事業	JR南武線連続立体交差事業		
鉄道事業	川崎アプローチ線		
道路事業	臨港道路東扇島水江町線		

【その他の交通施策(記載例)】

	施策	スケジュール	
		短中期(～10年)	中長期(～20年)
目標2	安全な歩行環境の整備		
目標3	道路橋りょうの耐震化		
目標4	バス事業者との連携の推進		
目標5	次世代自動車の普及促進		

—— 事業中(事業予定)

..... 検討・調整