

せたがや道づくりプラン(骨子案)

世田谷区は、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針として「せたがや道づくりプラン(以下「道づくりプラン」という。)(平成 26 年 3 月)」を策定し、計画的に道路整備を進めてきた。

計画策定から10年以上が経過し、道路整備の現状や課題を改めて捉えるとともに、災害対策、少子高齢化の進行といった社会情勢の変化への対応を踏まえる必要があることから、新たな「道づくりプラン」の策定を行う。

第1章 計画の概要

1-1 道づくりプランの位置づけ

- ・ 道づくりプランは「世田谷区都市整備方針」の分野別方針の一つであり、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針。
- ・ 道づくりプランは都市計画道路に関する事項も含むため、今後、東京都及び特別区・26市2町により策定する「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」と内容の整合を図る。

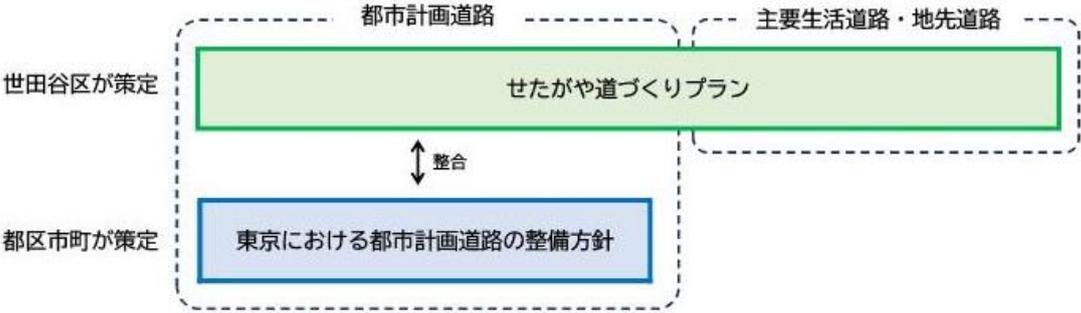


図1. 「東京における都市計画道路の整備方針」と「せたがや道づくりプラン」の関係

1-2 計画期間

- ・ 「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」と同じ計画期間とする。

第2章 区の道路整備の現状

2-1 道路の種類

- ・ 道づくりプランでは、道路を4種類に分類し、道路を段階的に組み合わせ適切な密度で配置することで、区民生活を支える機能的な道路ネットワークの形成を目指している。



図2. 道路ネットワークのイメージ

【道路の分類】

幹線道路	自動車交通を処理する他、骨格防災軸や主要延焼遮断帯の機能を有し、歩車道が分離された片側2車線以上の道路。(例:環七通り、甲州街道等)
地区幹線道路 (幅員 15m~)	主に中距離の移動に使われ、隣接区市を結ぶ役割等を担うほか、一般延焼遮断帯としての機能を有し、歩車道が分離された片側1車線以上の道路。(例:駒沢通り、世田谷通り等)
主要生活道路 (幅員 10~13m)	地区幹線道路等で囲まれた区域の交通処理を担うほか、延焼遅延効果を有する歩車道が分離された道路。(例:赤堤通り、城山通り等)
地先道路 (幅員6~8m)	宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ日常生活の基本となる道路。消防車両の通行や消火活動が可能な道路。

2-2 区における道路の整備状況

(1) 道路整備の現状

① 道路の整備状況

- ・ 道路率(地域に占める道路の面積割合)は約14%であり、23区中19番目。
- ・ 幅員 4m未満の狭あい道路が道路全体の約 25%を占めている。また、玉川地域を除く地域で幅員 6m 未満の道路が6割以上を占めるとともに、北沢地域においては、地域内にある道路の 80%以上が幅員6m 未満となっている。

② 都市計画道路等の整備状況

- ・ 幹線道路、地区幹線道路は都市計画法に基づく「都市計画道路」の位置付けがされ、都区の役割分担のもと整備を進めているが、区内の都市計画道路の整備率は約 50%に留まり、23区中21番目。特に、地区幹線道路(補助線街路)、主要生活道路の整備率は約40%と低い。
- ・ 区の北部や西部では、都市計画道路や主要生活道路の整備率が低い傾向にある。一方、玉川地域では、過去に実施された耕地整理事業等により、他の地域よりも整備率が高い。
- ・ 地区幹線道路(補助線街路)の整備率については、特に南北方向の整備率が低い。

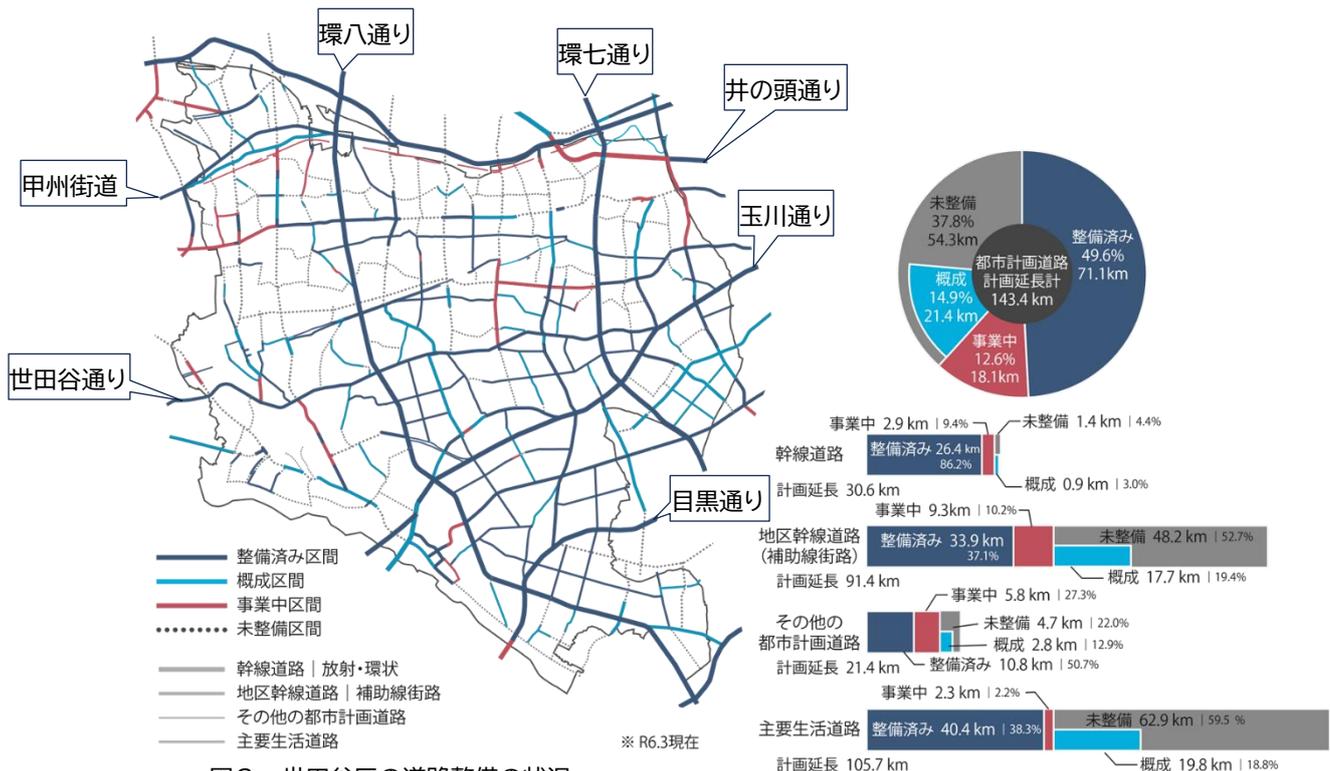


図3. 世田谷区の道路整備の状況

(2) 道路整備を取り巻く主な問題点

○道路ネットワークが十分に形成されていないことから、様々な問題が生じている。

<p>交通における問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区幹線道路が不足しているため、幹線道路に渋滞が発生。 ・ 歩車道が分離されていない道路では、歩行者の安全が十分に確保できていない。また、自転車が走行するスペースが不十分な区間では、自転車利用者の安全性が問題視されている。 ・ 車道の幅員が十分でない道路では、バスの停車するスペースが十分ではなく、円滑な交通に支障となることがある。
<p>防災・減災における問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 燃え広がりを防ぐための空間となる延焼遮断帯の形成が不十分。 ・ 災害時の活動や、復旧、復興等で重要な役割を担う区内の緊急輸送道路は約 130km あるが、幅員が十分でない道路も存在する。 ・ 狭あい道路が多い地域には、災害時の円滑な消火活動が困難な区域(消防活動困難区域)が存在する。
<p>日常生活における問題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路ネットワークの形成が不十分なことから、生活道路に通過交通が流入している箇所が多くあり、交通事故などが懸念される。 ・ 道路整備が遅れているため、バスなどの公共交通機関の利便性が低い地域が存在する。



図4. 生活道路への通過交通のイメージ

2-3 道づくりプランの取組状況

(1) これまでの取り組み

① 優先整備路線(都市計画道路・主要生活道路)の着手

- ・ 区施行の都市計画道路として9区間(約 3.6km)を選定しているが、着手した区間は補助第216号線(大蔵Ⅱ期)、補助第217号線(大道北南側)、補助第128号線(松原三丁目)の3区間(約 0.7km)となっている。
- ・ 主要生活道路は4区間(約 2.0km)を選定しているが、着手した区間は主 232(深沢八丁目)の一部(約0.1km)となっている。

② 事業中路線(都市計画道路・主要生活道路)の整備

- ・ 現在の道づくりプランの策定以降、約34,000㎡の用地取得を行うとともに、補助第49号線(I期)や補助第217号線(成城学園前駅)など、6区間(約 1.2km)が完成した。
- ・ 現在、区が事業を行っている路線は23区間あるが、事業期間が20年を超えている路線が複数存在し、道路ネットワークの形成に至っていない。

③ 地先道路の整備

- ・ 地区計画等での位置付けや、大規模開発等に合わせて用地を取得する他、法定外公共物を活用する形で拡幅を行うなど、地域や場所ごとの特性に応じ、機動的に整備を進めてきた。



図4. 現在の道づくりプランの優先整備路線（区施行）の着手状況

(2) 事業推進に向けた主な問題点

① 事業期間が長期化しているため、早期完成に向けた取り組みが必要

- ・ 関係する権利者の生活再建への丁寧な対応が必要なことなど、用地取得には多くの時間がかかり道路事業が長期化しているが、事業効果の発現のためには早期完成が必要。
- ・ また、事業中の路線が蓄積しているため、事業着手に組みにくい状況となっている。

② 道路事業の計画的な着手が必要

- ・ 道路ネットワークが十分に整備されておらず、交通や防災減災、日常生活における課題が生じているため、整備効果が高く、計画期間内に着手が必要な路線を優先整備路線として位置づけ、着実に道路整備を進めていく必要がある。
- ・ 計画期間に着手に至らない優先整備路線も多く、地権者の生活設計にも影響を及ぼしている。

③ 都市計画道路区域内における建築制限の長期化

- ・ 都市計画道路区域内は建築行為に制限が生じるが、長期間未着手となっている路線も多い。
- ・ 特に、計画幅員までは完成していないが一定の交通機能を有している道路(概成道路)は、着手の優先性が低い傾向にあり、建築制限が長期化している。

④ 主要生活道路のネットワークの再検証が必要

- ・ 主要生活道路の整備率は4割程度で、未着手の路線も多い。計画策定から長期間が経過しているため、道路のもつ交通機能や防災機能等を踏まえ、適時適切な検証が必要となっている。

⑤ 主要生活道路の整備に向けた誘導等が不足

- ・ 主要生活道路の幅員や線形は未定であり、建築制限を伴わないことから、事業着手前に大規模な集合住宅が建築された場合等は、地権者との合意形成に時間を要する。

⑥ 整備効果の高い地先道路の整備

- ・ 災害時における円滑な消火活動や退避空間の更なる確保等のため、地先道路整備計画の見直しや法定外公共物の積極的な活用等により、計画的に地先道路の整備を進める必要がある。

第3章 社会情勢と都市環境の変化

○現計画の策定以降、道路整備を取り巻く社会情勢や都市環境の変化が起きている。

人口・交通量の変化	・ 区の人口は令和 24 年をピークに減少に転じる見込み。 ・ 物流需要は根強く、社会インフラとして道路の必要性は大きい。
災害対策	・ 能登半島地震では、市街地の焼失、緊急物資の輸送障害等が発生。
道路空間の再編	・ 街の賑わいづくり等の役割が期待される道路では、車道の幅員を狭め、歩道の幅員を広げる取り組み事例が国内にある。
新しいモビリティの台頭	・ 電動キックボード等の走行環境の整備や交通安全等の対策が急務。
グリーンインフラの推進	・ 自然環境が持つ多様な機能を活用することで、都市型水害の軽減やヒートアイランド現象の緩和など様々な効果が期待されている。
気候危機対策への貢献	・ 脱炭素に資する渋滞解消、バスや徒歩、自転車の利用促進が必要。

第4章 道づくりの方針

○今後の道路整備にあたって重視すべき点を「道づくりの方針」として定める。

だれもが安全で快適に移動できる道づくり

- ・ 歩行者や自動車、自転車等、道路を利用する誰もが、安全かつ快適に移動ができる道路整備を進める。
- ・ ユニバーサルデザインや交通安全等の視点も十分に踏まえ、ウォークアブルかつ多様な利用者や交通手段に対応する道づくりを推進する。

自然災害から区民の命と街を守る道づくり

- ・ 自然災害に強い街を実現するため、延焼遮断帯の形成や消防活動困難区域の解消、避難路の確保、災害からの円滑な復旧復興、道路整備に伴う無電柱化の推進など、沿道の街づくりを含めた地域の防災・減災機能の向上に資する道づくりを進める。

住みよい環境を支える道づくり

- ・ 人々の移動に伴って発生する CO₂排出量を削減していくため、渋滞の解消や、公共交通・自転車・徒歩で移動しやすい道づくりを進めるとともに、道路ネットワークの整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制する。
- ・ 街路樹等のみどりのネットワークの形成、雨水浸透柵の設置等、景観や沿道環境等への配慮など、地域の住みよい環境を支える質の高い道づくりを推進する。

街づくりと連携した道づくり

- ・ 鉄道の連続立体交差化や団地建替え、民間による大規模土地利用転換や市街地再開発事業、東京外かく環状道路事業に伴う街づくり等、様々な事業の動きや地域の街づくりの機運を適切に捉えた効果的な道路整備を進める。
- ・ エリアマネジメント等の街づくりとの連携により、道路空間が賑わいの軸となるような道づくりを推進する。

第5章 将来道路ネットワーク(主要生活道路等)の計画

- 区独自の計画道路である主要生活道路等は、計画策定から長期間が経過していること等から、地域の交通課題や社会情勢の変化も考慮しながら、将来道路ネットワークの検証を行う。
- 検証においては、第4章の「道づくりの方針」に基づき、交通機能や防災・減災機能等、道路の果たす様々な役割や機能、代替路の有無など、現地の状況も踏まえながら再検証する。
- 地先道路については、消防活動困難区域の解消などの目的に応じた配置を基本としつつ、「土地地区画整理事業を施行すべき区域」における市街化予想線や国から譲与を受けた法定外公共物等の位置等を考慮して、別途「地先道路整備計画」を見直す。

※ 検証結果については、道づくりプラン(素案)で示す。

- 都市計画道路については、「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」において検証が行われる予定。

第6章 優先整備路線の選定(事業化プログラム)

- 道路整備を重点的かつ効率的に進めるため、未着手の都市計画道路及び主要生活道路の中から、整備の優先性が高く、計画期間内に着手が必要な路線について、世田谷区が施行する優先整備路線として選定し、計画期間内に順次、事業着手を行う。
- 優先整備路線の選定にあたっては、第4章の「道づくりの方針」に基づき、道路ネットワークの状況や地域の課題(生活道路への通過交通の流入、防災・減災機能の向上など)を踏まえながら、計画期間内の事業着手を目指す路線を選定する。なお、事業中路線の残事業量などを考慮しながら、事業期間に対する適正な事業規模とする。

※ 優先整備路線については、道づくりプラン(素案)で示す。

- 都市計画道路の優先整備路線については、「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の内容を反映し、整合を図る。

第7章 今後の道づくりに向けて

- 事業協力者の生活再建策に対して十分な配慮を行いながら、道路事業のスピードアップを図る。
- 取得した道路予定地を歩道状空間に暫定整備するなど、事業効果の早期発現に取り組む。
- 地先道路の整備では、国から譲与を受けた赤道や畦畔等の法定外公共物を積極的に活用する。
- 道路整備を契機とした沿道まちづくりを推進する。 など

※ 具体的な方策例については、道づくりプラン(素案)で示す。