

令和 8 年 5 月 2 7 日
道路・交通計画部道路計画課

「せたがや道づくりプラン（案）」について

1 主旨

区は、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針として、平成 26 年 3 月に「せたがや道づくりプラン（以下、「道づくりプラン」という。）」を策定し、計画的な道路整備を進めてきた。また、平成 28 年 3 月には、東京都及び特別区・26 市 2 町による「東京における都市計画道路の整備方針（以下、整備方針）」が策定されたことに伴い、優先整備路線の一部見直しを行うとともに、令和 6 年 3 月には、新たな整備方針との整合を図るため、計画期間を 2 年間延伸している。

先に実施した「道づくりプラン(素案)」に対するパブリックコメントを踏まえ、このたび案として取りまとめたので報告する。

2 これまでの経緯

令和 6 年	9 月	都市整備常任委員会（区民アンケートの実施）
	9 月～10 月	区民アンケート実施
令和 7 年	2 月	都市整備常任委員会（骨子案の報告）
	2 月～3 月	区民意見募集
	7 月	都市整備常任委員会（区民意見募集の結果）
	12 月	都市整備常任委員会（素案の報告）
令和 8 年	1 月～2 月	パブリックコメント実施

3 検討体制

- ・世田谷区庁内検討委員会 9 回開催
- ・専門アドバイザー会議（学識経験者への意見聴取） 8 回開催

4 素案に対するパブリックコメントの結果について

- (1) 期 間 令和 8 年 1 月 8 日から 2 月 9 日
- (2) 意見総数 138 件 78 通
- (3) 意見の概要及び区の考え方
【別紙 1】のとおり。

5 せたがや道づくりプラン(案)について

- 【別紙 2】素案からの主な変更箇所等について
- 【別紙 3】「せたがや道づくりプラン(案)」(概要版)
- 【別紙 4】「せたがや道づくりプラン(案)」

6 今後のスケジュール（予定）

令和 8 年 6 月末 策定

別紙 1

せたがや道づくりプラン（素案）に対するパブリックコメントの実施結果について

1 意見募集期間

令和8年1月8日（木曜日）から2月9日（月曜日）まで

2 意見提出人数

78人（ファクシミリ・郵送25人、オンライン手続き等53人）

3 意見件数

138件

【内訳】

道づくりプランの全般に関すること	13件
道づくりの方針に関すること	4件
主要生活道路等の必要性等の検証に関すること	7件
区施行の優先整備路線等の選定に関すること	22件
地先道路の整備方針に関すること	2件
道づくりの推進に向けた取り組みに関すること	1件
事業中の路線に関すること	9件
都施行路線等、維持管理、交通規制等に関する意見	80件

4 意見概要及び区の考え方

別添「意見の概要と区の考え方」のとおり。

意見の概要と区の考え方

○道づくりプランの全般に関すること（13件）

No	意見の概要	区の考え方
1	世田谷区独自の課題の特出しや、新たなモビリティへの対応の方向性などがあれば、より充実したプランになるのではないかな。	世田谷区における道路整備の現状・問題点・課題については、本編の7ページ以降に記載がございます。また、対応の方向性については、新たにコラムに掲載しました。
2	計画～維持管理に至るまで、道づくりに係わる区民参加のあり方等も明示することも一案である。	都市の骨格を成す都市計画道路の整備は、災害に強く復元力を持つまちを実現するため欠かすことのできない取り組みであり、広域的な道路ネットワークとして整備効果は広範囲に及ぶ重要な公共事業です。そのため、道づくりプランの検討にあたっては、区民意見募集やパブリックコメントを実施する等、幅広く公平に意見の把握に努めながら検討を進めております。また、都市計画道路を整備する際、沿道街づくりなどの取組みを区民参加で進めています。
3	世田谷区はこれまで、「住まいは人権」「参加と協働」の理念のもと、住民参加により道路計画を見直してきた。 今回のプラン案は、この区の基本方針に逆行している。	ご意見は、今後の参考とさせていただきます。
4	「人」と「持続可能性」を主に据えた視点を望む。	人の命と暮らしを守り、社会・経済活動を持続的に支えるために道路整備を進めています。 引き続き、道路整備へのご協力をお願いします。
5	全体として、課題を遠く、広く俯瞰する視点をもって進められることを期待する。	ご意見は、今後の参考とさせていただきます。
6	道づくりプランの検討にあたっては、行政主導の調査だけでなく、市民団体が継続している調査の成果を計画に反映させる場を設けてほしい。 気候変動の影響と累積的な開発負荷により、地域の生態系は脆弱化している。道路建設が地域の生物多様性に与える累積的な影響を真摯に評価し、「みどりを増やす」という区の方針と逆行する道路整備は中止すべき。	道づくりプランの策定にあたっては、学識経験者から構成される専門アドバイザー会議での助言を踏まえ検討を行いました。 また、環境影響評価の対象となる事業の実施にあたっては必要な手続を行うほか、道路整備にあたっては、街路樹等のみどりのネットワークの形成を進めます。
7	世田谷区の道づくりにおいては、数字上	区では、みどりの基本計画において「み

	の緑被率を追うのではなく、土壌と水の繋がりを断絶させない「エコロジカルネットワーク」の視点を最優先してほしい。 市民による生態系調査の結果を真摯に受け止め、道づくりが自然環境の累積的な負荷にならないよう願います。	どりの道づくり」を掲げ、道路空間として効果的かつ良質な道路緑化を推進することを基本理念とした生物多様性に配慮した道路緑化を推進しています。 エコロジカルネットワーク(生きものが生息・移動できるように、森・公園・河川・農地・街路樹などを点・線・面でつなぐ考え方。)は、「生きものつながる世田谷プラン」や「みどりの基本計画」を踏まえ、都市計画道路や主要生活道路を整備する際には積極的に街路樹や植栽帯を設け、緑のネットワークを大切にしていきます。
8	世田谷区が目指すべきは、既存の豊かな自然環境を軸とした「エコロジカルネットワーク」の保全である。新たな道路整備によって生態系を破壊させる開発は限界に達している。未着手の路線については、現存する緑や土壌を活かした通勤、通学路、お年寄りも歩ける「歩行者・自転車優先の緑道化」や「自然保全エリア」としての活用など、開発ありきではない柔軟な計画への転換を提案する。夏の暑さを避ける緑陰を増やし、生態系の底辺の土壌が失われないようにしてほしい。	
9	道路建設による「緑・土壌・水」の断絶は、一度失われれば再生回復は非常に難しく長い年月を要するため、優先整備路線の選定にあたっては、これ以上の生態系破壊を招かないよう、計画の凍結や見直しを含めた慎重な判断を強く求める。	
10	世田谷区は鉄道・徒歩中心の社会であり、幹線道路の需要は存在しない。区民アンケートでも「幹線道路の整備」を求める声はほぼゼロで、ネットワーク整備の優先度も低い。 こうした区民の交通実態と意識が、今回のプラン案では意図的に削除されている。	世田谷区内の主要生活道路や都市計画道路の整備率は約5割と低いことから、幹線道路への交通の集中による慢性的な交通渋滞、生活道路への通過交通の流入、自動車と歩行者の輻輳、延焼遮断帯の形成の遅れ、緊急輸送道路の幅員の不足、消防活動困難区域や公共交通不便地域の存在等、様々な問題が発生しています。
11	世田谷区は、人口や都市活動量において政令指定都市並みの規模があるが、都市基盤の整備状況が低く、それがQOLを引き下げている現状を理解すべきである。特に、都市計画道路の整備率は全国や東京都、区部の平均と比較して著しく劣っており、歩車分離されて安心して歩ける道路がほとんどない。 この現状を改善するためには、相当の覚	これらを解消・抑制するため、道づくりプランに基づき優先整備路線を定め、計画的な整備に取り組んでおります。

	悟をもって整備を進める必要がある。	
12	新しく造る道路は、計画地内に住む人だけではなく、沿道・周辺に住む人や現在の道路の利用者も巻き込むことになる。このような多大の犠牲を払ってでも必要なのかどうかを住民等が理解、納得し合意できるのかが重要である。 既存の道路を大事にし、そこを安全・安心して利用できるようにするために、住民や行政は何をすればいいかを考えていくべきではないか。 都市計画道路が完成しても住民生活は向上せず、解決されると表現されている問題は解決しない。多大の費用と人力と住民等の犠牲を払ってまで必要とは思えない。	
13	道路整備は必要最低限としてほしい。人口減少も不可避であることから、計画があるからと強引に推進しないでほしい。	

○道づくりの方針に関すること（４件）

No	意見の概要	区の考え方
1	グリーンインフラの促進は重要な視点である。世田谷区だからこそ率先して取り組むべきと考える。	区は、グリーンインフラを「自然が持つ様々な機能を積極的かつ有効に活用することで、安全で快適な都市の環境を守り、街の魅力を高める社会基盤や考え方」と捉え、「世田谷区みどりの基本計画」や「世田谷区豪雨対策行動計画」、「世田谷区環境基本計画」等に盛り込み、みどりの保全や豪雨対策を推進しています。 また、令和6年3月に「せたがやグリーンインフラガイドライン」を策定するとともに、普及啓発活動にも取り組んでいます。 また、道づくりの方針3「住みよい環境を支える道づくり」においても、「街路樹等のみどりのネットワークの形成、雨水浸透枳の設置等のグリーンインフラを推進する他、景観や沿道環境等への配慮等、地域の住みよい環境を支える質の高い道づく

		りを進めます。」としています。
2	自動運転に対応したスマート道路も視野に入れてほしい。 バスなどの自動車以外にも、障害者が利用できる車椅子や着席出来るキックボードの自動運転にも対応出来るように考えてほしい。	自動運転の自動車は、国内では未だ発展途上であり、道路の側で整えるべき施設について明確になっておりません。 引き続き、社会情勢を注視しつつ、道路ネットワークの構築を進めながら、新たなモビリティに対応した適切な断面構成の検討や必要な施設を整備し、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を目指した道路整備を進めます。
3	子どもや女性、高齢者、障害者が安心して歩くことのできる歩道の整備を強く望む。特に、障害者や弱い立場の人は、事故に遭っても声を上げにくい。 今後の道づくりにおいては、自転車と歩行者の動線を明確に分離すること、自転車が歩道を走行しなくてもよい道路構造を整備すること等、歩行者の安全を最優先とした取り組みを強く求める。	「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」の中で、①自転車交通ルール・マナーの普及啓発、②自転車通行空間の整備、③駐輪場の整備、④放置自転車対策の実施、⑤身近な生活を支え、健康・快適に自転車を利用するための環境づくりを計画の対象内容として総合的に取り組んでいくこととしています。 道路などのハード整備だけでなく、ルール・マナーの啓発なども同時に進めることで、安全な歩行者空間づくりを目指してまいります。
4	道づくりの方針が道路整備の現状や課題と照らして妥当なものなのかわかりにくいいため、現状と課題を表や箇条書きの形式で1箇所にもまとめてほしい。	ご意見は、今後の参考とさせていただきます。

○主要生活道路等の必要性等の検証に関すること（7件）

No	意見の概要	区の考え方
1	新たな将来道路ネットワークは、現状の利用者（自動車、自転車、歩行者）の状況から判断されていると思うが、緊急時の避難路が少なくなってしまう。 近い将来に発生が予想される南海トラフ地震、首都直下地震の際の火災等は考慮されているのか。	主要生活道路の必要性の検証項目のうち、「物流拠点のアクセス機能の強化」、「緊急輸送道路の機能強化」、「木造住宅密集地域等における災害対策」、「消防活動困難区域の解消」、「激甚化する風水害や土砂災害の対策」は防災に係る検証項目です。 これらを含む必要性の検証に加え、事業性の検証を行った結果、廃止区間を選定しています。

2	廃止区間については、番号ごとに詳細な理由を開示してほしい。	6月末の道づくりプランの策定に併せ、全区間の検証項目の該当状況を公表する予定です。
3	主要生活道路 211 号線と主要生活道路 318 号線の不自然な丁字路については、今回は見直さないのか。	主要生活道路 211 号線及び主要生活道路 318 号線と補助 54 号線との交差点については、交通安全の確保等の観点から検討が必要です。 主要生活道路は、事業着手の検討の過程で測量等を行いながら幅員や計画線を決定することから、当該箇所については、事業着手の際に道路線形等を検討する予定です。
4	主要生活道路 211 号線の事業性の課題が大きいというのは現地を知るものとしてはやむを得ないと思うが、杉並区との連携をお願いします。	当該区間は、接続先の道路が狭く、杉並区にも道路計画が存在しないことから、交通のボトルネックや京王線の側道に通過交通が流入する懸念があるため、廃止区間としたものです。
5	主要生活道路 228 号線の優先順位は低いかもしれないが、廃止区間となったことには厳しい思いがある。この路線は旧国道 246 号との接続箇所付近が狭く、日常的に危険を感じている。	当該路線は、必要性の検証において、いずれの検証項目にも該当しないことから、拡幅の必要性がないと判断しております。
6	主要生活道路 328 号線は廃止区間となっているが、この路線は自動車交通量が少ない一方、小田急線の跡地から下北沢の南側の商店街にアクセスできる唯一の道路である。 緊急車両が通り抜けることができなくなるのに、なぜ廃止となるのか。	主要生活道路の必要性の検証において、10 の検証項目の内、「道路ネットワークの形成」、「路線バスの利便性と歩行者等の安全性の向上」、「物流拠点のアクセス機能の強化」、「緊急輸送道路の機能強化」、「木造住宅密集地域等における災害対策」、「消防活動困難区域の解消」、「激甚化する風水害や土砂災害の対策」、「生活道路の交通安全の確保」、「基盤整備や地域の街づくりとの連携」、「都市計画事業との連携」の 10 の検証項目に照らし、いずれも該当がなかったため、廃止区間として選定しております。
7	主要生活道路 328 号線は赤堤通りが曲がる交差点付近で用地取得がそれなりに完了していると思うが、当該区間については、取得した用地の幅に応じて整備してほしい。	今後の道づくりの参考とさせていただきます。

○区施行の優先整備路線等の選定に関すること（22 件）

優先整備路線全体に関すること（8 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	全般的に世田谷区の道路網の弱さは課題が多いため、特に整備の進んでいない世田谷通りと甲州街道の間の地域を優先的に進めてほしい。	耕地整理や区画整理が行われた地域は道路整備が進んでいる一方、ご指摘の地域は面的な基盤整備が行われないまま宅地化が進行しました。このような地域は、地区幹線道路や主要生活道路の整備が遅れているため、区民生活において様々な問題が発生しています。 引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組んでいきます。
2	限られた時間と予算の中で整備を行う中、優先度の決め方には公平性を担保するようにしてほしい。 また、検討過程等を公開して、透明性を確保してもらいたい。	道づくりプランにおける「道づくりの方針」から4つの選定項目に照らすとともに、道路ネットワークの形成状況や地域課題、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて、優先整備路線を選定しています。
3	子どもが安全に通える道路を優先的に整備してほしい。	区には、未整備の都市計画道路が約48km、主要生活道路が62kmあります。これらの道路を計画的に整備するため、優先整備路線を選定し、事業着手に取り組んでいます。 道路ネットワークの形成により、生活道路への通過交通が抑制され、安全な生活環境が形成されます。 引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組んでいきます。
4	整備にあたって優先すべき観点は、「安全」「防災・減災」と考える。	
5	計画期間内の整備量を大きく拡大することを基本とするべきではないか。 また、他の道府県では基礎自治体が主体的に優先順位を定めているため、世田谷区も整備率が著しく低い現状を鑑みれば、区施行の優先整備路線を大きく増やすべき。	平成26年に策定した道づくりプランにおける優先整備路線の着手率は、約3割にとどまっています。 このような実情を踏まえ、優先整備路線は事業中区間の残事業量等も踏まえて選定しました。
6	事業中の駒沢通りのみならず、2車線で歩道がない道路の拡幅が必要な箇所は多くあるため、統計学的分析に基づく検証が必要である。	都市計画道路の優先整備路線は、「東京における都市計画道路の整備方針」における選定項目等に基づき選定しました。また、主要生活道路については、未整備路線

		の必要性の検証を行い廃止区間と調整区間以外の区間から、「優先整備路線の選定項目」の該当状況や道路ネットワークの形成状況、地域課題等に加え、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて選定しています。 ご意見は今後の参考にさせていただきます。
7	東急大井町線は踏切が多く、踏切対策基本方針では「鉄道立体化の検討対象区間」に指定されているため、その具体化が期待されるが、交差する都市計画道路網は未改良となっている。 鉄道立体化と一体的に道路整備に着手できるよう、事前の準備作業を着実に進める必要がある。	大井町線と交差する未整備の都市計画道路については、鉄道と道路の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行います。
8	第四次事業化計画における区施行の優先整備路線の着手率は最低水準であるにもかかわらず、原因分析を行わず、計画期間のみを延長し同じ路線を再選定している。住民合意の不足や用地取得の難航といった問題を放置したまま計画の枠組みだけを延命する姿勢は妥当性を欠く。 さらに、区は道路ネットワークの形成に固執し、「準優先整備路線」を設定した。都市計画道路は都区一体で進める事業であり、区単独で優先度を格上げする制度的根拠は存在しない。制度上の裏付けのない優先度操作による延命は、行政手続きとしての正当性を欠き、住民参加の原則にも反する。	整備方針においては、都市計画道路の完成延長の伸びは平成15年度を境に鈍化していること、都内の土地の細分化傾向により関係権利者が増加していることなどを事業期間の長期化の要因と分析しています。 優先整備路線は、未整備の都市計画道路のうち必要性が確認された路線から、広域的な視点及び地域的な視点に照らしたうえで、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえ総合的に選定しました。 なお、東京における都市計画道路の整備方針において「隣接区間などの周辺道路の整備が進み、整備の優先度が高まった場合」は優先整備路線でなくとも計画期間内に事業化することがある旨を示していること、また、都市計画道路の整備は都区の役割分担によって行われるものであるため、準優先整備路線として区施行の都市計画道路を選定することは適切なことと認識しています。

補助 54 号線、補助 154 号線に関すること（4 件）

No	意見の概要	区の考え方
9	優先整備路線とされている補助 54 号線と補助 154 号線について、現在の狭い道路は防災の観点で大変心配であるため、スピード感を持ってできるだけ早く整備を進めてほしい。	区内の都市計画道路、主要生活道路の整備率は約 5 割であることから、交通渋滞などの日常的な問題のみならず、災害時での避難・救援活動にも支障が生じる恐れがあります。
10	補助 54 号線（松原）は、整備の見込みがないなら優先整備路線から外してほしい。都市計画道路は着手時期が未定というのが不文律であるが、何百年後もこのままでは誰も浮かばれない。 整備に向けタイムスケジュールを策定し、用地折衝をすぐに開始すべきである。	引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組んでいきます。
11	補助 54 号線と補助 154 号線に限らず、できる限り道路を整備してほしい。 歩行者が車に脅かされる環境では若い世代の住民が増えずに衰退していくと考えられるほか、狭い道路では自動運転のバスやタクシーが走る未来からも取り残されると危惧している。	
12	補助 154 号線については、災害時の避難路の形成、交通渋滞の緩和及び甲州街道へのアクセス性向上のため、早く整備してほしい。	

補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）に関すること（6 件）

No	意見の概要	区の考え方
13	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）が準優先整備路線に指定されたが、整備は必要ないと思う。 予定地には世田谷カトリック教会とルルドの庭があるが、この近隣では残り少ない在来の植物が自生していて、その破壊は取り返しのつかない損失である。 また、周囲の下北沢の店や劇場は貴重な観光資源であり、その背後の住宅地とのコントラストも街の魅力の重要な要因である。 今後、人口が減少し交通量も減ると考	補助 54 号線は延焼遮断帯として位置づけられており、延焼遮断や避難路、救援活動時の輸送ネットワークなどとして区民の生命・財産を守るほか、広域的な道路ネットワークの形成や住宅地への通過交通の抑制等が期待できる路線です。 補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）については、Ⅰ期区間の状況等や高低差等の地形的な条件、前後区間との幅員の相違等の特別な事由があることから、地域の街づくりと連携を図り、道路整備の在り方等の検討を行いながら事業着手に向けて取り組みます。

	えられ、大きな予算を使って街並み・景観を破壊し道路を整備することは、負の遺産にしかない。	
14	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）について、幅員 6m 以下の狭い道路が多い街に、歩道幅員が 9m ある道路が必要か疑問である。また、当該区間は三角橋から下北沢に向けてかなり勾配のきつい下り坂であるため、人がにぎわうような道にはなりづらく、自転車も注意深く走らないと危ない道となる。	
15	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）の周辺にはカトリック世田谷教会のルルドがある。教会の小さな庭はとても静かな祈りの場所となっていて、下北沢近辺で一番大切にしたい風景の一つと言える。	
16	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）をこのままの形で優先整備路線に戻すことはあってはならないと考える。	
17	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）は、「下北沢まちづくりビジョン」で優先整備路線から外したところなので、準優先整備路線として選定するべきではない。	
18	茶沢通りが抜け道になっているため、補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）の整備を進めてほしい。	現在は、補助 54 号線（下北沢Ⅰ期）に注力しているところです。補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）が三角橋交差点まで開通することにより、現在茶沢通りなどに流入している通過交通が抑制される事が期待されています。一方、補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）については、Ⅰ期区間の状況等や高低差等の地形的な条件、前後区間との幅員の相違等の特別な事由があることから、地域の街づくりと連携を図り、道路整備の在り方等の検討を行いながら取り組むとして準優先整備路線に選定しました。

世田谷区画街路 7 号線に関すること（1 件）

	意見の概要	区の考え方
19	世区街 7 号線は右折レーンがなく、頻繁に渋滞が発生しているため、早急な事業化	世区街 7 号線は、前回の道づくりプランから引き続いて優先整備路線に選定する

	を希望する。また、住宅の維持に無駄な費用はかけたくなく、建替や引越は年月が経過するほど困難になる。	予定です。 引き続き、早期の事業着手に向けて取り組みます。
--	---	----------------------------------

主要生活道路 127 号線に関すること（2 件）

	意見の概要	区の考え方
20	主要生活道路 127 号線については、以前から住民による反対運動がなされていたが、道路整備は行われるのか。 また、この路線の脇にあった個人宅や貸し農園が軒並みなくなり、小さな戸建てやアパートに建替わっている事と関係があるのか。狭小住宅が密に建っているため、防災面で心配である。	新たな道づくりプランでは、主要生活道路 127 号線のうち、主要生活道路 346 号線より南側の区間を優先整備路線、北側の区間を準優先整備路線として選定しております。 皆様のご理解、ご協力を頂きながら、引き続き事業着手に向けて取り組んでいきます。
21	主要生活道路 127 号線を利用しているが、歩道はできるだけ広く、バリアフリーに配慮してほしい。	当該路線は 10～13m に拡幅する路線ですが、詳細な断面構成については、築造時に検討します。 ご意見は、今後の参考とさせていただきます。

主要生活道路 229 号線に関すること（1 件）

	意見の概要	区の考え方
22	主要生活道路 229 号線は抜け道となっており、歩行するのに道幅も狭く、車も制限速度以上を出して大変危険である。 さらに、一方通行であるにもかかわらず電動スクーターの逆走が法律上可能となっており、困っている。	主要生活道路 229 号線は、現在の道づくりプランから引き続いて優先整備路線に選定する予定です。 引き続き、早期の事業着手に向けて取り組みます。

○地先道路の整備方針に関すること（2 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	道路拡幅等を行う場合、法定外公共物を活用していくことは当然であると考えますが、法定外公共物は道路法上の道路ではないため、法律上の位置づけもあいまいであり、補助金や地方交付税、固定資産税の徴収等、財源確保の観点からもマイナスとなる。	道路拡幅等に法定外公共物を活用する場合には、事業の内容や将来的な管理形態を踏まえ、必要に応じて用途廃止や道路認定を行い、道路法に基づく道路として位置づけております。これにより、国や都の補助制度の活用の対象とすることが可能となり、安定的な財源確保と適正な道路管理につながります。

2	コラムについて「区は、法定外公共物に接する地権者等から道路整備の要望を受けた場合や、境界確定等に関する基準を満たした場合には、法定外公共物を道路法上の道路（区道）へ編入して地先道路の整備を進めていきます。」など、可能なものは区道に編入した上で整備を行っていく方針として記載してほしい。	道路整備に法定外公共物を活用する場合には、事業の内容や将来的な管理形態を踏まえ、必要に応じて用途廃止や道路認定を行い、道路法に基づく道路として位置づけております。
---	---	--

○道づくりの推進に向けた取り組みに関すること（1件）

No	意見の概要	区の考え方
1	自転車が走りやすい道路づくり、積極的な土地収用、先行取得区間の先行整備をお願いする。	「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」に基づき、自転車を取り巻く環境整備に取り組めます。また、今後の道づくりにおいては必要に応じて土地収用制度を活用していきます。なお、先行取得した土地については、少なくとも事業化までの間は閉鎖管理とし、事業化後道路法の位置付けがなされ、必要性や管理上支障がなければ暫定的に開放することも考えられます。 ご意見は、今後の参考とさせていただきます。

○事業中の路線に関すること（9件）

補助49号線に関すること（2件）

No	意見の概要	区の考え方
1	駒沢通り（環八～二子玉川）の整備を進めてほしい。 下りの左車線の歩道が傷んでいるほか、電柱もあり自転車が走る場所がない。また、歩道がない箇所もある。	補助49号線は平成21年に事業着手し、現在は約7割の用地を取得しています。 当該路線の計画幅員は16mであり、広い歩道、自転車走行環境が確保されるため、整備後はより安全な道路となります。 引き続き用地取得を進め、早期に完成するよう取り組んでいきます。
2	堺橋は歩道がないため、ベビーカーや車椅子が通りにくく非常に危険である。 橋の架け替えを含めて検討してほしい。	堺橋は、現在進めている補助49号線の整備に合わせて架け替える予定です。

補助 217 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
3	成城通りと世田谷通りが交差する箇所は、危険性を強く感じるため、早く拡幅してほしい。また、成城通りは坂道で幅員も狭く、世田谷通りへの接続は東向きに角度がついているため、多摩堤通りに向かう場合は非常に通りにくい。さらに、成城通りと世田谷通りの交差点において、多摩堤通りに向かう車は、狛江方向に右折する車が 2 台以上いると、進路が塞がれて直進車が進めない。 また、成城通りは幅員が狭いため、自転車や歩行者が車道の中を通ることがあり危険である。	ご指摘の区間（補助 217 号線）は平成 26 年に事業着手し、現在は約 7 割の用地を取得しています。また、計画幅員は 16m であり、右折レーンや広い歩道、自転車走行環境が確保されるため、整備後はより安全で円滑な交差点となります。 引き続き用地取得を進め、早期に完成するよう取り組んでいきます。

主要生活道路 101 号線・207 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
4	千歳通りのうち、芦花公園駅～南烏山二丁目～粕谷四丁目の区間は一部の幅員が狭く、車の行き違いに苦労することが多々ある。また、自転車も通行しているため安全確保が厳しい。 幅員を確保し、安全確保ができるようにしてほしい。	ご指摘の区間の一部は、現在、主要生活道路 101 号線・207 号線として事業を進めているところです。 引き続き、早期の事業完了を目指し取り組みます。

主要生活道路 106 号線に関すること（5 件）

No	意見の概要	区の考え方
5	主要生活道路 106 号線の早急な開通をお願いする。最高裁判決の趣旨を尊重し、1 人の利益よりも区民全体の利益を優先してほしい。	土地をお譲りいただいた方々をはじめ早期開通を願う地域の方々の声や、区議会での早期開通陳情の趣旨採択などを踏まえ、事業完了の取組みを更に進める必要があると考えています。
6	費用対効果を重視して、主要生活道路 106 号線の開通を最優先に取り組み、周辺住民の安全や利便性向上のため、土地収用法等も活用して開通を急ぐべきではないか。	これまで、明渡しの説明について話し合いの密度を高めながら交渉を進めるとともに、行政代執行の活用をめぐる課題の整理も行ってきました。
7	区議会でも取り上げられたことがあるが、主要生活道路 106 号線に 50 年以上民家があり、道路が途切れている。	引き続き、事業期間である令和 10 年 3 月の事業完了を目指し、本道路の早期開通に向けて取り組みます。

	迂回するのに不便であり、車の通行が近隣の住居に影響も及ぼしているため、一日も早く開通してほしい。	
8	主要生活道路 106 号線が、たった一軒の為に未だ全通していない。今後整備する路線でも同様のことが考えられるが、どのように解決するのか。	
9	主要生活道路 106 号線の未開通区間については、既に裁判で結審されているため、行政代執行により早期に工事着手すべき。この道路は、地域の防災や混雑緩和、狭い住宅街を大量の自動車が通行する危険回避のため、公共の利益を最優先に進めるべき。	

○都施行の優先整備路線に関すること（14 件）

補助 52 号線に関すること（12 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	補助 52 号線（環 7 ～補 217）は未開通だが、図面では実線で描かれている。完成させる意図がないのか。	補助 52 号線のうち、環状 7 号線～補助 128 号線までの区間は、東京都が事業を進めております。 また、補助 128 号線～環状 8 号線までの区間は、整備方針において都施行の優先整備路線に選定しています。
2	補助 52 号線は古くに計画されたものと聞いているが、戦災復興当時と現在とでは住環境・社会状況が大幅に変化しているため、現状に適合した計画であるとは思われない。慢性的渋滞の実態はなく、道路整備が完了するまでに要する時間と費用を考えれば、防災対策は別の方法を組み合わせ実施することがより現実的かつ合理的であるとする。 住民や商業従事者の居場所を奪ってまで実施すべき必要性があるとは考えられない。 東京都に対して世田谷区から計画の撤廃を要請するようお願いする。	補助 52 号線（補助 128 号線～環状 8 号線）は、東京における都市計画道路の整備方針において未着手の都市計画道路の必要性の検証を行っており、必要性の検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しています。また、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定されています。 都市計画道路の整備により、沿線全体の交通の円滑化、地域通過交通の抑制、防災・減災機能の向上など、広域的な視点、地域
3	補助 52 号線は法的瑕疵が問われる計画	

	であり、80 年を経た現状に合っていないことは明らかである。住民の意向を無視した計画は白紙に戻し、実情と必要性に合った計画を練り直すべきである。 しかし、世田谷区はこうした都の道路計画を踏まえて道路計画および街づくり計画を策定している。 区には、都の道路建設そのものの撤回を要求し、沿線住民によりそう姿勢を堅持し、住人が反対する都の暴挙にブレーキをかけていただきたい。	的な視点それぞれにおいて様々な効果が期待されると考えております。引き続き、都区の連携のもと、優先整備路線の事業着手に取り組んでいきます。 その他のご意見については東京都とも共有し、今後の参考とさせていただきます。
4	公共交通不便地域は、ミニバス等を推進することで解消するし、歩行者や自転車利用者の安全は、道路の速度制限等により対応するべきである。さらに、自転車走行や駐車マナーの徹底は行政の責任であり、道路整備とは全く関係ない。 補助 52 号線の計画は必要ないため、東京都に対して優先整備路線選定の見直し及び計画の再検討を世田谷区が要請すべきである。	
5	区内の鉄道網は高度に整備され、骨格幹線道路も既に機能している。区民の移動は徒歩・鉄道が中心であり、広域幹線道路の新設需要は確認されてない。また、補助 52 号線（若林）では高さ制限が 12m から 24m へ緩和され、高層化が進行している。寺社・学校が多い地域で、住環境への影響は大きい。さらに、ネットワーク形成済の 4 路線から車両流入が急増し、事故が交差点に集中している。	
6	都市計画道路と区の街づくりは一体化しているはずなのに、全体の立体的・具体的な計画案がまったく示されていない。 補助 52 号線は、80 年前の戦後の混乱期に策定された乱暴かつ違法性が疑われる計画である。この道路が整備されれば、騒音や振動、大気汚染等の公害はもとより、災害時は渋滞による救援の遅れや高層建築物からのガラス・看板の落下等、沿線住	道路の整備にあたりましては、沿道の方々とも街の将来像を共有することが大切であり、何よりも地権者のご理解とご協力が必要不可欠です。また、地域の方々とも街の将来像を共有し、沿道に相応しい街づくりを共に考えることも大切であると考えています。 区は、世田谷区街づくり条例に基づき、様々な考えを持つ区民一人ひとりが担い

	民は甚大な被害を受けることが予想される。 閑静な住宅地に幅員 20m の道路が通り、大量の乗用車やトラックが往来するというのに、どうやって静かな環境を守り育てることができるのか。 また、道路が整備され建築規制が緩和されると高層マンションの建設が進むことが予想されるが、集合住宅のオーナーと住民は地域の活動に全く関心がないケースがほとんどである。ゴミ問題の発生、無関心による防災・コミュニティ共生の破壊が予想されるため、補助 52 号線の整備に強く反対する。	手となり、街づくりを区民主体で進めていけるよう支援してきております。 引き続き、現行の都市計画は前提としつつも、地区や沿道に相応しい街づくりに対する気運が高まった際には地域の方々と共に、街づくりの検討を進めていきます。
7	東京都と世田谷区は、幹線道路は延焼遮断帯になるという理由で道路整備を進めている。 しかし、最近の火災の多くの事例を見ると、道路で飛び火を防ぐことは不可能である。それどころか、大地震発生の際、時間帯によってはびっしりと停車した車から火災が発生して次々と燃え広がり、火災ベルトになる懸念すらある。 道路のせいで火災が広がり、逆に「避難遮断帯」となって、住人が逃げ遅れる懸念についてはどう考えるのか。	延焼遮断帯は、道路等により構成される帯状の不燃化空間であり、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を担っています。当該地域の木造住宅の密集、狭隘な道路が多いという地域の実情を踏まえると、道路整備による火災対策の効果は十分に大きいと認識しています。
8	道づくりプランは、世田谷区住民の安全・安心・充実した日々の生活を保証するうえで、快適に住み続けられる環境をどのように整えるのかという視点が欠けているため、現実に即したプランに再検討してほしい。 道路ネットワークが不十分とあるが、交通量は年々減少しており、区内の交通渋滞はほぼ見られないため、新たな道路ネットワークは全く不要と考える。 加えて、都市計画道路等の広い道路が通過する箇所では大きな交差点ができ、交通事故の多発箇所が居住生活空間に発生することとなり、区民生活への危険箇	道づくりプランは、道路の新設・拡幅に関する総合的な方針です。このうち、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と整合させております。 道づくりプランは、世田谷区の将来都市像を示して都市整備方針の分野別方針の一つであり、都市整備方針が掲げる「安全で快適な暮らしをともにつくる都市 世田谷」という将来都市像を実現するため、様々な分野別方針とともに取り組んでおります。 道路には、交通処理機能のほか、防災機能、空間機能、市街地形成機能があります。

	所が発生することになる。	世田谷区内の都市計画道路や主要生活道路の整備率は約5割と低いことから、区は補助52号線を含む道路ネットワークの形成が必要と考えています。
9	補助52号線は都施行の路線であるが、区民生活に大きな影響がある。 補助52号線が整備されると、交差点の事故が増え、農大通り商店街は二分されてしまうほか、静かな住宅街が騒音に悩まされる。 都は、災害時の延焼を防ぐと言っているが、火の粉が飛ぶために防火にはならない。人口や交通量が減少するというのに、本当に必要とはとても思えない。都施行の道路であっても、区民のために反対してほしい。	
10	東京都は延焼遮断効果を主張するが、飛火の検証は行われていない。一方、若林・豪徳寺・梅丘では不燃化が進み、防災力は道路整備によらず向上している。 東京都には12,000筆を超える署名が提出され、地域の反対は明確である。また、計画地内には150戸以上の住宅が建ち、生活基盤が形成されている。 制度的裏付けのない「優先度操作」ではなく、住民参加に基づく計画の再検討を強く求める。住民合意が得られない計画を強制的手法で押し進めるのではなく、計画そのものを再評価することこそ行政の責務である。	補助52号線は、整備方針においても10の検証項目に照らし合わせて必要性の検証の結果、必要性が確認されており、補助52号線（補助128号線～環状8号線）については、「交通処理機能の確保」や「延焼遮断帯の形成」の観点から必要性が確認されています。補助52号線は、現道がない場所での新たな道路整備となり、地域の環境が大きく変化することから、道路事業に対して不安や懸念の声も含めて多様な意見があることは、区としても認識しております。しかしながら、災害に強く復元力を持つまちを実現するという区政の大きな課題に対し、その基盤となる道路整備は欠かすことのできない大変重要な取り組みであると考えています。
11	補助52号線の整備目的として、交通の円滑化や防災、安全、美しい街づくりとあるが、住民移転や交通誘発による騒音、排気ガス、事故の増加、緑の喪失等、安全性と生活環境の悪化の方が懸念されている。 計画地域では新しい住宅が続々と建設され、静かな街づくりを求めている。 住民合意を大切にしなければ計画はできない。	
12	補助52号線の整備も、都と連携して推進してほしい。	世田谷区内の都市計画道路や主要生活道路の整備率は約5割と低いことから、区は補助52号線を含む道路ネットワークの

		形成が必要と考えています。引き続き、東京都と連携し適切な役割分担のもと都市計画道路等の整備を進めていきます。
--	--	--

補助 133 号線に関すること（2 件）

No	意見の概要	区の考え方
13	補助 52 号線が整備されていない状況の中、補助 133 号線の必要性については、現在の周辺状況を調査し、将来予測をやり直して慎重に検討するべきである。	未整備の都市計画道路については、整備方針において必要性の検証を行いました。 これにより、補助 133 号線については必要性が確認されており、一部は優先整備路線に選定されております。
14	補助 133 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。	引き続き、都区の連携のもと、優先整備路線の事業着手に取り組んでいきます。

○その他の個別路線に関すること（12 件）

補助 46 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	自由が丘周辺では再開発が多発的に進んでいるところ、補助 46 号線の拡幅により自動車交通の増加が想定されるが、路線バスが運行する区間にもかかわらず歩道がなく、交通安全上非常に危険な状況であるため、早期に整備すべき。	ご意見は、市街地再開発事業を進めている目黒区に伝えます。

補助 54 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
2	補助 54 号線は全線の早急な開通を求めるが、桜上水付近～上北沢付近の区間も優先整備路線に位置づけてほしい。赤堤方面から八幡山・千歳台に向かう通過交通が集中している。	補助 54 号線は、東京都と区が適切な役割分担のもとでそれぞれ区間を定め、事業に取り組んでいます。 整備方針における優先整備路線の選定は、6つの選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえ、総合的に判断しています。 ご意見は、今後の参考とさせていただきます。

補助 128 号線に関すること（2 件）

No	意見の概要	区の考え方
3	補助 52 号線や補助 128 号線等が通ることになれば地域の住環境は大きく変わるため、道路を通したいということならば、多くの住民に納得のいく説明を複数回以上するのが基本と考える。 災害時のパニック下で車での避難が有効とは思えず、地域の分断の方が深刻である。災害に強い地域を目指すなら、道路整備よりも、住宅の耐震化や防火対策の方が効率よくかつ短期間で行える。 また、水道管やガス管等の整備の方をはるかに優先すべきである。 海外では、車より人中心の道路に方向転換されているということも踏まえ、人に優しい街づくりに向かう都市づくりをしてほしい。	世田谷区内の主要生活道路や都市計画道路の整備率は約 5 割と低いことから、幹線道路への交通の集中による慢性的な交通渋滞、生活道路への通過交通の流入、自動車と歩行者の輻輳、延焼遮断帯の形成の遅れ、緊急輸送道路の幅員の不足、消防活動困難区域や公共交通不便地域の存在等、様々な問題が発生しています。 そのため、区としては、補助 128 号線を含む道路ネットワークの形成が必要と考えています。 ご意見は、関係機関に伝えます。
4	補助 128 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。	

補助 154 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
5	ボロ市通り周辺の補助 154 号線は、歩道が非常に狭いうえに、歩行空間に電柱や街灯が設置されているため、歩行者にとって非常に危険である。拡幅が難しいことは理解しているが、防護柵の設置や電柱の移設、一方通行化等、歩行者の安全を確保するための対策を検討してほしい。	東京における都市計画道路の整備方針において「首都東京の強靱化」、「スムーズな道路網の形成」、「誰もが安全に暮らせるまちづくり」、「国際競争力の強化」、「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」という選定項目に基づき、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて都市計画道路の優先整備路線を選定しています。 区内には、未整備の都市計画道路（地区幹線道路）が約 48km、同じく主要生活道路が 62km あります。そのため、計画期間内に着手可能な事業量等も踏まえながら、優先整備路線を定め、計画的な整備に取り組んでおります。 ご指摘の区間につきましては、これまで度々ご意見を頂いておりますが、優先整

		備路線の選定には至りませんでした。 引き続き、現在事業中路線の早期完成を目指すとともに、優先整備路線の早期事業を図り、できるだけ早く、当該区間のような路線に事業着手できるよう取り組んでいきます。
--	--	---

補助 215 号線に関すること（2 件）

No	意見の概要	区の考え方
6	補助 215 号線を優先整備路線に位置付けてほしい。上北沢地区は道路構造が貧弱で、大地震発生の予想が切迫する中、災害対策の車両の進入も困難である。また整備が一部完了しており、上北沢駅近くの交番も、計画道路に配慮した建築となっている。さらに、京王線の連続立体交差事業が進み、街づくりへの気運も高まっている。 当地区には桜並木があり、景観を壊すという根強い反対意見もあるが、骨格となる道路が必要との意見もある。	区内には未整備の都市計画道路が約 50km あることから、整備方針に基づき、計画的に整備を進めております。整備方針における優先整備路線の選定は、6つの選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえ、総合的に判断しています。 ご意見は、今後の参考とさせていただきます。
7	補助 215 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。	

補助 216 号線に関すること（4 件）

No	意見の概要	区の考え方
8	素案では「安全で快適な歩行空間の確保」が強調されているが、補助 216 号線をはじめとして、世田谷区が貴重な財産としている国分寺崖線や玉川上水周辺の緑地・生態系に影響がないよう、エコロジカルネットワークを分断しないようにしてほしい。	環境影響評価の対象となる事業の実施にあたっては必要な手続を行うほか、道路整備にあたっては、街路樹等のみどりのネットワークの形成を進めます。
9	補助 216 号線の整備時、単に「道路を通す」だけでなく、隣接する緑地の生態系を損なわない設計を強く求める。 北烏山七丁目緑地付近に位置する道路についても、安易に「藪を切り開く」「舗装を増やす」といった、人の利便性のみを追求した整備を行わないでほしい。オ	

	オタカは住むことができるのか、宙水に影響はないのか、生態系を残し整備できるのか懸念している。	
10	補助 216 号線の用地取得は、計画どおり進んでいるのか。烏山駅前通りは、午前中は車の通行も可となっており、自転車を含め歩行者にとって危険な状態である。歩行者の安全確保の観点でも、早期に完成させてほしい。	補助 216 号線千歳烏山駅付近は、平成 26 年に事業着手し令和 12 年度末までの事業認可期間です。現在約 7 割の用地取得率です。引き続き事業完了にむけ、取り組んでいきます。
11	補助 216 号線と世区街 14 号線について、都市計画決定や事業認可が降りていても、不必要と判明すれば中止すべきである。移転を強いられる人の立場を考えれば、強行すべきではない。 また、自身は京王線の高架化により立退きを迫られているが、高架は災害に弱く環境にも悪影響を与えるため、地下化を求めている。補助 216 号線等を中止することで高架化も不要となる。	京王線連続立体交差事業による開かずの踏切の解消と併せて必要な道路の整備を進めることは、交通結節機能の向上や生活道路における通過交通の抑制など、地域の様々な問題解決を図り、あわせて、地区のまちづくりを推進することにより、連続立体交差事業の効果をより大きいものとする、大変重要な取組と認識しております。 今後も、千歳烏山駅周辺の街づくり及び補助 216 号線の整備により、歩行者等の安全性の向上に取り組んでまいります。

主要生活道路 306 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
12	給田三丁目～佼成学園女子高～上祖師谷二丁目～榎交差点の区間は幅員が狭く、一部の区間は一方通行となっているほか、自転車も通行しているため、車両の安全確保が厳しい。 幅員を確保し、対面通行の実現と安全確保ができるようにしてほしい。	当該道路の一部区間は主要生活道路 306 号線として位置づけられておりますが、優先整備路線として選定されておられません。 引き続き、並行する都市計画道路の整備を進めつつ、主要生活道路の整備にも取り組んでいきます。

○道路の維持管理に関すること（26 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	旧甲州街道の歩道は斜めで、足の悪い人には歩きにくい箇所がある。	ご意見は、関係所管に伝えます。
2	電線の地中化はすぐにでも実施すべき。	区では、「無電柱化推進計画」を策定し、計画的に電線類の地中化に取り組んでおります。
3	無電柱化は、地震時の安全の為に広	

	く進めてほしい。	
4	道路工事の期間が長すぎる。 ほとんどの工事が中途半端の状態であるため、事故防止の為に速やかに完了させるべき。	区では、道路工事の重複や集中を防ぎ、交通への影響や住民負担を最小限に抑えるために、関係機関が事前に調整を行う「道路工事調整会議」を定期的を開催しております。
5	自転車レーンは自転車専用レーンとして整備し、自動車が進入できない、駐停車できないように整備すべきである。	世田谷区内の道路は幅員が狭く、自転車道や自転車専用通行帯を設けることが困難です。そのため、自転車走行帯や自転車走行位置表示による整備が中心となっています。 ご意見は、今後の道づくりの参考とさせていただきます。
6	幹線道路の周辺では、植栽等の設置等により、排気ガスや騒音等、周辺住民の不利益な環境にも配慮することを望む。	道路整備における植栽帯や街路樹は、景観だけでなく、CO₂の吸収や、大気浄化作用、排気ガス中の微粒子の吸着、日陰によるヒートアイランド現象の緩和に加え、ドライバーの視線誘導や、強風時の防風帯や雨水対策としての効果もあります。引き続き環境に配慮しながら道路整備を進めます。
7	キャリーカーを使用する事が多いが、車道は非常に平坦である一方、歩道はがたがたであるため、危険を承知で車道を利用している。	区では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての人が年齢、性別、国籍、障害の有無などに関係なく快適に暮らせるよう、ユニバーサルデザイン推進条例を制定し、道路などの施設を整備する際の配慮すべき施設としてし定めています。その中で、歩行者等の通行の安全性及び快適性を確保するため、平坦性、滑りにくさ、水はけのよさ等を考慮し、舗装材を選択することとしています。 ご意見は、担当所管に伝えます。
8	野沢変電所の脇の道路を通過する車両が大変多いため、拡幅してほしい。 困難であれば、電柱を移設して通行しやすい道路にしてほしい。車両のみならず歩行者や自転車も危険であり、緊急車両の通行もスムーズに行えない。	当該路線は、都市計画道路や主要生活道路ではないため、今後拡幅の予定はありません。 区では、区道の無電柱化をこれまで以上に推進するため「世田谷区無電柱化推進計画」を策定し、計画的に無電柱化を進めておりますが、当該路線は優先的に整備すべき路線ではありません。

		ご意見は、今後の参考とさせていただきます。
9	抜け道として利用される道路の丁字路では、カーブミラーが設置されていない箇所が多い。見通しが悪く、車の鼻先を出さないと確認ができないため、ミラーの設置場所を見直して増設してほしい。	いただいたご意見は、地域の交通安全を確保するための重要な視点として受け止めております。ご指摘のような抜け道として利用される道路でのカーブミラーの設置については、現場の見通しや交通状況、事故の発生状況などを踏まえ、関係機関（警察等）と連携しながら必要性を検討していきます。
10	道路に使用されているアスファルトはとて熱を貯めやすいため、温暖化対策として、熱を貯めない素材や加工にしてほしい。	区では現在、ヒートアイランド対策や騒音対策として、熱の蓄積を抑える遮熱性舗装や、透水性・低騒音舗装などの導入を進めています。今後も地球環境に配慮し、新たな技術や素材の活用を検討しながら、より快適な道路環境の整備に努めていきます。
11	アスファルトやコンクリートの必要性がない箇所は、緑化ブロックなどを使用し、温暖化対策を行ってほしい。	緑化ブロックによる舗装は、駐車場などでは可能性があります。道路での使用には平たん性や耐久性などに問題があり、使用は考えておりません。 ご意見は、今後の道づくりの参考とさせていただきます。
12	住宅地の道路舗装は、車が通ってもうるさくない静音性のある素材、熱を貯めない素材にしてほしい。	住宅地における生活環境の保全是重要であると認識しております。区では現在、騒音や熱の蓄積を抑える機能を持った舗装（低騒音舗装や遮熱性舗装など）の導入を進めています。いただいたご意見を踏まえ、引き続き地域の状況に応じた適切な舗装材の選定と整備に努めていきます。
13	サミットストア深沢坂上店横の道路は駒沢通りへの抜け道と化しており、多くの自動車がかんりのスピードで進入・走行していて、歩行者が危険にさらされている。また、違法駐車が交通に支障をきたしており、緊急車両の走行の妨げにもなりかねないため、スピード抑制と違法駐車抑止に効果のある道路整備をお願いしたい。	ご意見は、関係所管に伝えます。
14	東京都の事業と思われるネットフェン	大規模な橋梁整備事業などでは将来の

	スに囲まれた住宅街の道路予定地を多く見かけるが、将来像がイメージできないため、説明板などがあればわかりやすい。 また、教育総合センター周辺は、登下校の児童や送迎の自転車等が多い一方、道路は狭く歩車道の区分もわかりにくい。うえ、ネットフェンスが見通しを遮ってしまう。 道路整備には時間がかかると思われるため、東京都と連携した暫定の対策が必要ではないか。	イメージパースを現地に開示するなどPRを行っている事業もあります。また、一部を暫定的に整備し開放している例もあります。 世田谷区立教育総合センター南側で行われている補助52号線に関するご意見は、事業者である東京都第二建設事務所に伝えます。
15	赤堤通り（世田谷代田駅～梅丘駅）は車の速度が速い一方、歩行者や自転車の通行スペースが非常に狭く、日常的に危険を感じている。ガードレールの撤去を行うことで、歩行空間を確保できるのではないか。 歩行者や自転車利用者の安全性向上のため、具体的な改善策の検討を強く要望する。	赤堤通り（環七～羽根木公園付近）に設置されているガードレールは、小田急電鉄が自社敷地内で鉄道施設を保護する目的で設置したものです。区としては、これまで当該区間について、カラー舗装の実施などにより視認性の向上を図り、安全性の確保に努めてまいりました。今後も引き続き、歩行者等の安全性向上に向けた改善策を検討していきます。
16	立派に育った街路樹の枝葉が極端なまでに切り落とされ、情けない姿に変貌している。町内会や学生、ボランティアの力を借りて落ち葉を掃き取るなど、強剪定以外の方法で街路樹を助ける方法は考えられないか。	街路樹は、車両や建築物、電線などの支障になる枝の剪定や、病虫害の影響、生育環境の悪化による枝折れ回避の軽減剪定など、安全確保のための処置により、ご指摘のような状況になる場合もございます。また、落葉期には、落ち葉対策の要望も多く、清掃手配の対応も多い現状です。落ち葉清掃に関する取り組みとしては、区民グループが主体となり、区との協働事業にて「落ち葉ひろいりレー」と題したボランティア清掃が実施されています。 引き続き安全、安心な道路管理に努めながら、街路樹の景観も維持するため、剪定方法を工夫できないか、樹木の更新も含めた樹種や配置の計画なども検討し、安全で健全な樹木管理を進めていきます。
17	成城学園前駅の小田急 0X 側の駅沿いの道に、ガードレールを設置してほしい。多くの車が横づけしているため、車椅子利用者やお年寄り、子ども等が通れない	歩行者や車椅子を利用される方々の安全確保は、区としても重要な課題と認識しております。ご要望のガードレール設置による歩行空間の確保については、現地の駐

	ことが度々ある。また、歩行者が通行している際にも車が横づけしてきて、ぶつかった場面を目撃した。	停車状況や交通実態を調査し、交通管理者である警察と連携しながら、有効な安全対策の検討を進めていきます。
18	歩行者としてなんとかしてほしいのは、歩道を走る自転車である。歩行者を守る為、歩道に立て看板を作してほしい。	歩行者が安心して歩ける歩道の環境づくりは、区としても大変重要な課題と認識しております。 ご要望いただいた看板の設置につきましては、歩道の幅員によってはかえって通行の妨げになる場合もあるため、現場の状況を十分に確認する必要があります。 自転車が歩道を通行する際は、歩行者優先で車道寄りを徐行することがルールとなっており、区では、従来、自転車利用者に対して、警察と連携しながら、交通安全指導・啓発活動などを通じ、自転車利用のルールの徹底を図っております。 引き続きこれらの活動を通じて、自転車利用者のマナーの向上と歩行者優先や徐行といった思いやりの気持ちの醸成にも取り組んでいきます。
19	二子橋は国道であるが、電車の不通時や災害時、花火大会等では、片側しかない狭い歩道に人々が殺到してしまい、非常に危険である。 歩行者や自転車が車道の両側を通れるような橋を少なくとも2本整備してほしい。二子橋自体を架け替える必要もあると思うが、まずは人や自転車が安心して通れる橋を架けてほしい。	ご意見は、国交省など関係所管に伝えます。
20	九品仏川緑道の水路は数十年以上前から暗渠となっているが、利用形態は歩道であり、かつ区道と隣接しているため、実態上も一つの道路として利用されている。早朝からペットをつれて散歩を行う区民をはじめ、一日約1000人以上も利用する交通安全上重要な歩道であるにもかかわらず、未だに法定外公共物のままとされている。 したがって、速やかに区道に編入し、より一層整備してほしい。	ご意見は、関係所管及び関係機関に伝えます。

21	歩道のバリアフリー化を推進してほしい。歩行器の車輪は小さいため、数センチ段差でも転倒する危険性がある。特に、横断歩道と歩道の境の段差が最も危険と感じる。 また、歩道の四角いマンホールの蓋の穴に歩行器の車輪がはまる危険性がある。	区では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、全ての人が年齢、性別、国籍、障害の有無などに関係なく快適に暮らせるよう、ユニバーサルデザイン推進条例を制定し、道路などの施設を整備する際の配慮すべき施設としてし定めています。その中で、歩道と車道との段差については、視覚障害者が歩道と車道との境を認識するため2cmを標準とすることが規定されていますが、車椅子利用者から2cmの段差でも上りにくいとの指摘があったため、スムーズ段差世田谷ブロックを開発し、区内道路に順次設置しております。 ご意見は、関係所管に伝えます。
22	シニアカーや電動車いすで移動する人も増えたと感じている一方、国道246号や世田谷通りと並行している地先道路では、環7方面へ抜けようとする車を多く見かける。 このような道路は信号機が少なく、速度が出しやすいため、歩道の拡幅やハンプ、車線の非直線化など歩行者優先の対策が必要ではないか。	車両の速度の抑えるために路面を意図的に盛り上げた構造であるハンプは、効果があるとされる一方、車両の走行により振動が発生し世田谷区のような住宅地内で設置することは困難です。引き続き、生活道路への通過交通の抑制につながる都市計画道路、主要生活道路、地先道路を整備していきます。 ご意見は、交通管理者に伝えます。
23	補助49号線（I期）について、歩道が整備されたにもかかわらず、背の高い街路樹が1本も植樹されておらず、低い木のみとなっている。夏になると日陰ができず、歩行者は熱中症の危険にさらされるため、高い木を植樹してほしい。 また、夏の猛暑対策を考える意味でも、今後整備する道路については高い樹木の街路樹を数メートルおきに植えることを提案する。	歩道幅員が広くなく、地下埋設物への影響などから、背の高い木は植栽していません。 ご意見は、関係所管に伝えます。
24	給田3丁目～千歳烏山駅までの線路沿いの道路（京王線北側）は、通勤、通学等で多くの人々が利用しているが、先日、後ろから来た自転車にひかれそうになった。シルバーカーの利用者や視覚障害者も多く見かけるため、警察とも情報共有していただき、自転車利用者への指導をし	近年、自転車や電動キックボードなどの走行マナーが問題視されるケースが多く散見されます。 ご意見は、関係所管に伝えます。

	てほしい。	
25	甲州街道をはじめとする幹線道路沿いでケヤキの伐採が危惧されている。これらの樹木は景観の一部ではなく、地域の微気候を調整し、生き物の移動経路を支えるインフラである。そのため、既存の樹木は安易に「更新（植え替え）」の対象とせず、樹勢を回復させ維持することを道づくりの基本方針に据えてほしい。 また、伐採された場所には次世代の樹木を再生させてほしい。	街路樹等の道路植栽は、適切な維持管理に努めるとともに、みどりの質の向上にも努めていきます。
26	日体大前交差点から深沢坂上交差点間の道路についても、主要生活道路の優先整備路線として、バス通過の振動・騒音対策に力を入れてほしい。 区に対応を要望したが、抜本的な解消には至っていない。バス路線については騒音・振動が大きくなることが予想されるため、優先的に対策をしてほしい。	当該区間は、現在は主要生活道路としての位置づけがないため、優先整備路線に選定する予定はありません。 ご意見は、関係所管に伝えます。

○交通規制に関すること（12件）

No	意見の概要	区の考え方
1	生活道路では、人の安全と環境を考慮し、自動車の流入を抑制することによって、コミュニケーション機能が向上するのではないかな。 例えば、スクールゾーンや商店街の時間限定歩行者優先等が考えられる。	道路ネットワークの形成を進めることにより、生活道路への通過交通の抑制にもつながります。 引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組んでいきます。
2	細い道路が対面交通となっているため、車がすれ違いに困るようなところが多く、歩行者も大変危険である。 両端で幹線道路とつながる抜け道となる道路は、もっと積極的に一方通行としてもよいと思う。	引き続き、生活道路への通過交通の抑制につながる都市計画道路、主要生活道路、地先道路を整備していきます。 交通規制に関しては交通管理者に伝えます。
3	歩道を縮小して自転車道の幅員を倍にしてほしい。	世田谷区内は狭い道路が多く、歩道幅員も2mから4m程度が多い状況です。歩道は、車椅子利用者、杖を突いている方などを含む多くの方が日常的に利用する空間であることから、歩道を縮小し自転車道の

		幅員を拡幅する考えはありません。 ご意見は、今後の道づくりの参考とさせていただきます。
4	駒沢公園通りは大型車両が抜け道として通行しているが、今後、等々力大橋が完成するとさらに大型車両が増えてしまうのではないかと心配している。 駒沢公園通りは、目黒通りからの大型車両の進入を禁止してほしい。	ご意見は、交通管理者に伝えるとともに今後の道づくりの参考とさせていただきます。
5	キャロットタワー付近ではパーキングメーターに駐車している車があり、自転車レーンの通行を妨げている。自転車で車道を走行する際、駐車している車両を避けるために後続車を気にしながら危険な走行をしなければならない。早急にパーキングメーターを撤去してほしい。	ご意見は、交通管理者に伝えます。
6	千歳通り（桜丘中学校付近）の信号の横断歩道について、環八方面からの千歳通りの停止線が横断歩道に近いため、停止線をもう少し手前にしてほしい。	ご意見は、交通管理者に伝えます。
7	素案では、ユニバーサルデザインや交通安全への視点、多様な利用者への配慮が掲げられているが、現状は違法駐車が常態化しており、理念と実態との乖離を強く感じる。 そこで、制度面から安全性を高める取組として、市民による違法駐車情報提供制度を導入するのはいかがか。違法状態を黙認せず、エリアや期間を限定した実証実験を強く要望する。	ご意見は、交通管理者に伝えます。
8	世田谷通り、特に環七から三軒茶屋までの通りは自転車天国になっており、歩行者は身の危険を感じながら歩いている。自転車専用道を設けるのが先決だと考えるが、長い期間がかかると思われるため、できる範囲で区民の安全を守る方策を立てられないか。 例えば、罰則付きの速度制限を作る等、歩行者が安心して歩道を歩ける道を整備していただきたい。	近年、自転車や電動キックボードなどの走行マナーが問題視されるケースが多く散見されます。 ご意見は、交通管理者など関係機関に伝えます。

	マナー違反に対して、ありきたりの標語を並べた注意書きではなく、実効性のある政策を立てていただきたい。	
9	既存の横断歩道の信号を押しボタン式ではなく車の信号と連動させ、さらに停止線の位置を手前に移動してほしい。困難な場合は、信号機の下に矢印を出し、歩行者用と時差式にする等も考えられるのではないかな。	ご意見は、交通管理者に伝えます。
10	桜丘三丁目商店会の道路は危険なため、一方通行化してほしい。	ご意見は、交通管理者に伝えます。
11	三軒茶屋駅ビックエコー前の信号から中華大珍厨房辺りまでの歩道を自転車通行不可としてほしい。この区間はいつも混雑していて危険である。	三軒茶屋は、世田谷区都市整備方針において広域生活・文化拠点として下北沢、二子玉川とともに位置付けられております。 それぞれが独特な街並みを形成していますが、特に、三軒茶屋は国道・都道・区道が交差し、鉄道やバスの乗り換えも行われる交通の要衝です。近隣には大学や高校などもあり駅利用者も大変多いことは認識しております。 ご意見は、交通管理者に伝えます。
12	弦巻小学校前の横断歩道は信号がないため、危険性を強く感じる。 工事車両等の通行が多く、右折車両も頻繁に見られることに加え、通学区域が広いため、様々な園児・児童が通学に利用している。そのため、信号機の設置を強く要望する。	ご意見は、交通管理者に伝えます。

○私道の管理に関すること（4件）

No	意見の概要	区の考え方
1	私の家の前の道路は私道だが、実際には不特定多数の車両が日常的に通行している。現時点で重大な事故等は発生していないが、舗装が劣化している状態である。 当該道路が高い公共性を有することを踏まえ、現地確認を実施していただき、路面の修復等について前向きに検討して	私道の維持管理は、原則として所有者が実施することとなっております。区では私道の整備や補修等についての助成制度を設け、条例で定める条件を満たした場合に、工事費（ただし、通り抜け私道は100パーセント以内、行き止まり私道は80パーセント以内）を助成しております。適切に私道を管理いただくための一助として

	ほしい。	助成制度の活用をご検討ください。
2	上馬三丁目7番付近の道路について、10年以上舗装が行われていない。 私道のためと考えられるが、舗装いただけると女性や子供たちも大変助かるのではないか。	
3	自身の家が面している道路は私道のため、所有者の同意が揃わないとの理由により、水道管の更新工事が実施されなかった。 道路陥没や水道管破裂による家屋浸水の危険性も考えられる。 東玉川地区の私道における水道管交換工事の再調整を区において実施してほしい。	
4	自宅前の道路が私道であるが、交通量が多いため、道路や側溝が傷んでいる一方、私道であるために補修してもらえなかった。	

○その他（12件）

No	意見の概要	区の考え方
1	自転車レーンを広く造ってほしい。	区は、歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境を整備し、また、区民の日常生活を支援する自転車ネットワーク路線を形成するため、「世田谷区自転車ネットワーク計画（令和8年3月）」を策定しました。現在は、当該計画に基づき自転車ナビマーク等の自転車通行空間の整備を行っています。 ご意見は、関係機関に伝えけるとともに、今後の参考とさせていただきます。
2	新設する道路に限らず、既存道路にも防犯カメラを設置して、犯罪者が避けるような区にして欲しい。	区では、地域住民や区内の警察署と連携して、安全で・安心に暮らせるまちづくりに取り組んでいます。 この中で、町会、自治会、商店街等の団体が防犯カメラの整備を行う際に支援する制度があります。 その他、自主的に防犯パトロール活動を

		行っている団体に対する支援や、犯罪を未然に防止するための住宅への防犯設備の設置及び防犯物品の購入に対する支援、24時間安全安心パトロールの実施など、安全安心まちづくりの取組みを幅広く進めています。
3	道路は車道より歩道幅が広い方がいい。	車道の幅や歩道の幅は、「世田谷区道路の構造の技術的基準に関する条例」で定められており、その現地の状況や交通量などを勘案し、全ての移動が円滑に行われるよう、適切に検討しております。
4	道は「地域を特色づける景観」の一つである。よって、再開発や道路整備等で街が大きく改変されることに対し、一定の配慮が必要と考える。地域住民とも意見交換を確実に行うことを望む。	道路の整備にあたりましては、沿道の方々とも街の将来像を共有することが大切であり、沿道に相応しい街づくりを共に考えることも大切であると考えています。 区は、世田谷区街づくり条例に基づき、様々な考えを持つ区民一人ひとりが担い手となり、街づくりを区民主体で進めていけるよう支援してきております。 ご意見は、今後の道づくりの参考とさせていただきます。
5	建築後、数年を経過しても二項道路の後退をしていない建築物が数件ある。交通に危険があると同時に、緊急自動車の通行にも難がある。 区は、建築確認申請のとおり道路後退が実施されているかを調査して指導すべきである。	建築基準法44条では、狭あい道路の後退部分に対しては建築制限のみであり、道路状に整備されずに後退部分に置かれた支障物等への対応については指導方法等が明確でないため、令和6年度、「狭あい道路支障物件の禁止に関する事務処理要領」を策定し、令和7年度は要領に基づき区民からの情報提供や拡幅整備を行う隣接地等で確認した支障物等について、指導を行っているところです。
6	区内には二項道路が多く存在しているにも関わらず、狭あい道路拡幅整備事業が開始されて以降、支障物件に対して何ら対策を講じていない。 隣区で禁止され、代執行まで行われていることに対して、何ら対応をせず、いつ発生してもおかしくない首都直下地震に備え、地域の防災・減災機能を向上させることができるのか。区としても最重要課題と認識して、早急に対応策を講じてほしい。	今後は要領による指導の効果等を検証し、杉並区などの先進事例を参考にしながら条例改正を視野に支障物等への対応の検討を進めていきます。 引き続き、拡幅整備を推進し、安全安心な街づくりを進めていきます。
7	目的地にどこにでも行けるよう、自動	引き続き道路ネットワークの構築を進

	運転の車が自由に走れるような道路を整備してほしい。 また、区には路線バスが運行できない道路があるので、解決策を示してほしい。	めながら、新たなモビリティに対応した適切な断面構成の検討や必要な施設を整備し、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を目指した道路整備を進めます。 ご意見は、今後の道づくりの参考とさせていただきます。
8	世田谷区は狭い道が多すぎるため、建築の制限を強化し、余裕ある建物間隔を確保すべき。	耕地整理や区画整理が行われた地域は道路整備が進んでいる一方、面的な基盤整備が行われないまま宅地化が進行した地域も多くあります。引き続き地域整備方針に基づく街づくりを進め、各地域のまちの将来像を目指します。 ご意見は、今後の街づくりの参考にさせていただきます。
9	道路整備と合わせて、既存の道路を廃止した上で売却し、整備費用を捻出するのはいかがか。	過去の道路事業において、道路の線形変更に伴い不要となった道路用地を廃止し、道路代替地として活用した例があります。引き続き、創意工夫を凝らした道づくりを進めていきます。 ご意見は、今後の道づくりの参考とさせていただきます。
10	京王線の高架化にあわせ、高架下に人が安全に歩ける道路を設置するよう、京王電鉄にお願いしてほしい。	高架下の利用については、連続立体交差事業の進捗にあわせて、東京都、鉄道事業者及び沿線の各区で検討を進めていくこととなります。 ご意見は今後の検討において共有させていただきます。
11	三軒茶屋駅周辺がにぎやかで活気があるのは非常によいことだと思うが、街の受け入れ態勢が整っていない。朝や夕方の通学時間等は、国道 246 号沿いの歩道は人がごった返してまともに歩ける状況ではない。 歩道の幅に対して歩行人数のキャパシティを越えているため、渋谷寄りにもう 1 つ改札口を設置する等、人の流れを分散させてほしい。	三軒茶屋は、世田谷区都市整備方針において広域生活・文化拠点として下北沢、二子玉川とともに位置付けられています。 それぞれが独特な街並みを形成していますが、特に、三軒茶屋は国道・都道・区道が交差し、鉄道やバスの乗り換えも行われる交通の要衝です。近隣には大学や高校などもあり駅利用者も大変多いことは認識しております。 ご意見は、関係機関に伝えます。
12	芦花小学校隣の旧都営住宅を建て替えたが、そのうち 1 棟は建築後数年経っても空き家となっている。	ご意見は、関係所管に伝えます。

	道路整備が終わらないため入居者の募集ができないとはどういうことか。 また、八幡山二丁目の都営住宅は、建替え後も入居者がいない状態が続いている。防犯上も気になるため、都と区の調整を望む。	
--	--	--

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

別紙 2

(素案) → (案) の変更点

頁	案	素案
42	①優先整備路線 計画期間内に<u>優先的に事業着手すべき</u>区間として、以下の7区間(2.8km)を優先整備路線として選定します。 <u>また、都市計画道路の優先整備路線のうち、早期の事業着手を目指す路線を、「特に早期着手が望ましい路線」として選定し、事業着手に向けた取り組みを集中的に進めます。</u> ●特に早期整備が望ましい路線 補助154号線 補助216号線(補129～補218) 世区街7号線 世区街11・12号線	①優先整備路線 計画期間内に事業着手すべき路線として、以下の7区間(2.8km)を優先整備路線として選定します。
56・57	コラム(新しいモビリティ、ウォークブル)を追加	
58	検討体制(庁内検討委員会及び専門アドバイザー会議の構成員)を追加	
59	検討体制(会議・調査等の実施時期)を追加	

※その他、図表の時点更新や修文等、軽微な修正を行った。

別紙 3

せたがや道づくりプラン（案）

【概要版】

令和 8 年（2026 年） 6 月

世田谷区

改定の背景

世田谷区内では、大正後期から区画整理等による面的な基盤整備が進んだ地域がありますが、多くの地域では計画的な基盤整備が行われないうまま、戦災や高度経済成長等を契機に市街化が進行しており、道路の整備水準が低い状況です。

そのため、区は、平成2年（1990年）に道路整備の方針となる「道路整備方針」を定め、道路整備を進めるとともに、策定後は定期的の方針の見直しを行ってきました。また、平成26年（2014年）3月には、「地先道路整備方針」も統合した道路の新設・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」といいます。）」を策定する等、計画的に道路整備を進めてきたところです。

区や東京都による継続的な道路整備の結果、新たな道路が開通し、交通安全や利便性が向上した地域もありますが、区全体では生活道路（主に地域住民が利用する幅員の狭い道路で、自動車の通り抜けを前提としない道路）への通過交通の流入等、従来の問題は、依然多く残っています。区全体の交通の円滑化、地域の防災性の向上等を図る上でも、道路整備は引き続き重要な取組です。

また、近年ではライフスタイルの転換による移動手段の多様化等も進んでおり、駅周辺等においてはウォーカブルな街づくりが期待される等、道路を取り巻く環境にも新たな変化が生じています。

今後の道路整備においては、様々な側面から都市課題の解決につなげていくことも求められています。

今回、道づくりプランの策定から10年以上が経過したことや、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（以下「整備方針」といいます。）」が策定されたこと等を踏まえ、区内における道路整備の現状や課題を改めて捉え、道づくりプランを改定しました。

計画期間

計画期間は、令和8年度（2026年度）から令和22年度（2040年度）までの15年間とします。

なお、中間年次を目安に検証を行い、必要な見直しを行います。

道路の分類

道づくりプランでは、区内の道路を幅員や機能に基づき「幹線道路」、「地区幹線道路」、「主要生活道路」、「地先道路」の4種類に分類しています。

区は、これら4種類の道路を適切に配置して整備することで、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ます。

幹線道路



甲州街道
環七通り 等

地区幹線道路



世田谷通り
淡島通り 等

主要生活道路



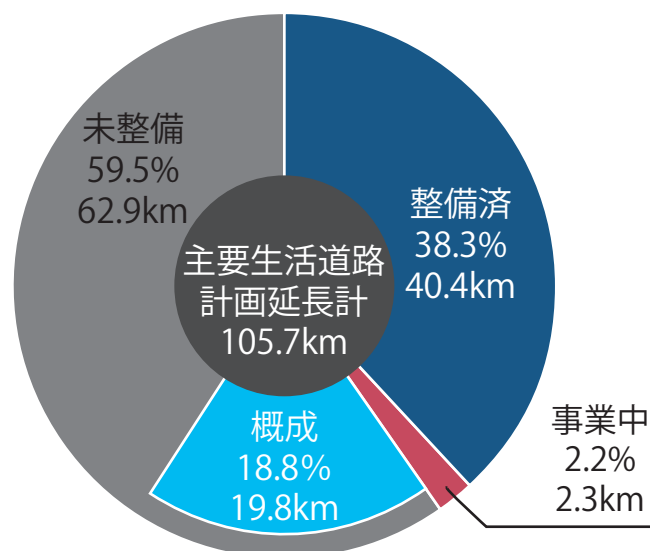
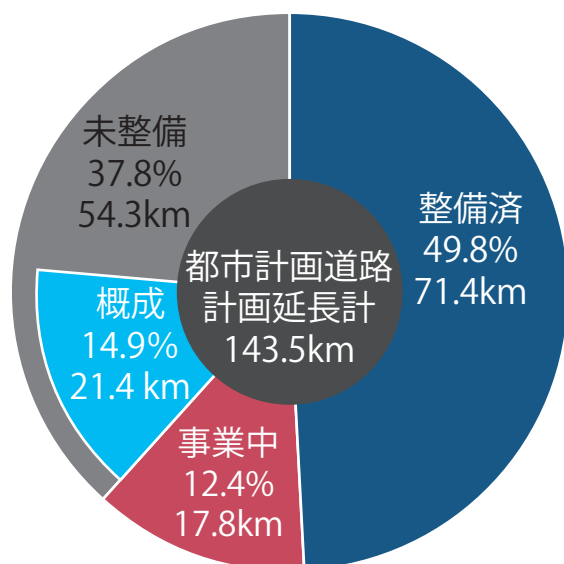
千歳通り
城山通り 等

地先道路



道路の整備状況

区は、東京都との役割分担に基づいて都市計画道路の整備を進めるとともに、連続立体交差事業や市街地再開発事業等、大規模な基盤整備事業と連携した道路整備にも取り組んできました。しかし、区内の都市計画道路の整備率は約 50%にとどまり、特別区の中では非常に低い水準です。中でも、幹線道路を補完する役割を有する地区幹線道路の整備が大きく遅れている状況です。また、主要生活道路の整備率は約 40%にとどまり、依然として多くの未整備区間が残されています。



※令和7年度（2025年度）時点

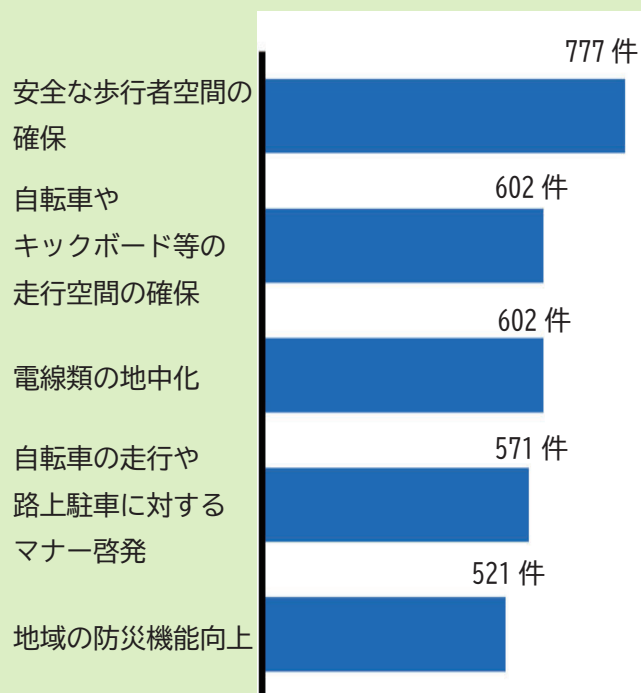
【区民アンケートの実施結果】

道づくりプランの改定にあたり、区民が道路に対して抱える意見や、今後の道路整備に対する要望等を把握することを目的として、無作為抽出の区民 4,000 名を対象にしたアンケートを実施しました。

その結果、自宅周辺の道路の整備状況について、回答者の約 40% から「不満」または「やや不満」と回答がありました。また、道路整備にあたって重点化してほしい事項として、「安全な歩行者空間の確保」や「電線類の地中化」を求める回答がありました。

右のグラフは、「区が道路整備を進めるにあたり重点化してほしい事項は？（複数回答可）」という質問に対する回答結果の一部です。

▼区が道路整備を進めるにあたり重点化してほしい事項は？ （複数回答）



社会情勢と都市環境の変化

平成26年（2014年）の道づくりプランの策定以降、区内の主な国道、都道の自動車交通量は減少傾向にあります。インターネット通販等の浸透による物流の小口化・多頻度化は進行しており、物流に関する需要は根強いものがあります。また、首都直下地震等の災害による大規模な市街地火災や緊急物資の輸送障害等が懸念されているため、緊急輸送道路の機能強化や安全な避難路等の確保が求められています。

また、全国的に、ゆとりやにぎわいがある回遊性の高い空間のニーズが高まっている中、道路空間の再編も各地で実施されています。さらに、脱炭素社会の実現や移動手段の多様化に伴い、「新しいモビリティ」の普及や開発が進展しています。

道づくりの方針

区では、道路ネットワークが十分に形成されていないことによる様々な問題が生じているため、区民生活に幅広い影響が及んでいます。これらの問題を解決するためには、幹線道路から地先道路に至るまでの道路が果たすべき機能を適切に発揮できるような道路ネットワークの形成が必要です。

一方、道路整備を効率的、効果的に進めるにあたっては、現在の区の都市課題や区民ニーズを的確に捉えたうえで、将来の区が目指す姿を見据えて検討する必要があります。

そのため、現在の区の都市課題や都市整備方針における「目標とする都市の姿」等を踏まえ、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」として決めました。

1 だれもが安全で快適に移動できる道づくり

道路を利用するだれもが、安全かつ快適に移動ができる道づくりを進めます。また、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が交通手段に対応する道づくりを進めます。

2 災害から区民の命と街を守る道づくり

災害に強い街を実現するため、延焼遮断帯等の形成や避難路の確保等、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ます。

3 住みよい環境を支える道づくり

脱炭素を推進するため、公共交通等で移動しやすい道づくりを進めます。また、道路ネットワークの形成により、生活道路への通過交通の流入を抑制するとともに、景観や沿道環境等への配慮等、地域の住みよい環境を支える質の高い道づくりを進めます。

4 街づくりと連携した道づくり

区内では、連続立体交差事業等の大規模な基盤整備事業等が進んでいる地域もあるため、今後も、このような事業や地域の街づくりの機運を適切に捉えた道づくりを進めます。また、エリアマネジメント等のまちづくりとの連携により、道路空間がにぎわいの軸となるような道づくりを推進します。

将来道路ネットワークの検証

主要生活道路は、世田谷区独自の計画道路であり、地区幹線道路を補完し、地区内の交通処理や延焼遅延等の機能を有する道路として、区内で約 106km が位置づけられています。

区は、これまで主要生活道路について計画的な整備を進めており、希望丘通りや若林公園通り等、13 区間（約 3.2km）を整備する等、地域の交通安全の確保や防災性の向上に取り組んできました。

一方、現時点においても約 63km の区間が未整備となっており、残る区間の整備には長期間を要します。そのため、道づくりプランの改定に合わせ、整備の必要性を改めて検証することとしました。

検証の結果、必要性が確認されなかった区間や、事業性の観点から課題が大きく整備が困難な区間は「廃止区間」として位置づけ、道づくりプランの策定をもって、主要生活道路としての位置づけを外します。

また、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間や、地域の街づくり等と合わせて検討する区間は「調整区間」として位置づけ、道路ネットワークの在り方について、引き続き検討を行います。

なお、特殊街路（都市計画道路）についても整備の必要性を検証したところ、「歩行者自転車道第 1 号線」については、将来的に歩行者自転車道として整備する必要性が確認されなかったことから、世田谷区内の区間については、都市計画道路としての位置づけを廃止する方向で調整を進めます。

【必要性等の検証結果】



名称	内容	延長
廃止区間	・必要性が確認されなかった区間 ・事業性の課題が大きく、整備が困難な区間	約 9 km
調整区間	・都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間 ・地域の街づくり等と合わせて検討する区間	約 9 km

区施行の優先整備路線等の選定

未整備の都市計画道路等を全て整備するには長期間を要するため、計画的かつ効率的な事業推進が求められます。

本章では、第4章に掲げた「道づくりの方針」に基づき、未整備の都市計画道路や主要生活道路のうち、計画期間内に優先的に事業着手すべき区間を「優先整備路線」として、地域の街づくりの状況や優先整備路線の着手状況等を踏まえながら事業着手に向けて取り組む区間を「準優先整備路線」として、それぞれ選定しました。また、優先整備路線のうち、早期の事業着手を目指す路線を、「特に早期着手が望ましい路線」として選定し、事業着手に向けた取り組みを集中的に進めます。

なお、優先整備路線等に選定されなかった区間についても、他の大規模な基盤整備事業が具体化した場合等により事業着手の優先性が上がった場合は、事業着手を検討します。

【優先整備路線（特に早期着手が望ましい路線）】

番号	路線名	区間	延長 (m)
優①	都市計画道路 補助第 154 号線	補 54 ～松原二丁目	710
優②	都市計画道路 補助第 216 号線	補 129 ～補 218	280

番号	路線名	区間	延長 (m)
優③	都市計画道路 世区街第 7 号線	環 8 ～上野毛二丁目	400
優④	都市計画道路 世区街第 11 号線	成城学園前駅 交通広場	50 (交通広場)
優⑤	都市計画道路 世区街第 12 号線	成城学園前駅 交通広場導入路	30

【優先整備路線（上記以外の路線）】

番号	路線名	区間	延長 (m)
優⑥	都市計画道路 補助第 54 号線	補 154 ～松原四丁目	590
優⑦	都市計画道路 補助第 216 号線	補 218 ～補 219	750

番号	路線名	区間	延長 (m)
優⑧	主要生活道路 122 号線	補 129 ～給田一丁目	540
優⑨	主要生活道路 127 号線	主 346 ～補 51	420
優⑩	主要生活道路 229 号線	補 52 ～若林五丁目	450
優⑪	主要生活道路 232 号線	主 409 ～深沢八丁目	140

【準優先整備路線】

番号	路線名	区間	延長 (m)
準①	都市計画道路 補助第 54 号線	補 26 ～補 210	470
準②	都市計画道路 世区街第 3 号線	補 125 ～喜多見一丁目	100

番号	路線名	区間	延長 (m)
準③	主要生活道路 127 号線	補 52 ～主 346	410
優④	主要生活道路 309 号線	主 208 ～補 54	490

地先道路の整備方針

地先道路は、宅地から主要生活道路や地区幹線道路を結び、日常生活で利用される最も基本的な道路です。区はこれまで、「地先道路整備計画」を策定し、地区計画等における街づくりを推進しながら、地先道路の整備を進めてきました。今後は、道づくりプランの改定や地域の街づくり等に合わせた地先道路整備計画を改定し、効率的かつ効果的な地先道路の整備を進めていきます。

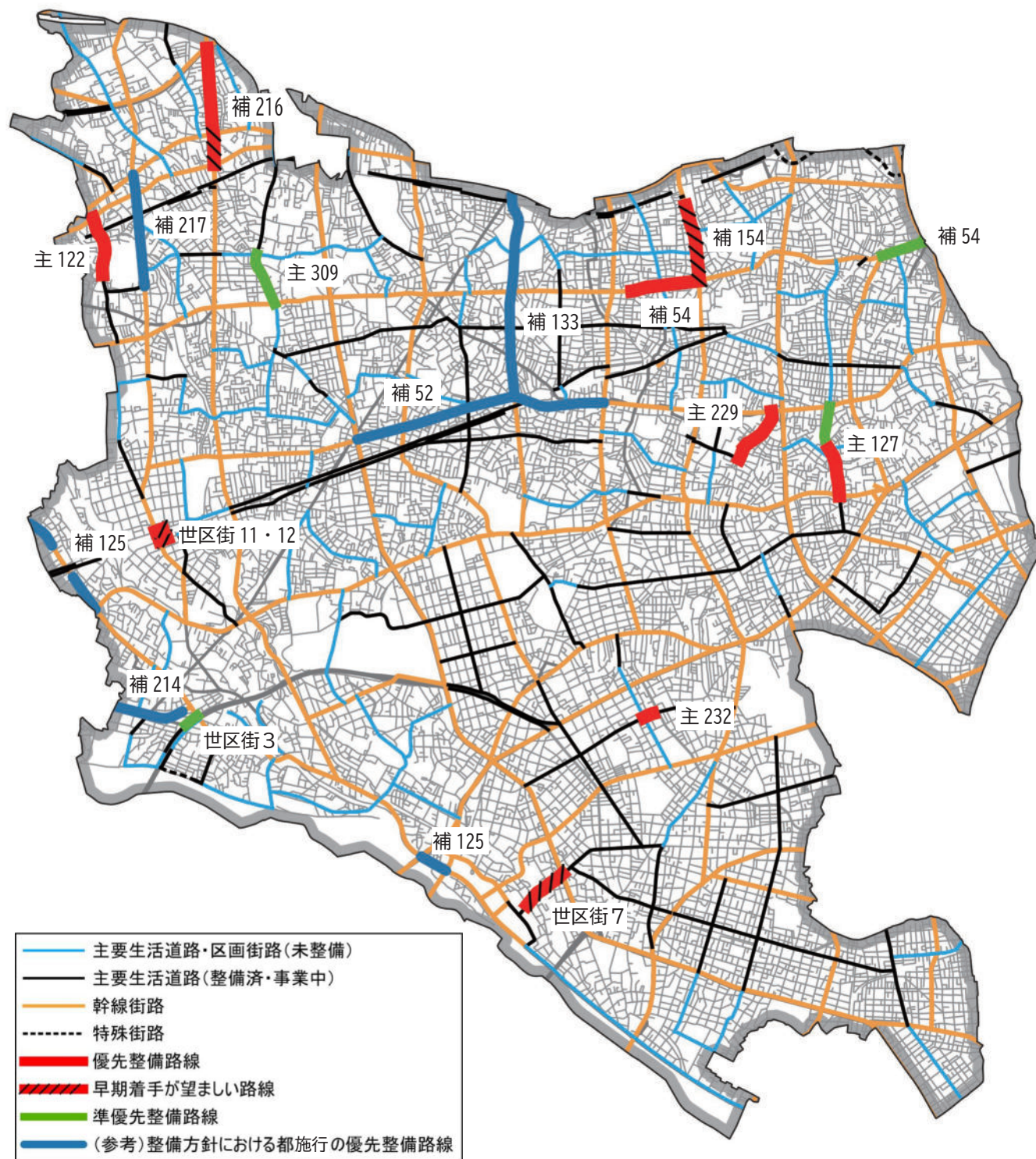
配置の考え方

地先道路は、消防活動困難区域の解消や地域の街づくりの状況、広域避難場所等の防災拠点へのアクセス性に加え、法定外公共物の位置等を考慮して決定します。

整備の進め方

- ・地区計画を導入している地区における、建物の建替えに合わせた整備
- ・公共施設の建替えに合わせた整備
- ・大規模な土地利用転換等を契機とした整備

【区施行の優先整備路線等】



※東急大井町線と交差する未整備の都市計画道路については、鉄道と道路の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行います。

【発 行】 令和8年（2026年）6月
【問合せ先】 世田谷区 道路・交通計画部 道路計画課
〒158-0094
世田谷区玉川1-20-1
電話 03-6432-7935
FAX 03-6432-7991

別紙 4

せたがや道づくりプラン（案）

令和8年（2026年）6月
世田谷区

はじめに

道路は、平時、災害時を問わず、区民の日常生活を支え、命と財産を守る最も基本的な社会資本です。道路が果たす役割には、人や自動車の移動、災害対策などがありますが、近年では、交流やにぎわいの場としての機能がより一層求められるようになってきました。

一方、コロナ禍において、人の移動が全国的に制限される中、テレワークに取り組む企業の増加などにより、鉄道利用者や自動車交通量は減少した一方で自転車交通量が増加した例が見られる等、人の移動や道路の利用傾向に大きな変化が見られました。

また、令和6年に発生した能登半島地震では、建物倒壊や道路寸断による物資の輸送障害に加え大規模な火災も発生しました。このような都市における被害は、災害対策としての道路整備の重要性を改めて示唆しています。

世田谷区の街づくりの骨格となる道路の整備は、戦後の急速な宅地化のスピードに追いつくことができず、現在も道路ネットワークの形成が不十分な地域が多く存在します。これにより、生活道路への通過交通の流入や延焼遮断帯の形成の遅れ、自動車と歩行者の輻輳等、様々な問題が生じており、区民意識調査でも、道路整備に関する項目が区の課題として毎年上位に挙げられる等、区民の道路に対する関心は高い状況です。

区では、道路の新設・拡幅に関する総合的な方針として、平成26年3月に「せたがや道づくりプラン」を策定し、これまで計画的な道づくりを進めてきましたが、このプランの計画期間が終了することや、東京都と特別区、26市2町が協働で策定した「東京における都市計画道路の整備方針」が令和7年度末に策定されたことを踏まえ、今後15年間の計画期間とする新たなプランを策定しました。

今後は、新たなプランに基づき、都市計画道路をはじめとする道路ネットワークの形成を着実に進めてまいります。

新たなプランの策定にあたっては、区民アンケートやパブリックコメント等を通じ、多様なご意見をいただきました。心から感謝申し上げます。

世田谷区長 保 坂 展 人

目次

第1章 道づくりプランの概要

1-1 改定の背景	2
1-2 目的と位置づけ	3
1-3 道づくりプランの主な構成	4
1-4 計画期間	4

第2章 区の道路整備について

2-1 道路の機能	6
2-2 道路の分類	7
2-3 道路の整備状況	9
2-4 道づくりプランにおける取り組み状況	19

第3章 社会情勢と都市環境の変化

3-1 人口や自動車交通量の変化	26
3-2 物流の小口化、多頻度化	27
3-3 ウォークアブルな道路空間に対するニーズの高まり	27
3-4 都市部における地震や激甚化・頻発化する風水害の発生	28
3-5 グリーンインフラの推進	29
3-6 気候危機対策としての脱炭素の促進	29
3-7 新しいモビリティの普及	30

第4章 道づくりの方針

4 道づくりの方針	32
-----------	----

第5章 主要生活道路等の必要性等の検証

5-1 検証方法	34
5-2 検証の考え方	36
5-3 廃止区間	42
5-4 調整区間	43

第6章 特殊街路の必要性の検証

6-1 歩行者自転車道第1号線	46
6-2 世田谷自転車歩行者道第1号線	47

第7章 区施行の優先整備路線等の選定

7-1 都市計画道路	50
7-2 主要生活道路	52

第8章 地先道路の整備方針

8-1 配置の考え方	60
8-2 整備の進め方	60

第9章 道づくりの推進に向けた取り組み

9-1 道路事業の着実な推進	64
9-2 安定した財源の確保	64
9-3 主要生活道路の事業着手に向けた周知・誘導	64
9-4 主要生活道路における個別対応事業の適用	64
9-5 優先整備路線等における道路予定地の先行取得	65
9-6 土地収用制度の活用	65
9-7 事業用地の暫定整備	65
9-8 沿道街づくりの推進	66

第1章 道づくりプランの概要

第1章 道づくりプランの概要

1-1 改定の背景

世田谷区内では、大正後期から区画整理等による面的な基盤整備が進んだ地域がありますが、多くの地域では計画的な基盤整備が行われないまま、戦災や高度経済成長等を契機に市街化が進行しており、道路の整備水準が低い状況です。

そのため、区は、平成2年(1990年)に道路整備の方針となる「道路整備方針」を定め、道路整備を進めるとともに、策定後は定期的の方針の見直しを行ってきました。また、平成26年(2014年)3月には、「地先道路整備方針」も統合した道路の新設・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」といいます。)」を策定する等、計画的に道路整備を進めてきたところです。

区や東京都による継続的な道路整備の結果、新たな道路が開通し、交通安全や利便性が向上した地域もありますが、区全体では生活道路(主に地域住民が利用する幅員の狭い道路で、自動車の通り抜けを前提としない道路)への通過交通の流入等、従来の問題は依然多く残っています。区全体の交通の円滑化、地域の防災性の向上等を図る上でも、道路整備は引き続き重要な取り組みです。

また、近年ではライフスタイルの転換による移動手段の多様化等も進んでおり、駅周辺等においてはウォーカブルな街づくりが期待される等、道路を取り巻く環境にも新たな変化が生じています。今後の道路整備においては、様々な側面から都市課題の解決につなげていくことも求められています。

今回、道づくりプランの策定から10年以上が経過したことや、新たな「東京における都市計画道路の整備方針(以下「整備方針」といいます。)」が策定されたこと等を踏まえ、区内における道路整備の現状や課題を改めて捉え、道づくりプランを改定しました。

引き続き、利用者の多様性や道路の機能の多面性にも考慮したうえで、都市計画道路をはじめとした「せたがやの道づくり」に計画的に取り組んでまいります。

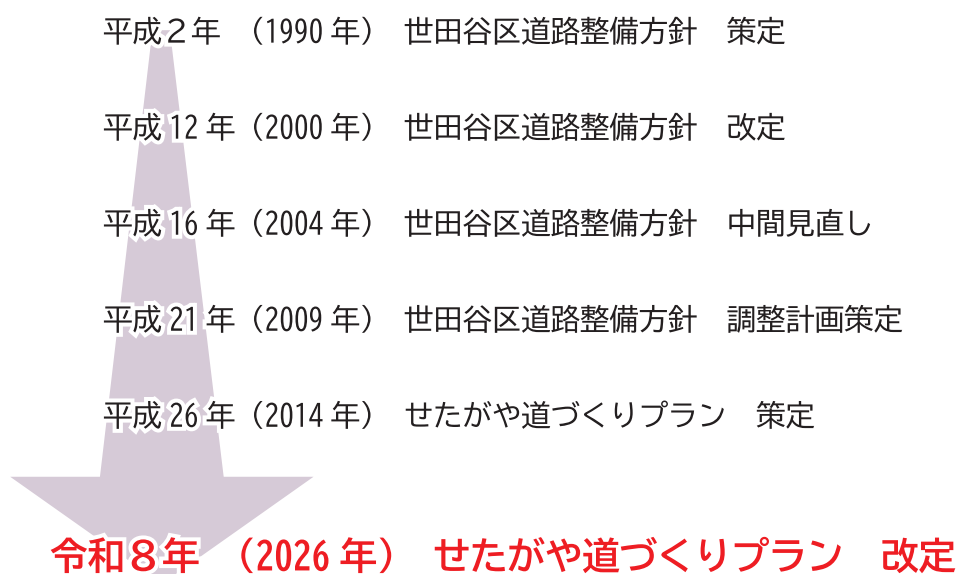


図1-1 世田谷区の道路整備に関する方針の経緯

1-2 目的と位置づけ

道づくりプランは、世田谷区における道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針です。

また、都市整備方針（都市計画法（昭和 43 年法律第 100 号）第 18 条の 2 第 1 項の規定に基づく区の都市計画に関する基本的な方針）において定めている街づくりに関わる目標を実現するうえで必要となる道路整備の考え方を示した分野別方針です。

なお、道づくりプランは都市計画道路に関する事項を含むため、改定にあたっては、整備方針とも整合を図ります。

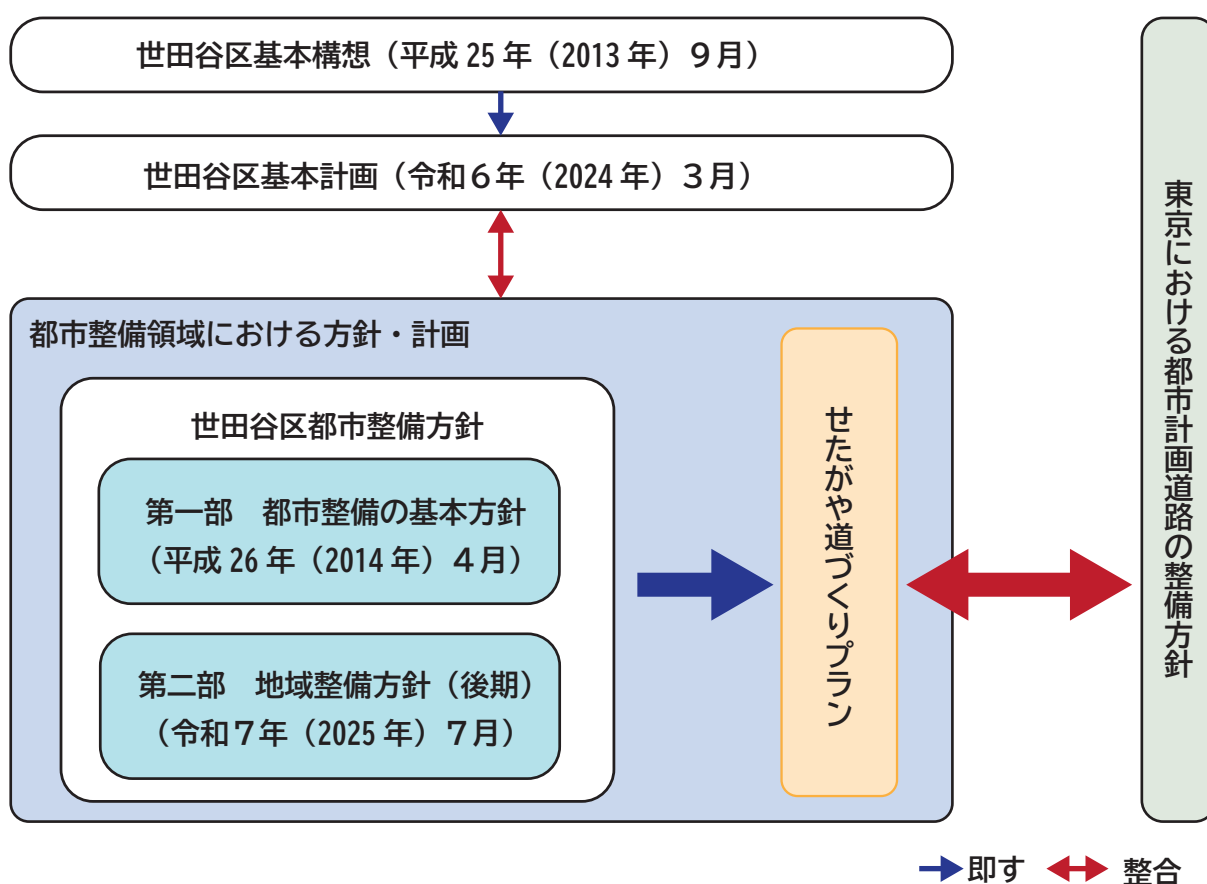


図 1-2 道づくりプランの位置づけ

1-3 道づくりプランの主な構成

道づくりプランでは、区における都市課題や道路の整備状況等を踏まえ、「道づくりの方針」、「主要生活道路等の必要性等の検証」、「優先整備路線等の選定」等について定めます。

①道づくりの方針

今後の道路整備にあたり、都市整備方針に掲げる将来都市像等を実現するため、区が重視すべき視点や整備の方向性を定めます。

②主要生活道路等の必要性等の検証

交通機能や防災機能等の視点を踏まえ、主要生活道路等の新設・拡幅整備の必要性等について検証します。

③優先整備路線等の選定

未整備の都市計画道路や主要生活道路のうち、区が計画期間内に優先的に事業着手すべき区間（優先整備路線）等を選定します。

1-4 計画期間

計画期間は、令和8年度(2026年度)から令和22年度(2040年度)までの15年間とします。

なお、関連する上位計画や方針の見直し、社会情勢の変化等に対応するため、中間年次を目安に検証を行い、必要な見直しを行います。

第2章 区の道路整備について

第2章 区の道路整備について

2-1 道路の機能

道路は、都市の骨格を形成する最も重要な都市基盤の一つです。

道路が担う機能としては、人や自動車等の移動を担う交通機能、災害時の避難や消防活動を担う防災機能、水道やガス等のライフラインの収容を担う空間機能、良好な市街地の形成を担う市街地形成機能等があります。これらの機能は、いずれも安全で快適な区民生活を実現する上で不可欠であり、計画的な道路整備によって、その機能を十分に発揮させることが可能となります。

機能の区分	役 割
交通機能	・ 交通処理機能の確保 ・ 道路ネットワークの形成 ・ 公共交通の導入空間 ・ 交通結節点における通行機能の向上 ・ 円滑な物流の確保 等
防災機能	・ 緊急輸送道路の拡充 ・ 避難路のネットワーク化 ・ 延焼防止（延焼遮断帯等） ・ 消防活動困難区域の解消 ・ 防災拠点へのアクセス ・ 消防活動のスペース 等
空間機能	・ 生活空間の確保 （イベントや交流の場、通風や採光の確保等） ・ 都市環境保全（緑化等） ・ ライフライン施設（上下水道、ガス、電気等）の設置 等
市街地形成機能	・ 都市の骨格形成 ・ 居住環境区域の形成 ・ 景観の軸線形成 等

図2-1 道路の機能

2-2 道路の分類

道づくりプランでは、区内の道路を幅員や機能に基づき「幹線道路」、「地区幹線道路」、「主要生活道路」、「地先道路」の4種類に分類しています。

区は、これら4種類の道路を適切に配置して整備することで、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ます。

名 称	交通面での主な機能	幅 員	例
幹線道路	主に長距離の移動に利用され、大量の自動車交通を処理するほか、延焼遮断帯としての機能も有する片側2車線以上の道路	22m 以上	甲州街道 玉川通り 
地区幹線道路	主に中距離の移動に利用され、隣接区市を結ぶ役割を担うほか、延焼遮断帯としての機能も有する片側1車線の道路	15m 以上	淡島通り 世田谷通り 
主要生活道路	地区幹線道路等で囲まれたエリアの交通処理を担うほか、延焼遅延機能も有する片側1車線の道路	10m ～ 13m	千歳通り 赤堤通り 
地先道路	宅地から主要生活道路や地区幹線道路を結び、日常生活で利用される基本的な道路	6m 以上	



図2-2 道づくりプランにおける道路の分類のイメージ

◆コラム◆ 「都市計画道路」とは？

「道路」と一口に言っても、その定義は多様なものです。

例えば、道路法(昭和 27 年法律第 180 号)では以下のように分類されています。

名 称	道路の種類
高速自動車国道	全国的な自動車交通網の枢要部分を構成する道路
一般国道	高速自動車国道と合わせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路
都道府県道	地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路
市町村道	(区)市町村の区域内に存し、(区)市町村長が認定した道路

都市計画道路は都市計画法に基づいて決定される道路であり、以下のように定義されています。なお、都市計画道路の区域内では、将来における事業の円滑な施行を確保するため、建築行為に対する制限が生じます。

名 称	機 能
自動車専用道路	都市計画道路、都市間高速道路、一般自動車道等、もっぱら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路 (放射・環状・補助線街路)	都市内におけるまとまった交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路
区画街路	地区における宅地の利用に供するための道路
特殊街路	もっぱら歩行者、自転車又は都市モノレール等の交通の用に供する道路

道路法における位置づけと都市計画法における位置づけの違いにより、同じ道路でも名称が異なります。

なお、幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路という区分は世田谷区独自のものであり、法的な定義や位置づけはありません。

通称名	道路法の名称	都市計画道路の名称
玉川通り	国道 246 号	幹線街路放射第 4 号線
環七通り	都道 318 号環状七号線	幹線街路環状第 7 号線
世田谷通り	都道 3 号世田谷町田線	幹線街路補助線街路第 51 号線

2-3 道路の整備状況

(1) 道路網の現状

○道路率等の現状

区内には、区画整理等による面的な基盤整備が行われないまま宅地化が進んだ地域が多く、幅の狭い道路が円滑な交通を妨げています。

例えば、道路率(区の面積に対する道路の割合)は約 14%であり、特別区の中では下位に位置する他、幅員 4m 未満の狭あい道路が道路全体の 25% を占めています。また、区道における幅員別道路延長は、6m 未満の道路が 60% 以上を占めています。

地域による特徴としては、北沢地域は幅員 6m 未満の道路が 80% 以上を占める一方、過去に区画整理等による面的な基盤整備が進んだ玉川地域は、幅員 10m 以上の道路が、他の地域に比べて多く整備されています。

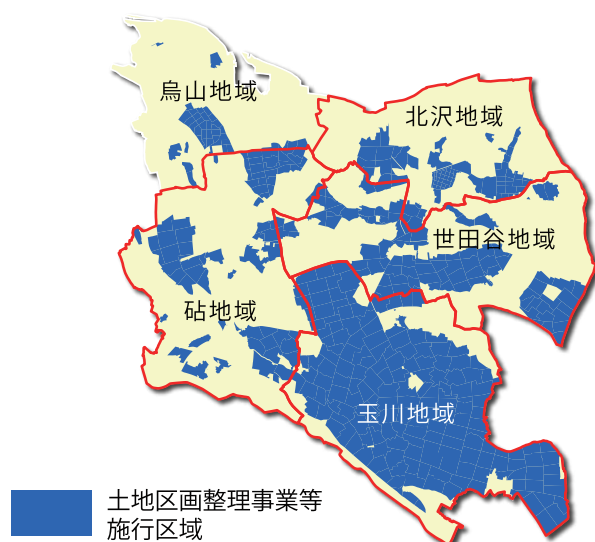
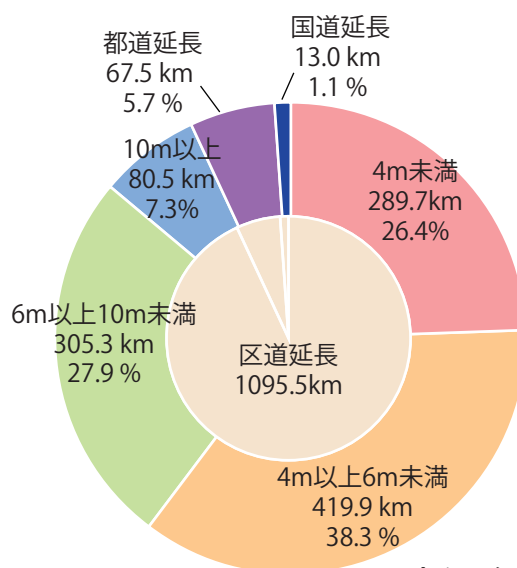
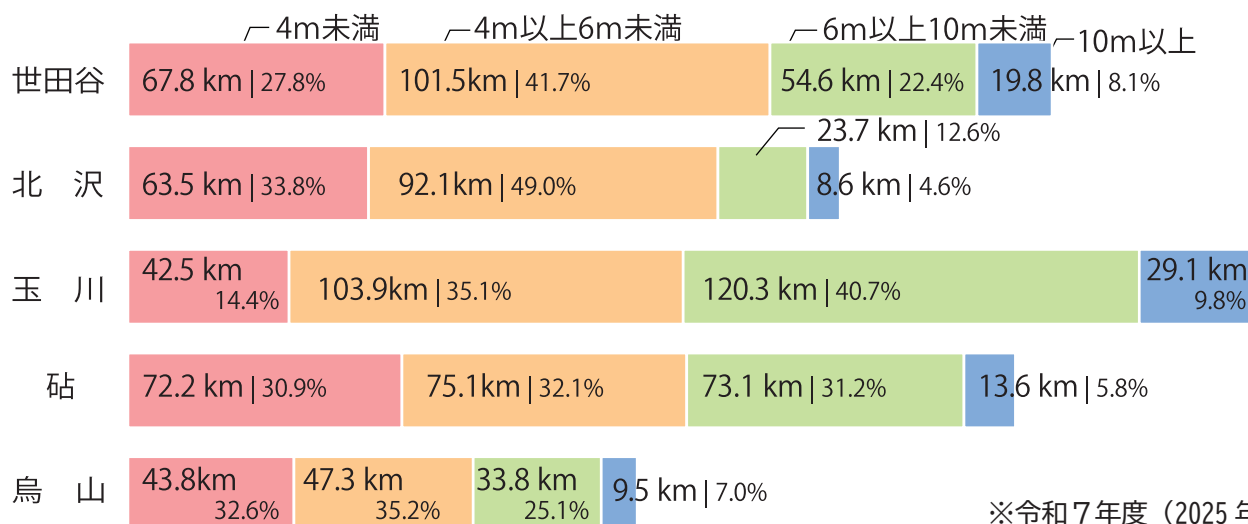


図 2-3 基盤整備状況図



※令和 7 年度 (2025 年度) 時点

図 2-4 区道の幅員別道路延長



※令和 7 年度 (2025 年度) 時点

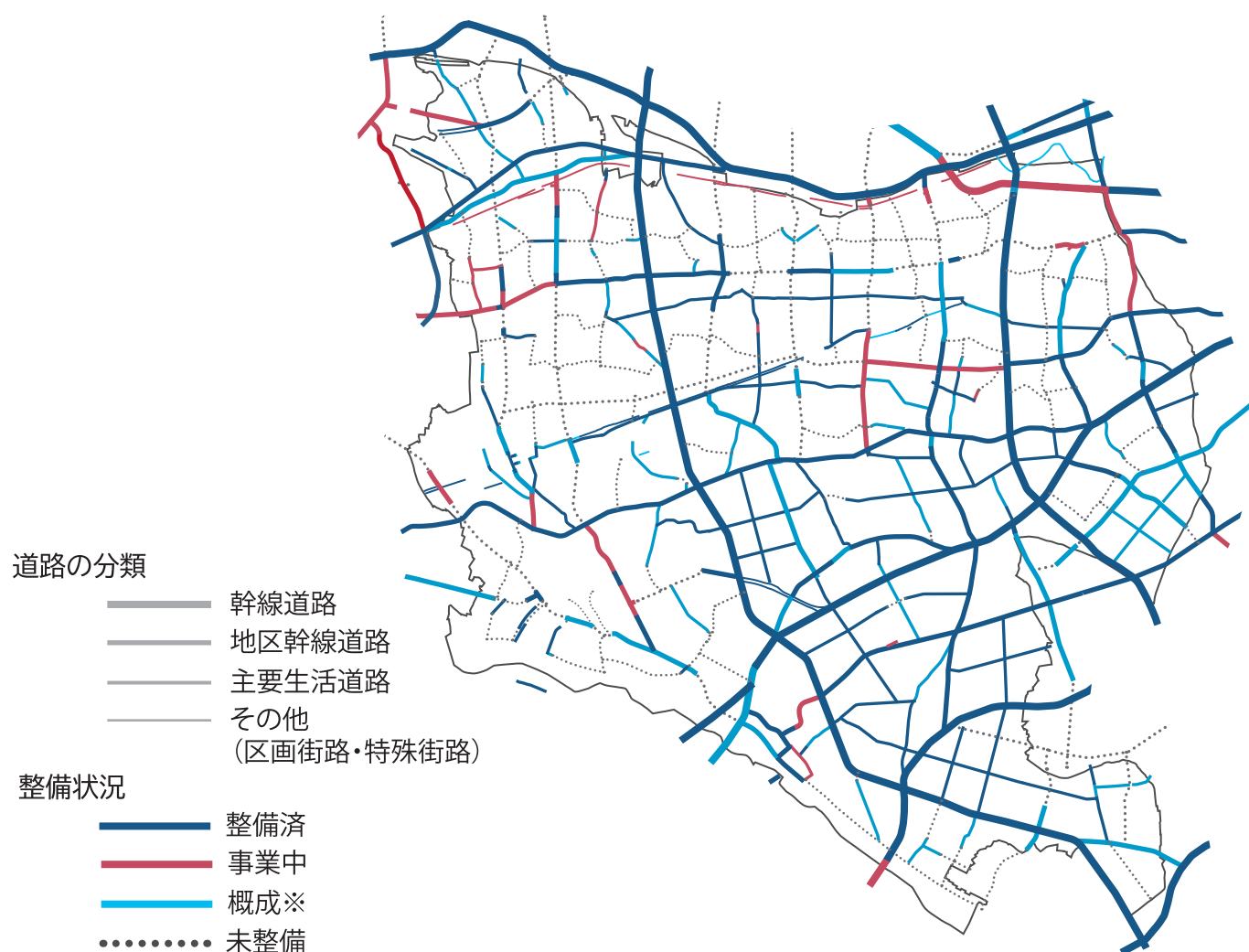
図 2-5 地域別の幅員別道路延長

○道路ネットワークの整備状況

区は、東京都との役割分担に基づいて都市計画道路の整備を進めるとともに、連続立体交差事業や市街地再開発事業等、大規模な基盤整備事業と連携した道路整備にも取り組んできました。

しかし、区内の都市計画道路の整備率は約 50%にとどまり、特別区の中では非常に低い水準です。中でも、幹線道路を補完する役割を有する地区幹線道路の整備が大きく遅れている状況です。

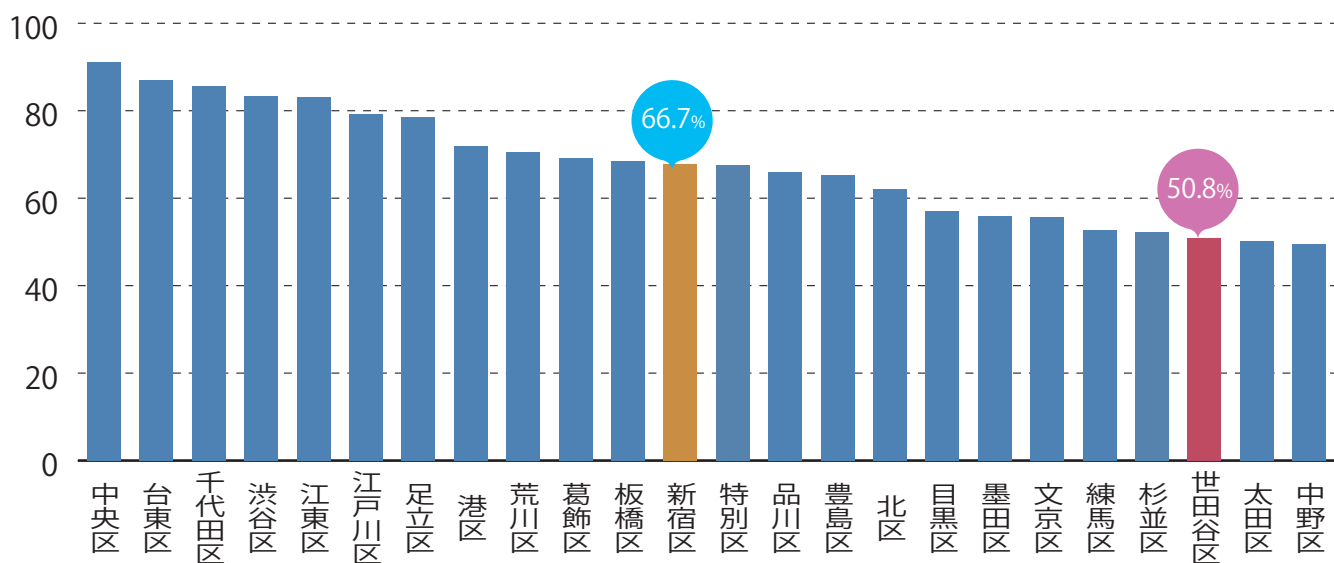
また、主要生活道路の整備率は約 40%にとどまり、依然として多くの未整備区間が残されています。



※計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する
または暫定的な整備がされている等、おおむねの機能は満足している区間

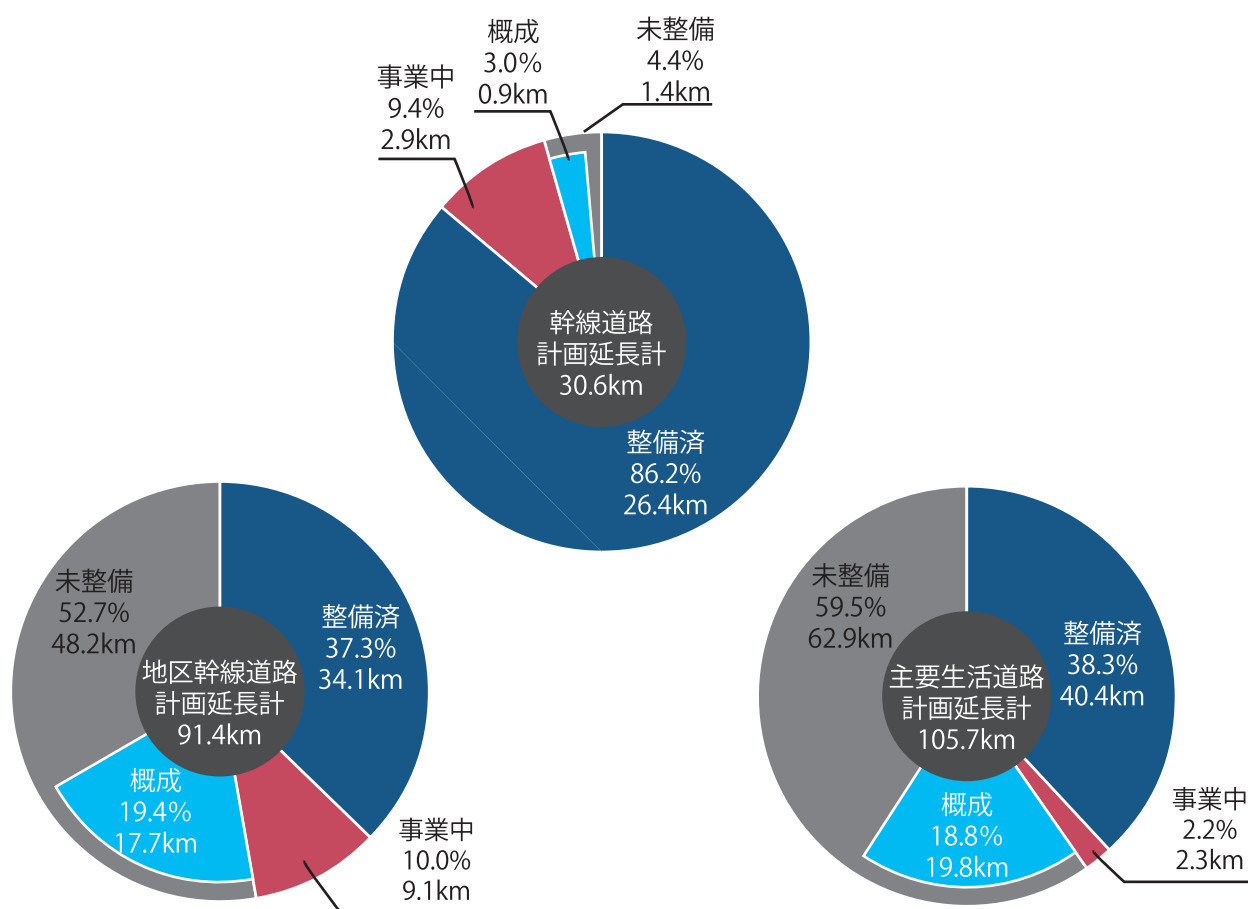
※令和7年度（2025年度）時点

図2-6 都市計画道路及び主要生活道路の整備状況



※令和6年度（2024年度）時点

図2-7 特別区の都市計画道路の整備率



※令和7年度（2025年度）時点

図2-8 道路の分類別整備率

【凡例】

都市計画道路



主要生活道路

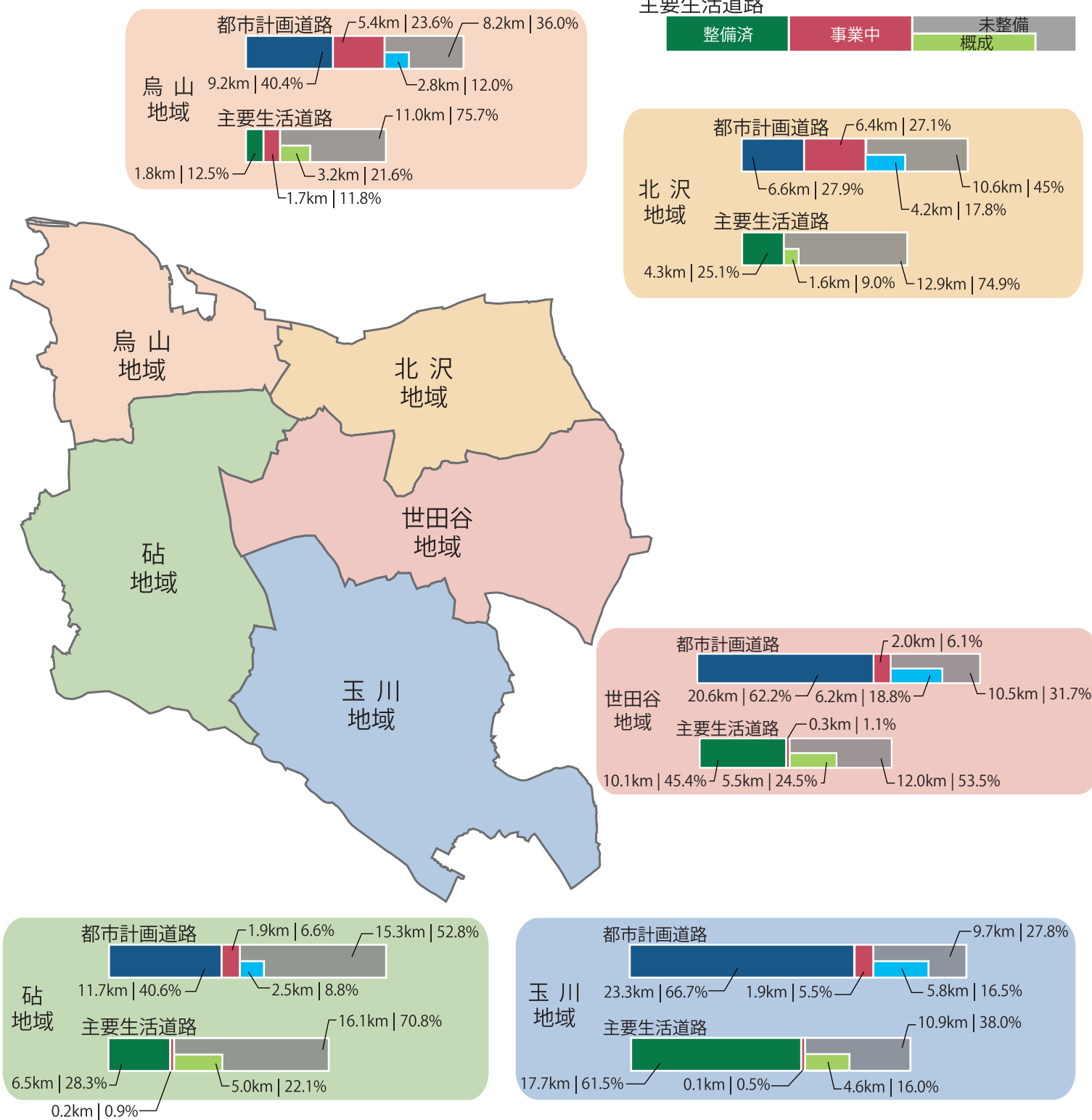


図2-9 地域別の都市計画道路及び主要生活道路の整備率

(2)道路整備を取り巻く主な問題

区においては、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ます。

①交通上の問題

○幹線道路への交通の集中

地区幹線道路には隣接する区市を連絡する機能等がありますが、区内の道路ネットワークの整備が十分ではないことから、環七通りや環八通り等に自動車交通が集中し、慢性的な交通渋滞が発生しています。

渋滞の発生は、車両の発進・停止回数の増加や速度低下にもつながります。これにより、温室効果ガスの排出量が増加するため、環境負荷が高まる要因ともなっています。

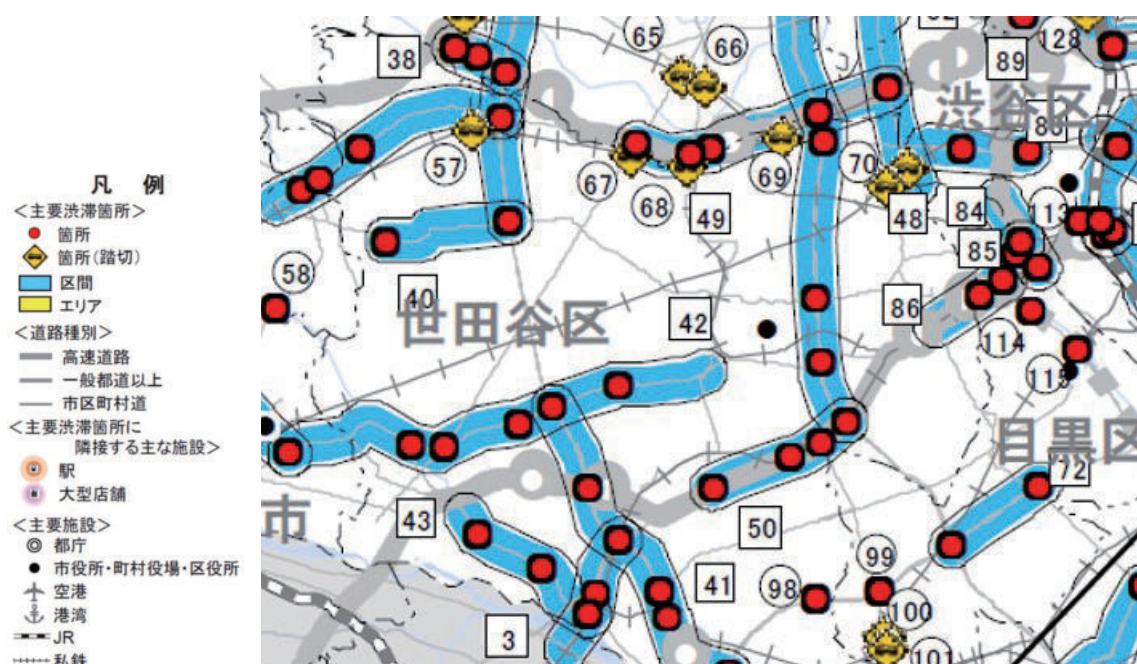


図2-10 世田谷区周辺の主要渋滞箇所

出典：国土交通省関東地方整備局 HP より抜粋

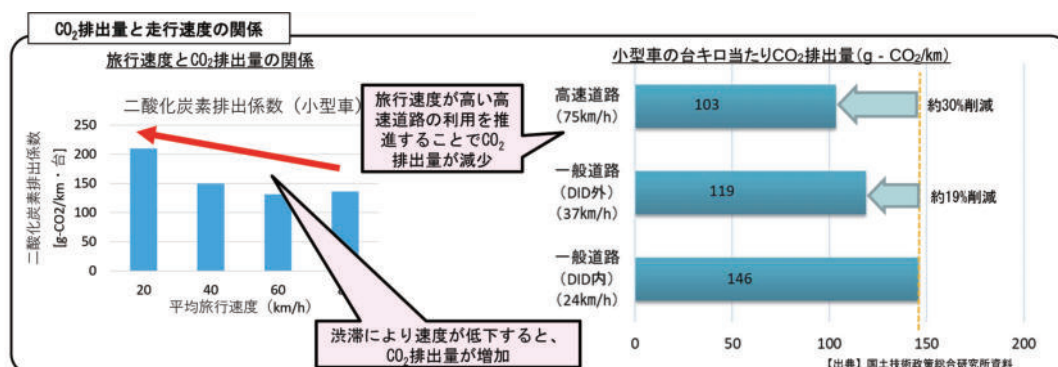


図2-11 温室効果ガスと旅行速度の関係

出典：国土交通省「道路分野におけるカーボンニュートラルへの貢献」

○自動車と歩行者等の輻輳

交通量が多い道路や路線バスが運行されている道路において、歩道と車道が分離されていない場合や自転車通行空間が整備されていない場合は、限られた道路空間に歩行者や自動車が混在する等、安全で快適な通行が困難な状況です。

また、幅員が狭い道路ではバスベ이의整備が困難なため、円滑な自動車交通に支障が生じる場合があります。



図2-12 歩車分離されていない道路における歩行者と自動車の輻輳

②防災・減災上の問題

○延焼遮断帯の形成の遅れ

延焼遮断帯とは、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間を指します。区内では、多くの都市計画道路が延焼遮断帯に位置づけられていますが、都市計画道路の整備率が低いため、延焼遮断帯の形成は不十分な状況です。

今後も、道路整備と合わせて沿道の建物の不燃化を進めることが求められています。

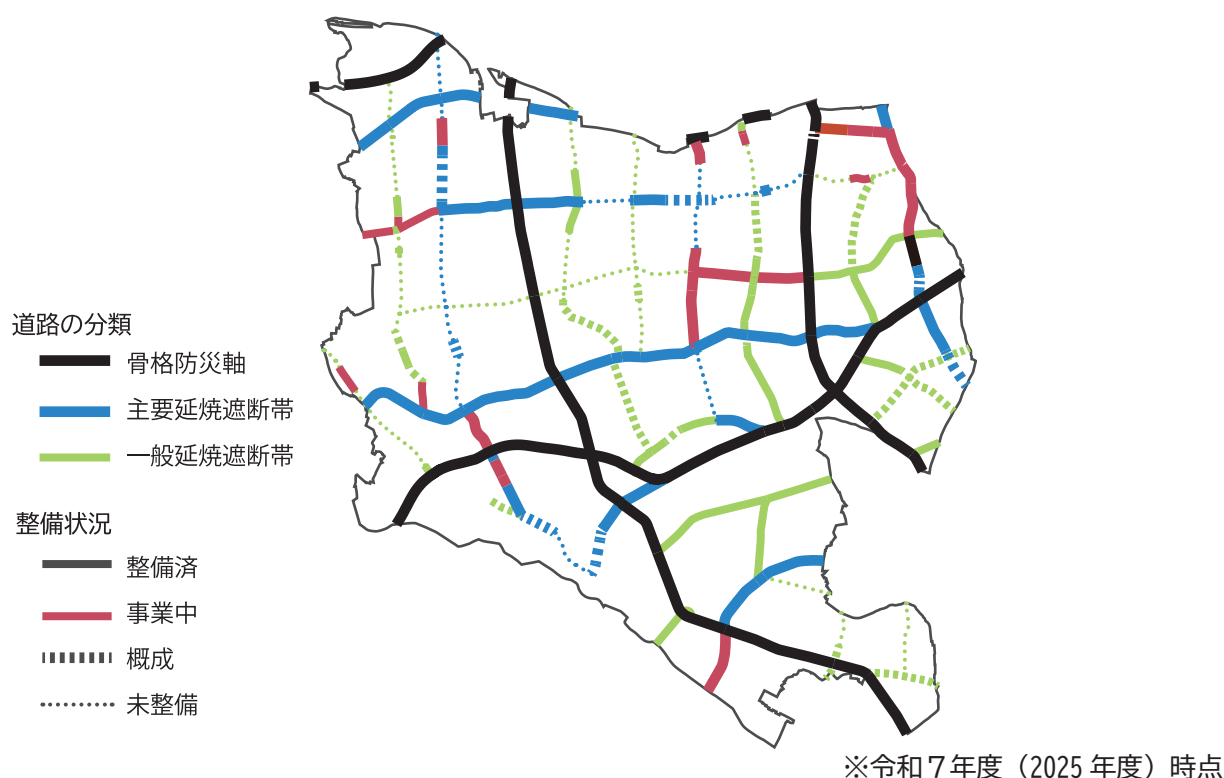


図2-13 延焼遮断帯に指定されている都市計画道路の整備状況

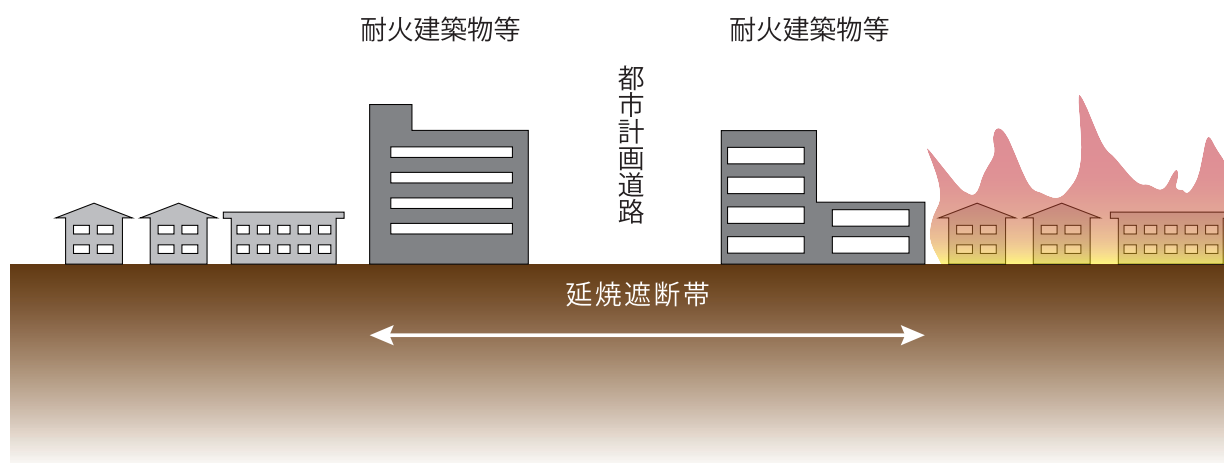


図2-14 延焼遮断帯のイメージ

○緊急輸送道路の幅員の不足

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点と相互に連絡する道路です。

区内では、緊急輸送道路が約 130km 位置づけられていますが、建物や電柱の倒壊等を考慮すると、幅員が不十分な道路では道路閉塞が発生することが想定されるため、災害時の車両の通行に支障をきたす可能性があります。



図 2-15 区内の緊急輸送道路等の状況



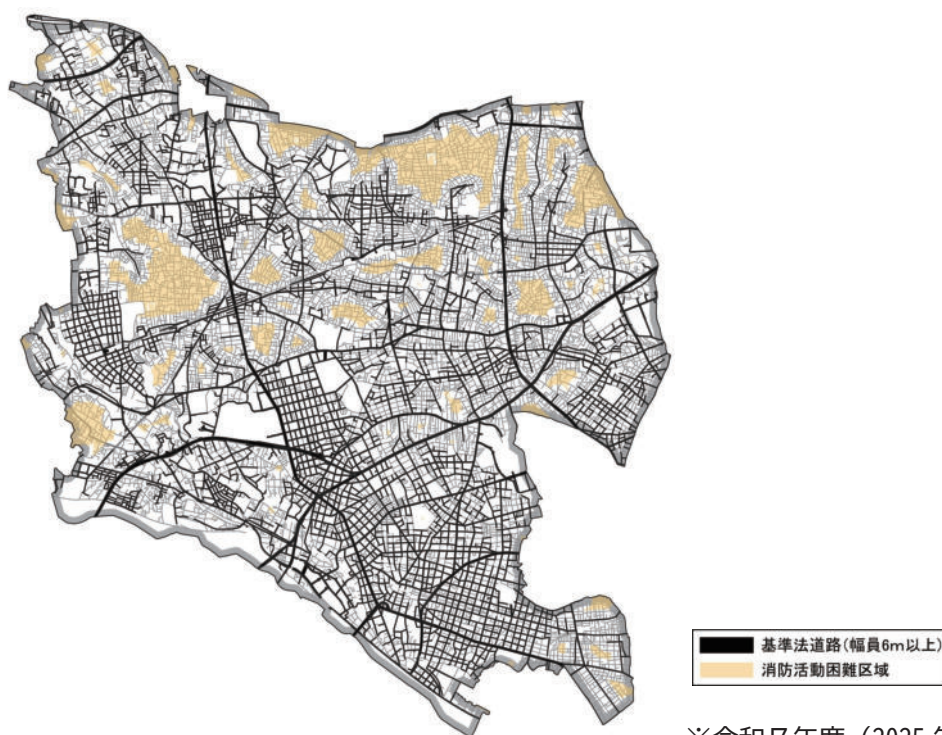
出典：石川県 HP

図 2-16 建物倒壊による道路閉塞

○消防活動困難区域の存在

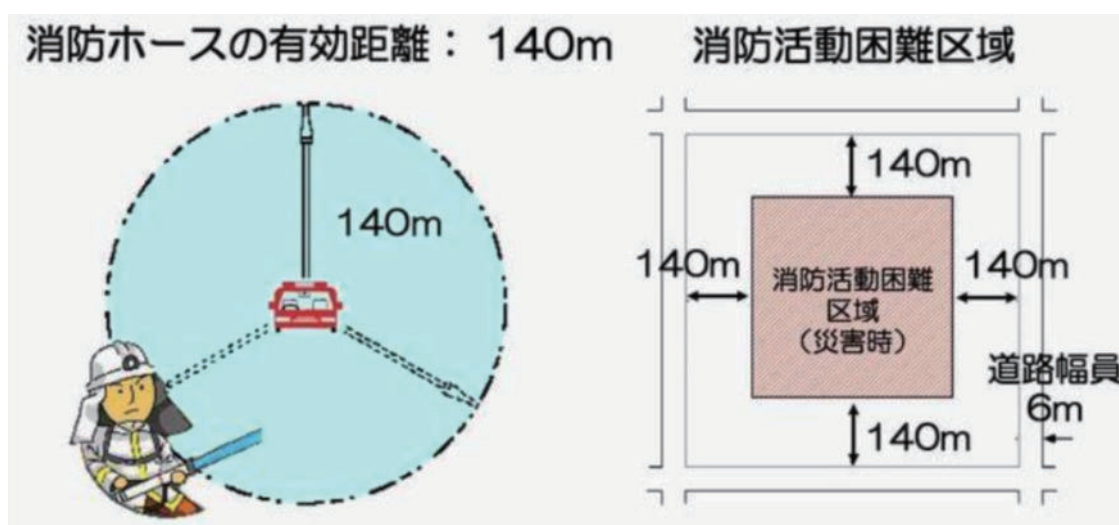
災害時に消防活動が可能とされる区域は、建物や電柱の倒壊による道路閉塞や消防ホースの延長を考慮すると、一般的に、幅員 6 m 以上の道路から半径 140m 以内の区域とされています。しかし、区内には幅員 6 m 未満の道路が多いため、木造住宅密集地域を中心に、多くの消防活動困難区域が存在している状況です。

消防活動困難区域では、災害時に消防車が進入できず、大規模火災の鎮圧が困難となる可能性があります。



※令和7年度（2025年度）時点

図2-17 区における消防活動困難区域



出典：震災に強いまちづくり・地区まちづくりの手引き

図2-18 消防活動困難区域のイメージ

③日常生活上の問題

○生活道路への通過交通の流入

地区幹線道路等の整備が進んでいないため、本来、地区幹線道路等を通行する自動車が生活道路に流入している地域があります。その結果、住環境の悪化や交通事故のリスク増加等の問題が生じています。



図2-19 生活道路への通過交通の流入

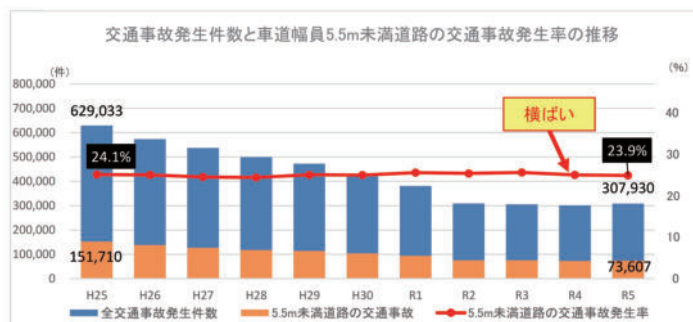


図2-20 交通事故発生件数と
車道幅員 5.5m 未満道路の交通事故発生率の推移

○公共交通不便地域の存在

区は、鉄道駅から 500m 以上、バス停留所から 300m 以上離れている等の地域を「公共交通不便地域」と定めています。このような地域の中には、コミュニティバスやデマンドバスの導入支援等による対策に取り組んでいる地域がある一方、地区幹線道路等の整備が進んでいないため、路線バスの運行が難しい地域も存在します。



図2-21 区における公共交通不便地域

2-4 道づくりプランにおける取り組み状況

(1) これまでの取り組み

①優先整備路線の事業着手

平成26年(2014年)に策定した現在の道づくりプランでは、計画期間内に事業着手を目指す区間を「優先整備路線」として位置づけ、都市計画道路から9区間(約3.6km)、主要生活道路から4区間(約2.0km)を、それぞれ選定しました。

しかし、道路事業に伴う用地取得の長期化等により事業中区間が蓄積し、新規の事業着手に取り組みにくい状況等であるため、着手した優先整備路線は4区間(約0.8km)にとどまっています。

路線名	区間	延長 (m)	着手状況
都市計画道路 補助第54号線	補128～補154	780	未着手
都市計画道路 補助第128号線	放5～東鉄10付17	170	着手済
都市計画道路 補助第154号線	補54～明大前駅駅前広場付近	710	未着手
都市計画道路 補助第216号線	補213との交差付近	390	着手済
都市計画道路 補助第216号線	補219～補129	1,030	未着手
都市計画道路 補助第217号線	補54付近	160	着手済
都市計画道路 世区街第7号線	環八通り～丸子川付近	400	未着手
都市計画道路 世区街第11号線	成城学園前駅駅前広場及び 駅前広場導入路	5,000 m ² (交通広場)	未着手
都市計画道路 世区街第12号線	成城学園前駅駅前広場導入路	30	未着手
主要生活道路 122号線	六所神社前通り I 期区間～補129	540	未着手
主要生活道路 127号線	世田谷通り～淡島通り	830	未着手
主要生活道路 229号線	松栄会通り I 期区間～補52	450	未着手
主要生活道路 232号線	深沢八丁目	180	一部着手済

図2-22 優先整備路線の着手状況

②事業中路線の整備

現在の道づくりプランの策定以降、区は約 34,000 m²の道路用地の取得を行い、事業推進に取り組んできました。

また、平成 26 年度(2014 年度)には補助第 154 号線(VI期)が、令和元年度(2019 年度)には世区街第 7 号線(I 期)がそれぞれ事業完了する等、現在の道づくりプランの策定以降、6 区間(約 1.2km)が完成しました。

現在、区は 23 区間で事業を進めており、用地取得率が 9 割を超えている区間も多くあります。一方で、事業着手から 20 年を超えている区間も多く存在します。

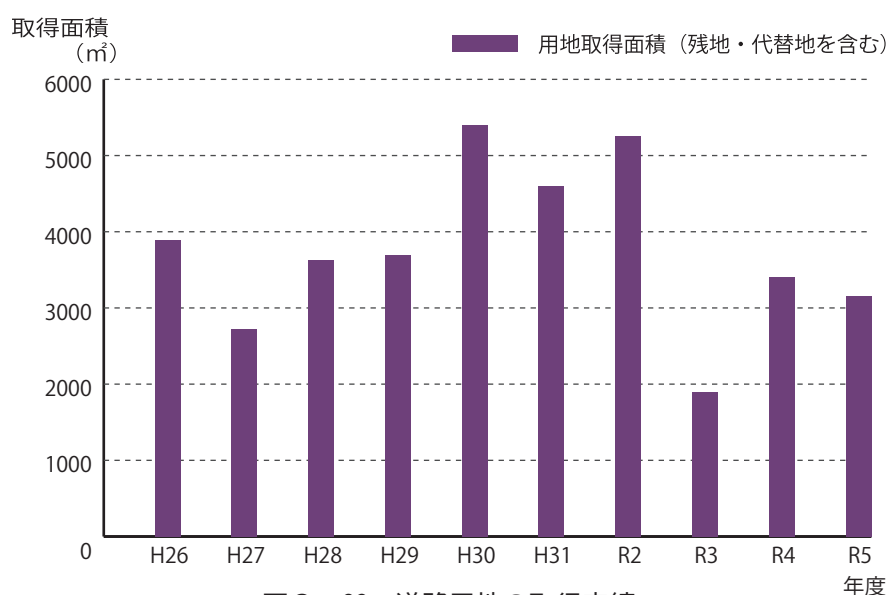


図 2-23 道路用地の取得実績



補助第 154 号線 (VI 期)
(平成 26 年度 (2014 年度) 事業完了)



世区街第 7 号線 (I 期)
(令和元年度 (2019 年度) 事業完了)

図 2-24 前回の道づくりプラン策定以降に完成した路線

(2) 道路事業の推進に向けた主な課題

①事業中の道路事業の早期完成

道路事業における用地取得は、関係権利者の生活再建の対応や商業地におけるテナント等への丁寧な対応が求められます。一方、区の用地取得は関係権利者との合意の上で進めているため、時間を要することが多く、結果的に事業期間が長期化しています。

現在、区は23区間で道路事業を進めていますが、事業期間が20年を超える区間も多く、整備効果の発現が遅れています。また、事業中区間の蓄積により新たな事業着手がさらに困難となる可能性があるため、早期の事業完了を目指す必要があります。

②道路事業の計画的な着手

現在の道づくりプランでは14区間を優先整備路線として選定しましたが、実際に事業着手した区間は4区間にとどまります。このように、優先整備路線に選定されたにも関わらず計画期間内に事業着手に至らない区間が多いため、関係権利者の生活設計や土地利用に影響が生じている状況です。

今後も、選定された優先整備路線を着実に事業着手していく必要があります。

③都市計画道路(区画街路・特殊街路)の必要性等の検証

都市計画道路の区域内では、都市計画法に基づき一定の建築制限が生じるため、長期間にわたり事業着手されない場合は、建築行為が制限される状態が続きます。

都市計画道路のうち幹線街路については、広域的な道路ネットワークとしての観点から整備方針において必要性の検証が行われていますが、主に区が都市計画決定した区画街路や特殊街路については、決定以降、検証等が行われていないため、これらの路線についても必要性等の検証を行う必要があります。

④主要生活道路の必要性等の検証

主要生活道路の整備率は約40%であるため、残る区間の整備には長期間を要します。

主要生活道路は昭和60年(1985年)に区が独自に計画したものであり、策定から40年が経過していることから、交通機能や防災機能、現地の状況等も踏まえた検証を行う必要があります。

⑤主要生活道路の整備に向けた誘導

主要生活道路の幅員や線形は定められておらず、建築行為に対する制限が生じていないため、事業着手の前に大規模な建物が建築された場合等は、将来における道路事業の円滑な施行に支障をきたす可能性があります。

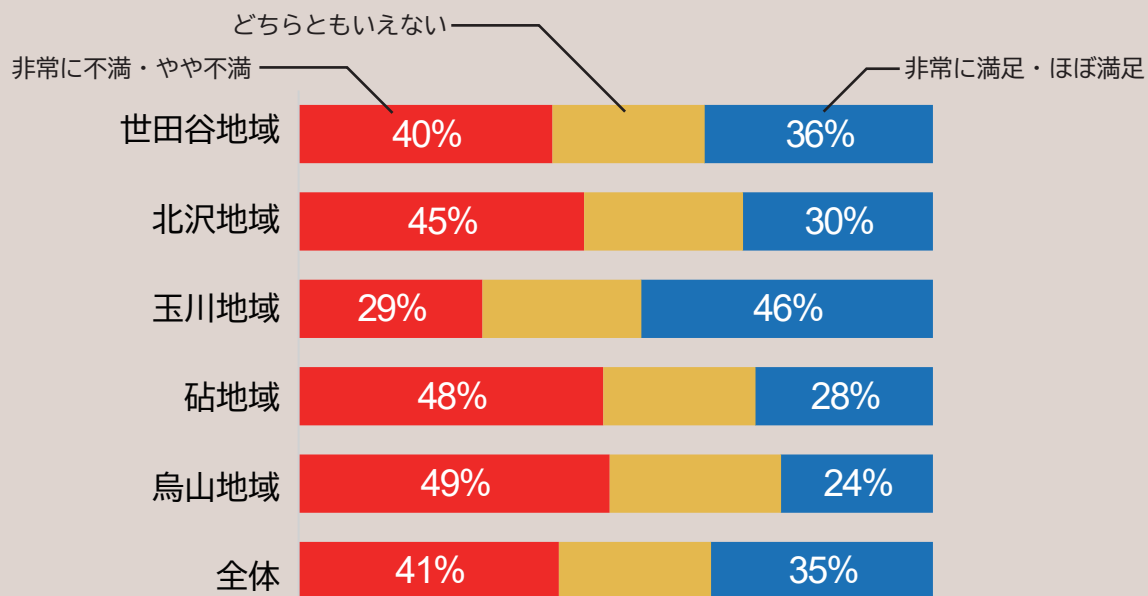
そのため、主要生活道路については、整備に向けた誘導についても検討を行う必要があります。

◆コラム◆道路整備に関する区民アンケートの実施結果(抜粋)

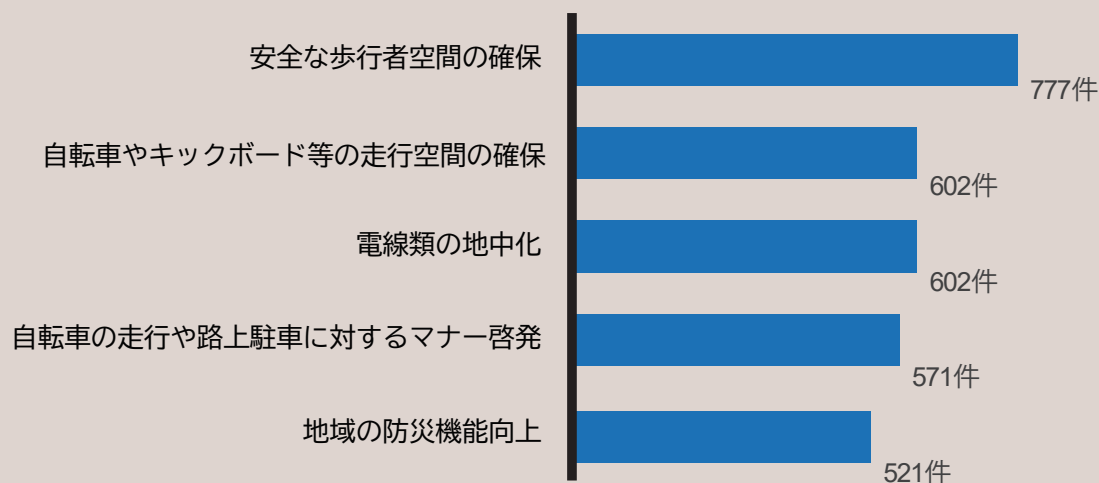
道づくりプランの改定にあたり、区民が道路に対して抱える意見や、今後の道路整備に対する要望等を把握することを目的とした区民アンケートを実施しました。

- 1 調査対象 満16歳以上の区民より4,000名(無作為抽出)
- 2 調査期間 令和6年(2024年)9月27日～10月31日
- 3 調査結果 総回収数 1,025件(回収率 約25%)

問：あなたのお住まい周辺にある道路の整備状況について、どのように思いますか？



問：区が道路整備を進めるにあたり、どのような事項を重点化してほしいと考えますか？



問：区の道路整備の状況は十分ではない一方、道路に求められる機能も多様化している中、あなたは道路に対しどのような役割・機能を期待しますか？(自由記述)

■歩行者・自転車・自動車にとって安全な道路

- ・車両と歩行者、お互いに安心して通行できる道路整備が必要。
- ・高齢化を見据えた自動車以外の輸送形態が走行可能な道路づくりに期待。
- ・通行車両の減速機能がある道路。 等

■バリアフリーな道路

- ・道路や歩道の段差で車いすやベビーカーでの通行が困難な場合があるため、配慮してほしい。 等

■交通安全啓発が必要

- ・人と人が互いに気を付けあえる道路にしてほしい。
- ・駐車禁止の取り締まりや、自転車やキックボードの危険運転の厳罰化に力を入れてほしい。 等

■無電柱化の推進

- ・災害時のことを考え、電線等の地中化を希望。 等

■自転車通行空間の整備

- ・高齢者でも安心して走行できる自転車専用レーンを増やしてほしい。

問：今後の区の道路整備に対するご意見をお聞かせください。(自由記述)

■歩行者の安全・子どもや高齢者の安全確保

- ・歩行者と自動車や自転車が安心して移動できる環境を整えることは重要だと思う。
- ・災害対策、歩行者の安全のための道路計画を進めてほしい。
- ・人口集中が進んでいる中で、より歩行者にフレンドリーな道路にしてほしい。 等

■道路拡幅による安全性の向上

- ・災害対策としては、住宅街の狭い道を拡張すべきだと思う。
- ・子どもが比較的多い区であるため、道は広く安全である方がよい。 等

■自転車通行空間の整備

- ・歩行者と自転車を分けた道路を造ってほしい。 等

第3章 社会情勢と都市環境の変化

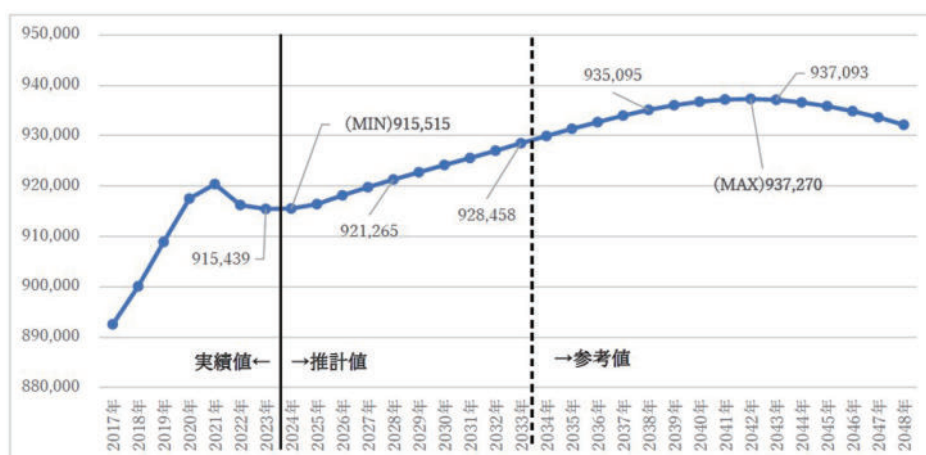
第3章 社会情勢と都市環境の変化

3-1 人口や自動車交通量の変化

(1) 区の将来人口

区の人口は平成7年(1995年)以降増加し続けていますが、将来人口推計によると、令和24年(2042年)以降は減少に転じるなか、高齢化率はさらに進行する見込みです。

一方、人口減少による自動車保有台数の減少や高齢者の運転免許の返納等の状況を考慮すると、路線バス等の公共交通の果たす役割が大きくなること等が想定されるため、公共交通の導入空間としての役割を担う道路整備を進める必要があります。



出典：世田谷区将来人口推計

図3-1 将来人口推計

	令和5年 (2023年)	令和10年 (2028年)	令和15年 (2033年)	令和20年 (2038年)	令和25年 (2043年)	令和30年 (2048年)
0-14歳	12%	11%	10%	9%	9%	9%
15-64歳	68%	68%	67%	66%	64%	62%
65歳以上	20%	21%	23%	25%	27%	28%

出典：世田谷区将来人口推計

図3-2 年齢3区分別人口比率

(2) 区内の道路における自動車交通量

国が定期的実施している道路交通センサス(全国道路・街路交通情勢調査)によると、区内の主な国道、都道の自動車交通量は減少傾向にあります。

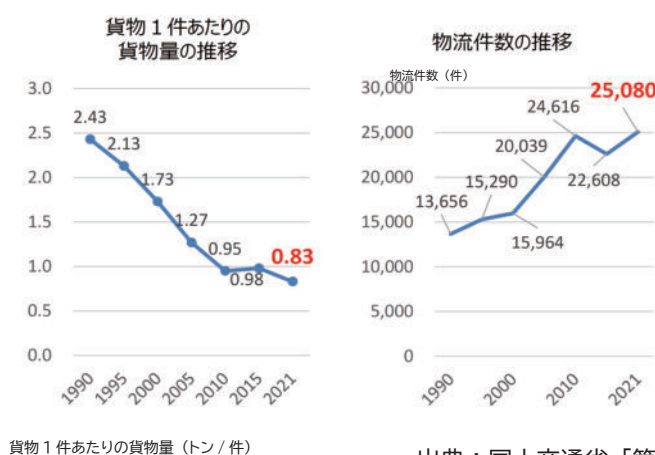
一方、区内の幹線道路や地区幹線道路には、その道路が有する交通処理能力を上回る自動車交通量が発生している区間があるほか、道路ネットワークの形成が不十分なことにより、生活道路に通過交通が流入している場合があります。

このような道路に発生している交通負荷を軽減させるためには、引き続き、地区幹線道路を中心とした道路整備を進める必要があります。

3-2 物流の小口化、多頻度化

国内では、貨物1件あたりの貨物量は減少傾向が続く一方、インターネット通販等、デジタル消費行動の浸透によって物流件数は約2倍に増加しており、物流の小口化、多頻度化が進行しています。

このように、物流に関する需要は根強いものがあるため、物資の輸送機能を担う道路整備を進める必要があります。



出典：国土交通省「第1回自動物流道路に関する検討会」資料

図3-3 国内の貨物量と物流件数の推移

3-3 ウォーカブルな道路空間に対するニーズの高まり

近年、全国的に、駅周辺等を中心としてゆとりやにぎわいがある回遊性の高い空間のニーズが高まっています。また、令和2年(2020年)には道路占用許可の緩和等を可能とする「歩行者利便増進道路(ほこみち)制度」が創設された他、国土交通省が策定した長期ビジョン(2040年、道路の景色が変わる)では、道路にコミュニケーション空間としての機能を回帰させることが示されています。同ビジョンでは、人中心の道路の実現に向けた道路空間の柔軟な利活用について提案されており、区内でも駅周辺等におけるエリアマネジメント組織による取り組みや社会実験が行われています。

区は、令和元年(2019年)に国土交通省の「ウォーカブル推進都市」に賛同し、歩行者が主体の安全・快適で回遊性のある街づくりに取り組んでいます。今後は、道路空間の再編が可能となるよう、地区幹線道路を中心とした道路ネットワークの形成を進める必要があります。



出典：岡山市「ハレまち通り(旧・県庁通り)再整備における事業効果について」

図3-4 道路空間の再編の事例

3-4 都市部における地震や激甚化・頻発化する風水害の発生

(1) 発生が想定される首都直下地震

令和6年(2024年)に発生した能登半島地震では、市街地の大規模な焼失や道路寸断による緊急物資の輸送障害等、都市部における災害リスクが顕在化しました。

今後30年以内に高い確率で発生が想定されている首都直下地震においても、区内では同様な被害が想定されるため、緊急輸送道路や避難所、給水拠点等にアクセスする道路の機能確保に加え、消防活動困難区域の解消等につながる道路整備を進める必要があります。



出典：石川県 HP

図3-5 能登半島地震による被害例(石川県輪島市内)

(2) 気候変動に伴う風水害

従来の災害対策は、主に地震やそれに伴う建物倒壊、大規模火災等が想定されていましたが、近年では、地球温暖化に伴う気候変動等の影響により、風水害や土砂災害が激甚化、頻発化しています。区内でも、令和元年(2019年)の東日本台風により多摩川が氾濫し、大きな被害が生じました。今後は、風水害時の安全な避難が可能となる道路整備を進める必要があります。

一方、道路整備においては、現地の状況に応じて、築造時に新たな擁壁を設置する場合があります。この場合、道路整備が土砂災害の防止や安全な避難路の確保につながります。



図3-6 東日本台風による被害例(世田谷区兵庫島公園付近)

3-5 グリーンインフラの推進

グリーンインフラとは、みどりが持つ様々な機能を活用し、安全で快適な都市環境を守り、街の魅力を高める社会資本です。また、グリーンインフラの推進にあたっては、現場の状況や費用対効果等を考慮したうえで、グレーインフラ（道路をはじめとするハード施設）との適切な組み合わせを検討することが重要です。

今後も、道路整備と合わせて良好な景観形成や緑陰による歩行者の快適性の向上につながる街路樹の設置、洪水抑止のための雨水浸透や貯留施設の整備等のグリーンインフラを推進する必要があります。



出典：国土交通省 HP

図3-7 グリーンインフラの考え方と事例

3-6 気候危機対策としての脱炭素の促進

区は、令和2年(2020年)に「気候非常事態宣言」を行なうとともに、「令和32年(2050年)までの温室効果ガス排出量実質ゼロ」を達成すべき目標として設定しました。

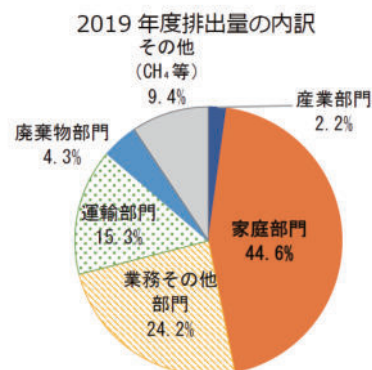
区における温室効果ガス排出量は減少傾向にありますが、排出量の約2割は運輸部門（自動車や鉄道でのエネルギー消費）が占めているため、さらなる削減に向けた取り組みが必要です。

温室効果ガスの排出量の削減策としても、道路整備による交通の円滑化の実現や、路線バス等の公共交通の利用を促進する必要があります。

表 2019年度の各温室効果ガス・部門の排出量構成比と2013年度との比較

(単位：千t-CO₂)

部門	2013年度 排出量	2019年度	
		排出量 (構成比)	排出量 増減比
CO ₂	産業部門	90 (2.2%)	-32.0%
	家庭部門	1,463 (44.6%)	-14.9%
	業務その他部門	858 (24.2%)	-21.4%
	運輸部門	567 (15.3%)	-24.8%
	廃棄物部門	103 (4.3%)	17.3%
その他 (CH ₄ 等)	156	262 (9.4%)	67.3%
合計	3,238	2,789	-13.8%



出典：世田谷区地球温暖化対策計画

図3-8 区における温室効果ガス排出量の内訳

3-7 新しいモビリティの普及

脱炭素社会の実現や移動手段の多様化に伴い、自動運転バスや自動配達ロボット等「新しいモビリティ」の普及や開発が進展しているほか、電動キックボード等のシェアリングサービスも急増しています。また、電動車いすやシニアカーの出荷台数も増加しています。一方、これらのモビリティと自転車や歩行者等との輻輳が問題となっているため、新たなモビリティの普及の観点からも、道路環境のさらなる整備が必要となっています。



出典：デジタル庁「モビリティ・ロードマップのありかたに関する研究会（第5回）」資料

図3-9 新しいモビリティの一例

第4章 道づくりの方針

第4章 道づくりの方針

第2章で示したように、区では、道路ネットワークが十分に形成されていないことによる様々な問題が生じているため、区民生活に幅広い影響が及んでいます。これらの問題を解決するためには、幹線道路から地先道路に至るまでの道路が果たすべき機能を適切に発揮できるような道路ネットワークの形成が必要です。

一方、道路整備を効率的、効果的に進めるにあたっては、現在の区の都市課題や区民ニーズを的確に捉えたうえで、将来の区が目指す姿を見据えて検討する必要があります。

第4章では、現在の区の都市課題や都市整備方針における「目標とする都市の姿」等を踏まえ、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」として決めました。

1 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、道路を利用するだれもが、安全かつ快適に移動ができる道づくりを進めます。

また、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、ウォーカブルかつ多様な利用者や交通手段に対応する道づくりも進めます。

2 災害から区民の命と街を守る道づくり

災害に強い街を実現するため、延焼遮断帯や延焼遅延滞の形成、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・復興等につながる、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ます。

3 住みよい環境を支える道づくり

自動車での移動に伴って発生する温室効果ガスを削減し、脱炭素を推進するため、渋滞の解消、公共交通や自転車、徒歩等でも移動しやすい道づくりを進めます。また、生活道路への通過交通の流入抑制や、機能的な物流、自動運転や新たなモビリティの普及に資する道路ネットワークの整備を進めます。

さらに、街路樹等のみどりのネットワークの形成、雨水浸透枳の設置等のグリーンインフラを推進する他、景観や沿道環境等への配慮等、地域の住みよい環境を支える質の高い道づくりを進めます。

4 街づくりと連携した道づくり

区内では、連続立体交差事業や団地建替え等の大規模な基盤整備事業や東京外かく環状道路事業に伴う街づくり等が進んでいる地域もあるため、今後も、このような基盤整備事業や地域の街づくりの機運を適切に捉えた道づくりを進めます。

また、エリアマネジメント等のまちづくりとの連携により、道路空間がにぎわいの軸となるような道づくりを推進します。

第5章 主要生活道路等の必要性等の検証

第5章 主要生活道路等の必要性等の検証

5-1 検証方法

主要生活道路は、世田谷区独自の計画道路であり、地区幹線道路を補完し、地区内の交通処理や延焼遅延等の機能を有する道路として、区内で約106kmが位置づけられています。

昭和60年(1985年)の計画策定時においては、配置間隔を考慮した上で、一定幅員を有し区民生活において日常的に利用されている道路をできる限り活かすとともに、既に一部が拡幅されていた道路や地区の街づくりに効果的な役割を果たすような道路等を尊重する等、現地の状況等も踏まえながら位置づけています。

区は、これまで主要生活道路について計画的な整備を進めており、希望丘通りや若林公園通り等、13区間(約3.2km)を整備する等、地域の交通安全の確保や防災性の向上に取り組んできました。

一方、現時点においても約63kmの区間が未整備となっており、残る区間の整備には長期間を要するほか、策定から40年が経過していることから、交通機能や防災機能、現地の状況等も踏まえた検証を行う必要があります。

そのため、道づくりプランの改定に合わせ、整備の必要性を改めて検証することとしました。

第5章では、第4章に掲げる「道づくりの方針」を踏まえ、主要生活道路に求められる機能や効果等を考慮しながら、区間ごとに必要性等の検証を行いました。

なお、区が都市計画決定した都市計画道路(区画街路)についても、同様に検証を行いました。

※都市計画道路(幹線街路)については、整備方針において必要性等の検証を行いました。

名 称	都市計画道路	主要生活道路
計画の根拠法令	有 (都市計画法)	無 (区独自の計画)
計画線の位置	決定済 (都市計画決定のとおり)	未定 (事業着手の検討時に決定)
幅員	決定済 (都市計画決定のとおり)	未定 (事業着手の検討時に決定、 ただし、原則として10～13m)
事業着手前の 建築制限	有	無

図5-1 主要生活道路と都市計画道路の違い

道づくりプランでは、未整備の主要生活道路と区画街路を対象に、「必要性の検証」と「事業性の検証」を行いました。

検証の結果、必要性が確認されなかった区間や、事業性の課題が大きく整備が困難な区間は「廃止区間」として位置づけ、道づくりプランの策定をもって、主要生活道路としての位置づけを外します。

また、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間や、地域の街づくり等と合わせて検討する区間は「調整区間」として位置づけ、引き続き検討を行います。

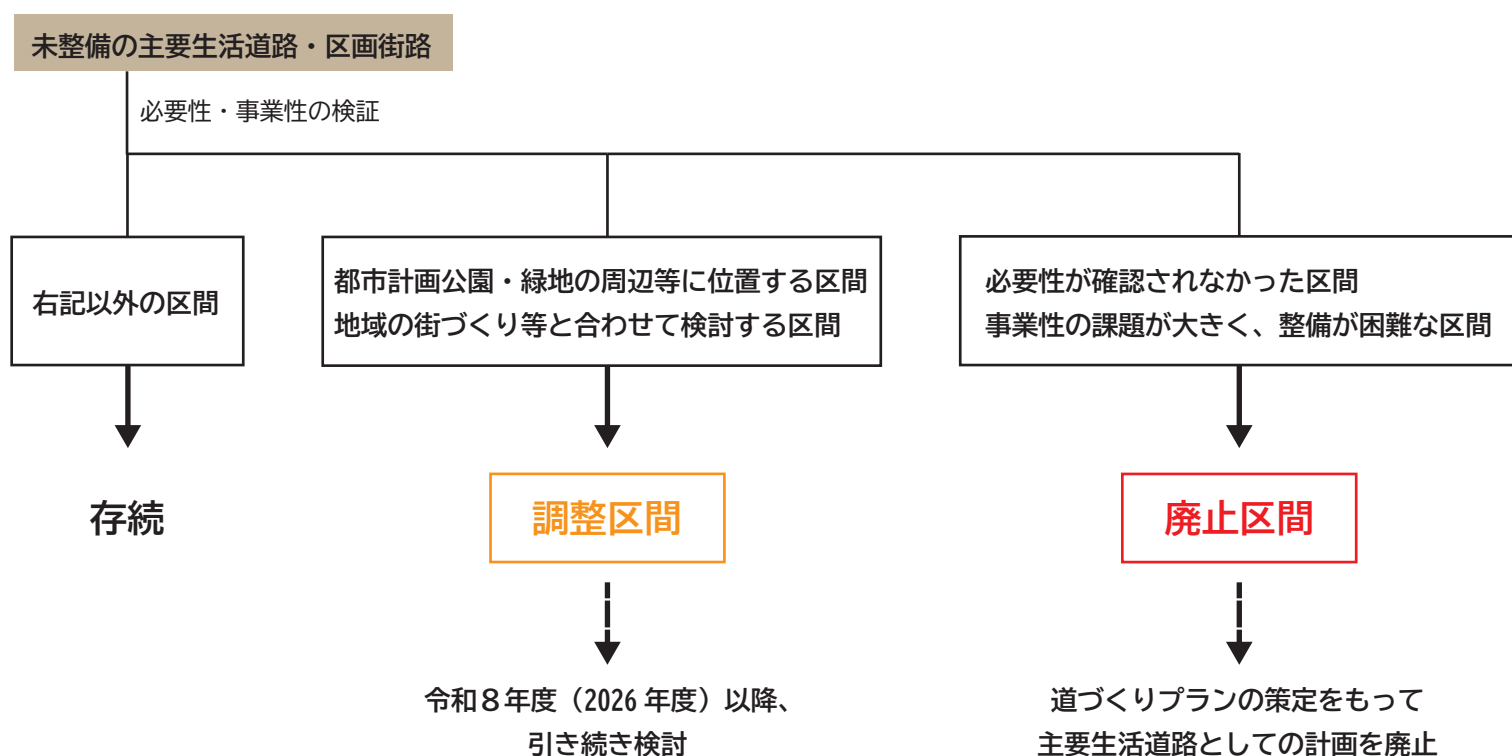


図5-2 主要生活道路・区画街路の検証フロー

5-2 検証の考え方

(1) 必要性の検証

未整備の主要生活道路と区画街路を対象に、区間ごとに「必要性の検証」を行いました。

検証にあたっては、「道づくりの方針」に基づき、交通機能や防災・減災機能等、主要生活道路が果たすべき様々な役割や機能の視点から、10の検証項目を設定しました。

必要性の検証項目	道づくりの方針			
	移 動	災 害	環 境	街づくり
①道路ネットワークの形成	○			
②路線バスの運行効率と歩行者等の安全性の向上	○		○	
③物流拠点のアクセス機能の強化	○	○		
④緊急輸送道路の機能強化	○	○		
⑤木造住宅密集地域等における災害対策		○		
⑥消防活動困難区域の解消		○		
⑦激甚化する風水害や土砂災害の対策		○		
⑧生活道路の交通安全の確保	○		○	
⑨基盤整備や地域のまちづくりとの連携	○	○	○	○
⑩都市計画事業との連携	○	○	○	○

表5-1 必要性の検証項目

1 道路ネットワークの形成

区内には、主要生活道路としてすでに整備済又は事業中の区間がありますが、その他にも、区画整理や建物の建替え等を契機として部分的に整備された箇所や、将来の道路整備を見据えて、建物のセットバックによって歩行空間等がすでに確保されている箇所があります。

そのため、主要生活道路として部分的に整備された箇所をつなぐ区間や、歩行空間等がすでに一定程度確保されている区間等は、連続的な道路ネットワークの形成を図るため、今後も整備が必要とします。

2 路線バスの利便性と歩行者等の安全性の向上

区内では約 80 路線の路線バスが運行されており、地域住民の通勤、通学等の移動手段として、鉄道を補完する重要な役割を担っています。路線バスの定時制、速達性を確保するためには、道路整備によって路線バスの走行空間を確保し、渋滞の発生を抑制することが必要です。

一方、歩道が設置されておらず、歩車道が分離されていない道路では、朝・夕の通勤、通学時を中心に歩行者等と路線バスが輻輳しているため、歩行者等の安全確保が不十分な状況となっています。

また、鉄道駅周辺では、様々な交通手段への乗継利便性を向上させるため、バス乗り場や歩行者空間に配慮した利用しやすい駅前広場を整備する必要があります。

そのため、路線バスが運行されている区間や、整備により交通結節点としての機能向上が期待される駅前広場は、今後も整備が必要とします。

3 物流拠点のアクセス機能の強化

災害対策基本法(昭和 36 年法律第 223 号)に基づく指定公共機関である物流事業者は、業務を通じて防災に寄与しなければならないと定められており、災害対策の観点からも、物流機能の確保につながる道路整備が必要です。

また、近年はインターネット通販の台頭等により、物流の小口化、多頻度化が急速に進行し、件数ベースでの物流量が急増しています。さらに、物流における輸送手段としては、自動車の占める割合が大きい状況です。

区内には、郵便物の集配拠点となる集配郵便局や物流事業者の拠点が複数存在しているため、区民生活を支える物流経路の確保は重要な取り組みの一つです。

そのため、物流拠点のアクセス機能の強化につながる区間は、今後も整備が必要とします。

4 緊急輸送道路の機能強化

緊急輸送道路とは、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連絡する道路であり、区には約 130km が設定されています。

道路整備には、沿道建物の更新や電線類の地中化が図られる等、道路閉塞のリスクを下げる効果がありますが、緊急輸送道路の中には十分な道路幅員が確保されていない区間があるため、災害時の建物や電柱の倒壊等を考慮すると、道路幅員の拡張を含めた機能強化が必要です。

そのため、緊急輸送道路に設定されている区間は、今後も整備が必要とします。

5 木造住宅密集地域等における災害対策

木造住宅密集地域(以下「木密地域」という。)とは、震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域を指します。木密地域は、狭あい道路や無接道敷地が多いことや、土地や建物の権利関係が複雑なこと等によって、建替えが進みにくい傾向があります。

一方、首都直下地震による被害としては、揺れ等による建物倒壊や津波、火災等が挙げられますが、土地利用の多くが住宅系を占める世田谷区においては、火災による建物被害が一定の割合を占めると想定されています。

安全で良質な市街地を形成するためには、道路・公園等の基盤整備、建物の不燃化・耐震化、防災活動拠点の整備等により、防災性の向上を図る必要があります。

そのため、木密地域等に位置する区間は、今後も整備が必要とします。

6 消防活動困難区域の解消

災害時に消防活動が可能とされる区域は、建物や電柱の倒壊による道路閉塞や消防ホースの延長を考慮すると、幅員 6 m 以上の道路から半径 140m 以内の区域とされており、これ以外の区域は、一般的に「消防活動困難区域」といいます。

しかし、区内には幅員 6 m 未満の道路が多いため、木密地域を中心に、多くの消防活動困難区域が存在している状況です。

そのため、消防活動困難区域の解消に資する区間は、今後も整備が必要とします。

7 激甚化する風水害や土砂災害の対策

区には、土砂災害のおそれがある地域として土砂災害防止法(平成12年法律第57号)に基づく「土砂災害警戒区域(イエローゾーン)」及び「土砂災害特別警戒区域(レッドゾーン)」が約100箇所指定されていますが、こうした箇所の周辺に位置する道路は、避難路等の役割を担う場合があります。

そのため、道路整備により土砂災害に伴う道路閉塞等の防止が実現できる区間は、今後も整備が必要とします。

8 生活道路の交通安全の確保

区では、年間で約1,800件の交通事故が発生しています。また、交通事故の発生件数は減少していますが、全事故に占める生活道路の事故の減少率は鈍化しています。

生活道路の交通安全の確保のためには、ソフト対策(自転車安全利用推進員制度による活動や通学路の設定、交通安全啓発等)とハード対策(通過交通の抑制につながる道路整備、歩車道が分離されていない道路への歩道設置等)を複合的に組み合わせる必要があります。

そのため、生活道路への通過交通や交通事故の発生状況等を踏まえ、生活道路の交通安全の確保につながると考えられる区間は、今後も整備が必要とします。

9 基盤整備や地域の街づくりとの連携

連続立体交差事業や団地建替え等の大規模な基盤整備事業では、新たな自動車・歩行者交通の発生や、施設開発に伴う動線の変化が想定されます。また、駅前等のにぎわいが求められる地域においては、自動車交通を地区幹線道路等に転換させることで、歩行者中心の回遊性が高いウォークアブルな空間を創出することが期待されます。

そのため、これらの基盤整備事業や地域の街づくりにおいて必要な区間は、今後も整備が必要とします。

10 都市計画事業との連携

区には、土地区画整理事業や市街地再開発事業等を契機として、区が都市計画決定した道路(区画街路)が存在します。その中には、関連する都市計画の決定理由や現在の状況、今後の見通し、周辺の基盤整備の状況等を踏まえ、引き続き整備を目指すものが存在します。

そのため、関連する都市計画の事業状況等を踏まえ、引き続き整備することが望ましい区間は、今後も整備が必要とします。

※この検証項目は、区画街路のみを対象とします。

(2)事業性の検証

主要生活道路には、様々な事由により、事業着手にあたっての課題を有する区間があります。

そのため、道づくりプランでは、「必要性の検証」に加え、「事業性の検証」を行いました。検証にあたっては、5の検証項目を設定しました。

1 区市境において道路ネットワークの不整合が生じる区間

主要生活道路は区独自の計画道路であるため、区境付近で計画されている路線については、隣接区市との道路ネットワークの連続性を図る必要があります。

特に、将来の車線数について隣接区市の道路と整合が取れない場合、ボトルネックとなり、交通渋滞や生活道路への通過交通の流入等、交通処理上の懸念が生じます。

そのため、区市境において道路ネットワークの不整合が生じる区間は、事業性に課題があるとしています。

2 東京都が管理する道路と重複する区間

主要生活道路は、区が施行者となって新設や拡幅を行う道路ですが、東京都が管理している道路に計画している区間があります。しかし、道路の新設・拡幅整備は道路管理者が行うこととなるため、東京都が管理する道路を、区が整備する際は、課題が大きい状況です。

そのため、将来にわたり東京都が管理する道路に計画が位置づけられている区間は、事業性に課題があるとしています。

3 施工上の課題が大きい区間

道路整備においては、地形的条件により高低差処理等が必要となる場合があります。

この場合、実現性や周辺道路等に与える影響、現場条件等を総合的に考慮したうえで、計画道路の在り方を検討する必要があります。

そのため、施工上の課題が大きい区間は、事業性に課題があるとしします。

4 都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間

主要生活道路には、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間があります。これらの区間については、公園・緑地の整備を前提として主要生活道路の配置等を検討する必要があります。

そのため、都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間は、事業性に課題があるとしします。

5 その他、個別の事由を有する区間

主要生活道路には、連続的な道路ネットワークとして計画されていない等、個別の事由により検討が必要となる区間があります。

そのため、個別の事由による課題を有する区間は、事業性に課題があるとしします。

5-3 廃止区間

未整備の主要生活道路と区画街路について、「必要性の検証」と「事業性の検証」を行った結果、「廃止区間」とされた区間は以下のとおりです。

(1) 必要性が確認されなかった区間

当該区間は、道路が果たすべき機能や役割を踏まえ設定した 10 の検証項目により必要性の検証を行った結果、いずれの検証項目にも該当しませんでした。

そのため、当該区間は、道づくりプランの策定をもって主要生活道路としての位置づけを外します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	番号	路線名	区間	延長 (m)
廃①	主要生活道路 206 号線	補216～主101	580	廃⑧	主要生活道路 328 号線	主327～補210	240
廃②	主要生活道路 228 号線	世田谷1～補212	1,070	廃⑨	主要生活道路 331 号線	成城5～補217	850
廃③	主要生活道路 234 号線	環8～主233	870	廃⑩	主要生活道路 335 号線	主107～主336	360
廃④	主要生活道路 301 号線	主401～補217	300	廃⑪	主要生活道路 342 号線	主343～主411	270
廃⑤	主要生活道路 302 号線	補219～主202	600	廃⑫	主要生活道路 343 号線	主236～大田区境	200
廃⑥	主要生活道路 310 号線	主101～主208	660	廃⑬	主要生活道路 417 号線	主130～補50	170
廃⑦	主要生活道路 316 号線	補215～主211	420	廃⑭	主要生活道路 418 号線	補50～目黒区境	850

表 5-2 必要性が確認されなかった区間

(2) 事業性の課題が大きく、整備が困難な区間

当該区間は、必要性は確認されたものの事業性の課題が大きく、区が整備することが困難な状況です。

そのため、当該区間は、道づくりプランの策定をもって主要生活道路としての位置づけを外します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	番号	路線名	区間	延長 (m)
廃⑮	主要生活道路 211 号線	東鉄10付16～主316	600	廃⑰	主要生活道路 304 号線	調布市境～主122	240
廃⑯	主要生活道路 236 号線	主343～主411	320	廃⑱	主要生活道路 320 号線	杉並区境～主319	320

表 5-3 事業性の課題が大きく、整備が困難な区間

5-4 調整区間

未整備の主要生活道路と区画街路について、「必要性の検証」と「事業性の検証」を行った結果、「調整区間」となった区間は以下のとおりです。

(1) 都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間

主要生活道路には、都市計画公園・緑地(祖師谷公園・多摩川緑地)の周辺等に位置する区間があります。

当該区間は、公園・緑地の整備を前提として、広域避難場所へのアクセス機能や公園・緑地の整備に分断される道路の機能補償の観点等からの検討が必要です。

そのため、当該区間は、地域の街づくりとも連携を図りながら、道路ネットワークの在り方について、引き続き検討します。

番号	路線名	区間	延長 (m)
調①	主要生活道路 124 号線	主103～補216	700
調②	主要生活道路 209 号線	補216～主210	500
調③	主要生活道路 220 号線	補214～世区街3	600

番号	路線名	区間	延長 (m)
調④	主要生活道路 223 号線	主222～補125	1,070
調⑤	主要生活道路 311 号線	補216～主210	640

表5-4 都市計画公園・緑地の周辺等に位置する区間

(2) 地域の街づくり等と合わせて検討する区間

当該区間は、主要生活道路としての必要性が確認されなかった区間や整備が困難な区間である一方、地区計画等における位置づけを有する、交通量が多いにも関わらず歩車道が分離されていない等の事由を有しています。

そのため、当該区間は、地域における街づくりの状況や交通実態等を踏まえながら、道路ネットワークの在り方について、引き続き検討します。

番号	路線名	区間	延長 (m)
調⑥	主要生活道路 205 号線	主204～補217	280
調⑦	主要生活道路 233 号線	補125～放3	1,300
調⑧	主要生活道路 335 号線	主336～補51	840

番号	路線名	区間	延長 (m)
調⑨	主要生活道路 336 号線	主335～補51	1,000
調⑩	主要生活道路 345 号線	主238～補26	590
調⑪	主要生活道路 411 号線	放3～大田区境	1,200

表5-5 地域の街づくり等と合わせて検討する区間

必要性及び事業性の検証結果に基づき、各路線の位置づけについて検討した結果を以下に示します。

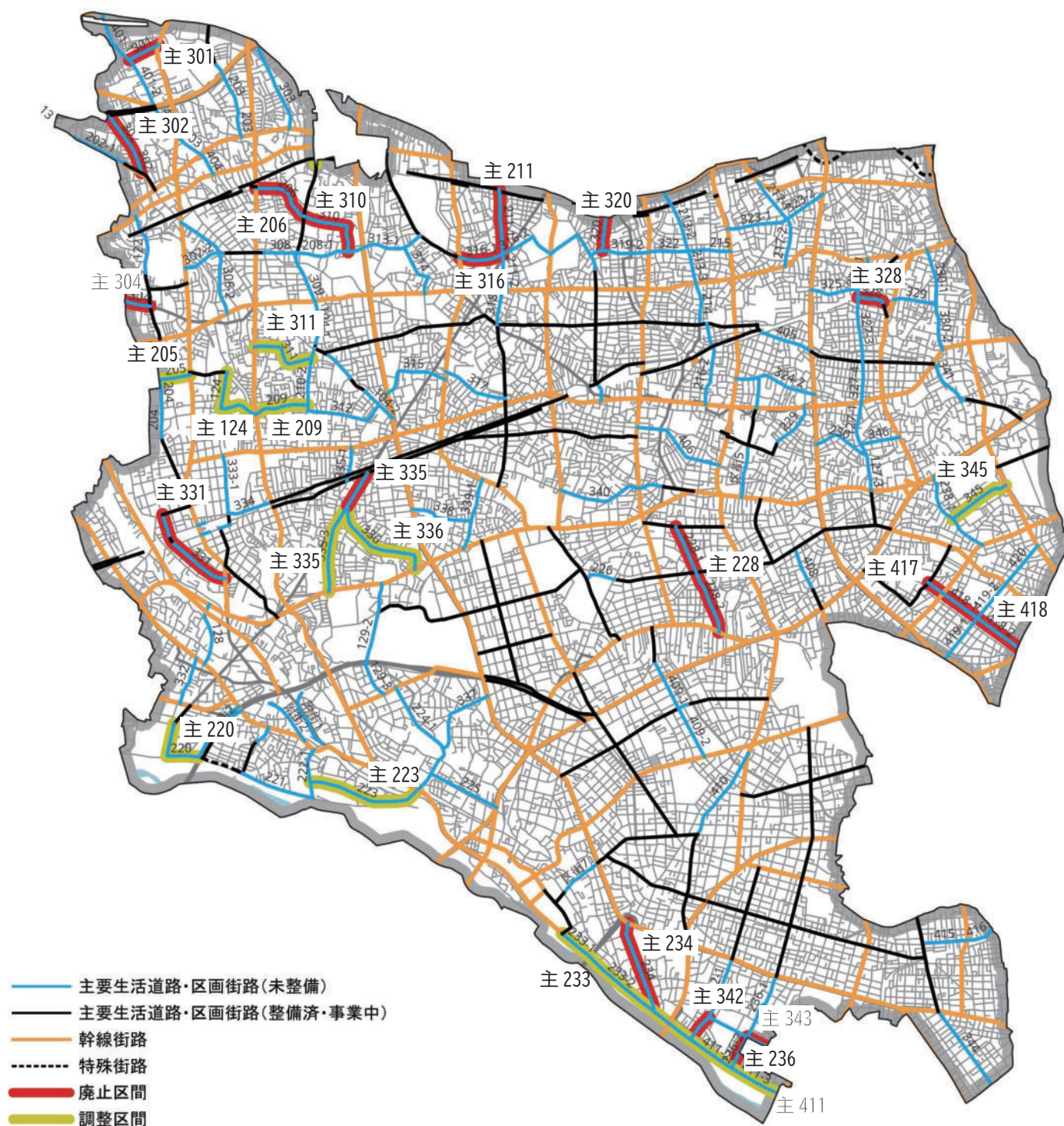


図5-3 検証結果

※廃止区間や調整区間以外の区間についても、地域の街づくり等の検討に合わせ、路線の在り方を検討する場合があります。

第6章 特殊街路の必要性の検証

第6章 特殊街路の必要性の検証

特殊街路は、都市計画道路の一つであり、自転車歩行者道や歩行者専用道、モノレール専用道等の主に自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路です。道づくりプランでは、未整備の主要生活道路等に加え、区内に2路線存在する特殊街路についても、必要性の検証を行いました。

なお、特殊街路は、都市計画決定の経緯や理由、果たすべき機能等を総合的に検討する必要があるため、統一的な検証項目は設定せず、路線ごとに検証を行いました。

6-1 歩行者自転車道第1号線

歩行者自転車道第1号線(以下「歩自1」といいます。)は、昭和47年(1972年)に都市計画決定された幅員10m～28m、延長2,570mの都市計画道路です。また、歩自1は渋谷区と新宿区に跨って計画されています。

渋谷区は、玉川上水旧水路緑道の再整備に伴い、当時の利用実態と今後の利用方法を検討した結果、歩行者自転車道として整備する必要性が確認されなかったとして、令和6年(2024年)3月に歩自1の一部を廃止する都市計画変更を行いました。

一方、世田谷区内の歩自1は玉川上水緑道として供用されていますが、世田谷区も今後の利用方法等を確認したところ、将来的に歩行者自転車道として整備する必要性は確認されませんでした。

そのため、歩自1のうち世田谷区内の区間については、都市計画道路としての位置づけを廃止する方向で、今後、関係機関との調整を進めます。



図6-1 位置図(歩行者自転車道第1号線)



図6-2 現況(歩行者自転車道第1号線)

6-2 世田谷自転車歩行者道第1号線

世田谷自転車歩行者道第1号線(以下「世自歩1」といいます。)は、昭和62年(1987年)に宇奈根土地区画整理事業と同時に都市計画決定された幅員4m、延長450mの都市計画道路です。

世自歩1は大部分が土地区画整理事業の施行に合わせて整備されましたが、施行区域外においては未整備の箇所が残っています。そのため、世自歩1については、連続的な自転車歩行者道を整備し、歩行者や自転車の安全性や利便性の向上を図るため、現計画を存続することとします。



図6-3 位置図(世田谷自転車歩行者道第1号線)



図6-4 現況(世田谷自転車歩行者道第1号線)

第7章 区施行の優先整備路線等の選定

第7章 区施行の優先整備路線等の選定

都市計画道路は広域的な道路ネットワークとしての役割の他、地域の交通円滑化、防災・減災機能の向上等において重要な役割を担っています。しかし、区内には未整備の区間が多く、全ての区間を整備するには長期間を要するため、計画的かつ効率的な事業推進が求められます。

本章では、第4章に掲げた「道づくりの方針」に基づき、未整備の都市計画道路や主要生活道路のうち、区が計画期間内に優先的に事業着手すべき区間等を優先整備路線等として選定します。

なお、位置づけを行わなかった区間についても、連続立体交差事業や市街地再開発事業等、他の大規模な基盤整備事業が具体化した場合や、周辺道路や前後区間の事業の進捗状況により、事業着手の優先性が上がった場合は、事業着手を検討します。

7-1 都市計画道路

(1) 選定の考え方

都市計画道路(幹線街路・区画街路)の優先整備路線等については、必要性が確認された区間から、整備方針における「優先整備路線の選定項目」の該当状況や、道路ネットワークの形成状況、地域課題等に加え、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて選定します。

なお、優先整備路線については、整備方針との整合を図ります。

優先整備路線（区施行の都市計画道路）の 選定項目	整備方針における「道路整備の基本目標」			
	防災・輸送	活力・競争力	憩い・にぎわい	景観・緑
①首都東京の強靱化	○			
②スムーズな道路網の形成		○	○	○
③誰もが安全に暮らせるまちづくり			○	
④国際競争力の強化		○	○	
⑤持続可能な地域のまちづくりへの貢献	○	○	○	○

※整備方針をもとに作成

図7-1 優先整備路線（都市計画道路）の選定項目

(2) 優先整備路線等の選定

① 優先整備路線

計画期間内に優先的に事業着手すべき区間として、以下の7区間(2.8km)を優先整備路線として選定します。

また、都市計画道路の優先整備路線のうち、早期の事業着手を目指す区間を、「特に早期着手が望ましい路線」として5区間(1.4km)選定し、事業着手に向けた取り組みを集中的に進めます。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
優①	都市計画道路 補助第 154 号線	補 54 ～松原二丁目	710	交通・安全・まち	優④	都市計画道路 世区街第 11 号線	成城学園前駅 交通広場	50 (交通広場)	安全・まち
優②	都市計画道路 補助第 216 号線	補 129 ～補 218	280	強靱化・交通・安全・まち	優⑤	都市計画道路 世区街第 12 号線	成城学園前駅 交通広場導入路	30	安全・まち
優③	都市計画道路 世区街第 7 号線	環 8 ～上野毛二丁目	400	交通・安全・まち					

表 7-1 優先整備路線（特に早期着手が望ましい路線）の一覧（都市計画道路）

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
優⑥	都市計画道路 補助第 54 号線	補 154 ～松原四丁目	590	強靱化・交通・安全	優⑦	都市計画道路 補助第 216 号線	補 218 ～補 219	750	強靱化・交通・安全・まち

表 7-2 優先整備路線（上記以外の路線）の一覧（都市計画道路）

② 準優先整備路線

計画期間内に着手可能な事業規模を考慮した際に、地域の街づくりの状況や優先整備路線の着手状況等を踏まえながら事業着手に向けて取り組む区間として、以下の2区間(0.6km)を「準優先整備路線」として選定します。

特に、都市計画道路補助第 54 号線(下北沢Ⅱ期)については、高低差等の地形的な条件や前後区間と計画幅員が異なる等の特別な事由があることから、地域の街づくりと連携を図り、道路整備の在り方や内容等の検討も行いながら取り組みます。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
準①	都市計画道路 補助第 54 号線	補 26 ～補 210	470	強靱化・交通・安全・まち	準②	都市計画道路 世区街第 3 号線	補 125 ～ 喜多見一丁目	100	安全・まち

表 7-3 準優先整備路線の一覧（都市計画道路）

7-2 主要生活道路

(1) 選定の考え方

主要生活道路の優先整備路線等については、廃止区間と調整区間以外の区間から、道づくりプランにおける「優先整備路線の選定項目」の該当状況や、道路ネットワークの形成状況、地域課題等に加え、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて選定します。

優先整備路線（主要生活道路）の選定項目	道づくりプランにおける「道づくりの方針」			
	移 動	災 害	環 境	街づくり
①都市の骨格となる道路ネットワークの形成	○	○	○	
②防災・減災機能の向上	○	○		
③多様な利用者の安全性の向上	○		○	
④街づくりの動きとの連携	○	○	○	○

図7-2 優先整備路線（主要生活道路）の選定項目

1 都市の骨格となる道路ネットワークの形成

区は、地区幹線道路等の整備率が低いため、生活道路への通過交通の流入や、幹線道路への自動車交通の集中等の問題があります。また、円滑な物流の実現にあたっては、道路ネットワークの形成が必要です。

そのため、道路のネットワーク化に資する区間や物流の円滑化に寄与する区間を、整備の優先性が高い区間とします。

2 防災・減災機能の向上

多くの住宅街を擁する世田谷区では、首都直下地震が発生した際、木造住宅密集地域における大規模火災や、建物倒壊による道路閉塞等の被害が想定されます。また、近年では地球温暖化による気候変動が加速度的に進行しており、風水害が激甚化、頻発化しています。

そのため、緊急輸送道路の機能確保や消防活動困難区域の解消、土砂災害の発生時の避難路となる区間等を、整備の優先性が高い区間とします。

3 多様な利用者の安全性の向上

地区幹線道路が整備された地区内の歩車分離されていない道路においては、歩行者や自転車等の安全性が十分に確保されていない場合もありますが、発生する自動車交通を集散する道路を整備することで、交通事故の抑制や静穏化による住環境の向上が期待されます。

そのため、地区幹線道路等が整備された地区に位置する区間や、歩行者の安全性の向上や交通事故の抑制につながると判断された区間を、整備の優先性が高い区間とします。

4 街づくりの動きとの連携

区内では、連続立体交差事業や団地建替え等、他の大規模な基盤整備事業が進められています。このような事業と連携して道路整備を進めることで、より高い事業効果を発揮することが可能となります。

そのため、大規模な基盤整備事業や街づくりが進んでいる地域における区間を、整備の優先性が高い区間とします。

(2) 優先整備路線等の選定

① 優先整備路線

計画期間内に優先的に事業着手すべき区間として、以下の4区間(1.6km)を優先整備路線として選定します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
優⑧	主要生活道路 122号線	補 129 ~ 給田一丁目	540	骨格・防災	優⑩	主要生活道路 229号線	補 52 ~ 若林五丁目	450	骨格・防災・安全
優⑨	主要生活道路 127号線	主 346 ~ 補 51	420	防災・安全	優⑪	主要生活道路 232号線	主 409 ~ 深沢八丁目	140	骨格・安全

表 7-4 優先整備路線の一覧（主要生活道路）

② 準優先整備路線

計画期間内に着手可能な事業規模を考慮した際に、地域の街づくりの状況や優先整備路線の着手状況等を踏まえながら事業着手に向けて取り組む区間として、以下の2区間(0.9km)を「準優先整備路線」として選定します。

番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由	番号	路線名	区間	延長 (m)	選定理由
準③	主要生活道路 127号線	補 52 ~ 主 346	410	防災・安全	準④	主要生活道路 309号線	主 208 ~ 補 54	490	骨格

表 7-5 準優先整備路線の一覧（主要生活道路）

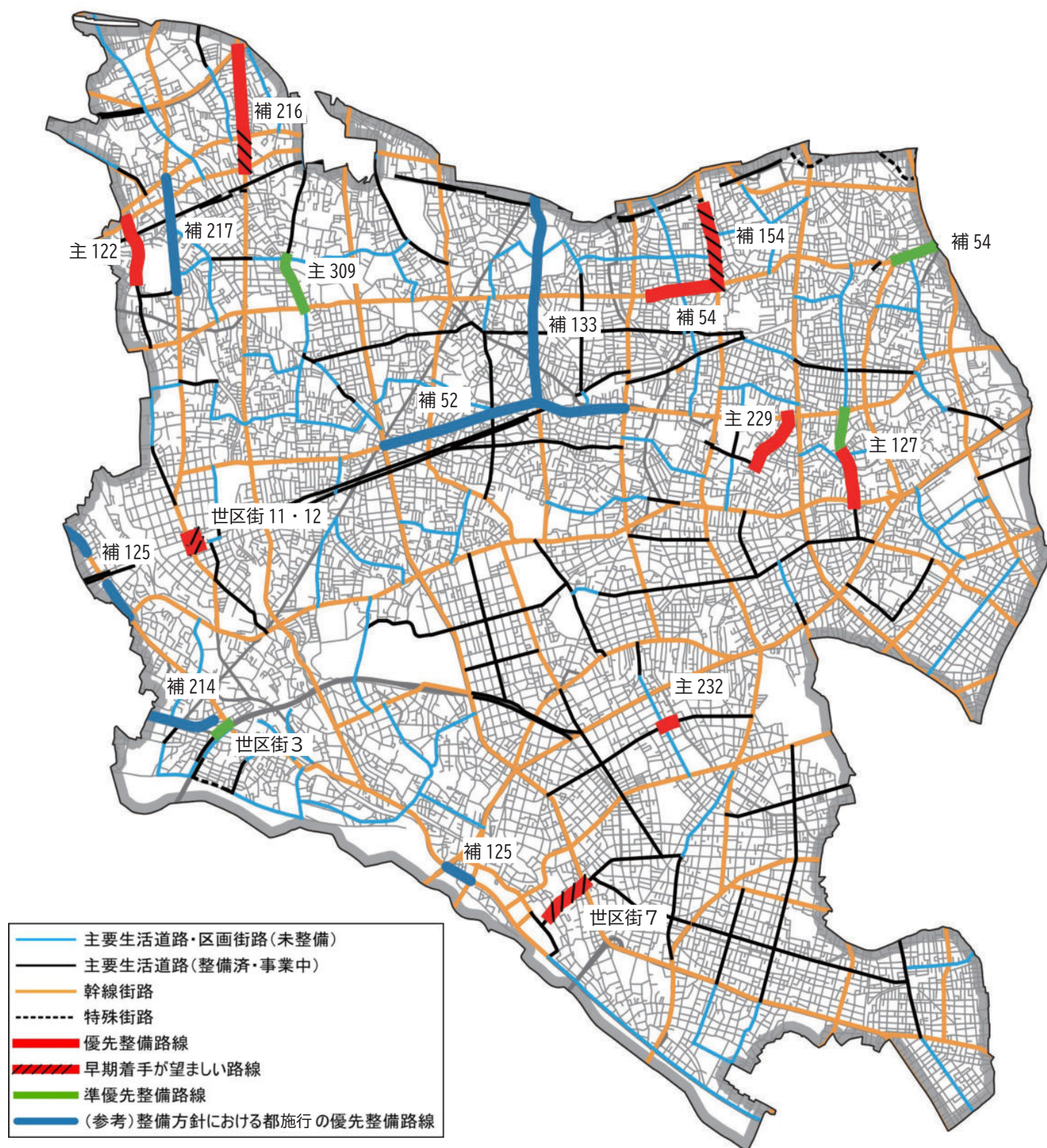


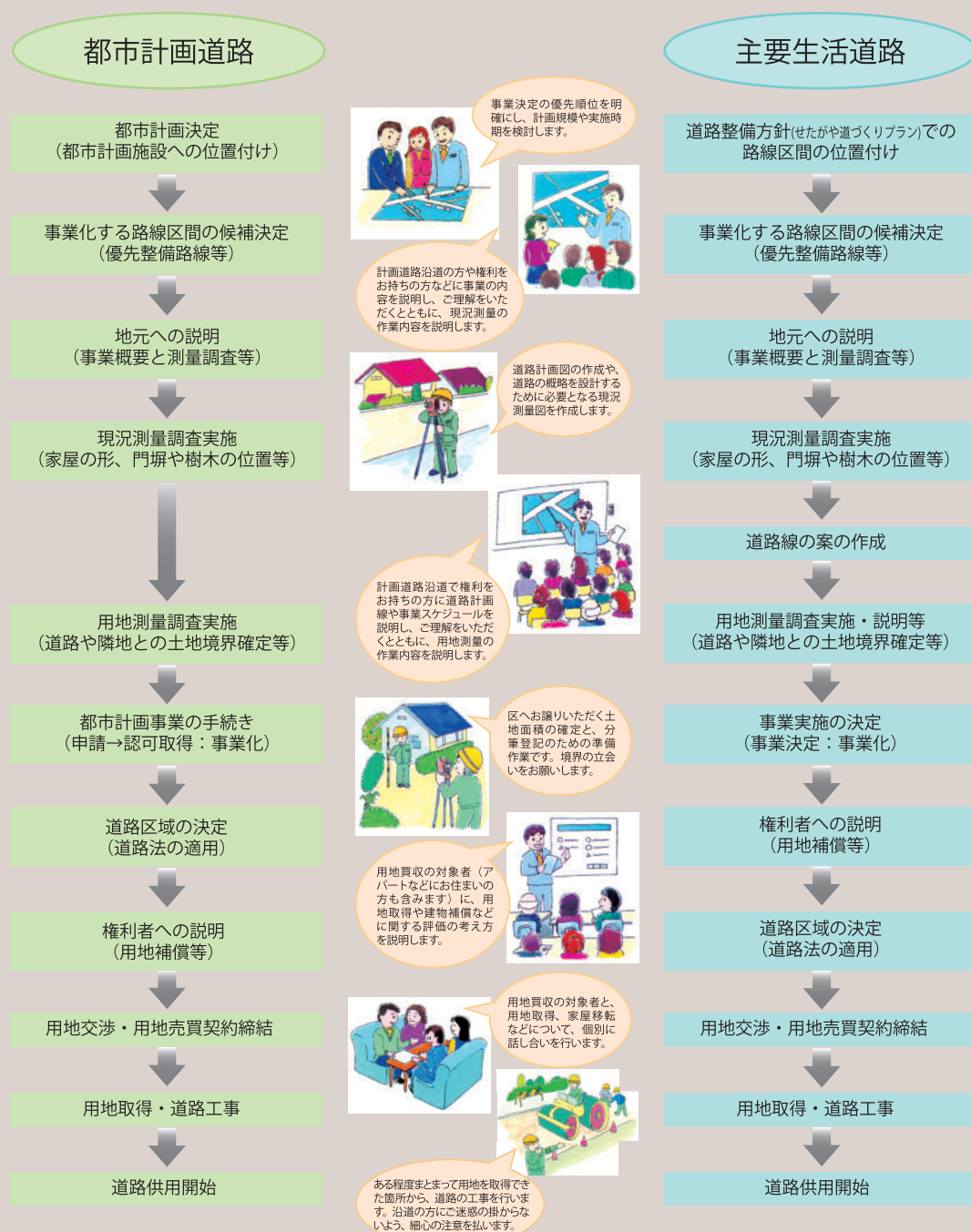
図 7-1 区施行の優先整備路線等の位置図

※東急大井町線と交差する未整備の都市計画道路については、鉄道と道路の立体化が具体化した場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行います。

◆コラム◆ 道路事業の進め方について

道路整備を進めるにあたっては、都市計画道路と主要生活道路でいくつかの違いがありますが、一般的な流れは以下のとおりです。

なお、用地取得については、区が定めた基準に基づく補償により、地権者の理解と協力のもと進めます。



※ 上記のプロセスは、世田谷区における一般的な道路事業のすすめ方です。路線や区間により異なる場合があります。個々の路線の具体的なプロセスについては、お問い合わせください。

◆コラム◆ 道路整備がもたらす多様な効果

【無電柱化の推進】

区内では、約 54,000 本の電柱と電線類が輻輳している状況です。

電柱は、歩行者やベビーカー、車いす利用者の通行の妨げとなるほか、災害時に倒壊した場合には道路を閉塞するため、消防活動や緊急物資の輸送に支障をきたす可能性があります。そのため、区は、令和元年（2019 年）に「世田谷区無電柱化推進計画」を策定し、これに基づいて無電柱化を推進しています。

無電柱化推進計画では、都市計画道路や主要生活道路の新設・拡幅にあたっては、原則として整備時に無電柱化を行う方針としています。

このように、道路整備は無電柱化の推進につながるとともに、街の景観や防災機能の向上等に寄与します。



【整備前】



【整備後】

【安全・安心に自転車を利用できる環境の整備】

コロナ禍以降、移動手段としての自転車の利用が増加している一方、区内では、自転車による交通事故が多く発生している状況です。

区内の自転車事故件数は減少傾向にありましたが、平成 28 年（2016 年）以降は増加傾向にあります。特に、区内の交通事故における自転車関与率（交通事故全体に占める自転車関与事故の割合）は約 42% となっており、全国平均の約 2 倍となっています。そのため、区は、令和 3 年（2021 年）に「世田谷区自転車利用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」を策定し、これに基づいて自転車走行環境や駐輪環境の整備、放置自転車対策等を推進しています。

道路整備と合わせて自転車専用通行帯の整備等を行うことで、区民だれもが健康・快適に、また安全・安心に自転車を利用できる環境が整備されます。



自転車専用通行帯



自転車走行帯（ブルーゾーン）



自転車走行位置表示

第8章 地先道路の整備方針

第8章 地先道路の整備方針

地先道路は、宅地から主要生活道路や地区幹線道路を結び、日常生活で利用される最も基本的な道路です。区は、平成8年（1996年）に「地先道路整備方針」と、地域の現状や課題を踏まえた「地先道路整備計画」を策定し、地区計画等における街づくりを推進しながら、地先道路の整備を進めてきました。

今後は、道づくりプランの改定や地域の街づくり等に合わせて地先道路整備計画を改定し、効率的かつ効果的な地先道路の整備を進めていきます。

8-1 配置の考え方

地先道路は、消防活動困難区域の解消や地域における街づくりの状況、広域避難場所や避難所等の防災拠点へのアクセス性に加え、法定外公共物の位置等を考慮して配置します。

なお、「土地区画整理事業を施行すべき区域」においては、東京都が平成14年（2002年）に策定した「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン（以下「ガイドライン」といいます。）」における区画道路率の確保等も図ります。

8-2 整備の進め方

（1）地域の街づくりにおける整備

地区計画を導入している地区においては、建物の建替え等に合わせて、地区施設として位置づけられている地先道路の整備を進めます。

整備にあたっては、国や都の補助金や法定外公共物（旧国有地）を積極的に活用すること等で、整備コストの削減を図ります。

（2）公共施設（学校や区民施設等）の建替え等を契機とした整備

公共施設の建替え等の機会を捉え、整備コストの削減や用地取得に係る期間の短縮を図りながら地先道路の整備を進め、施設利用者等の交通安全の確保を図ります。

（3）大規模な土地利用の転換等を契機とした整備

マンションの建設等、大規模な土地利用の転換に合わせて、敷地周辺の地先道路の整備を進めます。

整備にあたっては、転換後の土地利用や施設開発に伴う動線の変化等を踏まえて検討します。

◆コラム◆ 法定外公共物(赤道、水路、畦畔)

法定外公共物とは、道路法、河川法(昭和 39 年法律第 167 号)等の適用又は準用を受けない赤道、水路、畦畔等をいいます。法定外公共物は、従来は国が所有していましたが、地方分権一括法(平成 11 年法律第 87 号)に基づき、平成 14 年(2002 年)～ 16 年(2004 年)に区に無償譲与されました。

区は、法定外公共物に接する地権者等から道路整備の要望を受けた場合や、境界確定等に関する基準を満たした場合には、法定外公共物を活用した地先道路の整備を進めています。



法定外公共物を活用した地先道路の整備事例

◆コラム◆ 土地区画整理事業をすべき区域

「土地区画整理事業を施行すべき区域(以下「すべき区域」といいます。)」は、昭和 44 年(1969 年)に、道路等の公共施設の整備改善や宅地の利用増進を図ることを目的として、緑地地域の指定解除と同時に世田谷区をはじめとする 9 区で都市計画決定されました。区内では、区の総面積の約 23%にあたる約 1,348ha が指定されています。しかし、区画整理が実施された区域はすべき区域の約 1 割にとどまるほか、現在は土地の細分化等によって、区画整理の施行は困難な状況です。

都市整備方針では「土地区画整理事業による整備が困難な地区については、ガイドラインに基づき、土地区画整理事業に代わる整備手法を検討し、無秩序な市街化を抑制する」としています。

地先道路の整備は、すべき区域内に点在する消防活動困難区域の解消や道路ネットワークの形成のためにも効果的な取り組みです。

第9章 道づくりの推進に向けた取り組み

第9章 道づくりの推進に向けた取り組み

今後も道路整備を持続的に進めていくためには、より一層の工夫や新しい取り組みにより、早期の事業完了や整備効果の発現を目指す必要があります。そのため、今後の道路整備の推進にあたっては、以下に示す取り組みを進めていきます。

9-1 道路事業の着実な推進

道路事業にあたっては、関係権利者に対して丁寧な説明を重ねるとともに、個別の事情や生活再建等に配慮しながら用地取得を進めます。また、複雑な権利関係を有する商業地やマンション等における用地取得については、補償説明業務等の外部委託も積極的に活用し、用地取得期間の短縮する取り組みを進める等、工夫を重ねながら道路事業を推進します。

9-2 安定した財源の確保

道路整備においては、土地価格や資材、労務コスト等の上昇により、事業費が増加する傾向にあります。引き続き、世田谷区土地開発公社や用地取得基金等の制度を適切に活用し、国や東京都の補助金等の確保と財政負担の平準化を図りながら、道路整備を進めます。

9-3 主要生活道路の事業着手に向けた周知・誘導

主要生活道路は、事業着手の検討の過程で測量等を行いながら幅員や計画線を決定することから、事業着手前は建築行為に対する制限が生じず、大規模な建物が建築される場合があります。そのため、優先整備路線に選定された区間については、計画期間内に順次、計画線の検討のための測量に着手し、沿道の地権者にも広く周知しながら事業着手に取り組みます。さらに、事業着手前においても沿道で建替え等が生じる場合は、窓口等で状況を建築主等とも共有し、事業への協力を依頼します。

また、周辺の道路ネットワークの形成状況等から、主要生活道路を都市計画施設として位置づけることが望ましいと考えられる場合は、関係する地権者等との合意形成を図りながら、必要な検討や手続を行います。

9-4 主要生活道路における個別対応事業の適用

区は、道路整備にあたって、一定の事業区間と事業期間を定める「路線型事業」に加え、「個別対応事業」を展開してきました。

個別対応事業とは、関係権利者の生活再建や建物更新等に柔軟かつ機動的に対応できるよう、事業協力が得られる箇所（主に敷地単位）を一つの事業区間として設定し、用地取得等を進める事業です。

現在は、木密地域に位置する主要生活道路130号線において個別対応事業による道路整備を進めています。

今後は、個別対応事業による実績や課題等を踏まえ、関係機関と調整のうえ、他の主要生活道路への適用も含め検討します。

9-5 優先整備路線等における道路予定地の先行取得

道づくりプランに位置づけた優先整備路線等については、全区間を同時に事業着手することは困難であるため、事業着手まで長期間を要する区間が生じます。

一方、事業着手の前に、建替えや相続等を契機として、地権者が区へ道路用地の譲渡を希望する事例があります。このような場合、区が先行的に道路用地を取得することで、地権者の生活再建の対応や新たな建物の建築、土地の細分化の防止等につながります。

今後も、優先整備路線等については早期の事業着手に向けた取り組みを進めるとともに、区が定めた基準に基づいて、道路用地の先行取得を進めます。また、取得した道路用地はコインパーキング等に暫定利用することで、税外収入の確保に努めます。

9-6 土地収用制度の活用

区の道路事業における用地取得は、関係権利者との合意の上で進めています。しかし、相続登記の未了や土地の境界に関する争い、商業地におけるテナント等における複雑な権利関係の整理等、区が主体となって解決することが困難な問題が発生する場合があります。このような問題が生じた場合、事業期間が長期化し、整備効果の発現に遅れが生じます。

一方、周辺の道路ネットワークの形成状況や事業期間、用地取得率等の状況を踏まえると、早期の事業完了が望ましい場合があります。

そのため、今後の道路事業における用地取得は、事業着手からの期間や道路ネットワークの形成状況、関係権利者との折衝経緯等も見定めながら、合意形成が困難な場合等は、必要に応じて土地収用制度を活用し、早期の事業完了を目指します。

9-7 事業用地の暫定整備

道路整備においては、一定の用地が取得できた段階で工事に着手しますが、事業期間が長期化している場合、事業効果の発現に遅れが生じます。現道を拡幅する道路事業においては、用地取得が完了した区間を歩道状に整備することで、歩行者の安全確保等を実現することが可能となります。

また、商業系地域においては、暫定整備した箇所の一時的な利活用により、にぎわいづくりを行っている例もあります。

今後も、事業中路線の早期完了を目指すとともに、地域の状況に応じた暫定整備を行うことで、事業効果の発現や、道路整備に対する機運の醸成を図ります。



図9-1 下北沢駅付近における暫定整備の事例

9-8 沿道街づくりの推進

都市計画道路の事業進捗に合わせ、沿道にふさわしい街の将来像を地域住民と共有し、延焼遮断帯の形成に資する地区計画を策定する等、周辺地域との調和を図りながら、適切な土地利用を誘導する沿道街づくりに取り組みます。

また、道路事業に伴い、狭小又は不整形な残地が多く生じる場合は、関係権利者の意向等も踏まえたうえで、必要に応じて土地区画整理事業を併用する手法（沿道整備街路事業等）の適用も検討します。

◆コラム◆ 地域の街づくりや基盤整備事業等と合わせて検討する道路

○都市計画道路放射第4号線支線1

都市計画道路放射第4号線支線1（以下「放4支1」といいます。）は、三軒茶屋二丁目付近に計画されている幅員12mの道路です。放4支1は、玉川通り、補助第51号線：世田谷通り）の交差点において、幹線街路の機能を補完するために計画されています。

放4支1の周辺では、地区の防災性の確保や広域生活・文化拠点としてのにぎわいと活気に満ちた魅力ある都市空間の創出等を目的として、市街地再開発事業等による街づくりの検討が進められています。また、放4支1も含まれる三軒茶屋駅周辺のエリアでは「三軒茶屋駅周辺まちづくり基本計画（三茶のミライ）」の実現に向けた様々な街づくりが取り組まれています。そのため、放4支1については、これらの街づくりの状況や動向と合わせて、交通機能の観点から在り方を検討する必要があります。



○主要生活道路の位置づけはないが、歩行空間の確保等が期待される道路

区における道路の新設・拡幅整備は、都市計画道路や主要生活道路等、将来道路ネットワークとして位置づけられている道路を対象としており、関係権利者の理解と協力のもと進めています。

しかし、現時点では将来道路ネットワークとしての位置づけがなくとも、交通量が多い等の理由で、歩行空間の確保等が期待される道路が存在します。

例えば、南烏山五丁目付近に位置している区道は、幅員約6mの地先道路です。当該道路は、千歳烏山駅に接続する路線バスが運行されている他、自動車や自転車、歩行者の交通量も多いため、安全な歩行空間の確保等が課題となっています。一方、京王線連続立体交差事業に伴い、千歳烏山駅周辺における街づくりの取り組みが進められている他、都市計画道路（補助第216号線）や駅前広場（世区街第14号線）の整備も進められています。このような道路については、沿道住民の意見や周辺の道路ネットワークの形成状況、基盤整備による交通需要の変化等を注視しながら、歩行空間の確保等の方策も含めた道路空間の在り方について検討する必要があります。



◆コラム◆ 道路整備に伴う街づくり

道路整備に伴う沿道の街づくりを進めるにあたっては、地区の現況や課題を整理し、よりよい街の将来像を地域住民と共有しながら、周辺環境に配慮した建物の建て方、みどり豊かな空間の創出、災害対策等、地区の状況に応じた街づくりのルールを具体的に検討していきます。

例えば、東京都が事業を進めている放射第23号線の沿道においては、区は、平成27年度（2015年度）から12回にわたり「街づくり懇談会」を開催し、沿道の土地利用や街づくりの目標、周辺交通等について地域住民と意見交換を重ねる等、街づくりの議論を進めながら、地区計画の策定や用途地域の変更を行っています。

その中では、街が抱えている交通課題や整備により新たに懸念される交通課題等について、ガリバーマップ（縮尺1/150程度の大きな地図）を見ながら歩行者・自転車・自動車それぞれの交通に関すること、通学路に関すること等についても意見交換を行い、街の将来像を検討してきました。



ガリバーマップを用いた交通課題についての意見交換



場所ごとの課題の洗い出しの様子

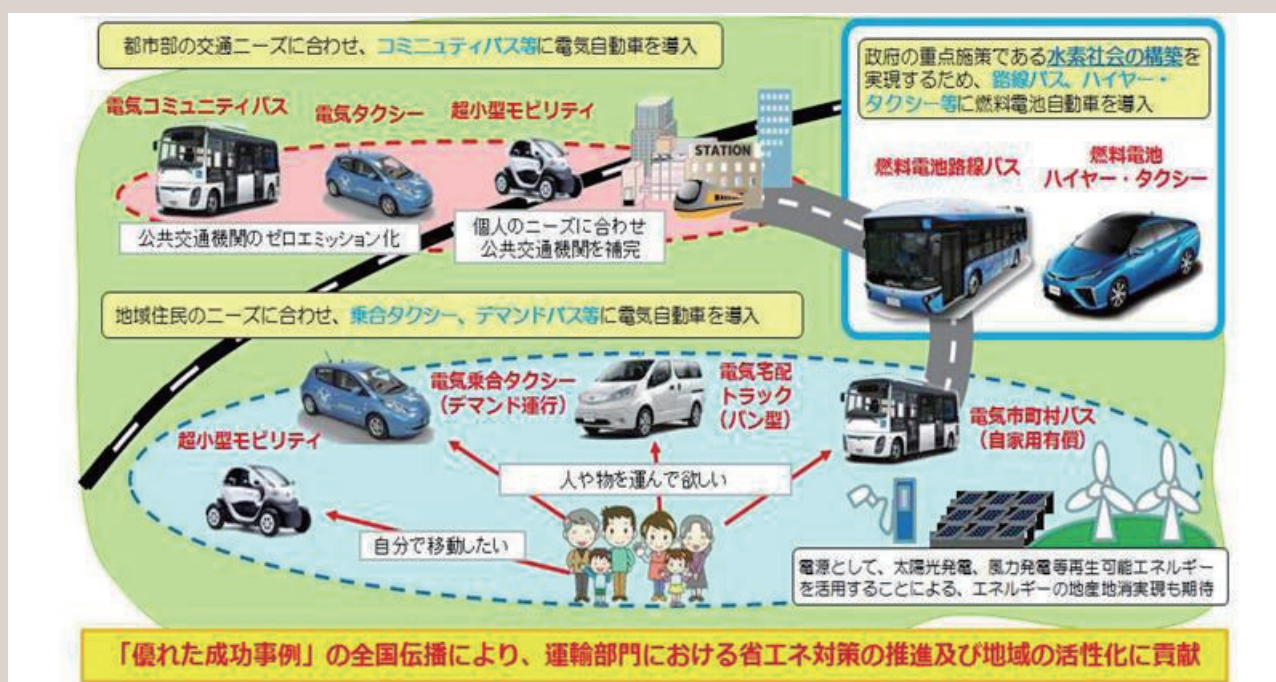
◆コラム◆ 道路整備における新しいモビリティへの対応

高齢化の進行に伴う交通弱者の増加、コロナ禍に伴うライフスタイルの多様化、デマンド交通やグリーンスローモビリティといった新たな交通サービスの進出等、道路を利用する誰もが安全で安心して移動できる環境の創出がより一層求められる時代となってきています。

一方、限られた道路空間においては、車道に自転車や電動キックボードが混在していることに加え、高齢者等の移動支援になりうるパーソナルモビリティの普及といった視点においても、道路空間が十分とはいえない等、新たなモビリティに対する課題が浮き彫りになりつつあります。さらに、今後の普及が期待される自動運転のバスやトラック等にも対応した道づくりが必要です。

今後の道路整備は、自動車や自転車、歩行者のみならず、こういった新たなモビリティとの共存を見据える必要があります。

引き続き、道路ネットワークの形成を進めながら、新たなモビリティに対応した適切な断面構成の検討や必要な施設を整備し、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を目指した道路整備を進めます。



出典：超小型モビリティの成果と今後（国土交通省）

新しいモビリティの活用事例

◆コラム◆ ウォーカブルな街づくりへの道づくりの貢献

高齢化の進行や健康づくり、生活習慣病対策、気候変動対策、地域の活性化等を目的として、全国的に「歩けるまち」の需要が高まっています。道路は単なる自動車の通行路ではなく、歩くためのインフラへと転換が始まっています。令和8年3月に策定された整備方針では、ウォーカブルな都市・東京の実現に向け、まちづくりや地域のニーズに応じて道路空間を再編する取り組みを「東京ストリート+（プラス）」として位置づけ、先導的なモデルケースとなるような道路を「リーディング路線」として選定しています。

このような中、区は、「ウォーカブル＝居心地がよく歩きたくなるまちなか」の形成を目指し「ウォーカブル推進都市」に賛同し、ウォーカブルマップの作成、三軒茶屋駅周辺での社会実験、けやき広場でのコミュニティデザイン、施設整備におけるユニバーサルデザインの導入等、ソフト・ハードの両面からの取り組みを進めています。

しかし、区は都市計画道路等の整備率が低く、交通渋滞、生活道路への通過交通の流入、歩行者や自転車、自動車の錯綜等が発生しているため、現状では、道路がウォーカブルな街づくりを支えることは困難です。

そのため、例えば、都市計画道路が整備されることにより通過交通が大きく減少した商店街通りをリメイクすることで、個性的で居心地もよく、これまで以上に歩きやすくなる道路空間の創出や、交通規制による一時的な空間の創出が可能となります。

今後は、道路ネットワークの形成により交通転換が図られ、地域のエリアマネジメント活動や社会実験等を通じてニーズが高まった場合は、積極的に道路空間の再編を検討します。



馬事公苑界わいコミュニティデザインプロジェクト
「bajico」



社会実験「SANCHI STREET TERRACE」

【参考資料】

【参考資料】

●検討体制

道づくりプランの改定にあたっては、庁内検討委員会を設置し、関係所管課で検討を行いました。

また、学識経験者で構成される「専門アドバイザー会議」を設置し、専門的見地からの助言も受けました。

【庁内検討委員会 構成員】

役職	役職
委員長	技監
副委員長	道路・交通計画部長
委員	都市整備政策部長
委員	防災街づくり担当部長
委員	土木部長
委員	世田谷総合支所街づくり課長
委員	北沢総合支所街づくり課長
委員	玉川総合支所街づくり課長
委員	砧総合支所街づくり課長
委員	烏山総合支所街づくり課長
委員	烏山総合支所駅周辺整備担当課長
委員	政策経営部政策企画課長
委員	政策経営部財政課長
委員	都市整備政策部都市計画課長
委員	防災街づくり担当部防災街づくり課長
委員	防災街づくり担当部市街地整備課長
委員	道路・交通計画部副参事（外環調整担当）
委員	道路・交通計画部道路計画課長
委員	道路・交通計画部道路事業推進課長
委員	道路・交通計画部交通政策課長
委員	土木部土木計画調整課長
委員	土木部交通安全自転車課長

【専門アドバイザー会議 構成員】

役職	氏名	所属
座長	大沢 昌玄	日本大学 理工学部 土木工学科 教授
副座長	中林 一樹	明治大学 研究・知財戦略機構 研究推進員
会員	明石 達生	東京都市大学 都市生活学部 都市生活学科 教授
会員	寺内 義典	国土舘大学 理工学部 建築学系 工学研究科 教授
会員	中西 正彦	横浜市立大学 国際教養学部 都市学系 大学院 都市社会文化研究科 教授

【会議・調査等の実施時期】

年度	月	会議・調査等
令和6年度	6月	第1回 専門アドバイザー会議（6月17日・25日）
	7月	第1回 庁内検討委員会（7月9日）
	8月	第2回 専門アドバイザー会議（8月2日） 第2回 庁内検討委員会（8月28日）
	9月	区民アンケート（9月27日～10月31日）
	10月	第3回 専門アドバイザー会議（10月21日）
	11月	第3回 庁内検討委員会（11月28日）
	12月	第4回 専門アドバイザー会議（12月9日） 第4回 庁内検討委員会（12月25日）
	2月	第5回 庁内検討委員会（2月28日）
	3月	第5回 専門アドバイザー会議（3月28日）
令和7年度	5月	第6回 専門アドバイザー会議（5月26日）
	6月	第6回 庁内検討委員会（6月16日）
	9月	第7回 庁内検討委員会（9月5日）
	10月	第7回 専門アドバイザー会議（10月27日・28日） 第8回 庁内検討委員会（10月28日）
	2月	パブリックコメント（1月8日～2月9日）
	3月	第9回 庁内検討委員会（3月6日） 第8回 専門アドバイザー会議（3月24日）

せたがや道づくりプラン

編集・発行 世田谷区 道路・交通計画部 道路計画課
〒158-0094 東京都世田谷区玉川一丁目20番1号
電話 03-6432-7935
Fax 03-6432-7991
発行日 令和8年6月
広報印刷物登録番号 No. ●
