

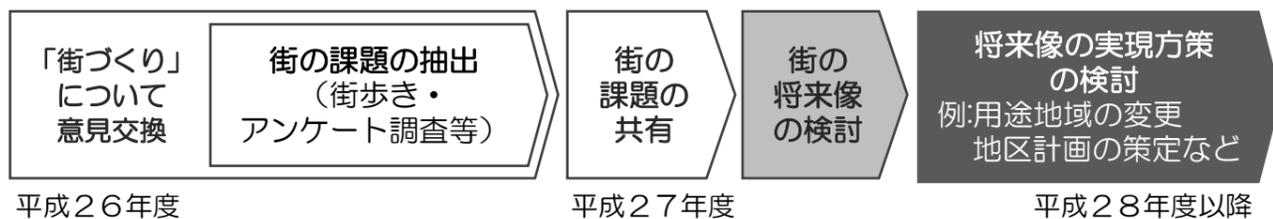
## その他の街づくりの課題について

これまでの会では「建物の用途」「建物の高さ」「道路・交通」に関する街づくりの課題について意見交換を行いました。また、第5回街づくり懇談会では以下の4つの内容に関する街づくりの課題について説明しました。今後もこれらの課題を含めて意見交換を行っていきます。



## 街づくり懇談会の流れ

平成27年度は、街の課題を共有し、将来像の検討を行う予定です。その後、将来像を実現させるための方策を検討していきます。



■■■■■■■■ 問い合わせ先 ■■■■■■■■  
 世田谷区世田谷総合支所街づくり課 担当:二見・北崎・神田 電話:03-5432-2872  
 北沢総合支所街づくり課 担当:成瀬・小出・小野 電話:03-5478-8031  
<http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/120/345/347/d00136280.html>

このニュースは補助52号線沿道地区(概ね沿道30mの範囲)にお住まいの方、土地・建物を所有する方に配付、郵送しています。

補助52号線  
沿道地区

平成27年11月 発行:世田谷区北沢総合支所街づくり課

街づくりニュース

No.7

世田谷区では昨年度から、都市計画道路補助線街路第52号線（以下、「補助52号線」といいます）の整備に伴い、沿道地区の街づくりについて地区の皆さんと一緒に考える「街づくり懇談会」を開催しています。地区の現状の確認、課題の整理などを行い、目指すべき街の将来像とそのために必要なルール（用途地域や地区計画など）を検討していきます。是非ご参加ください。

## 「補助52号線沿道地区」 第6回街づくり懇談会を開催します

どなたでもご参加いただけます

日時 平成27年

12/1 (火)

19:00~20:30

会場 宮坂区民センター2階大会議室  
(世田谷区宮坂 1-24-6)

### 内容

これまでの街づくり懇談会での検討を踏まえ、補助52号線沿道地区の街づくりの方向性について意見交換を行います。

みどり・空地  
街並み景観  
防災  
住環境

建物の用途  
建物の高さ

道路・交通



## 第5回街づくり懇談会の報告

街づくり懇談会では補助52号線沿道の街づくりについて検討を進めていますが、これまで補助52号線整備に関することについても多くのご意見をいただいています。そこで今回の街づくり懇談会では、国士舘大学教授の寺内義典先生より道路整備に関するいくつかのテーマについて話題提供していただき、意見交換を行いました。

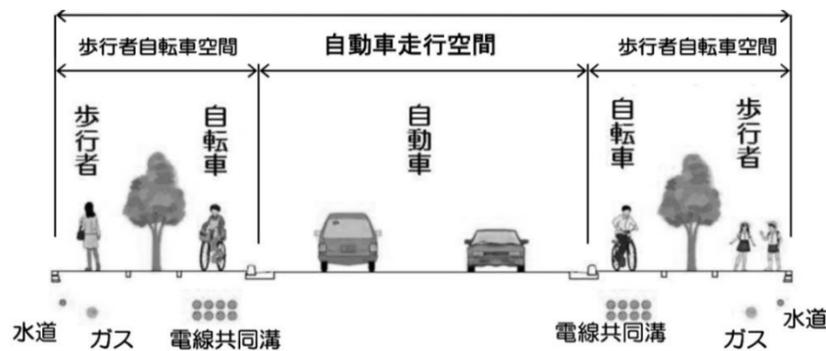
日時：平成27年9月29日(木)  
19:00~21:00  
場所：宮坂区民センター  
2階大会議室  
参加者：24名  
街づくりアドバイザー  
寺内義典先生  
(国士舘大学教授)



### ① 交通量と道路構造（横断施設）の関係

#### ■ 説明概要

- 東京都は将来の交通量を予想し道路構造を設計している。
- 信号機や横断歩道（横断施設）を設置する場所は、東京都と交通管理者の警察が協議して決定する。
- 多車線道路の交通量は非常に多い（環状七号線の交通量は5万台/日以上など）。一方、補助52号線は、赤堤通りや淡島通り（池尻付近）程度の規模（交通量1万台/日）の道路である。
- 交通量が1万台/日程度の場合、道路断面は片側1車線の2車線道路となり、横断歩道が設置（歩道橋は一般的に4車線以上から設置）され、横断分離柵により歩車道が分離される。
- 通学路は一般的には安全な道路のなかから選定されるので、通学路にあわせて横断施設ができると考えないほうが良い。補助52号線は現状の学区や生活圏を分断する。必要な横断施設を地元住民から警察や東京都に要望することが必要だろう。



▲補助52号線の整備イメージ

(出典) 特定整備路線事業概要及び現況測量説明会資料

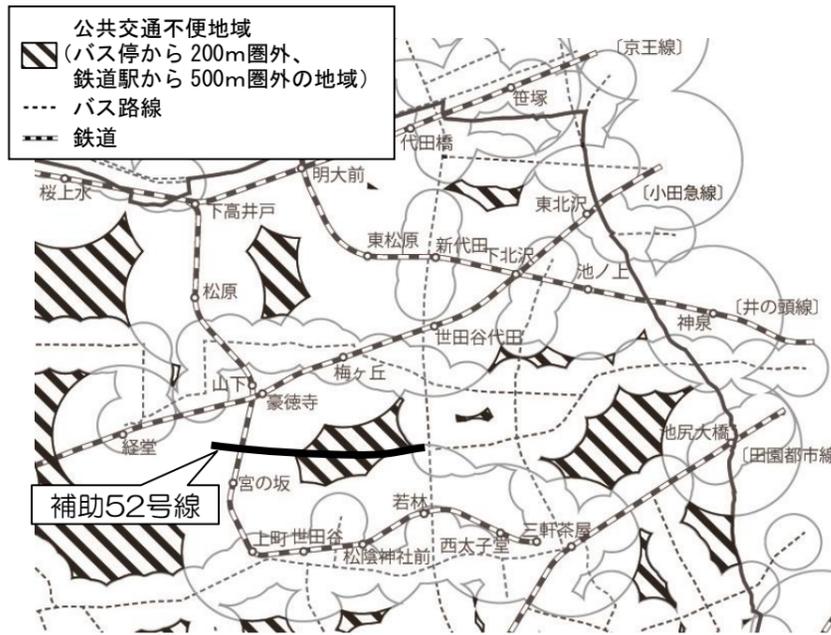
#### ■ 主な意見（⇒は回答）

- 補助52号線整備後、交通量は増加するのか。  
⇒周辺の都市計画道路の整備が進みネットワークが繋がれば、補助52号線の交通量は変わるだろう。より遠くへ向かう運転者は一般的に多車線道路を選ぶため、整備後も2車線となる補助52号線の交通量は大きく変わらないかもしれない。

### ② バス交通について

#### ■ 説明概要

- 最近の高齢者は今までと比べて外出が多くなっているが、同時に高齢者の自動車運転の事故も増えている。
- 高齢者の健康維持のためにも外出できる環境づくりが必要である。高齢者の外出する足としてもバス交通の運行は有効である。
- 当地区周辺は人口密度も高く需要もあると思われるが、バス交通が運行できる幅員のある道路がなく、現在運行されていない状況にある。
- 補助52号線整備後、採算性のある路線となればバス交通の運行もあり得る。運行にあたってはバス停留所やバスが転回できる場所を確保する必要がある。また、バス交通の運行にあたっては、採算性はもちろんだが、住民の運行へのニーズや要望も重要である。



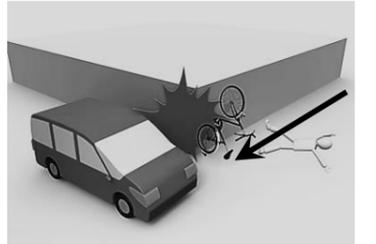
▲補助52号線周辺の公共交通不便地域

(出典) 世田谷区道路整備白書

### ③ 自転車について

#### ■ 説明概要

- 昨今、社会的に自転車事故の関心が高まっている。特に歩行者対自転車事故の多くが東京都内で発生している。自動車から自転車の安全を守ることも必要だし、自転車から歩行者の安全を守る必要もある。
- 自動車と自転車の交差点での出会いがしらの事故件数は、自転車の車道通行よりも歩道通行の方が多い。また、自動車は右から来る自動車等に注意を向けるため、左側通行よりも右側通行の自転車の方が事故が多い。これが車道通行を推進する根拠のひとつである。
- 世田谷区では、自転車走行空間を青色に塗装している。補助52号線は幅員が広いので、安全な幅員のある自転車専用レーンを整備すべきだろう。



▲自転車の右側通行での事故



自転車専用通行帯 自転車走行帯

▲自転車走行空間の整備例

### ④ その他

#### ■ 主な意見（⇒は回答）

- 補助52号線に大型車が進入しないように規制することはできるのか。  
⇒難しい。最終的に環状八号線まで整備されても、大型車の割合は甲州街道のようにはならないだろう。また、道路空間や沿道環境を大型車が通行しづらく、影響が小さくなるようにする工夫ができるのではないかと考えている。