

# せたがや道づくりプラン【道路整備方針】 骨子

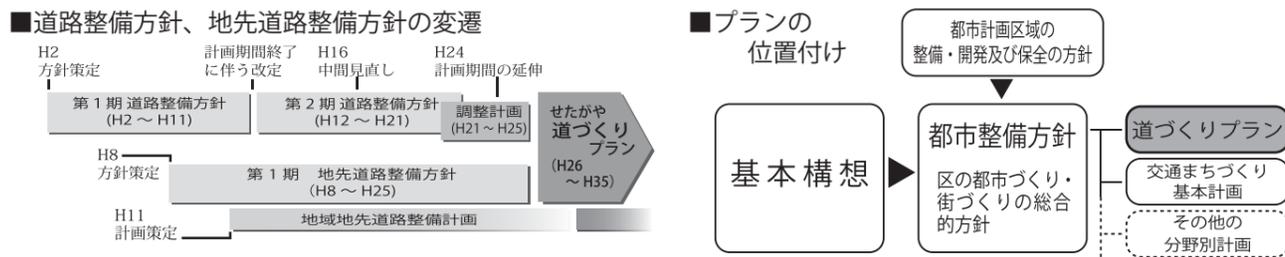
## □プランの構成

- 第1章 プランのアウトライン
  - 第2章 現状と課題
  - 第3章 道路整備の基本方針
  - 第4章 道路整備の目標
  - 第5章 事業化プログラム
- 「骨子」で示す項目

## 第1章 プランのアウトライン

### 1-1 策定の背景

「道路整備方針」(H2)、「地先道路整備方針」(H8)により計画的な道路整備に取り組んできたが、いまだに十分な水準ではなく、交通渋滞、通り抜け車両による住環境の悪化などの問題は未解決。災害対策(延焼遮断帯、緊急物資輸送路となる道路ネットワークの構築)、超高齢社会への対応(安全で移動しやすい道路交通環境の充実)など、社会変化に対応し将来に備える道づくりも課題。今後も計画的な道路整備を継続していくため、「基本構想」、「都市整備の基本方針」の改定とあわせ、「道路整備方針」及び「地先道路整備方針」を全面的に改定し、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針として策定する。



### 1-2 位置付け

「世田谷区都市整備方針」の分野別方針の一つとして策定する(世田谷区街づくり条例第10条)。

### 1-3 内容と計画期間

#### 1-3-1 地先道路整備方針の統合

地先道路整備方針は策定後17年が経過し、時代変化に対応する見直しが必要。防災対策、街づくりとの連携などの面で、骨格的な道路から地先道路まで一体的に計画し整備する必要性。道路整備方針の改定と合わせて、地先道路整備方針についても見直しを行い、二つの方針を統合する。

#### 1-3-2 プランの内容

**道路整備の基本方針**  
長期的な視点で必要と考えられる道路網の配置計画と、その計画を実現するための考え方。

**道路整備の目標**  
計画期間内における道づくりの目標。上位計画の将来像の実現に向けて取り組むべき道づくりの方向性と、喫緊の課題解決などのために特に重点化すべき事項。

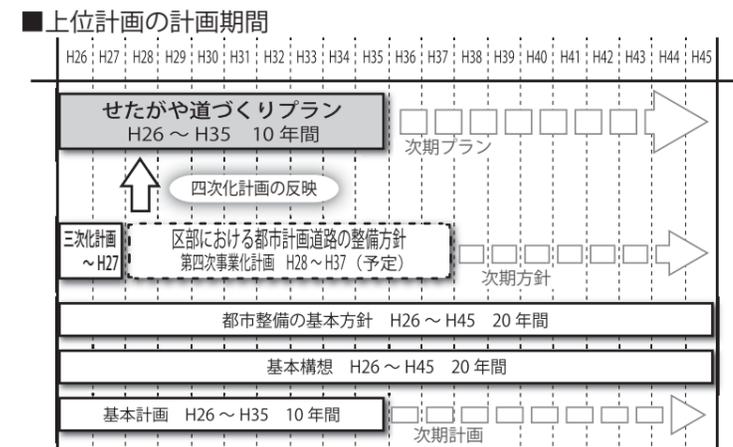
**道路の事業化に関する計画(事業化プログラム)**  
早期に整備すべき路線など、道路整備の基本方針に基づく具体的な取り組みの内容。

#### 1-3-3 計画期間

平成26年度から平成35年度の10年間

#### 1-3-4 プログラムの見直しについて

「区部における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」策定(H28 予定)に伴い、必要な変更を行う。関連する上位計画の変更などに応じて見直しを行う。



## 第2章 現状と課題

### 2-1 区をとりまく社会経済動向

- ・高齢化の進行
- ・多様な道路整備へのニーズ
- ・地球環境問題への関心
- ・道路整備予算の縮小
- ・防災に対する意識の高まり

### 2-2 道路整備の現状

#### 2-2-1 区の道路整備の現状

- ・面的な基盤整備が行われずに市街化が進行した地域が多く、道路率(14.1%)が低い。(区部 Av16.4%)
- ・1/4が幅員4m未満の狭あい道路。
- ・区の北部や西部の整備水準が低い。

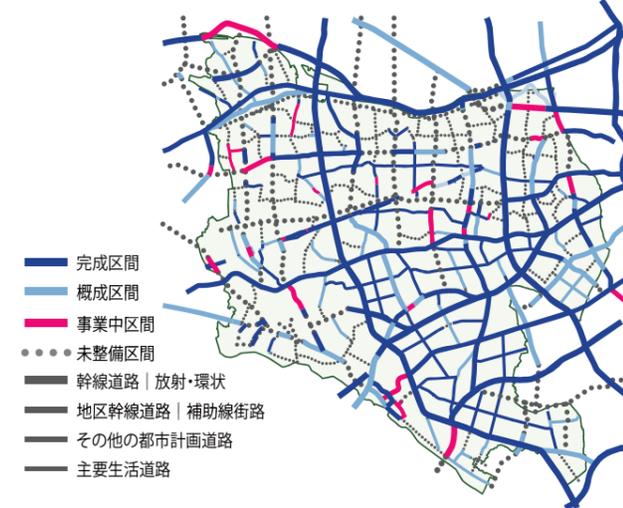
#### 2-2-2 都市計画道路、主要生活道路の整備状況

- ・地区幹線道路、主要生活道路の整備率は4割弱。
- ・他区と比べて都市計画道路の整備率が低い。
- ・北部や西部で未整備の計画道路が多い。
- ・南北方向の整備が遅れている。

#### 2-2-3 地先道路の整備状況

第1期地先道路整備方針で定めていた配置計画(幅員6~8m以上の地先道路を主要な生活道路に囲まれた区域に、最大250m間隔で1本以上配置する)を満足しない地域が、区の北部を中心に残る。

#### ■都市計画道路、主要生活道路の整備概況図



### 2-3 区民の日常生活への影響

道路のネットワークが不完全なこと、狭い道路が多いことなどにより、区民の日常生活にさまざまな問題が生じている。

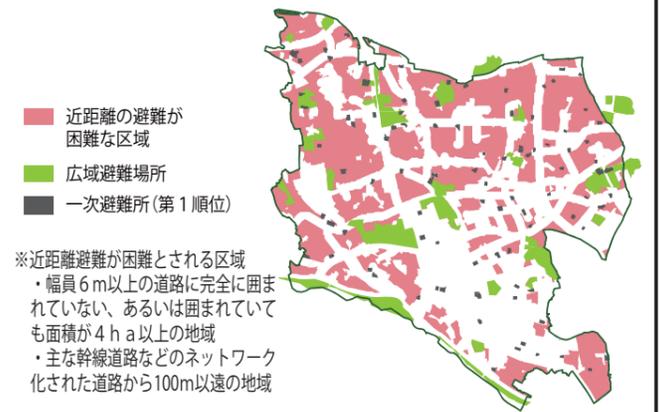
- ・公共交通機関の利用しにくい地域の存在
- ・歩行者や自転車交通の安全性の低下
- ・生活道路への通り抜け交通による住環境の悪化

### 2-4 防災対策と道路整備

東日本大震災以降、防災に対する意識が高まる。首都直下型地震などに備えた対策が必要。防災性向上のため道路は重要と考える区民は多い。

- ・災害時の避難困難な地域の解消
- ・延焼遮断帯の形成
- ・防火活動が困難な地域の解消
- ・防災拠点への経路の確保
- ・緊急輸送道路ネットワークの充実

#### ■近距離の避難が困難とされている地域



※近距離避難が困難とされる区域  
・幅員6m以上の道路に完全に囲まれていない、あるいは囲まれていても面積が4ha以上の地域  
・主な幹線道路などのネットワーク化された道路から100m以上の地域

### 2-5 将来予測と道路整備の必要性

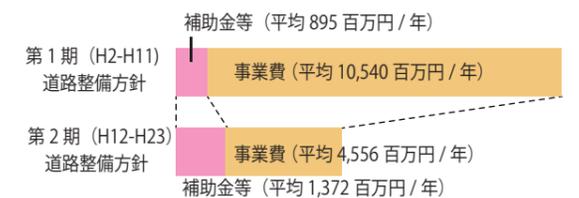
- ・人口はしばらく増加、高齢化は進行。自動車台数は減少中、自動車、自転車、徒歩による移動は増加の見込み。
- ・外環道整備や京王線連立事業などが本格化、周辺まちづくりの必要性が高まる。
- ・宅配便などの配送サービスは増加中。

### 2-6 これまでの取り組み

#### 2-6-1 主要な生活道路整備の取り組みの成果

- 1) 道路整備の推進(H12~H23)  
完成 約4.7km(地区幹線2.5km、主要生活2.2km)  
事業化 約5.8km(地区幹線3.0km、主要生活2.7km)
- 2) 事業効果  
危険箇所の解消、防災性の向上、商店街の活性化、連立事業との連携による事業効果の拡大など。
- 3) 新たな事業手法の導入  
都市再生機構(UR)の直接施行、補償機構による用地取得、収用法の適用、区画整理事業の導入など。
- 4) 財源の確保~補助金、交付金の活用拡大~  
平均事業費は、第1期の道路整備方針に比べて半減、補助金、交付金等の割合は拡大。

#### ■第1期道路整備方針と第2期道路整備方針の事業費の比較



#### 2-6-2 問題点

- ・事業着手率が低い(着手率50%)
- ・事業の長期化 H11以前に着手路線の3割が未完。
- ・残事業の多さ 現事業中路線で約23km<sup>2</sup>が未取得。

#### 2-6-3 地先道路整備の取り組みと問題点

- ・H12~23で、事業費約56億円(用地、補償のみ)、約7,600m<sup>2</sup>の用地を取得。
- ・支所間の接続、上位計画との整合が取れない等の問題が発生。
- ・個別の案件ごとに事業の可否を判断しており、計画的な執行が困難。

# 第3章 道路整備の基本方針

## 3-1 将来道路網計画

### 3-1-1 道路の機能

都市における道路は、自動車の通行だけでなく、子どもから高齢者、障がい者など、さまざまな人がいろいろな目的・手段で利用する。また、道路は災害時の防災空間や、イベントや交流の場などの生活活動空間として貴重な公共空間でもある。世田谷区は、利用者の多様性や道路の機能の多面性を考慮し、地域特性を踏まえた将来道路網の配置計画を策定する。

### 3-1-2 道路の分類

#### ■ 道路の分類・役割

幹線道路	・主に長距離の交通を処理することを目的とし、大量の自動車交通の処理を担う。 ・歩道と車道が分離された片側2車線以上の相互通行の道路。幅員は20m以上。
地区幹線道路	・主に中距離の移動に使われることを目的とし、地区のバス交通や隣接する区や市を結ぶ役割を担う。 ・歩道と車道が分離された片側1車線以上の相互通行の道路。幅員は15m以上。
主要生活道路	・幹線道路と地区幹線道路で囲まれたエリアの交通を処理する役割を担う。 ・歩道と車道を分離した道路、整備形態は地域の実情に合わせて行う。幅員は10～13m。
地先道路	・各宅から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ道路。 ・歩道と車道は分離していないが、歩行者と自動車が共存できる幅員4m以上のものと、歩行者の安全性が高まり、消防車両の通行・消火活動が可能な幅員6～8m程度のものがある。

### 3-1-3 道路ネットワークの段階的な構成

世田谷区は23区の外周にあり、幹線道路と地区幹線道路によるグリッドが都心部と比べて大きい特徴がある。都市計画道路で囲まれた区域内の交通を集散させるため、その内部に主要生活道路を配置する。さらに、都市計画道路と主要生活道路で囲まれる区域内における消防活動困難区域の解消などのため、地先道路を配置する。

#### ■ 世田谷区の将来道路網計画



## 3-2 将来道路網計画の実現に向けて

### 3-2-1 計画実現への姿勢

道路の配置計画は一体的に策定する必要があるため、計画決定から事業着手までに相当の期間が空いてしまう路線が生じるが、長期にわたって計画的な道路整備を継続し、将来道路網の実現を目指していく。

### 3-2-2 道路網計画見直しの考え方

都市計画道路の見直しは23区全体で検討すべきものであり、本プランによる見直しは行わない。H16策定の「区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において必要性の検証が行われ、次期方針（第四次事業化計画）はH28に策定予定。主要生活道路網の見直しについては、これら都市計画道路網の見直しを受けて、必要に応じて検討していく。

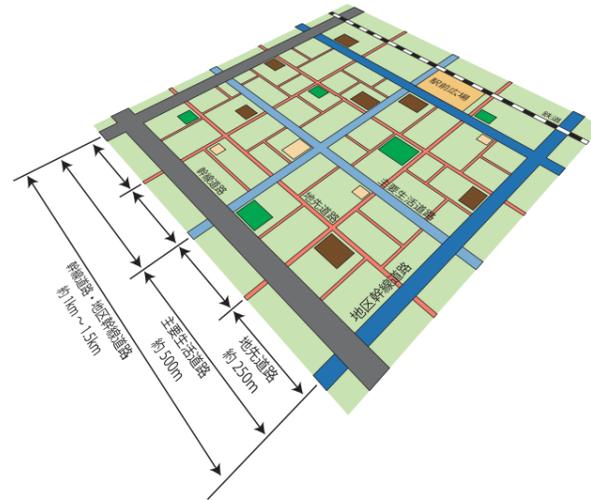
#### ■ 道路の機能

交通機能	通行機能	---	自動車、自転車、歩行者の通行など
	アクセス機能	---	沿道の土地、建物への出入りなど
	滞留機能	---	自動車の駐車、歩行者の滞留など

市街地形成機能	都市の構造形成	---	都市の骨格形成など
	構成要素の形成	---	居住環境区域の形成など
	都市の景観形成	---	景観の軸線形成など

空間機能	防災空間	---	延焼防止、消防活動、避難路など
	収容空間	---	ライフライン施設の設置など
	環境空間	---	緑化、通風、採光の確保など
	生活活動空間	---	イベント・交流の場など

#### ■ 道路ネットワークの構成イメージ



□ 幹線道路・地区幹線道路  
都心部を中心に放射状に配置され、周辺区となる世田谷区は配置間隔が約1～1.5kmと広い。多くは延焼遮断帯に指定されており、災害時には避難路・物資の輸送路などの多様な機能も担う。整備は都と区で分担して行う。

□ 主要生活道路  
幹線道路・補助幹線道路に囲まれた地域の交通の処理、バス交通網の確保、ミニ防災生活圏の形成などの観点から、およそ500m間隔で配置。幹線道路・地区幹線道路を補完する役割を担う。整備は区で行う。

□ 地先道路（幅員6m以上）  
災害時に消防活動困難区域が生じないよう、概ね250m以下の間隔で配置することを原則とする。また、地域の交通需要や土地利用などの実状のほか、防災拠点へのアクセス性も考慮し、適切に配置。整備は区で行う。

※すべての道路について、整備にあたっては歩行者や自転車をはじめとする様々な利用者の安全性、快適性の確保を考慮し、構造を検討する。

# 第4章 道路整備の目標

## 4-1 目標の考え方

未整備の路線が多く、財源も限られていることから、実行可能な範囲で高い整備効果が得られるように、緊急性や優先性を考慮した計画的な事業を進めていく。喫緊の課題に対応し、かつ、基本構想や都市整備方針が掲げる将来像を実現するために、計画期間内における道路の新設拡幅事業について、進むべき方向性及び重点化すべき事項を示す。

#### 基本構想 九つのビジョン（抜粋）

- 一、災害に強く、復元力を持つまちをつくる
- 一、環境に配慮したまちをつくる
- 一、より住みやすく歩いて楽しいまちにする

#### 基本構想 実現に向けて（抜粋）

- 一、国や都と協力し、近隣自治体とも連携して広域的な課題に取り組む

#### 都市整備方針 都市づくりビジョン（案）

- 将来都市像  
安全で快適な暮らしを、ともにつくる都市 世田谷
- 4つのまちの姿
- ① 安全で、災害に強く 復元力のあるまち
- ② みどりやすらぎがあり、住みたくなるまち
- ③ 活動と交流の場をもち、魅力を高め継承するまち
- ④ 誰もが快適に移動できるまち

#### 道路整備に関する課題など

- 全般  
膨大な計画、遅れている整備状況、残事業量、困難な財源確保など
- 区民生活  
通過車両による住環境の悪化、公共交通不便地域が存在など
- 防災・減災  
延焼遮断帯の不足、幅員の狭い緊急輸送路などの存在
- 区民ニーズ  
区民アンケート、区民意識調査の結果など
- 街づくりの動き  
京王連立、東京外環道など

## 4-2 道づくりの方向性

上位計画が掲げる将来像の実現に向けて、計画期間内において進めるべき道づくりの方向性

- 1. 防災・減災に寄与する道づくり**  
延焼遮断帯、緊急物資輸送路、消防活動のためのスペース、避難路など、災害時において道路は多くの役割を担う。道路の防災減災機能を重視し、災害に強いまちの実現のため、防災性向上に寄与する道づくりを推進する。
- 2. すべての人にやさしい道づくり**  
高齢者の移動手段となるシニアカーや車椅子も含め全ての歩行者にとって安全で楽しく歩ける歩道整備、自転車走行環境にも配慮した道路整備、公共交通不便地域解消につながる道路整備など、ユニバーサルデザインの視点も踏まえ、多様な利用者、様々な交通手段に対応する道づくりを進める。
- 3. 環境の向上に資する道づくり**  
区内の道路網を整え自動車交通を分散化、円滑化することで、住宅地内の通過交通を減らし住環境の改善を図るとともに、渋滞解消により排気ガスの排出を削減する。また、道路内の緑化を充実し、連続したみどりの空間を創出するなど、環境の向上に資する道づくりを進める。さらにメンテナンス性を考慮した設計、雨水浸透施設の設置、しゃ熱性舗装の施工など環境を重視した道路の整備を行う。
- 4. 人が集い街のにぎわいを高める道づくり**  
人々が多く集まる駅周辺などでは、街のにぎわいを高め、人々がいきいきと交流するコミュニティの場とするため、オープンカフェの設置等も想定したゆとりある歩行者空間、広場を整備するとともに、これらの拠点間を繋ぐ都市軸となる道づくりを進める。
- 5. 広域的な課題解決に資する道づくり**  
国や都、近隣自治体との協力、連携により、道路交通環境の改善、防災対策の充実など、広域的な課題を解決するための道づくりを進める。

## 4-3 重点化事項

道づくりの方向性に加えて、道路整備に関する現状認識、課題分析などを考慮し、計画期間内において重点化すべき事項

- 1. 都市の骨格となる道路ネットワークの整備**  
区民生活の安全性や利便性、区全体の防災性の向上など、多くの課題に効率的に対応するため、整備効果が広く広範に及ぶ補助幹線道路を中心とした道路ネットワークの整備を重点化する。都施行路線の整備促進の働きかけ、沿道街づくりなどの事業協力も併せて行う。
- 2. 防災対策に資する道路整備**  
密集地区など災害時に大きな被害発生が想定される地域では、防災性向上に効果の高い路線（主要生活道路、地先道路）の整備を進める。点状の防災拠点へのアクセス路については、災害時において機能を確保するために、拡幅、すみ切りの設置、経路の多重化などの整備を行う。
- 3. 多様な利用者の安全性を高める道路整備**  
歩行者や自転車の安全性向上は、区民の満足度が最も低く改善要望が最も高い事項であることを踏まえ、自動車交通量が多く歩道が未整備な箇所など、特に安全性向上が求められる路線の整備を重点化する。
- 4. 街づくりの動きに連携した道路整備**  
京王線連立事業、外かく環状道路などの整備を契機に、周辺街づくりの中で必要とされる道路整備を進める。駅前広場やジャンクションの周辺道路等は、このような事業と連携して整備を展開していく事が、それぞれ個別に整備する場合よりも効率的で、相乗的な効果が得られる。