

## 「せたがや道づくりプラン(素案)」パブリックコメント実施結果

## 1. 実施概要

- ・ 期 間：平成25年11月25日(月)～平成25年12月16日(月)
- ・ 媒 体：区のお知らせ特集号(12月1日)、ホームページ
- ・ 受付状況：307人(意見数 531件)

## 内 訳

項目	件数
はがき	216
ファクシミリ	11
ホームページ	54
封書・窓口持参	10
電話	2
説明会意見	14
合計	307

## 2. 項目別件数

項目	件数
第1章 プランの概要	56
第2章 現状と課題	3
第3章 道路整備の基本方針	89
第4章 道路整備の目標	95
第5章 事業化プログラム	81
その他	207
合計	531

## 3. 主な意見の要旨と区の考え方

別紙参照

道づくりプラン(素案)へのパブリックコメント実施結果(抜粋)

第1章関係

分類	意見要旨	区の見解(案)
賛成意見 5件	<p>本プランに賛成。 (他2件)</p> <p>道路整備の水準が 50%というの は低く、早急に向上に努めてほしい。</p>	<p>今後、区では、本プランに従って計画的な道路整備を進め、将来道路網の実現を目指していきます。</p>
人口減少 人間優先 18件	<p>今後は人口が減少することから、これ以上の道路整備は不要。 (他5件)</p> <p>今後は、人口減少に伴い車の需要も減っていくため、車優先の道路整備は不要。 (他3件)</p> <p>自動車を中心に道路を計画する発想を卒業し、区民の目線に立った世田谷区独自の道路整備計画を打ち出してほしい。</p>	<p>区内の道路整備は未だ十分な状況ではなく、区民生活に様々な影響を及ぼしています。また、世田谷区は当面人口増加傾向の見込みとなっており、特に高齢者人口の増加が進む予測です。高齢社会への対応として、歩きやすい歩行者環境の整備、災害対策として延焼遮断帯となる道路、避難路の整備などが課題となっています。</p> <p>このため、区では引き続き道路整備を進めていく必要があると考えています。</p> <p>道路は、単に自動車交通の処理だけでなく、延焼遮断帯、避難路などの防災機能、ライフラインの収容などの空間機能、都市の骨格を形成する市街地形成機能などの機能を持つ社会基盤です。区では、このような道路の機能や役割を踏まえ、防災・減災に寄与する道づくり、すべての人にやさしい道づくり、環境の向上に資する道づくりなど、5つの道づくりの方向性を示し、今後の道路整備に取り組んでいこうとしています。</p>
財源 7件	<p>道路整備は税金の無駄遣いである。 (他1件)</p> <p>景気が好転しない中で、道路整備を進めるべきか良く考える必要がある。</p>	<p>区内の道路整備は未だ十分な状況ではなく、区民生活に様々な影響を及ぼしています。また、高齢社会への対応として、歩きやすい歩行者環境の整備、災害対策として延焼遮断帯となる道路、避難路の整備などが課題となっています。</p> <p>このため、限られた財源の中で、より効率的な事業執行に努め、様々な行政課題に対応する道づくりを進めていく必要があると考えています。</p>

<p>合意形成 9件</p>	<p>道路整備の際には、住民の意見をよく聞いて、合意を得てから進めてほしい。</p> <p>道路整備に対する住民合意の形成方法が不明。</p>	<p>新設や拡幅による道路整備は、事業による効果や影響が広範に及ぶことから、道路用地にかかる権利者だけではなく、多くの区民の理解と協力の下で進めていく必要があります。</p> <p>これまで区では、事業着手の準備段階から事業完了まで、関係する区民等へのきめ細かい対応に努めてきました。今後は、より多くの区民に道路整備の必要性を理解してもらえよう、道路整備による効果や道路整備の現状などを、区のホームページ等を活用し積極的に公表していくことを検討していきます。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、5-7の冒頭の文章を修正しました。</p>
<p>住民参加 6件</p>	<p>本プランの策定に関して、区民参加が不足している。 (他1件)</p> <p>パブリックコメントの意見は住民の意見を代表するものではない。区民意識調査の結果などを重視すべき。</p>	<p>本プランの策定にあたり、平成25年7月に実施した区民アンケート調査のほか、区政モニター制度による「東日本大震災の教訓を活かした道路づくりについて」の調査、毎年実施している区民意識調査などの結果を活用し、広く区民の方々の考えを反映するよう努めています。</p> <p>なお、ご意見を踏まえ、4章に区民アンケートの結果(抜粋)を記載することとしました。</p>

第2章関係

分類	意見要旨	区の見解(案)
全般 3件	<p>道路整備の水準が低いことなどに対して、その理由等の分析がされていない。様々な数値を恣意的に引用しているのではないか。</p>	<p>道路整備水準の低い理由につきましては、2-1で理由を説明しています。</p> <p>また、本プランで使用した各種データは、道路整備の状況などを客観的に示せるように使用しているものです。</p> <p>使用したデータは、電子化された図面等で計測した数値など、できる限り精度の高いものを用い、他の資料から引用したものにつきましては、出典元を明記しています。</p>

第3章関係

分類	意見要旨	区の見解(案)
<p>将来道路網 8件</p>	<p>自動車優先の幹線道路や地区幹線道路、歩車共存の主要生活道路に対して、それらで囲まれた1辺が約 500m のエリアを歩行者優先の「コミュニティ・ゾーン」と位置付け、生活エリアの安全性・快適性を確保することを提案する。コミュニティ・ゾーン内は歩行者優先ゾーンとして車両の速度を 20km 以下に制限し、歩行者や車いすなどに配慮した安らぎのある街づくりを進める。</p>	<p>3-1-3 の将来道路網計画で示している段階構成の考え方で、主要生活道路を約 500m 間隔で配置することとしています。</p> <p>この主要生活道路は、地区内の不要な交通を排除する役割を担うものであり、ご意見のような住環境向上に資する道路であると考えています。</p> <p>また、ご提案にありました一定の区域内の速度制限に関しては、現在玉川三・四丁目の一部で車の制限速度を 30km 以下とする「ゾーン30」の指定が予定されています。今後、この取り組み結果を踏まえ、他地区への展開を検討してまいります。</p>
<p>道路の機能 2件</p>	<p>道路の機能は各々の機能を再検討したうえで、分類を再構成し、より具体的に示すべき。</p> <p>(他1件)</p>	<p>いただいたご意見を踏まえ、3章道路の機能の表を整理し説明を追加しました。</p>
<p>将来道路網の実現 6件</p>	<p>道路整備は 10 年、20 年という長い期間を必要とするため、しっかりとした計画が必要。</p>	<p>区は本プランに従い計画的な道づくりに取り組み、将来の社会変化などに適宜対応しつつ、将来道路網の実現を目指していきます。</p>
<p>道路網計画の見直し 全体 12 件</p>	<p>幹線道路を繋ぐことは大切だが、計画された当時とは状況が変わっているため、それらを考慮し、計画の見直しをするべき。</p> <p>(他2件)</p>	<p>都市計画道路の計画は、社会情勢の変化などを踏まえ、適宜見直しが行われています。直近では、平成 16 年に東京都と特別区で策定した「区部における都市計画道路の整備方針」において「必要性の検証」を行っています。</p>

<p>道路網計画 の見直し</p> <p>補助 54 号線 (下北沢) 36 件</p>	<p>下北沢の街並みや雰囲気を守るため、補助 54 号線は必要ない。</p> <p>(他7件)</p>	<p>本プランでは、道づくりの方向性として、すべての人にやさしい道づくり、人が集い街のにぎわいを高める道づくりを掲げ、みんなが歩いていて楽しくかつ安全な道づくりを進めることとしています。</p> <p>下北沢駅周辺の補助 54 号線は、道路ネットワーク機能、災害時の延焼遮断帯や避難路等の防災機能のほか、誰もが安全で、快適に、そして回遊したくなるような賑わいと魅力的な空間の創出を目指して整備を進めてまいります。</p>
<p>道路網計画 の見直し</p> <p>補助 215 号線(上北沢) 13 件</p>	<p>上北沢三丁目の桜並木を中心とした歴史的な街区を保全するため、補助 215 号線の計画を廃止してほしい。</p> <p>(他2件)</p>	<p>区部の都市計画道路は、平成 16 年に東京都と特別区で策定した「区部における都市計画道路の整備方針」において「必要性の検証」を行っています。</p> <p>その結果、区内では成城付近の補助 52 号線が見直し候補区間となりましたが、上北沢地区の補助 215 号線を含め、その他の路線につきましては全て必要性が認められています。</p>

第4章関係

分類	意見要旨	区の見解(案)
環境 12件	道路整備によって、優れた街並みやみどりが失われることに反対する。	本プランでは、道づくりの方向性に「環境の向上に資する道づくり」を掲げ、道路内の緑化の充実による連続したみどりの空間の創出のほか、雨水浸透施設の設置など、様々な取り組みによって環境を重視した道づくりを進めることとしています。
人にやさしい 37件	歩道に段差や傾斜があり、高齢者や障害者にとって危険。 (他1件)  高齢者、車いす、子供など様々な人が安心して利用できる道路整備を進めてほしい。 (他1件)	本プランでは、道づくりの方向性に「すべての人にやさしい道づくり」を掲げ、重点化事項として「多様な利用者の安全性を高める道路整備」を取り上げています。今後は、これらの考え方に従い、ご意見のような、誰もが安心して利用できる道路整備を進めてまいります。
南北交通 7件	環七と環八の間に、平行する道路の整備を早急に進めるべき。 (他4件)	ご指摘の通り、区内の南北方向の道路整備は遅れており、南北の移動が行いにくく、また南北方向の生活道路に通過交通が入り込み、住環境が悪化するなどの問題が生じています。このため、区としても特に南北方向の道路整備は重要であると認識しており、対象となる路線の整備を進める考え方を本プランで示しています。
防災 11件	道路整備よりも、スタンドパイプや建物の不燃化、耐震化のほうが効果的である。 (他1件)  防災対策は、道路整備だけでなく総合的に検討すべき。  防災減災に資する道づくりを進めてほしい。 (他1件)	本プランの道づくりの方向性で示している通り、都市における道路は、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、災害発生から復旧復興に至るあらゆる場面で多様な役割を担う大変重要な施設です。区では、災害に対するハード面での対策として、道路整備は必要と考えており、首都直下型地震などに備えるため、防災性向上に寄与する道づくりを重点的に進めてまいります。

第5章関係

分類	意見要旨	区の見解(案)
<p>優先整備路線選定の考え方 13件</p>	<p>整備するなら早期実現を目指してほしい。</p> <p>優先整備道路は、7年後の東京オリンピックまでに完成させることが必要だと思う。</p>	<p>今後、区では、本プランに基づいて、計画的かつ効率的に事業を進めていきます。</p>
	<p>東京都の決めた第三次事業化計画の優先整備路線を今回のプランでも優先整備路線に指定しているが、世田谷区は独立した地方政府であり、東京都が決めた方針に従う必要はないと考える。</p> <p>東京都が主張するような道路を造り続けるのではなく、路線計画を検証し取捨選択をするプロセスとその結果を示すようにしてほしい。独自の立場で素案を提示すべきである。</p>	<p>「区部における都市計画道路の整備方針」の第三次事業化計画は、東京都が策定した第一次、第二次の事業化計画とは異なり、世田谷区を含めた23区と東京都が合同で策定したものです。第三次事業化計画の計画期間は、平成16年度から27年度までとなっておりますが、区の道路整備方針は、この第三次事業化計画と整合を図るために平成16年には中間見直しを実施しているものの、計画期間を平成21年度までとしていたため、この計画期間の違いから優先整備路線の指定箇所は異なっていました。</p> <p>本プランは、計画期間を平成35年度までとしていることから、「区部における都市計画道路の整備方針」において平成27年度までに区の施行で優先的に整備すべき路線として選定された路線は、本プランにおいても優先整備路線とする必要があると考えています。</p> <p>なお、本プランでは、区独自の考えにより、計画期間内の道路整備の目標として5つの道づくりの方向性と4つの重点化すべき事項を定め、これらに基づいて、都市計画道路の優先整備路線の中でも早期の整備が望ましい路線として3路線、主要生活道路の優先整備路線として4路線、交差点改良の重点整備箇所として1箇所を選定しています。</p> <p>いただいたご意見を踏まえて、上記の早期の整備が望ましい路線等について明確に区別するため、P.37 や P.39 の表「優先整備路線一覧」、及び P.39 の「整備計画図(都市計画道路、主要生活道路、交差点改良)」の凡例を修正しました。</p>



<p>補助 54 号線 (下北沢周 辺) 17 件</p>	<p>下北沢周辺は狭い道路が多 く自動車のすれ違いが出来 ず、消防車も通れない。補助 54 号線の早期整備を望む。</p> <p>阪神淡路大震災の住居密集 地での被害は惨憺たるものだ った。下北沢周辺は住居等 が密集しており、防災上の観 点から一刻でも早く補助 54 号線の開通を望む。</p>	<p>下北沢周辺の補助 54 号線は、東京都の「防災都市づ くり推進計画(平成 22 年1月)」で「延焼遮断帯」として 位置付けられ、災害時には延焼遮断や避難路、救援 活動時の輸送路などの機能を担い、また、広域的な道 路ネットワークの構築や住宅地への通過交通の抑制、 商業地の利便性や快適性の向上に資する路線である ことから、区としては大変重要な路線であると考えてい ます。</p> <p>現在事業中の区間については着実な事業執行により 早期完成を目指します。また、優先整備路線に位置づ けた区間については、事業中区間の進捗よくを見極め ながら事業化に向けた取り組みを進めてまいります。</p>
	<p>大規模公共事業の見直しを 公約に掲げた区長の責任の もと、補助 54 号線下北沢地 区のⅡ期工区とⅢ期工区の 優先整備としている点が理解 できない。Ⅱ期区間、Ⅲ期区 間を優先整備路線とした素案 を見直すべき。</p> <p>(他2件)</p> <p>補助 54 号線下北沢のⅡ、Ⅲ 期区間を優先整備路線から 外すべきである。</p> <p>(他4件)</p> <p>現在、事業中のⅠ期工区で さえ、ほとんど進んではいな い現状にもかかわらず、Ⅱ 期、Ⅲ期工区を「優先整備路 線」としていることは理解でき ない。補助 54 号線自体の計 画を抜本的に見直し、白紙に 戻すことを求める。</p> <p>補助 54 号線(茶沢通り～補 26)について、優先順位が上 がった理由は何か。</p>	<p>下北沢周辺の区間を含む補助 54 号線は、東京都と世 田谷区を含めた23区が合同で策定した、「区部におけ る都市計画道路の整備方針」の第三次事業化計画 で、優先的に整備すべき路線として位置付けられてい ます。</p> <p>本プランでは、この「区部における都市計画道路の整 備方針」との整合を図り、第三次事業化計画で優先的 に整備すべき路線のうち、区で施行する路線を本プラ ンの「優先整備路線」として位置付けています。</p> <p>また、当該区間を含む補助 54 号線は、都の「防災都市 づくり推進計画(平成 22 年1月)」で「延焼遮断帯」とし て位置付けられ、災害時には延焼遮断や避難路、救 援活動時の輸送路などの機能を担い、また、広域的な 道路ネットワークの構築や住宅地への通過交通の抑 制、商業地の利便性や快適性の向上に資する路線で あることから、区としては大変重要な路線であると考え ています。</p>

<p>主要 106 号線(恵泉裏通り) 8件</p>	<p>城山通りと赤堤通りを結ぶ「恵泉裏通り」の早期整備を要望する。</p> <p>この地域には、南北をつなぐ道路がなく、多くの車が住宅街の道路を通過し、通学する子供たちも危険にさらされている。また、震災時には絶対に必要な道路である。</p> <p>(他7件)</p>	<p>当該道路事業は、平成 23 年2月1日付けで土地収用法の事業認定を受け、事業進捗を図っているところです。</p> <p>今後も、必要な手続きを着実に進め、早期完成を目指していきます。</p>
<p>地先道路 17 件</p>	<p>幹線道路よりも地先道路を整備してほしい。</p> <p>南烏山六丁目付近の道路は狭く、車と人がすれ違うときに危険で、消防車も入れないため拡幅してほしい。</p> <p>道路の幅員によらず、交差点部分には隅切りを整備し、見通しを確保することで人・車の安全性の向上、生活環境の向上を図ってほしい。また、隅切り部分の用地は区で取得し、道路として速やかに使用できるようにしてほしい。</p> <p>(他5件)</p> <p>狭あい道路のセットバックの指導を徹底してほしい。</p> <p>(他1件)</p> <p>改築時も、新築時と同様に狭あい道路のセットバックを義務付けてほしい。</p> <p>地先道路には一部だけ狭い所、家が出すぎている所など違和感がある。</p>	<p>地先道路についての具体的な取り組みの内容は、平成 26 年度に策定予定の「都市整備方針(仮称:地域の整備方針)」において整備の必要性を検討し、地先道路の整備を行おうとする地区ごとに、配置計画などを示した「地先道路整備計画」を策定することとしています。これらの「都市整備方針(仮称:地域の整備方針)」や「地先道路整備計画」の策定にあたっては、今回いただいたご意見なども参考にしながら検討を進めていきます。</p> <p>幅員が6m 未満の道路が交わる角敷地に建築する場合、東京都建築安全条例で、原則として2m の隅切り部分を道路状に整備することが義務づけられています。また、塀等の撤去に対する助成金や隅切り等の寄付に対する奨励金の交付も行っています。引き続き、事業の促進に努めます。</p> <p>建築基準法第 42 条第2項により指定された道路(幅員 4m 未満の道路)のセットバックについては、建築工事等にもなって指導を行っています。</p> <p>個別にセットバックを行わずに工事を行っているような案件については、情報把握に努め、適正な指導を行っていきます。</p>

その他

分類	意見要旨	区の見解(案)
機能管理 44 件	<p>道路の舗装状態が悪いので、高齢者や子供が利用し易い滑らかな舗装にしてほしい。</p> <p>(他1件)</p> <p>同じ箇所でも度々配管などの工事が実施しているのは、無駄であり、効率的に工事を行うべき。</p> <p>(他2件)</p>	<p>世田谷区ユニバーサルデザイン推進条例に基づき、段差が少なく、車いすやベビーカー等、だれもが利用しやすい施設づくりを進めてまいります。</p> <p>電気、ガス、水道等各関係機関との調整を密に行い、現在も、工事期間の短縮及び工事の効率化に努めております。</p>
交通安全 対策 24 件	<p>住宅地内の交通事故を減らすため、道路上にハンプ等の障害を設け、スピードを出せない構造の道路にしてほしい。</p> <p>(他3件)</p>	<p>歩行者等が安全に道路を通行できるよう、現地の状況を確認し、必要に応じて適切な交通安全対策を行います。</p>
自転車走行 環境 15 件	<p>自転車専用道路や自転車専用レーンを整備してほしい。</p> <p>(他5件)</p>	<p>区道は狭い道路が多いため、既存の道路空間を活用した自転車走行環境整備を行っています。また、国道及び都道の管理者に対して自転車走行空間の整備要請を行っています。今後も道路の状況に応じて、自転車専用レーンを含む、世田谷区に相応しい自転車走行の環境整備に努めます。</p>
電柱、電線 類地中化 28 件	<p>現在の道路の有効幅員の確保や街の景観の改善、災害時の安全性の向上などの観点から、電柱や電線等のケーブルの地下化を進めてほしい。</p> <p>(他 27 件)</p>	<p>区では現在、平成 21 年に策定した「電線類地中化整備5カ年計画」に基づき、電線類の地中化(無電柱化)に取り組んでいます。この計画では、整備対象路線を主に地区幹線道路や主要生活道路で幅員が 2.5m 以上確保できる路線としており、道路の新設・拡幅などの整備に併せて、電線類地中化整備を実施しています。また、幅の狭い道路については、輻輳しているガスや上下水道などの既設埋設物の整理や電線類地中化のための地下埋設物及び地上に設置する変圧器等の機器類のより一層のコンパクト化や設置方法などの技術的な検討課題も多いのが実情です。引き続き、計画に基づき電線類の地中化整備を推進していきます。</p>

<p>補助 54 号線 (上祖師谷) 5件</p>	<p>仙川通りは、自動車、自転車、歩行者すべてにとって交通安全上非常に危険な道路で、災害時には避難や救急活動にも支障がある。早急な対策を望む。</p> <p style="text-align: center;">(他3件)</p> <p>都施行路線の補助 54 号線(榎交差点～成城通り)の区間について、一部区間の先行整備、歩道、自転車道あるいは一方通行の車道としての暫定整備などを可能な限り実施してほしい。</p>	<p>現在、榎交差点から上祖師谷四丁目の成城通りまでの区間で、ご指摘の道路の代替となる、補助 54 号線の整備が東京都により進められています。新たな道路には歩道が整備され、また、ご指摘の道路は、通行する車両が減少することから、周辺の交通安全上の問題は改善されるものと考えられます。</p> <p>なお、暫定的な整備などの要望については、当該区間の事業者である東京都へお伝えします。</p>
-----------------------------------	---	--