

せたがや道づくりプラン【道路整備方針】案 概要版

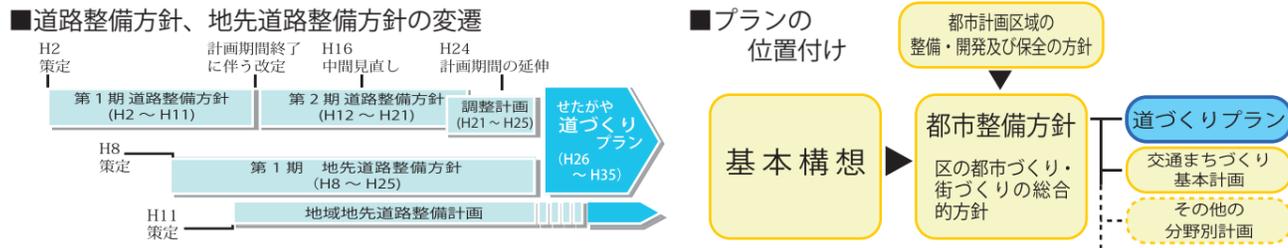
□プランの構成

- 第1章 プランの概要
- 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

第1章 プランの概要

1-1 策定の背景

平成2年度には「道路整備方針」を、平成8年度には「地先道路整備方針」を策定し、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・基本計画」の策定、「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 地先道路整備方針との統合

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。

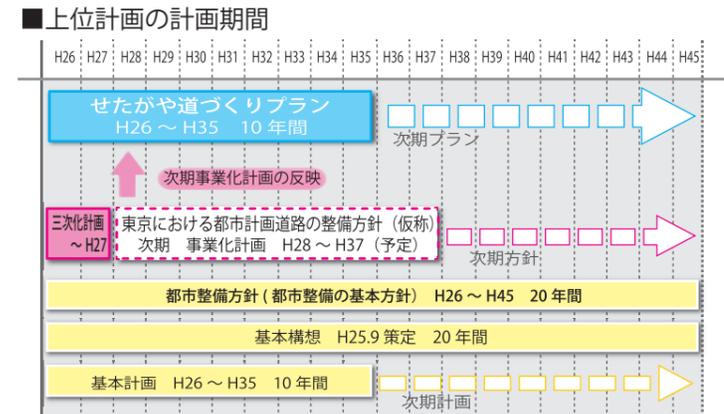
道路の事業化に関する計画（事業化プログラム）
早期に整備すべき路線など、道路整備の目標に基づく具体的な取り組みの内容。

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

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」策定（H28 予定）にともない、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 道路整備の現状

2-1-1 区道路整備の現状

- 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。（区部平均16.4%）
- 1/4が幅員4m未満の狭あい道路。
- 区の西部や北西部の道路率が低い。

2-1-2 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。

2-1-3 地先道路の整備状況

消防活動困難区域の解消に必要な配置計画（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、西部を中心に広がる。

■都市計画道路、主要生活道路の整備概況図



2-1-4 区民生活への影響

道路のネットワークが不完全、狭小な道路が多いことにより、区民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が不便な地域の存在
- 歩行者や自転車交通の安全性の低下

⇒区民意識調査では「道路が狭くて危険」が日常生活における困りごとで8年連続で1位

- 住宅地の生活道路への通過交通の流入

2-2 道路整備の取り組みと課題

2-2-1 取り組みの成果

- 道路整備の推進（H12～H23）
- 地区幹線道路及び主要生活道路は、約4.7kmの区間の供用を開始、約5.8kmの区間の事業に着手。地先道路は、約7,600㎡の用地を取得。

- 新たな事業手法の導入
都市再生機構（UR）の直接施行、土地収用法の適用、区画整理事業の導入など。
- 財源の確保～補助金、交付金の活用の拡大～
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



2-2-2 取り組みの課題

- 道路事業の状況
新規事業化を目指した優先整備路線の着手率は約5割。平成12年に事業中の路線の3割が現在も事業中。事業中路線には約23,000㎡の未取得用地がある。事業長期化の原因として、財政的な理由以外に、共同住宅等の用地取得が困難な物件の増加などが挙げられる。

・道路整備に関する予算

行政需要の多様化により、扶助費は増加し、土木関係の予算は縮小傾向。道路橋梁費の一般会計に占める割合は、平成3年度の約17%から平成23年度では約4%に縮小。

今後の道路整備には、安定した財源の確保と合わせて、期間短縮、事業効果の早期発現など更なる事業の効率化が必要。

2-3 道路整備に関係する防災上の課題

2-3-1 延焼遮断帯の形成

骨格防災軸（幹線道路）は、おおむね整備されているが、主要及び一般延焼遮断帯（地区幹線道路）の整備が遅れている。

2-3-2 緊急輸送道路ネットワークの充実

幅員6m未満の緊急輸送道路があり、火災や建物の倒壊により閉塞する恐れがある

2-3-3 避難所など目的地までの複数経路の確保

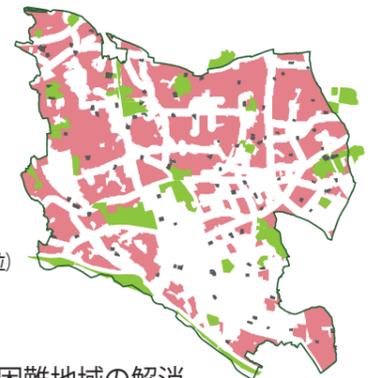
防災拠点の中には、主要な道路からの経路が1路線のみのものもあり、道路が不通になると孤立化する。

2-3-4 避難困難地域の解消

近距離の避難が困難とされる区域が区内全域に存在している。

■近距離の避難が困難とされている地域

- 近距離の避難が困難な区域
- 広域避難場所
- 一次避難所（第1順位）



2-3-5 消防活動困難地域の解消

およそ6割の道路が幅員6m未満であり、災害時に円滑な消火活動が行えない地区が存在している。

2-4 道路整備をとりまく社会の動向

2-4-1 将来人口の推移と高齢化の進行

今後、人口は増加し、高齢化も一層進行する。自動車保有台数は減少中だが、自動車、徒歩などによる区内の移動は増加する見込み。宅配便などの配送サービスも拡大。

2-4-2 地球環境問題への意識の高まり

自動車からのCO2排出削減のために、自動車交通の円滑化が必要となる。

2-4-3 区内各地で進む街づくりの動き

京王線連続立体交差事業、東京外かく環状道路、大規模な団地建替えなどのプロジェクトが進行中。

第3章 道路整備の基本方針

3-1 将来の道路網計画

3-1-1 道路の機能

都市における道路は、人や自動車が移動するためだけでなく、ライフライン施設の収容、消防活動の空間などの多様な機能を有しており、子供から高齢者、障害者などさまざまな人が利用する最も基本的な社会基盤である。

世田谷区では、道路を求められる機能に応じて分類し、適切な密度で配置することで、あらゆる区民の生活を支える機能的な道路網の形成を目指す。

3-1-2 道路の分類

■道路の分類・役割

| | |
|------------|---|
| 幹線道路 | ・主に長距離の移動に使われることを目的とし、大量の自動車交通の処理を担う。 ・歩道と車道を分離した片側2車線以上の相互通行の道路。幅員は22m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。 ・歩道と車道を分離した片側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(6m以上) | ・各宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ、日常生活の中で利用する最も基本となる道路。 ・歩行者の安全性を高め、消防車両の通行や消火活動が可能な道路。幅員は6～8m程度。 |

■道路の機能

| | | |
|---------|--|--------------------------------|
| 交通機能 | 交通処理機能の確保 都市の骨格となる道路ネットワークの形成 公共交通のための導入空間 交通結節点における通行機能の向上 円滑な物流の確保 | その他 |
| 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 | 防災拠点へのアクセス 消防活動のスペース その他 |
| 空間機能 | 生活空間の確保 都市環境保全(緑化等) ライフライン施設の設置 | その他 |
| 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 | その他 |

3-1-3 将来道路網計画

幹線道路・地区幹線道路(都市計画道路)、主要生活道路、地先道路が各々の機能を十分発揮するよう、適切に組み合わせた段階的な道路網を構成する。

将来道路網計画には、道路整備方針の中間見直し(H16)において、「今後検討を行う路線」とした路線の検討結果を反映する。

■世田谷区の将来道路網計画



■道路網の段階的な構成イメージ



□幹線道路・地区幹線道路(都市計画道路)

都心部を中心に放射状に配置され、周辺区である世田谷区の配置間隔は広く約1.0～1.5km。路線の多くは延焼遮断帯に指定され、災害時には避難路・物資の輸送路などの多様な機能を担う。整備は東京都と区で分担して行う。

□主要生活道路

幹線道路・地区幹線道路に囲まれた区域内の交通の処理、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間隔で配置する。幹線道路・地区幹線道路を補完する役割を担う。整備は区が行う。

□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、おおむね250m以下の間隔で幅員6m以上の道路を配置する。また、地域の交通需要や土地利用の状況のほか、防災拠点へのアクセス性も考慮した配置とする。整備は区が行う。

※上記全ての道路において、整備の際には歩行者や自転車の走行など、さまざまな利用者の安全性、快適性の確保を考慮し、構造を検討する。

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

道路網の計画は、計画区域で一体的に一括して策定するもので、計画量は大きくなり、全ての整備を完了するまでに相当の時間を必要とする。世田谷区は計画的かつ継続的な取り組みにより、東京都や周辺区市などの関係機関とも連携を図りながら将来道路網の実現を目指す。

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、本プランでは見直しは行わない。

東京都と区市町で定める「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の策定作業において、都市計画道路の必要性の検証が行われる予定であり、主要生活道路の見直しは、この検証結果を受けて、必要に応じて検討する。

第4章 道路整備の目標

4-1 目的

多くの問題の解決には、第3章の将来道路網を実現する必要がある。しかし、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、公共交通不便地域の存在など
- 防災・減災
延焼遮断帯の不足、幅員の狭い緊急輸送路の存在など
- 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
京王線連続立体交差事業、東京外かく環状道路など

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の利用者にも配慮し、ユニバーサルデザインの視点を踏まえ、多様な利用者の意見も反映し、全ての歩行者にとって安全で楽しく歩ける道路整備を推進する。また、自転車走行環境に配慮した道路整備、公共交通不便地域解消につながる道路整備など、さまざまな交通手段に対応する道づくりを進めていく。

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、渋滞解消により排出ガスを削減する。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、これらの拠点間をつな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地区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あわせて行う。

2. 防災対策に資する道路整備

密集市街地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。

点在する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強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。

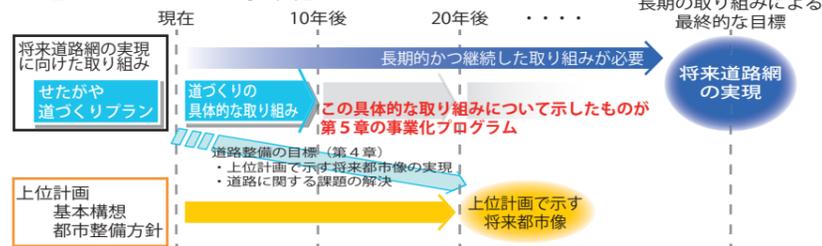
第5章 事業化プログラム

5-1 策定の背景

世田谷区が目指す将来道路網の実現には、長期にわたり計画的かつ効率的な取り組みを行う必要がある。

事業化プログラムでは、第4章で示した道路整備の目標に基づいて、道づくりプランの計画期間における道路の新設・拡幅整備について行う具体的な取り組みを示す。

■道づくりプランの事業化プログラム



5-2 プログラムの考え方

未着手の都市計画道路や主要生活道路について、計画期間内に事業化を目指す路線を「優先整備路線」として位置付ける。

優先整備路線以外の路線は、規模の大きい街づくりが進み、道路整備の機運が高まった場合に、必要な整備を検討する。

現在事業中の路線は、円滑な事業執行に努め、早期事業完了を目指す。残事業量及びこれまでの用地取得実績を踏まえ、計画期間内に新規事業化が可能な事業フレームを設定する。

5-2-1 都市計画道路

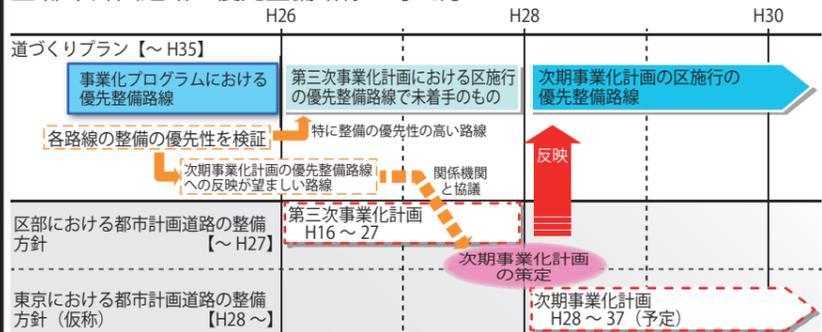
H27年度までの計画期間である「区部における都市計画道路の整備方針」との整合を図り、第三次事業化計画で優先的に整備すべき路線を、道づくりプランの「優先整備路線」とする。

各路線の優先性を検証し、「優先整備路線」の中でも、特に早期に整備すべき路線を示す。

また、H28年度策定予定の「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の次期事業化計画へ反映すべき路線の考え方を示す。

次期事業化計画と整合を図るため、「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の策定にあわせて、事業化プログラムの変更を行う。

■都市計画道路の優先整備路線の考え方



5-2-2 主要生活道路

防災性の向上に資する路線や、すでに事業化に向けた取り組みを進めている路線などを「優先整備路線」とする。

5-2-3 交差点改良

事業効果や実現性が高い交差点について、交差点改良の重点整備箇所として位置付け、事業化を目指す。

5-2-4 地先道路

道づくりプランでは整備状況に課題がある地域を明示し、取り組みの内容は、平成26年度策定予定の「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証した上で、整備を行おうとする地区ごとに策定する「地先道路整備計画」で示すこととする。

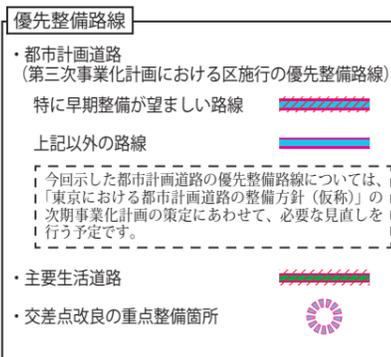
5-3 優先整備路線 5-4 交差点改良

■整備計画図(都市計画道路、主要生活道路、交差点改良)



| | 幹線道路 | 地区幹線道路 | 主要生活道路 (区画街路を含む) |
|--------|-----------|-----------|---------------------|
| 整備済み区間 | —— | —— | —— |
| 概成区間 | — · — · — | — · — · — | — · — · — |
| 事業中区間 | —— | —— | —— |
| 未整備区間 | - - - - | - - - - | - - - - |

○概成区間
 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など、おおむねの機能は満足している区間。



■優先整備路線一覧

◎都市計画道路(第三次事業化計画における区施行の優先整備路線)特に早期整備が望ましい路線

| 路線(通称事業名) | 位置 |
|------------------|--------------------------|
| ① 補助154号線 | 松原二～五丁目(補54～明大前駅駅前広場付近) |
| ② 補助216号線(大蔵II期) | 大蔵六丁目～鎌田四丁目(補213との交差点付近) |
| ③ 補助217号線(大道北南側) | 上祖師谷四～六丁目(補54付近) |

上記以外の路線

| 路線(通称事業名) | 位置 |
|------------|----------------------------|
| ④ 補助54号線 | 北沢一丁目(茶沢通り～補26) |
| ⑤ 補助54号線 | 北沢一丁目～代田六丁目(商業地のサークル～環七通り) |
| ⑥ 補助54号線 | 松原四～六丁目(補128～補154) |
| ⑦ 区画街路7号線 | 上野毛三～二丁目(環八通り～丸子川付近) |
| ⑧ 区画街路11号線 | 成城二丁目(成城学園駅前広場及び駅前広場導入路) |
| ⑨ 区画街路12号線 | 成城六丁目(成城学園駅前広場導入路) |

◎主要生活道路

| 路線(通称事業名) | 位置 |
|------------------------|---------------------------|
| ⑩ 主要122号線(六所神社前通りIII期) | 給田一～三丁目(六所神社前通りI期区間～補129) |
| ⑪ 主要127号線 | 太子堂四～五丁目(世田谷通り～淡島通り) |
| ⑫ 主要229号線(松栄会通りII期) | 若林四～五丁目(松栄会通りI期区間～補52) |
| ⑬ 主要232号線(深沢八丁目南側II期) | 深沢八丁目 |

◎交差点改良

| 路線(通称事業名) | 位置 |
|-----------|-----------|
| ⑭ 梅丘通り | 環七通りとの交差点 |

5-5 東京における都市計画道路の整備方針(仮称)への反映

以下に示す路線を、「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の次期事業化計画で優先的に整備すべき路線として反映できるよう調整を図る。

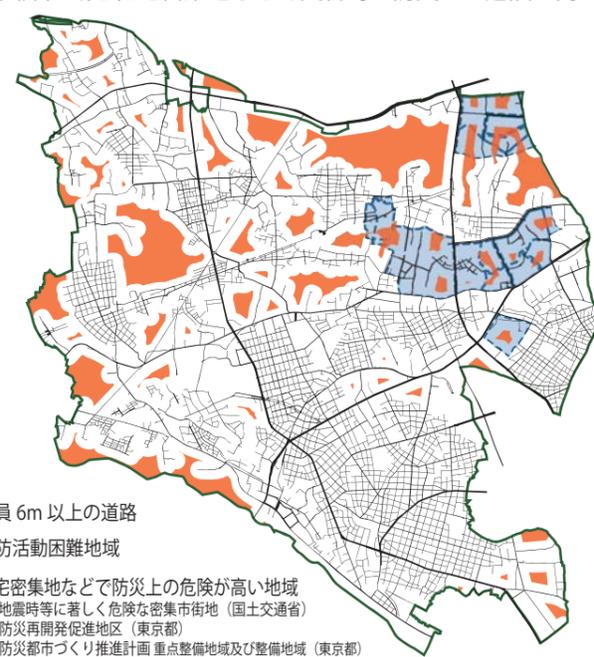
- 世田谷区の北部や西部の南北交通の課題を解消する路線
- 延焼遮断帯に指定されているほか、避難困難区域の解消や防災拠点などへのアクセスルートとなるなど、防災性の向上に大きく寄与する路線
- 外かく環状道路整備や京王線の連続立体交差事業、団地建替えなどとあわせて一体的な整備が望ましい路線
- 隣接する区市と接続し、広域的な道路ネットワークの形成に資する路線
- 渋滞の解消など交通環境の改善が望まれる東京都管理の路線

5-6 地先道路の整備

「地先道路整備計画」の策定にあたっては、以下のことを考慮して検討していく。

- ・災害時の危険性が高い密集地域における消防活動困難区域の解消
- ・外かく環状道路整備や京王線連続立体交差事業などとあわせて一体的な整備
- ・避難所や給水拠点などの防災拠点までのアクセスルート ……など

■消防活動困難区域と住宅密集地などで災害時に防災上の危険が高い地域



5-7 道づくりの推進に向けた取り組みの検討

- 1) 安定した財源の確保
 着実な道づくりを進めるため、国や東京都の補助金、交付金制度を積極的に活用し、安定した財源確保を図る。
- 2) 公有地の有効活用
 事業費を抑制するため、事業用地の取得に国から譲与を受けた土地などの公有地を活用する。
- 3) 東京都と連携した道づくり
 東京都施行の路線の整備促進を積極的に働きかけ、沿道街づくりなどの事業協力を行う。
- 4) 密集地域の主要生活道路への個別対応事業の適用
 主要生活道路130号線で取り組んでいる個別対応事業について、事業効果などを評価・検証し、密集地域の他の主要生活道路へ適用する。
- 5) 事業中の路線における暫定的な整備
 事業中の段階でも、一定の事業効果を発現させるような暫定的な整備に取り組む。