

(8) 市街地形成の沿革

- 本区が住宅地の様相を呈するようになるのは大正～昭和初期であり、鉄道の開通と大正12年に発生した関東大震災とその復興と関係があります。震災で被害を受けた東京下町の人々が交通の便のよい近郊へ移住し、本区も急激に人口が増え鉄道沿線は住宅地に変わっていきました。
- 昭和初期から区画整理等による面的な都市基盤整備が進み、東京オリンピック開催を機に主要幹線道路等の整備が一挙に進みました。
- 昭和50年代以降、全国的に地区レベルの街づくりの重要性が高まり、本区はこれまで市街化区域面積の約25%にあたる約1,440haについて地区計画を策定しました。

世田谷区の市街地形成の沿革

出典：世田谷の土地利用2011、世田谷区都市計画概要資料編（平成25年3月現在）

年	概要
明治40（1907）年	・玉川電車（現田園都市線）が渋谷～二子玉川間で開通
大正4（1915）年	・京王電車（現京王線）が新宿～調布間で開通
大正14（1925）年	・玉川全円耕地整理事業組合が設立認可され、昭和29年の事業完了まで、現在の区内で約1,050haを対象に事業が推進
大正後期～昭和初期	・区画整理が約1,000haで実施
昭和7（1932）年	・世田谷町、駒沢町、玉川村、松沢村合併して世田谷区が誕生
昭和8（1933）年	・井の頭線が開通。これまでに世田谷線、小田急線、目蒲線（現目黒線）、東横線、大井町線が開通し、ほぼ今日の区内の鉄道網がこの年に形成
昭和11（1936）年	・千歳村、砧村が世田谷区に編入。現在の世田谷区の姿となる
昭和23（1948）年	・緑地と農地保全を目的とした緑地地域が指定
昭和39（1964）年	・東京オリンピック開催。区内では駒沢公園、馬事公苑が会場となり、その関連事業として玉川通りや環状7号線、世田谷通りがアクセス道路として整備
昭和44（1969）年	・緑地地域が廃止され、かわって土地区画整理事業を施行すべき区域が都市計画決定
昭和56（1981）年	・地区計画制度が施行。区内では昭和62年から現在に至るまでに、約1,400haで都市計画決定
昭和57（1982）年	・全国に先駆けて、区民の街づくりに参加する権利と責任を明記した「街づくり条例」を制定
平成8（1996）年	・平成5年の都市計画法および建築基準法の改正を踏まえ、工業地域と工業専用地域を除く10種類に細分化された用途地域を指定
平成16（2004）年	・第一・二種低層住居専用地域を除く住居系用途地域に、最高高さを指定 ・第一・二種低層住居専用地域に、敷地面積の最低限度を指定

II. 世田谷区をとりまく状況

(1) 少子高齢化・人口減少時代への突入

- 日本全体としては少子高齢化と世帯の小規模化が進む社会となり、平成17年に日本の人口が初めて自然減に転じ(厚生労働省の人口動態統計による)、人口減少時代に入りました。
- 東京23区の人口のピークは平成27年で、その後減少すると予測されています。(国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計結果による)

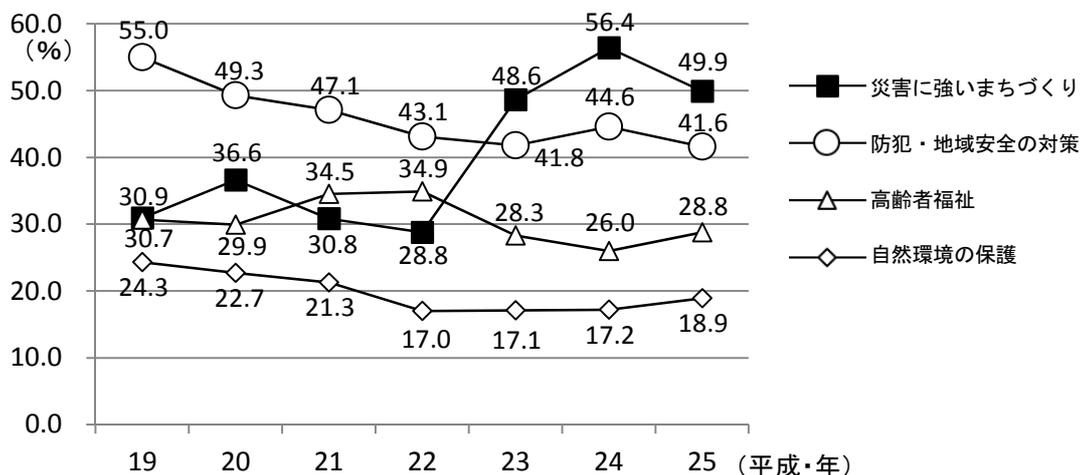
(2) 安全・安心への関心の高まり

- 平成23年3月の東日本大震災をはじめとする近年の大規模自然災害の発生を受けて、東京都は、平成24年4月に「首都直下地震等による東京の被害想定」を公表しました。また福島第一原子力発電所の事故を受けて、エネルギーの安定供給が問題となりました。
- 加えて局所的な豪雨による都市型水害の頻発や犯罪に対する不安など、日常生活における安全・安心への関心が高まっています。
- 「世田谷区をとりまく状況」のうち、安全・安心への関心は本区においても高く、毎年実施されている区民意識調査では、本区が積極的に取り組むべき事業として災害対策や防犯が上位を占めています。

区民の街づくりに関する要望

区が積極的に取り組むべき事業（複数回答）のうち、毎年上位4位にある事業の推移

出典：区民意識調査2007～2013



(3) 地球環境問題への関心の高まり

- 地球温暖化・海面上昇・凍土融解、生物多様性の減退・生態系の破壊、オゾン層破壊、酸性雨など環境面での問題が地球規模で発生しています。東京の年平均気温は、過去100年の間で約3度上昇しました。
- 国や東京都における温室効果ガス排出規制策の強化や、生物多様性に関する国の新たな戦略の推進など、地球環境問題への関心が高まっています。

(4) 都市化沈静、意識の多様化・成熟化

- 都市化の進行は落ち着きを示しており、都市の集約化の動きが見られます。一方、都市内においては、農地の宅地化が依然として続いています。
- 個人の意識や価値観は成熟化・多様化し、自然との調和や生活の質や潤い、地域の中での人とのふれあいや心の豊かさへの関心が高まっています。

(5) 地域・市民が主体となる街づくり

- 街づくりの進め方については、規制緩和や地方分権の進展などにより、全国一律の基準から地域の実情に合わせた規制の強化または緩和を行うことができるようになり、街づくりが区民に近い存在となりました。
- 平成25年に、我が国経済を再生し成長を持続的なものとするためには、全員参加のもと自助・共助・公助のバランスのとれた政策を検討していく必要があるとして、共助社会づくりの重要性が国から示されました。そして、人々が主体的に支え合う活動を進め、活力ある社会にしていくことが必要であることも示されました。

(6) 都市財政の圧迫

- 戦後、高度成長を遂げた日本は都市基盤整備も進み、成熟型社会へと移行しています。今後はこれまでのような経済成長が見込めない中で、福祉部門の支出や公共施設の維持・管理・更新のための支出が増えると想定されています。

Ⅲ. 世田谷区の特徴

(1) 環境に恵まれた住宅地

- 本区は、都心および副都心に近く、交通の便利な都市でありながら、みどりのみずの豊かな住宅地が広がっています。静かな落ち着いた専用住宅地、専用住宅と集合住宅からなる住宅地、まとまった集合住宅からなる住宅団地など、大都市東京における「住宅都市」として様々な顔を持ちます。

(2) 個性ある拠点

- 三軒茶屋、下北沢、二子玉川では独自の文化やファッションなどを発信する魅力と活気あふれるまちが形成されているとともに、複合商業施設などがにぎわいの風景をつくり出し、広域からの集客も多い拠点となっています。
- 伝統のある良好な住環境と景観をもつ成城学園前、周辺に教育施設の多い経堂、世田谷ビジネススクエアを代表とするオフィスのまち用賀、お洒落な雰囲気のある自由が丘周辺なども、個性ある拠点として発展してきました。
- 主要幹線道路等の沿道は、自動車対応型の事務所・店舗・サービス施設等が立地し、都心部あるいは郊外地域とは違い、みどりなどの自然環境が残る中で活力ある産業活動がみられます。

(3) 多様な地域資源

- 国分寺崖線をはじめ環状8号線以西を中心に残された緑地や農地は、本区が誇る貴重な自然資源を構成しています。また、環状8号線以東においては、世田谷の地形の特徴である多くの河川や水路等は大部分が暗渠化されたとはいえ、市街地の中の貴重な水辺・緑地・オープンスペースとして活用されています。
- 空き家・空き室・空き部屋(以下「空き家等」という)や、幹線道路整備や連続立体交差事業などの都市基盤整備に伴い生み出される敷地などは“資源”にとらえ、有効に利用することができます。
- 景観重要公共施設や樹林地、文化財、古道など貴重な資源が地域に散在しています。

(4) 土地・建物利用の変化

土地・建物利用、みどり率、道路率について原則平成3年から平成23年までの変化を示します。(出典:①～③は世田谷区土地利用現況調査、④は世田谷区道路整備白書等)

①土地利用面積の変化

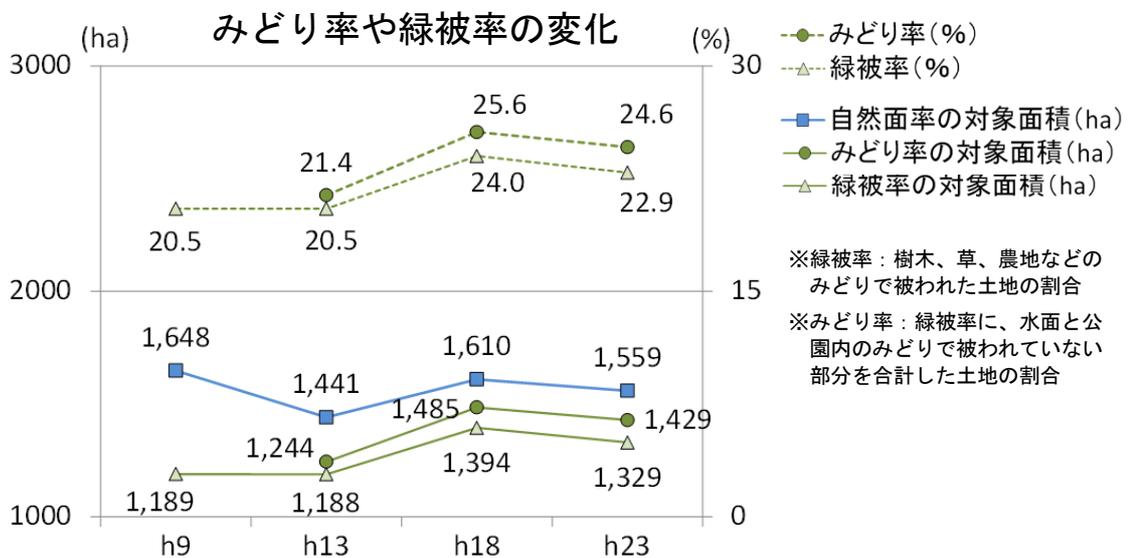
- 公共系・住居系・商業系・工業系・農業系を合わせた、建築物の敷地として利用されている宅地が約4%増加しました。
- 土地利用ごとの主な変化は、住居系が約8%、交通系(道路、鉄道等)が約6%増加し、農地系が約57%、工業系が約49%減少しました。

②建物利用の変化

- 建築物棟数は、約9%増加しました。このうち最も多くを占める専用住宅は約15%増加しました。
- 建築物の利用建ぺい率の平均は34%から46%に増加し、利用容積率の平均は80%から127%に増加していることから、建て詰まり傾向が進行しています。
- 専用住宅の平均敷地面積は201㎡から158㎡に減少し、また、100㎡未満の敷地数は約21,800敷地から約37,600敷地に増加し、宅地の細分化傾向が進行しています。また、集合住宅の棟数は約28,700棟から約33,400棟に増加し、中高層化率は3.6%から5.2%に増加しており、比較的規模の大きな集合住宅が増加する傾向にあります。
- 建築物の耐火率の平均は46%から60%に増加し、減災・防災に向けて不燃化が向上しています。

③公園率・みどり率の変化

- 公園率は、平成18年の4.20%から平成23年の4.36%と増加しましたが、都市計画公園・緑地の整備率は53%、区民一人あたりの公園面積は2.79㎡(目標6㎡)と、区内の公園整備は十分ではありません。
- みどり率は、平成18年は25.6%、平成23年は24.6%であり、直近5年では減少しています。



④道路率の変化

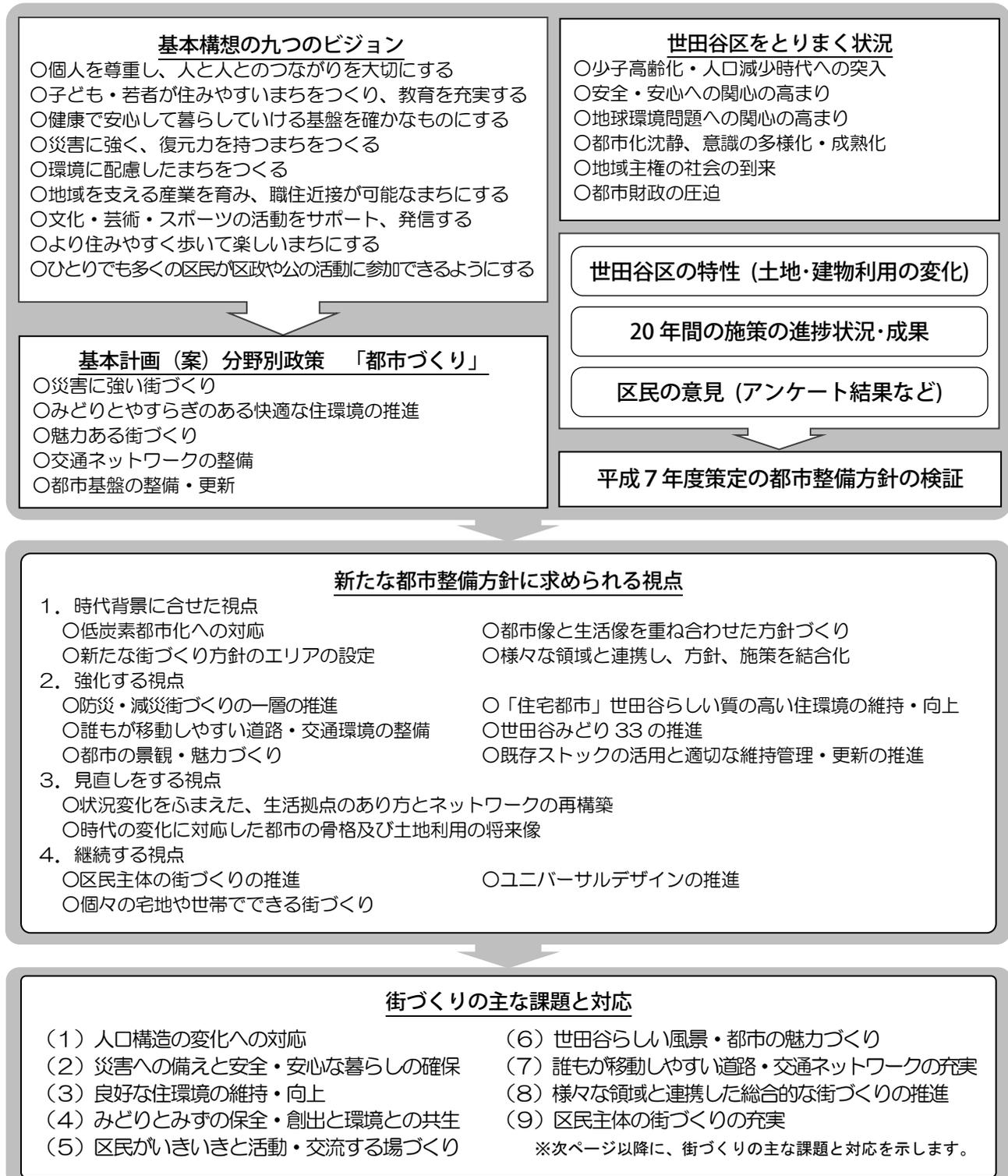
- 道路率は13.2%から14.1%に増加しました。東京23区中19位と低い状況にあり、特に区の西側での低さが顕著です。(特別区土木関係現況調書)
- 都市計画道路の整備率は約5割であり、東京23区中19位と低く、特に区北西部で南北方向の地区幹線道路の整備が遅れています。なお都市計画道路の計画延長は約144kmであり、このうち整備済みは約68kmです。(国土交通省都市計画年報、世田谷区道路整備白書)

IV. 街づくりの主な課題と対応

本区の街づくりのための将来都市像や基本的施策を定めるため、序章で示した「世田谷区をとりまく状況」や、本章の前段で示した「世田谷区の概況」と「世田谷区の特長」を踏まえ、「街づくりの主な課題と対応」を示します。

具体的には下図に示すとおりです。上位計画や本区をとりまく状況、区民意見などを総合的に踏まえ、「新たな都市整備方針に求められる視点」として整理し、「街づくりの主な課題と対応」を示します。

「街づくりの主な課題と対応」について



(1) 人口構造の変化への対応

世田谷区将来人口の推計《速報版》によると、本区の総人口は今後概ね10年間は増加し、その後も増加傾向が続く見込みとなっています。

世代別では、年少人口の推計期間中は増加傾向にあり少子化は進みませんが、その後減少に転じる見込みです。生産年齢人口は概ね現状規模で推移します。また、高齢者人口は一貫して増加が進みます。

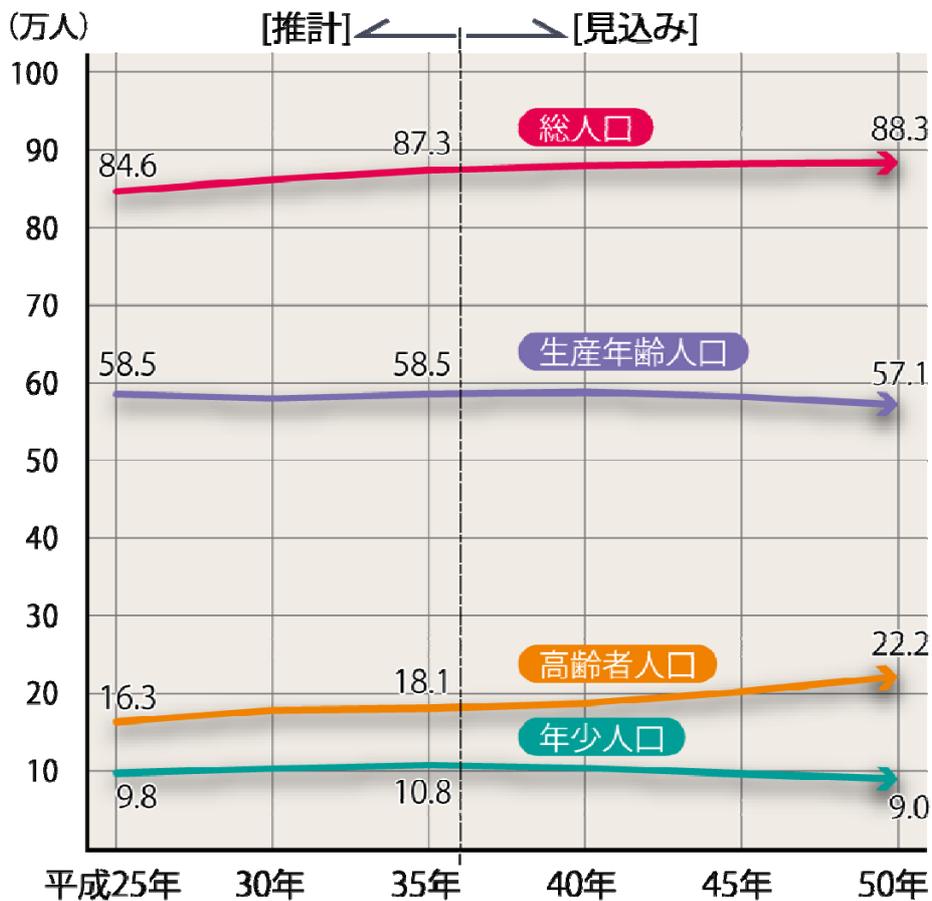
地域別では、北沢地域が減少しそのほかの地域は増加します。

人口構造の変化

出典：世田谷区将来人口の推計《速報版》（平成25年9月／世田谷区）

※基準人口は平成25年1月の住民基本台帳人口。外国人居住者は含まない

※推計期間は平成26～35年までの10年間を基本とし、11年目以降は社会動向の影響を大きく受けるため見込みとする



【高齢者人口や年少人口増加、小規模世帯増加への対応】

- 高齢者人口や年少人口の増加、小規模世帯の増加など人口構造の変化に対応した土地利用の誘導や住環境の整備が必要です。
- 高齢者人口の増加に伴い、街づくりの観点からの健康維持への対策も必要です。

(2) 災害への備えと安全・安心な暮らしの確保

本区はこれまで、一時集合所や避難所、広域避難場所の整備等を進めてきました。東京都の防災都市づくり推進計画において重点整備地域に位置づけられている世田谷区役所周辺・三宿・太子堂地区(約228ha)の不燃領域率は、平成8年度の46%から平成18年度は55%に上昇しました。さらに新たな防火規制区域を10地区指定しました。

平成20年度より都市復興プログラムに基づき実践訓練を開催しています。

頻発する局所的集中豪雨による都市型水害の軽減を図るため、河川改修や下水道整備のほか、区管理施設において雨水の浸透・貯留施設の整備を進めるとともに、その他の公共機関や民間施設にも協力を求めました。

【防災・減災街づくりの一層の推進と復興街づくりの取り組み】

- 全国的に安全・安心への関心が高まる中、区民アンケート調査結果では災害や火災に関する項目が上位に挙がっています。

延焼遮断帯にあたる都市計画道路の整備率は低い状況にあります(主要延焼遮断帯で49.8%、一般延焼遮断帯で28.1%)。また、世田谷区役所周辺・三宿・太子堂地区においては、防火規制の導入などにより地区全体の不燃領域率は向上しましたが、一部の区域では依然として細街路が残り、接道不良等により建替えが困難な状況にあります。

以上のようなことから、防災生活圏の形成や新たな防火規制区域の指定、避難場所へのアクセス確保など防災・減災街づくりの一層の推進が必要です。また、首都直下型の地震の切迫性が指摘されていることから、震災後すみやかに復旧・復興できるよう仮設市街地整備に関する方針をつくるなど事前の取り組みが必要です。

- 区民アンケート調査結果によると、今後の重要度の高い項目として「水害への対策」や「防犯面での対策」が上位に挙がっています。

雨水浸透施設等の整備については、区内全域で時間5mm降雨相当量とした平成29年度の目標対策量に対して、約6割の達成状況となっています。

野川・仙川・谷沢川・丸子川において、時間50ミリ相当の整備が完成しておらず、また、下水道は、合流式下水道区域の整備はほぼ完成しているものの、区面積の約4割を占める分流式下水道区域における雨水管の整備率は、約2割にとどまっています。

以上のようなことから、集中豪雨への対応や、防犯に配慮した道路や公園整備の工夫などが必要です。

【道路・公園等の都市基盤整備と計画的な維持・更新】

- 全国的に都市財政が圧迫する中、道路・橋梁・公園等の都市基盤の計画的な維持・更新や、日常利用と災害時活用のできる二重化の視点をもつことなどが重要です。

(3) 良好な住環境の維持・向上

平成7年度以降、平成24年度までに地区街づくり計画を89地区(1,662.6ha)策定、地区計画を38地区(514.0ha)決定し、地区特性にふさわしい土地利用の誘導を進めてきました。

平成16年に用途地域等の見直しを行い、併せて第一種・第二種低層住居専用地域を対象に敷地面積の最低限度を追加し、その他の住居系用途地域の一部と準工業地域を対象に高度地区として30mおよび45mの最高限度を追加しました。

「土地区画整理事業を施行すべき区域」内での土地区画整理事業は、平成7年度以降58.0ha(すべき区域の4.3%)について完成または事業中です。また、公的団地の建て替えに際しては、平成7年度以降、芦花公園駅前、桜上水、成城、久我山、池尻を対象に一団地の住宅施設を廃止し、地区の特性などに応じた地区計画を策定しました。

【質の高い住環境の維持・向上】

○集合住宅の棟数はこの20年間で約16%増加しました。また、専用住宅の平均敷地面積は約21%減少し、100㎡未満の敷地数は約72%増加し、宅地の細分化傾向が進行しています。このようなことから日照や風通し、眺望などの住環境において変化がみられるようになりました。一方で全国的に成熟型社会への移行の中、自然との調和や生活の質や潤いが求められています。このため、住宅地においては住環境の悪化を防止し質の高い住環境を維持・向上することが必要です。

【住み続けられる多様な住まいの確保と居住支援】

○成熟型社会における住宅政策は、住宅を建築する場合の品質や、既存の優良な住宅の活用などが重視され、加えてユニバーサルデザインの視点から子育て世帯や高齢者、障害者、外国人などへのニーズに対応することが求められています。このため、住み続けられる多様な住まいの確保と居住支援が必要です。

【地区の特性や生活像を大切にしたい街づくりの推進】

○より住みやすい住環境を確保するため、都市基盤整備が十分でない区域では道路事業や土地区画整理事業、地区計画などによって基盤の整備を進めるとともに、地区計画および地区街づくり計画の活用による街づくりを進めることが必要です。また、日常の生活行動を踏まえた諸機能の配置が望ましく、生活像を大切にしたい街づくりが必要です。

(4) みどりとみずの保全・創出と環境との共生

平成7年度以降、保存樹林地1地区・保存樹木199本を指定し、緑地協定9か所を締結しました。また、公園149箇所、身近な広場47箇所を開設し、緑道4本・都市林1箇所・都市緑地26箇所を整備しました。

平成21年10月に世田谷区農地保全方針を策定し、農地保全重点地区として7地区を指定しました。

平成22年10月に、都市緑地法に基づく緑化地域制度を市街化区域全域に導入し、建築時に敷地の一定割合を緑化することを義務づけました。また、「水辺の再生計画」に基づき、水辺の再生事業を実施してきました。

【「世田谷みどり33」の推進、質の高いみどりの保全・創出】

○本区のみどり率は、平成18年から平成23年にかけて1ポイント減少し、農地面積は平成3年から23年にかけて約143ha・約57%減少しました。また、区民一人あたりの公園面積は約3㎡と区内の公園整備は十分ではありません。

このため、平成20年3月に策定したみどりのみずの基本計画における「世田谷みどり33」の達成に向けさらに取り組む必要があります。公園緑地、樹林地、農地、水辺などのネットワーク化を図り、多様な生物が生息できる空間の創出や、公共施設や民有地の接道部における生垣や壁面緑化などの推進を通じ、目に触れるみどりや身近に感じられるみどりを増やすことなど、みどりの量とともに質の向上をめざすことが重要で、区民・事業者・区が連携しながら質の高いみどりの保全・創出を進めることが必要です。

○これまでも生産緑地地区の指定などにより農地保全を図ってきましたが、相続によって生産緑地が宅地に転用されるなど農地の減少が依然として続いている現状に鑑み、引き続き農地保全の取り組みを進めることが必要です。

【環境と共生した低炭素都市づくりへの対応】

○本区のCO₂排出量は、京都議定書の基準年である平成2年と平成20年を比較すると、総量は18.8%増加しました。特に増加した部門は民生家庭部門(36%増)と、民生業務部門(61%増)です。民生家庭部門の増加は、世帯数の増加や1世帯あたりの人員数の減少が主な要因と考えられます。

地球環境問題への関心が高まる中、本区は平成22年5月に環境基本計画(調整計画)を策定し本区がめざすべき環境像を明らかにしました。そしてこの環境像を実現するための街づくりには、生物多様性の確保にも寄与するみどりのみずの保全・創出、省エネルギーや再生可能エネルギーに配慮した住まいづくり、公共交通や徒歩・自転車の重視などがあり、環境と共生した低炭素都市づくりへの対応が必要です。

(5) 区民がいきいきと活動・交流する場づくり

駅周辺の活性化や利便性向上などのため、三軒茶屋駅や二子玉川駅、祖師ヶ谷大蔵駅周辺では市街地再開発事業を実施し、三軒茶屋駅や経堂駅、梅ヶ丘駅、成城学園前駅周辺などでは交通広場等の整備を進めてきました。

商店街などの商業地のにぎわいを誘導し安全性を確保するため、三軒茶屋駅や下北沢駅、二子玉川駅、経堂駅、明大前駅、奥沢駅・自由が丘駅、等々力駅・尾山台駅、成城学園前駅・祖師ヶ谷大蔵駅、千歳烏山駅周辺に、地区計画および地区街づくり計画を策定しました。

【拠点となる駅周辺でのにぎわいや活気の誘導、回遊性の向上】

○区民アンケート調査結果によると、主要な駅周辺のめざすべきイメージは「にぎわい」、「美しい」、「おしゃれ」が多く挙がっています。また、主要な駅周辺で現在不足している施設や活性化するために重要な施設として「商業・業務施設」、「文化施設」、「医療・福祉サービス施設」などが多く挙がっています。

本区の従業者数は平成12年から22年にかけて、卸・小売業従業者数は44%、不動産・サービス業は13%それぞれ減少しました。

このため、拠点となる主要な駅周辺は安全性を確保しつつ様々な機能を充実し、にぎわいや活気を誘導することが必要です。

- 連続立体交差事業が予定されている京王線沿線の駅周辺は、効果的な整備を進めるため、交通結節機能の強化やにぎわい形成、回遊性の向上などを一体的に進める必要があります。
- 区民アンケート調査結果によると、最寄りの駅周辺を身近な交流の場として活性化すべきという意向が多くあり、また今後本区は高齢者人口が増加し世帯は小規模化すると予測されています。このため、商店街や空き家などを有効活用するなど区民の身近なところに活動・交流できる場をつくる必要があります。

(6) 世田谷らしい風景・都市の魅力づくり

国分寺崖線保全のため、国分寺崖線保全整備地区の指定を行い、建築物の構造に係る制限など総合的な取り組みを進めてきました。

平成11年3月に風景づくり条例を制定し、地域風景資産選定(66箇所)や界わい宣言(4件)などを進めてきました。また、平成19年12月に本区は景観法に規定する景観行政団体となり、景観重要公共施設の指定(3施設)や一定規模以上の建設行為の届出制度などを進めてきました。

【都市の景観形成・魅力づくりへの取り組み】

- 国分寺崖線およびその周辺には樹林や湧水などが多く残り、生物にとって重要な生息空間となっています。多摩川も含め本区が誇る自然資源として魅力を高める必要があります。
- 農地、屋敷林・社寺林、緑道、歴史的建造物および古道など、自然や歴史に培われた特性を踏まえた保全や風景づくり、有効活用などが必要です。
- 日常生活に身近な自然資源としてのみどりのみずを守り育て、風景づくりや魅力づくりを進めるためには、地域コミュニティ単位だけではなく個々の宅地でできる取り組みが必要です。

(7) 誰もが移動しやすい道路・交通ネットワークの充実

道路整備に合わせた自転車歩行者道や自転車専用通行帯(ブルーゾーン)の設置、7箇所のレンタサイクルシステム、7路線のコミュニティバス路線などの整備を進めてきました。また、自転車等駐車場の整備などを進めたことにより、放置自転車が激減しました。

平成7年度以降、地区幹線道路を約3.5km(世田谷区施行分)整備しました。また、「地先道路整備方針」を策定し、地域の特性や地域レベルでの課題に応じた事業を進めてきました。

区役所周辺地区や三軒茶屋駅周辺地区などで、面的なバリアフリー整備を進めてきました。また、ユニバーサルデザイン推進条例により不特定または多数の人々が利用する道路などを整備する場合の届出を義務づけました。

【誰もが移動しやすい交通環境の整備、ユニバーサルデザインの推進】

- 地球環境問題への関心が高まりつつあり、今後も本区は高齢者が増加することが予測されています。一方、区民アンケート調査結果によると、道路・交通に関する関心が高く、本区の将来都市のイメージ像として「自動車や、鉄道・バス、自転車、徒歩などの移動手段に応じた道路・交通ネットワークの充実したまち」が上位に挙がっており、課題としては「自転車利用環境の向上」や「狭あい道路の拡幅整備や行き止まりの解消」が上位に挙がっています。

このような状況の中、本区の都市計画道路整備率は約5割で、特に区北西部で南北方向の地区幹線道路整備が遅れています。また、延焼遮断帯形成の遅れ、住宅地内への通り抜け車両の流入、公共交通不便地域の存在など、道路整備水準が低いことにより防災、住環境、高齢社会への対応など様々な方面で課題があります。

放置自転車に関しては、自転車等駐車場の整備や放置禁止区域の指定などに伴い、大幅に減少していますが、歩行者と自転車双方の安全を確保するための自転車走行環境の整備は十分ではありません。

以上のようなことから、公共交通や徒歩・自転車利用を重視した誰もが移動しやすい交通環境の整備と、駅やバス停、道路などのユニバーサルデザインによる整備の推進が必要です。また、南北方向の交通を確保する道路や、各拠点や施設をつなぐ道路、防災上重要な道路などの整備が必要です。

○連続立体交差事業に合わせ、駅周辺では駅前広場や周辺道路の整備を一体的に進めることが必要です。

(8) 様々な領域と連携した総合的な街づくりの推進

世田谷区環境基本計画(調整計画)および世田谷区地球温暖化対策地域推進計画により、みどりのみずの環境共生都市をめざし、住まいの省エネルギー化や環境に優しい都市交通の実現などを進めてきました。

また、公営の住宅団地の建て替えの際に、福祉施設や保育所などの設置を誘導してきました。

【保健福祉、教育など様々な領域と連携した施策の推進】

○都市整備方針は都市整備領域に関わる方針ですが、対象とする街づくりは広範であり領域を跨いで進められる場面が多くあります。このため、保健福祉や教育など様々な領域と連携した施策の推進が必要です。

(9) 区民主体の街づくりの充実

平成22年9月に世田谷区街づくり条例を改正し、区民主体の街づくりを進めるため、区民街づくり協定制度を創設し、地区街づくり協議会への支援などを拡充しました。また、大規模な土地取引や建築を行う場合には一定の手続きが必要となり、取引後の適正な土地利用や建築計画を誘導することができるようになりました。

【区民主体の街づくりの充実】

○人々が主体的に支え合う活動を進め、活力ある社会にしていくことが求められており、区民が街づくりに主体的に関わり、区民一人ひとりがまちをつくる機運を醸成していくなど、区民主体の街づくりを更に充実させることが必要です。

第2章 目標とする都市の姿

1. 都市づくりビジョン

都市づくりビジョンは、第1章の街づくりの主な課題と対応を踏まえつつ、基本構想に基づき、基本計画の都市整備領域に関する内容等を踏まえて設定します。

都市づくりビジョンは、本区がめざすべき将来都市像および4つのまちの姿の具体像を明らかにします。

(1) 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

大都市東京がめざす広域的な都市の将来像の実現を担う本区の役割を踏まえつつ、本区の特性を踏まえた都市づくり、街づくりを進めます。

今後20年を見据えると、首都直下型大地震の発生が危惧されることから、まず第一に区民が安全・安心に暮らせるまちをめざします。

また、近年、建て詰まり傾向の進行、みどりの減少などの変化が見られ、世田谷区が誇るみどりやすらぎのある住宅地の環境の悪化が懸念されることから、みどりとみずに恵まれた良好な住環境で暮らし続けられるまちをめざします。

そして、安全で快適な環境のなかで、すべての人がいきいきと活動でき、人と人のつながりを大切にする暮らしを支える都市を区民、事業者、区がともにつくりまします。

(2) 4つのまちの姿

①安全で、災害に強く復元力のあるまち

災害に強く、災害が発生した時は、すみやかに復旧・復興できるまちとするため、地域社会において日常からの備えを重視するとともに、建築物の耐震化を進め、自主防災力を向上させます。延焼遮断帯や緊急輸送道路等の都市基盤整備と建築物の不燃化を進めるとともに、豪雨対策や日常の安全対策を進めます。また、老朽化しつつある都市基盤を適切に維持・更新し、次世代に引き継ぐ安全・安心なまちをつくりまします。

②みどりとやすらぎがあり、住みたくなるまち

みどりとやすらぎがあり、良好な住宅都市とするため、適切な土地利用の誘導と、暮らしを支える都市基盤の充実や安全面の確保とともに、区民主体の街づくりを進めます。また、国分寺崖線や屋敷林、農地など、世田谷らしいみどりとみずを保全するとともに、人々の多様な暮らしに対応しつつ環境負荷を抑えた住宅の誘導などを進め、誰にとっても住みやすく住みたくなるまちをつくります。

③活動と交流の場をもち、魅力を高めるまち

いきいきと活動ができ、人と人のつながりを大切にする場をもつまちとするため、にぎわいの拠点やみどりの拠点を整備し、区の産業活動を支える土地利用の誘導を進めます。また、世田谷らしい風景を保全・創出しつつ、地域特性に応じた街づくりを進めるとともに地域資源の有効活用を図るなど、区民が主体となって魅力を高めるまちをつくります。

④誰もが快適に移動できるまち

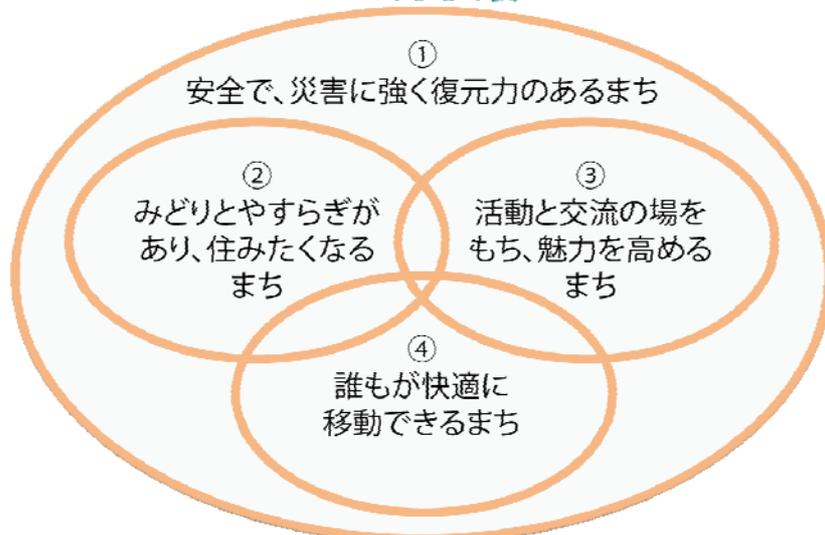
誰もが安全で快適に移動できるまちとするため、安全で歩きやすい道路環境の整備や自転車利用環境の整備、ユニバーサルデザインを踏まえた公共施設等の整備を進めます。また、駅周辺や公園緑地等と商業・文化・芸術・スポーツ施設等をつなぎ、都市の軸となる道路網の整備を進め、公共交通環境が充実したまちをつくります。

都市づくりビジョン

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



区民・事業者・区の協働

II. 都市づくりの骨格プラン

～広域的な都市構造を形成する役割～

東京都の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針において、本区は、都市環境再生ゾーンの中に位置しています。

また、大都市東京からみて、本区には広域的な都市構造を形成する以下の役割があります。

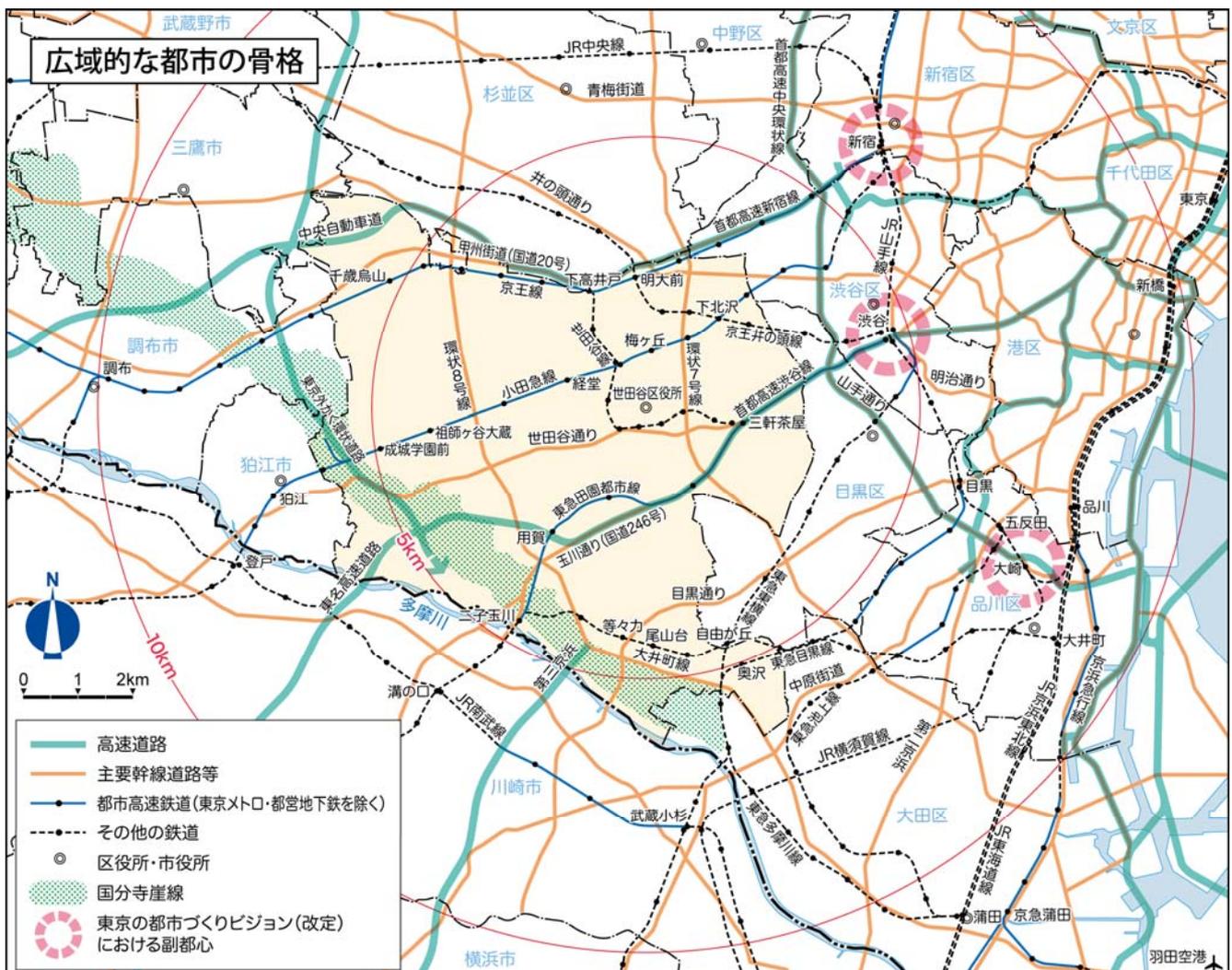
【広域的な交通に関わる交通施設を整備する役割】

○本区は都市計画で定められた広域交通網が放射・環状方向に配置され、鉄道は京王線や小田急線、田園都市線があります。また道路は高速道路のほか、主要幹線道路等として環状7号線、環状8号線、甲州街道、世田谷通り、玉川通り、目黒通りがあります。

本区は広域的な交通ネットワークを形成する一員として、今後整備が必要な区内の交通施設の整備を進める重要な役割も担います。

【骨格となる景観を形成する役割】

○国分寺崖線は東京全体からみて景観構造の主要な骨格となるため、関係する区市町村と連携し特色のある自然や地形を保全するという重要な役割を担います。



～基本的な考え方～

- 都市づくりの骨格プランは、都市づくりビジョンに基づいて、本区の都市としての基本的な骨組みを示すものです。
- 基本的骨組みは、商業・文化・行政サービスや区民生活の中心としての「生活拠点」、災害対策や保健福祉など「新たな機能を持つ拠点等」、都市としての活力を育み交流を促す軸としての「都市軸」、本区の特性的の一つであるみどりとみずや本区の貴重な自然資源である国分寺崖線や多摩川沿いの空間などからなる「みどりの拠点および水と緑の風景軸」の4要素で構成されます。

(1) 生活拠点

① 広域生活拠点

主として商業業務機能および文化情報発信機能が集積し、全区的な「核」と同時に、本区を超えた広域的な交流の場を広域生活拠点とし、三軒茶屋、下北沢、二子玉川駅周辺地区の3地区を位置づけます。

- 三軒茶屋駅周辺地区は、再開発事業によって建築されたキャロットタワーが本区の文化や観光の発信地となっており、渋谷副都心に近接し、道路・交通の集散する拠点であることを活かし、商業・サービス、業務、文化などの機能が充実した、親しみやすく庶民的雰囲気をもつ拠点とします。
- 下北沢駅周辺地区は、新宿・渋谷両副都心に近接し、歩行者主体のにぎわいのあるまちであることを活かし、小田急線の連続立体交差事業に合わせた街づくりにより、若者をはじめ多くの人々が徒歩で回遊でき、個々の魅力的な商店街や劇場などの商業・文化などの機能が充実した、個性的な文化をもつ活気にあふれた拠点とします。
- 二子玉川駅周辺地区は、多摩川の自然を身近に感じることでできる立地であることを活かし、再開発事業エリアや二子玉川公園を中心とした商業・業務、文化・交流・レクリエーションなど多様な機能が充実した、みどりとみずに恵まれた魅力ある拠点とします。

② 主要な地域生活拠点

広域生活拠点に次いで商業・行政サービス等が多様に集積し、区民の交流の「核」となっていると同時に、地域間をつなぐ主要な交通結節機能を有し、バス交通や自転車利用などにより地域外に居住する区民も多く利用する拠点を「主要な地域生活拠点」とし、成城学園前と千歳烏山駅周辺地区を位置づけます。

- 成城学園前駅周辺地区は、駅西口の交通広場や砧区民会館、まちの玄関口となる複合的な駅ビルなどが整備されたこと、成城学園・成城大学とともに落ち着いた雰囲気を持つ住宅地があることなどを活かし、商業などの機能が充実した、お洒落でみどり薫る拠点とします。

○千歳烏山駅周辺地区は、鉄道の南北両側にそれぞれ複数の商店街が密度高く広がっていることや、多目的な活動が可能な広場と一体となった烏山区民センターが駅前に立地していることなどを活かし、商業・サービス、交流などの機能が充実した、区北西部において中心となるにぎわい拠点とします。

③地域生活拠点

区民の日常生活における商業・行政サービス等が集積し、地域の「核」となる区民の身近な交流の場を地域生活拠点とし、以下の駅等の周辺地区を位置づけます。

経堂	区役所	明大前
下高井戸	梅ヶ丘	用賀
等々力・尾山台	奥沢・自由が丘	祖師ヶ谷大蔵

なお、広域生活拠点と主要な地域生活拠点は、地域生活拠点の機能を併せもつものとします。

(2) 新たな機能を持つ拠点等

①災害対策拠点

○地域の防災に関する機能を備える区役所および各総合支所周辺地区を災害対策拠点とし、庁舎の災害対策機能の強化や防災および災害対策を踏まえた街づくりを進めます。

②保健福祉の街づくり重点ゾーン

○これまで「やさしいまちづくり」のモデル地区として福祉的環境整備を進めてきた梅ヶ丘駅周辺地区を、全区的な保健医療福祉の拠点となる梅ヶ丘病院跡地整備に合わせ、保健福祉の街づくり重点ゾーンとし、ユニバーサルデザインによる街づくりを重点的に進めます。

(3) 都市軸

生活拠点を相互に連絡するなど本区の都市としての骨格をなす軸を都市軸とします。このうち交通を区内外にわたり広域的に連絡する軸を都市活力と交通の軸とし、主として地域間の交通を担う軸を主要生活軸とします。

①都市活力と交通の軸

軸上に自動車対応の沿道型の施設などが立地し、交通を区内外にわたり広域的に連絡する、都市としての活力を育み交流を促す軸を都市活力と交通の軸とし、以下に示す主要幹線道路とその沿道を位置づけます。

各道路は景観面や防災面で本区の骨格を形成し、沿道は后背の市街地と調和した活力ある業務・商業・サービスなどの活動を支えます。

環状7号線	環状8号線	
甲州街道（国道20号）	玉川通り（国道246号）	目黒通り

- 環状7号線は、後背地へ道路交通騒音が伝わることを抑制するため沿道建築物の適切な誘導を図るとともに、沿道の土地の高度利用を進めます。
- 環状8号線は、環状7号線と同様に道路交通騒音が伝わることを抑制するほか、沿道の緑化を進め全体として潤いのあるみどりの帯を形成します。
- 甲州街道は、後背地へ道路交通騒音が伝わることを抑制するための取り組みを進めるとともに、ゆとりある沿道土地利用を誘導します。
- 玉川通り沿道は、後背の住環境に配慮したゆとりある商業・業務地区として土地利用を誘導します。
- 目黒通り沿道は、市街地大火を抑制するため不燃化を進めるとともに、環状8号線との交差点部以北では住宅と商業・業務が共存する地区とし、以南では国分寺崖線の自然資源の保全・育成に配慮した住宅主体の地区として土地利用を誘導します。

②主要生活交通軸

- 主として区内の地域間の交通を担い、主要な公共公益施設を結ぶバス交通網を支える軸を主要生活交通軸とし、以下に示す道路および沿道を位置づけます。
- 沿道では、地域間交流のシンボル軸として景観向上や緑化などを進めます。また、世田谷通りなどの沿道においては、生活利便施設の立地を誘導します。

茶沢通り（補助 210 号線） 補助 154 号線
 補助 216 または 217 号線および多摩堤通り（補助 125 号線）
 世田谷通り（補助 51 号線）

（4）みどりの拠点および水と緑の風景軸

自然環境の視点から本区の骨格的な要素となるもののうち、拠点性が高い要素をみどりの拠点とし、軸またはゾーンとしての評価が高い地域を水と緑の風景軸または環境保全ゾーンとします。

①みどりの拠点

- 自然環境の骨格的な要素となる拠点をみどりの拠点とし、大規模な公園やまとまりのあるみどりを位置づけます。このうち核となるみどりがなく、比較的小さなみどりのまとまりが集積する場合を点在型とします。

②水と緑の風景軸（国分寺崖線とその周辺）

- みどりに恵まれ様々な生物が生息し、みどりやみずの風景が連なった地域を水と緑の風景軸とします。

③環境保全ゾーン（多摩川）

- 国分寺崖線とともに東京23区でも貴重な自然環境を有し、区民に憩いとやすらぎを与えるゾーンを環境保全ゾーンとします。