

■ 整備計画図（都市計画道路、主要生活道路、交差点改良）

【整備状況は、平成26年3月現在（予定）のもの】



○ 概成区間: 計画幅員までは完成していないが、自動中交通の処理が可能な中線数を有する、または、暫定的な整備がされているなど、概ねの機能は満たしている区間。

■ 優先整備路線一覧

◎ 都市計画道路

番号	路線(通称事業名)	位置	備考
①	補助154号線	松原二～五丁目(補54～明大前駅前広場付近)	特に早期整備が望ましい路線
②	補助216号線(大蔵II期)	大蔵六丁目～鎌田四丁目(補213との交差付近)	特に早期整備が望ましい路線
③	補助217号線(大道北南側)	上祖師谷四～六丁目(補54付近)	特に早期整備が望ましい路線
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 丁口～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	上野毛二～三丁目(環八通り～丸了川付近)	
⑧	区画街路11号線	成城 丁目(成城学園前駅駅前広場および駅前広場導入路)	
⑨	区画街路12号線	成城六丁目(成城学園前駅駅前広場導入路)	

◎ 主要生活道路

番号	路線(通称事業名)	位置	備考
⑩	主要122号線(六所神社前通りIII期)	給出一～三丁目(六所神社前通りI!II期区間～補129)	
⑪	主要127号線	太了堂四～五丁目(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!II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

番号	路線(通称事業名)	位置	備考
⑭	栢丘通り	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

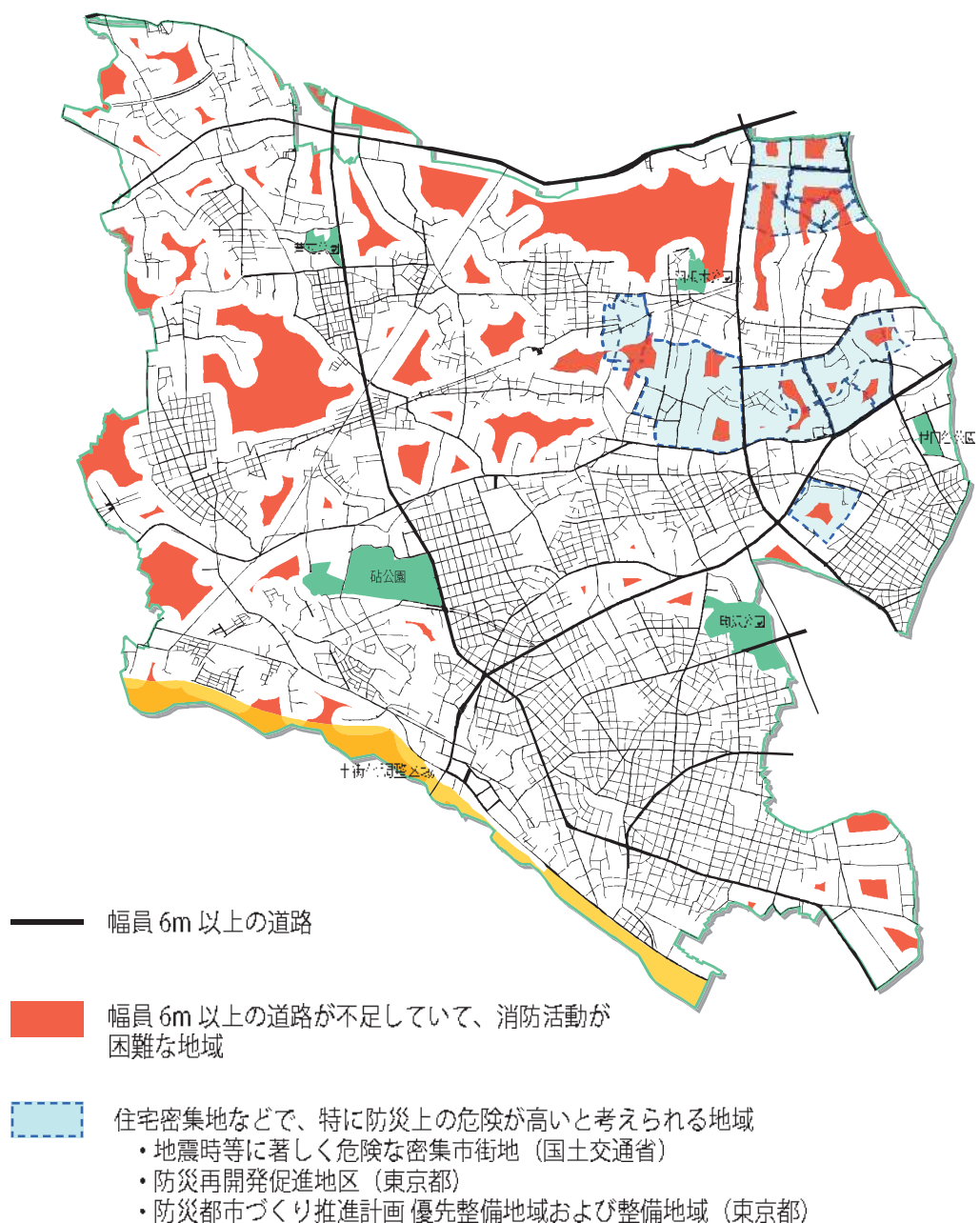
「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定に向けて、以下に示す路線を、次期事業化計画で優先的に整備すべき路線として反映していけるよう調整を図っていきます。

- 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

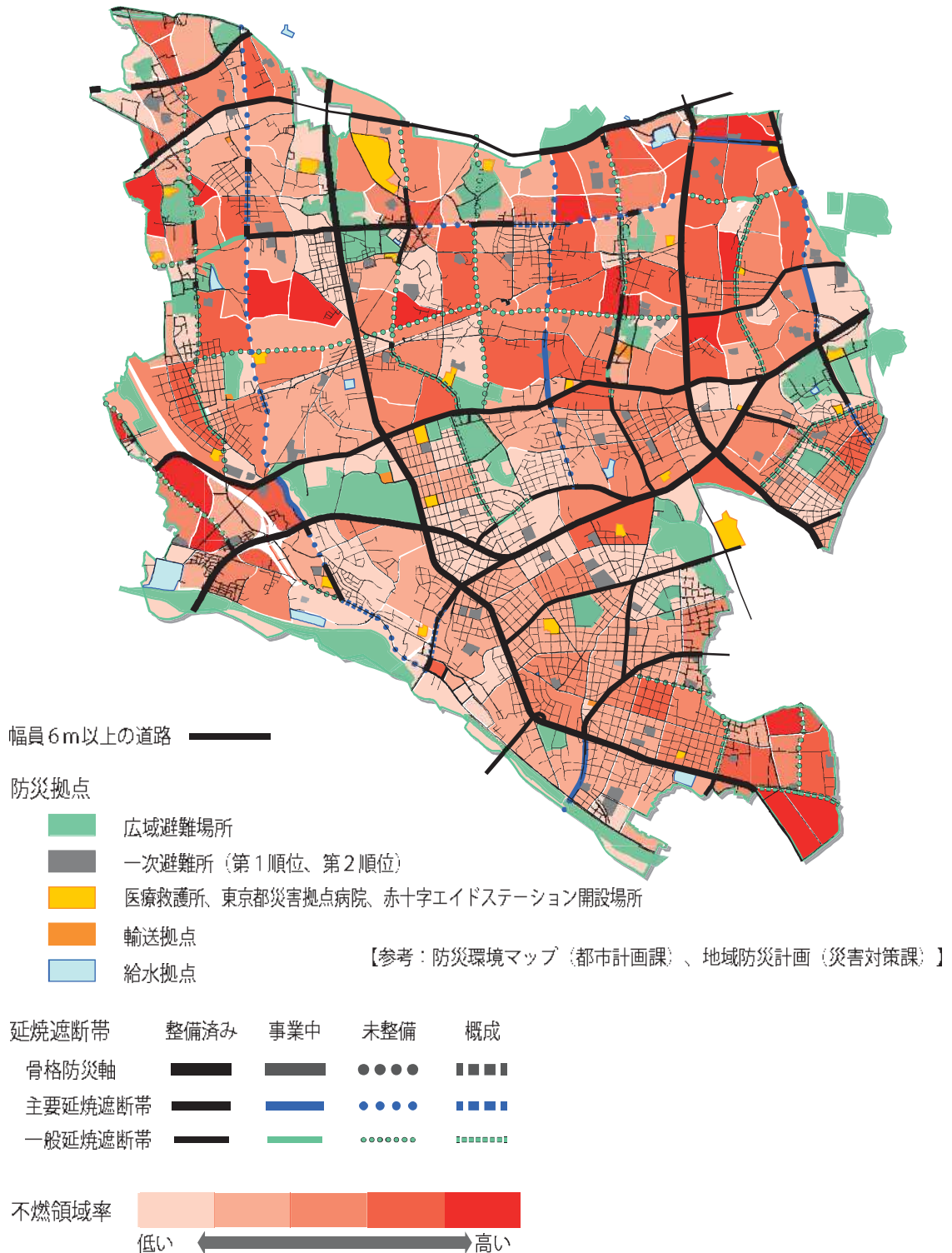
## 5-6 地先道路の整備

幅員6m以上の道路の整備が不十分なことにより、消防活動が困難となっている地域は、世田谷区の北部や西部を中心に広がっています。これらの地域の中でも、災害時の危険性が高いとされている密集地域では、特に整備の必要性が高いと考えられます。

外かく環状道路の整備や京王線の連続立体交差事業など、国や東京都が行う都市基盤整備事業を契機とした周辺街づくり事業において、地先道路についても、その機会を逃さずに整備をしていくことが必要です。



幅員6m以上の道路に囲まれていない避難所や給水拠点などの防災拠点は、大規模な災害時には建物や塀の倒壊によって周辺の道路が通行できなくなり孤立してしまう恐れがあります。そのため、避難経路の確保や物資輸送の観点から、このような防災拠点につながる地先道路の整備も必要となります。今後、策定する「地先道路整備計画」において、防災拠点までのアクセスルートについても考慮していきます。



## 5-7 道づくりの推進に向けた取り組みの検討

現在事業中の路線も多く、財源も限られる中で、今後も新たな路線の事業化を進めていくためには、既成の枠組みを超えた新しい仕組みを活用するなど、より一層の効率化が必要になります。

世田谷区では、今後も道づくりを着実に推進していくために、以下のような取り組みを検討していきます。

### 1) 安定した財源の確保

平成2年の道路整備方針の策定以降、国や東京都の補助金、交付金制度を活用した道路整備を進めてきており、その実績は第2章で示したように増えてきています。

今後も着実に道づくりを進めていくため、補助金、交付金制度を引き続き積極的に活用し、道路整備のための安定した財源の確保を図ります。

### 2) 公有地の有効活用

区では、道路代替地のほかに、国から譲与を受けた土地を区内の各所に保有しています。

道路整備にかかる事業費の抑制のため、道路事業用地の取得にこれらの区有地の積極的な利活用を検討していきます。

### 3) 東京都と連携した道づくり

都市計画道路の整備は、東京都と世田谷区で分担して進めるもので、「区部における都市計画道路の整備方針」の「第三次事業化計画優先整備路線」について、路線ごとに事業主体が決められています（都施行路線、区施行路線）。

区施行路線の事業化に向けた取り組みとあわせて、都施行路線について整備の促進を積極的に働きかけ、また、沿道の街づくりなどの事業協力をあわせて行うことを検討していきます。

#### 4) 個別対応型の事業手法の導入

現在主要生活道路 130 号線で取り組んでいる個別対応型の事業手法について、その事業効果などを評価、検証し、密集地域における他の主要生活道路への導入を検討していきます。

##### ○「個別対応型の事業」について

主要生活道路の新設・拡幅事業は、その規模や整備効果の面から、路線全体または一定の区間について、期間を定めて事業実施する「路線型」の事業により取り組むことを基本としています。

密集市街地においては、権利関係が複雑なため、路線型事業の実施に対して、関係権利者からの一定の合意形成には相当の時間を必要とします。また、建替えを契機に更地の状態で事業用地を取得する「建替え連動型」の事業手法も用いられていますが、敷地が狭く再建築ができないなど、生活再建の観点から困難なケースがあります。

「個別対応型」の事業手法は、密集市街地における主要生活道路の整備手法として考案したもので、あらかじめ事業の区間や期間は定めずに、事業協力を得られる箇所から権利者からの申し出によって順次事業用地を取得し、事業にともなう家屋移転などの損失に対しては、個別に生活再建のための補償を行います。

#### 5) 事業中の路線における暫定的な整備

事業中の路線の中には、さまざまな理由で道路事業用地として未取得の用地が残り、事業が長期化しているようなケースがあります。

現況道路を拡幅し、歩道を整備するような場合には、用地取得が完了している一部の区間で暫定的に歩道を設置することにより歩行者の安全性が向上するなど、一定の整備効果を発現させることが可能となります。

事業中の路線において、事業の早期完了を目指すとともに、事業中の段階でも、状況に応じて暫定的な整備などの工夫により、一定の事業効果を発現させるような取り組みを検討していきます。

