

## 『第3回 検討とりまとめ』道路ネットワークのあり方について

### (1班)多摩堤通りから西側のエリア

#### 【全体的な意見・質疑等】

市街化予想線どおりに道路が整備されることは考えられないため、すべき区域は解除したほうがよい。ただし、実際個人の住宅の建築にあたっては市街化予想線上でもあまり影響はないため、道路ネットワーク検討によって必要性の低い路線を除いた場合にすべき区域が解除できない水準となるのであれば、すべき区域はそのままでもよいのではないかと。

緊急車両は幅員が6m確保されていなくても通行可能ではないか。幅員を6mにする必要性が感じられない。

建ぺい率、容積率が増加するのであれば、道路ネットワークとして位置付けやすくなる。

#### 【具体的な場所における指摘事項】



( 2 班 ) 多摩堤通りから東側のエリア

【全体的な意見・質疑等】

道路ネットワークのあり方については考慮すべき点として、人口が減少することによる自動車交通の減少や税収の減収、超高齢社会となることは押えておくべきである。

道路整備等にあつては、必要なところに必要な税金を配分するよう優先順位を決めるべきである。

今後、上部空間利用の検討において、砧全域の防災拠点となるようにすべき。市街化予想線は土地の有効利用を阻害する制限であり、すべき区域は解除すべきである。

防災機能確保上必要な路線は幅員を確保すべきである。しかし、必要な路線を指定した結果、すべき区域解除のための水準を下回ることになった場合はすべき区域が解除できなくても仕方のないことだと思う。

喜多見東地区会館前の通りで 6 叉路となっている交差点は危険である。

拡幅路線では、地区全体の車両動線を検討した上で、一方通行や道路の線形、舗装による走行速度抑制など安全性を確保する工夫が必要。

2 3 区内の都市計画道路の整備率と交通事故件数には相関はみられない。整備率を上げたからといって事故が減るとはいえない。また事故件数の多少により変化してしまうが、都市計画道路の整備率と自転車事故の発生には相関が見られるともいえる。整備率が上がると事故が起きやすいと考えられる。

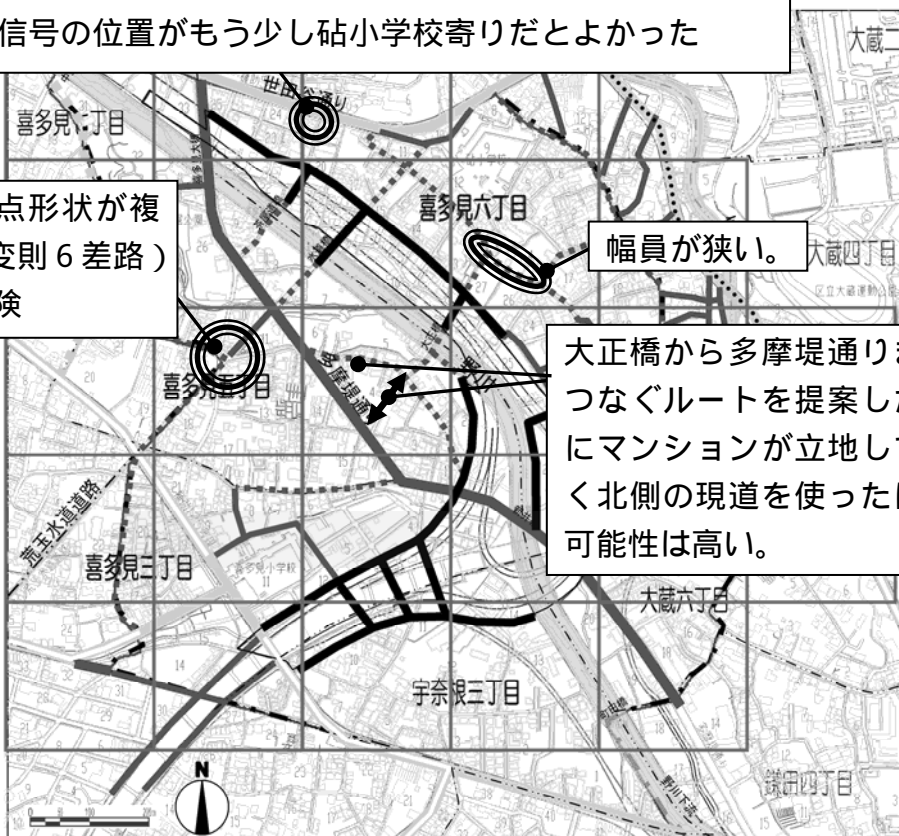
【具体的な場所における指摘事項】

世田谷通りとの交差点の見通しが悪い  
信号の位置がもう少し砧小学校寄りだとよかった

交差点形状が複雑(変則 6 差路)で危険

幅員が狭い。

大正橋から多摩堤通りまで真っ直ぐつなぐルートを提案したが、路線上にマンションが立地しており、難しく北側の現道を使ったほうが実現の可能性は高い。



### (3班) 多摩堤通りから東側のエリア

#### 【全体的な意見】

道路ネットワークは歩行者、自転車利用者を優先して検討するべきである。その視点は機能補償道路にも必要。

世田谷通りと多摩堤通り、機能補償道路が交差する地区北側の交差点の改良、歩行者の安全性向上が必要。機能補償道路と多摩堤通りの交差点は世田谷通りと多摩堤通りの交差点との距離が近く、右折ができないため、交差点間を離してほしい。

野川の北側を走る機能補償道路は、地区内生活者が中心となって利用する道路と位置付けてほしい。多摩堤通りの抜け道として利用されないような工夫が必要。

水道橋は外環整備に伴い架け替えとなる。その際には、両側の水道道路敷も含め拡幅すべき。

外環の上部利用を検討するために、蓋かけの範囲を明確に示してほしい。

#### 【具体的な場所における指摘事項】

