

4-2 道づくりの方向性

基本構想や都市整備方針が掲げる将来像の実現に向けて、進めるべき道づくりの方向性を示します。

4-2-1 防災・減災に寄与する道づくり

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。

災害に強く、復元力を持つまちの実現のため、ハード面での対策として、道路のもつ防災・減災機能を重視し、防災性向上に寄与する道づくりを推進していきます。

4-2-2 すべての人にやさしい道づくり

道路は、子供から高齢者、障害者など様々な人がいろいろな目的、手段で利用する施設です。

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します。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、様々な交通手段に対応する道づくりを進めていきます

4-2-3 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します。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ます。さらに維持管理性を考慮した設計、雨水浸透施設の設置、しゃ熱性舗装の施工、街路灯のLED化など環境を重視した道路の整備を行っていきます。

4-2-4 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ていきます。

4-2-5 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、連携によって、区内だけでなく区周辺の道路整備を推進し、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ていきます。

4-3 重点化すべき事項

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を定めます。

4-3-1 都市の骨格となる道路ネットワークの整備

甲州街道、玉川通り、環七通り、環八通りなど、都市計画決定されている区内の幹線道路網はおおむね整備が完了していますが、これらを補完する地区幹線道路網の整備は遅れており、計画延長 92km に対して整備率は約 35% にとどまっています。

幹線道路に加えて地区幹線道路のネットワークを整備することで、スムーズな自動車交通の処理が可能となり、地先道路への通り抜け車両の流入抑制、渋滞の解消、二酸化炭素の排出削減などに大きな効果があります。

また、その多くは延焼遮断帯に指定されており、地震にともなう市街地大火の延焼防止機能に加えて、防災拠点を繋ぎ緊急物資の輸送路や避難路としての役割も担うなど、都市の防災性向上に大きく寄与するものです。

さらに、地区幹線道路にはバス交通の導入が可能であり、北部や西部のエリアでは南北方向の路線整備によって公共交通不便地域を縮小することができます。高齢者の移動の円滑化、公共交通機関の利用促進など、福祉的な視点や環境問題への対応策としても有効な取り組みと考えられます。

以上のように地区幹線道路の整備効果は高く、多くの区民に便益が及ぶことから、都市の骨格となる地区幹線道路を中心とした道路網の早期形成を重点化します。

なお、地区幹線道路の整備は都と区で分担し行っていることから、区施行の事業を推進していくことと合わせて、東京都に対しては区内の地区幹線道路の整備促進を働きかけ、都が施行する道路整備とあわせた沿道の街づくりを進めるなど円滑な事業執行にも協力していきます。

4-3-2 防災対策に資する道路整備

区内東部、あるいは鉄道駅の周辺には、木造住宅が密集し震災時に大きな被害の発生が予測される地域があります。これらの地域では、外周の都市計画道路は整備が完了していても、内部の道路網は狭い道路により構成されており、消防車が進入できず消防活動に支障のある区域が存在し、また行き止まりの道路も多く、円滑な避難を行う上でも問題があります。

密集地区では以前より防災街づくりを進めてきたところもあり、建物の不燃化、耐震化、公園などの整備とあわせ、道路整備にも取り組んできていますが、権利関係が複雑で狭小な敷地も多いという地区の特性から、用地の取得に時間を要し事業が長期化しているケースも見受けられます。

切迫している首都直下型地震等への対策として、震災時に大きな被害の発生が予測される地域の改善は、より一層のスピードが求められており、地区内での道路整備についても、新たな事業手法を導入するなどの工夫によって早期完成を目指していきます。

4-3-3 多様な利用者の安全性を高める道路整備

区が毎年実施している区民意識調査では、日常生活における困りごとの第1位は8年連続して「道路が狭くて危険」となっています。また、平成25年7月に実施した道路整備に関する区民アンケート調査で「道路整備に関係した日常生活への影響」の設問に対して、「歩行者などの安全性の確保」の項目が、現状に対する満足度が最も低く、今後の整備の重要度が最も高い結果となりました。

実際に区内には、適切な道路網が未整備なため、本来であれば通過交通が入り込まないような幅員が狭い道路にも多くの自動車が通行せざるを得ない状況があり、その結果、区民生活に深刻な影響が及んでいます。

このような実態から、特に自動車交通量が多く歩道が未整備な箇所などを対象として、道路拡幅による歩道設置や代替機能を持つ道路ネットワークの整備による自動車交通の分散化など、歩行者や自転車利用者の安全性向上につながる道路整備を重点化します。

4-3-4 街づくりの動きに合わせた道路整備

区内では、小田急線の連続立体交差事業に引続き、京王線でも事業化に向けた動きが進んでいます。また長年凍結されていた外かく環状道路も東名高速道路以北の区間で工事が始まり、区内には東名高速道路、中央自動車道とのジャンクションが建設されます。

これらの国や都が行う都市基盤整備事業の周辺地区では、事業を契機とした街づくりも検討されており、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と考えられます。

現在進行している基盤整備事業を契機として、周辺街づくりの中で必要とされる道路整備は機会を逃がすことなく進めていきます。

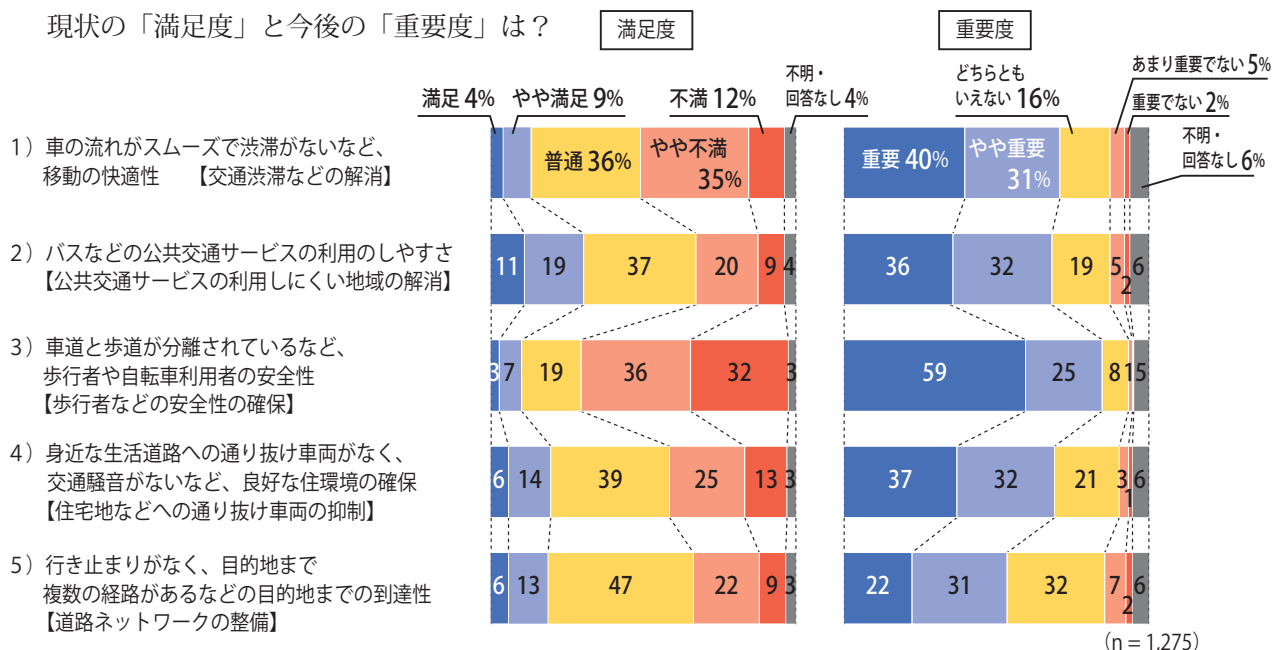
「せたがや道づくりプラン(道路整備方針)」の策定に向けた 区民アンケート調査結果(抜粋)

目的 「せたがや道づくりプラン」に区民の意向や意見などを反映することを目的として実施。

調査の方法 満16歳以上の区民(外国人を除く)より4,000名を無作為に抽出。

回収結果 郵送による配布、回収。(調査期間 H25.7.8～7.20)
有効配布数 3,976件、総回収数 1,275件、回収率 32%。

問) 日常的に利用している道路、または、住まい周辺の道路の、
使いやすさ、整備状況、交通環境などに関する
現状の「満足度」と今後の「重要度」は？

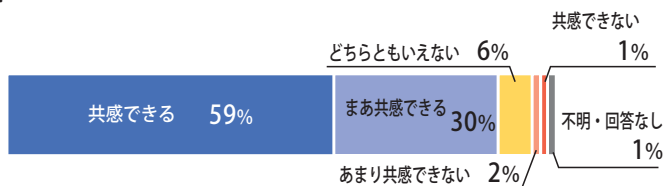


問) 世田谷区のこれからの道路整備について
課題ごとの区の考えについて、どう思うか？

超高齢社会へ対応した道路整備

【区の考え】

安全で歩きやすい歩行者環境の創出や
バスなどを利用しやすい道路ネットワークの充実が必要



地球環境に配慮した道路整備

【区の考え】

交差点改良による渋滞解消など、
自動車の流れをスムーズにする取り組みが必要



防災対策と道路整備

【区の考え】

安全な避難路や火災の燃え広がりを防ぐ
防災空間となるような道路の重点的な整備が必要



大規模な街づくり事業と合わせた道路整備

【区の考え】

街づくりの事業とあわせて、近くの道路や駅前広場を
一体的に整備することが必要



第5章 事業化プログラム

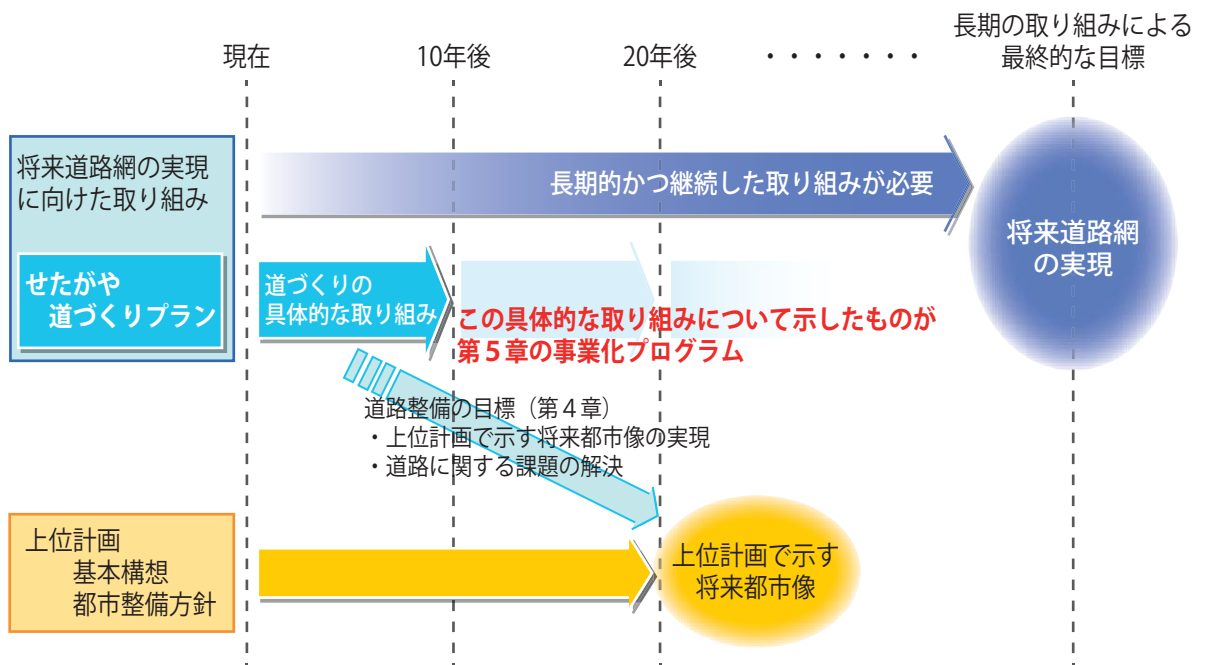
5-1 策定の背景

世田谷区が道づくりで目指す最終的な目標は、第3章で示した将来道路網の実現です。しかし、区内にはまだ未着手の路線が多く、また道路の整備には非常に多くの時間を要することから、将来道路網の実現に向けて、今後も計画的かつ効率的な取り組みを継続して行っていく必要があります。

第4章では、道づくりプランの上位計画となる「基本構想」や「都市整備方針」で掲げられた将来都市像の実現、及び現状で区が抱える道路に関する課題の解決に向けた道路整備の目標として、5つの道づくりの方向性と4つの重点化事項を示しました。

この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こととします。

■ 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

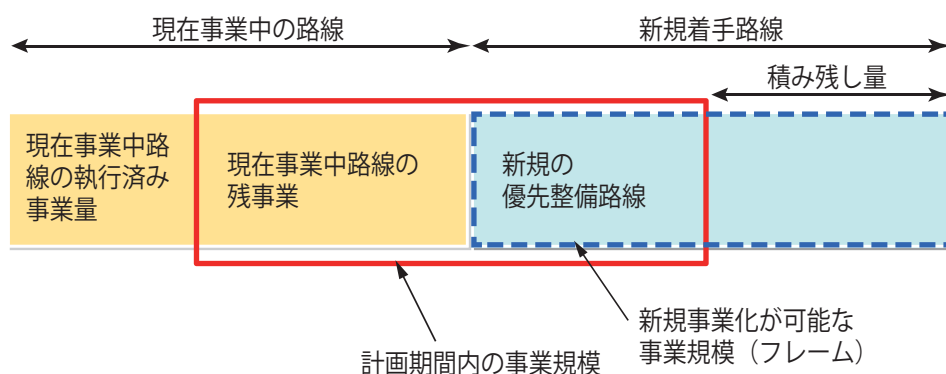
事業化プログラムでは、未着手の都市計画道路や主要生活道路について、整備の優先性が高い路線を抽出し、道づくりプランの計画期間内で事業化を目指す路線を「優先整備路線」に位置付けます。

一方、優先整備路線以外の路線については、密集市街地の整備事業、区画整理や再開発事業、大規模な団地の建替えなど、面的また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こととします。

現在事業中の路線については、今後も円滑な事業執行に努め、早期の事業完了を目指していきます。

また、現在事業中路線の残事業量及びこれまでの用地取得の実績を踏まえて、道づくりプランの計画期間内において新規事業化が可能な事業規模（事業フレーム）を設定します。

■事業フレームのイメージ



5-2-1 都市計画道路

都市計画道路には、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」の第三次事業化計画において、平成 27 年度までに優先的に整備すべき路線として位置付けられている路線があります。

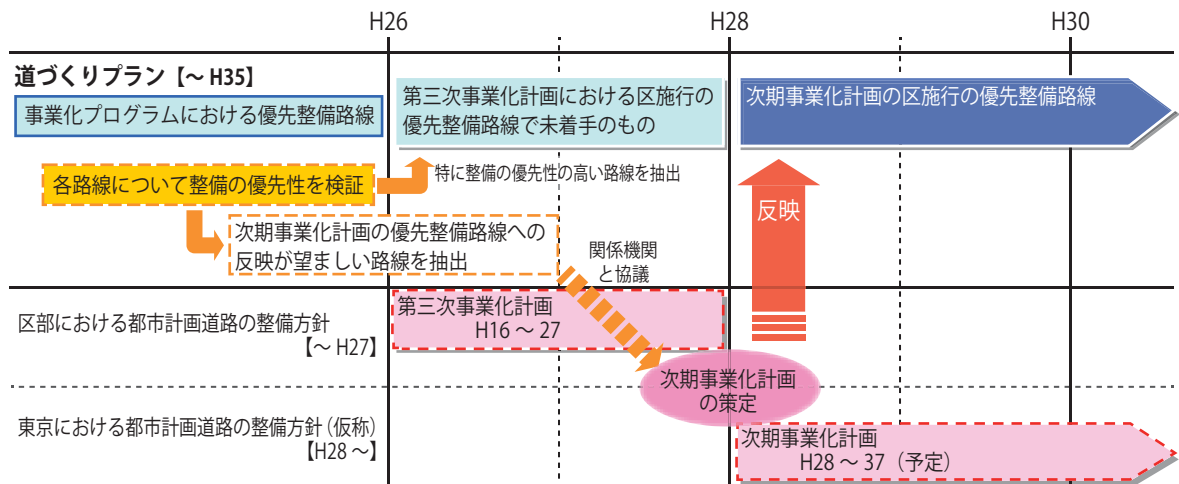
第三次事業化計画は、計画期間が平成 27 年度までとなっており、平成 28 年度には「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」が策定され、次期事業化計画で新たに優先的に整備すべき路線が選定されることが見込まれます。

この次期事業化計画における優先的に整備すべき路線も、第三次事業化計画の優先的に整備すべき路線と同様に、都と区市町において整備の必要性や優先性を検証したうえで位置付けるものです。

道づくりプランでは、「区部における都市計画道路の整備方針」と「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」との整合を図り、それぞれの事業化計画で優先的に整備すべき路線とされる路線のうち、区で施行する路線を道づくりプランにおける「優先整備路線」として位置付けます。

各路線の整備の優先性は、第4章で示した道路整備の目標に、これまでの事業化に向けた取り組みの実績や事業の実現性といった観点も加えて検証します。検証の結果に基づいて、「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な整備が望ましい路線や、第三次事業化計画の優先整備路線の中でも特に事業効果が高く早期の整備が望ましい路線を示します。

■ 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

第4章で示した道路整備の目標に加えて、これまでの事業化に向けた取り組みの実績や事業の実現性といった観点から、各路線について整備の優先性を検証します。

主要生活道路は、この検証の結果に基づいて、防災性の向上に資する路線や、これまで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」として位置付け、事業化を図っていきます。

■ 都市計画道路や主要生活道路における整備の優先性の検証における視点と検証項目

【検証の根拠】	【検証の視点】
重点化項目に基づく検証	
<p>【重点化事項1】都市の骨格となる道路ネットワークの整備 (※道路の連続性の視点以外は都市計画道路のみ)</p>	<p>上位計画との整合</p> <p>-----</p> <p>延焼遮断帯</p> <p>-----</p> <p>住環境の向上、改善</p> <p>-----</p> <p>道路の連続性、ネットワーク</p>
<p>【重点化事項2】防災対策に資する道路整備</p>	<p>避難の安全性</p> <p>-----</p> <p>緊急輸送道路ネットワークの</p> <p>-----</p> <p>消防活動困難区域の解消</p> <p>-----</p> <p>密集地域の防災性の向上</p>
<p>【重点化事項3】多様な利用者の安全性を高める道路整備</p>	<p>誰もが利用しやすい交通環境</p>
<p>【重点化事項4】街づくりの動きに連携した道路整備</p>	<p>外環道整備関連</p> <p>-----</p> <p>京王線の連続立体交差事業関</p> <p>-----</p> <p>その他の街づくり事業関連</p>
<p>これまでの取り組みの継続性に基づく検証</p>	
<p>事業の実現性などに基づく検証</p>	

【検証項目】 上位計画での位置付け、事業効果など

- ・第三次事業化計画優先整備路線
- ・多摩部の事業化計画との整合
- ・都市整備方針における主要生活交通軸

- ・東京都防災都市づくり推進計画における延焼遮断帯

- ・通過交通の解消または抑制

- 化
- ・道路のネットワーク化

- ・避難困難区域の解消
- ・一次避難所や広域避難所までのアクセスルート

- 充実
- ・狭幅員の緊急輸送・啓開路線の解消、リダンダンシー機能の確保

- ・災害時の消防活動困難区域の解消

- ・密集地域内の主要生活道路

- ・公共交通不便地域の解消
- ・歩行者などの安全性の確保

- ・インターチェンジ周辺の路線

- 連
- ・京王線と交差する路線や駅前広場

- ・団地の建替えなど街づくりとの連携

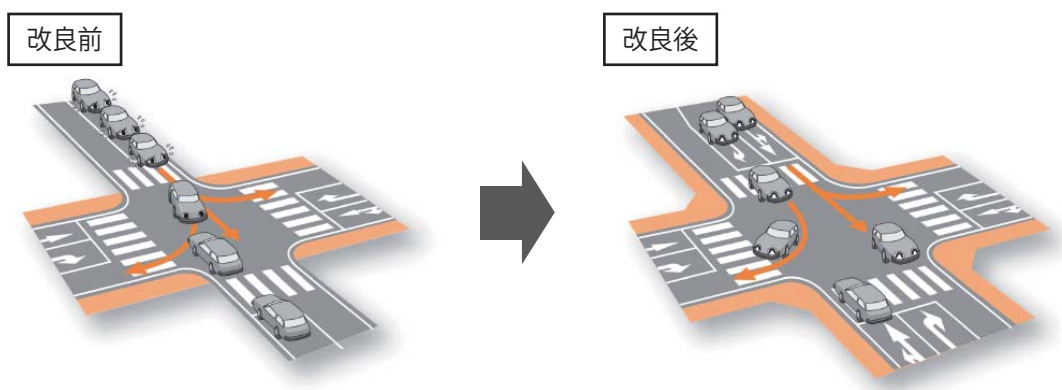
- ・現況測量や用地の先行取得など、事業化に向けた取り組みの実績

- ・事業の困難度・実現性

5-2-3 交差点改良

大気汚染、騒音などの環境問題や、住宅地への通過交通の発生などの様々な問題の要因の1つとなっている交通渋滞を解消するため、事業の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、事業化を目指します。

■ 交差点改良のイメージ



5-2-4 地先道路

地先道路は、消防活動困難区域を解消するために、おおむね 250m以下の間隔で配置する必要があります。

道づくりプランでは、この配置計画と現状が乖離しているなど、整備状況に課題がある地域を示します。地先道路整備の取り組みの内容については、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ます。