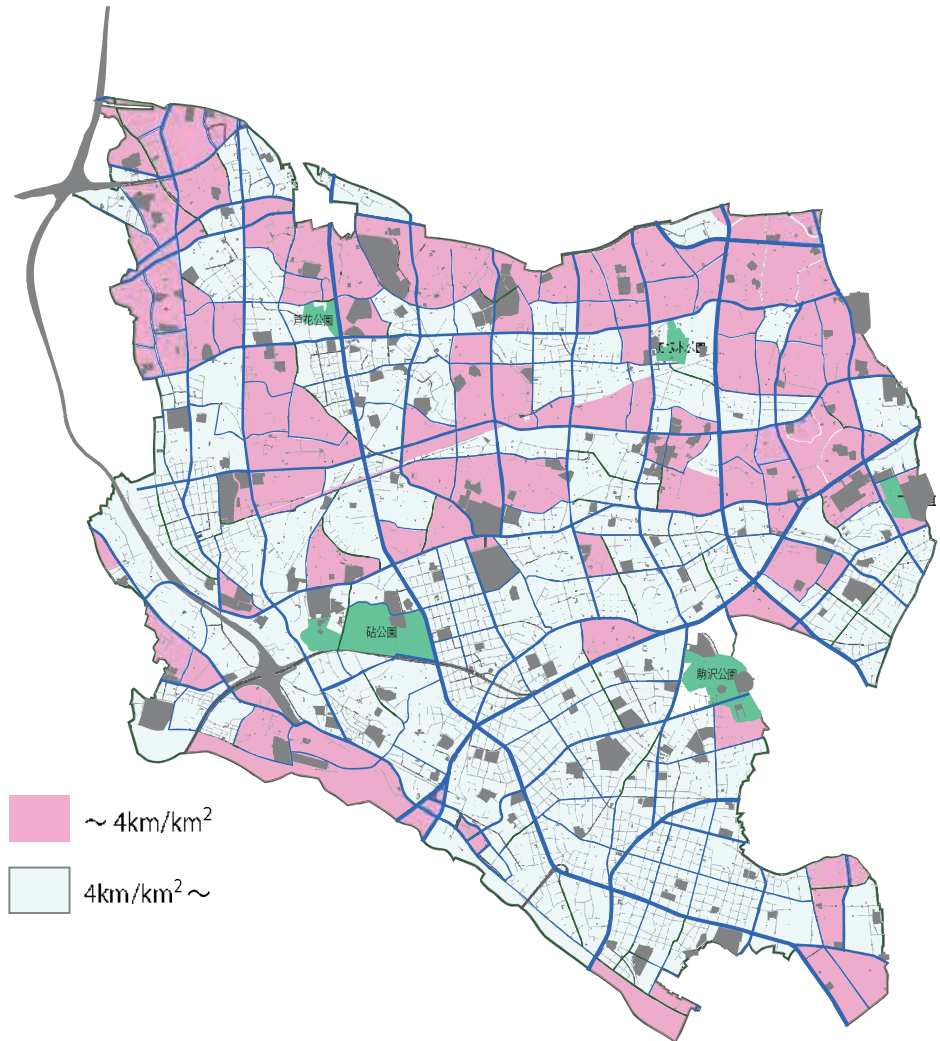


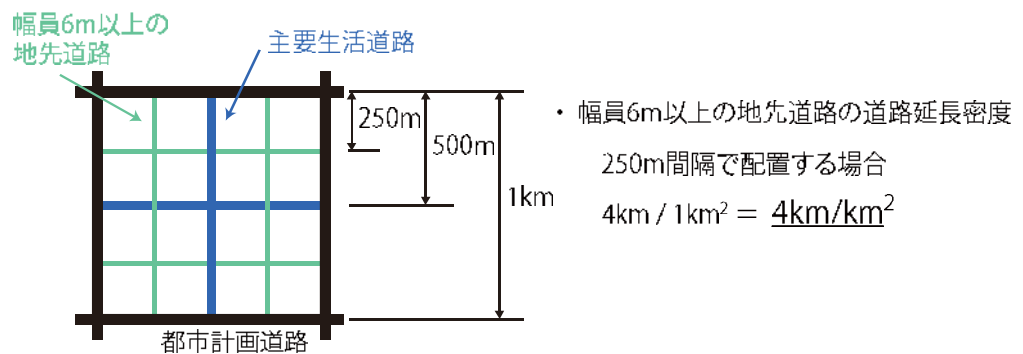
2-1-3 地先道路の整備状況

消防活動困難区域を解消するために必要とされる地先道路の配置計画（幅員6～8m以上の地先道路を250m間隔で配置する）を満足しない地域が、区の北部、西部を中心に広がっています。

- 幹線道路、地区幹線道路及び主要生活道路に囲まれた区域における幅員6m以上の道路延長密度



(参照:平成18年度 世田谷区土地利用現況調査)



2-1-4 区民の日常生活への影響

道路のネットワークが不完全であること、狭い道路が多いことなどにより、区民の日常の生活にさまざまな問題が生じています。

- ・公共交通機関の利用が不便な地域の存在

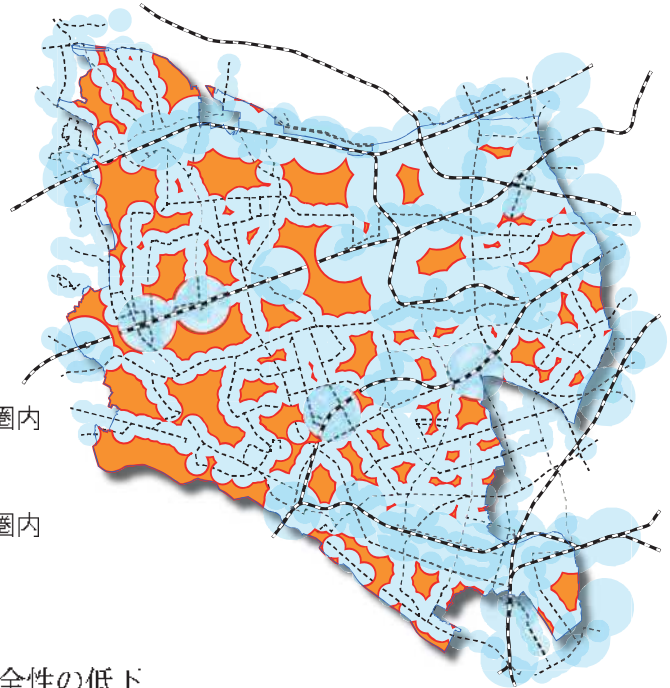
都市計画道路や主要生活道路の整備水準が低い区の西部地域を中心として、バス路線網などの公共交通機関の利便性が低い地域が広がっています。

■公共交通機関の利用が不便な地域

公共交通不便地域

鉄道駅から500m以上、路線バス停留所から200m以上離れた地域。

- 公共交通不便地域
- バス路線
- バス停より200m圏内
- 鉄道
- 鉄道駅より500m圏内



- ・歩行者や自転車交通の安全性の低下

幅員が狭く歩道が整備されていない道路にも多くの自動車が行き交う箇所もあり、歩行者や自転車利用者の安全性向上について、区民の方々から多くの要望が寄せられています。

【地域における日常生活での困りごと】

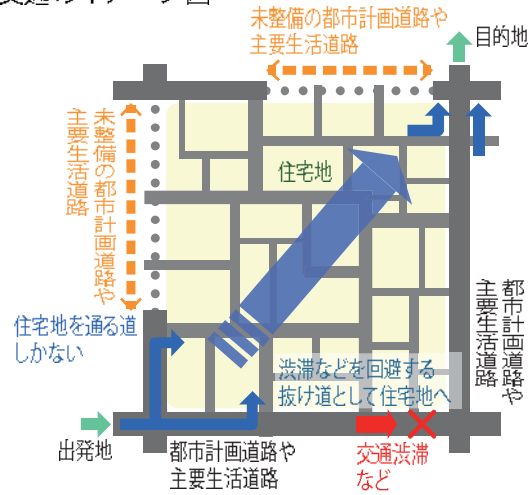
	1位	2位	3位	4位	5位	...
平成24年度	道路が狭くて危険	車など交通が激しい	カーブ等の見直しによる被害	歩者が発生しすぎている	壁などがなかなか読めない	...
平成23年度	道路が狭くて危険	車など交通が激しい	カーブ等の見直しによる被害	歩者が発生しすぎている	壁などがなかなか読めない	...
平成22年度	道路が狭くて危険	カーブ等の見直しによる被害	車など交通が激しい	故障自転車が多くて迷惑	歩者が発生しすぎている	...
平成21年度	道路が狭くて危険	カーブ等の見直しによる被害	車など交通が激しい	故障自転車が多くて迷惑	歩者が発生しすぎている	...
平成20年度	道路が狭くて危険	カーブ等の見直しによる被害	車など交通が激しい	前区に転戸が多くて迷惑	地域の治安が悪くなった	...

毎年実施されている区民意識調査でも、「道路が狭くて危険」、「車など交通が激しい」といった項目が、地域における日常生活での困りごととして上位に挙げられ、道路整備が不十分であることから生じる影響を多くの区民が問題視しています。

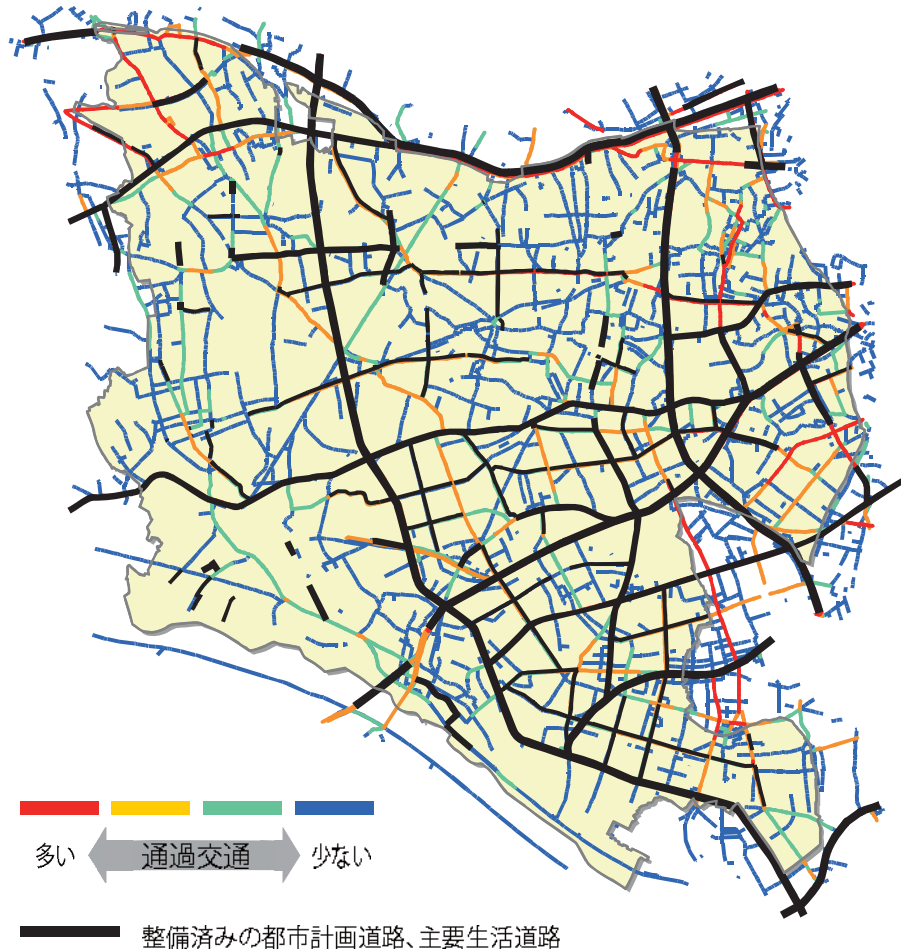
・住宅地の生活道路への通過交通の流入

交通処理に必要な道路網が整っていないことから、本来大量の交通を処理することを目的としていない生活道路へ通過交通が流入し、住宅地や商店街では、歩行者や自転車の安全性の低下、環境悪化などの問題が発生しています。

■ 住宅地の通過交通のイメージ図



■ 区内の自動車の通行状況



2-2 道路整備の取り組みと課題

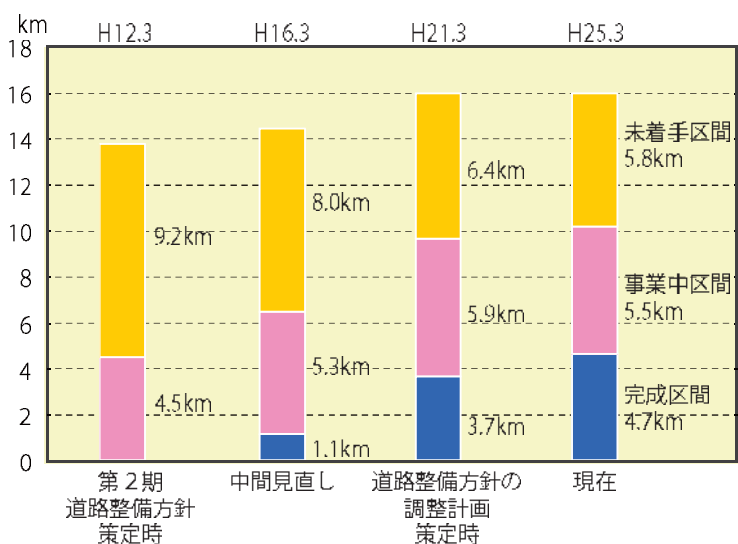
2-2-1 取り組みの成果

区では、平成12年度に改定した第2期道路整備方針に基づく取り組みにより、平成12～23年度の期間に、地区幹線道路及び主要生活道路をあわせて4.7kmの供用を開始、約5.8kmの区間で新たに事業に着手しました。

都市計画道路全体としては東京都事業、再開発、区画整理事業等による整備を含め約9.3kmを供用開始し、平成12～23年度の期間で整備率は約6ポイント増加しています。

また、地先道路は、平成8年に地先道路整備方針を策定し、地域特性に応じた整備を進めてきています。平成12～23年度で、約7,600㎡の地先道路用地を取得しました。

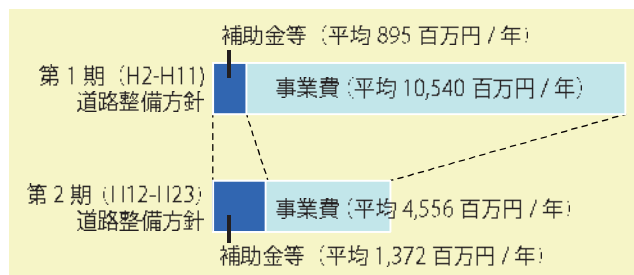
■ 第2期道路整備方針 優先整備路線の取り組み状況 (地区幹線道路及び主要生活道路)



第2期道路整備方針の計画期間では、補助事業の活用による財源の確保とともに、道路事業の事業期間の短縮や、用地の取得が困難な物件のある路線の事業の収束を目的とした新たな事業手法の導入を検討し、都市再生機構（UR）の直接施行による補助209号線の整備、恵泉裏通り（主要生活道路104号線）や補助217号線における土地収用法の適用、補助154号線における小規模な区画整理事業の実施など、それぞれの路線の実情に応じた手法により事業を展開してきました。

■ 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

第1期道路整備方針と比較すると、第2期道路整備方針の期間における年平均事業費は半減していますが、事業費に占める補助金や交付金などの割合は、8%から30%に増加しています。



2-2-2 取り組みの課題

第2期道路整備方針で新規に事業着手を目指した優先整備路線のうち、実際に計画期間内に着手した路線は約半分ほどであり、平成12年の策定以前から事業を進めていた路線の3割は、現在も事業を継続しています。また、現在事業中の路線には、多くの未取得用地(約23,000㎡ 平成25年度末見込み)が残されています。

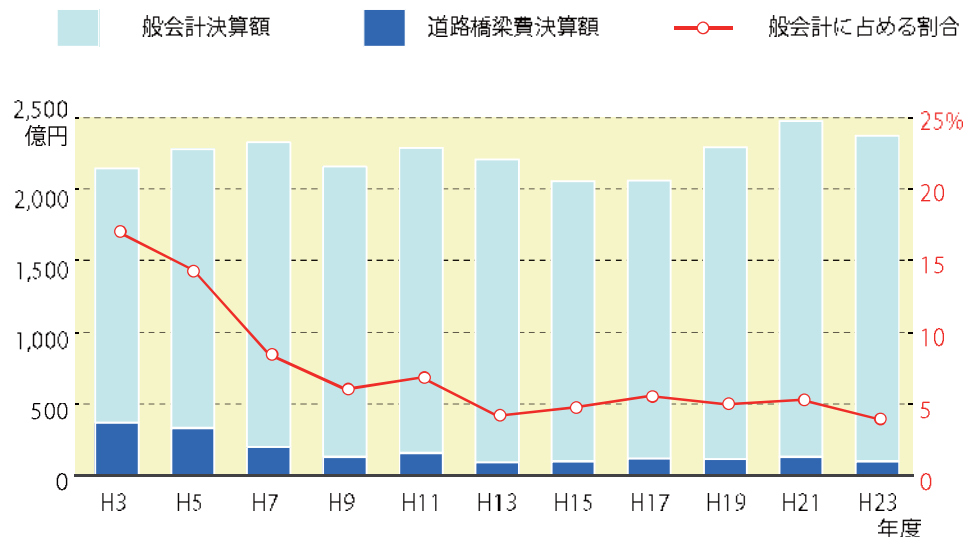
事業が長期化している原因として、財政的な理由以外に、共同住宅、テナントビルといった権利関係が複雑で用地取得が困難な物件が増加していることなどが挙げられます。

財政面に関しては、第1期道路整備方針を策定した時代から現在にかけて、行政需要が多様化し、保育サービス等の子ども関連経費や介護保険サービス等の高齢者関連経費、生活保護費などの扶助費が増大する一方で、土木関係の予算は削減傾向にあります。

近年、区の道路整備に投資する予算である道路橋梁費は減少傾向が続いています。一般会計における割合で見ると、平成3年度には約17%あったものが、平成23年度では約4%まで縮小してきています。

今後の道路整備においては、安定した財源の確保に加えて、事業期間の短縮、事業費の削減、事業効果の早期発現などを旨とし、これまで以上に効率的な事業を展開していく必要があります。

■ 道路整備に関わる予算額の推移



【出典：世田谷区 決算書】

2-3 道路整備に関する防災上の課題

2-3-1 延焼遮断帯の形成

平成24年4月に東京都が発表した首都直下型地震の被害想定では、地震の揺れによるもののほか、地震火災によって多くの方が亡くなるという予測が示されており、区の防災対策でも地震にともなう市街地大火のリスクを減らすことが重要となります。

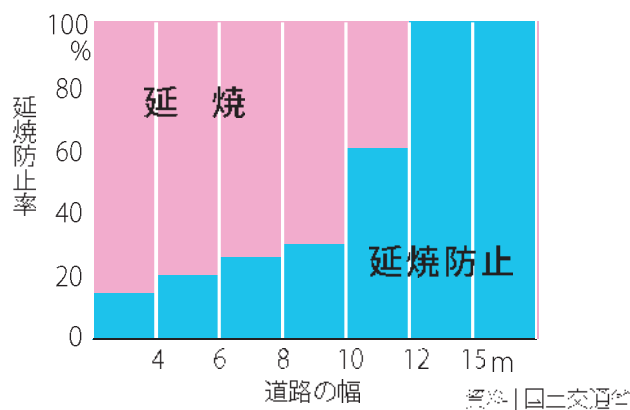
阪神淡路大震災の事例では、多数同時に火災が発生し、消火活動が追いつかず、地震にともなう断水や防火水槽までの道路が建物の倒壊によって塞がれることなどで、消防水利が確保できない事態が発生しました。その一方で、幅員が12m以上の道路によって延焼が食い止められたことも確認されています。道路閉塞などによって初期消火が行えないことも想定すると、発生した火災の燃え広がりを防ぐ空間となる、一定幅員以上の道路の整備が効果的であるといえます。

平成22年1月に東京都が策定した「防災都市づくり推進計画」では、地震にともなう市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす都市計画道路、河川、鉄道などと、隣接する耐火建築物から構成される不燃空間を「延焼遮断帯」として、その重要度から「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」、「一般延焼遮断帯」の3つの区分に分けて位置づけています。

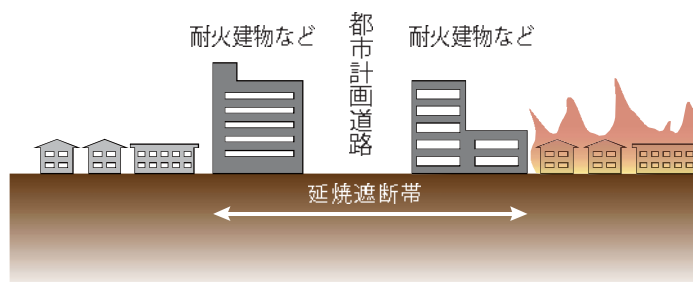
世田谷区で延焼遮断帯となる都市計画道路の整備状況は、骨格防災軸となる放射線、環状線などはほぼ完成していますが、主要延焼遮断帯や一般延焼遮断帯となる地区幹線道路の整備が遅れています。被害想定で予測されている市街地大火のリスクを低減するためには、残されている未整備区間の早期整備が必要です。

■ 道路の幅と延焼防止率

阪神・淡路大震災における神戸市中央区の事例



■ 延焼遮断帯のイメージ



2-3-2 緊急輸送道路ネットワークの充実

防災減災の取り組みでは、被害のリスクを減らすことに加えて、被害を受けた際にどのように街を復旧・復興していくのかを考える必要があります。

東京都では、震災時の避難、救急救命活動、緊急物資の輸送や復旧・復興に利用される動脈として重要な役割を担う道路を、緊急輸送道路として指定しています。また、世田谷区は東京都の指定する路線のほか、広域避難場所に接続する応急対策活動のための路線や、主要公共施設（病院、防災倉庫、土木資材倉庫等）、給水所、警察署及び消防署等を結ぶ路線などを、緊急啓開（道路障害物除去）路線として定めています。

区内の緊急輸送道路ネットワークは、国道・高速道路を含め、総延長で約127kmありますが、その中には幅員6m未満の道路も含まれており、火災や建物の倒壊などによって閉塞してしまう可能性があります。

被災後のすみやかな復旧復興のために、道路幅員または機能を代替する道路の整備によって、信頼性の高い緊急輸送道路ネットワークを構築することが必要となります。

■ 世田谷区の緊急輸送道路ネットワーク



2-3-3 避難所など目的地までの複数経路の確保

大規模な震災時への対策として、道路ネットワークを充実し消防・救援・救護活動や避難のための経路を多重化することも重要となります。

区内には、広域避難所をはじめ、避難所となる学校、行政機関、給水施設、医療機関といった、防災拠点となる施設が点在しています。これらの施設には、狭い道路に面しているものや、主要な道路からの経路が1路線しかないようなものも多く、火災や建物の倒壊などによって、道路が不通になった場合に地域が孤立してしまうなど、重大な影響が及ぶ恐れがあります。

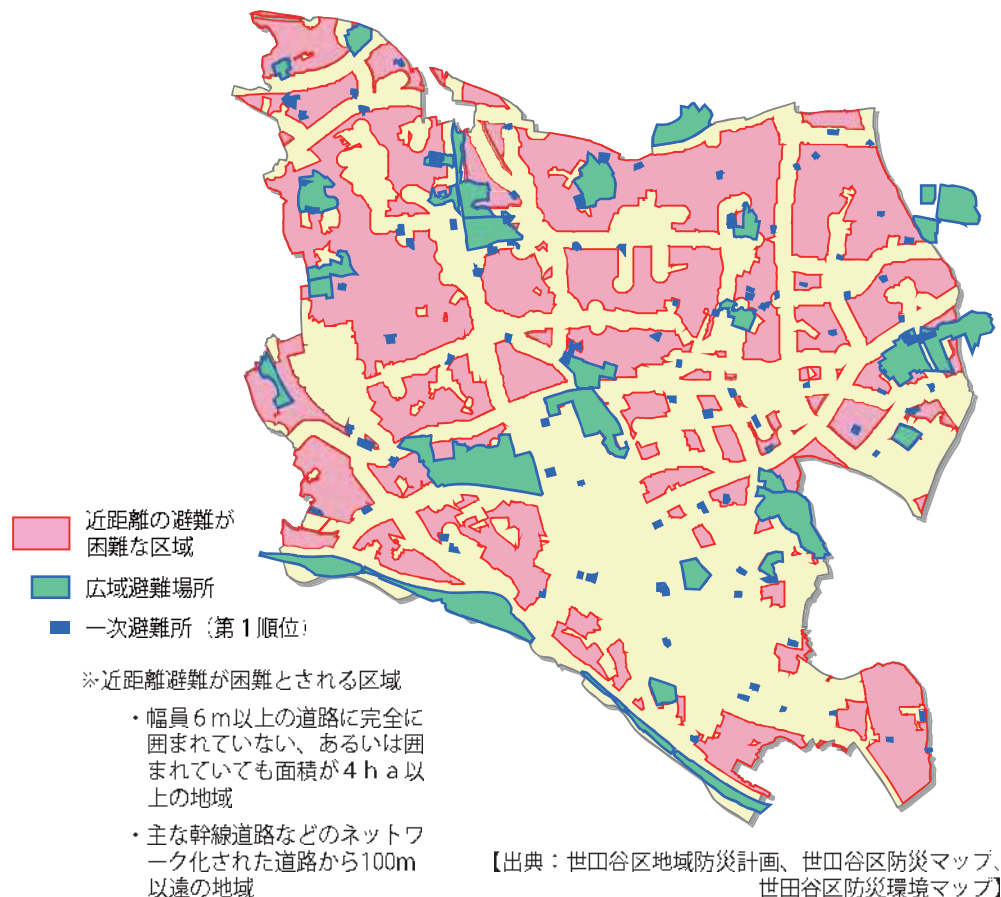
災害時に防災拠点が十分な機能を発揮するためには、目的地まで複数の経路が確保できるような道路ネットワークの整備が不可欠です。

2-3-4 避難困難地域の解消

狭い幅員の道路や行き止まりの箇所が多い地域では、地震発生時に円滑な避難ができなくなることが懸念されます。阪神・淡路大震災の際にも、建物・塀の倒壊や火災により、避難に支障が生じたことが報告されています。

ネットワーク化された幅員6m以上の道路に100m程度で到達できないなど、近距離避難が困難とされる区域は、区内全域に存在しており、避難路となる道路のネットワークの構築や行き止まり道路の解消、二方向避難路の確保など、災害時の避難の円滑化に向けた整備が必要です。

■ 近距離の避難が困難とされている地域



2-3-5 消防活動困難地域の解消

震災時に消火活動が可能とされる区域は、震災時有効水利（消防車が震災時に利用できる消火栓、防火水槽など）から半径 280m とされ、また、建物などの倒壊があっても消防車が通行し円滑な消火活動を行うには、幅員 6 m 以上の道路が必要されています。

しかし、区内の道路はおよそ 6 割が幅員 6 m 未満の道路であり、災害時に消防車などの緊急車両が火災発生場所へ容易に近づくことができない地区も存在します。

災害時の火災に対して円滑な消火活動を行うため、適切な配置計画に基づき幅員 6m 以上の道路網を整備することが必要です。

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

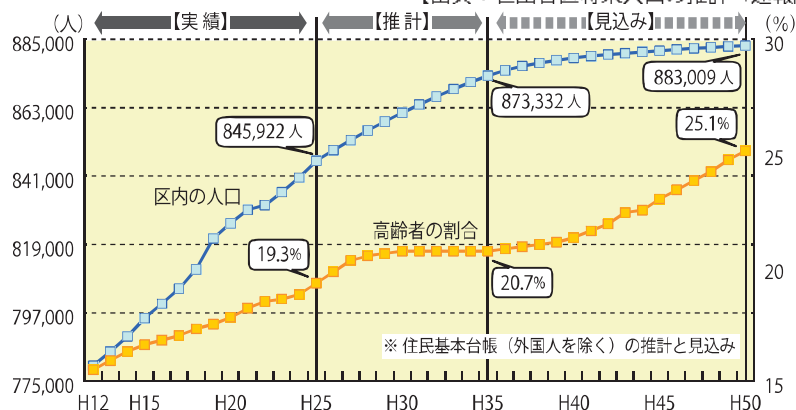
平成24年1月に実施された世田谷区の将来人口の推計（速報版）によると、区の人口は引き続き増加する傾向です。また、高齢化の伸びは著しく、総人口が減少した後も増加が続き、平成50年には区民の4人に1人が高齢者（65歳以上）になることが見込まれています。

これまで、世田谷区では人口が増加の傾向にあったにもかかわらず、自動車の保有台数は減少してきました。その一方で、今後20年間で、高齢化の進行により余暇時間が増え、自動車、自転車、徒歩によるレジャーなどの私事目的の移動が増加することが予測されています。（平成24年1月 東京都市圏交通計画協議会 パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方針）

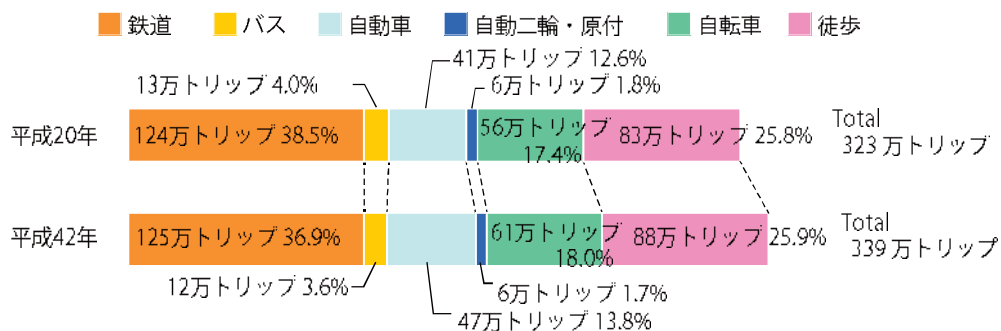
近年、ライフスタイルの多様化などともなって、宅配使や食材・惣菜の宅配など、さまざまな形態の配送サービスが提供されており、宅配便の取扱個数が平成2年からおよそ3倍の取扱量となるなど、小口貨物の物流量が著しく増加しています。

今後、高齢化の進行に伴い、宅配のトラックなどによる配送サービスの需要は、より一層拡大していくと考えられます。

■ 人口に占める65歳以上の高齢者の割合 【出典：世田谷区将来人口の推計（速報版）】



■ 代表的な交通手段別の「人の動き」 【出典：平成24年1月 東京都市圏交通計画協議会 パーソントリップ調査からみた東京都市圏の都市交通に関する課題と対応の方針】



※ トリップとは、出勤や買物など、ある目的を持って移動することをいい、出発地から目的地までの移動を1つのトリップとして考えます。