

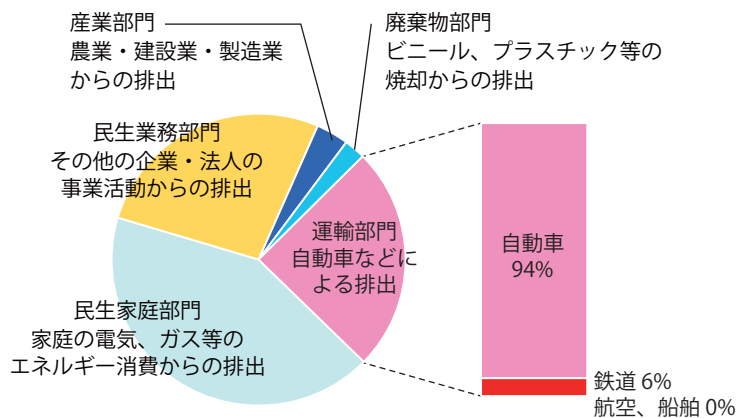
2-4-2 地球環境問題への意識の高まり

温室効果ガスである二酸化炭素は、区内では運輸部門から排出されるものがおよそ4分の1を占め、そのほとんどが自動車によるものです。

自動車からの二酸化炭素の排出量は、走行速度が低いほど多い傾向があります。そのため、交通渋滞の原因となっている交差点の改良、集中する交通を分散するための道路ネットワークの形成など、自動車交通を円滑化する取り組みが二酸化炭素排出量の削減に効果的です。

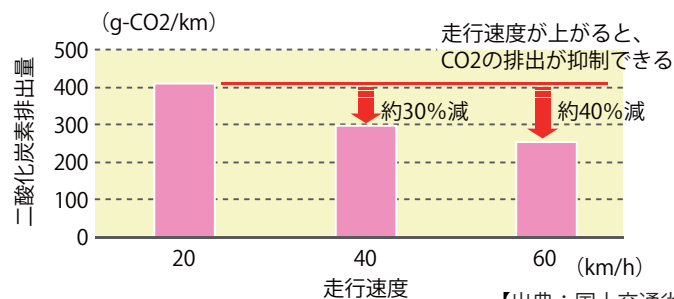
■ 世田谷区の二酸化炭素排出量の内訳

※平成20年度の数值



【出典：世田谷区地球温暖化対策地域推進計画（平成24年3月）】

■ 自動車の走行速度と二酸化炭素排出量の関係



【出典：国土交通省】

2-4-3 区内各地で進む街づくりの動き

現在区内では、東京外かく環状道路や京王線連続立体交差事業が本格的な整備に向けて動き出しています。また、大規模な団地の多くが更新時期を迎えており、今後次々と建て替えが進められていく予定です。

これらの施設の近くにある都市計画道路や主要生活道路は、大きな街づくりの動きと合わせて整備することにより、お互いの事業効果を相乗的に高められると考えられます。

第3章 道路整備の基本方針

3-1 将来の道路網計画

3-1-1 道路の機能

都市における道路は、人や自動車が移動するためだけでなく、街並みの形成、ライフライン施設の収容、消防活動の空間、イベントや交流の場などの多様な機能を有しており、子供から高齢者、障害者など様々な人が利用する最も基本的な社会基盤となるものです。

これらの多様な機能は、規格の異なる道路を適切に組み合わせて配置し、効果を発現させることが必要となります。

世田谷区では、道路を求められる機能に応じて、都市計画道路、主要生活道路、地先道路に分類し、適切な密度で配置することで、あらゆる区民の生活を支える機能的な道路網の形成を目指します。

■道路の機能

基本的な機能	視 点
交通機能	交通処理機能の確保 都市の骨格となる道路ネットワークの形成 公共交通のための導入空間 交通結節点における通行機能の向上 円滑な物流の確保 その他
防災機能	緊急輸送道路の拡充 避難路のネットワーク化 延焼遮断帯 防災拠点へのアクセス 消防活動のスペース その他
空間機能	都市環境保全（緑化、通風、採光の確保など） ライフライン施設の設置 その他
市街地形成機能	生活空間機能の確保 都市の骨格形成 居住環境区域の形成 景観の軸線形成 その他

3-1-2 道路の分類

道づくりプランでは、道路を機能に応じて下表のとおり分類します。

■ 世田谷区における道路の分類

分類	幅員等	交通の主な機能	代表的な路線
幹線道路	歩道と車道を分離した片側2車線以上の相互通行の道路であり、幅員は22m以上です。	主に長距離の移動に使われることを目的とし、大量の自動車交通の処理する役割を担います。	環七通り 環八通り 玉川通り
地区幹線道路	歩道と車道を分離した片側1車線以上の相互通行の道路であり、幅員は15m以上です。	主に中距離の移動に使われることを目的とし、地区のバス交通や隣接する区や市を結ぶ役割を担います。	世田谷通り 駒沢通り 淡島通り
主要生活道路	歩道と車道を分離した道路とし、整備形態は地域の実情に合わせて行います。幅員は10～13mです。 ^{※1}	幹線道路と地区幹線道路で囲まれたエリアの交通を処理する役割を担います。	赤堤通り 城山通り 梅丘通り
地先道路 ^{※2} (6m以上)	歩行者の安全性を高め、消防車両の通行や消火活動が可能な道路で、幅員は6～8m程度です。	各宅から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ道路であり、日常生活の中で利用する最も基本となる道路です。	鉄道附属街路

※ その他道路の分類には、鉄道とバスの乗り継ぎなど交通を結節する駅前交通広場や、自転車と歩行者のみが利用できる自転車・歩行者専用道路があります。

※1 自転車走行環境の整備が必要な場合は、幅員13mを標準とします。

※2 地先道路には幅員6m未満の道路も含まれますが、計画的な整備を行う地先道路として、本プランでは幅員6m以上を対象とします。幅員が4m未満の道路は、狭あい道路整備事業により幅員4mに拡幅します。



幹線道路



地区幹線道路



主要生活道路



地先道路

3-1-3 将来道路網計画

23区一体で計画された都市計画道路は、都心部から放射状に計画されており、区部の西端に位置する世田谷区では配置間隔が広がるため、都市計画道路である幹線道路と地区幹線道路で形成する区域が都心部と比較して大きくなる特徴があります。

これら都市計画道路で囲まれる区域内の交通を集散させ、ミニ防災生活圏を形成する延焼遅延帯を整備するため、その区域内に主要生活道路を配置します。さらに、都市計画道路と主要生活道路で囲まれた区域内の消防活動困難区域の解消などを目的とし、地先道路を配置します。都市計画道路、主要生活道路、地先道路が各々の機能を十分発揮するよう適切に組み合わせた段階的な道路網を構成します。

なお、将来道路網計画は、平成16年の道路整備方針中間見直しにおける「今後検討を行う路線」の検討結果を反映しています。

■ 道路網の段階的な構成イメージ



幹線道路・地区幹線道路（都市計画道路）

都心部を中心にして放射状に配置され、周辺区である世田谷区の配置間隔は広く約1～1.5kmです。路線の多くは延焼遮断帯に指定され、また、災害時には避難路・物資の輸送路などの多様な機能を担います。整備は都と区で分担して行います。



主要生活道路

幹線道路・地区幹線道路に囲まれた区域内の交通の処理、バス交通網の確保、ミニ防災生活圏の形成などの観点から、およそ500m間隔で配置します。幹線道路・地区幹線道路を補完する役割を担っており、整備は区が行います。



地先道路（幅員6m以上）

災害時に消防活動困難区域が生じないように、おおむね250m以下の間隔で幅員6m以上の道路を配置します。また、地域の交通需要や土地利用の状況のほか、防災拠点へのアクセス性も考慮した配置とします。整備は区が行います。

※上記全ての道路において、整備の際には歩行者や自転車の走行など、様々な利用者の安全性、快適性の確保を考慮し、構造を検討します。

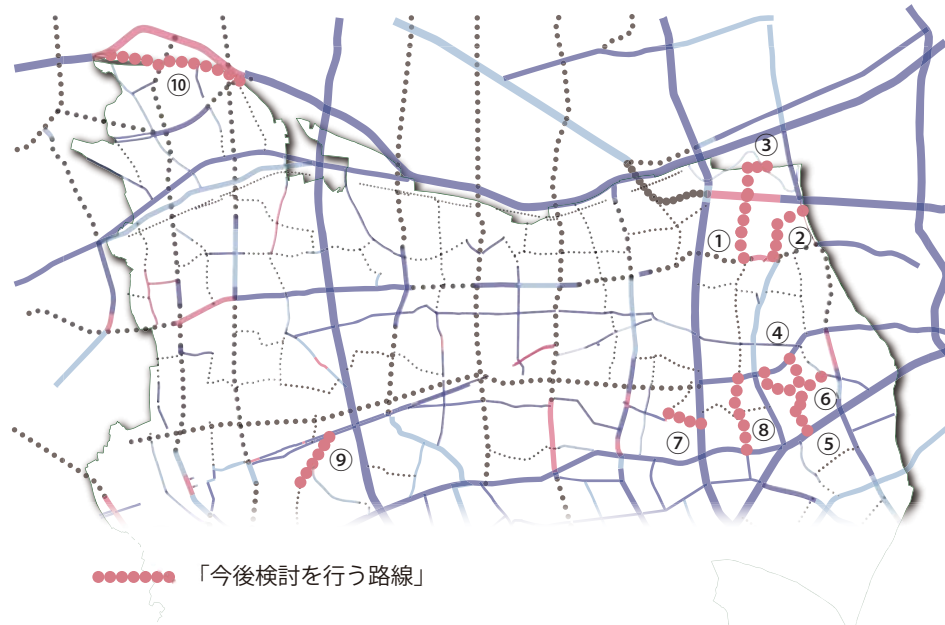
■ 世田谷区の将来道路網計画



「今後検討を行う路線」について

平成 16 年の道路整備方針中間見直しにおいて、「密集市街地内に位置し、主要生活道路の考え方に整理が必要な路線」「関係機関等との調整が必要な路線」に該当する 10 路線を「今後検討を行う路線」としました。

■主要生活道路の「今後検討を行う路線」位置



■主要生活道路の「今後検討を行う路線」一覧

路線名	位置
① 主 114	北沢三丁目～大原一丁目
② 主 115	北沢二～四丁目
③ 主 326	北沢五丁目
④ 主 116	三宿二丁目～太子堂三丁目
⑤ 主 117	太子堂二丁目
⑥ 主 231	三宿一丁目
⑦ 名称なし	若林三～四丁目

これまで密集市街地内の主要生活道路①～⑦は、幅員 6～8m としてきました。幅員 6～8m の道路は主要生活道路の機能を担うことは困難であるため、該当路線を主要生活道路と位置付けておくことが適当であるか検討を行うこととしました。

路線名	位置
⑧ 主 127	太子堂四～五丁目
⑨ 主 335	砧四～六丁目
⑩ 下本宿通り	北烏山二～七丁目

平成 15 年に西太子堂駅北側で火災が発生した際、狭い道路が多く、円滑な消火活動ができなかったことを受けて、地区の防災性向上に寄与する当路線の早期整備を目的とし、その最適な計画線を検討することとしました。

水道道路には水道本管の保護を目的とした走行車両の重量制限がされていることから、路線バスの運行を検討する際の制約となるなど、円滑な車両交通が阻害される可能性があるため、計画線を検討することとしました。

東八道路につながる下本宿通りは通過交通が多く、交通安全上の問題があることから、下本宿通りを新たに主要生活道路として位置付け、整備すべきか検討することとしました。

「今後検討を行う路線」の取り扱い

①～⑦ 密集市街地内の主要生活道路

幅員 6～8 mの道路は主要生活道路に必要な機能を満たさないことから、主要生活道路としての位置付けを廃止します。策定済みの地区計画・地区街づくり計画において地区施設や壁面位置の制限により地先道路として整備を進めることとします。

⑧ 主要生活道路127号線

世田谷通り～西太子堂駅間、太子堂八幡神社手前～淡島通り間の 2 区間で既存ルートと代替ルートの比較検討を行い、既存の計画線の方が事業効果、実現性などの点で総合的に優位であったことから、既存の計画線位置で整備することとします。

⑨ 主要生活道路335号線

他地区の事例の検証などから水道道路を拡幅し、バスの通行も可能であると考えられるため、当路線は既存の計画線位置で整備することとします。事業化に際しては、道路の機能・財産の管理形態などについて関係機関との調整を行います。

⑩ 下本宿通り

下本宿通り周辺では、東京都によって並行する都市計画道路放射 5 号線の事業が進められており、その完成により下本宿通りの交通環境が改善されることが想定されます。

また、地先道路事業により一部歩道整備を行っている箇所もあり、一定の安全性向上が図られていることから、引き続き局所的な歩道整備など適切な安全対策を講じ、歩行者の安全性向上に取り組みます。

3-2 将来道路網計画の実現に向けて

3-2-1 計画実現への姿勢

道路網の計画は、長期的な視点で必要性を検証し、計画区域で一体的に一括して策定するもので、その計画量は大きなものとなり、全ての整備を完了するまでに相当の時間を必要とします。このため、世田谷区では計画的かつ継続的な道路整備の取り組みによって、東京都や周辺区市町などの関係機関とも連携を図りながら将来道路網の実現を目指します。

3-2-2 道路網計画見直しの考え方

都市計画道路の計画は、23区を一つの計画単位として一体的に定められていることから、その見直しについても23区全体で検討すべきであるため、世田谷区単独で策定する道づくりプランでは都市計画道路の見直しは行わないこととしています。

なお、既存の都市計画道路は、平成16年に東京都と23区が合同で策定した「区部における都市計画道路の整備方針（第三次事業化計画）」において、都市機能の確保などの観点から必要性の検証がなされたものです。

また、都市計画道路の見直しは、都と区市町で定める「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定作業において、再度必要性の検証が行われる予定です。主要生活道路の見直しについては、道路網の段階構成の観点から、上位となる都市計画道路の見直しの検証結果を踏まえて、必要に応じて検討を行います。

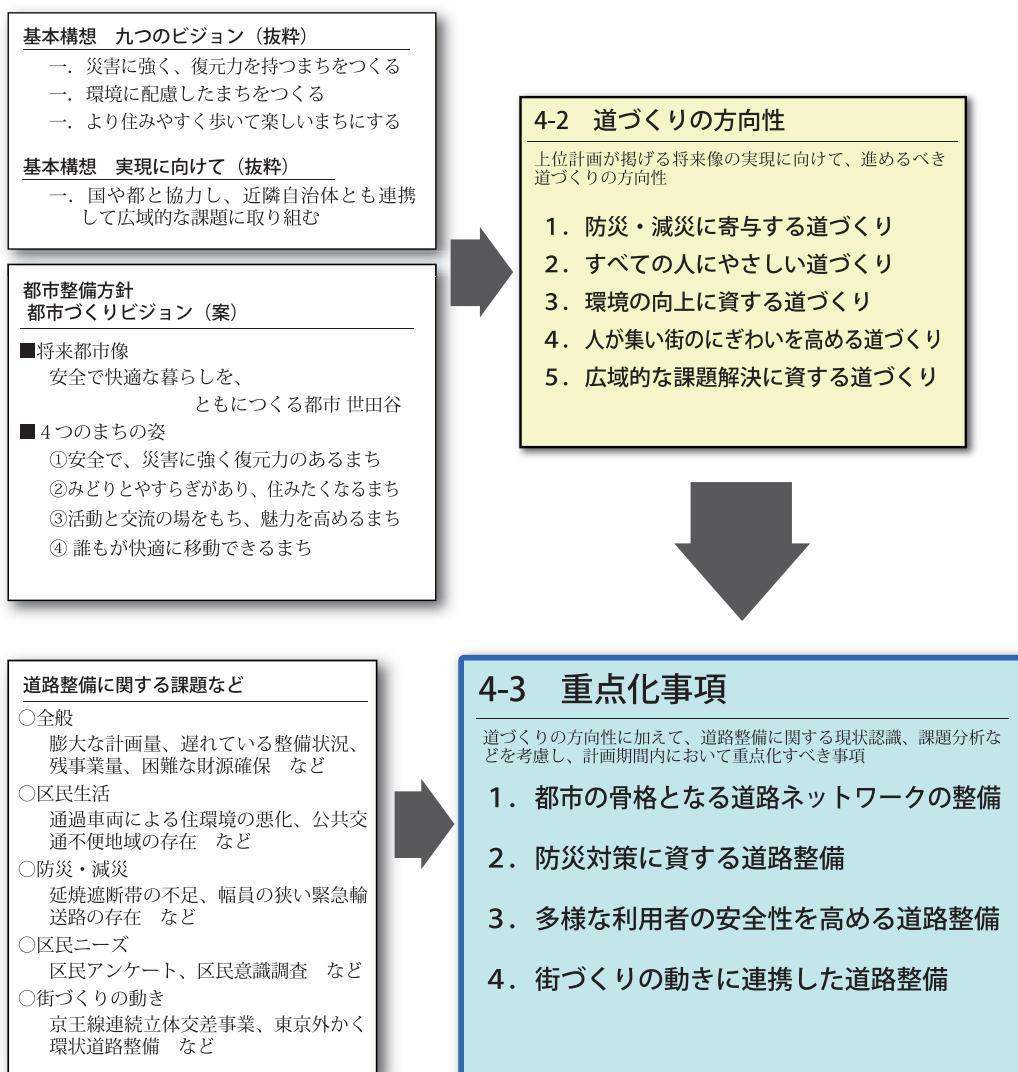
第4章 道路整備の目標

4-1 目的

区内の道路整備の遅れは、区民の日常生活に様々な影響を及ぼし、高齢社会への対応、地区の防災性の向上といった、将来への備えという点でも不安材料となっています。

このような多くの問題の解決には、第3章で示した将来道路網を実現する必要がありますが、現実には、未整備の路線が多く、投資できる財源も限られており、将来道路網の実現までには相当の期間を要することになります。このため、今後の道づくりには、対象となる多くの路線の中から、その時代の行政課題や区民ニーズを踏まえ、整備の優先性の高い路線を選定し、順次事業化を進めるといふ、効果的で効率的な取り組みが求められます。

道路整備の目標は、具体的な取り組みの検討にあたって、道づくりプランの計画期間内における道路整備のあり方を示したもので、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むべき「道づくりの方向性」と、早期に解決すべき課題への対応として「重点化すべき事項」を定めることとします。



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。