

東名ジャンクション周辺地区 第2回 街づくり検討会 【資料】

【目次】

1. 道路の機能について	… 1
2. 段階的道路配置とネットワークについて	… 5
3. 現在の道路の計画等について	… 8
4. 道路ネットワーク案（たたき台）	… 15
5. 検討にあたってのまとめ	… 18
6. まち歩きでいただいたご意見（道路に関すること）	… 19

平成26年1月28日（火） 午後7時～8時45分

世田谷区 砧総合支所 街づくり課

※ お願い：本資料は、第3回街づくり検討会開催時にお持ちください。

1. 道路の機能について

(1) 道路が持つ機能

- 道路には、交通機能、防災機能、空間機能、市街地形成機能があります。

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

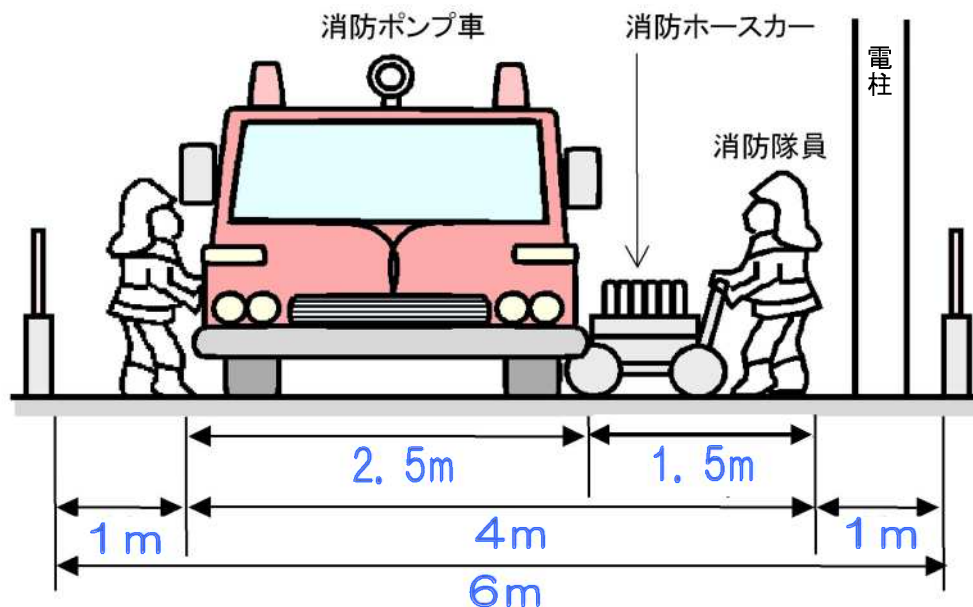
【出典】『せたがや道づくりプラン（素案）』

① 防災空間としての道路

● 消防活動のための空間

いざという時にも消防活動を円滑に行うためには、道路の幅は6m程度必要とされています。

《消防活動に必要な空間》



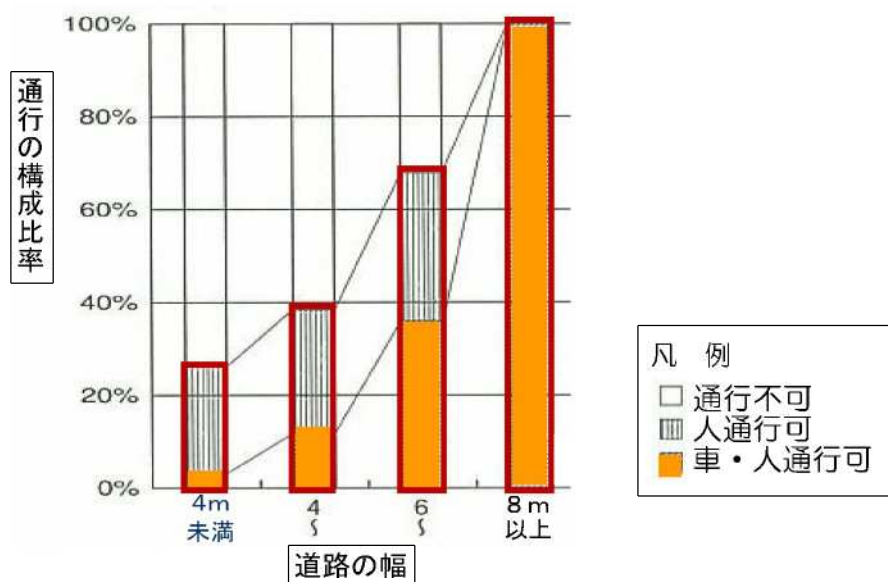
【出典】「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引」(ぎょうせい) より作成

● 避難のための空間

幅が4mに満たない道路では7割以上の道路で通行ができなくなりました。

一方、幅が6m程度になると7割程度の道路で、通行可能であり、避難する空間が確保できていました。

《阪神・淡路大震災における道路の幅と通行状況の関係》

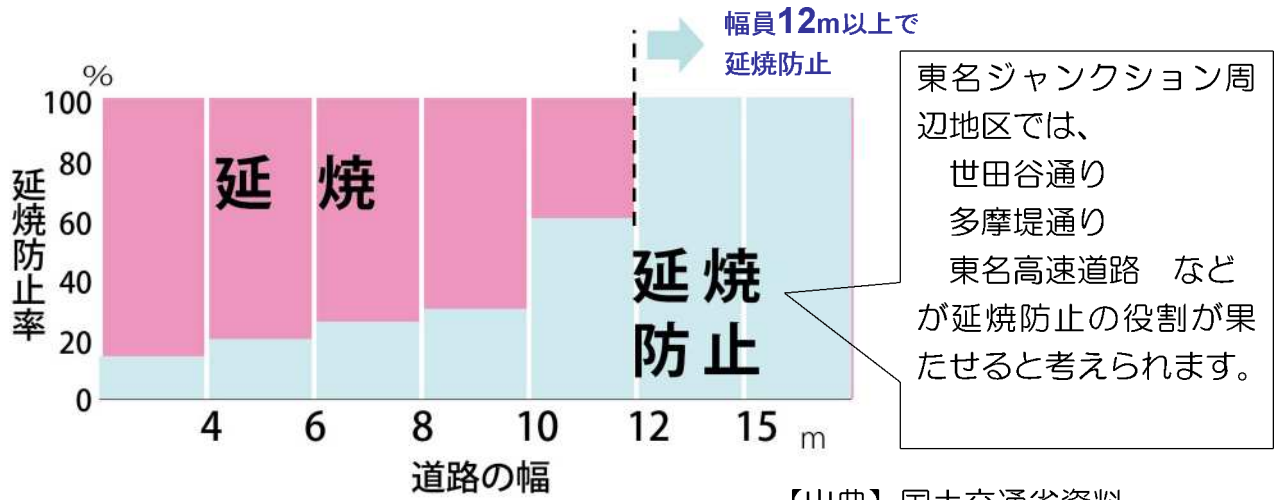


【出典】「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引」(ぎょうせい) より作成

●延焼防止のための空間

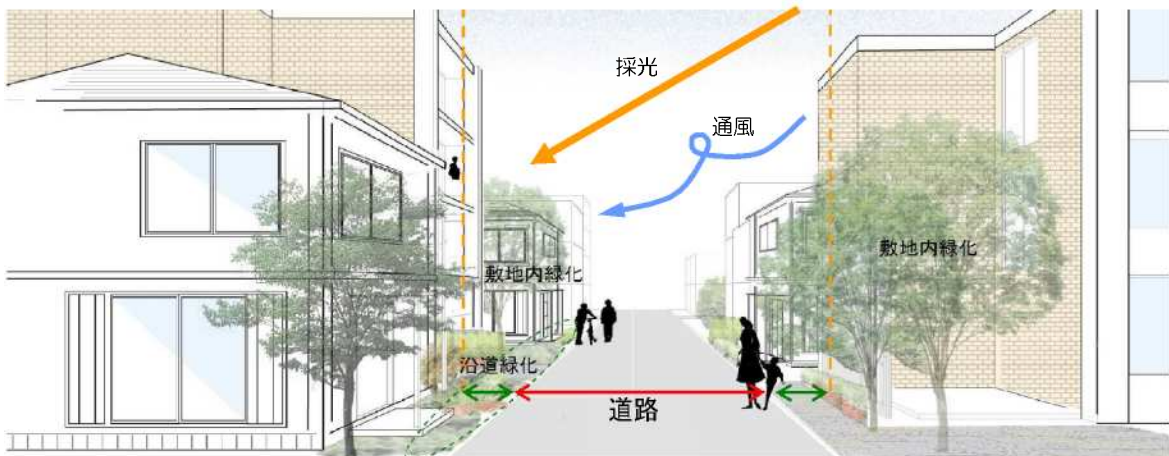
幅が4m未満の道路沿道では、8割以上の建物が延焼したという統計があります。幅が6mになると約3割が延焼することなく、また幅12m以上の道路では延焼がほとんどないことから、広い幅員の道路による延焼防止の効果が確認されています。

《阪神・淡路大震災における道路の幅と延焼の関係》



② 空間機能としての道路

●沿道において植樹による地区の緑化促進や、道路により建物と建物の間に空間が生まれることによる通風や採光の確保が期待されます。



③ 市街地形成機能としての道路

- 家や店舗を建てたり畑を耕すなど土地を利用するためには、その土地に出入りするための道路が必要です。土地の利用が活発になるとそれに応じた道路が必要になってきます。

このように、都市の構造は、道を骨格として形成されるといえます。

《参考》

建物を建てる時、その敷地は幅員4m以上の道路に接していなければなりません（建築基準法第42条・43条）。

2. 段階的道路配置とネットワークについて

(1) ネットワーク形成の基本的な考え方

- 道路の機能に応じて段階的に構成することにより、交通の分散を図ります。
- 幅員を確保することにより、歩行者と自動車等の交通とを分離して安全性の確保を図ることができます。

【段階構成】

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。	鉄道付属街路

※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。

【出典】『せたがや道づくりプラン（素案）』

《道路の段階構成イメージ（世田谷区内）》

幹線道路



幅員
22m以上
環八通り
玉川通り
など

地区幹線道路



幅員
15m以上
世田谷通り
駒沢通り
など

主要生活道路



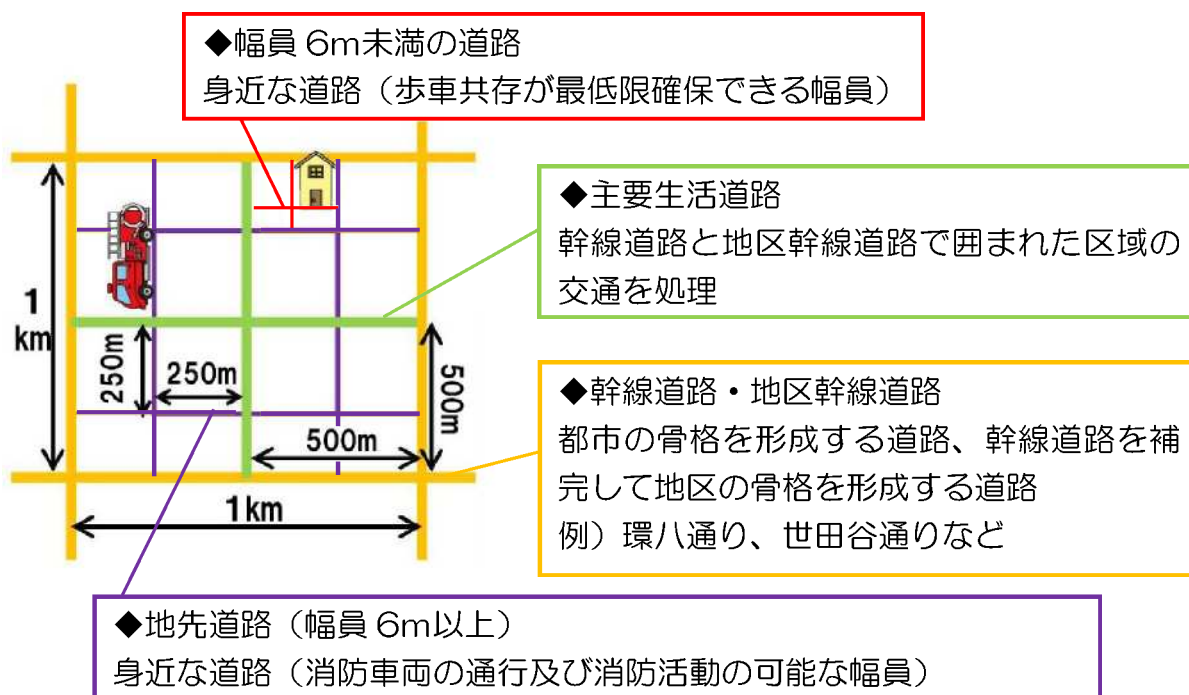
幅員
10～13m以上
赤堤通り
城山通り
など

地先道路



幅員
6～8m程度

《道路網の段階的な構成イメージ》

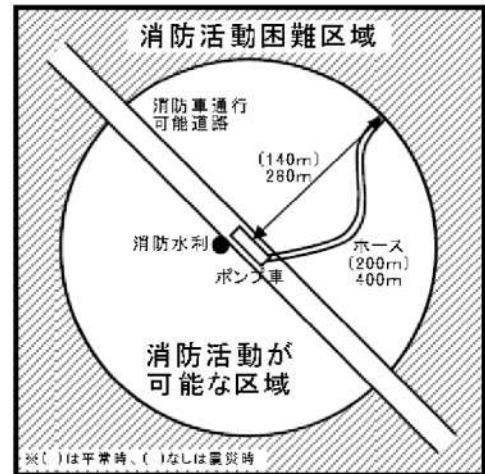


(2) 6m以上道路の配置について

- 幅員6m以上の地先道路については、防災の観点から250mごとに配置する必要があります。

《消防活動困難区域》

消防活動を円滑に行うために必要な幅員である6m以上の道路から、消防ホースを限界の140mまで伸ばした範囲に含まれない区域のこと。消防活動の困難さを評価する指標です。



【出典】「密集市街地整備のための集団規定の運用ガイドブック」
(国土技術政策総合研究所資料 H19.1)

3. 現在の道路の計画等について

(1) 都市計画道路

- 都市計画道路とは、都市計画法に基づく『都市計画施設』として、道路幅員、道路線形等を都市計画決定したものです。東名ジャンクション周辺地区に関連するものでは、補助 51 号線（世田谷通り）、補助 125 号線、補助 214 号線などがあります。



主要生活道路	
	完成区間
	概成区間
	事業中区間
	未完成区間
	優先整備路線 (平成21～25年度)
	促進路線
	検討を要する路線 (平成21～25年度)

都市計画道路	
	完成区間
	概成区間
	事業中区間
	未完成区間
	優先整備路線 (平成21～25年度)
	第三次事業化計画優先整備路線 (平成16～27年度)
	促進路線
	都市計画の見直し候補区間 (平成16～27年度)
	特定整備路線の候補区間 「大田地域圏構想10年プロジェクト」(平成23～32年度)

【出典】『世田谷区主要な生活道路網図 (H25.4)』

(2) 主要生活道路

- 主要生活道路は、区の道路整備方針に位置づけた道路で、幅員 10～13mの道路です。整備の形態（線形など）は地域の実情に合わせて決定します。東名ジャンクション周辺地区に関連するものでは、主要生活道路 128 号線があります（前ページ図参照）。

(3) 土地区画整理事業を施行すべき区域の市街化予想線

① 土地区画整理事業を施行すべき区域とは

- 『土地区画整理事業を施行すべき区域（以下「すべき区域」という。）』とは、都市計画法に基づく都市計画の1つで、昭和44年に決定しています。
- 東名ジャンクション周辺地区は、全域が「すべき区域」に指定されています。
- 「すべき区域」内では、土地区画整理事業により、道路や公園等の公共施設を整備することとしています。



凡 例

- : 「すべき区域」境界線
(世田谷南部 約 590ha)
- : 土地区画整理事業の実施済み地区
- : 東名ジャンクション周辺地区

【出典】『土地区画整理事業を施行すべき区域図』より作成

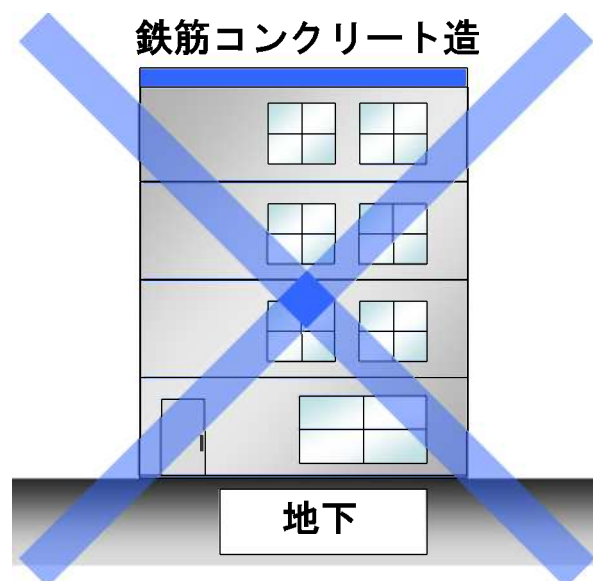
② 「すべき区域」における制限

- 「すべき区域」においては、下記のような建築制限がかかります。

《「すべき区域」での主な制限》

- 1) 3階以上の建物は建てられない
- 2) 堅固な建物（鉄筋コンクリート造など）が建てられない
- 3) 地下のある建物は建てられない

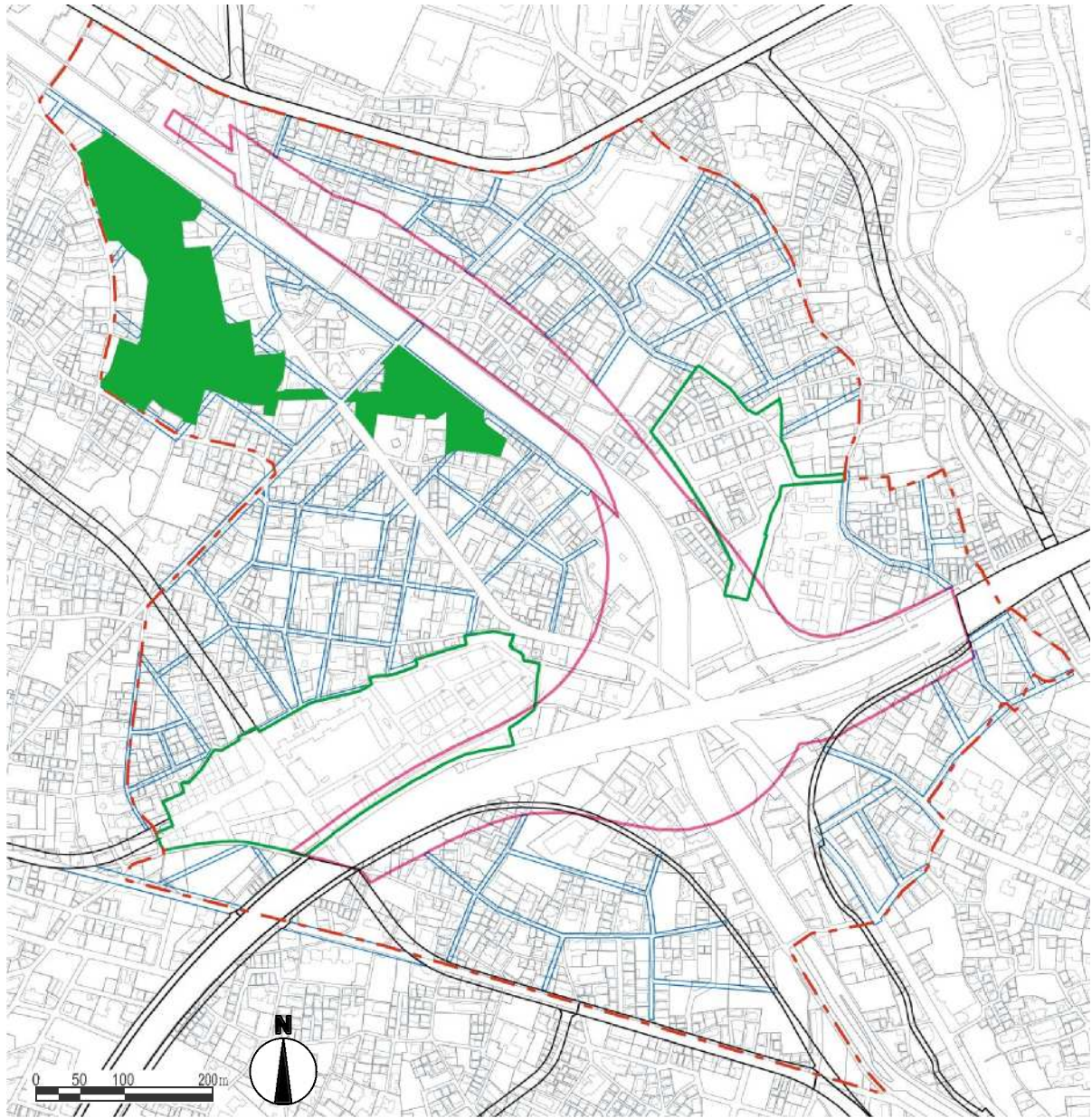
※ただし土地区画整理事業が行われるまでの間、制限の基準を満たさない建物についても、次ページに示したような市街化予想線と照合して、支障がないと認められる場合には、事業施行の際には協力していただくことを条件として緩和しています。



③ 市街化予想線

市街化予想線とは、土地区画整理事業を実施した際に予想される幅員6m以上の道路線のことです。

《東名ジャンクション周辺地区内の市街化予想線のおおよその位置》



凡 例

東名ジャンクション周辺地区

市街化予想線

外環計画線

土地区画整理事業実施済みの地区

都市計画公園 (次大夫堀区園)

都市計画道路

④ 「すべき区域」の課題と対応

● 「すべき区域」での課題

- ・東名ジャンクション周辺地区を含む、世田谷南部で、約590haが「すべき区域」に指定されています。そのうち、約51.6haについては、土地区画整理事業を実施しており、一定の成果を上げています。
- ・しかしその他の約9割におよぶ部分については、事業化に至らないまま、市街化が進んだために土地区画整理事業の実施が難しくなっています。

- このため、東京都は「周辺区部における土地区画整理事業を施行すべき区域の市街地整備のためのガイドライン（以下、『ガイドライン』という。）」を策定し、一定の水準を満たすことで場合により、土地区画整理事業以外の地区計画などの整備手法で街づくりを進めることができる道筋を示しました。

《満たすべき主な水準》

主な項目		ガイドラインに示された最終的に目指すべき水準
区画道路率※	区画道路の面積の割合	16%以上
隅切りの設置	交差部に設置すべき隅切り	適切に設置
主要道路充足率	幅員6m以上の道路から30m以内の区域面積の割合	38%以上
宅地接道率	地区内の全宅地に対する接道している宅地の割合	100%
消防活動困難区域率	幅員6m以上の道路から140m以上の区域の割合	0%
公園整備率	地区内の公園整備面積の割合	3%以上

※区画道路率：地区面積（ア）に対する区画道路の面積（イ）の割合

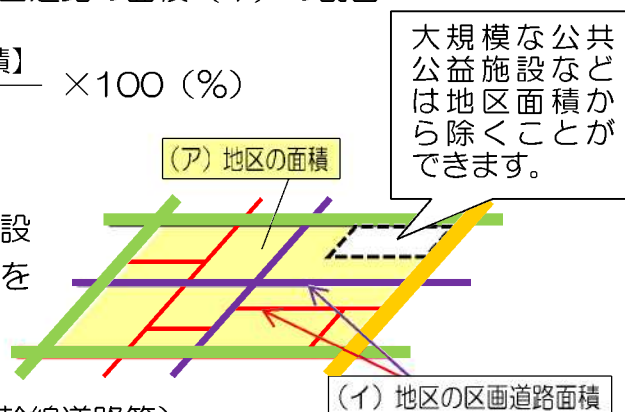
$$\text{区画道路率} = \frac{\text{【(イ) 地区の区画道路面積】}}{\text{【(ア) 地区の面積】}} \times 100 (\%)$$

★（ア）について

地区全体の面積から、大規模な公共施設（小学校等）、高速道路、公園等の面積を引いた面積

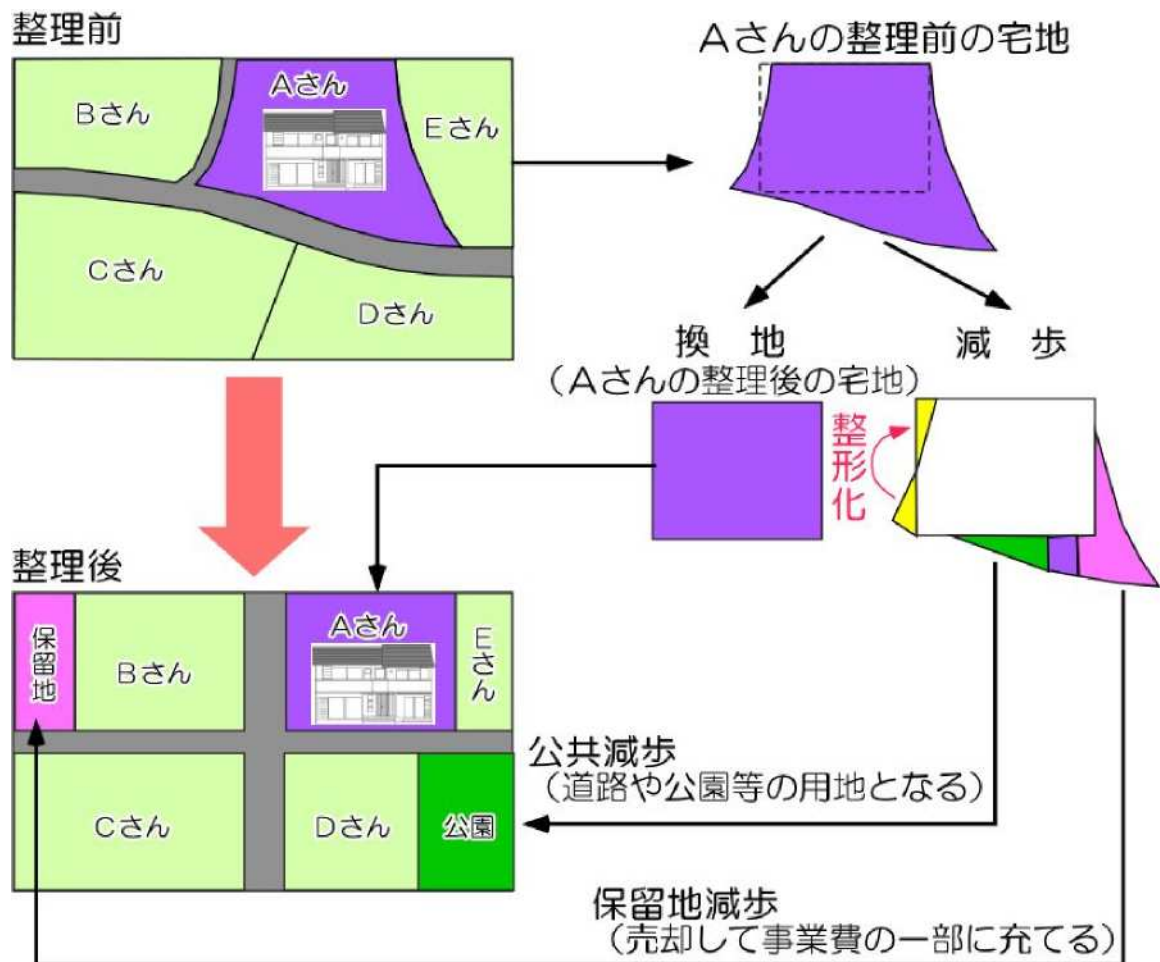
★（イ）について

地区内の道路のうち、幅の広い道路（幹線道路等）の面積を引いた道路の面積の合計（図の赤線や紫線部分を基本）



【参考：土地区画整理事業とは】

- 土地区画整理事業は、道路、公園、上下水道等の公共施設が未整備な地域において、土地所有者等が少しずつ土地を出し合い（これを一般的に「減歩」と言います。）、公共施設を整備するとともに、交換分合により個々の宅地割を整頓し、土地利用の増進を図るための事業です。

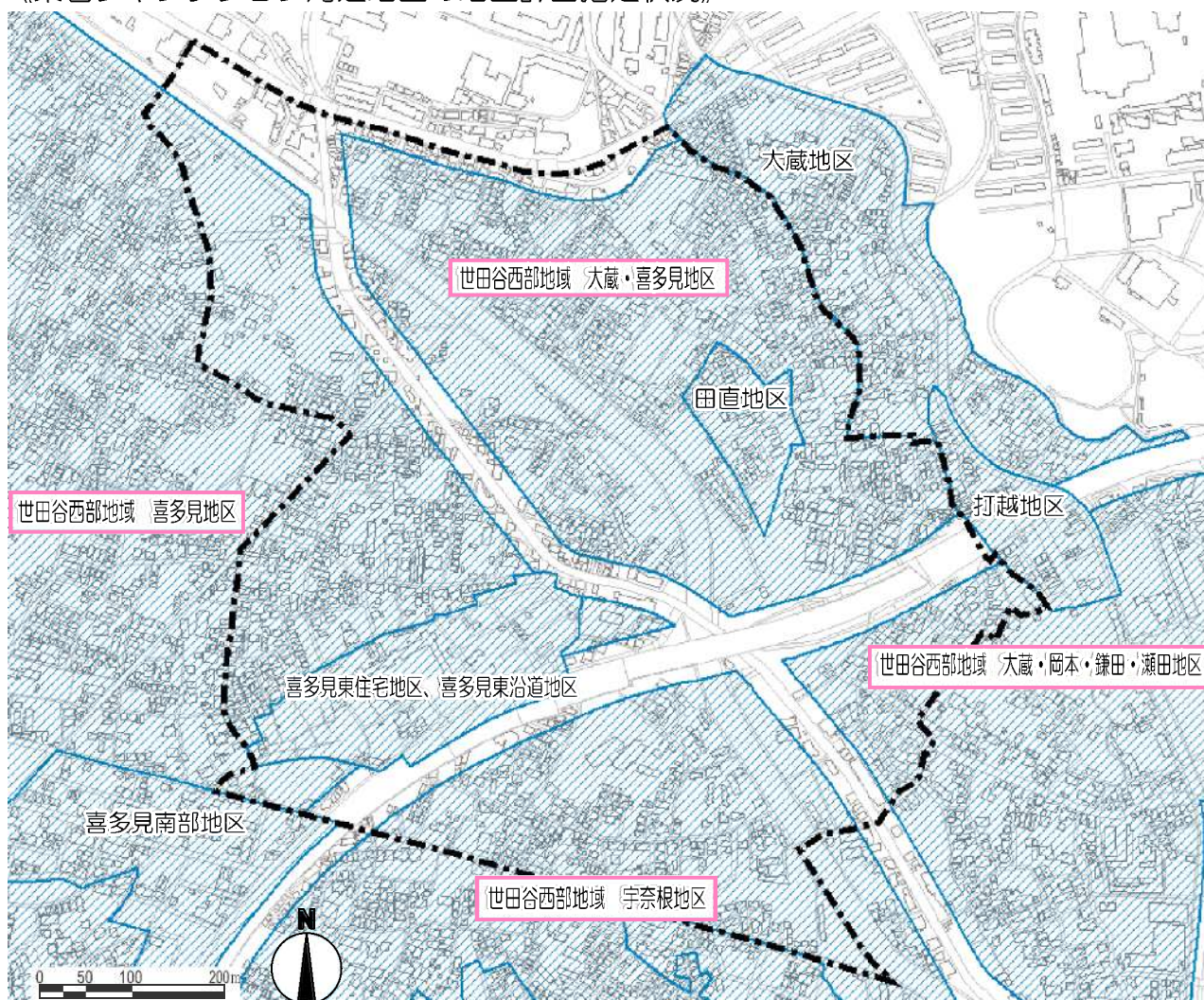


【出典】『土地区画整理事業の仕組み（国土交通省）』より作成

(4) 西部地域地区計画

- 西部地域地区計画は、「**すべき区域**」内の**第一種住居専用地域**を対象として、土地区画整理事業の導入を推進するため、現在の公道を6m以上の区画道路として拡幅整備することとしています。

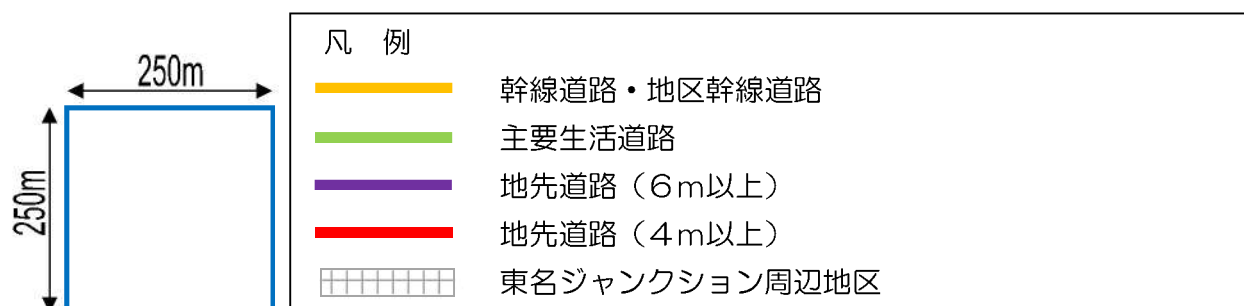
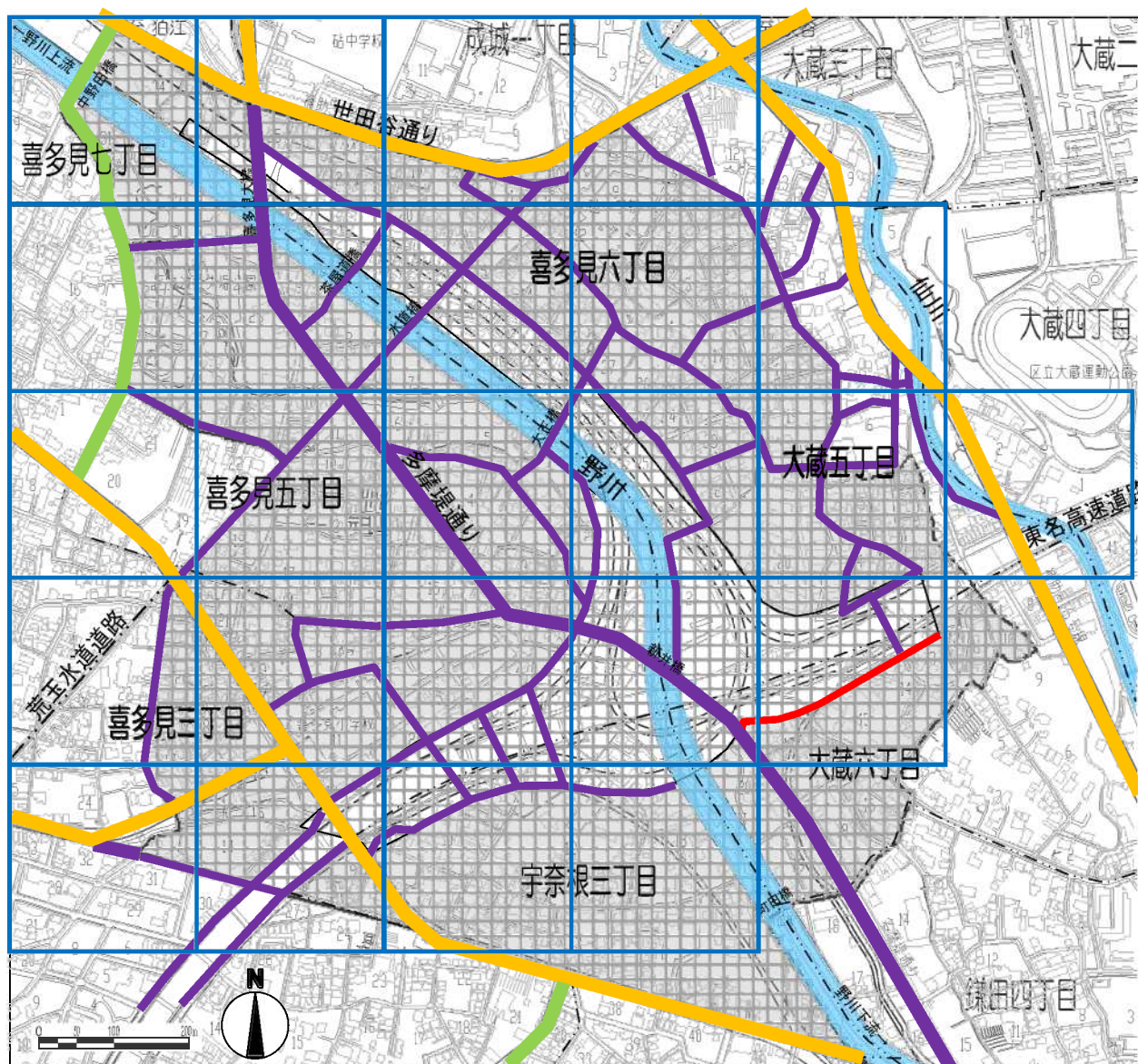
《東名ジャンクション周辺地区の地区計画指定状況》



4. 道路ネットワーク案（たたき台）

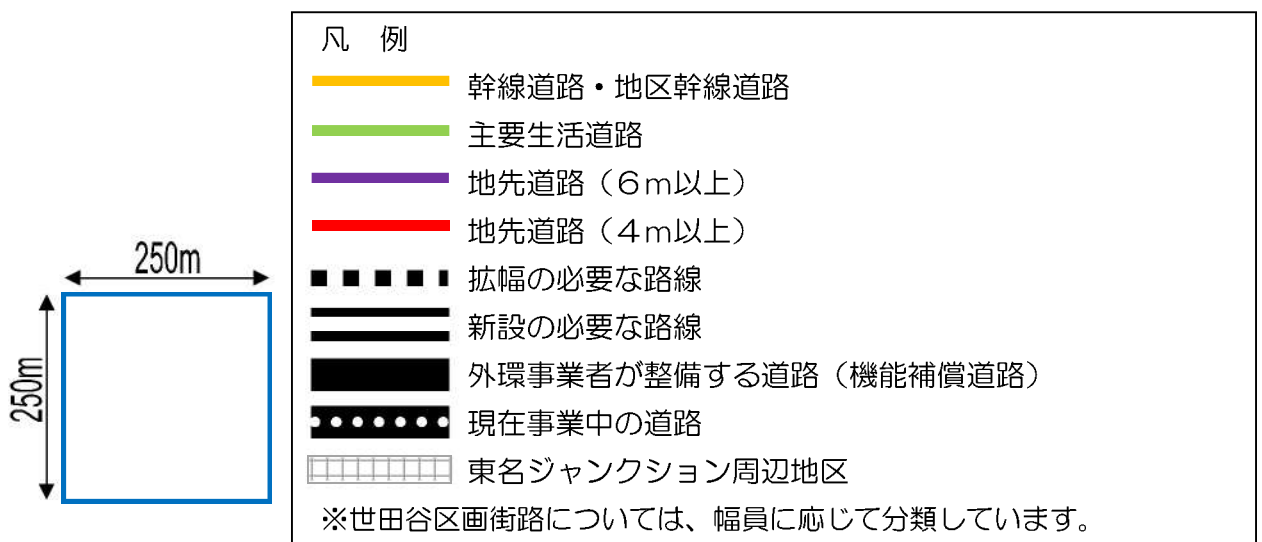
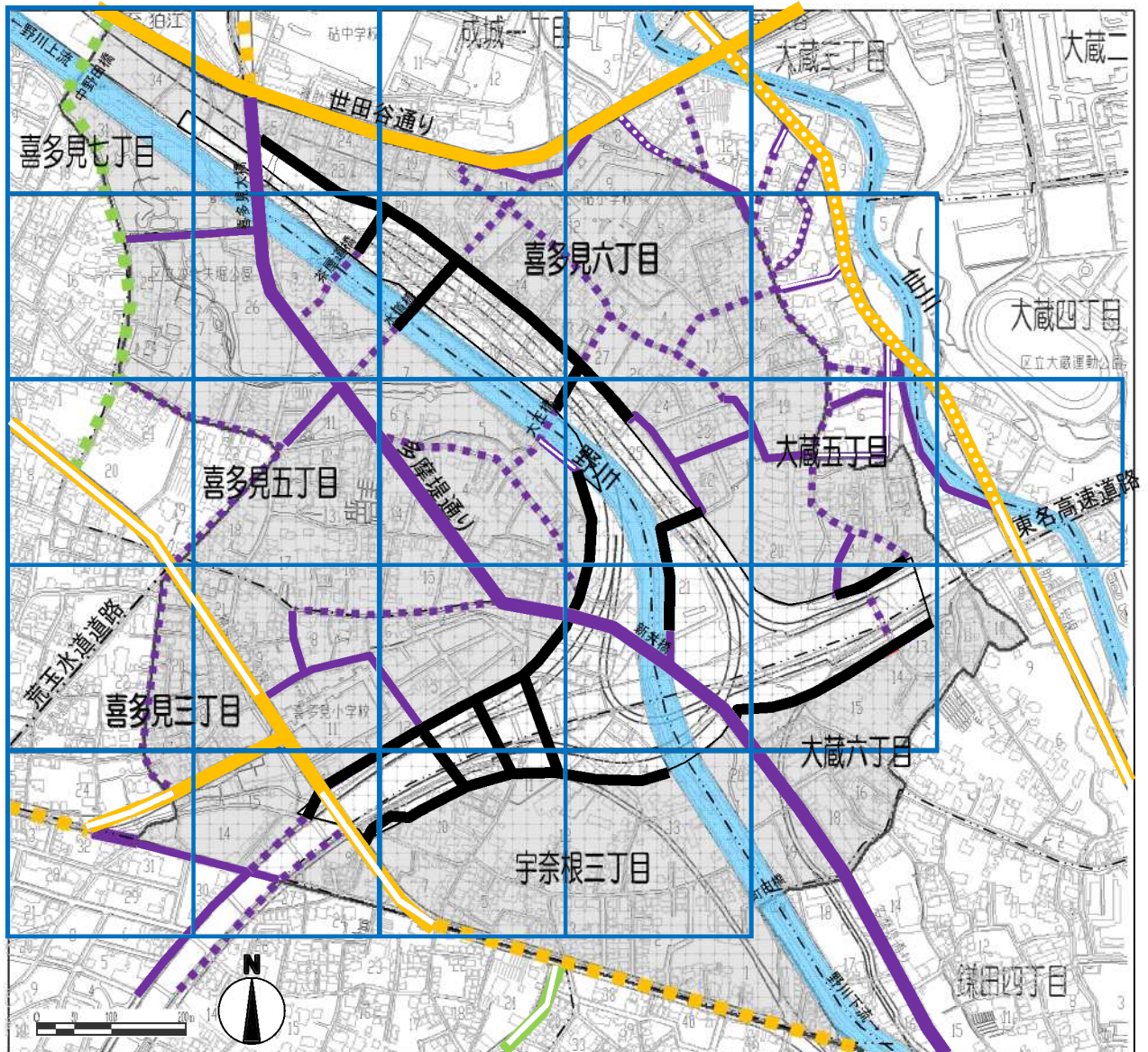
(1) 道路ネットワークの案

● 1～3の内容を反映した道路ネットワークの案は以下の通りです。



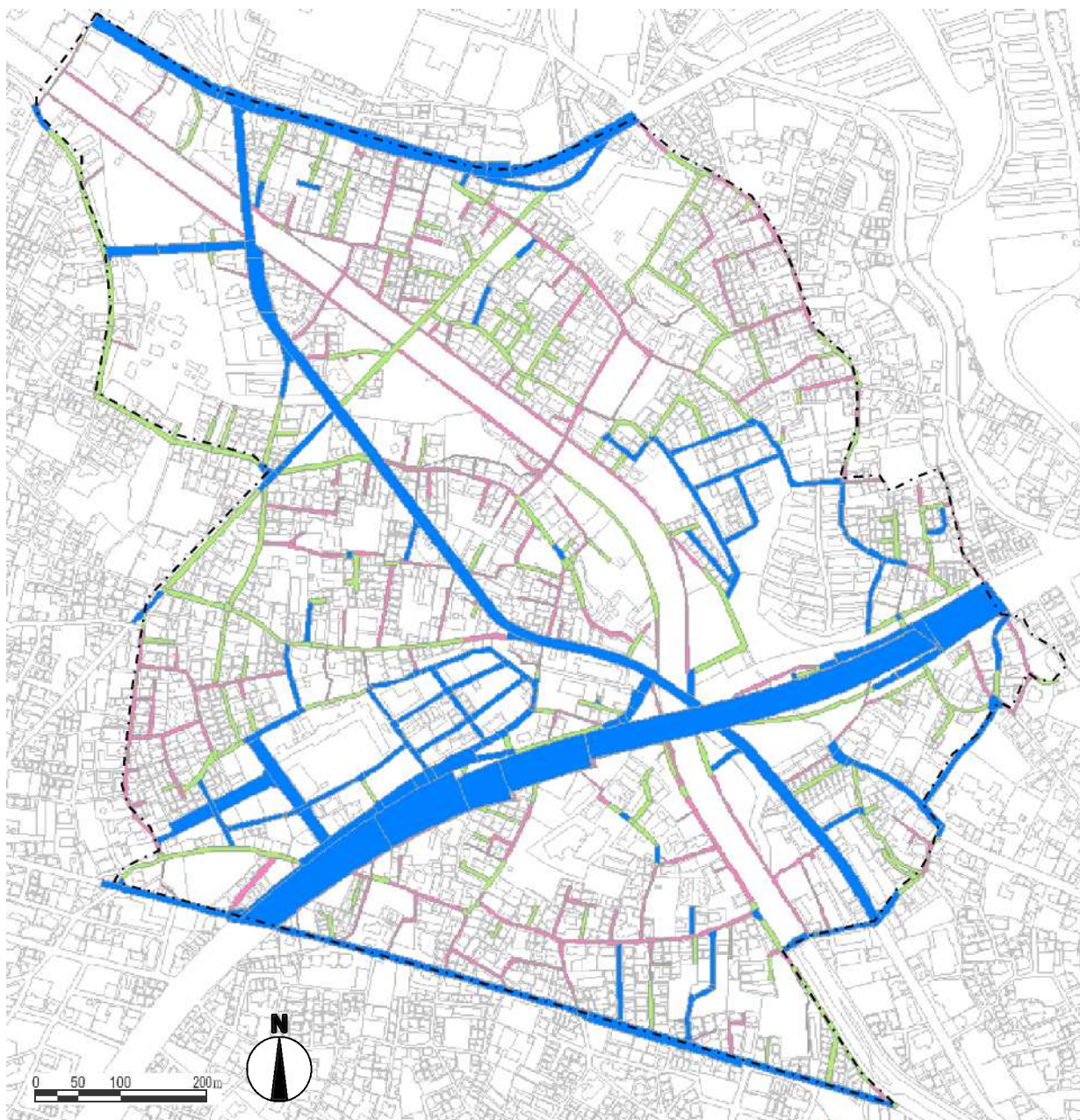
※世田谷区画街路については、幅員に応じて分類しています。

●道路ネットワークの案（現道との比較）



(2) 道路幅員現況について

- 地区内の道路幅員は以下の通りです。
(平成 23 年度土地利用現況調査結果等に基づく)



凡 例

- 幅員 6m 以上
- 幅員 4m 以上 6m 未満
- 幅員 4m 未満
- 東名ジャンクション周辺地区

5. 検討にあたってのまとめ

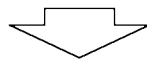
- これまでご説明した内容に基づき、今回の検討にあたっては、下記の点に着目しご検討いただければと考えております。

(1) 現在決定している計画

- 機能補償道路（ただし、歩道等の設置については、上部空間利用の検討の際に意見として取り込みます。）
- 都市計画道路
- 主要生活道路

(2) 区の提案

- 東名ジャンクション周辺地区は「すべき区域」内であり、土地区画整理事業による街づくりを目指す区域です。
- しかし、東京都から示されたガイドラインでは、道路や公園などがある一定の水準を満たすことで、場合により、市街地整備計画を策定し、土地区画整理事業以外の整備手法で街づくりを進めることができるようになりました。



区は、土地区画整理事業以外の整備手法で街づくりを進めていけるよう、まずは地区計画等でルールを定めていこうと考えています。

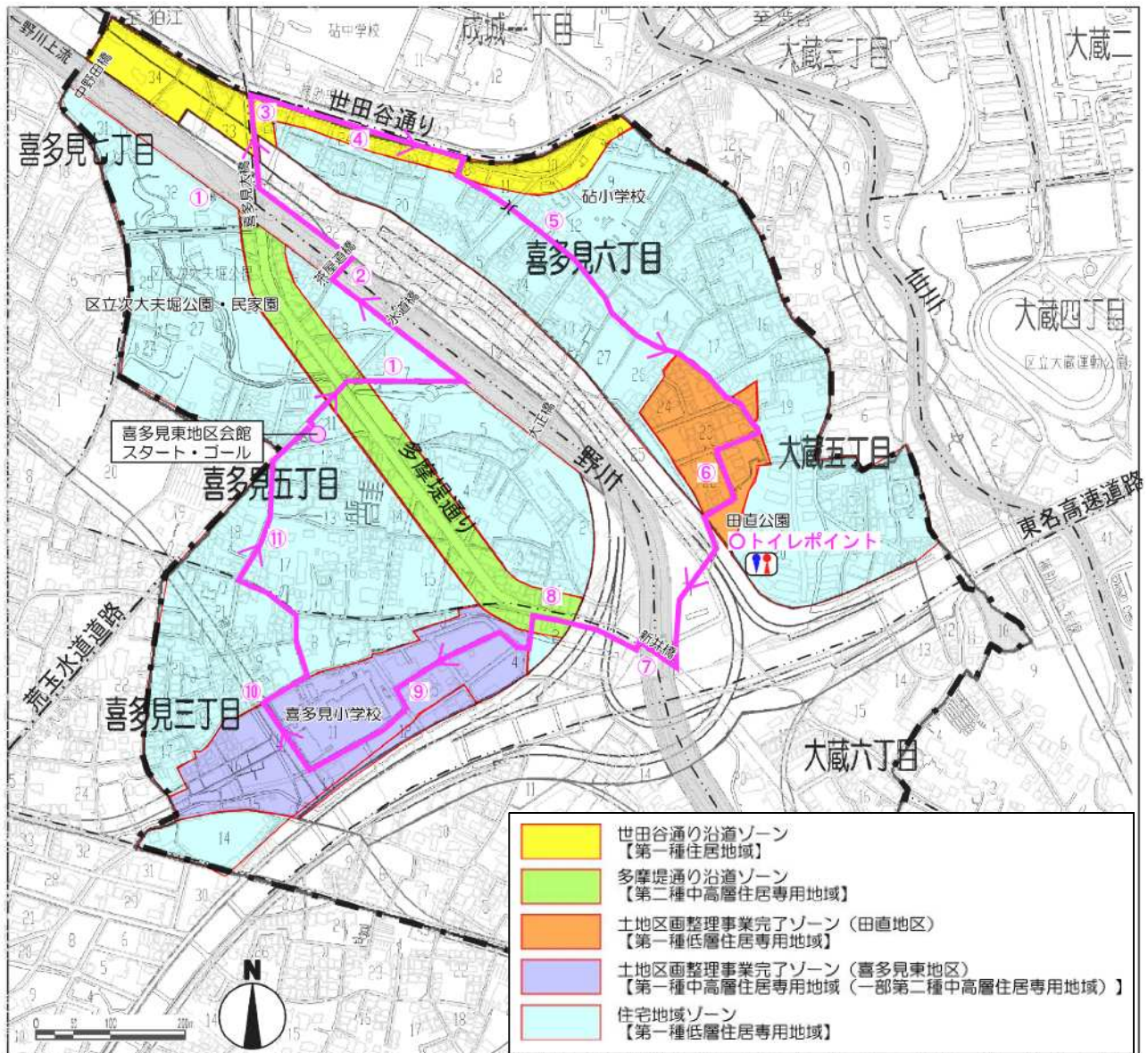
(3) 道路ネットワークの検討の視点

- 消防活動の行える（幅6m以上）道路の配置は…
 - ・250mごとに配置しなくていけない（第2回資料7頁）
- 道路の幅は…
 - 建物を建てるためには4m以上必要（第2回資料4頁）
 - 消防活動を行うためには6m以上が望ましい（第2回資料2～3頁）
- 土地区画整理事業以外の整備手法の街づくりを行うためには…
 - 区画道路率の確保（第2回資料12頁）
 - 消防活動困難区域の解消（第2回資料7・12頁）などを実現する必要があります。

6. まち歩きでいただいたご意見（道路に関すること）

- 1月18日（土）に実施したまち歩きにおいて、道路に関する皆様からいただいたご意見を図に示したゾーン別に整理しました。意見交換の際、参考にしてください。

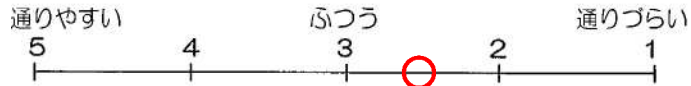
《ゾーン区分図：まち歩き配布資料より》



(1) 世田谷通り沿道ゾーン

●道路の通りやすさ

評価（平均値）2.5



(主なご意見)

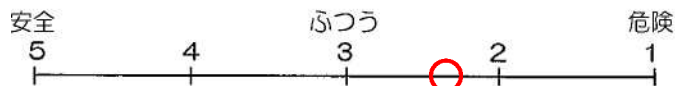
- 車の道路であり、人の道ではない。
- 交差点の角が通りにくい。電柱が邪魔。
- 植樹帯の部分が邪魔になっている。
- 道路（歩道）が狭い。



世田谷通り沿道の街並み

●道路の安全性

評価（平均値）2.3



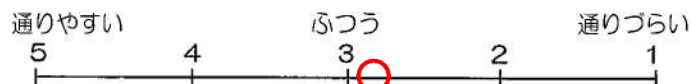
(主なご意見)

- 歩道の整備不良。
- 自転車が通るには狭く危険。
- 自転車と歩行者のすれ違いの時が怖い。
- 段差が課題。
- 電柱が中央にある。

(2) 多摩堤通り沿道ゾーン

●道路の通りやすさ

評価（平均値）2.8



(主なご意見)

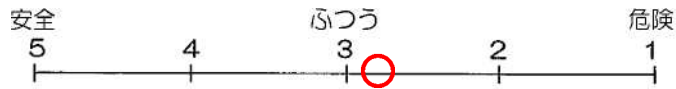
- 特に意見なし。



多摩堤通り沿道の街並み

●道路の安全性

評価（平均値）2.8



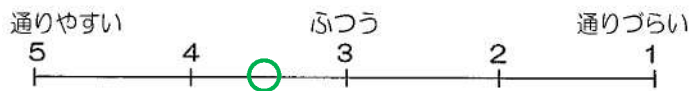
（主なご意見）

- ・歩道部分が狭くガードレールの増設が必要。
- ・自転車対策が必要。

（3） 土地区画整理事業完了ゾーン（田直地区）

●道路の通りやすさ

評価（平均値）3.5



（主なご意見）

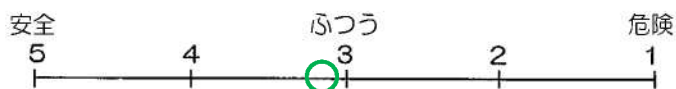
- ・特に意見なし。



整備された区域内の道路（田直地区）

●道路の安全性

評価（平均値）3.1



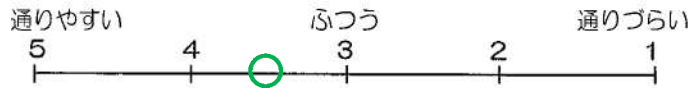
（主なご意見）

- ・車が自然とスピードを落とすところがある。
- ・道路が広く車がスピードを出している感じがある。
- ・独立した歩道がない。

(4) 土地区画整理事業完了ゾーン（喜多見東地区）

●道路の通りやすさ

評価（平均値）3.5



（主なご意見）

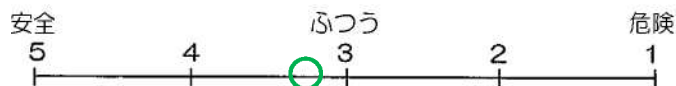
- ・幅がある。直線的、直角に交差している。
- ・人の道になっていない。
- ・6m道路が確保されている。
- ・6m道路の利点を確認した。



整備された区域内の道路（喜多見東地区）

●道路の安全性

評価（平均値）3.3



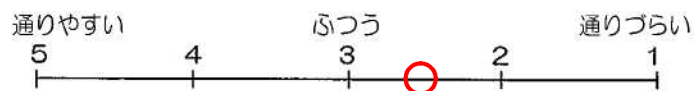
（主なご意見）

- ・特に意見なし。

(5) 住宅地域ゾーン

●道路の通りやすさ

評価（平均値）2.5



（主なご意見）

- ・狭く死角が多い。
- ・人の道となっている。



住宅地域ゾーン内の街並み（喜多見六丁目周辺）



住宅地域ゾーン内の街並み（喜多見五丁目周辺）

●道路の安全性

評価（平均値）2.5



(主なご意見)

- 狭い。電柱のでっぱり、凹凸が多い。
- 車が自然とスピードを落とす。
- 道が狭いことにより抜け道として使う車が入ってこない。小学校が近く子供に配慮されている。
- 道路が狭い。
- 交通量が多い。
- 道は狭いが交通量は少ない。
- 歩道が少なく、小学校付近の道路の安全性が感じられない。