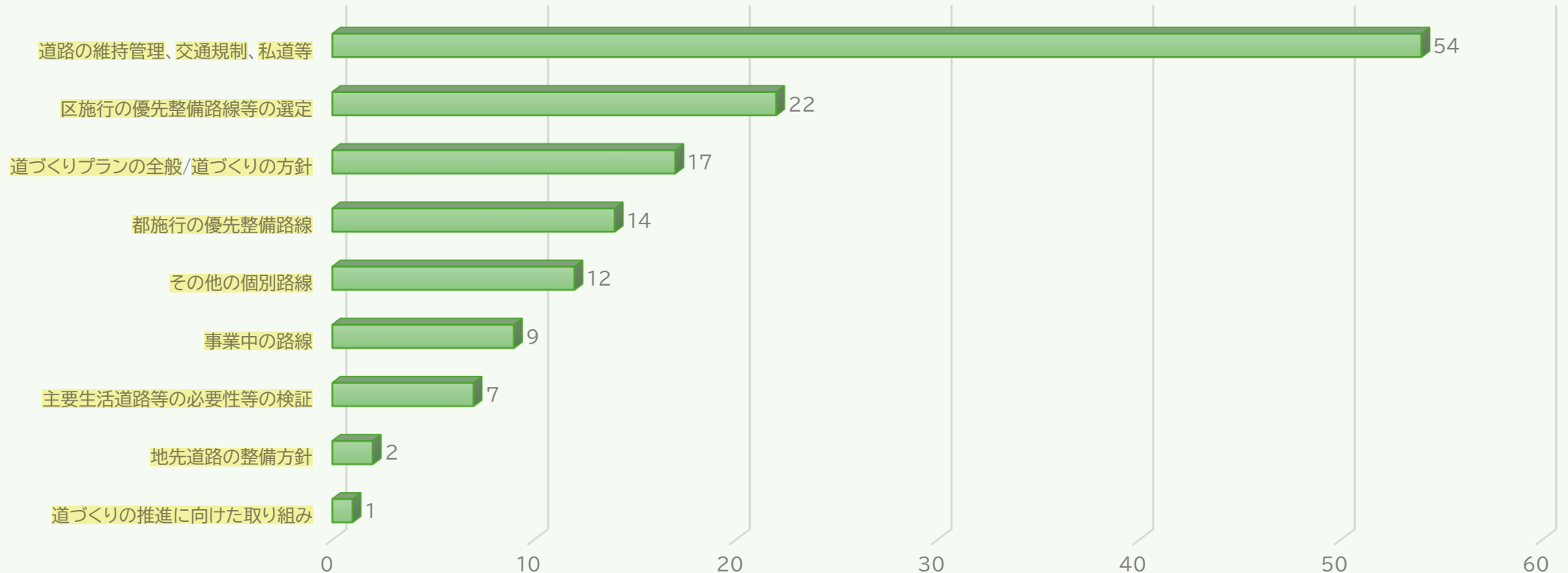


募集期間
令和8年1月8日(水)～
2月9日(月)

意見総数
138件

提出人数
78人

意見の内訳 (テーマ別) 全138件



主な意見と区の方考え方

素案に対し寄せられた意見のうち、件数の多いテーマを抜粋し、区の方考え方の要旨をお示しします。

道づくりプランの全般に関すること／道づくりの方針に関すること 17件

主な意見

- ・新たなモビリティに対する対応の方向性等の記載が望まれる。また、自動運転に対応する道路も視野に入れてほしい。
- ・今後の道づくりには「エコロジカルネットワーク」の視点を優先した、生態系を破壊しない柔軟な計画への転換が必要。

区の方考え方

- ・新たなモビリティとの共存を見据え、道路ネットワークの形成を進めるとともに、適切な断面構成の検討などを行いながら道路整備を進める。
- ・道路整備にあたり、「みどりの基本計画」等を踏まえ、生物多様性に配慮し、積極的に街路樹や植栽帯を設け、みどりのネットワークを大切にする。

区施行の優先整備路線等の選定に関すること 22件

主な意見

- ・区施行の優先整備路線の着手率が低いのに計画の枠組みだけを延命するのは妥当性を欠く。
- ・タイムスケジュールを策定し、スピード感をもってできるだけ早く整備を進めてほしい。

区の方考え方

- ・優先整備路線は、複数の選定項目の該当状況や道路ネットワークの形成状況、事業中区間の残事業量等を踏まえ選定している。
- ・計画道路の整備率は5割程度に留まり、交通渋滞などの日常的な問題に加え、災害時での活動にも支障があるため、早期着手に向け取り組む。

道路の維持管理、交通規制、私道等に関すること 54件

主な意見

- ・住宅地の道路は静穏性や熱を貯めない素材にすべき。
- ・歩行者や自転車利用者の安全性向上に取り組むべき。

区の方考え方

- ・ヒートアイランド対策や騒音対策として、熱の蓄積を抑える遮熱性舗装や、透水性・低騒音舗装などの導入を進めている。
- ・区内の道路は全体的に幅員が狭いことから誰もが安全に通行できるよう電線類の地中化など、ハード整備による有効幅員の確保に加え、歩道における「歩行者優先」や「自転車徐行」といった自転車利用者のルール・マナー向上に向けた取り組みも進めている。

素案からの主な変更点

区施行の優先整備路線等の選定

都市計画道路の優先整備路線のうち、特に早期着手が望ましい路線を5区間選定。

コラム

道路整備における新しいモビリティへの対応について、区の方考え方を記載。

コラム

ウォーカブルな街づくりに向けた道づくりの方向性について、区の方考え方を記載。

意見の概要と区の方考え方

○道づくりプランの全般に関すること（13件）

No	意見の概要	区の方考え方
1	世田谷区独自の課題の特出しや、新たなモビリティへの対応の方向性などがあれば、より充実したプランになるのではないかと。	世田谷区における道路整備の現状・問題点・課題は、本編の7ページ以降に記載しています。また、新たなモビリティへの対応の方向性について、新たにコラムを掲載しました。
2	計画～維持管理に至るまで、道づくりに係わる区民参加のあり方等も明示することも一案である。	都市の骨格を成す都市計画道路の整備は、災害に強く復元力を持つまちを実現するため欠かすことのできない取り組みであり、広域的な道路ネットワークとして整備効果は広範囲に及ぶ重要な公共事業です。そのため、道づくりプランの検討にあたっては、区民意見募集やパブリックコメントを実施する等、幅広く公平に意見の把握に努めながら検討を進めてきました。
3	世田谷区はこれまで、「住まいは人権」「参加と協働」の理念のもと、住民参加により道路計画を見直してきた。 今回のプラン案は、この区の基本方針に逆行している。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
4	「人」と「持続可能性」を主に据えた視点を望む。	人の命と暮らしを守り、社会・経済活動を持続的に支えるため、今後も着実に道路整備を進めます。 引き続き、道路整備へのご理解・ご協力をお願いします。
5	全体として、課題を遠く、広く俯瞰する視点をもって進められることを期待する。	本プランの改定では、今後の道路整備にあたり、都市整備方針に掲げる将来都市像を実現するため、区が重視すべき視点や整備の方向性を道づくりの方針として位置付けました。 いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
6	道づくりプランの検討にあたっては、行政主導の調査だけでなく、市民団体が継続している調査の成果を計画に反映させる場を設けてほしい。 気候変動の影響と累積的な開発負荷により、地域の生態系は脆弱化している。道路建設が地域の生物多様性に与える累積的な影響を真摯に評価し、「みどりを増やす」という区の方針と逆行する道路整備は中止すべき。	本プランの改定では、学識経験者から構成される専門アドバイザー会議での助言等も踏まえながら検討を行ってきたところです。 また、区では、みどりの基本計画等において「みどりの道づくり」を掲げ、道路空間として効果的かつ良質な道路緑化を推進することを基本理念とした生物多様性に配慮した道路緑化を推進しています。 これら計画を踏まえ、都市計画道路や主

7	<p>世田谷区の道づくりにおいては、数字上の緑被率を追うのではなく、土壌と水の繋がりを断絶させない「エコロジカルネットワーク」の視点を最優先してほしい。</p> <p>市民による生態系調査の結果を真摯に受け止め、道づくりが自然環境の累積的な負荷にならないようお願いする。</p>	<p>要生活道路等を整備する際には積極的に街路樹や植栽帯を設け、みどりのネットワーク整備に取り組みます。</p>
8	<p>世田谷区が目指すべきは、既存の豊かな自然環境を軸とした「エコロジカルネットワーク」の保全である。新たな道路整備によって生態系を破壊させる開発は限界に達している。未着手の路線については、現存する緑や土壌を活かした通勤、通学路、お年寄りも歩ける「歩行者・自転車優先の緑道化」や「自然保全エリア」としての活用など、開発ありきではない柔軟な計画への転換を提案する。夏の暑さを避ける緑陰を増やし、生態系の底辺の土壌が失われないようにしてほしい。</p>	
9	<p>道路建設による「緑・土壌・水」の断絶は、一度失われれば再生回復は非常に難しく長い年月を要するため、優先整備路線の選定にあたっては、これ以上の生態系破壊を招かないよう、計画の凍結や見直しを含めた慎重な判断を強く求める。</p>	
10	<p>世田谷区は鉄道・徒歩中心の社会であり、幹線道路の需要は存在しない。区民アンケートでも「幹線道路の整備」を求める声はほぼゼロで、ネットワーク整備の優先度も低い。</p> <p>こうした区民の交通実態と意識が、今回のプラン案では意図的に削除されている。</p>	<p>世田谷区内の都市計画道路や主要生活道路の整備率は約5割と低いことから、幹線道路への交通の集中による慢性的な交通渋滞、生活道路への通過交通の流入、自動車と歩行者の輻輳、延焼遮断帯の形成の遅れ、緊急輸送道路の幅員の不足、消防活動困難区域や公共交通不便地域の存在等、様々な問題が発生しています。</p>
11	<p>世田谷区は、人口や都市活動量において政令指定都市並みの規模があるが、都市基盤の整備状況が低く、それがQOLを引き下げている現状を理解すべきである。特に、都市計画道路の整備率は全国や東京都、区部の平均と比較して著しく劣っており、歩車分離されて安心して歩ける道路がほとんどない。</p>	<p>これらを解消するためにも、引き続き、道づくりプランに基づき計画的な道路整備に取り組みます。</p>

	この現状を改善するためには、相当の覚悟をもって整備を進める必要がある。	
12	<p>新しく造る道路は、計画地内に住む人だけではなく、沿道・周辺に住む人や現在の道路の利用者も巻き込むことになる。このような多大の犠牲を払ってでも必要なのかどうかを住民等が理解、納得し合意できるのかが重要である。</p> <p>既存の道路を大事にし、そこを安全・安心して利用できるようにするために、住民や行政は何をすればいいかを考えていくべきではないか。</p> <p>都市計画道路が完成しても住民生活は向上せず、解決されると表現されている問題は解決しない。多大の費用と人力と住民等の犠牲を払ってまで必要とは思えない。</p>	
13	道路整備は必要最低限としてほしい。人口減少も不可避であることから、計画があるからと強引に推進しないでほしい。	

○道づくりの方針に関すること（4件）

No	意見の概要	区の考え方
1	グリーンインフラの促進は重要な視点である。世田谷区だからこそ率先して取り組むべきと考える。	<p>区は、グリーンインフラを「自然が持つ様々な機能を積極的かつ有効に活用することで、安全で快適な都市の環境を守り、街の魅力を高める社会基盤や考え方」と捉え、「世田谷区みどりの基本計画」や「世田谷区豪雨対策行動計画」、「世田谷区環境基本計画」等に盛り込み、みどりの保全や豪雨対策を推進しています。</p> <p>また、令和6年3月に「せたがやグリーンインフラガイドライン」を策定するとともに、普及啓発活動にも積極的に取り組んでいます。</p> <p>そのため本プランも、道づくりの方針3「住みよい環境を支える道づくり」において、「街路樹等のみどりのネットワークの形成、雨水浸透柵の設置等のグリーンインフラを推進する他、景観や沿道環境等への配慮等、地域の住みよい環境を支える質の</p>

		高い道づくりを進めます。」としています。
2	<p>自動運転に対応したスマート道路も視野に入れてほしい。</p> <p>バスなどの自動車以外にも、障害者が利用できる車椅子や着席出来るキックボードの自動運転にも対応出来るように考えてほしい。</p>	<p>今後の道路整備には、自動車や自転車、歩行者のみならず、新たなモビリティとの共存を見据える必要があると考えています。</p> <p>そのため、道路ネットワークの形成を着実に進め、新たなモビリティに対応した適切な断面構成の検討なども行いながら、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を目指した道路整備を進めます。</p>
3	<p>子どもや女性、高齢者、障害者が安心して歩くことのできる歩道の整備を強く望む。特に、障害者や弱い立場の人は、事故に遭っても声を上げにくい。</p> <p>今後の道づくりにおいては、自転車と歩行者の動線を明確に分離すること、自転車が歩道を走行しなくてもよい道路構造を整備すること等、歩行者の安全を最優先とした取り組みを強く求める。</p>	<p>「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」の中で、①自転車交通ルール・マナーの普及啓発、②自転車通行空間の整備、③駐輪場の整備、④放置自転車対策の実施、⑤身近な生活を支え、健康・快適に自転車を利用するための環境づくりを計画の対象内容として総合的に取り組んでいくこととしています。</p> <p>限られた道路空間を有効活用するためにも、ハード整備に加え、ルール・マナーの啓発なども同時に進めながら、安全な歩行者空間の創出に努めます。</p>
4	<p>道づくりの方針が道路整備の現状や課題と照らして妥当なものなのかわかりにくいいため、現状と課題を表や箇条書きの形式で1箇所にとまとめてほしい。</p>	<p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○主要生活道路等の必要性等の検証に関すること（7件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>新たな将来道路ネットワークは、現状の利用者（自動車、自転車、歩行者）の状況から判断されていると思うが、緊急時の避難路が少なくなってしまう。</p> <p>近い将来に発生が予想される南海トラフ地震、首都直下地震の際の火災等は考慮されているのか。</p>	<p>主要生活道路の必要性の検証項目として、「物流拠点のアクセス機能の強化」、「緊急輸送道路の機能強化」、「木造住宅密集地域等における災害対策」、「消防活動困難区域の解消」、「激甚化する風水害や土砂災害の対策」が防災に係る項目です。</p> <p>これら検証項目をもとに、必要性の検証を行っています。</p>
2	<p>廃止区間については、番号ごとに詳細な理由を開示してほしい。</p>	<p>6月末の道づくりプランの策定に併せ、全区間の検証項目の該当状況を公表する予定です。</p>
3	<p>主要生活道路 211 号線と主要生活道路 318 号線の不自然な丁字路については、今回は見直さないのか。</p>	<p>主要生活道路 211 号線及び主要生活道路 318 号線と補助 54 号線との交差点は、交通安全の確保等の観点から形状等について十分な検討が必要と考えています。</p> <p>主要生活道路は、事業着手の検討の過程で測量等を行いながら幅員や計画線を決定することから、当該箇所も事業着手の際に道路線形等を検討する予定です。</p>
4	<p>主要生活道路 211 号線の事業性の課題が大きいというのは現地を知るものとしてはやむを得ないと思うが、杉並区との連携をお願いします。</p>	<p>当該区間は、接続先の道路が狭く、杉並区にも道路計画が存在しないことから、交通のボトルネックや京王線の側道に通過交通が流入する懸念があるため、廃止区間としました。</p>
5	<p>主要生活道路 228 号線の優先順位は低いかもしれないが、廃止区間となったことには厳しい思いがある。この路線は旧国道 246 号との接続箇所付近が狭く、日常的に危険を感じている。</p>	<p>当該区間は、主要生活道路の必要性の検証において、「道路ネットワークの形成」、「路線バスの利便性と歩行者等の安全性の向上」、「物流拠点のアクセス機能の強化」、「緊急輸送道路の機能強化」、「木造住宅密集地域等における災害対策」、「消防活動困難区域の解消」、「激甚化する風水害や土砂災害の対策」、「生活道路の交通安全の確保」、「基盤整備や地域の街づくりとの連携」、「都市計画事業との連携」の 10 の検証項目に照らし、いずれも該当がなかったため、廃止区間として選定しています。</p>
6	<p>主要生活道路 328 号線は廃止区間となっているが、この路線は自動車交通量が少ない一方、小田急線の跡地から下北沢の南側の商店街にアクセスできる唯一の道路である。</p> <p>緊急車両が通り抜けることができなくなるのに、なぜ廃止となるのか。</p>	<p>いただいたご意見は、主要生活道路 328 号線以外の路線と推察します。ご意見は、</p>
7	<p>主要生活道路 328 号線は赤堤通りが曲がる交差点付近で用地取得がそれなりに完</p>	<p>いただいたご意見は、主要生活道路 328 号線以外の路線と推察します。ご意見は、</p>

了していると思うが、当該区間については、取得した用地の幅に応じて整備してほしい。	今後の参考とさせていただきます。
--	------------------

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○区施行の優先整備路線等の選定に関すること（22件）

優先整備路線全体に関すること（8件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>全般的に世田谷区の道路網の弱さは課題が多いため、特に整備の進んでいない世田谷通りと甲州街道の間の地域を優先的に進めてほしい。</p>	<p>耕地整理や区画整理が行われた地域は道路整備が進んでいる一方、ご指摘の地域は面的な基盤整備が行われなまま宅地化が進行しました。このような地域は、地区幹線道路の整備が遅れているため、区民生活において様々な問題が発生していることから、引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組みます。</p>
2	<p>限られた時間と予算の中で整備を行う中、優先度の決め方には公平性を担保するようにしてほしい。 また、検討過程等を公開して、透明性を確保してもらいたい。</p>	<p>都市計画道路の優先整備路線は、「東京における都市計画道路の整備方針」において選定項目等に基づき選定しました。また、主要生活道路については、未整備区間ごとに必要性の検証を行い、廃止区間と調整区間以外の区間から、「優先整備路線の選定項目」の該当状況や道路ネットワークの形成状況、地域課題等に加え、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて選定しています。 いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。</p>
6	<p>事業中の駒沢通りのみならず、2車線で歩道がない道路の拡幅が必要な箇所は多くあるため、統計学的分析に基づく検証が必要である。</p>	<p>道路ネットワークの形成により、人や自動車など移動のための交通機能や、災害時の避難路や緊急輸送道路といった防災機能の強化に加え、生活道路への通過交通が抑制され、安全な生活環境が形成されます。 引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組みます。</p>
3	<p>子どもが安全に通える道路を優先的に整備してほしい。</p>	<p>道路ネットワークの形成により、人や自動車など移動のための交通機能や、災害時の避難路や緊急輸送道路といった防災機能の強化に加え、生活道路への通過交通が抑制され、安全な生活環境が形成されます。 引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組みます。</p>
4	<p>整備にあたって優先すべき観点は、「安全」「防災・減災」と考える。</p>	<p>引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組みます。</p>
5	<p>計画期間内の整備量を大きく拡大することを基本とするべきではないか。 また、他の道府県では基礎自治体が主体的に優先順位を定めているため、世田谷区も整備率が著しく低い現状を鑑みれば、区施行の優先整備路線を大きく増やすべき。</p>	<p>平成26年に策定した道づくりプランにおける優先整備路線の着手率は、約3割にとどまっています。 このような実情を踏まえ、優先整備路線は事業中区間の残事業量等も踏まえて選定しました。</p>
7	<p>東急大井町線は踏切が多く、踏切対策基本方針では「鉄道立体化の検討対象区間」</p>	<p>大井町線と交差する未整備の都市計画道路は、鉄道と道路の立体化が具体化した</p>

	<p>に指定されているため、その具体化が期待されるが、交差する都市計画道路網は未改良となっている。</p> <p>鉄道立体化と一体的に道路整備に着手できるように、事前の準備作業を着実に進める必要がある。</p>	<p>場合、関係する自治体と連携して必要な整備を行います。</p>
8	<p>第四次事業化計画における区施行の優先整備路線の着手率は最低水準であるにもかかわらず、原因分析を行わず、計画期間のみを延長し同じ路線を再選定している。住民合意の不足や用地取得の難航といった問題を放置したまま計画の枠組みだけを延命する姿勢は妥当性を欠く。</p> <p>さらに、区は道路ネットワークの形成に固執し、「準優先整備路線」を設定した。都市計画道路は都区一体で進める事業であり、区単独で優先度を格上げする制度的根拠は存在しない。制度上の裏付けのない優先度操作による延命は、行政手続きとしての正当性を欠き、住民参加の原則にも反する。</p>	<p>「東京における都市計画道路の整備方針」においては、都市計画道路の完成延長の伸びは平成15年度を境に鈍化しており、都内の土地の細分化傾向により関係権利者が増加していることなどを事業期間が長期化している要因と分析しています。</p> <p>優先整備路線は、未整備の都市計画道路のうち必要性が確認された路線から、広域的な視点及び地域的な視点に照らしたうえで、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえ総合的に選定しました。</p> <p>なお、上記整備方針において「隣接区間などの周辺道路の整備が進み、整備の優先度が高まった場合」は優先整備路線でなくとも計画期間内に事業化することがある旨を示していること、また、都市計画道路の整備は都区の役割分担によって行われるものであるため、準優先整備路線として区施行の都市計画道路を選定することは適切なことと認識しています。</p>

補助 54 号線、補助 154 号線に関すること（4 件）

No	意見の概要	区の考え方
9	<p>優先整備路線とされている補助 54 号線と補助 154 号線について、現在の狭あいな道路は防災の観点で大変心配であるため、スピード感を持ってできるだけ早く整備を進めてほしい。</p>	<p>区内の都市計画道路、主要生活道路の整備率は約5割であることから、交通渋滞などの日常的な問題のみならず、災害時での避難・救援活動にも支障が生じる恐れがあります。</p>
10	<p>補助 54 号線（松原）は、整備の見込みがないなら優先整備路線から外してほしい。都市計画道路は着手時期が未定というのが不文律であるが、何百年後もこのままでは誰も浮かばれない。</p>	<p>引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成にスピード感をもって取り組みます。</p>

	整備に向けタイムスケジュールを策定し、用地折衝をすぐに開始すべきである。	
11	補助 54 号線と補助 154 号線に限らず、できる限り道路を整備してほしい。 歩行者が車に脅かされる環境では若い世代の住民が増えずに衰退していくと考えられるほか、狭い道路では自動運転のバスやタクシーが走る未来からも取り残されると危惧している。	
12	補助 154 号線については、災害時の避難路の形成、交通渋滞の緩和及び甲州街道へのアクセス性向上のため、早く整備してほしい。	

補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）に関すること（6 件）

No	意見の概要	区の考え方
13	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）が準優先整備路線に指定されたが、整備は必要ないと思う。 予定地には世田谷カトリック教会とルルドの庭があるが、この近隣では残り少ない在来の植物が自生していて、その破壊は取り返しのつかない損失である。 また、周囲の下北沢の店や劇場は貴重な観光資源であり、その背後の住宅地とのコントラストも街の魅力の重要な要因である。 今後、人口が減少し交通量も減ると考えられ、大きな予算を使って街並み・景観を破壊し道路を整備することは、負の遺産にしかない。	補助 54 号線は延焼遮断帯として位置づけられていると共に、避難路、救援活動時の輸送ネットワークなどとして区民の生命・財産を守るほか、広域的な道路ネットワークの形成や住宅地への通過交通の抑制等が期待できる路線です。 補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）については、Ⅰ期区間の状況や高低差等の地形的な条件、前後区間との幅員の相違等の特別な事由があることから、地域の街づくりと連携を図り、道路整備の在り方等の検討を行いながら事業着手に向けて取り組めます。
14	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）について、幅員 6m 以下の狭い道路が多い街に、歩道幅員が 9m ある道路が必要か疑問である。また、当該区間は三角橋から下北沢に向けてかなり勾配のきつい下り坂であるため、人がにぎわうような道にはなりづらく、自転車も注意深く走らないと危ない道となる。	
15	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）の周辺にはカトリック世田谷教会のルルドがある。教会	

	の小さな庭はとても静かな祈りの場所となっていて、下北沢近辺で一番大切にしたい風景の一つと言える。	
16	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）をこのままの形で優先整備路線に戻すことはあってはならないと考える。	
17	補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）は、「下北沢まちづくりビジョン」で優先整備路線から外したところなので、準優先整備路線として選定すべきではない。	
18	茶沢通りが抜け道になっているため、補助 54 号線（下北沢Ⅱ期）の整備を進めてほしい。	補助 54 号線が三角橋交差点まで開通することにより、現在茶沢通りなどに流入している通過交通が抑制される事が期待されます。一方、補助 54 号線下北沢Ⅱ期区間については、現在事業中であるⅠ期区間の状況や高低差等の地形的な条件、前後区間と計画幅員の相違等の特別な事由があることから、地域の街づくりと連携を図り、道路整備の在り方等の検討を行いながら事業着手に向けて取り組む区間として準優先整備路線に選定しています。

世田谷区画街路 7 号線に関する事（1 件）

	意見の概要	区の考え方
19	世区街 7 号線は右折レーンがなく、頻繁に渋滞が発生しているため、早急な事業化を希望する。また、住宅の維持に無駄な費用はかけたくなく、建替や引越は年月が経過するほど困難になる。	世区街 7 号線は、平成 26 年策定の道づくりプランから引き続いて優先整備路線に選定しています。 引き続き、早期の事業着手に向けて取り組みを進めます。

主要生活道路 127 号線に関する事（2 件）

	意見の概要	区の考え方
20	主要生活道路 127 号線については、以前から住民による反対運動がなされていたが、道路整備は行われるのか。 また、この路線の脇にあった個人宅や貸し農園が軒並みなくなり、小さな戸建てやアパートに建替わっている事と関係があるのか。狭小住宅が密に建っているため、防災面で心配である。	本プランでは、主要生活道路 127 号線のうち、主要生活道路 346 号線より南側の区間を優先整備路線、北側の区間を準優先整備路線として選定しています。 皆様のご理解、ご協力を頂きながら、引き続き事業着手に向けて取り組みを進めます。

21	主要生活道路 127 号線を利用しているが、歩道はできるだけ広く、バリアフリーに配慮してほしい。	当該路線は 10～13m に拡幅する路線ですが、詳細な断面構成については、道路築造に向けた設計作業の中で検討します。 いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
----	--	--

主要生活道路 229 号線に関すること（1 件）

	意見の概要	区の考え方
22	主要生活道路 229 号線は抜け道となっており、歩行するのに道幅も狭く、車も制限速度以上を出して大変危険である。 さらに、一方通行であるにもかかわらず電動スクーターの逆走が法律上可能となっており、困っている。	主要生活道路 229 号線は、平成 26 年策定の道づくりプランから引き続いて優先整備路線に選定しています。 引き続き、早期の事業着手に向けて取り組みを進めます。

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○地先道路の整備方針に関すること（2件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>道路拡幅等を行う場合、法定外公共物を活用していくことは当然であると考えますが、法定外公共物は道路法上の道路ではないため、法律上の位置づけもあいまいであり、補助金や地方交付税、固定資産税の徴収等、財源確保の観点からもマイナスとなる。</p>	<p>道路拡幅等に法定外公共物を活用する場合には、国や都の補助制度を活用した安定的な財源確保と適正な道路管理を行うため、事業の内容や将来的な管理形態を踏まえ、必要に応じて用途廃止や道路認定を行い、道路法に基づく道路として位置づけております。</p>
2	<p>コラムについて「区は、法定外公共物に接する地権者等から道路整備の要望を受けた場合や、境界確定等に関する基準を満たした場合には、法定外公共物を道路法上の道路（区道）へ編入して地先道路の整備を進めていきます。」など、可能なものは区道に編入した上で整備を行っていく方針として記載してほしい。</p>	

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○道づくりの推進に向けた取り組みに関すること（1件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>自転車が走りやすい道路づくり、積極的な土地収用、先行取得区間の先行整備をお願いします。</p>	<p>区は、「世田谷区自転車活用推進計画及び自転車等の利用に関する総合計画」に基づき、自転車を取り巻く環境整備に取り組んでいます。また、今後の道づくりにおいては、必要に応じて土地収用制度を活用していくと共に、先行取得した土地については、少なくとも事業化までの間は閉鎖管理とし、事業化後、道路法の位置付けがなされ、必要性や管理上支障がなければ暫定的に整備を行い、開放することも考えられます。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○事業中の路線に関すること（9件）

補助49号線に関すること（2件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>駒沢通り（環八～二子玉川）の整備を進めてほしい。</p> <p>下りの左車線の歩道が傷んでいるほか、電柱もあり自転車が走る場所がない。また、歩道がない箇所もある。</p>	<p>補助49号線は平成21年に事業着手し、現在は約7割の用地を取得しています。</p> <p>また、当該路線の計画幅員は16mであり、連続した歩道の整備や無電柱化等による自転車走行環境の改善を図ります。</p> <p>引き続き用地取得を進め、早期の完成に向けて取り組みを進めます。</p>
2	<p>堺橋は歩道がないため、ベビーカーや車椅子が通りにくく非常に危険である。</p> <p>橋の架け替えを含めて検討してほしい。</p>	<p>堺橋は、現在進めている補助49号線の整備に合わせて架け替える予定です。</p>

補助217号線に関すること（1件）

No	意見の概要	区の考え方
3	<p>成城通りと世田谷通りが交差する箇所は、危険性を強く感じるため、早く拡幅してほしい。また、成城通りは坂道で幅員も狭く、世田谷通りへの接続は東向きに角度がついているため、多摩堤通りに向かう場合は非常に通りにくい。さらに、成城通りと世田谷通りの交差点において、多摩堤通りに向かう車は、狛江方向に右折する車が2台以上いると、進路が塞がれて直進車が進めない。</p> <p>また、成城通りは幅員が狭いため、自転車や歩行者が車道の中を通ることがあり危険である。</p>	<p>ご指摘の区間（補助217号線）は平成26年に事業着手し、現在は約7割の用地を取得しています。また、当該路線の計画幅員は16mであり、右折レーンや連続した歩道の整備、無電柱化等による自転車走行環境の改善を図り、より安全で円滑な通行ができる道路を整備します。</p> <p>引き続き用地取得を進め、早期の完成に向けて取り組みを進めます。</p>

主要生活道路101号線・207号線に関すること（1件）

No	意見の概要	区の考え方
4	<p>千歳通りのうち、芦花公園駅～南烏山二丁目～粕谷四丁目の区間は一部の幅員が狭く、車の行き違いに苦勞することが多々ある。また、自転車も通行しているため安全確保が厳しい。</p> <p>幅員を確保し、安全確保ができるようにしてほしい。</p>	<p>ご指摘の区間の一部は、現在、主要生活道路101号線・207号線として事業を進めているところです。</p> <p>引き続き、早期の完成に向けて取り組みを進めます。</p>

主要生活道路 106 号線に関すること（5 件）

No	意見の概要	区の考え方
5	主要生活道路 106 号線の早急な開通をお願いします。最高裁判決の趣旨を尊重し、1 人の利益よりも区民全体の利益を優先してほしい。	これまで、土地をお譲りいただいた方々をはじめ、早期開通を望む地域の方々の声や、区議会における早期開通に係る陳情の趣旨採択などを踏まえ、事業完了に向けた取組みを一層推進してきたところです。
6	費用対効果を重視して、主要生活道路 106 号線の開通を最優先に取り組み、周辺住民の安全や利便性向上のため、土地収用法等も活用して開通を急ぐべきではないか。	未開通箇所の土地明渡しにつきましては、行政代執行の活用に向けた課題整理にも取り組みながら、道路開通による環境悪化を懸念する方々と、関係者の協力も得ながら密度を高めた交渉を重ねてきました。
7	区議会でも取り上げられたことがあるが、主要生活道路 106 号線に 50 年以上民家があり、道路が途切れている。 迂回するのに不便であり、車の通行が近隣の住居に影響も及ぼしているため、一日も早く開通してほしい。	その結果、令和 9 年 3 月末までに相手方が自主的に土地を明け渡すこと等について合意に至り、その内容を確認する合意書を取り交わしたところです。 区は、この合意に基づき、令和 10 年 3 月末の事業完了を目指し、本道路の早期開通に向けて着実に取組みを進めます。
8	主要生活道路 106 号線が、たった一軒の為に未だ全通していない。今後整備する路線でも同様のことが考えられるが、どのように解決するのか。	
9	主要生活道路 106 号線の未開通区間については、既に裁判で結審されているため、行政代執行により早期に工事着手すべき。この道路は、地域の防災や混雑緩和、狭い住宅街を大量の自動車が通行する危険回避のため、公共の利益を最優先に進めるべき。	

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○都施行の優先整備路線に関すること（14件）
補助52号線に関すること（12件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>補助52号線の若林陸橋より西側は未開通だが、図面では実線で描かれている。完成させる意図がないのか。</p>	<p>補助52号線は、都施行の都市計画道路であり、現在、環状7号線～補助128号線までが事業中の区間です。また、補助128号線～環状8号線までの区間を、「東京における都市計画道路の整備方針」において優先整備路線に選定しています。</p>
2	<p>補助52号線は古くに計画されたものと聞いているが、戦災復興当時と現在とでは住環境・社会状況が大幅に変化しているため、現状に適合した計画であるとは思われない。慢性的渋滞の実態はなく、道路整備が完了するまでに要する時間と費用を考えれば、防災対策は別の方法を組み合わせ実施することがより現実的かつ合理的であると考えます。</p> <p>住民や商業従事者の居場所を奪ってまで実施すべき必要性があるとは考えられない。</p> <p>東京都に対して世田谷区から計画の撤回を要請するようお願いする。</p>	<p>補助52号線（補助128号線～環状8号線）は、「東京における都市計画道路の整備方針」において未着手の都市計画道路の必要性の検証を行っており、検証項目である「交通処理機能の確保」や「延焼遮断機能の向上」等に該当することから、今後も東京の都市づくりに必要であると評価しています。また、広域的な視点による選定項目である「スムーズな道路網の形成」や「誰もが安全に暮らせるまちづくり」の複数の選定項目に該当することから、都施行の優先整備路線に選定しています。</p> <p>今後、都市計画道路の整備により、沿線全体の交通の円滑化、地域通過交通の抑制、防災・減災機能の向上など、広域的な視点、地域的な視点それぞれにおいて様々な効果が期待されると考えており、引き続き、都区の連携のもと、優先整備路線の事業着手に取り組めます。</p> <p>その他のご意見は、東京都とも共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
3	<p>補助52号線は法的瑕疵が問われる計画であり、80年を経た現状に合っていないことは明らかである。住民の意向を無視した計画は白紙に戻し、実情と必要性に合った計画を練り直すべきである。</p> <p>しかし、世田谷区はこうした都の道路計画を踏まえて道路計画および街づくり計画を策定している。</p> <p>区には、都の道路建設そのものの撤回を要求し、沿線住民によりそう姿勢を堅持し、住人が反対する都の暴挙にブレーキをかけていただきたい。</p>	<p>引き続き、都区の連携のもと、優先整備路線の事業着手に取り組めます。</p> <p>その他のご意見は、東京都とも共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>公共交通不便地域は、ミニバス等を推進することで解消するし、歩行者や自転車利用者の安全は、道路の速度制限等により対応すべきである。さらに、自転車走行や駐車マナーの徹底は行政の責任であり、道</p>	

	<p>路整備とは全く関係ない。</p> <p>補助 52 号線の計画は必要ないため、東京都に対して優先整備路線選定の見直し及び計画の再検討を世田谷区が要請すべきである。</p>	
5	<p>区内の鉄道網は高度に整備され、骨格幹線道路も既に機能している。区民の移動は徒歩・鉄道が中心であり、広域幹線道路の新設需要は確認されていない。また、補助 52 号線（若林）では高さ制限が 12m から 24m へ緩和され、高層化が進行している。寺社・学校が多い地域で、住環境への影響は大きい。さらに、ネットワーク形成済の 4 路線から車両流入が急増し、事故が交差点に集中している。</p>	
6	<p>都市計画道路と区の街づくりは一体化しているはずなのに、全体の立体的・具体的な計画案がまったく示されていない。</p> <p>補助 52 号線は、80 年前の戦後の混乱期に策定された乱暴かつ違法性が疑われる計画である。この道路が整備されれば、騒音や振動、大気汚染等の公害はもとより、災害時は渋滞による救援の遅れや高層建築物からのガラス・看板の落下等、沿線住民は甚大な被害を受けることが予想される。</p> <p>閑静な住宅地に幅員 20m の道路が通り、大量の乗用車やトラックが往来するというのに、どうやって静かな環境を守り育てることができるのか。</p> <p>また、道路が整備され建築規制が緩和されると高層マンションの建設が進むことが予想されるが、集合住宅のオーナーと住民は地域の活動に全く関心がないケースがほとんどである。ゴミ問題の発生、無関心による防災・コミュニティ共生の破壊が予想されるため、補助 52 号線の整備に強く反対する。</p>	<p>道路の整備にあたっては、何よりも地権者等のご理解とご協力が必要不可欠ですが、地域の皆さまとも街の将来像を共有し、沿道に相応しい街づくりを共に考えることも大切であると考えています。</p> <p>区は、「世田谷区街づくり条例」に基づき、様々な考えを持つ区民一人ひとりが担い手となり、街づくりを区民主体で進めていけるよう支援を行っています。</p> <p>引き続き、現行の都市計画は前提としつつも、街づくりに対する気運が高まった際には、地域の方々と共に、街づくりの検討を進めます。</p>
7	<p>東京都と世田谷区は、幹線道路は延焼遮断帯になるという理由で道路整備を進め</p>	<p>延焼遮断帯は、道路等により構成される带状の不燃化空間であり、地震に伴う市街</p>

	<p>ている。</p> <p>しかし、最近の火災の多くの事例を見ると、道路で飛び火を防ぐことは不可能である。それどころか、大地震発生の際、時間帯によってはびっしりと停車した車から火災が発生して次々と燃え広がり、火災ベルトになる懸念すらある。</p> <p>道路のせいで火災が広がり、逆に「避難遮断帯」となって、住人が逃げ遅れる懸念についてはどう考えるのか。</p>	<p>地火災の延焼を阻止する機能を担っています。当該地域の木造住宅の密集、狭隘な道路が多いという実情を踏まえると、道路整備による火災対策の効果は十分に大きいと認識しています。</p>
8	<p>道づくりプランは、世田谷区住民の安全・安心・充実した日々の生活を保証するうえで、快適に住み続けられる環境をどのように整えるのかという視点が欠けているため、現実に即したプランに再検討してほしい。</p> <p>道路ネットワークが不十分とあるが、交通量は年々減少しており、区内の交通渋滞はほぼ見られないため、新たな道路ネットワークは全く不要と考える。</p> <p>加えて、都市計画道路等の広い道路が通過する箇所では大きな交差点ができ、交通事故の多発箇所が居住生活空間に発生することとなり、区民生活への危険箇所が発生することになる。</p>	<p>本プランは、道路の新設・拡幅に関する総合的な方針であり、世田谷区の将来都市像を示す「都市整備方針」の分野別方針の一つとして、「都市整備方針」が掲げる「安全で快適な暮らしをともにつくる都市 世田谷」という将来都市像を実現するため、様々な分野別方針とともに取り組みを進めています。</p> <p>道路には、交通処理機能のほか、防災機能、空間機能、市街地形成機能がありますが、区内の都市計画道路や主要生活道路の整備率は約5割と低いことから、区は補助52号線を含む道路ネットワークの形成が必要であると考えています。</p>
9	<p>補助52号線は都施行の路線であるが、区民生活に大きな影響がある。</p> <p>補助52号線が整備されると、交差点の事故が増え、農大通り商店街は二分されてしまうほか、静かな住宅街が騒音に悩まされる。</p> <p>都は、災害時の延焼を防ぐと言っているが、火の粉が飛ぶために防火にはならない。人口や交通量が減少するというのに、本当に必要とはとても思えない。都施行の道路であっても、区民のために反対してほしい。</p>	
10	<p>東京都は延焼遮断効果を主張するが、飛び火の検証は行われていない。一方、若林・豪徳寺・梅丘では不燃化が進み、防災力は</p>	<p>補助52号線は、「東京における都市計画道路の整備方針」において10の検証項目に照らし合わせ、必要性の検証を行った結</p>

	<p>道路整備によらず向上している。</p> <p>東京都には 12,000 筆を超える署名が提出され、地域の反対は明確である。また、計画地内には 150 戸以上の住宅が建ち、生活基盤が形成されている。</p> <p>制度的裏付けのない「優先度操作」ではなく、住民参加に基づく計画の再検討を強く求める。住民合意が得られない計画を強制的手法で押し進めるのではなく、計画そのものを再評価することこそ行政の責務である。</p>	<p>果、必要性が確認されています。また、補助 52 号線は、現道がない場所での新たな道路整備となり、地域の環境が大きく変化することから、道路事業に対して不安や懸念の声も含めて多様な意見があることは、区としても認識しています。しかし、災害に強く復元力を持つまちを実現するという区政の大きな課題に対し、その基盤となる道路整備は欠かすことのできない大変重要な取り組みであると考えています。</p>
11	<p>補助 52 号線の整備目的として、交通の円滑化や防災、安全、美しい街づくりとあるが、住民移転や交通誘発による騒音、排気ガス、事故の増加、緑の喪失等、安全性と生活環境の悪化の方が懸念されている。計画地域では新しい住宅が続々と建設され、静かな街づくりを求めている。住民合意を大切にしなければ計画はできない。</p>	
12	<p>補助 52 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。</p>	<p>区内の都市計画道路や主要生活道路の整備率は約 5 割と低いことから、区は補助 52 号線を含む道路ネットワークの形成が必要と考えています。引き続き、東京都と連携し適切な役割分担のもと都市計画道路等の整備を進めます。</p>

補助 133 号線に関すること（2 件）

No	意見の概要	区の考え方
13	<p>補助 52 号線が整備されていない状況の中、補助 133 号線の必要性については、現在の周辺状況を調査し、将来予測をやり直して慎重に検討するべきである。</p>	<p>未整備の都市計画道路は、「東京における都市計画道路の整備方針」において必要性の検証を行っています。これにより、補助 133 号線（補助 52 号線～放射 5 号線区間）は必要性が確認され、改めて優先整備路線に選定されています。</p>
14	<p>補助 133 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。</p>	<p>引き続き、都区の連携のもと、優先整備路線の事業着手に向けた取り組みを進めます。</p>

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○その他の個別路線に関すること（12件）

補助46号線に関すること（1件）

No	意見の概要	区の考え方
1	自由が丘周辺では再開発が多発的に進んでいるところ、補助46号線の拡幅により自動車交通の増加が想定されるが、路線バスが運行する区間にもかかわらず歩道がなく、交通安全上非常に危険な状況であるため、早期に整備すべき。	いただいたご意見は、道路管理者である目黒区に伝えます。

補助54号線に関すること（1件）

No	意見の概要	区の考え方
2	補助54号線は全線の早急な開通を求めるが、桜上水付近～上北沢付近の区間も優先整備路線に位置づけてほしい。赤堤方面から八幡山・千歳台に向かう通過交通が集中している。	<p>補助54号線は、東京都と区が適切な役割分担のもとで、それぞれ区間を定め、事業に取り組んでいます。</p> <p>「東京における都市計画道路の整備方針」における優先整備路線の選定は、「骨格幹線道路網の形成」、「首都東京の強靱化」、「スムーズな道路網の形成」、「誰もが安全に暮らせるまちづくり」、「国際競争力の強化」、「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」という6つの選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえ、総合的に評価しています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>

補助128号線に関すること（2件）

No	意見の概要	区の考え方
3	<p>補助52号線や補助128号線等が通ることになれば地域の住環境は大きく変わるため、道路を通したいということならば、多くの住民に納得のいく説明を複数回以上するのが基本と考える。</p> <p>災害時のパニック下で車での避難が有効とは思えず、地域の分断の方が深刻である。災害に強い地域を目指すなら、道路整備よりも、住宅の耐震化や防火対策の方が効率よくかつ短期間で行える。</p>	<p>区内の都市計画道路や主要生活道路の整備率は約5割と低いことから、幹線道路への交通の集中による慢性的な交通渋滞、生活道路への通過交通の流入、自動車と歩行者の輻輳、延焼遮断帯の形成の遅れ、緊急輸送道路の幅員の不足、消防活動困難区域や公共交通不便地域の存在等、様々な問題が発生しています。</p> <p>そのため、区としては、補助128号線を含む道路ネットワークの形成が必要と考</p>

	<p>また、水道管やガス管等の整備の方をはるかに優先すべきである。</p> <p>海外では、車より人中心の道路に方向転換されているということも踏まえ、人に優しい街づくりに向かう都市づくりをしてほしい。</p>	<p>えています。</p> <p>いただいたご意見は、東京都にも伝えます。</p>
4	<p>補助 128 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。</p>	

補助 154 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
5	<p>ボロ市通り周辺の補助 154 号線は、歩道が非常に狭いうえに、歩行空間に電柱や街灯が設置されているため、歩行者にとって非常に危険である。拡幅が難しいことは理解しているが、防護柵の設置や電柱の移設、一方通行化等、歩行者の安全を確保するための対策を検討してほしい。</p>	<p>「東京における都市計画道路の整備方針」において「骨格幹線道路網の形成」、「首都東京の強靱化」、「スムーズな道路網の形成」、「誰もが安全に暮らせるまちづくり」、「国際競争力の強化」、「持続可能な地域のまちづくりへの貢献」という 6 つの選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業中区間の残事業量やこれまでの用地取得の実績を踏まえて都市計画道路の優先整備路線を選定しています。</p> <p>区内には、未整備の都市計画道路（地区幹線道路）が約 48km、同じく主要生活道路が 62km あります。そのため、計画期間内に着手可能な事業量等も踏まえながら、優先整備路線を定め、計画的な整備に取り組んでいます。</p> <p>ご指摘の区間は、これまでも度々ご意見を頂いていますが、優先整備路線の選定には至りませんでした。</p> <p>引き続き、現在事業中路線の早期完成を目指すとともに、優先整備路線の早期事業化を図り、できるだけ早く、当該区間のような路線に事業着手できるよう取り組みを進めます。</p>

補助 215 号線に関すること（2 件）

No	意見の概要	区の考え方
6	<p>補助 215 号線を優先整備路線に位置付けてほしい。上北沢地区は道路構造が貧弱</p>	<p>区内には、未整備の都市計画道路が約 48km あることから、「東京における都市計</p>

	<p>で、大地震発生の予想が切迫する中、災害対策の車両の進入も困難である。また整備が一部完了しており、上北沢駅近くの交番も、計画道路に配慮した建築となっている。さらに、京王線の連続立体交差事業が進み、街づくりへの気運も高まっている。</p> <p>当地区には桜並木があり、景観を壊すという根強い反対意見もあるが、骨格となる道路が必要との意見もある。</p>	<p>画道路の整備方針」に基づき、計画的に整備を進めています。この整備方針における優先整備路線の選定は、6つの選定項目に複数該当する路線を基本とし、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況などを踏まえ、総合的に判断しています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>補助 215 号線の整備も、都と連携して推進してほしい。</p>	

補助 216 号線に関すること（4 件）

No	意見の概要	区の考え方
8	<p>素案では「安全で快適な歩行空間の確保」が強調されているが、補助 216 号線をはじめとして、世田谷区が貴重な財産としている国分寺崖線や玉川上水周辺の緑地・生態系に影響がないよう、エコロジカルネットワークを分断しないようにしてほしい。</p>	<p>区では、みどりの基本計画等において「みどりの道づくり」を掲げ、道路空間として効果的かつ良質な道路緑化を推進することを基本理念とした生物多様性に配慮した道路緑化を推進しています。</p> <p>区は、これら計画を踏まえ、都市計画道路や主要生活道路等を整備する際には積極的に街路樹や植栽帯を設け、みどりのネットワークの形成を大切にします。</p>
9	<p>補助 216 号線の整備時、単に「道路を通す」だけでなく、隣接する緑地の生態系を損なわない設計を強く求める。</p> <p>北烏山七丁目緑地付近に位置する道路についても、安易に「藪を切り開く」「舗装を増やす」といった、人の利便性のみを追求した整備を行わないでほしい。オオタカは住むことができるのか、宙水に影響はないのか、生態系を残し整備できるのか懸念している。</p>	
10	<p>補助 216 号線の用地取得は、計画どおり進んでいるのか。烏山駅前通りは、午前中は車の通行も可となっており、自転車を含め歩行者にとって危険な状態である。歩行者の安全確保の観点でも、早期に完成させてほしい。</p>	<p>補助 216 号線千歳烏山駅付近は、平成 26 年に事業着手し、現在、約 7 割の用地取得率です。</p> <p>引き続き、事業完了に向けて取り組みを進めます。</p>
11	<p>補助 216 号線と世区街 14 号線について、都市計画決定や事業認可が降りていても、不必要と判明すれば中止すべきである。移転を強いられる人の立場を考えれば、強行</p>	<p>京王線連続立体交差事業による開かずの踏切の解消と併せて必要な道路の整備を進めることは、交通結節機能の向上や生活道路における通過交通の抑制など、地域</p>

	<p>すべきではない。</p> <p>また、自身は京王線の高架化により立退きを迫られているが、高架は災害に弱く環境にも悪影響を与えるため、地下化を求めている。補助 216 号線等を中止することで高架化も不要となる。</p>	<p>の様々な課題解決につながるものと考えています。また、並行して地区のまちづくりを推進することにより、連続立体交差事業の効果をより大きいものとする大変重要な取り組みと認識しています。</p> <p>今後も、千歳烏山駅周辺の街づくり及び補助 216 号線の整備にご理解、ご協力をお願いします。</p>
--	---	--

主要生活道路 306 号線に関すること（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
12	<p>給田三丁目～佼成学園女子高～上祖師谷二丁目～榎交差点の区間は幅員が狭く、一部の区間は一方通行となっているほか、自転車も通行しているため、車両の安全確保が厳しい。</p> <p>幅員を確保し、対面通行の実現と安全確保ができるようにしてほしい。</p>	<p>当該道路の一部区間は主要生活道路としての計画はあるものの、優先整備路線の位置付けはありません。</p> <p>まずは並行する都市計画道路の整備を進め、当該道路における通過交通の分散化が重要と考えています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の主要生活道路の整備に向けて参考とさせていただきます。</p>

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

○道路の維持管理に関すること（26件）

No	意見の概要	区の考え方
1	旧甲州街道の歩道は斜めで、足の悪い人には歩きにくい箇所がある。	地形や道路構造などにより、一定程度の勾配をつけざるを得ない状況も想定されますが、引き続き、良好な歩行環境の創出に創意工夫をもって取り組みます。
2	電線の地中化はすぐにでも実施すべき。	区では、令和元年に「無電柱化推進計画」を策定し、電線類の地中化を進めてきました。今後も、街の景観や防災機能の向上等に寄与する無電柱化の取り組みを計画的に進めます。
3	無電柱化は、地震時の安全の為に幅広く進めてほしい。	区では、令和元年に「無電柱化推進計画」を策定し、電線類の地中化を進めてきました。今後も、街の景観や防災機能の向上等に寄与する無電柱化の取り組みを計画的に進めます。
4	道路工事の期間が長すぎる。 ほとんどの工事が中途半端の状態であるため、事故防止の為に速やかに完了させるべき。	区による道路工事や、水道、ガス等ライフライン企業者工事なども含めたご意見と推察します。 区では、関係機関による「道路工事調整会議」を定期的に行い、道路工事の重複や集中を防ぎ、交通への影響や住民負担を最小限に抑えながら、早期に工事が完了できるよう調整しています。 いただいたご意見は、関係機関にも伝えます。
5	自転車レーンは自転車専用レーンとして整備し、自動車が進入できない、駐停車できないように整備すべきである。	区内の道路は幅員が狭く、自転車道や自転車専用通行帯を設けることが困難な状況です。そのため、自転車走行帯（ブルーゾーン）や自転車走行位置表示（自転車ナビマーク）による整備が中心となっています。
6	幹線道路の周辺では、植栽等の設置等により、排気ガスや騒音等、周辺住民の不利な環境にも配慮することを望む。	道路整備における植栽帯や街路樹は、景観だけでなく、CO ₂ の吸収や、大気浄化作用、排気ガス中の微粒子の吸着、日陰によるヒートアイランド現象の緩和に加え、ドライバーの視線誘導や、強風時の防風帯や雨水対策としての効果もあります。引き続き、環境にも配慮した道路整備となるよう植栽帯や街路樹の設置に努めます。
7	キャリアカーを使用する事が多いが、車道は非常に平坦である一方、歩道はがたがたであるため、危険を承知で車道を利用している。	歩道舗装は、歩行者等の通行の安全性及び快適性を確保するため、平坦性、滑りにくさ、水はけのよさ等を考慮し舗装材を選択しておりますが、経年劣化等によりガタツキや破損が生じるため、定期的な道路

		<p>パトロール等により損傷の早期発見に努め、順次補修を行っています。</p> <p>引き続き、良好な歩行環境の創出に取り組めます。</p>
8	<p>野沢変電所の脇の道路を通過する車両が大変多いため、拡幅してほしい。</p> <p>困難であれば、電柱を移設して通行しやすい道路にしてほしい。車両のみならず歩行者や自転車も危険であり、緊急車両の通行もスムーズに行えない。</p>	<p>当該路線は、都市計画道路や主要生活道路ではないため、現在、拡幅や道路整備に伴う電柱移設等の予定はありませんが、いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
9	<p>抜け道として利用される道路の丁字路では、カーブミラーが設置されていない箇所が多い。見通しが悪く、車の鼻先を出さない確認ができないため、ミラーの設置場所を見直して増設してほしい。</p>	<p>カーブミラーの設置は、現場の見通しや交通状況、事故の発生状況などを踏まえ、交通管理者である警察とも連携しながら設置の必要性を検討しています。</p>
10	<p>道路に使用されているアスファルトはとても熱を貯めやすいため、温暖化対策として、熱を貯めない素材や加工にしてほしい。</p>	<p>区では現在、ヒートアイランド対策や騒音対策として、熱の蓄積を抑える遮熱性舗装や、透水性・低騒音舗装などの導入を進めています。今後も地球環境に配慮し、新たな技術や素材の活用を検討しながら、より快適な道路環境の整備に努めます。</p>
11	<p>アスファルトやコンクリートの必要性がない箇所は、緑化ブロックなどを使用し、温暖化対策を行ってほしい。</p>	<p>緑化ブロックは、平たん性や耐久性などの観点から、道路での使用には課題がありますが、駐車場等通過交通の懸念がない場所においては使用の可能性を検討します。</p>
12	<p>住宅地の道路舗装は、車が通ってもうるさくない静音性のある素材、熱を貯めない素材にしてほしい。</p>	<p>区では現在、ヒートアイランド対策や騒音対策として、熱の蓄積を抑える遮熱性舗装や、透水性・低騒音舗装などの導入を進めています。引き続き、地域の状況に応じた適切な舗装材の選定と整備に努めます。</p>
13	<p>サミットストア深沢坂上店横の道路は駒沢通りへの抜け道と化しており、多くの自動車がかなりのスピードで進入・走行していて、歩行者が危険にさらされている。また、違法駐車が交通に支障をきたしており、緊急車両の走行の妨げにもなりかねないため、スピード抑制と違法駐車抑止に効果のある道路整備をお願いしたい。</p>	<p>現地の駐停車状況や交通実態を調査し、交通管理者である警察とも連携しながら、安全な道路環境の創出に努めます。</p>
14	<p>東京都の事業と思われるネットフェンスに囲まれた住宅街の道路予定地を多く</p>	<p>道路予定地などは、適切な維持管理を行うために、ネットフェンス等を設置し閉鎖</p>

	<p>見かけるが、将来像がイメージできないため、説明板などがあればわかりやすい。</p> <p>また、教育総合センター周辺は、登下校の児童や送迎の自転車等が多い一方、道路は狭く歩車道の区分もわかりにくい。ネットフェンスが見通しを遮ってしまう。</p> <p>道路整備には時間がかかると思われるため、東京都と連携した暫定の対策が必要ではないか。</p>	<p>管理するケースが多くありますが、一定程度の用地取得が完了した段階で、一部を暫定的に整備し開放している事例もあります。また、大規模な橋梁整備などでは完成後のイメージパースを現地に掲示するなどPRを行っている事業もあります。</p> <p>いただいたご意見は、補助 52 号線に関するものと推察しますので、事業者である東京都に伝えます。</p>
15	<p>赤堤通り（世田谷代田駅～梅丘駅）は車の速度が速い一方、歩行者や自転車の通行スペースが非常に狭く、日常的に危険を感じている。ガードレールの撤去を行うことで、歩行空間を確保できるのではないか。</p> <p>歩行者や自転車利用者の安全性向上のため、具体的な改善策の検討を強く要望する。</p>	<p>赤堤通り（環七～羽根木公園付近）に設置されているガードレールは、小田急電鉄が自社敷地内で鉄道施設を保護する目的で設置したものです。区は、これまで当該区間について、カラー舗装の実施により視認性の向上を図るなど、安全性の確保に努めてきたところ。今後も引き続き、歩行者等の安全性向上に向けた改善策を検討します。</p>
16	<p>立派に育った街路樹の枝葉が極端なまでに切り落とされ、情けない姿に変貌している。町内会や学生、ボランティアの力を借りて落ち葉を掃き取るなど、強剪定以外の方法で街路樹を助ける方法は考えられないか。</p>	<p>街路樹は、車両、建築物、電線などの支障になる際に行う剪定や、生育不良による枝折れ回避のための剪定など、道路を利用する方々の安全確保のための処置により、ご指摘のような状況になる場合もございます。</p> <p>また、落葉期には、落ち葉対策の要望も多く、事業者による清掃と合わせて、区民グループが主体となり、区との協働事業にて「落ち葉ひろいりレー」と題したボランティア清掃が実施されています。</p> <p>引き続き、安全で健全な街路樹の維持管理にあたり、樹種の特性を考慮した剪定方法の工夫や植栽地に適した樹種の選定、配置計画なども検討します。</p>
17	<p>成城学園前駅の小田急 0X 側の駅沿いの道に、ガードレールを設置してほしい。多くの車が横づけしているため、車椅子利用者やお年寄り、子ども等が通れないことが度々ある。また、歩行者が通行している際にも車が横づけしてきて、ぶつかった場面を目撃した。</p>	<p>歩行者や車椅子を利用される方々の安全確保は、区としても重要な課題と認識しています。ご要望いただいたガードレール設置による歩行空間の確保は、現地の駐停車状況や交通実態を調査し、交通管理者である警察とも連携しながら、有効な安全対策の検討を進めます。</p>

18	<p>歩行者としてなんとかしてほしいのは、歩道を走る自転車である。歩行者を守る為、歩道に立て看板を作ってほしい。</p>	<p>歩行者が安心して歩ける歩道の環境づくりは、区としても大変重要な課題と認識しています。</p> <p>ご要望いただいた看板の設置は、歩道の幅員によってはかえって通行の妨げになる場合もあるため、現地の状況を十分に確認する必要があります。</p> <p>道路交通法では、年齢や車道交通量など一定の条件の下において、自転車の歩道走行を「歩行者優先で車道寄りを徐行」としながら可能としています。そのため、区では、自転車利用者に対して、警察と連携しながら、交通安全指導・啓発活動などの取り組みを進めています。</p> <p>引き続きこれらの活動を通じて、自転車利用者のマナー向上と歩行者優先や徐行といった思いやりの気持ちの醸成にも取り組めます。</p>
19	<p>二子橋は国道であるが、電車の不通時や災害時、花火大会等では、片側しかない狭い歩道に人々が殺到してしまい、非常に危険である。</p> <p>歩行者や自転車が車道の両側を通れるような橋を少なくとも2本整備してほしい。二子橋自体を架け替える必要もあると思うが、まずは人や自転車が安心して通れる橋を架けてほしい。</p>	<p>歩行者が安心して歩ける歩道の環境づくりは、区としても大変重要な課題と認識しています。</p> <p>いただいたご意見は、道路管理者である国土交通省に伝えます。</p>
20	<p>九品仏川緑道の水路は数十年以上前から暗渠となっているが、利用形態は歩道であり、かつ区道と隣接しているため、実態上も一つの道路として利用されている。早朝からペットをつれて散歩を行う区民をはじめ、一日約1000人以上も利用する交通安全上重要な歩道であるにもかかわらず、未だに法定外公共物のままとされている。</p> <p>したがって、速やかに区道に編入し、より一層整備してほしい。</p>	<p>九品仏川は、河川法に基づく2級河川であり法定公共物です。現在は暗渠化された上部空間を都市公園（緑道）として区が管理しているため、区道にする予定はありませんが、引き続き、当該緑道を利用する方々が安全かつ快適に利用できるような適切な維持管理に努めていきます。</p>
21	<p>歩道のバリアフリー化を推進してほしい。歩行器の車輪は小さいため、数センチ</p>	<p>区では、皆さまが安全かつ快適に歩道を利用できるよう整備の際は、平坦性や水は</p>

	<p>段差でも転倒する危険性がある。特に、横断歩道と歩道の境の段差が最も危険と感じる。</p> <p>また、歩道の四角いマンホールの蓋の穴に歩行器の車輪がはまる危険性がある。</p>	<p>け等にも配慮した舗装材の選定を行うと共に、歩道と車道の段差も道路機能を確保したうえで、極力段差を小さくするようスムーズ段差世田谷ブロックを開発し、区内道路に順次設置しています。また、ご意見にあるマンホールの蓋の穴については、場所及び管理者等が特定できた際は、管理上の支障とならない範囲において、実施可能な対策を関係所管と連携し検討します。</p>
22	<p>シニアカーや電動車いすで移動する人も増えたと感じている一方、国道246号や世田谷通りと並行している地先道路では、環7方面へ抜けようとする車を多く見かける。</p> <p>このような道路は信号機が少なく、速度が出しやすいため、歩道の拡幅やハンプ、車線の非直線化など歩行者優先の対策が必要ではないか。</p>	<p>路面を意図的に盛り上げた構造であるハンプは、車両の速度を抑えるために効果があるとされる一方で、車両の走行により振動が発生するなど、世田谷区のような住宅地内で設置することは困難であると考えています。また、車線の非直線化も、通行車両の事故を誘発する危険性が想定されます。引き続き、生活道路への通過交通の抑制につながる都市計画道路、主要生活道路等の整備を着実に進めます。</p>
23	<p>補助49号線（I期）について、歩道が整備されたにもかかわらず、背の高い街路樹が1本も植樹されておらず、低い木のみとなっている。夏になると日陰ができず、歩行者は熱中症の危険にさらされるため、高い木を植樹してほしい。</p> <p>また、夏の猛暑対策を考える意味でも、今後整備する道路については高い樹木の街路樹を数メートルおきに植えることを提案する。</p>	<p>補助49号線（I期）は、約3.5～4.0mの歩道を整備しましたが、歩道部地下には、下水道や水道等のライフラインや無電柱化に伴う電線類等が埋設されているため、広く地中に根を張る高木の植栽は困難な状況です。</p>
24	<p>給田3丁目～千歳烏山駅までの線路沿いの道路（京王線北側）は、通勤、通学等で多くの人々が利用しているが、先日、後ろから来た自転車にひかれそうになった。シルバーカーの利用者や視覚障害者も多く見かけるため、警察とも情報共有していただき、自転車利用者への指導をしてほしい。</p>	<p>区では、自転車利用者に対して、警察と連携しながら、交通安全指導・啓発活動などの取り組みを進めています。</p> <p>引き続きこれらの活動を通じて、自転車利用者のマナー向上と歩行者優先や徐行といった思いやりの気持ちの醸成にも取り組めます。</p>
25	<p>甲州街道をはじめとする幹線道路沿いでケヤキの伐採が危惧されている。これらの樹木は景観の一部ではなく、地域の微気</p>	<p>安全かつ健全な街路樹の維持管理にあたっては、樹木診断の結果より、樹勢の回復が見込めないケースもあります。その際</p>

	<p>候を調整し、生き物の移動経路を支えるインフラである。そのため、既存の樹木は安易に「更新（植え替え）」の対象とせず、樹勢を回復させ維持することを道づくりの基本方針に据えてほしい。</p> <p>また、伐採された場所には次世代の樹木を再生させてほしい。</p>	<p>は、植栽地に適した樹種の選定や配置計画なども検討し、適切に更新を図っていくことも必要であると考えています。</p> <p>いただいたご意見は、国道及び都道の管理者にも伝えます。</p>
26	<p>日体大前交差点から深沢坂上交差点間の道路についても、主要生活道路の優先整備路線として、バス通過の振動・騒音対策に力を入れてほしい。</p> <p>区に対応を要望したが、抜本的な解消には至っていない。バス路線については騒音・振動が大きくなることが予想されるため、優先的に対策をしてほしい。</p>	<p>当該区間は、現在、主要生活道路としての位置づけがなく、優先整備路線に選定する予定はありません。</p> <p>区では現在、通過交通に伴う振動や騒音対策に資する低騒音舗装などの導入を進めています。引き続き、道路利用の状況に応じた適切な舗装材の選定と整備に努めます。</p>

○交通規制に関すること（12件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>生活道路では、人の安全と環境を考慮し、自動車の流入を抑制することによって、コミュニケーション機能が向上するのではないか。</p> <p>例えば、スクールゾーンや商店街の時間限定歩行者優先等が考えられる。</p>	<p>区内の商店街に面する道路やスクールゾーンでは、車両通行について時間規制を行っているケースもありますが、その他の生活道路への通過交通の流入を抑制するためには、区内の都市計画道路や主要生活道路の整備を進め、道路ネットワークの形成を進めることが必要であると考えています。</p> <p>引き続き、都市計画道路を中心とした道路ネットワークの形成に取り組みます。</p>
2	<p>細い道路が対面交通となっているため、車がすれ違いに困るようなところが多く、歩行者も大変危険である。</p> <p>両端で幹線道路とつながる抜け道となる道路は、もっと積極的に一方通行としてもよいと思う。</p>	<p>一方通行などの交通規制を行うためには、道路沿道にお住いの皆さまのご理解や、一般交通への影響も考慮する必要があるため、周辺の道路ネットワーク形成の状況も重要になるものと考えています。</p> <p>そのため、区は、引き続き、生活道路への通過交通の抑制につながる都市計画道路、主要生活道路、地先道路の整備を着実に進めます。</p> <p>いただいたご意見は、交通管理者である警察にも伝えます。</p>
3	<p>歩道を縮小して自転車道の幅員を倍に</p>	<p>区内の道路は、全体的に道幅が狭く、歩</p>

	してほしい。	道についても幅員が2 mから4 m程度が多い状況です。歩道は、車椅子利用者や、杖を突いている方など含め、多くの方が日常的に利用する空間であることから、歩道を縮小し自転車道の幅員を広げることは困難な状況にあると考えています。
4	<p>駒沢公園通りは大型車両が抜け道として通行しているが、今後、等々力大橋が完成するとさらに大型車両が増えてしまうのではないかと心配している。</p> <p>駒沢公園通りは、目黒通りからの大型車両の進入を禁止してほしい。</p>	<p>駒沢公園通り（補助154号線）は、都市内におけるまとまった交通を受け持つ都市計画道路（幹線街路）です。等々力大橋の完成後、大型車両の通行が増加することへの懸念は、周辺の道路ネットワーク形成の状況が重要であると考えています。</p> <p>そのため、引き続き、その他の都市計画道路の整備を着実に進め、適切な道路ネットワークの形成に取り組みます。</p> <p>いただいたご意見は、交通管理者である警察にも伝えます。</p>
5	<p>キャロットタワー付近ではパーキングメーターに駐車している車があり、自転車レーンの通行を妨げている。自転車で車道を走行する際、駐車している車両を避けるために後続車を気にしながら危険な走行をしなければならない。早急にパーキングメーターを撤去してほしい。</p>	<p>いただいたご意見は、道路管理者である東京都や交通管理者である警察にも伝えます。</p>
6	<p>千歳通り（桜丘中学校付近）の信号の横断歩道について、環八方面からの千歳通りの停止線が横断歩道に近いため、停止線をもう少し手前にしてほしい。</p>	<p>停止線は、道路の構造や現地の交通状況等を調査したうえで、設置位置を決定しています。</p> <p>いただいたご意見は、交通管理者である警察に伝えます。</p>
7	<p>素案では、ユニバーサルデザインや交通安全への視点、多様な利用者への配慮が掲げられているが、現状は違法駐車が常態化しており、理念と実態との乖離を強く感じる。</p> <p>そこで、制度面から安全性を高める取組として、市民による違法駐車情報提供制度を導入するのはいかがか。違法状態を黙認せず、エリアや期間を限定した実証実験を強く要望する。</p>	<p>本プランにおける道づくりの方針として、だれもが安全で快適に移動できる道づくりを定めています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考にさせていただくと共に、交通管理者である警察にも伝えます。</p>
8	世田谷通り、特に環七から三軒茶屋まで	区では、自転車利用者に対して、警察と

	<p>の通りは自転車天国になっており、歩行者は身の危険を感じながら歩いている。自転車専用道を設けるのが先決だと考えるが、長い期間がかかると思われるため、できる範囲で区民の安全を守る方策を立てられないか。</p> <p>例えば、罰則付きの速度制限を作る等、歩行者が安心して歩道を歩ける道を整備していただきたい。</p> <p>マナー違反に対して、ありきたりの標語を並べた注意書きではなく、実効性のある政策を立てていただきたい。</p>	<p>連携しながら、交通安全指導・啓発活動などの取り組みを進めています。</p> <p>引き続きこれらの活動を通じて、自転車利用者のマナー向上と歩行者優先や徐行といった思いやりの気持ちの醸成にも取り組めます。</p> <p>いただいたご意見は、世田谷通りを管理する東京都や交通管理者である警察にも伝えます。</p>
9	<p>既存の横断歩道の信号を押しボタン式ではなく車の信号と連動させ、さらに停止線の位置を手前に移動してほしい。困難な場合は、信号機の下に矢印を出し、歩行者用と時差式にする等も考えられるのではないか。</p>	<p>信号機や停止線は、道路の構造や現地の交通状況等を調査し、設置位置や規格等を決定しています。</p> <p>いただいたご意見は、交通管理者である警察に伝えます。</p>
10	<p>桜丘三丁目商店会の道路は危険なため、一方通行化してほしい。</p>	<p>一方通行などの交通規制を行うためには、道路沿道にお住いの皆さまのご理解や、当該道路の一般交通への影響等を考慮する必要があるため、周辺の道路ネットワーク形成の状況も重要であると考えています。</p> <p>そのため引き続き、生活道路への通過交通の抑制につながる都市計画道路、主要生活道路、地先道路の整備を着実に進めます。</p> <p>いただいたご意見は、交通管理者である警察にも伝えます。</p>
11	<p>三軒茶屋駅ビックエコー前の信号から中華大珍厨房辺りまでの歩道を自転車通行不可としてほしい。この区間はいつも混雑していて危険である。</p>	<p>三軒茶屋は、世田谷区都市整備方針において広域生活・文化拠点として下北沢、二子玉川とともに位置付けられています。</p> <p>特に、三軒茶屋は国道・都道・区道が交差し、鉄道やバスの乗り換えも行われる交通の要衝です。近隣には大学や高校などもあり、駅利用者も大変多く、歩道部における自転車利用と歩行者双方の安全な通行確保は重要な課題であると考えています。</p> <p>区では、自転車利用者に対して、警察と</p>

		<p>連携しながら、交通安全指導・啓発活動などの取り組みを進めています。</p> <p>引き続きこれらの活動を通じて、自転車利用者のマナー向上と歩行者優先や徐行といった思いやりの気持ちの醸成にも取り組めます。</p> <p>いただいたご意見は、国道246号線を管理する国道事務所や交通管理者である警察にも伝えます。</p>
12	<p>弦巻小学校前の横断歩道は信号がないため、危険性を強く感じる。</p> <p>工事車両等の通行が多く、右折車両も頻繁に見られることに加え、通学区域が広いため、様々な園児・児童が通学に利用している。そのため、信号機の設置を強く要望する。</p>	<p>区では、学校関係者の皆さまや交通管理者である警察との連携のもと、通学路の安全対策に取り組んでいます。</p> <p>いただいたご意見は、改めて交通管理者である警察にも伝えます。</p>

○私道の管理に関すること（4件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>私の家の前の道路は私道だが、実際には不特定多数の車両が日常的に通行している。現時点で重大な事故等は発生していないが、舗装が劣化している状態である。</p> <p>当該道路が高い公共性を有することを踏まえ、現地確認を実施していただき、路面の修復等について前向きに検討してほしい。</p>	<p>私道の維持管理につきましては、原則として所有者が実施することとなっておりますが、区では私道の整備や補修等について助成制度を設け、条例で定める条件を満たした場合に、工事費（ただし、通り抜け私道は100パーセント以内、行き止まり私道は80パーセント以内）を助成しています。適切に私道を管理いただくための一助として助成制度の活用をご検討ください。</p>
2	<p>上馬三丁目7番付近の道路について、10年以上舗装が行われていない。</p> <p>私道のためと考えられるが、舗装ただけると女性や子供たちも大変助かるのではないか。</p>	
3	<p>自身の家が面している道路は私道のため、所有者の同意が揃わないとの理由により、水道管の更新工事が実施されなかった。</p> <p>道路陥没や水道管破裂による家屋浸水の危険性も考えられる。</p> <p>東玉川地区の私道における水道管交換</p>	

	工事の再調整を区において実施してほしい。	
4	自宅前の道路が私道であるが、交通量が多いため、道路や側溝が傷んでいる一方、私道であるために補修してもらえなかった。	

○その他（12件）

No	意見の概要	区の考え方
1	自転車レーンを広く造ってほしい。	<p>区内の道路は幅員が狭く、自転車走行位置表示（自転車ナビマーク）等による自転車通行空間の整備が中心となっています。</p> <p>引き続き、限られた道路空間を有効活用し歩行者・自転車・自動車がともに安全で快適に通行できる環境整備に努めていきます。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
2	新設する道路に限らず、既存道路にも防犯カメラを設置して、犯罪者が避けるような区にして欲しい。	<p>区では、地域住民や区内の警察署と連携して、安全で・安心に暮らせるまちづくりに取り組んでいます。</p> <p>この中で、町会、自治会、商店街等の団体が防犯カメラの整備を行う際に支援する制度があります。</p> <p>その他、自主的に防犯パトロール活動を行っている団体に対する支援や、住宅への防犯設備の設置及び防犯物品の購入に対する支援、24時間安全安心パトロールの実施など、安全安心まちづくりの取り組みを、引き続き幅広く進めます。</p>
3	道路は車道より歩道幅が広い方がよい。	<p>車道の幅や歩道の幅は、「世田谷区道路の構造の技術的基準に関する条例」で定められており、現地の状況や交通量などを勘案し、全ての移動が円滑に行われるよう、適切に検討を行っています。</p>
4	道は「地域を特色づける景観」の一つである。よって、再開発や道路整備等で街が大きく改変されることに対し、一定の配慮が必要と考える。地域住民とも意見交換を確実にを行うことを望む。	<p>再開発や道路の整備には、何よりも地権者等のご理解とご協力が必要不可欠ですが、地域の皆さまとも街の将来像を共有し、沿道に相応しい街づくりを共に考えることも大切であると考えています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせ</p>

		ていただきます。
5	<p>建築後、数年を経過しても二項道路の後退をしていない建築物が数件ある。交通に危険があると同時に、緊急自動車の通行にも難がある。</p> <p>区は、建築確認申請のとおり道路後退が実施されているかを調査して指導すべきである。</p>	<p>建築基準法 44 条では、狭あい道路の後退部分に対して建築制限のみであるため、道路状に整備されずに支障物等が置かれてしまうケースがあります。この支障物等への対応は、指導方法等が明確でなかったことから、令和 6 年度、「狭あい道路支障物件の禁止に関する事務処理要領」を策定し、令和 7 年度からこの要領に基づき、区民からの情報提供などで確認した支障物等について、指導を行っています。</p> <p>今後は要領による指導の効果等を検証し、杉並区などの先進事も参考にしながら、条例改正を視野に支障物等への対応の検討を進めます。</p> <p>引き続き、二項道路の拡幅整備を推進し、安全安心な街づくりを進めます。</p>
6	<p>区内には二項道路が多く存在しているにも関わらず、狭あい道路拡幅整備事業が開始されて以降、支障物件に対して何ら対策を講じていない。</p> <p>隣区で禁止され、代執行まで行われていることに対して、何ら対応をせず、いつ発生してもおかしくない首都直下地震に備え、地域の防災・減災機能を向上させることができるのか。区としても最重要課題と認識して、早急に対応策を講じてほしい。</p>	
7	<p>目的地にどこにでも行けるよう、自動運転の車が自由に走れるような道路を整備してほしい。</p> <p>また、区には路線バスが運行できない道路があるので、解決策を示してほしい。</p>	<p>バス路線の運行には、一定程度の幅員を要する道路の整備や事業採算性なども必要な要素であると認識しています。</p> <p>現在、一定幅員を要する区内の主要生活道路や都市計画道路の整備率は約 5 割と低いことから、公共交通不便地域の存在や、慢性的な交通渋滞、生活道路への通過交通の流入等、様々な問題が発生しています。</p> <p>これらを解消するためにも、引き続き、本プランに基づき計画的な道路整備に取り組みます。</p> <p>また、今後の道路整備には、自動車や自転車、歩行者のみならず、新たなモビリティとの共存を見据える必要があると考えています。</p> <p>そのため、道路ネットワークの形成を着実に進め、新たなモビリティに対応した適切な断面構成の検討なども行いながら、「誰もが安全・安心・快適に移動できる世田谷」を目指した道づくりを進めます。</p>

8	<p>世田谷区は狭い道が多すぎるため、建築の制限を強化し、余裕ある建物間隔を確保すべき。</p>	<p>区内には、耕地整理や区画整理等が行われた地域においては道路整備が進んでいる一方で、面的な基盤整備が行われなまま宅地化が進行した地域も多くあります。</p> <p>今後につきましても、建築行為の届け出等を確認する際は、接道状況も含め、法令に基づき適切に指導等を行っていきます。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
9	<p>道路整備と合わせて、既存の道路を廃止した上で売却し、整備費用を捻出するのはいかがか。</p>	<p>道路整備には、用地取得費や築造費等の予算を確保していくことが必要不可欠です。</p> <p>引き続き、創意工夫を凝らした整備費用の捻出を検討します。</p>
10	<p>京王線の高架化にあわせ、高架下に人が安全に歩ける道路を設置するよう、京王電鉄にお願いしてほしい。</p>	<p>高架下の利用は、連続立体交差事業の進捗にあわせて、東京都、鉄道事業者及び沿線の各区で検討を進めていくこととなります。</p> <p>いただいたご意見は、今後の検討についての参考にさせていただきます。</p>
11	<p>三軒茶屋駅周辺がにぎやかで活気があるのは非常によいことだと思うが、街の受け入れ態勢が整っていない。朝や夕方の通学時間等は、国道246号沿いの歩道は人がごった返してまともに歩ける状況ではない。</p> <p>歩道の幅に対して歩行人数のキャパシティを越えているため、渋谷寄りにもう1つ改札口を設置する等、人の流れを分散させてほしい。</p>	<p>三軒茶屋は、世田谷区都市整備方針において広域生活・文化拠点として下北沢、二子玉川と共に位置付けられています。</p> <p>特に、三軒茶屋は国道・都道・区道が交差し、鉄道やバスの乗り換えも行われる交通の要衝となっていると共に、近隣には大学や高校などもあり、駅利用者も大変多いことを認識しています。</p> <p>いただいたご意見は、国道246号線の管理者である国道事務所や鉄道事業者にも伝えます。</p>
12	<p>芦花小学校隣の旧都営住宅を建て替えたが、そのうち1棟は建築後数年経っても空き家となっている。</p> <p>道路整備が終わらないため入居者の募集ができないとはどういうことか。</p> <p>また、八幡山二丁目の都営住宅は、建替え後も入居者がいない状態が続いている。防犯上も気になるため、都と区の調整を望む。</p>	<p>いただいたご意見は、都営住宅の管理者である東京都住宅共有公社に伝えます。</p>

※ 氏名（法人・団体の場合は名称・代表者名・所在地）や住所（または勤務先・通学先の所在地・名称）が記載されていないものは除く。

素案からの主な変更点

頁	せたがや道づくりプラン	せたがや道づくりプラン(素案)
42	<p>①優先整備路線 計画期間内に<u>優先的に事業着手すべき</u>区間として、以下の7区間(2.8km)を優先整備路線として選定します。</p> <p>また、<u>都市計画道路の優先整備路線のうち、早期の事業着手を目指す路線を、「特に早期着手が望ましい路線」として選定し、事業着手に向けた取り組みを集中的に進めます。</u></p> <p>●<u>特に早期着手が望ましい路線</u> <u>補助154号線</u> <u>補助216号線(補129～補218)</u> <u>世区街7号線</u> <u>世区街11・12号線</u></p>	<p>①優先整備路線 計画期間内に事業着手すべき路線として、以下の7区間(2.8km)を優先整備路線として選定します。</p>
56・57	コラム(新しいモビリティ、ウォークブル)を追加	
58	検討体制(庁内検討委員会及び専門アドバイザー会議の構成員)を追加	
59	検討体制(会議・調査等の実施時期)を追加	

※その他、図表の時点更新や修文等、軽微な修正を行った。