

令和7年7月30日
道路・交通計画部道路計画課

「せたがや道づくりプラン（骨子案）」区民意見募集の結果について

1 主旨

区は、次期道づくりプランの策定に向け、区民アンケートの実施、庁内関係所管による検討委員会での検討、学識経験者への意見聴取等を行いながら検討を進めており、令和7年2月には、策定に向けた考え方を示した「せたがや道づくりプラン（骨子案）」を公表し、区民意見募集を実施している。この度、骨子案に対する区民意見募集の結果を取りまとめたため報告する。

2 これまでの経緯

令和 6年 9月	都市整備常任委員会報告(区民アンケートの実施)
9月～10月	区民アンケート調査の実施
令和 7年 2月	都市整備常任委員会報告(骨子案)
2月～ 3月	区民意見募集の実施

3 区民意見募集の結果

(1) 意見募集期間

令和7年2月15日（土）～3月7日（金）

(2) 意見提出人数

17人（FAX・郵便5人、ホームページよりオンライン手続き12人）

(3) 意見件数

62件

【内訳】

「第1章 計画の概要」について	2件
「第2章 区の道路整備の現状」について	6件
「第3章 社会情勢と都市環境の変化」について	4件
「第4章 道づくりの方針」について	5件
「第5章 将来道路ネットワーク（主要生活道路等）の計画」について	3件
「第6章 優先整備路線の選定（事業化プログラム）」について	3件
「第7章 今後の道づくりに向けて」について	1件
全般に関すること、個別路線に関すること、その他の意見	38件

4 意見概要及び区の考え方

別紙のとおり

5 今後のスケジュール（予定）

令和7年度 都市整備常任委員会（素案の報告）
パブリックコメント（素案）
都市整備常任委員会（案の報告）※
次期「せたがや道づくりプラン」策定 ※

※ 「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の策定スケジュールにより、令和8年度となる場合あり。

6 参考資料

せたがや道づくりプラン（骨子案） 【令和7年2月5日 都市整備常任委員会資料】

意見の概要と区の考え方

○第1章 計画の概要（2件）

No	意見の概要	区の考え方
1	1-1について以下の文言を加える。 地区街づくり計画等において道づくりの方針が規定されている場合には、「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」の内容について、これらの規定との整合が取れるよう都に対して要請する。	地区街づくり計画等は、既に決定されている都市計画施設と整合を図った上で策定しています。 今後も、道路整備は定められた地区街づくり計画等の方針等に沿って進めるものと考えております。
2	「東京における都市計画道路の整備方針」との整合は図る必要はない。	「せたがや道づくりプラン」は世田谷区が策定する計画ですが、都市計画道路の整備に関する計画でもあるため、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」と整合させる必要があります。

○第2章 区の道路整備の現状（6件）

No	意見の概要	区の考え方
1	2-1について、主要生活道路と地先道路は通過交通を通さない道路であるという考え方は理解できる。これらの道路に通過交通が通らないよう機能させるには、行き止まりにしたり、利用者を住民の車両や緊急車両に制限するよう徹底したらいかがか。	主要生活道路は、都市計画道路で囲まれた地区内で発生する自動車交通を集散させること等を目的として計画されており、生活道路への通過交通の流入を抑制する役割も担っているため、行き止まりや利用者の制限は望ましくないと考えております。
2	2-2について、道路率が14%で低いとあるが、住宅地域では便利さよりも、静寂・自然・安全・子供に優しい等の価値が現れているともとれるのではないか。	道路は交通機能のほか、防災機能、空間機能、市街地形成機能といった様々な機能があり、区民の日常生活を支える基本的な都市施設の一つです。区では、幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路といった機能や規格の異なる4種類の道路を段階的に組み合わせた道路ネットワークの形成により、都市整備方針が目指す将来都市像を実現する必要があると考えております。 骨子案では「区民の命と街を守る道づくり」や「住みよい環境を支える道づくり」等も方針として掲げております。
3	2-2（2）について、以下の点を追記すべき。 ・通行車両からの排気ガスや騒音による	道路整備によって交通の流れがスムーズになると、自動車から排出されるCO ₂ の排出量が削減されます。また、生活道路への通過

	<p>公害の深刻化が予想される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備により、夏は路面温度が上昇して周辺の平均気温も上昇させ、生活環境の悪化をもたらす。 ・通行車両が増えることで交通事故の発生が増加し、子供や高齢者の通行の危険性が増す。 ・広幅員の道路が整備されることで地域の一体性が阻害され、コミュニティが分断される。 ・人々は通勤通学や買い物等の際に道路を横断せざるを得なくなり、人にやさしい街づくりに反する。 	<p>交通の流入の抑制等の効果も期待されます。</p> <p>なお、道路整備の際は、周辺環境への影響を極力抑えるよう、遮熱性舗装や透水性舗装の導入等の検討を行うとともに、地域の一体性が失われないよう、適切な横断施設の検討を交通管理者と行ってまいります。</p>
4	<p>2-3(2)①について、住宅街では、都市計画道路の建築制限は事実上効果がない。少なくとも、土地売買における価格減価はほとんど見られず、購入者は、都市計画道路上であっても住み続ける意思で転入してくるため、立ち退き交渉には応じたがらないし時間がかかる。賢明な住民は都市計画道路に賛成はしないから、自ら立ち退こうとはしない。</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>
5	<p>2-3(2)①について、当初の計画や進捗状況からいったん離れ、現時点での事業推進のメリットやデメリットを検証すべき。必要に応じて計画を大幅に修正し、必要のない建築制限は解除することも必要である。</p>	<p>事業中の路線については、権利者（土地所有者等）や周辺住民の方々からのご理解やご協力が得られるよう丁寧な説明を重ねるとともに、より効率的な事業執行に努め、事業効果の早期発現を目指してまいります。</p>
6	<p>2-3(2)②について、道路ネットワークが十分に整備されていないため、交通や防災減災、日常生活における課題が生じていることは事実か。</p> <p>世田谷区の中で道路ネットワークが整備される必要があるのか。問題は、課題が生じているのかである。道路に関する何かしらが不足しているとして、それが問題となるのか。</p> <p>狭い道路であれば、交通事故のリスクや消防車等が入れないこと、また、消火活動ができないこと等が想定されるが、</p>	<p>区は、地区幹線道路等の整備率が低いいため、隣接区市を結ぶ道路ネットワークが不足している他、延焼遮断帯形成の遅れや生活道路への通過交通の流入等の課題が生じている状況です。また、区が毎年実施している区民意識調査では、「地域における日常生活での困りごと」として「道路が狭くて危険」「車など交通が激しい」の項目が上位に挙げられているほか、「区が積極的に取り組むべき事業」として「災害に強いまちづくり」が第1位に挙げられています。</p> <p>道路整備には多くの地権者のご理解やご</p>

<p>これが日常生活における課題になるとは思えない。また、これらの交通・防災上の課題があるからと言って、長時間を要する道路整備を待つのがよいとは思えない。</p>	<p>協力が必要なため、長い時間を要しますが、防災・減災の視点においては、幹線道路や地区幹線道路の整備はもとより、地先道路の整備やスタンドパイプの設置、防災訓練等の地域とともに防災力を高めていくなど幅広い取り組みも重要であると考えております。</p> <p>今後も、より効率的な事業執行に努め、事業効果の早期発現を目指してまいります。</p>
---	---

○第3章 社会情勢と都市環境の変化（4件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>「人口・交通量の変化」の行の右枠に以下の文言を加える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若者の車離れ等の変化により、周辺道路において、近年、交通量が減少している。 ・車社会から人社会への変化・ウォークアブルなまちづくりへの要請がある。 	<p>道路は、自動車交通を処理するだけでなく、延焼遮断帯や避難路の形成、ライフラインの収容、都市の骨格形成など、区民の日常生活を支える基本的な都市施設の一つです。</p> <p>また、自動車交通を処理する都市計画道路が整備されることで、都市計画道路に囲われた地区には通過交通が流入しにくいウォークアブルな空間を形成することができます。</p> <p>そのため、人中心という考え方の変化はある一方、都市計画道路を整備する意義は大きく変わらないものと考えております。</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>
2	<p>道路空間の再編は、進められるなら進めるべき。手法は種々あるが、例にある「車道の幅員を狭め歩道を広げる」ことは、世田谷区の場合は難しいので、拙速には行わない方がよい。ウォークアブルにとって不可欠である現道へのベンチの設置等から始めるべき。</p> <p>主旨は賛成する。</p>	<p>車道の幅員が狭い道路が多い当区においては、道路空間の再編は、道路幅員の状況、街づくりの機運、交通量や沿道の土地利用状況等を総合的に検討し、交通管理者等と協議したうえで進めていく必要があります。</p> <p>なお、区では「世田谷区路上ベンチ等設置指針（令和3年8月）」を定め、ベンチ等の設置に取り組んでおります。</p>
3	<p>行政が考えるべきことは「下水処理能力を改善することは重要だが、安心できる状態にはならないこと」「処理施設の容量を超える豪雨が降ることを常に想定し、どのようにすれば被害を少なくできるかを考えること」ではないか。</p> <p>その対策としてはグリーンインフラがあるため、樹木を増やし、土面を維持、</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>

	増加させるよう考えること。また、ヒートアイランド対策として、樹冠の大きい樹種を街路樹に選定して強剪定はせず、できるだけ樹冠を大きくするように剪定すること。	
4	記載されていることはもともとだと思うが、加えて言えば、効率より快適な個人生活の質や地球環境への意識変化もあるかと思う。	いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

○第4章 道づくりの方針（5件）

No	意見の概要	区の考え方
1	「街づくりと連携した道づくり」に以下の文言を加える。 ・各地区において策定されている「地区街づくり計画」等の方針との整合を図る。	街づくり条例に基づく地区街づくり計画については、既に決定されている都市計画道路や道づくりプランをはじめとする他の計画とも整合を図ったうえで策定していることから、この点について「道づくりの方針」の修正は行いません。
2	自然災害から区民の命とまちを守る道づくりが、「延焼遮断帯の形成」や「消防活動困難区域の解消」等かどうかは疑問である。時間を要するだけに、それを追い求めていくか判断すべき時である。 延焼遮断帯が形成されるのかも疑問である。延焼遮断帯はその姿、プロセス、実態を見ても防災機能が期待できない問題がある。 このような手法は最初から採用すべきではなく、東京都に追随しなくてもよい。	東京都は、防災都市づくり推進計画に基づき、都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間を「延焼遮断帯」と位置づけ、その軸となる都市計画道路等の整備や沿道建築物の不燃化等に取り組んできました。 区は、都市計画道路の整備に合わせて地区計画等の検討を進めており、延焼遮断帯としての効果をより高めるために建築物等の構造の制限を定める等、個々の建て替えを契機とした沿道建築物の不燃化のメニューを導入しています。 ご指摘のように、都市計画道路の整備や延焼遮断帯の形成はいずれも一朝一夕に進むものではありませんが、延焼による人や建築物への被害を最小限に抑えるためにも、一つ一つの取り組みを積み重ねていくことが大切であると考えております。 また、防災・減災の視点においては、都市計画道路の整備はもとより、身近な生活道路の拡幅や、スタンドパイプの設置、防災訓練など、地域とともに防災力を高めていくこと

		もあわせて重要であると考えており、幅広く対策に取り組んでまいります。
3	通過交通が生活道路に流入するのは好ましくないため、道路ネットワーク（幹線・地区幹線道路）の充実に全力を傾けてほしい。	区は、適切な密度で配置された幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路及び地先道路をバランスよく整備することで、区民の生活を支える機能的な道路網の形成を目指しています。今後も、道づくりプランにおいて道路ネットワークの状況や地域の課題等を踏まえながら優先整備路線を選定し、計画的に道路整備を進めてまいります。
4	歩道を歩いているときに自転車に衝突され怪我をしたことがある。他の地区には自転車と歩道が別になっている箇所もあるが、守られていない場面をよく見かける。歩行者が安心して歩ける歩道を作っていただきたい。	道づくりプランでは、「道づくりの方針」の一つに「だれもが安全で快適に移動できる道づくり」を掲げ、歩行者や自動車、自転車等、道路を利用するだれもが、安全かつ快適に移動ができる道路整備を進めていくこととしています。今後も、道路ネットワークの状況や地域の課題等を踏まえながら、計画的に道路整備を進めてまいります。
5	車椅子利用者が安全に通行できる歩道を整備してほしい。歩道はジョギングのランナーや自転車等も通行するため、交通弱者の安全性を確保してほしい。	区は、ユニバーサルデザインのまちづくりを推進するため、様々な取り組みを実施しています。引き続き、計画的な道路整備により歩道の新設や拡幅を行うとともに、骨子案に示した「だれもが安全で快適に移動できる道づくり」等の方針を重視しながら道づくりに取り組んでまいります。

○第5章 将来道路ネットワーク（主要生活道路等）の計画（3件）

No	意見の概要	区の考え方
1	主要生活道路320号線のように隣接区と連携して整備する区間については、これまで以上に隣接区との連携をすべきであり、連携について記載すべき。	主要生活道路は世田谷区が定めた計画道路であるため、事業化にあたっては、必要に応じて隣接区市との調整を図ってまいります。なお、隣接区市に道路計画がない等、計画に不整合がある路線については、現地の状況等を踏まえながら検証を行う予定です。
2	補助54号線は主要生活道路211号線と主要生活道路318号線の2箇所で見直しを計画となっているが、十字路に見直すべき。このような円滑な交通の妨げになる計画は、見直すことについて記載すべき。また、主要生活道路316号線	主要生活道路については、道づくりの方針に基づき、現地の状況等も踏まえながら検証を行う予定です。なお、将来道路ネットワーク（主要生活道路等）の検証結果については、素案で示す予定です。

	には不自然なカーブが計画されているが、こういった箇所も見直すことについて記載すべき。	
3	数十年前に決定された都市計画道路については、人口減少や地球温暖化等、社会情勢が大きく変容し、本当に現在において整備の必要があるか、地域住民を交えて再検討、議論する必要がある。	<p>東京の都市計画道路については、おおむね10年おきに整備方針を策定してきましたが、その都度、都市計画道路の必要性の検証を行ってまいりました。</p> <p>新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」においても、都市計画道路の必要性の検証や優先整備路線の選定等を行う予定です。</p> <p>新たな整備方針の策定にあたっては、今後の整備の方向性等を示した「中間のまとめ」についてパブリックコメントを実施し、改めて広く意見を頂きながら策定を行う予定です。なお、世田谷区画街路については検証を行う予定です。</p>

○第6章 優先整備路線の選定（事業化プログラム）（3件）

No	意見の概要	区の考え方
1	以下の文言を加えてほしい。 ・都施行の都市計画道路における優先整備路線の選定については、区内の「地区街づくり計画」との整合性を図る。	地区街づくり計画は、既に決定されている都市計画施設の整備を前提として決定しています。なお、都市計画道路の優先整備路線については、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」において設定した優先整備路線の選定項目への該当結果を踏まえ、事業の継続性や整備の順序等を考慮し、総合的に判断していきます。
2	補助54号線や125号線、128号線、154号線といった部分的に整備されている道路を優先的に整備すべき。また、補助133号線のうち、優先整備路線に選定されていない区間（補助52号線～城山通り）も、補助133号線の都施行の優先整備路線に合わせて整備すべき。他にも同様の区間があれば整備すべき。	道づくりプランでは、道づくりの方針の一つに「だれもが安全で快適に移動できる道づくり」や「住みよい環境を支える道づくり」を掲げ、歩行者や自動車等が安全かつ快適な移動の実現や、道路ネットワークの整備による生活道路への通過交通の流入抑制を目指しています。優先整備路線の選定にあたっては、骨子案に示すように、道路ネットワークの状況や地域の課題等を踏まえながら検討を行ってまいります。なお、優先整備路線の選定（事業化プログラム）の詳細については、素案で示す予定です。

3	補助 128 号線の一部区間のように、歩道と片側 1 車線道路が整備できている区間については、後回しでもよい。	優先整備路線の選定にあたっては、道路ネットワークの状況や地域の課題等を踏まえながら検討を行います。計画幅員までは完成していない概成道路は、歩行者や自転車のための空間が十分ではないものの、一定の交通機能を有していたため着手の優先性が低い傾向にあります。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
---	---	---

○第 7 章 今後の道づくりに向けて（1 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	用地取得に時間を要する場合は、取得できた土地から順次整備し、歩行者や軽車両のみの通行でもよいので早期開通させるべき。	事業中の道路については、周辺道路の整備状況や事業進捗等を考慮したうえで、歩行者空間などとして部分的に開放する場合があります。

○全般に関すること（8 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	全般的に、新たな道路整備は見直すべきであり、延焼遮断帯を形成していく等も見直すべき。人間は、今住んでいるところに快適に住まい続ける権利を基本的人権の一つとして持っている。それを、いい加減な根拠で法的な強制力を持って立退きを強いることは行政の横暴であり、権力の濫用であると言わざるを得ない。	<p>都市計画道路については、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」において、必要性の検証を行う予定です。</p> <p>また、主要生活道路についても、道づくりプランにおいて、地域の交通課題や社会情勢の変化等も考慮したうえで、未着手路線を対象に将来道路ネットワークの検証を行う予定です。</p> <p>一方で、区の道路ネットワークは未だ十分な水準ではなく、区民生活に様々な影響を及ぼしています。また、歩行環境の整備、災害対策としての延焼遮断帯の形成、避難路の整備等が課題となっています。</p> <p>事業化にあたっては、権利者（土地所有者等）や周辺住民の方々からのご理解やご協力が得られるよう、丁寧な説明を重ねてまいります。なお、事業推進にあたっては、都市計画法等に基づく適正な手続をとった上で、権利者（土地所有者等）に対し、区が定める基準に基づいて公正に補償を行っております。</p>
2	道路は都市空間の神経、血管、骨格で	道路には交通機能のほか、防災機能、空

	あるから、そのような機能を踏まえ、道路の在り方を検討することが必要である。具体的に道路計画をつくるには、10年、20年、30年後に区民がどのような生活をするかを推定し、現状のリソースを明らかにする必要がある。また、どのように将来の都市空間を実現するかを計画する必要がある。	間機能、市街地形成機能といった様々な機能があり、区民の日常生活を支える基本的な都市施設の一つです。骨子案の作成にあたっては、道路整備の現状や課題、社会情勢の変化等を踏まえ検討を行い、「自然災害から区民の命と街を守る道づくり」や「住みよい環境を支える道づくり」等も方針として掲げております。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
3	計画にあたっての留意事項として、行政や一部の有識者が先行せず、広く人々に諮らねたい。	道づくりプランの検討にあたっては、優先整備路線の選定の考え方等を広く周知した上で、パブリックコメントにより幅広く意見を頂きながら検討を進めてまいります。いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
4	せたがや道づくりプランは次期事業化計画と整合させるという受け身の姿勢ではなく、世田谷区基本計画を活かす姿勢で改定されることを要望する。	道づくりプランは世田谷区基本計画の下位計画であるとともに、都市計画道路の整備に関する計画でもあります。 そのため、策定にあたっては、世田谷区基本計画の理念や姿勢を活かしつつ、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」と整合させる必要があります。
5	道路面積率が低いのは環境がよいことの証明である。東京都にだまされず、世田谷区を守っていただきたい。	区内には、幅員の狭い道路が多く、道路ネットワークも十分に整備されていないことから、消防活動困難地域の存在や生活道路への通過交通の流入等、安全・安心な暮らしを脅かす状況が多くあります。 そのため、区では、幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路といった幅員の異なる道路を組み合わせた段階構成に基づく道路整備を計画的に進めることにより、区民の生活を支える街づくりに取り組んでいます。
6	高齢化と少子化が進む中、より住みやすい街づくりの議論を区内で横断的に議論していくべき。	道づくりプランの内容については、庁内関係所管による検討委員会において検討を行っております。
7	今回のプランの見直しをしてほしい。車運行の利便性を基本に計画されている様子であり、住民の現在の暮らしを守る姿勢が感じられない。	道路は、交通機能のほか防災機能、空間機能、市街地形成機能といった様々な機能を有する、区民の日常生活を支える基本的な都市施設の一つです。骨子案では「自然

		災害から区民の命と街を守る道づくり」や「住みよい環境を支える道づくり」等も方針として掲げております。
8	骨子案には「これから道路をつくること」への哲学が欠けている。国連は人類が「気候変動」「生物多様性喪失」「汚染」の3大危機に直面していると警告している。環境保護、CO ₂ 危機、人口減、脱クルマ社会の加速、道路行政の抜本改革、市民が主役のまちづくり等、地球規模の未来に夢のある骨子案を切望する。	社会情勢と都市環境の変化を踏まえ、第4章において道づくりの方針を定めております。今後は、定めた方針に基づき道路整備を進めてまいります。

○個別路線に関すること（補助26号線）（1件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>歩車道が分離されているが、自転車レーンにゴミ置場が設置されており、自転車レーンが機能していないことがある。不法投棄も度々あるので、歩道上にゴミ置場を設置することは禁止してほしい。</p> <p>また、歩行者が休める場所ができそうな歩道脇のスペースを、フェンスで囲って植栽を植えるだけにしているのは、「歩行者にとって快適に移動できる道づくり」とは言い難いように感じる。小田急線（世田谷代田～東北沢）沿線の歩道のように、所々にベンチを設置したり、バラエティー豊かな植栽を植えて、歩くことが楽しめる道路の環境づくりをお願いしたい。さらに、夏はアスファルトがヒートアイランド現象を悪化させていると思うため、機能性舗装を取り入れていただきたい。</p>	<p>都道を管理する東京都第二建設事務所にご意見をお伝えしました。</p> <p>なお、世田谷区が整備する道路については、可能な範囲で、ベンチ等が設置できるような検討や環境負荷の低い材料を用いるようにしております。</p>

○個別路線に関すること（補助52号線）（5件）

No	意見の概要	区の考え方
1	補助52号線は昭和21年4月に都市計画決定され、既に80年ほどが経過した今、この道路が必要かどうかを改めて検討し、その結果を公表し、都民・区民に説明してほしい。	<p>東京の都市計画道路については、おおむね10年おきに整備方針を策定してきましたが、その都度、都市計画道路の必要性の検証を行ってまいりました。</p> <p>新たな「東京における都市計画道路の整</p>

	<p>また、この 52 号線が引き続き優先整備道路とされるのであればその理由も併せて、明らかにしてほしい。</p>	<p>備方針（仮称）」においても、都市計画道路の必要性の検証や優先整備路線の選定等を行う予定です。</p>
2	<p>区の道づくりは、東京都の道づくりに関連していることから、区から東京都に対して強く意見を表明してほしい。</p>	<p>新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」は、東京都と特別区及び 26 市 2 町が協働で検討を進めております。策定にあたっては、区として必要な意見を伝えてまいります。</p>
3	<p>都及び区の予算は、新たな道路の整備ではなく、既存インフラの維持管理に優先して使ってほしい。</p>	<p>道路整備にあたっては、安全・安心に暮らせる街づくりのために、将来的な管理も見据えたうえ、新設と保全・更新のバランスを考慮して進めてまいります。</p>
4	<p>この道路が千歳船橋駅近くを通ると、商店街が分断され、日々暮らす我々の生活に与える影響は大きい。そこに暮らす住民に優しい、住みやすい街づくりを最優先に考えてほしい。そして、住民に優しい道づくりを考えてほしい。</p>	<p>ご意見については、施行者である東京都に伝えるとともに、区としましては、区画道路の拡幅などにより、安全で便利・快適に生活できる街を目指して、引き続き千歳船橋駅周辺の街づくりに取り組んでまいります。</p>
5	<p>「安全」どころか「危険」を確実に助長する道路整備は、都が次期事業化計画で何度押しつけてこようと住民は受け入れない。</p> <p>私たちが一番問題にしているのが、永年にわたり構築されてきたコミュニティの分断である。住み慣れた街が南北に分断され（交差路線が来る所は東西南北に四分され）今後の少子高齢化、災害時の助け合いがますます重要になる時に、街を壊し危険な高層ビル街ばかりにして、コミュニティを希薄にし、災害時の消火、救助活動を困難にするだけである。</p> <p>区の基本計画を真っ向から否定し、安心して住み続けられなくする世田谷にしようとする東京都に対し、我々住民と協働して立ち上がられたい。</p>	<p>補助第 52 号線（補助 128 号線～環状 8 号線）及び補助第 133 号線（放射 5 号線～補助第 52 号線）については、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において都施行の優先整備路線に位置付けられております。</p> <p>当該区間につきましては、「地域の安全性の向上」が主な選定理由となっているほか、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ます。</p> <p>なお、新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」においても、都市計画道路の必要性の検証や優先整備路線の選定等を行う予定です。</p> <p>また、世田谷区基本計画第 4 章の重点政策には「安全で魅力的な街づくりと産業連関による新たな価値の創出」とあり、その目指す姿として「道路交通網など都市基盤が整備され、地震や台風などの災害に対す</p>

	<p>るレジリエンスの高い街づくりが進み、区民が安全安心に暮らすことができる。」と記載しております。</p> <p>引き続き、重点政策である道路整備に取り組んでまいります。</p> <p>その他のご意見について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>
--	---

○個別路線に関すること（主要生活道路 106 号線）（16 件）

No	意見の概要	区の考え方
1	<p>恵泉通りの早期開通を希望する。最高裁で勝訴し、区長が行政代執行を決断すればいいだけの話に 8 年も待たされるのは納得できない。1 世帯のために地域住民が不便なままでは困る。</p>	<p>これまで、道路用地部分の土地の権利を取得するとともに、未開通の部分については、土地の明渡裁決を得るなど土地収用法の手続きを進めてきましたが、明渡裁決以降も未だ土地の明渡しがなされない状況にあります。これまで度重なる訪問や催告書の送付による自主的な明渡しのお願いも行ってきましたが、残念ながら未だ土地の明渡しには至っておりません。引き続き、明渡し交渉を進めるとともに、行政代執行をめぐる課題の整理も行いながら、事態解決にむけて本道路の一日も早い開通を目指します。</p>
2	<p>たとえ事業中であっても、区民・住民にとって必要の無い道路、危険な路線、生活環境を壊す道路などについては再検討し、廃止や縮小を含む見直しを行わなければならない。にもかかわらず、区の骨子案では、全体的にこれまでの道路事業を進めるという姿勢を貫いているように読み取れる。机上の線引きではなく、まずは関係住民の声や意見を聴くべきではないか。</p>	<p>主要生活道路 106 号線は、通学路を含む幅員が狭い生活道路に自動車が迂回せざるを得ない状況となっている周辺地区にとって、歩行者安全性の確保の観点からも早期整備が必要な道路であると認識しております。しかしながら当該路線は、昭和 41 年の事業着手以来、地権者の皆様からの協力をいただき進めてきましたが、長年事業効果が発現できない状態です。</p> <p>区独自の計画道路である主要生活道路については、計画策定後長期間が経過していることから、主要生活道路のもつ役割や機能を踏まえ、地域の交通課題や社会情勢の変化等も考慮したうえで、未着手路線を対象に将来道路ネットワークの検証を行う予定です。検証にあたっては、交通機能や防災機能等、道路の果たす様々な役割や機能及</p>

		び区民アンケートでの意見等を踏まえつつ、今後素案を示し、パブリックコメントを行う予定です。
3	主要生活道路 106 号線の計画地には小さな森と古池があり、多様な生き物も生息しているが、住宅街のみどりが年々減少するなか、地域の貴重なオアシスになっている。もし破壊されたら、地域のヒートアイランド化はさらに進み、熱中症のリスクが高まり、住民の生活から潤いや心地よさも奪われ、健康が脅かされてしまう。	道路整備においては、歩行環境の充実とともに、街路樹の設置によるみどりの充実や緑陰の確保、透水性舗装の採用による地下水の涵養など、ヒートアイランド化の抑制やグリーンインフラの観点にも配慮しながら、安全で快適に移動できるまちの実現のため事業を進めていきます。
4	道路整備によって宙水が分断され、井戸水が枯渇してしまう。その結果、樹木の生育に悪影響を及ぼすのみならず、震災時に必要な地域住民への水の提供ができなくなってしまう。また、温暖化による豪雨発生の際は、道路に雨水が浸透することなく南側へ流れ、烏山川緑道一帯に大洪水をもたらす危険性がある。	宙水は、比較的浅い地層の中に存在する地下水の分布形態として知られています。みどりの基本計画では、地下水や宙水を貴重な環境資源として保全し、水環境の保全や循環の維持が必要と認識しています。 区におきましては、道路整備においても、雨水浸透の方策を検討し、地下水の保全涵養に努めてまいります。
5	私たちの街を壊さず持続可能な未来につなげるために、道路事業は白紙に戻して、空き地となった道路用地は住民と話し合い、コミュニティのためのみどり兼防災公園や広場に活用してほしい。	道路用地として取得した土地については、道路の築造工事に着手されるまでの間は、適正管理の面から、通常は柵等で囲い閉鎖した状態で管理をしています。例外的な道路完成までの活用として、仮設の歩道整備や暫定的な歩行者のための滞留スペースの整備など、道路の持つ機能や役割を前提に活用を図っています。 また、道路事業地の周辺において空き地となっている用地については、道路代替地として管理しているものであり、道路事業に協力いただく方の生活再建地として取得した用地となります。道路代替地の活用については、事業の推進に影響が出ない範囲で、有効活用を検討していきます。
6	世田谷区は、2024 年度からの新しい基本計画に「人権の尊重」、「持続可能な未来」、「参加と協働」の理念を掲げている。私たちは区との話し合いと協	道路は、区民生活を支える都市基盤の一つであり、災害時には避難や延焼遮断、物資の輸送などの機能だけではなく、その後の復旧や復興においても大きな役割を果たす

	働によって、平和的にこの問題を解決したいと願っている。	施設であると考えています。新たな基本計画では、安全で魅力的なまちづくりを重点政策の一つとして掲げており、区内の計画道路の整備水準が不十分であるため、道路整備を推進し、災害に強いまちづくりの実現に向けて取り組んでいく考えです。当該路線は、昭和41年の事業着手以来、地権者の皆様からの協力をいただき進めてきましたが、長年事業効果が発現できない状態です。土地収用法による明渡し裁決以降も、土地の明渡しがされていない状況であるため、引き続き明渡し交渉を進めるとともに、行政代執行の事例も参考に課題を整理し、本道路の一日も早い開通を目指します。
7	計画から60年が経過した主要生活道路106号線の開通は本当に必要か検証してほしい。	<p>主要生活道路106号線は、通学路を含む幅員が狭い生活道路に自動車が迂回せざるを得ない状況となっている周辺地区にとって、歩行者安全性の確保の観点からも早期整備が必要な道路であると認識しております。しかしながら当該路線は、昭和41年の事業着手以来、地権者の皆様からの協力をいただき進めてきましたが、長年事業効果が発現できない状態です。</p> <p>区は、引き続き自主的な土地明渡し交渉を進めるとともに、行政代執行の事例も参考にしながら、課題整理を進め、本道路の開通のため事業を進めてまいります。</p>
8	主要生活道路106号線が開通していないことによる警察の到着や消火作業の遅れの報告は、警察署や消防署からどのくらい上がっているのか。	所轄消防署の各出張所などから、当該地周辺において、道路幅員が狭い道路を緊急車両が走行する箇所が課題となっており、当該路線の開通で緊急車両の現場への到着や緊急搬送の円滑化や代替路の確保が期待できるとのご意見をいただいております。
9	生活道路への流入を抑制するどころか、赤堤通りの約半数の車両を通そうとする主要生活道路106号線は、経堂小学校の通学路と複数箇所で交差する危険極まりない道路であり、自転車や徒歩で移動しやすい安全・快適な道路整備に真っ向から逆らっているように思える。	当該区間が南北につながることで、道路ネットワークが形成され、これまで生活道路を通行していた車両が、当該道路に転換し、生活道路を利用する歩行者の安全性向上が期待されます。令和3年度の道路交通センサスによると、赤堤通りの12時間交通量は7,717台となっており、過去からの交

		<p>通量の推移を考慮すると、当該区間を通過する車両の数は、赤堤通りの半数には満たないと考えております。</p> <p>なお、道路整備の際は、交通安全施設の設置など、交通管理者である警察とも調整を図り、歩行者の安全対策を検討してまいります。</p> <p>引き続き、早期開通に向け取り組んでまいります。</p>
10	<p>昨今、区議会では「行政代執行」の意見が一部の区議会議員から出ているが、これからの人口減少、超高齢化社会の時代、適時適切な検証をし、主要生活道路106号線の計画撤回又は再検討の方針を出せば、区への繰り返しの追及はなくなると思われる。</p>	<p>主要生活道路106号線は、通学路を含む幅員が狭い生活道路に自動車が迂回せざるを得ない状況となっている周辺地区にとって、歩行者安全性の確保の観点からも早期完成が必要な道路であると認識しております。区は、引き続き自主的な土地明渡し交渉を進めるとともに、行政代執行の事例も参考にしながら、課題整理を進め、本道路の開通のため事業を進めてまいります。</p>
11	<p>騒音、振動、交通事故の懸念、ヒートアイランド等、沿道住民の受難について、道づくりプランの中に、対応を織り込んでほしい。</p>	<p>道路整備にあたっては、環境への配慮や交通安全対策など、地域の安全な暮らしにつながる検討を進めてまいります。</p>
12	<p>ここまで出来てしまったからではなく「勇気ある撤退」が必要な時ではないか。</p>	<p>主要生活道路106号線は、通学路を含む幅員が狭い生活道路に自動車が迂回せざるを得ない状況となっている周辺地区にとって、歩行者安全性の確保の観点からも早期完成が必要な道路であると認識しております。区は、引き続き自主的な土地明渡し交渉を進めるとともに、行政代執行の事例も参考にしながら、課題整理を進め、本道路の開通のため事業を進めてまいります。</p>
13	<p>私の近所の恵泉裏道路が馬事公苑にむけて通過道路化する計画があるようだが、今後の将来像を見据えた横断的な街づくり議論を行った上でなければ推進には反対である。</p>	<p>主要生活道路106号線は、赤堤通りから千歳通り(桜丘二丁目付近)を南北に結ぶ道路であり、通学路を含む幅員が狭い生活道路に自動車が迂回せざるを得ない状況となっている周辺地区にとって、歩行者安全性の確保の観点からも早期完成が必要な道路であると認識しております。引き続き、早期開通に向け取り組んでまいります。</p>
14	<p>道路整備においては、何より地権者・</p>	<p>主要生活道路106号線の整備について</p>

	地域の合意と理解が必要なのに、主要生活道路106号線についてはそれが蔑ろにされていると考えられるため、合意と理解を得ることを最優先に対応すべき。	は、これまで多くの地権者の方々のご理解、ご協力を経て用地取得を進めてきたところです。事業の着手より長い年月が経過し、早期完成が必要なことから、区は、引き続き交渉を進めるとともに、行政代執行の事例も参考にしながら、課題整理を進め、本道路の開通のため事業を進めてまいります。
15	最も危惧されるのは主要生活道路106号線である。この計画の中の〇〇邸宅内に「手こぎ井戸」があり、これは世田谷区の「震災時井戸水提供の家」に指定されている。この井戸を守ることを最優先にすべき。	骨子案では「自然災害から区民の命と街を守る道づくり」や「住みよい環境を支える道づくり」等も方針として掲げております。みどりの基本計画では、地下水や宙水を貴重な環境資源として保全し、水環境の保全、循環の維持が必要と認識しております。区におきましては、道路整備においても、雨水浸透の方策を検討し、地下水の保全涵養に努めてまいります。
16	骨子案の第2章2-3(2)①は、主要生活道路106号線に関係しているのであれば、推進ではなく中止の方向に転換してほしい。	主要生活道路106号線は、通学路を含む幅員が狭い生活道路に自動車が迂回せざるを得ない状況となっている周辺地区にとって、歩行者安全性の確保の観点からも早期整備が必要な道路であると認識しております。区は、引き続き自主的な土地明渡し交渉を進めるとともに、行政代執行の事例も参考にしながら、課題整理を進め、本道路の開通のため事業を進めてまいります。

○その他の意見（8件）

No	意見の概要	区の考え方
1	区内の公共交通機関での縦移動がとても不便であり、排気ガスや、交通事故軽減のため、環八や大きな道路等に、路面電車を設置すべき。	現在、区部西部の6区による環状8号線を結ぶエイトライナー構想及び区部東部の3区による環状7号線を結ぶメトロセブン構想を一体とした鉄道ネットワークである区部周辺部環状公共交通について、関係する9区並びに東京都と共に実現に向けた検討を行っております。
2	緑道の一部を自転車専用道路に転用し、歩行者が入れないようにした方が安全。	区は、暗渠化されていく中小河川の上部を有効利用する方法として緑道を整備してきました。緑道には、自然を取り戻すとともに歩行者の安全と緊急避難通路の確保等の機能があります。

		<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>
3	<p>世田谷区の道は狭く交通は不便で、危なくて自転車にも乗れないため、改善策を明らかにされたい。</p> <p>私は自転車道に関して当初から否定的であり、抜本的に見直すことを求めたが却下された。</p> <p>結果的に事故が増えたようだが、なぜ、自転車道の問題把握、改善を行わないのか。</p>	<p>区は、幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路といった機能や規格の異なる4種類の道路を段階的に組み合わせた道路ネットワークの形成により、都市整備方針が目指す将来都市像を実現するための都市施設整備に取り組んでおります。加えて、「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（令和3年7月）」において定める基本理念に基づき、自転車通行空間の整備や交通安全啓発等、様々な取り組みを進めてまいります。</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>
4	<p>世田谷区の自転車道と自転車走行帯を明らかにし、そのうち、安全な道を明らかにされたい。また、安全ではない自転車道は撤去されたい。加えて、等々力から砧、三軒茶屋、世田谷区役所本庁舎等への安全な自転車道を明らかにされたい。</p>	<p>区は、歩行者・自転車・自動車とともに安全で快適に通行できる環境を整備し、また、区民の日常生活を支援する自転車ネットワーク路線を形成するため、「世田谷区自転車ネットワーク計画（平成27年3月）」を策定しています。</p> <p>現在、計画に基づき、自転車ナビマーク等の自転車通行空間の整備を行っております。</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>
5	<p>景観保護のため、農園のフェンスに政党、宗教、マルチ関連等のポスターの掲示を廃止、禁止にしてください。</p>	<p>ご意見として、関係所管課とも共有し参考とさせていただきます。</p>
6	<p>私道が共有名義の場合、少しの反対者や行方不明者がいても、抵当権が設定されていなければ区道認定を進めてよいとはならないのか。また、相続人を全て見つけ出すのが不可能な場合、救済措置はないのか。</p> <p>司法書士に支払った報酬に対する補助金は出ないのか。また、測量に係る費用の補助金は出ないのか。</p> <p>抵当権抹消の手続に入ると、登記簿</p>	<p>私道を区道に認定するにあたっては、土地所有者全員の寄附の申請に基づき対応してまいります。</p> <p>いただいたご意見は、関係所管課とも共有し参考とさせていただきます。</p>

	<p>謄本が閉鎖され、他の人が写しを取ろうとしても、2週間も取れなくなる。</p> <p>複数の人が抹消手続きをする場合、ずっと閉鎖されたままになるが、閉鎖の期間を短縮できないか。</p>	
7	<p>私道の区道認定に対し、区がとりまとめを行ってこないのか。共有名義の場合、皆が集まって話し合いをするのは不可能である。</p> <p>また、私道を所有していると、宅地部分だけを相続して私道の存在を知らない家が出てくるため、私道の区道認定を申し出た場合、区が手助けをしてくれる事を望む。</p>	<p>私道を区道に認定するにあたっては、土地所有者全員の寄附の申請に基づき対応してまいります。</p> <p>いただいたご意見は、関係所管課とも共有し参考とさせていただきます。</p>
8	<p>区民意見募集の実施結果を公表する際は、文章を分割しないで掲載されたい。意見書には全体としての文脈があるため、分類されると内容が十分に理解されなかったり、ミスリーディングを招くことがある。</p>	<p>いただいた意見に対する区の考え方を分かりやすくお示しするために、意見を整理し、概要として取りまとめています。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。

せたがや道づくりプラン(骨子案)

世田谷区は、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針として「せたがや道づくりプラン(以下「道づくりプラン」という。)(平成26年3月)」を策定し、計画的に道路整備を進めてきた。

計画策定から10年以上が経過し、道路整備の現状や課題を改めて捉えるとともに、災害対策、少子高齢化の進行といった社会情勢の変化への対応を踏まえる必要があることから、新たな「道づくりプラン」の策定を行う。

第1章 計画の概要

1-1 道づくりプランの位置づけ

- ・ 道づくりプランは「世田谷区都市整備方針」の分野別方針の一つであり、道路の新設・拡幅整備に関する総合的な方針。
- ・ 道づくりプランは都市計画道路に関する事項も含むため、今後、東京都及び特別区・26市2町により策定する「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」と内容の整合を図る。

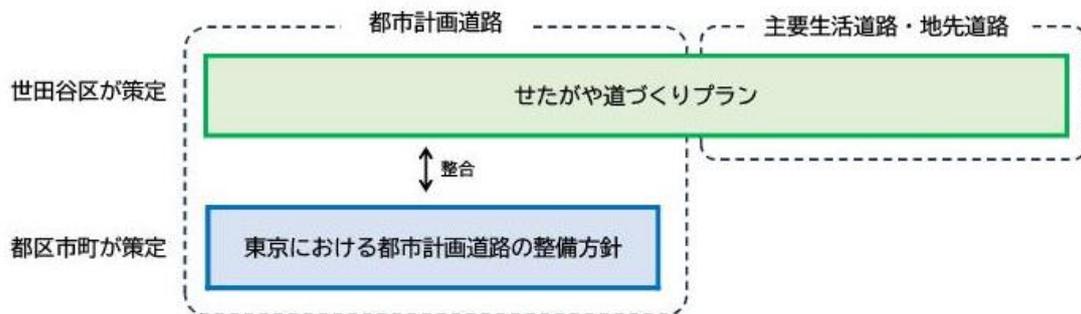


図1. 「東京における都市計画道路の整備方針」と「せたがや道づくりプラン」の関係

1-2 計画期間

- ・ 「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」と同じ計画期間とする。

第2章 区の道路整備の現状

2-1 道路の分類

- ・ 道づくりプランでは、道路を4種類に分類し、道路を段階的に組み合わせ適切な密度で配置することで、区民生活を支える機能的な道路ネットワークの形成を目指している。



地区幹線道路

主要生活道路

地先道路



図2. 道路ネットワークのイメージ

【道路の分類】

幹線道路	自動車交通を処理する他、骨格防災軸や主要延焼遮断帯の機能を有し、歩車道が分離された片側2車線以上の道路。(例:環七通り、甲州街道等)
地区幹線道路 (幅員 15m~)	主に中距離の移動に使われ、隣接区市を結ぶ役割等を担うほか、一般延焼遮断帯としての機能を有し、歩車道が分離された片側1車線以上の道路。(例:駒沢通り、世田谷通り等)
主要生活道路 (幅員 10~13m)	地区幹線道路等で囲まれた区域の交通処理を担うほか、延焼遅延効果を有する歩車道が分離された道路。(例:赤堤通り、城山通り等)
地先道路 (幅員6~8m)	宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ日常生活の基本となる道路。消防車両の通行や消火活動が可能な道路。

2-2 区における道路の整備状況

(1) 道路整備の現状

① 道路の整備状況

- ・ 道路率(地域に占める道路の面積割合)は約14%であり、23区中19番目。
- ・ 幅員 4m未満の狭あい道路が道路全体の約 25%を占めている。また、玉川地域を除く地域で幅員 6m 未満の道路が6割以上を占めるとともに、北沢地域においては、地域内にある道路の 80%以上が幅員6m 未満となっている。

② 都市計画道路等の整備状況

- ・ 幹線道路、地区幹線道路は都市計画法に基づく「都市計画道路」の位置付けがされ、都区の役割分担のもと整備を進めているが、区内の都市計画道路の整備率は約 50%に留まり、23区中21番目。特に、地区幹線道路(補助線街路)、主要生活道路の整備率は約40%と低い。
- ・ 区の北部や西部では、都市計画道路や主要生活道路の整備率が低い傾向にある。一方、玉川地域では、過去に実施された耕地整理事業等により、他の地域よりも整備率が高い。
- ・ 地区幹線道路(補助線街路)の整備率については、特に南北方向の整備率が低い。

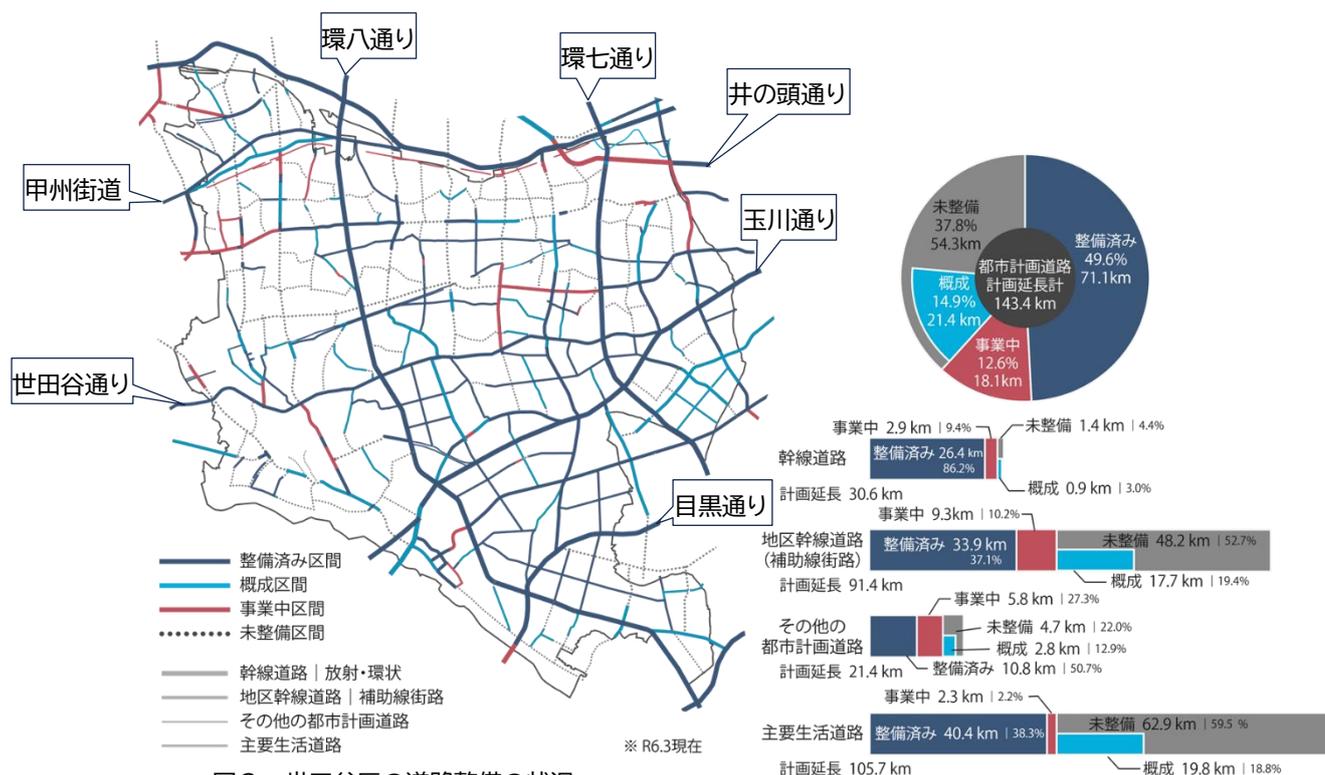


図3. 世田谷区の道路整備の状況

(2) 道路整備を取り巻く主な問題点

○道路ネットワークが十分に形成されていないことから、様々な問題が生じている。

交通における問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区幹線道路が不足しているため、幹線道路に渋滞が発生。 ・ 歩車道が分離されていない道路では、歩行者の安全が十分に確保できていない。また、自転車が走行するスペースが不十分な区間では、自転車利用者の安全性が問題視されている。 ・ 車道の幅員が十分でない道路では、バスの停車するスペースが十分ではなく、円滑な交通に支障となることがある。
防災・減災における問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 燃え広がりを防ぐための空間となる延焼遮断帯の形成が不十分。 ・ 災害時の活動や、復旧、復興等で重要な役割を担う区内の緊急輸送道路は約 130km あるが、幅員が十分でない道路も存在する。 ・ 狭あい道路が多い地域には、災害時の円滑な消火活動が困難な区域(消防活動困難区域)が存在する。
日常生活における問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路ネットワークの形成が不十分なことから、生活道路に通過交通が流入している箇所が多くあり、交通事故などが懸念される。 ・ 道路整備が遅れているため、バスなどの公共交通機関の利便性が低い地域が存在する。

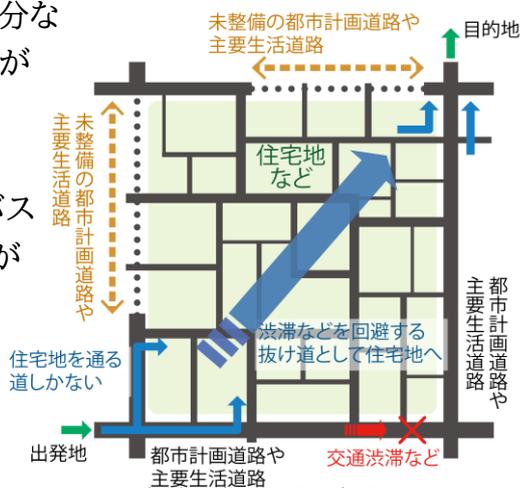


図4. 生活道路への通過交通のイメージ

2-3 道づくりプランの取組状況

(1) これまでの取り組み

① 優先整備路線(都市計画道路・主要生活道路)の着手

- ・ 区施行の都市計画道路として9区間(約 3.6km)を選定しているが、着手した区間は補助第216号線(大蔵Ⅱ期)、補助第217号線(大道北南側)、補助第128号線(松原三丁目)の3区間(約 0.7km)となっている。
- ・ 主要生活道路は4区間(約 2.0km)を選定しているが、着手した区間は主 232(深沢八丁目)の一部(約0.1km)となっている。

② 事業中路線(都市計画道路・主要生活道路)の整備

- ・ 現在の道づくりプランの策定以降、約34,000㎡の用地取得を行うとともに、補助第49号線(I期)や補助第217号線(成城学園前駅)など、6区間(約 1.2km)が完成した。
- ・ 現在、区が事業を行っている路線は23区間あるが、事業期間が20年を超えている路線が複数存在し、道路ネットワークの形成に至っていない。

③ 地先道路の整備

- ・ 地区計画等での位置付けや、大規模開発等に合わせて用地を取得する他、法定外公共物を活用する形で拡幅を行うなど、地域や場所ごとの特性に応じ、機動的に整備を進めてきた。

第3章 社会情勢と都市環境の変化

○現計画の策定以降、道路整備を取り巻く社会情勢や都市環境の変化が起きている。

人口・交通量の変化	・ 区の人口は令和 24 年をピークに減少に転じる見込み。 ・ 物流需要は根強く、社会インフラとして道路の必要性は大きい。
災害対策	・ 能登半島地震では、市街地の焼失、緊急物資の輸送障害等が発生。
道路空間の再編	・ 街の賑わいづくり等の役割が期待される道路では、車道の幅員を狭め、歩道の幅員を広げる取り組み事例が国内にある。
新しいモビリティの台頭	・ 電動キックボード等の走行環境の整備や交通安全等の対策が急務。
グリーンインフラの推進	・ 自然環境が持つ多様な機能を活用することで、都市型水害の軽減やヒートアイランド現象の緩和など様々な効果が期待されている。
気候危機対策への貢献	・ 脱炭素に資する渋滞解消、バスや徒歩、自転車の利用促進が必要。

第4章 道づくりの方針

○今後の道路整備にあたって重視すべき点を「道づくりの方針」として定める。

だれもが安全で快適に移動できる道づくり

- ・ 歩行者や自動車、自転車等、道路を利用する誰もが、安全かつ快適に移動ができる道路整備を進める。
- ・ ユニバーサルデザインや交通安全等の視点も十分に踏まえ、ウォークアブルかつ多様な利用者や交通手段に対応する道づくりを推進する。

自然災害から区民の命と街を守る道づくり

- ・ 自然災害に強い街を実現するため、延焼遮断帯の形成や消防活動困難区域の解消、避難路の確保、災害からの円滑な復旧復興、道路整備に伴う無電柱化の推進など、沿道の街づくりを含めた地域の防災・減災機能の向上に資する道づくりを進める。

住みよい環境を支える道づくり

- ・ 人々の移動に伴って発生する CO₂排出量を削減していくため、渋滞の解消や、公共交通・自転車・徒歩で移動しやすい道づくりを進めるとともに、道路ネットワークの整備により、生活道路への通過交通の流入を抑制する。
- ・ 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、景観や沿道環境等への配慮など、地域の住みよい環境を支える質の高い道づくりを推進する。

街づくりと連携した道づくり

- ・ 鉄道の連続立体交差化や団地建替え、民間による大規模土地利用転換や市街地再開発事業、東京外かく環状道路事業に伴う街づくり等、様々な事業の動きや地域の街づくりの機運を適切に捉えた効果的な道路整備を進める。
- ・ エリアマネジメント等の街づくりとの連携により、道路空間が賑わいの軸となるような道づくりを推進する。

第5章 将来道路ネットワーク(主要生活道路等)の計画

- 区独自の計画道路である主要生活道路等は、計画策定から長期間が経過していること等から、地域の交通課題や社会情勢の変化も考慮しながら、将来道路ネットワークの検証を行う。
- 検証においては、第4章の「道づくりの方針」に基づき、交通機能や防災・減災機能等、道路の果たす様々な役割や機能、代替路の有無など、現地の状況も踏まえながら再検証する。
- 地先道路については、消防活動困難区域の解消などの目的に応じた配置を基本としつつ、「土地地区画整理事業を施行すべき区域」における市街化予想線や国から譲与を受けた法定外公共物等の位置等を考慮して、別途「地先道路整備計画」を見直す。

※ 検証結果については、道づくりプラン(素案)で示す。

- 都市計画道路については、「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」において検証が行われる予定。

第6章 優先整備路線の選定(事業化プログラム)

- 道路整備を重点的かつ効率的に進めるため、未着手の都市計画道路及び主要生活道路の中から、整備の優先性が高く、計画期間内に着手が必要な路線について、世田谷区が施行する優先整備路線として選定し、計画期間内に順次、事業着手を行う。
- 優先整備路線の選定にあたっては、第4章の「道づくりの方針」に基づき、道路ネットワークの状況や地域の課題(生活道路への通過交通の流入、防災・減災機能の向上など)を踏まえながら、計画期間内の事業着手を目指す路線を選定する。なお、事業中路線の残事業量などを考慮しながら、計画期間に対する適正な事業規模とする。

※ 優先整備路線については、道づくりプラン(素案)で示す。

- 都市計画道路の優先整備路線については、「東京における都市計画道路の整備方針(仮称)」の内容を反映し、整合を図る。

第7章 今後の道づくりに向けて

- 事業協力者の生活再建策に対して十分な配慮を行いながら、道路事業のスピードアップを図る。
- 取得した道路予定地を歩道状空間に暫定整備するなど、事業効果の早期発現に取り組む。
- 地先道路の整備では、国から譲与を受けた赤道や畦畔等の法定外公共物を積極的に活用する。
- 道路整備を契機とした沿道まちづくりを推進する。 など

※ 具体的な方策例については、道づくりプラン(素案)で示す。