放射第23号線周辺地図

北

0　50m　100m　200m

《凡例》

- 一方通行
- 通学路
- 公園・緑地
- 都市高速鉄道（京王線）
- 鉄道付属街路
- 付替道路

甲州街道
京王ストア
京王線
代田橋駅
玉川上水緑道
アスク明大前
保育園
和田堀給水所
松原つみき公園
放射第23号線
25m
大原2-31遊び場
大原わくわく公園
明大前駅
駅前広場
松原北
保育園
主要生活道路
第217号線
羽根木
区民集会所
羽根木二丁目公園
主要生活道路
第323号線
大原
保育園
東大原小学校
環状７号線
守山小学校
（平成28年3月閉校）
グローバル
キッズ
東松原駅前
保育園
羽根木のぞみ
保育園
羽根木一丁目公園
新代田
まちづくり
センター
松原小学校
井の頭線
羽根木緑地
補助第54号線
補助第154号線
松原保育園
赤羽根公園
東松原駅
代田区民センター
新代田駅

第２回放射第２３号線沿道地区街づくり懇談会
意見交換のまとめ

●沿道の街づくりについて

・小さな店舗があると良いという要望も出たが、第一種低層住居専用地域では店舗はできないということか。 ・美容院などその程度の規模のものであればできるということか。
→第一種低層住居専用地域では、基本的には、住宅に付随する５０㎡までの限られた用途の店舗しかできません。
・現在、羽根木に集会所がないが、これから必要となる。
→第一種低層住居専用地域のままにしておくと集会所は建てられません。簡潔に言うと、基本的には学校と郵便局と保育所などしか建てられません。ただし、別の用途地域ではその他の用途の建築物等も建てられます。
・中規模のスーパーがほしいなら、用途地域を変更しなければならないということか。
→用途地域と建物のボリュームは別の話で、建ぺい率と容積率を変更せずに、用途地域だけを変更することもできます。世田谷区では、第一種低層住居専用地域には原則として最高高さ１０ｍという厳しい高さ制限がありますが、用途地域を変更すると１０ｍという高さ制限はなくなるので、３階建てや４階建ての建物が建つ可能性があります。
・日影について配慮してほしい。
→北側に影が落ちるので、建物が高いと日当りの問題が出てきます。
・世田谷区や東京都は街のビジョンをもっているのか。
→現在、区は用途地域の変更案は持っていません。
・街づくりを考える際に沿道のイメージが必要なので、和田堀給水所の建替えがどのように行われるのかを知りたい。
→給水所として建替えられ、１０m超の建物（配水池や配水ポンプ棟）が建つ計画と聞いています。
・今後の街づくりのスケジュールを知りたい。
→第一種低層住居専用地域の用途地域を変更しなければ、現在１０ｍの高さ制限や７０㎡の敷地面積の最低限度の制限がかかっているため、地区計画をかける必要がありません。よって街づくりのルールとしては地区街づくり計画のみを策定することになります。地区街づくり計画は区の条例に基づく手続きが必要となるため、計画策定までおおむね１年程度かかります。 用途地域を変更すると、１０ｍの高さ制限がなくなるため、どのくらいの高さ制限にするかの合意形成に時間がかかります。また、地域の方々に対して、そして世田谷区全体に対して説明していくという都市計画のステップがあるため、計画策定までに最低でも２年程度かかると思います。
その他、いただいたご意見
・用途地域は現在のままが良い。

・昔ながらの街並みを残してほしい。
・静かに生活できる環境が良い。
・緑があふれる地域にしたい。
・放射第２３号線の規模に見合う「格」のある街が良い。
・自由に商業ができる街が良い。
・生活必需品の店舗がほしい。
・住宅街なので大きな店舗は必要ない。
・小規模でも上質な品揃えの店舗が良い。
・スーパーがほしい。
・放射第２３号線付近は低い建物にしたい。
・沿道の建物は４階建て程度で良い。
・建物の高さ制限を厳しくしてほしい。
・沿道の建物の高さが道路の幅に見合うように、用途地域と高度地区を変更してほしい。
・街と和田堀給水所のつながりがほしい。
・和田堀給水所があるので、そこから道や街のあり方を考えたい。
・この地域に今ある緑を公園や緑地として残してほしい。
・放射第２３号線により生活が分断される心配がある。
・横断歩道が少ないと不便になる。どこに横断歩道ができるのかが気になる。
・安全に横断できるようにしてほしい。

●放射第 23 号線について

・交通量に関する予測など詳しい資料がほしい。

→当該区間の予測交通量は１日あたり約１８，０００台～２０，０００台程度を見込んでおります。これは、現井ノ頭通り（大山交差点～大原二丁目交差点）と同程度の交通量です。なお、詳細については、東京都情報公開条例の規定に基づき、開示請求の手続きで対応しております。

・放射第２３号線の建設により分断される地域が発生する。また、中央分離帯の設置により、利用方向が制限されるなど、地域の交通利用形態が大きく変化する。
・地域分断が起きる、交通混乱が起きる、中央分離帯ができて曲がれるところが曲がれなくなり、地域の交通利用形態が大きく変化すると、東京都が平成２４年３月にコンサルティング会社に依頼した調査結果でも言われている。
・道路の信号など、警察の方の出席をいただき、現状の計画の話をしてほしい。
・松原１－１－２１に信号機を建ててもらいたくない。
・放射第２３号線の築造により町内が分断されるが、交流が出来るように考えられているのか。
・放射第２３号線の築造により町内が分断されるが、環境悪化にどう対応していくのか。

→今後、交通量や歩行者動線の実態などを調査した上で、必要な検討を行い、交通管理者

と協議し、交差点や中央分離帯の開口位置を決め、地域の方が安全に行き来できるように配慮していきます。なお、歩行者の乱横断の抑止など、安全性の観点から中央分離帯は設置する必要があると考えています。

・既存の道路はそのまま残るのか。また、横断歩道はどうなるのか。

→都市計画線にかかっている道路は、放射第２３号線として一体で整備することになります。横断歩道の位置については、歩行者の動線を踏まえた上で、交通管理者と協議の上、決めていきます。

・放射第２３号線の横断歩道はどうするのか。地下道が信号もなく便利で良い。自転車通行可能なものが望ましい。

→横断歩道の位置については、歩行者の動線を踏まえた上で、交通管理者と協議の上、決めていきます。また、横断歩道は平面での横断となります。

・既存の細い道路が廃道になる可能性はあるのか。

→基本的には、放射第２３号線に接続する区道は、そのまま接続することになると考えています。ただし、近接している場合、交通安全の観点から放射第２３号線に取り込む等があり得ます。工事着手に先立ち交通管理者や世田谷区と協議の上、決めていくことになります。

・急カーブの道路の安全をどう担保するのか。半径２５０ｍのカーブが３００ｍ続くのは危険である。

→都道における道路構造の技術的基準に関する条例第１６条を遵守しております（条文一部抜粋：設計速度６０ｋｍ/ｈ場合、曲線半径１５０以上の値以上とする。設計速度５０ｋｍ/ｈの場合、曲線半径１００以上の値とする。）。これは、単にカーブの半径の大小ではなく、車の走行速度が大きく関わることから、実際の道路整備の形態については、交通管理者と協議し、安全性の確保に努めていきます。

・放射第２３号線の要否（必要性）が不明だ。
・放射第２３号線の計画が理解できない。

→放射第２３号線は、港区北青山から杉並区松庵に至る約１２ｋｍの路線であり、区部と多摩地域を結ぶ、広域的なネットワークを形成する、重要な幹線道路です。現道の井ノ頭通りは、幅員が狭く迂曲しているため、車が走りづらく、交通事故も発生しています。放射第２３号線を新設することにより、現道や周辺の生活道路へ流れていた車が転換されるとともに、交通事故の減少も期待されます。また、大原２丁目交差点（環七）から松原交差点（甲州街道）を結ぶことで、道路ネットワークの形成が図れ、渋滞の緩和と交通の円滑化に寄与します。更に歩行者と自転車を分離することにより、歩行者や自転車利用者の安全性も向上します。

・一番の問題は周辺の生活道路の通過交通である。ゾーン３０の検討を中心にしてほしい。

→放射第２３号線を新設することにより、現道や周辺の生活道路へ流れていた車が転換し、交通事故の減少も期待できると考えています。放射第２３号線の整備後の状況を見極めた上で、地域の皆様の要望等を踏まえ、交通管理者が道路管理者等と協議・調整し決定することになると考えます。

・京王線の高架・地下化との関連はあるのか。京王線が１０年先なら放射第２３号線も　１０年先なのか。
・京王線立体化とともに放射第２３号線の整備も行うのか。

→現在、井ノ頭通りと京王線との交差部には踏切があり、京王線連立事業によって高架化され、踏切が除却されます。併せて放射第２３号線を整備することにより、相乗効果を発揮させることができると考えています。引続き京王線連立事業と連携し、放射第２３号線の整備を進めていきたいと考えています。

・東京都の道路計画が変更になる可能性はあるのか。

→平成２６年１２月１２日に開催した「事業概要及び測量説明会と環境配慮の方策に関する説明会」において、配布したパンフレット（事業のあらまし P.３、P.４）でお示しした道路計画のとおり、整備をすすめていきたいと考えております。道路計画を変更する考えはありません。

・渋谷～環七辺りまで拡張された経緯を知りたい。

→放射第２３号線の環七以東の区間については、昭和２１年３月２６日の都市計画決定を始めとし、その後所定の手続きを経て、現在の放射第２３号線が整備されています。詳細につきましては、まず、東京都都市整備局都市づくり政策部都市計画課（０３-５３８８-３２２５）へお尋ねください。お問い合わせの内容により、適切な所管をご案内いたします。

・道路事業のスケジュールをはっきり示してほしい。

→平成２７年１２月２４日に事業認可が告示となり、事業に着手しました。今後の予定としては、東京都第二建設事務所が開催する用地補償説明会を経て、個別に用地折衝に入ります。工事に着手するまで概ね５～７年程度を見込んでおります。用地の取得状況に応じて順次、工事に着手して参ります。

・（東京電力の）鉄塔は今後どこに移動するのか。

→東京電力と調整・検討の上、移設場所や移設時期を決めて参ります。

・道路工事と併せて共同溝化を考えてほしい。

→放射第２３号線の事業では、道路整備とともに電線類を地中化する電線共同溝についても整備します。

・放射第 23 号線は防災や景観の視点から、豊かな緑地を希望する。
・緑の多い道路が良い。
・緑豊かな道にしてほしい。

→電線類を地中化し、安全で快適な空間を形成します。また、街路樹を植栽することで、良好な都市景観を形成します。

・大気汚染の問題に対して東京都はどう考えているのか。

→平成２６年１２月１２日に開催した「事業概要及び測量説明会と環境配慮の方策に関する説明会」において、環境配慮の方針でお示しした通り、環境に配慮してまいります。
[環境配慮の方針一部抜粋]
今回整備する放射第２３号線と近い幅員を持つ都道（明治通り西巣鴨測定局）で測定されている結果は、下記の通りです。

二酸化窒素０．０４７ppm、浮遊粒子状物質０．０５４ｍｇ/ｍ３[平成２５年度　東京都自動車排出ガス測定局より]
いずれも環境基準を下回っております。また、工事中も公害対策等を実施いたします。

・沿道にみどりを植えても、排気ガスがあるため散歩をするには向かない。潤いのあるみどりにはならないのではないか。

→歩道部には、植樹帯を設置し、道路緑化に取り組んで参ります。

・放射第２３号線の完成により、環境悪化が懸念されるが、環境アセスメントなどの資料はあるのか。
・今回の該当道路の騒音・振動・大気汚染の現状を測定せよ。また、完成後の数値も示し、騒音・振動については、「Ｌaeq」（測定振動レベルの平均値）と「Lamax」（測定振動レベルの最大値）の両方を提示せよ。
・正規なアセスがなくても、ミニアセスが必要だ。

→当該区間については、２車線の計画であるため、東京都環境影響評価条例において、環境アセスメントの要件には該当しません。

・環七以東の道路築造後の騒音・振動・大気汚染に関するデータを示し、騒音・振動については、「Ｌaeq」（測定振動レベルの平均値）と「Lamax」（測定振動レベルの最大値）の両方を提示せよ。

→【大原１－１６（井ノ頭通り)】
等価騒音レベル（要請限度に係る等価騒音レベル（Leq)）：６６dB（昼)、６３dB（夜）
振動レベル（振動レベルの８０％レンジの上端値で、各時間毎の測定値の平均値)：４５dB（昼)、４１dB（夜）[平成２６年度道路交通騒音振動調査報告書（東京都環境局）より]
大気質及び騒音（測定振動レベルの最大値）については、平成２６年度に世田谷区が調査を行っています。
一酸化窒素（ＮＯ）の測定期間の平均値：４ppb　時間最大値：４１ppb
二酸化窒素（NO_2）の測定期間の平均値：１５ppb　時間最大値：３９ppb
測定期間の代表日における騒音レベルの時間最大値
昼間平均値：８６dB　夜間平均値：８４dB

・自分の土地と道路の位置関係が知りたい。
・用地買収の対象がどこなのか、はっきりしてほしい。

→権利者の方には、第二建設事務所工事課にてお示しできます。個別に対応しますので第二建設事務所工事課測量係（℡：０３-３７７４-９０１２）までお申し出下さい。

・４０坪の土地のうち３０坪が収用された場合、残りの１０坪はどうするのか。
・残地が狭くなるので、その活用についてのアドバイスと自由度を高めてほしい。
・残地の活用についてアドバイスがほしい。

→原則として、必要な部分の用地取得となっておりますが、測量の立会いをして頂いた後に残地の状況を見ながら、個々に対応させていただきたいと考えています。

・全ての土地建物を収容される者は、次の土地探しのアドバイスがもらえるのか。その時期や準備金について知りたい。
・不動産情報など生活再建情報を出してほしい。
・放射第２３号線の整備により立ち退くことになるが、土地探しをお願いできるか。

→用地補償説明会後、個別の用地・補償のお話しを行う中で対応させていただきます。原則的に金銭による補償となりますが、可能な範囲で不動産情報等の情報提供を行うなど、個々のご事情に対応できるよう努力いたします。

・現在の測量など、どれくらい進んでいるのか。

→現在、都市計画線に係る土地について、境界確認をお願いしているところです。境界確認後、用地取得に必要な面積を確定していきます。

・住民としては、転居できないので反対だ。反対があっても事業化を進めるのか。

→お話し合いをさせて頂き、本事業について、ご理解を頂けるよう努めて参ります。

・測量に反対だが、測量を拒んだらどうなるのか。

→現在、ご了解得られた所から境界立会い等の作業を順次実施させて頂いております。引き続き本事業について、ご理解を頂けるよう努めて参ります。測量についてのご質問等がございましたら東京都第二建設事務所工事課測量係（０３-３７７４-９０１２）までお申し出ください。

・放射第２３号線の進捗状況についてこまめに報告会をしてほしい。

→今後、用地補償説明会や個別対応などを通じて、ご説明させていただきます。

・年の暮れに東京都の説明を聞いたが、その後についてはまったく知らない。

→現在、都市計画線に係る土地について、境界確認に基づき、土地の測量を行い、用地取得に必要な面積を確定するため、用地測量を行っています。また、境界立会いについては、測量に係る関係人に事前に周知させていただきました。

・東京都の呼びかけ範囲は、道路にかかっている人だけなのか。

→平成２６年１２月１２日に開催した、事業概要及び測量説明会は、都市計画線内のほか、都市計画線から両側、概ね３０ｍに入る方まで周知させていただきました。

・懇談会にはなぜ東京都が出席しないのか。放射第２３号線で街が大きく変わるのだから、東京都も住民の意見を聞くべきだ。
・放射第２３号線の話をする人が多いため、街づくりの話を進めるためには、放射第２３号線の計画をしている東京都の参加が必要だ。
・東京都、世田谷区、京王線の３者が同時に出席できないのが難しいところだと思う。

→本懇談会の趣旨は、放射第２３号線の沿道の街づくりについて検討する会であり、地元区である世田谷区が進めて実施していきます。東京都としては、今後も引き続き、世田谷区と情報の共有を図っていきます。

●その他

・防火帯としての道路は幅が何ｍあるのが理想なのか。

→一般的には、防災街づくりの基準では消防活動には６ｍ、延焼遮断帯としては１１ｍ以

上必要となっています。環状七号線のような道路は延焼遮断帯としての機能だけではなく、緊急時には物資等の輸送道路にもなります。

・延焼の遮断効果と建物の高さに関係はあるのか。

→高さというよりは建物の構造の方が大事です。何m以上にというような制度化はされていません。

・沿道の建物の高さを考えるときに、防火について考えるより、住みやすい街にするためにはどうすれば良いかを主体に考えれば良いということか。

→放射第２３号線の整備は沿道の土地利用を考える良い機会なので、防火より、建物の用途や店舗の大きさについて考えてください。
ただし、明大前駅及び代田橋駅周辺地区の地区街づくり計画の方針（案）における放射第２３号線沿道地区の土地利用の方針では「周辺の住環境との調和に配慮し、都市計画道路の整備にあわせて、不燃化等により防災性の高い沿道市街地の形成を図る。」としていますし、東京都も建築物等の不燃化を進めているので、準耐火建築物等の指定はすることになると考えています。

・マンションなどの経年劣化による建替えに関する法整備はどのようになっているのか。

→管理されているマンションであれば修繕費用を積み立てておき、おおむね３０年後に大規模修繕を行い、５０年以上もたせることができますが、一般的に１００年はもたないと言われているので建替える必要があります。
区分所有のため、現在は権利者の４/５以上の賛成がないと建替えはできませんが、より少ない合意で建替えられるように法整備が検討されているところです。
大規模な道路の沿道は、補助金を出すことによって、災害に強いまちづくりに向け建替えの進行を促しているところがいくつもあります。

・（配布資料「放射第２３号線沿道地区における土地利用について」の）「街並みのイメージ」写真の道路は車線数も道路幅員も放射第 23 号線の整備予定のものと違う。イメージ写真なので、その点の補足説明が必要だ。

→「街並みのイメージ」写真は放射第２３号線自体の整備イメージではなく、沿道の建物のボリュームがどの程度になるかを示したものです。正確な道路の幅員は土地利用イメージ①の道路幅員は３３m、イメージ②は２５m、イメージ③は２５mです。

・ヒートアイランド現象やビル風等も考慮して、土地利用を検討してほしい。

→鉄筋コンクリート造の建物は日中壁に熱が溜まって夜に熱が放出されるので、マンションが建つ街並みのところは暑くなります。また、大きい建物が壁のように並ぶと街に風が入りづらいので、熱が逃げづらくなります。