道路整備白書

世田谷区

令和7年4月

目　次

道路全般

○ 道路の機能 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
○ 世田谷区における計画道路の分類 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
○ 道路網の段階構成のイメージ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 6
○ 道路率 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
○ 世田谷区における幅員別道路延長 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
○ 他区と比較した道路の整備水準 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9

都市計画道路・主要生活道路

○ 都市計画道路の計画延長と整備率 ・・・・・・・・・・・・・・・・・ １１
○ 世田谷区における都市計画道路、主要生活道路の整備率 ・・・・・・ １２
○ 世田谷区内各地域における都市計画道路、主要生活道路の整備率 ・・ １３
○ 地区幹線道路（補助線街路）の整備状況 －方向別の比較－ ・・・・・ １４
○ 地区幹線道路（補助線街路）の整備状況
　－幹線道路で囲まれた区域別の比較－ ・・・・・・・・・・・・・・・ １５

地先道路

○ 幅員６m以上の地先道路の整備状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・ １７

区民生活と道路

○ 最近の区民意識調査の結果 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ １９
○ 道路整備に関する区民アンケート調査の結果① ・・・・・・・・・・・ ２０
　（一部抜粋）－平成２５年７月実施－
○ 生活道路への通過車両の流入による住環境の悪化・・・・・・・・・・ ２１
○ 都市計画道路の整備効果事例 －補助154号線区役所周辺－ ・・・・ ２２
○ 鉄道やバスなどの公共交通機関を利用しにくい地域の存在 ・・・・ ２３
　－公共交通不便地域－

道路整備に関連する防災上の課題

○ 道路整備に関する区民アンケート調査の結果② ・・・・・・・・・・・ ２５
　（一部抜粋）－平成２５年７月実施－
○ 火災の燃え広がりを防ぐ道路 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ２６
　－延焼遮断帯となる都市計画道路の整備状況－
○ 災害時に復旧・復興などで重要な役割を担う道路 ・・・・・・・・・ ２７
　－緊急輸送道路等の指定状況－
○ 火災時に円滑な消防活動を行うための道路 ・・・・・・・・・・・・・ ２８
　－消防活動が困難な区域－

これまでの道路整備の取り組み

○ 道路整備に関する予算額の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ ３０
○ これまでの事業費と用地取得の実績 ・・・・・・・・・・・・・・・・ ３１
○ 世田谷区施行の都市計画道路と主要生活道路の事業年表 ・・・・・・ ３２

掲載したデータ等について

参考とした資料について

本書は、道路計画課が集計・整理したデータだけではなく、関係する官公庁や当区の各所管で調査・収集した資料も参考にしながら作成しています。また、資料を用いて図や表などを作成した場合、参考とした資料の出典を掲載しています。

なお、本書で紹介しているデータ等については、集計方法の違い等により、関連する官公庁が発行・公表しているものと一致しない場合があります。

各数値のまとめ方について

本書で記載している図や表の各数値は、四捨五入を原則として整理しています。そのため、内訳および百分率の合計値が総数と一致しない場合もあります。

道路全般

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担っており、あらゆる人が利用する最も基本的な社会基盤となるものです。

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（路線バス等）の導入空間	・交通結節点における通行機能の向上 （公共交通機関相互の円滑な乗り継ぎなど） ・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 ・延焼防止（延焼遮断帯および延焼遅延帯）	・防災拠点（区立小中学校等）へのアクセス ・消防活動のスペース ・その他
空間機能	・生活空間の確保 （イベントや交流の場、通風や採光の確保など） ・都市環境保全（緑化等）	・ライフライン施設の設置 （電気、電話、ガス、上下水道など） ・その他
市街地形成機能	・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

世田谷区における計画道路の分類

道路の多様な機能を効果的に発現させるためには、規格の異なる道路を適切に組みあわせて配置することが必要となります。
区では道路整備に関する総合的な方針である「せたがや道づくりプラン」において、道路を機能に応じて下表のとおり分類しています。
これらを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。

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であり、幅員は10～13m程度です。	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※1 (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。	各宅地から主要生活道路や地区幹線道路までを結ぶ道路で、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

※　その他の道路の分類には、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 一般的に、地先道路には幅員6m未満の道路も含まれますが、せたがや道づくりプランにおいては、幅員6m以上を対象としています。

幅員が4m未満の道路については、狭あい道路拡幅整備事業により、幅員4mに拡幅していきます。

道路網の段階構成のイメージ

幹線道路、地区幹線道路、主要生活道路、地先道路が各々の機能を十分に発揮できるよう、それぞれを適切に組み合わせ、段階的な道路網を構成してゆきます。

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、周辺区の世田谷区では配置間隔が広く、約1～1.5kmです。路線の多くは延焼遮断帯に指定され、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。整備は東京都と世田谷区が分担して行います。

主要生活道路

幹線道路・地区幹線道路を補完する役割を担っており、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。整備は世田谷区が行います。

地先道路（幅員6m以上）

災害時に消防活動困難区域※1が生じないよう、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。整備は世田谷区が行います。

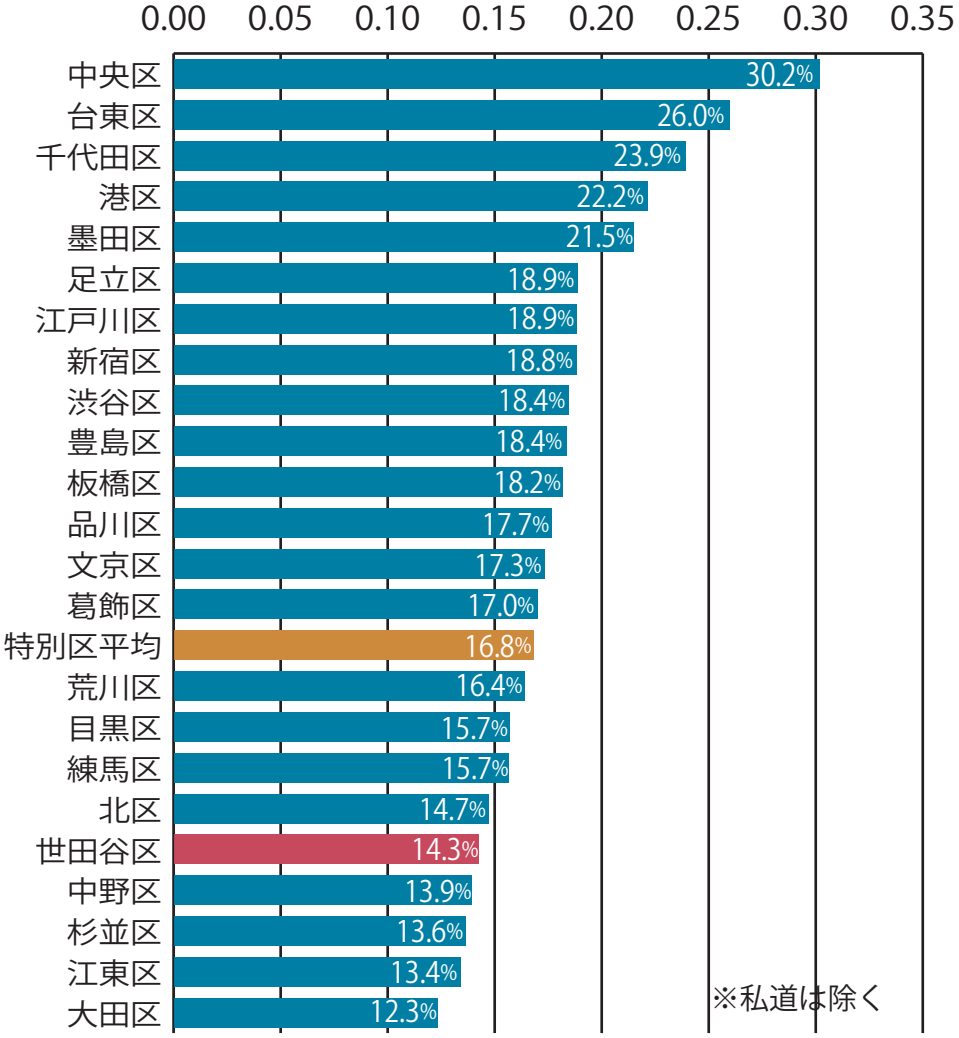
※　上記全ての道路において、整備の際には歩行者や自転車の走行など、さまざまな利用者の安全性、快適性の確保を考慮し、構造を検討します。

※1　p.17「幅員6m以上の地先道路の整備状況」参照

道路率

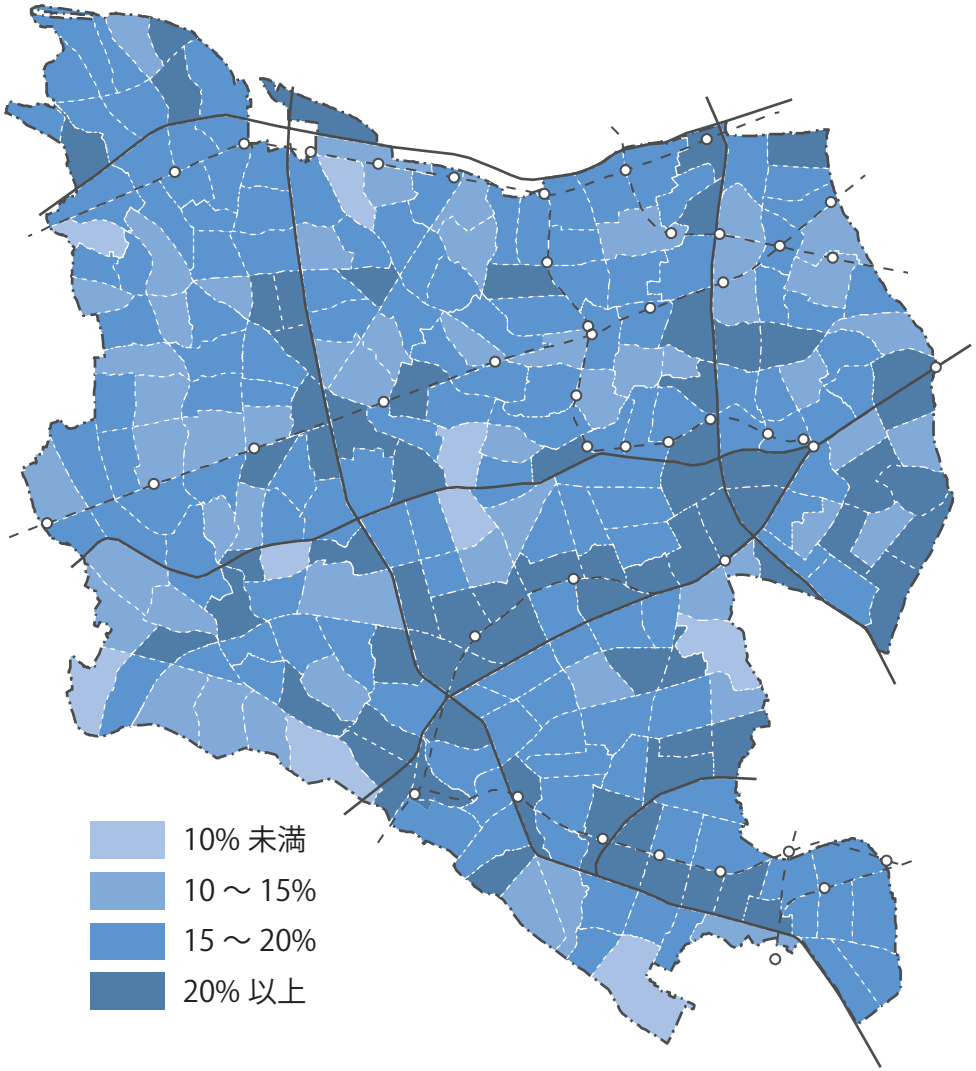
道路率は、道路の整備状況を表す指標の 1 つで、単位面積あたりの道路面積を表します。道路率が高いほど、地域に占める道路の面積割合が大きいことを示します。区の道路率は特別区平均より低く、23 区中 19 番目です。　（算出方法：行政面積 ÷ 総道路面積 ×100 ）

他区との道路率の比較



「令和 6 年度　特別区土木関係現況調書」を基に作成

町丁目別道路率

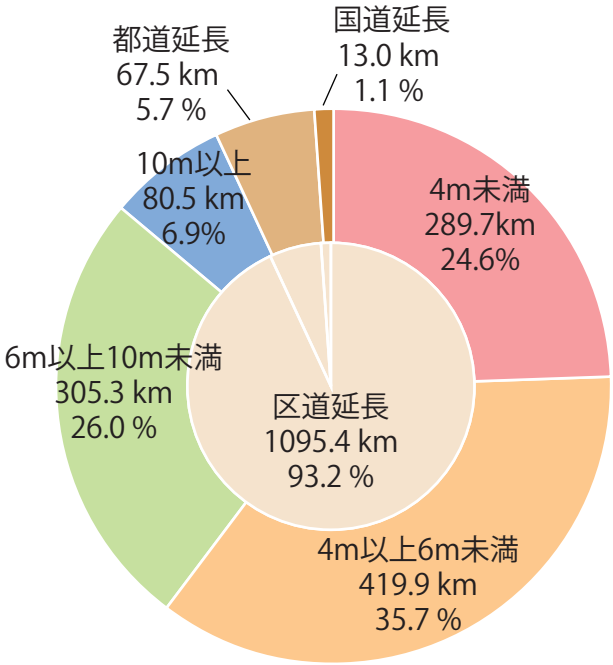


「平成 28 年度　世田谷区土地利用現況調査」を基に作成

世田谷区における幅員別道路延長

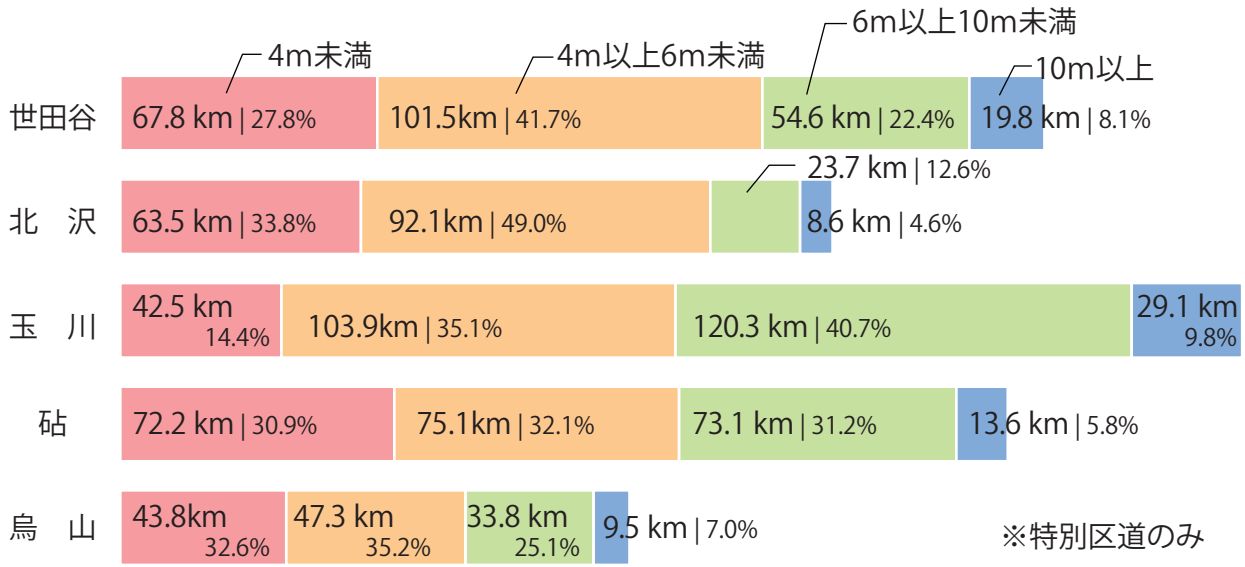
区では、幅員 4m未満の狭あいな道路が道路全体の 4 分の 1 を占めています。
各地域でみると、玉川地域を除く 4 つの地域で幅員 6m 未満の道路が 6 割以上を占めています。
北沢地域においては、地域内にある道路の 8 割以上が幅員 6m 未満となっています。

幅員別の道路延長



「令和 6 年度　世田谷区土木施設現況調書」を基に作成

支所ごとの幅員別道路延長



※特別区道のみ

「令和 6 年度　世田谷区土木施設現況調書」を基に作成

他区と比較した道路の整備水準

世田谷区は特別区の中でも道路率が低く、道路の平均幅員も狭くなっています。また、道路の延長密度は特別区の平均と比べてやや高くなっています。道路率と平均幅員のデータより、周辺区部は都心区と比較し、狭い道路が多いことがわかります。

道路率（％）

大きい　道路の面積　小さい

1	中央区	30.2
2	台東区	26.0
3	千代田区	23.9
4	港区	22.2
5	墨田区	21.5
6	足立区	18.9
7	江戸川区	18.9
8	新宿区	18.8
9	渋谷区	18.4
10	豊島区	18.4
11	板橋区	18.2
12	品川区	17.7
13	文京区	17.3
14	葛飾区	17.0
	特別区平均	16.8
15	荒川区	16.4
16	目黒区	15.7
17	練馬区	15.7
18	北区	14.7
19	**世田谷区**	**14.3**
20	中野区	13.9
21	杉並区	13.6
22	江東区	13.4
23	大田区	12.3

道路の平均幅員（ｍ）

広い　道路の平均の幅員　狭い

1	千代田区	15.8
2	中央区	15.7
3	港区	14.7
4	江東区	14.5
5	渋谷区	10.2
6	品川区	10.2
7	台東区	10.1
8	墨田区	9.9
9	新宿区	9.6
10	文京区	9.4
11	足立区	9.3
12	大田区	8.9
	特別区平均	8.6
13	江戸川区	8.6
14	北区	8.0
15	板橋区	7.9
16	葛飾区	7.8
17	豊島区	7.7
18	荒川区	7.7
19	**世田谷区**	**6.9**
20	杉並区	6.7
21	練馬区	6.5
22	目黒区	6.4
23	中野区	5.8

道路延長密度（km/km^2）(※)

多い　道路の配置　少ない

1	台東区	25.5
2	目黒区	24.4
3	練馬区	23.8
4	中野区	23.6
5	豊島区	23.6
6	板橋区	22.9
7	江戸川区	21.8
8	葛飾区	21.8
9	墨田区	21.5
10	荒川区	21.2
11	**世田谷区**	**20.4**
12	杉並区	20.2
13	足立区	20.2
14	新宿区	19.5
	特別区平均	19.2
15	中央区	19.1
16	文京区	18.3
17	北区	18.2
18	渋谷区	18.0
19	品川区	17.1
20	千代田区	15.0
21	港区	15.0
22	大田区	13.7
23	江東区	9.2

「令和6年度特別区土木関係現況調書」を基に作成

※「道路の延長密度」とは、道路率と同様に道路の整備状況を表す指標の１つで、単位面積あたりの道路延長で表します。延長密度が大きいほど、地域内に道路が密に配置されていることを示します。
（算出方法：総道路延長÷行政面積）

都市計画道路・主要生活道路

都市計画道路の計画延長と整備率

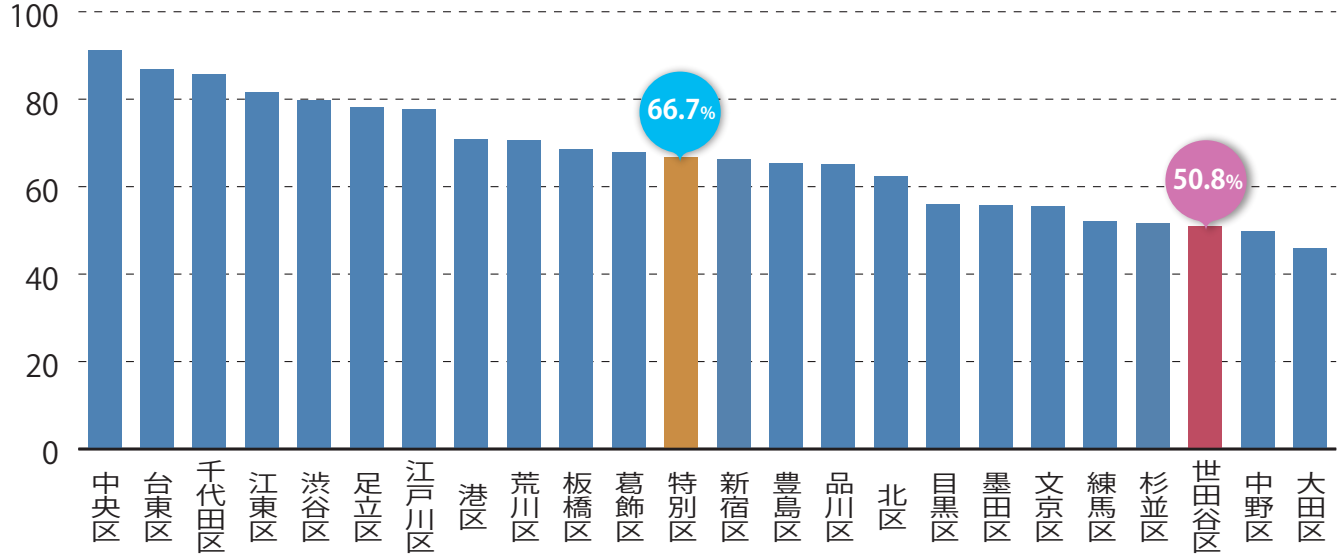
都市計画道路の計画延長

※ 高速道路は除く

	(km)
特別区全体	1,770.7
足立区	169.9
世田谷区	144.4
江戸川区	129.2
練馬区	118.3
大田区	107.8
江東区	101.1
港　区	92.5
葛飾区	91.9
杉並区	84.6
板橋区	81.6
新宿区	80.5
品川区	74.2
北　区	60.7
渋谷区	57.8
千代田区	54.2
墨田区	48.2
中央区	43.6
豊島区	41.1
文京区	40.5
中野区	40.1
台東区	37.9
荒川区	37.4
目黒区	33.2

都市計画道路の整備率

※ 高速道路は除く

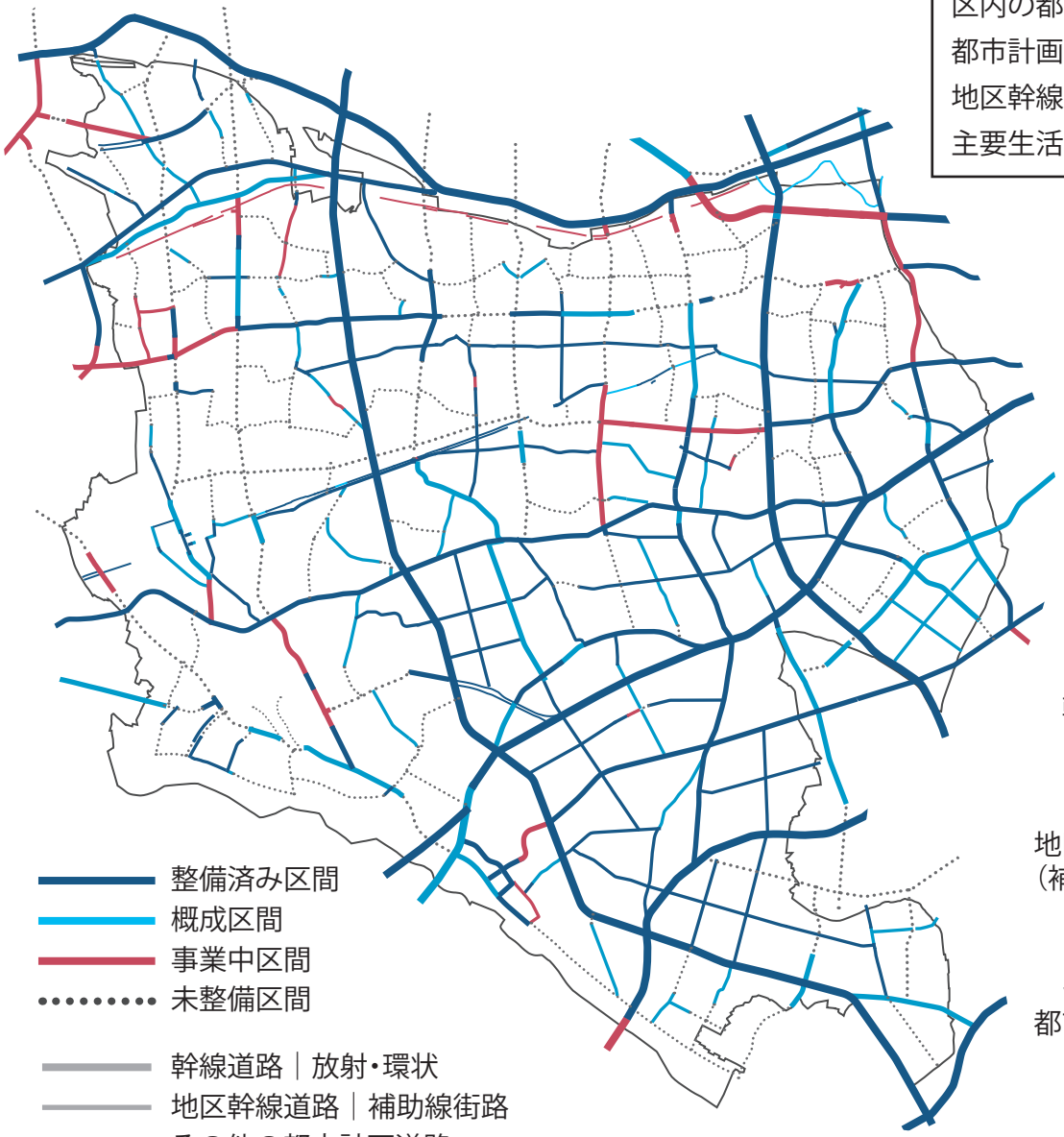


特別区の外周部に位置する世田谷区は、
都市計画道路の計画延長が 23 区の中では
2 番目の規模ですが、整備率は約 5 割にとどまり、
23 区の中では 3 番目の低さです。

令和6年度　国土交通省都市計画現況調査を基に作成

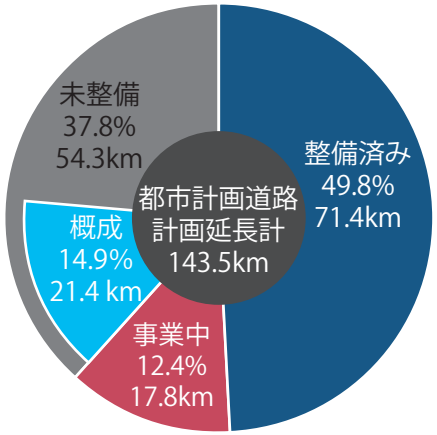
世田谷区における都市計画道路・主要生活道路の整備率

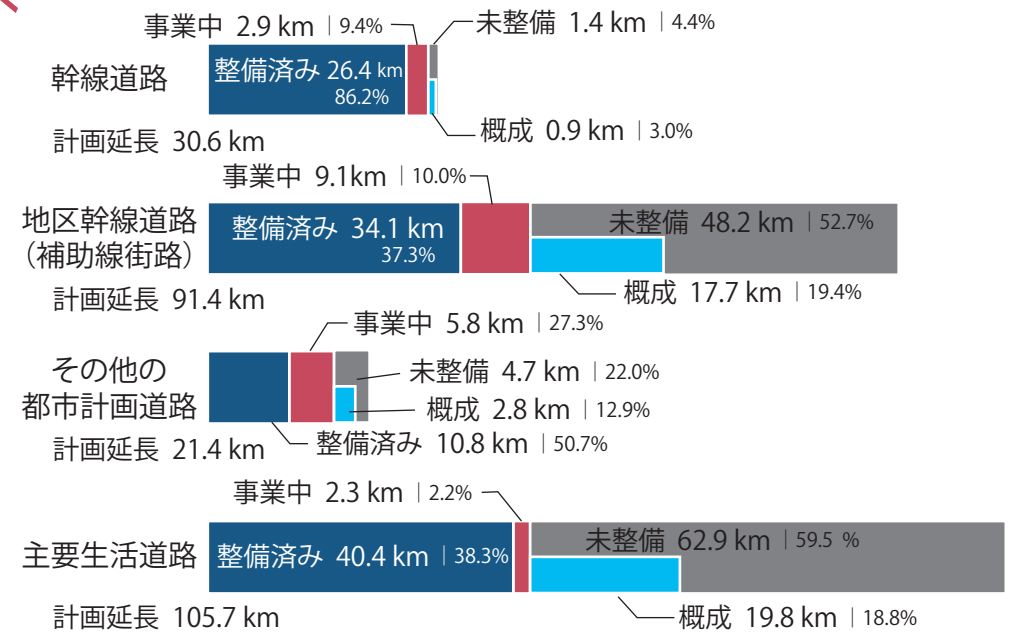
区内の都市計画道路の整備率は、５割程度となっています。
都市計画道路のうち、幹線道路は８割以上が整備済みとなっていますが、
地区幹線道路（補助線街路）の整備率は４割程度と低く、整備が遅れています。
主要生活道路の整備率についても、４割程度と低い状況にあります。



※ R7.3現在

※ 高速道路を除く

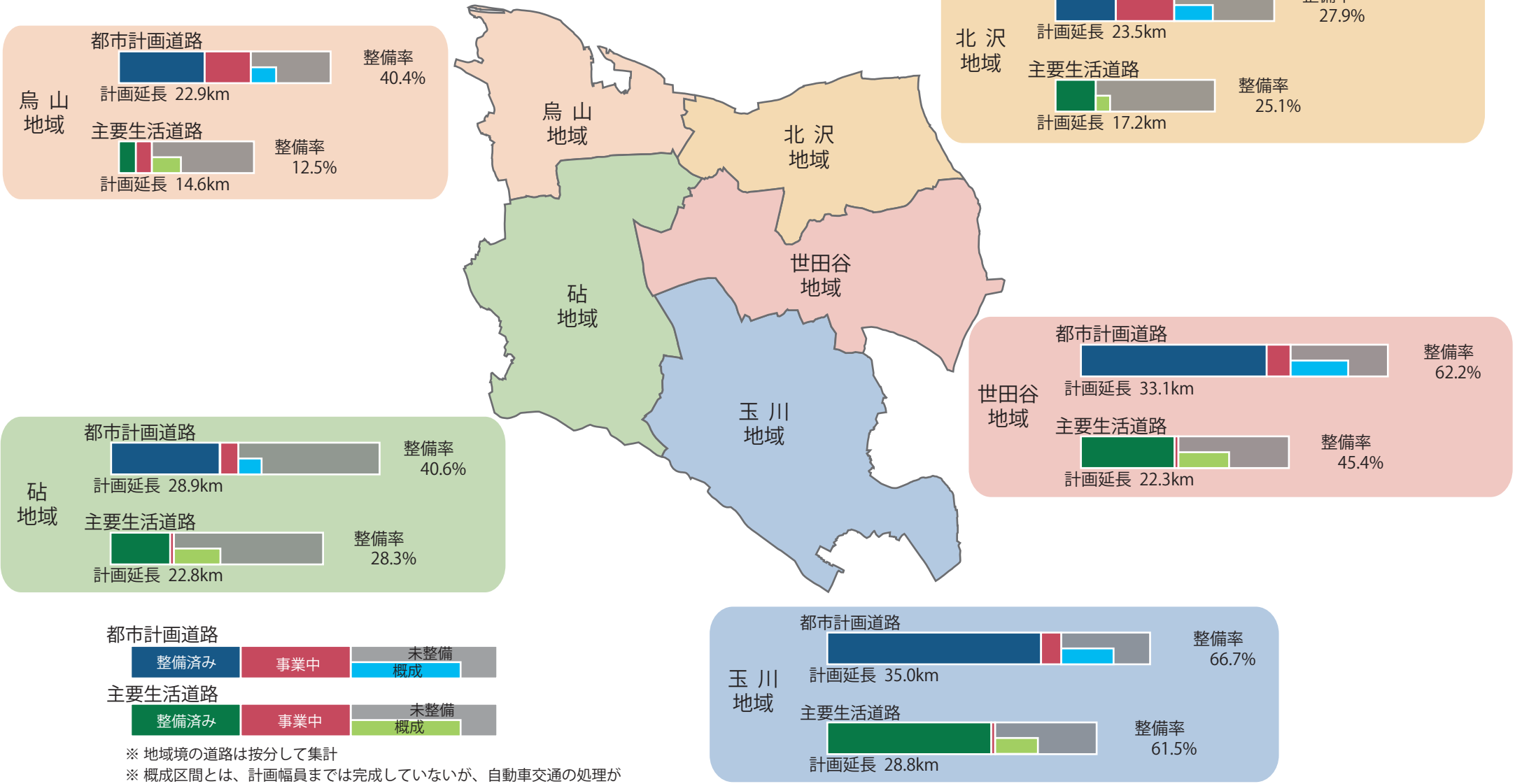




世田谷区内各地域における都市計画道路、主要生活道路の整備率

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ります。
玉川地域では、過去に実施された土地区画整理事業などによって、他の地域よりも整備率が高くなっています。

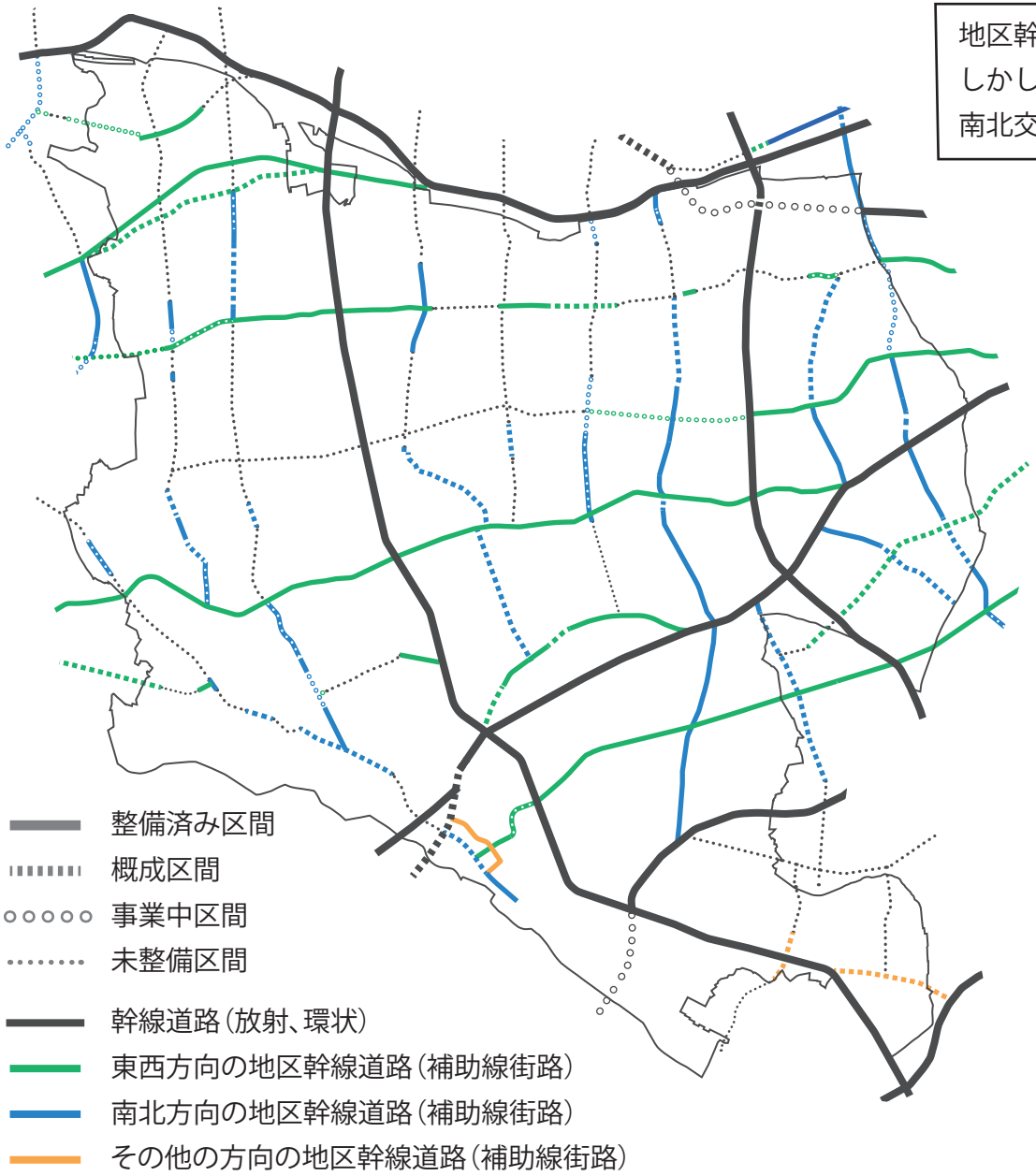
※ R7.3現在の都市計画道路および主要生活道路の整備状況を基に集計しています。



※ 地域境の道路は按分して集計
※ 概成区間とは、計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する、または、暫定的な整備がされているなど、おおむねの機能は満足している区間のこと。

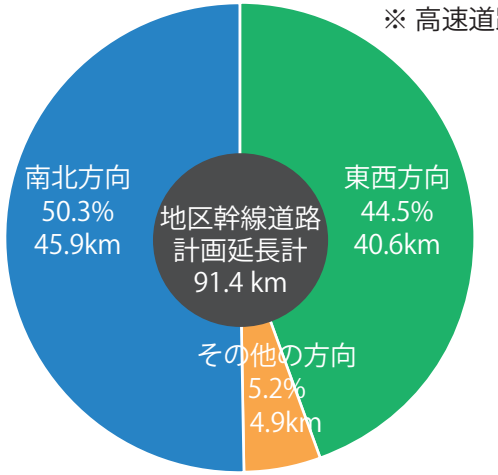
地区幹線道路（補助線街路）の整備状況　－ 方向別の比較 －

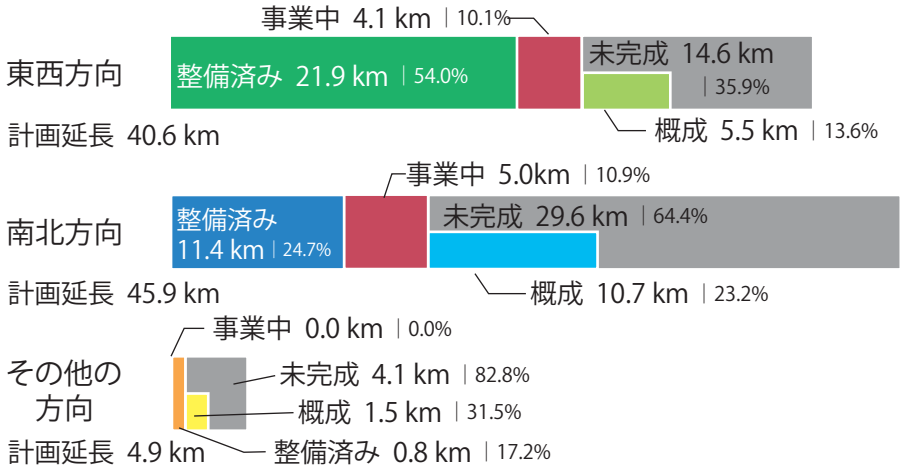
地区幹線道路（補助線街路）の計画延長は東西方向、南北方向で同程度です。
しかし、整備率については東西方向と比べて南北方向の方が低くなっており、
南北交通の円滑化に課題があります。



※ R7.3現在

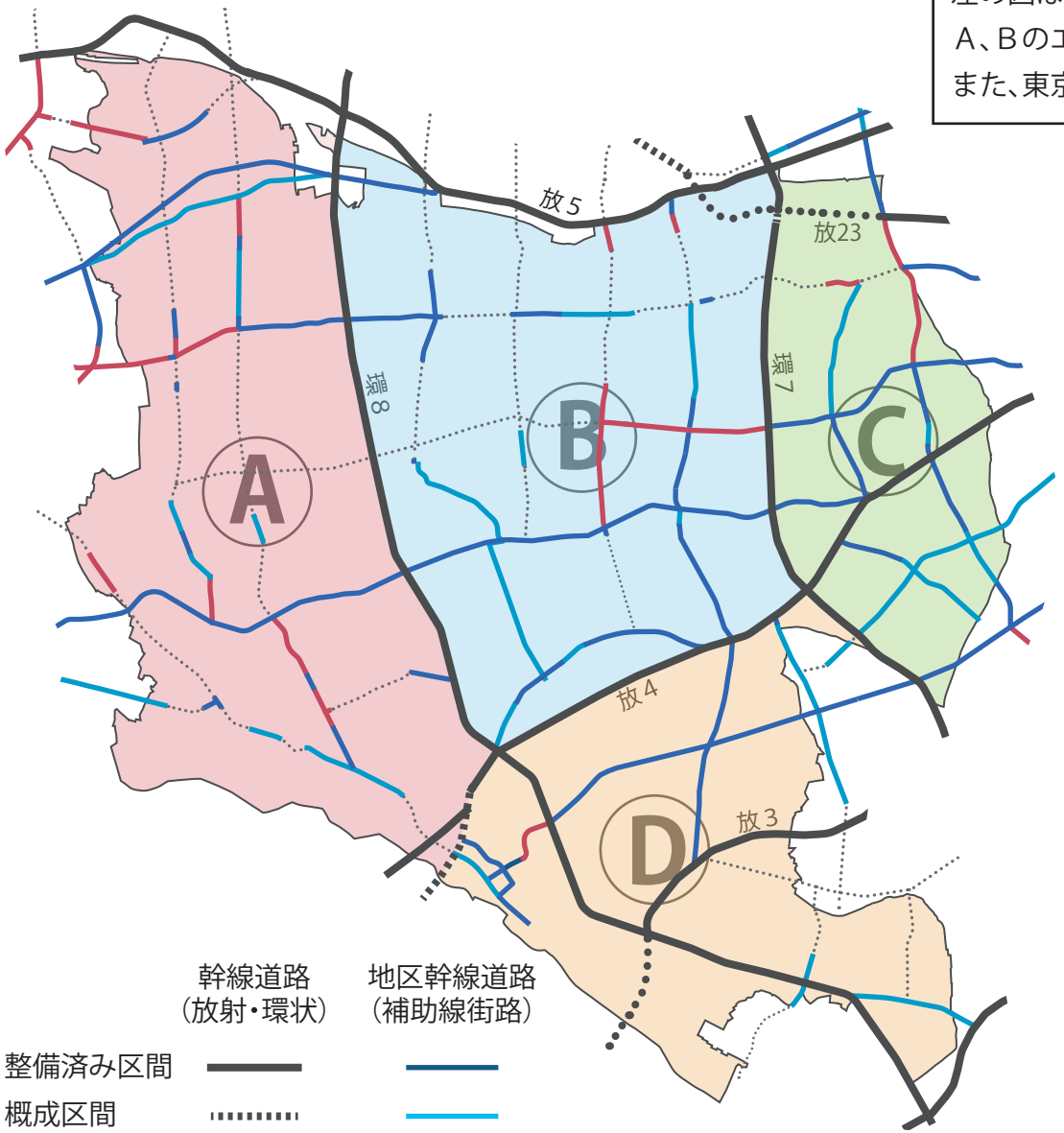
※ 高速道路を除く



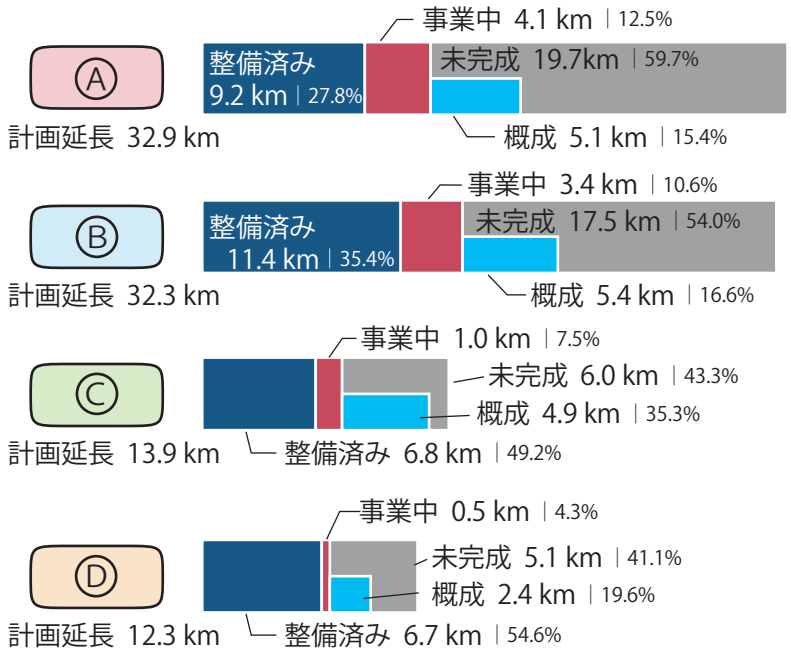


地区幹線道路（補助線街路）の整備状況　－ 幹線道路で囲まれた区域別の比較 －

左の図は、幹線街路を境に、区をエリア分けしたものです。
Ａ、Ｂのエリアにおいて、地区幹線道路（補助線街路）の整備率が低くなっています。
また、東京都心に近いＣ、Ｄのエリアは整備率が 50%程度に達しています。

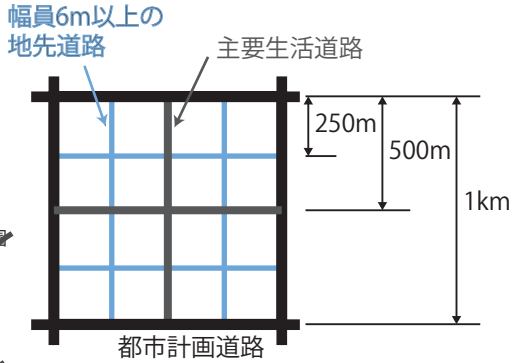


※ R7.3現在



地先道路

幅員６m以上の地先道路の整備状況



幅員6m以上の地先道路の道路延長密度

250m間隔で配置する場合

4km（青線）/ 1km^2（黒枠）

＝ 4km/km^2

「消防活動が困難な区域」とは、上図の青線で示すような「幅員 6m 以上の地先道路の延長が、1km 四方の中において 4km に満たない区域」のことです。
この基準を満足しない地区が区内の北部には多く、特に北沢地域に集中しています。

※関連ページ：p6「道路網の段階構成のイメージ」

幅員6m以上の道路の延長密度

- ～ 4km/km^2
- 4km/km^2 ～
- 都市計画道路、主要生活道路
- 幅員6m以上の地先道路

「平成 28 年度　世田谷区土地利用現況調査」を基に作成

区民生活と道路

最近の区民意識調査の結果

毎年実施されている区民意識調査の中で、地域における日常生活での困りごとについて調査しています。このうち、「道路が狭くて危険」、「車など交通が激しい」といった道路に関する項目が上位に挙げられています。

令和６年度調査では、世田谷西部地域や北沢東部地域、砧地域での地域別１位の項目として、「道路が狭くて危険」が挙げられています。

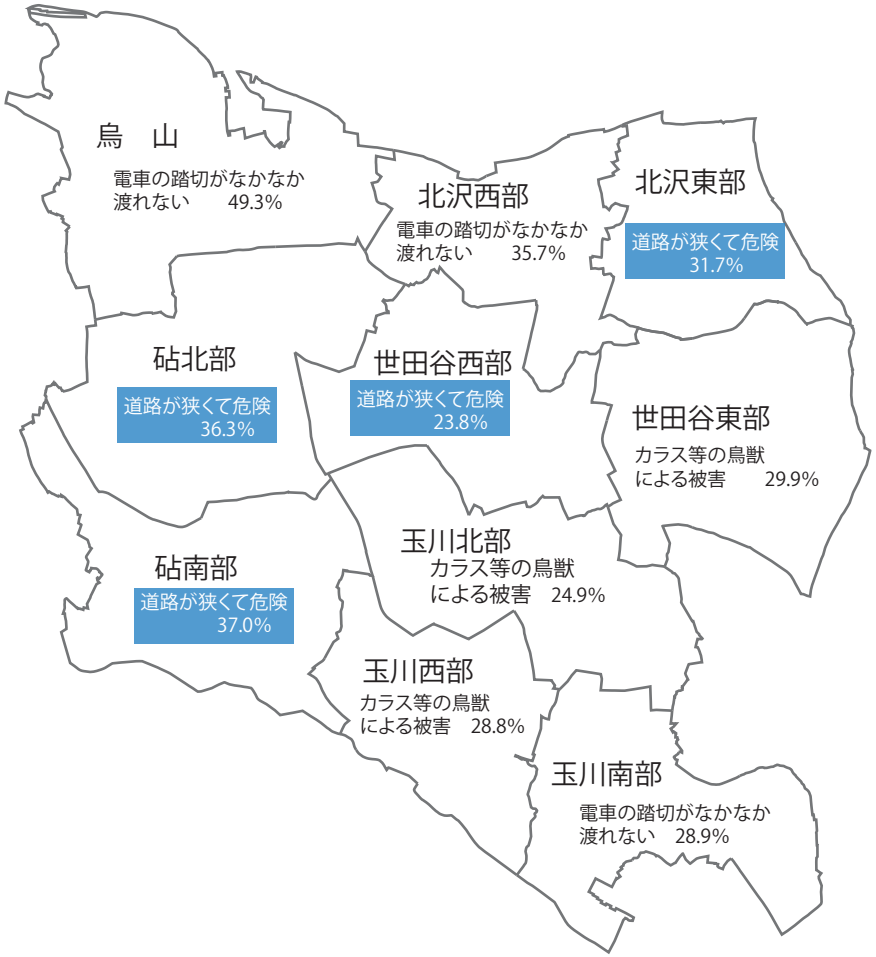
■ 地域における日常生活での困りごと(上位5項目)

	１位	２位	３位	４位	５位	６位	
令和６年度	道路が狭くて危険 25.0	カラス等の鳥獣による被害 20.9	住宅が密集しすぎている 16.3	電車の踏切がなかなか渡れない 14.9	区民利用施設が使用しにくい／車など交通が激しい 11.4		・・・・
令和５年度	道路が狭くて危険 26.3	カラス等の鳥獣による被害 20.2	住宅が密集しすぎている 16.1	電車の踏切がなかなか渡れない 14.1	区民利用施設が使用しにくい 12.9	車など交通が激しい 12.3	・・・・
令和４年度	道路が狭くて危険 25.1	住宅が密集しすぎている 16.6	カラス等の鳥獣による被害 15.8	電車の踏切がなかなか渡れない 12.4	車など交通が激しい 9.9	公園やスポーツのできるところがない 9.5	・・・・
令和３年度	道路が狭くて危険 24.4	住宅が密集しすぎている 17.2	カラス等の鳥獣による被害 14.1	電車の踏切がなかなか渡れない 11.7	車など交通が激しい 10.7	区民利用施設が使用しにくい 10.5	・・・・
令和２年度	道路が狭くて危険 28.2	住宅が密集しすぎている 19.3	カラス等の鳥獣による被害 18.3	電車の踏切がなかなか渡れない 13.6	区民利用施設が使用しにくい 13.3	車など交通が激しい 12.7	・・・・
令和元年度	道路が狭くて危険 26.7	カラス等の鳥獣による被害 19.2	住宅が密集しすぎている 17.0	車など交通が激しい 13.8	区民利用施設が使用しにくい／電車の踏切がなかなか渡れない 13.7		・・・・
平成２９年度	道路が狭くて危険 26.0	車など交通が激しい 16.1	住宅が密集しすぎている 15.9	カラス等の鳥獣による被害 15.3	電車の踏切がなかなか渡れない 13.4	区民利用施設が使用しにくい 10.1	・・・・

※平成30年度については、上記項目の調査はなかった

「世田谷区民意識調査」を基に作成

■ 地域における日常生活での困りごと（令和6年度調査で地域別1位の項目）



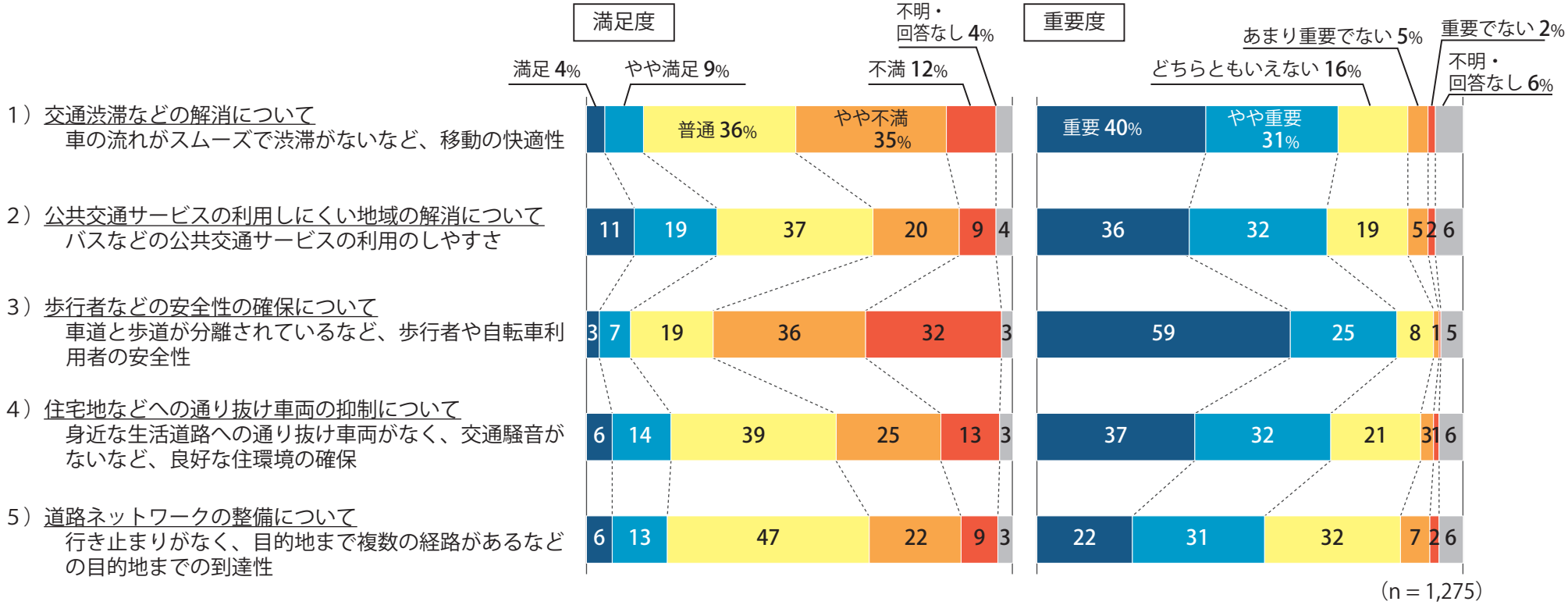
「世田谷区民意識調査」を基に作成

道路整備に関する区民アンケート調査の結果①（一部抜粋）　－ 平成25年７月実施 －

アンケート調査の概要

目　　的	平成26年３月策定の「せたがや道づくりプラン」に区民の意向や意見などを反映することを目的として実施
調査方法	満16歳以上の区民（外国人を除く）より4,000名を無作為に抽出
回収結果	有効配布数3,976件、総回収数1,275件、回収率32％

問）日常的に利用している道路、または、住まい周辺の道路の、使いやすさ、整備状況、交通環境などに関する現状の「満足度」と今後の「重要度」は？

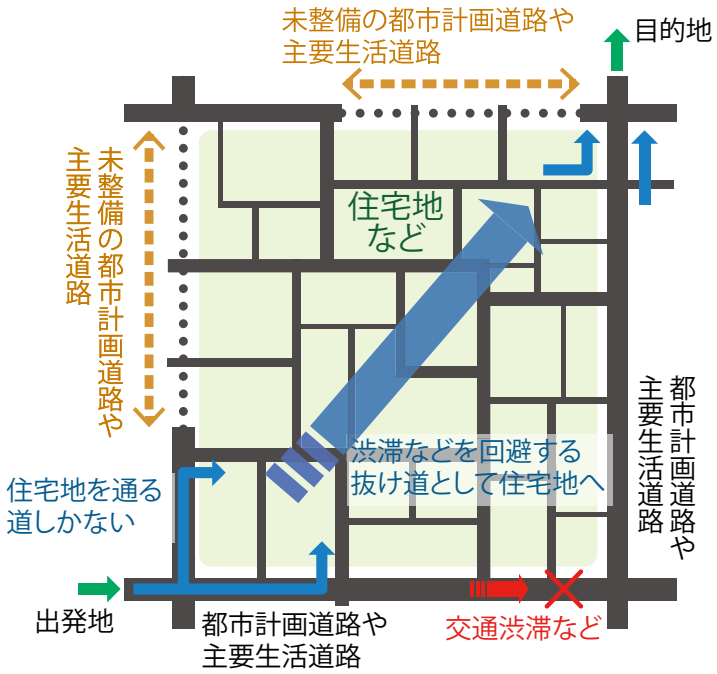


生活道路への通過車両の流入による住環境の悪化

生活道路は、日常生活に利用される道路で、歩行者・自転車の安全確保が優先される道路のことです。
都市計画道路や主要生活道路は、大量の交通を処理する役割があります。しかし、区内ではこれらの道路網が整っていないことから、生活道路へ通過交通が流入しています。

※野村総合研究所 区内道路交通情報データより作成（平成24年度）

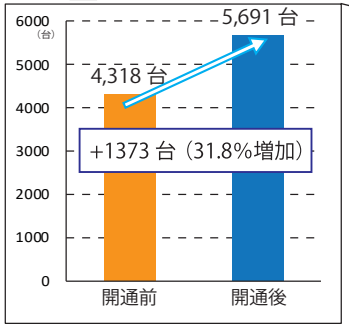
■住宅地などへの通過交通のイメージ図



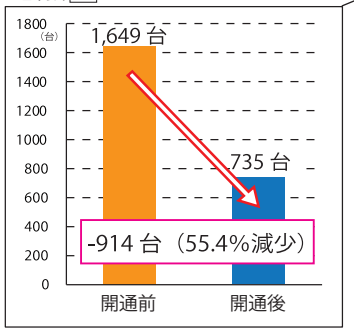
都市計画道路の整備効果事例　－補助154号線区役所周辺－

生活道路の安全性の向上

地点1



地点2

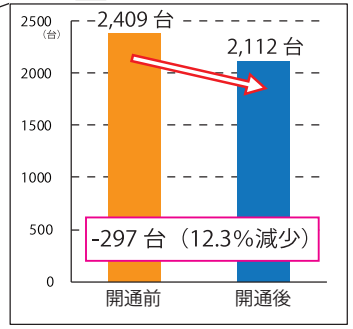


補助 154 号線
整備区間
（H27.3.14 相互通行化）

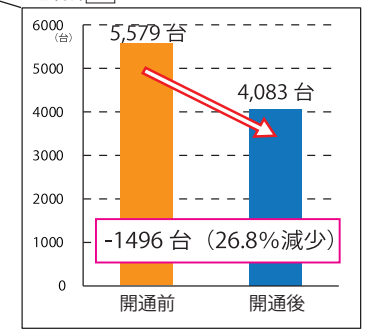
整備前の迂回ルート

0　100　300m

地点4



地点3

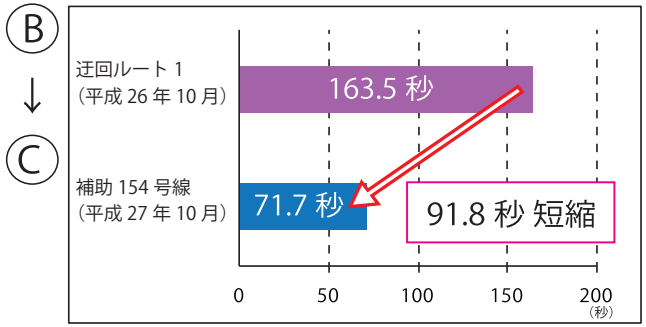


補助 154 号線に交通が集約され、並行する道路では交通量が減少し、安全性が向上しました。
平成 27 年 3 月に世田谷線～世田谷通り間が開通し、全線で相互通行が可能になりました。その結果、補助 154 号線周辺の道路（地点 2、3、4）では、交通量が減少しました。

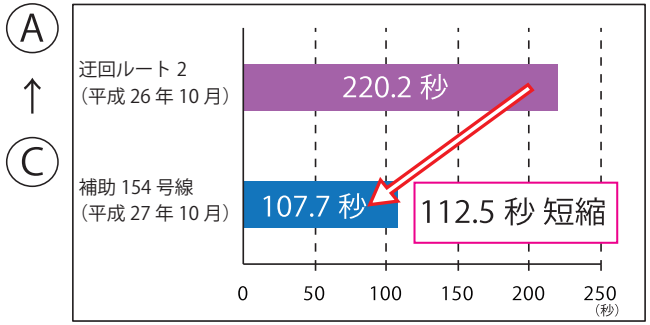
※交通量は現地調査による
調査日は、平成 27 年 3 月 11 日 (開通前) 及び
平成 28 年 3 月 2 日 (開通後) の 7:00 ～ 19:00

利便性・円滑性の向上

比較対象：迂回ルート 1



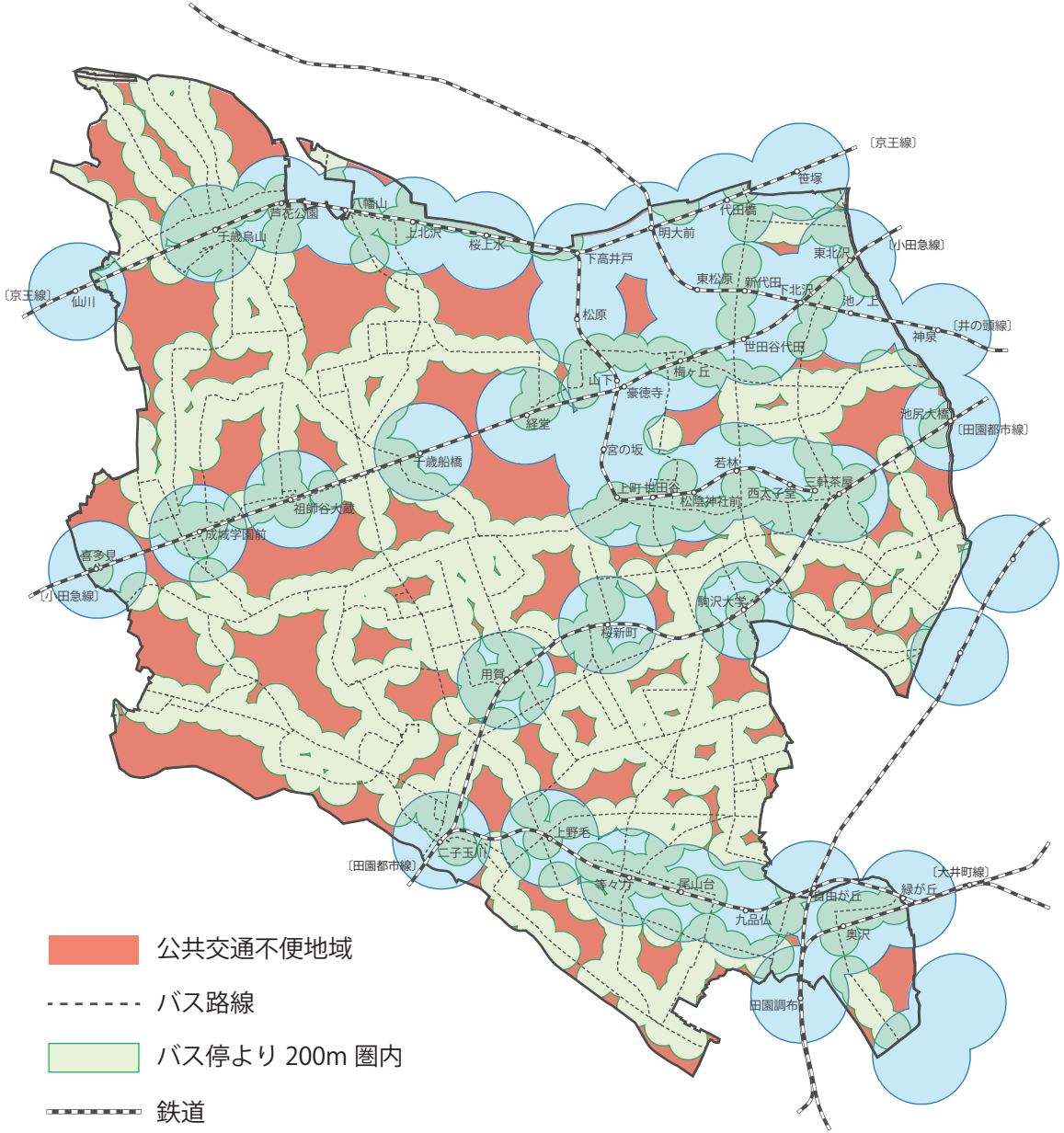
比較対象：迂回ルート 2



都市計画道路のネットワーク化により、自動車などの南北方向の移動時間が短縮しました。
既存の幅員の狭い一方通行の道路を拡幅し、相互通行及びバス等の大型車両の通行が可能になりました。本事業により、当地区内の南北移動に際して、迂回が不要となり、移動時間が短縮しました。

※移動時間について　・ホンダプローブデータによる（7:00 ～ 19:00、1 ヶ月間平均値）
・住友電工システムソリューション㈱　補助 154 号線の整備効果検証データより作成（平成 28 年度）

鉄道やバスなどの公共交通機関を利用しにくい地域の存在　－ 公共交通不便地域 －



区の公共交通不便地域は、鉄道駅から 500m 圏、または路線バス停留所から 200m 圏に含まれない地域を指します。
区内の公共交通不便地域の割合は、令和元年 11月現在で区の面積の 2 割程度となっています。
区の西部地域では鉄道網の間隔が広く、鉄道の利便性が低いため、バス交通が重要な交通機関となっています。
しかし、都市計画道路や主要生活道路などの道路基盤整備が遅れているため、公共交通不便地域が広がっています。

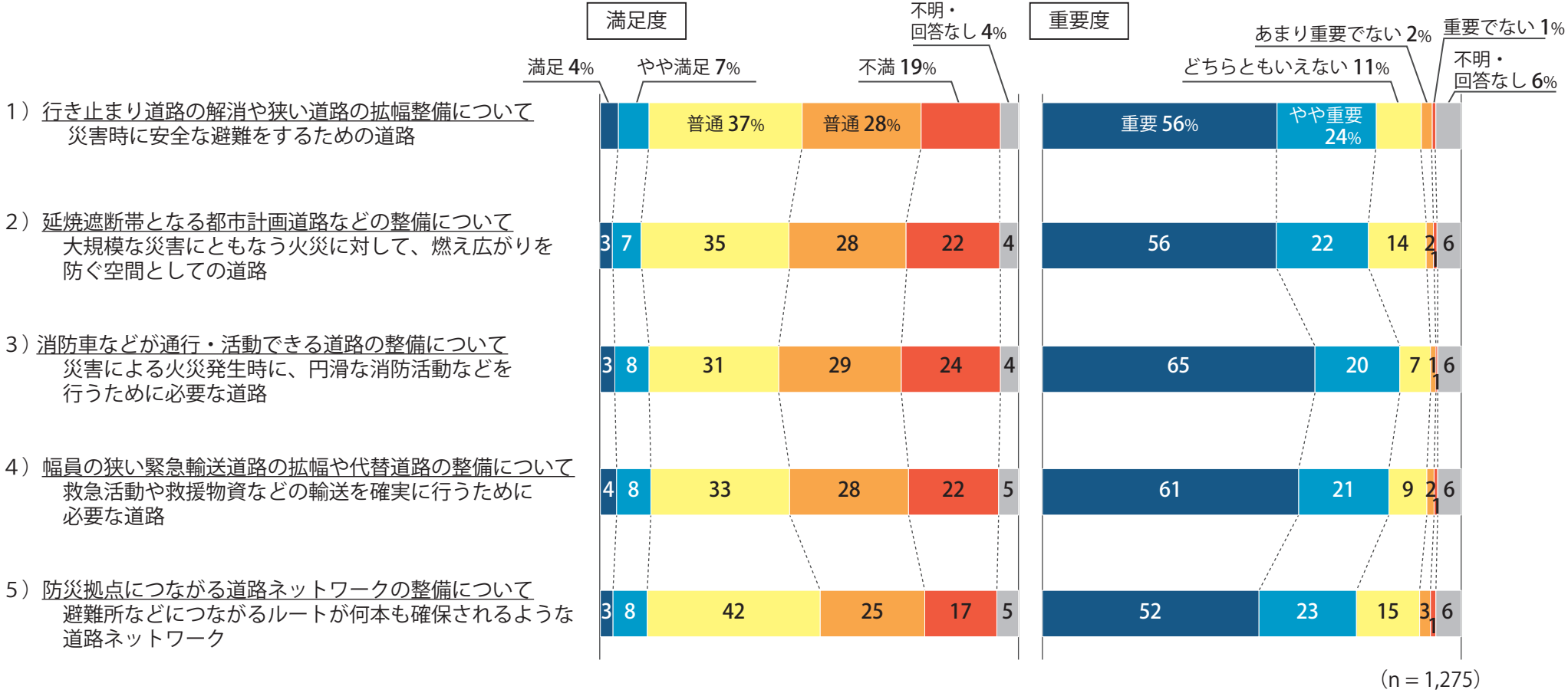
出典：「世田谷区交通まちづくり基本計画（中間見直し）」を基に作成

道路整備に関連する防災上の課題

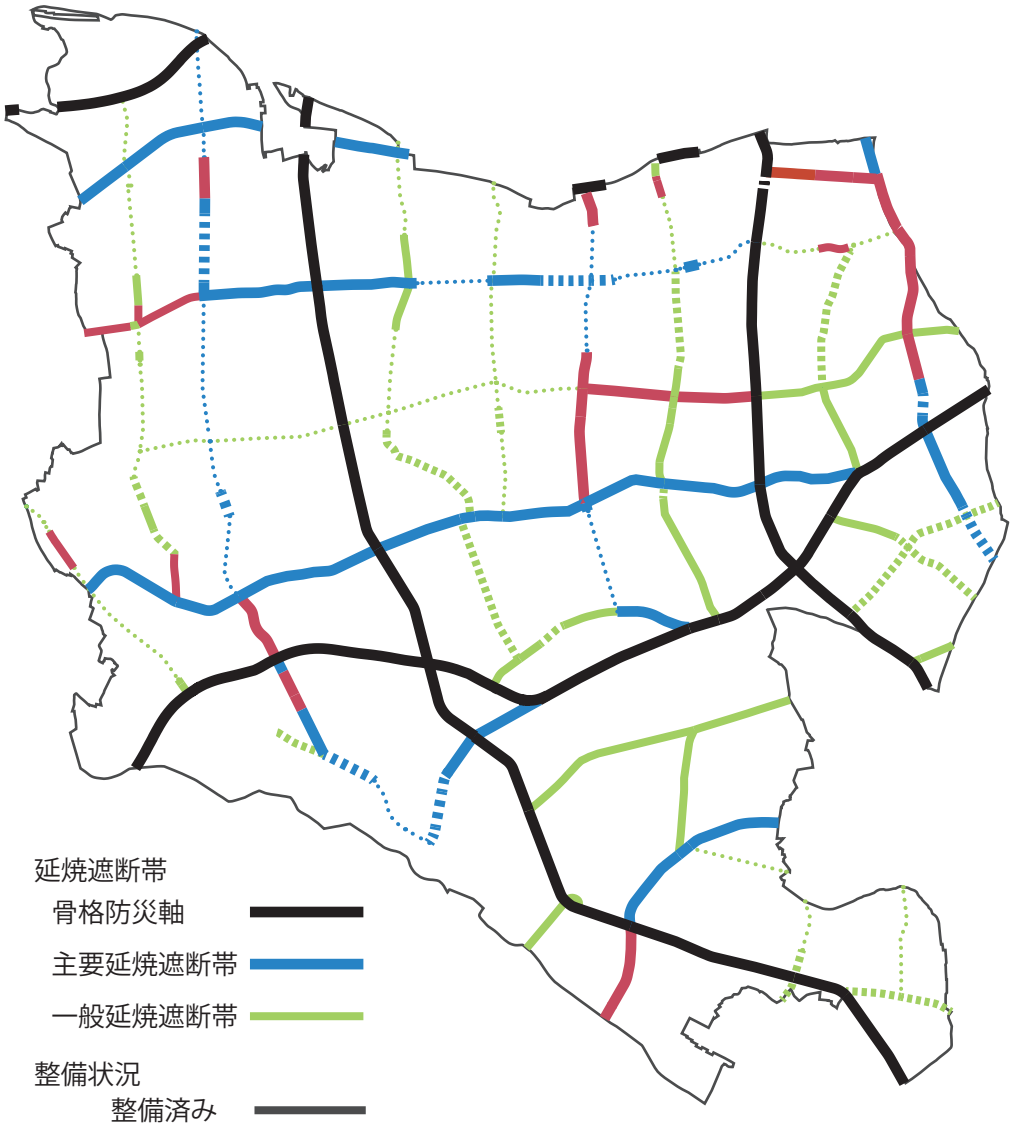
道路整備に関する区民アンケート調査の結果②（一部抜粋）　－ 平成25年７月実施 －

まちの防災性の向上に資する道路整備の取り組みについて

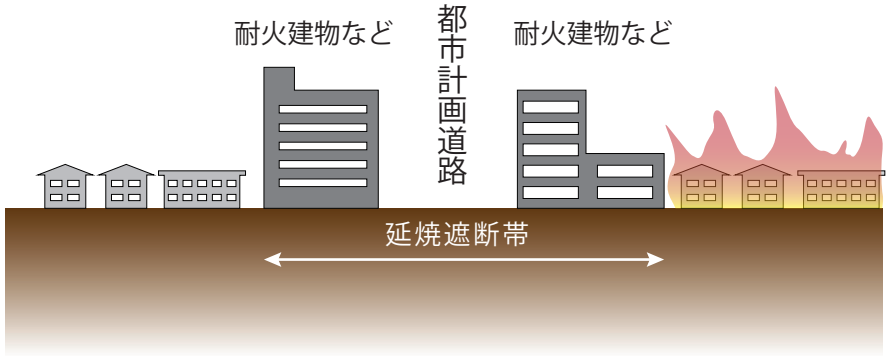
問）防災・減災対策の面からみて、現状の道路の「満足度」と、今後まちの防災性を向上させるための道路整備の取り組みとしての「重要度」についてどう思うか？

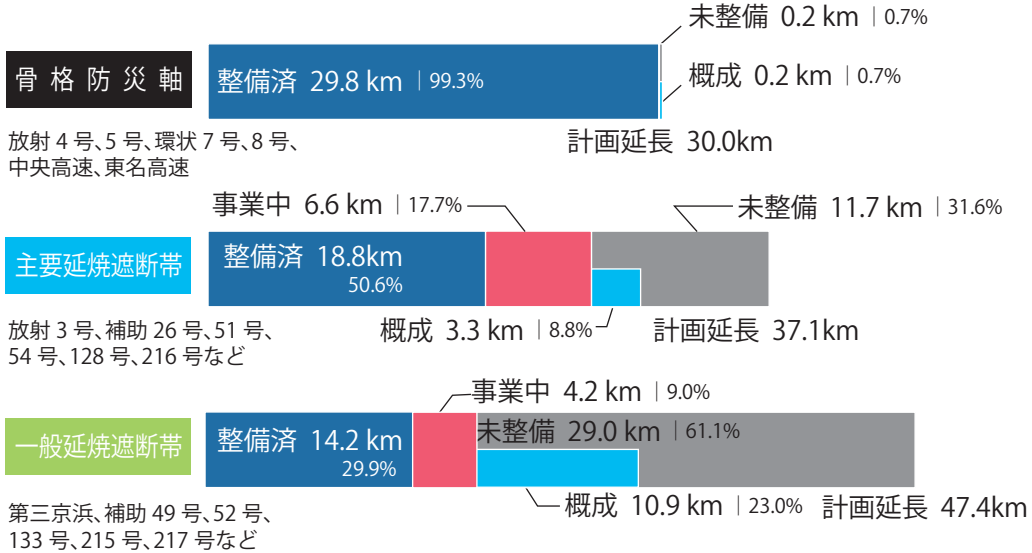


火災の燃え広がりを防ぐ道路　－ 延焼遮断帯となる都市計画道路の整備状況 －



※ 整備状況は令和7年3月時点のもの

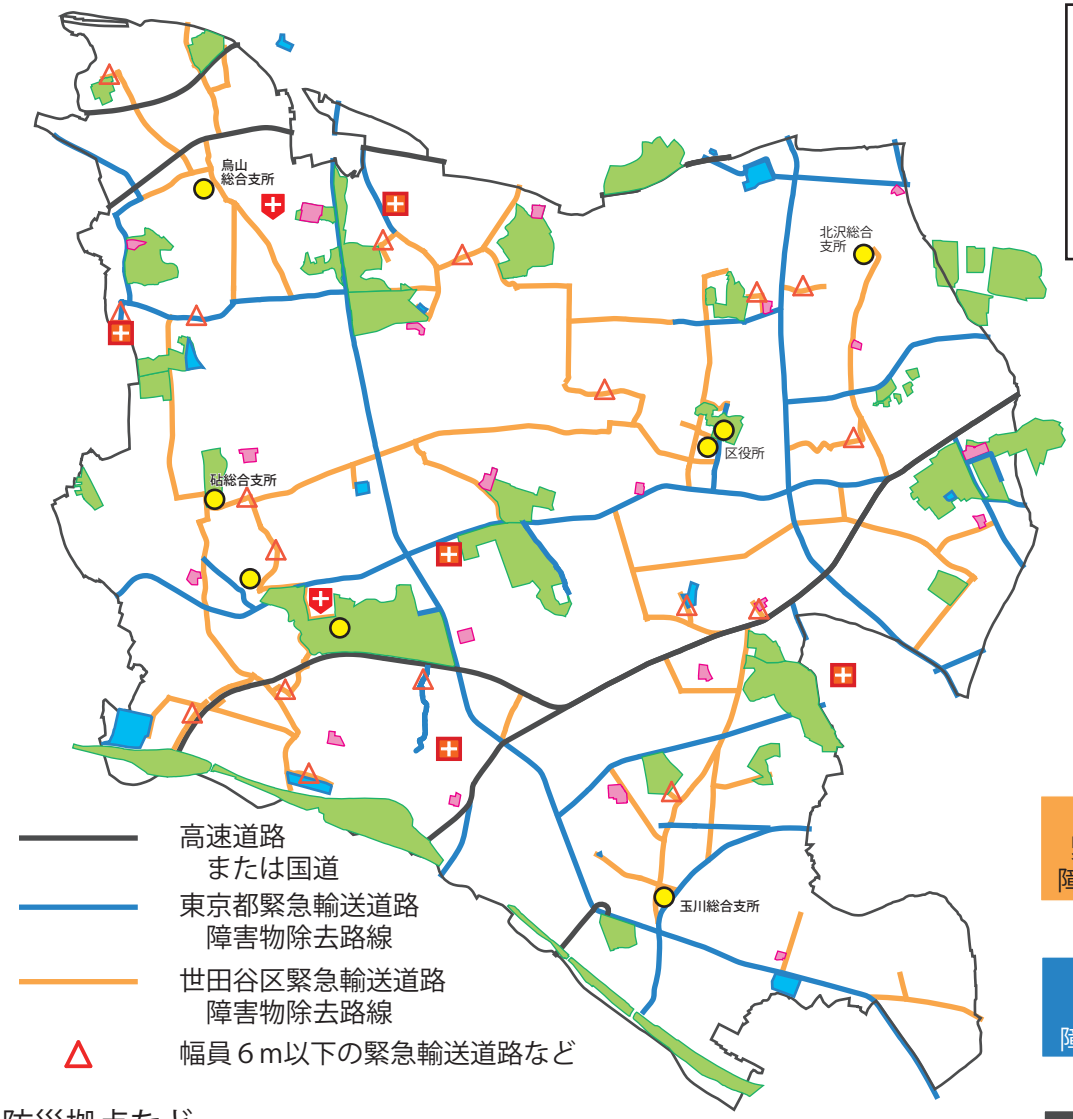


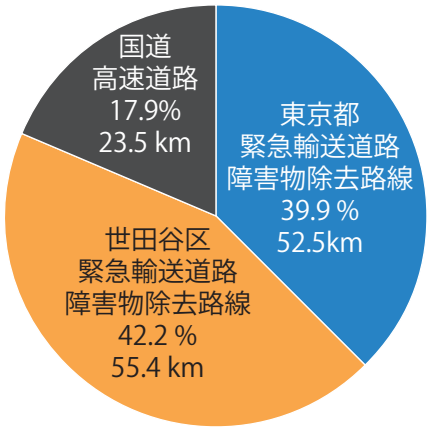


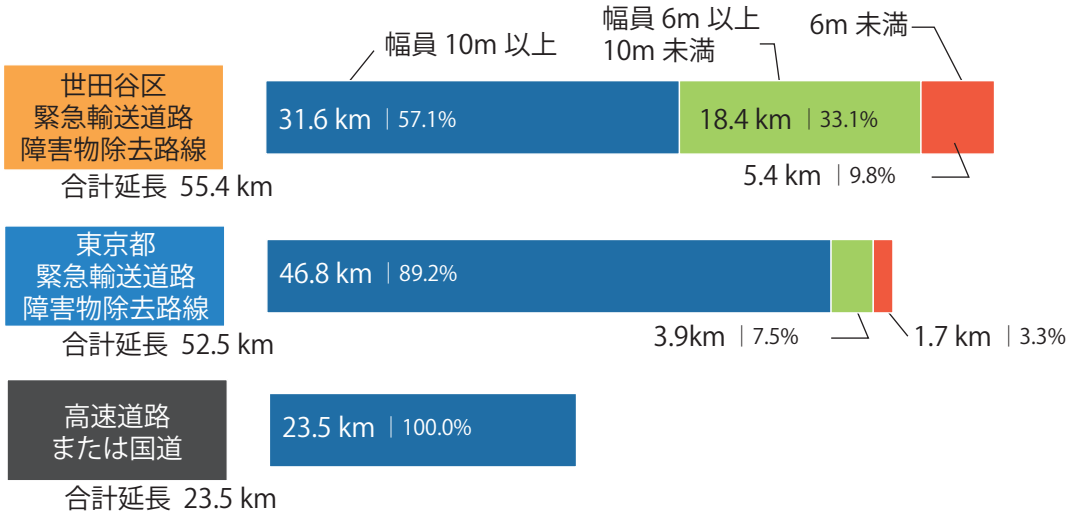
延焼遮断帯とは、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路等の都市施設と、これらと近接する耐火建築物等からなる帯状の不燃空間のことです。防災上の重要度から、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」、「一般延焼遮断帯」の３つに区分されています。
区では、重要度が最も高い「骨格防災軸」に指定されている都市計画道路はほぼ整備されていますが、「主要延焼遮断帯」、「一般延焼遮断帯」に指定されている都市計画道路の整備率は、それぞれ５割、３割程度と低くなっています。

災害時に復旧・復興などで重要な役割を担う道路　－ 緊急輸送道路等の指定状況 －

緊急輸送道路とは、高速道路や国道、幹線街路、または拠点同士を連絡する道路であり、災害時の救急救命活動や復旧・復興などで重要な役割を担います。
区の緊急輸送道路ネットワークは、総延長で約 130km ありますが、輸送路としての幅員が十分ではない道路も存在しています。







防災拠点など

- 広域避難場所
- 医療救護所
- 給水拠点
- 地域内輸送拠点・集積地
- 東京都災害拠点病院
- 東京都災害拠点連携病院

「世田谷区防災マップ（災害対策課）」、
「地域防災計画（令和 3 年修正）（災害対策課）」を基に作成

火災時に円滑な消防活動を行うための道路　－ 消防活動が困難な区域 －

都市計画道路　主要生活道路

整備済
事業中
概成
未整備

幅員 6m 以上の道路

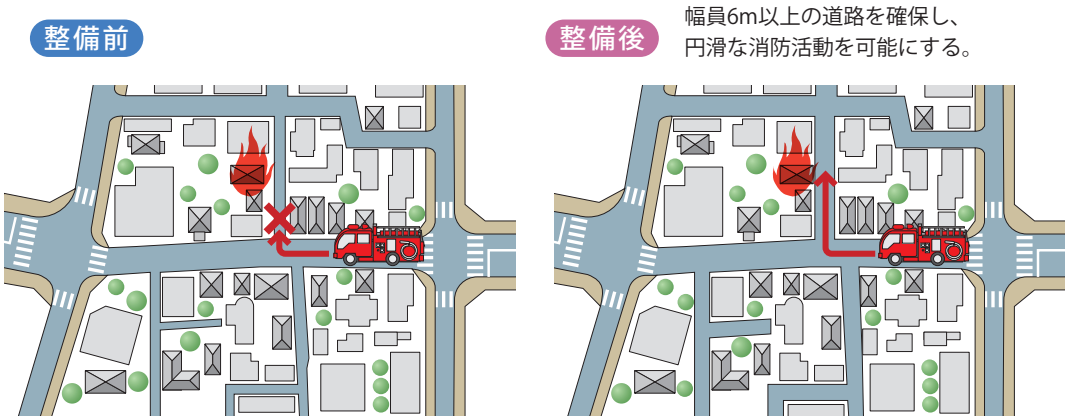
円滑に消防活動が行える幅員 6m 以上の道路から離れた区域

広域避難場所

一次避難所（第 1 順位、第 2 順位）

消火活動が可能とされる区域は、有効水利（消火栓、防火水槽など）から半径 140m 以内とされています。また、消防車等の緊急車両が通行するためには、幅員 6m 以上の道路が必要とされています。区内のおよそ 6 割の道路は幅員 6m 未満であり、特に区の北部や西部の地域を中心として、消防活動が困難な区域が存在しています。

道路整備による消防活動困難区域の解消（イメージ）



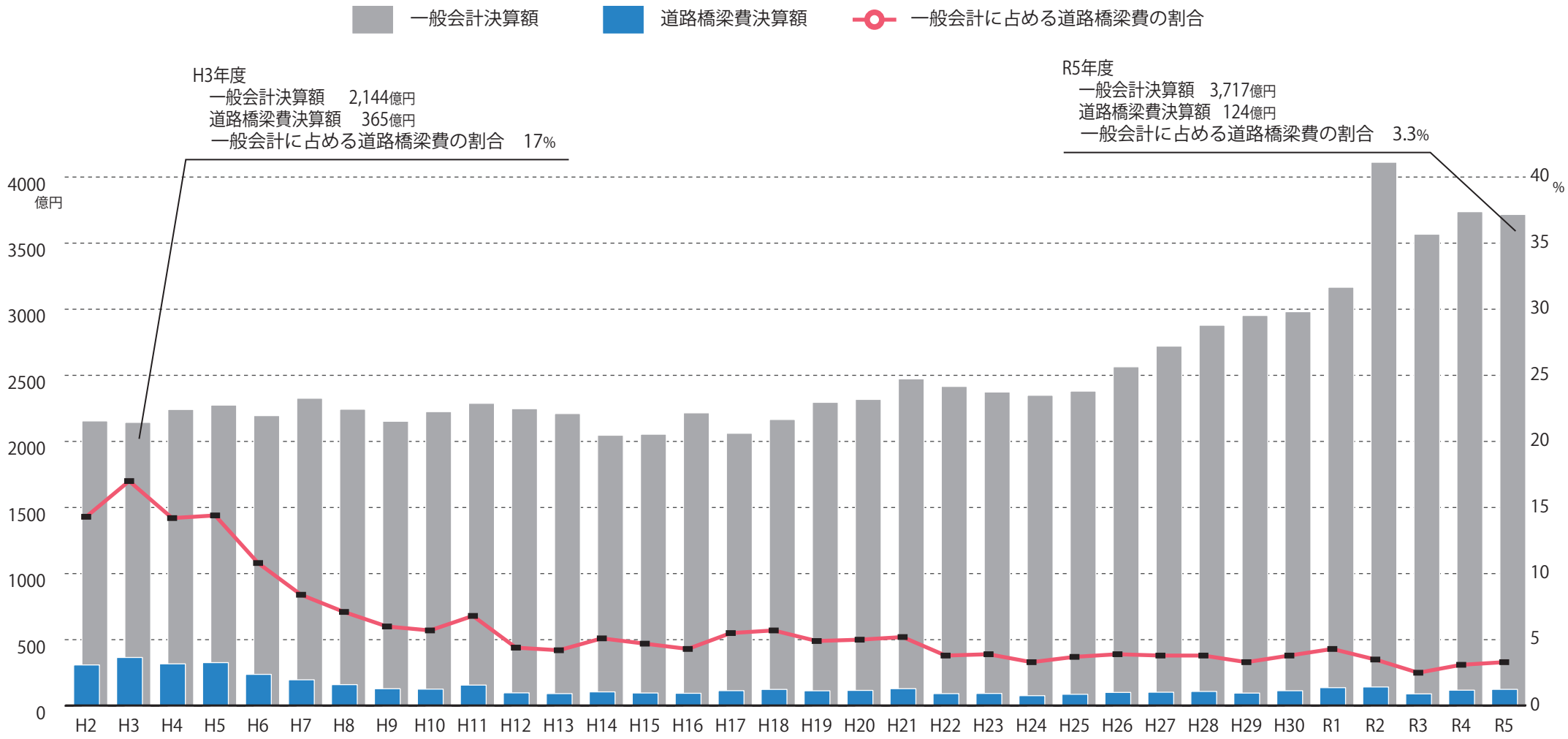
※ 都市計画道路および主要生活道路の整備状況は、R7.3時点のデータに基づく

「世田谷区防災マップ（災害対策課）」、「地域防災計画（令和 3 年修正）（災害対策課）」を基に作成

これまでの道路整備の取り組み

道路整備に関する予算額の推移

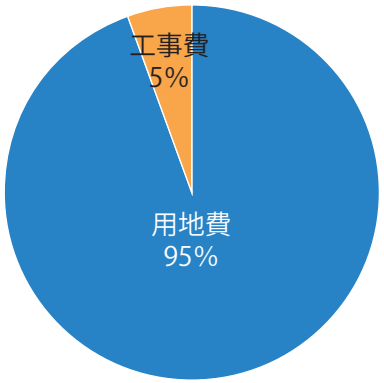
道路事業を行うための予算となる「道路橋梁費」は、平成２年度から減少傾向にあり、近年は横ばいになっています。
また、一般会計に占める割合は、近年では 5% 未満となっています。

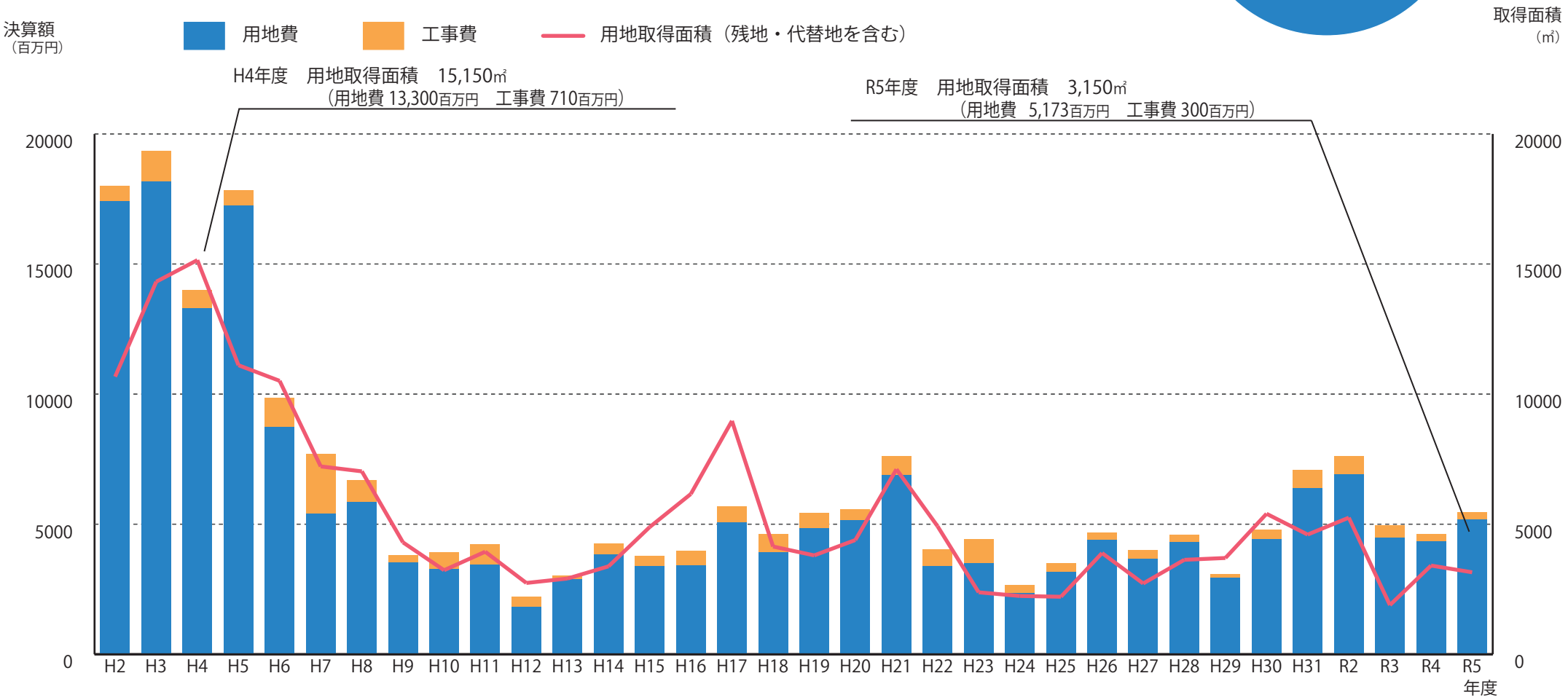


「令和５年度世田谷区決算書」を基に作成

これまでの事業費と用地取得の実績

これまでに道路事業に投入されてきた費用のうち、約 9 割が事業用地の取得のために使用されています。
事業用地の取得実績は、平成 4 年度をピークに減少に転じ、平成 7 年度以降は、年間 2,000 ～ 6,000 ㎡程度で推移しています。





「令和 5 年度世田谷区決算書」を基に作成

世田谷区施行の都市計画道路と主要生活道路の事業年表

路線番号	路線(事業)名	延長(m)	幅員(m)	開始	終了	用地取得率
補49	Ⅰ期	200	16	H15.6	R3.3	
補49	Ⅱ期	525	16	H21.8		73.9%
補54	上祖師谷	71	15	H3.9	H13.3	
補54	桜上水	492	15	H8.8	H20.3	
補54	下北沢	265	22~26	H18.10		69.5%
補125	多摩堤通り	411	25	H20.8	H26.3	
補128	松原3	170	20	R6.3		39.6%
補154	Ⅰ期	279	15	H3.3		
補154	Ⅱ期	164	15	S61.6	H26.3	
補154	Ⅲ期	80	15	S61.6	H19.3	
補154	Ⅳ・Ⅴ期	385	15	H7.8	H24.3	
補154	Ⅵ期その１	94	15	H9.5	H27.3	
補154	Ⅵ期その２	100	15	H17.8	H27.3	
補154	明大前	123	15	H4.8	H18.3	
補154	明大前駅付近	206	15	H26.2		51.0%
補209	明薬通り	629	16	H12.12	H19.3	
補215	上北沢	269	15	H6.8	H19.3	
補216	榎交差点	138	16	S63.5	H6.3	
補216	南烏山５	150	16	S63.6	H10.3	
補216	大蔵Ⅰ期	650	16	H19.12		94.3%
補216	千歳烏山駅付近	370	16	H26.2		67.8%
補216	大蔵Ⅱ期	391	16	R2.4		41.7%
補217	成城学園	236	16	H15.10	R4.3	
補217	成城一、二、三丁目	439	16	H26.3		39.5%
補217	大道北南側	162	16	R1.7		57.2%
区街4	Ⅰ期	1179	11	H元.9	H8.3	
区街4	Ⅱ期	107	11	H6.8	H19.3	
区街5	国士舘坂通り	352	12	H5.11	H17.3	
区街6		505	12	H20.8		93.2%
区街7	上野毛通り	116	12	H21.2	R2.3	
区街8	Ⅰ期 経堂駅前広場	24	17	H16.6	H22.3	
区街8	Ⅱ期	500	17	H18.1	H31.3	
区街10	下北沢駅駅前広場	64	25	H18.10		※100%
区街13	明大前駅駅前広場	12	21	H26.2		63.3%
区街14	千歳烏山駅駅前広場	31	19.5	H26.2		30.0%
主101	千歳通り Ⅰ期	400	12	S62.4		96.0%
主103	上祖師谷四地区計画区画道路５号	330	12	S62.10	H6.3	
主104	塚戸交差点	152	12	H4.3		
主104	千歳通りⅧ期	194	12	H17.8		8.4%
主105	希望丘通り千歳台	165	12	S61.1	H22.5	
主106	恵泉通り	422	11	S41.4		※100%
主107	城山通り細七通りⅠ	424	12	S43.4	H5.3	
主108	城山通り細七通りⅡ	346	12	S43.4	H9.3	
主109	若林公園通り	234	10	S62.6	H21.3	
主110	美術館通り	620	7~11	S62.6	H9.3	
主112	松栄会通り	140	11~12	H18.11		91.1%
主113	勝国寺坂通り	258	10	H9.7	H16.3	
主122	六所神社前通りⅠ期	316	12	H6.10		※100%
主122	六所神社前通りⅡ期	321	12	H18.6		91.2%
主125	希望丘通り 船橋	223	12	H8.3	H18.3	
主126	梅丘通り	83	12	H12.3	H18.3	
主130	上馬・野沢	1176	10	H25.4		26.7%
主204	成城郵便局南側	80	12	H12.1	H15.3	
主207	千歳通り Ⅲ期	345	12	H16.5		※100%
主232	深沢８南側 Ⅰ期	136	11	H13.10	H19.3	
主232	深沢８南側 Ⅱ期	142	11	H29.6		83.5%
主305	大道北西	350	12	H21.3		90.7%
主333	成城学園前駅東側	98	12	H18.3	H18.3	

※用地取得は完了していますが、工事未了のため事業を継続しています。

世田谷区　道路整備白書

平成２４年　５月　発行　　令和　７年　４月　改定
平成２４年１０月　改定
平成２６年　４月　改定
平成２７年　４月　改定
平成２８年　４月　改定
平成２９年　４月　改定
平成３０年　４月　改定
平成３１年　４月　改定
令和　２年　４月　改定
令和　３年　４月　改定
令和　４年　４月　改定
令和　５年　４月　改定
令和　６年　４月　改定

編集・発行　世田谷区 道路・交通計画部 道路計画課
〒１５８－００９４　世田谷区玉川１－２０－１
ＴＥＬ　０３－６４３２－７９３５
ＦＡＸ　０３－６４３２－７９９１