

【認可申請にあたっての参考資料】

平成 18 年 7 月 31 日
世 田 谷 区

補助線街路第 54 号線及び世田谷区画街路第 10 号線の幅員構成について

1. 区の上位計画における位置付けについて

- (1) 『世田谷区都市整備方針（世田谷区の都市計画に関する基本的な方針）』（H13.3）
「地区幹線道路（幹線道路以外の都市計画道路）」の整備方針において、
- ・ 過密な都市での貴重なオープンスペースであるという役割や景観を形づくっている役割を担っていることを重視して、緑化等の道路環境整備を働きかける。
 - ・ 整備を進める際には、自動車だけでなく自転車・歩行者の通行の場であることを重視して、十分な幅を持つ歩道の確保や段差の解消などを行う。
 - ・ 地域の状況を踏まえ、道路の新設に合わせた、電線類の地中化を計画的に推進していく。
 - ・ 沿道に商業施設の立地を誘導する路線を新しく造る際には、沿道地区の地先道路としても使われることを考慮した道路として整備するよう働きかける。
- (2) 『東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅の駅前広場整備構想』（H13.3）
- ・ 市街地の防災性の向上や駅前広場の整備を行う上で、補助 54 号線の整備は不可欠である。2 車線を基本として、緑化や広幅員歩道の整備など歩行者主体の下北沢の街づくりに貢献できるような道路整備に努める。
- (3) 『駅周辺（東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅）街づくりの基本計画』（H14.4）（抜粋）
- ・ 駅前広場から個々の魅力ある駅周辺商店街への歩行者の回遊動線を強化するため、補助 54 号線や世田谷区画街路第 10 号線には広幅員歩道を確保する。
 - ・ 補助 54 号線や駅前広場の整備、鉄道敷地の活用により、災害時の避難経路・延焼遮断機能を確保する。
 - ・ 補助 54 号線や駅前広場の整備に際して、積極的な緑化を図る。
- (4) 『駅周辺（東北沢駅・下北沢駅・世田谷代田駅）街づくりの整備計画』（H15.4）
補助 54 号線整備の基本的な考え方
- ・ 地区の交通の円滑な処理
 - ・ 災害時の避難経路や延焼遮断機能、緊急車両の活動空間など、駅周辺の都市防災機能の確保
 - ・ 駅周辺の歩行者・自転車の安全性と快適性の確保による歩行者ネットワークの基軸
 - ・ 道路緑化、電線類地中化の推進など駅周辺の都市軸としての景観に配慮した商・住環境の確保
 - ・ 沿道土地利用の促進など、下北沢駅周辺の商業性の向上への貢献

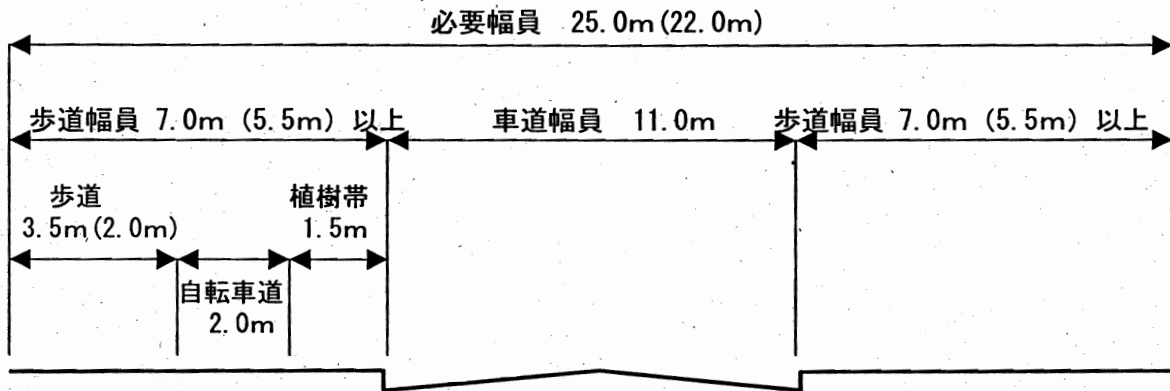
2. 道路構造令（以下『令』と記す。）上の規定について

- ・ 4種2級の道路についての幅員は、下記のとおりである。

対象 区間 【注1】	車道幅員			総歩道幅員				総幅員 (m)
	車線 (令5条4)	停車帯 (令9条)	両側 計	歩道 幅員 (令11条)	自転車道 (令10条) 【注2】	植樹帯 (令11条の4) 【注3】	両側 計	
①	3.0m	2.5m	11m	2.0m 以上	2.0m	1.5m	11.0m 以上	22.0m 以上
②	3.0m	2.5m	11m	3.5m 以上	2.0m	1.5m	14.0m 以上	25.0m 以上

注1：①は歩行者の交通量が通常の場合、②は歩行者の交通量が多い場合

注2：標準幅員 注3：標準幅員



3. 横断計画について

(1) 横断計画の考え方について

- ・ 補助54号線及び世区街第10号線の歩道整備については、地域の街づくりに寄与させるため、快適な歩行空間としての整備に加え、歩行者の回遊性の向上、地域に不足している緑の確保、街のシンボル空間としての整備、荷捌き空間の設置等により地域に大きく貢献するように整備を行う。
- ・ 歩道については、荷捌きスペースの設置などについて今後検討を進めることから、現時点では計画幅員から車道、自転車道及び植樹帯を除いた部分を全て歩道幅員とする。
- ・ 荷捌きについては別途設置の検討を行う荷捌きスペースで処理することを想定しており、停車帯については、乗用車のみを対象とした1.5mとする。
- ・ 自転車道については、安全性と快適性の確保のため2.0mとする。
- ・ なお、計画幅員が15mとなる区間には自転車道の整備は行わないが、本事業区間は駅直近であり、また鉄道上部に整備される駐輪場への経路となること、駅周辺は歩行者交通量も多くなることなどから、本事業区間においては自転車道を整備する。

- ・ 植樹帯については、緑の確保に留まらず、サークル部のシンボル空間における中高木に繋がる植樹帯として、高、中、低木を混植し、芝等の地被類とともに多様な配植形式とすることができるよう幅員を2mとする。
- ・ 下図②は幅員 26.0m区間であるが、駅からの歩行者の流れが多い区間であるため、標準的な歩道幅員として4.5mと広めに設定する。
- ・ 下図①は幅員 22.0m区間であるが、②区間に比べ、歩行者の流れが少ないことから標準的な歩道幅員として2.5mと設定する。

注	車道幅員 (片側)			総歩道幅員 (片側)				片側幅員	総幅員
	車線	停車帯	計	歩道幅員	自転車道	植樹帯	計		
①	3.0m	1.5m	4.5m	2.5m	2.0m	2.0m	6.5m	11.0m	22.0m
②	3.0m	1.5m	4.5m	4.5m	2.0m	2.0m	8.5m	13.0m	26.0m

- ・ なお、歩道内の横断構成については、認可図書においては標準的な配置による横断面としている。
- ・ サークル部については、公共空間が少ない下北沢駅北側エリアで、防災上、まちづくり上に寄与する貴重な道路空間として整備していく。

(2) 今後の方針について

① 全体について

- ・ 歩道、自転車道、植樹帯等の横断構成（配置）については、今後、整備に向け、交通管理者との協議も踏まえた荷捌きスペースの整備などとも整合を図りながら検討を進めていく。
- ・ 世田谷区画街路第10号線については、交通広場及びその導入路としての性格上、出来るだけ歩道空間を広く確保する方向で検討を進める。
- ・ 整備に当たっては、地元要望なども踏まえ、社会実験等の手法も活用しながら進めていく。

② 自転車道について

- ・ 自転車道については、地域の自転車交通の流れや鉄道上部への駐輪場の整備状況等も踏まえ、上記分離型に加え、自転車歩行者道（令10条の2・歩行者の多い道路にあっては幅員4m以上、その他では3m以上）としての整備も検討していく。

③ 荷捌きスペースについて

- ・ 荷捌きスペースについては、交通管理者との協議、地元商店街とのルール作り等を踏まえ、地域に必要な荷捌きスペースの確保にむけ、検討を進めていく。

④ サークル部の整備について

- ・ サークル部については、下北沢駅周辺の街づくりに貢献するようなシンボル空間としての整備を、地元要望なども踏まえ、検討していく。