

新・井の頭通り（都道放射第23号線）
住民アンケート調査結果 まとめ
－23号線完成後の便利度を軸として－

明大前駅周辺地区街づくり協議会

■本資料について

題記アンケートは都市計画道路都道放射第23号線（通称井の頭通り）世田谷区大原二丁目から杉並区和泉二丁目までの区間のうち、世田谷区内の予定地両側約100m範囲の一般戸建て全住宅（分譲マンションも含む）の一戸一戸の住民（実際に当該住宅に居住している住民）を対象に2015年11月28日・29日に795部調査票を配布。
 12月20日に調査票を264部回収した。回収率33.2%と高い結果を得られた。

本調査方法や調査結果は概要報告書、詳細報告書にまとめたが、大変注目される調査結果は23号線が完成すると不便になると考える人が、便利になると考える人より多い、という結果である。そこで、なぜ「23号線が完成すると地元（本アンケート調査地域）にとって不便になる

と考えるか多いのか」を詳しく分析して「まとめ」の報告とすることにした。

- 報告は「はじめに」で全体を俯瞰したのち、
- 1 項で便利度を分析し、それを基に
 - 2 項で地下案の評価が高い理由、
 - 3 項で円形周回道路案の評価が低い理由を考える。それを踏まえて
 - 4 項で地先道路の分断と、通過する交通の利便性確保の両立の問題、
 - 5 項で道路計画の認知度が判断を左右する問題を考察する。

（%は四捨五入しているため合計が100%にならない場合があります。）

調査方法や調査結果の詳細、環境への影響分析などは概要報告書、詳細報告書を参照願いたい。

■本資料の構成

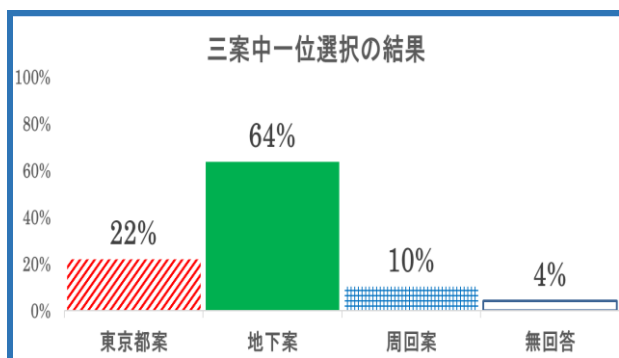
はじめに

- 1 23号線は、地元にとって必ずしも便利とは言えない。
- 2 地下案は際立って評価が高い
- 3 円形周回道路案は「道路予定地居住者」の評価が高い

- 4 地先道路の分断と、通過する交通の利便性確保の両立の問題が大きい
- 5 23号線計画の内容周知が必要

はじめに

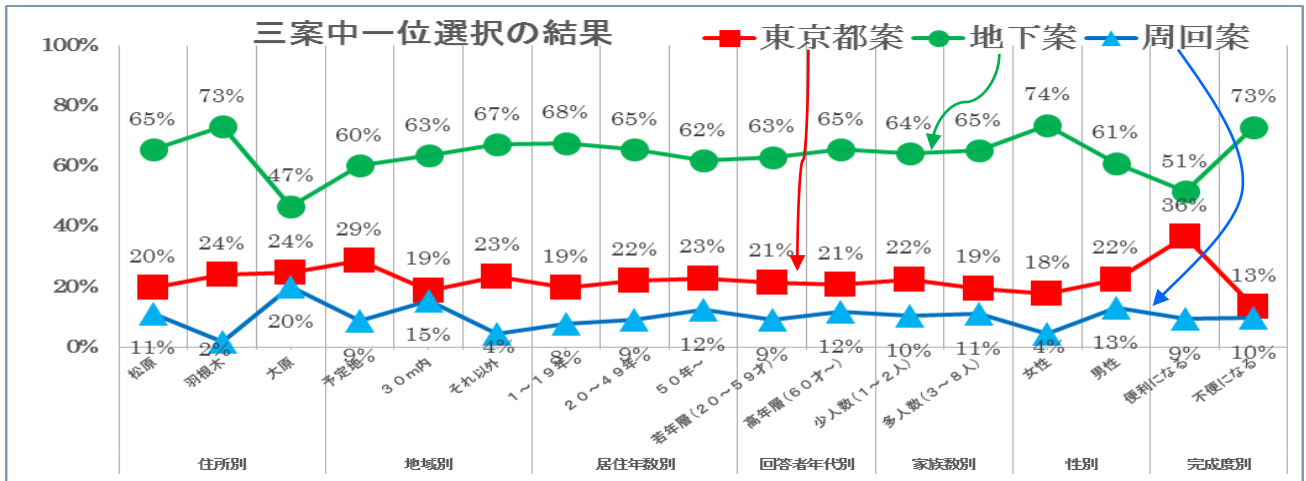
「東京都計画案」と「地下トンネル化案」と「円形状周回道路案」の3案（詳細は末尾や概要報告書を参照）を比較して一位選択結果¹は右記の通りであり、地下案の評価が高い。



¹ P20 12 (1) 問 11 三案中一位選択の結果 全体ページは「新井の頭通り（都道放射第23号線）についての住民アンケート調査結果概要報告書（当協議会ホームページに掲載）」のページを指す（以下同様）

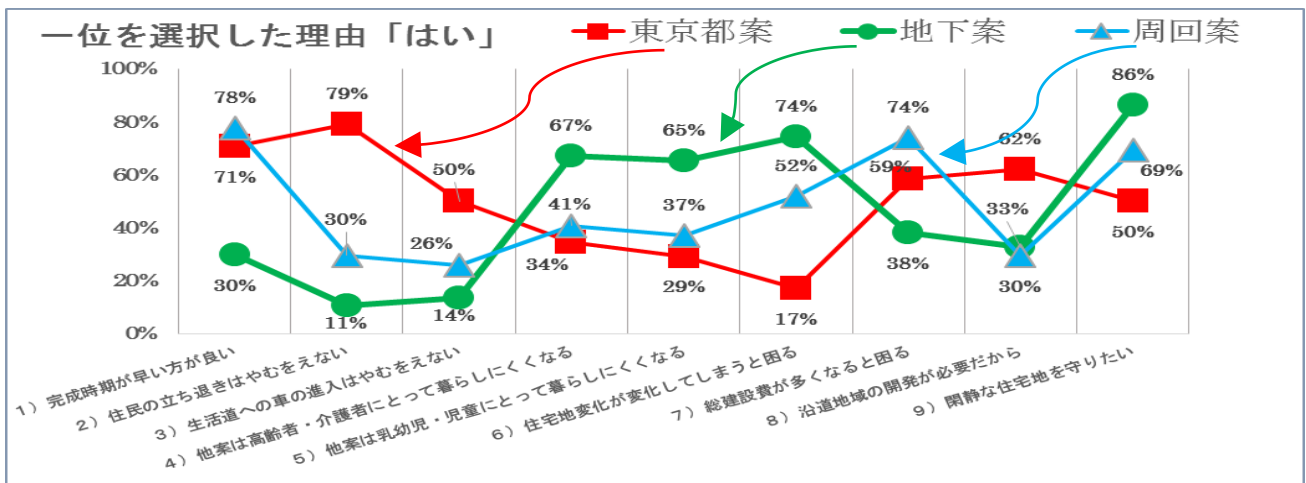
回答者属性別一位選択の結果²は下図の通りであり、どの属性も地下案が高い

²P20 12 (2) 問 11 三案中一位選択の結果 属性別一覧



三案中一位選択の理由³は下図の通りであり、地下案と東京都案の選択理由が対照的である。周回案はその中間であることが分かる。

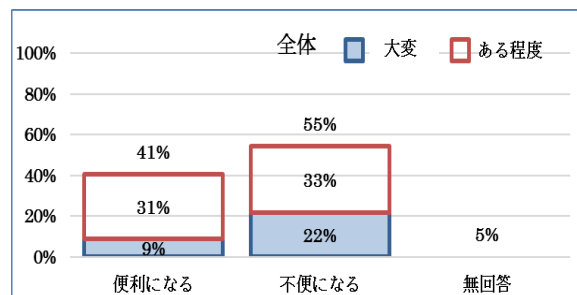
³P22 13 (2) ア問 12 三案中一位選択の理由「はい」



この全体の結果を受けて 23 号線完成後の便利度の観点から以下の通り分析した。

1 23 号線は、地元にとって必ずしも便利とは言えない。

完成した後の便利度全体⁴を見ると、「便利になる」が 41%に対して、「不便になる」55%。と不便になると考えている人が便利になると考えている人よりも「多い」ことが分かる。

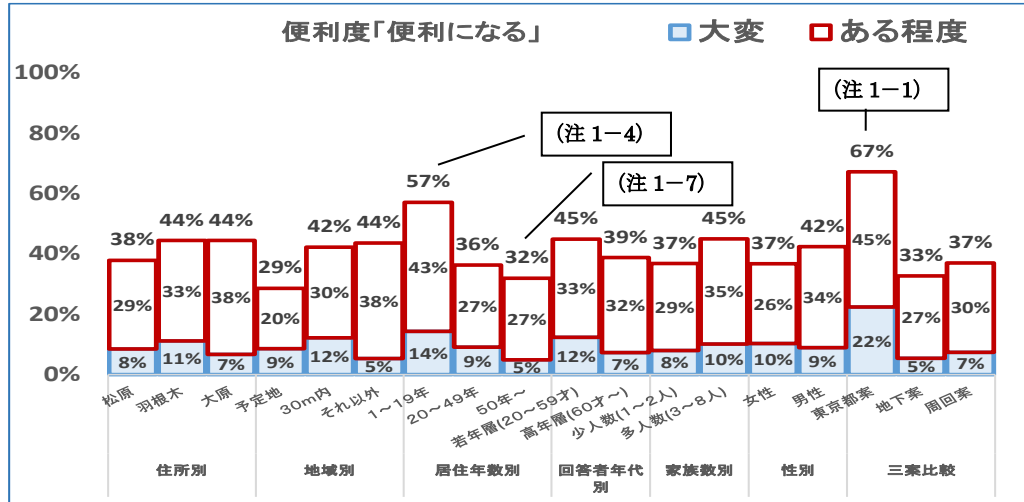


⁴p11 6(1)問6 完成した後の便利度 全体

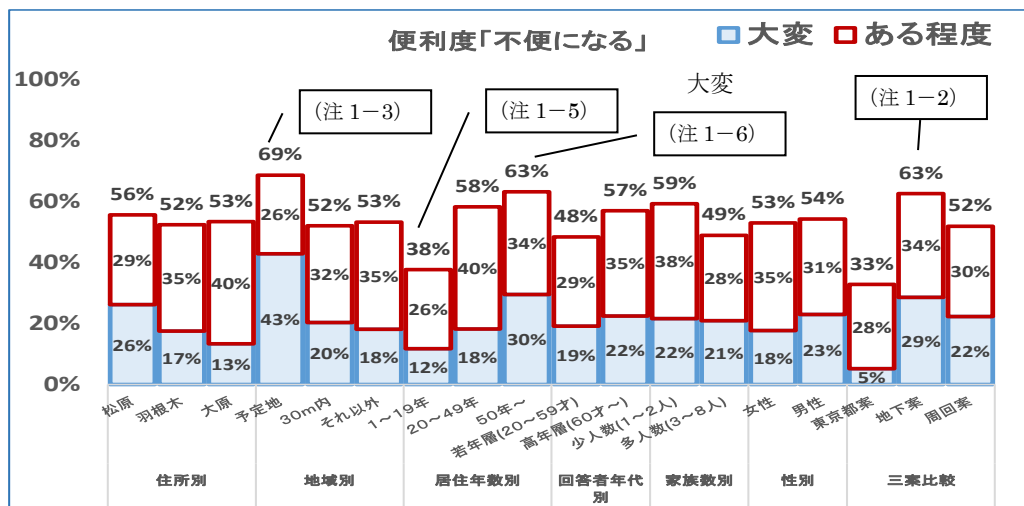
これをさらに分析するため、完成した後の便利
度 一覧⁵を見てみる。

5P11 6(2)問6 完成した後の便利度 一覧のグラフ

ア 便利になる



イ 不便になる



この完成した後の便利度 一覧のグラフでは、東京都案を1位とした人の内、67%が「便利になる」と回答している(注1-1)。

一方「不便になる」と回答した人は、地下案が1位とした人の63%(注1-2)、さらには予定地内に住んでいる人にとっては69%(注1-3)にのぼる。

また、居住年数が比較的少ない(1年~19年)では「便利になる」との回答57%(注1-4)が「不便になる」という回答38%(注1-5)のほぼ2倍ある一方で、50年以上住んでいる人にとっては「不便になる」という回答63%(注1-6)が「便利になる」と考える人32%(注1-7)の

2倍いることがわかり、居住年数によって、道路の利便性のとらえ方が完全に逆転していることが分かる。

ここから、

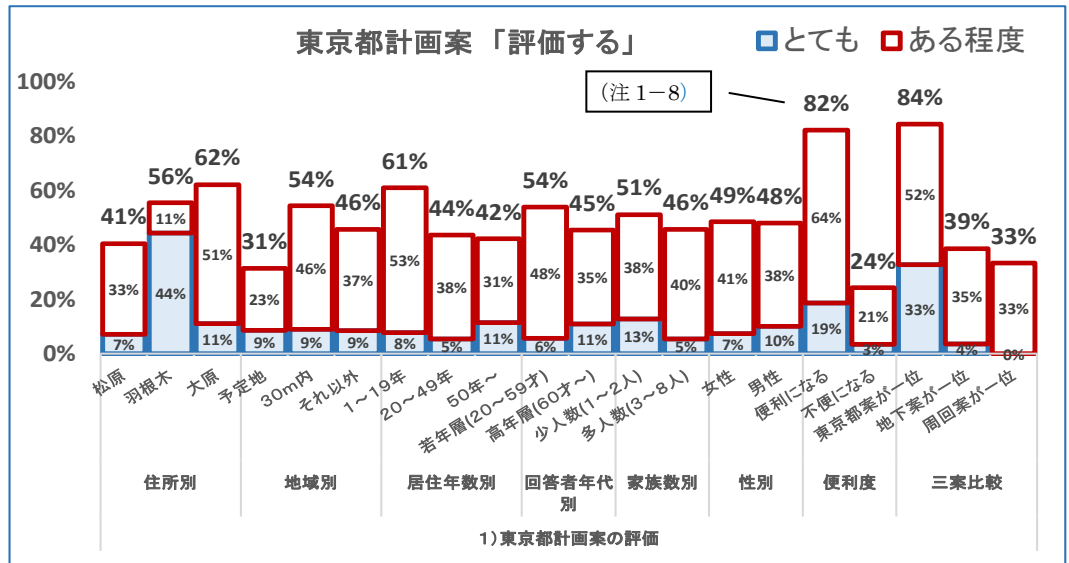
(a) ある程度、新しい道路を利用することができると思う層は、道路ができることによる利便性の向上を評価している一方、道路を利用せず、徒歩や電車での生活をしている人たちにとっては、道路はどの案でも生活が不便になると予測していると見て取れる。

(b) また、居住年数による傾向の差は、居住年数が20年未満の人（おおむね1996年以降に転入）は、松原1丁目付近から羽根木にかけての住宅地が、交通が至便であることを前提としてこの地に住み始めた人たちであるのに対して、50年以上の居住歴をもつ人たちは、交通が便利なのは当たり前で、ここに住み続けるに

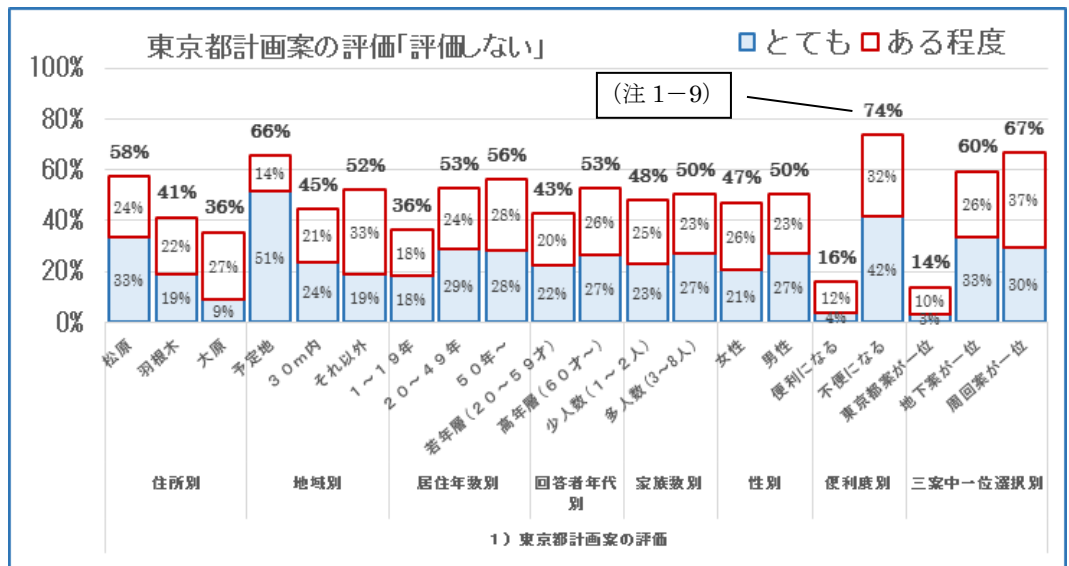
あたっては、別の理由が大きな要因となって住んでいるということが予想される。居住年数の長短で回答に差異が出たこととは反対に、年齢によつての回答の差異がそこまで大きくなかったことから、年齢よりも居住歴の長短の方が回答に影響を与えていることが分かる。

(c) 上記の傾向は、下に示す属性別東京都計画案の評価⁶でも見て取れる。

6P12 7(2)問8 1) 属性別東京都計画案の評価 一覧のグラフ
ア 評価する



イ 評価しない



東京都案を評価する人は、道路が出来て「便利になる」と回答した人の内の実に82%（注1-8）に上り、「不便になる」とした人の74%（注1-9）は東京都案を「評価しない」と回答して

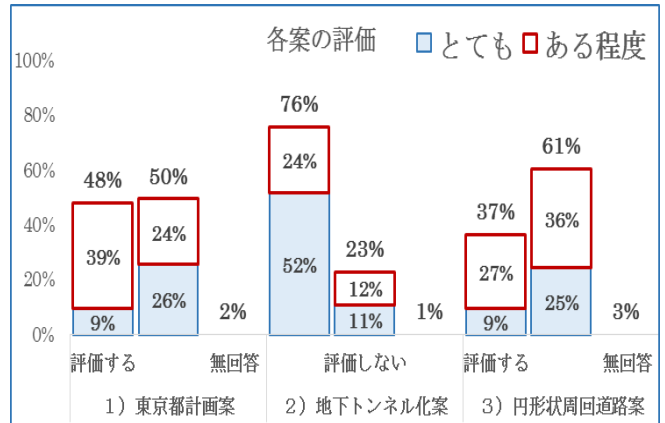
いる。ここでも、道路を使って便利になると考えるかどうか、回答が分かれる原因であると考えられる。

2 地下案は際立って評価が高い

右記3案評価比較図7で、2) 地下トンネル化案の評価を見ると「評価する」が76%あるのに対して、「評価しない」23%と地下案は際立って評価が高いことが分かる。

(d) 評価する という数値以上に、「評価しない」という回答が、他の2つの案に比べて非常に少ないことに注目するべきであると考え

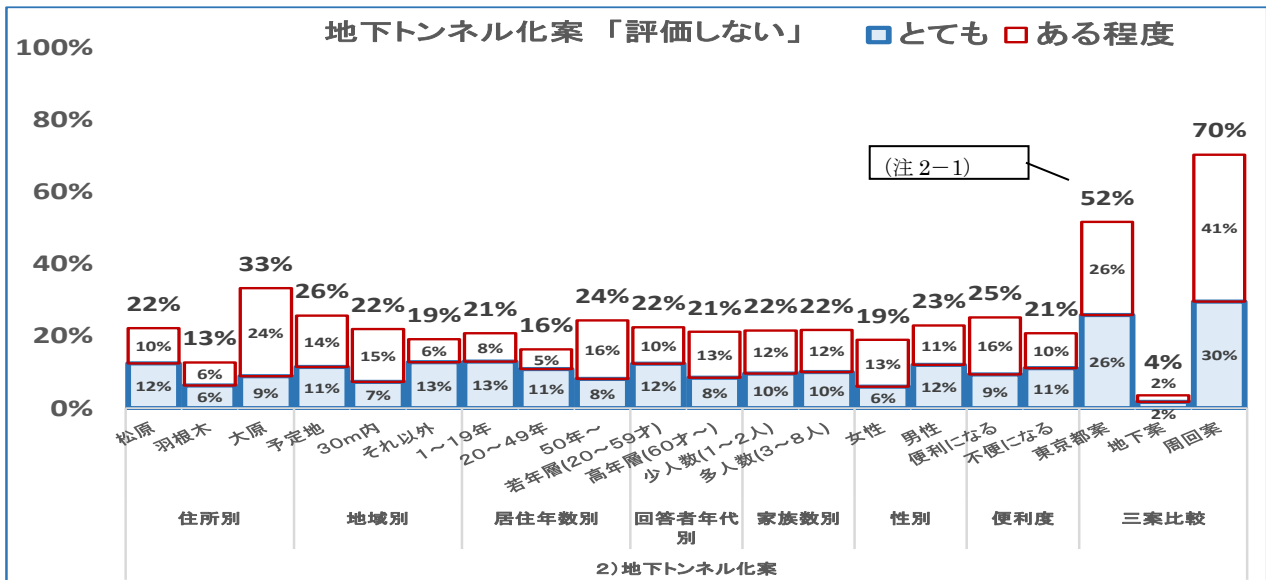
7 P16 10(1) 問8から問10 各案の評価一覧 全体



(e) 下図地下トンネル化案の評価「評価しない」⁸のグラフの中で、「東京都案が1位」とし

た人の中では、52%（注2-1）が評価しないとしていることが抜きん出て高い。

8 P13 8(2)問9 2) 属性別地下トンネル化案の評価一覧
イ「評価しない」



この「評価しない」という点は、何が原因で評価しないと回答しているかをよく分析する必要があるが、「東京都案が1位」と回答した人には、この道路を使ってどこかに移動したいという意図があり、一方、地下トンネル化案の場合に地元がこの道路を使えなくなる／使いにくい道路になるのではないかと懸念があって、このような懸念が、道路利用を期待する人たちからのネガティブな回答につながったのではないかと考えられる。

(f) 実際には、地下トンネル化案の場合でも、地上部には「側道」に相当する道路が残り、地

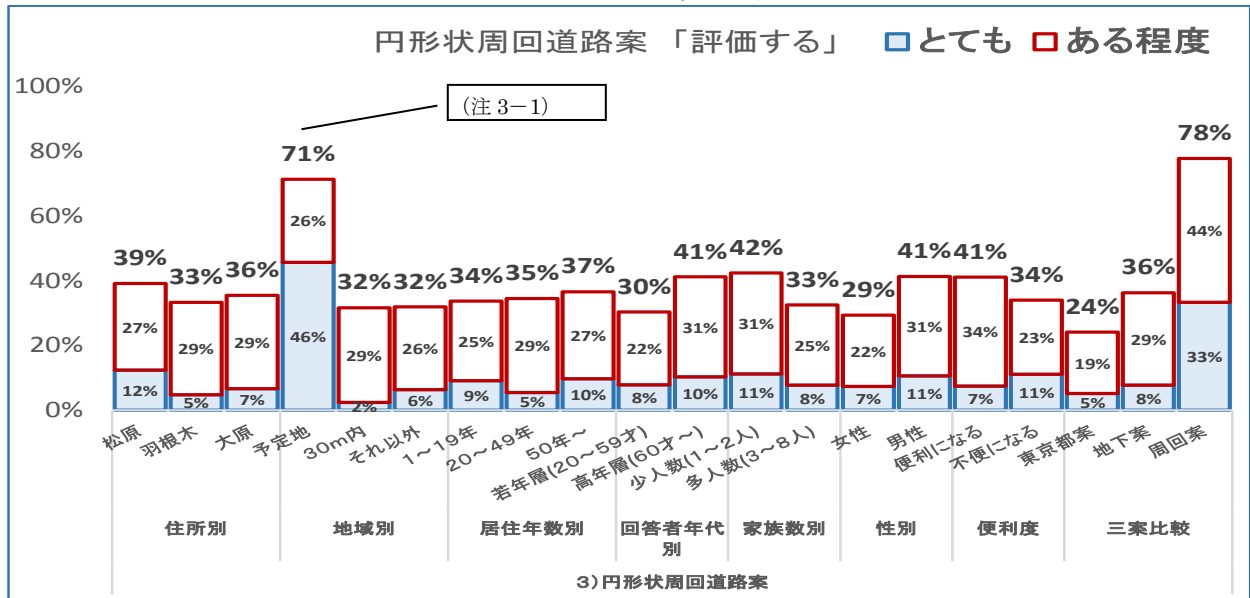
元の車も、適切な場所で本線に合流できる構造になると予想されるなど、道路構造の細かい部分が明らかになれば、この52%の「評価しない」という回答は減るものと考えられる。その一方で、東京都案では、中央分離帯などが当該区間のほぼ全線にわたって設置されるなど、地元の自動車利用者にとっては必ずしも使いやすいとは言えない道路構造になることが、本アンケート実施後に分かった。このような事情も、引き続き地元の居住者に広報してゆく必要があると考えられる。

3 円形周回道路案は、「道路予定地居住者」の評価が高い

(g) 前ページ2項の3案比較図にて円形周回道路案を見ると、全体では評価しないが61%となり、アンケート回答者の6割以上がこの案は評価していないことが分かる。

(h) しかし、下記 円形状周回道路案「評価する」⁹を見ると、「予定地居住者」の71%（注3-1）が「評価する」と回答している

⁹ P14 9(2) 問10 3) 属性別円形状周回道路案の評価一覧表評価する



23号線予定地居住者の人たちからすると、新たな用地買収をほとんど必要とせずこの23号線が整備できるのであれば、それに越したことはなく、立ち退きが発生しないという点で、予定地の人たちの評価が高くなったものと考え

えられる。
円形周回道路は、都内ではまだまだ事例が少なく、現実的に実現できるかの検討も必要である。

4 地先道路の分断と、通過する交通の利便性確保の両立の問題が大きい

全体として、都市計画道路を整備する際にもどこでも行き当たる地先道路の分断と、通過する交通の利便性確保の両立の問題が、この地域でも大きい。

（によって）分離した場合でも、地元車両が便利に使える地先道路のような経路を確保することが必要であることが分かる。

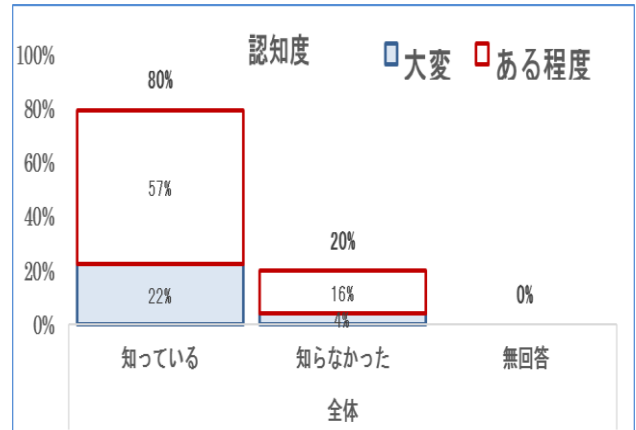
当該地区に特徴的な傾向は、地元住民の中にもこの道路を利用したいという層が存在するので、通過交通を扱う本線・本道を（地下化な

計画決定に際しては本件の十分な検討が必要であり、計画案の説明に際しても本件について住民への十分な説明が求められる。

5 23号線計画の内容周知が必要

以上、23号線完成後の便利度を軸として分析してきたが、23号線計画についてどの程度知っているかにより判断が異なることが考えられる。そこでアンケートの23号線の「認知度」のグラフ¹⁰右図を見てみると「全体」の80%が、東京都の放射第23号線計画があることを「知っている」と回答している。

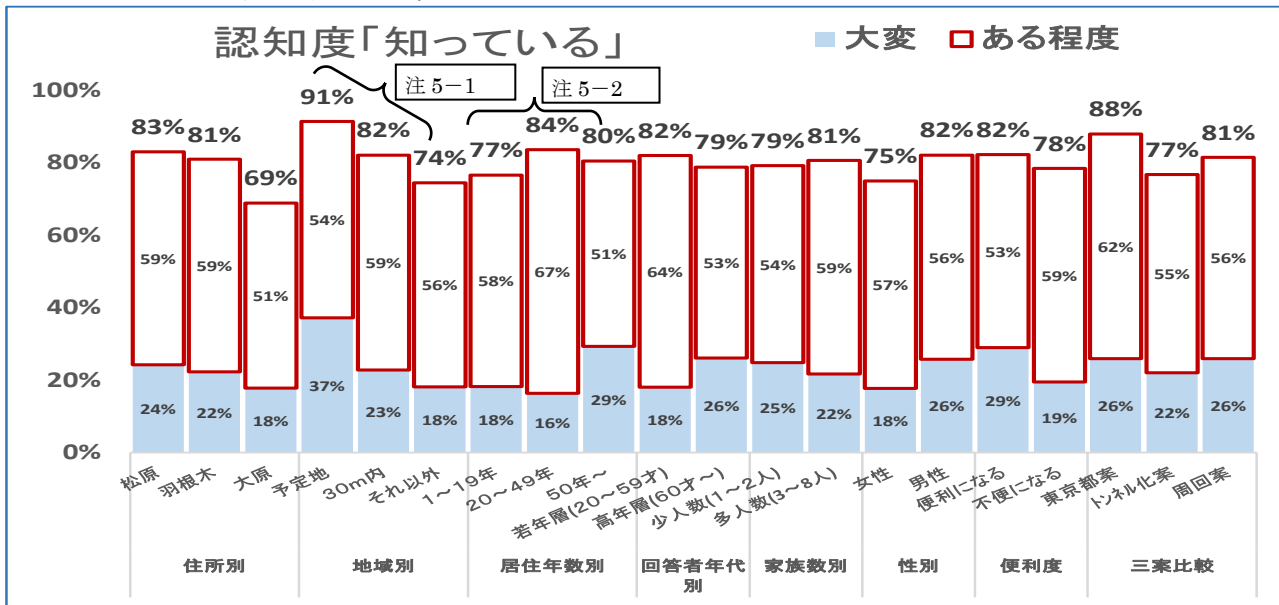
しかし、認知の度合いを詳しく見ると、「よく知っていた」人が22%、「ある程度知っていた」人が57%で、「よく知っていた」人は全回答者中の1/4にも満たないということもできる。



¹⁰ P6 1問1 認知度(1)問1 全体

さらに、下図の属性別認知度 一覧¹¹で「知っている」と答えた回答者の属性を見ると次のような傾向が見えてくる。

¹¹ P6 1問1 (2)問1 属性別認知度 一覧 ア 知っている



(i) 予定地居住者、30m内居住者、それ以外居住者の別に見ると、それぞれ 91% (37%)、82% (23%)、74% (18%) で (注 5-1)、当然のことながら、「予定地」に居住する人の認知度が高い。【注】(i)内の%は「よく知っていた」と回答した人の比率で内数。

(j) 居住年数別では、19年未満の人よりも、今の土地に20年以上および50年以上住んでいるという居住年数の長い人の認知度が高い (注 5-2)。

これらが示す傾向は、東京都案が都市計画決定された1966年当時 (=50年前)を知る「予定地居住者」の認知度が高い一方、その後に入居してきた「30m内居住者」およびその外縁の地域の「それ以外居住者」には周知が徹底されていないことを示唆している。したがって、今後、23号線の建設・完成によって様々な影響を最も強く受けることとなる、30m以内および外縁に住む現在の住民に対して、東京都は十分な説明を行い、住民の声を吸い上げ、要望を実現することが重要でと思われる。

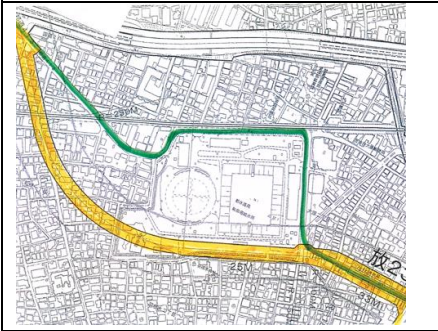
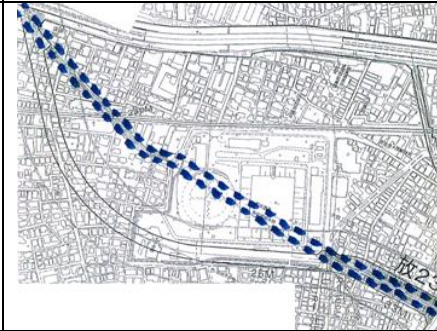
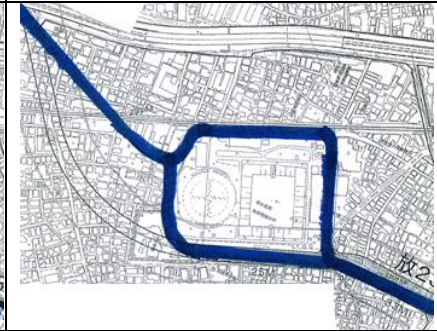
これまでの東京都案の説明会では、中央分離帯が設置されるとの説明はあったが、そのため右折左折、Uターンなどが自由にできなくなることの周知や信号機の設置をどうするかなど、道路の便利度を判断する材料が住民に十分示されてきたとは言えない。

23号線の東京都案は、大原地区では既存の井の頭通りの拡幅、羽根木地区では既存道路の幹線道路化、松原地区では住宅街を縦断する新たな幹線道路の建設というふうに、地区ごとに性格が異なることもある。

東京都は、23号線の沿道地域やその外縁地域も含めて、近隣住民の理解を十分に得たうえで適切な都市計画を進めるべきであると考えます。



参考 3案の概要は下記の通りである。

【都道放射第23号線:東京都計画】	【代替案A:地下トンネル化案】	【代替案B:円形状周回路案】
		
<ol style="list-style-type: none"> 1. 起点は大原二丁目交差点（環状七号線）、終点は松原交差点（甲州街道）です。 2. 道路の幅員は25メートル（一部33メートルの箇所があります。） 3. 構造は「自動車道、自転車道、歩道」で中央分離帯もあり、また、歩道緑化および電線、電柱の地中化計画もあります。 4. 自動車道の車線は停車帯を設けた片側1車線、両側2車線です。 5. 住民の立ち退きが必要となります。 6. 道路整備により、交通の流れが大きく変化して周辺住民の方の生活に影響すると予想されます。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 和田堀給水所の南東端から北西端に向かう一直線の地下トンネル化する案です。 2. トンネル入り口を環状七号線東側、出口を甲州街道先の永福町辺にして、大原二丁目及び松原交差点の渋滞が緩和されます。 3. 住民立ち退きが回避されます。 4. 和田堀給水所の地下を利用するため東京都水道局の協力が必要です。 5. 建物の用途や容積率を規制する用途地域の変更は限定的になると予想されます。 6. 道路整備が必要ないので、周辺住民の方の生活に影響しません。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 和田堀給水所を取り囲む道路を円形状に整備して、一方通行の周回路にする案です。 2. 松原交差点から大原二丁目交差点へ向かう車道（2車線）は現・井の頭道路を一方通行道路として使用し大原二丁目交差点からは給水所南側・西側の境界線に沿って2車線の一方通行道路を新たに作ります。 3. 住民の立ち退きは少数におさえられます。 4. 和田堀給水所の敷地の一部を利用するため東京都水道局の協力が必要です。 5. 一方通行にすることにより、交通の流れが変わって周辺住民の方の生活に影響すると予想されます。

明大前街づくり協議会連絡先：会長 甲斐健二郎
〒156-0043 世田谷区松原 1-1-15 電話：03-3321-0467
URL:<http://www.meidaimaemachizukuri.org/>

※新井の頭通り（都道放射第23号線）についての住民アンケート調査結果概要報告書、同詳細報告書は上記ホームページで参照いただけます。