

第 1 編 バリアフリー全般事項

第 2 章 杉並区の概況

第2章 杉並区の概況

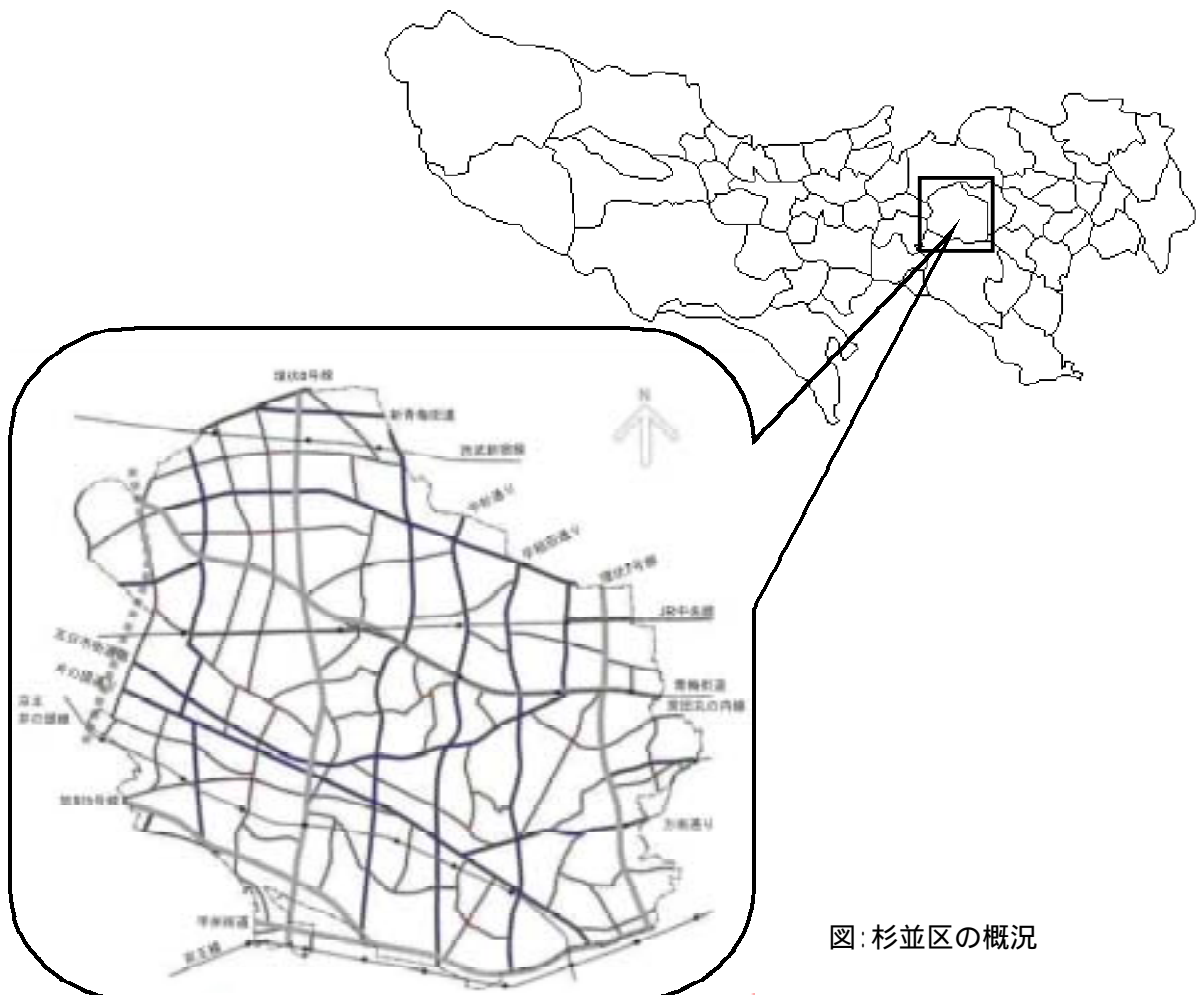
2-1 杉並区の概要

(1) 位置・面積

武蔵野台地の上、東京23区の西端に位置し、一般に「城西地区」と呼ばれる区域に属しています。概ね方形で、東は中野区・渋谷区、西は三鷹市・武蔵野市、南は世田谷区、北は練馬区に接し、その面積は34.02km²と23区中8番目の広さをもっています。

(2) 道路事情

区内を通る国道・都道は、甲州街道、中央自動車道（環八以東は首都高速道4号線）の国道2路線と、青梅街道や五日市街道等の都道15路線があります。これらと区道（2,445路線）を合わせた公道部分の道路率は13.86%（平成15年4月1日現在）で、決して道路事情に恵まれているとはいえない現状です。特に、南北を縦断する道路整備が遅れていることや、一部の区画整理地区を除くと不規則に連なった幅の狭い道路が多いことなど、今後の整備を進めるうえでの多くの課題が残されています。



図：杉並区の概況

(3) バス交通

交通の便としての自動車に関しては、近距離旅客輸送機関であるバス路線が発達しています。特に南北方向（都心部を中心とした環状方向）の交通には鉄道がなく、バス交通が頼りです。鉄道の各駅間や駅と住宅地域等を結んでいる区内のバス路線は、都営バスや民間バス（6社）を合わせて58系統あり、区民の日常的な移動手段として大切な役割を果たしています。

鉄道のような高架ホームの上下移動がなく、身近な停留所で乗降できるため、地域内の通院・買物等日常の外出に誰でも気軽に利用できるバス交通は、高齢化社会の進展を考えればさらに重要なものとなります。

そこで杉並区は、マイクロバスを利用して、公共交通の利便性が不足している地域の解消と住民の日常生活に密着した新しい公共交通機関として、平成12年11月、阿佐ヶ谷駅～浜田山駅を結ぶ南北バス「すぎ丸」をコミュニティーバスとして運行しました。

今後、浜田山以南の地域についても、平成16年度の運行を目指して、準備を進めています。



南北バス「すぎ丸」

(4) 鉄道

大量旅客輸送機関である鉄道は、人口流動に関する重要な位置を占めています。区内の鉄道は、ほぼ東西（都心から放射状方向）に走り、北から西武新宿線、JR中央線、地下鉄丸ノ内線、井の頭線、京王線の5路線に19駅あり、都心部への交通利便性が高く、区民の大切な足となっています。

2-2 人口構成の変化

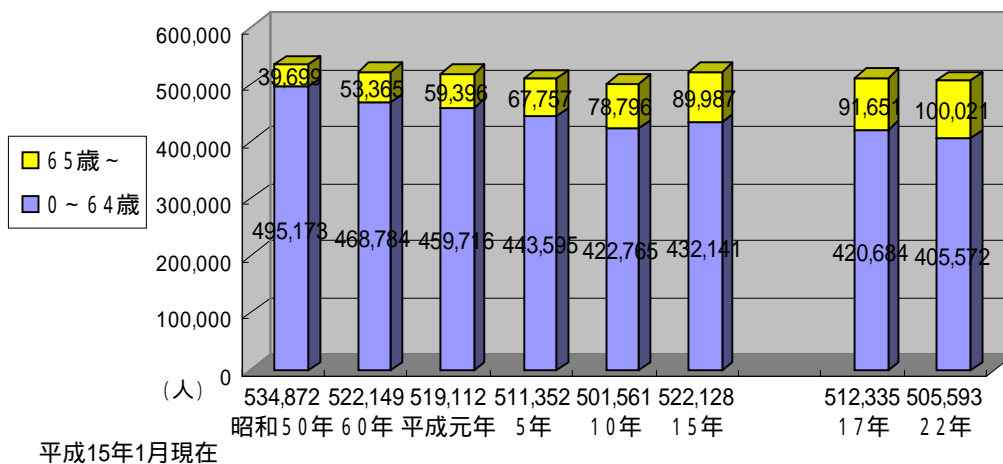
杉並区の人口は、都市化の進行により急速に増加した昭和50年の53万4千人をピークに減少傾向にありましたが、平成9年以後微増し、平成15年1月1日現在、約52万2千人となっています。しかし、今後は、平成17年では約51万2千人、平成22年には約50万5千人と緩やかに減少すると予測されています。

人口の年齢構成については、65歳以上の高齢人口が着実に増加してきており、一方で、0～14歳の年少人口や15～64歳の生産年齢人口については、近年、減少傾向にあり、高齢者人口の割合が急速に高まっています。

世帯構成については、単身世帯や夫婦のみの世帯が増加しており、少子化や世帯分離の進行等によりファミリー世帯の世帯人員規模も縮小傾向にあり、総じて世帯の少人数化が進行しています。

このことは、本格的な少子高齢化社会を迎えて、だれもが住み慣れた地域で安心して快適に住み続けられる環境づくりへの要請が高まっているものと考えられます。

また、若い世代については、就業・就学上や結婚などの独立の他、住居が狭い、住居費が高い等の理由から転出超過傾向にあり、地域社会の活力を維持する観点からは、若いファミリー層などの定住化が求められています。



図：杉並区の高齢者人口推移

(1) 昼間人口

1日の流動人口は、流出が221,605人（通勤者184,301人、通学者37,304人）流入が125,127人となっていて、住宅地としての地域的特性が表れています。

(2) 人口密度

中央線沿線や環七沿い、特に高円寺北・高円寺南や梅里、方南地域は人口密度が高く、善福寺、成田西、大宮地域では低くなっています。

このことは、JR中央線沿線や環状七号線沿道に広がる木造賃貸住宅等の共同住宅の多い比較的密度の高い住宅地と、西部地域を主として広がる戸建て住宅の多い比較的密度の低い住宅地の、住宅都市として二つの顔をもっていることとも関係すると考えられます。

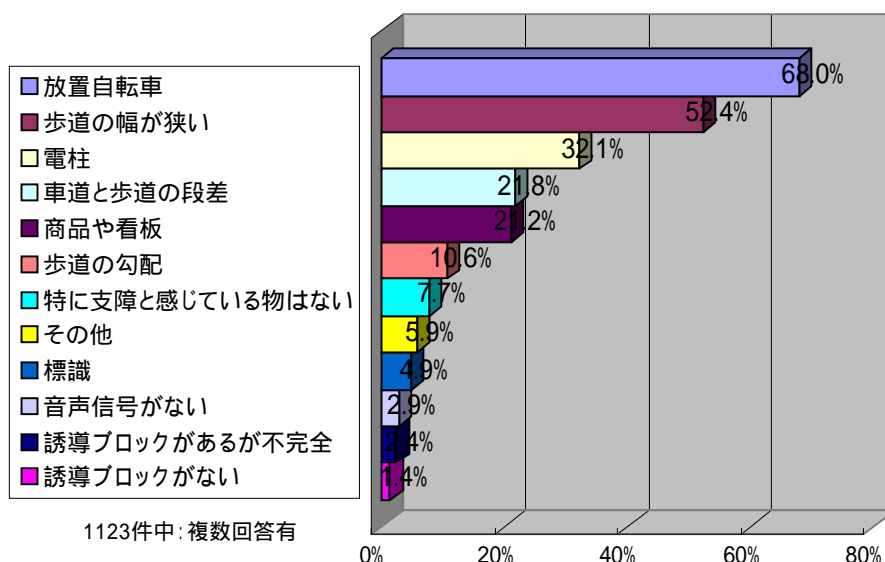
2-3 区民の意識

杉並区では、区政に関する区民の意見・要望等を把握し、行政施策の基礎資料とするため平成14年7月に第34回区民意向調査を実施しました。この調査では、道路や鉄道駅で支障（バリア）と感じるものなどについてお尋ねしました。

(1) 外出時に支障と感じているもの

歩道のある道路の場合

歩道のある道路の場合、外出する際に通行の支障と感じているものは、「放置自転車」が68.0%で最も多く、次いで「歩道の幅がせまい」(52.4%)、「電柱」(32.1%)、「車道と歩道の段差」(21.8%)、「商品や看板」(21.2%)の順になっています。



図：外出時に支障と感じているもの（歩道のある道路）

歩道のない道路の場合

歩道のない道路の場合、外出する際に通行の支障と感じているものは、「放置自転車」が55.4%で最も多く、次いで「電柱」(46.1%)、「商品や看板」(22.0%)、「道路の凹凸」(21.3%)の順になっています。

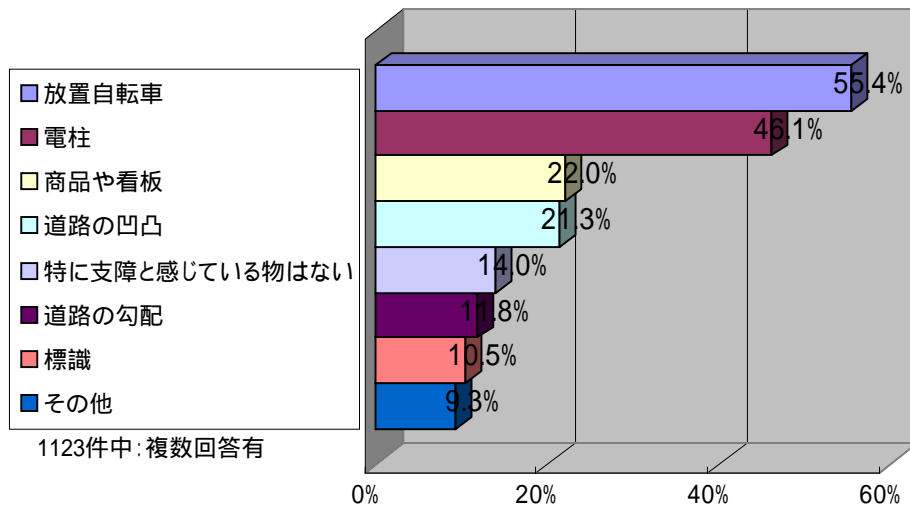


図:外出時に支障と感じているもの(歩道のない道路)

(2) 鉄道駅利用時に支障と感じているもの

鉄道駅を利用する際に、支障となると感じているものは、「階段」が23.0%で最も多く、次いで「エスカレーターがない」(21.8%)、「エレベーターがない」(13.1%)、「通路が狭い」(11.7%)の順になっています。一方、「特に支障と感じているものはない」は44.8%と4割を超えています。

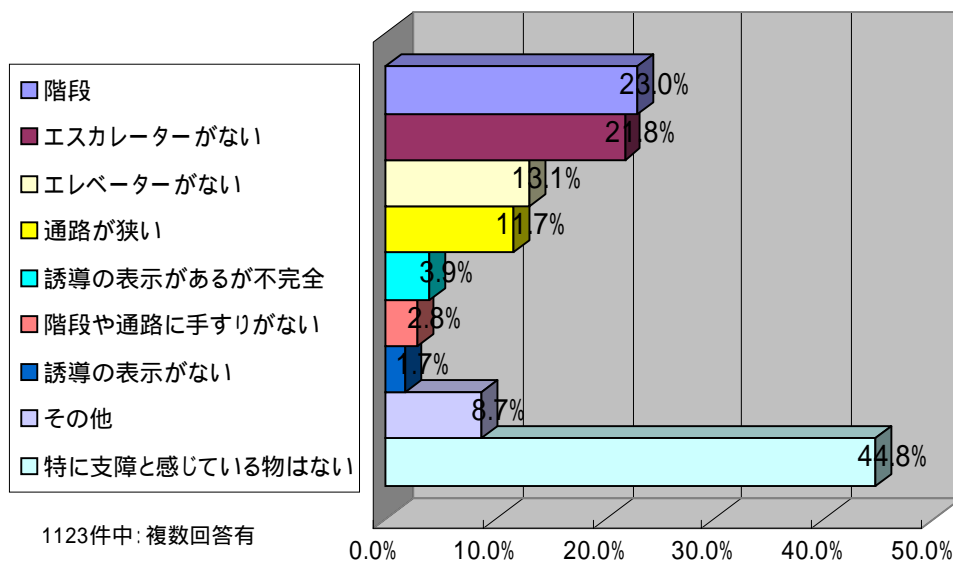


図:鉄道駅利用時に支障と感じているもの