

阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針 中間まとめ

杉並区では、JR阿佐ヶ谷駅・東京メトロ南阿佐ヶ谷駅周辺を含む一帯の地域(阿佐ヶ谷駅等周辺)について、区民、事業者、行政がこの地域のまちの将来像を共有し、取組の推進を図るため、「阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針」の策定に向けて検討を進めています。

平成27年12月に「これからの阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくりを考える区民意見交換会」を開催するなど、地域住民の方々からいただいたご意見も踏まえ、このたびまちづくり方針の中間のまとめを行いました。

今後、さらに地域の方々からのご意見をうかがいながら、まちづくり方針の策定に向けて取り組んでまいります。

平成28年6月 杉並区

まちづくり方針策定の背景と目的、位置づけ、全体構成

■背景と目的

- 商店街・飲食街の**にぎわい**や優れた交通**利便性**と、周辺の閑静な**住環境**とが共存した**成熟した**まちです
- 古くから区役所等の**公共公益施設**が集積するなど、官庁街(シビックゾーン)ともいべき区の**中心的な拠点**のひとつとなっています
- 一方、後背地には基盤未整備な木造住宅密集地域を抱え、首都直下地震等に備えて**防災性の強化**や**基盤整備**が**喫緊の課題**となっています

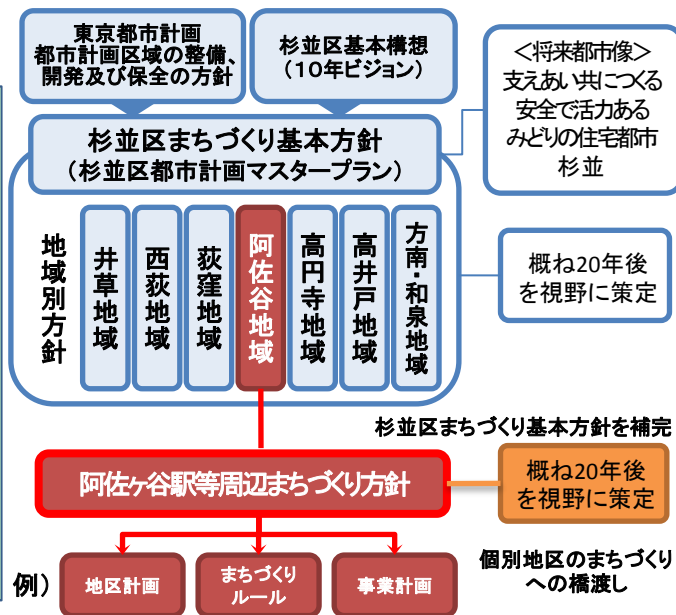
まちづくりの契機

- 公共公益施設など、**更新時期**を迎えつつある建物が多くあります
- 都市計画道路補助133号線の区役所前～五日市街道間(**中杉通りの延伸**)が、『東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)』において優先整備路線(今後10年間に優先的に整備すべき路線)に位置づけられました
- 地域主体でまちの将来像を考えるなど**まちづくりの活動**が活発化しています

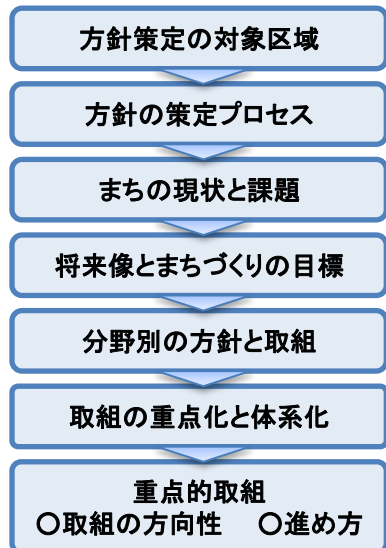
市街化が進み成熟した阿佐谷地域において、まちの課題を解消し、その良さを将来に向かって伸ばしていくためには、変化のきっかけを的確に捉えてまちづくりに取り組むことが不可欠です。これからの数年間を、将来のまちづくりにつながる数十年に1度の機会と捉え、戦略的にまちづくりを進めていくため、本方針を策定します。

■位置づけ

- 既定の上位計画や関連計画等を前提としながら、『杉並区まちづくり基本方針(杉並区都市計画マスタープラン)』の地域別方針(阿佐谷地域)を**補完**するものとして策定します
- まちの将来像やその実現のための取組の方向性を示す「**まちのランドデザイン**」として、区民・事業者・行政が共有するものとします
- 個別地区のまちづくりへの**橋渡し**となるものとします
- 『杉並区まちづくり基本方針』にあわせ、**概ね20年後の未来を視野**に入れて策定します
- 喫緊の課題への対応等への**重点化**を図り、それらについては具体化に向けて優先的に取り組みます



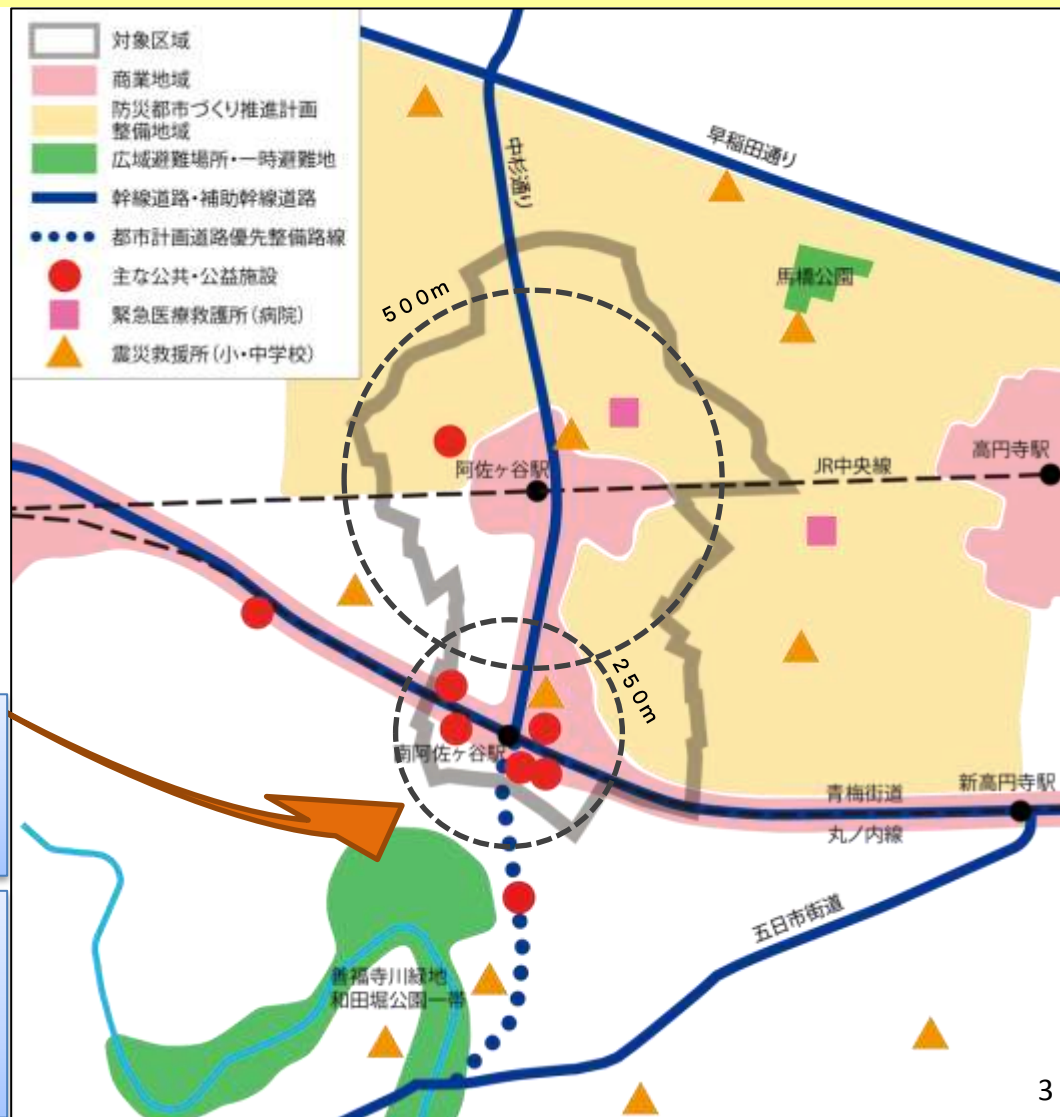
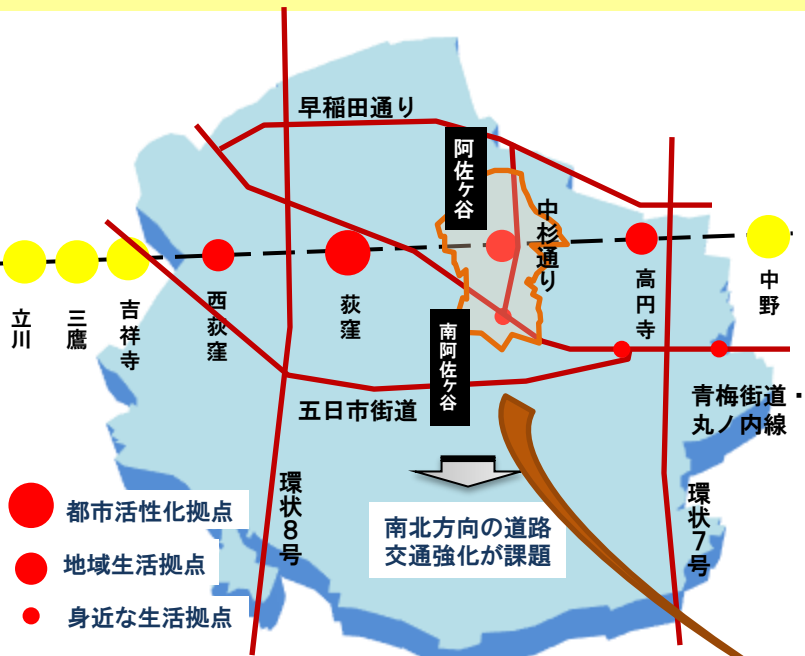
■方針の全体構成



まちづくり方針策定の対象区域

本方針の策定対象区域は、阿佐ヶ谷駅から半径500m、南阿佐ヶ谷駅から半径250mを目安として、町丁目境や地形地物で区切った下図の範囲とします。

- 阿佐ヶ谷駅と南阿佐ヶ谷駅の両駅周辺を**一体的な拠点**として捉え、広域的な役割や位置づけを含めて検討し、策定します
- 広域避難場所・一時避難地などの**周辺地域との関係性**に十分留意して策定します
- また、中杉通りの延伸整備の検討が今後進むことを見据えて、方針を策定します ⇒「(参考)中杉通りの延伸整備について」(14頁)参照

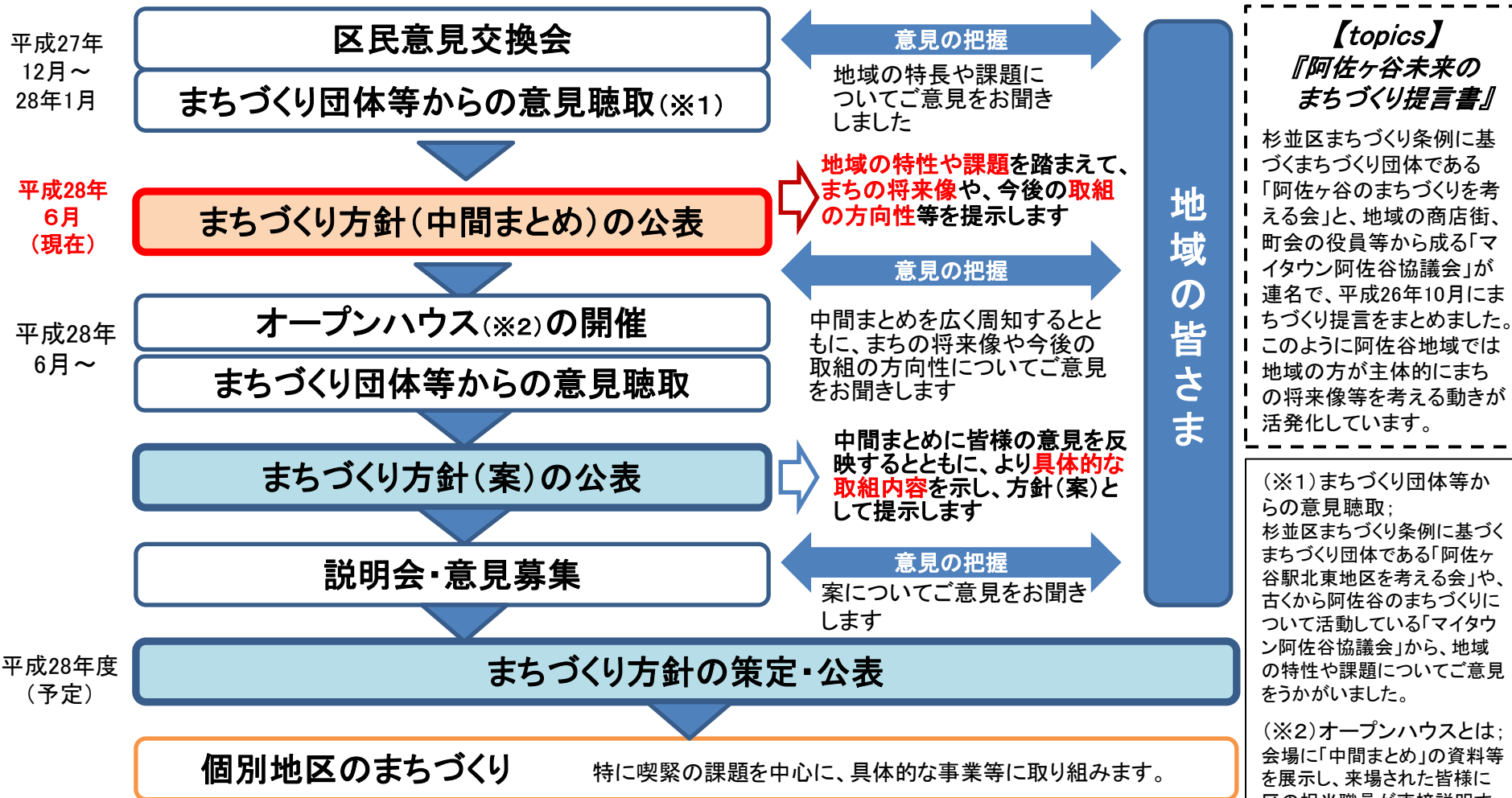


『東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針』
 <阿佐ヶ谷・南阿佐ヶ谷地域の将来像>
 ○ 風格のあるケヤキ並木などの景観をいかし、商店街のより一層の個性・魅力づくりが進み、しゃれた雰囲気の中に落ち着きのある生活拠点を形成
 ○ 道路基盤の整備や建築物の不燃化や耐震化、オープンスペースなどの充実が図られ、公共施設の再編整備などに併せて、安全で利便性の高いまちを形成

『杉並区基本構想』と「多心型まちづくり」
 区政運営の基本となる『杉並区基本構想』(平成24年3月策定)では、今後10年を展望した区の課題のひとつとして、周辺地域で、中央線三鷹～立川間の高架化、小田急線や西武池袋線の高架化や地下鉄乗り入れ、中野駅周辺での大規模な拠点整備など様々なまちづくりが進められている中で、杉並区でも時代の変化に対応した都市の魅力や活力を高めしていくことの必要性を示しています。さらに、「暮らしやすく快適で魅力あるまち」の実現のための戦略的・重点的な取組みのひとつとして、「各地域の特性を活かした多様な魅力がある多心型のまちづくりを進める」としています。

まちづくり方針の策定プロセス

- 区では、平成27年4月に庁内検討組織「阿佐谷まちづくり研究会」を設置し、方針策定に向けた検討を行ってきました。
- 平成27年12月に「これからの阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくりを考える区民意見交換会」を開催するなど、地域住民の方々からいただいたご意見も踏まえ、このたびまちづくり方針の中間のまとめを行いました。
- 今後も、『(仮)まちづくりニュース』の配布するなど、十分な周知を行うとともに、説明会等さまざまな機会を通じて地域の方々からさらにご意見を聞きながら、まちづくり方針を策定してまいります。



★上記の今後の取組やスケジュールは予定です。状況に応じて今後変更する場合があります。

区民意見交換会等での主な意見

- 平成27年12月13日に、無作為抽出で参加案内した800名のうち参加承諾した区民62名の方にご参加をいただき、「これからの阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくりを考える区民意見交換会」を開催しました。阿佐谷地域の「良いところ・好きなおとこ」「にぎわい・利便性」「安全・安心」「みどり・環境」の各テーマで活発な意見交換がありました。
- 平成28年1月には、地域で活動するまちづくり団体等の方々に、地域の特性や課題についてお聞きしました。



【良いところ・好きなおとこ】

- 利便性が高い（都心・郊外へのアクセスがよい／鉄道が2路線利用可能／公共施設が充実等）
- にぎわいがある（商店街や飲み屋が充実／魅力的なイベントが多い等）
- 住みやすさ（駅前から少し離れると静かな住宅地が広がっており住みやすい／にぎわいと静かな住宅街の両立等）
- みどり・景観（中杉通りのケヤキ並木／少し離れると馬橋公園や善福寺川緑地がありみどりが豊富等）
- 住民特性（人が優しい／ほどこよく落ち着いている等）
- 地域主体でまちづくりに取り組んできた伝統
- 文化・歴史（文士村、文化人等）

【にぎわい・利便性に関する課題】

- 商店街・飲み屋街等（充実しており魅力的／チェーン店が増加／個人店の支援を／店舗の個性化／青梅街道南側に商業施設が不足／自転車置き場の充実／外からも人を呼ぶまちづくり／にぎわいの連続性の確保等）
- 中杉通りの並木を活かす（パールセンターと中杉通りの両方が活きるまちづくり／歩行者天国等）
- 高齢者や子どもの居場所（高齢者の休憩場所／子どもの遊び場を増やす等）
- 子育て世代の応援（保育園・幼稚園を増やす／駅近くに子どもの預け場所設置等）
- 病院と商店街等との連携
- 鉄道の利便性の向上（土日の快速線の停車／中野止まりの中央・総武各駅停車等が多い等）

【安全・安心に関する課題】

- 幹線道路の改善（中杉通りに自転車走行レーンを整備／中杉通りのパーキングメーターの撤去／右折信号が少ない・短い等）
- 歩行者・自転車の安全性確保や道路の拡幅整備等（道路拡幅が必要／狭い道路が多く緊急車両が入れず防災上不安／狭い道路等の交差点で出会い頭の事故が多い／歩道がない道路が多く子供には危険／日常、緊急時ともに通行の障害となるためセットバックしたスペースに物を置かない／生活道路の整備／自転車の走行マナー・ルール啓発が必要／無電柱化の推進等）
- 建物に関する防災対策（老朽化した住宅やビルが多く不安／耐震化の推進等）
- 治安・防犯関係（顔見知りが多く全体に治安はいい／街灯が少ないと感じる地域がある等）
- 空き家・空き地等の活用（公園や駐輪場等の整備に活用／小さな土地をまとめて有効活用等）

【みどり・環境に関する課題】

- 身近な公園の整備（周辺には馬橋公園や善福寺川緑地があるが身近に広い公園がない／特に阿佐ヶ谷駅北口方面に公園が不足／身近な小さな公園は清潔感が不足／小さくてもテーマ性のある魅力的な公園づくり等を）
- 身近なみどりの維持・保全（屋敷林などのみどりの維持が課題／人材活用の工夫など効果的な維持管理方策／中杉通りの落ち葉処理等）
- 中杉通りの景観を活かす（無電柱化の推進／自転車走行レーンの整備／歩行者天国の実施等）
- マナー向上（ごみの出し方／歩きタバコ等）
- 駅前広場の改善（清潔で使いやすい等）

地域の特性と課題

まちの成り立ちや、区民意見交換会等でいただいた意見等を踏まえ、地域の特性と課題をまとめました。

■ まちの成り立ち

- 明治時代には世尊院本堂に旧杉並村役場が設置されるなど、古くから杉並の中心として発展してきました。
- 大部分が戦災に遭わなかったことなどにより、区画整理等による基盤整備がされないまま市街化が進みました。
- 中杉通りやケヤキ並木の整備、パールセンターの発展などは、地域の方々の尽力があって実現したものであり、古くから地域主体でまちづくりに取り組む気風が見られる地域です。

昭和33年の阿佐ヶ谷駅と中杉通り



■ 地域の特性と課題

① 大規模災害時に司令塔となる区役所や拠点となる病院等を支える基盤が脆弱

- 区役所、警察署、消防署と南側市街地を結ぶ動線が不十分
- 区内最大の病床を有し、地域医療を支え、災害時の拠点となる総合病院へのアクセスに課題
- 対象区域周辺に消防活動困難区域が広く存在

② 体系的な道路ネットワーク等が未整備

- 幹線・補助幹線道路である青梅街道と中杉通り(青梅街道以北)以外には体系的な道路ネットワークが形成されていない
- 中杉通りの延伸整備(区役所前～五日市街道間)が優先整備路線に選定された
- 中杉通り歩道などの一部の空間に歩行者・自転車が集中し交通の錯綜が見られる
- 生活道路等の幅員の狭さによる歩行者等の通行の危険性が高い
- 狭あい道路が多い
- 商店街や駅周辺を中心に駐車場、自転車駐車場(駐輪場)が不足

③ 公共公益施設等の多くが建物の更新時期を迎えている

- 南阿佐ヶ谷駅周辺の公共公益施設は、築40年から50年以上を経過し、更新時期を迎えている建物が少なくない
- 阿佐ヶ谷駅周辺の病院や商業施設等の一部でも築年数が40年以上の建物が見られる

④ 市街化が進み空地が少ない

- 駅周辺や住宅地の公園・オープンスペースが不足
- セタまつりやジャズストリートなど活発な地域イベントの場となるスペースが不足
- 大規模建築の建替えや道路整備等に困難性が伴う

⑤ 上記の諸課題の解決により、阿佐谷の特長である「暮らしやすさ」を維持向上

- 商店街の商圈拡大や商店・飲食店の一層の個性・魅力づくり、安全・快適な回遊空間の確保によるにぎわいの維持・向上
- 公共公益施設等の更新にあわせた土地の有効利用
- 中杉通りのケヤキ並木の保全と、歩道の歩きやすさや沿道の街並みにぎわいの向上
- ケヤキ並木や屋敷林、社寺地等のまとまったみどりの保全・創出

⑥ 地域主体のまちづくりの気風との協働

- 区民・事業者と行政の連携・協力によるまちづくりの推進
- まちづくり団体の設立やまちづくり提言をまとめるなど、近年の地域主体によるまちづくりの気運の高まり

分野別の方針と取組

- 各目標に対応し、以下のとおり**分野別方針**と各種**取組**を定めます。
- これらの取組は、区民・事業者・行政が適切に**役割分担**し、**協働**で取り組んでいくことが必要です。
- 個々の取組については、地域の方々のご意見等を踏まえ、具体化を図ります。

目標Ⅰ 災害に強い安全・安心なまち

1 防災の方針

首都直下地震に備え、燃えにくく倒れにくいまちづくりや狭あい道路等の整備、地域防災力の強化等に総合的に取り組みます。

取組①	延焼遮断帯・避難路等の整備	○□
取組②	主要生活道路等の拡幅整備等	○□
取組③	狭あい道路拡幅整備の推進	○□
取組④	防災拠点等の整備・充実	○□
取組⑤	防災広場等の整備	□
取組⑥	市街地の耐震化、不燃化の推進	○□
取組⑦	避難、救出、消火等の活動を可能にする空間づくり	○□
取組⑧	地域防災力の強化	○□

目標Ⅱ 体系的な道路・交通が整備された移動しやすいまち

2 道路・交通の方針

1の防災性の向上とあわせ、利便性向上の観点から、中杉通りの延伸や生活道路の整備等を推進します。中杉通りや駅周辺商店街などにおいて、歩行者と自転車にやさしい環境づくりを進めます。

取組①	中杉通りの延伸整備と新規バスルートの検討	○□
取組②	中杉通りの歩行者・自転車通行空間の確保	○□
取組③	生活道路の整備等	○□
取組④	交通結節機能の改善・強化	□
取組⑤	危険な交差点等の改善	□
取組⑥	自転車の走行マナーの改善	○□

目標Ⅲ にぎわいや利便性がさらに高まり、区民や来街者が集い回遊したくなるまち

3 商業・生活サービスの方針

商店街の一層の魅力づくりやにぎわいの連続性の確保、回遊性の向上などに取り組みます。

取組①	公共公益施設等の更新	○□
取組②	商業・業務機能の維持・充実	○□
取組③	安全・快適な買物環境の確保	○□
取組④	買い物客用の駐輪場・駐車場の整備	○□
取組⑤	観光資源等を活かした地域活性化	○□

目標Ⅳ みどり豊かで美しい景観を誇れるまち

4 みどり・景観・環境の方針

オープンスペースやみどりの創出を図るとともに、まとまった樹林地の保全や魅力的な街並みの形成などに取り組みます。

取組①	まとまった樹林地の保全	○□
取組②	民有地や公共施設におけるみどりの保全・創出	○□
取組③	中杉通りのケヤキ並木の保全と魅力的な街並み形成	○□
取組④	駅前にふさわしい街並みの形成	○□
取組⑤	公園・広場の整備	□
取組⑥	水路等を活用した遊歩道ネットワークの整備	□

主な取組主体 ○:区民及び事業者 □:行政(区等)

取組の重点化と体系化

将来像の実現には、多様な主体によるさまざまな取組を継続的に進める必要がありますが、着実かつ効果的にまちづくりを進めるため、以下のとおり、**重点化の視点**を定め、あわせて**取組の体系化**を図ります。

【重点化の視点 ④】

安全・安心など、**喫緊の課題の解消に効果の大きいもの**

【重点化の視点 ③】

老朽化した施設の更新など、**具体的なまちづくりのきっかけがあるもの**

重点化の視点を踏まえ、右図に示す**4つの取組**を「**重点的取組**」として体系化します。これら重点的取組については、より具体的なまちづくりの方向性を示すとともに、今後地域住民や関係者と考え方の共通化を図り、**優先的に取り組めます**。

- 後背地に広がる木造住宅密集地域
- 首都直下地震に備える必要
- 生活道路、狭あい道路の整備

重点的取組 (4)

道路基盤の整備による防災性の向上

- 歩道へ歩行者・自転車が集まるなど、通行環境の安全性・快適性に課題
- 中杉通りの延伸整備や公共公益施設の更新等を契機とした駐車場・駐輪場等の整備可能性

重点的取組 (3)

中杉通り沿道の魅力的な街並み形成と快適な歩行者・自転車空間の確保

- 築40年を超える大規模建築物が見られる
- 一時避難地へのアクセスや緊急車両の通行に難
- 地域主体でまちづくりを考える動き

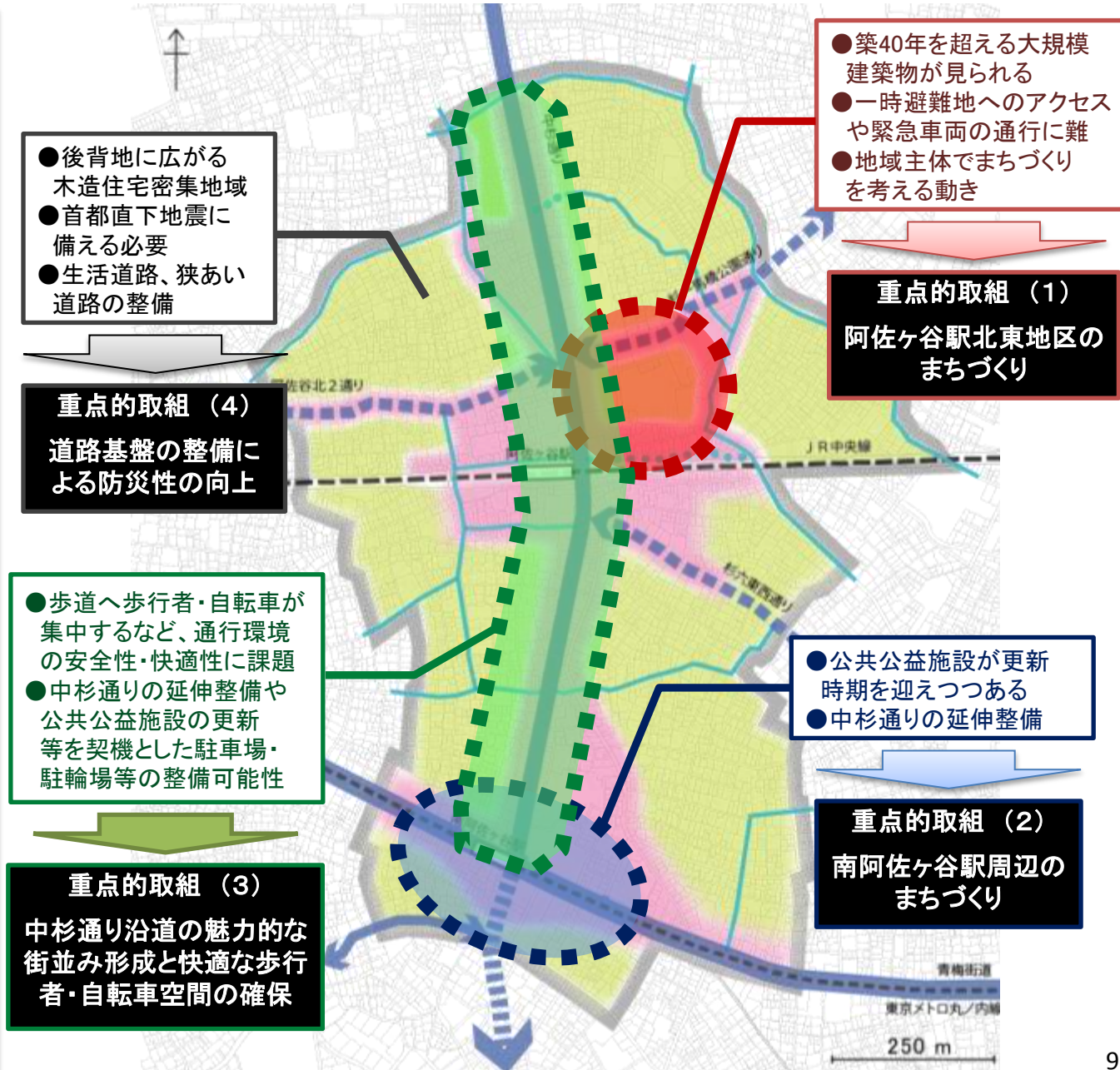
重点的取組 (1)

阿佐ヶ谷駅北東地区のまちづくり

- 公共公益施設が更新時期を迎えつつある
- 中杉通りの延伸整備

重点的取組 (2)

南阿佐ヶ谷駅周辺のまちづくり



重点的取組(1) 阿佐ヶ谷駅北東地区のまちづくり

■地域の特性を活かしながら、基盤整備を進め、防災や利便性、にぎわいなどを向上するまちづくり

- JR阿佐ヶ谷駅北東地区には、駅至近の立地に、歴史と伝統ある小学校のほか、区内最大規模の病床数を有し地域医療の拠点となる病院や、病院方向へ向かう商店街、駅前に残る大規模な屋敷林が存在するなど、**特徴的な地区**となっており、そうした**地区の特性・資源を活かしたまちづくり**が必要です。
- 築40～50年以上を経過している大規模建築物があることや、災害時の一時避難地である馬橋公園方面へアクセスが難しいこと、新進会商店街の通りに救急車を含む自動車と歩行者が集中していることなど、**喫緊の課題**を多く抱えています。
- 今後、小学校の改築複合化や、病院や商業施設等の更新機会を捉えるなどして、周辺の道路基盤の整備、歩行者の安全性や憩いの空間の確保、駅前にふさわしい商店街の形成等に**計画的に取り組み**必要があります。

■取組の方向性

- ① 中杉通りから馬橋公園方面へのアクセスの向上
(杉一馬橋公園通りの拡幅や双方通行化等)
- ② 地域を支える医療拠点機能の向上(周辺道路基盤の改善等)
- ③ 新進会商店街通りの通行環境の改善と沿道土地の有効利用
(歩行者優先化や拡幅整備等)
- ④ JR中央線高架周辺の道路ネットワークの改善
(JR高架下北側通りの有効活用(歩行環境改善や車両通行化等)、
JR中央線を挟む南北の回遊性の向上等)
- ⑤ 中杉通り沿道でのオープンスペースの確保やにぎわいの創出
- ⑥ みどりの保全・創出とネットワーク化
(屋敷林等の保全、中杉通りの並木や社寺林等との連続性確保、
建替え等を契機としたみどりの創出等)

■進め方

- 一時避難地である馬橋公園方面へのアクセス向上や、消防活動困難区域の解消、総合病院への救急車両等の通行の円滑化、並行する新進会商店街通りの交通負担の軽減等の観点から、杉一馬橋公園通りの拡幅整備と双方通行化について早急に検討します。
- 駅直近に位置し、歩行者通行量が多い一方、暗く裏道的な雰囲気も有するJR高架下北側通りについて、その有効活用(歩行環境の改善や車両通行化等)を検討します。
- 地域住民によるまちづくり団体が、地区計画の活用を視野に入れた「まちづくり構想」の検討を行っている状況などを注視しつつ、地域の方々との意見交換等を密に行いながら、まちづくりを進めていきます。



重点的取組(2) 南阿佐ヶ谷駅周辺のまちづくり

■公共公益施設の更新や中杉通りの延伸を契機とした拠点性の向上

- 南阿佐ヶ谷駅周辺は、「身近な生活拠点」ですが、区役所、警察署、都税事務所等の公共公益施設が集積する**官庁街(シビックゾーン)**として、**区民の安全や生活を支える拠点**でもあります。これらの施設の多くが築40年から50年以上を経過し、建物の更新時期を迎えつつある中、それらが機能を維持・継続しながら建替え等を進めていくことは、地域にとって今後の重要な課題です。
- これらの**施設更新**や**中杉通りの延伸整備**を、数十年に1度のまちづくりの機会と捉え、各施設更新にあたっては、施設設置主体が相互に連携し、円滑かつ効率的な建替え等の検討と、区民の利便性向上やまちのさらなる活性化等を図ることが必要です。

■取組の方向性

- ①施設更新等を契機に、以下のような拠点機能の充実を通して、区民の利便性向上やまちのさらなる活性化等を図ります。

- 防災拠点機能強化
- 地下鉄、バス、周辺施設間の連携強化による利便性の向上
- バス停留所等の交通広場機能の設置
- 通勤・通学や周辺施設利用等のための駐車場、駐輪場の整備
- 公共、文化・教育、交流などの各種サービス機能の連携強化
- 周辺商店街と連携し駅前にあふさわしい商業機能の充実
- 中杉通りなど周辺景観と調和した緑化の推進
- 駅前の顔や区民交流の場としての広場機能の充実

- ②各施設の効率的な建替え、区民の利便性向上、まちの活性化等を図るため、関係機関が連携し、施設の複合化・多機能化や、青梅街道・中杉通りの交差点部周辺における中杉通りの延伸整備等とあわせた面的整備の可能性、土地の高度利用など、整備手法を幅広く検討します。

■進め方

- 公共公益施設の更新にあたっては、区・国・都の三者で設置した「まちづくり連絡会議」を活用し情報共有を図るなど、区が積極的かつ主体的に取り組みます。
- 各施設機能を維持・継続するための一時移転場所の確保など、中長期的な視点に立って、各施設の円滑かつ効率的な更新について検討します。
- 中杉通り延伸整備の都市計画事業の進捗状況を注視しつつ、拠点としての利便性向上や沿道まちづくりについて検討します。

南阿佐ヶ谷駅周辺のまちづくり方針図



重点的取組(3) 中杉通りの魅力的な街並み形成と 快適な歩行者・自転車空間の確保

■地域との連携による安全・快適で魅力的な沿道空間の形成

- 中杉通り沿道は、ケヤキ並木という区を代表する**景観**を有し、『杉並区景観計画』において景観形成のモデル地区に指定されています。
- 歩行者専用の商店街としてにぎわいを見せるパールセンターと、巨大なみどりのトンネルに覆われた中杉通りは、**異なる個性と魅力**を有するにぎわいの軸として、地域のブランド価値をさらに向上させる余地があります。
- 中杉通りの歩道には歩行者・自転車が集中し、安全・快適な通行空間の確保が課題となっています。
- ケヤキ並木を活かしながら、良好な街並み形成や沿道店舗等の連続性確保、歩行者・自転車の安全性・快適性の向上などにより、**地域の骨格交流軸**として魅力的でにぎわいのある沿道空間の形成が必要です。
- これらの実現にあたっては、地域の方々の主体的な取組や行政とのより密接な連携が求められます。

中杉通りの歩道では、自転車の歩道走行により、歩行者・自転車の錯綜が見られ、歩行者の安全・快適な歩行環境が損なわれています

○中杉通り歩道の歩行者交通量は約6,200人に達する歩行者の多い歩道(平日12時間あたり、区役所前)

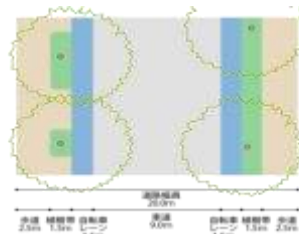
○中杉通りの自転車通行量は約1,200台(同)
⇒片側2車線の車道の第1通行帯がパーキング・メーターとなっており、自転車が車道走行しにくい環境となっています



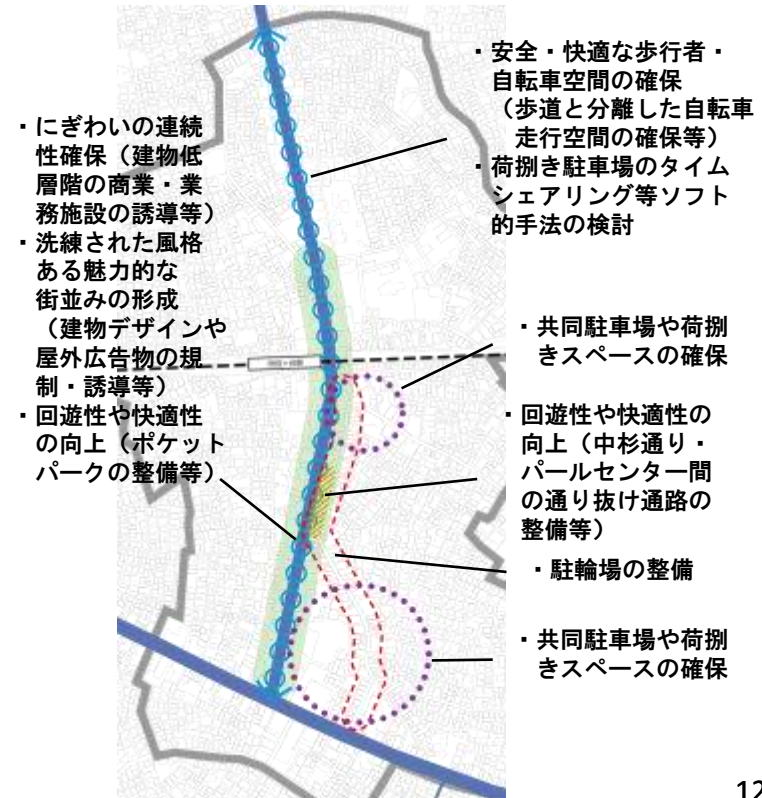
■取組の方向性

- ① 安全・快適な歩行者・自転車空間の確保
(歩道と分離した自転車走行空間の確保、将来的なパーキングメーターの撤去、共同駐車場や荷捌きスペースの確保(荷捌き駐車場のタイムシェアリング等ソフト的手法の検討を含む)、商店街利用者のための駐輪場の整備等)
- ② 洗練された風格ある魅力的な街並みの形成
(建物デザインや屋外広告物の規制・誘導等)
- ③ 回遊性や快適性の向上
(中杉通り・パールセンター間の通り抜け通路やポケットパークの整備等)
- ④ にぎわいの連続性確保 (建物低層階への商業・業務施設の誘導等)

歩行者・自転車の安全性・快適性を確保した → 道路空間の例(自転車走行レーンの設置)



中杉通り沿道周辺のまちづくり方針図



■進め方

- 沿道権利者や商店街関係者等の理解と協力が必要なことから、取組の方向性を地域と共有した上で、具体化につながるよう、実態調査や関係者との意見交換等を積極的に進めます。
 - 地域による柔軟かつ継続的な取組を可能とするため、地域主体によるエリアマネジメント(※)など、まちづくりのルール等の取組を積極的に支援します。
- (※)地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み (国土交通省『エリアマネジメント推進マニュアル』より)

重点的取組(4) 道路基盤の整備による防災性の向上

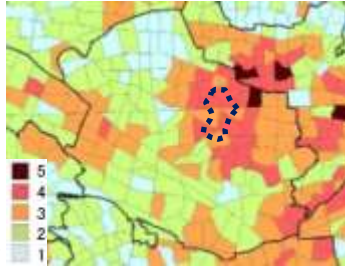
■防災力の向上に資する道路基盤の整備

- 東京都の『地震に関する地域危険度測定調査』によれば、本方針の対象区域では、建物の倒れにくさや地盤は比較的良好ものの、**道路基盤の整備状況が低く**、「災害時活動困難度を考慮した火災危険度」は比較的高くなっており、大規模地震時等に消防、救出・救護、避難等の活動を行うための道路の整備が**喫緊の課題**です。
- しかしながら、本地域で体系的な道路ネットワークの整備を早期に実現することは困難であるため、すでに進められている不燃・難燃化の取組等に加え、既存の安全ストックの活用や今後のまちづくりの動向等に着目し、少しでも災害の程度を減らす視点、優先度の高いものから段階的に整備する視点に立って取り組みます。

東京都の『地震に関する地域危険度測定調査』(平成25年9月公表)によれば、本方針の対象区域について、

●「建物の倒壊危険度」が5段階中で「2」(阿佐谷北1のみ「3」)となっており、建物の倒れにくさや地盤は比較的良好ことを示しています。

●一方、「火災危険度」はほとんどで5段階中の「3」となっています。また、「災害時活動困難度を考慮した火災危険度」は5段階中で「4」と高い地域が多くを占めています。これは、当地域が道路基盤の整備状況が低いことを示しています。



▲災害時活動困難度を考慮した火災危険度



(※)消防活動困難区域
ここでは、震災時に消防活動が可能とされる有効水利から半径280m以遠を基準とする

■取組の方向性・進め方

<主要生活道路等の整備>

- 杉一馬橋公園通り、阿佐谷北2通り、杉六東西通りの主要生活道路等について、以下のような視点等を通して、拡幅等の整備を優先的に行うべき路線として検討し、優先度の高い道路については、道路拡幅や壁面後退など整備手法について検討し、具体化に向けて取り組みます。

- | | |
|---------------------|----------------|
| ○消防活動困難区域解消への寄与 | ○歩行者等の交通安全の確保 |
| ○広域的な避難場所等へのアクセスの向上 | ○沿道の土地有効利用への寄与 |
| ○救急車両の通行の円滑化 | ○その他、周辺環境への影響等 |
| ○一般車両の通行の円滑化 | |

<狭あい道路の整備>

- 狭あい道路において、道路状に空間が確保されない場合、災害時の緊急用車両の通行や避難路の確保ができず、また、平常時においても、歩行者や車いす利用者等の円滑な移動、介護車両等の安全な乗り降りや、効率的なごみ収集作業など、区民の安全安心な日常生活に支障が生じています。
- 杉並区全域では、細街路率(幅員4m未満の道路延長が全道路延長に占める割合)が約46%ですが、本方針の対象区域周辺では60%以上と高くなっています。
- 首都直下地震など災害への備えとして狭あい道路の拡幅を喫緊の課題と捉え、区では今後「杉並区狭あい道路拡幅整備条例」を改正し、通行の支障となる物件の設置禁止や重点整備路線の指定等を通じて、取組を強化していきます。



細街路率=(4m未満道路延長) / (全道路延長) × 100

『すぎなみのまちの動き』(H26.3)より 13

(参考) 中杉通りの延伸整備について

『東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)』(平成28年3月)において、都市計画道路補助133号線の区役所前～五日市街道間が優先整備路線(※)に位置付けられました。

この延伸整備は、阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくりにとって、多くの意義と課題を有するとともに、大きな影響を与える要素です。そのため、本方針は延伸整備が今後進むことを見据えて策定しています。

(※)優先整備路線……今後10年間(平成28年度から平成37年度まで)で優先的に整備すべき路線とは、優先的に事業に着手する路線のこと。

【沿道まちづくりにおける課題】

道路予定地周辺は住宅街として市街化が進んでいます。道路整備にあたっては、周辺環境にも配慮した土地利用のあり方、既存道路との関係、沿道の良好な景観誘導など、検討すべき課題が多くありますが、施行者である東京都とも連携し、事業化に向けて積極的に取り組みます。

■中杉通りの延伸整備の意義

