

阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針(案)

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きました。

平成28年6月にまちづくり方針の「中間まとめ」を公表し、オープンハウスの開催等を通じて皆さまのご意見をうかがいました。それらのご意見等を踏まえ、このたび「阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針(案)」としてとりまとめました。

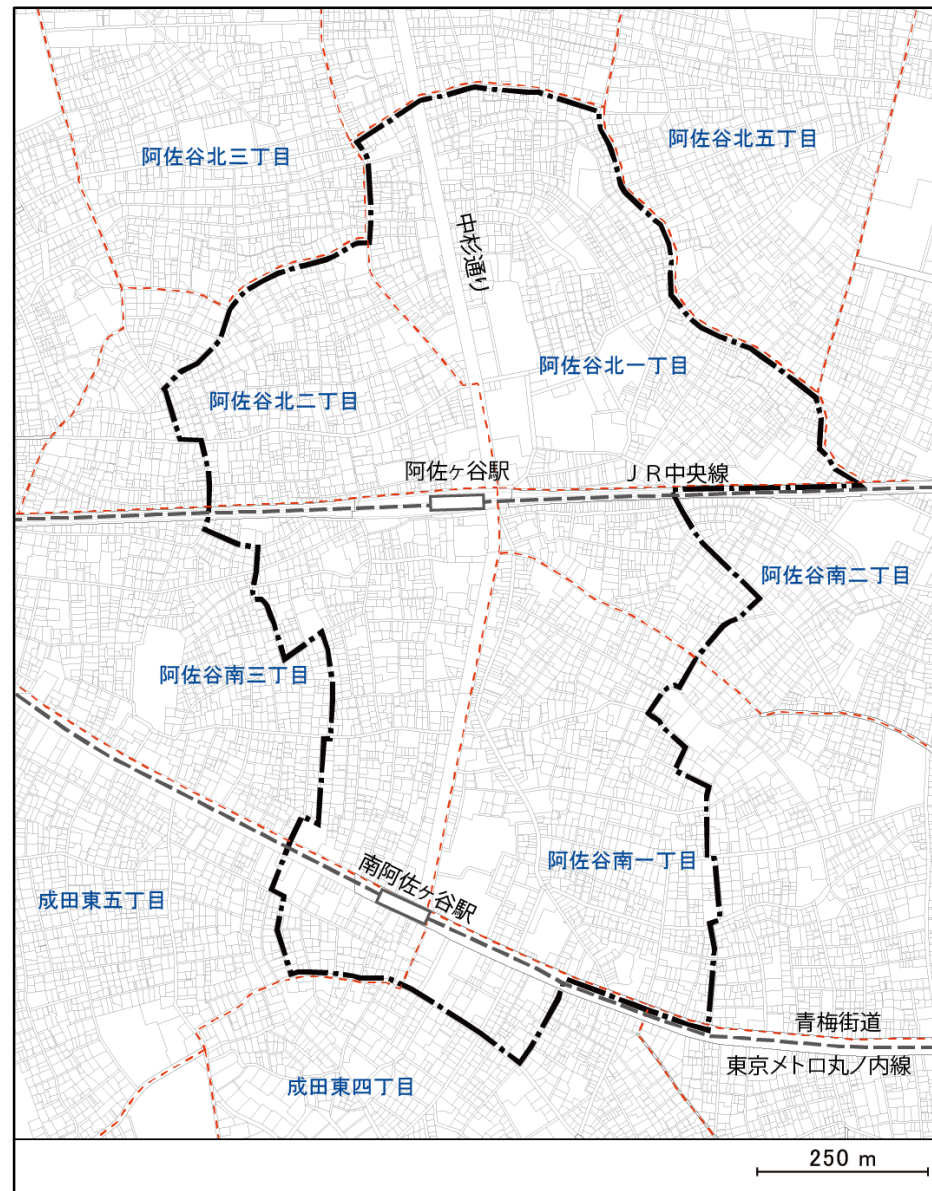
今後、この案について、再度地域の方々からご意見をうかがい、「まちづくり方針」を策定してまいります。

平成29年6月 杉並区

目次

1. 方針の策定にあたって	
・まちづくり方針策定の背景と目的、位置づけ	3
・まちづくり方針策定の対象区域	4
・まちづくり方針の策定プロセス	5
2. 地域の特徴と課題	
・地域の特徴と課題	6
3. 将来像・目標	
・将来像とまちづくりの目標	8
4. 分野別の方針と取組	
・分野別の方針と取組	9
・分野別方針(Ⅰ) 防災の方針	10
・分野別方針(Ⅱ) 道路・交通の方針	11
・分野別方針(Ⅲ) 商業・生活サービスの方針	12
・分野別方針(Ⅳ) みどり・景観・環境の方針	13
5. 取組の重点化	
・取組の重点化と体系化	14
・重点的取組(1) 阿佐ヶ谷駅北東地区のまちづくり	15
・重点的取組(2) 南阿佐ヶ谷駅周辺のまちづくり	20
・重点的取組(3) 中杉通り沿道の安全・快適で魅力的なまちづくり	22
・重点的取組(4) 道路基盤の整備等による防災性の向上	24
6. まちづくり方針の実現に向けて	
・取組スケジュール	26
【参考】	
・区民意見交換会等での主な意見	28
・オープンハウス等での主な意見	29
・中杉通りの延伸整備について	30

対象区域



【1. 方針の策定にあたって】 まちづくり方針策定の背景と目的、位置づけ

■背景と目的

- 商店街の**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

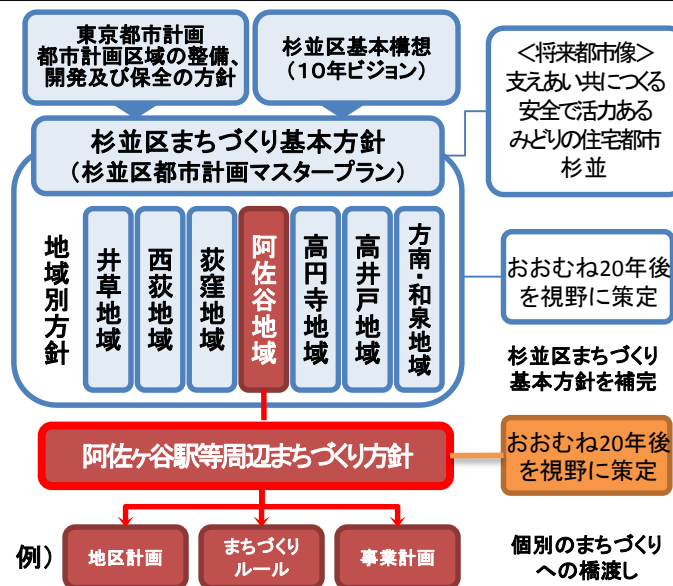
まちづくりの契機

- 公共公益施設など、**建替え時期**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、まちの課題を解決し、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)』(平成25年度)の地域別方針(阿佐谷地域)を**補完**するものとします
- 『杉並区まちづくり基本方針』にあわせ、**おおむね20年後の未来を視野に**入れたものとします
- まちの将来像やその実現のための取組の方向性を示す「**まちのグランドデザイン**」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
- 喫緊の課題の解決に効果の高い取組等への**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

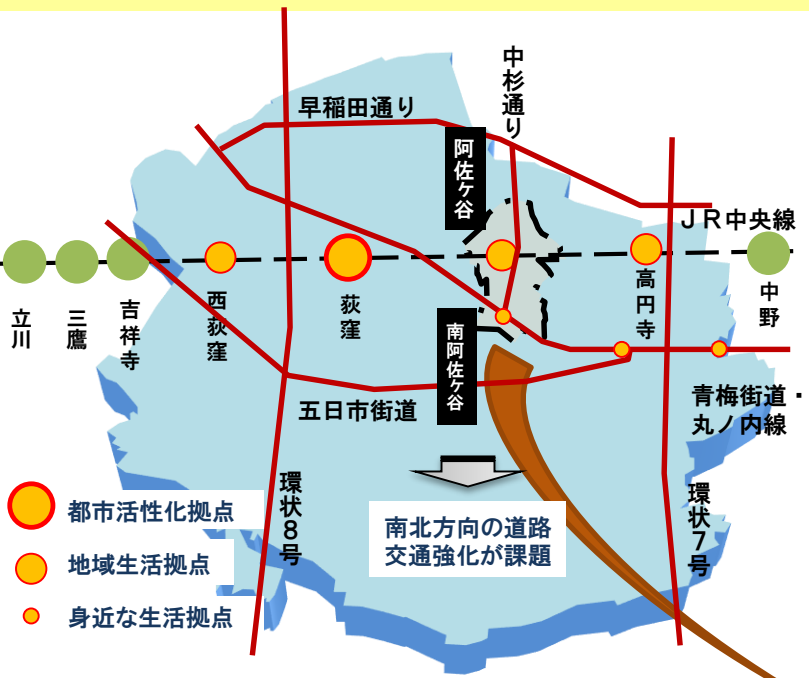


【1. 方針の策定にあたって】

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、策定しました
- 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した
- 中杉通りの延伸整備の検討が今後進むことを見据えて、方針を策定しました 【参考】中杉通りの延伸整備について(⇒30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に、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・公益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

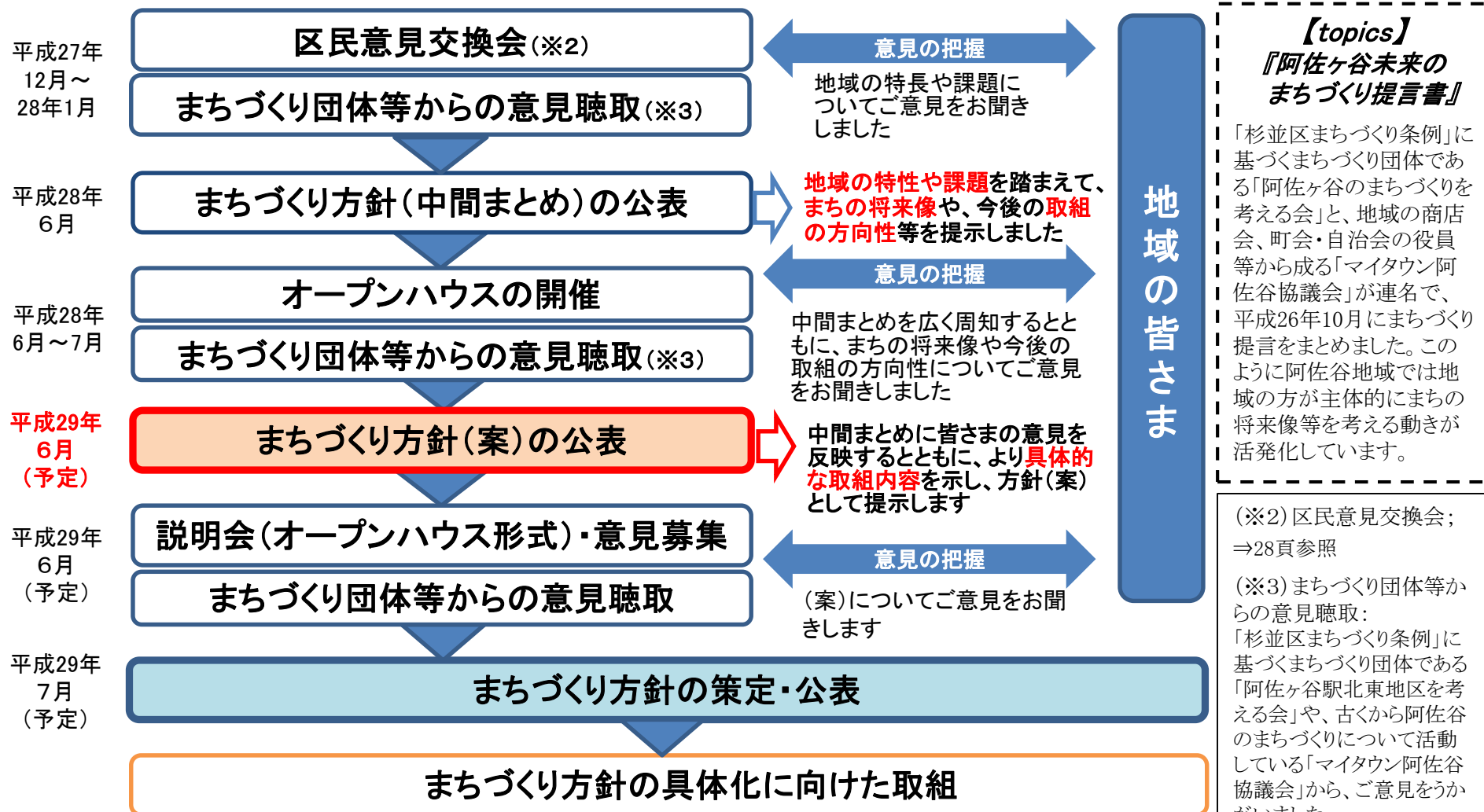
『杉並区基本構想』と「多心型まちづくり」
 区政運営の基本となる『杉並区基本構想』(平成24年3月)では、今後10年を展望した区の課題のひとつとして、周辺地域で、中央線三鷹～立川間の高架化、小田急線や西池袋線の高架化や地下鉄乗り入れ、中野駅周辺での大規模な拠点整備など様々なまちづくりが進められている中で、杉並区でも時代の変化に対応した都市の魅力や活力を高めていくことの必要性を示しています。さらに、「暮らしやすく快適で魅力あるまち」の実現のための戦略的・重点的な取組みのひとつとして、「各地域の特性を生かした多様な魅力がある多心型のまちづくりを進める」としています。

【1. 方針の策定にあたって】

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月の「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」や、平成28年6～7月に開催したオープンハウス(※1)等でいただいた地域住民の方々のご意見も踏まえ、まちづくり方針(案)をとりまとめました。
- 今後、この案について説明会や意見募集を行ったうえで、まちづくり方針を策定します。

(※1)オープンハウス：会場にパネル等で資料を展示し、来場された皆さまに区の担当職員等が直接説明するとともに、個別にご意見をうかがう形式(⇒29頁)参照



★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。

まちの成り立ちや、区民意見交換会等でいただいた意見(⇒28頁参照)等を踏まえ、地域の特性と課題をまとめました。

■阿佐谷のまちの成り立ち

- 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。
- 大正11年に阿佐ヶ谷駅が開業し、翌大正12年の関東大震災後に都心や下町からの流入により人口が急増しました。
- 戦後は、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。
- 昭和27年に中杉通りの南側(阿佐ヶ谷駅～青梅街道)が開通、昭和41年に中央線が高架・複々線化され、さらに昭和56年中杉通り北側(阿佐ヶ谷駅～早稲田通り)が開通し、現在のまちの骨格が形成されました。
- 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。



↑ 戦災焼失地図
出典：『杉並風土記』

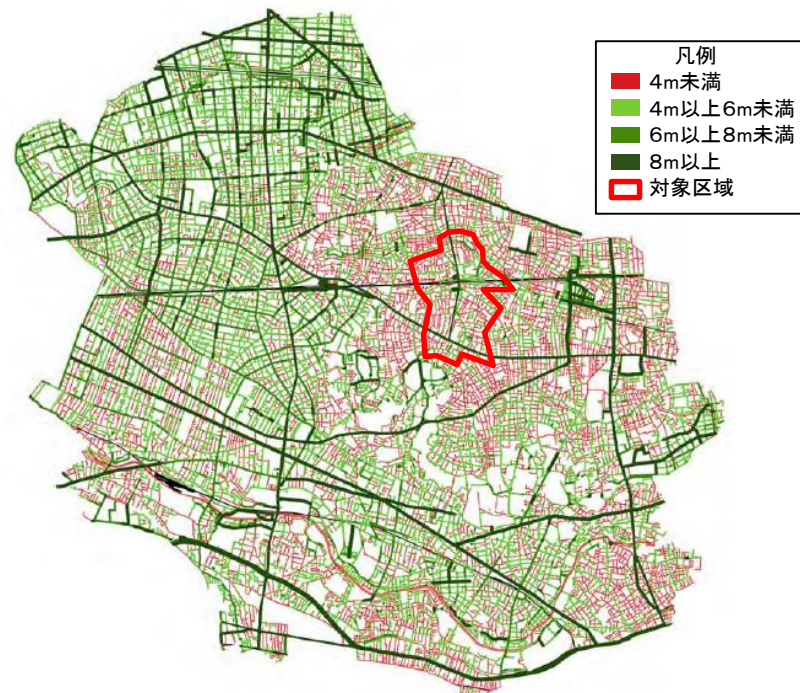
■地域の特性と課題

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と広域避難場所である善福寺川緑地・和田堀公園一帯を結ぶ動線が不十分で避難しにくい
- 区内最大規模の病床数を有し、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

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
- 中杉通りの歩道など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
- 生活道路等の幅員が狭く、対象区域及びその周辺の地域に消防活動の困難な区域が広く存在し、歩行者等の通行の危険性も高い
- 狭あい道路や行き止まり道路が多い
- 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



↑ 杉並区の道路幅員の状況

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
- 駅周辺は駅前広場以外にまとまったオープンスペースがなく、特に中杉通り沿道の東側にはほとんどない

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」の向上

- 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向上
- 公共公益施設等の更新にあわせた土地の有効利用や機能の充実
- 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機運の高まり



↑ 阿佐ヶ谷駅周辺



↑ 南阿佐ヶ谷駅の交差点付近



↑ 阿佐谷ジャズストリート
(写真は北口駅前広場付近)
出典：阿佐谷ジャズストリートホームページ



↑ 阿佐谷セタまつりのにぎわい
(パルセンターは都内初の歩行者専用商店街)

■ 将来像

- 杉並の安全を支える防災中枢拠点
- にぎわいとみどり豊かな住環境が共存し住み続けたいまち

阿佐ヶ谷駅・南阿佐ヶ谷駅周辺は、両駅が約600mの距離で近接し、区を代表するケヤキ並木の景観や、イベント、文化活動、商店街等のにぎわいや利便性と、後背のみどり豊かな閑静な住環境が共存した、成熟したまちです。

また、区役所等の公共公益施設が多く立地する官庁街(シビックゾーン)として、災害時等には、この地域だけでなく、杉並区全体の安全を支える防災中枢拠点となるべき地域であり、区内最大の交通結節点で都市活性化拠点に位置づけられる荻窪駅周辺とともに、杉並を代表する拠点です。

課題である防災性の向上や道路・交通体系の改善に取り組み、杉並の安全を支える防災中枢拠点としての充実を図るとともに、時代が変化しても、まちの特長は変わらず、さらに伸ばしていくことで、誰もが暮らしやすく、愛着を感じ、住み続けたいと思えるまちを目指します。

■ まちづくりの目標

将来像の実現に向けたまちづくりの目標を次のとおり定めます。

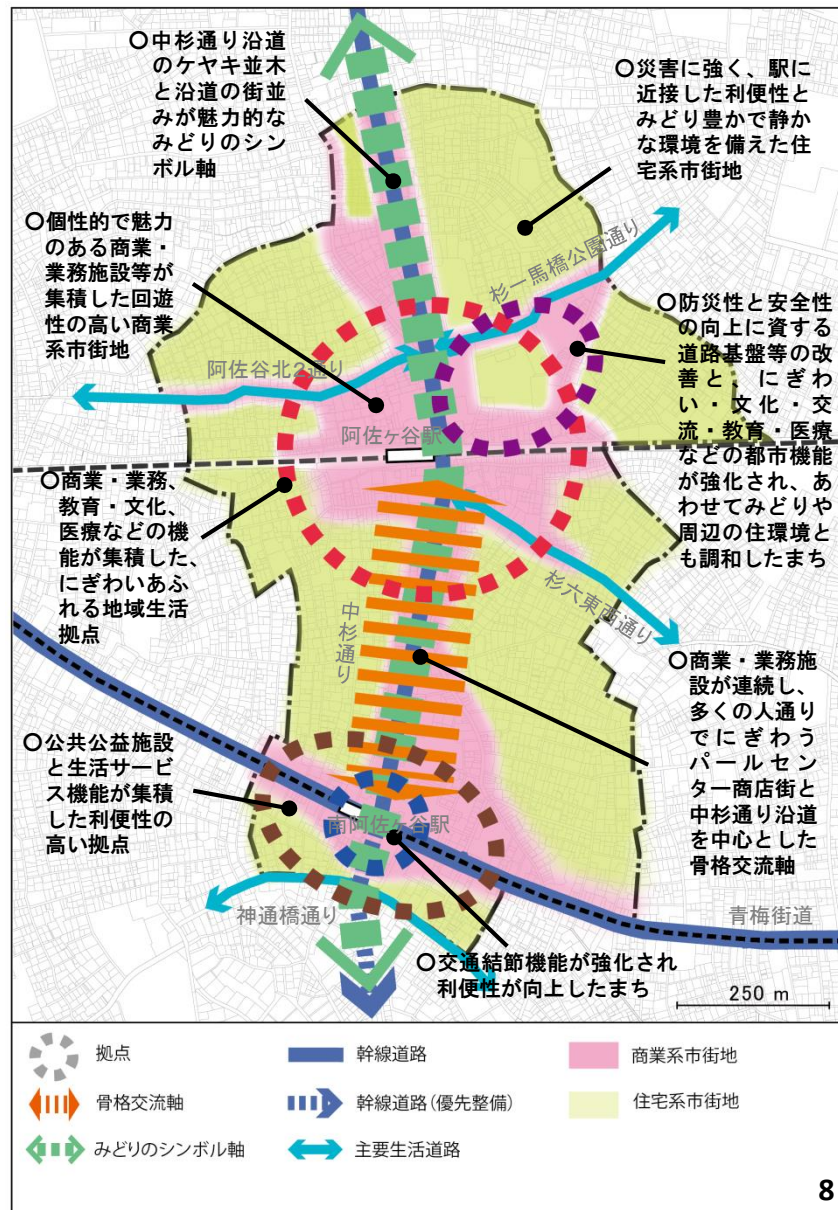
I 災害に強い安全・安心なまち

II 体系的な道路・交通が整備された移動しやすいまち

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

IV みどり豊かで美しい景観を誇れるまち

将来のまちの姿



【4. 分野別の方針と取組】

分野別の方針と取組

目標Ⅰ
災害に強い
安全・安心なまち

Ⅰ. 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災害時の活動に必要な道路空間等の確保、地域防災力の強化等に総合的に取り組めます。

取組Ⅰ① 延焼遮断帯・避難路等の整備

取組Ⅰ② 主要生活道路等の拡幅整備等

取組Ⅰ③ 狭あい道路拡幅整備の推進

取組Ⅰ④ 防災拠点等の整備・充実

取組Ⅰ⑤ 防災広場等の整備

取組Ⅰ⑥ 市街地の耐震化、不燃化の推進

取組Ⅰ⑦ 避難・救急活動等を円滑にする空間づくり

取組Ⅰ⑧ 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

Ⅱ. 道路・交通の方針

Ⅰで示した防災性の向上とあわせ、利便性や交通の安全性の向上等の観点から、中杉通りの延伸や生活道路の整備等を推進します。また、中杉通りや駅周辺商店街等で、歩行者と自転車にやさしい環境づくりを進めます。

取組Ⅱ① 中杉通りの延伸整備と新規バスルートの検討

取組Ⅱ② 中杉通りの歩行者・自転車通行空間の改善

取組Ⅱ③ 生活道路の整備等

取組Ⅱ④ 交通結節機能の改善・強化

取組Ⅱ⑤ 交差点部等の安全対策の充実

取組Ⅱ⑥ 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

Ⅲ. 商業・生活サービスの方針

中杉通りの景観や界隈性(※)のある商店街の特性をより生かしながら、商店街の一層の個性・魅力づくりやにぎわいの連続性の確保、回遊性の向上や憩いの空間づくり等に取り組み、駅周辺の高い利便性とその後背にある良好な住宅地とが調和したまちづくりを目指します。

(※)界隈性:生活に密着した個性的な雰囲気

取組Ⅲ① 公共公益施設等の更新にあわせた拠点機能の向上

取組Ⅲ② 商業・業務機能の維持・充実

取組Ⅲ③ 安全・快適な買物環境の確保

取組Ⅲ④ 駐輪場・駐車場の整備

取組Ⅲ⑤ 地域資源を生かした観光促進・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

Ⅳ. 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等に取り組みます。

取組Ⅳ① まとまった樹林地の保全

取組Ⅳ② 民有地や公共施設におけるみどりの保全・創出

取組Ⅳ③ 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Ⅳ④ 駅前にふさわしい街並みの形成

取組Ⅳ⑤ 公園・広場の整備

取組Ⅳ⑥ 水路等を活用した遊歩道ネットワークの整備

【4. 分野別の方針と取組】

分野別方針(Ⅰ) 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災害時の活動に必要な道路空間等の確保、地域防災力の強化等に総合的に取り組めます。

主な取組主体 ○:区民及び事業者 □:行政(区等)

取組Ⅰ① 延焼遮断帯・避難路等の整備

- 『杉並区耐震改修促進計画』(平成28年4月)に基づいて、青梅街道、中杉通り沿道の耐震化・不燃化を推進し、延焼遮断帯、避難路、輸送路等としての機能の向上を図ります。
- 広域避難場所である善福寺川緑地・和田堀公園一帯への避難路の確保、防災拠点である区役所と青梅街道以南の市街地とを結ぶ主要動線の確保、および成田東地区における延焼遮断帯の形成等を図るため、中杉通りの延伸整備と沿道建物の不燃化を推進します。

取組Ⅰ② 主要生活道路等の拡幅整備等

- 災害時に区域内の消防活動や避難、救助・救急活動等の機軸となる道路を確保するため、『すぎなみの道づくり(道路整備方針)』(平成29年3月)に基づき、主要生活道路等の拡幅整備や壁面後退、無電柱化等を推進します。

取組Ⅰ③ 狭あい道路拡幅整備の推進

- 「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例」に基づき、後退用地における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による狭あい道路の拡幅整備を推進します。

取組Ⅰ④ 防災拠点等の整備・充実

- 区役所の建替え等により防災中枢拠点としての機能強化を図ります。
- 阿佐ヶ谷駅北東地区の病院や小学校の移転改築を契機として、周辺道路基盤の整備、地域を支える医療拠点の集約化・機能向上、災害に対する地域の安全性の向上を図ります。

取組Ⅰ⑤ 防災広場等の整備

- 空き地、空家等の活用により公園・広場の新規整備を進めるとともに、防火水槽、防災倉庫等の防災設備の設置に取り組めます。
- 既存の公園・広場にかまどベンチや防災井戸を設置するなど、防災広場としての充実に取り組めます。

取組Ⅰ⑥ 市街地の耐震化、不燃化の推進

- 老朽木造建築物等の建替えまたは除却に取り組めます。
- 新たな防火規制(※)の指定区域の拡大を検討します。
- 無接道敷地や狭小敷地の集積等により建替えが困難な場所で共同建替えを進めるなど、建物の耐震化・不燃化を促進します。
- 耐震化支援事業の広報・周知の強化に取り組めます。

(※)新たな防火規制:「東京都建築安全条例」第7条の3に基づく規制で、指定されると、建物の新築や増改築の際に原則として準耐火建築物以上の性能とする必要があります。対象区域内では、現在、阿佐谷北一・二丁目、阿佐谷南一・二丁目指定されています。

取組Ⅰ⑦ 避難・救急活動等を円滑にする空間づくり

- 建物の建替えにあわせ、ブロック塀の撤去と生け垣または緑化したフェンス等への誘導に取り組めます。
- 緊急用車両の通行に有効な隅切りの整備に取り組めます。
- 敷地内の通り抜け協定や広場の整備、建物の共同化等により、行き止まりの解消に取り組めます。

取組Ⅰ⑧ 地域防災力の強化

- 町会・自治会、防災会、商店会等の地域組織が主体的に行う初期消火、救助、避難、帰宅困難者への対応等の取組の強化を図ります。



←緊急用車両の通行の様子

◆杉並区全域の細街路率(幅員4m未満の道路延長が全道路延長に占める割合)は約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。

【4. 分野別の方針と取組】

分野別方針(Ⅱ) 道路・交通の方針

(Ⅰ)で示した防災性の向上とあわせ、利便性や交通の安全性の向上等の観点から、中杉通りの延伸や生活道路の整備等を推進します。また、中杉通りや駅周辺商店街等で、歩行者と自転車にやさしい環境づくりを進めます。

主な取組主体 ○:区民及び事業者 □:行政(区等)

取組Ⅱ① 中杉通りの延伸整備と新規バスルートの検討 ○□

- 中杉通りの延伸整備を推進するとともに、青梅街道以南の市街地と区役所周辺、阿佐ヶ谷駅周辺等を結ぶ路線バスの新規ルートを検討します。

取組Ⅱ② 中杉通りの歩行者・自転車通行空間の改善 ○□

- 建物の壁面後退による歩道空間の拡幅、段差の解消による歩きやすい歩道の整備、共同駐車場の整備等に合わせたパーキング・メーターの撤去と自転車走行レーンの設置など、中杉通りの歩行環境の改善を図ります。

取組Ⅱ③ 生活道路の整備等 ○□

- 『すぎなみの道づくり(道路整備方針)』(平成29年3月)に基づき、主要生活道路である杉一馬橋公園通り、阿佐谷北2通り、杉六東西通り、神通橋通りにおいて道路の拡幅整備や安全対策を行うとともに、壁面後退、無電柱化等により、交通の円滑化、歩行者、自転車の安全性の確保、沿道の土地利用の促進などに取り組みます。
- 『杉並区自転車ネットワーク計画』(平成29年3月)に基づき、上記の主要生活道路のほか、松山通り、阿佐谷北一丁目と阿佐谷北五丁目の境界の通り等において、自転車の通行環境の改善と歩行者の安全性の確保を図ります。
- 「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例」に基づき、後退用地における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による狭あい道路の拡幅整備を推進します。(再掲)

取組Ⅱ④ 交通結節機能の改善・強化 □

- 阿佐ヶ谷駅の駅前広場において、サイン・案内板等の充実、広場空間の改善や適切な管理等を進め、使いやすさの向上を図ります。
- 南阿佐ヶ谷駅周辺において、駐輪場の整備や中杉通りの延伸整備にあわせたバス停車スペースの確保、広場空間の整備等を進め、交通結節機能の強化を図ります。

取組Ⅱ⑤ 交差点部等の安全対策の充実 □

- 事故の多い交差点等において、看板やカーブミラー、イメージハンブ(※)の設置等を進め、安全対策の充実を図ります。
(※)イメージハンブ:道路の舗装の色や材料を一部分だけ変えて、凹凸があるように見せかけることで、ドライバーに注意を促し、自動車の速度を落とさせる効果のあるもの

取組Ⅱ⑥ 自転車の走行マナーの改善 ○□

- 自転車利用者の注意喚起を促すため、看板の設置やマナー教育の充実等に取り組みます。



↑ 阿佐ヶ谷駅南口の駅前広場



↑ 中杉通り歩道の自転車通行

【4. 分野別の方針と取組】 分野別方針(Ⅲ) 商業・生活サービスの方針

中杉通りの景観や界隈性(※1)のある商店街の特性をより生かしながら、商店街の一層の個性・魅力づくりやにぎわいの連続性の確保、回遊性の向上や憩いの空間づくり等に取り組み、駅周辺の高い利便性とその後背にある良好な住宅地とが調和したまちづくりを目指します。

(※1)界隈性(かいわいせい) : 生活に密着した個性的な雰囲気

主な取組主体 ○:区民及び事業者 □:行政(区等)

取組Ⅲ① 公共公益施設等の更新にあわせた拠点機能の向上 ○□

- 更新時期を迎えた公共公益施設等がある地区では、円滑な建替えを進めるとともに、それにあわせた拠点機能の強化、必要な新規機能の導入、周辺の基盤整備等のまちづくりに一体的に取り組みます。

取組Ⅲ② 商業・業務機能の維持・充実 ○□

- 阿佐谷らしい親しみのある個性的な店舗や、中杉通りのケヤキ並木の景観を生かした洒落た雰囲気の中に落ち着きの感じられる魅力的な店舗等の誘導を図ります。
- 駅周辺にふさわしい土地の高度利用と商業施設の魅力づくりを進めます。
- 地区計画(※2)制度等の活用により、商業・業務機能が連続した商店街の形成を図ります。

(※2)地区計画: 都市計画法に基づいて定める地区・街区レベルの都市計画で、まちづくりの方針や目標、道路・広場等の公共施設、建築物等の用途、規模、形態等の制限をきめ細かく定めるもの。

取組Ⅲ③ 安全・快適な買物環境の確保 ○□

- 道路の舗装整備やバリアフリー化、無電柱化や、地区計画制度の活用による街並みの誘導等を通じて、歩行環境の改善と回遊性の向上を図り、歩いて楽しいまちづくりを推進します。
- 大規模開発時の空地の提供や空き店舗の活用等により、気軽に休憩ができ、イベント等にも活用できる広場的空間の創出を図ります。
- 建物のセットバック空間等を活用してオープンカフェやベンチ、フラワーポット等の設置を推進します。
- 商品や立て看板等のはみ出しに配慮し、歩行・買い物環境の改善を図ります。

取組Ⅲ④ 駐輪場・駐車場の整備 ○□

- 商店街における空き地や空き店舗等を活用して、買い物客用の駐輪場の整備に取り組みます。
- 既存駐車場の立体化や大規模開発等にあわせた新設整備等により、商店街の共同駐車場の確保を図ります。
- 歩行者や自転車利用者と車の交錯を防ぐため、共同の駐車場や荷捌きスペースの確保に取り組みます。

取組Ⅲ⑤ 地域資源を生かした観光促進・地域活性化 ○□

- 駅周辺の界隈性ある飲み屋街、かつての水路に端を発する暗渠(蓋かけ水路)や釣り堀、ラピュタ阿佐ヶ谷等のミニシアターや小劇場、阿佐ヶ谷神明宮や世尊院、阿佐ヶ谷アニメストリート等の周辺の地域資源を結ぶ回遊ルートの設定・整備と、案内板やサイン等の充実に取り組みます。
- 地域の観光情報発信の強化のため、地域一体となった取組の強化や拠点となる施設の整備等を検討します。



↑ 阿佐谷パールセンター商店街



↑ セットバック空間を生かしたテラス席のイメージ

【4. 分野別の方針と取組】 分野別方針(Ⅳ) 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等に取り組みます。

主な取組主体 ○: 区民及び事業者 □: 行政(区等)

取組Ⅳ① まとまった樹林地の保全 ○□

- 杉並区緑地保全方針に基づき、地区計画等を活用して屋敷林等のまとまったみどりを将来にわたって保全するとともに、周辺環境との調和や地域への開放を検討します。
- 中杉通りのケヤキ並木、駅前広場の樹木、社寺林等民有地のまとまったみどり等が連続したみどりのネットワークの形成を図ります。

取組Ⅳ② 民有地や公共施設におけるみどりの保全・創出 ○□

(住宅地)

- 敷地内の樹木の保全、生け垣等の接道部の緑化によるみどりの保全・充実に取り組みます。

(商業地)

- 開発等の機会を捉えて、みどりの創出とネットワーク化を推進します。
- 窓先や店舗入り口付近等で敷地内の緑化に取り組みます。

(公共公益施設)

- 公共公益施設の更新時には、積極的にみどりの創出とネットワーク化に取り組みます。

取組Ⅳ③ 中杉通りのケヤキ並木の保全と魅力的な街並み形成 ○□

- 中杉通りのケヤキ並木の保全と適切な管理を進めます。
- ケヤキ並木を生かしながら、沿道の建物デザインや屋外広告物の誘導を進め、洗練された風格ある街並みの形成を図ります。
- 中杉通りの延伸部分において、街路樹の整備を検討するなど魅力的な景観の形成を図ります。

取組Ⅳ④ 駅前にふさわしい街並みの形成 ○□

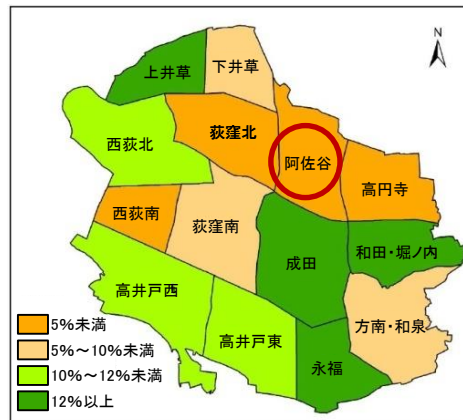
- 駅周辺の建物デザインや屋外広告物の誘導、広場の修景整備等を進め、まちの玄関にふさわしい風格ある街並みの形成を図ります。

取組Ⅳ⑤ 公園・広場の整備 ○□

- 立体都市公園制度(※)の活用等を通じて、立地特性を生かした特色ある公園づくりに取り組みます。
 - 大規模開発等の機会を捉えて、広場空間の創出を図ります。
 - 空き地、空家の活用等により広場空間の整備に取り組みます。
 - 地域住民との協働により、魅力的な公園・広場づくりを進めます。
- (※)立体都市公園制度:建物上部等に立体的に公園区域を定め、公園として整備することができる制度

取組Ⅳ⑥ 水路等を活用した遊歩道ネットワークの整備 □

- 桃園川や馬橋児童遊園など暗渠(蓋かけ水路)を活用した遊歩道の整備とネットワーク化を推進します。



↑ 季節を感じる暗渠沿いの風景

↑ 区内14のゾーン別の緑地率
(阿佐谷地域は2.5%と最も低い)
出典: 杉並区みどりの実態調査(平成24年度)

【5. 取組の重点化】

取組の重点化と体系化

将来像の実現には、前記のさまざまな分野別の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**と**体系化の視点**を定めます。

- 【重点化】<視点①> 安全・安心など、**喫緊の課題の解決に効果の大きいもの**
<視点②> 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**

- 【体系化】<視点> 目標Ⅰ～Ⅳのうち、3つ以上の目標の実現に向けて**一体的に取り組む**ことが必要なもの

これらの視点を踏まえ、**4つのまちづくりを「重点的取組」として体系化**します。これら4つの「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、今後地域住民等と考え方の共通化を図り、**優先的に取り組みます**。

(1) 阿佐ヶ谷駅北東地区のまちづくり

<重点化の視点>

- ① 道路基盤が脆弱で震災時に甚大な被害が想定され、一時避難地へのアクセスに課題
- ① 商店街や病院周辺での交通安全の確保
- ①② 病院や学校が移転改築を予定
- ② 地域主体でまちづくりを考える動き

<体系化の視点>

目標Ⅰ・目標Ⅱ・目標Ⅲ・目標Ⅳ

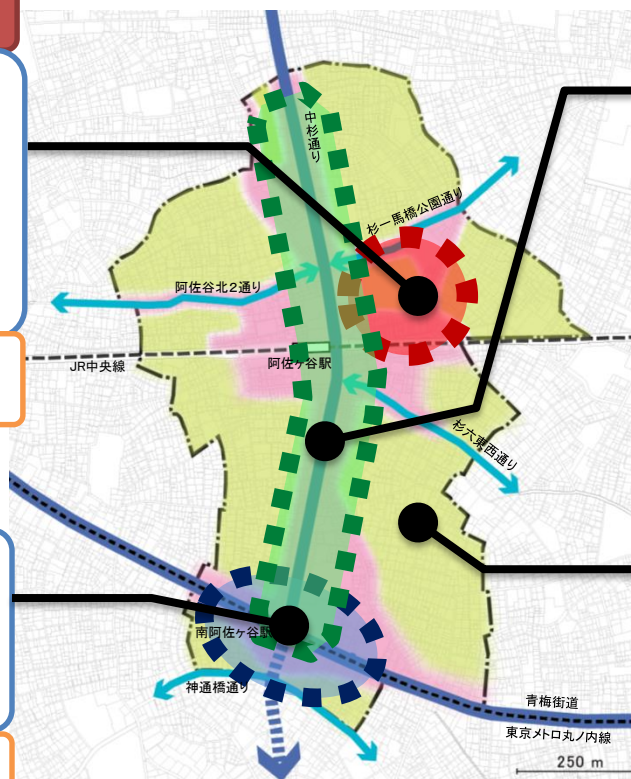
(2) 南阿佐ヶ谷駅周辺のまちづくり

<重点化の視点>

- ①② 災害時に拠点となるべき公共公益施設が更新時期を迎える
- ①② 中杉通りの延伸整備

<体系化の視点>

目標Ⅰ・目標Ⅱ・目標Ⅲ・目標Ⅳ



(3) 中杉通り沿道の安全・快適で魅力的なまちづくり

<重点化の視点>

- ① 歩道に歩行者・自転車が集中するなど、通行環境の安全性・快適性に課題
- ② 中杉通りの延伸整備や公共公益施設の更新

<体系化の視点>

目標Ⅱ・目標Ⅲ・目標Ⅳ

(4) 道路基盤の整備等による防災性の向上

<重点化の視点>

- ① 道路基盤が脆弱で震災時に甚大な被害が想定され、避難場所へのアクセスに課題
- ② 主要生活道路の優先整備路線、狭あい道路の重点整備路線の指定

<体系化の視点>

目標Ⅰ・目標Ⅱ・目標Ⅲ

重点化の必要性

- 阿佐ヶ谷駅北東地区は、**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総合病院や、病院方向へ向かう商店街、大規模な屋敷林等が集まる**特徴的な地区**となっており、そうした**地区の特性・資源を生かしたまちづくり**が必要です。
- 複数の大規模建築物が建替え時期を迎えているほか、道路基盤が脆弱で震災時に甚大な被害が想定されること、避難場所への円滑なアクセスが難しいこと、商店街や病院周辺の交通環境など、**喫緊の課題**を多く抱えています。また、将来に向けては、駅前にふさわしいにぎわいの創出や、貴重なみどりの保全・創出等も課題となっています。

①防災性・安全性の向上

- ・ 周辺の消防活動困難区域の存在 (17頁参照)
- ・ 馬橋公園 (災害時一時避難地) 方面へのアクセス
- ・ 中杉通りから病院へのアクセス
- ・ 学校・病院・商店街周辺の歩行者等の交通安全

＜阿佐ヶ谷駅北東地区の主な課題＞

②大規模建築物の更新

- ・ 一部建物が建替え時期を迎えた総合病院
- ・ 築年数が経過した杉並第一小学校

③駅周辺のにぎわい創出

- ・ 駅至近の立地を生かした土地の有効利用や、都市機能の強化

④みどりの保全・創出

- ・ 屋敷林等のみどりの将来にわたる保全
- ・ 建替え等を契機とした新たなみどりの創出

◆杉一馬橋公園通りは、幅員が約4.5～6.0m未滿で歩道のない一方通行で、通学路にもなっています。馬橋公園方面へのアクセス向上や避難路の確保、周辺の消防活動の円滑化、歩道設置による通学路としての安全性向上、自動車交通の円滑化等の観点から、主要生活道路として**拡幅・相互通行化**が必要です。(課題①)

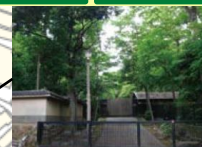
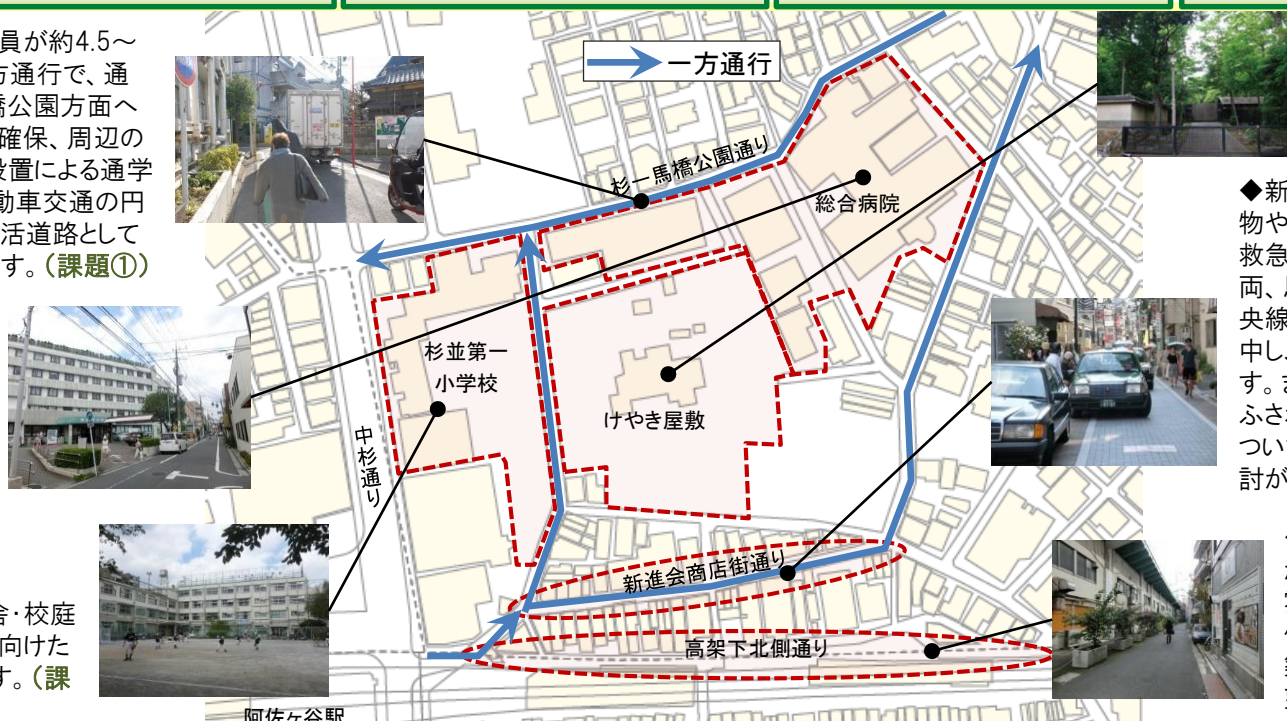
◆河北総合病院は、増築等により**機能分散**し、一部建物が建替え時期を迎えています。建替えを通じた**地域医療拠点**としての充実や、中杉通り方面からのアクセス向上が求められます。(課題①、②)

◆杉並第一小学校は、校舎・校庭とも区内で最も狭く、将来に向けた**教育環境の向上**が課題です。(課題②)

◆駅至近に残る貴重な屋敷林等の**みどりの保全**が課題です。(課題④)

◆新進会商店街通りは、買い物や通院等の歩行者のほか、救急車両を含む病院関係車両、馬橋公園方面(北東)や中央線南側への通過車両等が集中し、**安全性の向上**が課題です。また、街並み形成や駅前にふさわしい土地の有効利用についても地域住民を交えた検討が必要です。(課題①、③)

◆駅直近で歩行者通行量が多い一方、暗く裏道的な雰囲気有する高架下北側通りは、ゴールド街の改築等を捉えた**環境整備**が望まれます。(課題③)



防災性・安全性の向上と、駅前にふさわしい都市機能の強化、みどりや住環境と調和したまちづくり

● 総合病院と小学校の移転改築に伴う土地利用転換を契機として、防災性と安全性の向上に資する道路基盤等の改善と、にぎわい・文化・交流・教育・医療などの都市機能を強化し、あわせてみどりや周辺の住環境とも調和したまちづくりを計画的に推進します。

取組の方向性

①安全・安心(17頁)

道路基盤等の改善を進め、防災性・安全性の向上を図ります

◆ 阿佐ヶ谷駅北東方面の

「災害時活動困難度を考慮した火災危険度」(5段階)



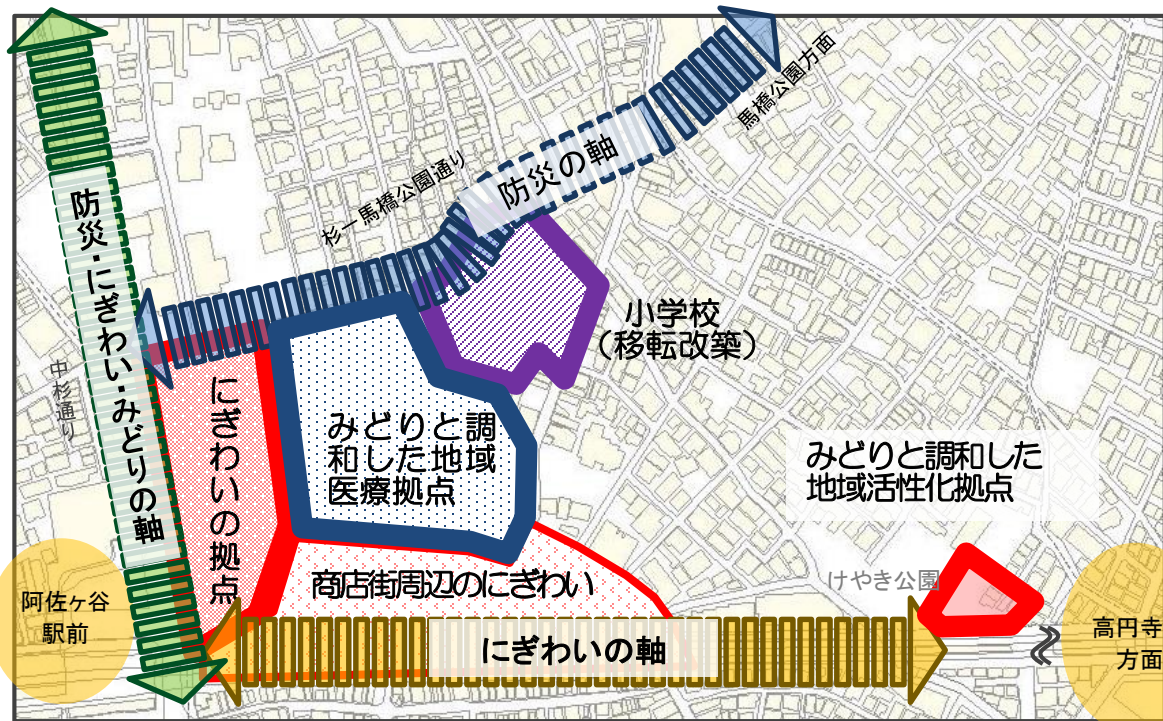
②にぎわい(18頁)

拠点づくりと回遊性の向上を通じて、駅周辺にふさわしいにぎわいの創出を図ります

③みどり(19頁)

みどりの保全・創出とネットワーク化を進めます

阿佐ヶ谷駅北東地区のまちづくり方針図



進め方

- 首都直下地震の切迫性への対応が喫緊の課題である状況を踏まえ、早急にまちづくり計画を策定します。その上で、地区計画制度を活用した魅力的な街並みの誘導やみどりの保全を図るとともに、総合病院や小学校の移転改築を契機として、土地利用の見直しを行い、また、土地区画整理事業等の活用により、3つの大規模敷地における一体的・連続的な建物の解体・建設、敷地の整序及びそれらに伴う周辺道路基盤の整備を着実に進めます。
- 「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」(平成29年3月)において、杉一馬橋公園通りについては、中杉通りから馬橋公園までの拡幅・相互通行化を進める方針としています。特に、上記のとおり、総合病院と小学校の移転改築を契機に、小学校移転用地北側までを先行的に拡幅・相互通行化に取り組みます。
- 地域のまちづくり団体が、地区計画制度の活用等を視野に入れた「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、地域住民等との意見交換等を密に行いながら、上記の取組を計画的に進めます。

①安全・安心

道路基盤等の改善を進め、防災性・安全性の向上を図ります

(ア) 周辺道路基盤の整備による防災性と歩行者等の安全性の向上

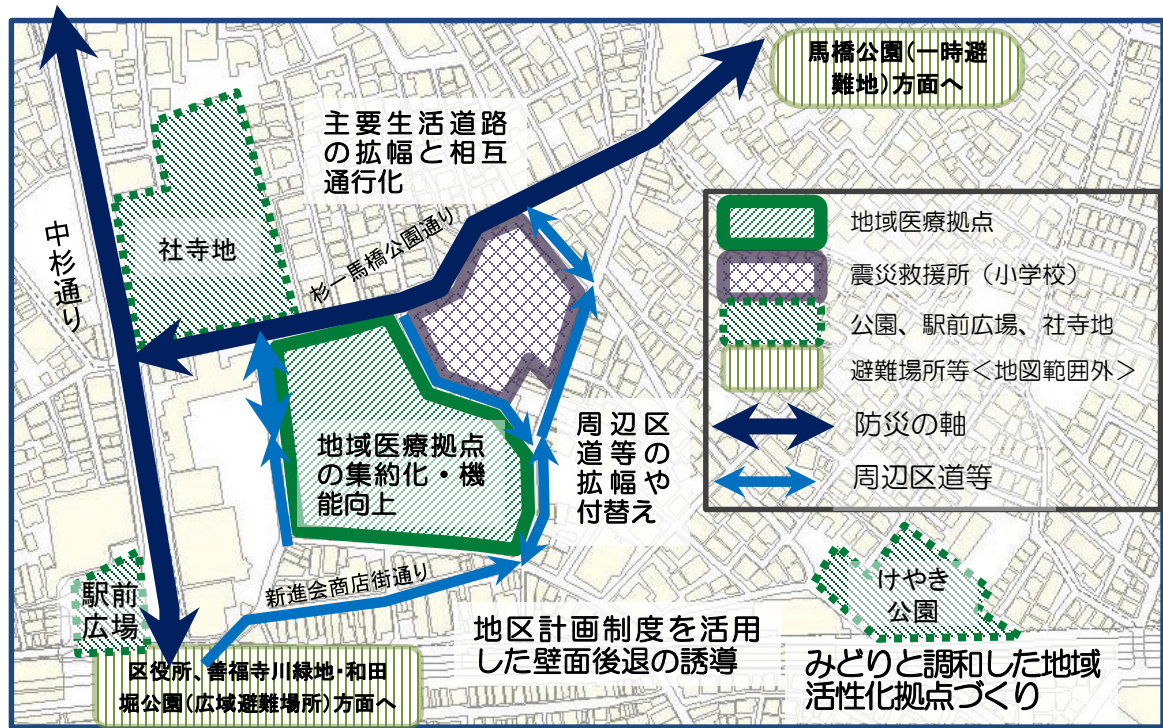
- ・総合病院と小学校の移転改築を契機として、土地区画整理事業等の手法を活用し、主要生活道路である杉一馬橋公園通りの拡幅(車道・歩道を合わせて幅員9m)・相互通行化と周辺区道等の拡幅・付替えを行います。これにより、災害時の一時避難地である馬橋公園方面へのアクセス向上や避難路の確保、周辺の消防活動の円滑化、歩道設置による通学路としての安全性向上、自動車交通の円滑化等を図ります。
- ・新進会商店街通り等については、地区計画制度を活用し建替えの際に建物の壁面後退を誘導するほか、並行する杉一馬橋公園通りの拡幅により商店街への車両の流入を減らすことで、歩行者等の安全性・快適性の向上を図ります。

(イ) 地域医療拠点の集約化・機能向上

- ・総合病院の移転改築により、医療施設の集約化と機能向上を図ります。また、中杉通りから病院への救急車両等のアクセスを改善します。

(ウ) 災害に対する地域の安全性の向上

- ・小学校の移転改築を契機として、震災時に甚大な被害が想定される地域内に新たなオープンスペースを創出し、災害に対する地域の安全性向上を図ります。



◆ 杉一馬橋公園通りの整備による周辺の震災時の消防活動の円滑化について



凡例

- 震災時消防活動困難区域
- 道路整備による困難区域の解消

(※) 幹線道路から連続した幅員6m以上の道路から半径280m以遠を震災時の消防活動困難区域として想定した場合

②にぎわい

拠点づくりと回遊性の向上を通じて、駅周辺にふさわしいにぎわいの創出を図ります

(ア) 杉一小跡地等におけるにぎわいの拠点づくり

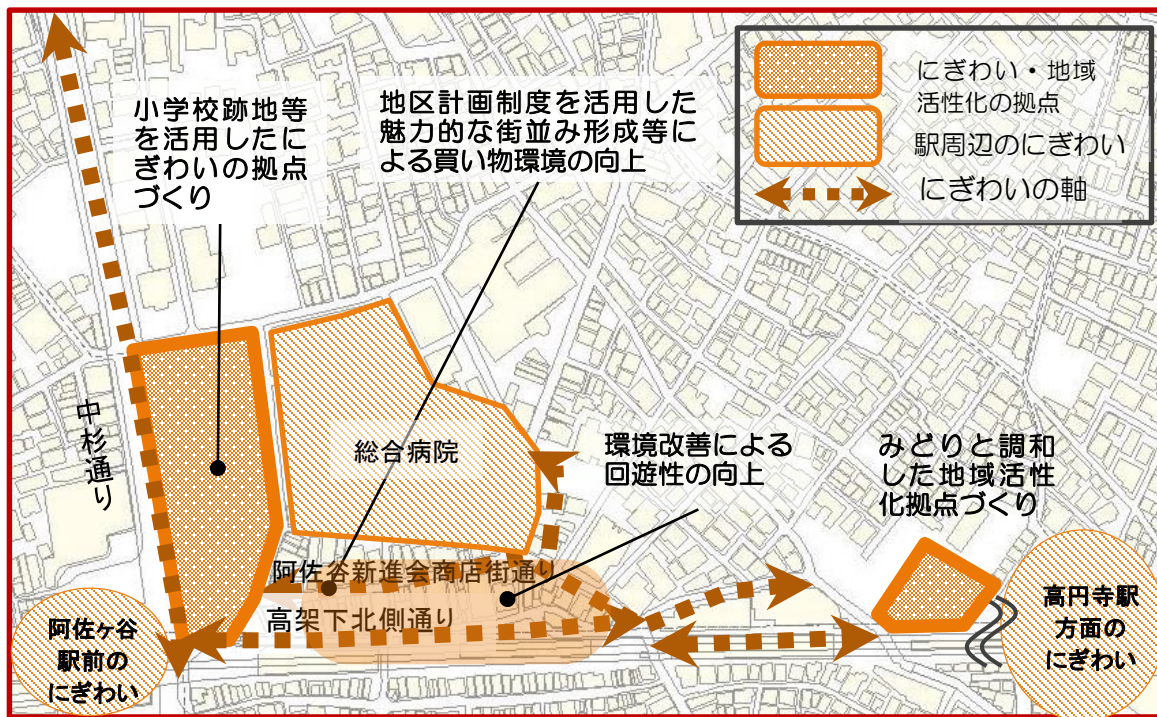
・駅至近の立地を生かし、杉一小跡地を一体的な街区として土地利用の見直しを行うことにより、民間のノウハウをより有効に活用した新たなにぎわいの拠点づくりについて、検討します。

(イ) けやき公園を活用した、みどりと調和した地域活性化拠点づくり

・けやき公園プール敷地を活用し、地域区民センター等に移転改築し、みどりと調和した地域活性化拠点として整備します。

(ウ) 商店街周辺の歩いて楽しいまちづくり

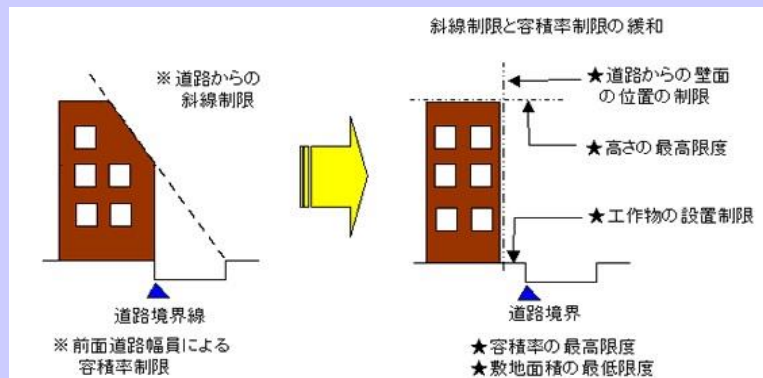
・新進会商店街通りでは、地区計画制度を活用した魅力的な街並み形成や歩行者優先化等により、買い物環境の向上等に取り組みます。
 ・鉄道事業者等と連携し、高架下通路や高架下北側通りの環境改善を進め、駅からけやき公園方面や中央線南北方向など、地域の回遊性向上を図ります。



◆街並み誘導型地区計画について

地区計画で建物の壁面の位置と建築物の高さの制限等を定めることにより、前面道路の幅員による容積率制限や道路斜線制限を緩和します。

これにより、建築物の壁面や高さ等を一定の範囲内に誘導し、土地の有効利用を推進したり、良好な街並みを誘導します。



▲街並み誘導型地区計画のイメージ
 出典：東京都都市整備局ホームページ

③みどり

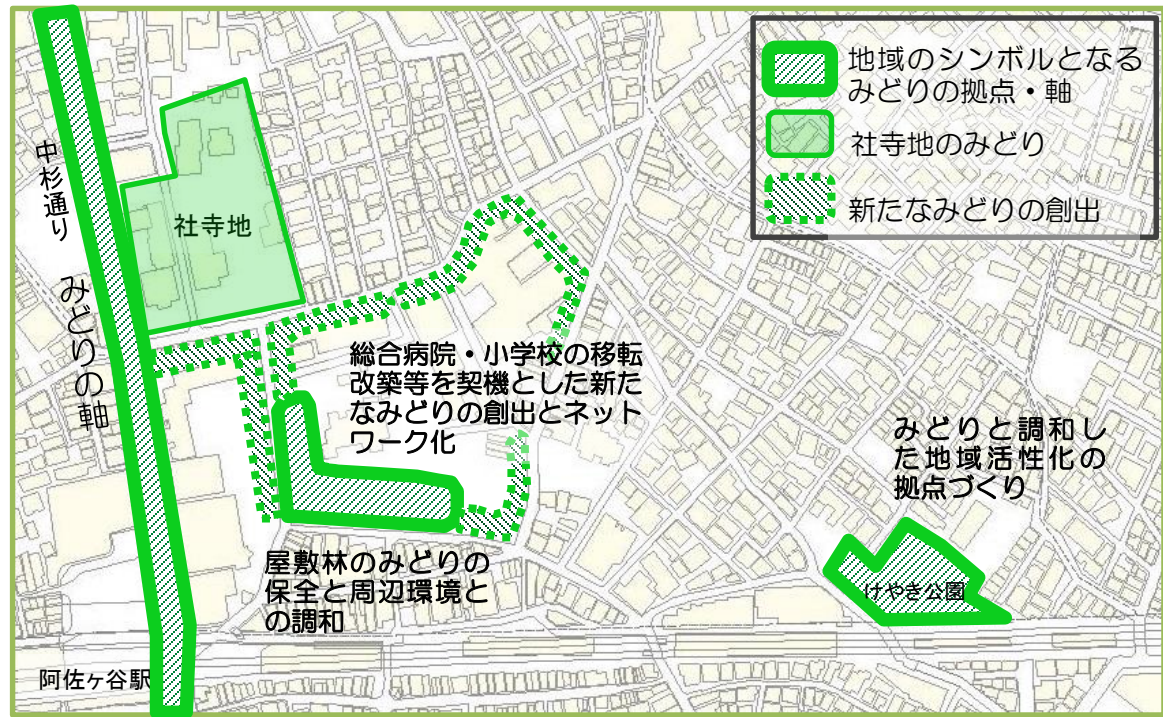
みどりの保全・創出と ネットワーク化を進めます

(ア) 屋敷林のみどりの保全と周辺環境との調和

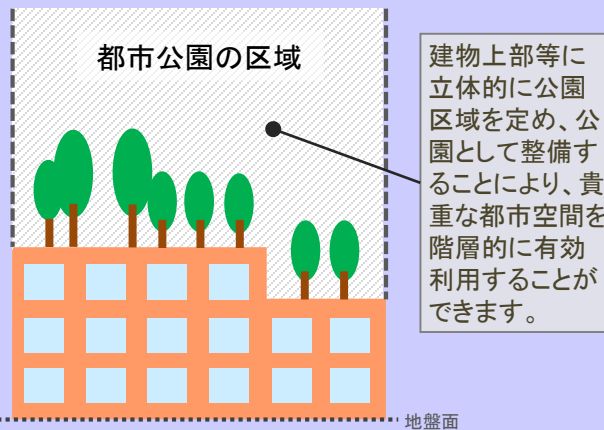
・総合病院の移転改築に際して、土地利用の見直しと地区計画制度等の活用により、地域のシンボルであるけやき屋敷のみどりを将来にわたって可能な限り保全し、周辺環境との調和を図るとともに、地域住民や病院、商店街を訪れる人にもさらに親しまれるみどりとして、地域への開放を検討します。

(イ) 新たなみどりの創出とネットワーク化

・総合病院や小学校の移転改築等を契機として、新たなみどりのネットワーク創出を図ります。
・けやき公園は、プール敷地部分に立体都市公園制度を活用し、みどりと調和した地域活性化拠点として整備します。
・中杉通り、社寺地等を活用したみどりのネットワーク化を進め、駅前でありながら快適で潤いのある空間づくりに取り組みます。



◆立体都市公園制度について



↑ 立体都市公園のイメージ



↑ 立体都市公園の整備イメージ

重点化の必要性

● 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とともに、そうしたきっかけを捉えてまちづくりを進めていく必要があります。

＜南阿佐ヶ谷駅周辺地区の主な課題＞

① 防災中枢拠点としての機能

- ・ 区役所は災害発生時には、区民生活の再建と都市の復興を図るため、中心的な拠点となってその役割・機能を果たすことが必要です
- ・ 区庁舎東棟は築50年以上を経過し、設備も老朽化していることから、計画的保全と改築に向けた検討が必要です

◆ 震災時の区役所の役割・機能(例示)

- 災害に関する情報の収集・伝達
- 被害状況の調査、被災証明書の発行
- 震災救援所の運営、被災者の救援・救護
- 帰宅困難者の支援
- 防疫その他保健衛生
- 応急給水、ごみ・し尿処理
- 災害復興計画の策定
- 応急仮設住宅の入居等
- 道路、河川、橋梁等の保全、整備、復旧
- がれき処理 等



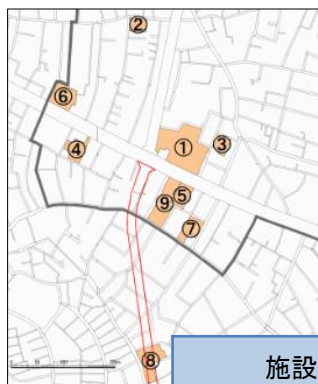
↑ 阪神・淡路大震災での神戸市役所の倒壊



↑ 熊本地震での宇土市役所の倒壊

② 築年数の経過した公共公益施設の更新

- ・ 官庁街(シビックゾーン)である南阿佐ヶ谷駅周辺の公共公益施設は築40年以上を経過し、更新期を迎えています



← 南阿佐ヶ谷駅周辺の公共公益施設

	施設名	申請又は竣工年
①	杉並区役所(東棟)	昭和38年
②	産業商工会館	昭和40年
③	阿佐谷南児童館	昭和45年
④	杉並都税事務所	昭和42年
⑤	杉並警察署	昭和50年
⑥	杉並消防署	昭和50年
⑦	東京都水道局旧営業所	昭和51年
⑧	杉並税務署	昭和40年
⑨	杉並郵便局	昭和37年

③ 中杉通りの延伸

- ・ 中杉通りの延伸整備により、成田地区方面からのアクセス向上が見込まれることから、生活サービス機能の充実など拠点性の向上が課題です

○ 成田東、成田西地区からは、阿佐ヶ谷駅方面へのすぎ丸(コミュニティバス)があるものの、五日市街道を經由したバス便の利便性が高い高円寺・中野駅方面や、荻窪駅周辺への利用者が多いものと推計されます。中杉通りの延伸整備により、阿佐谷地域へのアクセスが向上することから、特に南阿佐ヶ谷駅周辺の拠点性の向上が課題です。



↑ 成田地区からの主なバス便と人の流れ

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

- **公共公益施設の更新**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活性化等を図ります。



↑南阿佐ヶ谷駅周辺

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
- 駅前の「顔」や区民交流の場、バス停留所等の交通機能を兼ね備えた広場の整備
- 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、交流等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

- 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、土地の高度利用等、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めます。
- 各施設機能を維持・継続するための一時移転場所の確保等、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。
- 中杉通りの延伸整備等とあわせ、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。



【5. 取組の重点化】

重点的取組(3) 中杉通り沿道の安全・快適で魅力的なまちづくり

重点化の必要性

- 中杉通りの歩道には**歩行者・自転車**が集中し、安全な通行空間の確保が課題となっています。
- 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、みどりのトンネルに覆われた中杉通りは、**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向上させる余地があります。

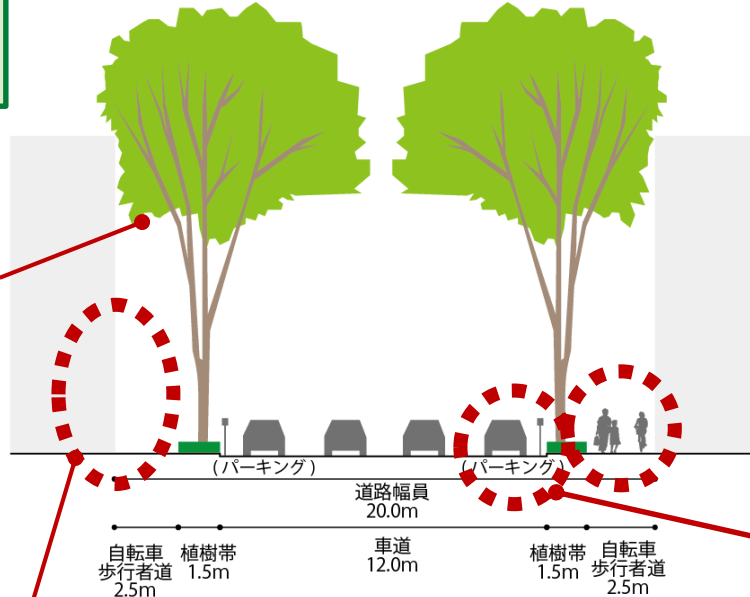
<中杉通り沿道周辺地区の主な課題>

さらなる景観の向上と景観を生かした**個性的で魅力的な**にぎわいづくり

○区を代表する景観を形成するケヤキ並木を適切に保護・管理し、安全で健全な並木の存続を図る必要があります。



- ケヤキ並木等の景観を生かしたさらなる魅力づくり、にぎわいづくりが求められています
- ・ケヤキ並木通りにふさわしい洗練された風格のある沿道建物等のデザイン誘導
- ・並行する商店街との差別化や特徴づくり
- ・滞留・交流空間の確保



歩行者・自転車の安全性の確保

- 中杉通りの通行量は歩行者約8,600人、自転車約2,700台(平日12時間)と多くなっています。
- 植込み等により、歩道の有効幅員は2.5m程度の部分が多くなっています。
- 歩道上では、歩行者・自転車の錯綜が見られ、歩行環境の安全性・快適性に課題があります。



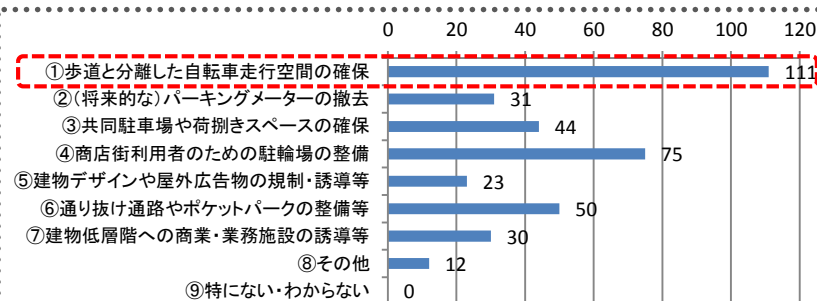
○車道の第1通行帯がパーキング・メーターとなっており、自転車が車道を通行しにくい環境にあります。

【topics】 中杉通りの無電柱化

無電柱化(電線類の地中化)には、災害の防止、安全・円滑な交通の確保、良好な景観形成等の効果が期待されています。東京都では、平成34年度までの予定で、中杉通りの無電柱化を推進しています。



- 店舗等を有さないマンション等、店舗の連続性に課題があります。
- 一部で中杉通りに裏側を向けている店舗が見られます。



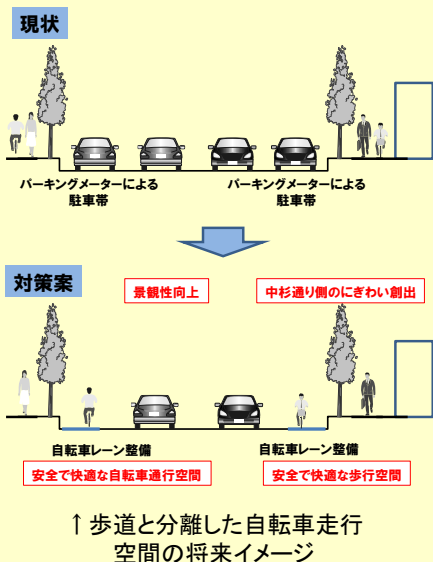
○オープンハウス(平成28年6~7月)のアンケートでは、中杉通り周辺で取り組むべき課題として、「歩道と分離した自転車走行空間の確保」が最も多く挙げられました。

地域や関係機関との連携・協働による安全・快適で魅力的な沿道空間の形成

- ケヤキ並木を生かしながら、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・快適性の向上等により、**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を図ります。
- 具体化に向けては、現在車道の片側1車線分を専有している**パーキング・メーター**のスペースを、将来的に歩道の拡幅や自転車走行空間へ転用する等の対策について、地域の方々や関係機関との**連携・協働**のもと、実現を目指します。

■取組の方向性 (カッコ内は今後の検討内容)

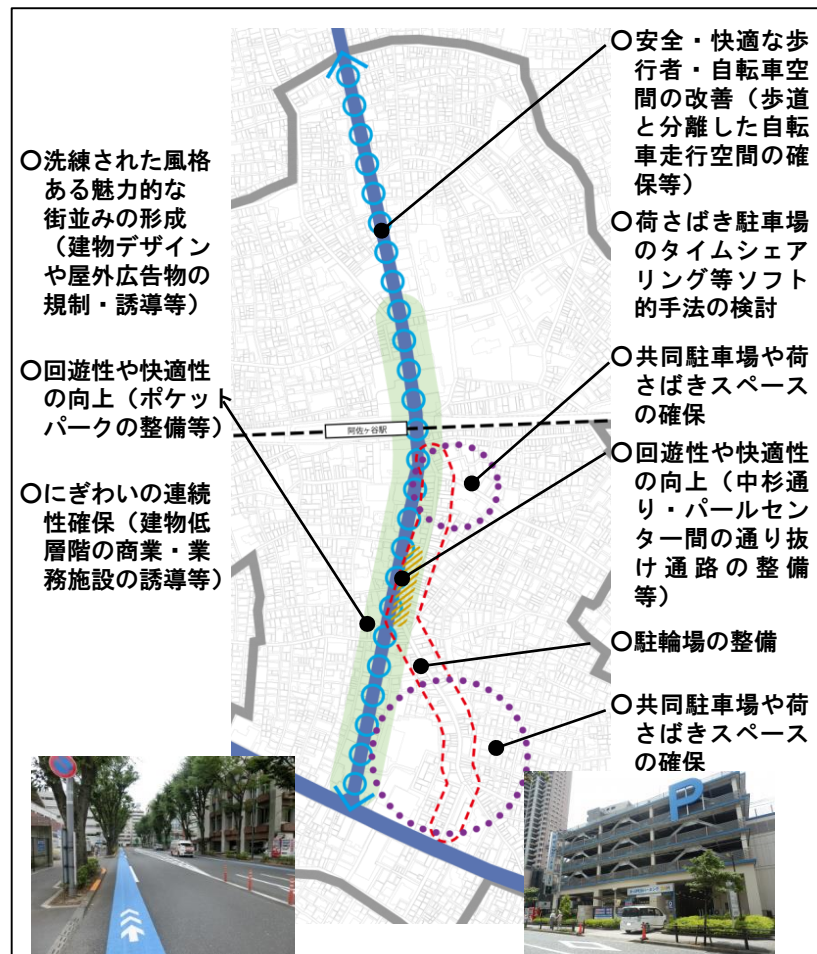
- ① 安全・快適な歩行者・自転車空間の改善
(歩道と分離した自転車走行空間の確保、将来的なパーキング・メーターの撤去、共同駐車場や荷さばきスペースの確保(荷さばき駐車場のタイムシェアリング等ソフト的手法の検討を含む)、商店街利用者のための駐輪場の整備等)
- ② 洗練された風格ある魅力的な街並みの形成
(建物デザインや屋外広告物の規制・誘導等)
- ③ 回遊性や快適性の向上
(中杉通り・パールセンター間の通り抜け通路やポケットパークの整備等)
- ④ にぎわいの連続性確保
(建物低層階への商業・業務施設の誘導等)



■進め方

- 取組の具体化には、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、まず、歩道の交通状況やパーキング・メーターを含む近隣駐車場の利用状況、周辺商店街の荷さばきの現況等について、実態調査を行い、その結果を共有したうえで、協働の取組を進めます。
 - 具体的対策の実現に向けて、地域、道路管理者、警察等を含めた検討体制づくりを進めます。
 - 地域主体による柔軟かつ継続的な取組を可能とするため、エリアマネジメント(※)等、まちづくりのルールづくり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)

中杉通り沿道周辺のまちづくり方針図



自転車走行レーンのイメージ



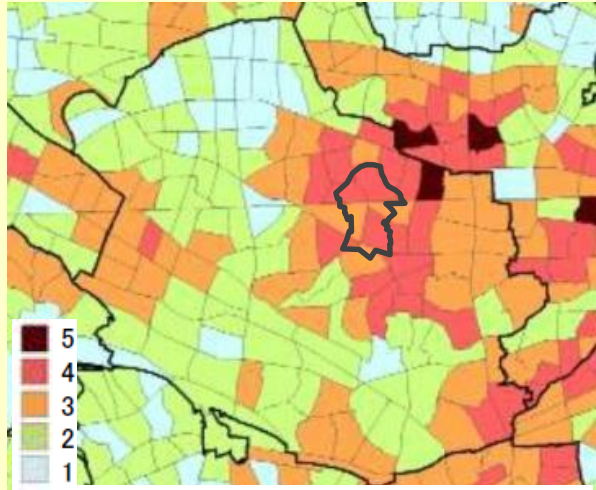
共同の駐車場・荷さばきスペースのイメージ

【5. 取組の重点化】 重点的取組(4) 道路基盤の整備等による防災性の向上

重点化の必要性

- 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よいものの、**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、救助・救急、避難等の活動を行うための道路整備やそれに伴う無電柱化の推進が**喫緊の課題**です。
- 本方針の対象区域内とその周辺は幅員4m未満の狭あい道路の多い地域となっています。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円滑な避難の確保ができず、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、介護車両や清掃車両の通行の確保等、区民の安全安心な日常生活に支障が生じることとなります。

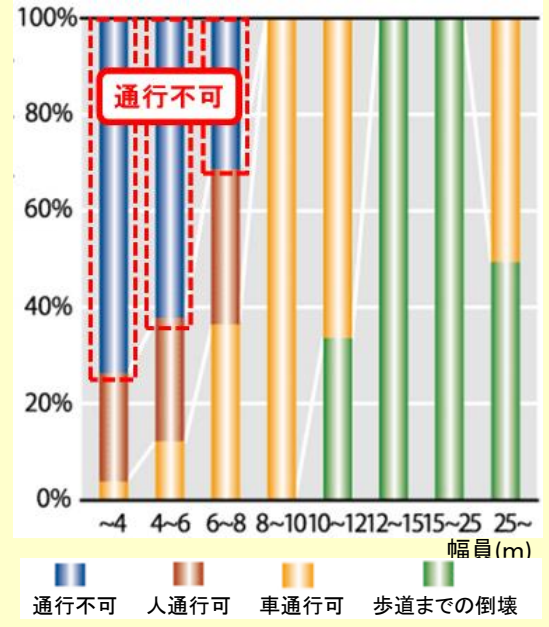
東京都の『地震に関する地域危険度測定調査』(平成25年9月公表)によれば、本方針の対象区域について、
 ○「建物の倒壊危険度」が5段階中で「2」(阿佐谷北1のみ「3」となっており、建物の倒れにくさや地盤は比較的よいことを示しています。
 ○一方、「火災危険度」はほとんどで5段階中の「3」となっています。また、「災害時活動困難度を考慮した火災危険度」は5段階中で「4」と高い地域が多くを占めています。これは、当地域が**道路基盤の整備状況が低い**ことを示しています。



↑ 災害時活動困難度を考慮した火災危険度

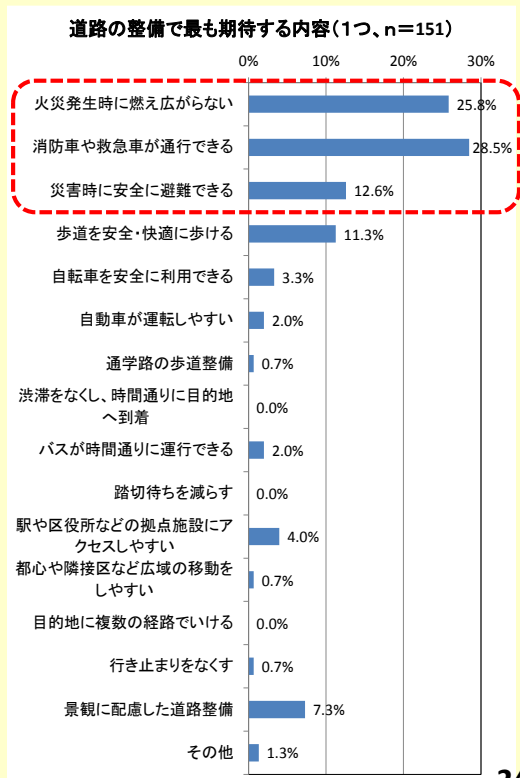
阪神淡路大震災において、幅員8~10m以上の道路になると、沿道の建物が倒壊しても車両の通行が可能であったということが分かっています。10m未満の区間が解消されれば、緊急輸送道路ネットワークの信頼性が更に高まるものと考えられます。

出典:新時代のまちづくり・みちづくり(都市整備研究会)



↑ 阪神淡路大震災での道路幅員と道路閉塞の関係

オープンハウス(平成28年6~7月)のアンケートでは、道路整備に最も期待する内容について、防災関係の回答が多くを占めました。



防災力の向上に資する道路基盤等の整備

- 防災や交通安全等の観点から、生活道路や狭あい道路の拡幅等を通じて体系的な道路ネットワークの整備に取り組むとともに、無電柱化についても積極的に推進を検討します。
- 成熟した市街地である本地域での体系的な道路ネットワークの実現には課題がありますが、地域のまちづくりの契機を捉えるなど、整備効果の高いものから優先的に整備に取り組みます。

■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**は、『東京都防災都市づくり推進計画』(平成28年3月)において防災生活道路(※)に位置づけられています。馬橋公園へのアクセスや周辺の消防活動の円滑化、交通安全等の観点から、『すぎなみの道づくり(道路整備方針)』に基づき、拡幅と相互通行化に向けて、「**優先整備路線**」として早期の事業化を目指します。

(※)防災生活道路： 延焼遮断帯に囲まれた市街地における緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災上重要な道路

- **杉六東西通り**と**神通橋通り**については、交通事故が多いことから、「**安全対策路線**」として、早期の安全対策の実施を目指します。
- 地域のまちづくりの機運を捉え、その他の生活道路や区画道路の整備、無電柱化等について検討します。

<狭あい道路の整備>

- 首都直下地震など災害への備えとして、平成28年7月に改正施行された「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例」に基づき、後退用地における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、狭あい道路の拡幅に取り組みます。

- 平成28年11月に同条例に基づく重点整備路線に指定された路線の拡幅整備に取り組みます。



↑ 主要生活道路の整備イメージ
(幅員9mの事例～善福寺3丁目付近)



↑ 安全対策の例



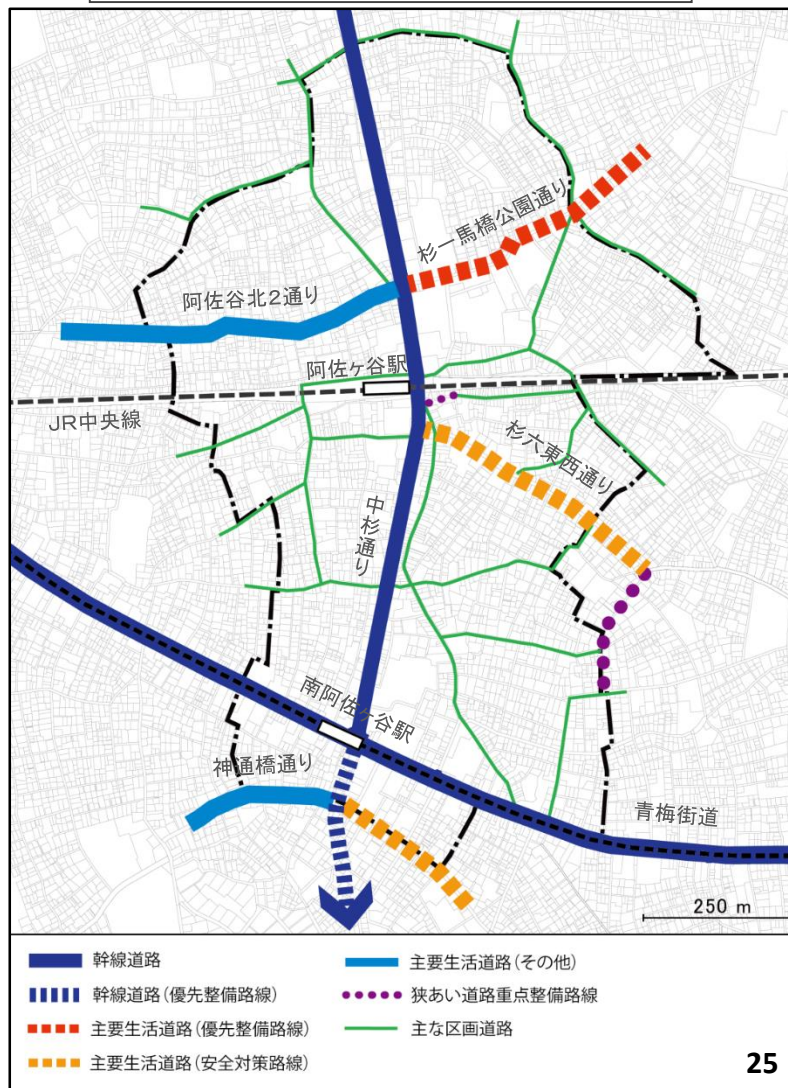
拡幅整備前



拡幅整備後

↑ 狭あい道路の拡幅整備の事例

防災力の向上に資する道路基盤の整備方針図



■まちづくり方針の実現に向けて

1. 区民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

まちづくり方針の具体化にあたっては、区民・事業者・行政が、この方針で示すまちの将来像と目標、その実現に向けた取組の方向性を共有し、それぞれが担う役割と責務を果たしながら、協働してまちづくりを進めていく必要があります。

区では、まちづくり方針に基づき、行政主体の整備事業等の実施、民間事業等の適切な規制・誘導、区民主体のまちづくり活動の支援等に取り組むとともに、総合的な視点から、区民・事業者と連携した取組の進行管理と調整を図っていきます。

2. ハード・ソフトの取組の連携によるまちづくりの推進

まちづくり方針の実現に向けて、様々な地域資源の活用や、まちの特長と個性を生かすライフスタイルや住まい方を意識し、基盤整備等のハード面の取組と地域・産業・文化活動等のソフト面の取組の連携によるまちづくりを進めます。

区では、町会・自治会、商店会をはじめ、地域のまちづくり団体やNPO等の多様な地域の関係者との意見交換や情報共有を行いながら、地域主体によるエリアマネジメント等、まちづくりのルールづくりや公共空間の効果的な利活用等の取組を積極的に支援します。

3. 戦略的・計画的なまちづくりの推進

区では、着実かつ効果的にまちづくりを進めるために設定した4つの重点的取組について、関係各課の連携のもと、本方針に基づき、以下のスケジュールのとおり計画的にまちづくりを推進します。重点以外のその他の取組についても、関連計画等に基づき実現を図るほか、地域のまちづくりの機運等を捉え、まちづくりを進めます。

区では、それぞれの取組の進捗状況や効果を検証するとともに、まちの動向や社会経済状況の変化等を踏まえ、おおむね5年を目途に本方針を見直すなど、まちづくりの実現に向けたフォローアップを行います。

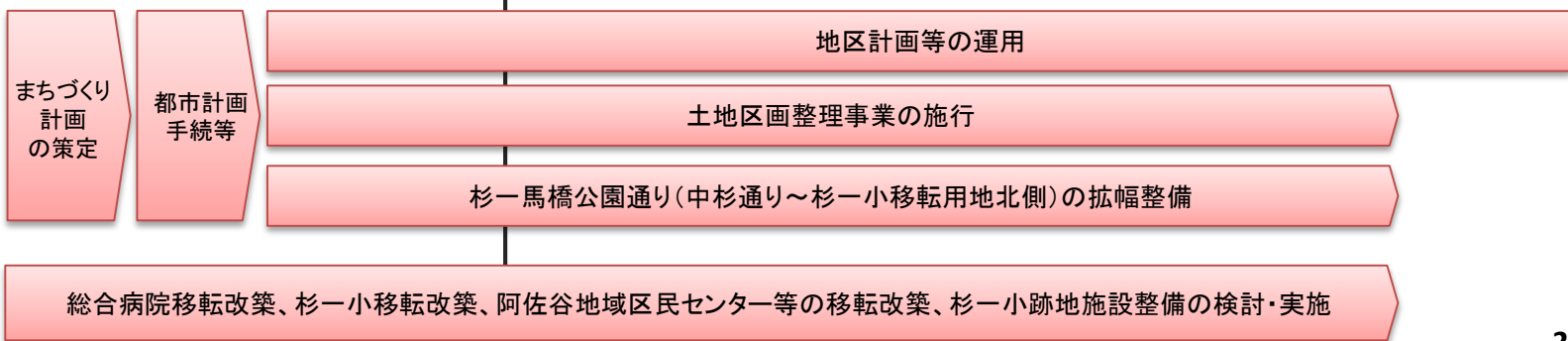


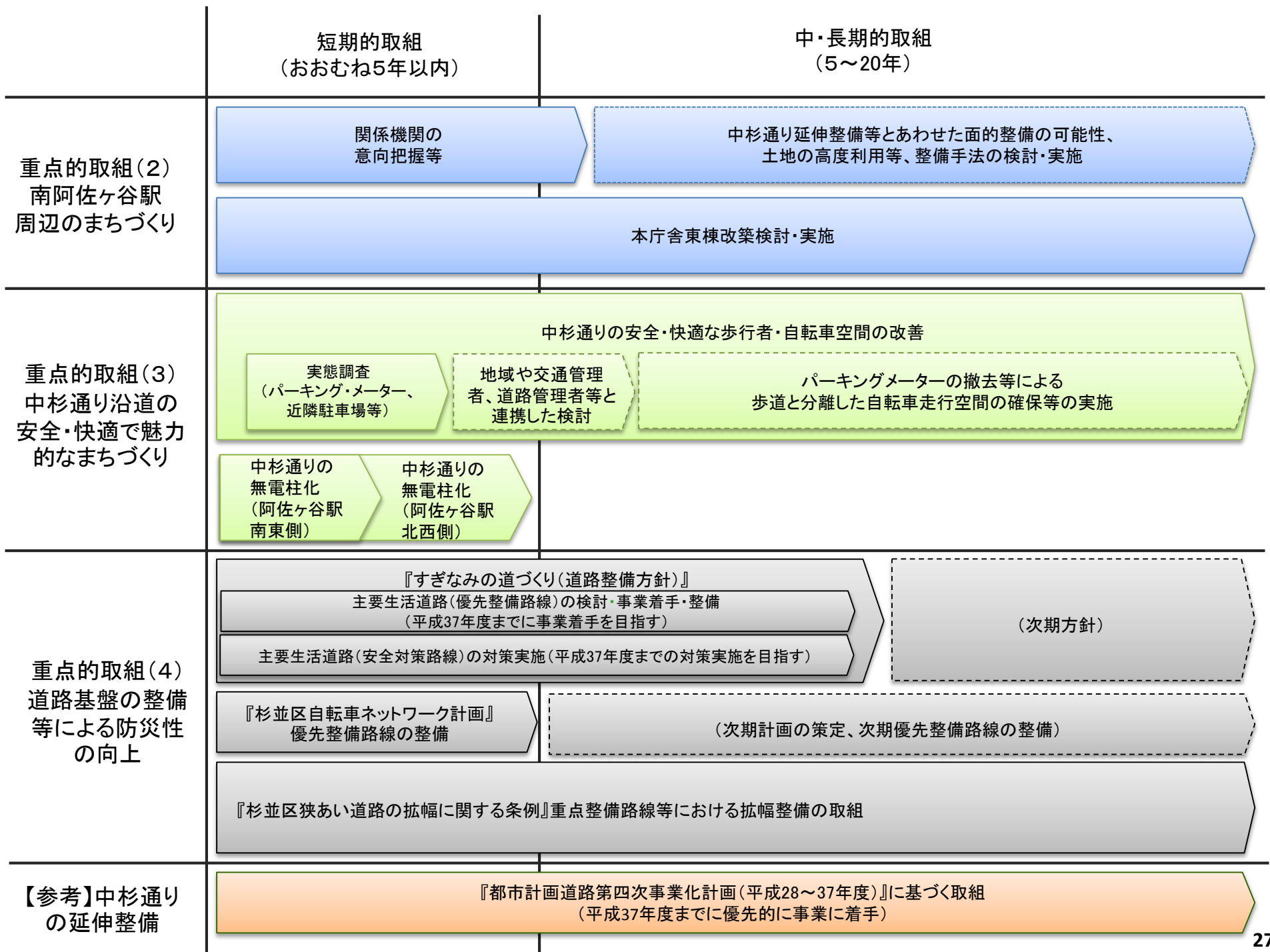
重点的取組等の
スケジュール

短期的取組
(おおむね5年以内)

中・長期的取組
(5～20年)

重点的取組(1)
阿佐ヶ谷駅北東
地区のまちづくり





- ◆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・好きなところ」「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。



◆: 区民意見交換会での主な意見

■: まちづくり団体等との意見交換での主な意見

【良いところ・好きなところ】

- ◆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）
- ◆■中杉通りの並木を生かす（パールセンターと中杉通りの両方が生きるまちづくり／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／狭あ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的に治安はいい／街灯が少ないと感じる地域がある等）
- ◆空家・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を等）
- ◆■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）
- ◆■中杉通りの景観を生かす（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（清潔で使いやすく等）

- 平成28年6月から7月にかけて、まちづくり方針(中間まとめ)について地域の方々にご説明し、ご意見をうかがうオープンハウス(※)を、阿佐ヶ谷駅等周辺の3箇所で延べ5日間開催しました。
- 同じく平成28年6月と7月に、まちづくり団体等の方々に対してまちづくり方針(中間まとめ)を説明し、ご意見をうかがいました。

オープンハウス等の来場者

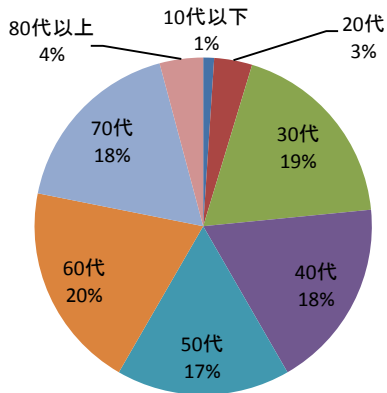
- 来場者は194名で、男女比はほぼ半々でした。
- 年齢層は20歳代が少なかったほか、ほぼ偏りなく幅広い年代の方々にご来場いただきました。

来場者へのアンケート結果の概要

(※)オープンハウス：会場にパネル等で資料を展示し、来場された皆さまに区の担当職員等が直接説明するとともに、個別にご意見をうかがう形式

- 中間まとめの将来像・目標と重点的取組の内容については、85%強の方におおむねよいとのご回答をいただきました。
- 中間まとめの内容のうち興味深かった内容としては、「将来像とまちづくりの目標」が最も多く、次いで、「重点的取組」、「地域の特性と課題」の順となりました。
- 4つの重点的取組のうち重要だと思うものについては、「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」が最も多く、次いで「道路基盤の整備による防災性の向上」が多くなりました。

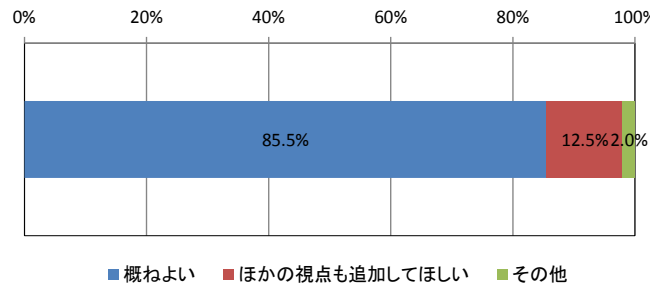
参加者の年齢構成 (n=192)



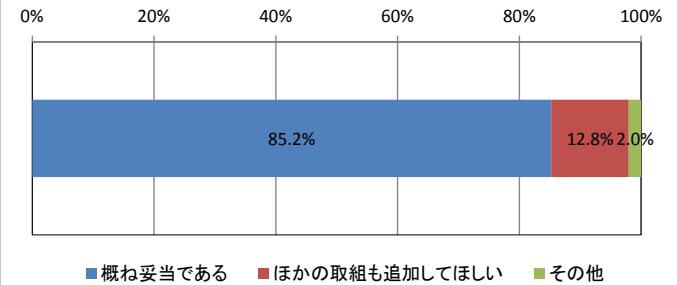
オープンハウスの様子



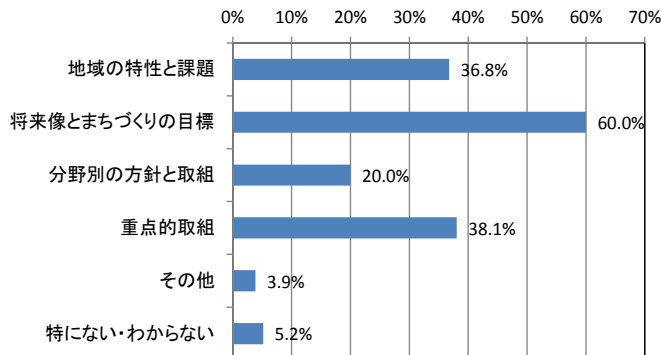
将来像・目標の妥当性 (n=152)



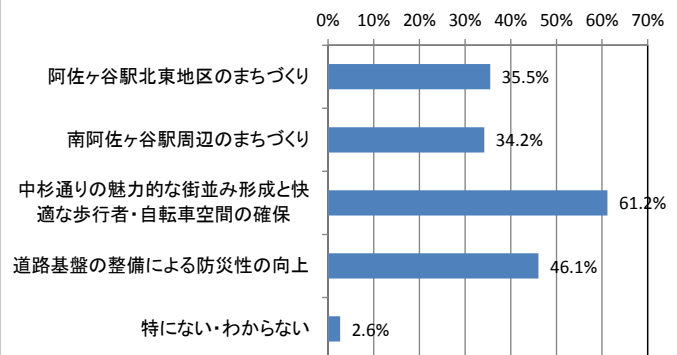
重点的取組の妥当性 (n=149)



興味深かった内容(複数回答、n=155)



重要と思う重点的取組(複数回答、n=152)



『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のことであり、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。沿道については、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、中杉通りの延伸整備を施行する東京都と連携し、事業化に向けて積極的に取り組めます。

■ 中杉通りの延伸整備の意義

