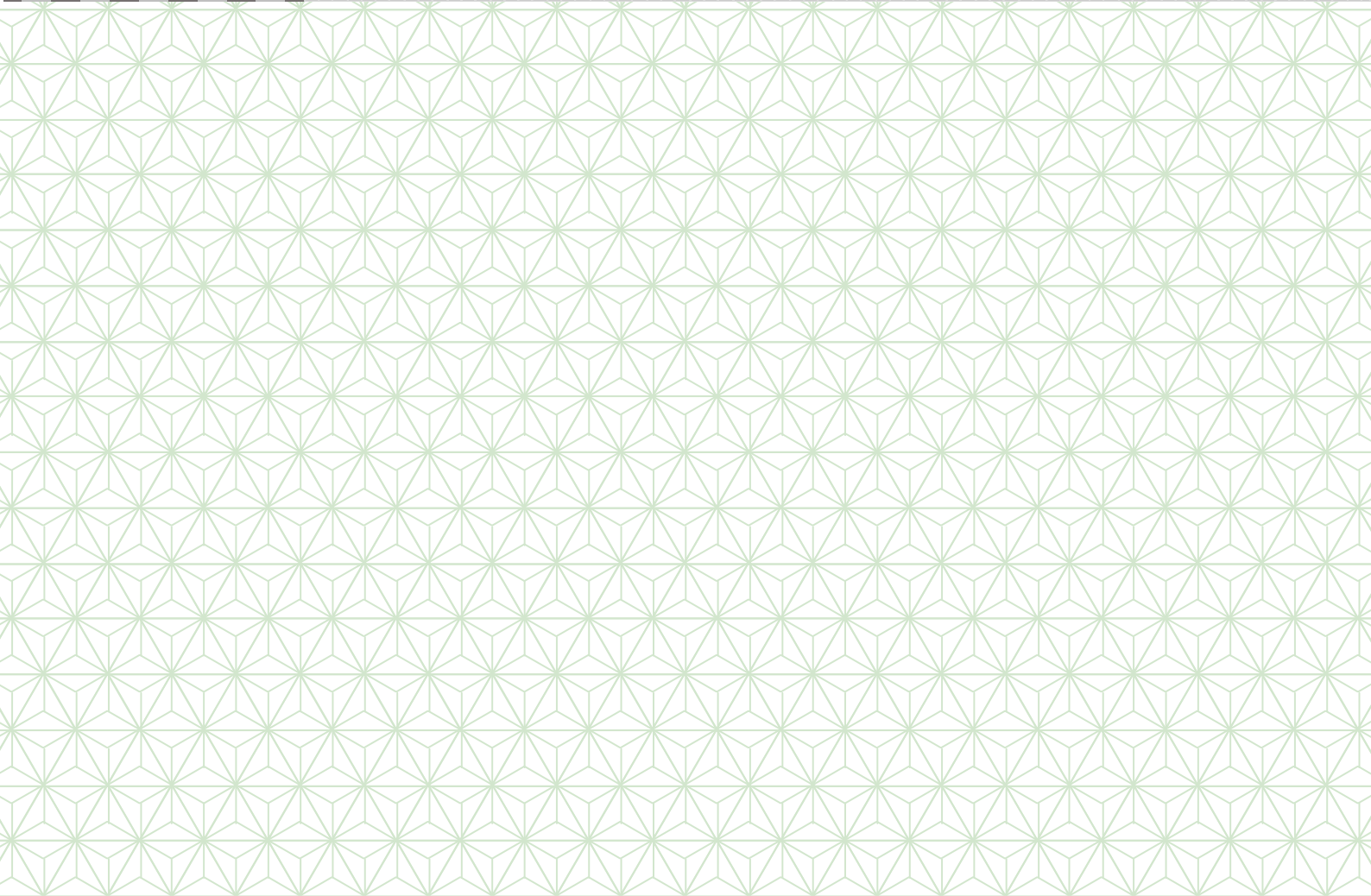


# すぎなみの道づくり (道路整備方針)

平成29年3月  
杉並区



## 目 次

<b>1. 道路整備方針の目的と位置づけ</b> .....	<b>1</b>
1.1. 目的と位置づけ .....	1
1.2. 道路整備方針の対象期間.....	2
1.3. 検討プロセス .....	2
<b>2. 現状の課題</b> .....	<b>3</b>
2.1. 杉並区の現状 .....	3
2.2. 道路の現状 .....	9
2.3. 道路の課題 .....	14
<b>3. 将来の道路網</b> .....	<b>16</b>
3.1. 道路の区分と役割 .....	16
3.2. 将来の道路網 .....	17
3.3. 主要生活道路の計画幅員.....	18
3.4. 体系的な道路網の整備.....	21
<b>4. 道路整備方針の考え方</b> .....	<b>23</b>
4.1. 今後の道づくりの方向性.....	23
4.2. 重点化する項目 .....	24
4.3. これまでに頂いた意見.....	25
<b>5. 今後の道路整備</b> .....	<b>27</b>

※出典の記載がない図表については、杉並区作成資料とする。(平成 27 年 4 月時点)

## 1. 道路整備方針の目的と位置づけ

## 1.1. 目的と位置づけ

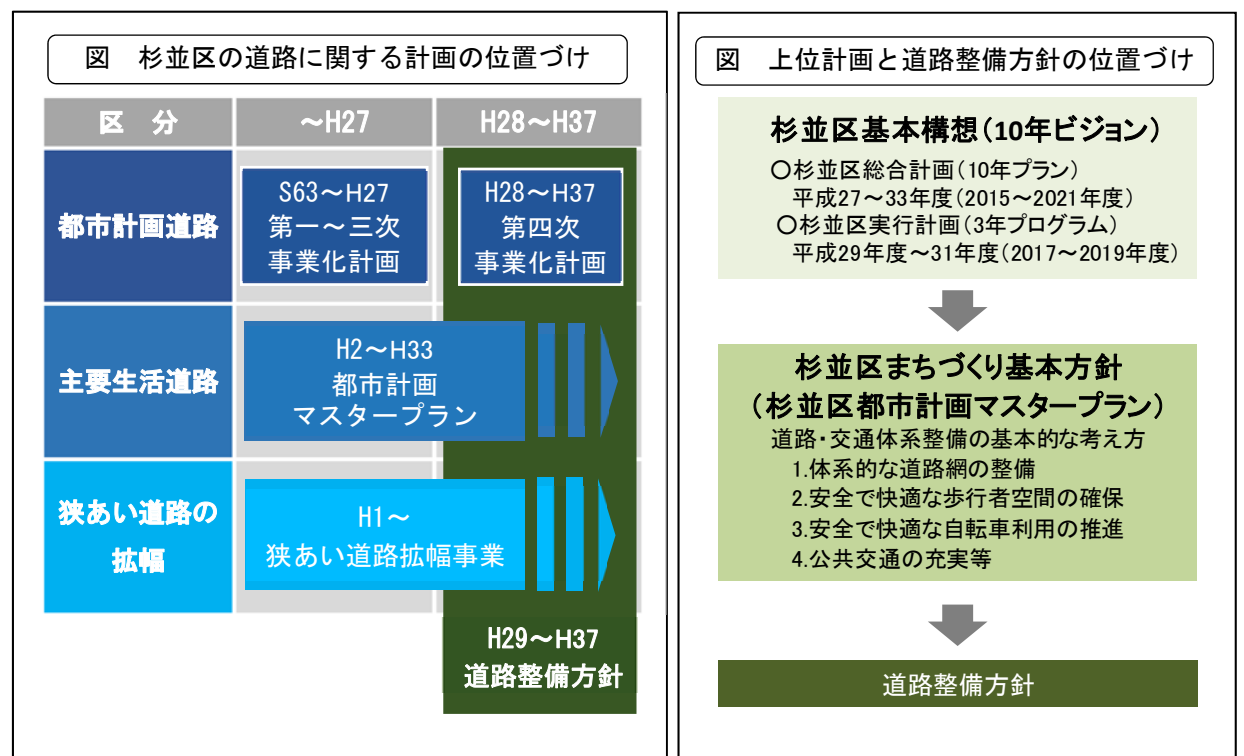
杉並区の北西部地域は、大正から昭和にかけて土地区画整理事業等により道路整備が行なわれましたが、それ以外の多くの地域では計画的な道路整備が行なわれずに市街化が急速に進みました。区内の都市計画道路について昭和56年から東京都と23区及び26市2町が連携して事業計画を策定し、過去4回に渡って計画を更新しながら事業を進めてきました。また、幅員4m未満の狭あい道路（2項道路※）については、平成元年に杉並区狭あい道路拡幅整備条例を制定し、拡幅整備を進めてきました。

しかし、区内の都市計画道路の整備率は約5割、狭あい道路の整備率は約3割にとどまり、依然として区内の道路基盤はぜい弱な状態にあります。このため、切迫性の高まる首都直下地震への対応や本格的な少子高齢化社会の到来を見据え、防災性の向上、安全で快適な歩行者空間の確保や自転車利用の促進などが求められています。このため、骨格となる都市計画道路や身近な生活道路の整備、また狭あい道路の拡幅など体系的な道路網の整備が喫緊の課題となっています。

今回、体系的な道路網の整備を計画的に行うために都市計画道路と生活道路を一体とした「すぎなみの道づくり（道路整備方針）」（以下、道路整備方針）を策定しました。

この道路整備方針は、杉並区まちづくり基本方針の道路・交通体系整備方針のうち「体系的な道路網の整備」を具体化する内容として策定します。なお、杉並区まちづくり基本方針は、区政運営の最上位方針である「杉並区基本構想」に示された杉並区の目指すべき将来像を実現するため、まちづくりに関する基本的な方針と具体的な方向性を提示する内容です。

※2項道路（建築基準法第42条第2項の規定による道路）



1.2. 道路整備方針の対象期間

道路整備方針の対象期間は、平成 29 年度から平成 37 年度の 9 年間です。

方針の対象期間は、「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）」の計画期間の完了年次（平成 37 年度）と整合を図り、平成 29 年度から 37 年度までの 9 箇年とします。

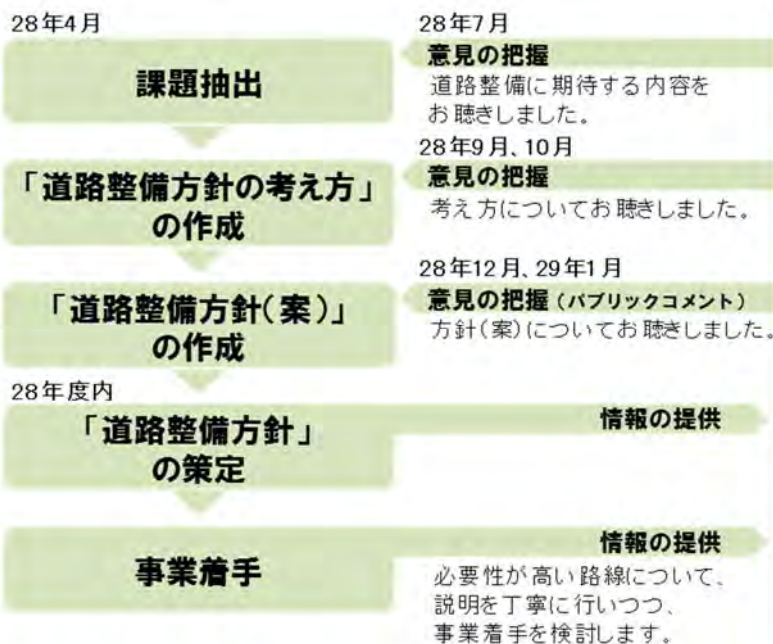
図 道路整備方針の対象期間

区分	～H28 年度	H29 年度～H37 年度	H38 年度～H47 年度
杉並区 基本構想 総合計画		H24 年度～H33 年度	次期総合計画 等
杉並区 まちづくり 基本方針		H25 年度～H33 年度	次期基本方針
都市計画道路 第四次 事業化計画		H28 年度～H37 年度	次期事業化計画
道路整備方針		H29 年度～H37 年度	次期方針

1.3. 検討プロセス

区民の意見をお聴きしながら方針を検討しました。

図 検討のプロセス



みなさん

## 2. 現状の課題

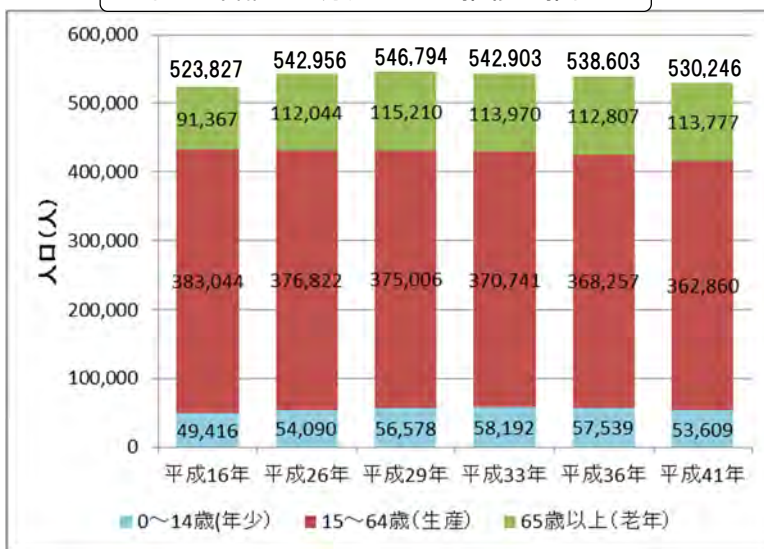
### 2.1. 杉並区の現状

#### 杉並区の現状 ①

人口は東京 23 区で 6 番目に多く、将来は総人口は減少も老年人口は増加の予測です。

- 杉並区の人口は、553,588 人（平成 28 年 1 月）で東京都 23 区中 6 番目に多くなっています。
- 将来の人口は、平成 26 年 1 月 1 日の 542,956 人に対して平成 33 年の推計値は、542,903 人、平成 41 年には 530,246 人（-12,710 人、-2.34 %）に減少すると予測されます。
- 全国的に少子高齢化が進む中で、杉並区も同様に平成 26 年から平成 41 年にかけて、年少人口は 0.89%減少、生産年齢人口は 3.71%減少しますが、老年人口は 1.55%の増加が予測されています。

図 年齢 3 区分別人口の推移と推計



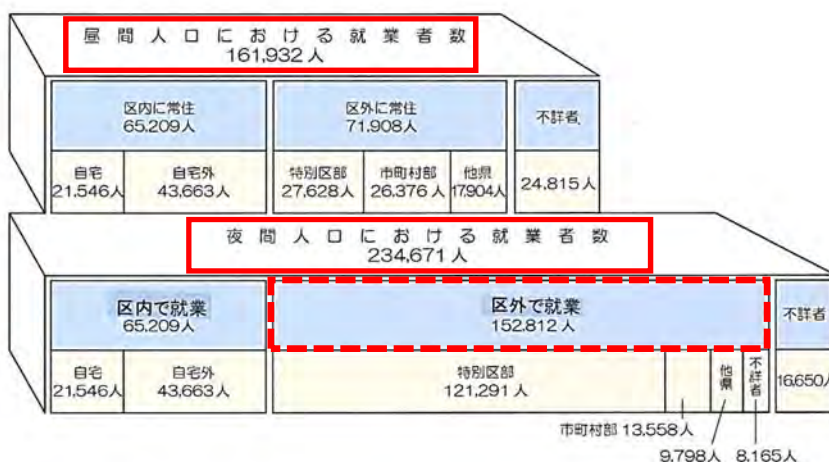
出典：杉並区実行計画（平成 27 年 1 月）

#### 杉並区の現状 ②

杉並区の外で働いている人が多い状況です。

- 杉並区の昼間人口と夜間人口における就業者数を比べると夜間人口が約 23 万人（うち区外で就業約 15 万人）と昼間人口より多く、区外で働いている人が多いと考えられます。

図 昼間人口及び夜間人口における就業者数の構成





杉並区の現状 ③

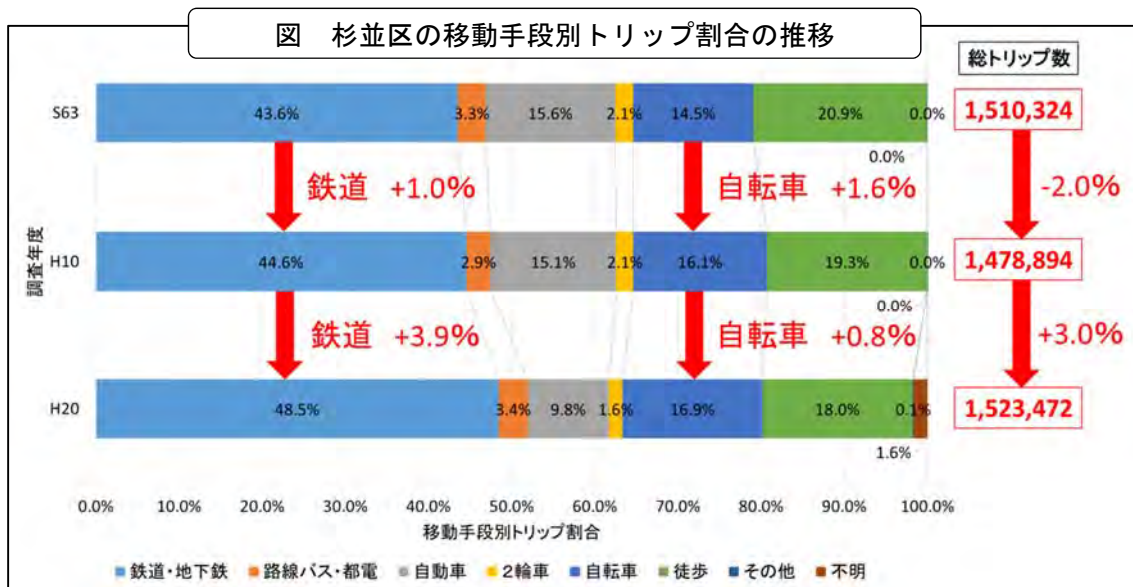
人の移動（行動）が増加していて、移動手段は鉄道利用が約5割を占め、また、駅までの交通手段は徒歩が約8割を占めます。鉄道利用者の約5割は中央線となっています。

- 東京都市圏パーソントリップ調査※によると、杉並区の人々の移動は平成10年から平成20年で約3%増加している。

※「パーソントリップ調査」とは、「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような交通手段で」移動したかなどの調査です。

※「トリップ」とは、出発地から目的地への人の移動です。

- 移動の手段は、鉄道、自転車、徒歩が多く、それぞれ約50%、約17%、約18%となっています。
- 杉並区の鉄道利用者の駅端末交通手段※は、徒歩が約83%、次いで自転車約8%、路線バス約8%となっています。
- 杉並区内の駅乗降客数の約92万人のうち、中央線は約44万人で約5割を占めています。



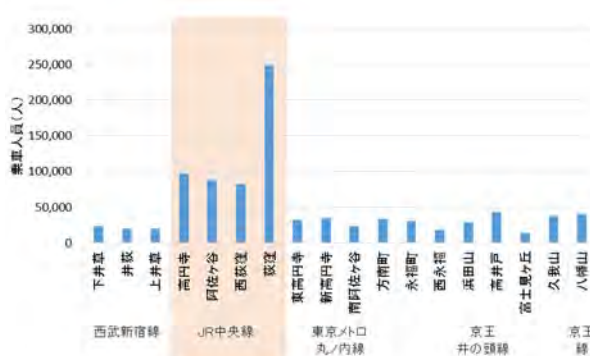
出典：H20年第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

図 杉並区における駅端末交通手段※の分担率



出典：H20年第5回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

図 杉並区の駅別乗降客数



出典：国土数値情報（平成26年度）

※駅端末交通手段とは、鉄道を利用した場合の、駅までの往復の交通手段です。

## 杉並区の現状 ④

歩行者・自転車の交通量は、駅周辺の南北方向が多くなっています。

- 区内には、5つの鉄道路線（JR中央線、西武新宿線、京王井の頭線、京王線、丸ノ内線）が東西に走っているため、通勤・通学・買い物などで駅に向かう南北方向の歩行者・自転車の交通量が多くなっています。

図 歩行者交通量図

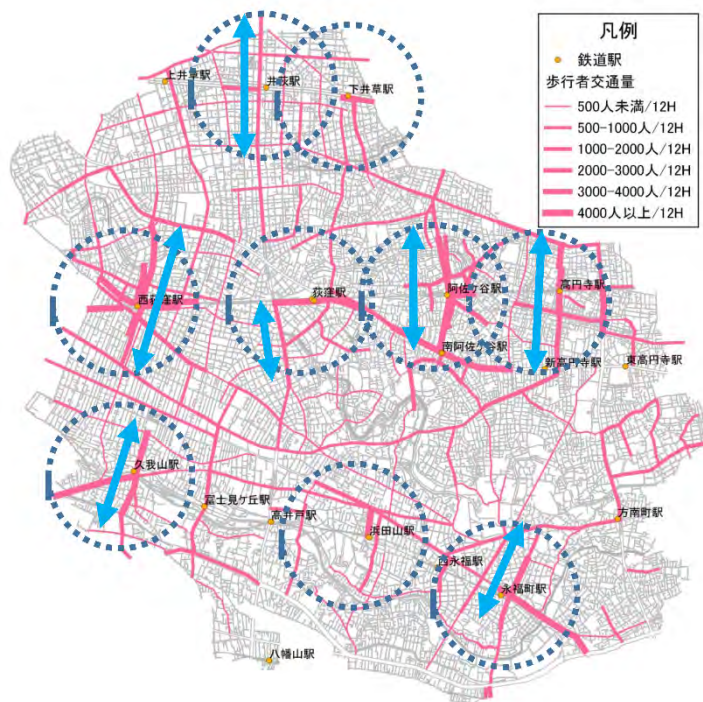


図 自転車交通量図

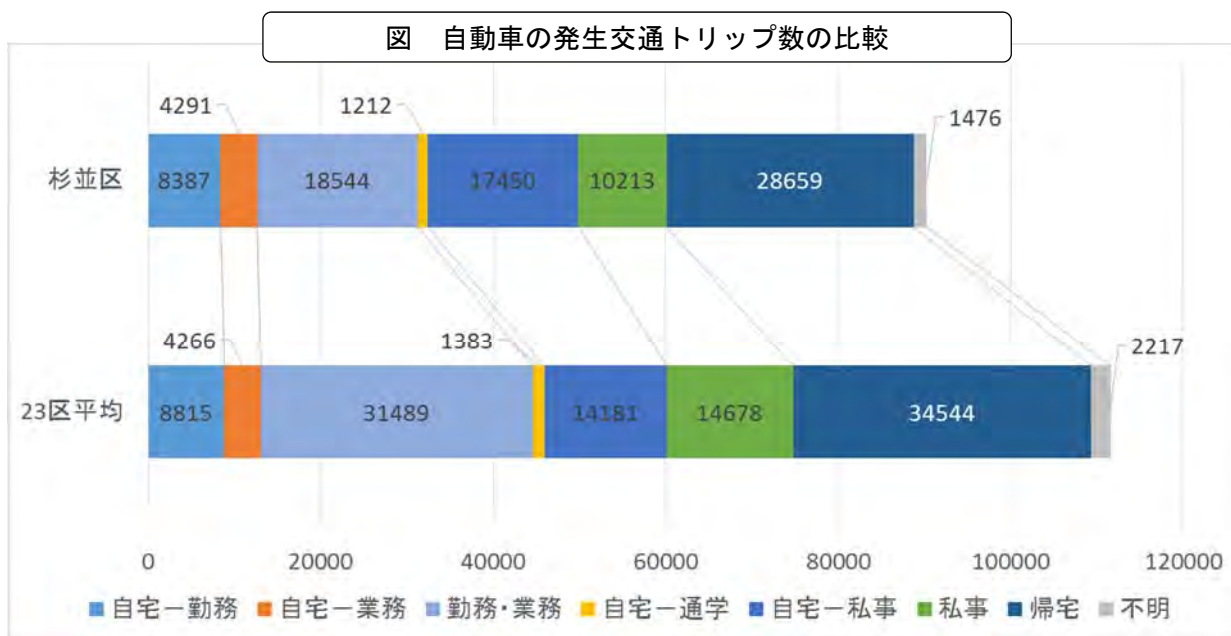


※青い矢印(⇔)は、交通量が多い方向(南北方向)を示します。

杉並区の現状 ⑤

自動車の移動量は、東京都 23 区の平均より約 2 割少なく、移動先は区内および隣接区市の近距離が約 6 割を占めています。

- 東京都市圏パーソントリップ調査によると、杉並区の自動車の発生交通トリップ数は、90,232 トリップで東京都 23 区の平均 111,573 トリップより約 20%少なくなっています。
- 杉並区内を発着する自動車の移動は、杉並区内および近隣区市で約 60%を占めていて、近距離の移動が多くなっています。



出典：H20 年第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

図 杉並区を発着とする自動車交通の出発地・目的地の割合



出典：H20 年第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査結果より作成

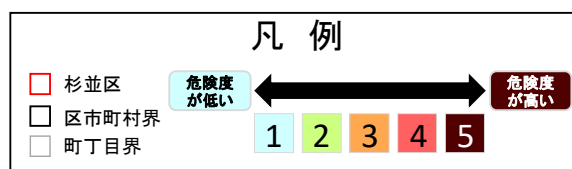
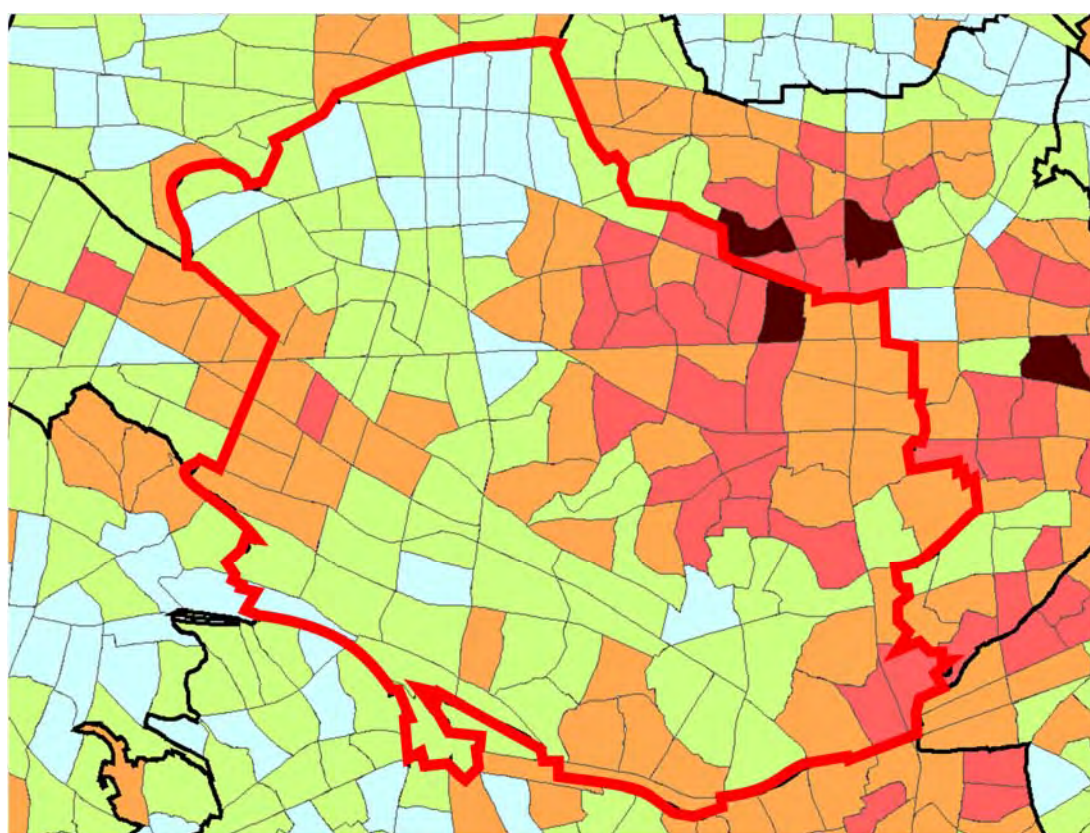


## 杉並区の現状 ⑥

区内には、地震の揺れによる火災発生と延焼危険度の高い地域が多くあります。

- 東京都の地震に関する地域危険度測定調査によると、杉並区内にも火災発生と延焼の危険度の高い地域が多数あります。
- このように判定された地域には、木造住宅が密集しており、さらに幅員の狭い道路（幅員4m未満の狭あい道路）が多く存在しています。

図 災害時活動困難度を考慮した火災危険度ランク



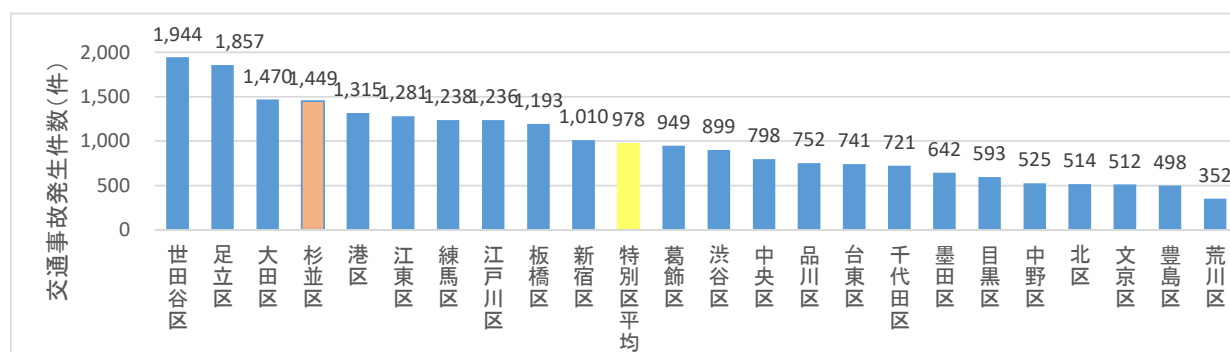
出典：地震に関する地域危険度測定調査（平成25年、東京都）

杉並区の現状 ⑦

杉並区の交通事故は、23区で4番目に多く、区道の交通事故では約5割が自転車に関する事故となっています。

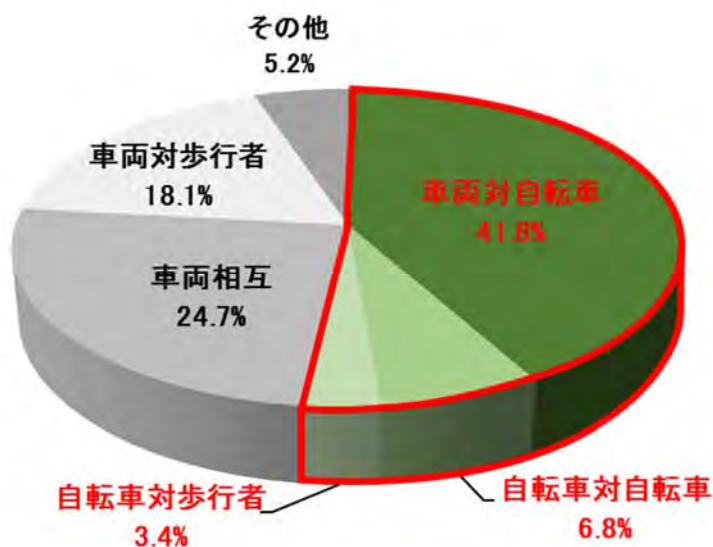
- 杉並区の交通事故発生件数は、東京都23区の中で4番目に多くなっています。
- 区内の区道で発生する交通事故（死傷事故）のうち、約5割が自転車に関する事故となっています。（※自転車に関する事故とは、車両対自転車、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故をいいます）

図 23区の交通事故発生状況



出典：警視庁データ（杉並区の交通事故状況 平成27年1月～12月）

図 生活道路における死傷事故発生状況



出典：国土交通省提供データ（生活道路事故データ（平成26、27年））

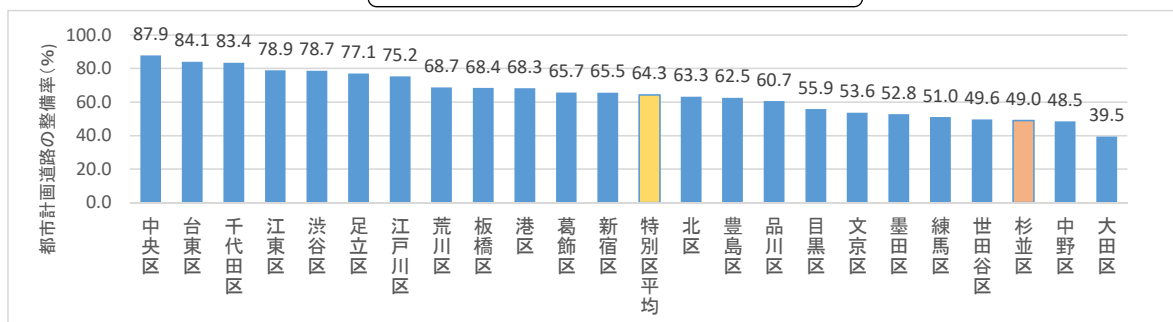
2.2. 道路の現状

道路の現状 ①

幹線道路として広域的な交通の処理や災害時に延焼遮断帯を形成する都市計画道路の整備が遅れています。

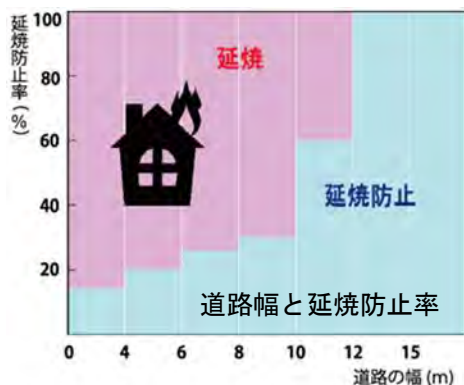
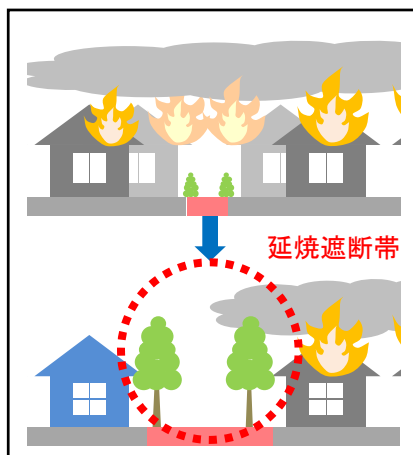
- 杉並区の都市計画道路の整備率は49%で東京都23区で3番目に低く、特に南北方向の整備が遅れています。
- 都市計画道路は、幹線道路として広域的な交通やバス交通など区内の地域間交通を支える機能の他に、災害時における延焼遮断帯の形成や避難・救護活動に必要な道路です。

図 都市計画道路の整備率 (%)



出典：都市計画現況調査（平成26年）

図 延焼遮断帯のイメージ



出典：国土交通省

図 都市計画道路の整備状況と延焼遮断帯の機能



【延焼遮断帯の形成】

- (1)幅員 27m以上  
幅員 24m以上 27m未満 沿道 30mの不燃化率 40%以上  
幅員 16m以上 24m未満 沿道 30mの不燃化率 60%以上  
幅員 11m以上 16m未満 沿道 30mの不燃化率 80%以上のいずれかに相当する路線
- (2)全延長について、耐火構造物の多い地域や避難場所等の中を通過するか、又は接している区間

出典：防災都市づくり推進計画（平成28年3月、東京都）



道路の現状 ②

幅員 4m未満の道路の延長割合は約 5 割、歩道の設置は約 1 割です。

- 幅員が 4m未満（狭あい道路）の区道・私道の延長割合が約 5 割を占めていて、救急車等の円滑な通行に支障がある道路が多くあります。
- 歩道が設置された区道は、区道全体の約 1 割（約 64km）に止まっています。

図 幅員 4m未満の区道・私道位置図

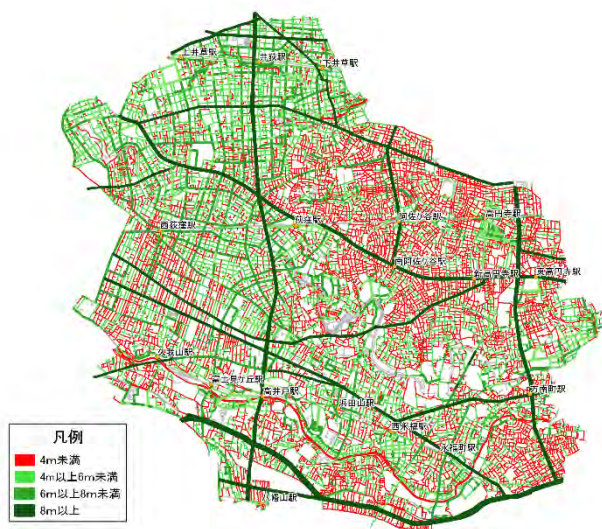
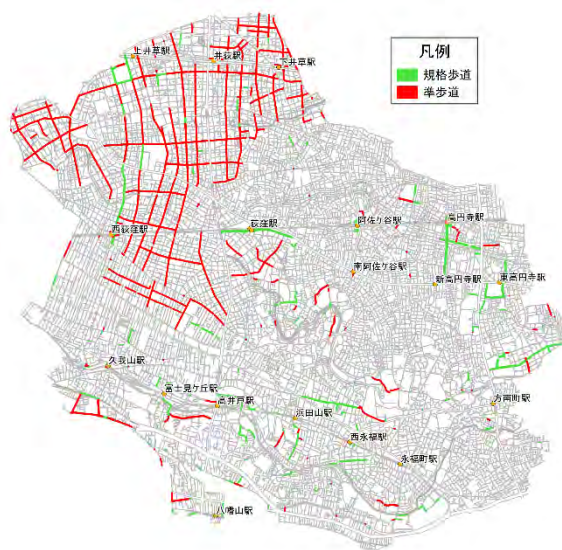
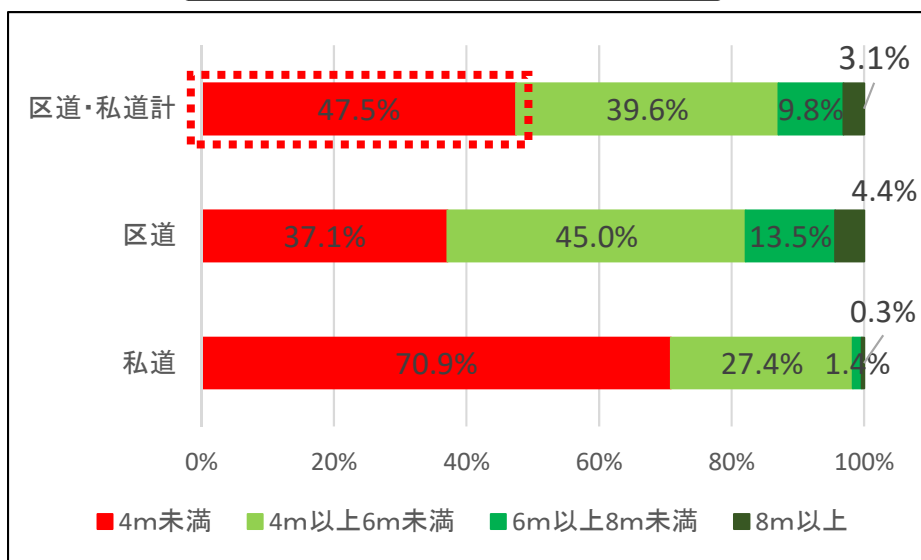


図 歩道設置箇所位置図



※歩道の抽出においては、規格歩道（縁石などで段差を設けて分離）と準歩道（柵などで分離）のみを対象として抽出。

図 区道・私道の道路幅員の割合



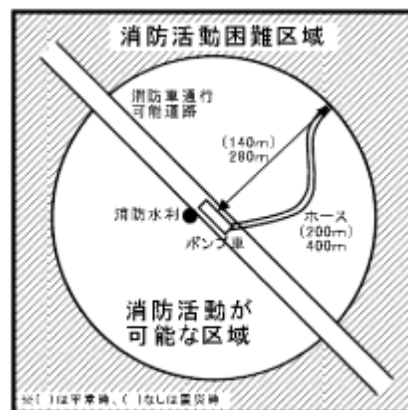
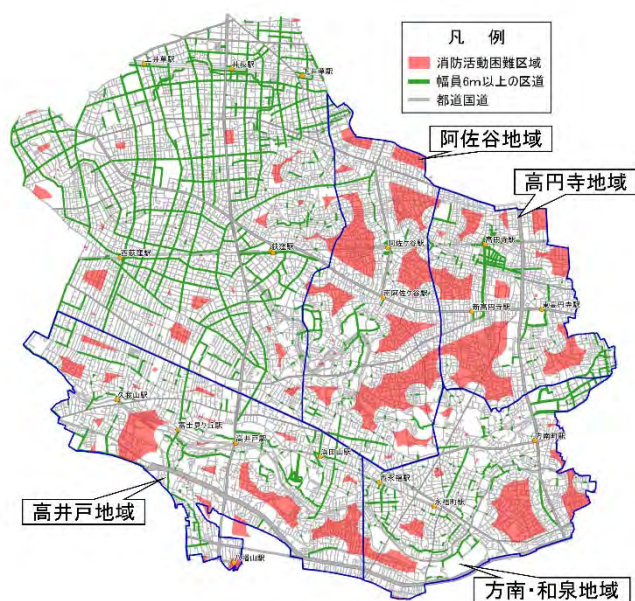


### 道路の現状 ③

幅員 6m以上の道路が少なく、消防活動が困難な区域が多く存在し、災害時には避難所、救急病院などへの経路の道路閉塞などが心配されます。

- 道路幅員が 6m未満の区道が多く、阿佐谷、高円寺、方南・和泉、高井戸地域に消防活動が困難な区域が多く存在します。
- 避難所や救急病院などの施設周辺の道路は幅員 6m未満が多い。

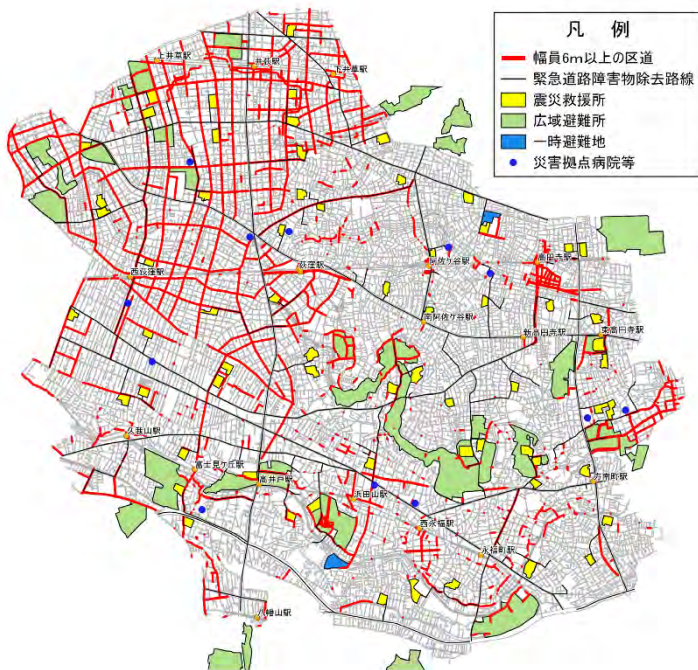
図 消防活動困難区域と幅員 6m以上の区道



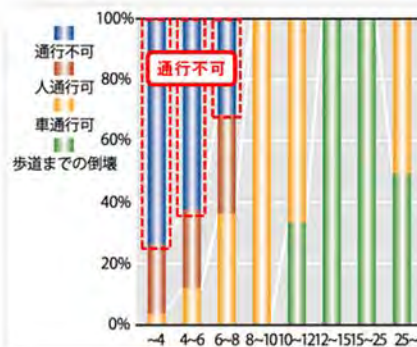
消防活動困難区域とは、消防活動を円滑に行うために必要な幅員である 6m 以上の道路から、消防ホースを限界（災害時 280m 平常時 140m）まで伸ばした範囲に含まれない区域を指します。

出典：「密集市街地整備のための集団規定の運用ガイドブック」（国土技術政策総合研究所資料 平成 19 年 1 月）

図 広域避難場所等位置図



※阪神淡路大震災での道路幅員と道路閉塞の関係



出典：都市防災実務ハンドブック編集委員会（2005）「震災に強い都市づくり・地区まちづくりの手引き」



### 道路の現状 ④

通学路のうち、歩道が設置されている道路の割合は約 1 割です。

- 杉並区内には小学校が 41 校あり、通学路の総延長 約 292km のうち、歩道が設置されている道路は約 37km と少なく、割合は約 12% です。



図 通学路の歩道設置箇所



### 道路の現状 ⑤

区道のバスのルートは、すれ違いが難しい狭い道路が多くなっています。

- 区道のバスルートは、幅員 8m（主要生活道路の最小計画幅員）未満の狭い道路が約 7 割を占めています。



図 バスルートと幅員 8m以上の道路



## 道路の現状 ⑥

公共施設等の周辺道路は、歩道のない幅員 6m未満の道路が多くなっています。

- 区道の全延長の約 8 割が道路幅員 6m未満となっていて、歩行者交通量が多い駅や公共施設（区役所、図書館など）、病院周辺も歩道のない幅員 6m未満の道路が多くなっています。

図 幅員 6m未満の区道、公共施設等位置図



## 2.3. 道路の課題

## 杉並区の道路課題

杉並区の現状及び道路の現状を踏まえ、防災性、安全性、円滑性、利便性、住環境の項目毎に課題を整理しました。

## 防災性

- 消防活動困難区域があり、災害時に消防車が円滑に通れる道路の整備が必要
- 避難所などへの経路となる道路の幅員が狭いため、安全に避難できる道路の整備が必要
- 救急車等の通行に支障のある幅員 4m 未満の道路が約 5 割あり、救急車等が通行できる道路の整備が必要
- 災害時に拠点となる病院などが幹線道路に面していない場合が多いため、アクセスを向上させる道路の整備が必要
- 都市計画道路の整備率が低く、延焼遮断帯となる道路の整備が必要



道路の幅員が狭く、消防車等が円滑に通れない道路が多い

## 安全性

- 現状で駅周辺の歩行者・自転車の交通量が多く、さらに、本格的な少子高齢化社会の到来を見据え、歩行者・自転車利用者の安全を確保する道路の整備が必要
- 通学路の歩道設置率が約 1 割と低いため、通学路の安全を確保する道路の整備が必要
- 交通事故件数は東京都 23 区で 4 番目に多い。また、区道において自転車に関する事故が約 5 割と多い



通学路に歩道がない道路が多い



## 円滑性

- 生活道路のバスルートは、円滑にすれ違いができない狭い道路が多いため、バスが円滑に通行できる道路の整備が必要



道路の幅員が狭く、バスの運行に支障がある

## 利便性

- 駅周辺は、歩行者・自転車の交通量が多く、また、公共施設等も集積しているが、歩道がない狭い道路が多い。このため、駅や公共施設等へアクセスする経路において歩行者・自転車利用者が快適に通行できる道路の整備が必要



駅周辺は歩行者・自転車の交通量が多いが道路が狭い

## 住環境

- 杉並区は、暮らしやすい良好な住宅都市として発展しており、住宅都市としての魅力をさらに高めるため、緑化・無電柱化による景観への配慮など住環境を向上させる道路の整備が必要

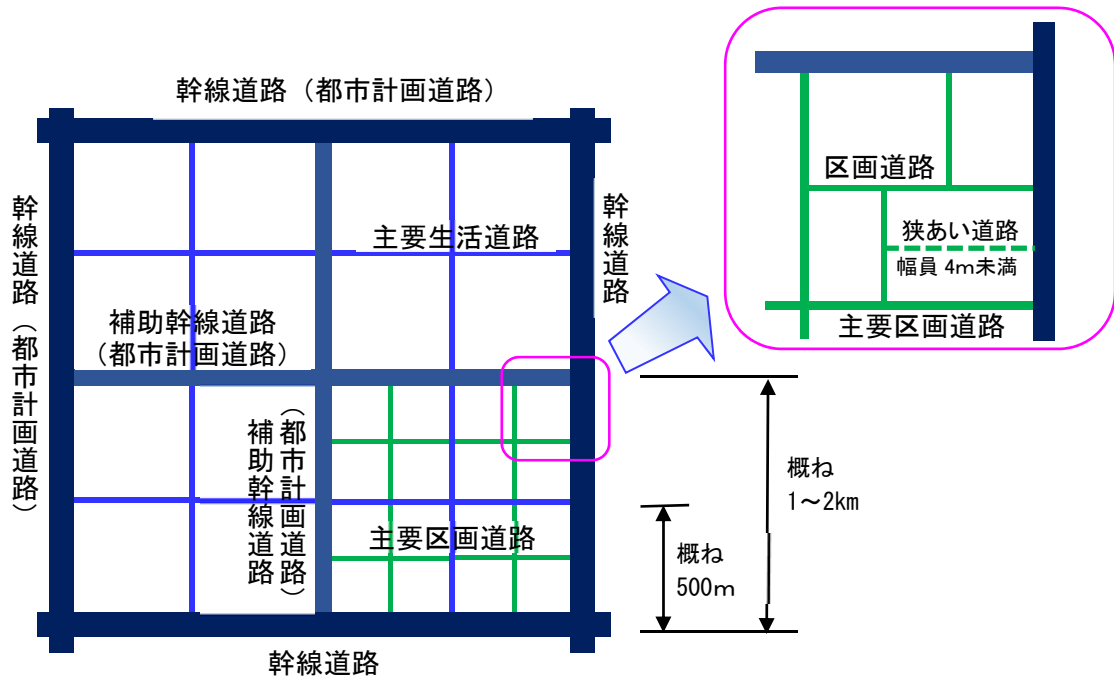


住宅都市としての魅力を高めるため、電線類の地中化など、住環境を向上させる道路の整備も重要

### 3. 将来の道路網

#### 3.1. 道路の区分と役割

杉並区では将来の道路網として、幹線道路、生活道路など道路の機能ごとに図 3-1 のように分類して配置する計画としています。



道路の段階的構成		道路の機能	幅員のイメージ	備考
幹線道路	幹線道路	・ 広域的な都市間交通を主とした道路	25m以上	都市計画道路事業
	補助幹線道路	・ バス交通などの区内の地域間交通を支え、安全な生活圏を構成する基本となる道路 ・ 概ね 1~2km 間隔での配置が望ましい	15~25m	
生活道路	主要生活道路	・ 身近な交通の中心となる道路 ・ 生活サービスの自動車通行の道路 ・ 歩行者の安全な道路 ・ 概ね 500m 間隔での配置が望ましい	8~13m	
	主要区画道路	・ 火災などの際に、停車車両などがあっても緊急車両が通行できる道路 ・ 概ね 250m 間隔で配置が望ましい	6m	
	区画道路	・ 各宅地に接続する最も身近な生活道路であり、歩行者優先を原則とする道路	4m	狭あい道路拡幅整備事業 (※1)

図 3-1 杉並区の道路分類

※1 狭あい道路拡幅整備事業 : 幅員 4メートルに満たない狭あい道路を拡幅し、区画道路 (4m) として整備する事業。

## 3.2. 将来の道路網

杉並区の将来道路網は、幹線道路となる都市計画道路とそれらをつなぐ主要生活道路及び主要区画道路を対象道路として図 3-1 の道路分類に基づき、図 3-2 を将来の道路網としました。

なお、この将来の道路網については、周辺環境や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

表 3-1 将来道路網の計画延長

道路分類	延長 (km)	備考
都市計画道路	83.9	
主要生活道路	70.6	うち区道 57.5km
主要区画道路	171.5	うち区道 163.2km

※主要生活道路については、ネットワークとして現況の道路との連続性を確保するため、杉並区都市計画マスタープラン（平成 25 年 8 月）に記載している内容から一部修正している。

※区画道路は、各宅地に接続する最も身近な生活道路あり、将来の道路網の対象外とする。



図 3-2 将来の道路網図



## 3.3. 主要生活道路の計画幅員

主要生活道路の計画幅員について考え方を整理し、以下の3つの視点で計画幅員を設定しました。

- 主要生活道路は、幹線道路、補助幹線道路を補完し、地域における身近な交通を担うものです。
- 生活サービスの自動車通行の中心となる道路であることから、車線（2車線）を設けることを基本とします。
- 歩行者に安全な道路とすることが必要であることから、車道の両側に歩道を設けることを基本とします。

これらより主要生活道路の道路幅員構成は両側に歩道がある幅員 12mを基本としました。

ただし、杉並区の土地利用状況及び交通環境等を踏まえ、道路毎に期待される機能と役割を考慮し、表 3-2 のとおり3つの道路幅員を設定しました。表 3-3 に想定される道路幅員構成を示します。

表 3-2 主要生活道路の幅員

選定条件	道路幅員
バス通りで歩行者や自転車交通量が多い道路	幅員 12m
生活サービスの自動車通行の中心となる道路であり、車線（2車線）を設ける必要がある道路	幅員 9m
一方通行で歩行者優先の道路（人通りの多い商店街など）もしくは自動車交通量が少ないなど車線（2車線）を設ける必要がない道路	幅員 8m

※主要生活道路のうち、都市計画道路は別途都市計画の中で幅員が定められています。また、都市計画道路ではない現況の都道および他区管理区道については、別途定めるものとします。

表 3-3 想定される道路幅員構成一覧

構造	想定される道路幅員構成
幅員 12m	
幅員 9m	
幅員 8m	





図 3-3 幅員 12mの事例（和田 1 丁目付近）



図 3-4 幅員 9mの事例（和田 2 丁目付近）



図 3-5 幅員 8mの事例（永福町駅北側）



※世田谷区の主要生活道路との連続性のため、幅員12mと設定している箇所がある。

図 3-6 主要生活道路の幅員区分図



### 3.4. 体系的な道路網の整備

幹線道路・補助幹線道路（以下、「都市計画道路」という）、生活道路について、表 3-4 に示す各道路の役割に応じた体系的な道路網の整備を進める必要があります。

例えば、都市計画道路が延焼遮断帯を形成、主要生活道路が災害時の避難路や消防活動空間の確保、主要区画道路が救急車の通行空間の確保など、それぞれの道路が整備されることで地域の防災性が向上します。

表 3-4 体系的な道路網の整備における道路の役割

役 割		構 成	都市 計画 道路	生活道路	
				主要 生活 道路	主要 区画 道路 区画 道路
防災性	災害時に消防活動を円滑に行うための道路		○	○	○(※)
	安全な避難路となる道路		○	○	○
	救急医療施設へのアクセスが向上する道路		○	○	○
	救急車が通行できる道路		○	○	○
	延焼遮断帯となる道路		○		
安全性	歩行者、自転車の交通量が多い路線の安全を確保する道路		○	○	○
	歩道のない通学路の安全を確保する道路		○	○	○
	交通事故が多い路線の安全を確保する道路		○	○	○
円滑性	バスが円滑に運行できる道路		○		
利便性	駅や公共施設等へアクセスする経路の歩行者・自転車空間を確保する道路		○	○	○
住環境	緑化・無電柱化など住環境を向上させる道路		○	○	△

※災害時に消防活動を円滑に行うための道路は主要区画道路のみのを対象とする。



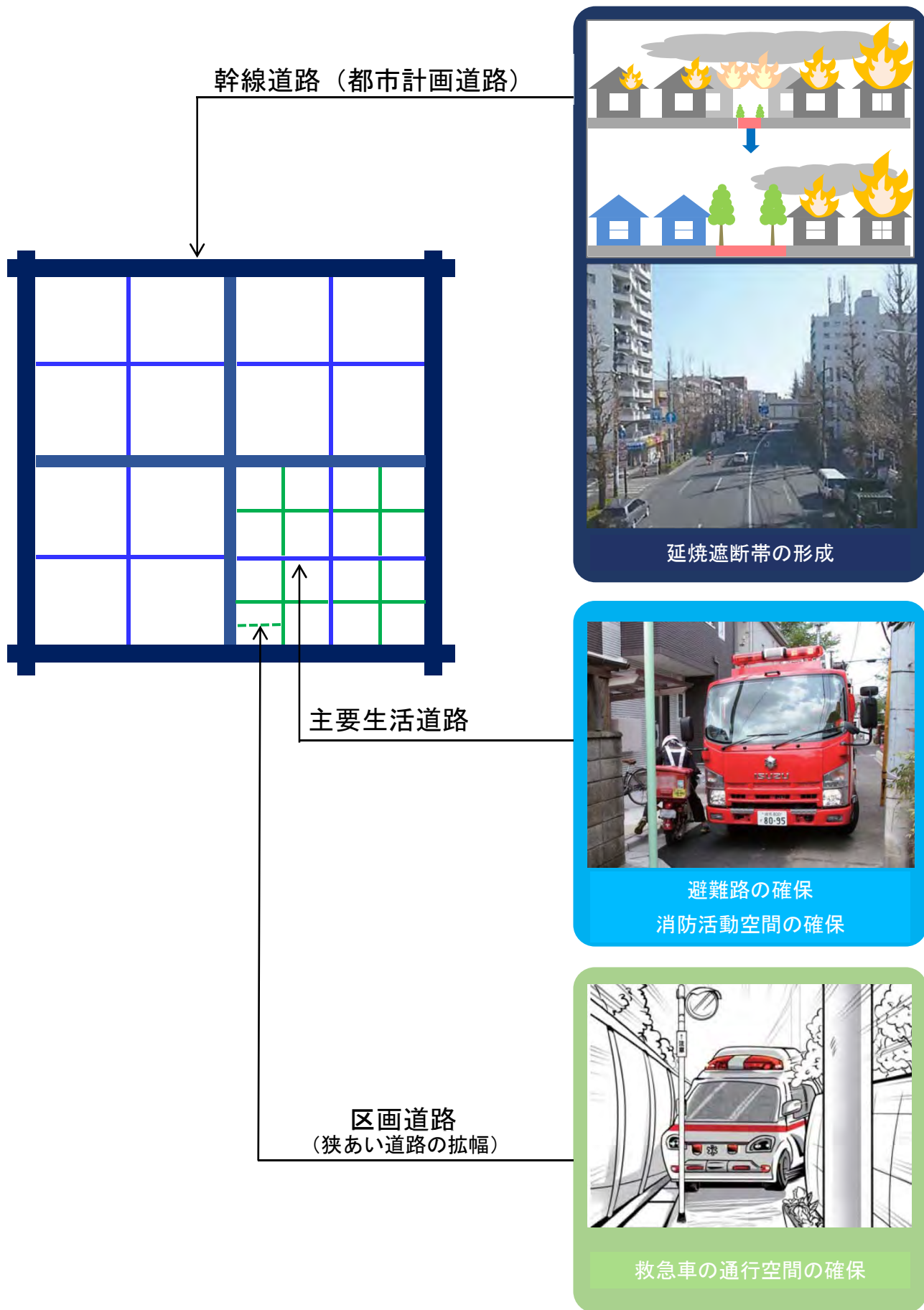


図 3-7 体系的な道路網のイメージ（例：防災性に寄与する道路整備）

## 4. 道路整備方針の考え方

## 4.1. 今後の道づくりの方向性

道路に関するさまざまな課題を解消するため、今後の道づくりの方向性として、防災性、安全性、円滑性、利便性、住環境の5項目を設定しました。

	項目	整備内容	(参考写真)
防災性	災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備	災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくりを実現するために、災害時の避難・救急活動の軸となる防災性を向上させる道路の整備を進めていきます。	道路の幅員が狭く、消防車等が円滑に通行できない道路が多い 
安全性	歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備	歩行者と自転車を分離する空間の確保や通学路の安全対策を進めていきます。また、少子高齢化社会の到来を見据え、バリアフリー化を進めるとともに、誰もが安全で快適に利用できる道路の整備を進めていきます。	通学路に歩道がない道路が多い 
円滑性	円滑に走行できる道路の整備	地域内移動に必要な道路（バスルートなど）の整備により、車両が円滑に走行できる道路の整備を進めていきます。	道路の幅員が狭く、円滑で安全なバスの運行に支障がある 
利便性	駅や公共施設等につながる道路の整備	駅や公共施設等につながる道路の整備により、交通結節点や公共施設等の利便性を向上させ、魅力あるまちづくりに貢献する道路の整備を進めていきます。	駅周辺は歩行者・自転車の交通量が多いが道路が狭い 
住環境	住環境を向上させる道路の整備	住宅都市としての魅力をさらに高めるため、緑化や無電柱化による景観への配慮など住環境を向上させる道路の整備が必要です。	より質の高い住宅都市をめざしたみちづくりが必要 

## 4.2. 重点化する項目

今後の道づくりの方向性として設定した防災性、安全性、円滑性、利便性、住環境の5項目のうち、これまで頂いた区民等からの意見を参考に、防災性、安全性を重点化する項目としました。また、優先的に整備する路線の選定指標として、必要性が高い整備内容を設定しました。

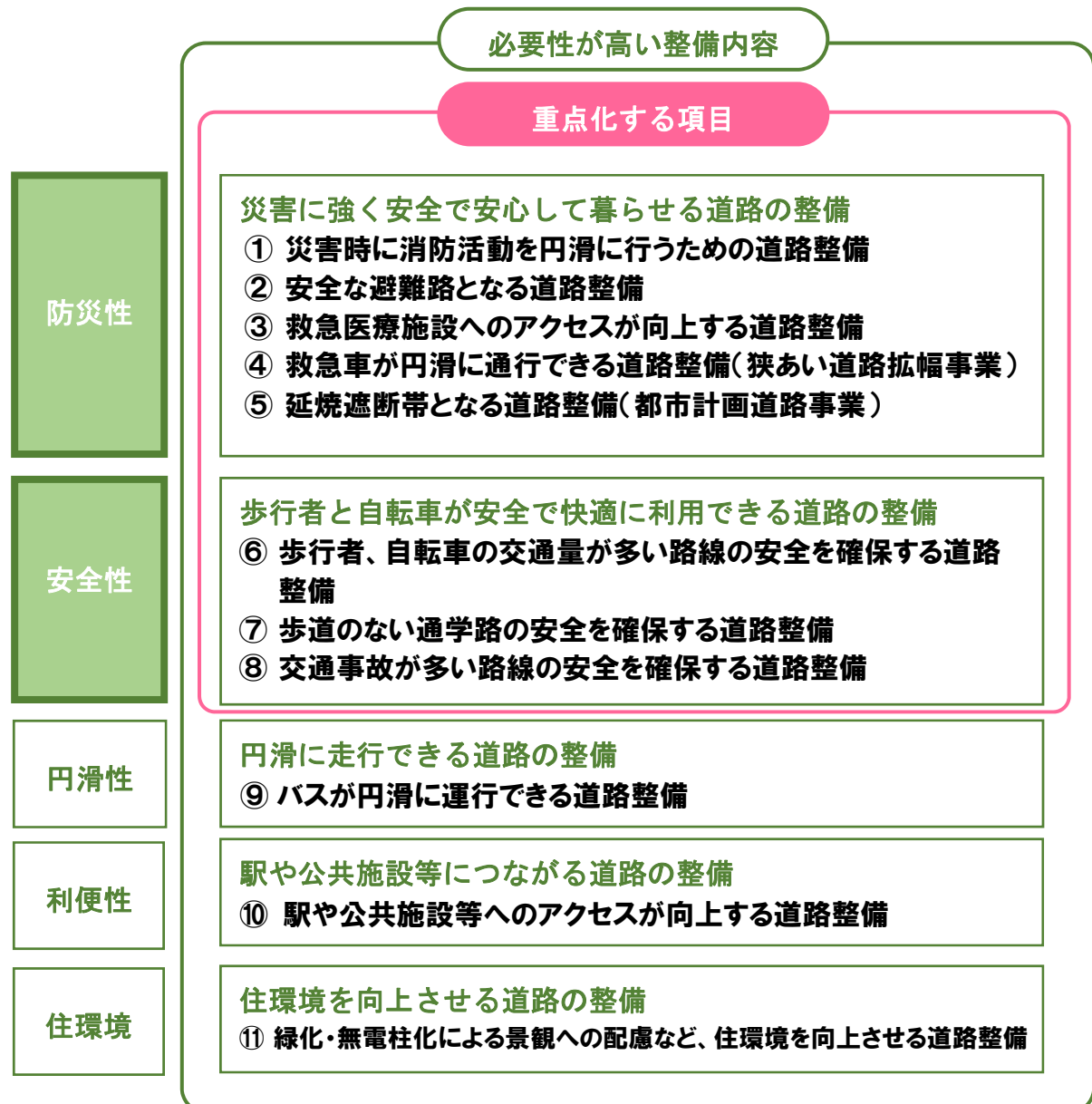


図 4-1 重点化する項目

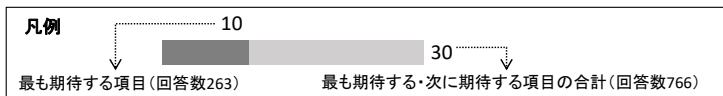
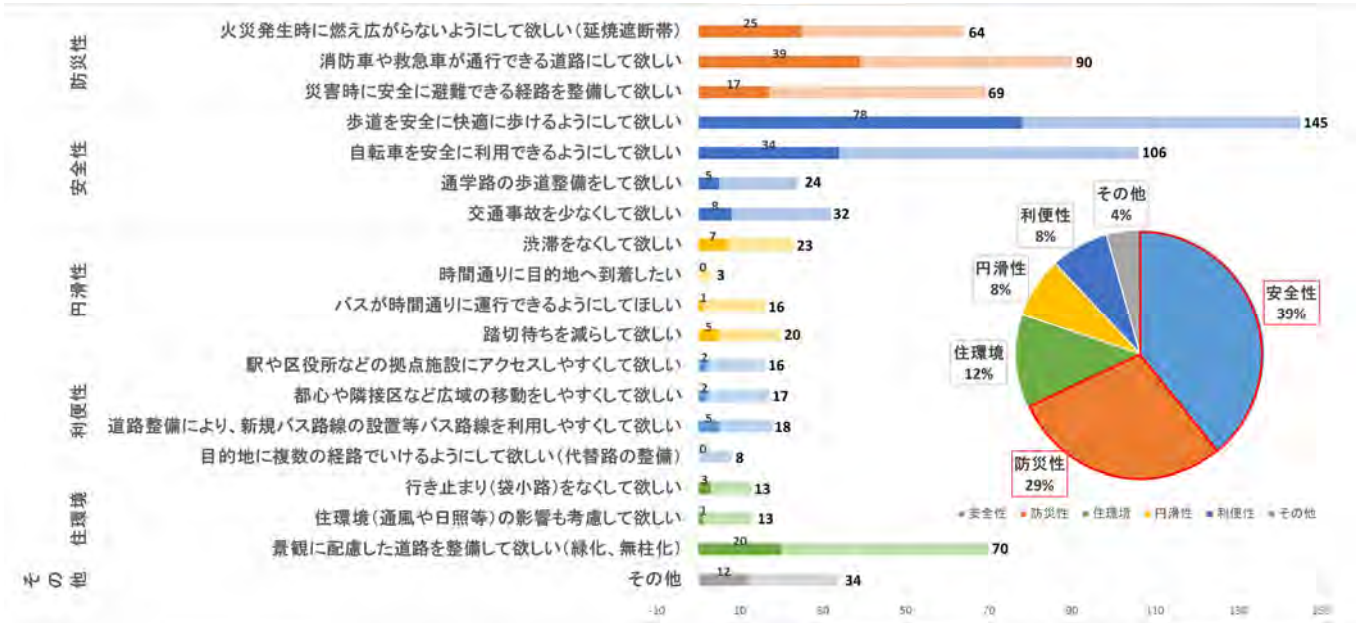


4.3. これまでに頂いた意見

(1) 行政アンケート調査等の結果

■ 道路の整備に期待する内容に関する意見

平成 28 年 7 から 9 月までに、今後の道路整備に期待する内容を聞いた結果、「安全性」「防災性」の向上を期待する意見が約 7 割を占める結果となりました。

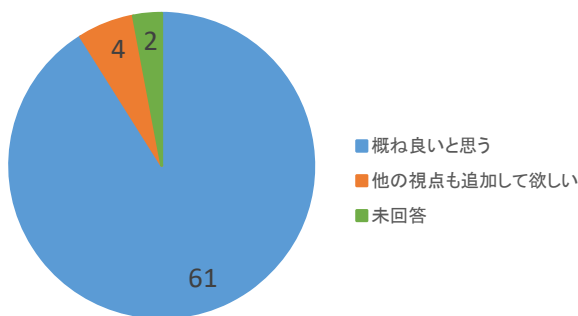


回答数 781[264名]  
 平成28年7月 杉並区政モニターアンケート 回収数512[171名]  
 平成28年7月 区役所パネル展アンケート 回収数191[ 67名]  
 平成28年8月、9月 インターネットアンケート 回収数 78[ 26名]

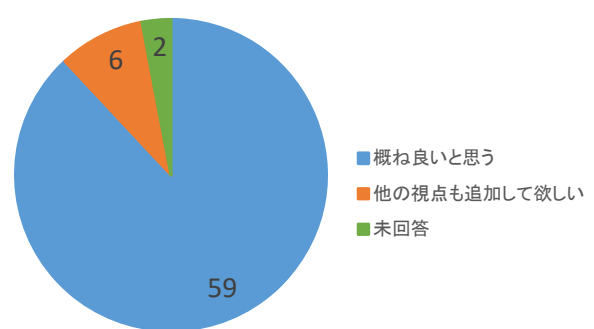
■ 「道路整備方針の考え方」に関する意見

「道路整備方針の考え方」として、重点化する項目、必要性が高い整備内容とも概ね良いと思うという意見が約 9 割以上を占める結果となりました。

質問  
 「道路整備方針の考え方」として、重点化する項目についてどう思いますか



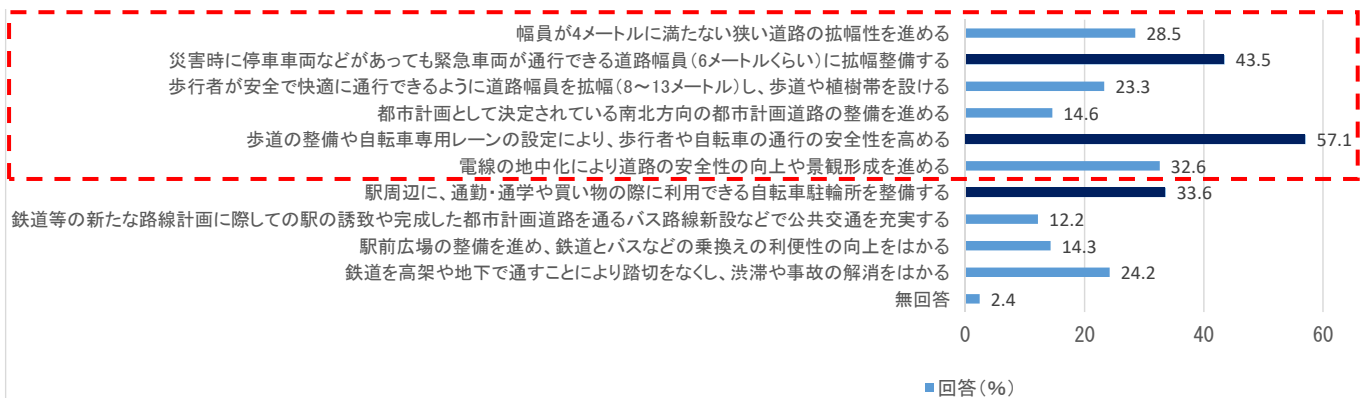
質問  
 「道路整備方針の考え方」として、必要性が高い整備内容についてどう思いますか



回答数 67名  
 平成 28 年 9 月上旬 区役所 1 階パネル展アンケート 回答数 56 名  
 平成 28 年 10 月 広報すぎなみによる意見募集 回答数 11 名

## (2) 《参考》道路整備に関するまちづくりニーズ（まちづくり区民アンケート調査）

- 平成24年2、3月に、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）を改訂するにあたり、今後の道路整備について特に優先的な取り組みが必要だと思われる項目を聞きました。
- 最も多いのは「歩道の整備や自転車専用レーンの設定により、歩行者や自転車の通行の安全性を高める」を約57%の人が回答し安全性に関するニーズが高い。
- 2番目に多い「災害時に停車車両などがあっても緊急車両が通行できる道路幅員（6mくらい）に拡幅整備する」を約44%の人が回答し、防災性に関する区民ニーズが高いことも伺える。



■ 回答 (%)

・ 基数：全体 (N=1,698)

・ アンケート時期：平成24年2月22日～3月11日

## 5. 今後の道路整備

### ■ 優先的に整備する道路

「3.2. 将来の道路網」の実現に向けて、道路を効率的に整備するために優先的に整備する路線を選定し、選択と集中により道路整備を進めていきます。

都市計画道路と主要生活道路の優先的に整備する道路の考え方と事業期間は以下の通りです。

表 5-1 優先的に整備する道路の考え方

事業種別	優先的に整備する道路の考え方
都市計画道路	東京都と特別区及び26市2町で策定した「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30日」において優先整備路線を選定しました。
主要生活道路	「4.2. 重点化する項目」の必要性が高い整備内容（選定指標）に基づき、道路拡幅を行う優先整備路線を設定しました。また、現況の道路幅員において早期に安全対策を行う安全対策路線を選定しました。

表 5-2 道路整備計画と優先整備路線の事業期間

道路の区分	H28年度	H29年度～H37年度	H38年度～H47年度
都市計画道路		優先整備路線（道路新設もしくは拡幅） （H28年度～37年度までに 優先的に整備すべき路線）	次期事業化計画
主要生活道路		優先整備路線（道路拡幅） （H29年度～37年度までに 優先的に整備を目指す路線）  安全対策路線 （H29年度～37年度までに 対策実施を目指す路線）	次期方針



## ■ 都市計画道路の整備

都市計画道路は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づき建設計画が決定された道路です。

杉並区では、東京都と特別区及び26市2町で、都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、概ね10年間で優先的に整備する路線を定めた「事業化計画」を過去4回に渡って計画を更新しながら、事業を進めてきました。

平成28年3月30日に「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）」が策定され、今後、杉並区は東京都と特別区及び26市2町と、この整備方針に基づき、都市計画道路の整備を着実に進め、計画的かつ効率的に道路ネットワークの形成を進めてまいります。

「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、平成28年度から平成37年度までに優先的に整備すべき路線を優先整備路線に選定しました。

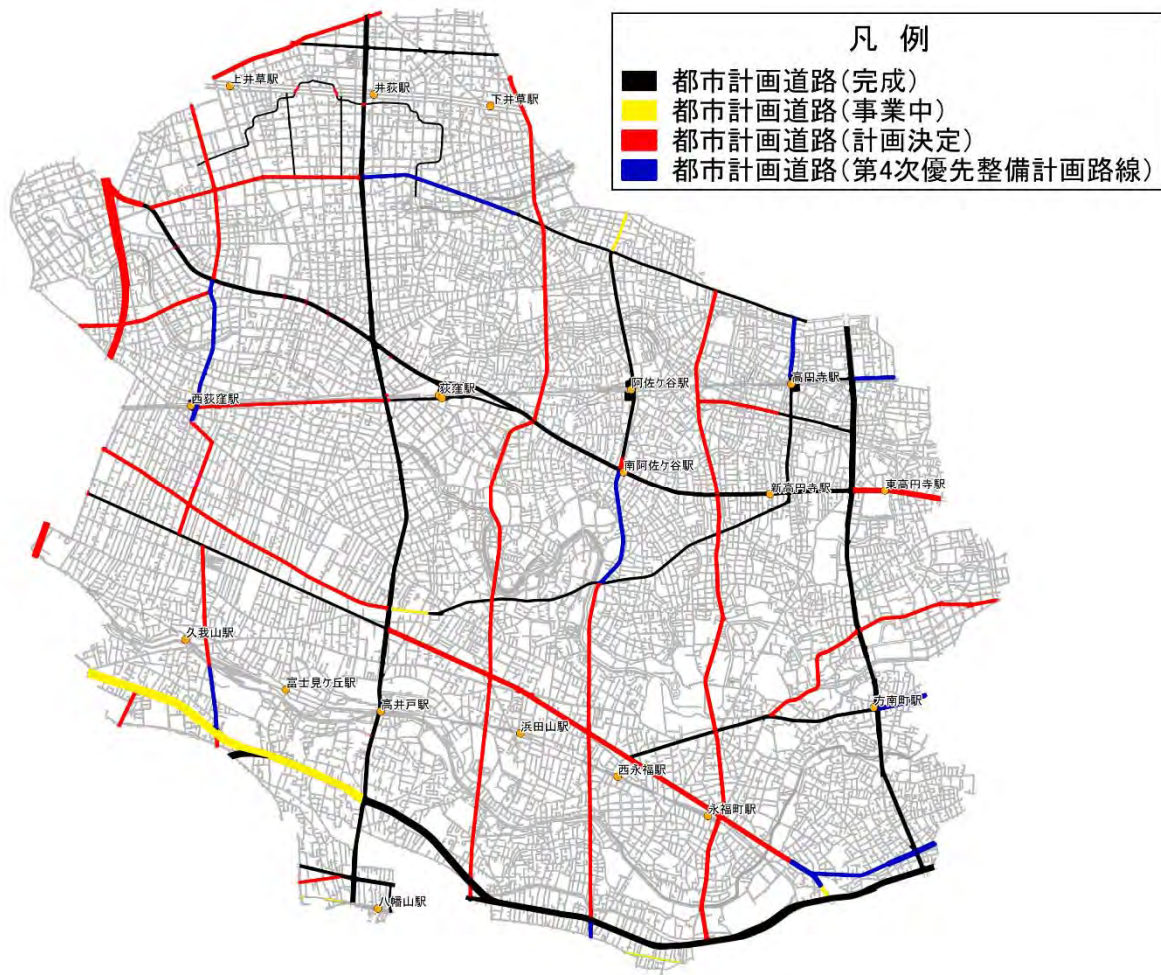


図 5-1 杉並区の都市計画道路の状況

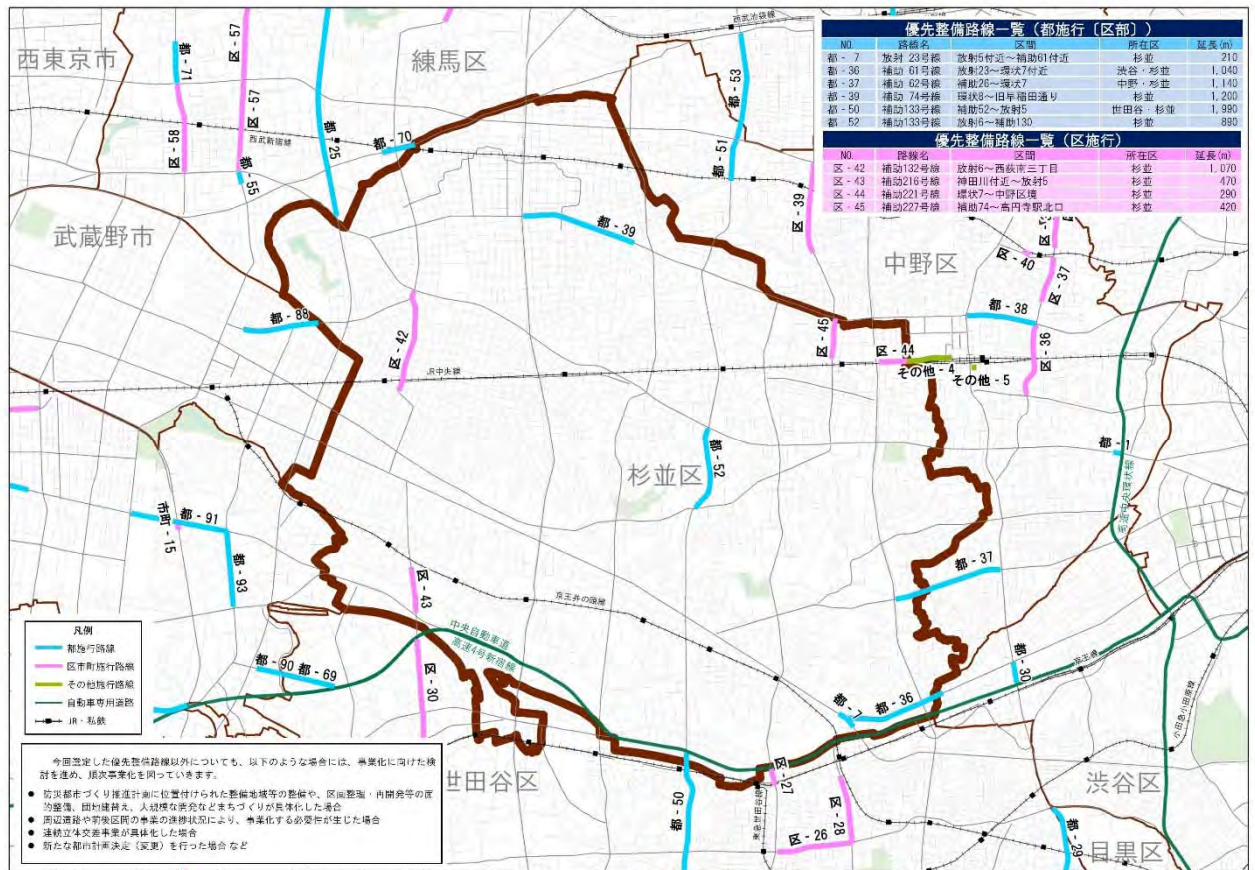


図 5-2 優先整備路線（第四次事業化計画）位置図

表 5-3 優先整備路線一覧（第四次事業化計画）

優先整備路線一覧（都施行〔区部〕）				
No	路線名	区間	所在区	延長（m）
都-7	放射23号線	放射5付近～補助61付近	杉並区	210
都-36	補助61号線	放射23～環状7付近	渋谷・杉並	1,040
都-37	補助62号線	補助26～環状7	中野・渋谷	1,140
都-39	補助74号線	環状8～旧早稲田通り	杉並	1,200
都-50	補助133号線	補助52～放射5	世田谷・杉並	1,890
都-52	補助133号線	放射6～補助130	杉並	890
優先整備路線一覧（区施行）				
No	路線名	区間	所在区	延長（m）
区-42	補助132号線	放射6～西荻南三丁目	杉並	1,070
区-43	補助216号線	神田川付近～放射5	杉並	470
区-44	補助221号線	環状7～中野区境	杉並	290
区-45	補助227号線	補助74～高円寺駅北口	杉並	420



## ■ 生活道路の整備

### (1) 主要生活道路

主要生活道路は、幹線道路を補助し、幹線道路で囲まれた地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者・自転車・車いす等が安全に通行できる道路としています。

主要生活道路は、「4.2. 重点化する項目」の必要性が高い整備内容（選定指標）により優先的に整備する路線を選定しました。防災性、安全性を向上させる6つの選定指標のうち該当数が多い路線を道路拡幅を行う必要性が高い「優先整備路線」（※）としました。また、道路拡幅には長期間を要するため、安全性を向上させる選定指標のうち「交通事故が多い路線の安全を確保する道路整備」の指標に該当する路線を、現況の道路幅員において早期に安全対策を行う必要性が高い「安全対策路線」としました。

（※）優先整備路線：

防災性、安全性を向上させる6つの選定指標のうち、4つの指標が該当する路線と、3つの指標が該当する路線のうちバスが通行する路線を選定。

表 5-4 必要性が高い整備内容

道路整備の考え方		必要性の高い整備内容 (選定指標)	優先整備路線 選定指標	安全対策路線 選定指標
防災性	災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備	・災害時に消防活動を円滑に行うための道路整備（※1）	○	-
		・安全な避難路となる道路整備（※2）	○	-
		・救急医療施設へのアクセスが向上する道路整備（※3）	○	-
安全性	歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備	・歩行者、自転車の交通量が多い路線の安全を確保する道路整備（※4）	○	-
		・歩道のない通学路の安全を確保する道路整備（※5）	○	-
		・交通事故が多い路線の安全を確保する道路整備（※6）	○	○

（※1）消防活動困難区域内（幅員6m以上の道路から半径140m以上離れた区域（11頁参照））を通る主要生活道路

（※2）緊急道路障害物除去路線（杉並区地域防災計画（平成27年））のうち、震災救援所、広域避難所、一時避難地に接続する主要生活道路

（※3）緊急医療救護所が開設される病院（区内の災害拠点病院、災害拠点連携病院、災害拠点協力病院（計11箇所））の出入口に接続する主要生活道路

（※4）歩行者交通量、自転車交通量が共に1,000（人もしくは台）/12時間（7～19時）以上の主要生活道路

（※5）通学路に指定されているが、歩道が設置されていない主要生活道路

（※6）事故が多い主要生活道路（3地区、上位10路線）（32, 33頁参照）



## ① 優先整備路線（主要生活道路）

「優先整備路線」は、すぎなみの道づくり（道路整備方針）の計画期間内（平成 29 年度から平成 37 年度まで）に事業着手（※）を目指します。

一方、これらの路線以外については、関連する基盤整備事業が進み、道路整備の機運が高まった場合に、必要な整備を検討します。

（※）事業着手については、道路事業の進め方のフロー（P. 37）を参照

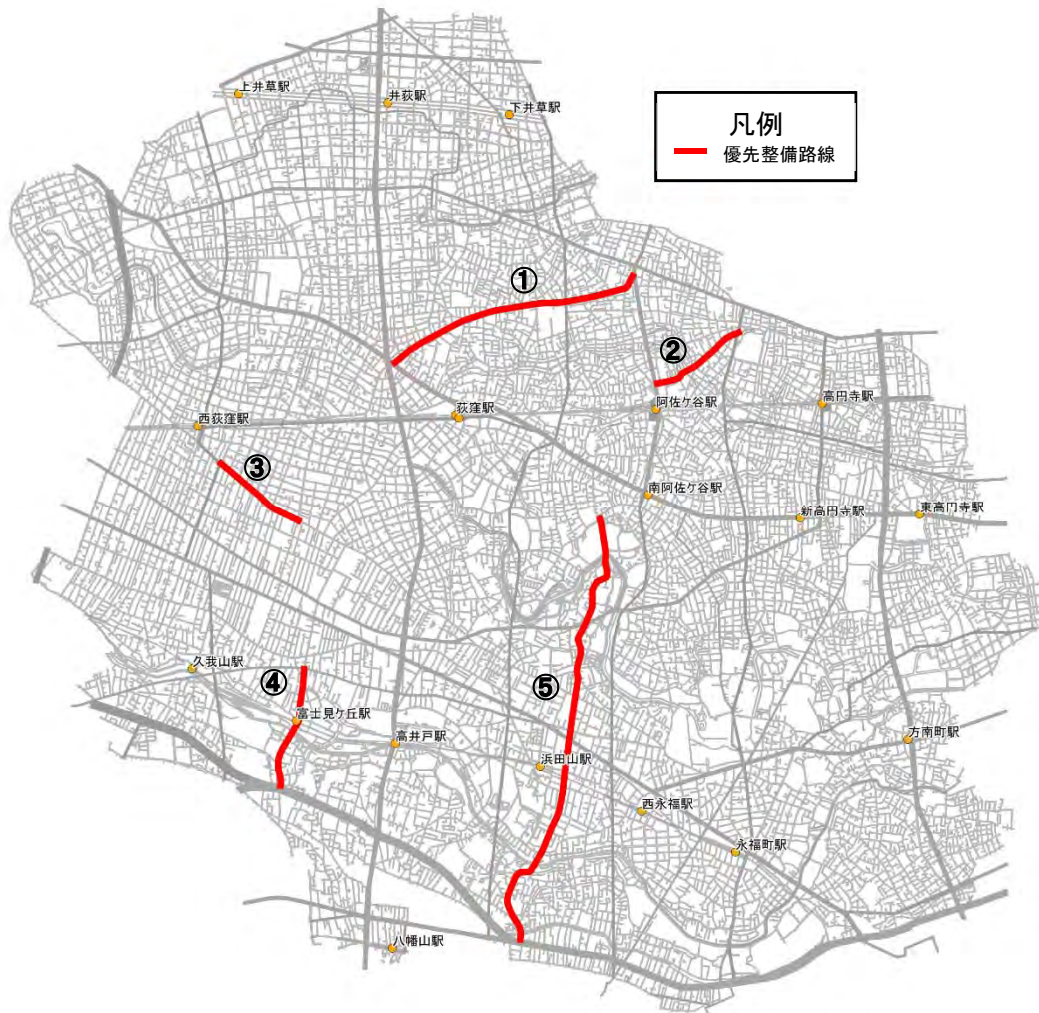


図 5-3 優先整備路線（主要生活道路）位置図

表 5-5 優先整備路線（主要生活道路）一覧

No	区間	延長 (m)
1	青梅街道～中杉通り	1,880
2	中杉通り～都市計画道路補 128 号 (馬橋公園周辺)	710
3	西荻南 2 丁目 29～宮前 3 丁目 31	700
4	人見街道～放射 5 号	880
5	成田東 4 丁目 6～国道 20 号	3,220
	計	7,390

※区間の起終点については、接続する道路名（路線名、通称道路名）もしくは地番を表示。

② 安全対策路線（主要生活道路）

「安全対策路線」は、都市計画マスタープランの7地域を区内の3警察署の管轄で区分した3地区において、それぞれ事故が多い路線として上位10路線及び安全対策の必要性が高い路線を選定しました。（資料：平成13年～27年事故データ（警視庁））

「安全対策路線」は、すぎなみの道づくり（道路整備方針）の計画期間内（平成29年度から平成37年度まで）に対策実施を目指します。

「安全対策路線」の対策実施については、「杉並区自転車ネットワーク計画（平成28年度策定予定）」における自転車ネットワーク路線と整合を図り、事故の発生要因を分析しながらきめ細かい対策実施を目指します。

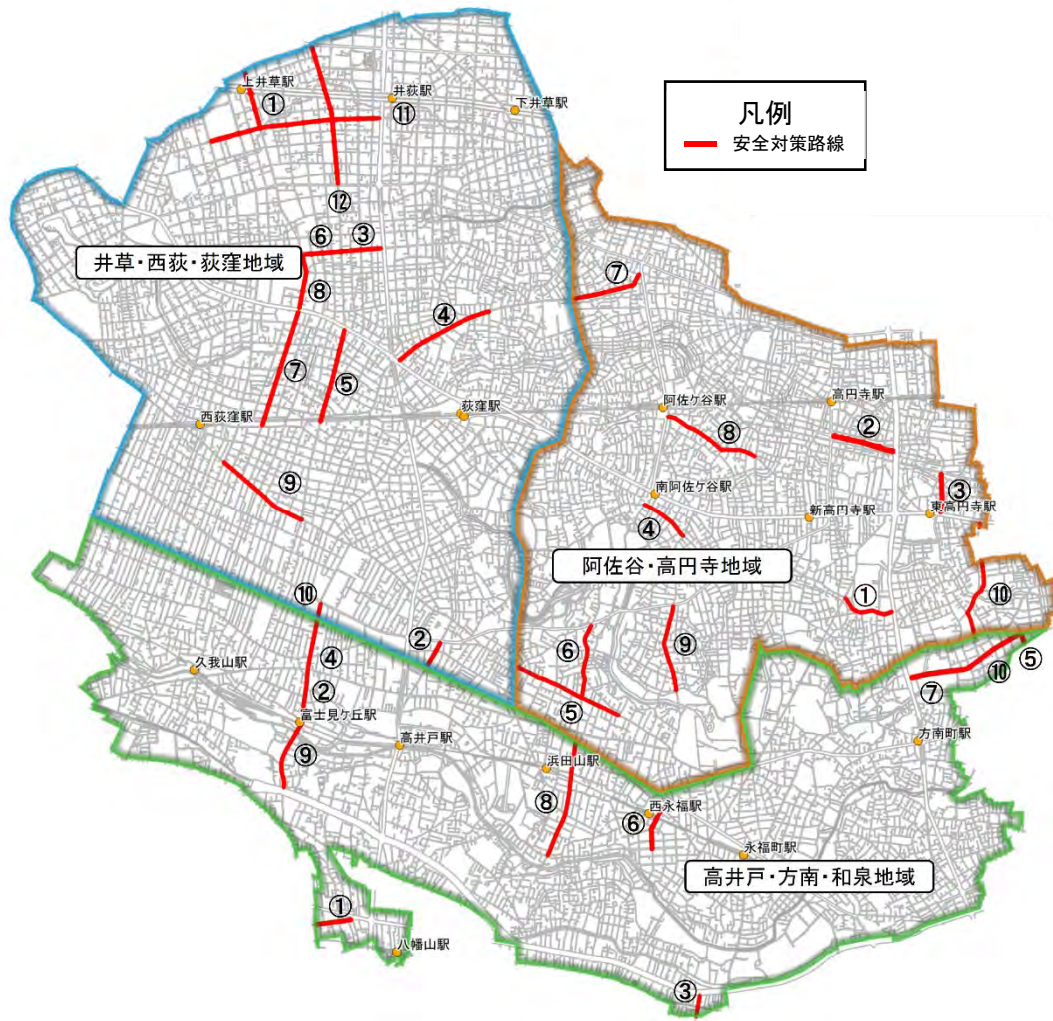


図 5-4 安全対策路線（主要生活道路）位置図

表 5-6 安全対策路線（主要生活道路）【井草・西荻・荻窪地域】一覧

No	区 間	延 長 (m)
1	千川通り～上井草2丁目34	420
2	五日市街道～井ノ頭通り	200
3	桃井1丁目33～環八通り	280
4	天沼3丁目39～青梅街道	740
5	青梅街道～南荻窪3丁目29	680
6	桃井2丁目24～、桃井2丁目19	280

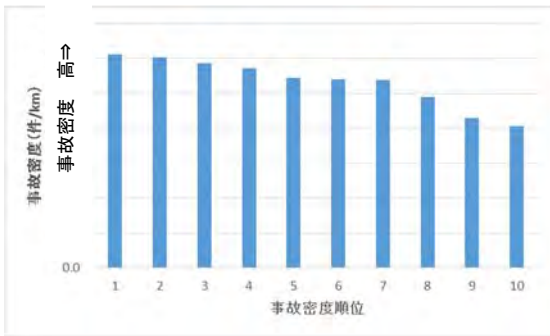


図 事故密度の順位 (井草・西荻・荻窪地域)

No	区 間	延 長 (m)
7	青梅街道～西荻南 4 丁目 31	850
8	桃井 2 丁目 19～青梅街道	380
9	西荻南 2 丁目 30～宮前 3 丁目 31	700
10	五日市街道～井ノ頭通り	100
11	環八通り～上井草 3 丁目 26	1,200
12	千川通り～早稲田通り	970
計		6,800

※区間の起終点については、接続する道路名（路線名、通称道路名）もしくは地番を表示。  
 ※NO. 11, 12の2路線については、安全対策の必要性が高い路線として指定。

表 5-7 安全対策路線（主要生活道路）【阿佐谷・高円寺地域】一覧

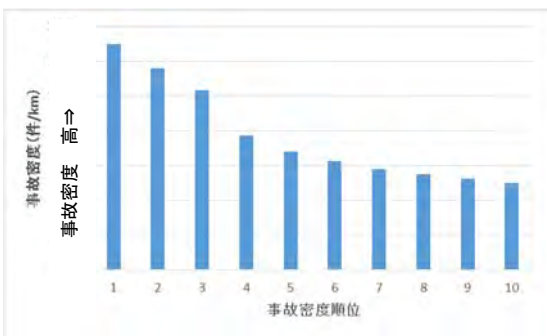


図 事故密度の順位 (阿佐谷・高円寺地域)

No	区 間	延 長 (m)
1	環七通り～都道 428 号	390
2	高円寺南 4 丁目 1～高円寺 4 丁目 5	470
3	都道 433 号～青梅街道	290
4	成田東 4 丁目 10～都道 427 号	370
5	成田西 2 丁目 9～成田西 1 丁目 10	800
6	五日市街道～成田西 2 丁目 1	530
7	本天沼 2 丁目 4～本天沼 1 丁目 28	500
8	中杉通り～阿佐谷南 2 丁目 1	700
9	五日市街道～成田東 2 丁目 1	630
10	青梅街道～和田 1 丁目 39	630
計		5,310

※区間の起終点については、接続する道路名（路線名、通称道路名）もしくは地番を表示。

表 5-8 安全対策路線（主要生活道路）【高井戸・方南・和泉地域】一覧

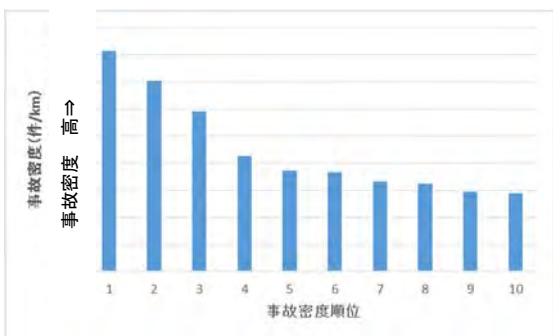


図 事故密度の順位 (高井戸・方南・和泉地域)

※事故密度：  
 平成 13 年から平成 27 年までの 15 年間に発生した死傷事故の単位延長 (km) あたりの事故件数

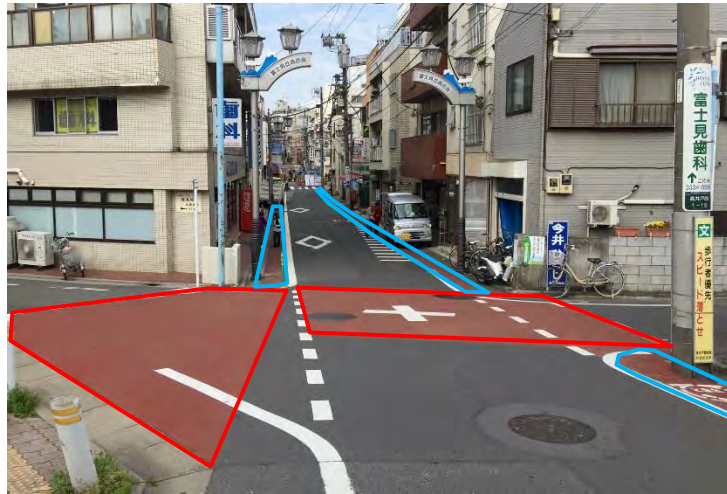
No	区 間	延 長 (m)
1	国道 20 号～上高井戸 1 丁目 20 (世田谷区界)	260
2	人見街道～高井戸西 1 丁目 21	540
3	国道 20 号～下高井戸 1 丁目 1	190
4	井ノ頭通り～人見街道	350
5	和田 1 丁目 10～和田 1 丁目 3	70
6	井ノ頭通り～永福 3 丁目 26	400
7	環七通り～和田 1 丁目 11	530
8	井ノ頭通り～浜田山 2 丁目 6	830
9	久我山 2 丁目 22～都市計画道路放射 5 号	340
10	和田 2 丁目 3～和田 1 丁目 15	350
計		3,860

※区間の起終点については、接続する道路名（路線名、通称道路名）もしくは地番を表示。



## 《安全対策路線の整備イメージ》

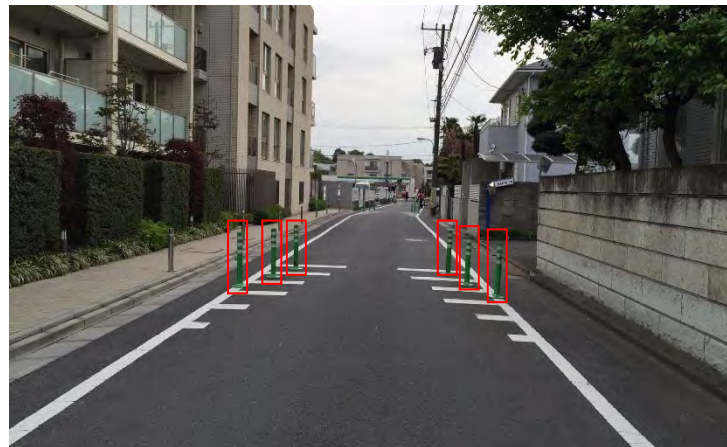
交差点の注意喚起標示   
 路側帯カラー舗装



久我山 2 丁目付近

ポラード

ポラード：自動車の進入を  
 阻止することを目的に設置  
 する構造物



高井戸西 3 丁目付近

減速マーク   
 (法定外表示)



大宮 2 丁目付近

**(2) 主要区画道路**

主要区画道路は、主要生活道路を補助し、地域内での基本的な生活道路サービス機能と平常時の消防活動が円滑に行われるために必要な道路です。

道路網の間隔は、平常時の消防活動等を考慮して約 250m 程度の間隔に設定しました。

主要区画道路の整備は、関連する基盤整備事業を契機に、その機会を捉えて整備を進めています。

**(3) 区画道路（狭あい道路の拡幅）の整備**

区内には、幅員 4m に満たない狭あい道路（建築基準法第 42 条第 2 項で定められた道路、通称「2 項道路」）が、区内の道路総延長の約 30% に当たる約 332 k m あります。

狭あい道路は、日常生活に不便だけでなく、震災時に火災の危険度が高い木造住宅密集地域では、消火活動や避難が困難となるなど、その解消が大きな課題となっています。

区では、いつ発生してもおかしくない首都直下地震に備え、地域の防災・減災機能を向上させるために、狭あい道路の拡幅を進めています。



図 5-5 道路幅員が狭い道路の状況

区では条例に基づく拡幅整備事業を平成元年度から実施しています。

この事業では、区民の方が法令で定めた 4m の幅まで構造物を後退し、後退部分や隅切り部分の拡幅・整備は区が行います。また、後退部分にある門や塀などの撤去を行う場合は、その撤去費用の一部を助成します。

## ■ 今後の進め方

### 都市計画道路

都市計画道路の整備は、「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 30 日）で平成 28 年度から平成 37 年度までに優先的に整備すべき路線として位置づけられた優先整備路線について、現在事業を実施している路線の進捗状況や財政状況、各地域のまちづくり計画との整合を図りながら整備を着実に進めていきます。

### 主要生活道路

#### ● 優先整備路線

防災性、安全性を向上させるため道路拡幅を行なう必要性が高い道路を優先整備路線として選定しました。優先整備路線については、道路整備方針の計画期間内（平成 29 年度から平成 37 年度まで）に事業着手（※）を目指します。一方、これらの路線以外については、鉄道の連続立体交差事業や土地区画整理事業など関連する基盤整備事業が進み、道路整備の機運が高まった場合に必要な整備を検討し進めていきます。

#### ● 安全対策路線

現況の道路幅員において早期に安全対策を行う必要性が高い安全対策路線として選定しました。安全対策路線については、道路整備方針の計画期間内（平成 29 年度から平成 37 年度まで）に対策実施を目指します。整備に際しては、交通事故に関する様々なデータを活用しながら事故の発生要因を分析し、きめ細かい安全対策を進めていきます。また、「杉並区自転車ネットワーク計画（平成 28 年度策定予定）」における自転車ネットワーク路線と整合を図りながら対策を進めていきます。

（※）事業着手については、道路事業の進め方のフロー（次頁）を参照

### 主要区画道路

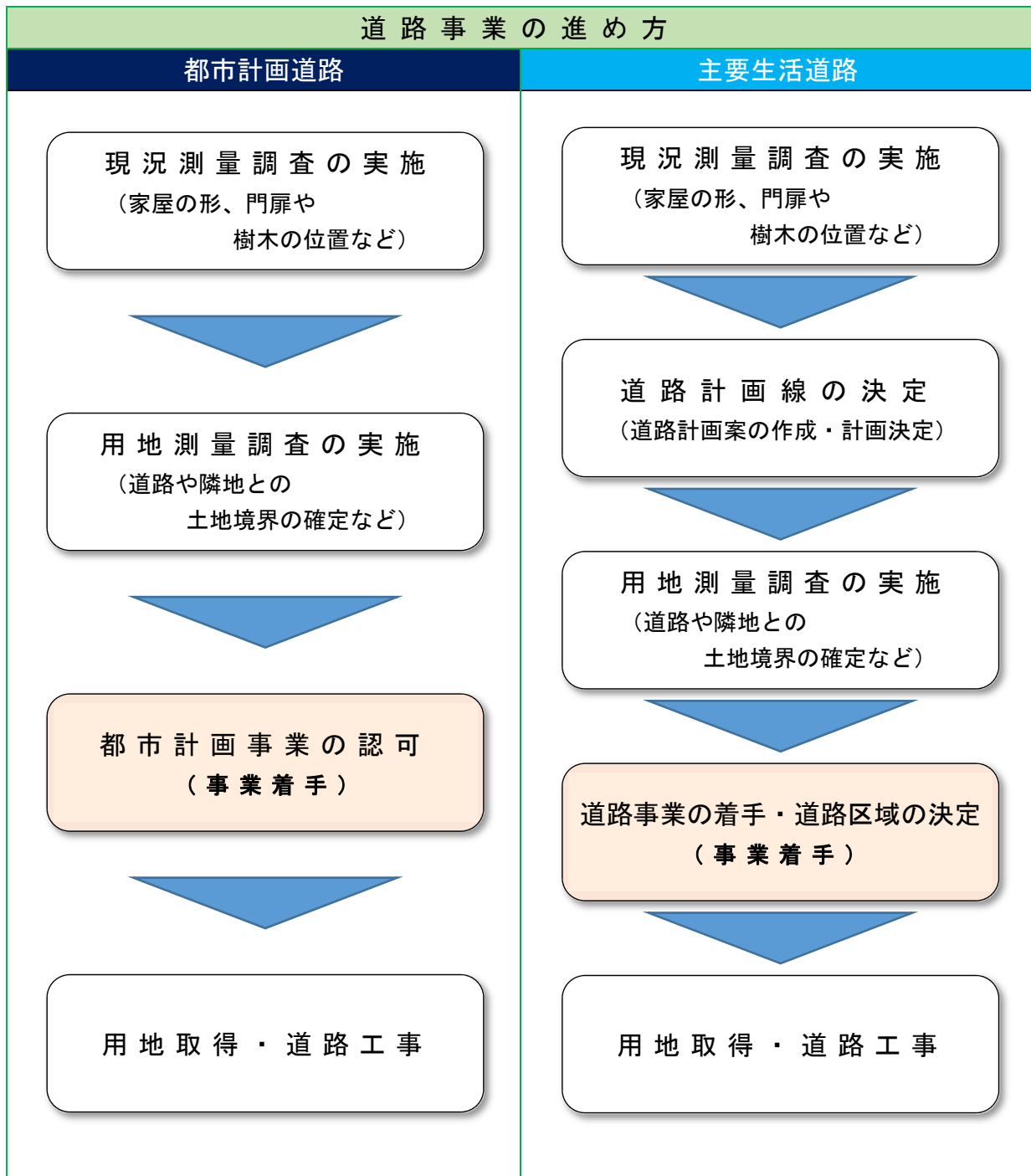
主要区画道路の整備は、関連する基盤整備事業を契機に、その機会を捉えて整備を進めていきます。

### 区画道路（狭あい道路の拡幅整備）

平成 28 年 7 月に改正した狭あい道路の拡幅に関する条例に基づき、狭あい道路の拡幅整備を推進していきます。



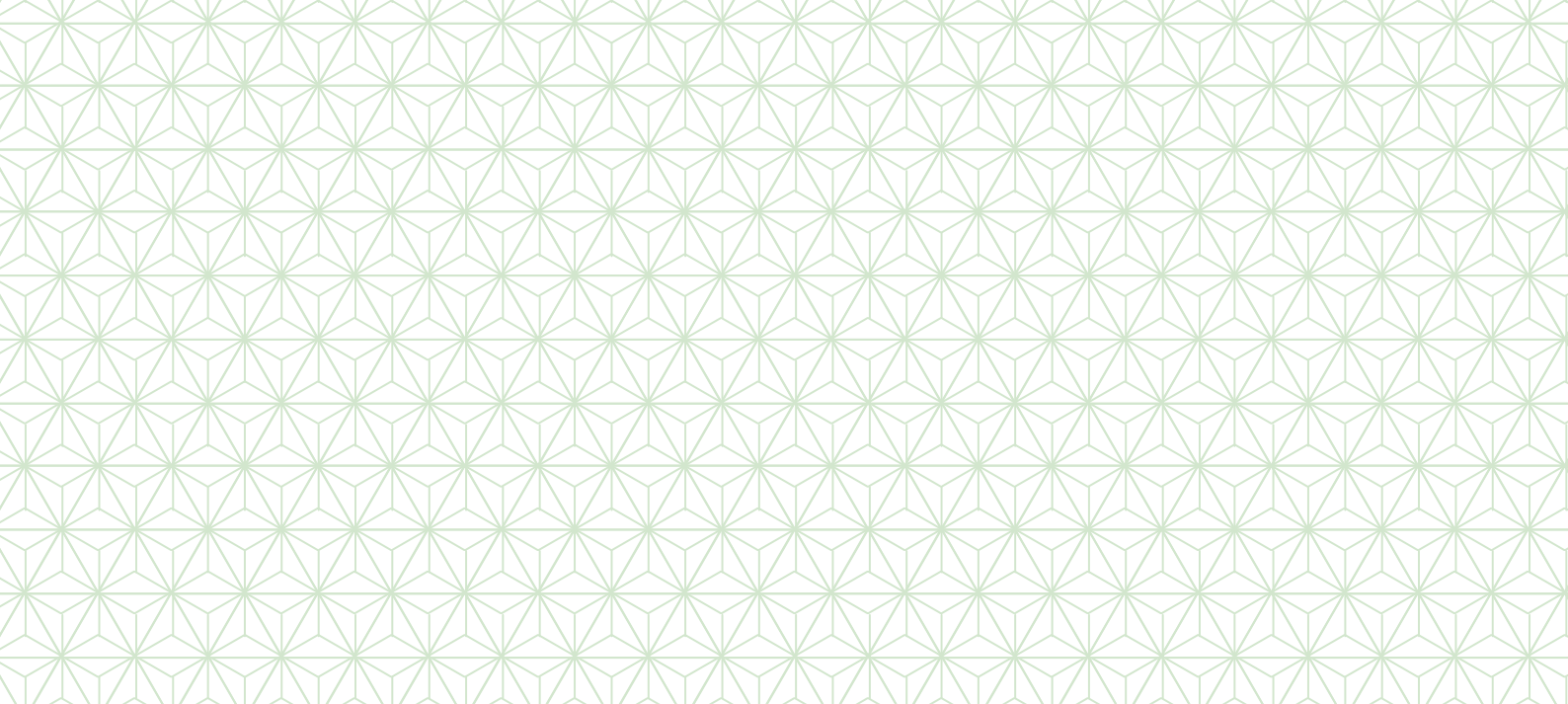
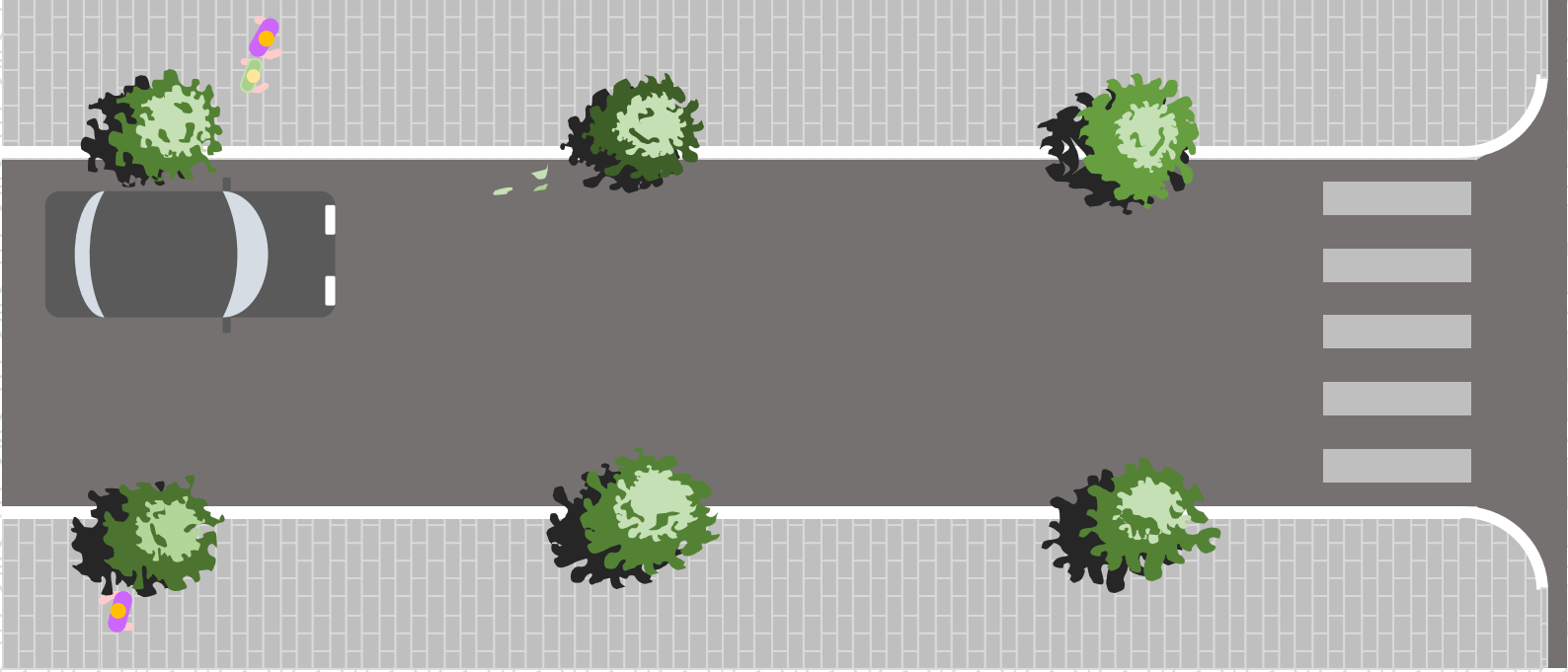
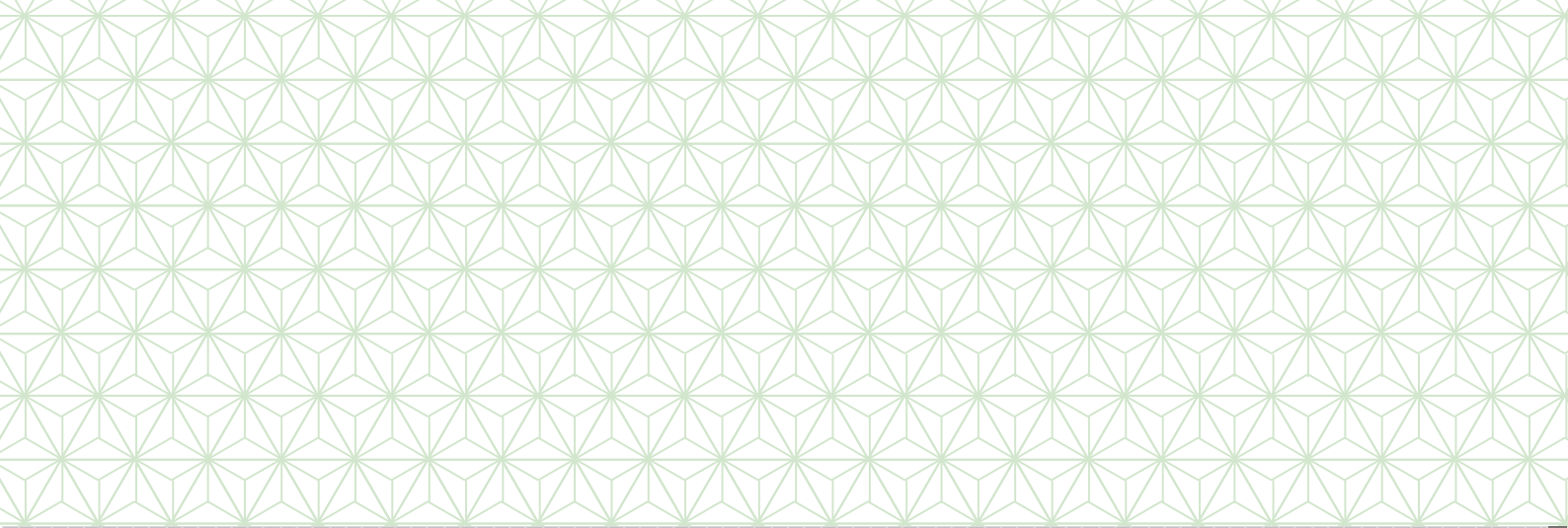
《参考》道路事業の進め方のフロー



※主要生活道路（特に優先整備路線）に接する土地において建築物を建築しようとする者に対し、当該建築物を優先整備路線の区域外で建築する旨の協力を求めています。

※事業の各段階において地元への説明を行います。

図 5-6 道路整備の進め方のフローチャート



すぎなみの道づくり（道路整備方針）  
平成 29 年 3 月  
杉並区都市整備部 土木計画課  
〒166-8570 杉並区阿佐谷南一丁目 15 番 1 号  
TEL 03-3312-2111（代表）

登録印刷物番号  
28-0099