

〈都市計画について〉

- ◇用途地域
- ◇阿佐ヶ谷駅北東地区における建築物の高さに関する主な制限
- ◇地区計画
- ◇地区計画の事例（練馬駅南口）

〈道路について〉

- ◇すぎなみの道づくり（道路整備方針）
- ◇道路整備の事例（江古田北部地区）
- ◇自転車ネットワーク計画

○用途地域とは

用途地域制度は、土地利用の現況や動向と「都市計画区域マスタープラン（東京都）」で示される将来の土地利用の方向を踏まえ、それぞれの地域における土地利用に対して用途、形態、密度等に関する一定の規制を定め、良好な市街地の形成と住居、商業・業務、工場等の諸機能の適正な配置を誘導しようとするものであり、現在12種類の用途地域が設けられています。

杉並区内には、工業地域と工業専用地域を除いた、10種類の用途地域が指定されています。

○区内の用途地域の種類（都市計画法）

第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域、第一種住居地域、第二種住居地域、準住居地域、
近隣商業地域、商業地域、準工業地域

用途地域

凡例

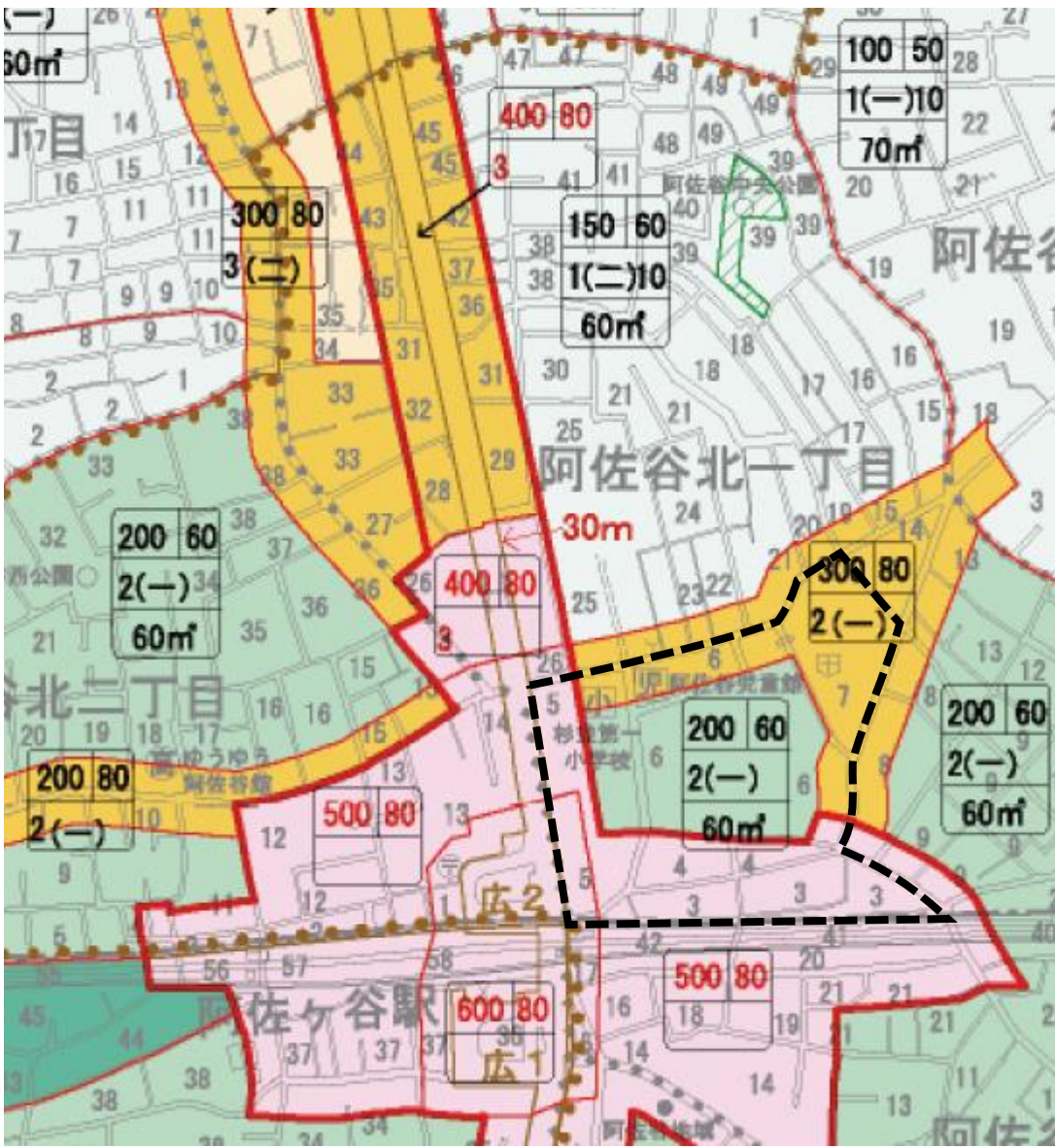
----- 阿佐ヶ谷駅北東地区
まちづくり検討区域

用途地域等凡例

容積率	建ぺい率		容積率	建ぺい率		容積率	建ぺい率	
	100	50		150	60		100	50
1(一)10	日影規制値		1(二)10	日影規制値		10	日影規制値	
70㎡	最高高さ		*	最高高さ		70㎡	最高高さ	
高度地区	敷地面積の最低限度			敷地面積の最低限度			敷地面積の最低限度	
	敷地面積の最低限度は地区計画の制限による			敷地面積の最低限度は地区計画の制限による			敷地面積の最低限度は地区計画の制限による	
黒字： 準防火地域	赤字： 防火地域		青字： 防火・準防火地域 指定なし					

- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 近隣商業地域
- 商業地域

平成30年2月現在



阿佐ヶ谷駅北東地区における建築物の高さに関する主な制限

阿佐ヶ谷駅北東地区まちづくり検討区域に、現在定められている建築物の高さに関する主な制限は以下①～③のとおりです。

※北東地区に指定された用途地域（第一種中高層住居専用地域、近隣商業地域、商業地域）については、建築物の最高高さの制限は定められていません。

※杉並区内では、第一種低層住居専用地域において、10m及び12mの最高高さの制限が定められています。

①高度地区による北側高さの制限（P.5） → 都市計画で決定

②道路からの高さ制限(道路斜線制限)（P.6） → 建築基準法上の制限
（用途地域に応じて適用）

③日影規制（P.8） → 都条例による制限

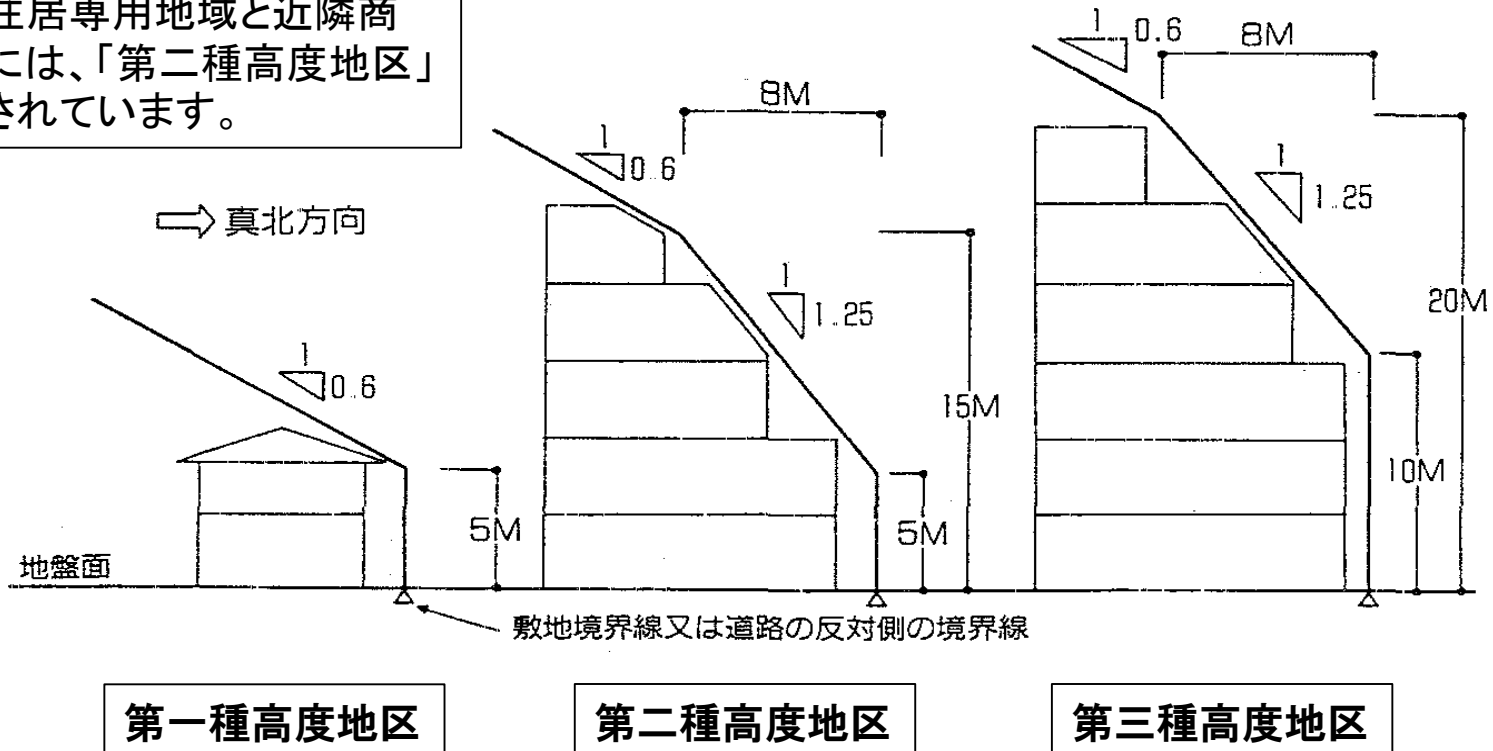
その他にも、建築基準法に基づく、隣地境界線からの高さの制限（隣地斜線制限）などがあります。

阿佐ヶ谷駅北東地区における建築物の高さに関する主な制限

①高度地区による北側高さの制限

敷地の北側にある隣地などへの圧迫感をなくし、日照を確保するために、高度地区による斜線制限を定めています。

阿佐ヶ谷駅北東地区の第一種中高層住居専用地域と近隣商業地域には、「第二種高度地区」が指定されています。

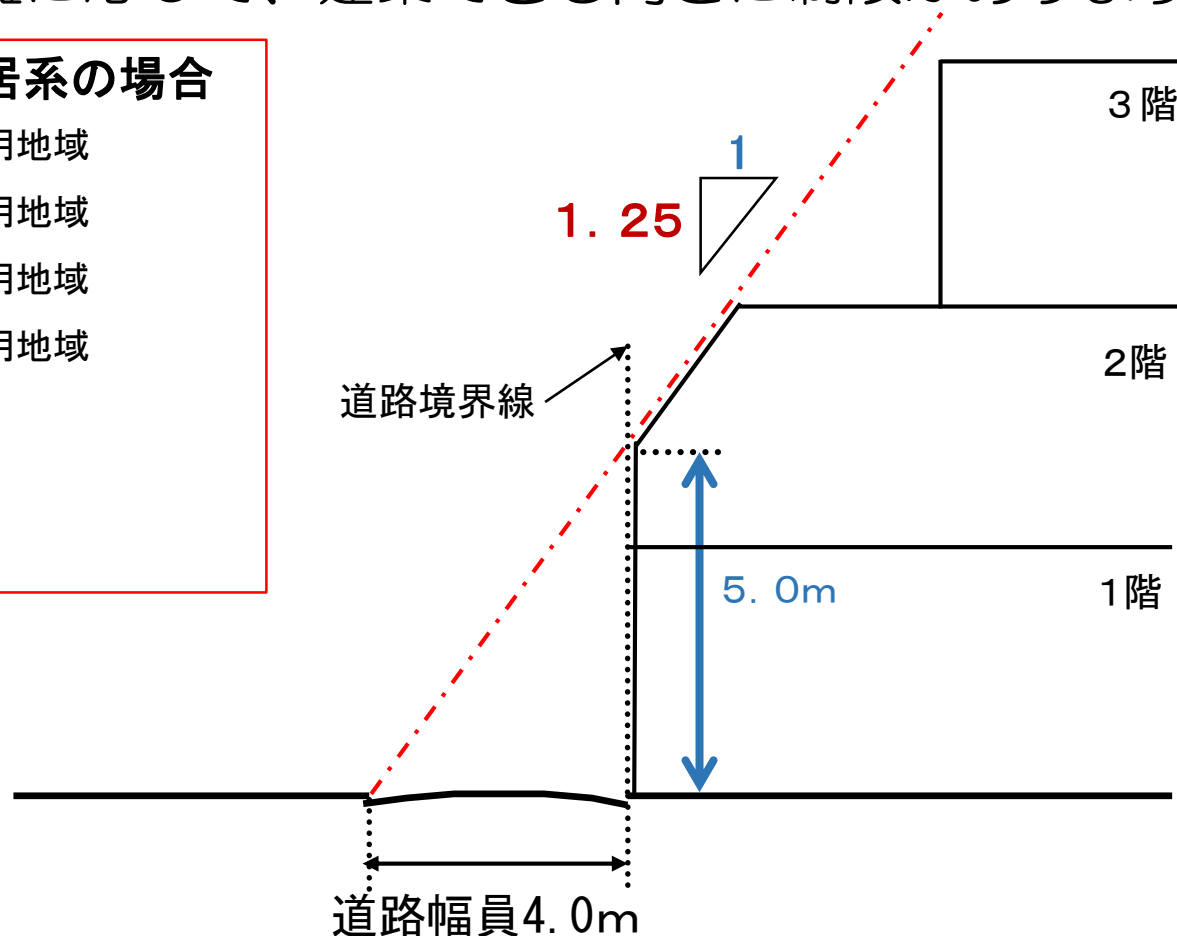


②道路からの高さ制限（道路斜線制限）

日照・通風・採光などを確保するために、敷地の前面道路の反対側までの距離に応じて、建築できる高さに制限があります。

○用途地域が住居系の場合

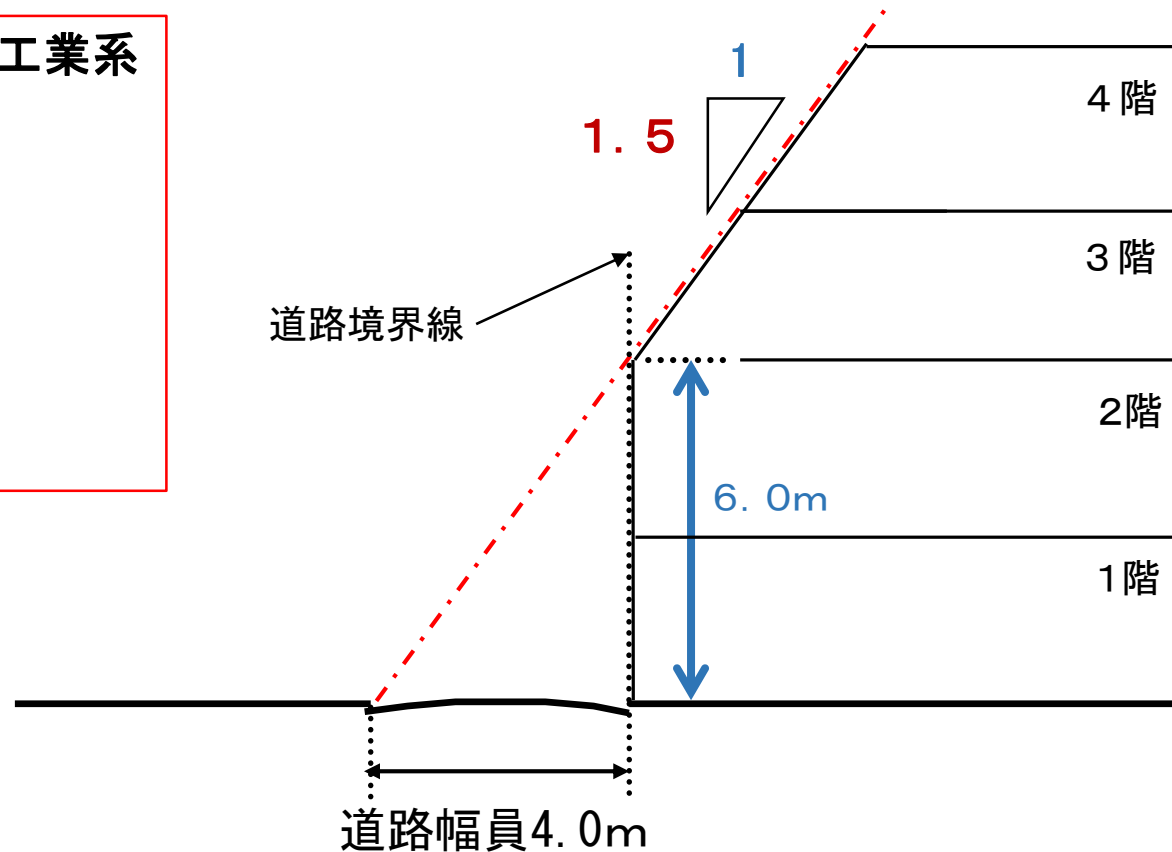
- ・第一種低層住居専用地域
- ・第二種低層住居専用地域
- ・第一種中層住居専用地域
- ・第二種中層住居専用地域
- ・第一種住居地域
- ・第二種住居地域
- ・準住居地域



②道路からの高さ制限（道路斜線制限）

○用途地域が商業系・工業系の場合

- ・近隣商業地域
- ・商業地域
- ・準工業地域
- (・工業地域)
- (・工業専用地域)



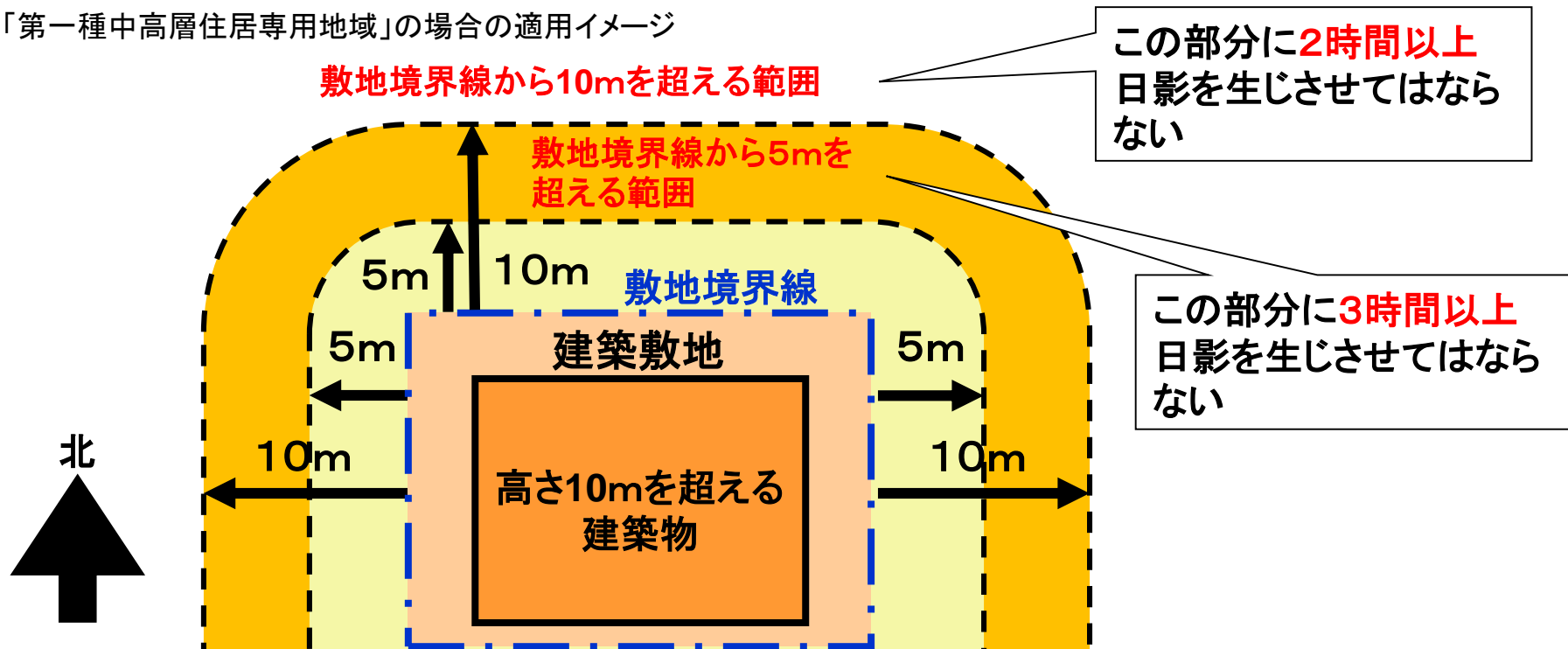
阿佐ヶ谷駅北東地区における建築物の高さに関する主な制限

③日影規制

日影規制は、主に住宅地の日照を確保することにより、良好な居住環境を保つことを目的としています。

→商業地域等の日影対象区域外の建築物でも、高さが10mを超え、対象区域内に日影をおとす場合には、日影が規制される建築物となります。

「第一種中高層住居専用地域」の場合の適用イメージ



○地区計画とは

- 地区計画とは、都市計画法による制度で、目指すべきまちの将来像を実現するため、地区の特性に応じた道路の位置や建物の建て方等の制限などを、都市計画にきめ細かく定めるものです。
- 主に建て替えをする際、定めたルールに合わせた計画とすることで、まちづくり計画の実現を図っていく方法です。そのため、現在の土地や建物を、すぐに地区計画に定めたルールに合わせるものではありません。

※杉並区では、現在、11か所の地区で地区計画が定められています。

○地区計画の構成

- 地区計画の目標
⇒検討区域全体のまちづくりの目標（将来像）を定めます。
- 地区計画の方針
⇒検討区域の特性に応じて分割した街区ごとのまちづくりの方針を定めます。
- 地区整備計画
⇒街区ごとに建物の建て方のルール等の具体的な計画を定めます。

●地区整備計画による各ルールイメージ図

建築物等の高さの最高限度

建物の高さを決めよう。

建築物等の高さの最低限度

ここは低い建物はダメ。

地区施設

良く話しあって道路の位置と規模を決めましょう。

建築物等の用途の制限

ここは商店街。
1階部分はお店にしましょう。

建築物等の用途の制限

ここは住宅地です。
工場はダメ。

地区施設

道路や公園の予定地に
建物を建てるのは控えてください。

壁面の位置の制限

歩道を広くするために
建物をセットバックしましょう。

かき又はさくの構造の制限

建物のへいは生垣にしよう。

建築物等の高さの最高限度

ここは高い建物はダメ。

敷地面積の最低限度・地区施設

ミニ開発はダメですよ。
道路の位置も違います。

地区計画

地区計画の活用イメージ

地区計画制度等の活用

街並み誘導型地区計画等(※)の活用を想定。
まちづくり計画の検討対象区域の特性を踏まえ、きめ細やかな建築物の制限等を規定。

○目標／方針

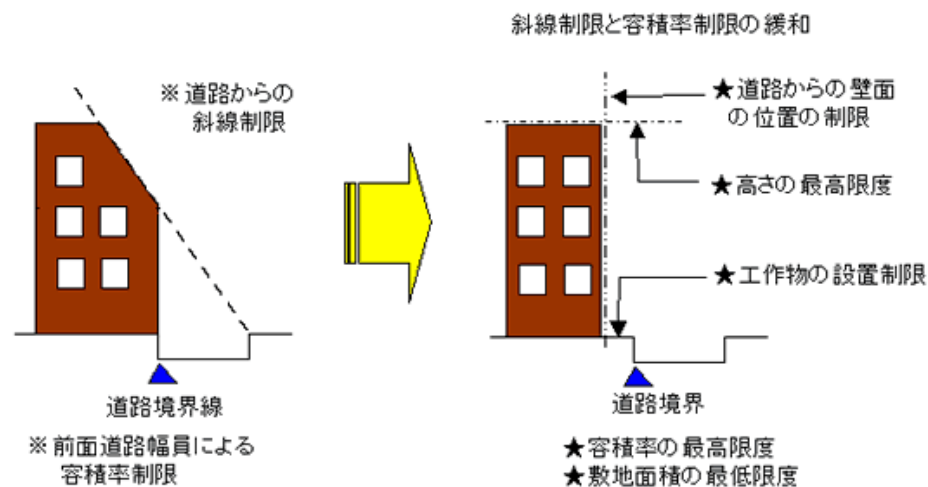
阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針の反映等

○地区施設

道路・緑地・歩道状空地等

○建築物の制限

- ・用途の制限*
- ・容積率の最高限度*
- ・敷地面積の最低限度*
- ・高さの最高限度*
- ・壁面位置の制限*
- ・壁面後退区域における工作物の設置制限
- ・形態又は色彩その他の意匠の制限
- ・垣又はさくの構造の制限
- ・緑化率の最低限度* 等 * 条例化を想定するもの



出典：街並み誘導型地区計画 東京都都市整備局HPより

○土地の利用に関する事項

現存する樹林地で良好な居住環境の確保に必要なものの保全を図るための制限

※この地域では、「街並み誘導型地区計画」と「誘導容積型地区計画」の活用を想定しています。

地区計画の事例（練馬駅南口）

街並み誘導型地区計画を活用して建て替えた場合の、街並みの違いを見学

建て替え後の
建物

地区計画で、建物の壁面後退や高さの最高限度等のルールを定めることで、建物のボリュームや道路斜線制限が緩和されています。



建て替え前の
建物

建築の法令上の制限（道路斜線制限等）を受け、建物上部が斜めになっています。

建物の
壁面後退



壁面後退の幅の計測や利用状況を調べ、後退幅の違いによる歩きやすさなどを確認しました。

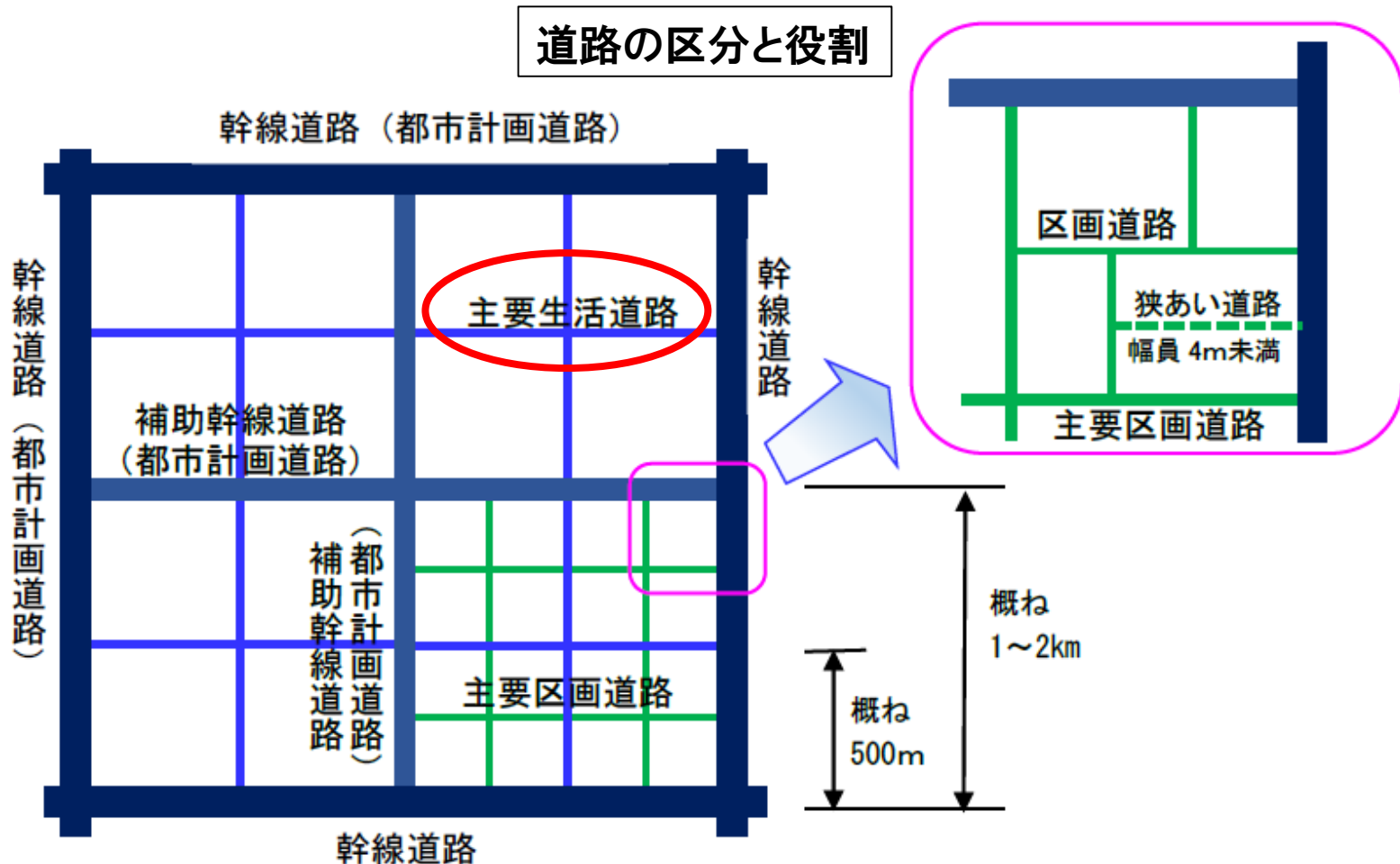


建物の壁面の後退をルール化し、歩行可能な空間を確保しています。

道路整備方針の目的

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、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)」を策定しました。

道路の区分と役割



杉並区の道路分類

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）

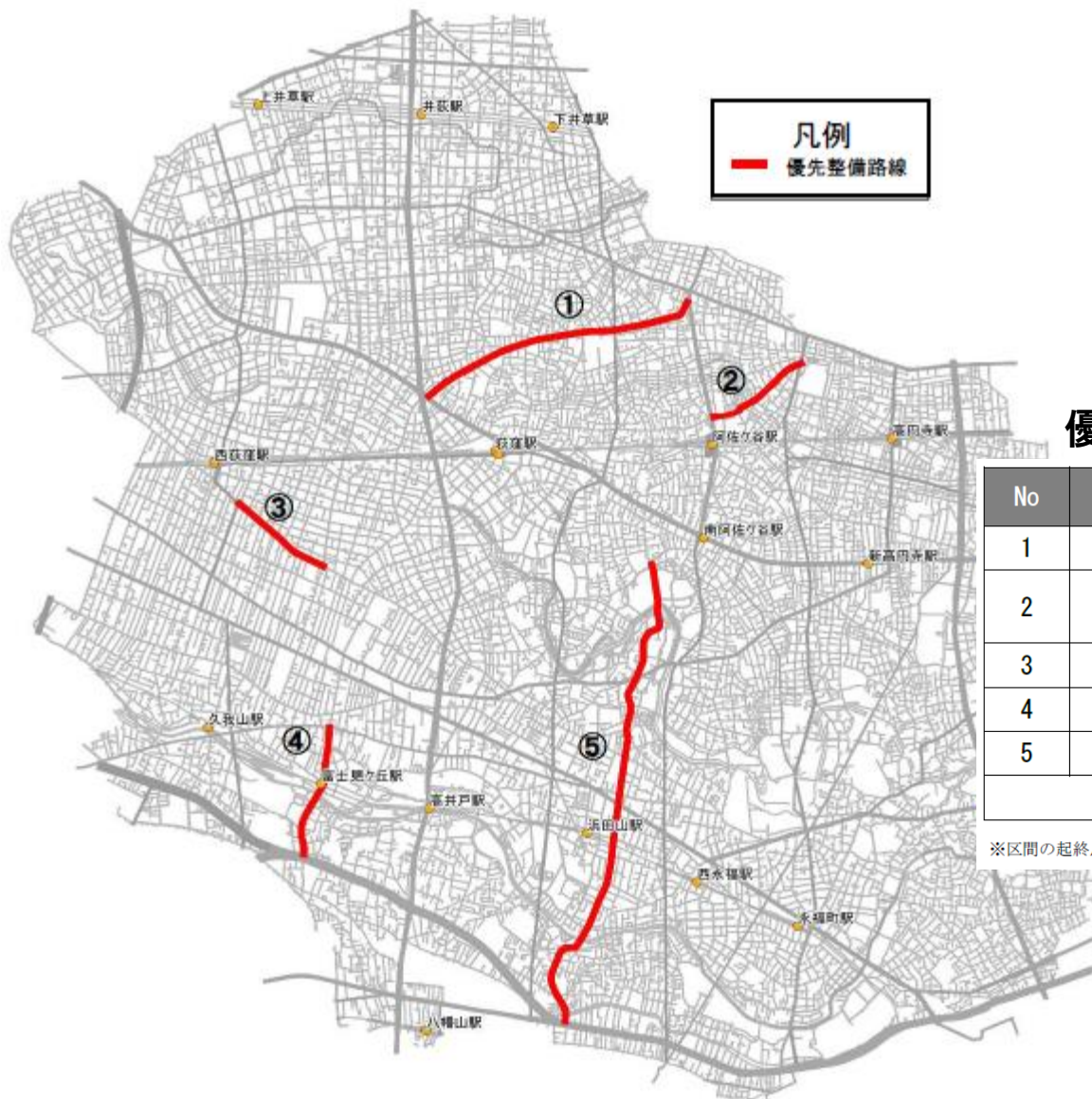
※1 狭あい道路拡幅整備事業 : 幅員4メートルに満たない狭あい道路を拡幅し、区画道路（4m）として整備する事業。

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
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。

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
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）	次期方針



凡例
— 優先整備路線

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

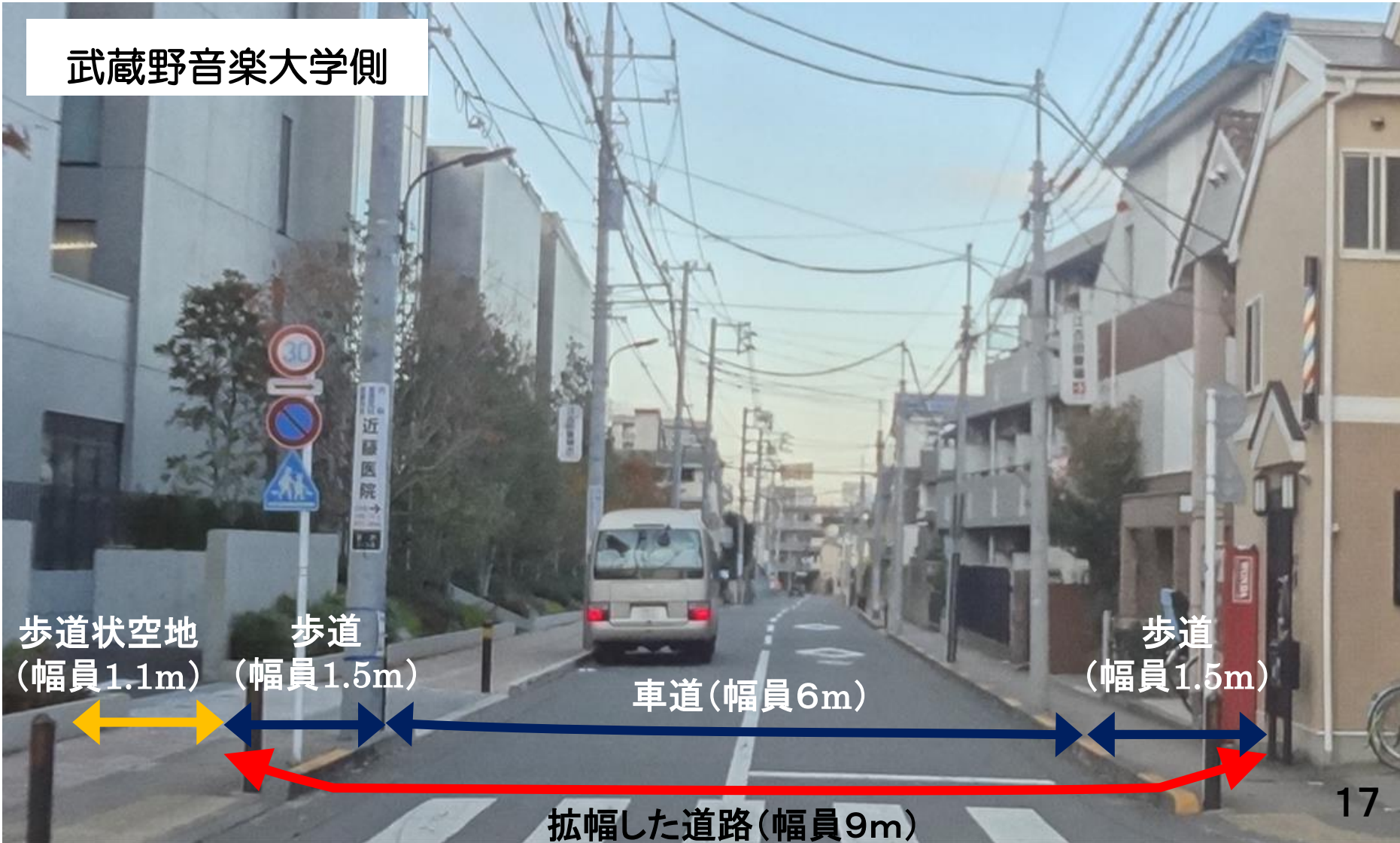
※区間の起終点については、接続する道路名（路線名、通称道路名）もしくは地番を表示。

優先整備路線(主要生活道路)位置図

道路整備の事例（江古田北部地区）

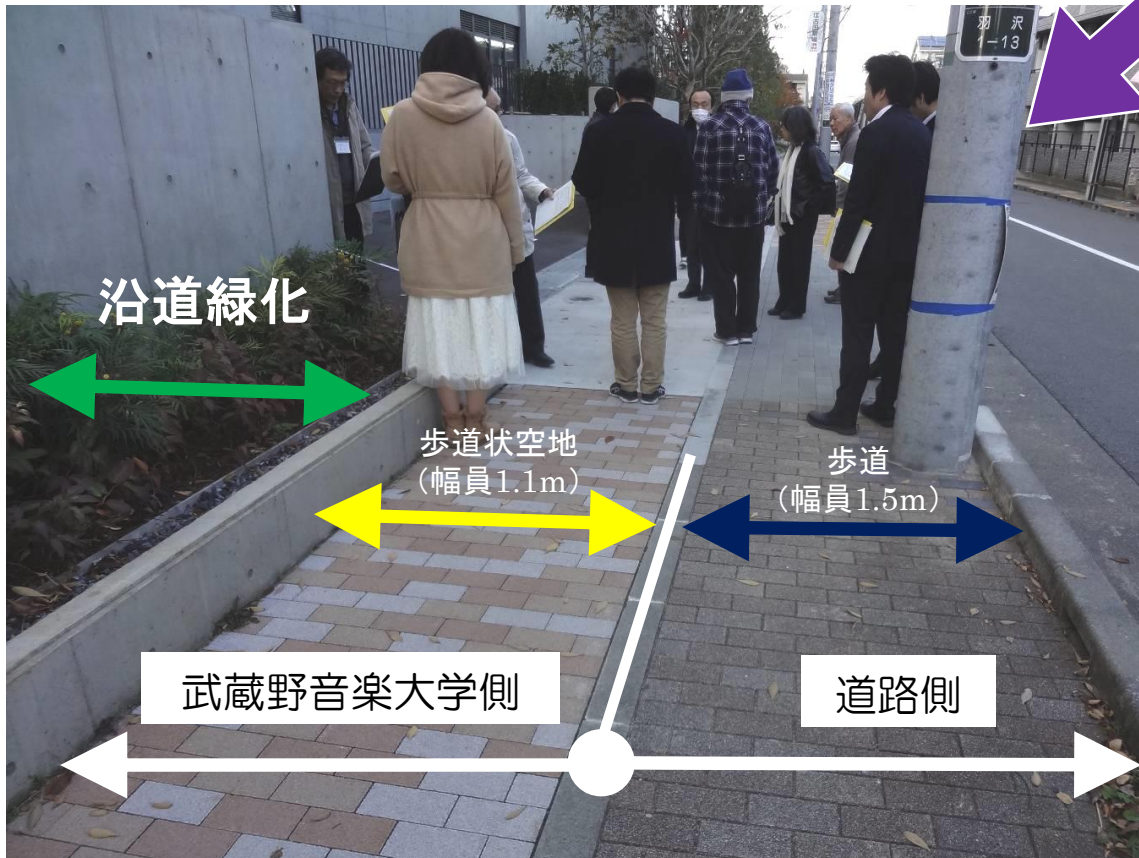
江古田北部地区（武蔵野音楽大学周辺）で、幅員9mに広げた道路の事例を見学

武蔵野音楽大学側



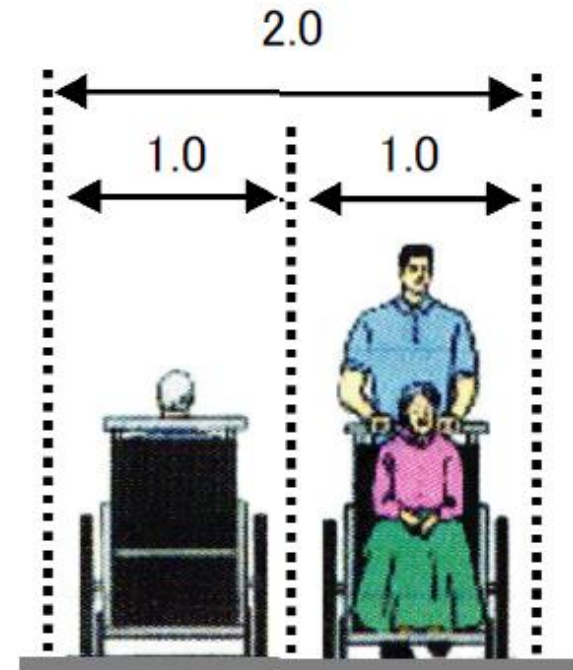
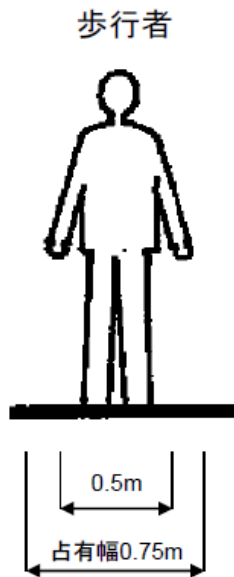
道路整備の事例（江古田北部地区）

江古田北部地区（武蔵野音楽大学周辺）で、
幅員9mに広げた道路の事例を見学



歩行者の空間 2.6m
(歩道状空地1.1m+歩道1.5m)

道路幅員のイメージ



その他の道路
(車いすどうしのすれ違いを想定)

道路利用者の基本的な寸法

計画の概要(背景と目的)

区内の交通事故のうち5割が自転車の事故
この事故を減らすため計画を策定しました

自転車ネットワーク路線

- 自転車通行空間を連続的に整備するため、自転車の事故が多い道路や自転車利用が多い道路などを対象に自転車ネットワーク路線を選定しました。（約54km）
- 自転車ネットワーク路線を選定するエリアについては、駅および自転車利用が多く見込まれる施設周辺を選定しました。（優先的計画策定エリア）

自転車ネットワーク路線(優先整備路線)

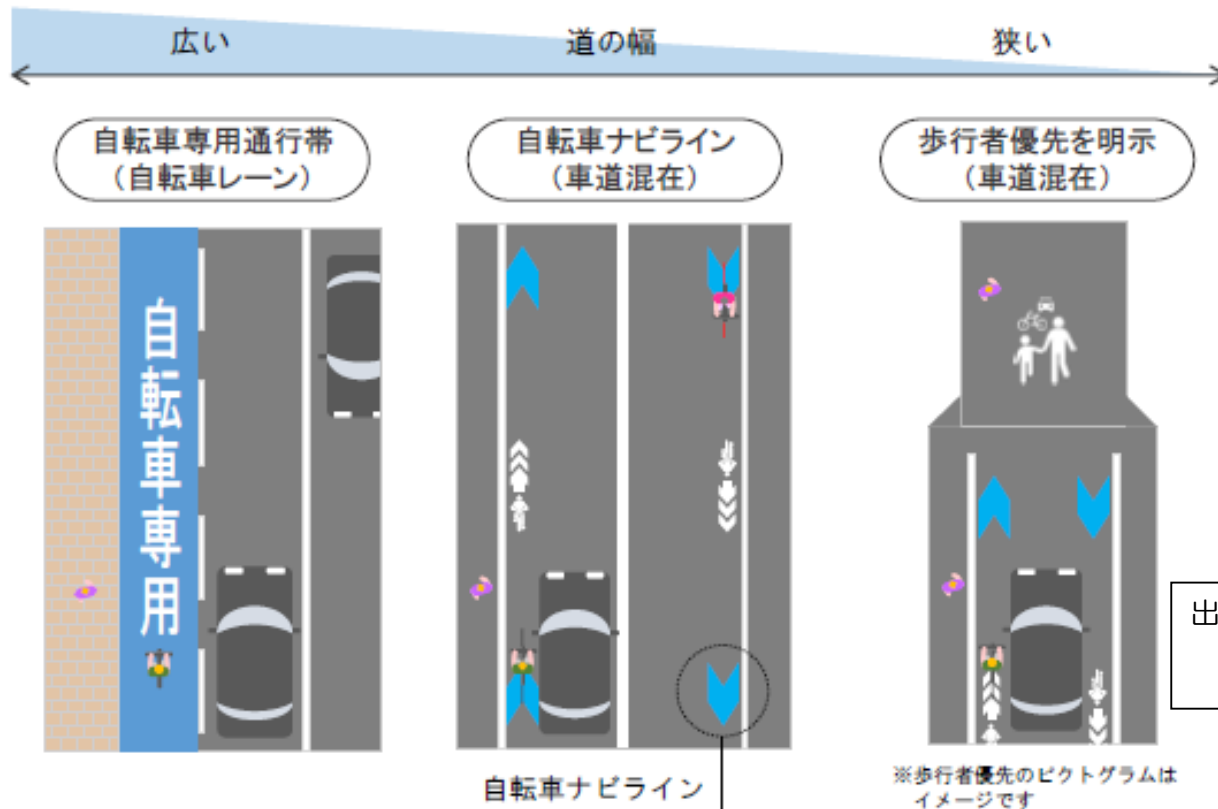
自転車ネットワーク路線のうち計画期間内（平成29～33年度）に整備をめざす優先整備路線を以下の選定基準で選定しました。（約26km）

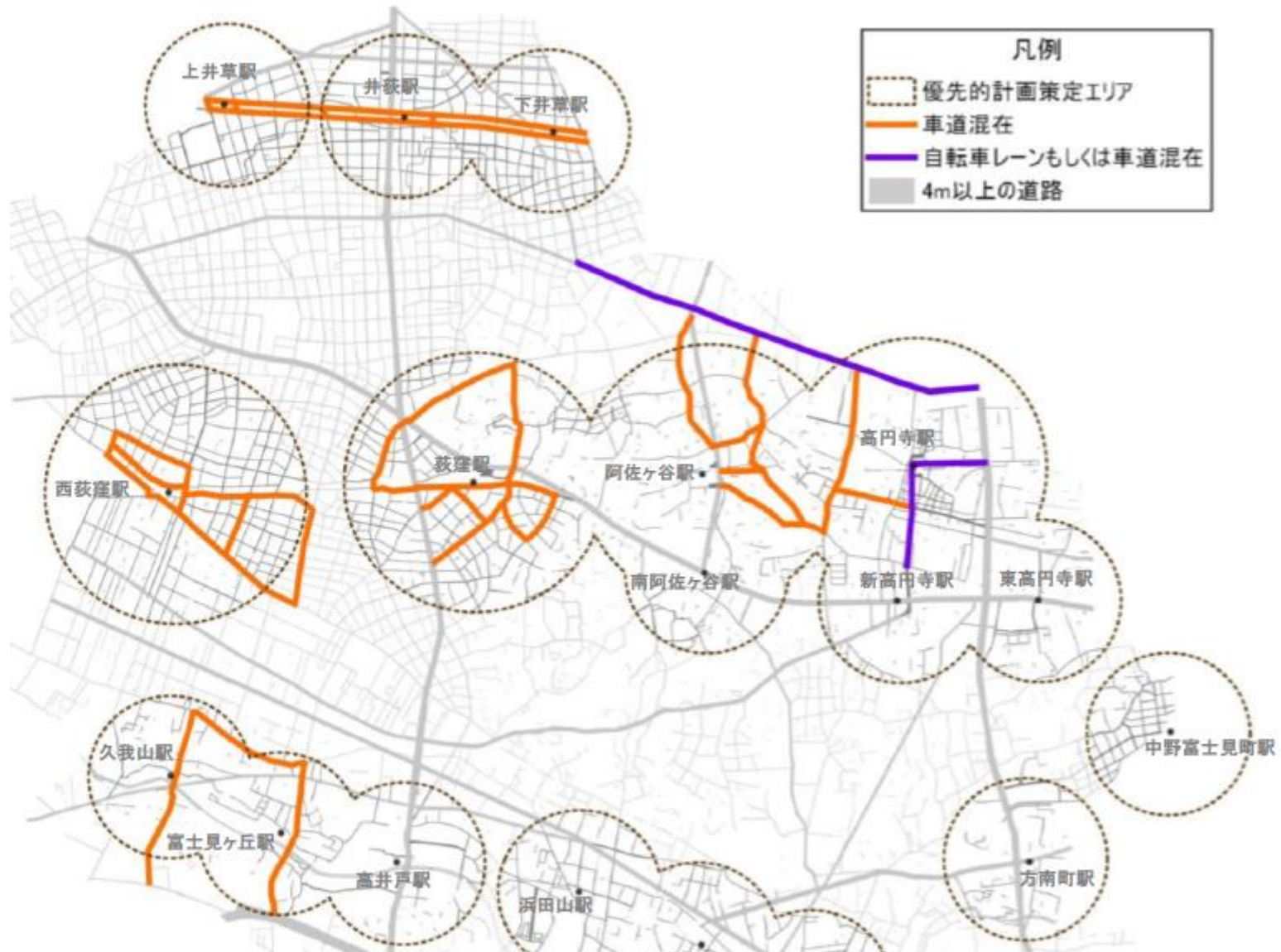
- 自転車の事故が多い路線
- 駐輪場に接続する路線
- 駅を中心にネットワークの連続性を確保する路線

出典：杉並区自転車ネットワーク
計画(概要版)より

整備形態（優先整備路線の整備イメージ）

- 幅員が広い道路（幅員6m以上）の整備形態は、国のガイドラインに基づき、自転車ナビライン（車道混在）もしくは自転車専用通行帯を整備します。自転車ナビラインとは、自転車利用者へ交通ルール通りに、車道の左側通行を分かりやすく案内する路面表示です。
- 幅員が狭い道路（幅員6m未満）については、幅が小さい自転車ナビラインや歩行者の安全性を確保するための路面表示を設置します。





優先整備路線図