

## 第2章 まちの現況と まちづくりの課題



- 1 | まちの成り立ち・変遷
- 2 | 人口の見通し
- 3 | 広域的な位置付け
- 4 | これまでの取組と成果、まちの現況・課題
- 5 | まちづくりの主要課題

# 1 まちの成り立ち・変遷

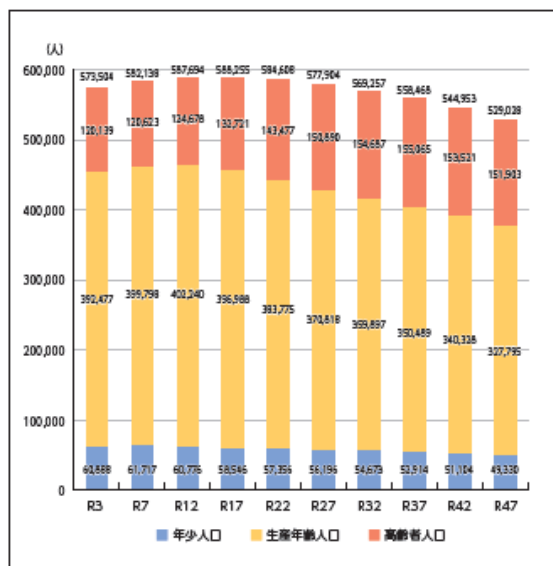
原始・古代	<p>○杉並には、神田川、善福寺川、桃園川、井草川とそれに繋がる妙正寺川が流れ、これは地下水が地表に流出することによってできた川です。</p> <p>○これらの水源や川沿いに多くの遺跡が見られ、古いものでは約3万年以上前の旧石器時代の遺跡が存在します。</p>
江戸時代	<p>○民家等の建物は一部を除き、甲州街道、青梅街道、五日市街道等の主要街道沿いに見られますが、ほとんどが農地等で、善福寺川、妙正寺川、玉川上水、千川上水沿いに田がある他、多くは畑や山林でした。</p> <p>○杉並区一帯が「鷹狩場」に指定され、狩場として環境保持などが命じられ、人口増加による家屋の新築、新田畑開発等が制限されていました。</p>
明治時代	<p>○明治時代の土地利用は、70%が農地、23%が山林原野、宅地は約7%でした。</p> <p>○明治 22 年(1889 年)の甲武鉄道(現在のJR中央線)新宿から立川間が開通し、明治 24 年(1891 年)に荻窪駅が開設されます。</p> <p>○甲武鉄道沿線には、文人・軍人・学者なども多く移り住みました。特に井荻村は、明治 24 年(1891 年)に開業した甲武鉄道荻窪駅を中心として著しい発展をしていきました。</p>
大正時代	<p>○大正8年(1919 年)に中央線の起点が東京駅となり、都心へ繋がったことから、杉並村では、中野駅に近い高円寺及び荻窪駅周辺の宅地化が他村より先行し、大正 10 年(1921 年)から 11 年(1922 年)で人口が倍増します。</p> <p>○大正 11 年(1922 年)に中央線高円寺駅、阿佐ヶ谷駅、西荻窪駅の開設とともに、大正 10 年(1921 年)に青梅街道に路面電車が開通し、東京市域から流出する人口の受け皿として具体的な準備が整いました。</p> <p>○大正 12 年に関東大震災発生。震災直後、杉並村は、総じて被害の軽微な東京市郊外の外縁地で、都心に近く連絡の良い立地であったことにより、高円寺駅、阿佐ヶ谷駅周辺で急激な宅地化が始まり、人口が急増します。</p> <p>○昭和3年(1928 年)まで現在の杉並区の区域は、市街地建築物法(現在の「建築基準法」に相当)の適用区域外であり、狭あい道路*を形成しながら無秩序に市街化が広がっていったことが想像できません。</p> <p>○高円寺、阿佐ヶ谷と都心から概ね同心円上の和田堀町では、杉並町ほどの人口急増傾向は見られず、井荻町、高井戸町と同様の人口増加傾向でした。</p>
昭和時代	<p>○昭和 10 年(1935 年)に井荻町土地区画整理事業*が完了し、杉並北西部の道路基盤が整備されます。</p> <p>○戦後は、農地の宅地化が加速度的に進行し、杉並区の就業構造に変化を与え、その性格は住宅都市へと大きく変わります。</p> <p>○旧高井戸地区は鉄道から遠く、上水道の敷設も遅れていたため宅地化が進んでいませんでした。昭和 8 年(1933 年)の京王井の頭線開通、昭和 29 年(1954 年)に上水道本管からの取水可能になったことにより、その沿線は昭和 30 年代(1955 年代)から宅地化の進行が最も激しかった地域のひとつとなりました。</p>

出典：「すぎなみのまちの動き～土地利用現況調査の分析～」(平成 31 年(2019 年)3 月)

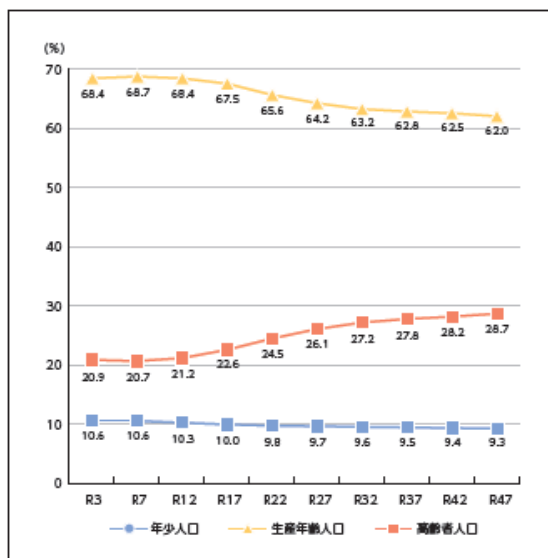
## 2 人口の見通し

新たな杉並区総合計画等の策定に当たり、計画策定の基礎とするため、令和4年（2022年）から令和47年（2065年）までを対象期間として行った、将来人口推計結果です。コロナ禍における、働き方の変化などによる人口増減についても今後は注視していく必要があります。

- 総人口は、令和15年（2023年）の588,586人をピークに減少していくことが見込まれています。
- 年少人口と生産年齢人口の割合は減少する一方、高齢者人口の割合（高齢化率）は増加傾向にあり、令和47年（2065年）には、4人に1人以上が高齢者となる28.7%まで上昇する見込みです。



人口の推移

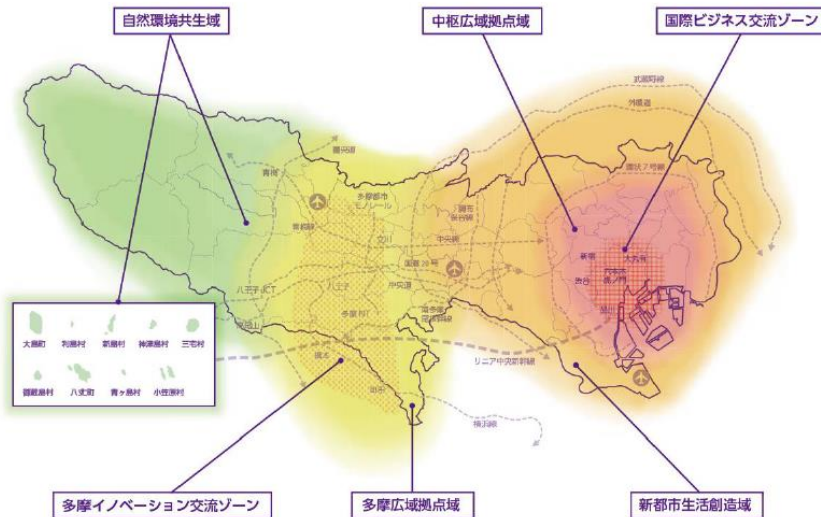


人口構成割合の推移

※出典：杉並区総合計画

### 3 広域的な位置付け

「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）＊」（令和3年（2021年）3月）において、杉並区は中枢広域拠点域及び新都市生活創造域に位置付けられています。



#### 中枢広域拠点域の将来像（抜粋）

- おおむね環状第7号線内側の区域では、高密な道路・交通ネットワークを生かして、国際的なビジネス・交流機能や業務・商業などの複合機能を有する中核的な拠点が形成され、リアルなコミュニケーションやグローバルな交流によって新たな価値を生み続けている。
- 芸術・文化、スポーツなどの多様な特色を有する拠点が数多く形成されるとともに、歴史的資源や風情のある街並みが保全・活用され、それぞれが際立った個性を発揮し、相互に刺激しあうことで、東京の魅力を相乗的に向上させる。
- 域内では、老朽建築物の更新や木造住宅密集地域\*の解消、みどりや水辺空間の保全・創出などが進み、中心部では高密度の、縁辺部では、中密度のみどり豊かで潤いのある複合市街地が広がっており、充実した鉄道ネットワークに支えられ、魅力的な居住生活が実現している。

#### 新都市生活創造域の将来像（抜粋）

- おおむね環状第7号線から、西側はJR武蔵野線まで、東側は都県境までの区域では、駅等を中心に機能を集約した拠点が形成されるとともに、木造住宅密集地域の解消や大規模団地の更新などに併せ、緑と水に囲まれたゆとりのある市街地が形成され、子どもたちが伸びやかに育つことができる快適な住環境が再生・創出されている。
- 環状・放射方向の公共交通の充実により、区域内の移動が抜本的に改善され、高齢者や子育て世代、障害者の生活と社会参加を支える高い交通利便性が確保され、新たな交流が生まれている。
- 農地、屋敷林、樹林地などが保全され、良好な緑地が維持されるとともに、誰もが気軽に利用できる農空間や公園などが確保され、子どもや高齢者などのコミュニティ形成を図る身近なみどりの空間の一つとして活用されている。
- 地域の拠点や生活の中心地を取り巻く低中層の住宅市街地では、空き家の活用や高経年マンション\*の再生が進むなど、良好な居住環境が形成されている。

## 4 これまでの取組と成果、まちの現況・課題

区では、平成 25 年（2013 年）に改定されたまちづくり基本方針に基づき、「災害に強く安全・安心に暮らせるまち」、「暮らしやすく快適で魅力あるまち」、「みどり豊かで環境にやさしいまち」などの観点からまちづくりに取り組んできました。

この 10 年間の取組と成果を振り返るとともに、将来都市像を実現するための現況と課題を整理します。

### （1） 土地・建物利用、市街地整備状況

#### ① この 10 年間の主な取組と成果

- 地域地区\*や地区計画\*等の運用・活用や「杉並区まちづくり条例\*」及び「杉並区建築物の建築に係る住環境への配慮等に関する指導要綱\*」による集合住宅等の開発調整を行うことで、地区特性に応じた土地利用を誘導してきました。
- 都市計画道路放射 5 号線の整備にあたり、国の史跡である玉川上水の保全や沿道の適正な土地利用、良好な景観形成等を総合的に進めるため、平成 28 年（2016 年）6 月に「玉川上水・放射 5 号線周辺地区まちづくり計画」を策定し、その実現を図るために平成 29 年（2017 年）3 月に「東京都市計画玉川上水・放射 5 号線周辺地区地区計画」の都市計画決定を行いました。
- 「杉並区空家等対策計画」を平成 28 年（2016 年）8 月に策定し、空家等対策の推進に関する特別措置法に基づく対策を定めました。また、老朽危険空家除却費用の助成制度を設けて、所有者による倒壊の危険性の高い空き家の除却・解体を支援しています。
- ＪＲ中央線沿線や環七通り沿道に広がる木造住宅密集地域\*等においては、「阿佐谷南・高円寺南地区」や「方南一丁目地区」を中心に、建物の耐震化や不燃化、緊急車両の通行を容易にする道路整備等の防災まちづくりを推進しています。
- 区内最大の交通結節点\*である荻窪駅周辺や交通拠点となる駅周辺を核として、ハードとソフト取組の連携を図りながら、にぎわい等多様な機能と各駅周辺の特色や多彩な魅力を生かした駅周辺まちづくりを推進しています。

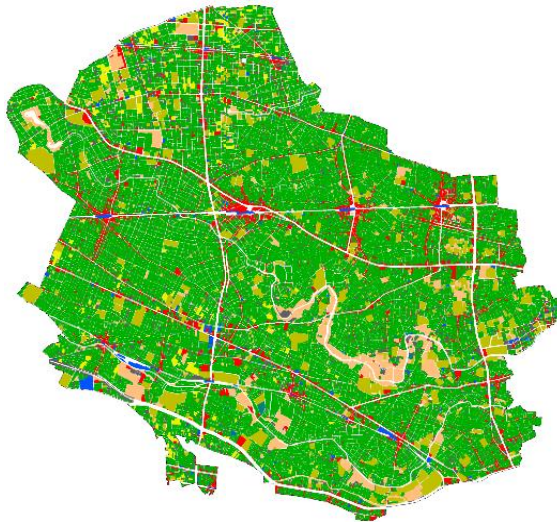
#### ② まちの現況

##### （土地利用の現況）

- 杉並区では、宅地の割合が約 7 割であり、そのうちの約 8 割が住宅用地となっています。住宅用地が区の全域に広がっており、増加を続けています。
- 23 区の中でも住宅地としての土地利用の比率が最も高く住宅都市としての性格を色濃く有しています。
- 農用地は、区の北西部と南西部に多く分布しており、公園等は東西に蛇行して流れる善福寺川の東部流域及び神田川沿いに多くなっています。
- 区内の鉄道は 19 駅があります。その中で特にＪＲ中央線 4 駅周辺に商業用地が集積しています。また、青梅街道をはじめとする幹線道路沿いに商業用地が分布しています。

##### （建物利用の現況）

- 住宅系の建物が区内全域に広がっており、その内訳では戸建住宅棟数が約 7 割を超えています。
- 戸建住宅の 1 棟当たりの平均敷地面積は減少傾向にあります。
- 商業施設や工業施設は、各駅周辺や幹線道路沿いに多く分布しています。



凡 例	
<span style="color: #92d050;">■</span>	公共用地
<span style="color: #ff0000;">■</span>	商業用地
<span style="color: #008000;">■</span>	住宅用地
<span style="color: #0000ff;">■</span>	工業用地
<span style="color: #ffa500;">■</span>	農業用地
<span style="color: #f5deb3;">■</span>	公園等
<span style="border: 1px solid black;"> </span>	道路等、河川等
<span style="color: #ffff00;">■</span>	農用地等
<span style="color: #008080;">■</span>	森林、原野等
<span style="color: #808080;">■</span>	屋外利用地
<span style="border: 1px dashed black;"> </span>	区界

土地利用現況図



凡 例	
<span style="color: #008000;">■</span>	戸建住宅
<span style="color: #92d050;">■</span>	集合住宅
<span style="color: #800000;">■</span>	公共施設
<span style="color: #000080;">■</span>	事務所建築物
<span style="color: #ff00ff;">■</span>	商業施設等
<span style="color: #ffa500;">■</span>	住商併用施設
<span style="color: #00bfff;">■</span>	工業施設
<span style="border: 1px dashed black;"> </span>	区界

建物利用現況図

出典：「すぎなみのまちの動き～土地利用現況調査の分析～」(平成31年(2019年)3月)

**(市街地整備の状況)**

- 住宅都市を背景とし、JR中央線、京王線、京王井の頭線、西武新宿線、東京メトロ丸ノ内線などの鉄道駅を中心に商業施設などの各種のサービス機能が集積した多心型の都市構造を形成しています。
- JR中央線沿線や環七通り沿道には比較的密度の高い住宅地が広がり、西部地域を中心に戸建住宅の多い比較的密度の低い住宅地が広がっています。
- 区内全体で不燃化率が上昇しており、平成24年(2012年)からの5年間で46.8%から53.5%に増加しています。
- 区内では、昭和57年(1982年)以降の新耐震基準\*の建物の割合が約8割を超えています。

### ③ 主な課題

#### (地区特性に応じた土地利用・市街地整備)

- 都市基盤の整備状況など地区ごとの土地利用特性を踏まえながら、良好な住環境の保全・形成を進めていく必要があります。
- 地域のまちづくり計画\*や地区計画\*等のルールを活用することにより、まちづくり基本方針を具体化し、地区特性に応じた土地利用や市街地整備の実現に取り組んでいく必要があります。
- 区内のみどりの減少が進む中、農地や屋敷林等の緑地の保全・創出が図られるよう、みどりの維持管理支援や活用方法、土地利用の規制・誘導手法の検討が必要です。
- 防災性の向上を早期に図る必要がある地区などでは、計画的、重点的に防災まちづくりを進めていくことが重要です。
- 中長期的な人口減少や住宅需要の減少、区民のライフスタイルの多様化を踏まえ、空家や空き地の活用、住宅等のリノベーション\*等、土地や建築物の用途転換等への対応方を検討していく必要があります。

#### (地域の魅力あふれる多心型まちづくりの推進)

- 駅周辺は、生活を支え、暮らしの質を高める多様なサービスを提供する場として、それぞれの駅勢圏\*の規模や地域特性に応じて文化・交流・商業・にぎわい等多様な機能と魅力がある複合的な拠点としてまちづくりを推進する必要があります。
- 世界共通の課題である気候変動問題や人口減少・高齢化の進展を見据えて、ゼロカーボンシティ\*の実現に向けた環境負荷の低減やバリアフリー\*化の促進、災害に強いライフラインの整備など、持続可能な拠点づくりを進める必要があります。

#### (誰もが暮らしやすい住宅施策・住環境整備の推進)

- 区民の多様な生活ニーズや出産・子育て・介護などの多様なライフステージに対応できる住宅の供給のほか、既存の住宅ストックの有効活用や環境に配慮した住宅づくり等、総合的な住宅施策を推進する必要があります。
- 新型コロナウイルス感染症の発生を契機として、職住近接や職住融合の居住環境の整備に対するニーズやオープンスペース\*やゆとりのある住環境ニーズが高まっており、それらへの対応が必要になっています。

#### (戦略的・計画的な土地利用の推進)

- 人口減少・高齢化の進展に伴う土地利用ニーズの低下等を背景に「所有者不明土地\*」の問題が顕在化しつつあり、平成30年(2018年)6月に「所有者不明土地の利用の円滑化等に関する特別措置法」が制定されました。今後の国の政策動向を踏まえ、対策を講じていく必要があります。
- 区民の財産を守るとともに、道路等公共物の管理の適正化を図るため、都市基盤整備の基礎となる土地や地形などの情報の整備を更に進める必要があります。

## (2) 道路・交通

### ① この10年間の主な取組と成果

- 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、「すぎなみの道づくり」という。）を平成29年（2017年）3月に策定しました。
- 主要生活道路については、「すぎなみの道づくり」における優先整備路線として7,390mを選定し、安全対策等を実施しています。
- 平成28年（2016年）7月に改正した「狭あい道路の拡幅に関する条例」を施行し、拡幅の必要性が高い路線を重点整備路線に指定し整備を進めています。
- 歩行者等の安全な道路環境実現のため、地域として自動車の速度制限をルール化する「ゾーン30\*」を交通管理者と連携し、15地区で導入しています。
- 京王線(笹塚～仙川駅間)では、連続立体交差化\*事業に向けて下高井戸、桜上水、上北沢、芦花公園各駅周辺地区のまちづくり方針\*を策定しました。
- 西武新宿線では、「西武新宿線沿線各駅周辺地区まちづくり方針」を平成28年（2016年）2月に策定し、井荻駅から西武柳沢駅間の連続立体交差化や上井草駅前広場等の関連する都市計画決定を行いました。
- 南北バス「すぎ丸」3路線(けやき・さくら・かえで)を整備することにより、南北方向のバス交通の充実に取り組んできました。
- 「自転車利用総合計画」に基づく「自転車ネットワーク計画」を平成29年（2017年）3月に策定し、ネットワーク路線の選定などを通じて自転車ナビライン\*や自転車レーン\*など、自転車走行空間整備の具体化を進めてきました。

### ② まちの現況

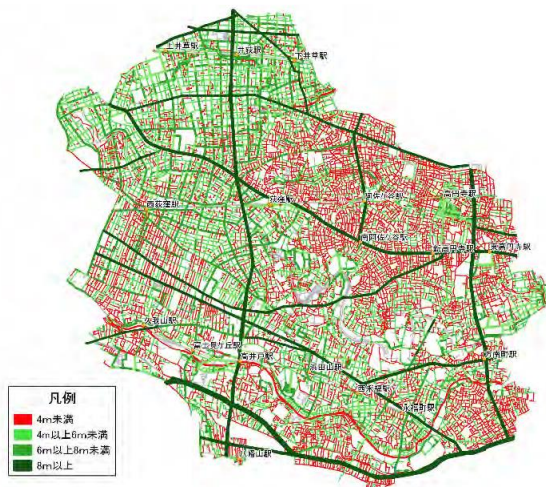
- 東京都内の道路や鉄道などの交通軸は、古くから都心を中心に放射状に発展し、これらを結ぶ南北方向の環状の交通が弱い構造となっており、杉並区でも同様の傾向があります。
- 広域的な交通の処理や災害時の延焼遮断帯\*や避難路、緊急輸送道路\*として重要な役割を果たす都市計画道路の完成率は、約49%と23区の中でも22番目と低く整備が遅れています。

(令和3年3月31日現在 ※令和4年11月1日現在)

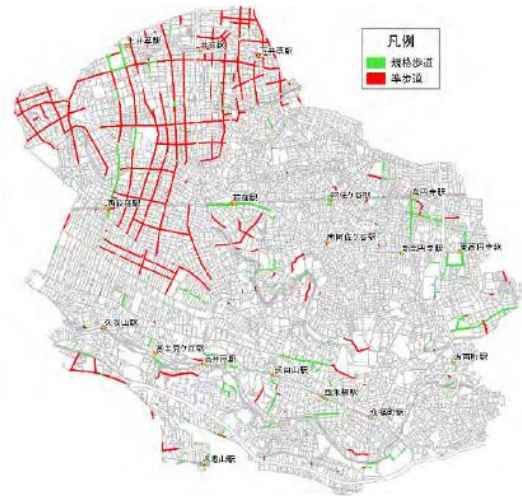
	計画延長 (km)	完成延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)
区部	1,768	1,168	165	433	66.0
多摩地域	1,427	889	140	396	62.2
島しょ部	10	10	0	0	100
合計	3,205	2,067	306	830	64.5
杉並区※	84.5	41.8	2.5	40.2	49.5



- 幅員 6 m以上の道路が少なく、幅員 4 m未満の道路（区道・私道）の延長が約 5 割と緊急車両等の円滑な通行に支障がある道路が多く存在します。
- 歩道が設置された区道は、区道全体の約 1 割にとどまっています。



幅員 4 m未満の区道・私道位置図



歩道設置箇所位置図

- 区内には東西方向に J R 中央線をはじめとして京王線、西武新宿線などの鉄道各線が通っていますが、南北方向の公共交通はバス路線に依存しています。
- 鉄道と道路が平面交差する踏切が多数存在し、開かずの踏切による渋滞が発生しています。
- 平成 27 年度(2015 年度)の道路交通法改正により、自転車利用のルールが明確化されるなど自転車利用に関する状況も変化しています。

### ③ 主な課題

#### (幹線道路から生活道路までの体系的な道路網の構築)

- 幹線道路は、都市の骨格を形成し、重要な交通機能を担う路線として東京の持続的な発展のため、着実に整備していく必要があります。
- 首都直下地震などの大規模災害に備えるため、避難・緊急活動の基軸となる骨格的な道路基盤整備と共に建築物の耐震・不燃化を促進する必要があります。
- 生活の場への大型車等の通過交通の増大による交通の危険性の低減を図るなど、利便性や生活環境保全の観点から、幹線道路から身近な生活道路までの体系的整備が求められています。
- 災害に強い安全・安心のまちづくりを進めるため、震災時に消防活動や避難が困難となる狭あい道路の拡幅整備をしていく必要があります。
- 社会・経済情勢の変化に応じてますます多様化する道路空間へのニーズを踏まえ、将来のまちづくりにおいて道路がどのような役割を果たすことが求められているのか、地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方や手法の整理を行う必要があります。

#### (安全で快適な歩行者空間の整備)

- 社会・経済情勢の変化に応じてますます多様化する道路空間へのニーズを踏まえ、将来のまちづくりにおいて道路がどのような役割を果たすことが求められているのか、地域の状況やそれ

それぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方や手法の整理を行う必要があります。

- 主要生活道路や商店街等の買い物道路、通学路のほか、公共・公益施設や民間大規模建築物の外周道路において、安全で快適な歩行者空間の整備が求められています。
- 善福寺川、神田川沿いを中心として、周辺の公園・緑地や公共施設と一体となった質の高い歩行者空間の形成や、公共溝渠\*を活用した遊歩道づくりなど、良好なストックの更なる活用を図る必要があります。

#### **(交通安全対策の推進)**

- ビッグデータ\*等の活用によって、必要な箇所に効果的な対策を予防的に講じていくことが求められています。
- 速度規制と速度低下を目的とする物理的デバイスを設置した地域（ゾーン 30 プラス\*）を指定するなど、生活道路の安全・安心な通行空間整備の更なる推進が求められています。

#### **(鉄道の連続立体交差化、バス交通などの公共交通の充実)**

- 駅周辺まちづくりの一環として、交通結節点機能の拡充などが課題となっています。
- 京王線や西武新宿線では、踏切による渋滞や事故、地域分断解消のため、引き続き道路と鉄道の立体交差化に向けた取組を進める必要があります。
- 京王井の頭線についても、踏切による渋滞や事故、地域分断解消のため、道路と鉄道の立体交差化や更なる安全対策が求められています。
- 幹線道路の整備等にあわせて、バスを中心とした公共交通の更なる充実を図る必要があります。

#### **(安全で快適な自転車利用)**

- 一定の幅員を有する道路では安全な自転車走行空間の整備、それ以外の道路では自転車ナビライン\*などによる自転車走行空間の確保、安全走行のためのルールの遵守とマナー向上の意識啓発など、自転車走行に係る安全な環境づくりを進めていく必要があります。

#### **(次世代型交通まちづくり)**

- 多様化する移動ニーズに対応するため、区民や交通事業者などと共創し、移動の利便性を向上していく必要があります。
- MaaS\*などの新技術を活用した交通サービスの充実やシェアサイクル\*、グリーンスローモビリティ\*等の導入が求められています。
- ゼロカーボンシティ実現\*等のため、公共交通利用を促進するモビリティマネジメント\*の考え方に基つき、公共交通を含め、徒歩や自転車、シェアサイクル\*の利用促進など多様でエコな地域交通をデザインすることが求められています。

### (3) ユニバーサルデザイン

#### ① この10年間の主な取組と成果

- 平成25年度(2013年度)に「バリアフリー基本構想」を策定し、区全域におけるバリアフリー\*化の推進や、方南町駅周辺地区を重点整備地区\*に指定し、関係事業者と連携して駅及び周辺地区のバリアフリー化を推進しました。
- 方南町駅の新設出入口に新たにエレベーター・エスカレーターが設置されました。また、和泉保健センターでエレベーターが設置され、バリアフリー化が進められています。
- 公共施設については、施設の新築や改修の機会を捉えバリアフリー化を進めています。阿佐谷地域区民センターにおいては、移転改築にあわせて、視覚障害者誘導用ブロックの整備、バリアフリースイレに介護用ベッドの設置などを行いました。
- 平成28年度(2016年度)に策定された「すぎなみの道づくり」では、少子高齢社会の到来を見据え、道路整備におけるバリアフリー化を推進することを明確に位置付けました。



視覚障害者用誘導ブロック  
(阿佐谷地域区民センター)

#### ② まちの現況

- 鉄道駅については、区内19駅のすべてでエレベーター等が整備され、段差解消(1以上の経路の確保)が図られています。また、駅構内の多機能トイレ、音響案内装置についてもすべての駅で設置が完了しています。
- ホームドア\*は、東京メトロ丸ノ内線の5駅で設置済みです。
- 区内を運行するバス車両のうち、低床バス\*の割合は98.7%です。また、ノンステップバス\*の割合は81.9%(国の整備目標:70%)であり、バス車両のバリアフリー化は着実に進んでいます。
- 音響式信号機については、令和4年(2022年)3月末現在で区内に49箇所設置されています。
- 区立公園・遊び場内のバリアフリースイレは、各年度1箇所程度を整備しており、バリアフリー化は着実に進んでいます。

#### ③ 主な課題

##### (バリアフリー基本構想の改定)

- 「バリアフリー基本構想」については、バリアフリー法において市区町村で作成に努めるものとされている「移動等円滑化促進方針」の内容も盛り込み、改定します。

##### (誰もが移動しやすく暮らしやすいまちづくりの推進)

- 道路・公園・区民利用施設などの公共施設について、ユニバーサルデザイン\*に基づいた整備や改修を行うとともに、交通施設・商業施設・住宅においては、建築・改修の誘導や支援が求められています。
- 高齢者や障害者等が安全に利用できる駅施設とするため、ホームドアの設置に向けて鉄道事業者との連携と必要な支援を充実していく必要があります。
- 高齢者・障害者施策及び教育分野と連携し、心のバリアフリー\*に関する区民への啓発活動・広報活動を充実していく必要があります。

### **(まちづくりと連動したバリアフリー\*化の推進)**

- 「バリアフリー基本構想」の重点整備地区としてまちづくりを推進した方南町駅周辺地区の経験・成果を生かし、今後、特にバリアフリー化の推進の必要性が高い地区を重点整備地区\*等として選定し、順次取り組んでいく必要があります。

## (4) 防災・減災・防犯

### ① この10年間の主な取組と成果

○下高井戸おおぞら公園や高井戸公園等、防災機能を備えた公園の整備を推進し、広域避難場所及び一時避難地の充実を図りました。

○木造住宅密集地域等の解消に向けた取組として、平成26年度(2014年度)に「杉並第六小学校周辺地区」、平成27年度(2015年度)に「方南一丁目地区」を「不燃化推進特定整備地区\*」(以下、「不燃化特区」という。)に位置付け、地区内の老朽建築物の除却や不燃化建替えの促進を図っています。

○平成29年度(2017年度)に首都直下地震を想定した地震被害シミュレーション結果を公表し、区内の建物被害や減災対策の効果の見える化を図るなど、防災・減災に関する啓発活動を進めています。

○地震被害シミュレーションの結果等を踏まえ、大規模災害が想定される地域を対象に、不燃化建替えを促進しています。

○平成28年(2016年)7月に改正した「狭あい道路の拡幅に関する条例」を施行し、狭あい道路\*の拡幅整備の推進や後退用地内への支障物件設置の禁止、電気事業者等への要請による拡幅整備後の電柱の移設などにより、円滑な避難・通行のための道路空間を確保しています。

○地域における災害対応力の向上を図るため、初期消火設備の充実や地域防災コーディネーター\*の育成を行うことにより地域の自主的な活動を支援しています。また、活動内容をPRするなど消防団員の確保に向けて取り組んでいます。

○「わが家の水害ハザードマップ」や「土砂災害ハザードマップ」を作成し、地域の水害リスクや避難行動に関する情報などの周知を図るとともに、浸水が予想される区域内等での地下室設置における浸水対策への指導や防水板設置・高床化工事の助成による浸水対策の支援を行っています。

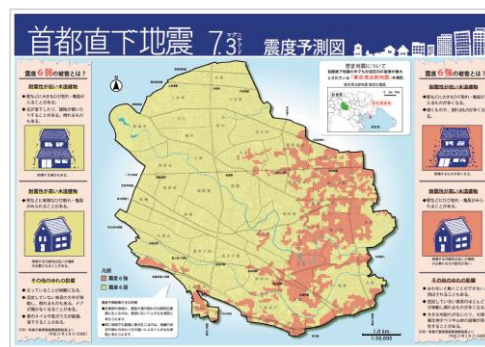
○災害時の区と区民との情報共有を図るため、防災地図アプリ「すぎナビ\*」の運用を平成27年(2015年)11月から開始し、「すぎナビ」を活用した防災訓練を実施するなど、アプリの普及・啓発を図っています。

○区民が迅速な水害対応や避難行動を起こす際の判断に活用できるよう、IoT街路灯\*を活用した河川映像のリアルタイム配信を令和3年(2021年)8月から開始するとともに、水害発生箇所に冠水センサーを設置することで道路冠水の状況を監視するなど、ICTを活用した対策の強化に取り組んでいます。

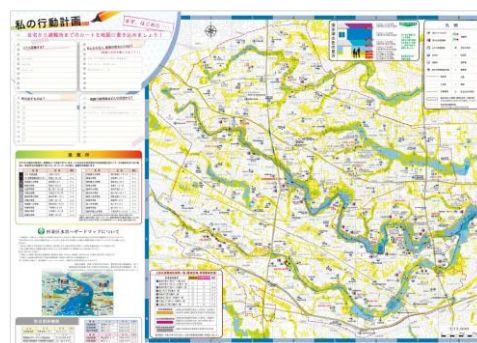
○「地域のたすけあいネットワーク(地域の手)\*」の普及・啓発やGIS\*を活用した災害時要配慮者支援システムの運用により、災害発生時において要配慮者の安否確認等を迅速に行う仕組みを整えています。

○大規模災害時における帰宅困難者の安全を確保するため、事業者等の協力により一時滞在施設を継続して整備するとともに、事業者に対し帰宅困難者向け防災用品の備蓄に係る購入費用の助成を行っています。

○駅前滞留者を安全に避難させ駅周辺の混乱を抑制するため、区内JR各駅に設置した駅前滞留者対策連絡会において行動ルールに基づいた訓練を実施しています。



地震被害シミュレーション



わが家の水害ハザードマップ

○区民との協働による環境美化活動や防犯パトロール、街角防犯カメラの設置などの防犯対策等を通じて、犯罪が起これにくいまちづくりを推進しており、刑法犯認知件数は着実に減少しています。

## ② まちの現況

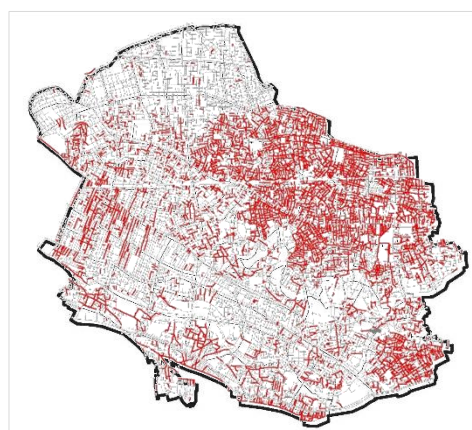
○関東大震災以降、計画的な市街地整備がなされないまま宅地化が進行したため、JR中央線や環七通り周辺では、狭あい道路が多く木造家屋の密集する住宅地が広がっています。

○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ています。

○幅員4m未満の道路（区道・私道）の延長割合が約5割であり緊急車両等の円滑な通行に支障がある道路が多く存在します。



消防活動困難区域と幅員6m道路

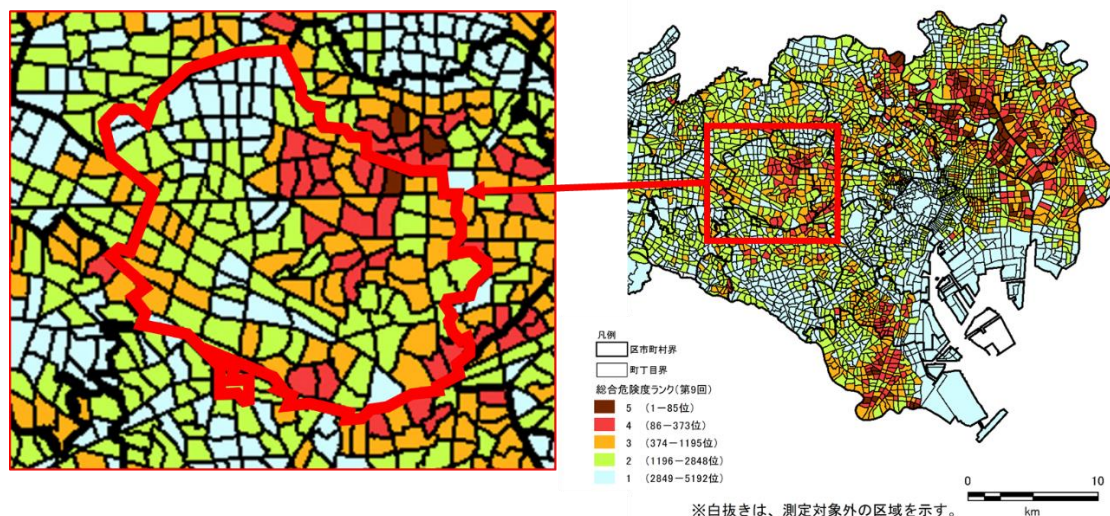


幅員4m未満の狭あい道路

○令和4年（2022年）に都が公表した地震に関する地域危険度測定調査（第9回）によれば、JR中央線や環七通り沿線に危険度の高い地区が集積しています。

○平成17年（2005年）に発生した集中豪雨で多くの浸水被害が出たように、その後も度々、局地的な集中豪雨による危険な都市型水害\*が発生しています。

○都市化の進展に伴い、地表がアスファルトなどで覆われたことにより雨水の保水・遊水機能が低下しています。



地震に関する地域危険度測定調査（第9回）

### ③ 主な課題

#### (建物が倒れにくく燃えにくいまちづくり)

- 近い将来、発生の恐れが指摘されている首都直下地震等の大規模自然災害から区民の生命や財産を守るため、建物が倒れにくく燃えにくいまちづくりを推進する必要があります。
- 復旧・復興を支える都市基盤の整備や延焼遮断帯\*、避難路、緊急輸送路\*としての幹線道路の整備が必要です。また、地震で倒壊の恐れのあるブロック塀などを生け垣やフェンスにするなどの安全対策が求められています。
- 建築物の耐震化や不燃化、災害時における円滑な避難及び緊急車両の通行確保に向けた狭あい道路\*等の拡幅整備、オープンスペース\*の確保を着実に進める必要があります。
- 道路や上下水道等の都市施設及びライフラインの耐震化や適切な維持管理による安全性の確保が必要です。
- 過去の震災や大型台風等の自然災害の教訓から、電柱倒壊による道路閉塞や電線の断線、避難や救急活動への支障、停電や通信障害など甚大な被害が想定される首都直下地震等の大規模災害に備えるため、無電柱化を推進していく必要があります。

#### (多発する集中豪雨に対応した総合的な治水対策)

- 近年、多発している集中豪雨や大型化する台風等に備えるため、河川や下水道の治水整備や雨水流出抑制対策\*など、これまで以上に都市型水害\*への対策が重要となっています。
- これまでに経験したことがないような風水害・土砂災害が頻発しているため、警報発令や避難勧告・指示の基準の見直しなど、命を守るための避難のあり方が課題となっています。また、複合災害を想定した地域での避難体制や備えを検証・周知する取組が求められています。

#### (地域の防災対応力)

- 災害時の拠点となる震災救援所\*の機能拡充や備蓄物資等を充実させる必要があります。
- 災害時に備えた体制づくりや交流自治体等との連携強化、効果的な災害情報の収集と発信、災害時要配慮者への支援の充実など、誰一人取り残さない視点に立った防災対応力の強化が必要です。
- 大規模災害への対応は行政のみでは限界があるため、自助・共助・公助の視点から、区民一人ひとりの災害対応力を高めるとともに、地域における初期消火体制等の充実や地域防災コーディネーター\*の育成等、重層的な備えが必要です。
- ICT\*の活用等による避難行動の支援や震災救援所の機能拡充、高齢者、障害者や女性等の視点、感染症対策にも留意した震災救援所の運営を進める必要があります。
- 自治体スクラム支援会議\*参加自治体との連携のもと、災害時の受援・支援体制の強化を図る必要があります。

#### (被災しても復興しやすい事前復興まちづくり)

- あらゆる災害を想定し事前に備えることで、被災しても迅速に復旧・復興することができる、事前復興まちづくりが求められています。
- 東京都が令和元年(2019年)6月に策定した「都市復興の理念、目標及び基本方針」を踏まえ、大規模地震等により区内が甚大な被害を受けた場合を想定し、早急に復旧・復興を進めていくための基本方針を定めておく必要があります。
- 災害時に必要な電力を自立的に供給できる体制づくりを進めるため、再生可能エネルギー\*の活用による地域分散電源の確保を推進していくことが必要です。

### **(防犯に配慮した安全な住環境)**

- 安全パトロール隊による重点パトロールや広報活動、警察署や関係団体との連携による様々な啓発活動、街角防犯カメラの増設や維持管理による犯罪抑制など、多角的な取組を進めていますが、犯罪発生のも更なる減少を目指し、更なる防犯対策の充実が必要です。
- まちの美化を図るとともに、周囲の目の届かない場所をなくすなど、犯罪の機会を与えない、犯罪を誘発しないまちをつくることや、犯罪を未然に防止するため、地域の絆を深め、地域の防犯力を一層高めていくことが必要です。



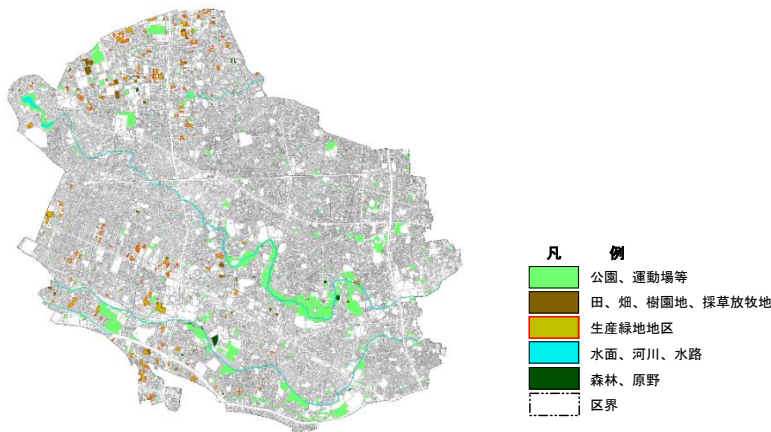
## (5) みどりと水

### ① この10年間の主な取組と成果

- 大宮の杜緑地や成田西ふれあい農業公園など、既存のみどりを保全した公園整備や、身近な公園の整備を進めることで、公共空間のみどりは着実に増えています。
- 今後の公園施設の再配置等による公園機能の見直しを図るため、平成31年(2019年)1月「杉並区多世代が利用できる公園づくり基本方針」を策定しました。
- 善福寺川において、公園との一体利用を図った親水護岸\*を整備したほか、善福寺公園内には、区民との協働により遅野井川親水施設を整備、管理するなど水辺環境の改善が図られました。
- 「みどりのベルトづくり推進地区」として高円寺地区、堀ノ内地区の2地区を選定し、地区住民への活動支援を行い、街並みにおける連続したみどりの形成に取り組みました。
- 下高井戸おおぞら公園や高井戸公園等の公園整備、緑化助成\*（接道部緑化、屋上緑化、壁面緑化）による緑化の推進等、ヒートアイランド\*の緩和に資するみどりのベルト\*づくりを推進しています。
- 農地や屋敷林等の民有地のみどりの減少に歯止めをかけるため、平成26年(2014年)9月に「杉並区緑地保全方針」を策定し、「杉並らしいみどりの保全地区」を選定しました。そのうち、「荻窪一丁目・成田西三丁目地区」をモデル地区として、東京都の「農の風景育成地区」に指定し、農地や屋敷林の保全に努めました。

### ② まちの現況

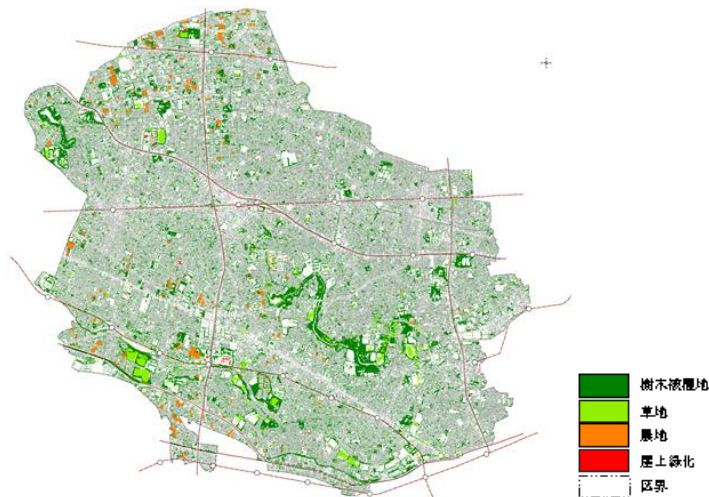
- 区内の公園整備面積や区民一人当たりの公園面積は着実に増加しています。
- 区立の公園等の整備状況を面積別にみると、3,000㎡に満たない公園等が約9割を占めています。
- 開園から30年以上経過した公園等が約6割を超え、公園施設の老朽化が進んでいます。



公園等現況図

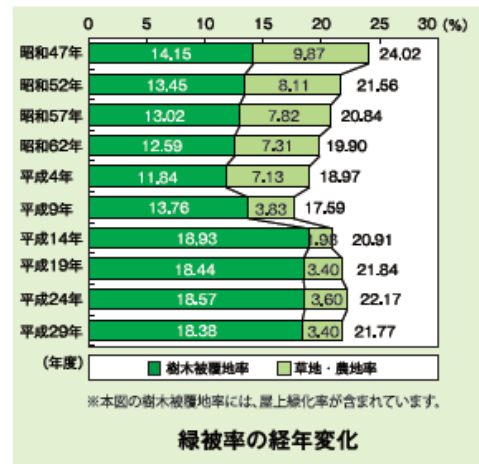
出典：「すぎなみのまちの動き～土地利用現況調査の分析～」(平成31年(2019年)3月)

- みどりの総量としては年々減少する傾向が続いています。
- 区内のみどりの約7割は民有のみどりですが、樹林地や農地といったまとまったみどりは宅地化などにより年々減少しています。
- 区内には、神田川、善福寺川などの中小河川が東西に流れ、地形は全般的に見て平坦で、東部がやや低く、西部に向かうに従って次第に高くなっています。



緑被状況図

出典：平成 29 年杉並区みどりの実態調査



緑被率の経年変化

出典：平成 29 年杉並区みどりの実態調査

### ③ 主な課題

#### (公共緑地としての公園整備)

- 区民一人当たりの公園面積では、杉並区は 2.22 m<sup>2</sup>/人（令和 4 年（2022 年）4 月現在）と 23 区の中でも依然として低い水準にあり、自然とのふれあい、休息、遊びの場など豊かな日常生活や災害時の安全・安心を支える公園・広場などのオープンスペースの確保は、引き続き重要な課題です。
- 公園の種別に応じた適切な公園配置や地域の歴史や文化を生かした特色ある公園づくりを推進する必要があります。
- 開園後 30 年を経過した公園が約 6 割を超え、公園施設の老朽化が進行しており、公園施設の長寿命化や公園施設の再配置等による改修費用の縮減が課題となっています。また、バリアフリー\*化や遊具等の安全・安心への意識も高まっており、これらへの対応も必要です。

#### (民有地のみどり)

- 区内の農地については、都市に残された貴重なオープンスペース\*として、既存の農地保全策を活用し農業者のニーズに応じた相談・支援等による保全が求められています。
- 屋敷林、農地などの杉並らしさを象徴するみどりの減少を防ぐため、「緑地保全方針」に基づく「杉並らしいみどりの保全地区」に定めるなど、モデル地区での検証を通じて総合的な緑地保全に取り組んでいく必要があります。
- 平成 4 年（1992 年）以降に指定を受けた生産緑地地区\*は、令和 4 年（2022 年）から順次解除となりますが、特定生産緑地\*制度を活用し、農地の保全に取り組んでいく必要があります。
- 生物多様性の維持・保全を図るため、貴重な動植物の生育場所の保全や生態系に寄与する既存樹木の保全などが求められています。

### **(みどりと水のネットワークの形成)**

- 既存の公園・緑地等をみどりの拠点と位置付け、河川や周辺のみどり及び幹線道路沿道の緑化など、これまで取り組んできた「みどりと水のネットワーク形成」を更に推進していくことが求められています。
- 貴重な自然環境がある河川沿いについては、安全性や治水機能を確保しながら、区民が清流や水鳥などの生き物と親しめる水辺として、周辺の公園・緑地と一体となった再生・整備の更なる充実が求められています。

## (6) 景観

### ① この10年間の主な取組と成果

- 平成28年(2016年)に社会情勢の変化への対応や景観施策の充実を図るため、「杉並区景観計画」を改定しました。また、区内の景観を形成するうえで特に貴重な建築物、樹木を将来にわたって保存していくため、「幻戯山房(角川庭園)」及び「ケヤキ(坂の上のけやき公園)」をそれぞれ景観重要建造物\*及び景観重要樹木\*として指定しました。
- 平成29年(2017年)には、玉川上水・放射5号線周辺地区において、地区計画\*によってまちづくりの将来像や目標、ルールを定めたほか、看板等に関する景観ガイドラインを定めました。
- 地域特性に応じた景観づくりへの理解を深めるため、「すぎなみ景観ある区マップ\*」などを作成し、区民意識の向上に努めています。

### ② まちの現況

- 駅周辺や青梅街道、環七通り、環八通りなどの幹線道路沿いで中高層の共同住宅や事業所ビルなどの立地が進んでおり、その後背に広がる低層の住宅地とは異なるまちなみ景観が形成されています。
- 地域特性や歴史を生かした個性的な商店街が多くあり、魅力あるまちなみを形成しています。
- 善福寺川などの中小河川が流れ、こうした河川が織りなす地形は特徴的な風景や景観を形成する大切な要素です。また、河川やその流域に整備されてきた公園・緑地などのまとまりのあるみどりは、今日、区の貴重な環境資源、景観資源となっています。
- 区内には、数多くの遺跡や寺社、文化財、歴史的建築物などがあり、地域の景観を形成する重要な要素となっています。

### ③ 主な課題

#### (景観法を活用した景観づくり)

- 地区計画や景観協定\*など景観に関するルールづくりについては、開発時における事業者の取り組み、既成住宅地区における地区住民の取り組みに対して、地域の実情に応じた支援を充実していく必要があります。

#### (杉並らしい景観の醸成)

- 杉並らしい景観として多くの区民に親しまれている、中杉通りのけやき並木や善福寺川沿いのみどり、大きな樹木の多い武蔵野の原風景、みどりの多い閑静な住宅地といった景観を保全し、積極的に活用していく必要があります。保護樹木制度の活用、生け垣や道路沿いの植栽など民有地の緑化の誘導・支援など様々な方策を講じていく必要があります。

#### (まちづくりの取組と連携した景観づくり)

- 景観形成は、各地域のまちづくりの一環として捉える必要があります。地区計画の導入や市街地の開発整備の際に景観の視点を重視するとともに、歩行者ネットワーク等との連携など総合的視点での景観形成に取り組むことが重要となります。

#### (歴史・文化の取組と連携した景観づくり)

- みどり豊かな住宅都市を継承し、魅力あるまちなみを創出していくためには、区の地形や自然の中で積み重ねられてきた歴史や文化が創り出した景観特性をこれからの景観づくりに生かしていく必要があります。

## (7) 環境

### ① この10年間の主な取組と成果

- 平時に環境学習、災害時に電気を活用できるよう震災救援所\*（区立小中学校等）に太陽光発電設備と蓄電池\*を組み合わせ設置するとともに、区立施設の改築時等における太陽光発電設備等の設置を推進しています。
- 太陽光発電システムや、家庭用燃料電池\*等の低炭素化推進機器等導入助成、電気自動車\*用充電設備の導入助成など、家庭や事業者における省エネルギー等の取組を支援するとともに、太陽光発電を促進するための講座や情報交換会等により、建物屋上等の未利用・低利用空間を活用した再生可能エネルギー\*の利用を推進しました。
- 区民一人ひとりの環境配慮行動を推進するため、家庭における省エネに関する情報提供として「省エネなんでも相談窓口」を開設するとともに、環境全般に関する様々な講座・講演等の実施や広報、ホームページ、ポスター、リーフレットなど様々な機会や媒体を通じて創エネルギーや省エネルギーの普及啓発を行いました。また、小中学生環境サミットの実施や環境学習サポーター等による小中学校への環境学習支援等の取組を行いました。
- 国の2050年カーボンニュートラル\*宣言等を踏まえ、区としても再生可能エネルギーの利用拡大や、省エネルギー対策の一層の推進等、脱炭素社会の実現に向けた取組を強力に推進する必要があることから、令和3年（2021年）11月、ゼロカーボンシティ\*を目指すことを表明しました。

### ② まちの現況

- 杉並区周辺では、昭和56年（1981年）から令和3年（2021年）の40年間で平均気温が2.1℃上昇しています。
- 現状では、杉並区のCO<sub>2</sub>排出量は、約5割が家庭部門からの排出となっています。
- 近年の人口増等を要因として、区収集ごみ量は増加傾向にありますが、区民一人1日当たりのごみ排出量については、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前年の令和元年（2019年）まで緩やかな減少傾向でした。

### ③ 主な課題

#### (ゼロカーボンシティの実現に向けた取組の推進)

- 「2050年ゼロカーボンシティ宣言」を踏まえ、区民や事業者とともに地球温暖化対策の取組を推進していく必要があります。
- 地球温暖化対策の推進に当たっては、公共交通機関の利用促進や建築物の環境負荷軽減・省エネルギー化、都市機能の駅周辺への集約、みどりのベルト\*づくり等、ゼロカーボンシティ実現に資する都市構造の形成に向けて総合的・計画的に取り組む必要があります。
- エネルギー需要の大きな住宅・建築物における省エネルギー対策やエネルギーの創出を進めるため、住宅・建築物の新築時や改修時に確保する省エネルギー性能の引き上げや、再生可能エネルギーの導入等に対応した取組を進めていく必要があります。
- 自動車等の運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量削減とともに、災害時の電源活用としての観点から、V2H\*を含む電気自動車用充電設備の普及が求められています。

### **(ごみの減量・資源化への取組)**

- 廃棄物の発生やCO<sub>2</sub>の排出量を抑制し、環境に負荷を与えない視点に立った資源循環型社会\*を目指す新たな取組の検討が必要です。
- 可燃ごみの約4割を占める生ごみの減量に向け、食品ロス削減の取組を強化するなど、区、区民、事業者等が一体となり、ごみの減量化を一層促進する必要があります。
- ごみの減量、資源の有効活用を推進するため、集団回収の支援や小型家電・粗大ごみ・不燃ごみの資源化を着実に進めるとともに、その他の資源についてプラスチックの新たな資源化や回収拠点を拡充するなど調査・検討を進める必要があります。

### **(多世代に向けた環境学習などによる環境配慮行動)**

- より多くの区民が環境問題に関心を持てるよう環境問題に関する情報発信や多世代に向けた環境学習を行うほか、分別意識の醸成等、区民の環境配慮行動を促進する必要があります。

## 5 まちづくりの主要課題

人口構造の変化や気候変動など、区を取り巻く様々な社会環境の変化を踏まえ、まちづくりの主要課題を以下のとおり整理しました。

### ① 土地利用・市街地整備

適正な土地利用を立案し、戦略的・計画的に誘導していくとともに、多心型拠点の形成を図り、市街地の状況に応じた整備を推進していく必要があります。

### ② 道路整備

生活基盤である道路網を整備し、安全で快適な歩行者・自転車空間を確保していく必要があります。

### ③ 交通整備

公共交通の利便性の向上や新たなモビリティサービスへの対応を進めていく必要があります。

### ④ ユニバーサルデザイン

子どもから高齢者まで誰もが気軽に利用でき、移動しやすいまちにしていく必要があります。

### ⑤ 防災・減災・防犯

地震や水害など様々な災害から区民の生命・財産を守り、犯罪を生まない安全なまちを築いていく必要があります。

### ⑥ みどりと水

みどりと水のネットワーク形成など快適な環境を守り創出する必要があります。

### ⑦ 景観

杉並らしさを感じられる個性あるまちなみや景観を醸成する必要があります。

### ⑧ 環境

ゼロカーボンシティ\*の実現を目指し、地球温暖化防止に資する取組を総合的・計画的に推進する必要があります。

