

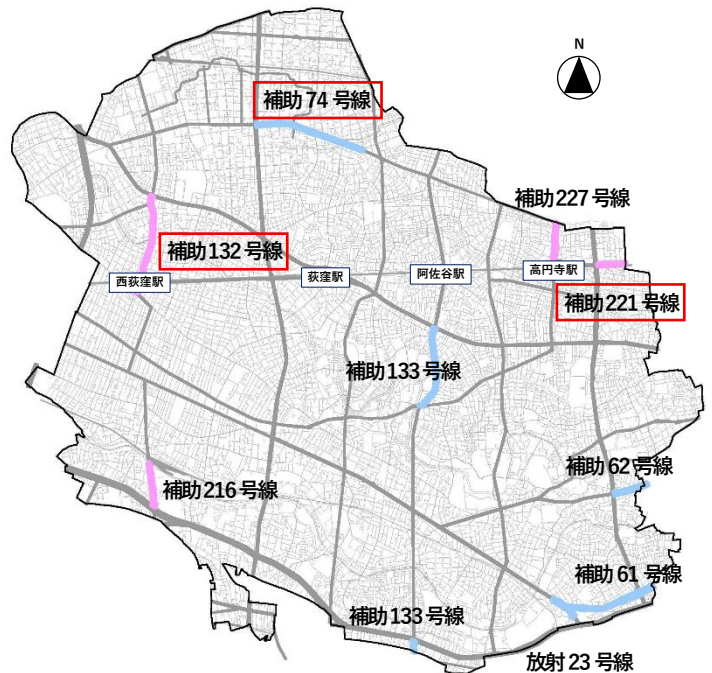
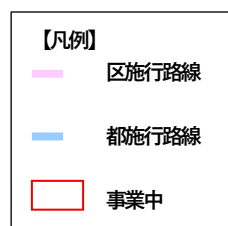
都市計画道路の次期事業化計画における区施行優先整備路線について（報告）

「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）」（以下、「現計画」という。）の計画期間が令和 7 年度末までとなっていることから、現在、都と区市町が連携して新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」（以下、「次期事業化計画」という。）の策定に向けた検討を進めている。整備方針などをまとめた「中間のまとめ」に関する意見提出手続き等を経て、以下の考えのもと、次期事業化計画における区施行優先整備路線の選定を行う。

1 現計画における優先整備路線の進捗状況

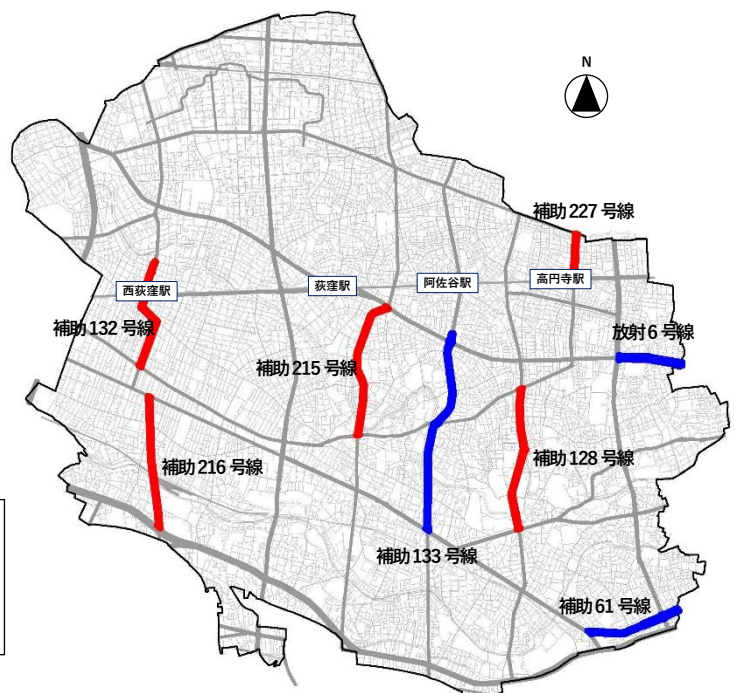
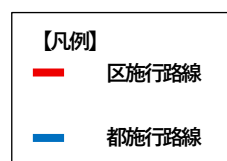
現計画における区施行優先路線 4 路線のうち、補助 132 号線※、補助 221 号線は事業着手している。また、都施行優先路線については、6 路線のうち補助 74 号線が事業着手している。

※補助 132 号線については、優先整備路線の一部（606m）が事業着手している。



2 区独自指標に基づく効果検証結果

都市計画道路の整備効果を広く区民に知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の未着手都市計画道路を整備した場合の効果検証を行い、その結果、整備効果の高い上位路線は右図のとおりとなった。



3 次期事業化計画における区施行優先整備路線選定の考え方

東京都、特別区及び26市2町による「都・区市町策定検討会議」で定められた項目に基づき、整備効果の高い路線を抽出し、その路線のうち、区が独自に行った効果検証において整備効果の高い路線の中から区施行の優先整備路線を選定することとする。

なお、選定にあたっては、専門家のご意見や、この間、説明会等でいただいた区民意見等も参考に決定する。

4 今後のスケジュール（予定）

各自治体からの次期事業化計画に関する回答を東京都がとりまとめ、その後、東京都、特別区及び26市2町による「都・区市町策定検討会議」で決定し、令和7年度末に公表する。

添付資料

資料1 区内の都市計画道路の効果検証

1-1 区民等からの意見

1-2 学識経験者からの意見

資料2 東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ

区内の都市計画道路の効果検証に関する区民等からの意見

No	効果検証に関する意見	その他意見
1	・「評価」の点数づけなど、その意味の説明がないと理解しにくい。（図示だけではわかりにくい。） ・「評価」に至る根拠が示されているようには見えなかった。 ・補助 2 2 1 について、今現在、ランドデザインはどうなっているのか。また、用地取得状況はどうなっているのかを示すものがなかった。以上などの点を引き続き検討してほしい	一所懸命に説明をしてくださった職員の姿勢は好感が持てました。住民を信頼して共ににより良い「まちづくり」のために能力を発揮してくれることを期待しています。
2		移転せざるを得ない商店・家庭等に対する配慮・措置について、今回の展示では見えなかった。重要な課題と考える。十分な対話・配慮が必要と考える。
3	そもそもなぜ「開発ありき」で効果検証されているのでしょうか？またこの検証には開いて、「何が失われるのか」ということが明示されていません。昔からある古い商店街や細い路地がなくなるとコミュニティが無くなり、別にその地域でなくてもいい代替え可能な「つまらない」街になってしまいます。そんな街に活気が宿り、インバウンド需要（外国の方魅力的に感じるか）が発生するのでしょうか。「防災」や「救急路線の確保」などは先に開発ありきのこじつけだと思います。上記2点の問題提起は開発に誘導するための常套句でしかないのは分かっています。 別に私たちはこれ以上便利になることを求めています。そもそもこの都市計画には、商店街や細い路地などは文化遺産なので保存すべきであるという発想が感じられません。ヨーロッパではそのために小型化した消防車を作っているし、日本でも墨田区京島の実例などもあります。	もし実行するのであれば、その前に誠意のある住民説明会を望みます。
4	・効果検証に使った基準はどのようにして決めたのか？が伝わらないのでその評価基準自体がそもそも妥当なのかどうかかわらず評価が正しいのか、など実感がわかない。 ・防災関連、救急関連の検証は、一般論を基にされており、実際の地域で道路未整備が原因で困っている人、住民の事象の統計を取ったり、意見を集めたりしないと本当に、地域住民が求める整備がなされるか、そもそも整備が必要なのか、わからないのではないか？	オープンハウスを実施したことで住民への説明を果たした、音見交換を直したという実績にはしないでいただきたいです。正直「やってる感」を出している、「やった」という事実作りのイベントにしか見えません。3連休中日のAM10:00～12:00の2時間に大量の資料を読まなきゃいけないイベントは、もはや誰にも開かれているとは思えません。
5	・都市計画路線を作ってい整備すれば、良い点、改善されることはわかりました。ただ住んでいる方達、特にたちのきをする方にとって、今の先活を変えてまでも道路を作る必要があるかと、疑問になってしまう。 ・地域は今のままでいい、道路は作ってほしくないと思っていると思います。成田東地域は特に緑が多い今の環境に満足している方が多いです。	東京都の中間まとめで、魅力的な歩行者空間の創出、ウォーカブルな道路空間の創出の視点で検証しているのはよかったですと思います。
6	次の計画に期待します。地元の意見（各世代）を重視してください。	隣接駅とのアクセス改善はいい案。他区との協力関係を深めてください。防災にプラスして防犯、防戦災、シェルター等も考慮する必要があるのでは。
7		オープンハウスと称するのなら、あらゆる住民に伝わる工夫をしてほしい。
8		この形式での公開で開催時間が10：00～12：00の2時間というもの、結局「オープンハウスを開催した」という事実を作りたいだけとしか思えない。
9	・災害時に人の流れは都心から逆方向へ向かうことが多いと思うが、逆向きに歩かせて中野区役所に向かわせるのは現実的ではないのではないかと。また、こういった流れを想定するのであれば国や中野区等と調整が必要となると思うが調整しているのか。杉並区の危機管理や防災課とも連携は取れているのか。 ・高円寺の消防署の車両の規格や台数等は把握しているのか。 ・現在の 221 号は環七からの右折レーンや右折の信号がない。今の状態でも環七の交通の流れを阻害しているのに、このまま拡幅をして交通量が増えてもいいのか。	
10	・現況は南北の往来が容易だが、道路整備されることで、南北が分断されてしまう。沿道住民にとって不便になるだけ。静かな落ち着いた環境が変わってしまう。 ・中野区側の開発地域の価値を上げるために沿道住民を犠牲にするのか。221 号線は現況の幅員でも十分に物資輸送が可能である。中野区側の車止めを撤去すれば通り抜けもできるのでは。 ・不燃化改築の補助にお金をかけるべき。幅員6m 以下の道路でも、消防活動可能な小型消防車を配備すべき。221 号線だけが拡幅されても、枝道の幅員は狭いため意味がない。221 号線の拡幅は根本的な解決にならない。 ・現状、渋滞してない。拡幅しても意味がない。拡幅することで周辺の用地地域が変わってしまう不安がある。わずか数分であって大した効果ではない。 ・杉並区全体で CO2 が減る代わりに、高円寺周辺の空気が悪くなるのは納得いかない。こういったことは区報等でしっかり知らせてほしい。 ・歴史的な樹木や建物がなくなるのではないかと。	
11	都市計画道路の中で事業中、計画決定、優先整備路線を色分けした杉並区の全体地図が分かりやすくて良かった。	・パネル概要版の配布はないのか。オープンハウスに来場された方に配布しても良かったのでは。 ・7 地域もやる必要があるのか。西荻、高円寺、阿佐谷などの主要 3 地域だけで良かったのでは。 ・西荻と高円寺で意見を聞く必要があるのか。事業が進んでいる以上、反対、賛成の意見は受け付けられないのでは。阿佐谷はこれからだからそういった意見を言う価値があるが。
12	地震はどのくらいの規模を想定しているのか。	・最近では小型消防車も導入されているため 2 2 1 の整備は必要ない。
13	高円寺地域の CO2 が上昇することを広く知らしめるべき。	道路拡幅よりも、細街路整備が必要
14		区として民間に負けないように、緑を買い支える仕組みは整備されているか。

No	効果検証に関する意見	その他意見
15	区独国の検証効果について、緑ゆたかなとういところかに高い得点を得ているが、道路際に植えても、それ以外の個人の家の木を切っていまってはマイナスではと思う。また、子どもや高齢者はじめ誰でも安心して外出できる空間というのが、現在と違って自由な行き来ができなくなる等、必ずしも安全な空間ではないのではないかと。	
16	・評価項目について、理解ができない。（抽象的である） ・0,3,5点の数字は何をもってその数字にしているのか。 ・安全な通学路の項目について評価が0になるのはあり得ないのでは。交通量が増せば事故は増えると思う。	デザイン会議の計画して下さい。
17	植樹帯による緑の増加をもっとアピールしていいと思います。現代には自然が圧倒的に不足しており、緑を増やすことは生活環境を良くする為に最優先すべきです。シンガポールは国が主導して、都市内に樹木の整備をした結果、緑の多い街並が実現しています。杉並区内でも善福寺川緑地の周辺は市街地と比べて温度の低い、クールアイランドとなっており、周辺に住む私はここ数年、夏期でもエアコンを使用せずに過ごせています。	自転車専用道路のモデルとなる姿を示してほしい。、現状、歩道を電動機付自転車で疾走する主婦の方などは非常に危険。ただ、子供を乗せて車道を走りたくない気持ちも良く分かる。道交法の改正等に合わせて、安全に自転車交通かなされる方向を目指すべき。
18	133路線の構造について、 ・騒音の抑制又は低減のため高機能舗装とし、気温抑制とCO2削減に寄与する塗装(ベンキ会社は不明ですが、現在施工しているものより性能の高いペイント)で施工して下さい。 ・道器メンテ工事を減らすため、共同溝を作ってほしい。 ・杉一小、東田中の通学路を遮断するので、十分な対応をして下さい。 ・植樹帯に植え込樹木は、景観性や将来名称になる様な樹木を選んで下さい。(ケヤキはダメ)	
19	133号線は住宅の中を通る道路です。いままで杉並を愛し、親の代から100年以上住んでいます。 100件以上のそれぞれの家庭をつぶして町会を分析し、尊宅、樹木を切りたおし、緑をまもとと言っている杉並区は、この道計画の反対を率先して下さい。 これからは人口も車の数も減っていく一方です。東京都は世界一都市にと言っていますが、ばかげた話です。日本人の住む町をこわして海外の人を、向え入れている。道路ばかり作らず、人を大事に自然を大事にしてください。	デザイン会議の2回目を開催してください。 今日の展示はなぜお盆休みにしたのですか。夏休みは人も少ないことを知っていたはずです。
20	・メリットはわかるが、デメリットについては、何ひとつ記されていない。現地調査取(ききとりをふくめて)をしたのですか。道路よりも、自転車のマナーと、ルールの徹底が必要。 ・16m道路で延焼遮断は不可能。通学路の寸断はどうするのか。街が分断される。 ・すでにある緑をこわして、緑豊かな都市空間の創出の意味がわかりません。街の文化、歴史、住民の生活を理解していない/無視している。 ・沿道の街づくりとはどのようなことなのか。今後の人口のや車の減少をどのように促えているのか。	デザイン会議(阿佐ヶ谷)は、いつひらかれるのですか。都にも声を届けてほしい。
21		南北の道路がなく不便なので早く事業を進めていってほしい
22	近隣の区市町村からも車両の流入は増加すると思うのでそこについても検証してほしい。	
23	・133の13-2の区間は坂が多く、本当にバリアフリーに寄与するのか。 ・133の13-2の区間ですぎ丸の路線が大通りに振り替わることで、バス路線が地域密着ではなくなるのはよくないのではないかと。 ・東京都の中間まとめで道路のリメイクの内容が出ていたが、杉並区の方で対象路線の候補を考えておくべきではないかと。 ・評価指標全体 指標について、0、3、5だけではなく、マイナスの評価を入れるべき。例えば指標12の安全性向上の点では、現道がない路線では事故0だったものが増える側に行くため、マイナス評価を入れるべき。	
24	杉並区全体で木密化が進んでいるので、そこをどうにかする政策を考えたい方がよいのではないかと。	
25		・バスのすれ違いが困難な区間がある。事業の推進をお願いしたい。 ・説明会等では事業に否定的な意見が中心となり、事業の推進を希望する意を伝えるのが難しい雰囲気がある。そのため、このように多様な意見を言える機会を設けていただけるのは大変ありがたい。
26		住民の意向を尊重し、よく対話をしながらまちづくりを検討していただきたいと思います。
27	以前から、計画図を見て危惧しています。（補助133号線）今回、区役所での評価でNo.2になっているのが恐ろしいです。現道がないところに道路を作るのは人権侵害です。やめて下さい!!!! 133号線の次期事業化で、善福寺川の自然破壊にもなります。玉川上水の環境にオオタカの営巣地があります。 つぶした杉並は善福寺川の生物多様性に配慮すべきです。個人的には近くに大きい道路が通ると環境悪くなります。 当方は車は所有しておりません。免許も取得しませんでした。	
28		補助133が重要なのは理解出来るが、同じ優先路線である補助61号線を早期に着手してもらいたい。地域交通や不燃化、木密改善を進めてもらいたい。
29		・環状七号線と環状八号線は混んでいるため、間に道路ができると便利になる。 ・補助133号線が開通することで、すぎ丸の通行がスムーズになる。
30	・西荻地区都計道132号線:毎日上荻4丁目から西荻駅まで徒歩で利用しています、朝、夕共に歩道上を自転車が、スピードを出して走行して、危険な思いをしています。事業を迅速にすすめて下さい。 ・駅前については、バス停も十分でなく安全な駅前整備をお願いします。 ・今回の整備に伴って、駅前の町づくり、沿道の将来像もイメージとして示してもらえると、用地を協力した者としては、ありがたい。	地権者、関係者その他の者との意見の比重は変えてもらいたい。地権者等はそれなりの考えがあり協力しています。部外者の反対意見の声が大きく、説明会でも民意の方向がかえられてしまう。

No	効果検証に関する意見	その他意見
31	計画されている全ての都市計画道路が整備された時の効果について、把握しておくことは基本的な指針であると思うが、完成それ自体が百年単位で先のことになることは間違いないわけで、だとするとあまり深く考えないほうがいいのではと思ってしまう。132優先整備路線部分のみの検証もして、比較検討できるのがよいのではと思いました。 また、「活力」が交通面重視になっていて地域の声と関係ないのが気になりました。	
32	2年かけたこの効果検証、2700万円支出しているって本当ですか……?住民はこの計画に対して、「生活者の実感」から納得がほしい…どうも評価の目線が高みからだな、と感じてしまいます。より良くなるための痛みだと理解したいのに。 時間、場所を限定してのオープンハウスではなく、どこか常設の場所でより広く意見を 集めてほしい。HPにのせる、オンラインで、はもちろん、それにプラスで、ということです。	132号線、認可区間外、これから先の路線について考えられるパネルを用意して下さい。
33	青海街道から、五日市街道、井の頭記通りその一貫した、南化道路の開発の一貫としての今回整備のイメージが欲しい。神明通り、伏見通りと一方通行の将来形態あれば、大きく全体像が見れると思う。現在整備状況の効果が非常に限定的で、住居者への多が大きいと感じてしまう。 善福寺川の川沿いの動植物は、大変貴重なもので珍しい。今回の道路拡幅で環境悪化にならないことを望む。	まっすぐな広い道路は、生活の息吹が減びていく。街並みを活かした先進的開発の構想が求められる。
34	道路拡張することが防災効果につながるというのが、細街路も道幅を広げないと細街路にする区民を犠牲にすることになるのでは??? 近くには中央線があり、十分に防災の役割を果たしていると考えられる。 それよりも、安心安全なまちづくりに軌道修正すべきである。 道路交通法に基づいた運転に心がけなくてはならないものが、無視し、歩行者の安全が保てないと。 道路を広げることが安心安全なまちづくりになるものか、再度検討すべきである。 防災防災というのが、道幅を広げることが防災につながるとは思えません。	
35	現在私は、杉並区の都市整備部・市街地整備課・沿道のまちデザイン係が主催する「(仮称)デザイン会議」に区民として参加しています。 この場では、補助221号線・補助227号線の整備方針が議論のひとつとされており、地域住民の視点を交えた検討が行われている点を評価しています。	東京都による「中間のまとめ」にパブリックコメントを提出しましたが、私はかつて、小田原市における都市計画道路の整備により、住まいの立ち退きを要請されました。当時は関東学院大学の小田原キャンパス（1991年開設）へのアクセス道路整備のためのものでした。しかし、提示された代替地では小田原駅からのアクセスや生活条件が見合わず、結果として杉並区へ引っ越すこととなりました。 この経験から、以下のような視点を持っています。 <プラスの視点> （1）現在、小田原キャンパスは少子化に伴う学生数減と経営状況の変化により、2017年に横浜へ移転されました。跡地については、大学院を核とした研究・教育拠点へと転換。残された敷地は小田原市と活用を協議中と聞いております。（AIリサーチによる情報） （2）道路整備の仕事により、土木・建築業に従事する友人や引っ越し業者で働く知人に仕事が生まれたという点では、一定の地域経済効果も実感しました。 <マイナスの視点> （1）立ち退きによる住環境の喪失は、特に進学期と重なり、進路選択に困難を生じました。都立や私立進学を希望した際、公立中学の教員から「市外の情報は持っていない」と言われ、情報格差に直面しました。 （2）取り壊された家屋は、現在小田原市が観光資源と位置付けている「明治20年以降の別荘建築」に該当していた可能性があり、歴史的建築物の価値に対する配慮が十分であったのか懸念が残ります。 （3）また、当時農家さんより畑を借りていましたが、当該道路整備により、キャンパスまでの高台のアクセス道路が新設される過程で、里山の木々が多数伐採され、気候危機の視点からも大きな損失であったと感じています。 ■「優先整備路線の選定」について 現時点での課題を踏まえたうえで、時代によって変化するニーズを見据えた優先路線の選定が求められると考えます。 ■「道路空間のリメイクの検討」について 「リメイク」という言葉の概念や、提示されたイメージ図には賛同いたします。 ■まとめと希望 都市計画道路の整備にあたっては、地域住民の声を丁寧に反映し、過去の事例や教訓を踏まえた慎重な検討がなされることを強く希望いたします。

No	効果検証に関する意見	その他意見
36	今回の「整備効果」は、現実には想定していないパラメーターで「整備効果」として結果の数値が上がるように描くなど詐欺的な文書だ。記述に間違いもある。 例えば「効果1」では国、自治体間で共有してきた支援物資の輸送ルートを無視して中野区役所へ物資輸送をするための「代替路の拡充」として、あり得ない輸送ルートを想定して効果が得られるとしている。「効果2」では帰宅困難者を高円寺から「中野区役所一帯」まで逆走させる想定をしている。これまで練り上げられてきた防災計画を担当が勝手に無視した稚拙な内容だ。「効果3」では、高円寺北1丁目地域を担当する消防署には地域に見合った消火活動ができるような小型の消防自動車配置されたり。消火ホースも140m以上より長くできるようにホースが積まれているということも調べていないというずさんな文書だ。消防自動車が入らなければ、どうすれば良いのか、その施策すらも考えられていない。たとえ道路ができたとしても首都直下地震など広域的な被災もなれば、消防自動車が他の被災地の消火活動で手一杯の場合もある。221号線を拡幅すれば消防自動車が入れすべてが丸く収まるかのような想定は、単純で、視野が狭く、危険だ。消火栓・スタンドパイプ、防火水槽、消火器など、危険度に応じた設備を確保して使えるように備えておくなどの必要があるが、担当にはそうしたことへの思いもいらず、とにかく道路をつくることしか頭にないことがわかる。 このような「整備効果」では、より効果のある施策をすすめるというより、とにかく数字に合わせる整備の「効果」さがしにあげくれたものにすぎない。検証に堪えない資料だ。	
37	延焼遮断帯の形成についての記述があるが、住民にとって重要なことは、道路を超えた地域へ燃え広がらないようにすること以前に、まずは自分たちが住んでいる街区を出火しにくくし、万が一出火しても街区内で燃え広がらない様にして、自分たちの生命・財産を守ることだ。 「杉並のまちの動き」（2024年3月）を見ると高円寺北1丁目の不燃領域率は60%以上だ。これは「延焼の危険性が急激に低下」とするとされるものだ。JR中央線とJR線南側の道路で今でも建物間の幅は約20m近くのところもあり、区が延焼を阻止する機能をもつという16m幅より広い。したがって沿道の建物の難燃化、不燃化ができればより不燃領域率をさらに高めることができる。これは沿道の容積率を緩和して高層建築物を誘導という手法より、高円寺北1丁目の第1種低層住居専用地域の閑静な住環境をこわす必要もなく、道路拡張よりお金もかからない。住民も住み続けられるメリットもある。不燃化をすすめるというなら、こうした施策の方が、住民の願いと一致する。ところが道路の拡張整備をしない方法についての検証が皆無だ。	
38	今回の「整備効果」は、現在の221号線が抱える現実的な課題、また拡張整備で顕在化してくと想定される問題点について解決策を示すものとなっていない。こんなものを基に、道路の「整備効果」があるかのように描くのはやめるべきだ。あるのは「道路づくり」への正当化だけ。こんな偽りの「整備効果」で住み続けたいと言っている住民を追い出し多額の税金をかけるなど221号線の拡張整備の最大の矛盾だ。例えば、221号線の整備で、区は新たに約9000台が増加するというが、環7の外回り車線から221号線に入る車両を起点とする渋滞をどう防ぐつもりか。歩行者が高円寺北1丁目から高円寺南4丁目に行く場合のアクセス性の低下はどうするつもりか。JR高架の橋脚部分から高架桁せり出し端までの歩行者通行域としての利用はどうするつもりか。JR変電所の電気ケーブルの安全対策はどうするつもりか。こうした住民の不安には真摯に耳を傾け真の解決策づくりを住民とすすめるべきだ。	
39	区のもともとの資料では燃えにくいまちづくりのために不燃化率を下げる必要があるとしていると書かれている。まちづくり、防災に焦点が当たっているのに、このような基本的な間違いが平然と公式文書として掲げられ、オープンハウスでは訂正だけして「お詫び」もないとはいかがなものか。経過を説明すべきだ。 https://www.city.suginami.tokyo.jp/documents/20972/hyoukaitirann.pdf 上記表に221号線が欠落している。 いずれにしてもずさんな資料だ。このようにして道路が一方的につくられていくのかと思うと税金を納めているものとしてやりきれない。	
40	私はこの土地を手放しません。父は赤紙招集でシベリア抑留という大変な思いをして無地帰還しました。元の家は消失し他の人にとられてしまいました。父はブリキ屋なので仕事の都合によりとてもうるさく近所迷惑なので、線路の近くなら多少迷惑がかからないのではないかと今の家を大変な思いをして買いました。母は私と兄を連れて祖母の家、秋田に疎開しお金がなかったので製材工場で賃金が高い丸太をかついで働きました。戦争がなかったら、今の土地ではなく、こんな思いをしないですむと思いました。すべて戦争が悪い。 今この道路を拡張すると交通事故が増え横断するのも大変だと思います。それに大変なお金がかかるのではないのでしょうか。災害が起きた時に使ってもらいたいと思います。今さら安定した生活を送っているのに81歳の年寄りがどこへ行ったら良いのでしょうか。 ここはとても生活がしやすく近所の人も仲良く病院に行くのも買い物をしやすく、これからのことを考えると死にたくります。こうした住民の気持ちを思いやることのない道路づくりに、私は最後まで反対します。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
41	60年前に作られた都市計画道路は時代に対応しなくなりつつあります。「効果5」では自動車からCO2を削減できるといいますが、高円寺地域のみ5.78%の増加。高円寺学園があり、子供たちの健康を守らなくてはいけないのに、整備することでCO2が増えるとはどういうことでしょうか？また、防災効果としては中央線、環七通りが防波堤として十分果たしています。道幅を広げることで防災効果があるとは呆れてしまいます。沿道沿いに住む人はたまったものではありません。道幅5m以下の細街路はたくさんあり、そこに住む人たちは逃げ場を失うことが想像できます。防災を前提して考えるのならば、細街路も道幅を広げることになります。道幅を広げることもより大切なことがあります。無法な路上駐車(特に路側帯に駐車するじどやの多いこと)、信号を守らない自動車を減らすこと、自転車利用の促進、モビリティ交通の促進が大切だと思います。「一人乗り」の自動車の多いこと。それを削減するだけでも、現状の道幅で十分機能しますし、消防車、救急車もスムーズに通れます。まずは、そこを守るべきです。防災という言葉を使って再開発を進めようとしています、221号線の拡幅の話は中野区の囲町再開発の件で中野区側から杉並区に言ってきたことであり、高円寺の街づくりとは関係のないことです。地域住民を無視して事業認可を進めてきたことなんです。中野区の為に杉並区民が犠牲にならなくてはならないのか、囲町のマンションの為に道幅を広げることなどありえません。憤りを感じます。	
42	221号線の「整備効果」にかかわる意見 ○今回の「整備効果」は、現在の221号線が抱える現実的な課題、また拡張整備で顕在化してくと想定される問題点について解決策を示すものとなっていない。こんなものを基に、道路の「整備効果」があるかのように描くのはやめるべきだ。あるのは「道路づくり」への正当化だけ。こんな偽りの「整備効果」で住み続けたいと言っている住民を追い出し多額の税金をかけるなど221号線の拡張整備の最大の矛盾だ。 例えば、221号線の整備で、区は新たに約9000台が増加するというが、環7の外回り車線から221号線に入る車両を起点とする渋滞をどう防ぐつもりか。歩行者が高円寺北1丁目から高円寺南4丁目に行く場合のアクセシビリティの低下はどうするつもりか。JR線高架の橋脚部分から高架桁せり出し端までの歩行者通行域としての利用はどうするつもりか。JR変電所の電気ケーブルの安全対策はどうするつもりか。 こうした住民の不安には真摯に耳を傾け真の解決策づくりを住民とすすめるべきだ。 ○延焼遮断帯の形成についての記述があるが、住民にとって重要なことは、道路を超えた地域へ燃え広がらないようにすること以前に、まずは自分たちが住んでいる街区を出火しにくくし、万が一出火しても街区内で燃え広がらない様にして、自分たちの生命・財産を守ることだ。「杉並のまちの動き」（2024年3月）を見ると高円寺北1丁目の不燃領域率は60%以上だ。これは「延焼の危険性が急激に低下」するとされるものだ。JR中央線とJR線南側の道路で今でも建物間の幅は約20m近くのところもあり、区が延焼を阻止する機能をもつという16m幅より広い。したがって沿道の建物の難燃化、不燃化ができればより不燃領域率をさらに高めることができる。これは沿道の容積率を緩和して高層建築物を誘導という手法より、高円寺北1丁目の第1種低層住居専用地域の閑静な住環境をこわす必要もなく、道路拡張よりお金もかからない。住民も住み続けられるメリットもある。不燃化をすすめるというなら、こうした施策の方が、住民の願いと一致する。ところが道路の拡張整備をしない方法についての検証が皆無だ。 ○これまで住民説明会、事業認可申請書などで区が説明してきた目的・根拠とは異なるもので、行政と住民との間で特に争点となってきた電線等の地中化、交通安全などは後景にやられた。住民合意で進めようと言う姿勢、住民の命と財産、生活を守り住み続けられるようにしようとする熱意を感じられない。「住民の福祉の向上」という行政としての魂もない。これまでの説明と異なる「整備効果」を出さざるを得なかったということは、これまでの説明が拡張整備には根拠薄弱だったということだ。だからといって今回持ち出された「整備効果」が良く分析されたものになったというわけではなく、担当が頭の中で描いた「整備効果」のための「整備効果」にすぎない。道路の整備は「公共の福祉のため」だから住民の犠牲があっても当然という姿勢が露わになっている。 ○今回の「整備効果」は、現実には想定していないパラメーターで「整備効果」として結果の数値が上がるように描くなど詐欺的な文書だ。記述に間違いもある。 例えば「効果1」では国、自治体間で共有してきた支援物資の輸送ルートは無視して中野区役所へ物資輸送をするための「代替路の拡充」として、あり得ない輸送ルートを想定して効果が得られるとしている。「効果2」では帰宅困難者を高円寺から「中野区役所一帯」まで逆走させる想定をしている。これまで練り上げられてきた防災計画を担当が勝手に無視した稚拙な内容だ。「効果3」では、高円寺北1丁目地域を担当する消防署には地域に見合った消火活動ができるような小型の消防自動車が配置されたり。消火ホースも140m以上より長くできるようにホースが積まれているということも調べていないというずさんな文書だ。消防自動車が入れなければ、どうすれば良いのか、その施策すらも考えられていない。たとえ道路ができたとしても首都直下地震など広域的な被災もなれば、消防自動車が他の被災地の消火活動で手一杯の場合もある。221号線を拡幅すれば消防自動車が入れすべてが丸く収まるかのような想定は、単純で、視野が狭く、危険だ。消火栓・スタンドパイプ、防火水槽、消火器など、危険度に応じた設備を確保して使えるように備えておくなどの必要があるが、担当にはそうしたことへの思いもたらず、とにかく道路をつくることしか頭にないことがわかる。 このような「整備効果」では、より効果のある施策をすすめるというより、とにかく数字にあらわせる整備の「効果」さがしにあげくれたものにすぎない。検証に堪えない資料だ。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
43	◎開催時間について 8月10日 10～12時まで、たった2時間の開催でした。あまりにも短く、これでは地域の人に周知することができません。後日、もう一度開催してほしいと思います。 ◎会場では係りの方が細かく説明してくださり、私の意見を筆記してくれましたが、帰宅後、ネットで同じ資料を見ました。会場での説明とネット資料を見て高円寺地域に限って、いくつかの意見を述べます。 私は高円寺、221号線の近くに住む区民です。 1、「効果5 自動車からのCO2排出量削減」について ①「CO2削減量」のグラフによれば、221と227の整備により、高円寺のCO2は減るが区全体としては渋滞が減少するため区全体のCO2は120減ることになっており、その原因の主なもの阿佐ヶ谷地区のCO2が大幅に減るためとあります(267減少)。221の拡幅、227の開通が区全体、特に阿佐ヶ谷地区にCO2の減少をもたらすとは、不思議です。 ・質問：「CO2の削減量」の数値の根拠となるものは何ですか。 ・質問：左の「交通状況の変化」図は右の「CO2の削減量」とどのような関係がありますか。「交通状況の変化」はいつ、どこが作成したのですか。 ②質問：グラフの下に国土交通省の文書から引いた渋滞の写真がありますが、これはどこですか。杉並区ですか。 ③高円寺地区は二つの道路整備により大幅にCO2が増えます（+578）。区全体が減れば高円寺はCO2が増えてもよい、効果がある、という主張と読み取れます。221脇には6～15歳の子どもが通う小中一貫校があります。住民もたくさん住んでいます。子どもや住民がCO2増加にさらされることが「効果」なのですか。 ④ 高円寺地区の住民にとっては、健康に関わる重大な情報です。住民に何らかの方法で「CO2の削減量」のグラフを知らせてください。「ネット上で発表」は周知にはなりません。よろしくお願いたします。 2、「効果3 消防活動」について ◎ 図の「整備前」では、221の所に楕円に囲ってある部分に「消防車が侵入できない」とあります。これでは今、火事が起きても消防車が入れないかのような書き方です。消防署に行きこの点をききました。消防署の職員の答えは以下の様です。「今でも普通にポンプ車（小型）は通っている。普通車は難しいかもしれない、対向車が来たら困るので。」「火災のときは4m道路（この区域の多くは4m道路）でも通れるところが多い。」 ・この図の「消防車が侵入できない」は間違いです。住民に不安を与えます。拡幅されれば「消防車の侵入が可能に」も間違いです、今も侵入できるのですから。 ・この部分を訂正してください。 ◎道路拡幅しても、普通車が住宅街の4m道路には入れないことには変わりがなく、地域住民を守るには小型車を増やすことが根本だと思います。 ◎このページは「拡幅しなければ消火活動が十分にできない」かのような誤解を与え、不安をあおって拡幅に導くような書き方です。このページを書き換えてください。 ◎消防署は、現在も消防署は区域内を細かく点検し、限なく消火活動ができるようにしていると説明してくれました。	オープンハウスに寄せられたお兼を公表してください。
44	災害時や緊急時の交通を確保することは安全な都市計画の一環として重要である。 一方、道路整備により交通量が増加し、環境や日常生活に悪影響が出ることが懸念される。現在CO2削減は世界的な課題であり、世界の主要都市では、自動車の都心への流入規制を強める動向がある。 道路整備は必ずしもこの世界的動向に一致するものではない。 まず、杉並区の道路を整備すれば、車での利便性が高まり、それだけ他地域からの車の流入も増加することになる。 環境や日常生活への影響の評価に際しては、全体の交通量が現在と同じと仮定するのではなく、その点をも考慮したシミュレーションを行ってほしい。 次に、杉並区さらには東京都の交通量を増加させないための取り組みを示してほしい。 歩道や自転車専用道路やバス専用レーンを拡張する一方、車道の車線を減らし、一般車にとって不便な街を作ること一策である。 また、他地域からの流入については課金その他の制限をかけるなどのソフト面の整備も必要であろう。 参考として、ロンドンとパリの政策について挙げておくと、他の都市の取り組みも広く調査・検討してほしい。 https://en.wikipedia.org/wiki/London_congestion_charge https://www.paris.fr/pages/paris-cree-une-zone-apaisee-dans-le-centre-de-la-capitale-20426#:~:text=%C3%80%20compter%20du%205%20novembre,la%20zone)%20y%20est%20interdit.	区民一般の意見を広く募集することを高く評価し、区長・区職員の皆様方に感謝いたします。

No	効果検証に関する意見	その他意見
45	道路拡張ありきの前提からの防災のための道路の必要性の説明は意味不明でこじつけにしか聞こえません。住民の生活を犠牲にしてまで道路を拡張しなければ出来ない事とは思えず理解出来ません。もっと他の方法も含め考慮すべきです。	
46	「外環その2」計画の即時白紙撤回を求めます。 昭和41年から外環計画の反対をしてきました。その時には地上部「外環その2」の話は聞いていません。突然平成になり、外環計画凍結が撤回され、地下化の話が出て、暫くして、地上部「外環その2」の存在を知りました。外環本体より広く土地収用をされます。地権者としては、土地売却、家の建替え等先が見えず、土地の所有権にも制限が加えられています。地権者としては大変に苦痛であり、大変に実害を蒙っています。 練馬区側のみの一方的な意見で押し通すのではなく、杉並区以南の「外環その2」計画の即時白紙撤回を求めます。	中間報告を都に上げる前に、再度「外環その2」に対し、説明会を設けて欲しいと思います。
47	効果検証の整備優先順位は、各視点からの分析を数値化して、どの視点が重きがおかれて、優先順位をつけられているかが理解出来るので、杉並区としての方向付けを、良く理解出来ました。 杉並区のこの業務に携われた方々に御礼を申し上げます。	意見としては、外環その2の都市計画街路について申し上げます。 外環高速道路が地下化された際、この計画は、地上部街路道路に当たるので、地下化と同時に廃止されると思いきや、国、都、区の行政の皆さまは、地元の意見を聞きながら進めますと言いい、その後協議会での話し合いが行われたものの、結果的に結論が出ず、いたずらに時間がかかり、約20年も計画は、棚ざらしにされています。 一方、この長期間にわたり、計画を放置されてることにより、都市計画上の地権者にとっては、将来の家屋の建替、売却等、長期的な生活の基盤の確立に大きな支障を生じます。いつまでも都市計画が横たわっていれば、長期居住を前提とした家の建替もままならず、仮に売却をするに際しても、都市計画がある土地だと分かれば、買い叩かれて、事実上、私有権が大きく制限される状態が、果てしなく続きます。地権者にとって、都市計画自体が無くならない限り、問題が残り、苦痛、心労が生じます。さらに実害すら生じます。 ですので、外環高速道路が地下化された以上、外環その2は、本来の計画の意味を失っているのです。即刻都市計画を一旦白紙撤回して、削除をお願い致します。これを放置することは、行政による不作為の作為に他ならないと思います。
48	経済的な意味での費用対効果の検証がわからず、あまり意味が無いと思う。	費用対効果の検討が充分に行われておらず、次世代の対して、負の遺産を残す可能性もあるので、不誠実だと感じた。 都市計画道路整備に際しては、人口減少、工事費の高騰、都や区だけではなく国家財政の状況、他の事業と比較しての優先性を検証し、経済的な費用対効果が無くなれば、中止や延期、計画事態を白紙に戻す等の柔軟な対応を行なって欲しい。

No	効果検証に関する意見	その他意見
49	まず、委託が作成した報告書のもと本（オリジナル）を区民が全て読めるようにして欲しい。 なぜならばそのために税金を2700万円も使っており、税金を払っている区民には総てについて目を通す権利があるはずだからだ。そのうえ、区民は区政の担い手であり、区民自治を行うためにも区が有する資料については、個人のプライバシーに関わるなど特別な事情がない限り、区のホームページからアクセスできるようにすべきである。 次に区が独自に定めた指標に基づく効果検証として、西荻、阿佐ヶ谷、高円寺、杉並区全体にまとめられた内容には、委託業者(株式会社長大)から杉並区に提出された報告書概要版に出てくる、すでに決定した「優先整備路線の選定(20 区間)」が発表されていないことだ。これを基に東京都と「優先整備路線」指定の折衝を行うつもりなのか。そもそも、第4次「東京における都市計画道路の整備方針」で「優先整備路線」とされた補助132号、同133号、同221号の沿線地権者や住民などの多くは、当該整備方針を知っている者の多くは、方針に反対もしくは見直しを何度か杉並区に伝えている。それら、区内の道路に真剣に対峙してきた区民を無視する行為を杉並区は今後しないで欲しい。 3つ目に、西荻の効果検証（以下、「検証」）に対して意見を述べる。 は、青梅街道から井の頭通りまでの3372mの計画が完了した事を前提としている。 ところで、認可の降っている606mの区間を含む、“優先整備路線”神明通りまでの費用対効果は0.5であり、公共事業では本来1以下での工事は不許可のはずなので、わざわざ全区間を対象に「効果」を出したのではないかと考えられる。しかも現段階での認可区間の用地取得率は28.5%（令和7年3月末）。この現状では、計画実現は何十年先、あるいは百年以上かかるかもしれない。 人口減少が加速する現代、昨今の若者の自動車離れ、戦争や円安で資材高騰等様々な社会状況を無視しているこの「効果」には、多くの疑問がある。そのうえ、西荻に住む方々の多くは「今のままが良い」と言われている。 <用地買収の全体数> 青梅街道から神明通り入口までの1キロ区間の用地買収にかかわる土地建物は185筆、認可区間では59筆と分かっているのだから、青梅街道から五日市街道・井の頭通りまで用地買収の全体の数字も出すべきだ。特に神明通り以南は住宅街に道を通すため、かなりの筆数になるはず。 <防災について> ・今の交通量では、緊急車両が通る際、非常にスムーズだ。否定するのであればデータで紙面してほしい。 ・拡幅工事に交通量が増えるのであれば、緊急車両はかえって通りにくなる ・消防署からは大きな震災などの場合、街中を消火する車両、人手が足りないかもしれないと言われている。自助力を増す街中コミュニティの形成にこそ力を入れるべき。 ・高井戸や方南・和泉地区の住民が救急要請した場合、近隣の三鷹病院、浴風会病院、杏林大学すぎなみ病院に搬送するのではないか。荻窪病院へ搬送というのは計画を正当化するためのこじつけに過ぎない。 <不燃化について> 現在132号線の不燃化率は67.7%。一般的には、不燃領域率が70%を超えると地域で延焼火災はほぼ発生しなくなるといわれている。（地方自治体向けガイドライン 内閣府（防災担当）平成30年3月）あと、2.3%あれば基準を満たすので、このまま空地を緑化させたり、不燃建材で家を修復していけば延焼の心配はなくなる。 <南北路線の強化について> そもそも強化というなら、なぜ神明通りへ折れ曲がっていくのか？まっすぐ1本にするのが常識。西荻の住民は南北交通に不便を感じているというなら、客観的なデータを示して欲しい。その上、132号線と環八道の間には主要生活道路、主要区画道路が4本あり、緊急時の避難路線の役割を担っている。一方通行の道路もあるが、どの道路も混雑しておらず、本数の多さで補っている。 <CO2の増加に関して> 今ある道路や建物を壊し、作り変えることで発生するCO2どのくらいなのか概算すら出されていない。これでは、拡幅や延伸によって自動車の速度が上がることやまたは、樹木が増えることでCO2が減少すると書かれても、全く納得ができない <緑について> 30～50年以上先の街路樹が育ったのちのことを書かれても実感がない。改めて、30～50年前に今の社会状況や、気候変動、すさまじい速度で進む少子化などを想像できなかったことに鑑みればいかに現実には即していないかが解かるはずだ。 <最後に> 西荻のまちづくりと連動した、文化や歴史、街並み、既存のコミュニティ、そして将来世代への視点（子どもたちが住み続けたい、将来帰ってきたいまち）を、時間を掛けて西荻地域（仮称）「デザイン会議」で検討し、形にした後、私は多くの住民の皆さんとともに、防災に強い、さらにより良い132号線を模索したい。 国交省が最近提唱する「歩いて楽しい、街が栄える道づくり」つまり、人のための「ほこみち」を、杉並区で作きたい。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
50	西荻在住です。先日、デザイン会議、地域別での効果検証オープンハウスにも参加しましたので、付箋におおよその意見を提出しています。 地域を知らない人たちが出したこの検証結果には、医療、安全、環境に渡って、効果にならない検証が多かったことを具体的な例や数値を上げて説明しました。今回は、商店街について話します。西荻の132号線拡張道路計画では、優先整備道路とされている道路に、10の商店会があります。 北銀座商友会・北銀座銀商会・北銀座本町会・南口仲通り商店会・サカエ通り会・西荻窪銀座会・西荻窪駅南通り会・西荻南中央通り銀座会、西荻東銀座会神明通り協和会です。街で根付いて街を守ってきた商店もたくさんあります。この計画が進むと、例えば一つの商店会では、現在60件以上ある店舗が25件以下になります。駅前の20m開発のところでは、2つの商店会がなくなります。この計画は防災を目的として進められていますが、防災の中心は街中にあり、町内会、商店会がその役割のになっていることは周知の通りです。被災地への取組も周辺住民から始まり、毎年訓練をつんでいます。 阪神大震災の時にもっとも被害の少なかったのは、地域コミュニティがあった地区で、住民がすぐ消火、助け合いを進めていくことができました。そのもっとも大事なコミュニティを3,372mに渡って壊していくこの計画には、防災の点から反対します。80年前の復興計画です。交通量も減り、人口減少も予測される今の社会状況で、さらに材料費などが大きく値上がりした工事費用を私たちの税金の中から捻出して、実施する必要があるのでしょうか？ その税金を、人が生きやすい社会に、そして子どもたちが将来に希望を持てる社会を作り出していくことに使っていきませんか？ この計画を見直して、「ほこ道」などの代案を、地域で開催されているデザイン会議で話し合っていきたいです。	地域を大きく変革するような計画や、今回のような関連した事業について、オープンハウスだけの開催にとどめることには反対です。 集まってきた人には、他の人の意見を聴いてみたい人も多くいます。 対話の中で生まれてくる考えもあります。 住民、行政対面式の場を設定して、その中で、本当に検証効果があるのか、徹底して話し合っていきたいです。 そういう話し合いを繰り返していかなければ、住民もそして行政も成長していきません。 道路拡張計画に関しては、3地域の希望でもある都市計画道路についての「総合学習会」を、ぜひ開いて頂きたいと希望しています。
51	補助133号線が2位になっていて眩量がしています。 現道のない住宅地をぶち抜くなんてあり得ません！ 当方は立退のリスクはありませんが、すぐ近くの交通量が増えるのはご免です。 自家用車もありません。（免許ナシ） また、133号線の次期事業化で区内唯一のオオタカ営業地が消えます。 某区議さんとも困ったことも何としても止めねばと話しています。 玉川上水を破壊した杉並としては善福寺川の生物多様性は守り抜かねばなりません。	道路建設には巨大な土建利権が絡みます。 道路が大きくなれば沿道は建築緩和され、戸建住宅地であれば住環境が悪化します。 身内はその被害に遭い、庭木が枯れてしまいました。 住み続けられなくなる開発は人権問題です。 一方、住民でも土地の処分の際の土地の高騰を狙っている人もいるのは承知していますが、モラル的に甚だ疑問です。 ※セットバックさせられた地価は上がる。
52	道が広くなり緊急車両が通りやすくなるし、人、自転車、自動車の往来がスムーズになることにより事故が減ると思うのでずんずん進めていただきたい。	4.5メートル未満の道路は一方通行にしていきたい。 車両幅が大きい車(2m程度)が増え、車同士がすれ違う際に立ち往生し、歩行者すれ行きができないことがある。 災害時に発生したらとても怖いと思ったため、ぜひご検討いただきたいです。
53	①区民向け発表資料(HP展示内容)「都市計画道路の整備効果資料」には、すでに決定した「優先整備路線の選定(20区間)」が発表されていないことは、大問題です。区民向け発表資料(HP展示内容)の「評価一覧」には、ポイントの高い順に並べ、「都市計画道路を整備していく順位を決めるものではありません」と書いてあるが、その実、区は、優先整備路線候補20区間は、すでに決定している。なぜこれを隠すのか。 また、東京都の第5次は、10年ではなく15年。このことについて、どこにも説明ないのはなぜか。 ②区独自の評価項目では、マイナス評価をつけられないことは、効果検証のやりかたとして間違っている。例えば現道のない133号線の場合、「交通事故減少」は「0」ではなく「マイナス」であるはず。 ③「定量化が困難なテーマ」を排除しているが、それこそが問題であり、検証すべき。例えばコミュニティの分断、特に小学校区の分断など。「区民の皆さまと話し合いを続けていきます」とあるが、その具体案が区から示されないのであれば、都の第5次の決定に間に合わない。 ④「区内の都市計画道路の効果検証」と「～地域の整備効果」は、評価項目が違う。また、「期待される整備効果」と書いてあるとおり、区がプラス評価と考える項目しかまとめていない。つまり、結論ありきではないか。 ⑤たとえ事業化されたとしても、十数年から数十年かかる(あるいは道路は永遠に完成しないかもしれない)道路工事の期間中の、地元住民の生活に与えるマイナスの影響も検証すべき。 以上の理由から、到底住民の立場に立った公正な「効果検証」とは認められない。 直ちに、優先整備路線候補20区間の決定を撤回してほしい。	即刻、住民説明会を開くべき。他市区町村では開いている。オープンハウス形式は、「説明会」ではない。都のスケジュール優先で「時間がない」は許されない。 一般的な住民説明会とは別に、具体的に利害関係者である、道路建設予定の地権者・周辺の住民に向けた説明会を開くべき。住民の命と生活がかかっている。

No	効果検証に関する意見	その他意見
54	1. 説明・質疑会を希望します。 オープンハウス（OH）に参加しました。私も含めて何人もが、区の「都市計画道路の効果検証」結果について、説明・質疑の機会を設けてもらえるようお願いしていましたが、「それがこのOH」の一点張りで、残念ながら約束がもらえませんでした。 区文書「区内の都市計画道路の効果検証について」には以下通り、口を極めるように書かれ（議論、説明、意見を伺う、意見を幅広く聞く、話し合う 末尾「参考」参照）ているのですが、当日の反応との落差に愕然としています。2時間のOH、しかも立ち話では不十分です。対話重視の岸本区長の下、言葉でやると言われても、実態が伴わなければ、話になりません。現状は、紹介が終わった段階との認識ですので、改めて説明、質疑の機会をお願いします。なお、同機会は、【南阿佐ヶ谷地域】仮称デザイン会議で行うのも構わないと思います。ぜひ、“対話の区政”、区政と住民との“対話”の機会を造ることのないようお願いします。 2. 上記の会で確認したいこと (1) 25の評価指数について、どういう事柄を評価するのか分からないもの、なぜその評価になる? 根拠・考え方、実態は? などについて、個々に説明を受け、質疑したい。 (2) 評価が、所定の条件内に収まっただけ（実態が伴ってなくても）で、評価が付いていると思われる場合が見受けられるが、いかがなものだろうか。 (3) 区と住民とで評価の結果をすり合わせるべきと思うが、いかがでしょう。 3. 評価指標の仕組みについて (1) ある指数については、マイナス評価がでてくる場合があるが、どう処理するか。指標毎にマイナス点をつける、別途マイナス指標群を追加する (2) 環七・環八間には、3本の都道・補助線（215、133、128）が通る計画になっているが、現在の評価法では10本あったとしても、皆プラス評価になるので、接近した場合の減点指標の導入が必要ではないか。 (3指標)#24はどういった内容を含めるのか、検討が必要であろう。-10というポイントも要検討? (4) 住宅街でも商店街でも、一律の評価指標、均一ウエイト付けでは全体として、画一的なまちになるのではと危惧するが・・・ (5) 今回の東京都案は、都と区（市町）で道路の担当区分をしようとしているが（骨格幹線道路と地域内幹線道路?）、従来の都施工と区施工（この分け方は?）とどう違う? そして誰が決める? 今後、これに従って区は道路計画評価を整理し直すのでしょうか? 少なくとも関連性を確保する必要があると思う。 4. 問題点 令和5年度からの検討内容「1. 個別路線の検証・優先整備路線の検討」の項で、「(2)優先整備路線の選定」で、その結果の有無、公表に関して不徹底があった。「未定」の口頭説明があったり、紙資料が見られたり・・・ 上記2のような区民の理解や疑義が徹底されていない段階で「上位20区間」に基づき優先整備候補が云々されるのはおかしいと思います。 5. 今後の進め方 「都へ示す優先整備候補の説明・意見」の情報公開を求めると共に、今後の進め方の説明を求めます。特に、「リメイク候補路線」の選定については、区側が主体的に候補案、優先順位付けなどを行う必要があると思います。 なお、都施工のひとつである補助133号線延伸（青梅街道～五日市街道）について、区は「次期事業化計画における優先整備路線は、・・・あくまで事業化を目指して取り組む路線であり、事業着手の際は、地元の機運醸成が大切と考えています。」と述べて、「地元の機運醸成」の重要性を訴えていますが、多分ここに含まないであろう「立ち退きをお願いせざるをえない地権者の理解と納得」が不可欠と考えるが、そのためには「今」道路を作る明確な目的を明示し、その効果等理を尽くして説得し、大義の理解から納得性へまで高めることが必要であると思う。（そこに大義が無ければ、納得へは至らないであろう。ここまでは、区施工計画でも同じ）区として、都に上記を求めて欲しい。それが無いのであれば、計画断念を求めて欲しい。 加えて、補助133号線の更なる延伸（五日市街道以南）も同様であることは言うまでもない。ただし、ここは善福寺川緑地を破壊する分だけさらにハードルは高くなると思います。 6. 資料の公開に工夫・配慮をお願いします。 区ホームページ掲載にアクセスできない区民（PC、インターネット難民）がいるので、掲載だけで完了にするのは問題。紙資料の配布、閲覧等の工夫が求められる。 参考 ■「区民の皆さまと客観的に議論をしていくために現在区が提供できる情報を公表する」 ■「今後地域説明会等の場で、東京都全体で検討している次期事業化計画の内容も含めて説明し、区民の皆さまからご意見を伺っていく予定」 ■「地域の皆さまの意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の際の基礎的資料としても活用」 ■「今回お示しする整備効果だけでなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて区民の皆さまと話し合いを続けていきます」 * 「東京における都市計画道路の整備方針」は、2026年度から始まるものであるので、「優先整備路線」、「優先整備路線以外」、「必要性の低い路線（計画廃止候補）」、「リメイク候補路線」について、2025年末～2026年初には、案として公開され、都民の意見が反映される手順で進める必要がありそうに思える。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
55	西荻窪132号線についての意見です。道路を広げる効果について、納得できるものではありませんでした。 「道路整備課」の仕事だから、道路のことにしか目を向けないのはしょうがないことなのでしょう。それは、行政のありかたとしていいのでしょうか。 「決まっていることだから何が何でも道路拡幅を遂行しなければならない」思いが全面にでていて、ほんの少しの「効果」でも大きなことのように表していたりするのを疑問に思いました。 何より、長年かけてできあがった街並みや人々の暮らしに対する思いが感じられないのが残念でした。 1、防災について 今ある木造家屋を壊して道路の幅を広げコンクリートのマンションにすることを想定しているのでしょうか。 チェーン店ができて便利になれば、それなりに人々はよしとするかもしれません。 しかし、今住民の少なくない人たちが、西荻の小さな個人商店や「こじんまりした街」を好んでいることはアンケート等からもあきらかです。 東京がどこに行っても同じような街になっている昨今、なんとかこの西荻のまちの魅力を残し、ますますいい街にしていきたいです。 そのことを第一にしながら、今の道路をどうすればいいのかを行政と住民と一緒に考えることができたらどんなにいいかと思います。 住民たちは、商店街や町内会で防災について学んだり定期的な消化訓練をしたりしています。この機運が杉並区全体にひろがっていくことが、一番の「防災」になるのでは、と思います。 2、救急医療について 災害時、荻窪病院に広範囲地域からの患者搬送をするために道路拡幅が必要という「効果」に疑問です。132号線拡幅を推進するための「口実」なのかと思いました。 荻窪病院につながる道が「緊急車両道路」に指定されているからなのでしょう。かつて、132号線拡幅の重要な理由になっていた「東京ガスの緊急車両通行のため」が、東京ガス移転であっさりと消えた代わりに、「荻窪病院」への搬送の重要性を強調し範囲を広げたのでしょうか。 経験からも、いつも満員の「荻窪病院」に、高井戸、方南、和泉地域を含めた広範囲からの緊急搬送受け入れは到底無理です。 3、南北道路の強化について これも、132号線を広げるための「口実」にすぎないように思えました。 車も人も減少するし、電気自動車やAIの利用などといわれている時代です。車のための「道路」をつくるのではなく、人のための「道」をつくるために知恵を出し合いえたらどんなにかいいでしょう。 沢山の家を壊し、沢山の人の生活を脅かすような道路づくりではなく、今あるまちをよりよくするために対話を重ねたいです。	対話が奨励されて、いろいろな機会ができてきてよかったと思っています。 ただ、グループにわかれて意見を言いつばなし、小さな紙に書いてベタベタはったり、パブリックコメントで文書を出したりと、いろいろなやり方をしていますが、できるだけ多くの人の生の声を聴きたいと思います。 意見を「まとめる」側の人にとっては文書のほうが正確にまとめられるし便利なのはわかりますが、文書だけでは「議論」にならないのです。私は歳を取って目も悪くなっているし後から長文を読むのも苦痛です。 グループのまとめの発言もありますが、その場でまとめて正確に発表するのは結構難しいことで、誰でもができることでもなく、職員の方の荷が重くなる懸念もあります。 また、大勢の場で手を挙げて意見を言うのもできない人もいるかもしれません。すごく難しいことだと思いますが、組み合わせでなるべくみんなの意見が生でみんなに届くような試みもしていただけたらうれしいです。
56		パネルの下に付箋を貼り付けられるようにしてほしい。
57	今後杉並区全体がどうなっていくのかを盛り込んでいくべき。日本だけでなく、他国の事例を参考にしてほしい。	
58		土地所有者だけでなく、借りて営業している店の人への補償や、代替地の案内等ケアが必要だと思う。
59		駅南側の路線を直線に振替できないか。できるとすれば、どのような手続きとなるのか。
60		障がい者の意見もしっかりと聞いてほしい
61	幹線道路と補助街路等、規模の違いが分かるパネルがほしい	
62	都市計画道路が整備された将来交通量と比較すべき対象は現況交通量ではなく、都市計画道路が整備されなかった場合の将来交通量ではないか。	
63	地震の想定もあってよいのでは	
67	もっと広域の延焼データを記載してほしい。	
65		道路計画(イメージ)のパターンはもっとあるのではないかな。
66		無電柱化は歩きやすくなっていい。
67	ケヤキだけではなく違う樹種でも検証してほしい。	
68	現実的にケヤキを植樹することができるのか。	
69		中杉通はイメージがしやすくていい。
70		ケヤキはきれいでいい。
71	ケヤキは現実的ではないのでは。落葉の処分でのるCO2も考慮すべき。	
72		ケヤキ並木も良いが、雨庭の考えも取り入れてほしい。
73	CO2排出量が増加するなら、“削減”というタイトルは適切ではない。こういうことをすると騙しているように見える。	
74	132号線でケヤキの植栽ができとは思えない。ケヤキで想定するのはどうかと思う。もっと現実的な樹木で検討いただきたい。	
75	車だけの効果ではなく自転車等の効果ももっと検証してほしい。	
76		自転車通行帯が増えることはうれしい。
77		広げなくても十分だとは思っている。すれ違いできているので、路上駐車をしていることの方が問題。
78		小さい周遊バスを西荻北一、二丁目、上荻四丁目付近で回せばいいのでは。
79	指標として、商店の店がどのくらい減るかなどは出せないのか。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
80	永福IC以外のICの効果も検証してほしい。	
81	南北路線の整備効果についてはよくわかった。	
82		南北の移動に時間がかかっているので、通行しやすくなるのはいい。
83	今後の人口減少や、車自体の減少等、モビリティが今後どうなっていくかを考慮するべきでは。	
84		シェアサイクルよりも、1階における駐輪場がもっと欲しい。
85		せっかく歩道が拡幅されても、自転車が通ることになるため、自転車運転についての啓発も一緒にやるべき
86	16mの空間の中で、何が出来るのか選択肢の整理をしてもらいたい。	
87		より人を呼び込むために、グリーンスローモビリティ等の整備も進めてもらいたい。
88		昔からこの土地に住んでいる方々からすると嫌悪感があるのかもしれないが、次の世代に変わっていかなければいけないと思っている。
89	「順次進めている」となるとなんでうちだけ？という疑問が出てくるので、うまく進めていていただきたい。	
90		完成は何十年、何百年も先なのに絵空事である。
91	人口減少、少子高齢化等の社会情勢を無視している効果検証に疑問。	
92		132号線は北側だけが優先整備絵路線になっている根拠はあるのか。
93	優先整備路線区間だけが完成した場合の整備効果も示した方がよい。	
94	デザイン会議で出ている商店街、環境などの検証がない。	
95	メリットだけではなくデメリットも示すべきだ。	
96	高齢者、子供のせいかがどう変化するのかも検証すべき。	
97		132号の全線（3,372m）の用地買収対象件数を出すべき。
98	132号（五日市街道～131号線）が評価結果一覧で1位になっているので、そこから整備をすべき。	
99	評価結果一覧では12-1～12-5に分けているが効果検証は全線（3,372m）であり、現実的では無い。	
100		無電柱かは現況幅員で施工可能では。防災のためにも早急に無電柱化が必要。
101		現状でも緊急車両はスムーズに走行できている。何か過去に問題があったのか。
102	交通量が増加するのなら緊急車両はむしろ通りにくくなるのでは。	
103		物資輸送にはドローンを活用すればよい。
104	上井草スポーツセンターが避難所として設定しているのは遠すぎる。原っぱ公園の方が近いのでは。	
105	高井戸第二小学校と上井草スポーツセンターは西荻窪の人は使用しない。	
106	防災拠点の観点で、松庵梅林公園の扱いはどうなっているのか。	
107	西荻窪南部の防災拠点へのアクセス性について検証していない。	
108	防災拠点を確認したい。上井草スポーツセンター～高井戸第二小学校を繋げているのはこじつけでは。	
109	災害時に道路がそうになってしまうのか、そのような展示もしてみてはいかがか。	
110	西荻窪はCO2が増加してしまうのですね…	
111	樹冠被覆率を上げるための国内や海外の取組みを参考にしてほしい	
112	建物を壊し、道路を整備する際に発生するCO2はいかほどか。	
113		CO2削減したいのなら車が走行しづらい道を整備すればいいのでは
114	西荻窪はCO2排出が増え、整備効果もマイナスなのだから、CO2“削減”と表現は避けた方がいい。	
115		CO2排出が増加するのなら、みどりを増やす計画も検討するべき。
116	“効果”だけではなく、“課題”も並列記載したほうが良いと思う。	
117	商店街がなくなり、コミュニティも崩壊	
118		地元で南北路線強化を希望する声はない。本当に望んでいる人はいるのか。
119	永福ICはあまり使用しない。利用対象者（トラックやタクシー）によって異なる指標では。	
120		コミュニティが分断される。
121		スマートモビリティの構築も検討してみては。（検討会など設置してはいかがか。）
122		駅前交通が整理されると、生活道路に車が入り込んで来ないか。
123	商店街のにぎわいの視点も必要では。	
124		コミュニティを守るためには大きな道路がない方がよい。
125		南北が開通すると混雑が激化するのでは。先に千川通りの踏切クランクを何とかすべき。
126	交通状況の改善だけではなく、商店街の振興に資する指標も必要。	
127	こんなな事しかせつめいができないのか、あきされる。	
128	132号線整備は税金の無駄遣いである。	
129		いろいろ検証をして対話をする準備をしてくださっていてすごいと思った。より良い解が得られるように協力したい。

No	効果検証に関する意見	その他意見
130	・三鷹など、より近い輸送拠点があるのでは。そこから輸送できるよう役所間連携すれば良いではないか。 ・時速40kmの根拠が薄い。 ・収容人数に対して歩道面積が不足し、移動にもっと時間がかかるのでは。 ・幅員・不燃化率の根拠が不正確。 ・すべての患者が荻窪病院に向かうとは限らない。 ・CO2排出増加を懸念、EV製造時の環境負荷も考慮すべき。 ・落ち葉の処理にCO2排出が伴う可能性あり。腐葉土化すれば問題ないが、焼却するなら環境負荷も考慮すべき。 ・CO2吸収だけでなく、固定という視点も必要。 ・速問題（再掲） ・写真の場所はどこか。自転車レーンを一部だけ整備しても意味がなく、構造令に必ず従う必要もない。無電柱化も可能では。 ・トラフィックコントロールの考慮不足。地域エネルギーの活用（例：立正佼成会病院、河北病院）も必要。 ・杉並区の物流は必ずしも永福ICからではなく、企業の配送拠点から分散している。その実態を調べたのか。 ・環七、環八で十分では、補助132号線の告示資料はいつ出せるのか。公文書がない計画をなぜ進めることができるのか。	
131	「西荻地域の整備効果」についての意見・反論 「西荻地域整備効果」…5月23日に杉並区ホームページで公表 https://www.city.suginami.tokyo.jp/documents/20972/nisiogi.pdf 132号線の「西荻地域整備効果」（以下、「効果」）は、実現もしていない井の頭通りまでの計画が完了している事を前提としている。 井の頭通りまでに全行程の距離は3372m。 ところで、認可の降っている606mの区間を含め、神明通りまでの費用対効果は0.5であり、公事業等では本来1以下での工事は不可のはずなので、わざわざ全区間計画に「効果」を出したのではないかと考えられる。 しかも現段階での認可区間の用地取得率28.5%（令和7年3月末）。この状況では、計画実現は何十年も、あるいは百年以上かかるだろう。 人口減少が加速する現在、昨今の若者の自動車離れ、戦争や天災で資材高騰等様々な社会状況を無視しているこの「効果」には、多くの疑問がある。 <用地買収の全体数> 青梅街道から神明通り入口までの1キロ区間にかかる用地買収にかかる土地建物は185筆、認可区間では59筆とかかっているのだから、青梅街道から五日市街道、井の頭通りまで用地取得の全体の数字も出すべきだ。 <防災について> ・今の交通量では、緊急車両が通る際、非常にスムーズだ。拡幅を必要とするほどに、過去の問題があったのか、多くの事例を示して欲しい。 ・拡幅工事によっても交通量が増えるのであれば、むしろ緊急車両は通りにくくなるのではないか。 ・電柱地中化は、今の歩道幅で実行可能。現に方向町では同幅で電柱地中下を進めている。なぜ拡幅をセットにする必要があるのか不明。 ・物資の輸送については、ささとプレストでも話に上ったように原っぱなどを利用してドローンを活用できる。 ・消防車が入れなくなる震災などの場合、街中で消火する車両、人手が足りないかもしれないと言われるが。北銀座通りには、商店会が3つあるが、その内の一つは、拡幅後、約60店から20店に減ってしまう。残り2つも同様である。神明通りの、毎月朝市でにぎわう商店会、また「住民の街の家」としてモデルともなっている「南」などもなくなり、防災の拠点ともいえる商店会のコミュニティが破壊されてしまう。阪神大震災でも消化の早かったのは街中コミュニティのあるところだった。この件は検証に入っていない。 ・高井戸や方南・和泉地区の住民が緊急要請し合い、近隣の三鷹病院、浴風会病院、杏林大学すぎなみ病院に搬送するのではないか。荻窪病院へ搬送というのは計画を正当化するためのこじつけに過ぎない。 <不燃化について> 現在132号線の不燃化率67.7%。一般的には、不燃領域率が70%を超えると地域で延焼火災はほぼ発生しなくなるといわれている。（地方自治体向けガイドライン 内閣府（防災担当）平成30年3月）あと、2.3%あれば基準を満たすので、このまま空地进行を緑化させたり、不燃建材で家を修復していけば延焼の心配はなくなる。 <南北路線の強化について> そこまで強化というなら、なぜ神明通りへ折曲がっていくのか？まっすぐ1本にするのが常識。西荻の住民は南北交通に不便を感じているというのなら、客観的なデータを示して欲しい。近隣の人に聞く限り「今のままがいい」という人が大半である。 その上、132号線と環八道の間には主要生活道路、主要区画路4本あり、緊急時の避難路役割を担っている。一方通行の道もあるが、どの道路も混雑してはなく、本数の多さで補っている。	

No	効果検証に関する意見	その他意見
	<CO2の増加に関して> 今ある道路や建物を壊し、作り変えることで発生するCO2はいかほどなのか全く考慮していないのは問題である。また、拡幅・延伸によって壊される予定の建物総数（筆数）および積算量を示して欲しい。 <最後に> 西荻のまちづくりと連動した、文化や歴史、街並み、既存のコミュニティ、そして将来世代への視点（子どもたちが住み続けたい、将来帰ってきたいまち）を、時間を掛けて西荻地域（仮称）「デザイン会議」で検討し、形にした後、私たち多くの住民の皆さんとともに、防災に強い、さらにより良い132号線を模索したいと考えています。 国交省が最近提唱する「歩いて楽しい、街が栄える道づくり」つまり、人のための「ほこみち」を、杉並区で作っていきましょう。	
132		227号線について、商店がなくなり分断すると言う方がいるが、入っている商店はチェーン店ばかり。仮に買収、移転したとて高円寺らしさは変わらない。むしろ防災性の向上が図られるのであれば積極的に整備してもらいたい。
133		反対している方がいて、その理由（終のすみか）も理解出来るが、代替わりするまで待つつもりなのか、あと20年もかかって整備するつもりなのか、それは長すぎるので継続して折衝進めていただきたい。
134	まどめ方について、もう少し客観的になるよう工夫してはいかかが。例えば時間短縮についてもA→Bだけではなく、A→C、B→Cなど道路整備効果を広く捉えられると良いと思った。	
135	効果検証の項目が多すぎて、覚えられない。	
136	効果1221について 娘の送り迎えで中野駅に行く際にまさに示されているアクセスルートを使用しているので、整備前に災害があった際はそのルートが混むことはよくわかる。現在の幅員で221号線を使用しようと思わない。	
137	221号線の拡幅が、1丁目にとってどのような利点があるのか一切理解できない。現状は幅員が狭いため自動車の流入も少なく、十分安全である。拡幅されることによって自動車交通が増え、安全ではなくなる。休日の日に人件費を使ってこんな説明会をやるのは無駄である。	
138		・買収後の221号線は地区計画の変更で1階を店舗にする等の制限ができると良い。 ・買収後の221号線のJR高架下には店舗を入れて欲しい。 ・敷地の3分の1が買収され、3分の2が残地となる場合に、相手方から残地含めて買収希望があった際、すべて買収するのか。 ・昨今土地価格は上昇傾向だが、将来の上昇分も含めて土地を買収するのか。 ・221号線の中野区側は収用される権利者が入居できる建物を建築するそうだが、杉並区も同様の対応はできないか。
139		221号線は拡幅した方が良い。
140		・221号線の用地買収はすべての土地が買収できるまで行うのか。途中で止めて歯抜けにならないのか。 ・221号線の一か所が買収できた場合、バスが通る可能性はあるのか。

No	効果検証に関する意見
141	1. はじめに 杉並区は「区内の都市計画道路の効果検証」との題目で2025年5月23日に当該文書を公表した。その中で、「杉並区では、都市計画道路の整備効果を広く区民の皆さんに知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の各都市計画道路を整備した場合の効果と現在都市計画道路事業が進んでいる西荻地域と高円寺地域、そして東京都の事業ではありますが、中杉通り（都市計画道路補助線街路第133号線）の延伸計画がある阿佐谷地域についての効果を可視化しました。」とのことである。 その内容を吟味したところ、評価の前提となる多くの箇所が、事実誤認、公正な論拠ではない意図的な前提での評価、出典等が不明、シミュレーションのアルゴリズムが分からない等々が見られた。 そこで、今回は（その1）として、以下の地域毎の効果、整備効果（西荻地域）、整備効果（高円寺地域）および整備効果（阿佐谷地域）についてのみ論評を加えたい。なお、杉並区全体にかかる区独自の指標、路線毎の効果等については、添付図面等が当方の評価に耐えないもの（このようなA4判でしかもラスターデータ貼り付けの報告は文字の判読に極めて困難性が伴い、区民の要望に沿うものではない。改めて大判の紙データあるいはデジタルベクターデータを要求するものである。）であり、さらに追加データ等を区に求めた上で、追って評価し、コメント質問事項等を取りまとめることとしたい。さらに、区に対する意見は図表で示さなければならない事項もある。したがって、本意見提出フォーマットのように、ネット経由の「テキストのみでの記述形式」は、それだけで区民からの意見等具申の障害となるので、改善を要求する。「その1」で記述できなかった部分についても「その2」以降で、述べさせていただく。 2. 整備効果（西荻地域） （1）路線概要（3ページ） 戦後復第128号、建告第2420号については、別途現物の開示を既に要求させていただいているので、ここでは述べない。 （2）期待される整備効果（4ページ） 本地域とくに西荻駅周辺への物流は、飲食店関係の食材の搬入に係るものが多数であると推定される。実際に飲食店関係者へ聴取もさせていただいているが、各食品商社等を通して一定量を購入する店舗はそれほど多くは無く、食品商社等経由で購入する店舗への配送経路も、基本的に高速道路等の高規格道路から配送されるものではなく、23区内および周辺部のデポから一般道を経由したものが大半であると推定された。したがって、とくにICへのアクセスについては効果の云々を言っても無意味である。 （3）防災拠点へのアクセス性向上（5ページ） そもそも上井草スポーツセンターが地域内輸送拠点とされているのが良くわからない。区発行の最新の防災マップ（地震編）では、上井草スポーツセンターは、その任を終え、既に井草森公園の元塵芥中継基地にその機能は移管されていると理解している。ここは、環八通りまで至近であり、このページで輸送先対象としている高井戸第二小学校までは、たとえ万一都市計画道132号が整備されたとしても、環八通りを経由した方が到達時間は早くなると推定される。 到達時間の評価であるが、後述の通り車両速度の仮定が全くのフェイク数値である。シミュレーションへの入力値たる基礎数値（区間ごとの速度、距離等；その出典）とシミュレーションのアルゴリズムについてお示しいただきたい。当方にも、その数値等をもとに算定いただきたい。 マップでは、吉祥寺通りは「災害時は交通集中の可能性」、環八通りも同様となっている。災害時は当然のことながら、交通集中が想定されるがひとり補助132号線のみ「交通集中が起きない」ということを担保する交通規制等があればご教示願いたい。 グラフで示される吉祥寺通り經由20分短縮、環八通り25分短縮について、支援物資の到着が20分遅れたとしても、傷病ではないので人命に直接かわかることではない。この時間遅延はまったく問題ないと考えられる。 この20分程度の時間が重要ということなら、井草森防災拠点にヘリポートを造成したらどうであろうか。ヘリのよる輸送推定時間は10分以内で「132号線整備後」と同様であるが、コスト的には道路整備の数百分の1以下となろう。幸い、井草森公園の周辺にはヘリコプターの運航の障害になると思われる高圧架空線等はないので、地方ヘリ運航会社と震災時の優先使用契約を締結しておくとか、震災時の航空機飛行規制についても予め国交省等との取り決めを行うといった事前協議等の必要もある。 災害時には、どこで道路閉塞が生じるかわからない。検討対象の高井戸第二小学校へは、上井草スポーツセンターから運送するより、区南部の防災倉庫等を活用するほうが、距離的にも、また通過想定道路幅員などのどの条件をとっても有効と考えられる。万一杉並区内での物資融通が困難と判断された場合は、自治体間連携を活かして、例えば世田谷区の烏山広域用防災倉庫（直線距離1,300 m）を活用させていただく等の自治体間連携を確保することが大事で、災害対応することとは「意味のない都市計画道造ること」ではない。 （4）補足（6ページ） アクセス時間の算出条件として、交通センサスの数値を既存道路に適用し、都市計画道については「40 km/h」なる数値、区道は「10 km/h」なる数字を適用して、シミュレーションを行ったものと推定される。都内の既存道路の速度は著しく遅く、非混雑時でも時速40 km/hを維持できている一般道は、区内では新宿国立線の久我山地先などごく少数に限定される。既存資料等からの一般的な速度事情を無視して、新設都市計画道路のみが高速を維持できるとする論拠をお示しいただきたい。なお、速度等についての事実誤認があったらご指摘いただきたい。 （5）帰宅困難者の対応（7ページ） そもそも多人数の帰宅困難者が発生するのであろうか。内閣府のシミュレーション（内閣府首都直下地震帰宅困難者等対策連絡調整会議資料）によれば、都心通勤者等の帰宅困難者は、（もっとも混雑するケースとして）混雑状況等情報未発出の場合発災1時間後が西荻地区で最大となる。しかしながら、西荻地域での人の歩行速度が低下するような混雑は発生しない。 JR中央線が不通となり、帰宅困難者が発生する場合は、中央線快速で最大4編成（駅間で停車の場合は西荻窪駅と吉祥寺駅・荻窪駅に誘導として）、中央総武緩行線で最大4編成（同）と考えられる。混雑時の乗客数を2,500人／編成とすると、最大約2万人が西荻窪駅で滞留することになる。うち、8割程度は中央線下り方向（立川・八王子方面）の旅客と思われる。その多くは、自宅のある中央線下り方向へ流れ、想定している西荻窪駅から北方向（上井草スポーツセンター：広域避難場所）へは移動しないと考えられる。JR東日本から公表されている西荻窪駅の2023年度の乗車人数は、定期外18,926 人定期22,703 人、合計41,629人である。発災を午後6時と仮定した場合は、前述通り都心部からの徒歩による避難者は限定的で、考慮しなくてよい。ただし、徒歩避難者は10 kmを超えると急激に徒歩継続をやめる傾向があることから、これらを考慮に入れなければならない。 電車不通により、中央線下り方向へ徒歩に移動すると考えられる人数を除いた駅滞留者の最大数は4,000人程度と推定される。この内、一時避難場所の西荻地区区民センター（杉並区桃井4－3－2）への移動者は、区の報告書で設定されている受け入れ最大人数の625人程度が考えられる。 各時間断面をとってのシミュレーションを行うことが大事である。前出内閣府報告書でも、発災時間、発災後の経過時間、避難経路の火災発生の有無等、かなりの場合分けでのシミュレーションが行われている。発災時間も分からない、発災後の経過時間も分からない、避難者の行動様式もほとんど考慮に入れない、といったほとんど意味のないシミュレーションで、唯一「整備前は狭いので大混雑になる可能性」（マップ上への記載）、「補助132号線整備により歩道が広がり、所要時間短縮」と記載すること自体が噴飯ものである。

No	効果検証に関する意見
	(6) 補足 (8ページ) 歩行速度【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時、【整備後】幅員が広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時、としている。そもそも【現況】で当該街路に歩道がないところはない。現況の歩道面積3,030m²から整備後の歩道面積4,242m²に40％歩道面積（全道路面積は25%の増加）が広がるだけで、歩行速度が4倍に増加するとは常識的にも考えられない。後述の通り、避難誘導を様々な観点から考察してみたが、本ページの算定シミュレーションの基礎となっている数値およびシミュレーションのアルゴリズムについて開示をお願いする。また、内閣府による「帰宅行動シミュレーション結果について」が参考にされているようだが、同文献をいくら読んでもこのような記述は認められなかった。 前項の通り、西荻区民センターの収用人数は625人であり、直接広域避難場所の上井草スポーツセンターや井草森公園への移動を考えても、最大数は前述の4,000人程度と考えられる。本項目において、例えば625人の移動者を現状の幅員11m×606m、拡幅後の16m×606mの全幅員を使ったら、0.093人／m²、0.064人／m²となる。人が一気に避難経路に集中する事態を避けるために、区の避難計画でも職員の情報提供・避難誘導が明記されている。一方、車道部分を除いて歩道のみを使用して避難誘導する場合は、現状の歩道幅往復5m平均（面積3,030m²）、拡幅後の歩道幅7m（4,242m²）を根拠に算定してみると、0.206人／m²、0.147人／m²となる。避難にもっとも困難が想定される現有街路の歩道部分のみを使ったらとして、（こんな状況は想定されないが）一時避難場所収用人数の7倍（4,375人：前述電車不通滞留者数より多い）が西荻窪駅に滞留し、区職員の誘導により西荻区民センターを目指した場合にも0.206人×7＝1.442人／m²となり、グラフからは通常通り、4,000m/時の歩行速度が確保される。 以上から7ページに戻り、西荻窪駅⇒西荻地区区民センター間の所要時間が120分とされる根拠は極めて乏しい。シミュレーションに用いた基礎数値とシミュレーションアルゴリズムの開示をお願いしたい。 なお、上井草スポーツセンターおよび井草森公園の広域避難場所へは西荻窪駅より、より近距離の西武新宿線各駅からの帰宅困難者の移動も想定される。これらについて、西荻窪駅からの避難者との相互関係、練馬区との連携内容等についてもご教示いただきたい。 (7) 燃えにくいまちづくりの推進 (9ページ) 本項へのコメントは「阿佐谷地域」9ページと同様なので、割愛する。 (8) 補足 (10ページ) 出典が全く不明である。これまでの沿道デザイン会議等で説明に使われた資料や報告の類も出典が不明であったり、原著論文（少なくとも査読付き）でない報告等があったかも真理のように使われており、原著に遡れない場合が多い。すべての引用については、その引用元、シミュレーションによる本報告での数値等は、もとなる観測データ等とシミュレーションアルゴリズムの開示をお願いしたい。 (9) 救急医療施設へのアクセス性向上 (11ページ) 本評価の意図が全く不明である。高井戸、方南・和泉の住民は、補助132号線が整備されようがされまいが、より近隣の大病院である杏林大学付属杉並病院やタムス杉並病院を目指すと思われる。因みに、搬送先となった荻窪病院と杏林大学病院、タムス杉並病院、浴風会病院の細目は以下の通りである。 名称 住所 病床数・診療科目数 基準点からの距離 荻窪病院 杉並区今川3丁目1番24号 252床25科 6.2 km 杏林大学病院 杉並区和田2-25-1 4.1 km タムス杉並病院 杉並区和田1-40-5 199床 4.5 km 浴風会病院 杉並区高井戸西1-12-1 11科 2.5 km 基準点は、高井戸、方南・和泉の中間点である浜田山駅と仮定する。 (10) 補足 (12ページ) 繰り返しになるが、区道10 km/h、「未整備の都市計画道路については、一律40 km/hとして設定」に意味が全く不明である。因みに荻窪病院以外の3病院への経路は、概ね整備済み、井の頭通りの未着手部分も概ね片側2車線であり、132号線の整備を待つまでもなく現状でも最短の搬送経路がとられると考えられる。カーラーの救命曲線を持ち出すのなら、距離と道路整備状況を考え、（他病院が満床等の事態があれば別であるが）そもそも（都市計画道132号が整備されても）検討の対象とすべきではない。 (11) CO2排出量削減 (13ページ) 西荻地域では、当然のことながら、CO2排出量が大幅に増加する。排出量削減755トン、増加量1,306トンで、551トンの増である。これをもって整備効果があると評価するのはとんでもないことである。 (12) 植樹帯による緑の増加 (15ページ) 杉は成長が早く、二酸化炭素吸収量についても多くの算定例がある。林野庁の算定では、1ヘクタール、1,000本の成木の森林の吸収量が8.8トン／haとされている。櫟の場合は、一般的な櫟1本あたりのCO?吸収・炭素固定量（目安）は、樹高約15～20 mの成木でCO?吸収量は、約15～20kgとされており、本ページの1本あたり1.4トン／年は過大であると判断された。また、道路構造令に沿った本計画の道路断面では植樹帯は幅50 cm程度であると考えられ、炭素吸収に有効な成木を育成することは不可能と思われる。 一般的には、独立行政法人 環境再生保全機構（ERCA）が公表している樹木の二酸化炭素（CO?）吸収量と、他の研究機関との間で大きな差異（たとえば約20倍）が生じるのは、算定の前提条件やモデル設定、係数の違いに由来している。以下に、その背景と主な要因を整理した ○吸収量に大きな差が出る理由 ? ERCAでは、「大気浄化植樹マニュアル」を基にし、仮定値・標準化された吸収係数を使用して算定している。これには樹種別、幹材積成長量、容積密度、炭素含有率などが影響する ? 一方、林野庁や森林総研では、ストック・チェンジ法に基づき、観測や実測をもとにした炭素蓄積の増分を見て、より緻密な推定を行っている（純一次生産量法） ? ERCAは、環境アセスメントや植林による「見せるCO?量」の推定を目的とし、環境影響評価や広報向けに意図的に大きく設計する傾向があるとされている（長野県公式サイトなど）。 ? 研究機関の手法は、エビデンス重視で「実際に観測された増減量」を重視している。 ? 林野庁の例：36～40年生のスギ人工林（1ha）は、年間で約2.4トンのCO?を吸収すると推定されている（炭素量換算：約8.8トンの炭素量）。 ? ERCAモデル：標準化された「吸収係数」を用いて算定されるため、樹木1本あたり、あるいは一定面積あたりにおいて他者の10～20倍の推定値となる場合がある。 この報告では、一般的ではない「都合の良い」算定方式を用いていると考えられる。本来、委託先が、いくつかの考え方について十分な評価・検証を行い、実報告へ盛り込むことが当たり前であるが、それらがおろそかにされている。一般区民にしてみれば「都合の良い数値になるようにしている：意図的・恣意的」であると考えざるを得ない。 いずれにしても、しっかりした引用文献等をお示しいただきたい。

No	効果検証に関する意見
	(13) 西荻地域の整備効果のまとめ (27ページ) それぞれの評価項目の基礎数(引用等がしっかりした数値、観測データ等)が、極めて不正確であること、またシミュレーションのアルゴリズムが未公開であること、等で、評価数値の信頼性はかなり低いと判断される。したがって、これらの数値は無意味であると判断された。 3. 整備効果(高円寺地域) (1) 路線概要(3ページ、4ページ) 補助221号線では、建告第2428号、補助228号線では、建告第2428号と関連文書の開示をお願いしたい。 (2) 災害時の代替路の拡充①(7ページ) そもそも馬橋公園が災害救援場所としての適否は別として、青線ルートは火災危険度ランク4の地域を横断し(都市計画道補助227号が完成したとしても)火災危険度5の地域を周回するものである。災害対策本部の区役所から火災危険度地域に極力接しないルーティングは、区役所⇒中杉通⇒早稲田通り⇒馬橋公園となろう。赤線のルートは論外として、都市計画道の整備効果を補助227号として算定するのは無理がある。 (3) 帰宅困難者の対応(11ページ) 前述の通り、高円寺駅での滞留者を火災想定エリア(危険度5)の周囲を回って馬橋公園へ誘導することの可否を検討すべきである。高円寺駅の滞留者が多数に上った場合は、火災危険区域を避けて、環七通り沿いの高円寺学園、みんなの体育館、旧杉八小へ誘導することが適当と考えられる。また、高円寺地区が、他の評価2地区より一時滞在施設が充実している。すなわち、立正佼成会大聖堂・第二参会馆(杉並区和田2-11-1)500人収容可能、東京土建一般労働組合杉並支部(杉並区高円寺南1-17-15)100人、ネットヨタ東京(株)(杉並区下高井戸1-17-15)100人、高円寺地域区民センター(杉並区梅里1-22-32)950人、計1,650人であり、前述通り高円寺駅からの帰宅困難者も火災想定エリアを通過するルートより、これらの主要広員街路に面する施設への誘導が有利である。したがって、本報告書の評価は役立たないし、評価をする意味すらないと考えられる。 (4) 帰宅困難者の対応(12ページ) 広域避難場所として中野四季の森公園地区は有用であると考えられる。しかしながら、本報告では、この杉並区と中野区の自治体間連携の例示以外は、一切避難等の自治体間連携の例示はない。区北部を東西に走る西武新宿線の上井草、井荻、下井草で発生する可能性のある帰宅困難者、区南部の井の頭線の永福町〜久我山で発生する可能性のある帰宅困難者、東京メトロ東高円寺、方南町駅での困難者は、それぞれ線馬区、世田谷区、中野区との連携で対処すべきと考えられる。ここでは、区界付近の高円寺駅が題材となっているが、都市計画道路の効果(?)を前面に出す評価ではなく、自治体間連携を前提とした避難計画であるべきである。 (5) 補足(24ページ) グラフの出典が見つけれなかったのがご教示いただきたい。そもそも本報告とどのような関係性を持つのかも不明。 (6) 高円寺地域の整備効果のまとめ(33ページ) それぞれの評価項目の基礎数(引用等がしっかりした数値、観測データ等)が、極めて不正確であること、またシミュレーションのアルゴリズムが未公開であること、等で、評価数値の信頼性はかなり低いと判断される。したがって、これらの数値は無意味であると判断された。 4. 整備効果(阿佐谷地域) (1) 路線概要(3ページ) 戦後第128号、建告第2428号については、現物の開示を既に要求させていただいているので、ここでは述べない。 (2) 防災拠点へのアクセス性向上(5ページ) そもそも向陽中学校の震災救護所を例示して、杉並区役所から支援物資を運ぶというシミュレーションをどうしてしなければならないのかが分からない。向陽中学校のごく近隣には、下高井戸災害備蓄倉庫、永福災害備蓄倉庫があり、支援物資の供給はそこからやるのが筋ではないか。わざわざ、「新設都市計画道133号線を通り、逸路はるばる区役所から物資を届けます」というのはあまりに恣意的な仮定ではないか。近接して、世田谷区には芦花公園・明大八幡山グラウンド、日本大学文理学部が広域避難場所としてある。実効性を伴わない都市計画道の整備より、明日からでもできる自治体間連携の防災計画を策定することが区民の命を守る手段である。 (3) 補足(6ページ) 前項でも述べているが、都市計画道路の車両想定運行速度を40 km/hとした理由が不明である。格別の通行規制でもしない限り、この通行速度は実現しない。警視庁のサイト等を調べたが、こうした特段の通行規制等は存在しないと思う。 (4) 帰宅困難者の対応(7ページ) 南阿佐ヶ谷駅で地下鉄線不通による帰宅困難者の発生は少数にとどまると予想される。すなわち、普段同駅を利用している通勤客等は自宅が駅から徒歩圏内にあると思われる。普段荻窪駅を起点あるいは通過点としている通勤客等は、南阿佐ヶ谷駅周辺で滞留することなく、自宅方向の荻窪駅を目指すと思われる。都心部から徒歩帰宅を選択し、青梅街道を多摩方面へ徒歩移動している帰宅者が、一定数困難者として保護を求めるケースがあるかと思う。それについては、始発地点が東京駅の場合、直線距離約12 km、新宿副都心の場合、約6 kmで、一般的に距離20 km程度まで帰宅意思を持つことから、滞留が発生することが考えられる(大佛俊泰(2008)大地震時における都市内滞留者の帰宅意思と帰宅行動)。一時滞在施設ということで創価学会杉並文化会館(杉並区阿佐谷南3-51-3)100人、阿佐谷地域区民センター(杉並区阿佐谷南1-47-17)300人、杉並高等学校(杉並区成田東4-15-15)493人が指定されている。杉並文化会館は、都心部からの青梅街道経由の徒歩避難者の受け入れで手一杯の状況が想定される。阿佐谷区民センターは、阿佐ヶ谷駅滞留者へ開放されると推定される。一方、杉並高校が一時避難場所として例示されており、詳細な避難推定経路が明示されている。しかし、これが実際と合うものであろうか。同所への行き方について、現存狹隘路を赤線で示している。始点となる南阿佐ヶ谷駅からこのようなルート、すなわち、杉並郵便局西側の幅員6m道路、成宗須賀神社までの幅員9m道路(水路部分含む)を経て杉並高校へ到達するのが、本ページの図でも示されている安全かつ最短時間のルーティング(マップの上の赤線)と考えられる。この場合はどのようなシミュレーションを行ったかわからないが、震災混乱時であってもおそらく20分程度で到達可能かと考えられる(区役所直近であるので、区職の避難誘導を期待)一方、下側の赤線経路(南阿佐ヶ谷駅から税務署への最短街路)は、よほど土地勘がある人物(居住者以外はほとんどいない)でない限りは利用しない(最も狹隘路で電柱倒壊等により閉塞が容易に想像できる)。このルートをシミュレーションのケースとすること自体が間違っている。区役所職員や予め協力を依頼した地元ボランティア等による北側ルートへの誘導が必須である。杉並高校は一時滞在施設であるとともに広域避難場所である。そこから、あえて善福寺川緑地センター広場への避難がシナリオとなっている。グラフからは、杉並高校⇒センター広場へは約100分(=168分-66分)かかるかと評価している。この区間は、当該天王橋が落橋したとしたら別であるが、緑地内は数多くの散策路が整備されているので、震災混乱時でも20分程度と見込まれる。このような過大な時間算定は、非常に恣意的で「なにがなんでも都市計画道を造る」との意思が垣間見える。なお、都建設局による善福寺川下調節地計画ではセンター広場(通称「ロケット公園」)はシールドマンの発進立坑となる計画である。同工事について、実施を認めるものではないが、最短17年間閉鎖される場所を広域避難場所として評価の題材とすること自体が、庁内不一致、縦割り行政の最たるものと思われる。 (5) 燃えにくいまちづくりの推進(9ページ) 阪神淡路大震災の各種火災報告を見ると、様々な要因によって延焼が食い止められた事例がある。一義的に、道路の拡幅によって延焼遮断帯となるということはない。道路幅員が重要な要素であることは認めるが、不燃化率、樹林、空地、防災公園等が遮断要素となっている場合が多い。一方、時間と風向き等によれば、街路が煙道効果により、延焼を促進することも考えられる。そこで、時間出火場所、風向等気象条件をいくつか想定した(時間断面と気象条件を少なくも数十通り仮定した)延焼シミュレーションを行う必要を感じる。因みに、東京消防庁による「強風下における地震火災時の課題解明」では、荻窪八丁周辺の火災延焼シミュレーションをいくつかのケースによって行っている。最低この程度の延焼シミュレーションを行うことが必要と考えられる。 (6) 補足(10ページ) 9ページであたかも都市計画道整備後、自動的に不燃化率が向上するように書かれている。立ち退きを進める過程で、行政がコスト負担して道路に沿う家屋の不燃化を行うということなら別であるが、不燃化についてはあくまで地権者、家屋保有者の負担であると考えられる。これを評価の前提とすることは、適性を欠いていると考えられる。 (7) 救急医療施設へのアクセス性向上(11ページ) 他地域と同様であるが、評価の対象医療施設が、なぜ当該居住地域の直近の医療施設ではなく、普通考えられない医療施設への搬送を前提としているのか。阿佐谷地区の場合は、河北総合病院を選択するのが常識で、万一河北病院へ搬送できない場合も、西荻地域での評価対象となった荻窪病院や環七通りの杏林大学病院、トムス杉並病院を選択するのが常識である。こんな算定をして、区民が到達時間の遅延により命の危険が及ぶことを報告書作成者は喜んでいるのか(皮肉です)。井草、荻窪、西荻地区は、搬送先を浜田山病院にするのではなく、西荻地域効果検証の同様シミュレーションに使用した荻窪病院を算定根拠にすべきである。

No	効果検証に関する意見
	(8) 自動車からのCO2排出量削減 (13ページ) 表から当該算定地域の削減量の合計が1,659トン、増加量が1,897トンである。本ページの意図したところは、走行速度等の改善によって、排気ガス中のCO2が減少するということを説明するページと思われる。しかし、全くそのようになっていない。まさに「都市計画道整備は、地球環境を悪化させる手段である」としか読めない。 (9) 植樹帯による緑の増加 (15ページ) 詳細は他地域と同じ 当該地域は、現道が無く、植栽豊かな良好な住宅地であると認識している。前述の通り、整備後植樹されるケヤキの吸収量算定は間違っている。さらに、道路整備(?)による伐採によりCO2固定量は大幅に減少する。「みどり豊かな住まいのみやこ」をつくることが杉並区の最も重要な政策ではないのか。 (10) 阿佐谷地域の整備効果のまとめ (25ページ) それぞれの評価項目の基礎数(引用等がしっかりした数値、観測データ等)が、極めて不正確であること、またシミュレーションのアルゴリズムが未公開であること、等で、評価数値の信頼性はかなり低いと判断される。したがって、これらの数値は無意味であると判断された。 以上、都市計画道路整備推進は、住居の移転を伴い(住民に生活上の苦しみを与えかねない)、目的(交通処理機能の確保、延焼遮断帯の形成)は十分に達成できず、住民に痛みを強い、さらに数十億円以上の貴重な財源を「浪費」するものである。本「整備効果」は、都市計画道路整備推進の「アリバイ作り」であると考える。さらに、杉並区として区職の貴重なマンパワーを使って事業推進していることについて、区として十分な説明と資料開示を求めるものである。

学識経験者からの意見

区独自指標に基づく効果検証結果は、地域の方と客観的に議論をしていくために現在区が提供できる情報を公表し、今後のまちづくりの基礎的資料としての活用を考えています。

そのため、今後の道路整備やまちづくりに活かすため、これまで区の取り組みにご協力いただいた、まちづくりや都市計画の専門家である大学教授2名に意見聴取を行いました。

■意見抜粋

有識者A

- 区民参加の場では、利害に左右されない一般的な意見を引き出す工夫が必要
- 整備前提ではなく「失われるもの」も数値化し、効果のマイナス面も示すことで議論がよりバランスのとれたものになると考える
- 防災など数値化しやすい指標が過大評価とならないよう重みづけを設定・調整し、区民意見を反映する仕組みが望ましい
- 指標づくりから区民を巻き込み、「自分たちで作った指標」として共有する
- 誰がどの程度利益・負担を受けるかを指標で可視化し、不公平さを意識しながら検討を進められるようにする

有識者B

- 都市計画道路の目的は「道路整備」ではなく「より良い都市空間の実現」であるが、現状は整備自体が目的化して見え、反発を招きやすいと考える。整備の可否が焦点になりがちだが、本来は「整備後のまちの姿」を焦点とすべき。合わせて、プロセスも評価対象とするとよい
- まちの魅力や機能を示し、その地域らしさを可視化
- 防災性を向上させ、それと合わせてまちの魅力を維持する方策も提示するとよい
- 道路整備を実施した場合、そうでない場合のいずれにおいても、「良い未来」と「悪い未来」があり得る。その成否は、計画に関わる人や、そのプロセス次第で変わる。ポジティブな未来像とともに、その実現過程に参加することが、賛成派、反対派双方の納得感を醸成するのではないかと。

区内の都市計画道路の効果検証

■区独自の指標

01 区独自の指標

■路線毎の効果

02 評価一覧

03 評価対象の都市計画道路位置図

■地域毎の効果

04 整備効果（西荻地域）

05 整備効果（高円寺地域）

06 整備効果（阿佐谷地域）

07 整備効果（杉並区全体）

■ 区独自の指標

01 区独自の指標

区内の都市計画道路の効果検証

杉並区では、都市計画道路の整備効果を広く区民の皆さんに知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の各都市計画道路を整備した場合の効果と現在都市計画道路事業が進んでいる西荻地域と高円寺地域、そして東京都の事業ではありますが、中杉通り（都市計画道路補助線街路第133号線）の延伸計画がある阿佐谷地域についての効果を可視化しました。

○都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。「景観」「賑わい」「歴史・文化」「生態系」など、定量化が困難でも区民生活にとっては大切なテーマもあるかと思いますが、この先も区民の皆さまと客観的に議論をしていくために現在区が提供できる情報を公表するものです。

○評価結果一覧については、「防災」「環境」「活力」「暮らし」という分野ごとの評価指標に基づき、効果の高い順に並べたものです。都市計画道路を整備していく順番を決めるものではありません。

○この検証結果を区のホームページで公表するとともに、今後地域説明会等の場で、東京都全体で検討している次期事業化計画の内容も含めて説明し、区民の皆さまからご意見を伺っていく予定です。その際にいただいたご意見も参考として、次期事業化計画における区の考えをとりまとめてまいります。

○この検証結果は、都市計画道路のみならず、区としては地域の皆さまの意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の際の基礎的資料としても活用していきます。

○次期事業化計画における優先整備路線は、直ちに事業着手する路線というわけではなく、あくまで事業化を目指して取り組む路線であり、事業着手する際は、地元の機運醸成が大切と考えています。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

令和7年6月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

1

都市計画道路事業の目的と位置づけ

0. 都市計画道路の概要

杉並区基本構想（2022年度～）

防災・防犯

みんなでつくる、災害に強く、犯罪を生まないまち

災害に強いまちの基盤づくり

地震に対する備えとして、延焼遮断帯となる都市計画道路の整備に取り組みます。

まちづくり・地域産業

多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち

安全・安心で利便性の高い移動環境の創出

都市計画道路の整備に取り組み、誰もが安心して安全に移動できる環境の創出に取り組みます。

杉並区総合計画（2024～2030年度）

杉並区実行計画【第2次】（2024～2026年度）

防災・防犯

施策1 強くしなやかな防災・減災まちづくり

事業 都市計画道路の整備 【重点】

事業 無電柱化の推進 【重点】

まちづくり・地域産業

施策5 人々の暮らしを支える都市基盤の整備

事業 都市計画道路の整備 【重点】

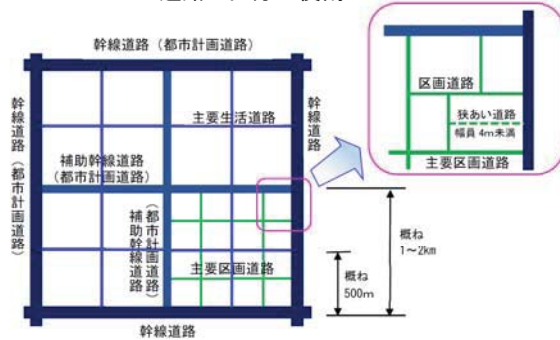
杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン） 2024年度～

既に事業認可を取得している区間では、住民との合意形成を図りつつ、事業を進めます。
事業認可を取得していない区間については、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討します。

2

- 都市の健全な発展と秩序ある整備をはかるため、都市計画法にもとづいて建設計画が決定された道路を「都市計画道路」とよんでいます。
- 都市計画道路が整備されることにより、交通利便性の向上だけでなく、防災機能の強化や地域経済の活性化などの効果が見込まれ、住民の皆様の生活の質を向上させるとともに、地域全体の発展に寄与します。

▼道路の区分と役割



▼将来の道路網図



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。

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

都市計画道路の変遷

- 東京の都市計画道路を計画的・効率的に整備するため、東京都と特別区及び26市2町は共に連携しながら概ね10年間で優先的に整備する路線を定めた「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めています。

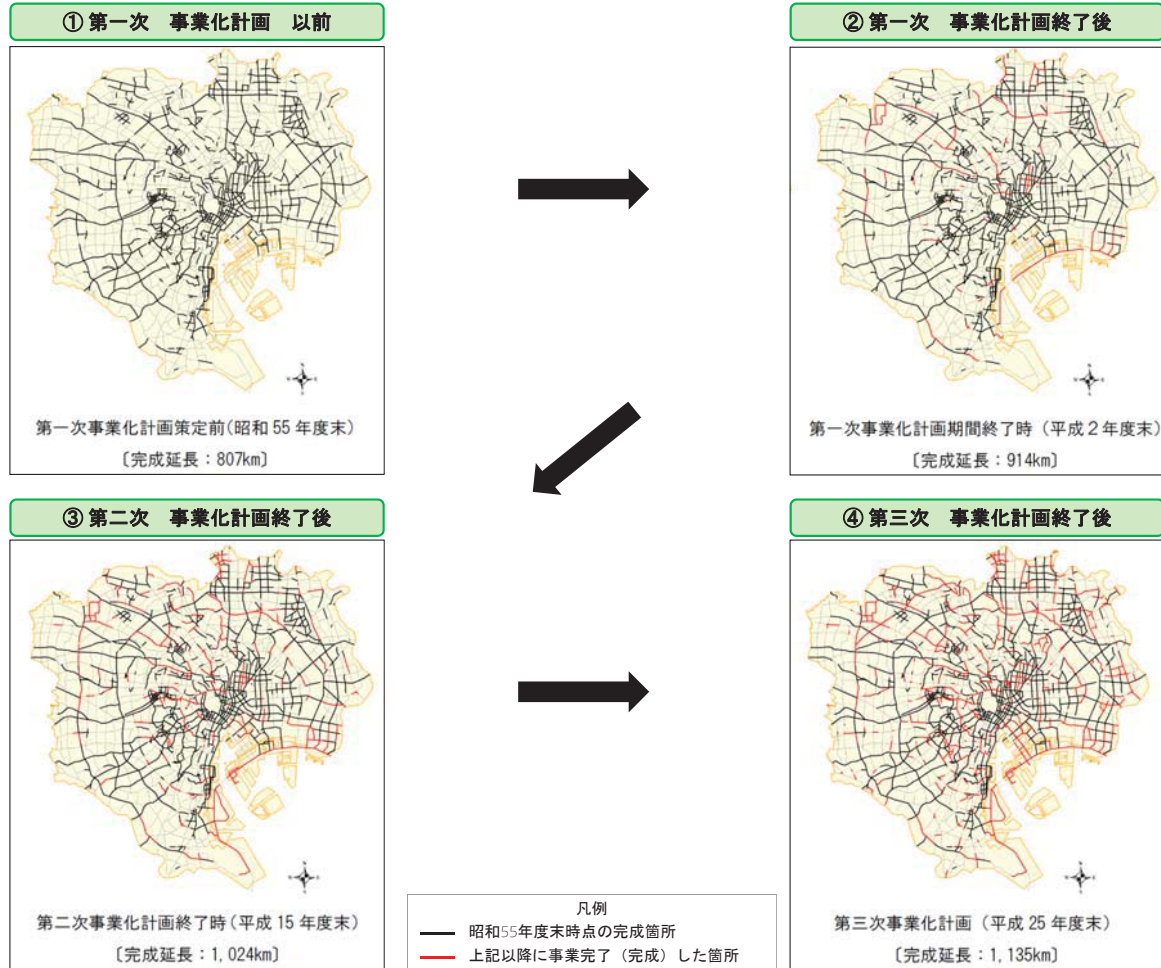
昭和21年・22年 都市計画決定
（戦災復興 東京都市計画街路（幹線街路））
昭和41年 都市計画変更
（高度経済成長、モータリゼーション等）

第一次事業化計画 昭和56年度～平成2年度
第二次事業化計画 平成3年度～平成15年度
第三次事業化計画 平成16年度～平成27年度
第四次事業化計画 平成28年度～令和7年度

【区施行】補助132号線 補助216号線 補助221号線 補助227号線

【都施行】放射23号線 補助61号線 補助62号線 補助74号線 補助133号線

令和6年10月～ 都・区市町による新たな「東京における都市計画道路の整備方針（事業化計画）」の検討が開始

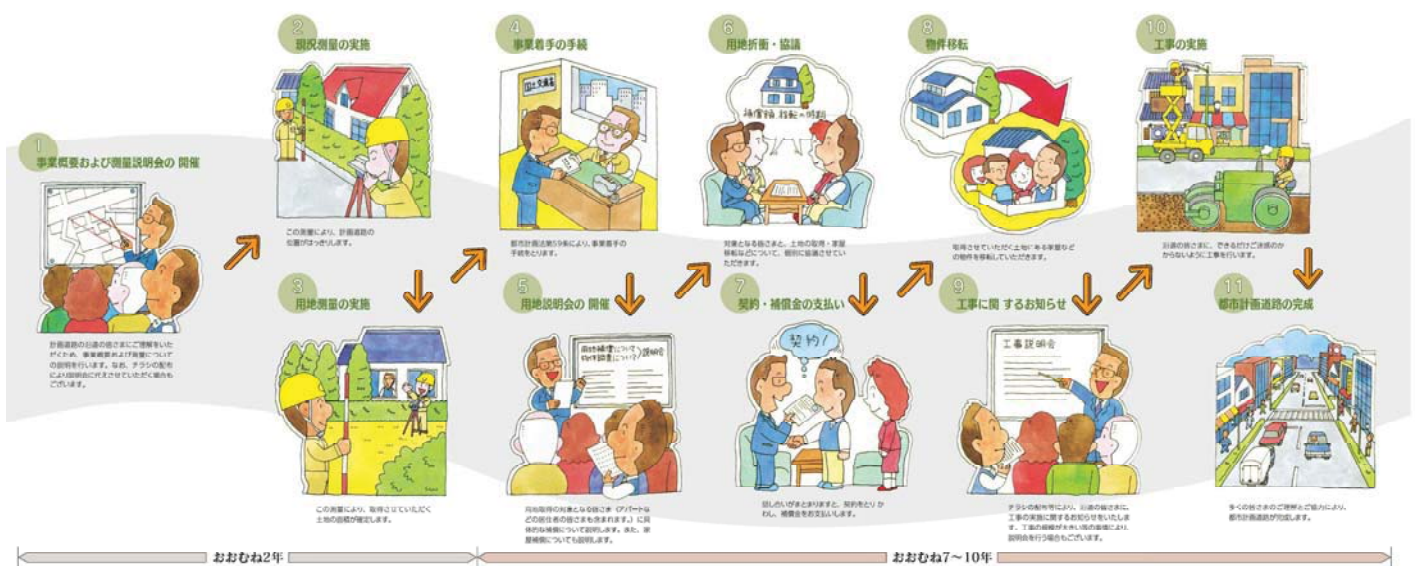


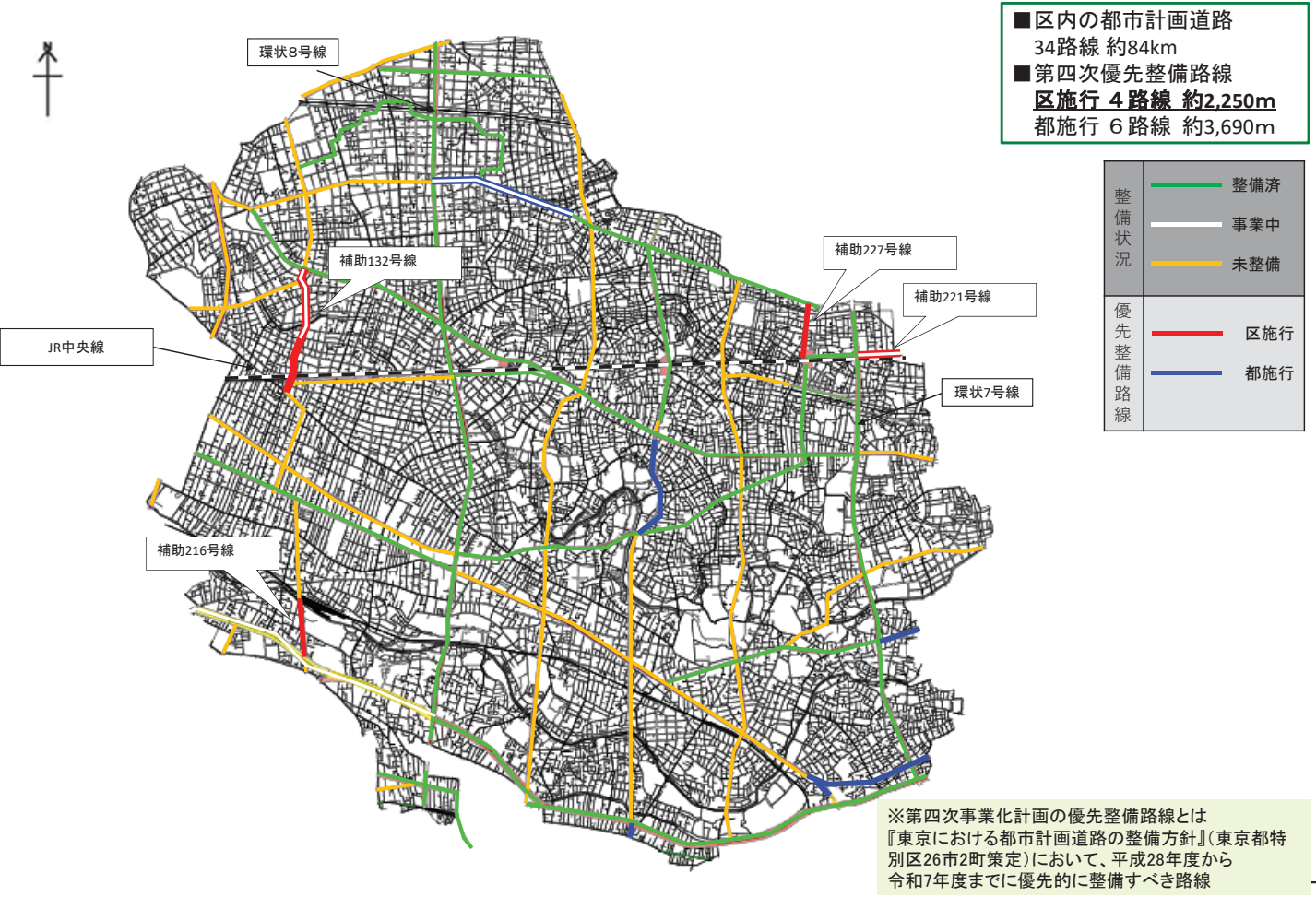
出典：東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)

5

都市計画道路ができるまでの流れ

- ・都市計画道路ができるまでの流れとしては、大きく分けて測量・用地買収・工事があります。
- ・測量から事業着手の手続きまでで概ね2年程度、そこから用地買収・工事を経て完成まで概ね7～10年程度の時間がかかります。





都市計画道路の整備状況

・杉並区内の都市計画道路の整備率は約50%で、東京都の整備率よりも低く、特に南北方向の整備が遅れています。

東京都の都市計画道路の整備状況

令和5年3月31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	1,770	1,181	165	423	66.7
多摩地域	1,426	896	144	384	62.8
島しょ部	10	10	0	0	100.0
合 計	3,207	2,088	310	808	65.1

※各項目の合計は、少数以下を切り捨てて集計しているため一致しないところもあります。
※未着手延長には、概成の都市計画道路が含まれています。

出典：東京都都市整備局HP

杉並区の都市計画道路の整備状況

		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 (%)
幹線道路	放射線	18.3	12.5	1.1	4.7	68.2
	環状線	11.8	10.4	0.0	1.5	87.5
補助線街路		48.2	14.9	2.1	31.2	30.9
その他街路	区画街路	1.5	1.4	0.1	0.0	92.1
	都市高速鉄道 附属街路	1.2	0.0	1.2	0.0	0.0
	特殊街路	3.0	2.9	0.0	0.1	96.2
	駅付近街路	0.4	0.4	0.0	0.0	100.0
合 計		84.4	42.5	4.5	37.5	50.3

出典：杉並区資料（令和7年3月31日現在）

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。

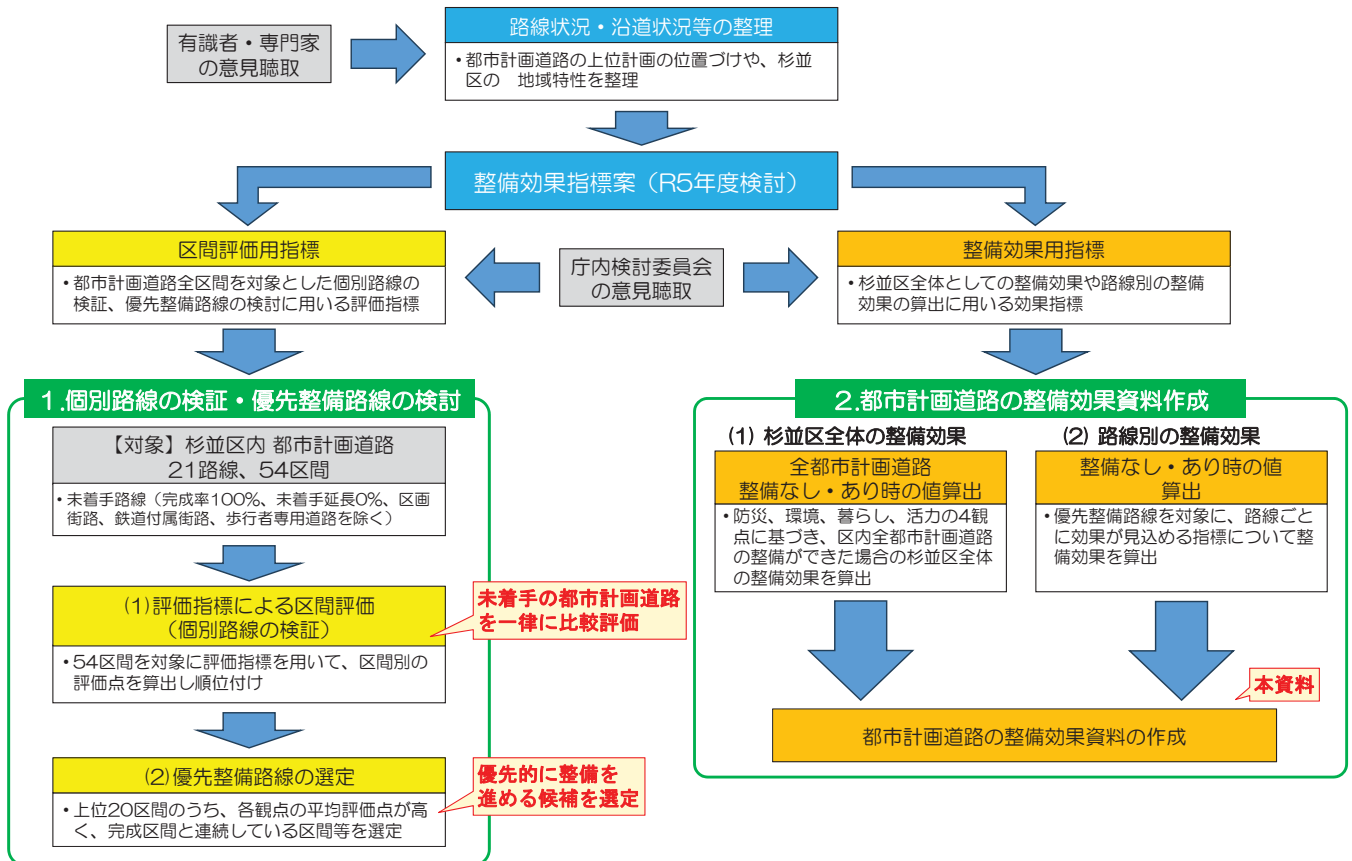
防災性 ○ 消防活動困難区域があり、災害時に消防車が円滑に通れる道路の整備が必要 ○ 避難所などへの経路となる道路の幅員が狭いため、安全に避難できる道路の整備が必要 ○ 救急車等の通行に支障のある幅員 4m 未満の道路が約 5 割あり、救急車等が通行できる道路の整備が必要 ○ 災害時に拠点となる病院などが幹線道路に面していない場合が多いため、アクセスを向上させる道路の整備が必要 ○ 都市計画道路の整備率が低く、延焼遮断帯となる道路の整備が必要	 道路の幅員が狭く、消防車等が円滑に通れない道路が多い
安全性 ○ 現状で駅周辺の歩行者・自転車の交通量が多く、さらに、本格的な少子高齢化社会の到来を見据え、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

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

R5年度からの検討内容

・R5年度に検討された「整備効果指標」を基に、未着手の都市計画道路を評価する「区間評価用指標」を検討し、**区間評価と優先整備路線の選定**を行いました。



区独自の評価指標

区内の未整備の都市計画道路について、「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野ごとに杉並区の地域特性や社会情勢を鑑みた区独自の評価指標を設定し、どの路線がどの分野で整備効果が高いのかを検証しました。

左側に【評価方法】の説明、右上が【考え方】、右下に【評価結果】を地図で示しました。

指標1【防災】：防災拠点へのアクセス性向上

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

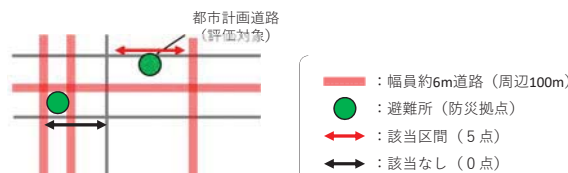
・連続した幅員約6m以上道路の周辺に立地していない避難所（防災拠点）が対象区間の整備によりその周辺に含まれるようになった場合：5点
（都市計画道路により、幅員約6m道路だけでアクセスできるようになった場合。すでに約6m道路だけで到達できる防災拠点は除く）

※幅員約6m：幅員5.5m以上を示す

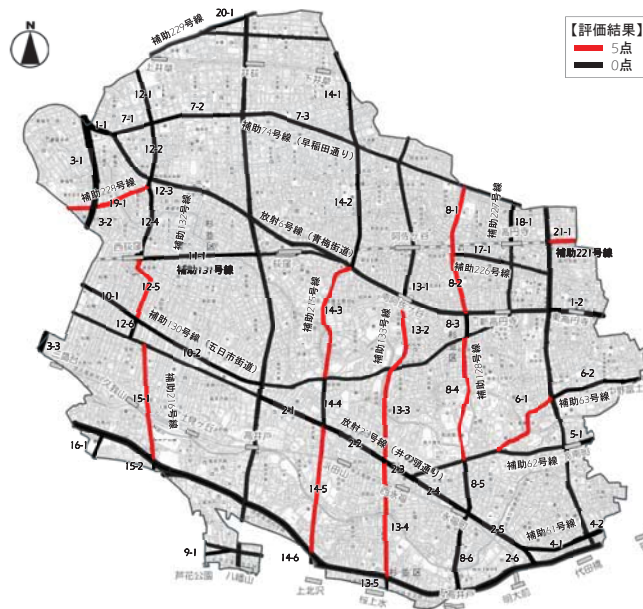
※周辺：道路から100mの範囲

※避難所（防災拠点）：震災救援所、広域避難所、一時避難地

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



13

指標2【防災】：災害時の避難路等の確保

1. 区間評価用指標の考え方

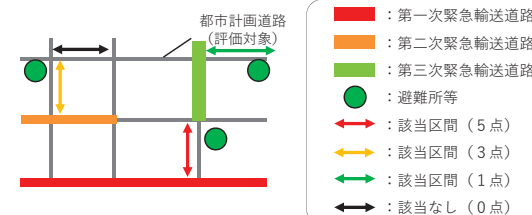
評価方法

・第一次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：5点
・第二次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：3点
・第三次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：1点
（周辺に避難所等がある区間が、緊急輸送道路と接続している場合）

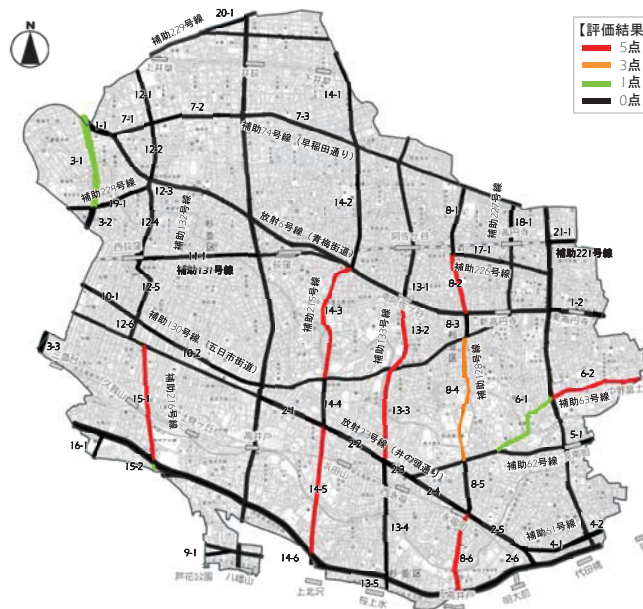
※避難所（防災拠点）：震災救援所、広域避難所、一時避難地

※緊急輸送道路：東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらと連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と支線が指定する拠点/指定拠点をとを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



14

指標3【防災】：緊急道路障害物除去路線と緊急輸送道路を接続

1. 区間評価用指標の考え方

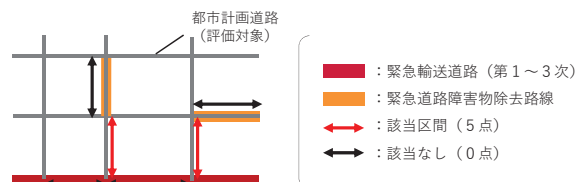
評価方法

・緊急道路障害物除去路線と緊急輸送道路を結ぶ区間：5点

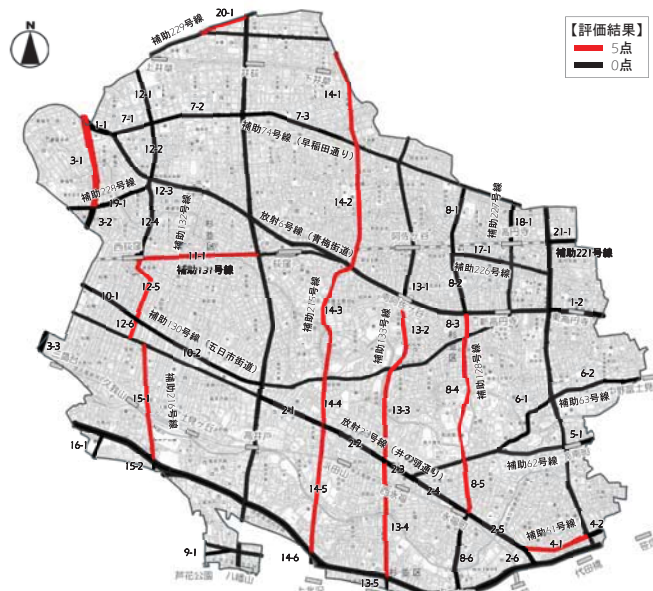
※区間延長の半分以上が緊急道路障害物除去路線または緊急輸送道路の場合は0点

※緊急道路障害物除去路線：震災後初期の緊急輸送機能の回復を図るために、落下倒壊物などの除去や簡易な応急復旧対策を優先的に行う路線

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



15

指標4【防災】：消防活動困難度の改善

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

消防活動困難地域改善面積を算出し、通過する面積の大きさごとに区間を3段階で配点

（都市計画道路の整備により改善される消防活動困難地域の大きさ）

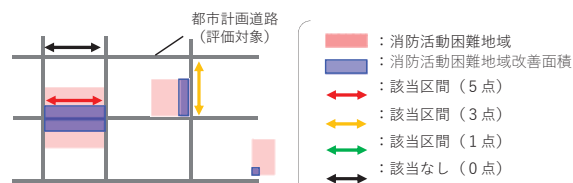
- ・35,000㎡以上の地域を通過する区間：5点
- ・12,000～35,000㎡の地域を通過する区間：3点
- ・5,000～12,000㎡の地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点

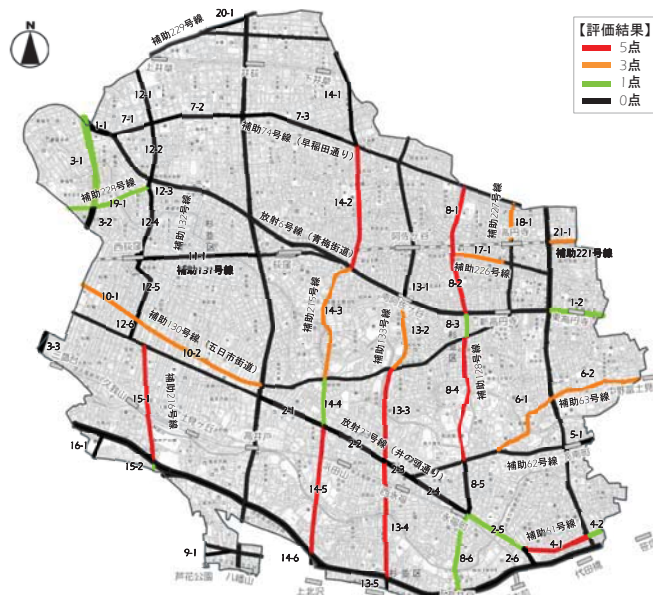
※消防活動困難地域：消防車が進入可能な幅員6m以上の道路から、消火ホースが届く範囲（140m）外のエリア。（都市計画道路は幅員6m以上なので、その沿道は消火ホースが届くようになる）

※消防活動困難地域改善面積：消防活動困難地域と「都市計画道路の幅員+140mのエリア」が重なる面積

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



16

指標5【防災】：延焼遮断機能の向上

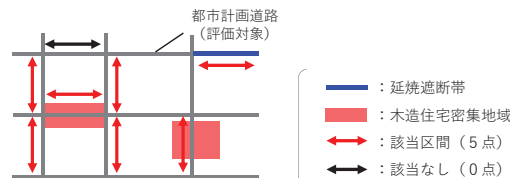
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

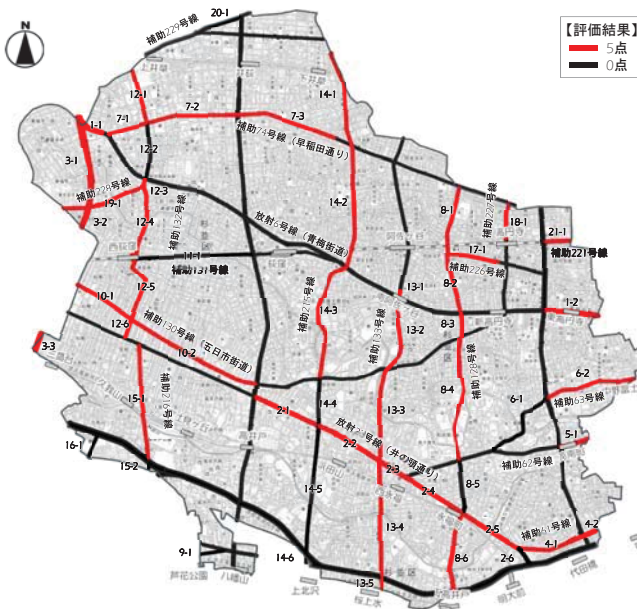
・木密地域を通過する区間または、延焼遮断帯（骨格防災軸・主要延焼遮断帯・一般延焼遮断帯）に該当する区間：5点

※区間延長の半分以上が延焼遮断帯に該当する場合加点とする
 ※延焼遮断帯：市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等や、その近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



17

指標6【防災】：不燃化率の改善

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

都市計画道路の幅員+5mのエリアについて整備なし・ありの不燃化率を算出し、その改善ポイントごとに配点

（整備により、その沿道5mの燃えやすい建物なくなる効果）

- ・改善ポイント18以上の区間：5点
- ・改善ポイント12以上の区間上：3点

※等量で5段階に分け、上位2段階に配点

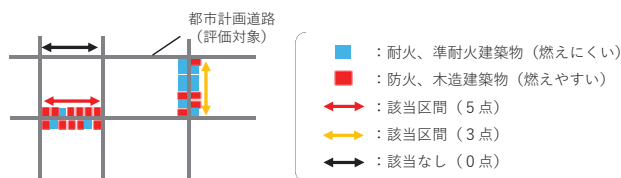
※不燃化率 = (耐火建築物面積 + 準耐火建築物面積 × 0.8) ÷ 全建物面積
 （数値が高いほど燃えにくい）

※改善ポイント：整備あり不燃化率（%）－整備なし不燃化率（%）

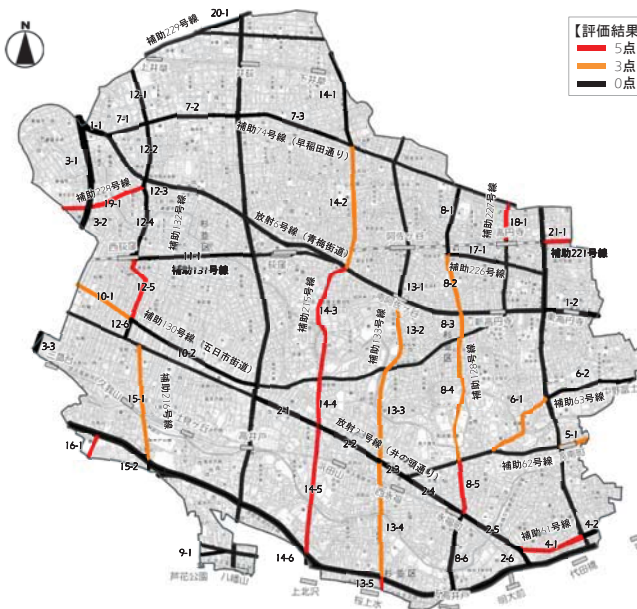
→都市計画道路整備により解体される燃えやすい建物面積の大きさ

※整備ありは都市計画道路に重なる建物は削除

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



18

指標7【防災】：救急医療施設へのアクセス性向上

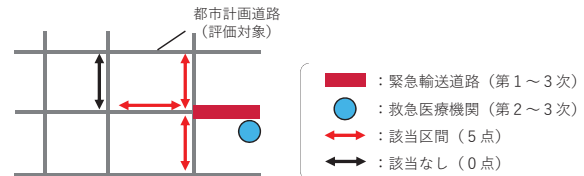
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

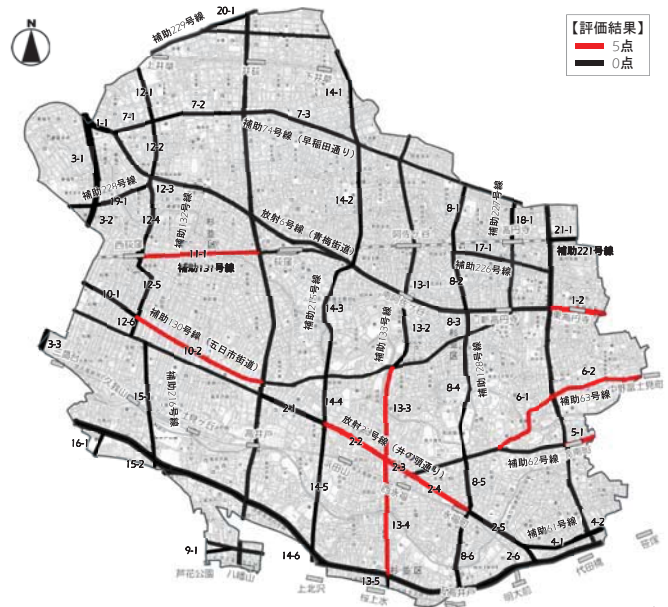
・救急医療機関まで緊急輸送道路を介したアクセスが可能な区間：5点

※介す緊急輸送道路は1路線までとする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



19

指標8【環境】：自転車利用の促進

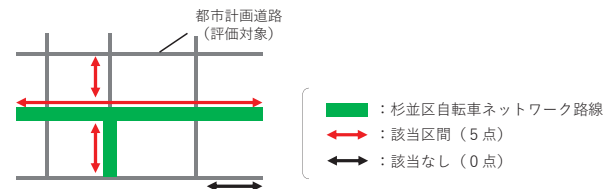
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

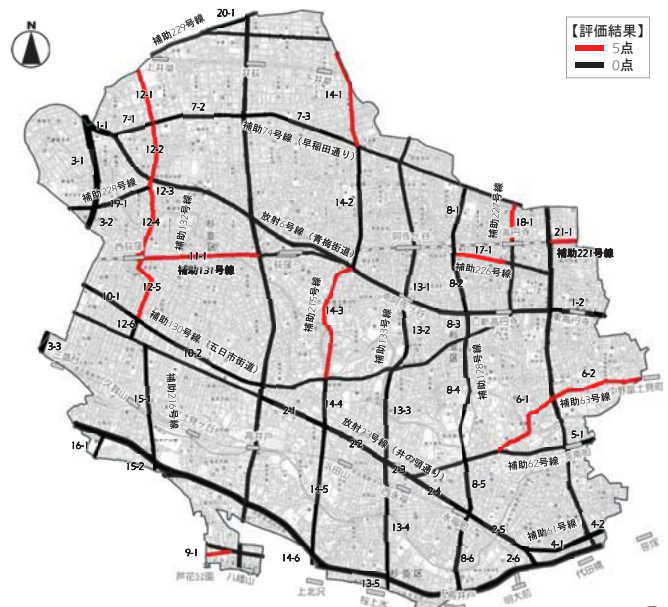
・杉並区自転車ネットワーク路線と重複する区間または同じ自転車ネットワーク路線と接続する区間：5点

※区間延長の半分以上が自転車ネットワークと重複する場合加点とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



20

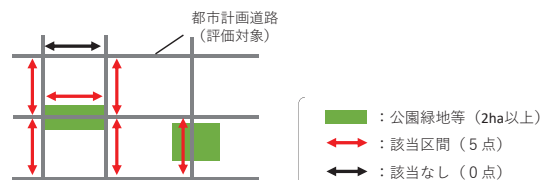
指標9【環境】：緑豊かな都市空間の創出

1. 区間評価用指標の考え方

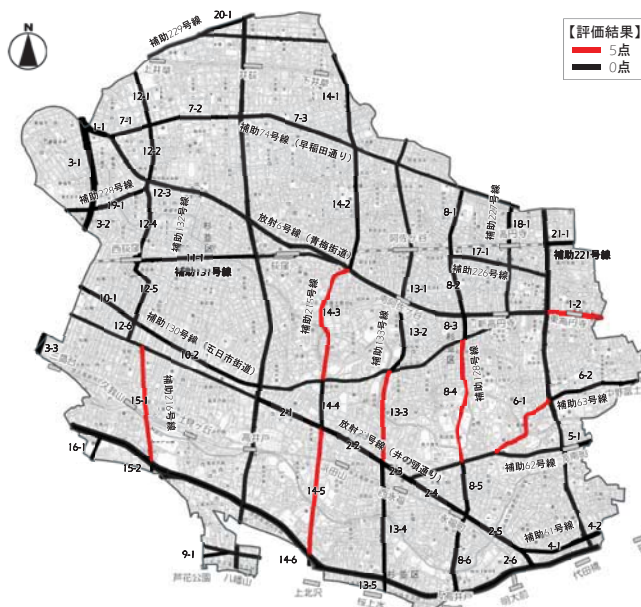
評価方法

- 公園緑地等（2ha以上）と接続する区間：5点

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



21

指標10【環境】：「みどりの軸」整備によるみどりのネットワークの強化

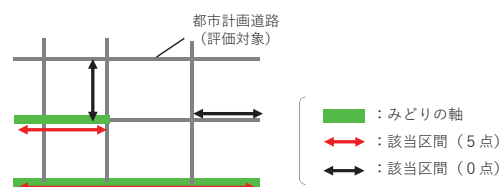
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

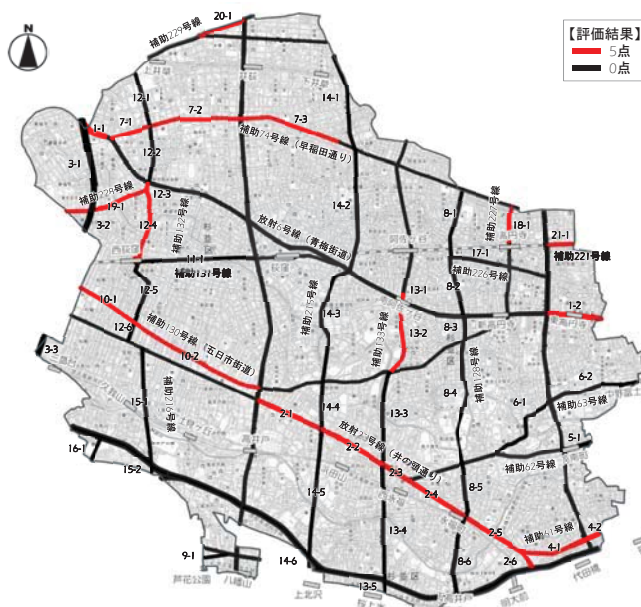
- みどりの軸に該当する区間：5点

※みどりの軸：歩道部分の積極的な緑化に努める幹線道路
※区間延長の半分以上がみどりの軸に該当する場合加点とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



22

指標11【暮らし】：安全な通学路の整備

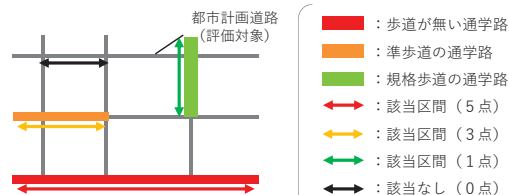
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

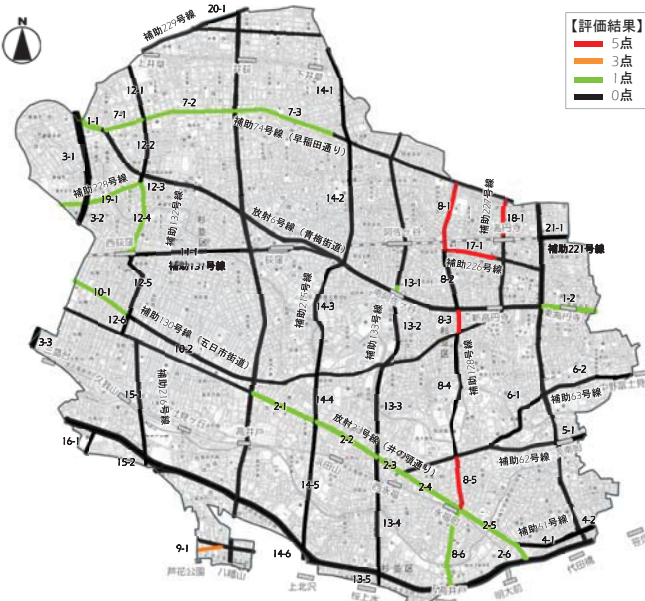
- ・歩道が無い通学路に重複する区間：5点
- ・準歩道の通学路に重複する区間：3点
- ・規格歩道の通学路に重複する区間：1点

※準歩道：自動車と歩行者の通行エリアを柵などで分離している箇所
 ※規格歩道：縁石などで段差を設けて分離している箇所
 ※区間延長の半分以上が各通学路に該当する場合加点とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



23

指標12【暮らし】：生活道路の安全性の向上

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

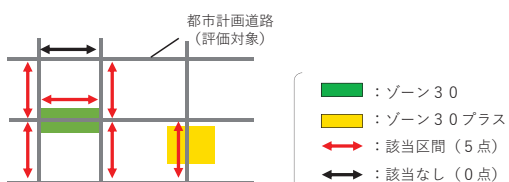
- ・ゾーン30、ゾーン30プラスの外周および内側を通過する区間：5点

※ゾーン30：最高速度30km/hの区域規制により、交通安全の向上を図る区域

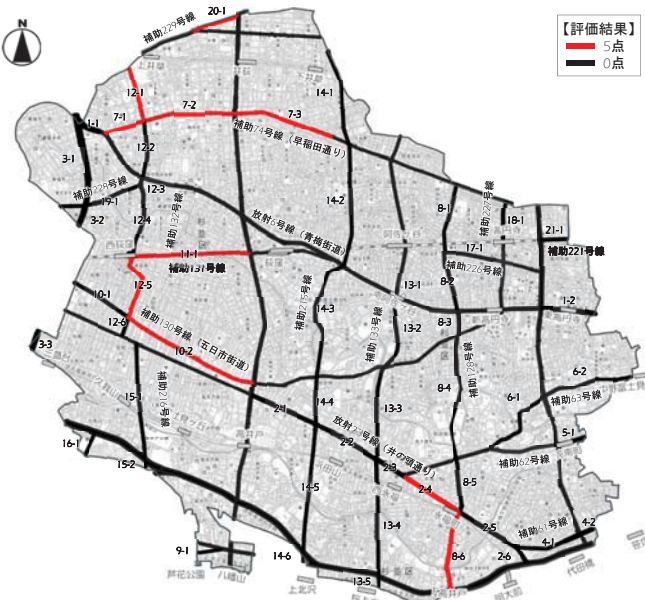
※ゾーン30プラス：最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより、交通安全の向上を図る区域

※物理的デバイスの例：狭さく、ハンプ、スムーズ横断歩道などの速度抑制を目的とした構造物

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



24

指標13【暮らし】：道路のバリアフリー化（UD推進）※

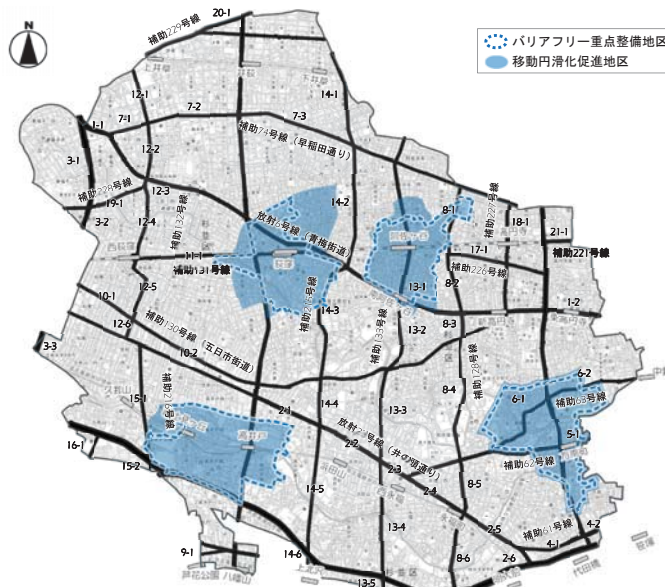
1. 区間評価用指標の考え方

※ユニバーサルデザイン

評価方法

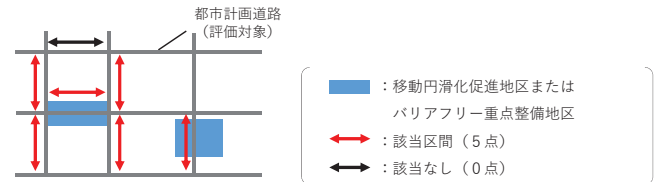
・移動円滑化促進地区またはバリアフリー重点整備地区範囲を通過する区間：5点

※移動円滑化促進地区：高齢者や障害者が円滑に移動できるよう、バリアフリー化を推進する地区

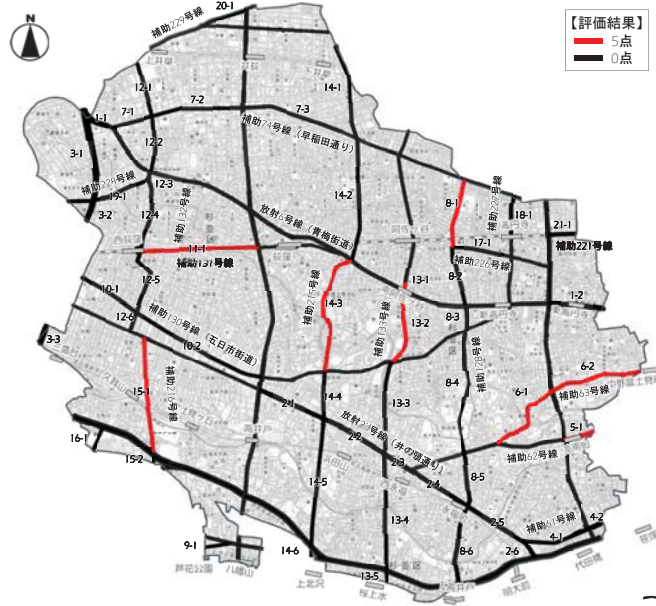


出典：杉並区バリアフリー基本構想、R5.3

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



25

指標14【暮らし】：バス路線網の再編・効率化

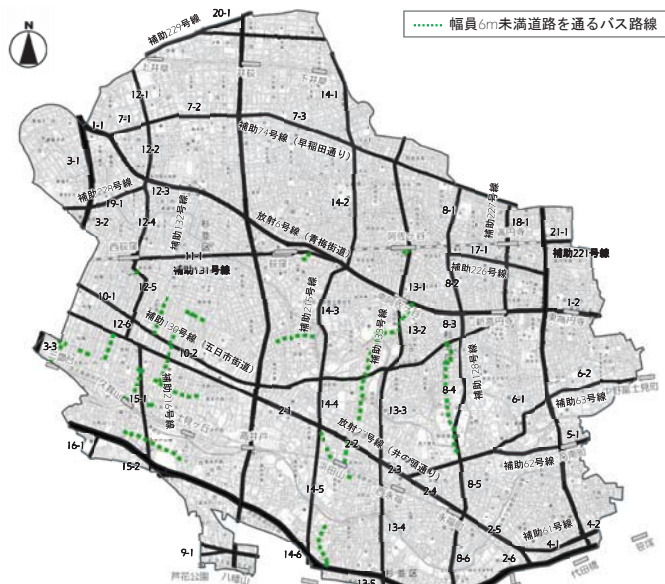
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

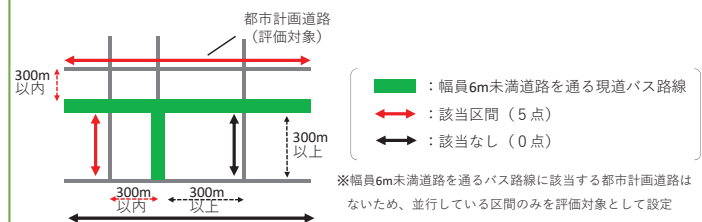
都市計画道路がバス路線となると仮定し、6m未満の現道バス路線（すざ丸および路線バス）を代替する区間を評価

・現道バス路線（6m未満）に並行している区間：5点

※並行：現道バス路線から300m以内の区間に限る



【考え方】イメージ図



※幅員6m未満道路を通るバス路線に該当する都市計画道路はないため、並行している区間のみを評価対象として設定

【評価結果】点数付け



26

指標15【暮らし】：交通不便地域の減少

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

公共交通不便地域改善面積を算出し、その大きさごとに3段階で配点
(都市計画道路の整備により改善される公共交通不便地域の大きさ)

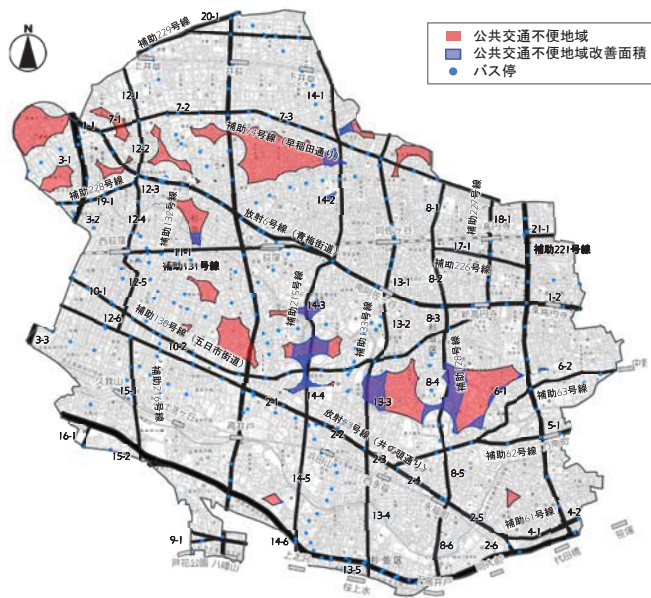
- ・50,000㎡以上の地域を通過する区間：5点
- ・50,000～30,000㎡地域を通過する区間：3点
- ・30,000～22,000㎡地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点

※公共交通不便地域：鉄道駅から800m、バス停から200mの範囲外となる地域。(都市計画道路がバス路線となると仮定した場合に、公共交通不便地域は減少するという効果)

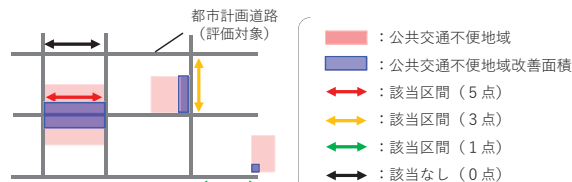
※公共交通不便地域改善面積：公共交通不便地域と「都市計画道路の幅員+200mのエリア」が重なる面積

※現道およびバス路線がある区間は対象外

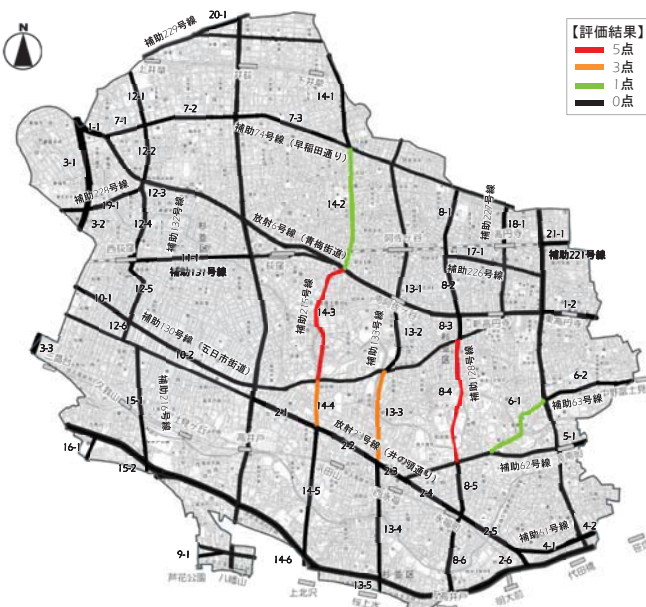


出典：杉並区地域公共交通計画、R5.3

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



27

指標16【暮らし】：歩行者・自転車の安全確保

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

現道拡幅路線を対象とし、その現道について、

- ・規格歩道に重複しない区間：5点
- ・規格歩道に重複する区間：0点

※規格歩道：縁石などで段差を設けて分離している箇所

※都道については基本的に規格歩道ありとする

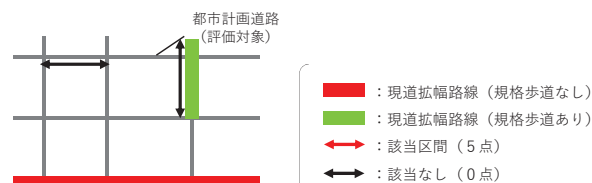
※対象区間の半分以上の延長が現道である場合「現道あり」

※区間延長の半分以上が規格歩道に重複するかどうかにより評価

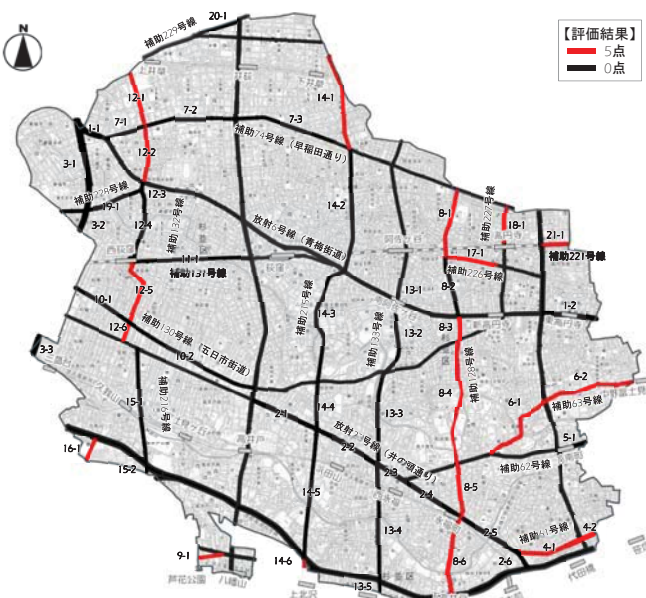
※現道がない場合は0点



【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



28

指標17【活力】：交通結節点（駅）との接続強化

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

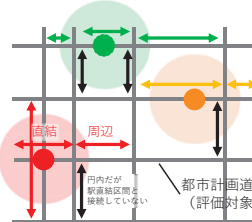
一日平均乗車数を基に駅ランク（上中下）を設定し配点

- ・上位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：5点
- ・中位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：3点
- ・下位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：1点

※周辺の区間：駅から800m以内かつ同路線の「駅に直結する区間」に接続する区間

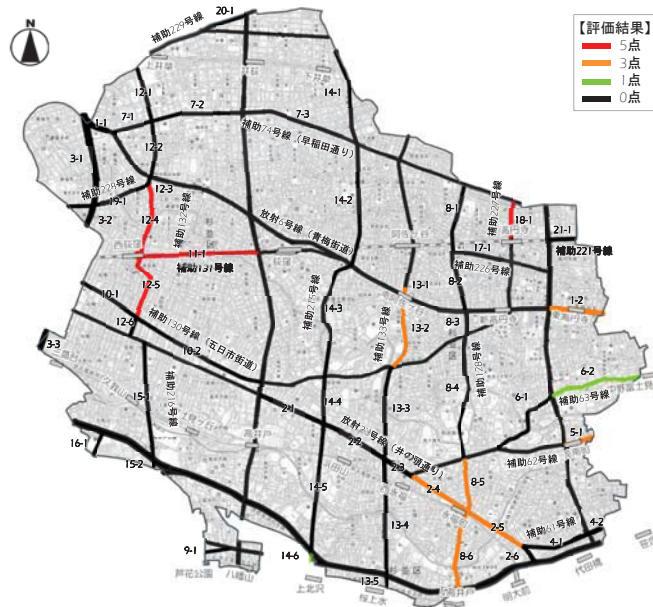
※ランク分けについては、区内全駅を一日平均乗車数が多い順に並べ、上位・中位・下位が等量の駅数になるよう3分割した。

【考え方】イメージ図



- ：上位ランクの駅、半径800m
- ：中位ランクの駅、半径800m
- ：下位ランクの駅、半径800m
- ：該当区間（5点）
- ：該当区間（3点）
- ：該当区間（1点）
- ：該当なし（0点）

【評価結果】点数付け



29

指標18【活力】：観光周遊性の向上

1. 区間評価用指標の考え方

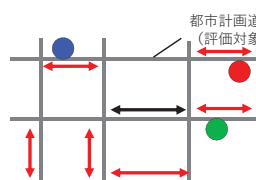
評価方法

- ・商店街または指定登録文化財のいずれかに接続する区間：5点

※指定登録文化財：国指定、東京都指定、杉並区指定のいずれか

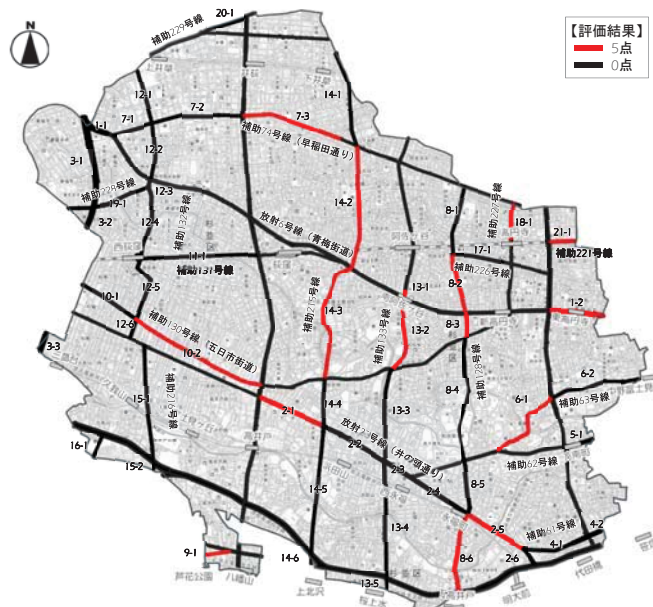
※商店街：すぎなみ区環境ある区マップ記載の商店街

【考え方】イメージ図



- ：商店街
- ：指定登録文化財（国指定）
- ：指定登録文化財（都指定）
- ：指定登録文化財（区指定）
- ：該当区間（5点）
- ：該当なし（0点）

【評価結果】点数付け



30

指標19【活力】：都市活動軸・地域活動軸の形成

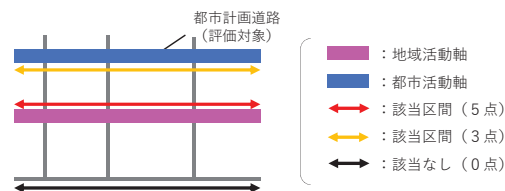
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

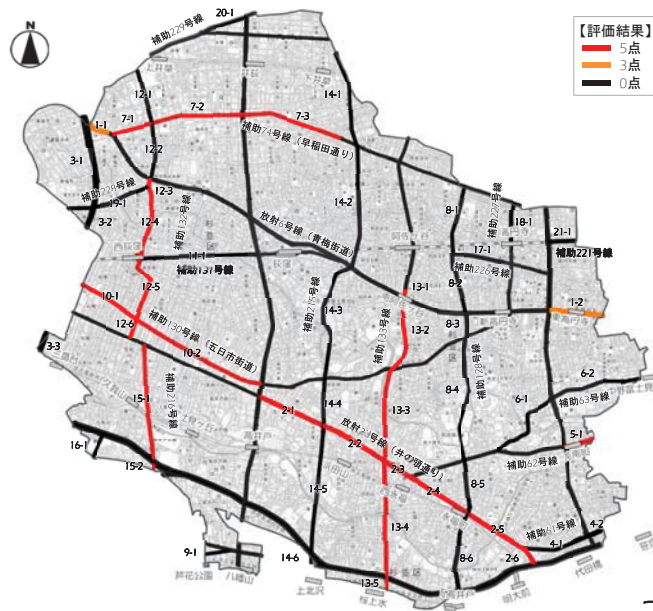
- ・地域活動軸に該当：5点
- ・都市活動軸に該当：3点

※地域活動軸：区内外の地域間交流を図り、安全な生活圏を構成する補助幹線道路の沿道
 ※都市活動軸：区の骨格的道路交通網として位置づけられた幹線道路・補助幹線道路

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



出典：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）、R5.9

31

指標20【活力】：南北交通の強化

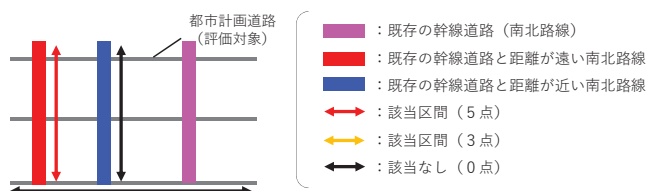
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

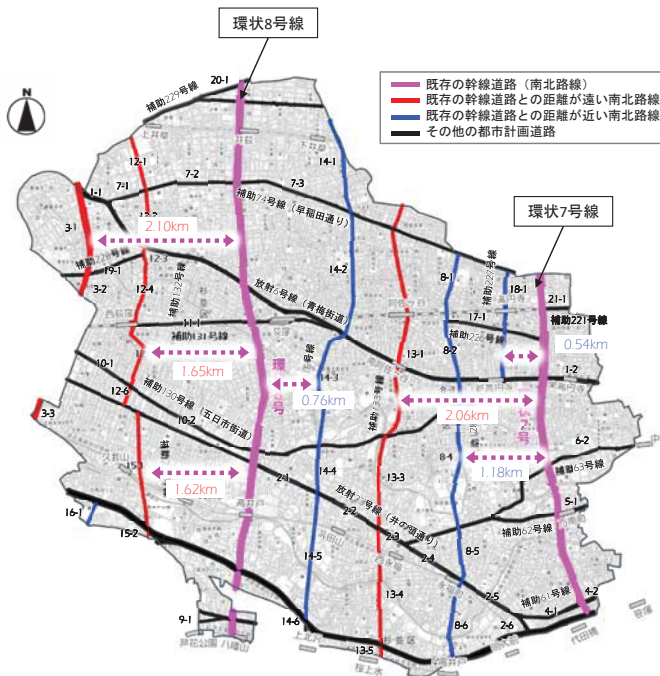
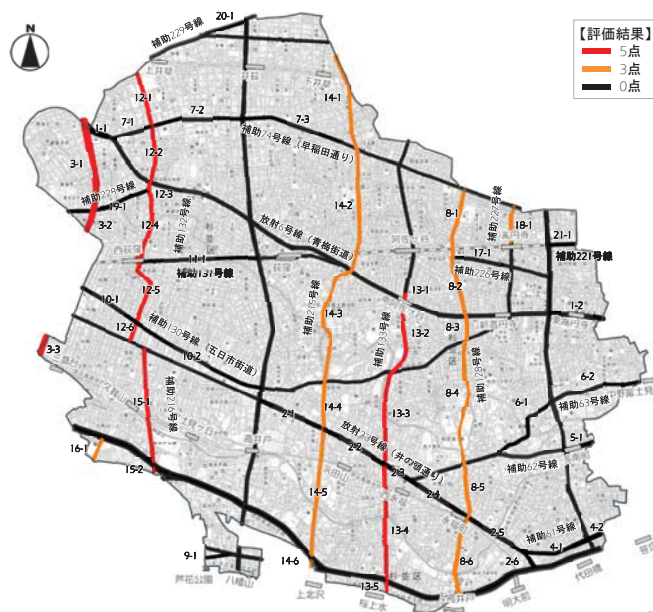
- ・南北路線のうち、既存の幹線道路（環状7号線・環状8号線）からの距離がより大きい南北路線：5点
- ・その他の南北路線：3点

※環状7号線周辺：補助133号が補助128号より距離が大きいので配点大
 ※環状8号線周辺：補助132号、216号、外環の2が補助215号より距離が大きいので配点大

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



32

指標21【活力】：円滑な道路ネットワークの連続性の確保

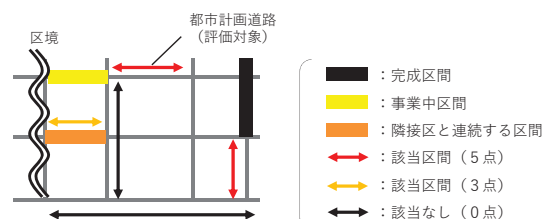
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

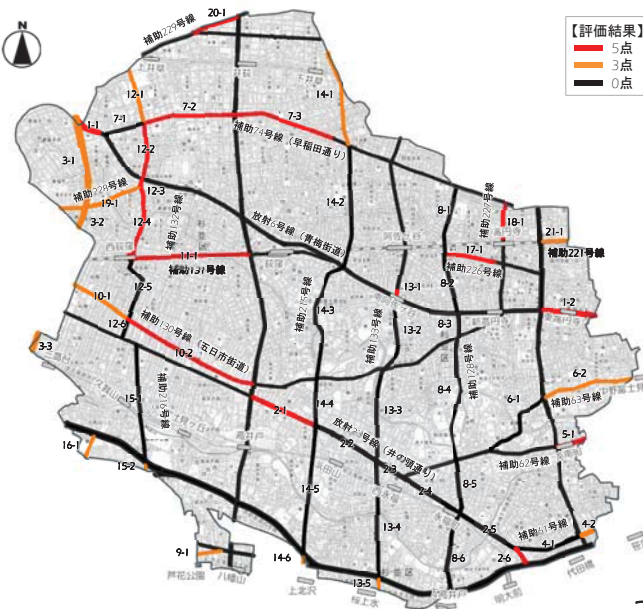
- ・完成または事業中区間に連続する区間：5点
- ・隣接区と連続する区間：3点

※どちらにも該当する場合5点

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



33

指標22【活力】：市街地の形成状況

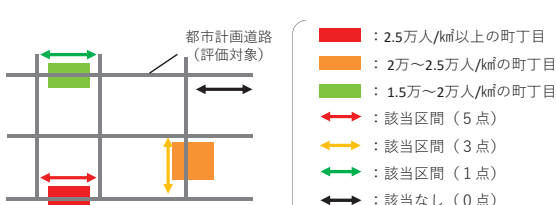
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

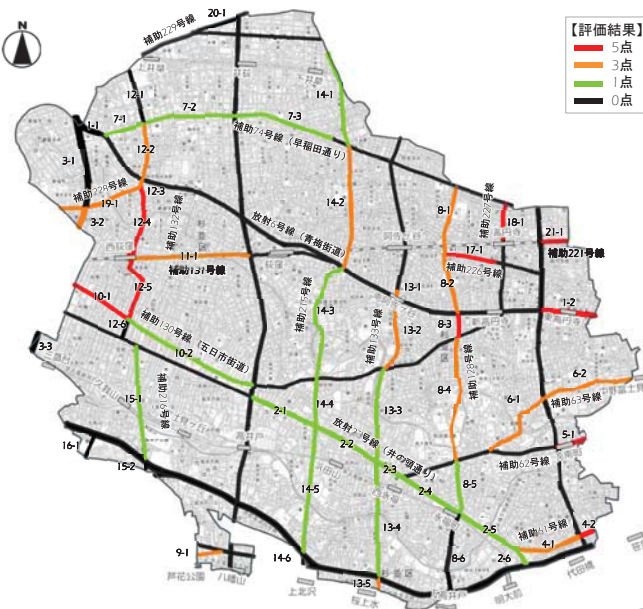
- 通過する小地域の人口密度（人/㎢）で配点
- ・2.5万人/㎢以上の小地域を通過する区間：5点
 - ・2万人/㎢～2.5万人/㎢の小地域を通過する区間：3点
 - ・1.5万人/㎢～2万人/㎢の小地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点
※複数通過する場合は最大で配点
※令和2年10月1日時点（R2国勢調査）より

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



34

指標23【活力】：沿道のまちづくりとの関連

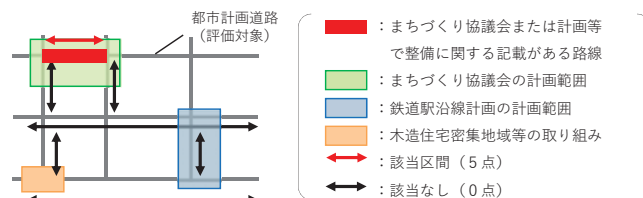
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

まちづくり協議会または鉄道沿線・駅周辺のまちづくり計画等で位置づけられている区間：5点

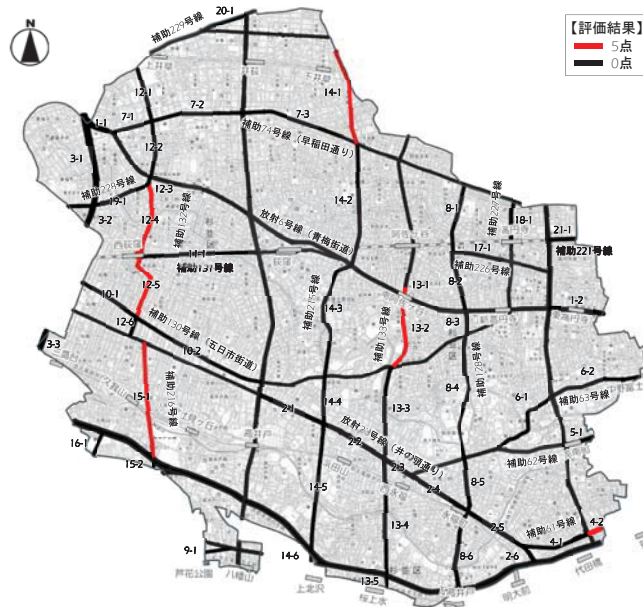
※計画内で対象都計道の整備に関する内容が記載されているものを抽出

【考え方】イメージ図



※木造住宅密集地域等の取り組み：阿佐谷南・高円寺南地区防災まちづくり、方南一丁目地区 防災まちづくり計画

【評価結果】点数付け



35

指標24【その他】：円滑な道路整備事業の実施環境

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

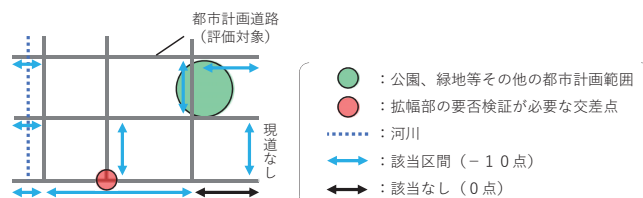
計画の変更や交差点拡幅部の要否検証、また他都市計画との重複がある路線や、河川との交差がある路線、現道がない路線については、円滑な事業実施環境が整っていないとし、マイナス評価とする。

- 交差点拡幅部の要否検証が必要な区間
- 他都市計画との重複がある区間
- 河川との交差がある区間
- 現道がない区間

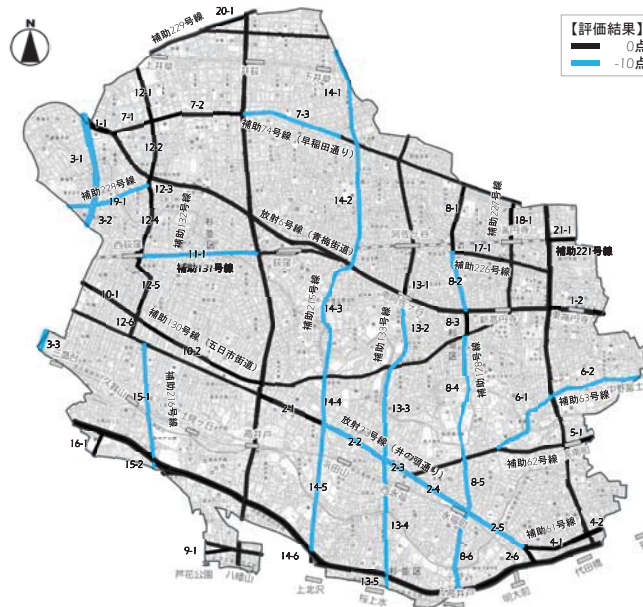
：-10点

※現道については、対象区間の半分以上の延長が現道である場合に「現道あり」とする

【考え方】イメージ図

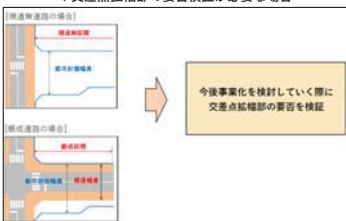


【評価結果】点数付け



36

▼交差点拡幅部の要否検証が必要な場合



※在り方に関する基本方針P.42

▼河川との交差がある場合



※在り方に関する基本方針P.52

▼他の計画との重複があり調整が必要な場合



※在り方に関する基本方針P.60

▼外環関連のまちづくりに関連する場合



※第四次事業化計画P.45

⇒円滑な道路整備事業の実施環境が整っていないので、マイナス評価とする

評価方法

路線全区間の現況幅員が8m以上あり、歩車分離されている路線については、既に都市計画道路同等の機能を概ね有しているとし、マイナス評価とする。

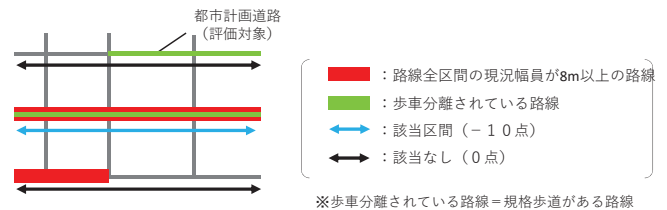
- ・路線全区間の現況幅員が8m以上の路線かつ歩車分離されている路線
：-10点



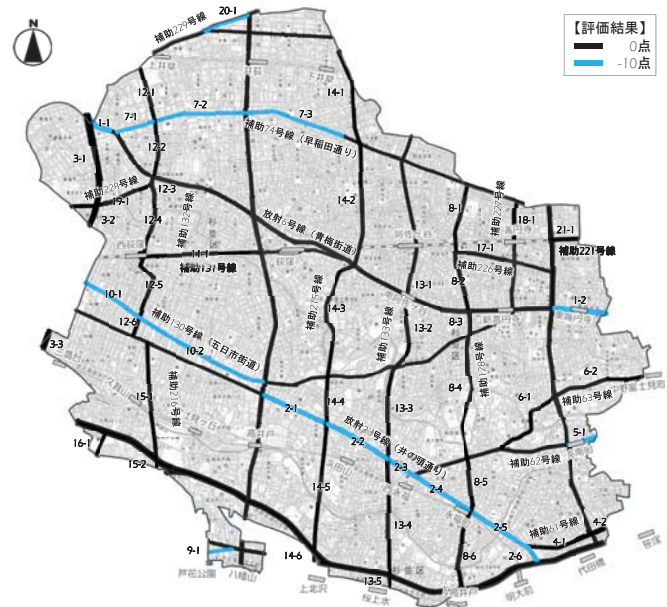
※出典：第四次事業化計画 P.26、78

⇒既に都市計画道路の機能を概ね有しているため、区による整備の優先順位は低いものとし、マイナス評価とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



■路線毎の効果

02 評価一覧

■：第四次優先整備区画

○交通事業化計画における学生専用路線は、直ちに事業着手する路線というわけではなく、あくまで事業化を目指して取り組む路線であり、事業着手する際は、地元の機運醸成が大切と考えています。そのため、**今更にお示しする路線数だけでなく、事業化が可能なそれ以外のテーマも含めて部長の皆さんと話し合いを検討しています。**

※本表は、区間評価点の高い順で表示しています。
※区間No.は、別途資料の「評価対象の都市計画道路位置図」に記載されている区間番号と一致しています。

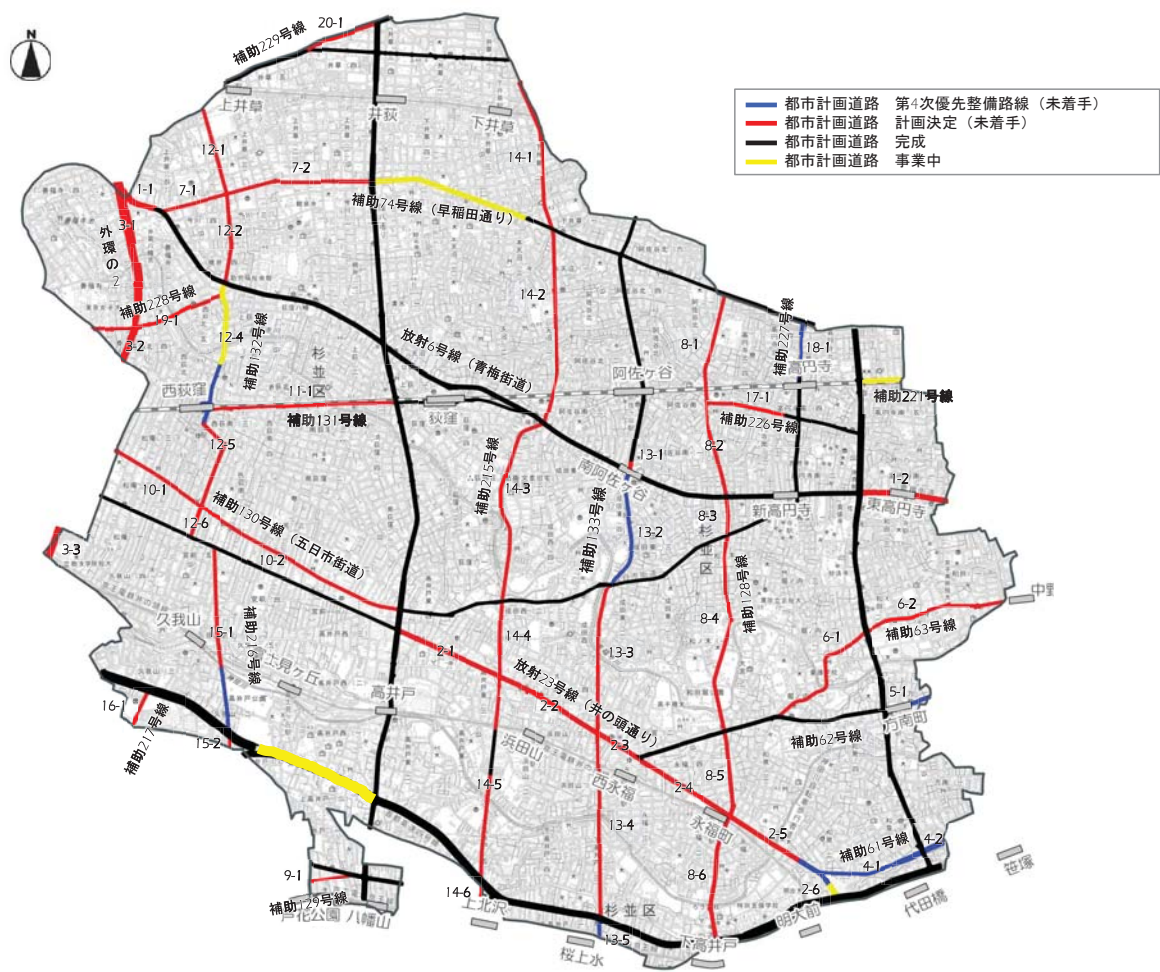
※本表は、区間評価点の高い順で表示しています。
※区間No.は、別途資料の「評価対象の都市計画道路位置図」に記載されている区間番号と一致しています。

■路線毎の効果

03 評価対象の

都市計画道路位置図

評価対象の都市計画道路位置図



■地域毎の効果

04 整備効果 (西荻地域)

西荻地域の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

令和7年6月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

西荻窪地域の都市計画道路の路線概要（補助132号線）

路線概要		
路線概要	路線名	補助132号線
	通称名	—
	区間	宮前5丁目～上井草3丁目
	幅員	16～30m（現道幅員11m）
	告示年月	昭和22年11月26日（戦後第128号）
進捗状況	変更告示	昭和41年7月30日（建告第2428号）
	計画延長	3,372m
	完成延長	0m
	事業中延長	606m
	未着手延長	2,766m
	完成率	0.0%

	計画名	位置づけ
上位・関連計画による位置づけ	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（放射6号線～西荻窪駅南側）
	防災都市づくり推進計画（東京都）	主要延焼遮断帯
	東京都緊急輸送道路ネットワーク計画	第二次：放射6号～善福寺川 第三次：放射6号以北
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	・防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、必要性を検討 ・みどりの軸（放射6号線～西荻窪駅間）
	東京都無電柱化計画（東京都）	整備効果の高い路線
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線
	杉並区耐震改修促進計画	緊急道路障害物除去路線

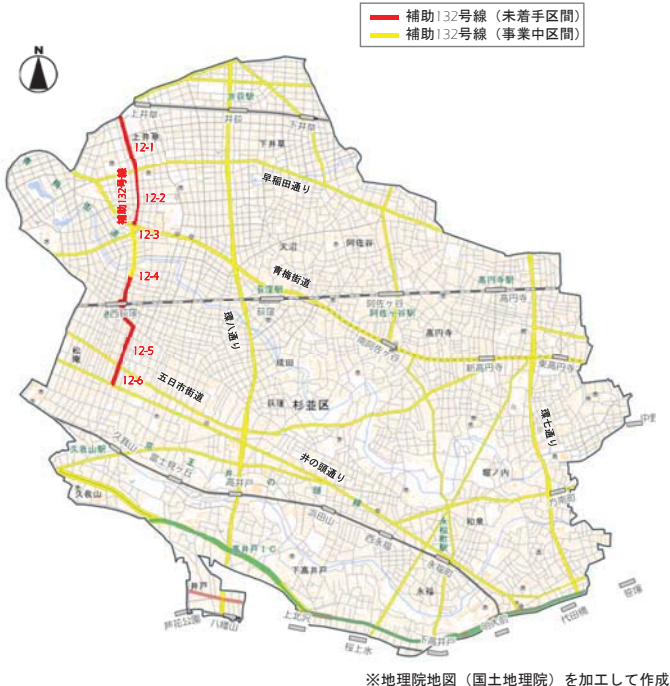


3

期待される整備効果【西荻窪地域】

- ・補助132号の区間評価結果を基に、以下の整備効果指標により整備効果を算出しました。なお、着目した指標は以下のとおり。
- ・【防 災】 防災拠点へのアクセスや延焼遮断、不燃化率の改善に関する指標
- ・【環 境】 自転車利用の促進、緑のネットワーク形成に関する指標
- ・【暮ら し】 バス路線網の再編・効率化、歩行者・自転車の安全確保に関する指標
- ・【活 力】 南北路線の強化など、道路ネットワークの形成に関する指標

観 点	整備効果指標		指標の内容
防 災	1	防災拠点等へのアクセス性向上	地域内輸送拠点から震災救援所へのアクセス時間短縮
	2	災害時の帰宅困難者の対応	西荻窪駅から広域避難場所へのアクセス時間短縮（徒歩）
	3	燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率の改善
	4	救急医療施設へのアクセス性向上	救急医療施設へのアクセス時間短縮
環 境	5	自動車からのCO2排出量削減	都計道整備に伴う速度向上によるCO2排出量削減 ※交通量推計を基に算出
	6	植樹帯による緑の増加	植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮ら し	7	救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内で到達できる地域の拡大
	8	歩行者・自転車の安全確保	歩道設置による歩行者・自転車の安全確保
活 力	9	交通結節点の形成と連携強化	西荻窪駅前広場機能の充実等
	10	ICへのアクセス性向上	区内のICへのアクセス時間短縮
	11	南北路線の強化	環七通り・環八通り以外の南北方向の幹線道路の整備



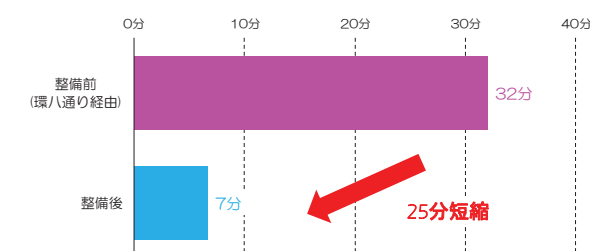
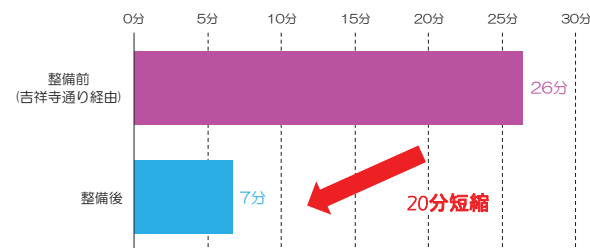
4

- ・震災が発生した場合、支援物資を震災救援所に配分・輸送する拠点である地域内輸送拠点が設定されています。
- ・杉並区の南北を連絡する環八通り等は渋滞となることが予想され、地域内輸送拠点からの物資等の輸送時間が大幅に増加してしまうことが予想されます。

⇒補助132号線の整備により、地域内輸送拠点から震災救援所等への所要時間が短縮します。

地域内輸送拠点（上井草スポーツセンター）から
震災救援所（高井戸第二小学校）へのアクセスルート

上井草スポーツセンター→高井戸第二小学校の所要時間の変化



5

補足

・地域内輸送拠点とは

- ・区の地域における支援物資の受入れ拠点であり、支援物資を受入拠点から震災救援所等に配分・輸送する際の拠点（区内に5箇所）

・震災救援所とは

- ・避難をする場所や避難生活を送る場所。震度5強以上の地震が発生した際などに、区立小中学校等に開設される。また、支援物資の配給や支援に関する情報が集まる拠点にもなる。

・震災救援所への所要時間が長くなると、

- ・怪我人の応急処置の遅れ
- ・生活必需品等の供給の遅れ などが懸念される。

・アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼地域内輸送拠点
（上井草スポーツセンター）



物資や人員の
輸送



▼震災救援所（学校など）

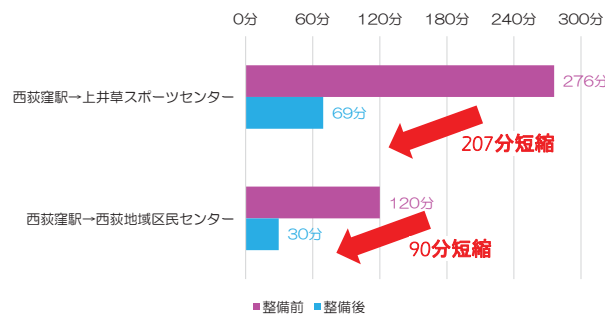


・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
 ⇒広い歩道を有する補助132号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、一時滞在施設・広域避難場所への避難時間が短縮されます。

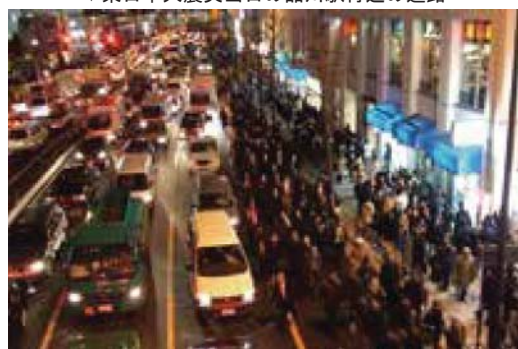
情報提供場所（西荻窪駅）から 広域避難場所（上井草スポーツセンター）への避難ルート



西荻窪駅→上井草スポーツセンターの避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

補足

・災害対策本部とは

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

・一時滞在施設とは

・帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設。

・広域避難場所とは

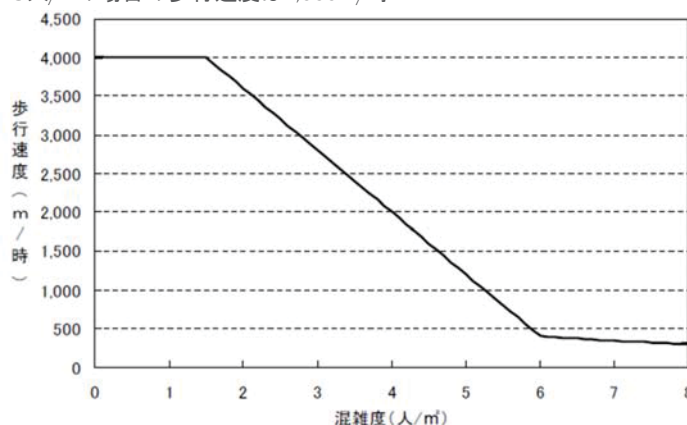
・震災時に拡大する火災から安全を確保するために設置された、公園・緑地、住宅団地、学校等のオープンスペースによる広域的な避難場所。

・避難時間 算出条件

- ・経路：現況で狭いルートを通る必要がある避難経路を設定。
- ・歩行速度：【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時
 【整備後】幅員の広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時

※帰宅行動シミュレーション結果について（内閣府）を参照。

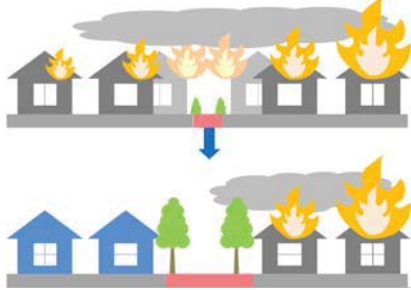
自由歩行が可能とされる1.5人/m²の場合の歩行速度は4,000m/時



出典：帰宅行動シミュレーションの結果について

- ・補助132号線整備が計画されている西荻南などの地域は、現状、火災に弱い（燃えやすい）建物が密集しています。
 - ・このような地域で火災が発生した場合、周辺に広く燃え広がる可能性があるため、幅員の広い道路や燃えにくい建物などの延焼遮断帯を整備し、地域の不燃化率を下げる必要があります。
- ⇒補助132号線の整備や周辺建物の不燃化により、火災の発生・拡大を防ぎ、地域としての防火対策が進みます。

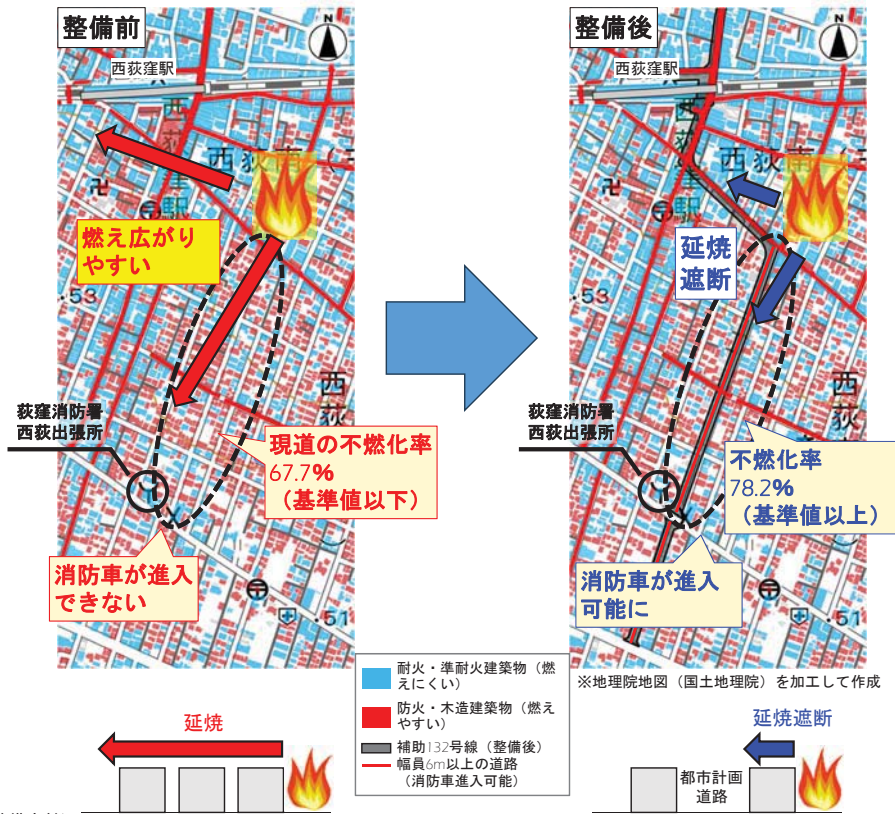
▼防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



▼道路整備による燃えにくいまちづくりの事例



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）
防災都市づくり推進計画（東京都）



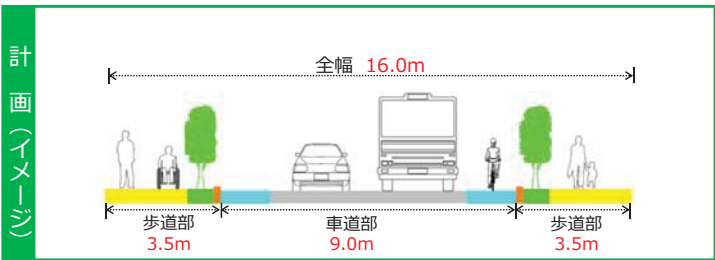
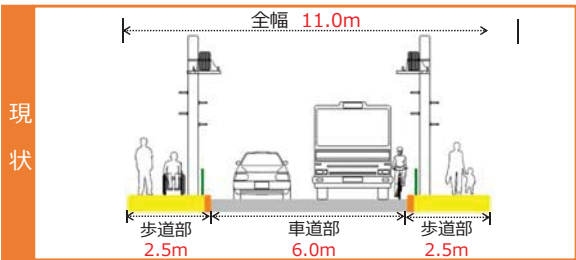
補足

●不燃化率

- ・全建物のうち燃えにくい建物がどれくらいあるかを表した指標。
- ・不燃化率＝（耐火建築物面積＋準耐火建築物面積×0.8）÷全建物面積
- ⇒値が高いほど燃えにくい
- ・都市計画道路の計画幅員の沿道5mの範囲を対象に算出

●延焼遮断帯

- ・市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間。
- ・道路の場合は、幅員によって延焼遮断機能を発揮する不燃化率が設定されており、補助132号線（幅員16m）の場合は不燃化率60%以上で機能を発揮する。



延焼遮断帯の形成
（機能を発揮する条件）

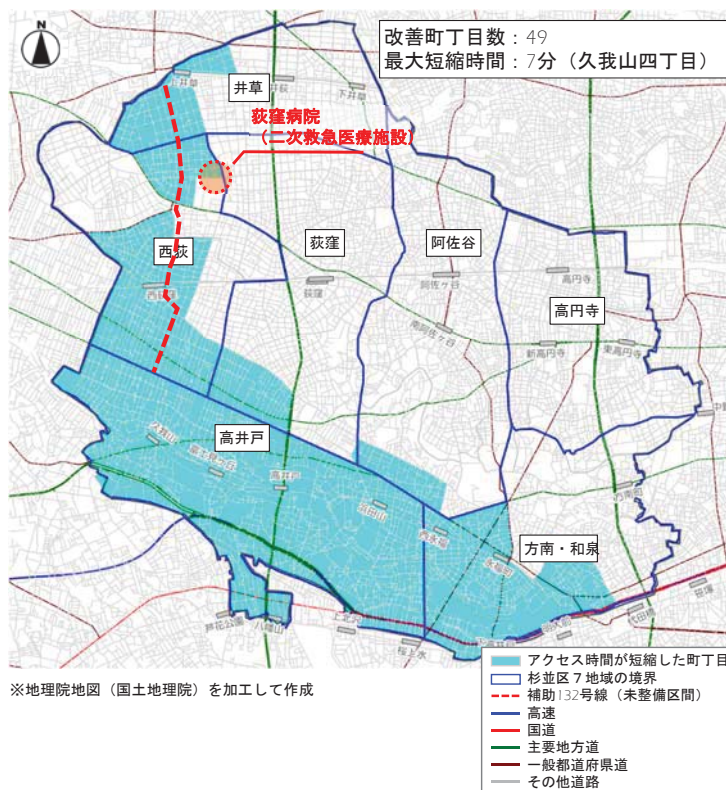
幅員	沿道の不燃化率
27m以上	条件なし
24m以上27m未満	40%以上
16m以上24m未満	60%以上
11m以上16m未満	80%以上

【現道】
幅員が11mの場合、沿道の不燃化率が80%以上で機能を発揮する
⇒現状では沿道の不燃化率67.7%のため、延焼遮断帯として機能していない

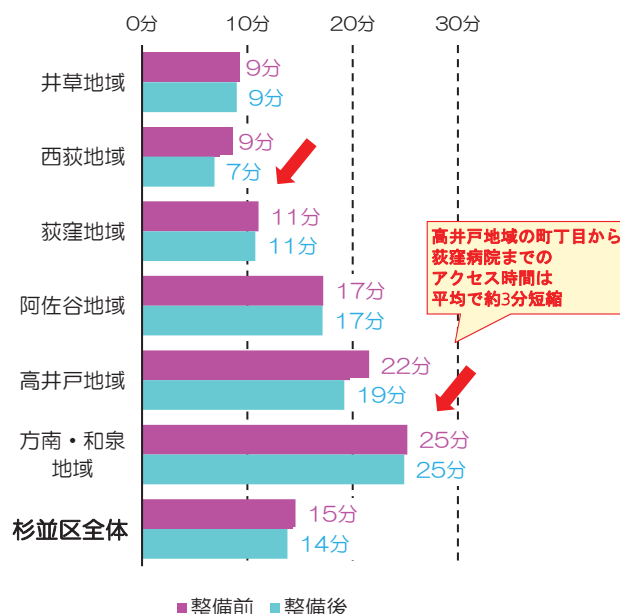
【整備後（計画）】
幅員が16mの場合、沿道の不燃化率が60%以上で機能を発揮する
⇒補助132号線では沿道の不燃化率78.2%のため、延焼遮断帯として機能する

- ・補助132号線の整備によって、救急医療施設へのアクセス時間の短縮が図られます。
- ・なお補助132号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮**が可能になります。

救急医療施設（荻窪病院）へのアクセス時間の短縮が図られる町丁目 【補助132号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化 （各町丁目から荻窪病院）



補足

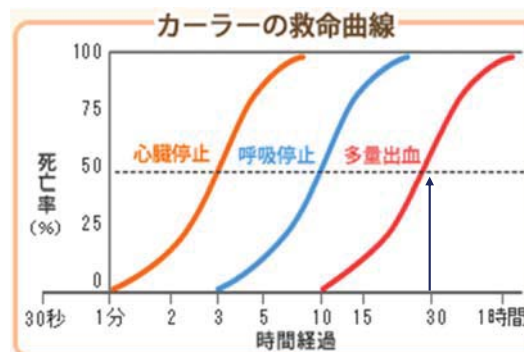
●アクセス時間 算出条件

- ・経路：各町丁目の重心から救急医療施設への経路を設定。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

●カーラーの救命曲線

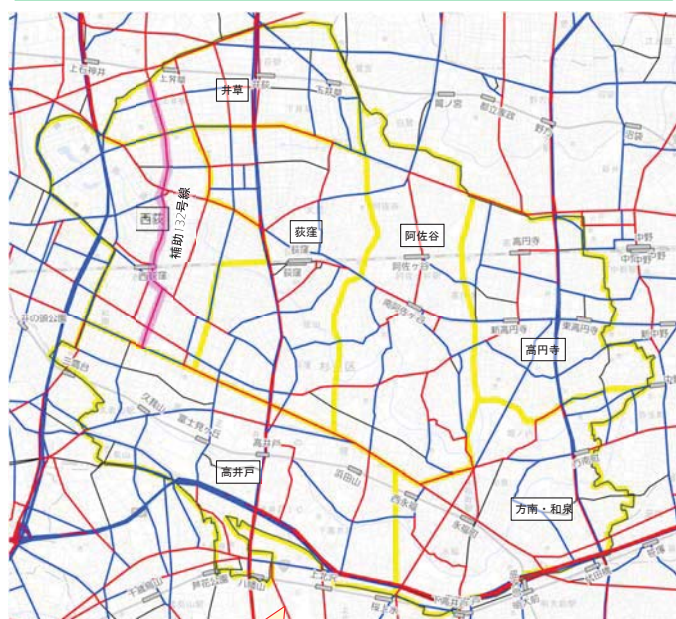
- ・心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- ・例えば、**多量出血**では**30分以内**に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになります。
- ・今回の例では、比較的遠い高井戸地域から荻窪病院への搬送時間短縮（22分→19分）が見込まれ、元々30分以内で搬送可能であることに加え、さらなる死亡率の減少が期待できます。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、多量出血では30分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる



- ・区内の都市計画道路の整備により、交通状況の変化が見込まれ、**地域のCO2排出量が削減される**ことが期待されます。
- ・ただし、一部地域では交通量の増加により、CO2排出量の増加が見込まれます。

都市計画道路整備による交通状況の変化

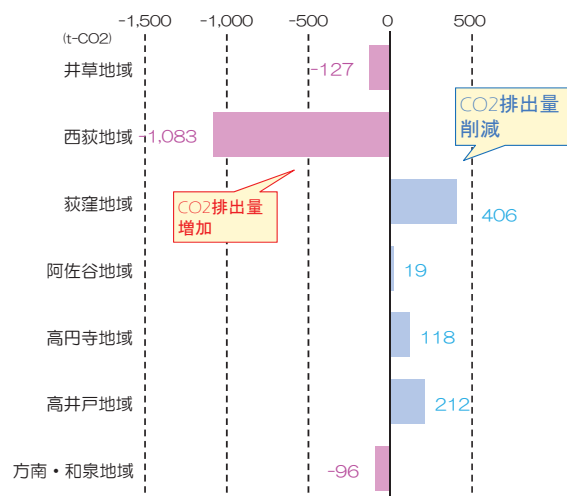


※交通量推計結果

荻窪、阿佐谷、高円寺、高井戸地域の交通量が減少

● 杉並区7地域の境界
● 交通量増加
● 交通量減少
● 上記以外

CO2の削減量



▼渋滞中はCO2排出量が多い



出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

13

補足

●車の速度とCO2排出量の関係

- ・車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少。

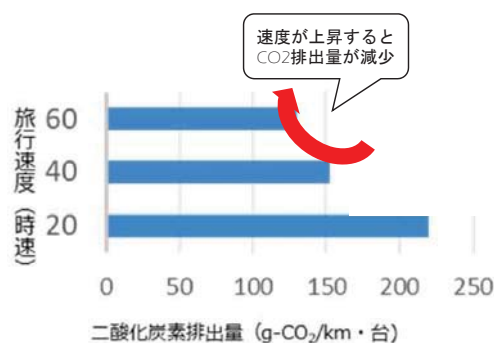
●1t-CO2の規模感

- ・1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当

●CO2排出量 算出条件

- ・「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
- ・現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

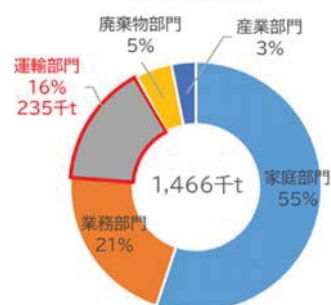
▼車からのCO2排出量は、速度に関係



速度が上昇するとCO2排出量が減少

▼杉並区におけるCO2排出量

部門別のCO2排出量割合【令和2年度】



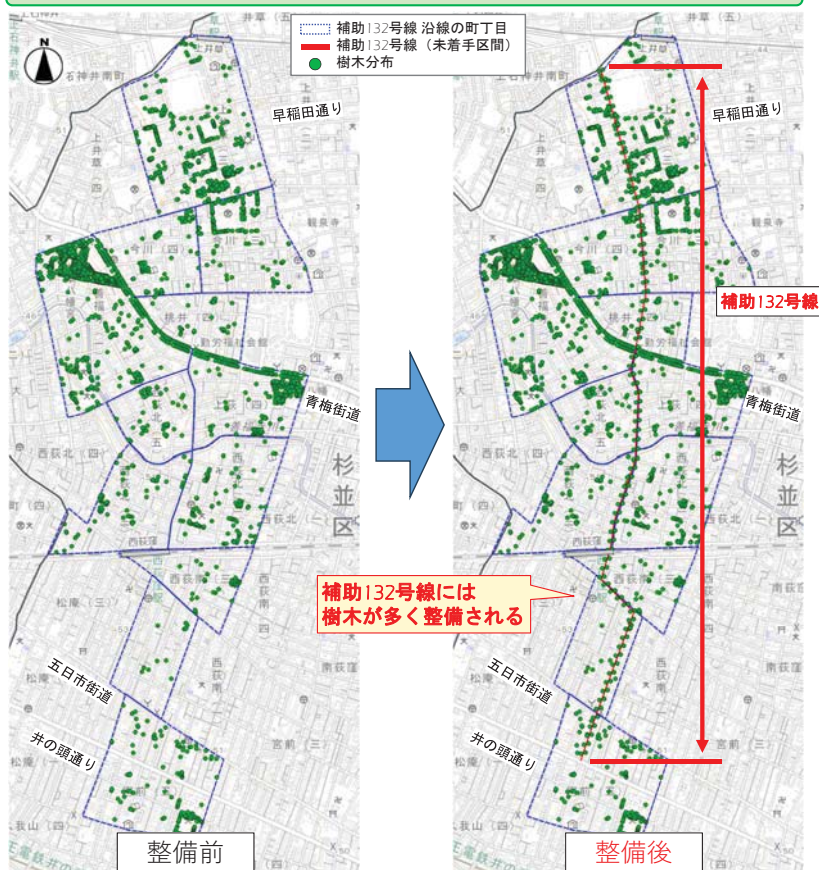
出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要(国土交通省)を基に作成

出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

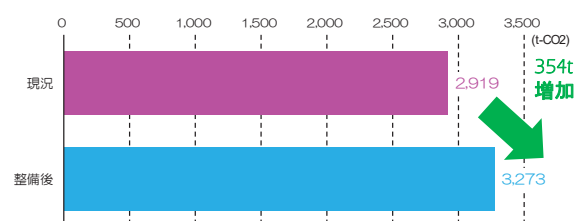
14

- ・緑は生活に潤いや安らぎをもたらし、地球環境の改善に寄与します。
- ・都市計画道路の整備によりケヤキ等の街路樹が増え、潤いのある景観創出や環境負荷軽減に寄与します。

補助132号線 沿線の樹木分布



補助132号線 沿線のCO2吸収量



354tは、ケヤキ約250本が1年間に吸収するCO2量に相当



▼道路への植樹イメージ



出典：なみじやない、杉並！

補足

●CO2吸収量算出条件

- ・植樹帯が整備されている路線である補助133号線（完成区間）の延長・樹木本数から平均間隔を算出し、補助132号線の延長に当てはめて樹木本数を算出。
- ・上記の値から、現況で計画幅員上にある樹木本数を減じた。

【補助133号線（完成区間）の樹木】

- ・延長＝1,950m・・・①
- ・樹木本数＝166本・・・②
- ・樹木平均間隔＝12m・・・③（①/②）

【補助132号線の樹木】

- ・計画延長＝3,372m・・・④
- ・計画幅員に重なる樹木本数＝28本・・・⑤

【補助132号線 沿線町丁目の樹木本数】

- ・現況＝2,085本・・・⑥（GIS上※1で集計）
- ・整備後＝2,338本・・・⑦：⑥＋④/③－⑤

【補助132号線（全区間）沿線町丁目のCO2吸収量】

- ・現況＝2,919 t-CO2・・・⑥×1.4※2
- ・整備後＝3,273 t-CO2・・・⑦×1.4

- ※1) GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム
- ※2) 1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量
- ※3) あくまでケヤキでの試算であり、樹種や間隔によってCO2吸収量が変わる

▼単木の年間総CO2吸収量の概算表（kgCO2/y）

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量（総光合成量）の概算表（単位：kgCO2/y）

DBHまたはD ₂ (cm)	樹高H (m)	落葉広葉樹高木※1	常緑広葉樹高木※2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4～5	250	180	53
15	6～7	530	320	140
20	8～10	700	530	—
25	10～13	1100	700	—
30	12～16	1400	1100	—
40	16～21	2500	1800	—
50	20～25	3500	2500	—

注）高木はDBH（胸高直径）、中低木はD₂（根元直径）を用いる。

※1：マツ類を含む、※2：マツ類以外の針葉樹を含む

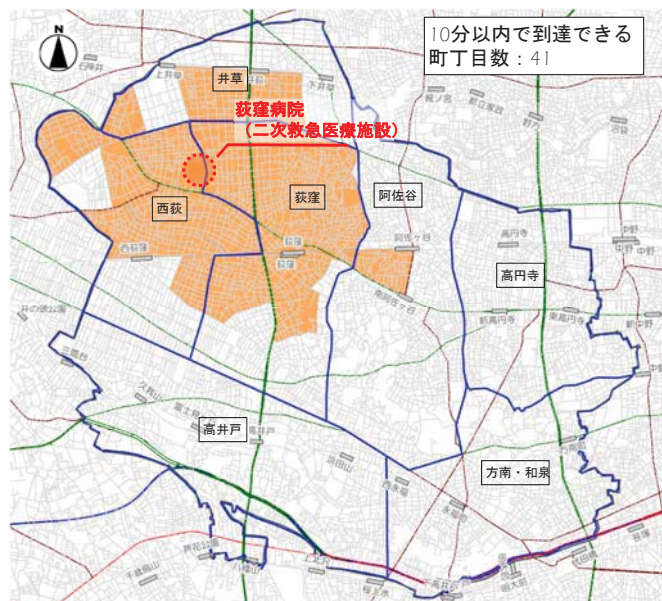
資料）大気浄化植樹マニュアル|独立行政法人環境再生保全機構



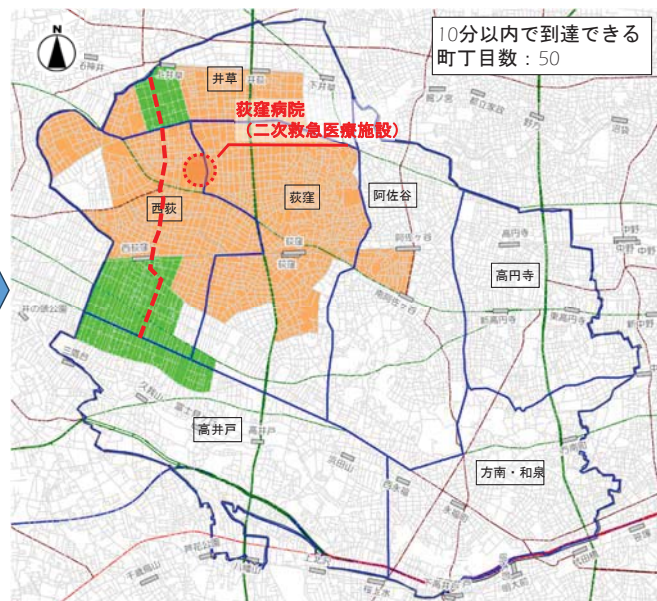
出典：林野庁近畿中国森林管理局HP
<https://www.rinya.maff.go.jp/kinki/hyogo/mori-grow/mori-co2.html>

- 補助132号線の整備によって、救急医療施設までのアクセス時間が短縮されます。
- またその時間短縮により、10分以内で到達できる地域の範囲が広がります。

救急医療施設（荻窪病院）まで10分以内で到達できる町丁目 【補助132号線 整備前】



救急医療施設（荻窪病院）まで10分以内で到達できる町丁目 【補助132号線 整備後】



- 二次救急医療施設まで10分以内に到達可能な町丁目
- 補助132号線の整備により10分以内に到達可能になる町丁目
- 補助132号線（未整備区間）
- 杉並区7地域の境界
- 高速
- 国道
- 主要地方道
- 一般都道府県道
- その他道路

補足

●アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心から救急医療施設へのアクセス時間を計測。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

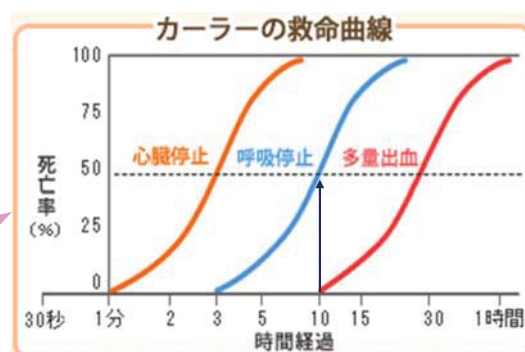
●カーラーの救命曲線

- 心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- 例えば、**呼吸停止**では**10分以内**に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになります。
- 病院へ10分以内に到達できる地域が増えれば、病院での処置開始時間が早まることになり、死亡率の減少が期待できます。

●二次救急医療施設

- 入院治療を必要とする重症救急患者の医療を担当する医療機関として、24時間体制で治療にあたる医療施設。
- 三次救急はさらに重篤な救急患者に対応する救命救急センターなどであり、一次救急は比較的症状の軽い患者に対応する施設。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる



- ・補助132号線が整備されることで、幅員の広い規格歩道の設置等が進み、**歩行者・自転車の安全性や快適性**が確保されます。
- ・また、補助132号線の整備により通学路の安全性が確保されます。

補助132号線 現道の様子



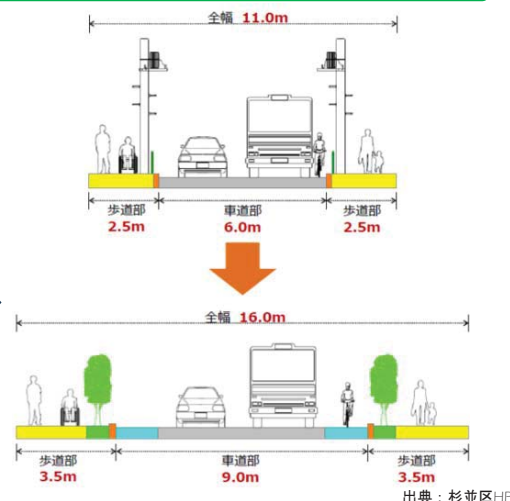
▲杉並区内の規格歩道の設置状況



出典：杉並区HP

歩道がない部分が多く、歩道があっても幅員が狭く危険な箇所が多い

補助132号線 幅員構成



出典：杉並区HP

自転車レーンの整備イメージ



出典：国土交通省

補足

●杉並区の道路の課題

- ・杉並区では幅員の狭い生活道路が多く、そのような道路に**自動車・歩行者・自転車**が混在しており、交通事故リスクが高くなっている。
- ・補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、**歩道・自転車レーン**の設置や、**生活道路への自動車の流入減少**を図り、交通事故リスクを減らす必要がある。

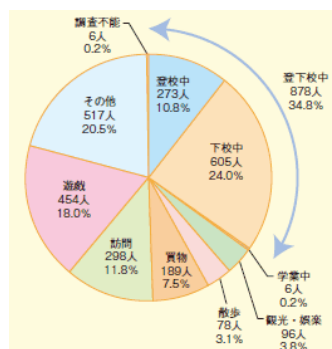
●規格歩道

- ・縁石などで段差を設けて、自動車道と歩道を分離している箇所

●通学路での事故

- ・小学生の歩行中の死者重傷者数を見ると、登下校中が3割以上を占めている。
- ・杉並区内においても歩道がなく危険な通学路が多いため、整備が必要。
- ・杉並区は通学路の歩道設置率が低く、通学路の安全を確保するための整備が必要。

▼小学生の状態別死者重傷者数 (平成29年～令和3年合計)



出典：警察庁資料

▼杉並区内の歩道が無い通学路



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

▼歩道設置による安全確保の例



出典：内閣府HP

・補助132号線の整備により、広幅員道路による**駅へのアクセス性の向上**や、駅前広場の整備による**安全性の向上・拠点の形成**などの効果があります。

西荻窪駅周辺道路の現状



- ・大型車両のすれ違いに支障
- ・自転車の通行が困難



- ・車道上で乗降しており危険



- ・溜まりスペースに歩行空間がなく、通行の支障に



補助132号線整備による改善イメージ



- ・駅へのアクセスを向上
- ・拠点間の連携



- ・駅前広場機能を向上
- ・拠点の形成



- ・歩行者の安全性、快適性の確保

出典：杉並区HP

21

補足

●西荻窪駅周辺の課題

- ・西荻窪駅周辺の道路は幅員の狭い生活道路が多く、また駅前には十分な歩行空間が少ない。そのため、**自動車・歩行者・自転車**が混在しており、交通事故リスクが高くなっている。
- ・補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、**歩道・自転車レーン**の設置や、**生活道路への自動車の流入減少・歩車分離**を図り、交通事故リスクを減らす必要がある。

●駅へのアクセス性の向上

- ・所要時間短縮による利便性向上だけでなく、歩行者や自転車の安全確保や駅周辺の活性化につながる。

●駅前広場の整備

- ・歩行者空間の拡大による賑わい創出や景観の向上、また歩車分離による歩行者等の安全確保につながる。

▼杉並区のシェアサイクル事業



出典：杉並区地域公共交通計画

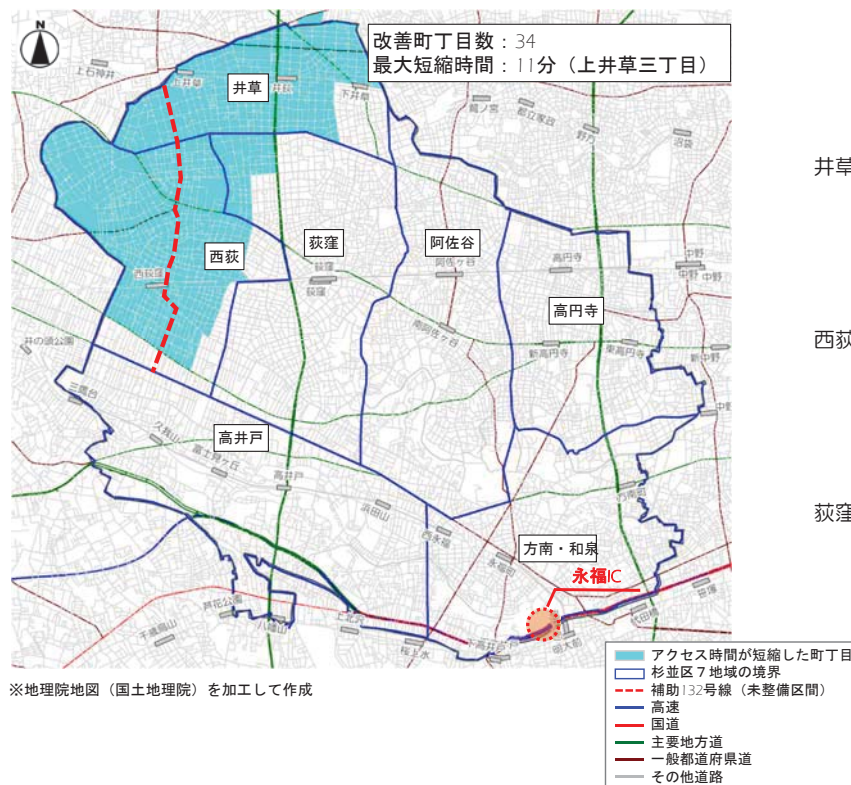
▼大森駅東口駅前広場の広場整備事例



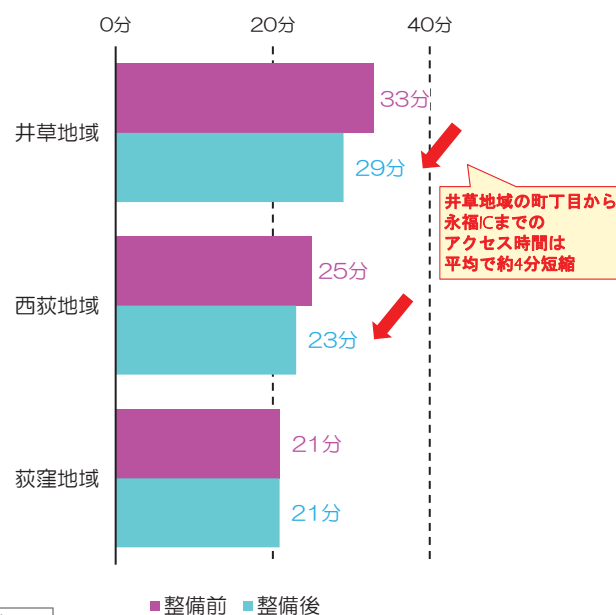
出典：東京都資料

- ・補助132号線の整備によって、永福ICへのアクセス時間の短縮が図られます。
- ・ICへのアクセス時間短縮により、高速道路ネットワークとのアクセス性が向上します。

永福ICへのアクセス時間の短縮が図られる町丁目 【補助132号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化 （各町丁目から永福IC）

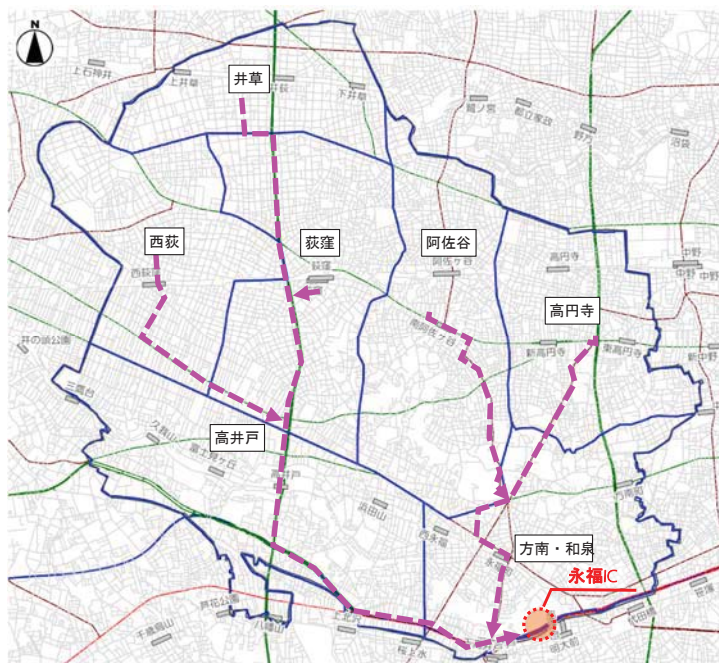


補足

●アクセス時間 算出条件

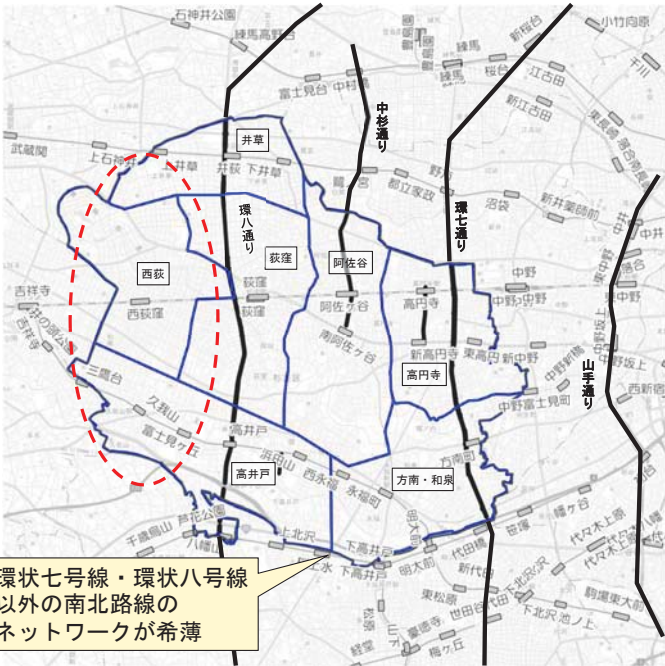
- ・経路：各町丁目の重心からICへの経路を設定。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼各地域からの最短ルート（現況）

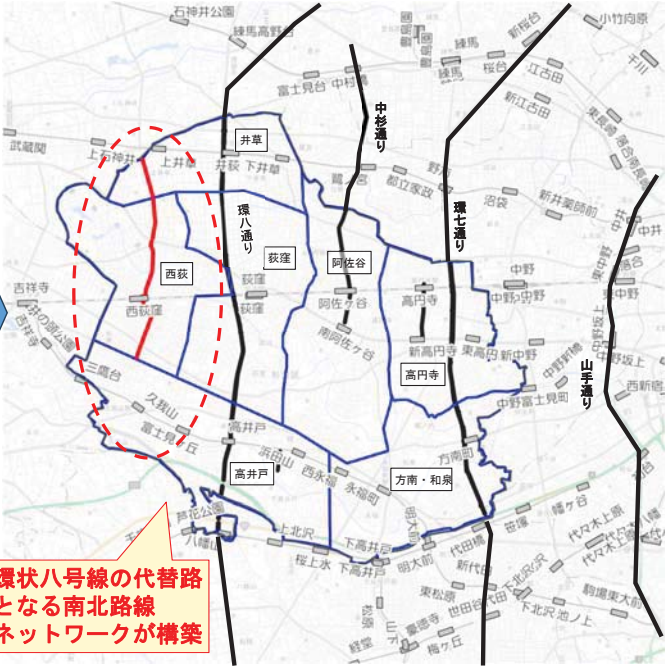


・補助132号線の整備により、環八通りの代替路となる南北路線ネットワークが構築されます。

杉並区内の南北路線（現況）



杉並区内の南北路線（補助132号線整備時）

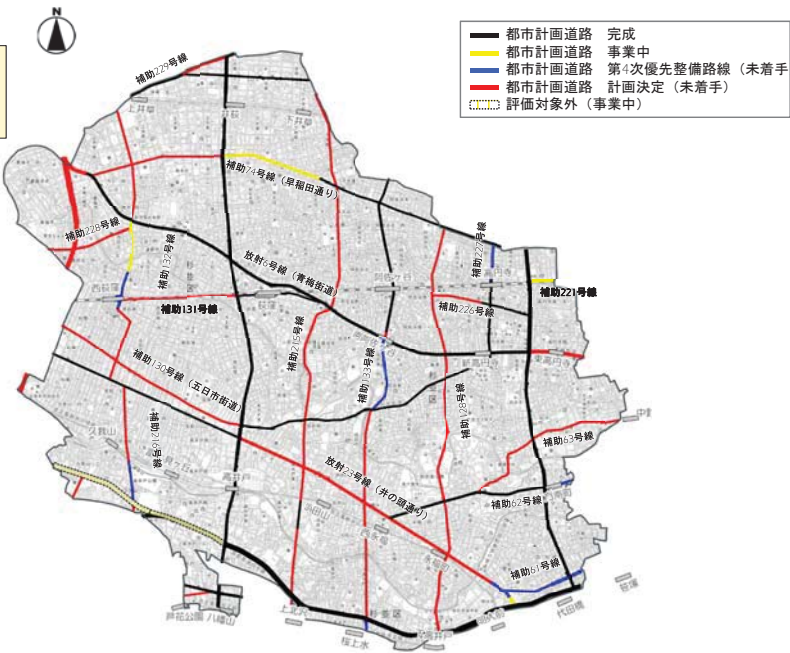


■ 杉並区7地域の境界
■ 整備済みの南北路線
■ 補助132号線

補足

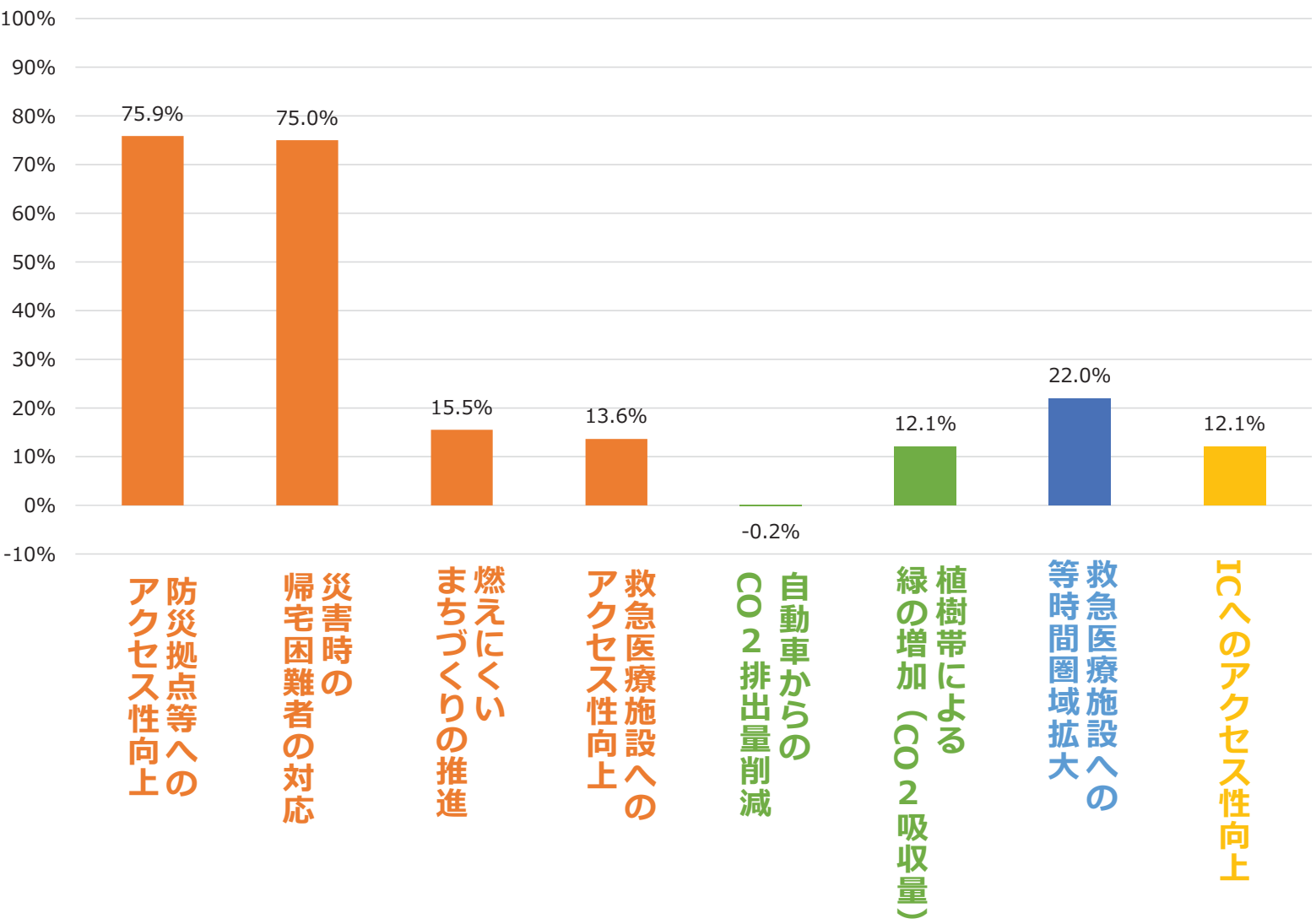
- 杉並区の南北路線
- 杉並区の都市計画道路は、南北方向の整備が遅れています。
- 現状、杉並区の南北の幹線道路は環状七号線・環状八号線のみであり、交通が集中しています。

東西方向は完成や事業中の路線が多いが、南北方向は少ない



西荻窪地域の整備効果まとめ

現状に対する整備効果



観点	整備効果指標		指標の内容	整備前 (現状)	整備後 (将来)	効果
防災	1	防災拠点等へのアクセス性向上	地域内輸送拠点から震災救援所への平均アクセス時間	29分	7分	75.9%
	2	災害時の帰宅困難者の対応	駅等から一時滞在施設等への平均アクセス時間	120分	30分	75.0%
	3	燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率	67.7%	78.2%	15.5%
	4	救急医療施設へのアクセス性向上	高井戸地域から救急医療施設へのアクセス時間	22分	19分	13.6%
環境	5	自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2排出量	300,871 t-CO2	301,422 t-CO2	-0.18%※
	6	植樹帯による緑の増加	杉並区全体のCO2吸収量	2,919 t-CO2	3,273 t-CO2	12.1%
暮らし	7	救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内に到達できる町丁目数	41町丁目	50町丁目	22.0%
	8	歩行者・自転車の安全確保	幅員の広い規格歩道の設置による歩行者・自転車の安全性・快適性が確保			
活力	9	交通結節点の形成と連携強化	駅へのアクセス性向上や駅前広場等の拠点の形成			
	10	ICへのアクセス性向上	井草地域から永福ICへのアクセス時間	33分	29分	12.1%
	11	南北路線の強化	環八通りの代替路となる南北路線ネットワークの構築による隣接区も含めたアクセス性の向上			

※樹種や間隔によってCO2吸収量が変更する

■地域毎の効果

05 整備効果 (高円寺地域)

高円寺地域の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけでなく、定量化が出来ないそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

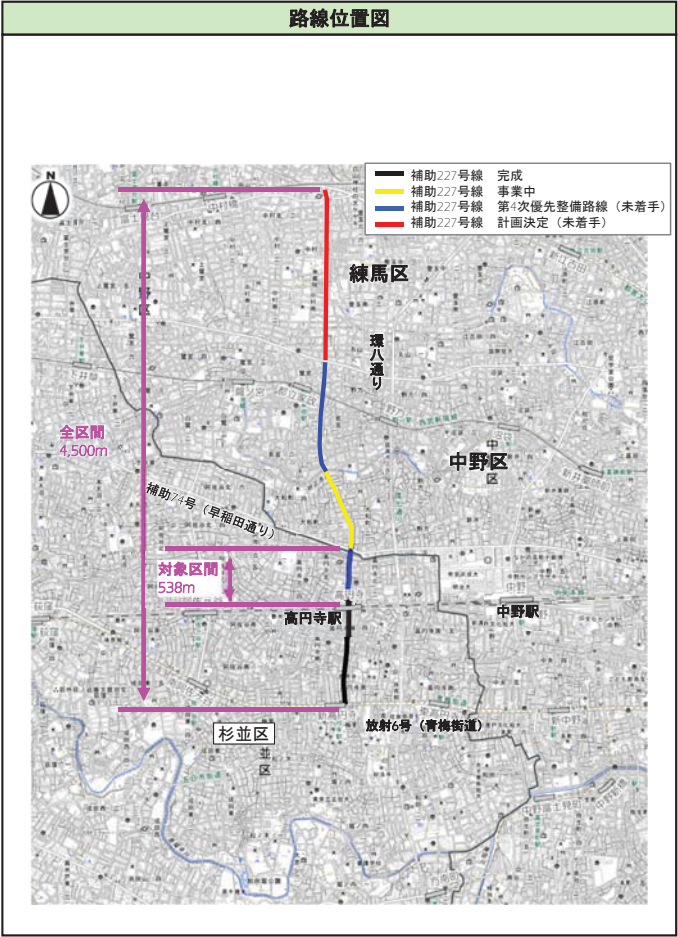
高円寺地域の都市計画道路の路線概要（補助221号線）

路線概要			
路線概要	路線名	補助221号線	
	区間	環状7～中野区境	補助223交通広場～杉並区境
	幅員	16m（現道幅員5m）	
	告示年月	昭和41年7月30日（建告第2428号）	
	計画延長	287m	757m
進捗状況	完成延長	0m	0m
	事業中延長	287m	757m（杉並区、中野区）
	未着手延長	0m	0m
	完成率	0.0%	0.0%
上位・関連計画による位置づけ	計画名	位置づけ	
	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（環状7～中野区境間、補助223交通広場～杉並区境間）	
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	・住民との合意形成を図りつつ、整備にあわせ無電柱化を進めるなど、防災性、安全性の向上を図る ・みどりの軸（環状7～中野区境間）	
	東京都無電柱化計画（東京都）	整備効果の高い路線	
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線	



高円寺地域の都市計画道路の路線概要（補助227号線）

路線概要			
路線概要	路線名	補助227号線	
	区間	杉並区高円寺南2丁目～高円寺北2丁目	杉並区高円寺南2丁目～練馬区中村北1丁目
	幅員	15～23m（現道幅員8m）	
	告示年月	昭和41年7月30日（建告第2428号）	
	計画延長	1,341m	4,500m
進捗状況	完成延長	803m	803m（杉並区）
	事業中延長	0m	710m（中野区）
	未着手延長	538m	2,987m（杉並区、中野区、練馬区）
	完成率	59.9%	17.8%
上位・関連計画による位置づけ	計画名	位置づけ	
	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（補助74号線～高円寺駅北口間、妙正寺川～補助76号線間）	
	防災都市づくり推進計画（東京都）	一般延焼遮断帯	
	東京都緊急輸送道路ネットワーク計画	練馬区目白通り以南約300mは二次路線に指定済	
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	みどりの軸（補助74号線～高円寺駅北口間）	
上位・関連計画による位置づけ	東京都無電柱化計画（東京都）	整備効果の高い路線	
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線	



期待される整備効果【高円寺地域】

- 補助227号および補助221号の区間評価結果を基に、以下の整備効果を算出しました。なお、着目した指標は以下のとおり。
- 【防災】 防災拠点へのアクセスや延焼遮断、不燃化率の改善に関する指標
- 【環境】 自転車利用の促進、緑のネットワーク形成に関する指標
- 【暮らし】 歩行者・自転車の安全確保に関する指標
- 【活力】 南北路線の強化など、道路ネットワークの形成に関する指標

観点	整備効果指標		指標の内容
防災	1	災害時の代替路の拡充	災害対策本部から震災救援所・広域避難場所への代替機能、アクセス時間短縮
	2	災害時の帰宅困難者の対応	震災救援所・広域避難場所への避難時間短縮（徒歩）
	3	消防活動空間の確保	消防活動困難区域の改善
	4	燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率の改善
環境	5	自動車からのCO2排出量削減	都計道整備に伴う速度向上によるCO2排出量削減 ※交通量推計を基に算出
	6	植樹帯による緑の増加	植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮らし	7	バスの定時性確保	現行ルートを代替するバス路線の整備
	8	歩行者・自転車の安全確保	歩道設置による歩行者・自転車の安全確保
活力	9	ICへのアクセス性向上	ICへのアクセス時間短縮
	10	駅間アクセス性の向上	JR高円寺駅～西武都立家政駅、中野駅間のアクセス時間短縮
	11	南北路線の強化	環七通り・環八通り以外の南北方向の幹線道路の整備

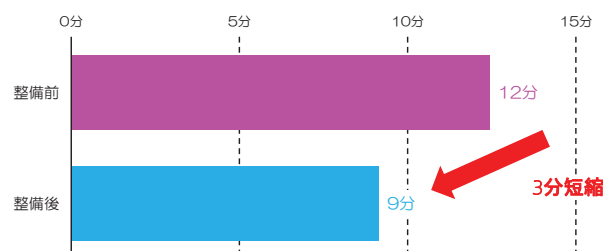


- ・震災が発生した場合、杉並区役所本庁舎が災害対策本部となり、震災救援所等に支援物資を配分・輸送する拠点となります。
・しかし区内の震災救援所等はアクセス道路の幅員が狭い箇所が多く、災害時には通行不可となる可能性があります。
⇒補助227号線の整備により、災害対策本部と震災救援所等を結び代替路を形成し、確実な輸送・避難路を確保します。

杉並区役所（災害対策本部）から震災救援所へのアクセスルート



災害対策本部→震災救援所の所要時間の変化



▼避難路の確保イメージ



出典：東京都HP

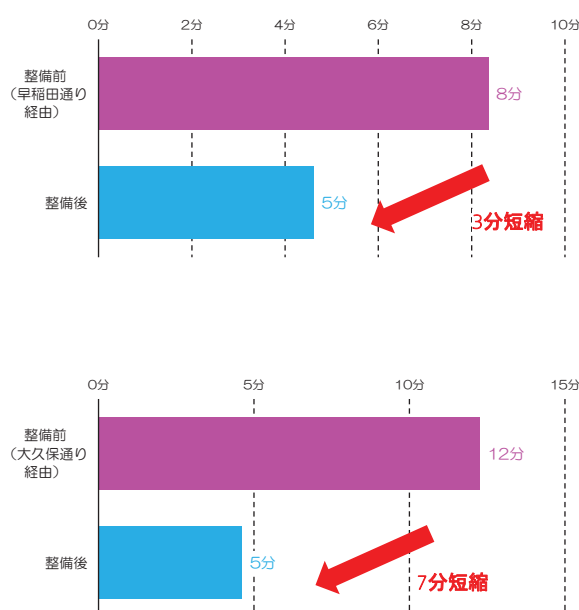
7

- ・震災が発生した場合、情報提供場所となる高円寺駅から、広域避難場所である中野区役所一帯への物資輸送等が実施されることが想定されます。
 - ・しかし現状では、高円寺駅から中野区役所一帯へは道路によるアクセス性が弱く、災害時には大きな遅れが生じる可能性があります。
- ⇒補助221号線の整備により、高円寺駅から広域避難場所への所要時間が短縮します。

情報提供場所（高円寺駅）から広域避難場所（中野区役所一帯）へのアクセスルート



高円寺駅→中野区役所一帯の所要時間の変化



●災害対策本部とは

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

●震災救援所とは

・避難をする場所や避難生活を送る場所。震度5強以上の地震が発生した際などに、区立小中学校等に開設される。また、支援物資の配給や支援に関する情報が集まる拠点にもなる。

●特定整備路線とは

・特定整備路線は、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路となるなど、整備地域の防災性の向上を図る都施行の都市計画道路であり、東京都では28区間・約25kmで整備を進めている。関係権利者の皆さまに対して生活再建支援を行いながら、整備を推進していく。

●広域避難場所とは

・震災時に発生する延焼火災から身を守るために一時的に避難する場所。東京都震災対策条例に基づいて指定されており、大規模公園や広場などが指定されている。

●情報提供場所とは

・区の計画では、災害関連情報を国・都・警察・消防・鉄道事業者・公共機関等から収集し、滞留者への情報提供の場として、駅周辺に情報提供ステーションを設置することとしている。

●震災救援所や広域避難場所への所要時間が長くなると、

- ・怪我人の応急処置の遅れ
- ・生活必需品等の供給の遅れ などが懸念される。

●アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

効果2【防災】：災害時の帰宅困難者の対応①

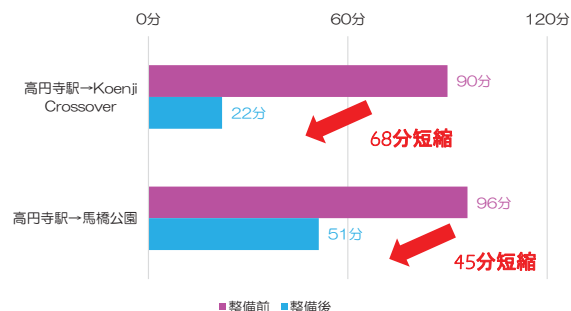
補助227号線

- ・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
- ⇒広い歩道を有する補助227号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、震災救援所等への避難時間が短縮されます。

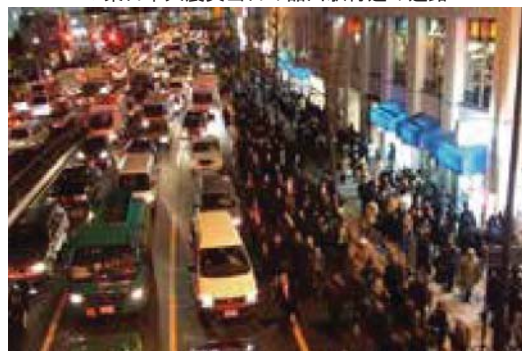
高円寺駅から一時滞在施設等への避難ルート



高円寺駅→震災救援所の避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

11

効果2【防災】：災害時の帰宅困難者の対応②

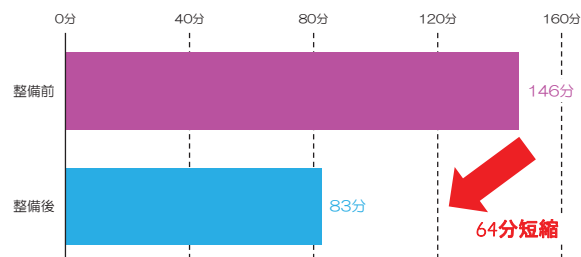
補助221号線

- ・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
- ⇒広い歩道を有する補助221号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、中野区役所一帯への避難時間が短縮されます。

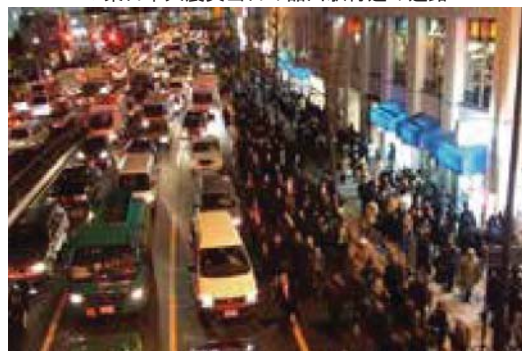
高円寺駅（情報提供場所）から中野区役所一帯への避難ルート



高円寺駅→中野区役所一帯の避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

12

●災害対策本部とは

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

●一時滞在施設とは

・帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設。

●広域避難場所とは

・震災時に拡大する火災から安全を確保するために設置された、公園・緑地、住宅団地、学校等のオープンスペースによる広域的な避難場所。

●情報提供場所とは

・区の計画では、災害関連情報を国・都・警察・消防・鉄道事業者・公共機関等から収集し、滞留者への情報提供の場として、駅周辺に情報提供ステーションを設置することとしている。

●避難時間 算出条件

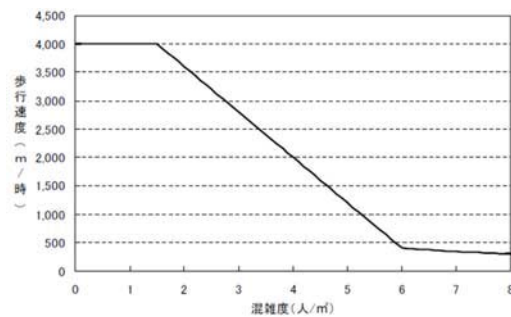
・経路：現況で狭いルートを通る必要がある避難経路を設定。

・歩行速度：【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時

【整備後】幅員の広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時

※帰宅行動シミュレーション結果について（内閣府）を参照。

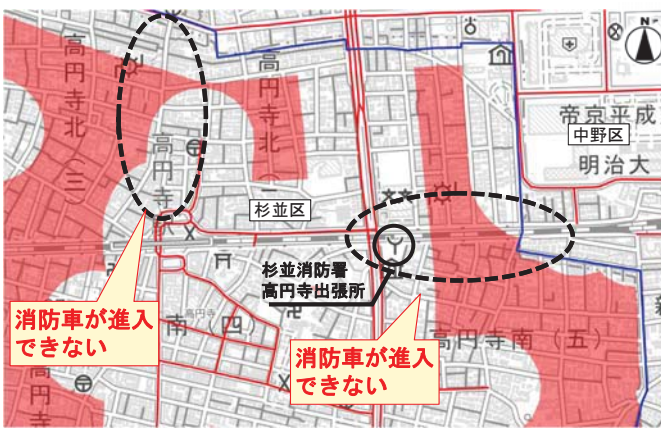
自由歩行が可能とされる1.5人/m²の場合の歩行速度は4,000m/時



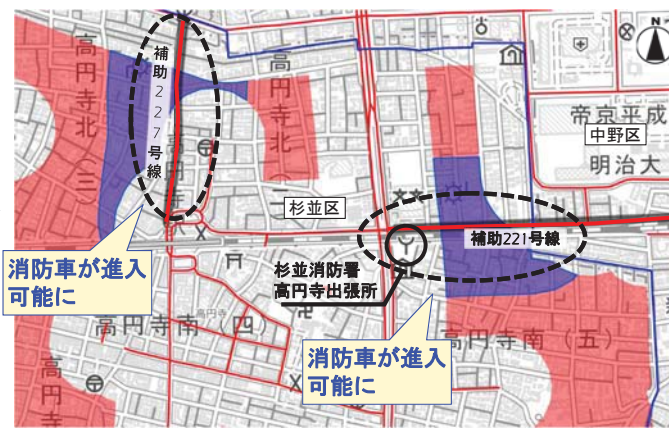
出典：帰宅行動シミュレーションの結果について

・高円寺地域は幅員が狭い道路が多く、火災が発生した際に消防車の進入ができない「消防活動困難区域」が多い状況です。
⇒補助227号線・補助221号線の整備により消防車が進入可能となり、火災発生時の迅速な消火活動に寄与します。

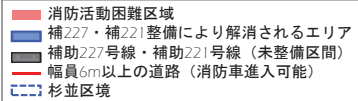
整備前



整備後



→補助227号線・補助221号線の整備により、消防車が進入でき、消火ホースが届く区域が拡大



補足

- 算出条件
- 消防活動困難区域：消防車が進入可能な幅員6m以上の道路から、消火ホースが届く範囲（140m）外のエリア。
- 都市計画道路の幅員は6m以上であるので、その沿道140mは消火ホースが届くようになる。

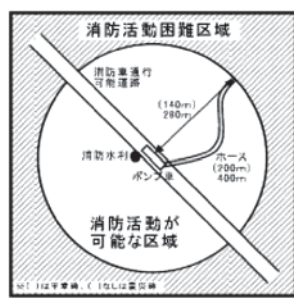
▼杉並消防署 高円寺出張所



▼消防車の進入が難しい道路イメージ

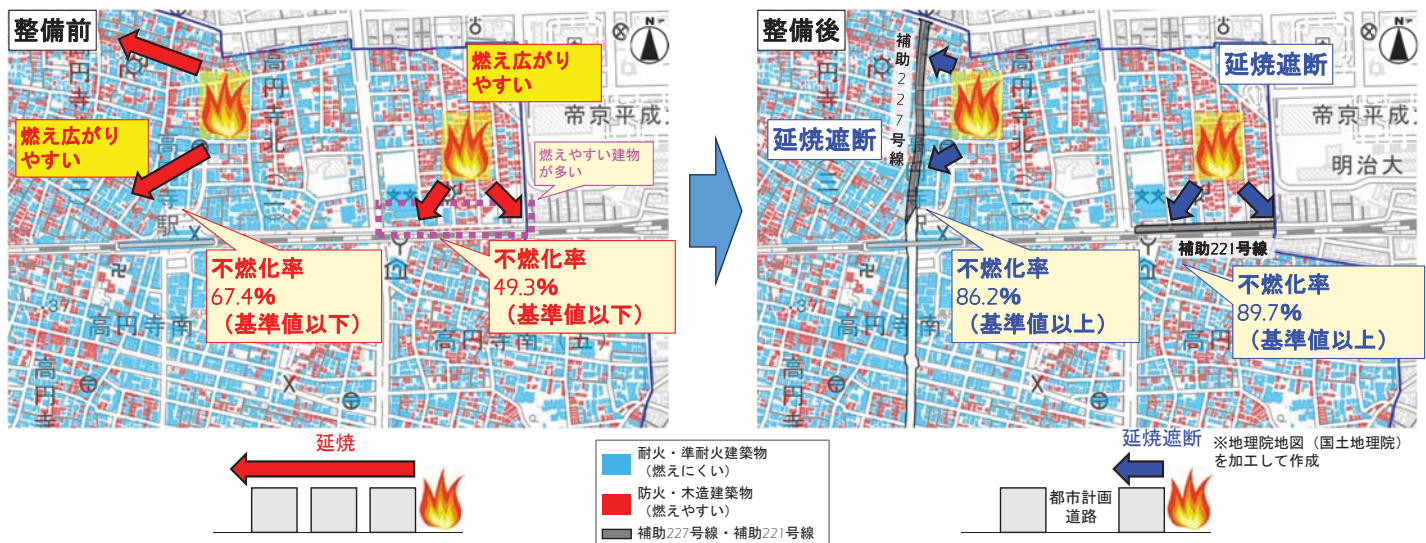


▼消防活動困難区域イメージ



出典：すぎなみの道づくり（杉並区）

- ・高円寺地域は、現状、火災に弱い（燃えやすい）建物が密集しています。
 - ・このような地域で火災が発生した場合、周辺に広く燃え広がる可能性があるため、幅員の広い道路や燃えにくい建物などの延焼遮断帯を整備し、地域の不燃化率を下げする必要があります。
- ⇒補助227号線の整備や周辺建物の不燃化により、火災の発生・拡大を防ぎ、地域としての防火対策が進みます。



▼防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



▼現状は幅員が狭く燃えやすい建物が多い（高円寺北）



出典：杉並区HP

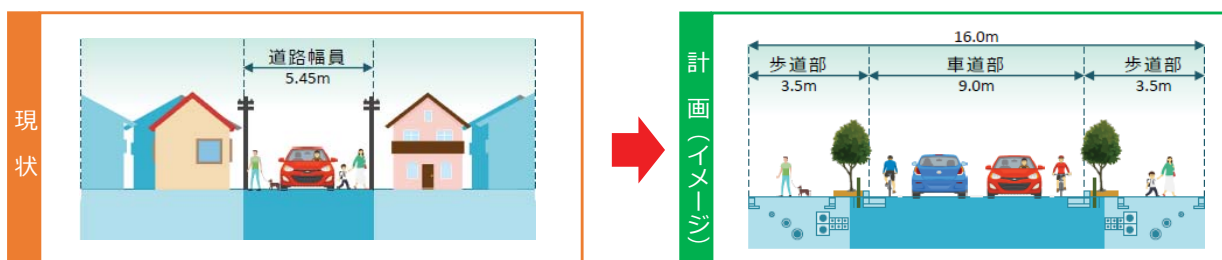
17

補足

- 不燃化率
- ・全建物のうち燃えにくい建物がどれくらいあるかを表した指標。
- ・不燃化率＝（耐火建築物面積＋準耐火建築物面積×0.8）÷全建物面積
- ⇒値が高いほど燃えにくい
- ・都市計画道路の計画幅員の沿道5mの範囲を対象に算出

●延焼遮断帯

- ・市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される带状の不燃空間。
- ・道路の場合は、幅員によって延焼遮断機能を発揮する不燃化率が設定されており、補助227号線（幅員18.0～21.5m）、補助221号線（幅員16m）の場合は不燃化率60%以上で機能を発揮する。



延焼遮断帯の形成 （機能を発揮する条件）

幅員	沿道の不燃化率
27m以上	条件なし
24m以上27m未満	40%以上
16m以上24m未満	60%以上
11m以上16m未満	80%以上

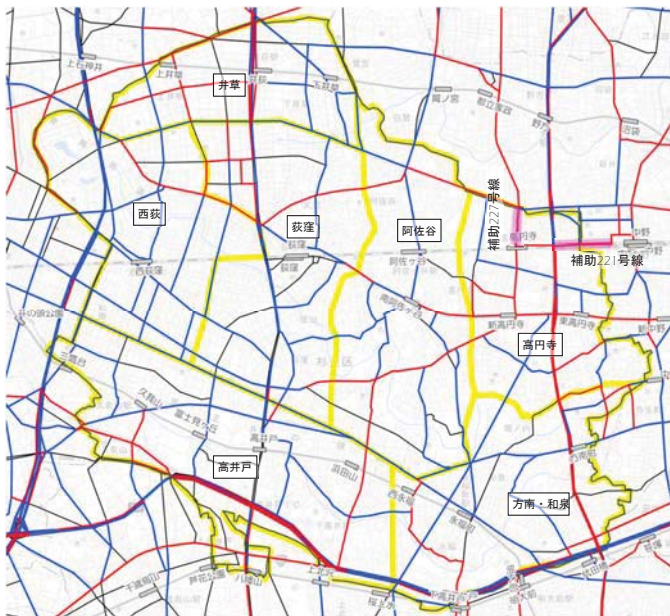
【現道】
幅員は5.45mのため、
延焼遮断帯の条件を満たしていない

【整備後（計画）】
幅員が16mの場合、沿道の不燃化率が60%以上で機能を発揮する
⇒補助227号線(幅員:18～21.5m)では沿道の不燃化率86.2%、
補助221号線(幅員:16m)では沿道の不燃化率89.7%のため、
延焼遮断帯として機能する

18

- 区内の都市計画道路の整備により、交通状況の変化が見込まれ、地域のCO2排出量が削減されることが期待されます。
- ただし、一部地域では交通量の増加により、CO2排出量の増加が見込まれます。

都市計画道路整備による交通状況の変化

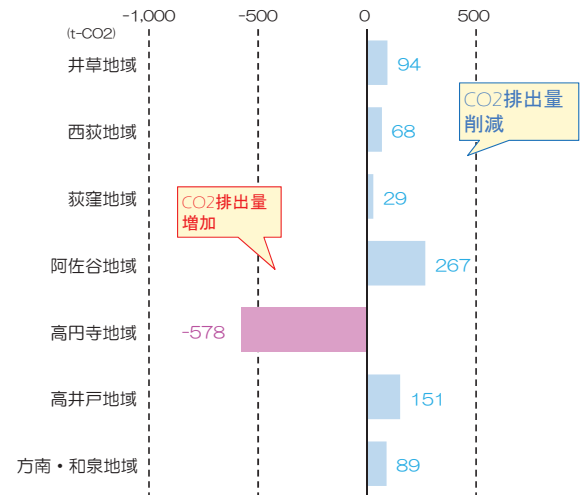


※交通量推計結果

多くの地域の交通量が減少

● 杉並区7地域の境界
● 交通量増加
● 交通量減少
● 上記以外

CO2の削減量



▼渋滞中はCO2排出量が多い



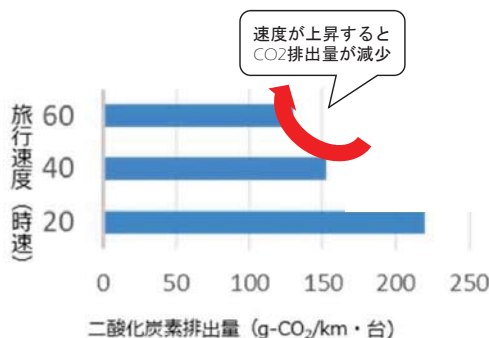
出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

19

補足

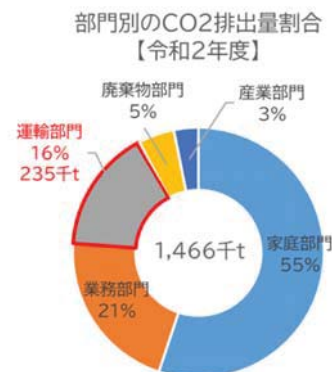
- 車の速度とCO2排出量の関係
 - 車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少。
- 1t-CO2の規模感
 - 1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当
- CO2排出量 算出条件
 - 「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
 - 現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

▼車からのCO2排出量は、速度に関係



出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要(国土交通省)を基に作成

▼杉並区におけるCO2排出量

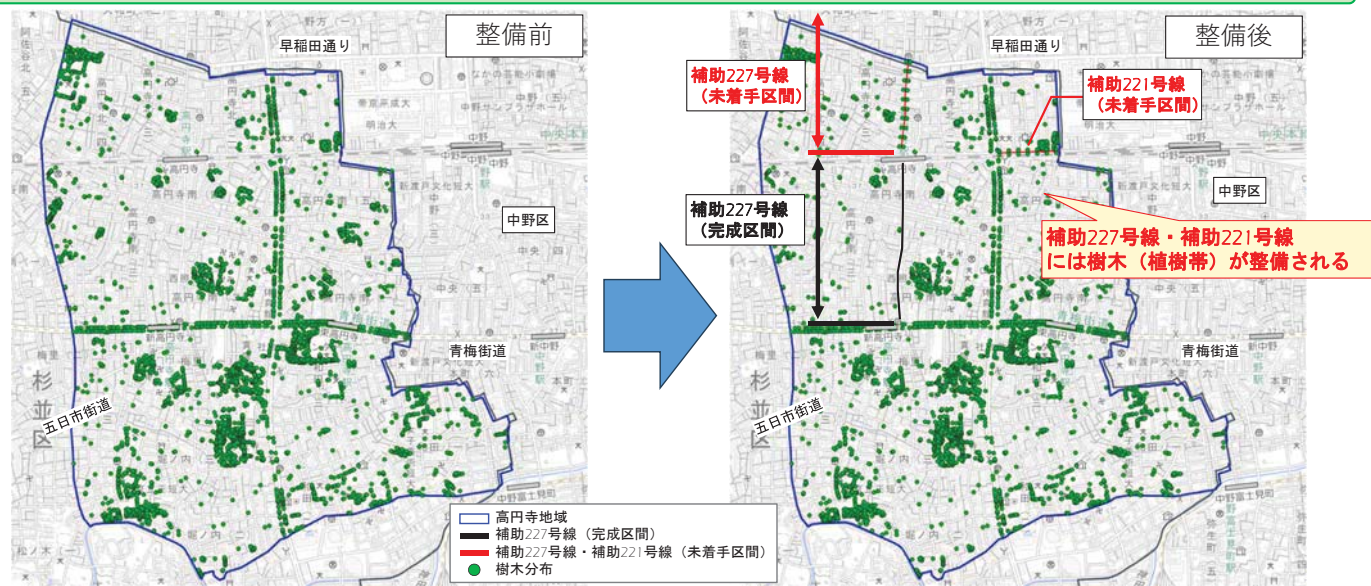


出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

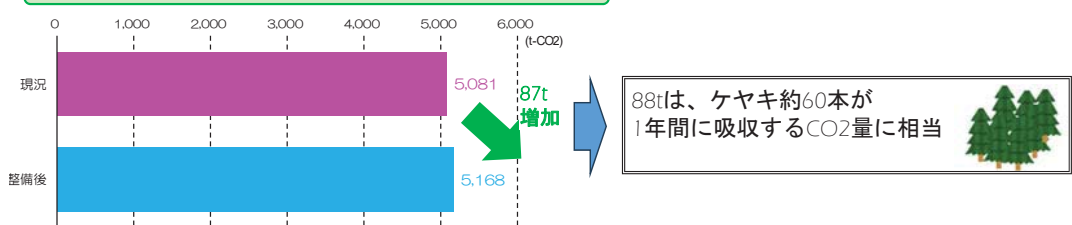
20

- ・緑は生活に潤いや安らぎをもたらし、地球環境の改善に寄与します。
- ・都市計画道路の整備によりケヤキ等の街路樹が増え、潤いのある景観創出や環境負荷軽減に寄与します。

高円寺地域の樹木分布



高円寺地域のCO2吸収量



▼道路への植樹イメージ



出典：「なじまない、杉並！」

補足

●算出条件

- ・植樹帯が整備されている路線である補助133号線（完成区間）の延長・樹木本数から平均間隔を算出し、補助227号線および補助221号線の延長に当てはめて樹木本数を算出。
- ・上記の値から、現況で計画幅員上にある樹木本数を減じた。

【補助133号線（完成区間）の樹木】

- ・延長＝1,950m・・・①
- ・樹木本数＝166本・・・②
- ・樹木平均間隔＝12m・・・③（①/②）

【補助227号線の樹木】

- ・計画延長＝538m・・・④
- ・計画幅員に重なる樹木本数＝0本・・・⑤

【補助221号線の樹木】

- ・計画延長＝287m・・・⑥
- ・計画幅員に重なる樹木本数＝6本・・・⑦

【高円寺地域の樹木本数】

- ・現況＝3,629本・・・⑧（GIS上※1で集計）
- ・整備後＝3,692本・・・⑧+④/③+⑥/③－（⑤+⑦）

【高円寺地域のCO2吸収量】

- ・現況＝5,081 t-CO2・・・⑥×1.4※2
- ・整備後＝5,168 t-CO2・・・⑦×1.4

▼単木の年間総CO2吸収量の概算表（kgCO2/y）

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量（総光合成量）の概算表（単位：kgCO2/y）

DBHまたはD0（cm）	樹高H（m）	落葉広葉樹高木※1	常緑広葉樹高木※2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4～5	250	180	53
15	6～7	530	320	140
20	8～10	700	530	—
25	10～13	1100	700	—
30	12～16	1400	1100	—
40	16～21	2500	1800	—
50	20～25	3500	2500	—

注）高木はDBH（胸高直径）、中低木はD0（根元直径）を用いる。

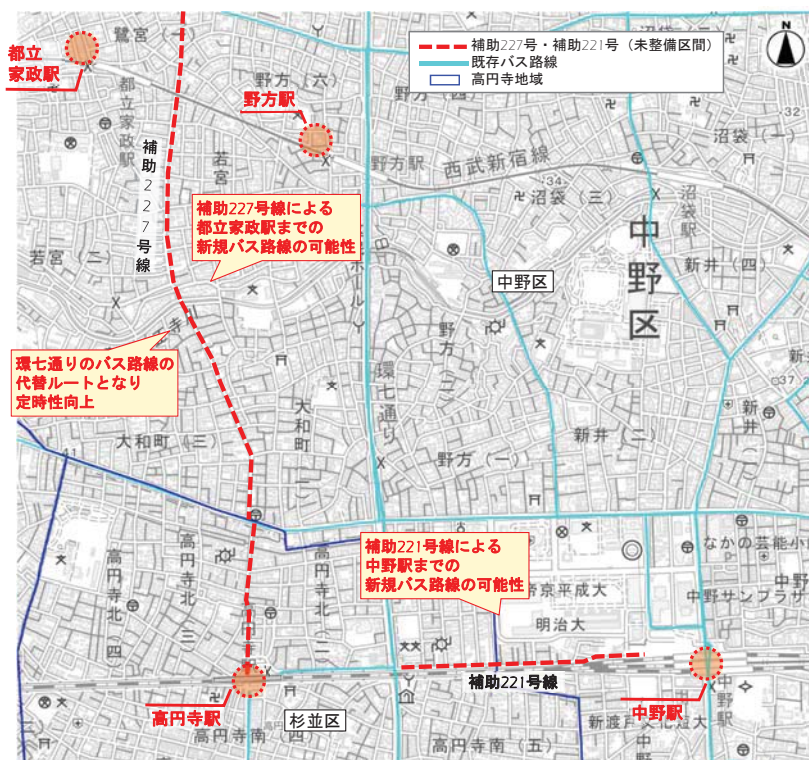
※1：マツ類を含む。※2：マツ類以外の針葉樹を含む

出典：大気浄化植樹マニュアル/独立行政法人環境再生保全機構

※1）GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム
※2）1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量
※3）あくまでケヤキでの試算であり、樹種や間隔によってCO2吸収量が変わる

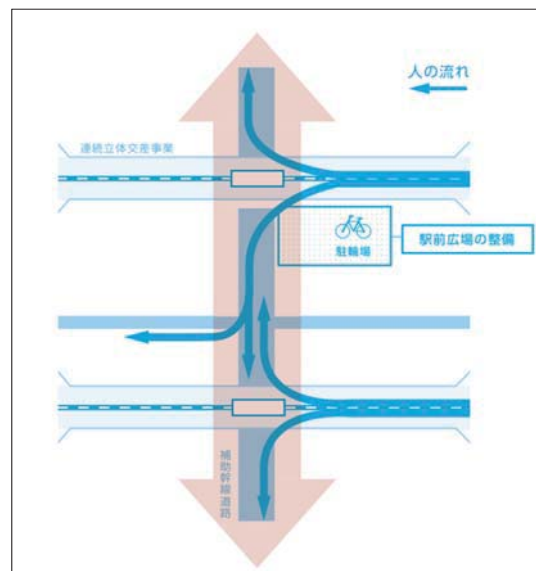
- ・補助227号線・補助221号線の整備により、高円寺駅を起点とする新たなバス路線が整備される可能性があります。
- ・既存の環七通り経由のバス路線の代替となる新規バス路線により、バスの定時性が向上します。

高円寺地域周辺のバス路線



駅間アクセス道路にバス路線ができることで、結びつきの弱いJR中央線と西武新宿線間の人の流れを創出

▼駅間アクセス道路による人の流れのイメージ



出典：東京都HP

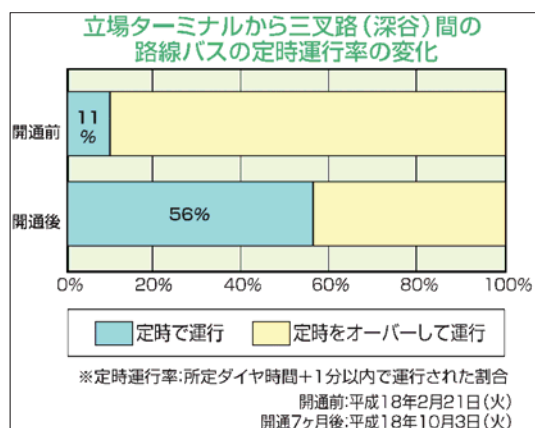
23

補足

●高円寺地域周辺のバス路線

- ・高円寺地域は杉並区と中野区の区境周辺に位置するため、高円寺地域周辺のバス路線の多くが中野区と接続している。
- ・JR中央線と西武新宿線の駅を結ぶ南北方向のバス路線については、既存のバス路線では環七通りを経由する路線が主なものとなっている。
- ・また高円寺駅から中野駅へのバス路線についてはないのが現状である。

▼都市計画道路整備によるバス定時性向上事例 (整備後に、バス会社からのデータ提供やヒアリングにより確認)



出典：横浜市交通問題対策特別委員会資料

24

- ・補助221号線が整備されることで、規格歩道の設置等が進み、歩行者・自転車の安全性や快適性が確保されます。
- ・また、補助221号線の整備により通学路の安全性が確保されます。

補助221号線 現道の様子



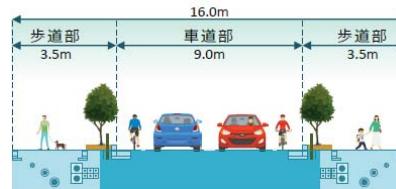
出典：杉並区HP

歩道がなく幅員が狭いことから、歩行者・自転車が危険な状況



▲杉並区内の規格歩道の設置状況

補助221号線 幅員構成



出典：杉並区HP

自転車レーンの整備イメージ



出典：杉並区自転車ネットワーク計画（平成29年3月）

25

補足

●生活道路と都市計画道路

- ・杉並区では幅員の狭い生活道路が多く、そのような道路に自動車・歩行者・自転車が混在しており、交通事故リスクが高い。
- ・補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、歩道・自転車レーンの設置や、生活道路への自動車の流入減少を図り、交通事故リスクを減らす必要がある。

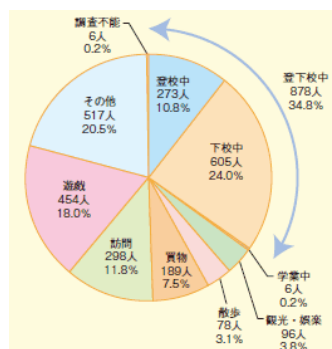
●規格歩道

- ・縁石などで段差を設けて、自動車道と歩道を分離している箇所

●通学路での事故

- ・小学生の歩行中の死者重傷者数を見ると、登下校中が3割以上を占めている。
- ・杉並区内においても歩道がなく危険な通学路が多いため、整備が必要。
- ・杉並区は通学路の歩道設置率が低く、通学路の安全を確保するための整備が必要。

▼小学生の状態別死者重傷者数（平成29年～令和3年合計）



出典：警察庁資料

▼杉並区内の歩道が無い通学路



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

▼歩道設置による安全確保の例

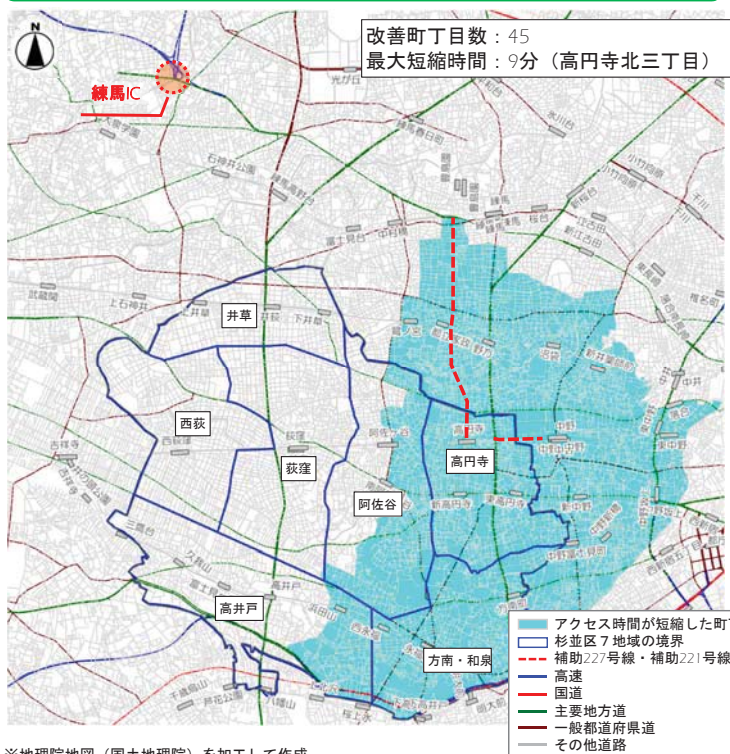


出典：内閣府HP

26

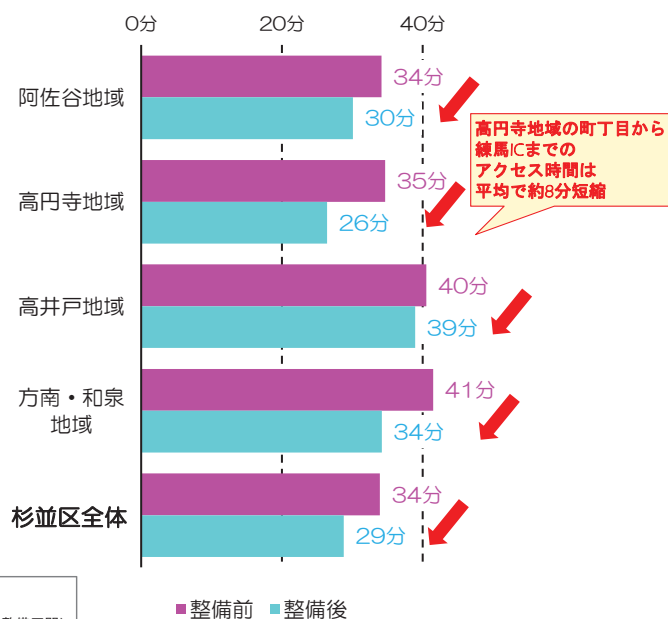
- 補助227号線の整備によって、**練馬ICへのアクセス時間の短縮**が図られます。
- ICへのアクセス時間短縮により、高速道路ネットワークとのアクセス性が向上。
- なお補助227号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮**が可能になります。

補助227号線整備によりアクセス時間の短縮が図られる町丁目
(練馬IC)



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

地域別 平均アクセス時間の変化
(各町丁目から練馬IC)

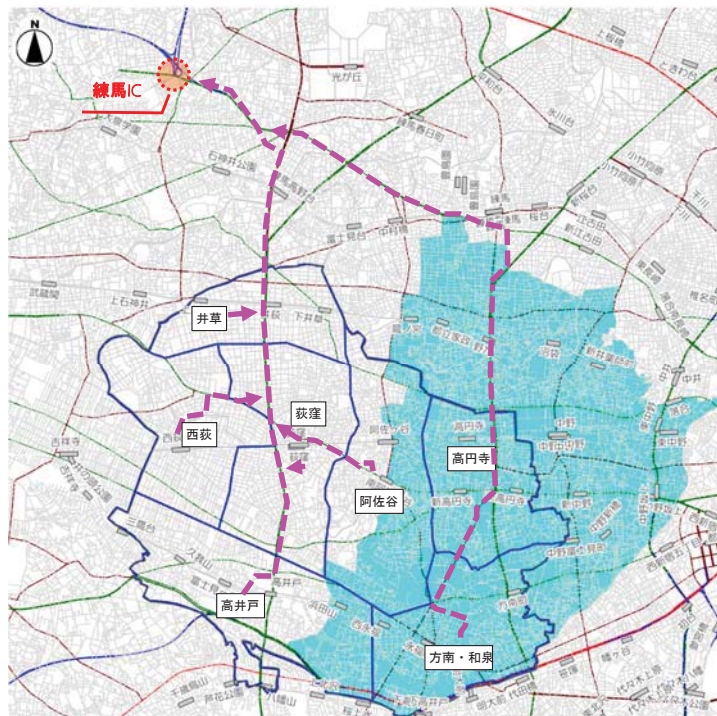


補足

•アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心からICへの経路を設定。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼各地域からの最短ルート（現況）

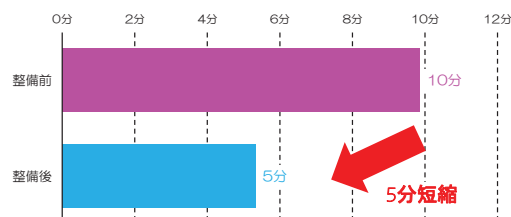


・JR中央線と西武新宿線の各駅は東西方向に並行となっており、その駅間アクセスの結びつきは弱いものとなっており、時間的損失だけでなく、人の流れの阻害にもつながります。
⇒補助227号線の整備によりJR高円寺駅と西武都立家政駅の駅間アクセス性が向上し、所要時間短縮や人の流れの創出につながります。

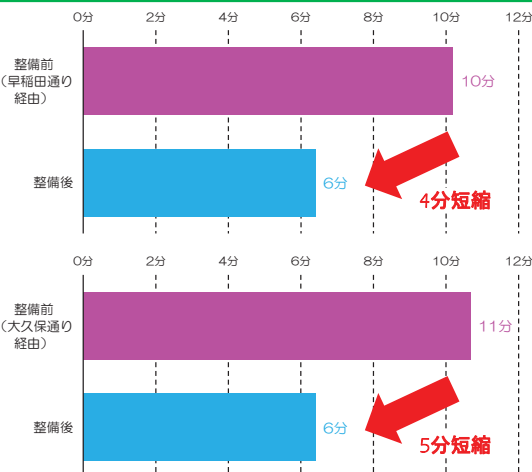
高円寺駅から周辺駅へのアクセスルート



高円寺駅→都立家政駅の所要時間の変化



高円寺駅→中野駅の所要時間の変化



29

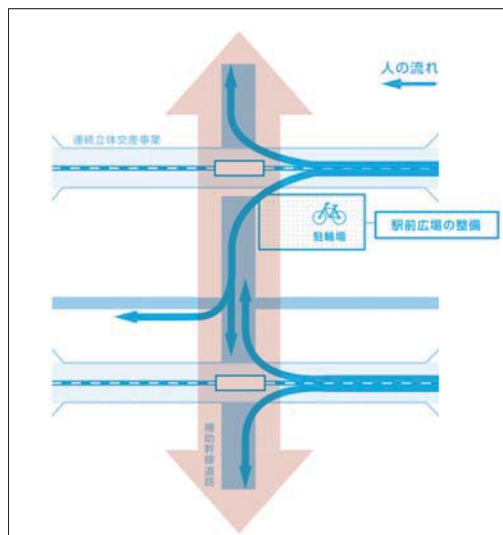
補足

●アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

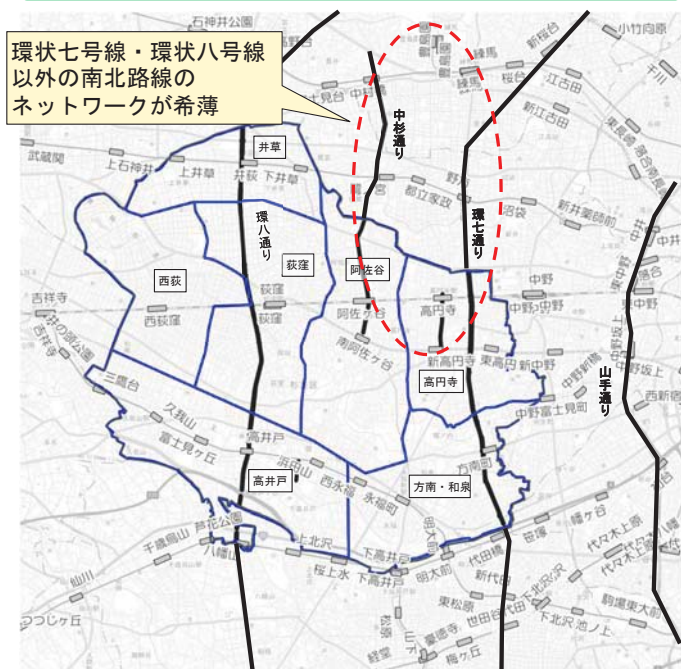
▼駅間アクセス道路による人の流れのイメージ

駅間を結ぶ道路により
駅周辺に人の流れを創出

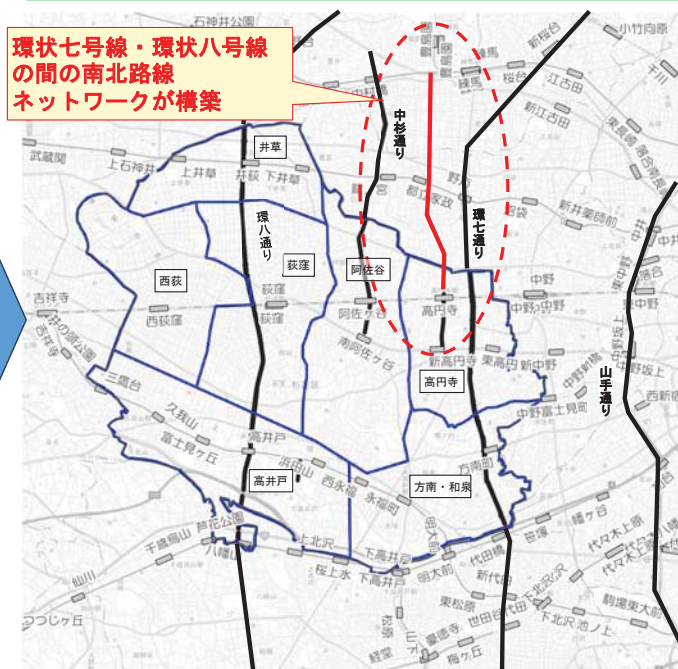


・補助227号線の整備により、中野区や練馬区をつなぐ南北路線ネットワークが構築されます。

杉並区内の南北路線（現況）



杉並区内の南北路線（補助227号線整備時）



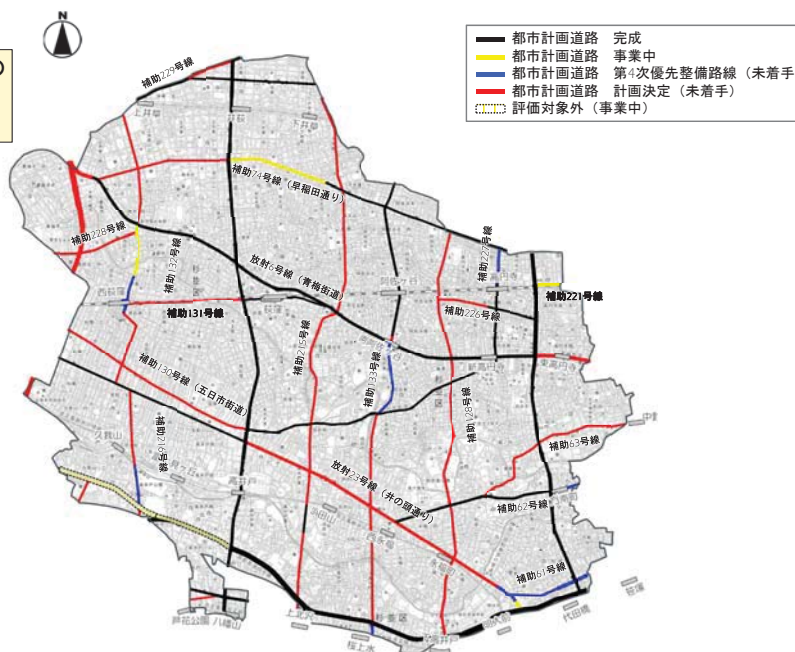
杉並区7地域の境界
整備済みの南北路線
補助227号線

補足

●杉並区の南北路線

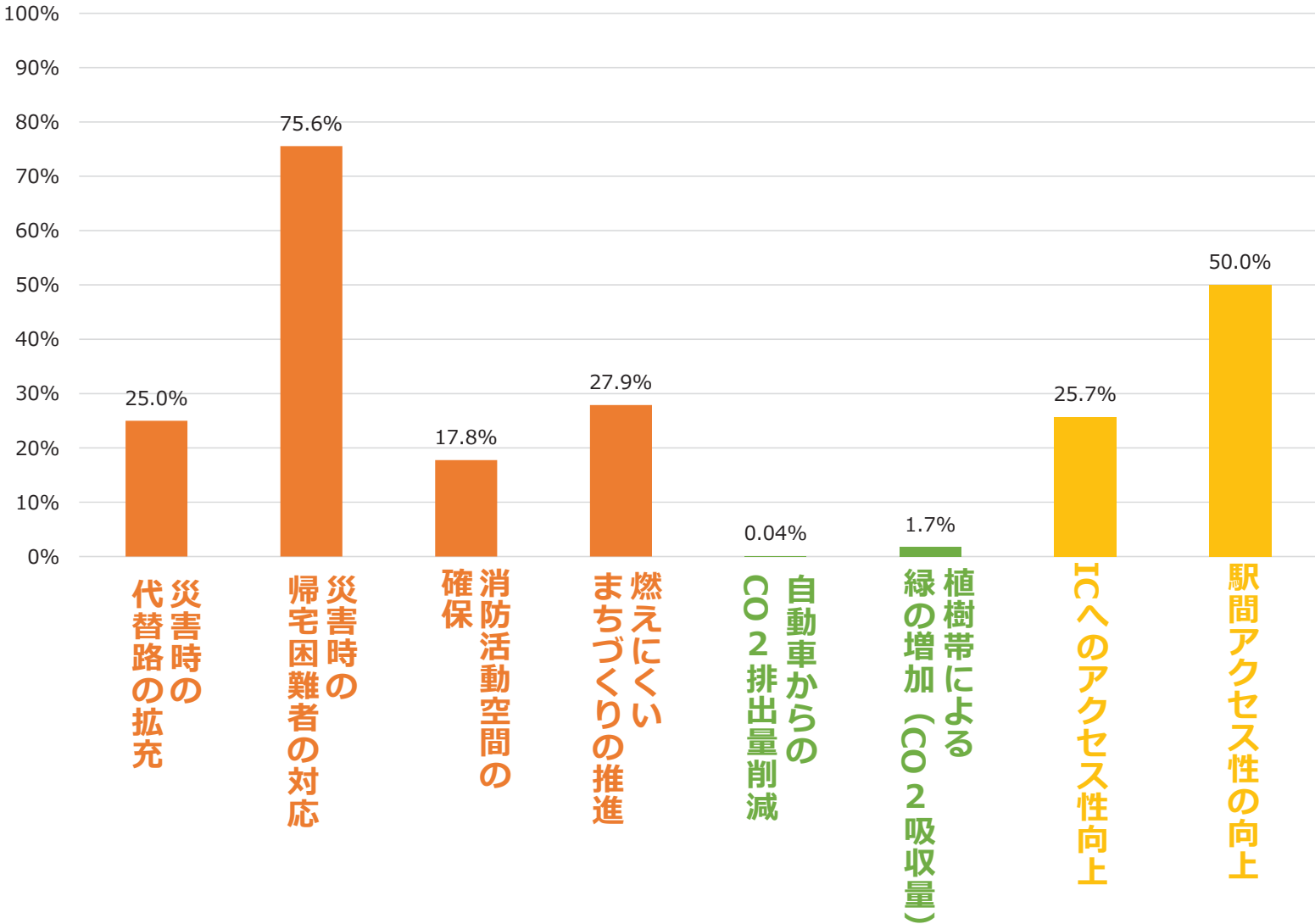
- ・杉並区の都市計画道路は、南北方向の整備が遅れています。
- ・現状、杉並区の南北の幹線道路は環状七号線・環状八号線のみであり、交通が集中しています。

東西方向は完成や事業中の路線が多いが、南北方向は少ない



高円寺地域の整備効果まとめ

現状に対する整備効果



観点	整備効果指標		指標の内容	整備前 (現状)	整備後 (将来)	効果
防災	1	災害時の代替路の拡充	災害対策本部から震災救援所へのアクセス時間	12分	9分	25.0%
	2	災害時の帰宅困難者の対応	駅等から一時滞在施設等への平均アクセス時間	90分	22分	75.6%
	3	消防活動空間の確保	沿線地域の消防活動困難区域面積	495,729㎡	407,714㎡	17.8%
	4	燃えにくいまちづくりの推進	補助227号線沿線の不燃化率	67.4%	86.2%	27.9%
環境	5	自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2排出量	301,047 t-CO2	300,927 t-CO2	0.04%※
	6	植樹帯による緑の増加	杉並区全体のCO2吸収量	5,081 t-CO2	5,168 t-CO2	1.7%
暮らし	7	バスの定時性確保	現行ルートを代替するバス路線の整備による定時性の向上			
	8	歩行者・自転車の安全確保	幅員の広い規格歩道の設置による歩行者・自転車の安全性・快適性が確保			
活力	9	ICへのアクセス性向上	高円寺地域から練馬ICへのアクセス時間	35分	26分	25.7%
	10	駅間アクセス性の向上	高円寺駅から都立家政駅へのアクセス時間	10分	5分	50.0%
	11	南北路線の強化	環七通り・環八通りの間の南北路線ネットワークの構築による隣接区も含めたアクセス性の向上			

※樹種や間隔によってCO2吸収量が変更する

■地域毎の効果

06 整備効果 (阿佐谷地域)

阿佐谷地域の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらえず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

令和7年6月

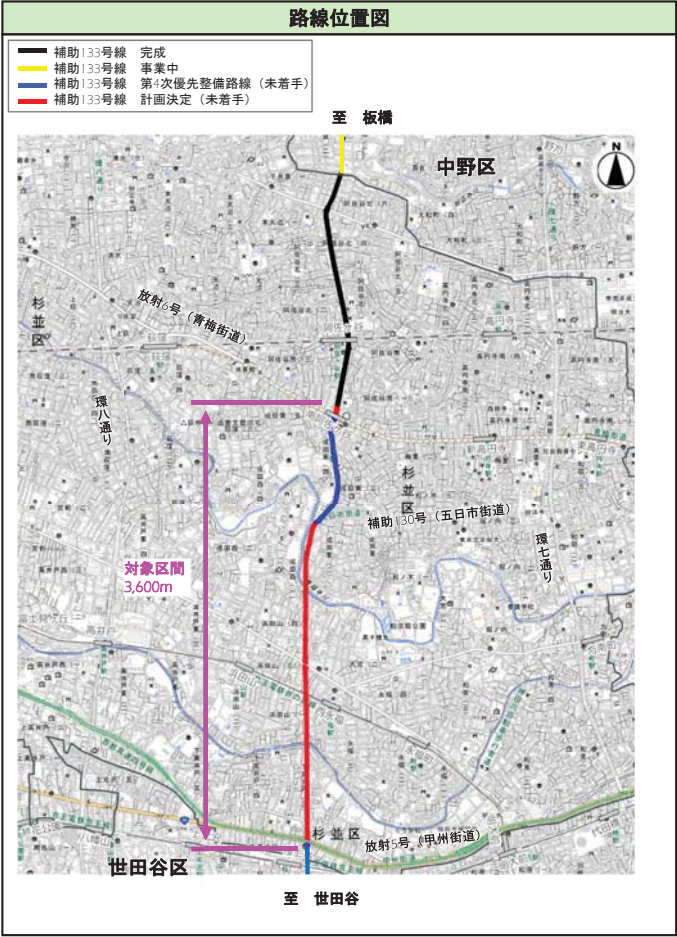
杉並区都市整備部都市計画道路担当

1

阿佐谷地域の都市計画道路の路線概要路線概要（補助133号線）

路線概要		
路線概要	路線名	補助133号線
	通称名	中杉通り
	区間	阿佐谷北6丁目～下高井戸1丁目
	幅員	15～23m
	告示年月	昭和22年11月26日（戦後第128号）
進捗状況	変更告示	昭和41年7月30日（建告第2428号）
	計画延長	5,550m
	完成延長	1,950m
	事業中延長	0m
	未着手延長	3,600m
	完成率	35.1%

	計画名	位置づけ
上位・関連計画 による位置づけ	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（放射6号線～補助130号線間、放射5号線～区境間）
	防災都市づくり推進計画（東京都）	主要延焼遮断帯
	東京都緊急輸送道路ネットワーク計画	放射6号線（青梅街道）以北は三次路線に指定済
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、必要性を検討
	東京都無電柱化計画（東京都）	推進区間（放射6号線～補助130号線間）
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	みどりの軸（放射6号線～補助130号線間）
	杉並区バリアフリー基本構想	重点整備地区における「生活関連道路」「特定道路」
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線



3

期待される整備効果【阿佐谷地域】

- ・補助133号の区間評価結果を基に、以下の整備効果指標により整備効果を算出しました。なお、着目した指標は以下のとおり。
- ・【防 災】 防災拠点へのアクセスや災害時の避難路、また不燃化率の改善に関する指標
- ・【環 境】 緑のネットワーク形成に関する指標
- ・【暮ら し】 バス路線網の再編・効率化に関する指標
- ・【活 力】 南北路線の強化など、道路ネットワークの形成に関する指標

観 点	整備効果指標		指標の内容
防 災	1	防災拠点等へのアクセシ性向上	災害対策本部から震災救援所へのアクセス時間短縮
	2	災害時の帰宅困難者の対応	災害対策本部から広域避難場所へのアクセス時間短縮（徒歩）
	3	燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率の改善
	4	救急医療施設へのアクセシ性向上	救急医療施設へのアクセス時間短縮
環 境	5	自動車からのCO2排出量削減	都計道整備に伴う速度向上によるCO2排出量削減 ※交通量推計を基に算出
	6	植樹帯による緑の増加	植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮ら し	7	公共交通利便性の向上	沿線の不便地域の改善
	8	救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内で到達できる地域の拡大
活 力	9	ICへのアクセシ性向上	区内のICへのアクセス時間短縮
	10	南北路線の強化	環七通り・環八通り以外の南北方向の幹線道路の整備



※地理院地図（国土院）を加工して作成

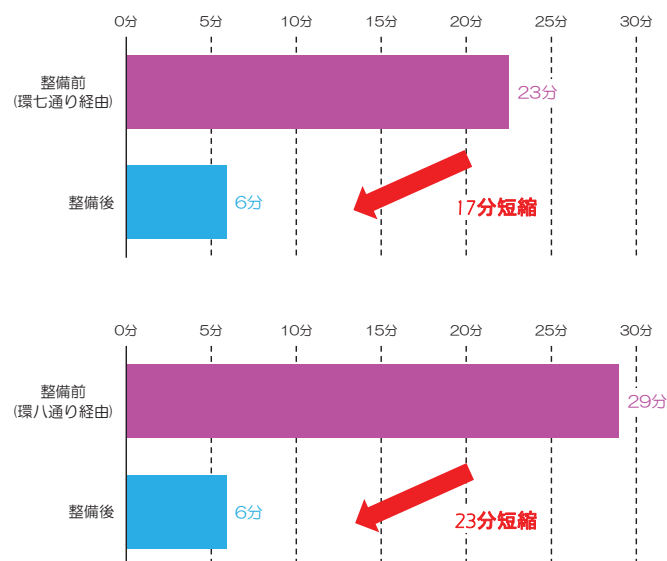
4

- ・震災が発生した場合、災害対策本部が杉並区役所 本庁舎に設置されます。
 - ・しかし、杉並区の南北を連絡する環七通り・環八通りは大渋滞となることが予想され、災害対策本部からの物資等の輸送時間が大幅に増加してしまうことが予想されます。
- ⇒補助133号線の整備により、災害対策本部から震災救援所等への所要時間が短縮します。

杉並区役所（災害対策本部）から震災救援所へのアクセスルート



災害対策本部→震災救援所の所要時間の変化



5

補足

・災害対策本部とは

- ・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

・震災救援所とは

- ・避難をする場所や避難生活を送る場所。震度5強以上の地震が発生した際などに、区立小中学校等に開設される。また、支援物資の配給や支援に関する情報が集まる拠点にもなる。

・震災救援所への所要時間が長くなると、

- ・怪我人の応急処置の遅れ
- ・生活必需品等の供給の遅れ などが懸念される。

・アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼災害対策本部イメージ



※運営訓練の様子

物資や人員の輸送



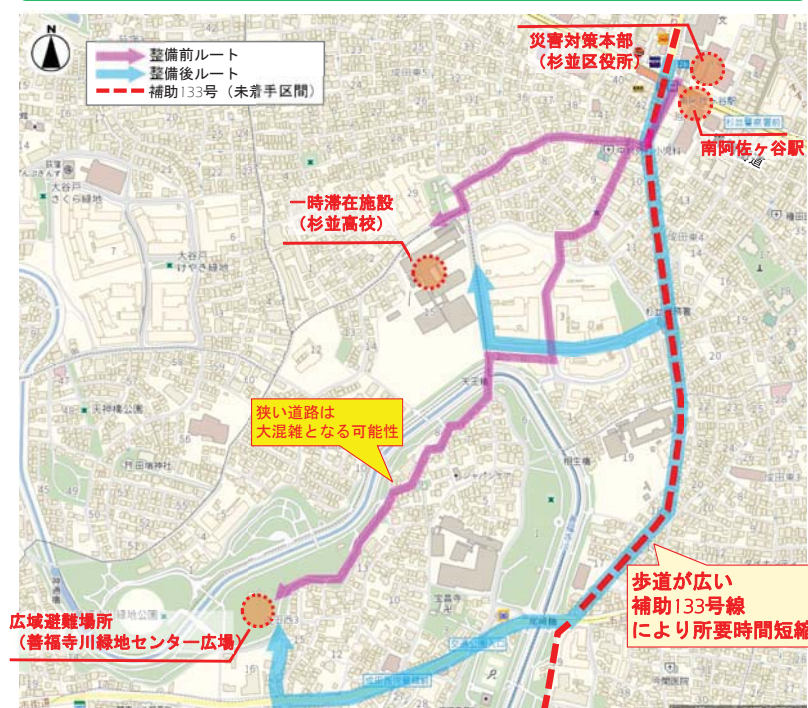
▼震災救援所（学校など）



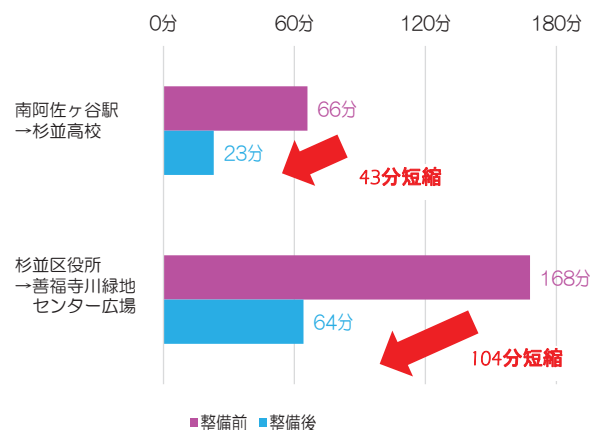
6

・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
 ⇒広い歩道を有する補助133号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、一時滞在施設・広域避難場所への避難時間が短縮されます。

杉並区役所（災害対策本部）から一時滞在施設・広域避難場所への避難ルート



杉並区役所→広域避難場所の避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

補足

・災害対策本部とは

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

・一時滞在施設とは

・帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設。

・広域避難場所とは

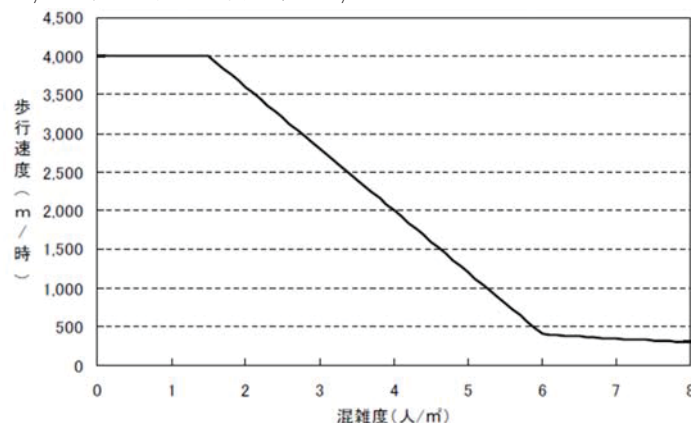
・震災時に拡大する火災から安全を確保するために設置された、公園・緑地、住宅団地、学校等のオープンスペースによる広域的な避難場所。

・避難時間 算出条件

- ・経路：現況で狭いルートを通る必要がある避難経路を設定。
- ・歩行速度：【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時
 【整備後】幅員の広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時

※帰宅行動シミュレーション結果について（内閣府）を参照。

自由歩行が可能とされる1.5人/m²の場合の歩行速度は4,000m/時

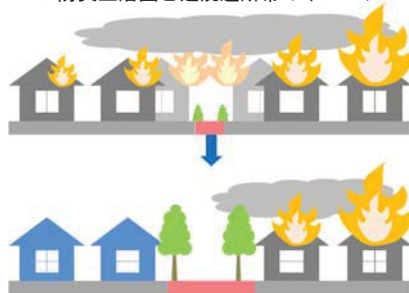


出典：帰宅行動シミュレーションの結果について

- ・補助133号線整備が計画されている成田東・成田西・浜田山などの地域は、現状、火災に弱い（燃えやすい）建物が密集しています。
- ・このような地域で火災が発生した場合、周辺に広く燃え広がる可能性があるため、幅員の広い道路や燃えにくい建物などの延焼遮断帯を整備し、地域の不燃化率を下げる必要があります。

⇒補助133号線の整備や周辺建物の不燃化により、火災の発生・拡大を防ぎ、地域としての防火対策が進みます。

▼防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



▼道路整備による燃えにくいまちづくりの事例



整備後（道路拡幅＋沿道不燃化・無電柱化）

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）
防災都市づくり推進計画（東京都）



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成



補足

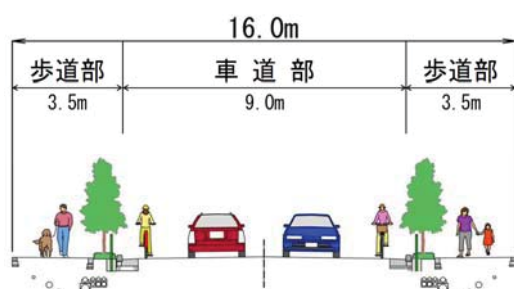
●不燃化率

- ・全建物のうち燃えにくい建物がどれくらいあるかを表した指標。
- ・不燃化率＝（耐火建築物面積＋準耐火建築物面積×0.8）÷全建物面積
- ⇒値が高いほど燃えにくい
- ・都市計画道路の計画幅員の沿道5mの範囲を対象に算出

●延焼遮断帯

- ・市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。
- ・道路の場合は、幅員によって延焼遮断機能を発揮する不燃化率が設定されており、補助133号線（幅員15～23m）の場合は不燃化率60%以上で機能を発揮する。

計画（イメージ）



延焼遮断帯の形成 （機能を発揮する条件）

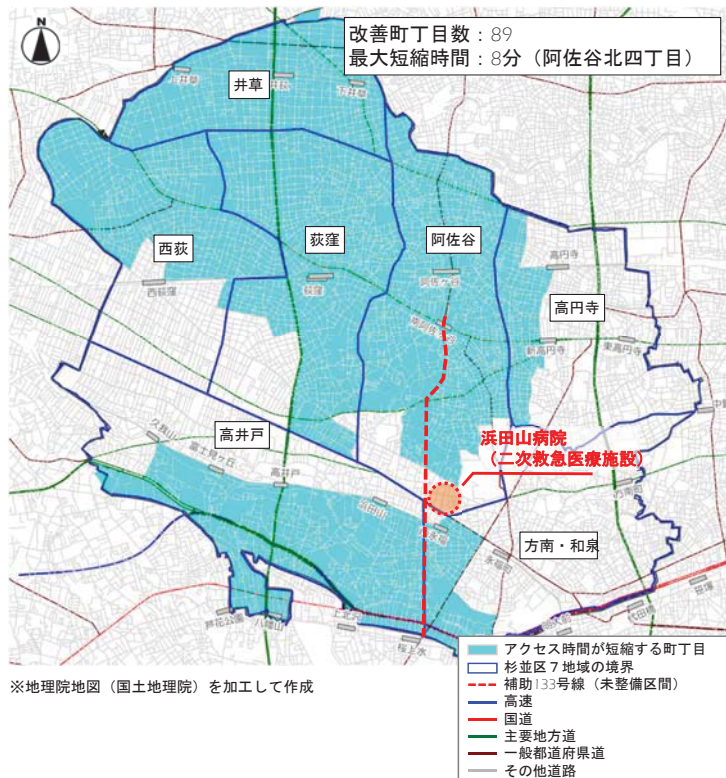
幅員	沿道の不燃化率
27m以上	条件なし
24m以上27m未満	40%以上
16m以上24m未満	60%以上
11m以上16m未満	80%以上

【整備後（計画）】

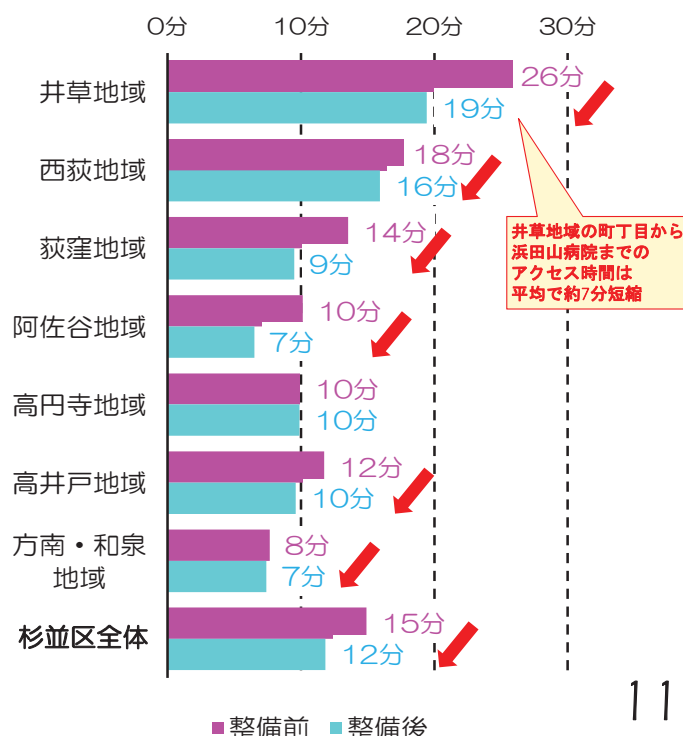
幅員が16mの場合、沿道の不燃化率が60%以上で機能を発揮する
⇒補助132号線では沿道の不燃化率46.4%のため、延焼遮断帯として機能する

- ・補助133号線の整備によって、救急医療施設へのアクセス時間の短縮が図られます。
- ・なお補助133号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮**が可能になります。

救急医療施設（浜田山病院）へのアクセス時間の短縮が図られる町丁目 【補助133号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化 （各町丁目から浜田山病院）



補足

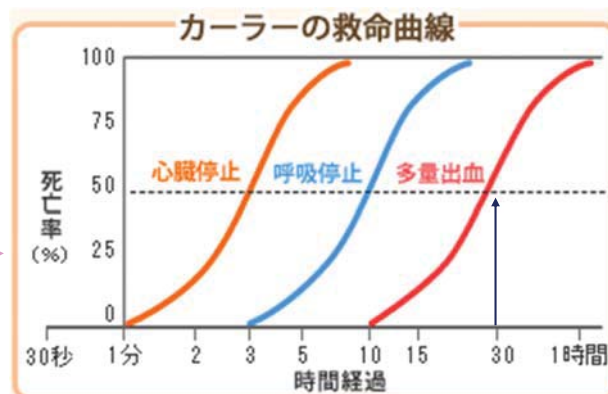
●アクセス時間 算出条件

- ・経路：各町丁目の重心から救急医療施設への経路を設定。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

●カーラーの救命曲線

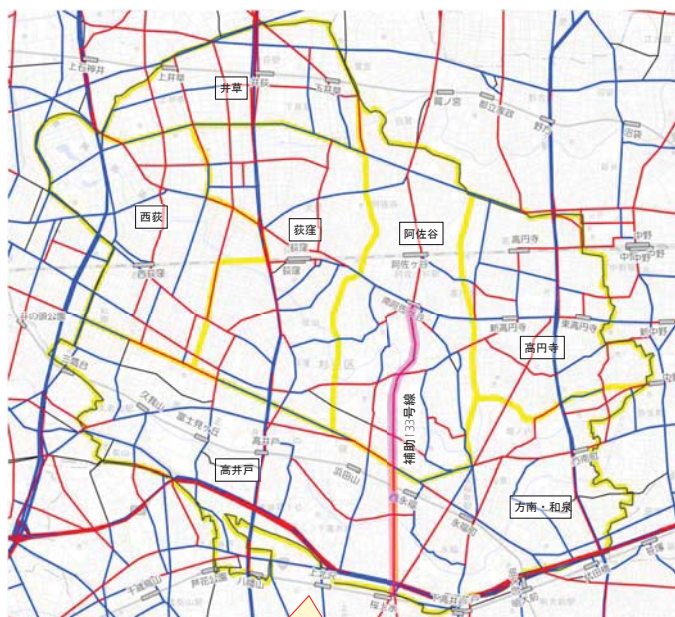
- ・心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- ・例えば、**多量出血**では**30分以内**に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
- ・今回の例では、最も遠い井草地域から浜田山病院へのアクセス時間は、整備前では約26分であるため死亡率は5割近い値を示しているが、整備後では19分まで短縮されるため、死亡率の減少が期待できる。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、多量出血では30分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる



- ・区内の都市計画道路の整備により、交通状況の変化が見込まれ、地域のCO2排出量が削減されることが期待されます。
- ・ただし、一部地域では交通量の増加により、CO2排出量の増加が見込まれます。

都市計画道路整備による交通状況の変化

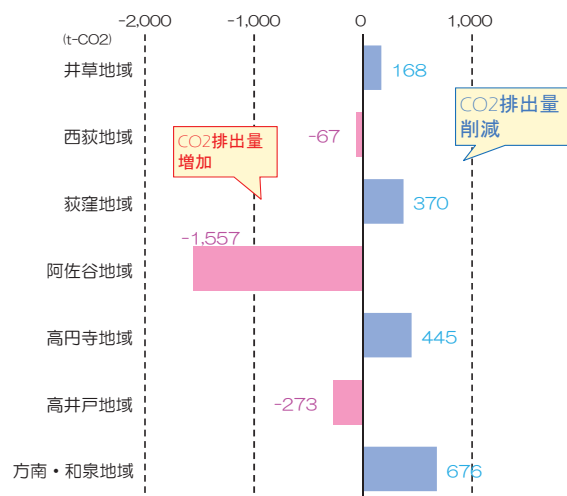


井草、荻窪、高円寺、
方南・和泉地域の交通量が減少

● 杉並区7地域の境界
● 交通量増加
● 交通量減少
● 上記以外

※交通量推計結果

CO2の削減量



▼渋滞中はCO2排出量が多い



出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

13

補足

●車の速度とCO2排出量の関係

- ・車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少します。

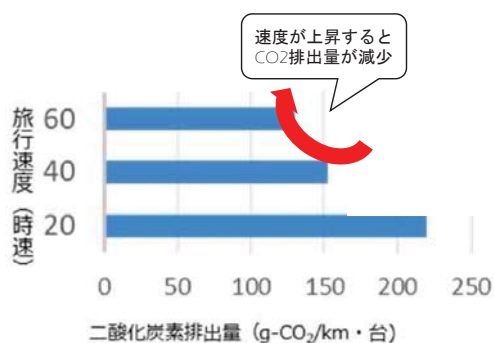
●1t-CO2の規模感

- ・1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当

●CO2排出量 算出条件

- ・「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
- ・現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

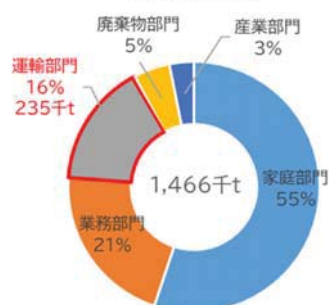
▼車からのCO2排出量は、速度に関係



速度が上昇すると
CO2排出量が減少

▼杉並区におけるCO2排出量

部門別のCO2排出量割合
【令和2年度】



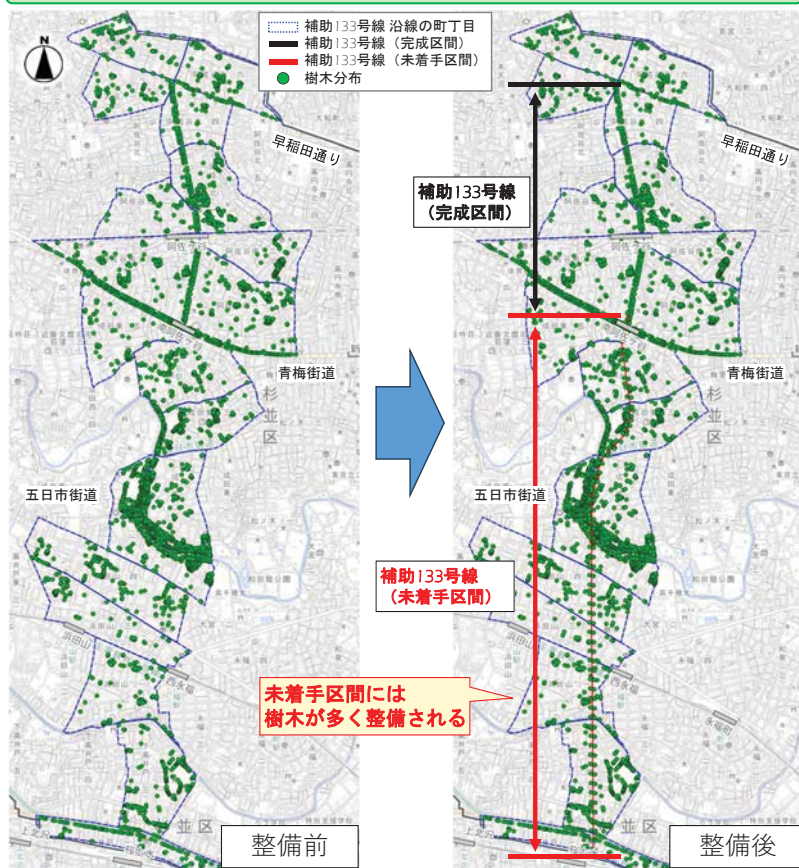
出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要
(国土交通省)を基に作成

出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

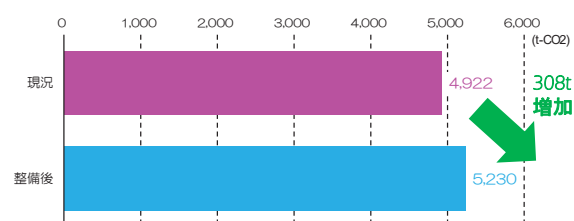
14

- ・緑は生活に潤いや安らぎをもたらし、地球環境の改善に寄与します。
- ・都市計画道路の整備により**ケヤキ等の街路樹が増え**、潤いのある景観創出や環境負荷軽減に寄与します。

補助133号線 沿線の樹木分布



補助133号線 沿線のCO2吸収量



308tは、ケヤキ約220本が1年間に吸収するCO2量に相当



▼道路への植樹イメージ



出典：なみじやない、杉並！

補足

●CO2吸収量算出条件

- ・完成区間の延長・樹木本数から平均間隔を算出し、未着手区間の延長を用いて樹木本数を算出。
- ・上記の値から、現況で計画幅員上にある樹木本数を減じた。

【補助133号線（完成区間）の樹木】

- ・延長＝1,950m・・・①
- ・樹木本数＝166本・・・②
- ・樹木平均間隔＝12m・・・③（①/②）

【補助133号線（未着手区間）の樹木】

- ・計画延長＝3,600m・・・④
- ・計画幅員に重なる樹木本数＝80本・・・⑤

【補助133号線（全区間）沿線町丁目の樹木本数】

- ・現況＝3,516本・・・⑥（GIS上※1で集計）
- ・整備後＝3,736本・・・⑦：⑥＋④/③－⑤

【補助133号線（全区間）沿線町丁目のCO2吸収量】

- ・現況＝4,922 t-CO2・・・⑥×1.4※2
- ・整備後＝5,230 t-CO2・・・⑦×1.4

※1) GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム

※2) 1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量

※3) あくまでケヤキでの試算であり、樹種や間隔によってCO2吸収量が変わる

▼単木の年間総CO2吸収量の概算表（kgCO2/y）

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量（総光合成量）の概算表（単位：kgCO2/y）

DBHまたはD2 (cm)	樹高H (m)	落葉広葉樹高木※1	常緑広葉樹高木※2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4～5	250	180	53
15	6～7	530	320	140
20	8～10	700	530	—
25	10～13	1100	700	—
30	12～16	1400	1100	—
40	16～21	2500	1800	—
50	20～25	3500	2500	—

注）高木はDBH（胸高直径）、中低木はD2（根元直径）を用いる。

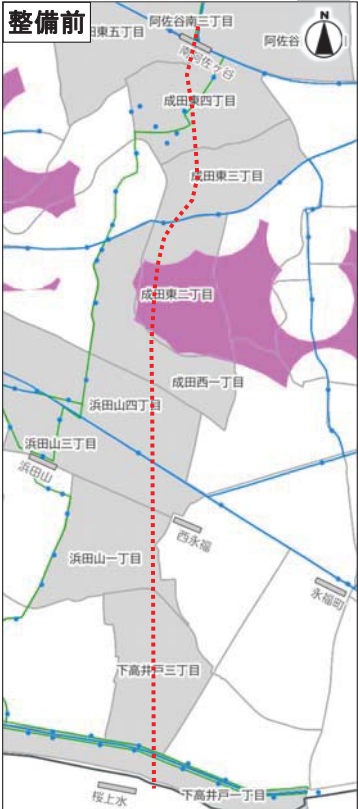
※1：マツ類を含む、※2：マツ類以外の針葉樹を含む

出典：大気浄化植樹マニュアル|独立行政法人環境再生保全機構



・広幅員の都市計画道路が整備されバス路線となれば、**交通不便地域の解消**が期待されます。
・交通分散による渋滞解消により、既存のバス路線も含め、**バスの定時性向上**が期待されます。

133号線通過町丁目



133号線により解消する公共交通不便地域（町丁目）



● 補133整備により公共交通不便が改善される町丁目
● 公共交通不便地域
● 補133整備により公共交通不便が改善されるエリア
● 補助133号線（未整備区間）
● 既存のバス停
● 既存のバス路線（すぎ丸）
● 既存のバス路線（その他）
● 既存の鉄道駅

町丁目	公共交通不便改善面積 (㎡)	解消人口 (人)
成田東二丁目	91,418	1,197 (31%)
成田西一丁目	3,512	31 (1%)
合計	94,930	1,228 (19%)

成田東二丁目の住民のうち約30%の交通不便が解消

▼ 杉並区南北バス「すぎ丸」



出典：杉並区HP

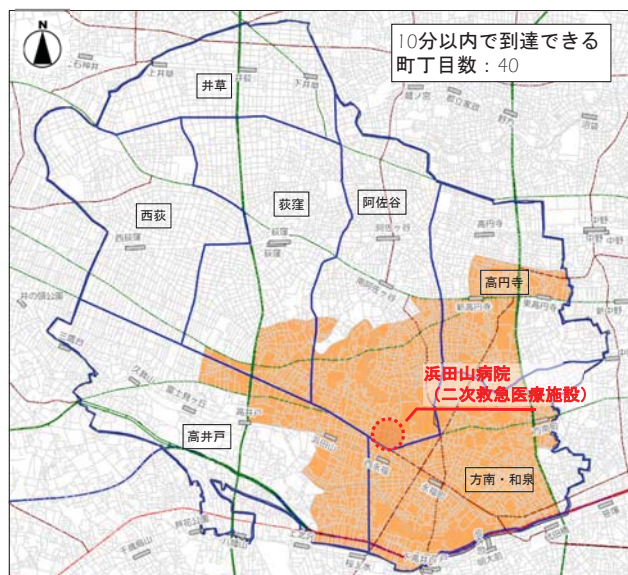
補足

- 公共交通不便解消人口 算出条件
 - 公共交通不便地域：鉄道駅から800m、バス停から200mの範囲外（杉並区地域公共交通計画）
 - 公共交通不便改善地域：整備された都市計画道路の沿道200mと、公共交通不便地域が重なる範囲
※都市計画道路が整備後、バス路線になると仮定
 - 公共交通不便改善地域の面積が町丁目面積に占める割合を算出し、人口を乗じることで算出。
- 沿線町丁目の面積：GIS上で算出・・・①
- 沿線町丁目の人口：R2国勢調査・・・②
- 公共交通不便改善地域の面積：GIS上で算出・・・③
- 解消人口・・・③/①×②

※GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム

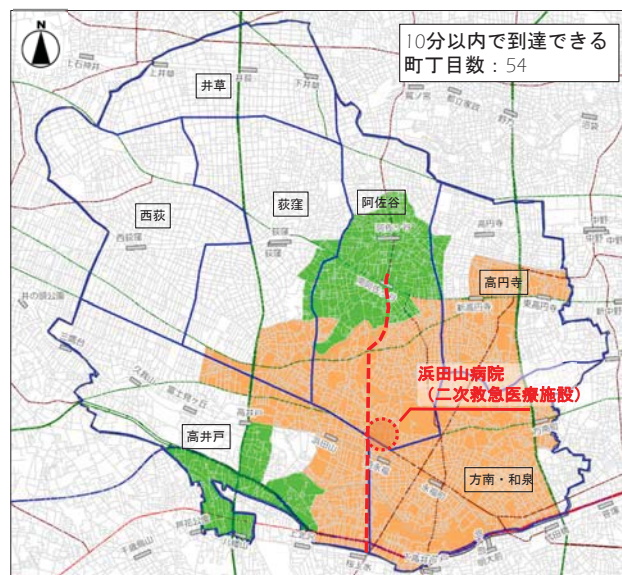
- 補助133号線の整備によって、救急医療施設までのアクセス時間が短縮されます。
- またその時間短縮により、10分以内に到達できる地域の範囲が広がります。

救急医療施設（浜田山病院）まで10分以内に到達できる町丁目
【補助133号線 整備前】



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

救急医療施設（浜田山病院）まで10分以内に到達できる町丁目
【補助133号線 整備後】



- 二次救急医療施設まで10分以内に到達可能な町丁目
- 補助133号線の整備により10分以内に到達可能になる町丁目
- 補助133号線（未整備区間）
- 杉並区7地域の境界
- 高速
- 国道
- 主要地方道
- 一般都道府県道
- その他道路

補足

•アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心から救急医療施設へのアクセス時間を計測。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

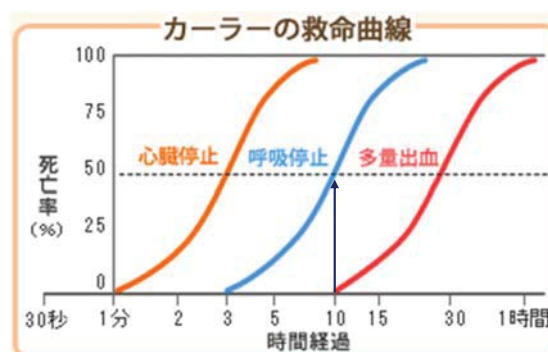
•カーラーの救命曲線

- 心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- 例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになります。
- 病院へ10分以内に到達できる地域が増えれば、病院での処置開始時間が早まることになり、死亡率の減少が期待できます。

•二次救急医療施設

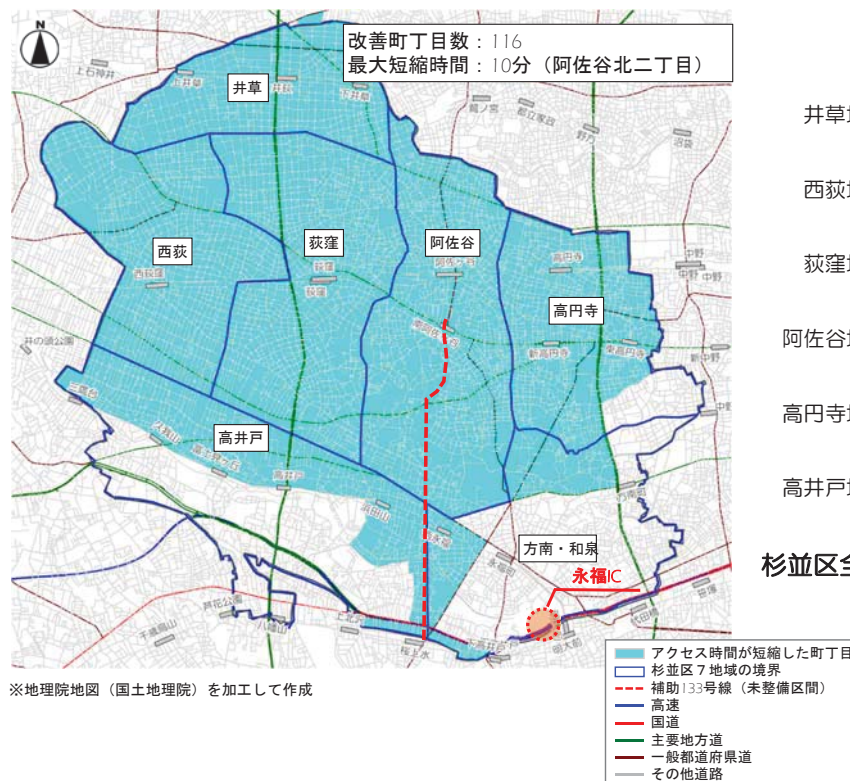
- 入院治療を必要とする重症救急患者の医療を担当する医療機関として、24時間体制で治療にあたる医療施設。
- 三次救急はさらに重篤な救急患者に対応する救命救急センターなどであり、一次救急は比較的症状の軽い患者に対応する施設。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる

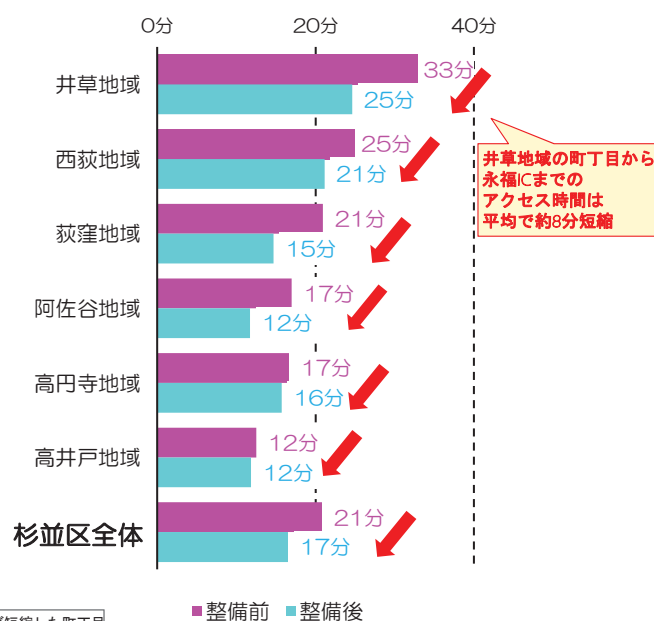


- ・補助133号線の整備によって永福ICへのアクセス時間の短縮が図られ、**高速道路ネットワークとのアクセス性が向上**します。
- ・なお補助133号線沿線地域だけでなく、広範囲の地域においてアクセス時間の短縮が可能になります。

永福ICへのアクセス時間の短縮が図られる町丁目
【補助133号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化
（各町丁目から永福IC）

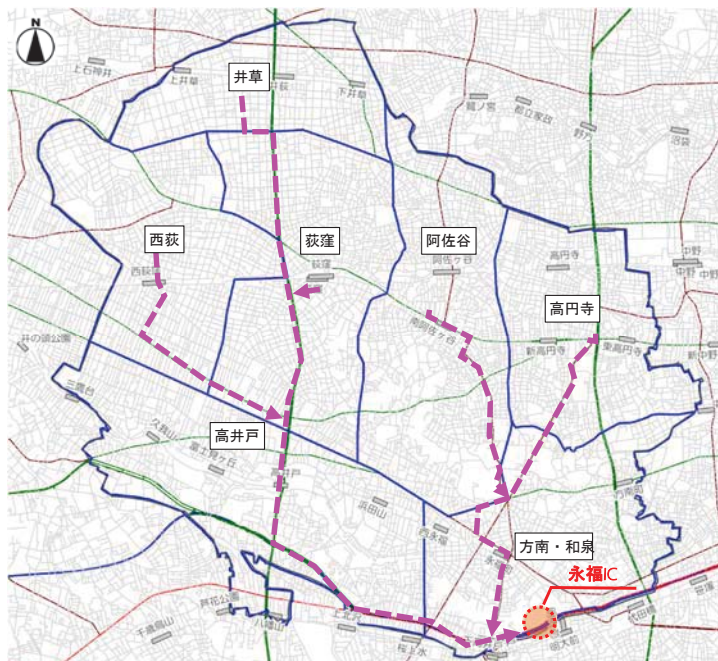


補足

●アクセス時間 算出条件

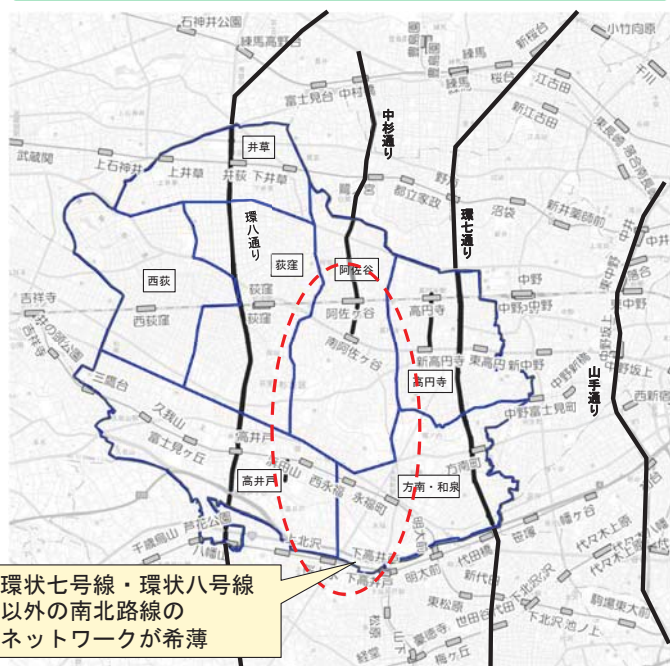
- ・経路：各町丁目の重心からICへの経路を設定。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼各地域からの最短ルート（現況）

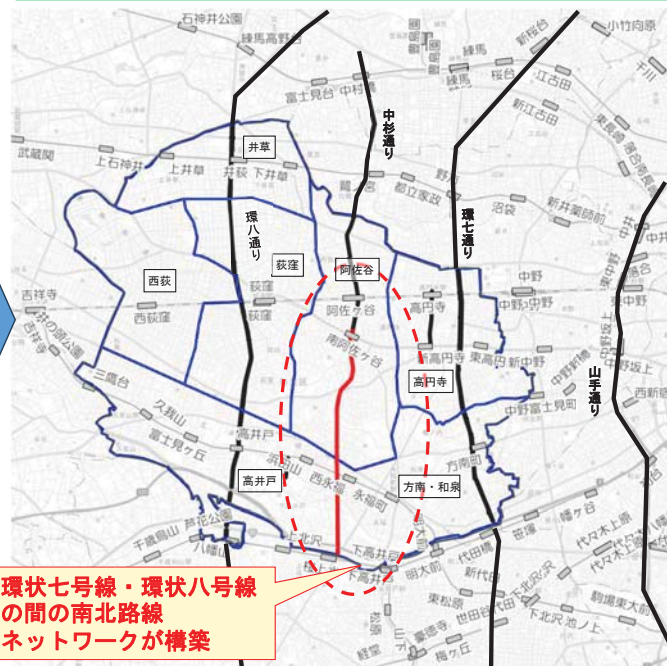


・補助133号線の整備により、環七通り・環八通りの間の南北路線ネットワークが構築されます。

杉並区内の南北路線（現況）



杉並区内の南北路線（補助133号線 整備時）



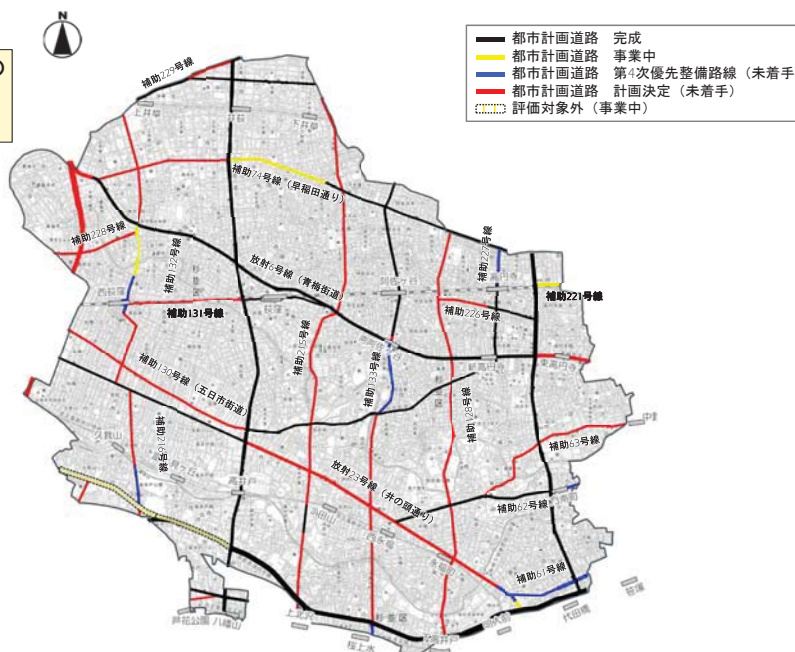
■ 杉並区7地域の境界
■ 整備済みの南北路線
■ 補助133号線

補足

●杉並区の南北路線

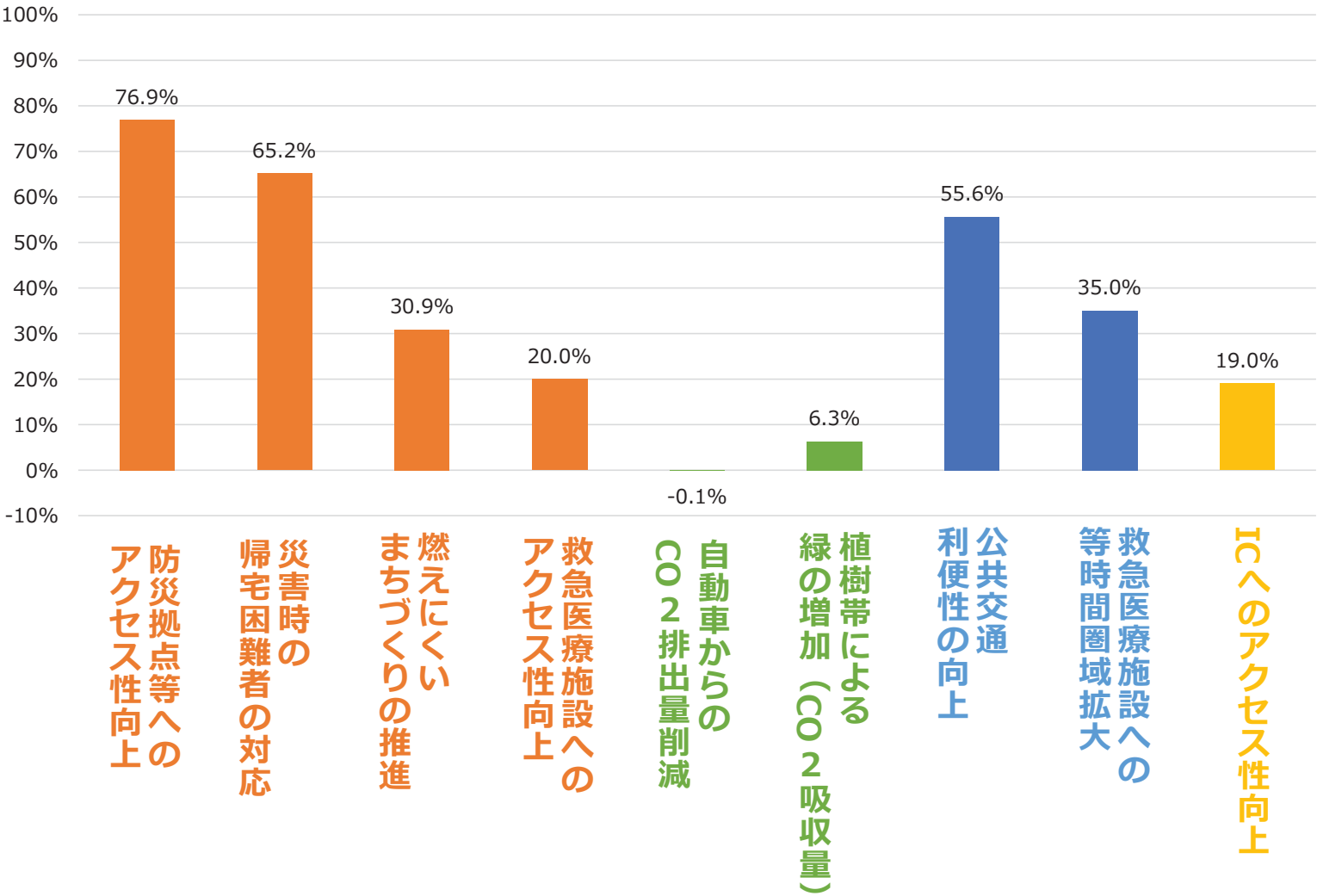
- ・杉並区の都市計画道路は、南北方向の整備が遅れています。
- ・現状、杉並区の南北の幹線道路は環状七号線・環状八号線のみであり、交通が集中しています。
- ・南北路線のネットワーク構築により、隣接区も含めたアクセス性の向上が期待されます。

東西方向は完成や事業中の路線が多いが、南北方向は少ない



阿佐谷地域の整備効果まとめ

現状に対する整備効果



※樹種や間隔によってCO2吸収量が変更する

■地域毎の効果

07 整備効果 (杉並区全体)

杉並区全体の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

令和 7 年 6 月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

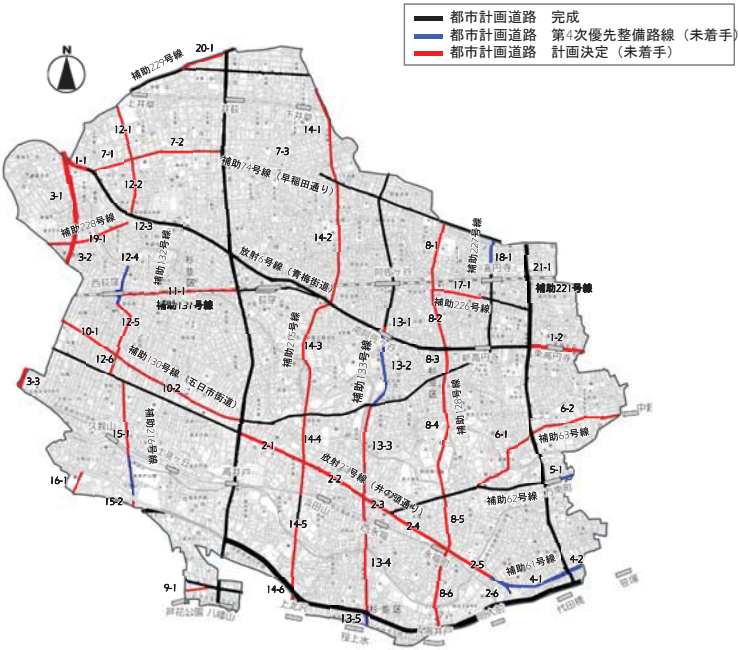
1

期待される整備効果【杉並区全体】

3. 期待される整備効果
【杉並区全体】

・杉並区全体の都市計画道路について、以下の視点で整備効果を整理した。

観点	整備効果指標	指標の内容
防災	1 災害時における輸送の円滑化	杉並区全体の緊急輸送道路の拡充
	2 生活圏の延焼遮断	杉並区全体の延焼遮断帯の拡充
	3 道路の無電柱化の推進	杉並区全体の無電柱化路線の拡充
環境	4 自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2削減量 ※交通量推計を基に算出
	5 植樹帯による緑の増加	杉並区全体の植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮らし	6 安全な通学路の整備	杉並区全体の歩道あり通学路の拡充
	7 生活道路と都市計画道路	地域の補助幹線以上の路線拡充
	8 多様なモビリティの走行空間の形成	多様なモビリティや自動運転車両が走行可能な空間整備
活力	9 道路ネットワークの拡充	幅員6m以上道路網の拡充

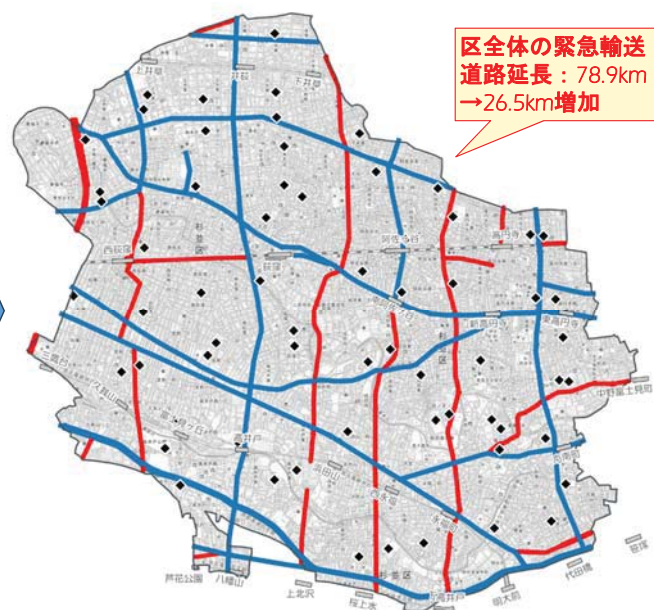


・特に南北方向について、緊急輸送道路となる都市計画道路の整備を進めることで、**災害時における物資輸送等の円滑化・迅速化**につながります。

杉並区内の緊急輸送道路（現況）



杉並区内の緊急輸送道路（全都市計画道路 整備時）



※将来は都市計画道路が緊急輸送道路に指定されると仮定

— 緊急輸送道路（現況）
— 緊急輸送道路（将来追加）
◆ 震災救援所

補足

●緊急輸送道路とは

- ・震災時に**避難**や**救急・消火活動**、**緊急物資輸送**の大動脈となる幹線道路をいいます。
- ・震災の被害を最小化し、早期復旧を図るためには緊急輸送道路沿道の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉塞を防止することがとりわけ重要です。
- ・区内の緊急輸送道路は、南北方向の路線が少なく、災害時には**南北方向の応急対策活動に遅れ**が生じることが懸念されます。

▼緊急輸送道路の重要性イメージ



出典：東京都耐震ポータルサイト

▼区内の緊急輸送道路の例（五日市街道）



出典：東京都第三建設事務所HP

・区内での延焼遮断帯となる都市計画道路の整備を進めることで、皆様の生活圏における焼失被害の拡大を抑えます。

杉並区内の延焼遮断帯（現況）



杉並区内の延焼遮断帯（全都市計画道路 整備時）



【現況】
 ■ 延焼遮断帯（骨格防災軸）
 ■ 延焼遮断帯（主要延焼遮断帯）
 ■ 延焼遮断帯（一般延焼遮断帯）
 【整備時】
 ■ 延焼遮断帯（骨格防災軸）
 ■ 延焼遮断帯（主要延焼遮断帯）
 ■ 延焼遮断帯（一般延焼遮断帯）

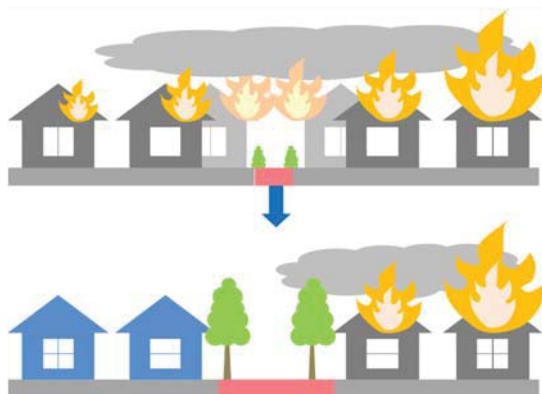
5

補足

●延焼遮断帯とは

- 延焼遮断帯は、震災時などの際に市街地の火災が延焼しないようにする道路などの施設です。
- 道路や河川、公園、緑道などの都市施設を骨格として、不燃建築物と組み合わせて構築されます。
- 区内では延焼遮断帯が十分に整備されていない地域が多く存在し、**震災時には市街地の火災が延焼してしまう**ことが懸念されます。

▼延焼遮断帯イメージ図



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

▼延焼遮断帯の例



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

6

- 無電柱化路線である都市計画道路の整備を進めることで、災害時の道路閉塞が起こりにくくなります。
- また電線類を地中化することにより、災害時におけるライフラインの信頼性、安全性が向上します。

杉並区内の無電柱化路線（現況）



杉並区内の無電柱化路線（全都市計画道路 整備時）



7

補足

- 無電柱化について
- 道路の無電柱化は、安全で快適な通行空間の確保を図るほか、都市災害の防止、都市景観の向上などの様々な効果があります。
- 区内では無電柱化が進んでいない地域が多く存在し、大規模災害時には電柱の倒壊による二次災害が懸念されます。

▼電柱の倒壊事例

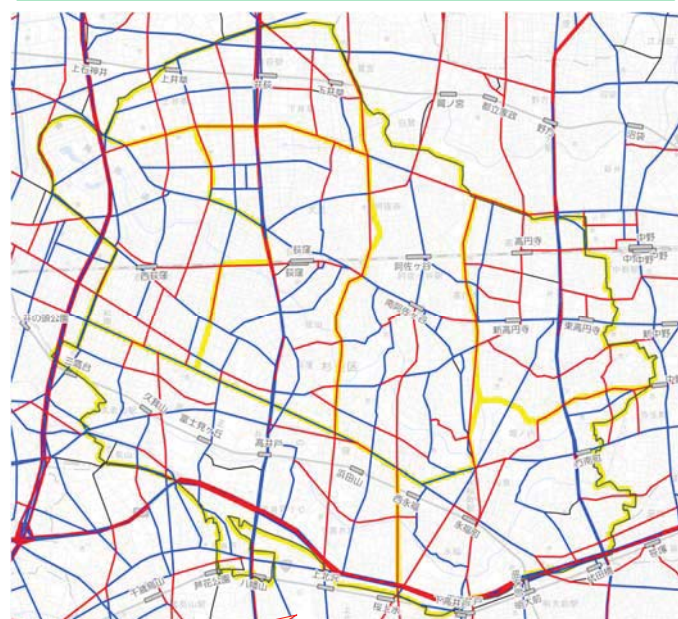


出典：国土交通省HP

8

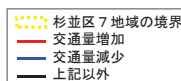
・区内の都市計画道路の整備により、**杉並区内の交通量の増加**が見込まれ、それにより**CO2排出量が増加**してしまうことが懸念されます。

都市計画道路整備による交通状況の変化



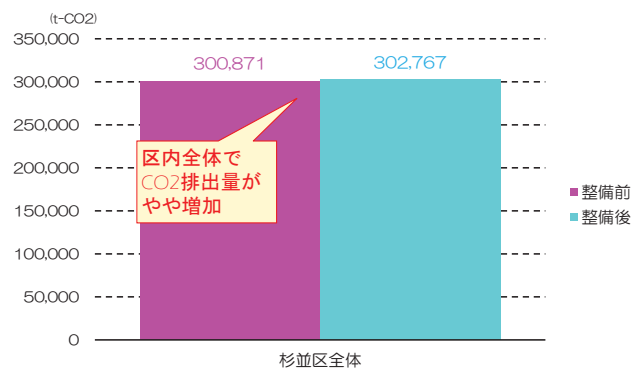
杉並区内の交通量が増加

※交通量推計結果



※交通量推計：新しい道路が整備された場合における地域全体の交通量をコンピュータ上でシミュレーション計算して予測する手法。

CO2排出量の比較



▼渋滞中はCO2排出量が多い



出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」（国土交通省）

補足

●車の速度とCO2排出量の関係

・車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少します。

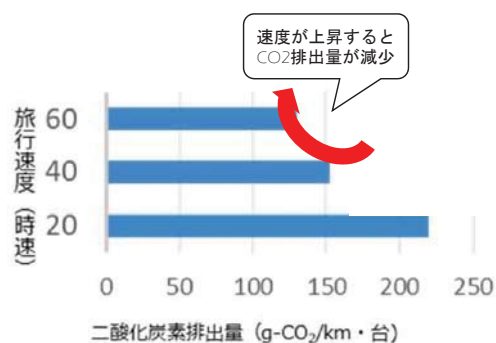
●1t-CO2の規模感

・1t-CO2は、25mプール1つ分の体積（600m³）に相当

●CO2排出量 算出条件

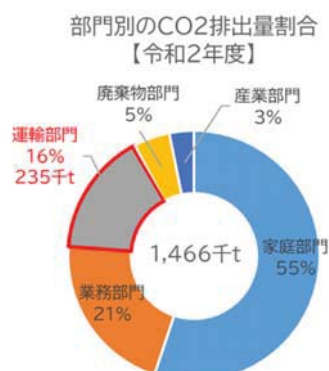
・「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」（国土交通省）に記載の算出方法を参照。
・現況の交通量推計と将来の交通量推計（都市計画道路が整備された場合）を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

▼車からのCO2排出量は、速度に関係



出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要（国土交通省）を基に作成

▼杉並区におけるCO2排出量



出典：杉並区環境白書～令和5年度～ 資料編

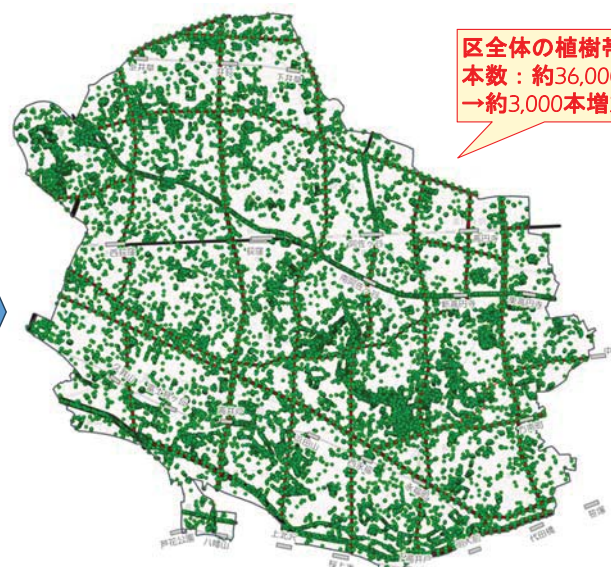
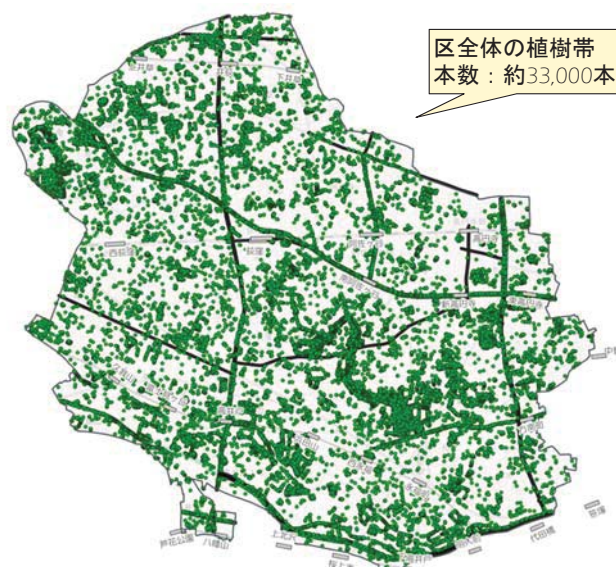
効果5【環境】：植樹帯による緑の増加

3. 期待される整備効果
【杉並区全体】

・区内の都市計画道路の整備に合わせた植樹帯の整備により、**みどり豊かな都市景観の創出や、自動車から排出されたCO2を吸収することが期待されます。**

杉並区内の樹木分布（現況）

杉並区内の樹木分布（全都市計画道路 整備時）



※将来は都市計画道路に植樹帯が設置されると仮定

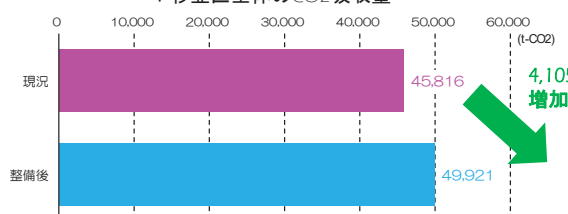
● 樹木分布

▼道路への植樹（中杉通り）



出典：杉並区HP

▼杉並区全体のCO2吸収量



4,105tは、ケヤキ約3,000本が1年間に吸収するCO2量に相当



11

補足

- 都市における街路樹の役割
- ・街路樹は良好な都市景観を創出するとともに、CO2の吸収による環境負荷の低減効果などが期待されています。

●CO2吸収量 算出条件

- ・樹木の太さを30cm、植樹間隔は中杉通りと同様に12mとした
- ・植樹は、中杉通りと同様のケヤキ（落葉広葉樹）と仮定

●算出式

- ・樹木平均間隔=12m・・・①（算出した中杉通りの平均間隔を使用）
- ・整備される全都市計画道路の延長=35,183m・・・②
- ・現況の杉並区全体の樹木本数=32,726本・・・③（GIS上※1で集計）
- ・整備後の杉並区全体の樹木本数=35,658本・・・④（③+②/①）
- ・現況の杉並区全体のCO2吸収量=45,816 t-CO2（③×1.4※2）
- ・整備後の杉並区全体のCO2吸収量=49,921 t-CO2（④×1.4）

※1）GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム

※2）1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量

▼CO2排出量と杉の二酸化炭素吸収量



▼単木の年間総CO2吸収量の概算表（kgCO2/y）

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量（総光合成量）の概算表（単位：kgCO2/y）

DBH または D ₀ (cm)	樹高 H (m)	落葉広葉樹高木※1	常緑広葉樹高木※2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4～5	250	180	53
15	6～7	530	320	140
20	8～10	700	530	—
25	10～13	1100	700	—
30	12～16	1400	1100	—
40	16～21	2500	1800	—
50	20～25	3500	2500	—

注）高木は DBH（胸高直径）、中低木は D₀（根元直径）を用いる。

※1：マツ類を含む、※2：マツ類以外の針葉樹を含む

出典：大気浄化植樹マニュアル/独立行政法人環境再生保全機構

12

・区内の都市計画道路が整備されることで、安全に通学ができる道路が増えることが期待されます。

杉並区内の通学路（現況）



杉並区内の通学路（全都市計画道路 整備時）



※将来は都市計画道路が通学路に指定されると仮定

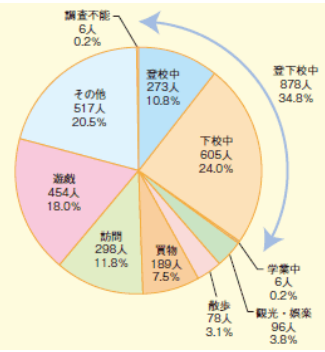
— 歩道あり通学路（現況）
— 歩道あり通学路（将来追加）
● 学校

補足

●通学路での事故

- ・小学生の歩行中の死者重傷者数を見ると、登下校中が3割以上を占めています。
- ・杉並区内においても歩道がなく危険な通学路が多いため、整備が必要です。

▼小学生の状態別死者重傷者数
（平成29年～令和3年合計）



出典：警察庁資料

▼杉並区内の歩道が無い通学路



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

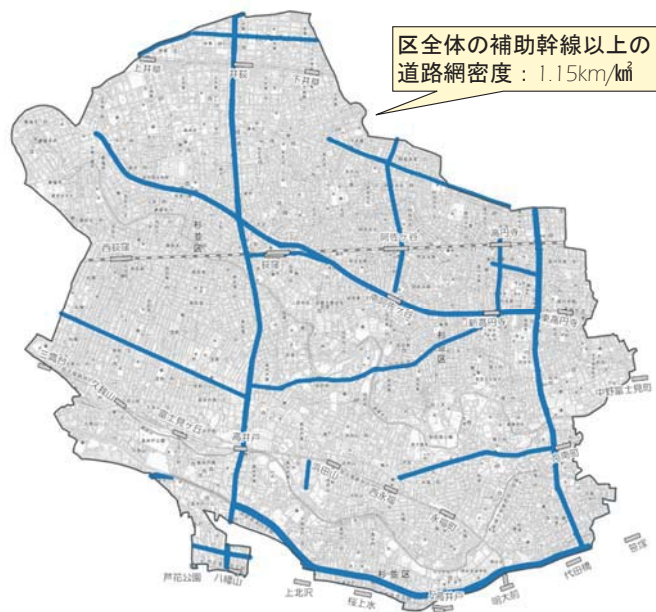
▼歩道設置による安全確保の例



出典：内閣府HP

幅員の広い補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、バス交通などの区内の地域間交通を支え、歩行者・自転車にとっても安全な生活圏を構成することができます。

杉並区内の補助幹線以上の路線（現況）



杉並区内の補助幹線以上の路線（全都市計画道路 整備時）



15

補足

●生活道路と都市計画道路

- 杉並区では幅員の狭い生活道路が多く、そのような道路に自動車・歩行者・自転車が混在しており、交通事故リスクが高くなっています。
- 補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、歩道・自転車レーンの設置や、生活道路への自動車の流入減少を図り、交通事故リスクを減らす必要があります。

●補助幹線以上の都市計画道路とは

- 補助幹線：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。幅員15～25mが目安。
- 幹線道路：広域的な都市間交通を主とした道路で、幅員は25m以上が目安。

●ゾーン30プラス

- 自動車の抜け道利用が多い生活道路が密集しており、かつ2車線以上の幹線道路等に囲まれている地域については、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制や物理的対策を実施するゾーン30プラスの整備ができます。
- 杉並区では現状荻窪駅周辺のみが設定されていますが、都市計画道路の整備によって条件を満たし、ゾーン30プラスの整備が可能になります。

▼杉並区内のゾーン30プラス



出典：杉並区HP

▼自転車レーンの整備イメージ



出典：杉並区自転車ネットワーク計画
(平成29年3月)

▼歩道設置による安全確保の例



出典：杉並区HP

16

- 社会の高齢化や地球温暖化、交通事故が社会問題となっている中で、次世代型の公共交通が求められています。
- 杉並区においてはグリーンスローモビリティやシェアサイクルをすでに導入しており、それらの**多様なモビリティが安全・快適に移動できる道路空間の構築**が必要です。

▼杉並区のグリーンスローモビリティ運行実証実験



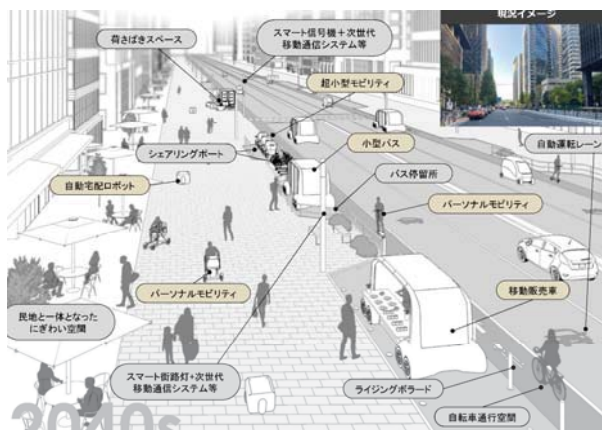
グリーンスローモビリティ（略称グリスロ）とは、時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のことです。
⇒環境にやさしくゆっくりとした小さな移動サービス

▼杉並区のシェアサイクル事業

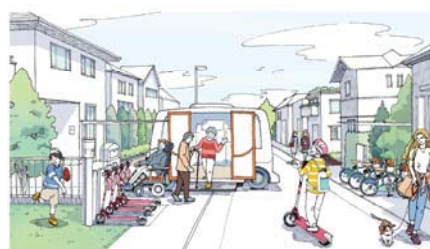


出典：杉並区地域公共交通計画

▼将来の道路イメージ



出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都）



マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス

出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

- 都市計画道路の整備により、**広幅員の道路ネットワークが拡充**されます。
- 広幅員の道路ネットワークの拡充により、**交通の円滑化**だけでなく、**救急車・消防車が進入可能な道路の増加**が期待できます。

幅員6m以上の道路網図（現況）



幅員6m以上の道路網図（全都市計画道路整備時）



— 6m以上道路（現況）
— 6m以上（将来追加）

19

補足

●広幅員の道路ネットワークが必要な理由

- 幅員が6m以下の道路では、①救急車・消防車の進入が困難な場合が多い、②歩行者・自転車との事故リスクが高い、③バス等が円滑に通行できないなどの問題があります。
- 杉並区では特にこのような道路が多く、広幅員の道路ネットワークの拡充が必要な状況です。

▼消防車の進入が困難な道路



▼狭い道路でのバスのすれ違い



▼駅周辺の歩行者・自転車の様子



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

20

東京における都市計画道路の整備方針 (仮称)

－ 中間のまとめ －

東京都・特別区・26市2町
令和 7 年 7 月

はじめに

道路は、都市を形成する最も基本的なインフラであり、長期的な視点から計画的な整備を展開するため、都内には約3,200kmの都市計画道路が定められています。

東京都、特別区及び26市2町は、都市計画道路の整備を計画的かつ効率的に進めるため、おおむね10年間で優先的に整備すべき路線を定めた「都市計画道路の整備方針（事業化計画）」を過去4回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。これにより、立ち遅れていた区部放射・環状道路、多摩南北・東西道路等の整備が進み、首都東京の活力を生み出し、旺盛な社会・経済活動、防災活動などを支える礎となっています。

一方で、東京の都市計画道路の完成率は6割程度にとどまっており、交通、防災などに関する様々な課題が生じています。また、コロナ禍を経て、道路に対するニーズは大きく変化・多様化し、道路は通行の場としてだけでなく、にぎわいの場としての活用等も求められてきており、誰もが使いやすくスムーズな道路ネットワーク形成のほかに、人中心の空間の創出なども重要になってきています。

こうした中、現行の「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）」の計画期間が令和7年度までとなっていることから、激化する国際競争、気候危機の深刻化などの社会情勢の変化を踏まえるとともに、東京が目指すべき将来像を実現するため、新たな「東京における都市計画道路の整備方針」の策定に向けた調査検討を進めています。

2050年代の東京のビジョンである「成長」と「成熟」が両立した「世界で一番の都市・東京」を実現していくため、この度、東京の都市計画道路が果たすべき役割及び都市計画道路の整備の基本的な方向性を示した「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ」を取りまとめました。

今後、さらに東京都、特別区及び26市2町が協働で検討を進め、令和7年度中に新たな「東京における都市計画道路の整備方針」を策定する予定です。

皆様からの「中間のまとめ」に対する御意見・御提案をお待ちしております。

東京における都市計画道路の整備方針（仮称） 中間のまとめ

新たな整備方針の策定に向けた基本的な考え

今回、特に御意見・御提案を頂きたい事項

- ・ 基本理念及び基本目標
- ・ 都市計画道路の必要性の検証項目
- ・ 優先整備路線の選定項目
- ・ 道路空間のリメイク候補路線の検討の視点

東京における都市計画道路の整備方針（仮称）

都市計画道路を計画的かつ効率的に整備するための方針

記載内容（予定）

- ・ 都市計画道路の必要性の検証
- ・ 優先整備路線の選定
- ・ 道路空間のリメイク候補路線の検討
- ・ 都市計画道路整備の進め方

中間のまとめ 全体構成

「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）中間のまとめ」では、東京を取り巻く社会情勢の変化、東京の道路を取り巻く課題及び上位計画における東京の将来像を踏まえた今後の道路整備の視点により、都市計画道路の整備に関する「基本理念」及び「基本目標」を設定します。その目標実現に向け、「都市計画道路の必要性の検証」、「優先整備路線の選定」及び「道路空間のリメイクの検討」に取り組んでいきます。



01 東京の都市計画道路の現状

- 都市計画道路の整備状況……………7

02 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

- 東京を取り巻く社会情勢の変化……………17
- 東京の道路を取り巻く課題……………25
- 上位計画における東京の将来像……………29
- 今後の道路整備の視点……………32
- 道路整備の「基本理念」及び「基本目標」 ……33
- 都市計画道路整備の方向性……………34
- 整備方針に定める基本的事項及び策定手順 ……35

03 都市計画道路の必要性の検証

- 「都市計画道路の必要性の検証」の考え方……………37
- 「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容……………38

04 優先整備路線の選定

- 「優先整備路線の選定」の考え方……………43
- 「優先整備路線の選定」項目の内容……………44

05 道路空間のリメイクの検討

- 道路空間のリメイクの考え方……………47
- 道路空間のリメイクの国内外の動向……………48
- 道路空間のリメイク候補路線の検討の視点……………50

06 今後について

- 今後の進め方……………53

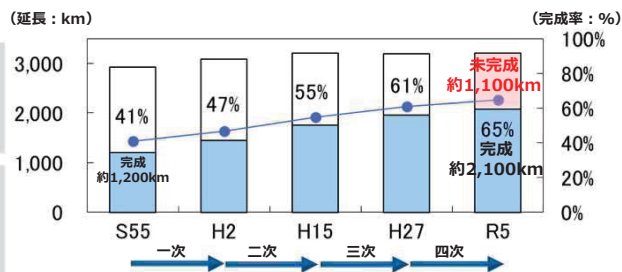
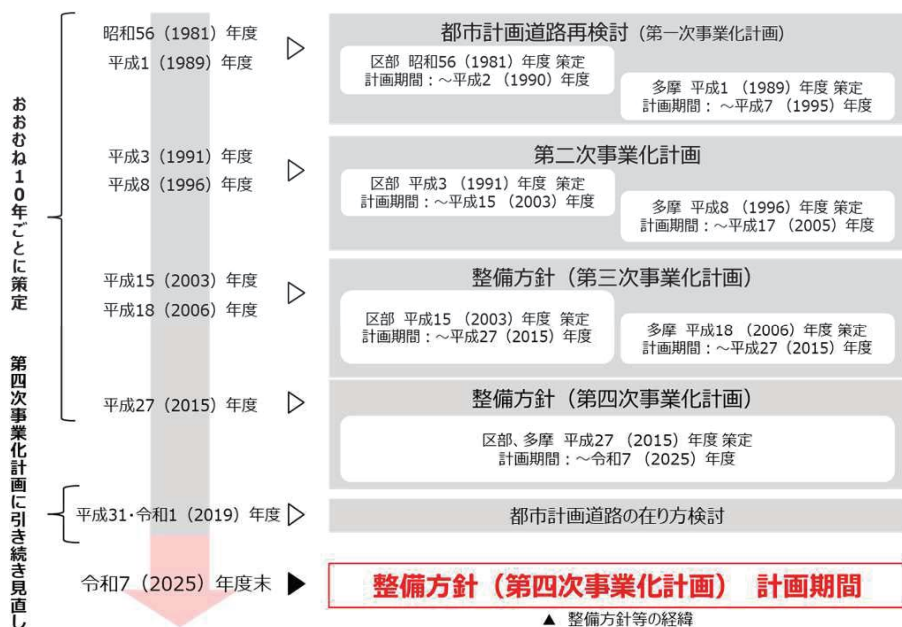
01

東京の都市計画道路の現状

都市計画道路の整備状況

これまでの整備方針

昭和56年に区部を対象に策定した第一次事業化計画は、全国で初めて計画期間と目標を明確にした画期的なものでした。その後、区部及び多摩地域においてそれぞれ事業化計画を策定してきましたが、現行の第四次事業化計画では、より効率的な道路整備とするため、区部と多摩地域を統合した東京全体の事業化計画を策定しました。こうした都市計画道路の計画的かつ効率的な整備の推進により、東京の都市計画道路は約半世紀で約900kmが整備され、令和5年度末時点で都市計画道路延長約3,200kmのうち約65%の約2,100kmが完成しています。



昭和55(1980)年度末



令和5(2023)年度末

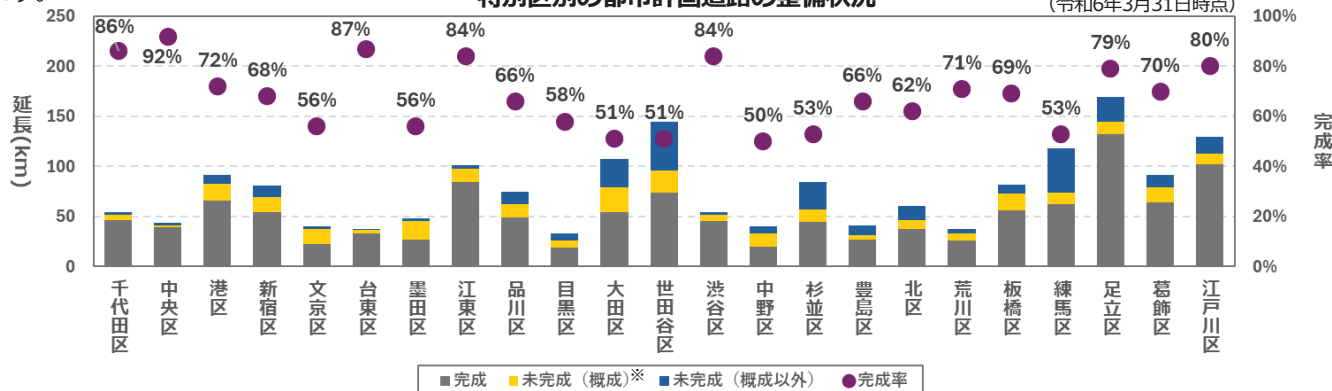


都市計画道路の整備状況

特別区の都心部では整備が進んでいますが、外周部においては完成率が5割程度の状況です。また、北多摩北部地域の完成率が低く、5割を下回っており、多くの未着手区間が存在しています。残る区間についても、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。

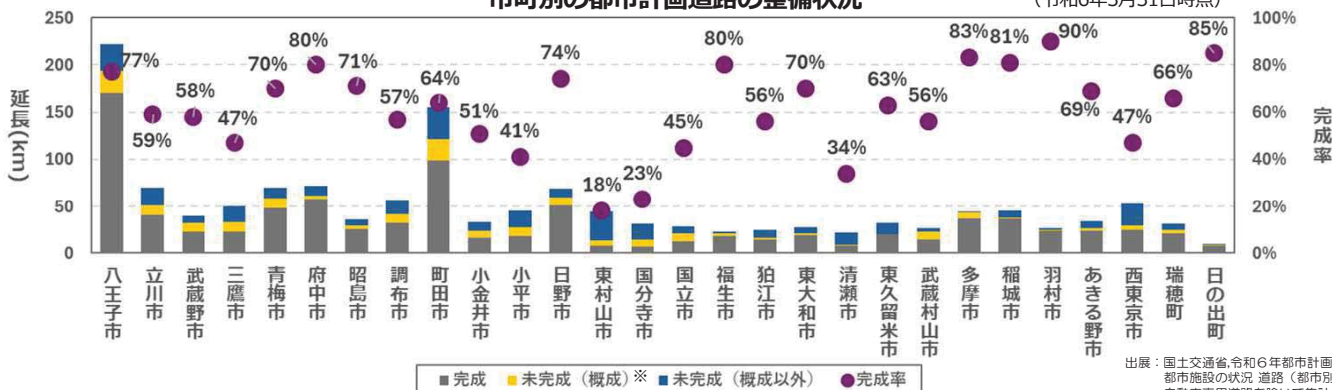
特別区別の都市計画道路の整備状況

(令和6年3月31日時点)



市町別の都市計画道路の整備状況

(令和6年3月31日時点)



出展: 国土交通省、令和6年都市計画現況調査
都市施設状況 道路 (都市別内訳表) より作成
自動車専用道路を除いて集計

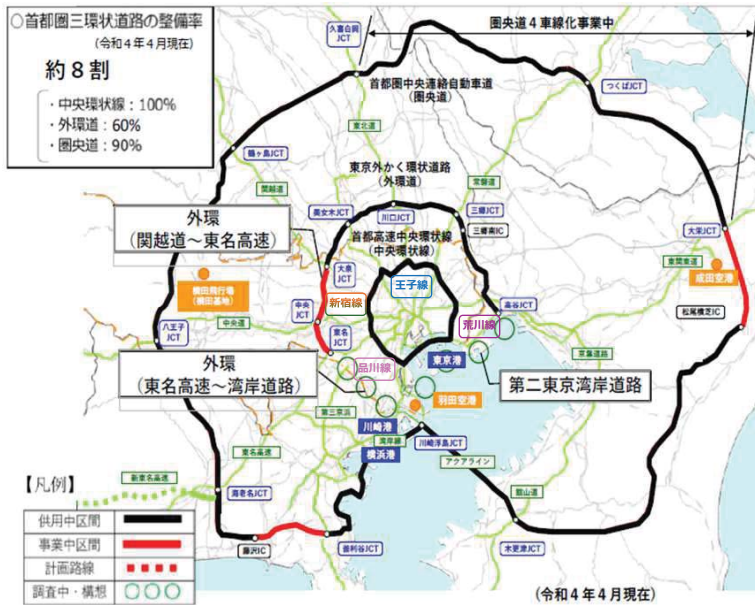
※概成: 都市計画道路のうち、計画幅員までは完成していないが、現況幅員が次の幅員を満たす道路
<区部>計画幅員が15m以上の場合、現況幅員が計画の60%以上又は18m以上の道路。計画幅員が15m未満の場合、現況幅員が8m以上の道路
<多摩>現況幅員が8m以上の道路

都市計画道路の整備状況

首都圏三環状道路

首都圏三環状道路は、首都機能を担う東京圏に不可欠な広域交通基盤であり、このうち最初に全線開通した首都高速中央環状線は、その内側の高速道路や並行する街路からの交通が転換し、都心の交通円滑化に大きく貢献するとともに、都心から羽田空港への所要時間の短縮をもたらすなど、高いストック効果を発現しています。

■首都圏三環状道路の整備状況



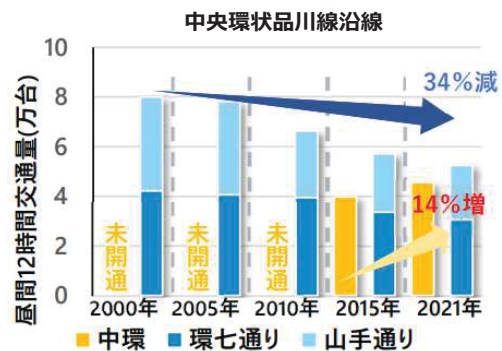
出典：東京都、2050東京戦略に一部追記

■中央環状線の整備効果

中央環状線内側の高速道路の渋滞が減少



並行街路の交通量が減少



出典：首都高速道路株式会社、首都高中央環状線全線開通10周年整備効果

都市計画道路の整備状況

都市計画道路の整備効果

都市における道路の機能は多様であり、円滑な移動を確保するための交通機能に加え、環境、防災等の面で良好な都市空間を形成する機能や、市街地を形成する機能があります。都市計画道路の整備を通じて、渋滞の緩和、緊急輸送道路の機能強化、安全な歩行者空間の確保、市街地の活性化など、幅広い整備効果が発現されています。

交通

- 渋滞の緩和
- 移動時間の短縮



市街地形成

- 市街地の活性化
- 生活道路を通過する交通の抑制



都市空間

- 緊急輸送道路の機能強化
- 延焼遮断帯の形成
- 避難路の確保



- 安全な歩行者空間の確保
- 景観の向上



都市計画道路の整備状況

整備効果事例

交通

○放射第5号線・三鷹3・2・2号線

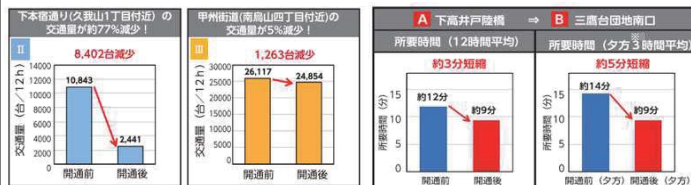
■区部と多摩地域とのアクセス性が向上

- ・下高井戸陸橋と三鷹団地南口交差点との平均所要時間が短縮
- ・周辺の幹線道路及び生活道路への流入交通量が減少

放射第5号線



三鷹3・2・2号線



出典：東京都、STOCK EFFECTS IN TOKYO～東京におけるインフラ・ストック効果

市街地形成

○環状第2号線（新橋・虎ノ門間）

■道路整備と沿道のまちづくりにより市街地が活性化

- ・沿道地域の都市再生が加速化
- ・広い歩行空間をにぎわいの場として活用



整備後

出典：東京都、環状2号線（新橋～虎ノ門）まちづくりにより、H29.3

沿道地域の都市再生



東京都都市計画事業環状第2号線新橋・虎ノ門地区第一種市街地再開発事業（出典：東京都HP）

広い歩行空間を活用したオープンカフェ



東京都、環状2号線（新橋～虎ノ門）まちづくりにより、H29.3（出典：港区HP）

都市計画道路の整備状況

整備効果事例

都市空間

○放射第25号線（新小川町）

■道路整備による防災力向上

- ・現道がない区間に30m幅員の道路を整備したことによる延焼遮断帯機能、緊急車両の走行性及び避難場所へのアクセス性の向上
- ・電線共同溝設置による無電柱化等により災害時の道路閉塞の防止



整備後



出典：第32回全国街路事業コンクール応募資料

○補助第289号線（船堀）

■安全で快適な歩行者空間等の確保

- ・安全で快適な歩行者空間及び自転車通行空間を創出
- ・街路樹等の設置、電線類の地中化など、良好な道路景観が形成され快適性が向上



出典：江戸川区、都市計画道路補助第286号線（上篠崎）事業計画説明会資料

○補助第97号線及び補助第98号線（東京駅丸の内駅前広場）

■機能的で美しい景観の形成

- ・東京駅丸の内駅舎や丸の内中央広場との駅前広場としての一体性に配慮し、首都東京の「顔」にふさわしい風格ある都市景観とにぎわいを創出



整備後



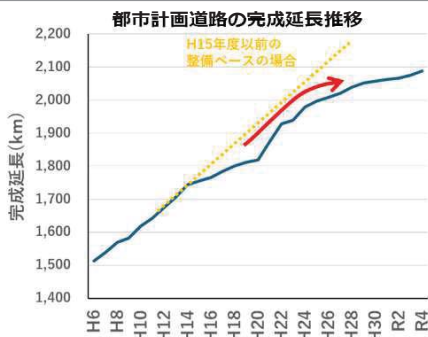
出典：第31回全国街路事業コンクール応募資料

都市計画道路の整備状況

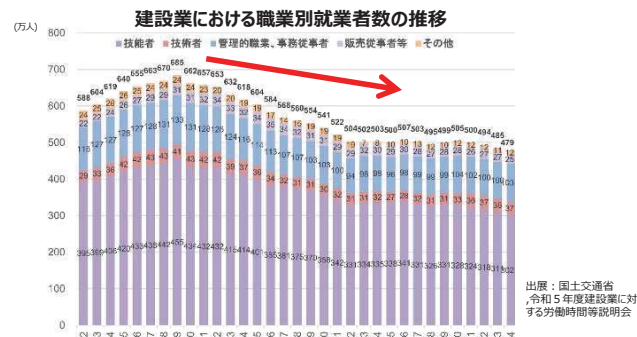
事業期間の長期化

- ・ 近年、都市計画道路の完成延長の伸びは、平成15年度付近を境に鈍化傾向にあります。
- ・ 都内の土地は細分化が進んでおり、関係権利者が増加するなど、整備に要する期間が長期化しています。
- ・ 建設業の担い手及び地方公務員志願者が減少傾向であり、今後の道路整備への影響が懸念されます。

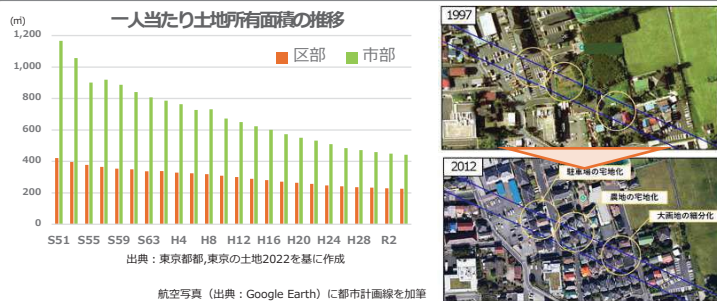
完成延長の伸び



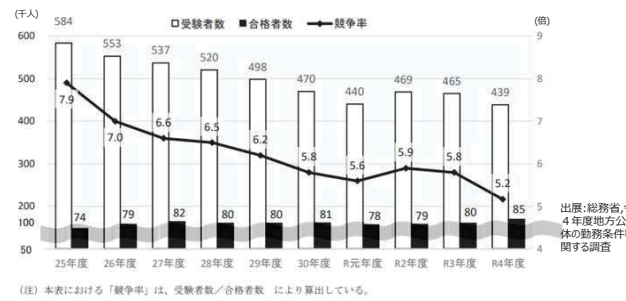
建設業の担い手不足及び地方公務員志願者の減少傾向



土地の細分化



地方公務員の競争試験における受験者数、合格者数及び競争率の推移



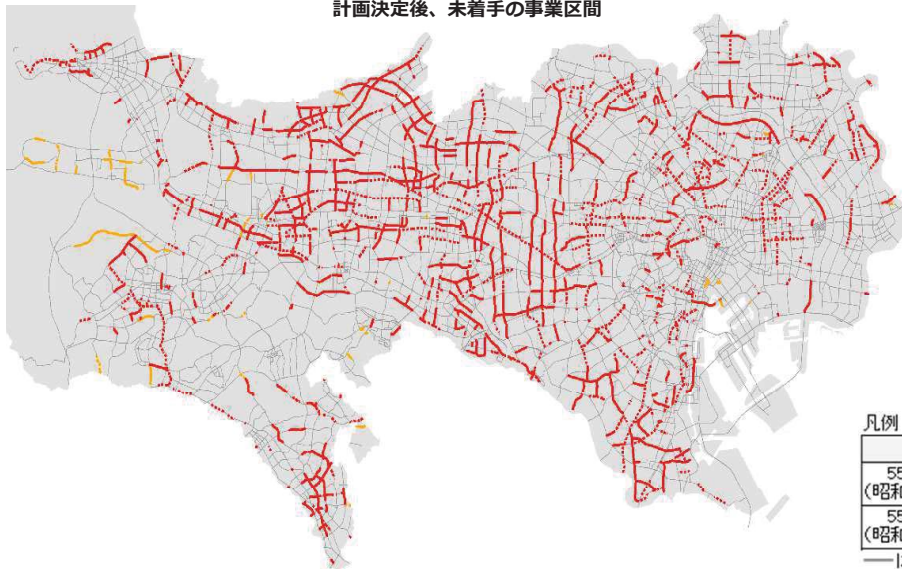
都市計画道路の整備状況

長期未着手の都市計画道路

- ・ 都市計画道路は、長期的視点で広域的に一括して都市計画決定しているため、事業量が多く、整備に時間を要します。
- ・ 東京都及び区市町は、これまで道路整備を推進し、概ね10年ごとに適正な見直しを実施してきたものの、計画決定から相当程度の時間が経過している長期未着手路線が依然として多く残存しています。

長期未着手路線

計画決定後、未着手の事業区間



凡例

	未整備	概成
55年以上 (昭和43年以前)	—	*****
55年未満 (昭和44年以降)	—	*****
— は完成・事業中		

02

道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

東京を取り巻く社会情勢の変化

第四次事業化計画の策定以降、激化する国際競争、気候危機、ポストコロナ、人口減少・少子高齢化など東京を取り巻く社会情勢は大きく変化しています。

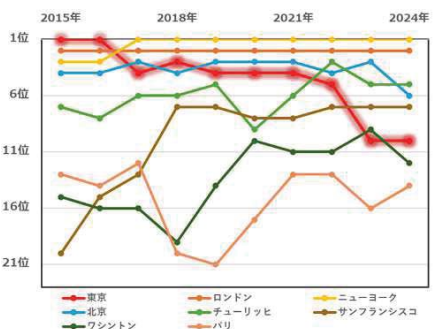
今後の道路整備を検討する上では、こうした社会情勢の変化を考慮する必要があります。

激化する国際競争

- ・森記念財団が発表した世界の都市総合力ランキング（経済分野）では、2023年に世界5位から**10位に後退**しました。
- ・東京の国際会議開催件数は、海外競合都市のパリ、シンガポール等に後れを取っています。
- ・コロナ禍を経て、**インバウンド需要は復活**し、都心部等で大規模な開発も進んでいます。

国際競争の状況

世界の都市総合力ランキング（経済分野）



森記念財団が発表した世界の都市総合力ランキング（経済分野）において、東京は2016年までは世界1位でしたが、2017年には4位、2023年には世界10位に後退

国際会議の開催

都市別国際会議開催件数

	都市名	国際会議開催件数
1位	パリ	156件
2位	シンガポール	152件
3位	リスボン	151件
4位	ウィーン	141件
13位	東京	91件

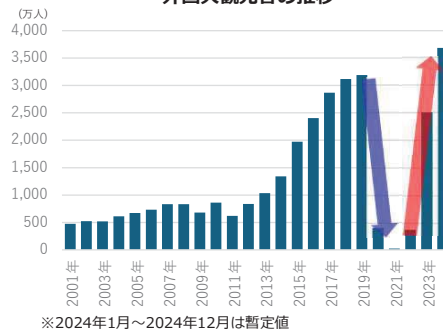
※都市別 国際会議の開催件数（世界全体）（2014～2023年）より抜粋

出典：日本政府観光局、JNTO国際会議統計2023をもとに作成

ICCA 統計による2023年の都市別の国際会議開催件数において、上位はパリなど欧州が多数を占める中、東京は91件の国際会議を開催し、ランキングは13位

インバウンド

外国人観光客の推移



日本への外国人観光客は急速に増加しており、インバウンド需要は、コロナ禍以前の水準に復活

17

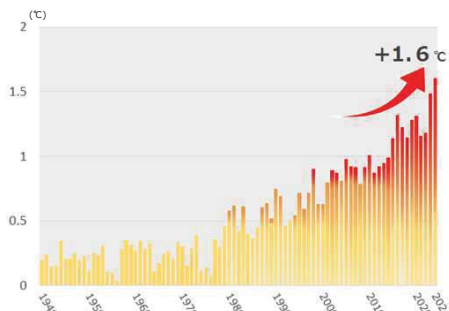
東京を取り巻く社会情勢の変化

気候危機の深刻化

- ・地球の平均気温の上昇幅は、2024年に過去最高を更新しました。**地球沸騰化**が叫ばれる中、気候危機は深刻な状況です。
- ・近年、時間雨量50mmを上回る短時間降雨の発生件数が増加傾向にあり、**頻発化・激甚化する風水害**の脅威は深刻化しています。**令和元年東日本台風**では、床下浸水、交通途絶、堤防決壊等の甚大な被害が発生しました。

地球沸騰化

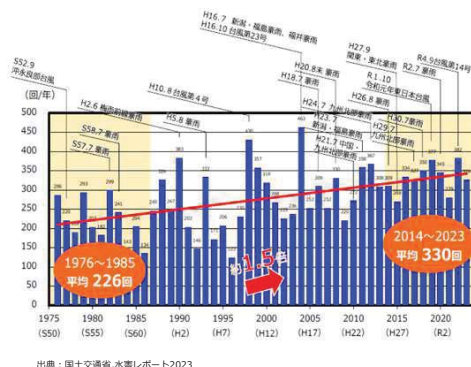
産業革命前頃の平均気温と各年の気温との差



地球の平均気温の上昇幅は、1990年以降上昇傾向に転じ、2024年には過去最高を更新し、初めて1.5℃を超えました。

頻発化・激甚化する風水害

時間雨量50mm以上の年間発生回数



2014年から2023年までの時間雨量50mm以上の年間発生平均回数は330回であり、1976年から1985年までの年間発生平均回数より1.5倍増

令和元年東日本台風の被害

河川の溢水



多摩川（世田谷区）

秋川（あきる野市）

道路の冠水



八高線アンダーパス（八王子市）

法面崩壊



新滝山街道（八王子市）

出典：国土交通省、令和元年東日本台風を踏まえた対応について、東京都、東京都都市計画基本方針、八王子市、令和元年東日本台風、八王子市の記録

東京を取り巻く社会情勢の変化

首都直下地震の脅威

- ・平成28年熊本地震、令和6年能登半島地震など大規模地震が発生しました。
- ・M7クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は約70%とされています。
- ・首都直下地震の被害想定では、いまだ火災や建物倒壊による被害は脅威となっています。

大規模地震

令和6年能登半島地震の被害

市街地火災



建物倒壊



道路閉塞



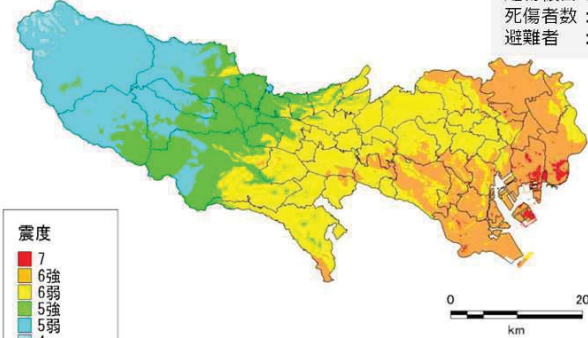
電柱の倒壊



首都直下地震

首都直下地震の被害想定

都心南部直下地震（M7.3）の震度分布



出典：東京都、首都直下地震等による東京の被害想定（令和4年5月25日公表）

M7クラスの首都直下地震が今後30年以内に発生する確率は約70%と予測されています。都内で最大規模の被害が想定される都心南部直下地震による震度6以上の範囲は、区部の約6割に広がり、甚大な被害が想定されます。

19

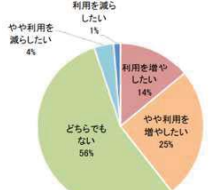
東京を取り巻く社会情勢の変化

ポストコロナ

- ・新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い、自転車及び電動キックボードの利用者数が増加しています。
- ・人々の都市空間に対する意識は、**ゆとりある屋外空間や徒歩等で回遊できる空間**へのニーズが高まりました。
- ・にぎわいのある道路空間を創出するため、令和2年に**歩行者利便増進道路（ほこみち）**制度が創設されました。

自転車利用等の増加

新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う自転車利用への意識の変化



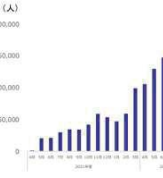
新型コロナウイルス感染症の拡大前後の自転車利用距離変化



東京都内の自転車シェアリングの利用状況



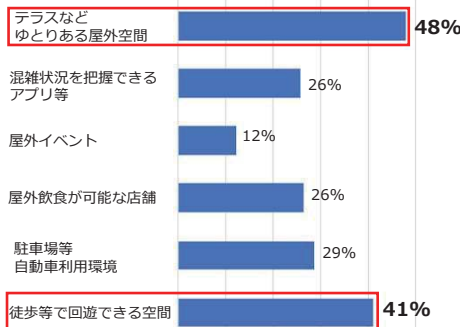
電動キックボード乗車人数の推移



新型コロナウイルス感染症の拡大に伴って、自転車利用への意識が高まっています。さらに近年では自転車シェアリングや電動キックボード利用が増加しています。

都市空間に対する意識の変化

新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査（国土交通省実施）



新型コロナウイルス感染症の流行を経て、都市空間に対する意識として、公園、広場、テラス等のゆとりある屋外空間の充実、徒歩等で回遊できる空間の充実など、オープンスペースの充実に多くのニーズ

歩行者利便増進道路（ほこみち）制度

歩行者利便増進道路の指定



都内初の事例として、環状第2号線（新橋・虎ノ門間）を令和4年に歩行者利便増進道路に指定



歩行者が安心・快適に通行・滞留できる空間の構築を可能とすること等を規定した、歩行者利便増進道路制度が、令和2年に創設されました。新型コロナウイルス感染リスク低減のため、沿道飲食店等の路上利用を認めるコロナ占用特例が適用されていた場所では、歩行者利便増進道路制度への移行が図られています。

東京を取り巻く社会情勢の変化

時代に合わせた道路空間の利活用

- ・新型コロナウイルス感染症を契機に、ゆとりある屋外空間や徒歩等で回遊できる空間へのニーズが高まりました。
- ・国は、道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」において、**道路にコミュニケーション空間としての機能を回帰**させることを提示しました。
具体的には、人中心の道路の実現に向けて、歩道と路肩等の道路空間の柔軟な利活用について提案されています。
- ・都内においては、鉄道利便性が高く徒歩移動が多い**国際ビジネス交流ゾーン**では**都市機能が集積し、活力ある拠点**が形成されています。その内、一部地域においては道路空間を活用してにぎわいや憩いの場を創出する取組が展開されています。

「2040年、道路の景色が変わる」における考え方



人中心の空間として再生した、まちのメインストリート
通行だけではなく滞留によりにぎわう道路空間を創出

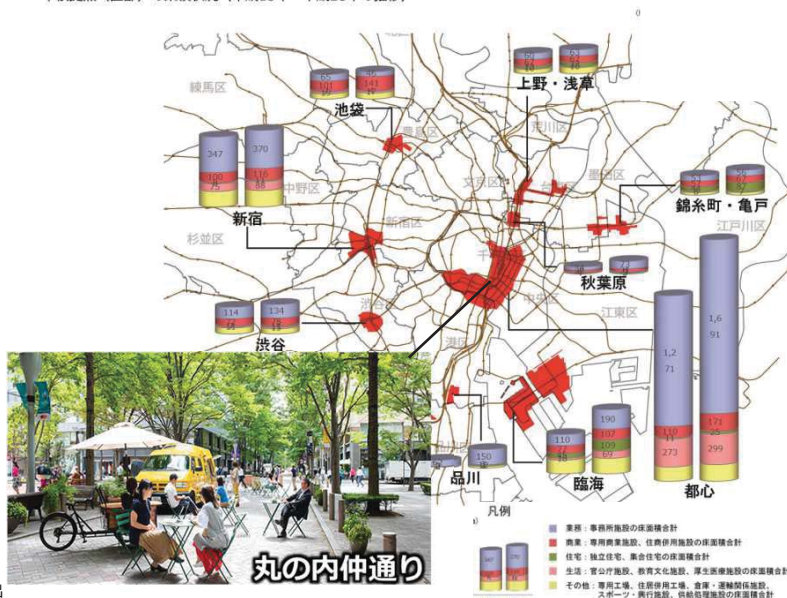


安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路

通過交通の排除、交通の転換、車両の速度抑制等を行い、地域のための道路空間を創出

都市機能の集積状況（区部の中核的な拠点）

中核拠点（区部）の集積状況（平成13年→平成28年の推移）



東京を取り巻く社会情勢の変化

人口減少と少子高齢化

- ・今後もしばらくは人口の増加が続き、2030年の1,426万人をピークに緩やかに減少する見込みです。
- ・2035年には高齢化率が約25%に達し、2065年には現役世代約2人で1人の**高齢者**を支える社会が到来します。
- ・地域の足を確保するため、**コミュニティバスやデマンド交通の導入**が増加傾向です。

人口減少と少子高齢化

東京の将来人口（年齢階級別人口の推移）



（出典）「『未来の東京』戦略 付属資料 東京の将来人口（令和6年8月改訂）」（東京都政策企画局）
（備考）1. 2025年以降は、東京都政策企画局による推計
2. グラフ上部の（）内の数字は、総人口。内訳の（）内の数字は、人口に占める割合
3. 四捨五入により、内訳の合計が総数と一致しない場合がある。

東京では、2035年には高齢化率が約25%に達し、2065年には現役世代約2人で1人の高齢者を支える社会が到来します。高齢化による社会保障費の増大も懸念されます。

コミュニティバスやデマンド交通の導入

コミュニティバス※の導入状況



出典：東村山市HP

デマンド交通※の導入状況



出典：三鷹市HP

※実証運行及び運行予定も含みます。出典：東京都HP、「東京の地域公共交通」をもとに作成

人口減少、少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響等による、輸送人員・運送収入の大幅減少、運転手不足等により、一般路線バスによる地域の生活交通に影響が生じる中で、地域の足を確保する公共交通システムの一つとして、コミュニティバスに加えて、デマンド交通の導入が進んでいます。令和6年度現在、都内の46区市町においてコミュニティバスが、12区市町においてデマンド交通が導入されています（導入予定の自治体も含みます）。

東京を取り巻く社会情勢の変化

物流需要の増加

- ・物販系分野のEC市場規模は大幅に拡大しています。
- ・貨物1件当たりの貨物量が減少していますが、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行しています。
- ・貨物の県間流動量（件数ベース）は東京都が全国で最多となっています。

県間流動量の上位都道府県 1位：東京都 約230万件 2位：埼玉県 約94万件 3位：岩手県 約92万件（令和5年全国貨物純流動調査）

- ・平成30年3月の道路法の改正により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送の確保するため、「重要物流道路制度」が創設されました。

物流需要の増加

EC市場規模及びEC化率の経年推移



コロナ禍を経て、物販系分野の市場規模が大幅に拡大しました。物販系分野の BtoC-EC 市場規模は、2014年は6兆8,043億円でしたが、2023年には約2倍の14兆6,760億円となりました。

物流の小口・多頻度化

貨物量・物流件数の推移

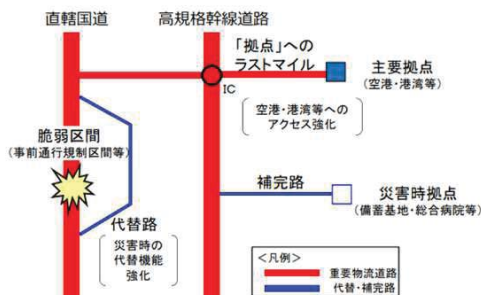
	平成27年度	平成27年度	令和3年度
貨物1件あたりの貨物量	2.43トン/件	0.98トン/件	0.83トン/件
物流件数の推移 (3日間調査)	13,656件	22,608件	25,080件



貨物1件当たりの貨物量が直近の20年で半減する一方、物流件数はほぼ倍増しており、物流の小口・多頻度化が急速に進行しています。

重要物流道路制度

重要物流道路のネットワークイメージ



出典：国土交通省、第20回物流小委員会 資料

物流の更なる円滑化を図るため、物流の観点から重要な道路を「重要物流道路」として国土交通大臣が指定し、機能強化を推進しています。

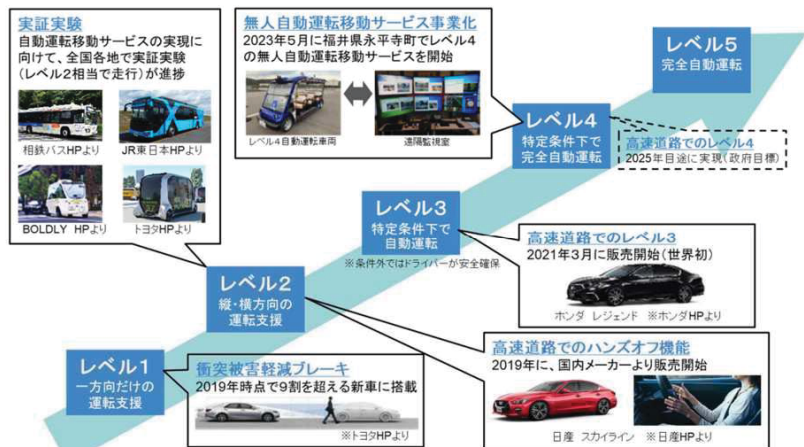
23

東京を取り巻く社会情勢の変化

技術革新の進展

- ・自動運転車の開発、実証実験及び実用化が急速に進展しています。
 - 自動運転バスの社会実装に向けた取組が加速しています。
 - 自動配送ロボットによる配送サービスなどAI・ロボットの社会実装が進んでいます。
- ・空飛ぶクルマの社会実装に向けた取組が加速しています。

自動運転技術の進展



出典：国土交通省、社会資本整備審議会 第82回 基本政策部会 資料

自動運転の技術は急速に進展しており、2023年には無人自動運転移動サービスが開始され、2025年を目途に高速道路でのレベル4実施を目指して検討されています。都内の一部地域においてレベル2（運転手搭乗型）による自動運転バスの運行が開始されています。

自動配送ロボット



出典：楽天HP、https://corp.rakuten.co.jp/news/press/2024/1106_01.html

自動運転タクシー



出典：ウェイモHP、<https://waymo.com/waymo-driver/>

自動運転バス



出典：東京都HP

空飛ぶクルマ

開発中の機体例



Sky Drive社（日本）SD-05型



Vertical Aerospace社（英国）VA1-100

出典：機体写真、公益財団法人 2025年日本国際博覧会協会公表資料

空飛ぶクルマは世界各国で開発に取り組まれており、東京都においても、社会実装に向けてデモフライト及びビジネスモデルの検証に取り組んでいます。

東京の道路を取り巻く課題

東京都及び区市町は、これまで交通渋滞の解消といった道路交通等の課題解決に向け、都市計画道路の整備を推進してきました。しかし、いまだ解決に至っていない課題に加え、激甚化する風水害、少子高齢化などの社会情勢の変化により、新たな課題が生じています。

道路交通

〇骨格幹線道路のミッシングリンク解消

- 骨格幹線道路としての効果を発揮するため、未整備により分断されている区間（ミッシングリンク）の解消が重要です。（骨格幹線道路：都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結び、重要な交通機能を担う幹線道路）

〇交通渋滞の解消

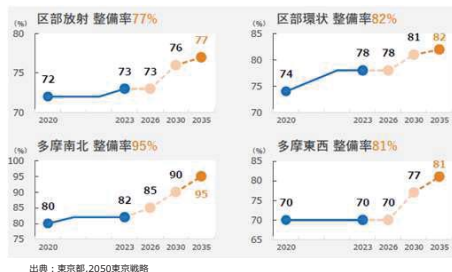
- 国の首都圏渋滞ボトルネック対策協議会で特定された主要渋滞箇所はいまだ多く残っています。

〇公共交通空白地域の解消

- 駅やバス停から一定の距離を越えた公共交通空白地域は、多摩地域では西多摩を中心に一部地域に存在し、区部にも局所的に点在しています。

骨格幹線道路の整備

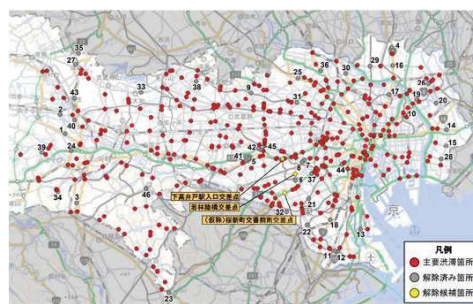
主要な骨格幹線道路の整備率



ミッシングリンク箇所の事例



主要渋滞箇所



特定時
(H24年度)
433か所
↓
解除済
46か所
解除候補
3か所
↓
R5年度
384か所

出典：令和5年度 第2回 東京都移動性向上委員会 資料

東京の道路を取り巻く課題

都市強靱化

〇地域に応じた防災力向上

- 災害リスクは地域ごとに異なります。（焼失：区部南部及び北東部 土砂災害：多摩西部 水害：区部北東部）

〇緊急輸送道路の拡充・強化

- 緊急輸送道路のうち、首都直下地震発生の場合に道路閉塞の可能性が高い幅員10m未満の道路が存在しています。

〇延焼遮断帯の形成

- 令和3年時点の延焼遮断帯全体の形成率は、都内全域で約70%となっています。

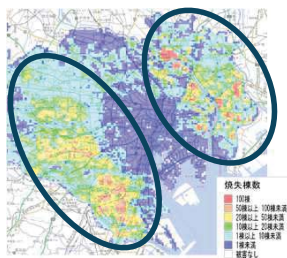
〇無電柱化の推進

- 大規模地震、大型台風などの自然災害では、電柱倒壊による道路閉塞により、避難や救護活動に支障が生じています。
- 都市防災機能を高めるため、無電柱化の推進が重要です。

地域ごとの災害リスク

焼失リスクは区部の南部及び
北東部を中心に分布

都心部南部直下地震における
焼失棟数分布図



東京都被害想定マップより作成

土砂災害リスクは
多摩西部を中心に分布

土砂災害警戒区域・
土砂災害特別警戒区域分布図



東京都防災マップより作成

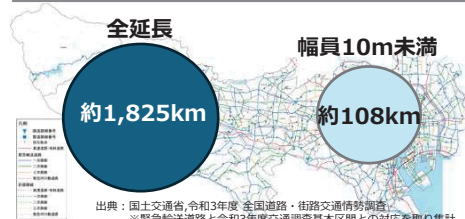
水害リスクは
区部の北東部を中心に分布

浸水想定区域



東京都浸水予想区域図より作成

緊急輸送道路の現状



延焼遮断帯の形成状況

延焼遮断帯形成率

骨格 防災軸	主要延焼 遮断帯	一般延焼 遮断帯
97%	70%	50%

出典：東京都、防災都市づくり推進計画 (令和3年時点)

東京の道路を取り巻く課題

安全な生活

○歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

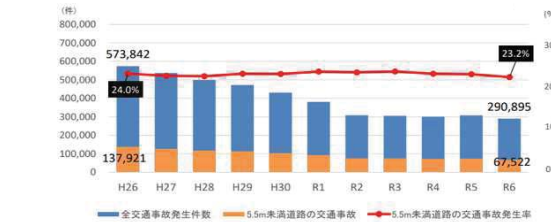
- ・車道幅員5.5m未満の道路での交通事故発生件数の減少率は鈍化しています。
- ・都内の自転車事故は増加傾向にあり、45%が自動車との事故となっています。

○子ども及び高齢者の安全性向上

- ・生活道路での交通事故死傷者数は小学生が最多となっています。
- ・急病、交通事故等により、軽傷・中等症で救急搬送される高齢者が増加しています。

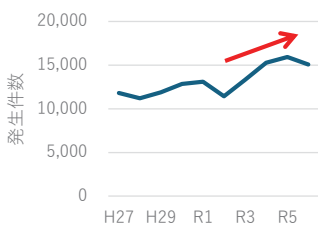
生活道路における交通事故及び自転車の交通事故

全交通事故発生件数と車道幅員5.5m未満道路の交通事故発生率の推移



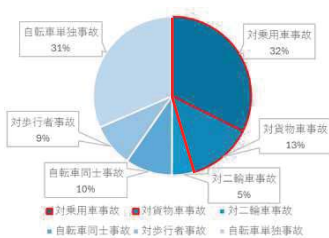
出典：警察庁交通局、生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要

都内の自転車事故の発生推移



出典：警視庁交通課、令和6年 東京の交通事故

令和6年 自転車事故(相手別)



子ども及び高齢者の交通事故

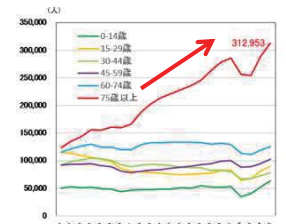
子どもの交通事故

生活道路における人口10万人当たりの年齢層別死傷者数

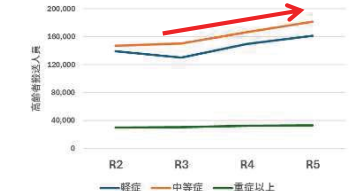


出典：国土交通省、道路交通安全対策 交通事故の状況

高齢者の救急搬送 年代別搬送人員の推移



初診時程度別高齢者搬送人員 (急病・交通事故・一般負傷)



上図出典：東京消防庁、救急活動状況 下図出典：東京消防庁、救急活動の現状より作成

東京の道路を取り巻く課題

都市環境

○気温上昇を見据えた都市環境の整備

- ・都全域における近年のみどり率は横ばいで推移しています。
- ・人が感じる暑さは、気温だけでなく、湿度、風、日射及び路面などから放出される熱の違いに大きく影響されます。
- ・暑熱緩和につながる街路樹による緑陰確保など都市緑化が重要です。

○脱炭素化への貢献

- ・東京の運輸部門における総排出量は全体の約2割を占めます。
- ・交通渋滞の解消及び公共交通機関の利用促進による二酸化炭素排出量の抑制が重要です。

東京の緑の状況



東京の緑は、減少傾向にあるものの、公園整備、生産緑地の保全など、あらゆる機会を捉えた緑の創出等の取組を推進

みどり率の推移

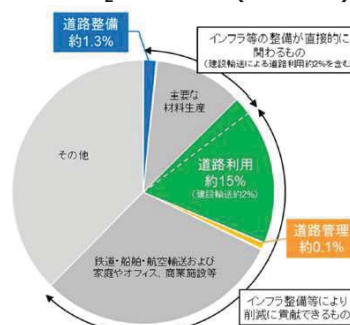


※ 2018年調査以降は、従来に比べて高い精度で緑を抽出することができる近赤外線画像を活用して、みどり率を算出。同じ手法により、2013年の航空写真及び近赤外線画像を活用し2013年の参考値を算出。

出典：東京都、東京の緑の取組Ver.2
東京の緑の取組Ver.3

運輸部門における二酸化炭素の排出量

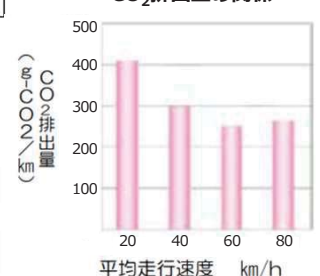
国内のCO₂排出量の内訳(2020年度)



我が国のCO₂排出量(2020年度) 約10.4億t-CO₂

出典：国土交通省、道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間のまとめ

自動車走行速度とCO₂排出量の関係



出典：国総研、自動車排出計数の算定根拠

上位計画における東京の将来像

2050東京戦略では、ダイバーシティ、スマートシティ及びセーフシティからなる「3つのシティ」を更に進化させ、「世界で一番の都市・東京」を目指していくこととしており、これを踏まえながら、今後の道路整備の方向性を検討していく必要があります。

2050東京戦略

2050東京戦略
～東京 もっとよくなる～

ダイバーシティ

<長寿>

- 高齢者が快適に外出できる環境を整備し、誰もが移動しやすい利便性の高い都市を実現

<共生社会>

- ユニバーサルデザインのまちづくりの推進により、あらゆる人々の交流や移動を実現

スマートシティ

<まちづくり・住まい>

- 国際競争力を高める都市機能の更なる集積・人中心の空間の創出・地域の個性を生かしたまちづくり

<インフラ・交通>

- 都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動や都民生活を支えていくため、世界一の交通ネットワークを構築
- 子ども、高齢者など誰もが安心して移動でき、まちなかで楽しみ、憩い、交流できる環境の実現

<緑と水>

- 生物多様性に富んだ緑と水のネットワークを形成することで、人々の生活と自然の再生が両立する都市を実現

セーフシティ

<ゼロエミッション>

- 頻発化・激甚化する風水害や命に関わる暑さに対し、都民の命を守る気候変動に適応した都市の形成

<都市の強靱化>

- 大規模地震や深刻な気候危機に対し、都民の命と暮らしを守る強靱な都市の実現

29

上位計画における東京の将来像

東京都が策定した「都市づくりのグランドデザイン」では、目指すべき都市像として、広域・地域レベルの都市構造を示しています。

目指すべき都市構造

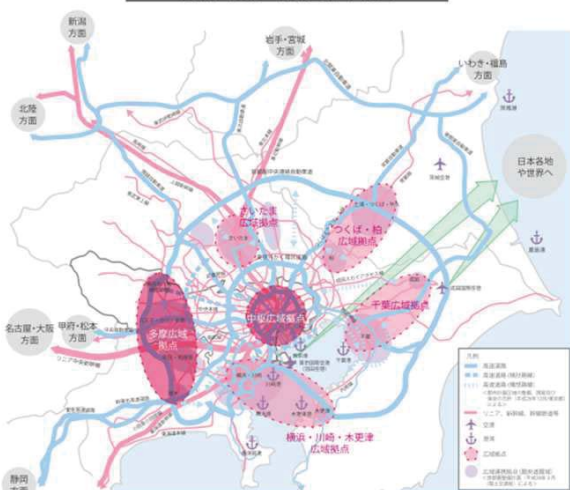
都市づくりのグランドデザイン

◆広域的なレベルの都市構造

○「交流・連携・挑戦の都市構造」の実現

- ・世界最大の都市圏の活力を更に高めながら、多様化するライフスタイルなどに応えることができ、イノベーションの源泉となる「挑戦の場」の創出につなげます。

交流・連携・挑戦の都市構造



骨格的な都市基盤

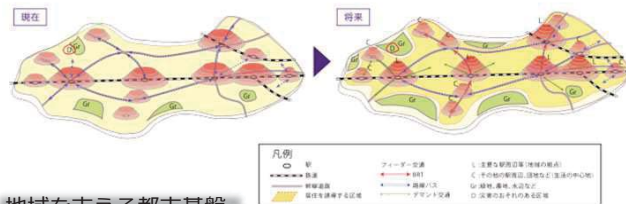
- ・世界や日本各地とのアクセスと東京圏の広域的な人・モノの交流を支えるインフラを位置付け

◆地域的なレベルの都市構造

○集約型の地域構造

- ・主要な駅周辺や身近な中心地において生活に必要な機能の集積を進めます。
- ・その徒歩圏に住宅市街地を誘導し、歩いて暮らせるまちへと再構築します。
- ・駅や中心地から離れた地域に、緑豊かな良質な環境を形成します。

集約型の地域構造のイメージ



地域を支える都市基盤

- ・生活圏の身近な移動や交流を支える多様な公共交通、補助幹線道路等について更なる強化を図ることで、様々な人々の交流を生む「拠点間の連携」を促進
- ・公園、緑地等をつなぐ街路樹、河川などの身近な水・緑についても、地域の特性を踏まえてネットワーク化を進めます。

◆「個性」に着目した地域づくりと新たな土地利用の展開

- ・個性ある多様な拠点をつくり、地域軸をつなげます。
- ・土地利用に新たな視点を重ねあわせます。
- ・柔軟性のある複合的な土地利用を進めます。

地域軸：特色のある都市機能の集積、多様な交通手段による人の往來の活発化、水・緑のネットワーク形成などに資する拠点間をつなぐ都市基盤

上位計画における東京の将来像

「都市づくりのグランドデザイン」を踏まえた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）では、地域レベルの拠点の位置付けや地域ごとの将来像を示しています。

都市計画区域マスタープラン

世界から選択される都市の実現（東京の都市構造）

- 交流・連携・挑戦の都市構造
- 集約型の地域構造へ再編
- 拠点ネットワークの強化とみどりの充実

<拠点ネットワークの充実及び強化>

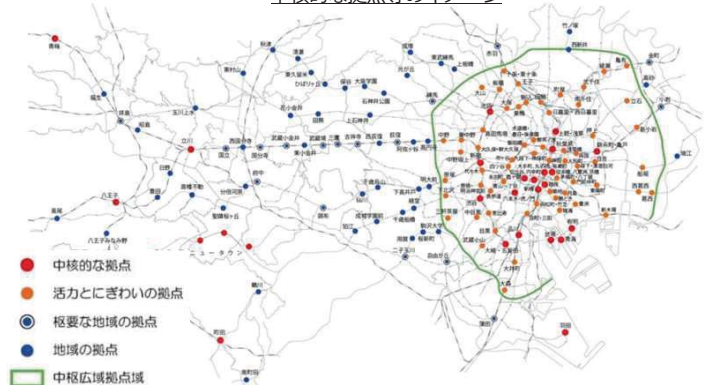
地域特性に応じた拠点を位置付け及び育成

（中核的な拠点、活力とにぎわいの拠点、重要な地域の拠点、地域の拠点及び生活の中心地）

中核的な拠点

- ・鉄道ネットワークの高い結節性を持ち、広域的な観点から、高度な都市機能の集積を図ります。東京の魅力を高める都市機能の集積を促進していきます。

中核的な拠点等のイメージ



人が輝く都市、東京に向けて（地域区分ごとの将来像）

四つの地域区分及び二つのゾーンに基づき、それぞれの特性と将来像を踏まえた都市づくりを進めています。

中核広域拠点域の将来像

- ・高密度道路・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
- ・ゆとりある憩いの場や歩行者空間が配され、穏やかで魅力的な生活の実現

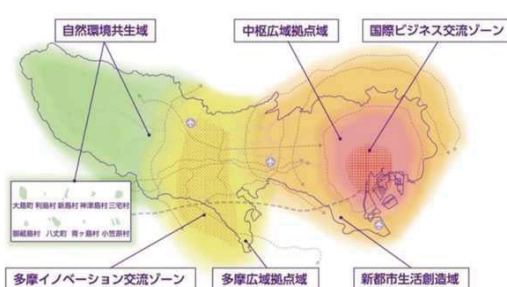
など

多摩広域拠点域の将来像

- ・東西・南北方向の道路・交通ネットワークが充実し、**拠点間の連携**が一層強化
- ・高齢者、障害者及び子育て世代を含めた**誰もが安心して快適に暮らせる住環境**

など

四つの地域区分と二つのゾーン構造



今後の道路整備の視点

東京を取り巻く社会情勢の変化、道路を取り巻く課題及び東京の将来像を踏まえると、今後の道路整備においては「国際競争力の強化」などこれまで考慮してきた視点に加え、「都市の強靱化」など強化する視点と「魅力的な歩行者空間の創出」など新たな視点が求められます。

これまでの道路整備の視点

国際競争力の強化

- 道路交通の円滑化
- 円滑な物流の確保
- 拠点間の連携強化

など

防災都市の実現

- 緊急輸送道路の拡充・強化
- 都県境ネットワークの充実
- 市街地火災の延焼防止

など

質の高い生活の実現

- 生活道路への通過交通流入の抑制
- 歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保
- 集約型の持続可能なまちづくり

など



強化する道路整備の主な視点

都市の強靱化

- 防災拠点等へのアクセス強化
- 浸水リスクへの対応

など

住民の安全性向上

- 子ども、高齢者等の安全性向上
- 道路のバリアフリー化

など

新たな道路整備の主な視点

地域特性に応じたインフラ整備

- 地域に応じた災害リスクへの対応
- 地域特性に即した地域公共交通の充実

など

魅力的な歩行者空間の創出

- ウォーカブルな道路空間の創出
- 緑豊かで魅力的な道路空間の創出

など

道路整備の「基本理念」及び「基本目標」

基本理念

都市計画道路ネットワークを形成・充実し、
次世代を見据えた円滑な自動車交通と良質な歩行者空間が共存した都市を実現

基本目標

基本目標 1

都市の強靱化

…防災・輸送…

広域的な視点

- 緊急輸送道路の拡充・強化
- 防災拠点等へのアクセス強化
- 都県境ネットワークの充実

地域的な視点

- 安全な避難路の確保
- 浸水リスクへの対応

広域的・地域的な視点

- 市街地火災の延焼防止
- リダンダンシーの確保 など

基本目標 3

安全で快適な道路空間の創出

…憩い・にぎわい…

地域的な視点

- 集約型の持続可能なまちづくり
- 子ども、高齢者等の安全性向上
- 道路のバリアフリー化
- 歩行者、自転車等の安全な通行空間の確保

広域的・地域的な視点

- 生活道路への通過交通流入の抑制
- ウォーカブルな道路空間の創出 など

基本目標 2

人やモノの自由な移動

…活力・競争力…

広域的な視点

- 都市構造の骨格となる道路ネットワークの形成

地域的な視点

- 暮らしを支える地域公共交通の充実

広域的・地域的な視点

- 道路交通の円滑化
- 技術革新への対応
- 円滑な物流の確保
- 拠点間の連携強化 など

基本目標 4

都市環境の向上

…景観・緑…

地域的な視点

- 良好なまちなみ・景観の形成

広域的・地域的な視点

- 脱炭素化への貢献
- 緑豊かで魅力的な道路空間の創出
- 緑と水のネットワークの形成 など



都市計画道路整備の方向性

東京都及び区市町は、基本目標の実現に向けて、都市計画道路ネットワークの形成・充実及び道路空間のリメイクに取り組めます。

基本目標

都市の強靱化
…防災・輸送…

人やモノの自由な移動
…活力・競争力…

安全で快適な
道路空間の創出
…憩い・にぎわい…

都市環境の向上
…景観・緑…

実現に向けて

社会情勢を踏まえた

都市計画道路ネットワークの形成・充実

＜都市計画道路ネットワーク＞



出典：東京都HP

過去に整備された都市計画道路を

新たなニーズに応じた道路空間にリメイク

＜にぎわいと交流の場等を提供する道路空間＞



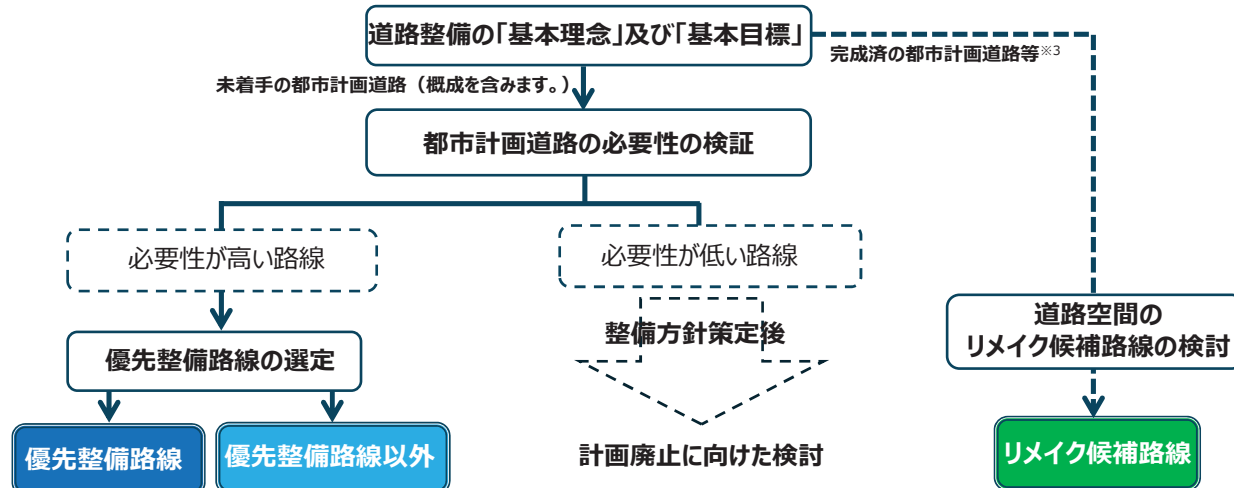
出典：国土交通省、2040年道路の景色が変わる

整備方針に定める基本的事項及び策定手順

整備方針検討の流れ

本方針においては、基本理念及び基本目標を踏まえて、未着手の都市計画道路（概成路線を含む幹線街路※¹が対象。国道及び高速道路は除きます。）について、必要性の検証を行います。検証の結果、必要性が高い都市計画道路の中から、計画的かつ効率的に道路整備を進めるため、計画期間内で優先的に整備すべき路線※²として「優先整備路線」を選定します。必要性が低い都市計画道路については、整備方針策定後に計画廃止に向けて検討します。

また、完成済の都市計画道路等※³を対象に、回遊性や滞在の快適性などの多様化するニーズや、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じ、道路空間のリメイク候補路線について検討します。



計画期間

2050年代の東京の姿を見据え、事業の長期化等を考慮し、計画期間を15年間と定めます。

なお、社会情勢の変化等に対応するため、計画期間内の中間年次において必要な検証を行っていきます。

※1 幹線街路：都市計画法に基づく道路種別。区部では、放射線、環状線及び補助線街路を指します。

多摩では、名称「区分三」の都市計画道路（都市計画道路の6種別のうち「区分三」に該当するもの）を指します。例「西東京③・3・3」の場合、○で囲んだ名称の部分「3」と表記されている街路

※2 優先的に整備すべき路線：優先的に事業に着手する路線のことです。「着手」とは、都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

※3 完成済の都市計画道路等：道路ネットワークの形成が進んでいる地域における完成済の都市計画道路を指します。なお、道路空間のリメイクは都市計画道路とその他の道路を一体的に実施することがあります。

35

03

都市計画道路の必要性の検証

「都市計画道路の必要性の検証」の考え方

「都市計画道路の必要性の検証」では、未着手の都市計画道路を対象にネットワークとしての必要性を検証します。検証に当たっては、四つの基本目標を基に10の検証項目を設定します。このうち、検証項目1から5までは都全域（広域）に関わる項目として都内一律の考え方で東京都が検証し、検証項目6から10までは地域に関わる項目として検証項目の考え方に基づき、地域の実情を踏まえて各区市町で検証します。

基本目標	検証項目	基本目標			
		都市の強靱化 防災・輸送	人やモノの自由な移動 活力・競争力	安全で快適な道路空間の創出 憩い・にぎわい	都市環境の向上 景観・緑
都全域に関わる項目	1 骨格幹線道路網の形成	●	●	●	●
	2 交通処理機能の確保		●	●	●
	3 物流ネットワークの形成	●	●	●	●
	4 広域的な災害対応機能の強化	●			
	5 延焼遮断機能の向上	●			
地域に関わる項目	6 持続可能な地域公共交通等の実現		●	●	●
	7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出				●
	8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上	●			
	9 命を守る道路ネットワークの形成			●	
	10 地域の魅力的な拠点の形成		●	●	●

検証項目に示した番号は検証順位を示すものではありません。

37

「都市計画道路の必要性の検証」項目の内容

検証項目（案）

都全域に関わる項目

- 1 骨格幹線道路網の形成
- 2 交通処理機能の確保
- 3 物流ネットワークの形成
- 4 広域的な災害対応機能の強化
- 5 延焼遮断機能の向上

地域に関わる項目

- 6 持続可能な地域公共交通等の実現
- 7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
- 8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
- 9 命を守る道路ネットワークの形成
- 10 地域の魅力的な拠点の形成

1 骨格幹線道路網の形成

骨格幹線道路とは、都内や隣接県を広域的に連絡し、高速自動車国道をはじめとする主要な道路を結ぶ、枢要な交通機能を担う道路です。東京都はこれまで区部の放射・環状線、多摩地域の多摩南北・東西道路などの骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。

残る骨格幹線道路は、人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるなど、都市機能の向上に寄与することから、今後必要であると評価します。

骨格幹線道路網



2 交通処理機能の確保

都市計画道路は、将来における自動車交通需要に対応する必要があります。そこで、都市計画道路として担うべき交通量の目安※を設定し、将来の交通量がこれ以上となる都市計画道路は、人やモノの円滑な移動を確保し、東京の持続的な発展に寄与することから、今後必要であると評価します。

※道路の最低限の規格として2車線道路を想定し、その担うべき交通量の目安として、交通容量（1日当たり12,000台）の半分の1日当たり6,000台を設定

「都市計画道路の必要性の検証」 項目の内容

3 物流ネットワークの形成

必要な物を必要なときに得られる暮らしを支える物流は、産業活動及び都民の生活にとって不可欠です。近年では、平常時・災害時を問わない安定的な物資輸送を確保し、全国的に貨物輸送網を確保するため重要物流道路の制度が創設され、これを契機に、東京都においては「東京都の広域道路ネットワーク」を策定しました。また、コロナ禍を経て、EC市場規模は年々拡大するなど物流需要はますます増加しています。

都市の円滑な物流機能を確保するとともに、生活道路への貨物車などの流入を抑制するなど、都市環境の向上に効果がある都市計画道路は、今後必要であると評価します。

東京都の広域道路ネットワーク（令和3年6月）



出典：東京都「東京都の広域道路ネットワーク」（令和3年6月）

4 広域的な災害対応機能の強化

東京都の被害想定では、首都直下地震等により甚大な被害が生じることが予測されています。地震直後に応急対策活動を行うためには、緊急輸送道路、都県境を越えた道路などの広域的な交通網が確保され、円滑な緊急物資輸送や救出救助機関がすぐに駆け付けられることが重要です。

緊急輸送道路に位置付けられている道路、広域防災拠点へのアクセスルートとなる道路、近隣県に接続して都市間連携の強化につながる道路など、東京の強靱化に寄与する都市計画道路は、今後必要であると評価します。

5 延焼遮断機能の向上

延焼遮断帯は、道路等により構成される帯状の不燃空間であり、地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を担っています。

東京都は、防災都市づくり推進計画において、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした区部及び多摩地域の7市を対象に、「骨格防災軸」、「主要延焼遮断帯」及び「一般延焼遮断帯」から成る延焼遮断帯を設定しています。

延焼遮断帯として位置付けられている都市計画道路は、東京の強靱化に向け、今後必要であると評価します。

延焼遮断帯



出典：防災都市づくり推進計画

「都市計画道路の必要性の検証」 項目の内容

検証項目(案)

都全域に関わる項目

- 1 骨格幹線道路網の形成
- 2 交通処理機能の確保
- 3 物流ネットワークの形成
- 4 広域的な災害対応機能の強化
- 5 延焼遮断機能の向上

地域に関わる項目

- 6 持続可能な地域公共交通等の実現
- 7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出
- 8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上
- 9 命を守る道路ネットワークの形成
- 10 地域の魅力的な拠点の形成

6 持続可能な地域公共交通等の実現

地域公共交通は、主に地域住民の日常生活及び社会生活における移動などの交通手段として利用される公共交通機関であり、将来にわたり、その機能が確保されることが重要です。また、公共交通ネットワークの充実により脱炭素化に資する移動手段が強化されるなど、ゼロエミッション東京の実現にも寄与します。さらに、健康増進及び低炭素社会への意識の高まりなどを背景に、自転車利用ニーズが増加しています。

このことから、公共交通空白地域など地域公共交通の導入が望ましい地域にある都市計画道路や、自転車が利用しやすい空間を備えるべき都市計画道路などは、暮らしを支える地域公共交通等の充実及び強化に向け、今後必要であると評価します。

7 つながり・まとまる緑豊かな空間の創出

道路の緑には、人にうるおいや安らぎを与えるほか、都市環境の改善、美しい都市景観の創出など様々な役割があります。都市計画道路の整備により、植樹帯などの設置を通じて道路の緑化が図られるとともに、暑さ対策として、街路樹による緑陰が確保されます。

また、2050東京戦略では、緑豊かな公園、緑地、街路樹などを整備し、緑と水のネットワークを築くことで、エコロジカルネットワークを形成し、人々の生活と自然の再生が両立する都市を実現していくこととしています。

このことから、一定規模以上の都市計画公園、開発により創出された緑地など、まとまった緑同士を結ぶ都市計画道路、緑と水のネットワーク形成に寄与する都市計画道路などは、自然と調和した持続可能な都市への進化に向け、今後必要であると評価します。

8 あらゆる災害に対する地域の防災力向上

近年、激甚化する豪雨災害や首都直下地震の脅威など、東京は様々な災害リスクを抱えています。また、東京における災害は、地震による火災・建物倒壊、豪雨による土砂災害、河川の氾濫などが挙げられますが、東京は多様な地形を有しており、市街地の形成状況も異なることから、災害リスクは地域ごとに異なります。

こうした様々な災害に備えるため、地元自治体等による物資輸送、復旧活動など、災害対応の際に機能する都市計画道路及び地域住民の避難経路となる都市計画道路は、地域の防災力向上に寄与することから、今後必要であると評価します。

9 命を守る道路ネットワークの形成

東京では、急速に進行する少子高齢化を見据え、子どもや高齢者をはじめ誰もが安心して外出でき、移動できる道路空間の整備が求められています。全国的にみると、生活道路における交通事故件数は全年齢層の中で小学生が最も多い状況です。また、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、車両の走行速度や通り抜けを抑制する「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」といった安全対策も行われています。さらに、高齢化の進展などに伴い、都内における75歳以上の高齢者の救急搬送が年々増加傾向にあります。

こうした背景を踏まえ、ゾーン30周辺、通学路などの身近な歩行者空間の安全性を高めるため、地域内の幹線道路を整備することや、高齢者等の円滑な救急搬送を支える道路ネットワークの形成が重要となっています。

このことから、地域住民の命を守る道路ネットワークの形成に寄与する都市計画道路は、今後必要であると評価します。

10 地域の魅力的な拠点の形成

人口減少・少子高齢社会でも、人がいきいきと輝く都市を実現するため、区部、多摩地域で、地域の個性や魅力が感じられ、多様なライフスタイルを実現し豊かに暮らせるまちの拠点を形成していく必要があります。

道路は、都民活動及び都民生活を支える最も基本的なインフラであり、地域の拠点駅周辺のまちづくり、地域の拠点間の連携、地域の観光拠点へのアクセスなどのまちづくりを進める上で、重要な都市施設です。

このことから、地域が目指す将来像の実現に向け、魅力あるまちの拠点づくりを支えるための都市計画道路は、今後必要であると評価します。

04

優先整備路線の選定

「優先整備路線の選定」の考え方

必要性が高い路線を対象に、今後15年間で優先的に整備すべき路線※（優先整備路線）を選定するため、道路整備の四つの基本目標を踏まえ、六つの選定項目を設定し、整備効果を考慮しながら選定します。

なお、優先整備路線の選定に当たっては、選定項目への該当結果を踏まえ、事業の継続性、整備の順序、関連事業の状況、実現性などを考慮し、総合的に判断していきます。

基本目標

都市の強靱化
防災・輸送...

人やモノの自由な移動
活力・競争力...

安全で快適な
道路空間の創出
...思い・にぎわい...

都市環境の向上
景観・緑...

優先整備路線の選定項目

1 骨格幹線道路網の形成

2 首都東京の強靱化

3 スムーズな道路網の形成

4 誰もが安全に暮らせるまちづくり

5 国際競争力の強化

6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

選定項目に示した番号は優先順位を示すものではありません。

必要性が高い路線

※優先的に整備すべき路線：優先的に事業に着手する路線のことです。事業着手後、用地買収や街路築造工事などを経て、道路が完成します。また「着手」とは、都市計画法第59条による都市計画事業の認可など、各法律によるものとしています。

43

「優先整備路線の選定」項目の内容

1 骨格幹線道路網の形成

東京都はこれまでも、渋滞のない快適な道路交通などを実現するため、骨格幹線道路の整備を重点的に進めてきました。人口減少局面においても、都市間競争を勝ち抜き、首都東京の都市活動及び都民生活を支えるため、引き続き、骨格幹線道路を充実・強化し、ネットワーク機能を最大限に発揮させる必要があります。

骨格幹線道路の整備やミッシングリンク（分断されている区間）の解消により、人やモノの流れの円滑化に加え、防災性の向上や、安全で快適な暮らしの実現に寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。



出典：東京都HP

2 首都東京の強靱化

近年激甚化する風水害、甚大な被害が想定される首都直下地震などの大規模災害に対応するため、緊急輸送道路の機能強化及び防災拠点等へのアクセス強化が必要です。また、速やかな避難や緊急車両の通行路となる道路の確保のほか、市街地火災の拡大を防ぐ延焼遮断帯を整備することが重要です。

都市計画道路を整備することで、地域の防災性を向上させるとともに、強靱で持続可能な首都東京の実現などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。



出典：東京都、TOKYO強靱化プロジェクト

3 スムーズな道路網の形成

東京都及び区市町はこれまでも、道路整備等による渋滞対策を進めてきましたが、いまだ多くの主要渋滞箇所が残っており、多大な時間的・経済的な損失をもたらすと同時に、バスなどの公共交通の運行にも影響を与えています。また、公共交通空白地域においては、高齢者等の移動手段を確保していく必要があります。

都市計画道路を整備することで、交通渋滞が発生している区間や駅周辺における混雑の解消、公共交通空白地域の解消などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。



出典：東京都HP

「優先整備路線の選定」項目の内容

4 誰もが安全に暮らせるまちづくり

生活道路での交通事故死傷者数は、小学生及び高齢者が多く、その一因として通過交通の生活道路への流入が考えられます。また、コロナ禍を経て自転車利用が拡大しており、自転車関連の事故の割合も増加しています。歩道が狭く段差がある道路もいまだ多く存在しており、子どもから高齢者まで誰もが安心して移動できる環境整備が必要です。

都市計画道路を整備することで、生活道路への通過交通の流入抑制を図るとともに、自転車通行空間やバリアフリー化された歩行者空間を確保し、歩行者、自転車及び自動車それぞれの安全性の向上などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。



出典：東京国道事務所HP

5 国際競争力の強化

東京のポテンシャルを最大限生かし、世界から人や投資を呼び込むためには、コロナ禍でEC市場が拡大したことで増加する物流需要を支える道路整備及び地域の拠点において観光客などが安全で快適に移動できる環境整備が必要です。

都市計画道路を整備することで、円滑な物流の確保及び観光拠点等の活性化を図るなど、人やモノの自由な移動の実現などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。



出典：東京都HP

6 持続可能な地域のまちづくりへの貢献

駅周辺、商店街、住宅地などの様々な地域において、各自治体の拠点の形成、拠点間の連携、歩行者空間の拡充、緑と緑をつなぐ道路空間の形成など、地域のまちづくりを進める上で道路整備は必要です。

都市計画道路を整備することで、地域の活性化、持続可能な地域のまちづくりの実現などに寄与する区間を整備の優先性の高い路線として選定します。



出典：東京都HP

45

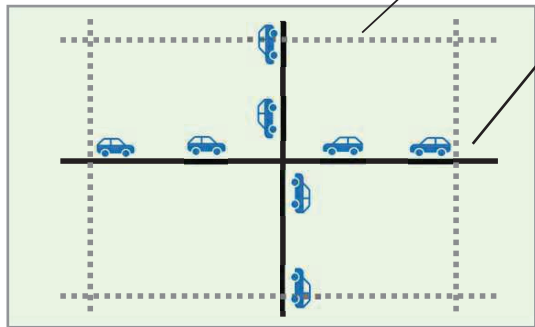
05

道路空間のリメイクの検討

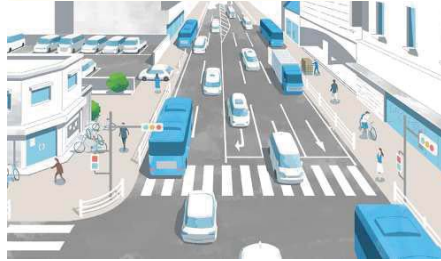
道路空間のリメイクの考え方

道路空間のリメイクとは、道路ネットワークの形成が進んでいる地域において、回遊性や滞在の快適性などの多様化するニーズや、次世代モビリティの社会実装といった技術革新などに応じ、道路の幅員構成を見直すことで、ゆとりやにぎわい等の新たな付加価値を生み出す取組です。

道路空間のリメイクイメージ



道路空間のリメイク前のイメージ



出典：国土交通省、ウォーカブルポータルサイトより引用

自動車交通の転換により、既存の道路空間を活用し地域特性を生かした**新たな都市空間の創出**が可能に

道路空間のリメイク後のイメージ



次世代モビリティの例

電動車いす



出典：WHILL株式会社HP

多目的モビリティ



出典：トヨタ自動車HP



出典：国土交通省、ウォーカブルポータルサイトより引用

道路空間のリメイクの国内外の動向

海外事例

世界中の多くの都市で、道路空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、人々が多様な活動を繰り広げられる場を創出する取組が進められています。これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。

海外における道路空間再編の取組



出典：URB-I - URBAN IDEAS

道路空間再編の実施箇所が示された位置図。(2017年2月時点)

地図データ
©google map

■海外事例-2 スーパーブロック (スペイン バルセロナ)



⇒車道を減らし、歩行者空間を創出
大気汚染と騒音を低減し、市民の健康と幸福感を向上する取組

出典：バルセロナ市HP、The new squares and green axes in Eixample will look like this | Superilles

■海外事例-1 タイムズスクエア (アメリカ ニューヨーク)

〔整備前(2009年)〕



〔整備後(2015年)〕



⇒歩行者数が11%増加、売上げの大幅上昇

出典：国土交通省HP、第6回都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会 参考資料2

■海外事例-3 フランシスコ I 世マデロ通り (メキシコ メキシコシティ)

〔整備前〕



〔整備後〕



⇒歩行者環境の向上により、歩行者数、沿道の地価が上昇
多くの人々ににぎわう人気観光地に

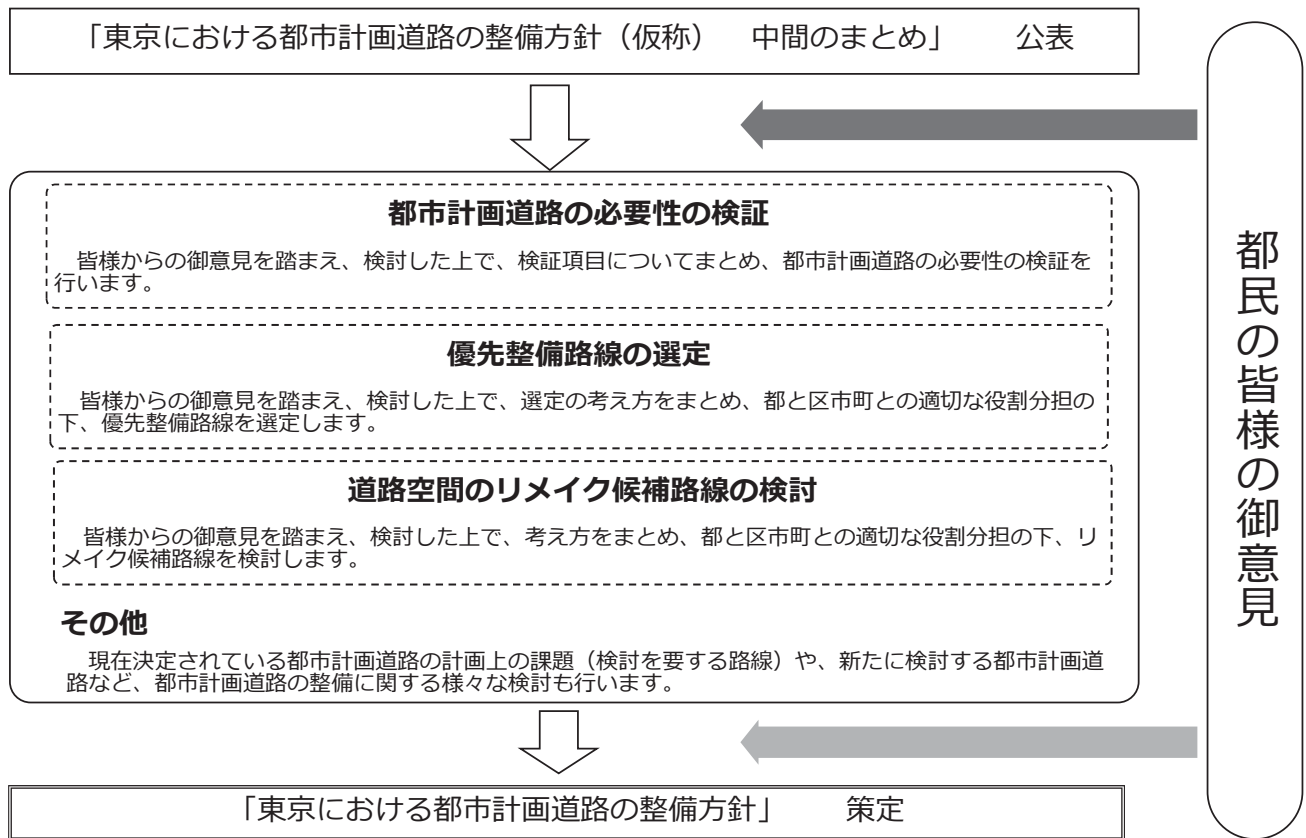
出典：URB-I - URBAN IDEAS

06

今後について

今後の進め方

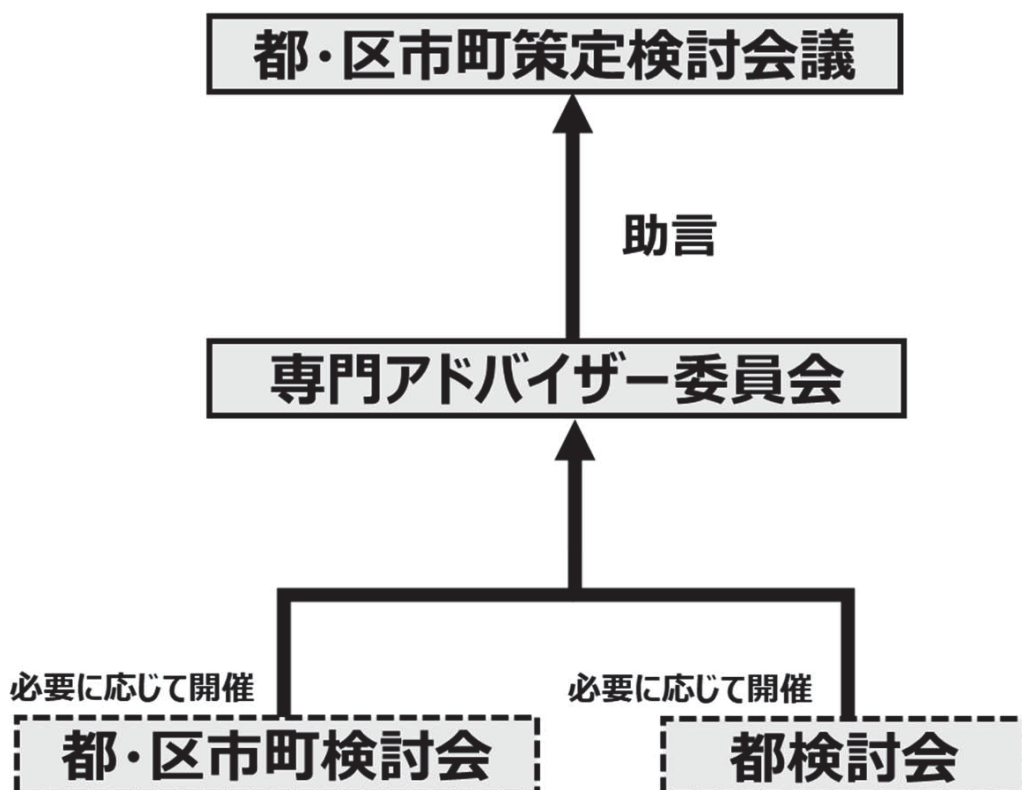
中間のまとめ公表後、皆様からの御意見などを踏まえ、「東京における都市計画道路の整備方針」を策定いたします。



53

< 検討体制 >

- ・整備方針の策定に当たり、東京都、特別区及び26市2町は、合同の策定検討会議を設置し、協働で調査検討を進めています。
- ・学識経験者で構成する「専門アドバイザー委員会」を設置し、専門的見地からの助言を受けています。



<お問い合わせ先>（令和7年7月現在）

・東京都都市整備局都市基盤部街路計画課	03-5388-3379	【市町】	
		・八王子市都市計画部交通企画課	042-620-7303
【特別区】		・立川市都市整備部都市計画課	042-523-2111（内線2366）
・千代田区環境まちづくり部景観・都市計画課	03-5211-3610	・武蔵野市都市整備部まちづくり推進課	0422-60-1872
・中央区環境土木部管理調整課	03-3546-5420	・三鷹市都市再生部まちづくり推進課	0422-45-1151（内線2454）
・港区街づくり支援部土木課	03-3578-2217	・青梅市都市整備部土木課	0428-22-1111（内線2585）
・新宿区都市計画部都市計画課	03-5273-3547	・府中市都市整備部計画課	042-335-4335
・文京区都市計画部都市計画課	03-5803-1239（内線2904）	・昭島市都市計画部都市計画課	042-544-5111（内線2262）
・台東区都市づくり部都市計画課	03-5246-1363（内線3911）	・調布市都市整備部まちづくり推進課	042-481-7587
・墨田区都市計画部都市計画課	03-5608-2827（内線3909）	・町田市道路部道路政策課	042-724-1124
・江東区都市整備部都市計画課	03-3647-9454	・小金井市都市整備部都市計画課	042-387-9859
・品川区都市環境部都市計画課	03-5742-6760	・小平市都市開発部道路課	042-346-9828
・目黒区都市整備部都市計画課	03-5722-9725	・日野市まちづくり部都市計画課	042-514-8369
・大田区まちづくり推進部都市計画課	03-5744-1333	・東村山市まちづくり部都市計画・住宅課	042-393-5111（内線3712）
・世田谷区道路・交通計画部道路計画課	03-6432-7935	・国分寺市まちづくり部まちづくり計画課	042-312-8664
・渋谷区土木部企画管理課	03-3463-3114	・国立市都市整備部都市計画課	042-576-2111（内線361）
・中野区都市基盤部都市計画課	03-3228-8964	・福生市都市建設部まちづくり計画課	042-551-1511（内線2813）
・杉並区都市整備部土木計画課	03-3312-2111（内線3425）	・狛江市都市建設部まちづくり推進課	03-3430-1111（内線2543）
・豊島区都市整備部都市計画課	03-4566-2632（内線2632）	・東大和市まちづくり部都市づくり課	042-563-2111（内線1255）
・北区まちづくり部都市計画課	03-3908-9152	・清瀬市都市整備部都市計画課	042-492-5111（内線3214）
・荒川区防災都市づくり部都市計画課	03-3802-3111（内線2815）	・東久留米市都市建設部道路計画課	042-470-7777（内線2715）
・板橋区都市整備部都市計画課	03-3579-2548	・武蔵村山市都市整備部都市計画課	042-565-1111（内線272）
・練馬区都市整備部交通企画課	03-5984-1328	・多摩市都市整備部都市計画課	042-338-6856
・足立区都市建設部都市建設課	03-3880-5160（内線2223）	・稲城市都市建設部まちづくり計画課	042-378-2111（内線322）
・葛飾区都市整備部道路建設課	03-5654-8389（内線2572）	・羽村市まちづくり部都市計画課	042-555-1111（内線287）
・江戸川区土木部計画調整課	03-5662-8389（内線3253）	・あきる野市都市整備部交通政策課	042-558-1111（内線2742）
		・西東京市まちづくり部都市計画課	042-438-4050
		・瑞穂町都市整備部都市計画課	042-557-0599
		・日の出町まちづくり課	042-588-5114

<御意見・御提案記入用紙>

- ・お寄せいただいた御意見・御提案は、整備方針策定のための参考とさせていただきます。頂いた御意見等について、ホームページなどで公表させていただく場合がありますが、原文は公表いたしません。また、個人を特定した誹謗・中傷であると判断される御意見等については公表いたしません。様式は自由です。可能な限り、年齢、お住まいについてお知らせください。個人情報は記載しないよう御留意ください。
- ・締切りは、**令和7年8月29日（金曜日）**です。（郵送は当日消印有効）
- ・御意見等は、窓口、郵送、FAX、メール及び東京都HPのフォームメールにてお受けいたします。
 - 窓口・郵送 〒163-8001 東京都新宿区西新宿2-8-1 東京都庁 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
 - FAX 03-5388-1354
 - メール S0000179@section.metro.tokyo.jp
 - フォームメールは、東京都HPからアクセスしてください。
- ・詳しくは、下記URLまたはQRコードから東京都HPを御覧ください。
(https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kotsu_butsuryu/doromou/keikaku_doro/keikaku_doro/seibihoushin_matome)



御意見・御提案記入用紙（住所、氏名、電話番号など個人情報の記載は不要です。）

年齢 歳 お住まい（都内在住の方は区市町村名、他の方は都道府県名）
○「中間のまとめ」に対する御意見・御提案

キリトリ線

[illegible]

令和7年7月発行

東京における都市計画道路の整備方針（仮称）

－ 中間のまとめ －

編集・発行 東京都都市整備局都市基盤部街路計画課
東京都新宿区西新宿二丁目8番1号
電話 03（5388）3379