

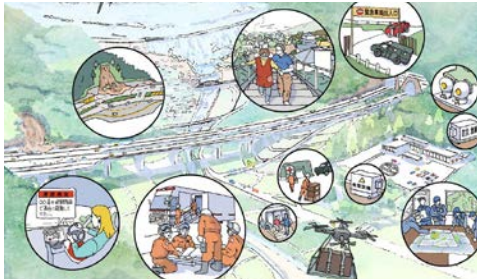
すぎなみの道づくり 【身近な道の整備方針】(案)

杉並区

00. イントロダクション	P.1
道路とは	P.1
01. 目的と位置付け	P.2
背景・目的・位置付け	P.3
方針期間・改定に当たっての考え方	P.4
02. 杉並区の現状と課題	P.6
前方針に基づく主要生活道路に係る取組	P.7
杉並区の生活道路整備に係る取組	P.8
杉並区の現状	P.12
社会経済環境の変化	P.20
杉並区の生活道路に関する課題	P.24
03. 将来の道路網	P.26
道路の区分と役割	P.27
将来の道路網	P.29
04. 道路整備の方向性	P.30
生活道路整備の方向性	P.31
体系的な生活道路網の整備	P.33
安全で快適な歩行者・自転車空間の確保	P.41
05. 道路整備の進め方	P.46
これからの整備について	P.47
06. 資料	P.50

道路に求められる機能

- 道路には、交通や防災、空間、コミュニティなどの多様な機能があります。

交通機能	防災機能	空間機能	コミュニティ機能
 - 通勤、通学、買い物等の日常生活の移動やレジャー観光などの広域的な人の移動を支えています。 - 食料品や日用品などの物資、農林水産や工業製品などのものの輸送を支えています。	 - 災害時には、救急救命、救援物資の運搬を支える、人々の命と暮らしを守る生命線としての役割を持っています。 - 災害時の避難経路としての役割も担っています。	 - 都市や地域の骨格を形成し、良好な環境と景観を創出するとともに、人々の暮らしや経済活動を支える空間を提供しています。 - 地下にはライフラインを収容できる空間を提供しています。	 道路は、人々が集まり、滞在し、交流できる場として、地域に賑わいを生み出しています。

出典：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～（令和2年（2020年）、国土交通省）を基に作成

01 目的と位置付け

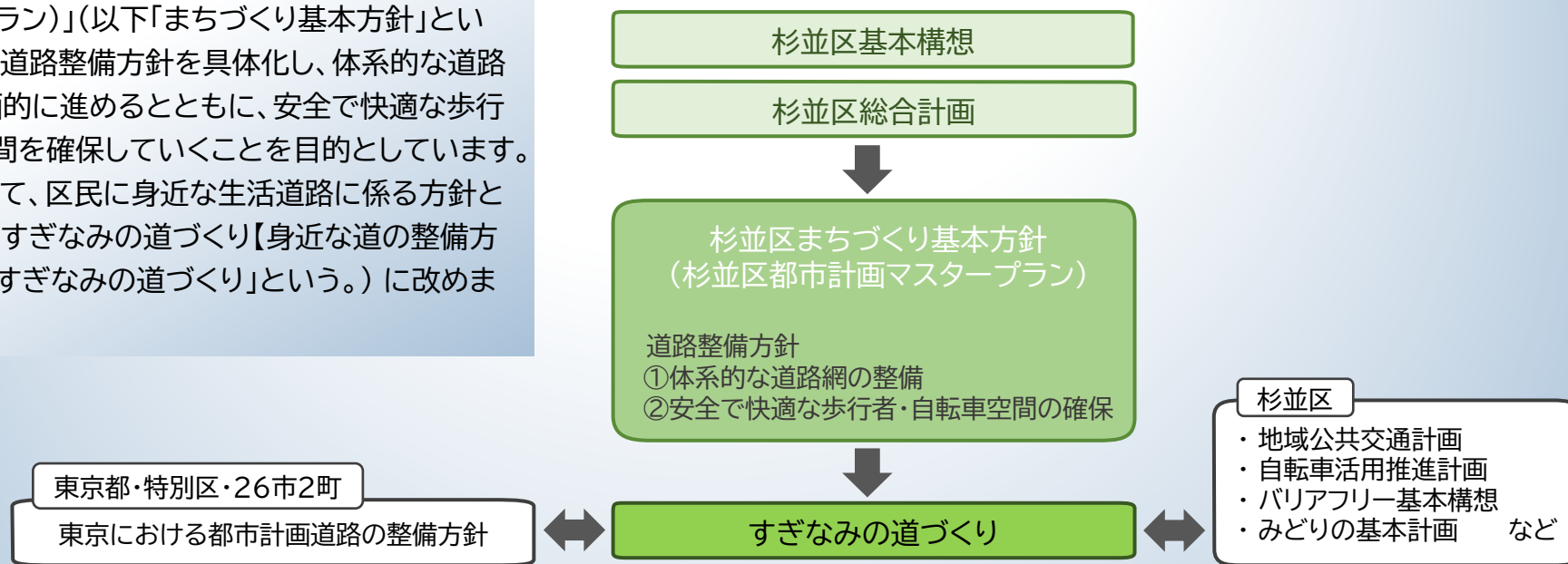
背景

- 区では、体系的な道路網の整備を計画的に行うため、「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」(以下「前方針」という。)を平成29年(2017年)3月に策定しました。
- 前方針では、道路の現状と課題を把握し、道路の役割を区分して、将来の道路網を設定しました。また、生活道路※のうち、防災性や安全性の観点から拡幅の必要性が高い路線を「優先整備路線」とし、公共事業を契機に事業着手しています。さらに、交通事故が多い路線を「安全対策路線」とし、路面標示などによる対策を進めてきました。
- 近年、首都直下地震などへの対応を見据えた防災機能向上の必要性の高まりや、車中心から人中心の道づくりへの転換など、道路整備を取り巻く社会経済環境が変化していることなどを踏まえて方針を改定します。

※生活道路…主に日常生活に利用され、地域内の移動や幹線道路(青梅街道・環状七号線など)へのアクセスを目的とする道路をいいます。

目的・位置付け

- 本方針は、「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)」(以下「まちづくり基本方針」という。)における道路整備方針を具体化し、体系的な道路網整備を計画的に進めるとともに、安全で快適な歩行者・自転車空間を確保していくことを目的としています。
- 改定に当たって、区民に身近な生活道路に係る方針として、名称を「すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】」(以下「すぎなみの道づくり」という。)に改めました。

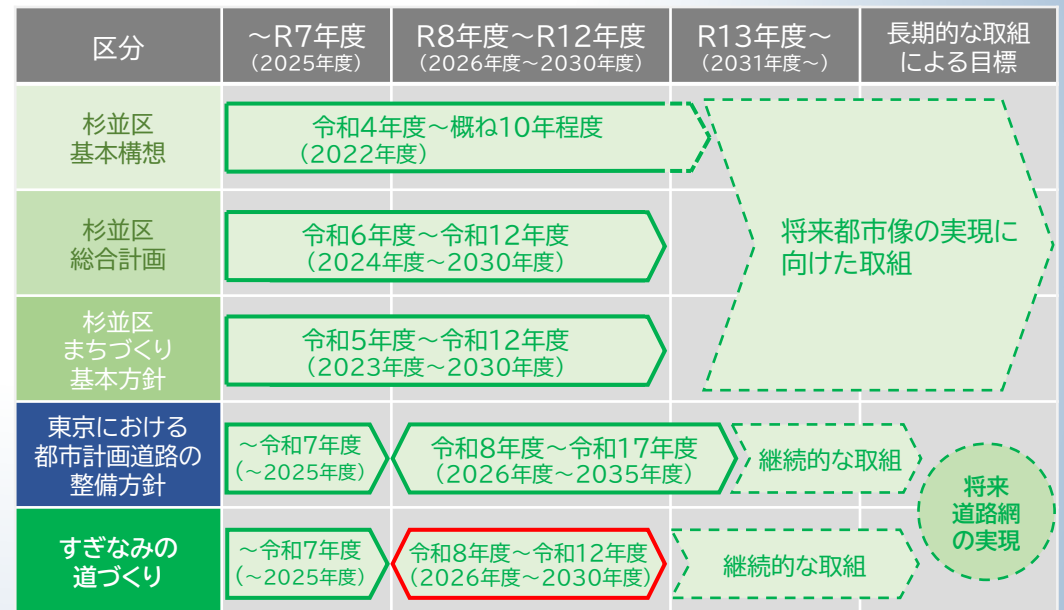


01. 目的と位置付け

方針期間・改定に当たっての考え方

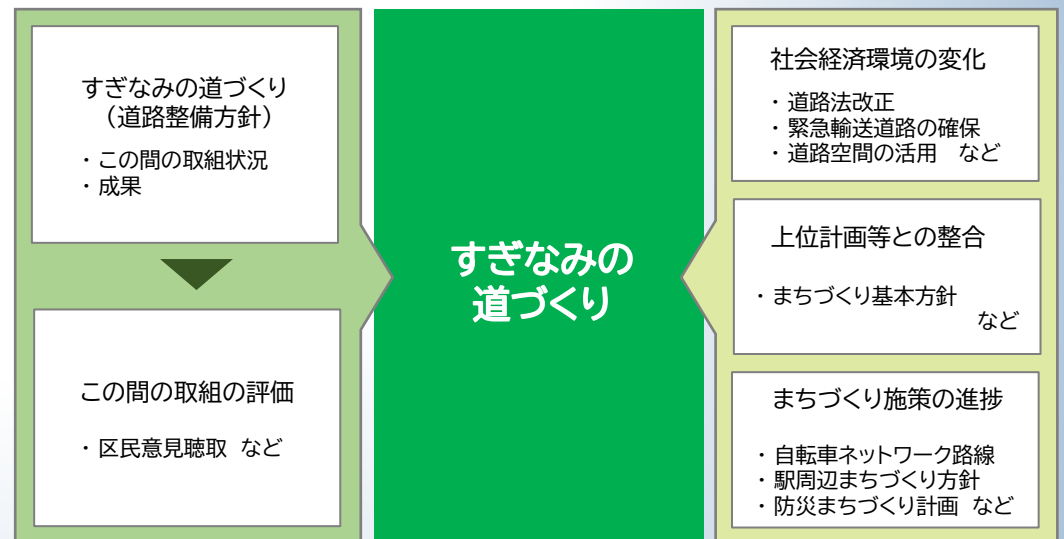
方針期間

- 概ね20年後の未来を展望しながらも、まちづくり基本方針との整合を図るため、方針期間は、令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までの5年間とします。
- 社会経済環境の変化などにより、必要に応じて見直しを行います。



改定に当たっての考え方

- 改定に当たっては、令和5年(2023年)3月に改定した上位計画である「まちづくり基本方針」などを踏まえるとともに、「東京における都市計画道路の整備方針」等の関連計画との整合を図ります。
- 前方針に基づく、この間の取組や、関連するまちづくり施策の進捗状況を踏まえ、将来の道路網を示すとともに、主要生活道路の優先整備路線や安全対策路線選定の考え方を整理します。
- 環境負荷の低減や、安全で快適な歩行者空間の確保など、人にやさしい道づくりに関する考え方など、生活道路整備の方向性を示します。



02 杉並区の現状と課題

前方針に基づく主要生活道路に係る取組



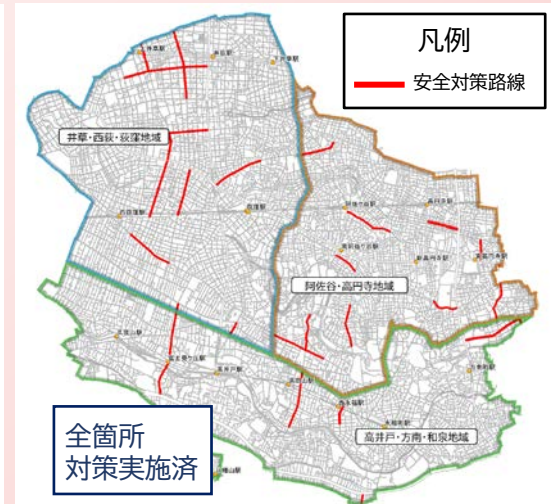
- 前方針では、「将来の道路網」の実現に向けて、道路を効率的に整備するため、優先的に整備する路線を選定し、選択と集中により道路整備を進めることとしています。
- 生活道路の防災性・安全性を向上させるため、道路拡幅を行う必要性が高い道路を「優先整備路線」として選定するとともに、現状の道路幅員において、早期に交通安全対策を行う必要性が高い道路を「安全対策路線」として選定し、整備を進めてきました。

優先整備路線

公共施設の建替えに合わせた拡幅整備に着手しました。

安全対策路線

前方針で定めた32路線について、路面標示などの交通安全対策を進めてきました。



安全な道路環境の整備

● ゾーン30

歩行者等の安全な道路環境をつくるため、地区内で最高速度を時速30kmに制限する「ゾーン30」を交通管理者(警察)と協力して16地区に導入しています。

● ゾーン30プラス※

荻窪駅南側区域において、時速30kmの速度制限と、「ハンプ」や「ラバーポール」などの物理的デバイスとの適切な組み合わせによる「ゾーン30プラス」の対策を実施しました。

● ビッグデータを活用した交通安全対策

ビッグデータ(ETC2.0プローブデータ)※を活用して、車両の交通量や速度等を把握し、危険を予測した対策を実施する「予防型」の安全対策に取り組んでいます。

※ ゾーン30プラス:

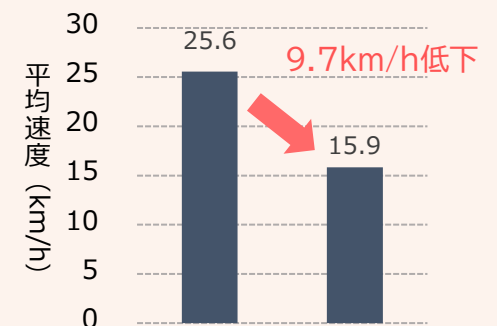
面的なエリアを対象に最高速度30km/hの区域規制を設け、さらにハンプ(道路上に設けた凸型の路面)などの物理的デバイスを組み合わせ、人優先の安全・安心な通行空間を確保する取組

※ ビッグデータ(ETC2.0プローブデータ):

ETC2.0対応の車載器から収集される、車両の走行位置、速度、急ブレーキ、急加速などのデータ

[ゾーン30プラス]

速度を低下させるため、道路上に高さ10cmほどの凸型のハンプなどを設置。



ハンプなどによる対策効果

※ETC2.0プローブデータ(国土交通省提供)を加工し、杉並区が作成

[ビッグデータを活用した交通安全対策]

地形による速度上昇と交差する脇道への対策の実施



- ・ 平均速度の速い車両割合が高い。
- ・ 南向き走行車両の急ブレーキが多い。



重点的な速度抑制対策・注意喚起
(南向き走行車両)

自転車ネットワーク路線

図 自転車ネットワーク路線



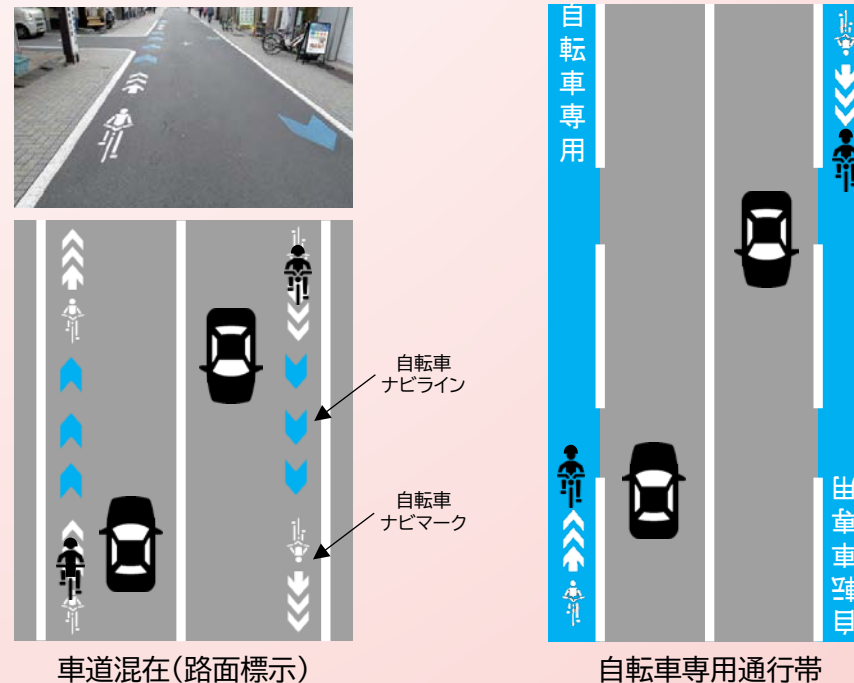
● 杉並区自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を確保するため、「杉並区自転車ネットワーク計画」を平成29年(2017年)3月に策定し、ネットワーク路線の選定などを通じて自転車ナビラインや自転車レーンなど、自転車通行空間整備の具体化を進めてきました。

● 自転車ネットワーク路線の再構築

令和6年度(2024年度)に、これまで駅周辺等を中心に整備してきた自転車ネットワーク路線を区内全域に拡大しました。

《整備形態》



防災機能の向上

● 無電柱化

平成29年(2017年)11月に策定した「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、「防災」「安全・快適」「景観・観光」の観点から無電柱化を進めています。(令和8年(2026年)1月時点約6km完了)



● 狭あい道路拡幅整備

平成28年度(2016年度)に「杉並区狭あい道路の拡幅に関する条例」を改正し、通常の建替えによる拡幅整備の他、拡幅の必要性が高い路線を「重点整備路線」に指定し、整備を進めています。



● 消防活動困難区域の解消

木造住宅が密集する地域では、災害時に大きな被害や消防活動が困難になる懸念があります。そこで、防災まちづくり計画を策定し、その中に道路の整備を位置付けることで、消防活動がしやすい環境づくりを進めています。

環境に配慮した整備

● 雨水流出抑制対策

区では、道路工事を行う際に、雨水流出抑制対策として、雨が地中にしみこむ透水性舗装の整備や雨水浸透ますの設置を行っています。



● 地球温暖化対策／脱炭素化の推進

地球温暖化対策や脱炭素化の推進を図るため、路面温度を低下させる遮熱性舗装や、CO₂削減効果のあるアスファルト舗装を採用するなど、環境に配慮した道路整備を進めています。



● 道路の緑化

歩道や広い路側帯など、みどりを植えられる場所に植樹帯を設けるなど、道路の緑化を積極的に進めています。

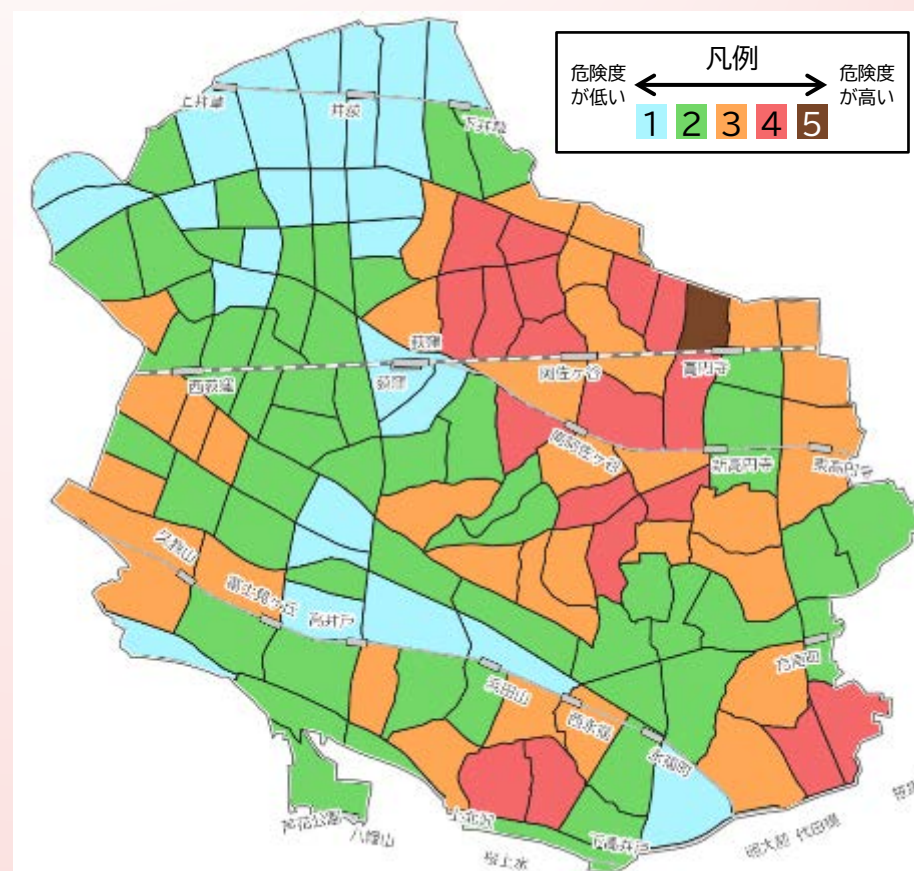
区内には、災害時活動困難度を考慮した総合危険度の高い地域が多く存在

- 東京都が実施した「地震に関する地域危険度測定調査」によると、区内には、災害時活動困難度を考慮した総合危険度が高い(4以上)地域が多数存在しています。
- このように判定された地域では、木造住宅が密集しており、さらに幅員の狭い道路(幅員4m未満の道路)が多く存在しています。

写真 高円寺北三丁目地区の状況



図 災害時活動困難度を考慮した総合危険度ランク



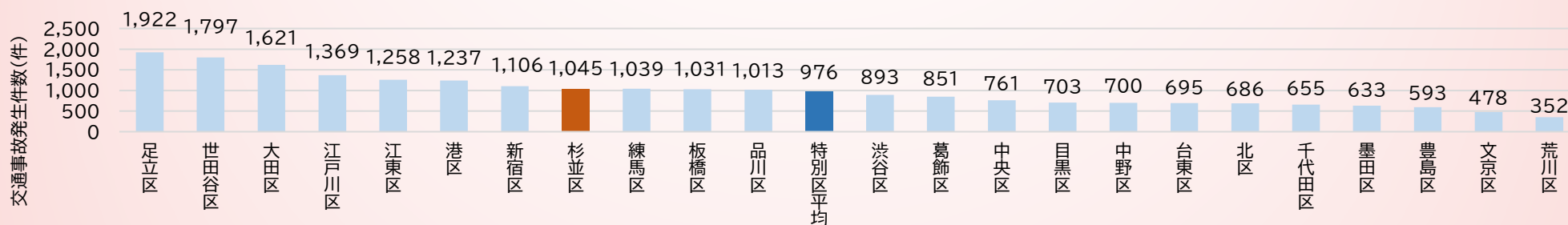
出典:地震に関する地域危険度測定調査(令和4年(2022年)、東京都)を基に作成

杉並区の生活道路における交通事故は、約5割が自転車に関する事故

- 区の交通事故発生件数は、東京23区の中で8番目に多くなっています。
- 区内の生活道路(区道)で発生する交通事故(死傷事故)のうち、約5割が自転車に関する事故※となっています。

※自転車に関する事故・・・車両対自転車、自転車対自転車、自転車対歩行者の事故をいいます。

図 東京23区の交通事故発生状況

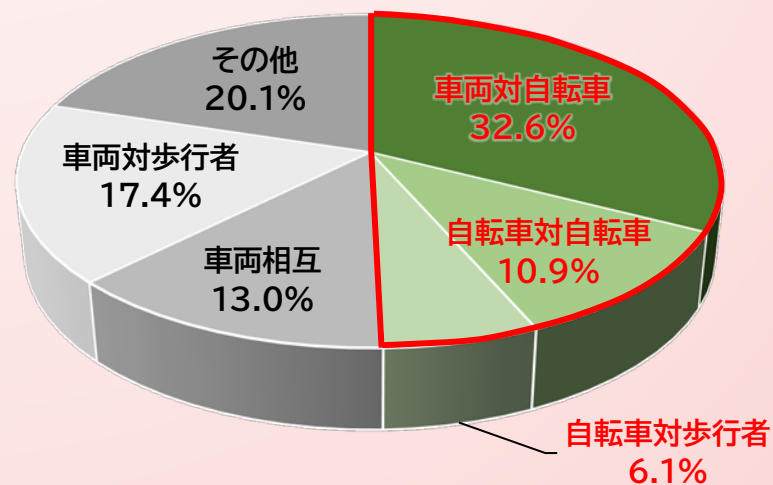


出典:警察庁提供データ(交通事故統計情報のオープンデータ(令和5年(2023年)1月~12月)を基に集計)



中杉通り歩道の自転車通行

図 杉並区の生活道路(区道)における死傷事故発生状況



出典:警察庁提供データ(交通事故統計情報のオープンデータ(令和4年(2022年)、令和5年(2023年))

※生活道路における事故を集計

※その他は、物件等との衝突による死傷事故や、相手のいない単独死傷事故

都市計画道路の整備状況(延焼遮断帯の形成)

- 都市計画道路は、広域的な交通を円滑にするだけでなく、災害時には延焼遮断帯※を形成し、避難路、緊急輸送道路※としても重要な役割を担っています。
- 区内の都市計画道路の整備率は約50%に留まっています。整備率は、東京23区の中で20番目と低く、整備の遅れが課題となっており、特に南北方向の整備が遅れています。

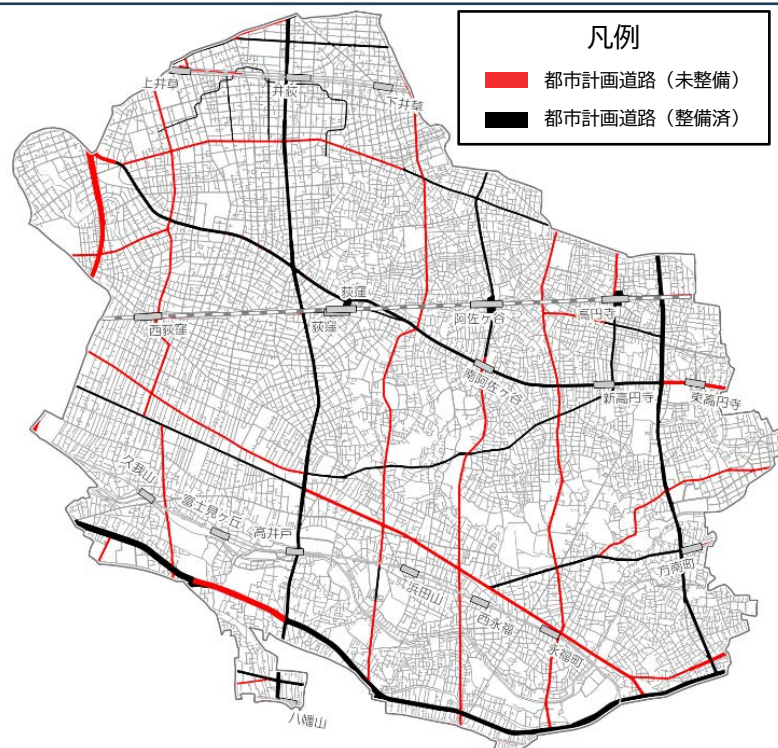
※延焼遮断帯：

火災の延焼を遮断する効果がある道路、公園、空地、河川、鉄道敷などの都市施設及びこれらと近接する不燃化された建築物により構成された、連続する帯状の不燃空間をいいます。

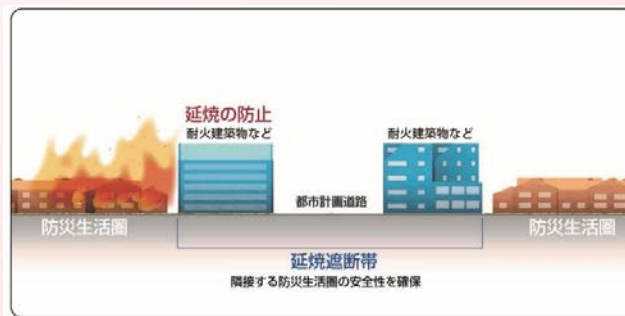
※緊急輸送道路：

地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、東京都地域防災計画に位置付けられた高速自動車国道、一般国道及びこれらを連結する幹線道路と知事が指定する防災拠点とを相互に連結する道路をいいます。

図 都市計画道路の整備状況



【延焼遮断帯のイメージ】



【延焼遮断帯の機能】

- 幅員2.7m以上 道路、河川、鉄道等が単独で機能を発揮
- 幅員2.4m以上2.7m未満 沿道30mの不燃化率※40%以上
- 幅員1.6m以上2.4m未満 沿道30mの不燃化率※60%以上
- 幅員1.1m以上1.6m未満 沿道30mの不燃化率※80%以上

※ 不燃化率：

(耐火建築物等※1の建築面積+準耐火建築物等※2の建築面積×0.8)÷(全建築物の建築面積)×100(%)

※1 耐火建築物等：

建築基準法第53条第3項第1号イに規定する耐火建築物等をいう。

※2 準耐火建築物等：

建築基準法第53条第3項第1号ロに規定する準耐火建築物等をいう。

出典：防災都市づくり推進計画(令和7年(2025年)3月、東京都))

幅員6m以上の道路が少なく、幅員4m未満の道路延長の割合は約5割

- 幅員6m以上の道路が約13%と少なく、さらに、幅員4m未満の道路(区道・私道)の延長が約46%と、自動車と歩行者が交錯する道路や救急車等の緊急車両の円滑な通行に支障がある道路が多く存在します。

図 幅員別の区道・私道位置図

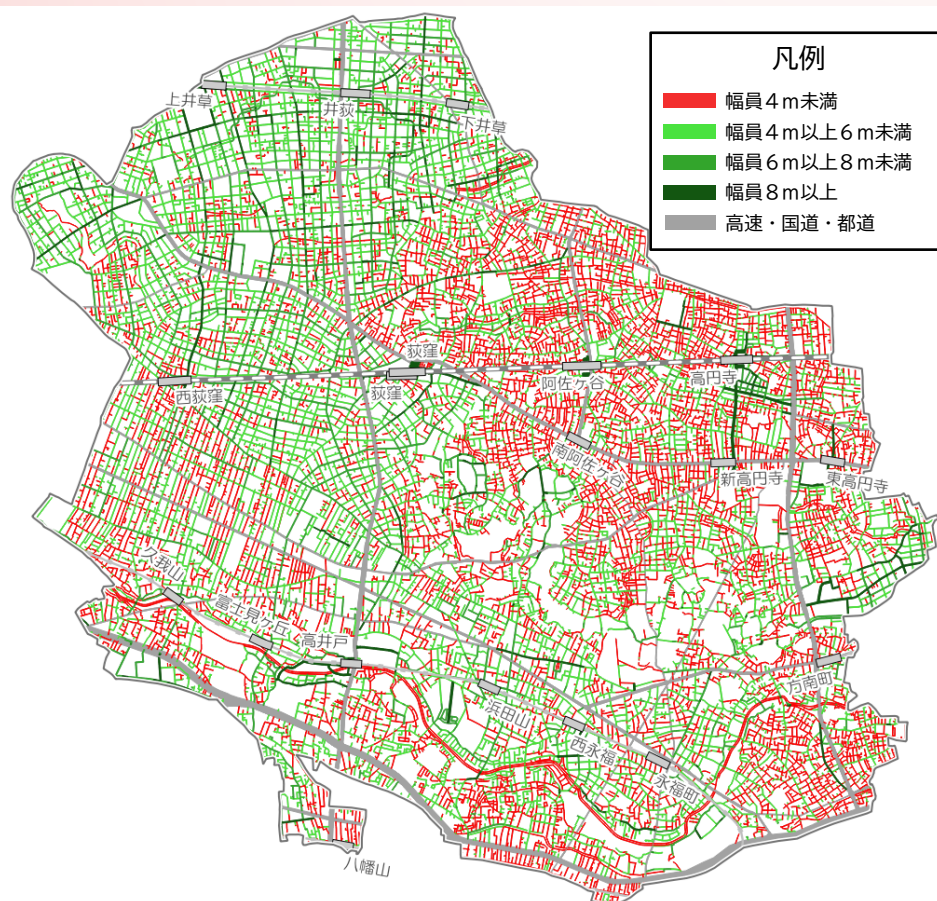
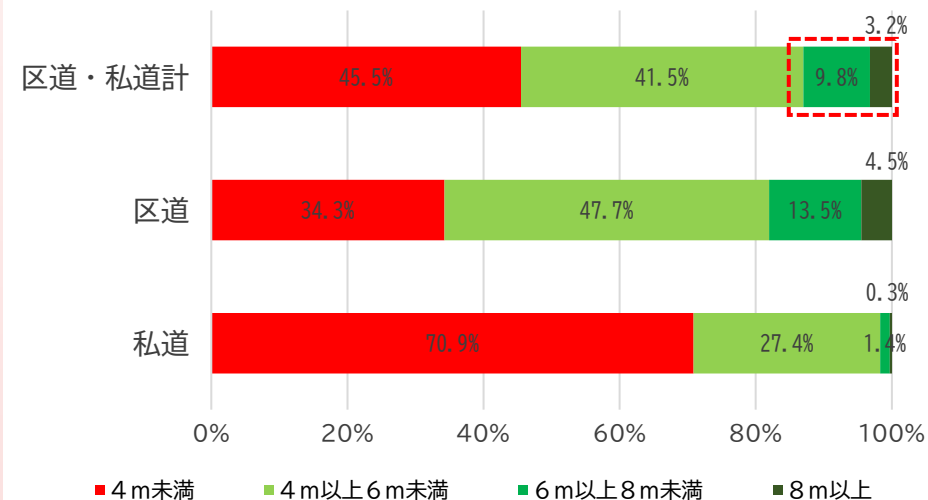


図 区道・私道の道路幅員の割合



災害時における道路閉塞の懸念や消防活動困難区域が多く存在している

- 震災救援所や避難所、救急病院などの施設周辺の道路は幅員6m未満の狭い道路が多く、災害時にはそれらの施設等への経路の道路閉塞などが懸念されます。
- また、幅員6m以上の道路が少ないことから、消防活動が困難な区域が多く存在します。

図 広域避難所等位置図

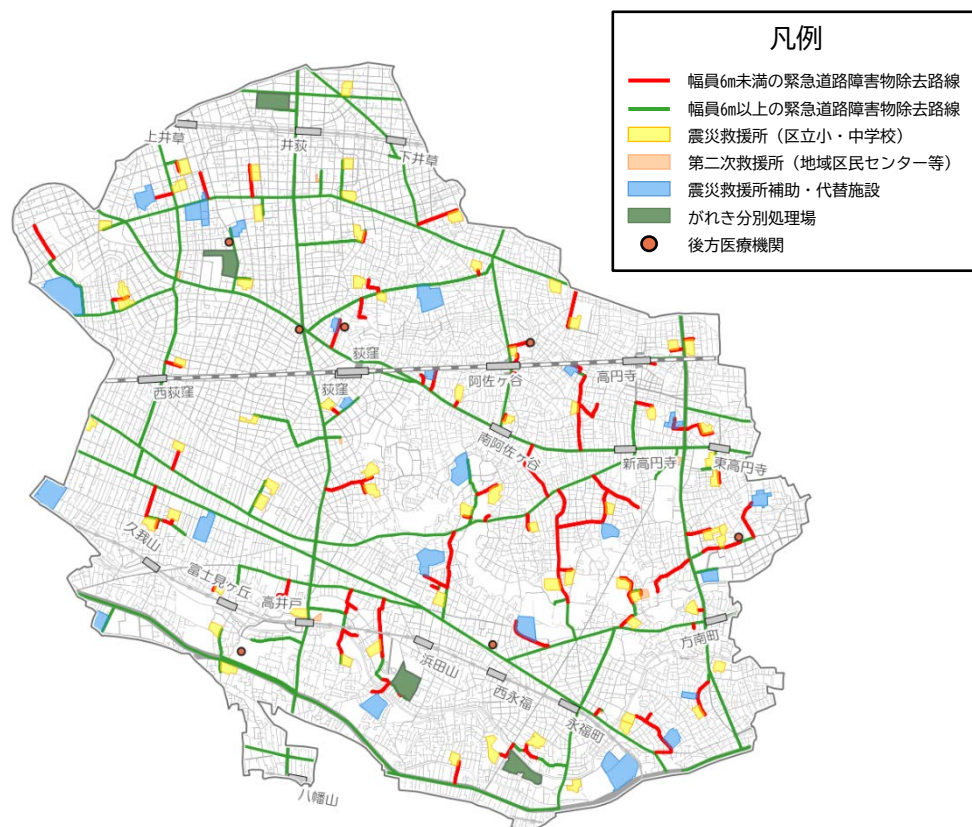
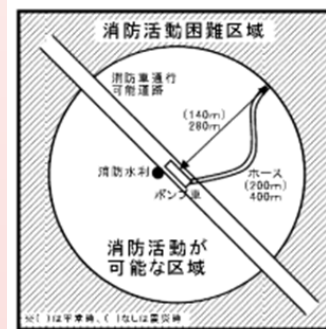
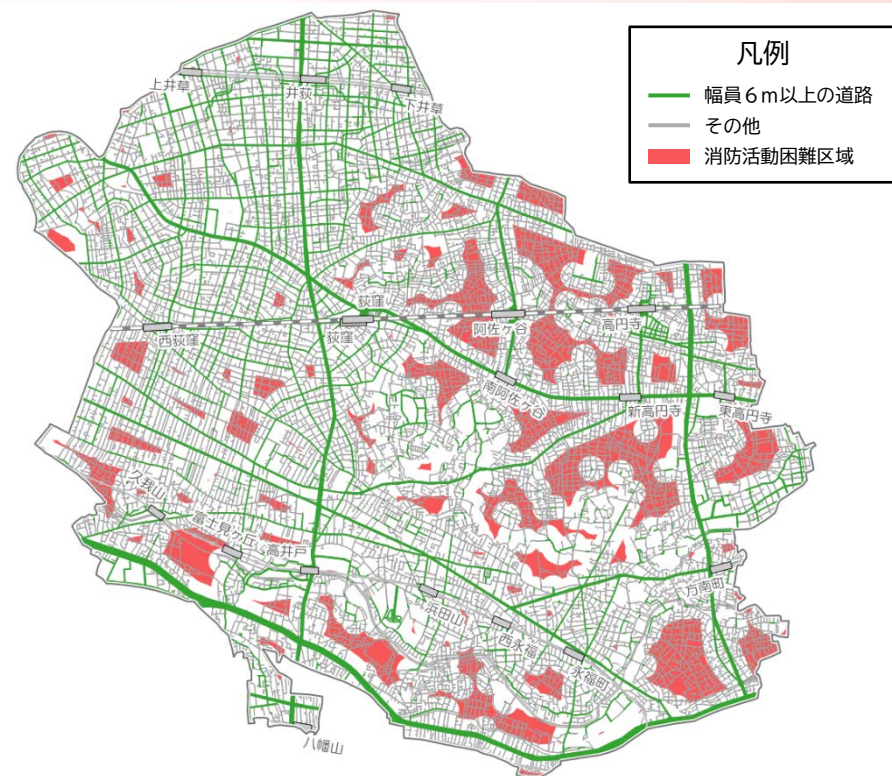


図 消防活動困難区域と幅員6m以上の道路



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

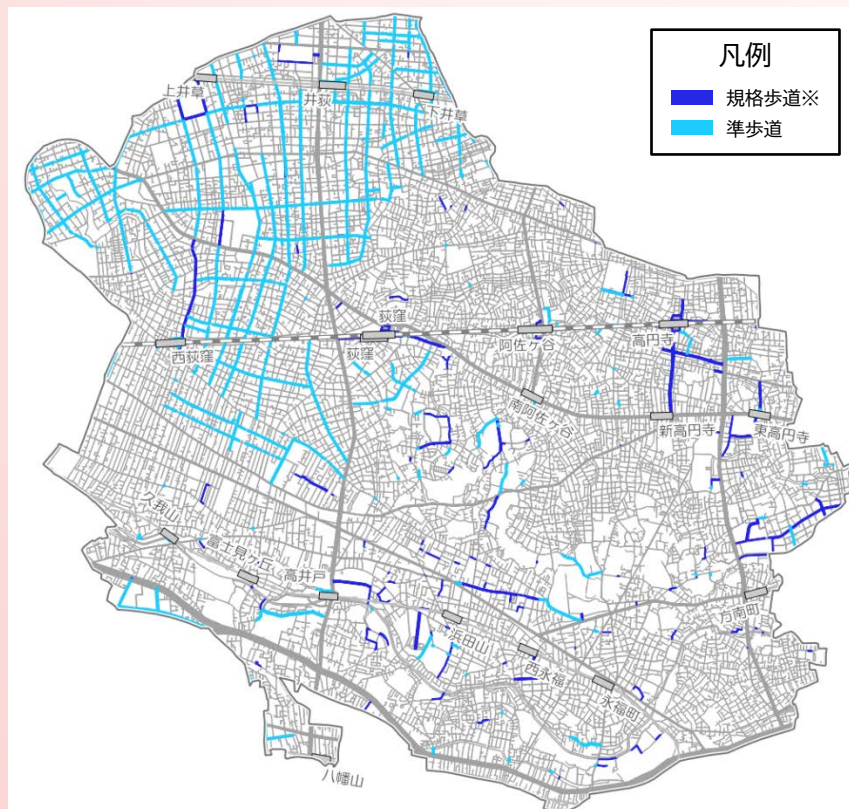
出典:「密集市街地整備のための集団既定の運用ガイドブック」(国土技術政策総合研究所資料 平成19年(2007年)1月)

通学路の歩道設置が少ない

- 歩道が設置された区道は、区道全体の約10%（約64km）に留まっています。
- 区には小学校が40校あり、歩道が設置されている通学路の区道は約47kmとなっています。

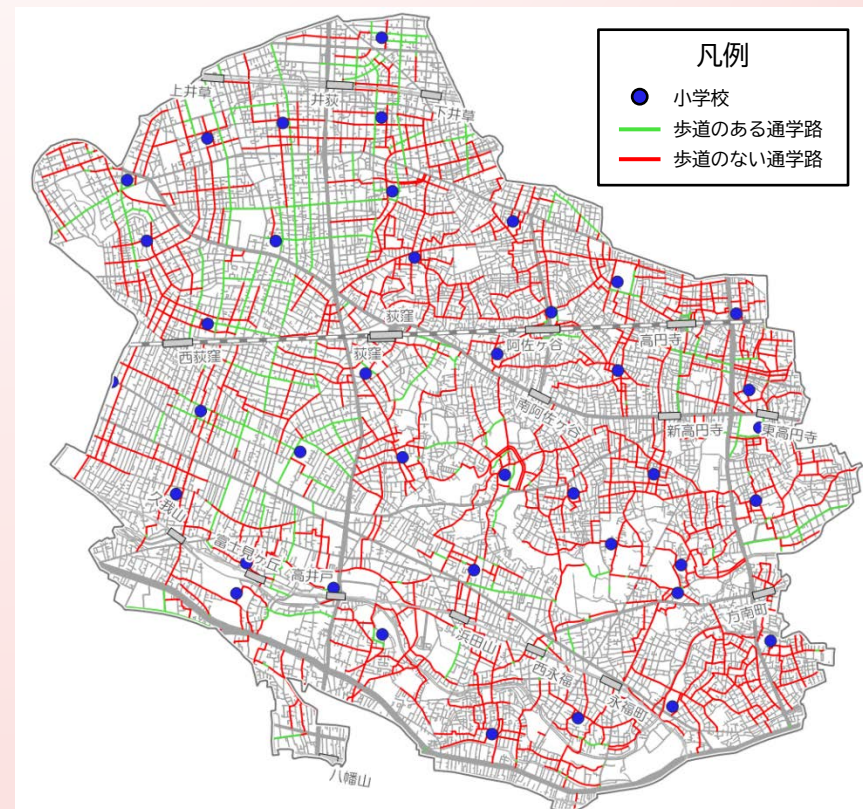


図 歩道設置箇所位置図



※規格歩道(緑石などで段差を設けて分離)と準歩道(柵などで分離)のみを対象として抽出。

図 通学路の歩道設置箇所

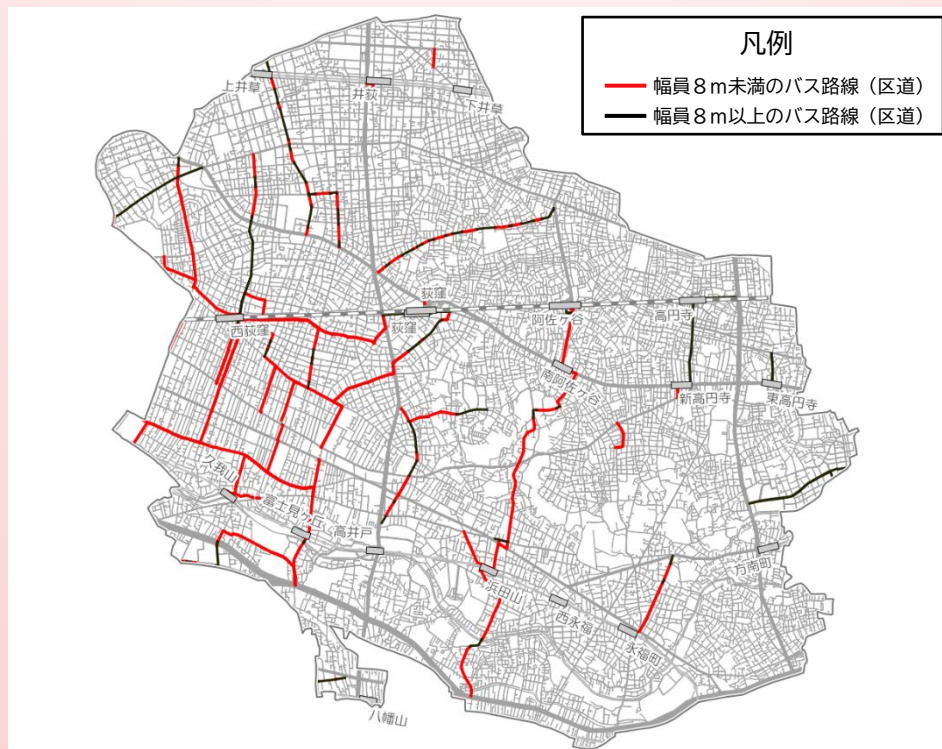


区道バス路線の道路幅員が狭い

- 区道のバス路線は、すれ違いが難しい狭い道路が多くなっています。
- 幅員8m(主要生活道路の最小計画幅員)未満の狭い道路が約7割を占めています。



図 区道のバス路線の幅員区分図

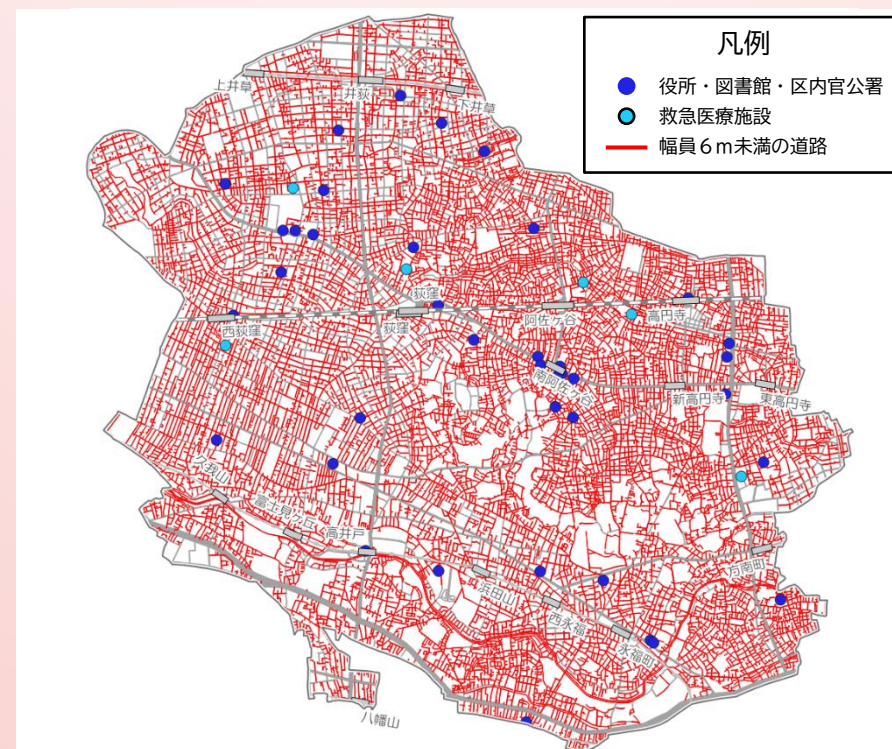


公共施設等の周辺道路は、幅員6m未満の道路が多い

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



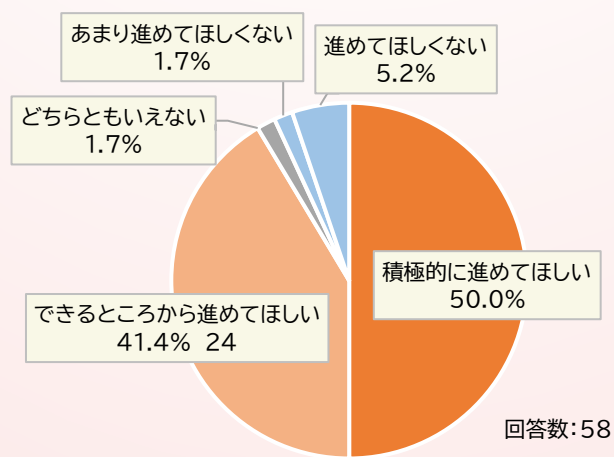
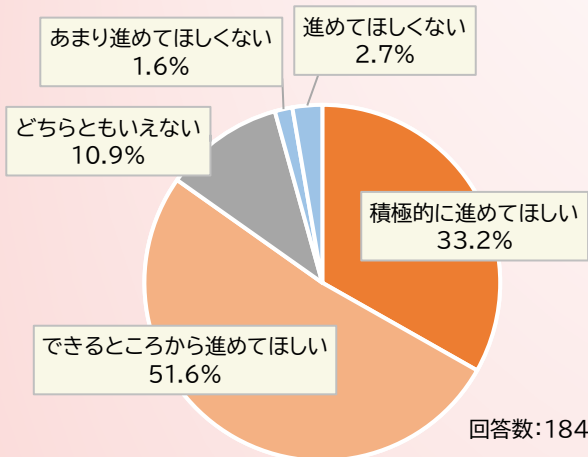
図 幅員6m未満の道路、公共施設等位置図



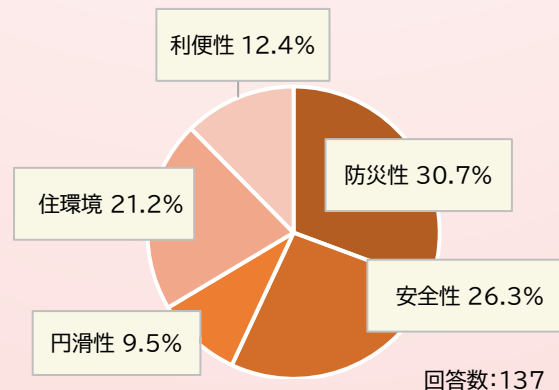
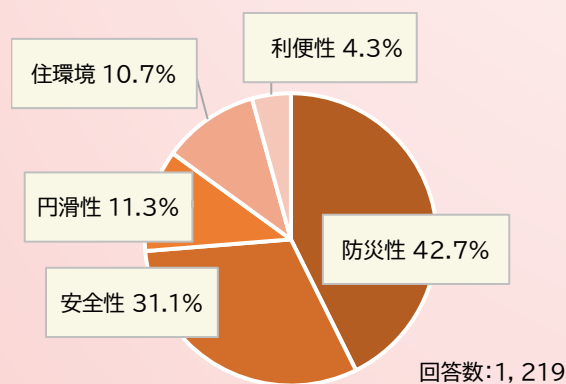
道路整備に関する区民の意識

- 区政モニターアンケートでは約85%、町会・自治会アンケートでは90%超の方が、生活道路の計画的な拡幅を進めてほしいと回答しています。
- 道路に必要なと思う機能については、「防災性」が最も多く、次いで「安全性」となっています。

● 生活道路を計画的に拡幅することについて



● 道路に必要なと思う機能について(複数選択可)



【2つのアンケートでの主な意見(原文)】

- 緊急車両が入れるようセットバックなどにより道路の拡幅を積極的に進めてほしい。
- 防災性、安全性は必須課題だと思う。
- 一方通行やくねっている道路が多く、歩行者にとって安全な道とは言えない。
- 道路の拡幅は是非お勧めしたいが、日々の生活を考えると静かさを求め現状維持を。
- 住民の意見を聞きながら混乱が無いように整備してしてほしい。
- 歩行者優先の道路整備を第一に取り組んで欲しい。

令和7年度第1回杉並区区政モニターアンケート
(令和7年(2025年)6月実施)

町会・自治会アンケート
(令和7年(2025年)11月実施)

社会経済環境の変化

- 前方針の策定以降、道路整備を取り巻く社会経済環境に様々な変化が起こっています。

社会経済環境の変化

● 災害対策の必要性

能登半島地震や大分県佐賀関における市街地火災・道路閉塞を受け、道路分野における災害対策の必要性が増加

● 道路空間の再編

まちのにぎわいづくり等が期待される道路では、車線を狭め、歩道の幅員を広げる取組の推進

● 新たなモビリティの台頭と技術革新

電動キックボードなどの新たなモビリティ利用者の増加や技術革新による自動運転の試行実施などの取組が拡大

● 気候変動対策の必要性

低炭素な舗装材料や交通の円滑化によるCO₂削減、徒歩・自転車・バス等の低炭素な交通の利用促進

これからの道路整備

● 防災機能の向上

防災対策(斜面・盛土対策等)、震災対策(耐震補強等)災害時の道路閉塞を防ぐ無電柱化の推進など

● 歩行者優先の道づくり

車中心から人中心の道づくりへの転換
歩道整備、歩道のバリアフリー化、無電柱化など

● 道路の脱炭素化の推進

CO₂排出量の少ない舗装材料の採用、新たなモビリティも含めた交通の円滑化によるCO₂削減、徒歩・自転車・バス等の低炭素な交通の利用促進など

道路法の改正

【道路網の整備に関する基本理念の創設】

- 令和7年(2025年)4月の道路法改正により、効率的・効果的な整備、防災機能の確保、脱炭素化の推進等を定めた道路網の整備に関する基本理念が創設されました。



道路照明のLED化



道路脇への太陽光発電施設の設置

車中心から人中心の道づくりへ

- 近年では、歩行者・自転車の安全性・快適性を重視した道路整備の推進や、歩道のバリアフリー化、無電柱化、グリーンインフラの導入など、「車中心」から「人中心」の道づくりへと転換しています。



歩道のバリアフリー化
(都市計画道路補助226号線 等)



無電柱化
(永福町駅北側の通り 等)

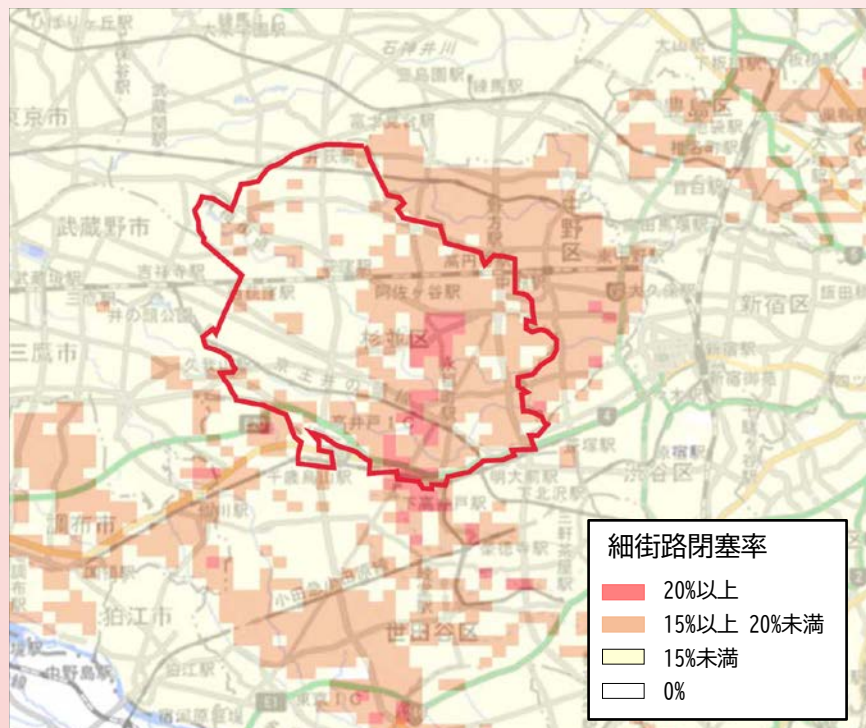


グリーンインフラの導入
(透水性舗装の整備、雨庭整備 等)

出典:京都市HP

首都直下地震の発生確率が高い水準

- ・ 首都直下地震の発生確率(今後30年以内70%程度)が引き続き高い水準で予測されています。
- ・ 老朽化した建物やインフラの耐震化、緊急輸送道路の確保、橋梁の耐震化、無電柱化の推進が、より一層重要になっています。



東京被害想定マップを基に作成

気候危機によるリスクが高まっている

- ・ 台風・集中豪雨の頻発化・激甚化により、都市型水害(内水氾濫、道路冠水)のリスクが高まっています。
- ・ 猛暑日の増加に伴い、アスファルト舗装面の高温化やヒートアイランド現象が深刻化しています。
- ・ 雨水流出抑制対策の重要性やグリーンインフラ整備の機運が高まっています。



通常時



冠水時

阿佐ヶ谷駅南口ロータリー(平成30年(2018年)8月17日)

道路空間の利活用の動きが拡大

- コロナ禍を契機に、道路空間を「交通のためだけでなく、地域のにぎわいや滞在の場」として活用する動きが拡大しています。
- 「オープンカフェ」「社会実験型の歩行者空間化」「パークレット※」など、まちづくりとの連携施策が全国で進展しています。

※ パークレット:

主に路肩や停車帯(車道の一部も転用)を活用して滞留空間を生み出す取組で、歩道幅員が狭い道路での滞留空間の創出が期待されます。



PARK STREET TOKYO (出典:東京都都市整備局HP)

新たなモビリティの普及

- 電動キックボード、シェアサイクルなど、多様なモビリティ手段が急速に普及しています。
- 自動運転技術等の実証が都市部でも進み、道路の使われ方が多様化しています。
- モビリティの多様化に対応した道路空間デザイン(歩行者・自転車・車両の共存空間)の検討が進展しています。



区役所本庁舎前のシェアサイクルポート

杉並区の生活道路に関する課題

防災性 密集市街地の 防災機能強化 など	● 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 ● 震災救援所や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 ● 救急車等の緊急車両通行に支障のある幅員4m未満の道路が約5割あり、緊急車両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へのアクセスを向上させる道路の整備が必要
安全性 安全対策の推進 など	● 駅周辺では歩行者・自転車の交通量が多いため、歩行者・自転車利用者それぞれの安全を確保する道路の整備が必要 ● 通学路への歩道の設置など、通学路の安全を確保した道路の整備が必要 ● 電動キックボードなどの新たな交通手段にも対応する安全な道路の整備が必要 ● 交通事故件数は東京23区の中で8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
円滑性 公共交通の 利便性向上 など	● 生活道路のバス路線には、すれ違いが難しい狭い道路が多く、バスが円滑に通行できる道路整備が必要 ● 年齢や障害にかかわらず、誰もが安全で円滑に移動できる道路整備が必要
利便性 人にやさしい 道づくりの推進 など	● 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 ● 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 ● 地域住民の日常生活や社会生活における移動、また観光客などの来訪者が地域公共交通を快適に利用できる道路整備が必要
住環境 景観向上・緑化推進 など	● 住宅都市としての魅力を更に高めるため、緑化や無電柱化による景観への配慮など住環境を向上させる道路整備が必要 ● 環境負荷の少ない徒歩や自転車での移動を促進するため、安全な歩行者空間・自転車走行空間を確保する「人にやさしい道づくり」が必要 ● 道路の遮熱性舗装や透水性舗装などの採用により、環境負荷を低減するとともに、水害対策にも資するグリーンインフラを推進するなど、住環境の向上に資する道路の整備が必要

03 将来の道路網

将来の道路網における区分と役割

- 区では将来の道路網として、幹線道路、生活道路(主要生活道路など)の道路の機能ごとに、以下の図のように分類して配置する計画としています。

図 体系的な道路網の構成

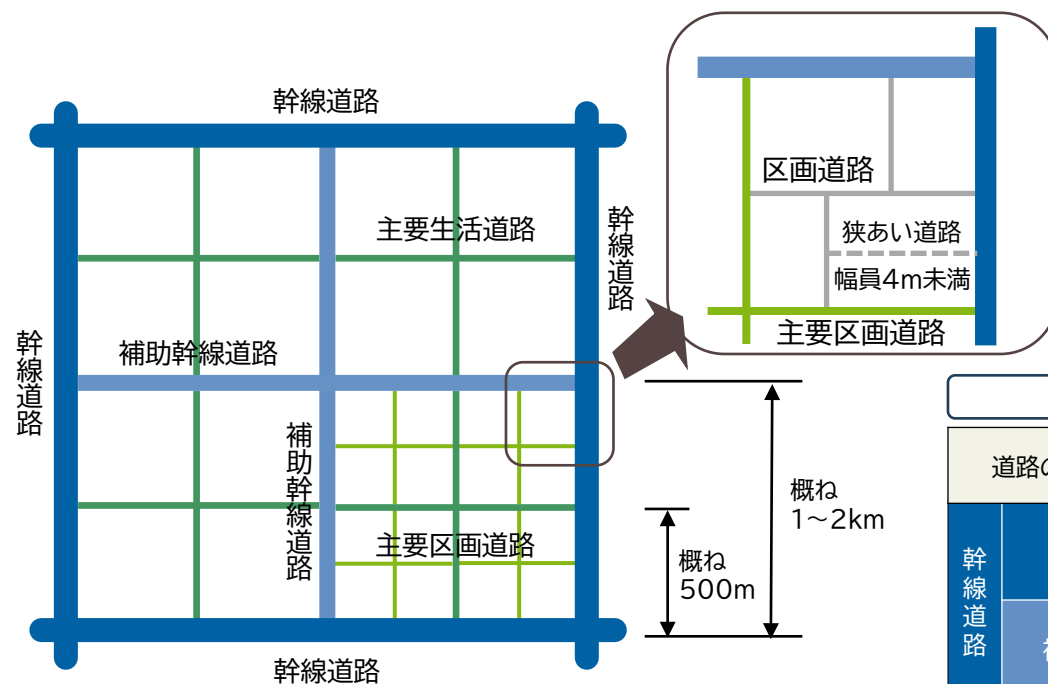


表 道路の段階別機能

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	15m~25m	
生活道路	主要生活道路	・ 身近な交通の中心となる道路 ・ 自転車通行空間が整備された道路 ・ 歩行者の安全な道路 ・ 概ね500m間隔での配置が望ましい	8m~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間隔での配置が望ましい	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(※)

※ 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。

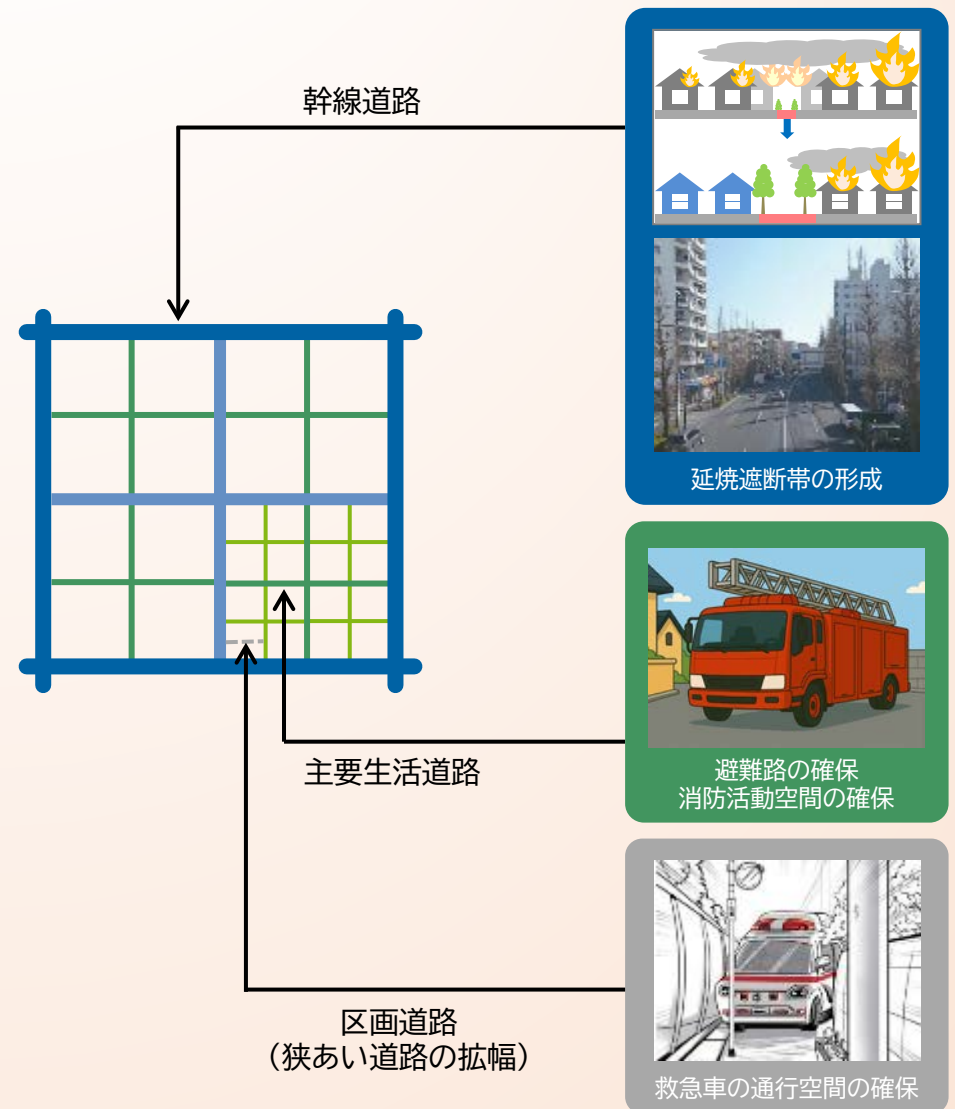
体系的な道路網の整備

- 幹線道路・補助幹線道路、生活道路について、以下の各道路の役割に応じた体系的な道路網の整備を進めていく必要があります。
- 幹線道路が延焼遮断帯の形成、主要生活道路が災害時の避難路や消防活動空間の確保、主要区画道路が救急車の通行空間の確保など、それぞれの道路が整備されることで地域の防災性が向上します。

表 体系的な道路網の整備における道路の役割

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

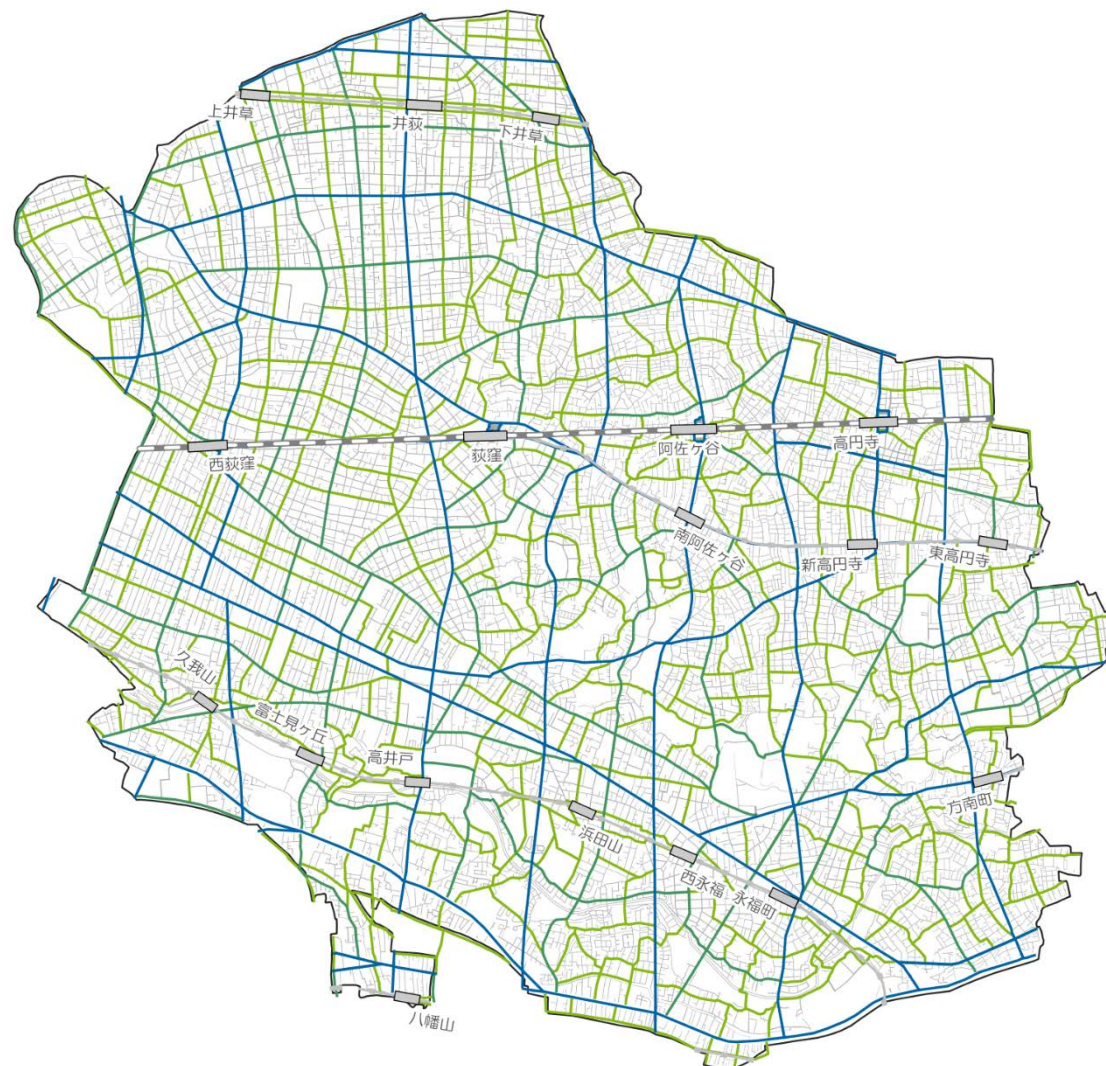
図 体系的な道路網のイメージ



将来の道路網

- 区では、幹線道路とそれらをつなぐ主要生活道路及び主要区画道路を対象道路として、将来の道路網としました。
(区画道路は、主に狭あい道路拡幅整備事業で行う)
- 将来の道路網については、周辺環境や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて見直しを行います。

図 杉並区の道路分類



■ 幹線道路	83.9km
■ 主要生活道路	69.9km (区道56.8km)
■ 主要区画道路	172.2km (区道163.9km)
■ 区画道路	

04 道路整備の方向性

杉並区の生活道路整備の方向性

- 区の現状等を踏まえ、生活道路の整備に向けた方向性を、課題にて挙げた項目ごとに整理しました。

項目		方向性
防災性	災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備	災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくりを実現するために、災害時の避難・救急活動の軸となる防災性を向上させる道路の整備を進めていきます。
安全性	歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備	歩行者と自転車を分離する空間の確保や通学路の安全対策を進めていきます。また、電動キックボードなどの新たな交通手段にも対応する、安全で快適に利用できる道路の整備を進めていきます。
円滑性	円滑に走行・通行できる道路の整備	地域内移動に必要な道路(バス路線など)の整備により、車両が円滑に走行できる道路の整備を進めていきます。また、バリアフリー化を進めるとともに、誰もが円滑に通行できる道路の整備を進めていきます。
利便性	駅や公共施設などにつながる道路の整備	駅や公共施設等につながる道路の整備により、交通結節点や公共施設などの利便性を向上させ、魅力あるまちづくりに貢献する道路の整備を進めていきます。また、地域住民の日常生活や社会生活における移動、観光客などの来訪者が快適に利用できる地域公共交通のための道路の整備を進めていきます。
住環境	住環境を向上させる道路の整備	住宅都市としての魅力を更に高めるため、無電柱化やグリーンインフラなどの緑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を進めていきます。

今後の生活道路整備の方向性

- 今後の生活道路整備の方向性として設定した5項目の実現に向けて、「体系的な生活道路網の整備」及び「安全で快適な歩行者・自転車空間の確保」に取り組みます。
- まちづくり基本方針などにおける道路の将来像を的確に捉え、つくる側の目線のみではなく、「つかう目線」を意識した道路の整備を進めていきます。
- 整備に当たっては、杉並らしいみどりや景観、街並み、歴史・文化などにも配慮しながら進めていきます。

防災性

災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備



安全性

歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備



円滑性

円滑に走行・通行できる道路の整備



利便性

駅や公共交通などにつながる道路の整備



住環境

住環境を向上させる道路の整備



実現に向けた取組

体系的な生活道路網の整備

- (1) 主要生活道路の整備
- (2) 主要区画道路の整備
- (3) 区画道路(狭あい道路の拡幅)整備

安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

- (1) 人にやさしい道づくり
- (2) 歩行者空間の整備
- (3) 自転車走行空間の確保

(1) 主要生活道路の整備

- 主要生活道路は、幹線道路を補助し、幹線道路で囲まれた地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者・車いす等が安全に通行できる道路としています。
- 主要生活道路の計画幅員は、一方通行路、バス路線、自転車ネットワーク路線、通学路などの各道路の特性や医療機関、避難所などの地域の状況から、8～13mの範囲で設定します。
- 歩行者・自転車に安全な道路とする必要があることから、車道の両側に歩道及び自転車通行空間を設けることを基本とします。
- 東京都が進めている河川整備事業において橋梁の拡幅協議を行い、主要生活道路として必要な幅員の確保と耐震性の向上を図ります。



幅員12mの主要生活道路
(和田一丁目)



計画幅員9mの主要生活道路整備イメージ
(富士見丘中学校前の通り)



河川整備事業による橋梁拡幅
(堀ノ内一丁目 本村橋)

計画幅員の考え方

- 主要生活道路の計画幅員は、地域特性・沿道状況や道路の機能に応じて、以下の視点を基に計画幅員を設定しました。
 - ・ 歩行者、自転車及び自動車の交通量
 - ・ 自転車通行空間の必要性(自転車ネットワーク設定の有無)
 - ・ バス路線
 - ・ 現道の幅員(沿道状況)
- 区の道路区分における主要生活道路の計画幅員である8～13mの中で、以下の各種条件を基に必要な道路幅員を設定しました。

図 主要生活道路の幅員設定条件

No	道路機能(条件)	車道	歩道	自転車専用通行帯 車道混在(路面標示)	備考
1	自動車交通量が多い	6.0m (3.0m×2)	基本2.5m以上 最小1.5m以上 ※施設帯0.5m含む		
2	自動車交通量が少ない	4.0m			
3	歩行者が多い または 通学路に該当				
4	自転車ネットワーク 路線に 該当			自転車専用通行帯1.5m やむを得ない場合1.0m ※歩道幅員が最小1.5m以上確保 できる場合 車道混在路面標示 ※歩道幅員が最小1.5m以上確保 できない場合	
5	バス路線に該当	6.0m (3.0m×2)			コミュニティバス は5.0m以上 (路肩含む)

関係法令等に準拠した上で、以上の道路機能(条件)等に応じて必要な幅員の組み合わせを選択

主要生活道路の幅員区分

- 計画幅員の考え方を基に設定した、主要生活道路の各路線における最低限必要な幅員区分は以下のとおりです。

図 主要生活道路の幅員区分



最低限必要な計画幅員の例

主要生活道路の状況に応じた幅員構成 (最低限必要な幅員)	自動車 交通量が多 い	自動車 交通量が 少ない	歩行者が 多い または 通学路に 該当	自転車 NW該当 かつ 自転車 交通量が多 い	バス路線に 該当	一方通行
	●		●	●	●	
	●			●	●	
		●	●	●		●

主要生活道路の重点路線の考え方

- 前方針で防災性・安全性を向上させる指標などから道路拡幅の必要性が高い路線として選定した「優先整備路線」について、本方針では、「重点路線」として定め、公共施設の建替えやまちづくりの取組と連携し、沿道関係者や事業者の協力を得ながら整備を推進していきます。また、関連計画や隣接自治体の事業に関連する路線については、道路の分類を問わず、関係部署と調整しながら、機会を捉えて整備を進めていきます。
- これらの路線以外については、関連する基盤整備事業が進み、道路整備の機運が高まった場合に、必要な整備を検討します。

図 主要生活道路の重点路線

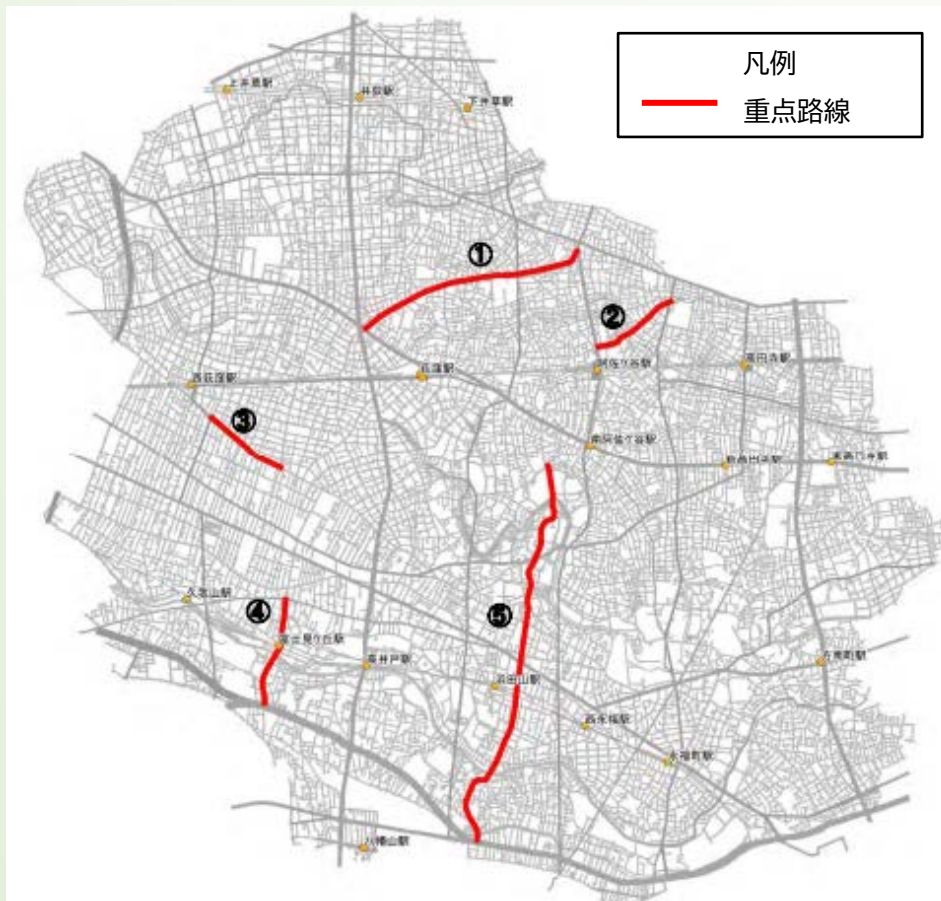


図 重点路線の選定方法

道路整備の考え方		6つの選定指標
防 災 性	災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備	災害時に消防活動を円滑に行うための道路整備
		安全な避難経路となる道路整備
		救急医療施設へのアクセスが向上する道路整備
安 全 性	歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備	歩行者、自転車の交通量が多い路線の安全を確保する道路整備
		歩道のない通学路の安全を確保する道路整備
		交通事故が多い路線の安全を確保する道路整備

6つの選定指標のうち

4つ以上の指標が該当する路線

または

3つの指標が該当する路線 かつ バスが通行する路線

重点路線(左図の5路線)

主要生活道路の安全対策路線の考え方

- ・ 主要生活道路の拡幅整備は期間を要します。このため、事故密度の高い路線を安全対策路線として定め、交通安全対策を実施します。
- ・ 本方針では、前方針に基づき対策を行った路線も含め、安全対策を計画的かつ重点的に推進するための安全対策路線の選定方法を整理します。
- ・ 以下の考え方に基づき、安全対策路線を選定します。なお、個別の安全対策路線の選定は別途実施し、計画的に安全対策を進めていきます。

図 安全対策路線の選定方法

交通事故データを基に事故密度を算出

- ・ 使用データ:警察庁事故データ
- ・ 対象期間:
平成28年(2016年)～令和5年(2023年)
- ・ 事故密度:事故件数÷延長

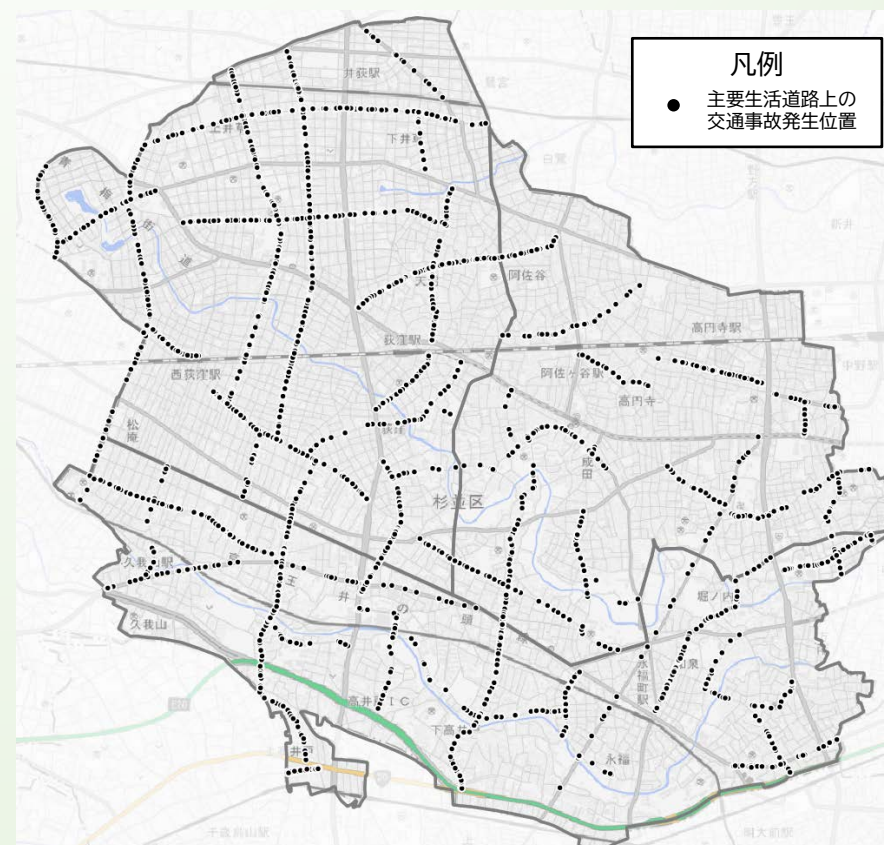
事故密度の高い路線の抽出

- ・ 対象:区内全域
※対策が完了した路線も含む

安全対策路線の選定

- ・ 事故密度の上位の路線を選定
※対策が完了した路線も含む

図 安全対策路線の選定過程



主要生活道路の安全対策路線の整備イメージ

- 交差点のカラー舗装



- 路側帯のカラー舗装



- 区画線(破線)を用いた狭さく表示

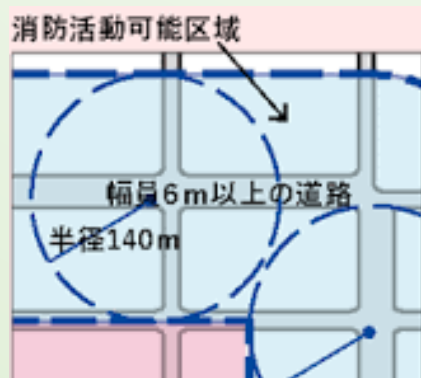


- ラバーポール



(2) 主要区画道路の整備

- 主要区画道路は、主要生活道路を補助し、地域内での移動が安全にできる基本的な生活道路サービス機能と、平常時の消防活動が円滑に行われるための道路です。
- 道路網の間隔は、平常時の消防活動等を考慮して、約250m程度の間隔に設定します。
- 主要区画道路の整備は、関連する基盤整備事業を契機に、その機会を捉えて整備を進めていきます。



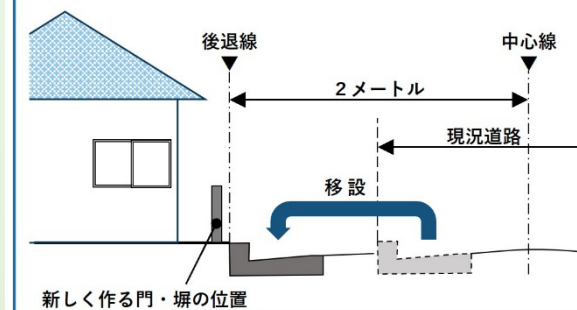
円滑な消防活動のためには、幅員6m以上の道路が必要

(3) 区画道路の整備(狭あい道路の拡幅)

- 区画道路は、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です。
- 区内には、狭あい道路の拡幅を要する総延長が614kmあり、拡幅整備率は43.6%です。(令和6年度(2024年度)末実績)
- 区では、首都直下地震に備え、地域の防災・減災機能を向上させるため、狭あい道路拡幅整備を推進します。



拡幅整備のイメージ



都市計画道路の考え方

- 都市計画道路は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため、都市計画法に基づき建設計画が決定された道路です。
- 都市計画道路については、「東京における都市計画道路の整備方針」の内容に基づいて整備を進めます。

図「東京における都市計画道路の整備方針」の基本理念・基本目標

東京都、特別区及び26市2町は、基本理念と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・充実及び新たなニーズに応じた道路空間の再編に取り組みます。

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1 都市の強靱化



基本目標2 人やモノの自由な移動



基本目標3 安全で快適な道路空間の創出



基本目標4 都市環境の向上

…防災・輸送…

…活力・競争力…

…憩い・にぎわい…

…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>



骨格幹線道路網



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再編

<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

出典：「東京における都市計画道路の整備方針(案)〔概要版〕」(東京都、令和7年(2025年)12月)

(1) 人にやさしい道づくり

- 従来の通行機能に加え、賑わい空間の創出、安全・安心、新たなモビリティの通行への対応など、道路の特性に応じた人にやさしい道づくりを進めます。
- 道路基盤等の整備と連携して、健康増進に寄与し、区内を楽しく、分かりやすく回遊することができる、誰にとっても魅力的で居心地が良く出かけたくなる歩行者空間の整備を図ります。
- 遮熱性舗装や透水性舗装、道路の緑化、グリーンインフラの活用を進めるなど環境に配慮した道路整備に取り組みます。

● 無電柱化

- 「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、「安全・快適な移動」「高い防災性」「美しい景観」の観点から無電柱化を推進していきます。
- 無電柱化を推進するため、整備効果の高い路線を選定し無電柱化に取り組むとともに、まちづくりと連携した面的な整備についても検討していきます。
- 無電柱化推進の新たな取組として、緊急輸送道路、主要生活道路、緊急道路障害物除去路線※を対象に、電柱の新設を禁止する措置を促進します。

※ 緊急道路障害物除去路線：

震災時における救急救護活動及び緊急物資の輸送等に必要な輸送路として選定した路線をいいます。



● バリアフリー

- 「杉並区バリアフリー基本構想」に基づき、誰もが気軽に移動できる利便性の高いまちを目指し、バリアフリー化を推進していきます。
- 歩行者や車いす使用者等の安全性を確保するため、段差のない歩道の整備等を進めていきます。
- 視覚障害者への対応として、視覚障害者誘導用ブロックや横断歩道へのエスコートゾーン※の設置等の対応を検討していきます。

※ エスコートゾーン：

道路を横断する視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるために、横断歩道上に設置され、視覚障害者が横断時に横断方向の手がかりとなる突起体の列をいいます。



(1) 人にやさしい道づくり

● 案内表示の充実

- ユニバーサルデザインに配慮した案内標識やサインの整備など、誰もが安心して気軽に移動できる環境を整備します。



路面ステッカー

● 雨水流出抑制対策

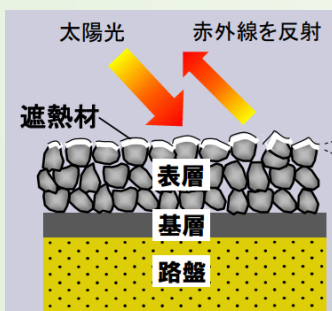
- 道路工事の際に、雨水流出抑制対策として、雨が地中にしみこむ透水性舗装の整備や雨水浸透ますの設置を推進します。



透水性舗装

● 地球温暖化対策／脱炭素化の推進

- 地球温暖化対策や脱炭素化の推進を図るため、路面温度を低下させる遮熱性舗装や、CO₂削減効果のあるアスファルト舗装を採用するなど、環境に配慮した整備を進めます。



遮熱性舗装



出典:国土交通省東京国道事務所HP

● グリーンインフラの活用

- 歩道などに植樹帯を設けるなど、グリーンインフラを活用した整備を積極的に取り入れます。

植栽帯
高円寺駅南側の通り

雨庭

出典:京都市HP

(2) 歩行者空間の整備

- 路側帯のカラー舗装や道路反射鏡、防護柵等の交通安全施設を設置し、安全な歩行者空間を整備します。
- ビッグデータなどを活用し、潜在的な危険箇所に効果的な対策を実施する「予防型」の安全対策に取り組みます。
- 歩行者等の安全な道路環境をつくるため、交通管理者(警察)や地域住民と協力して、「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」による対策の実施について検討します。



片側から両側への路側帯設置



防護柵の設置



(3) 自転車走行空間の確保

- 令和6年度(2024年度)に再構築した自転車ネットワーク路線に基づき、自転車ナビラインなどの路面標示の整備を進めます。
- 自転車ネットワーク路線については、自転車専用通行帯(自転車レーン)などの整備を検討します。
- 自転車に関する事故の発生場所や要因等を分析することにより、優先度の高いより効果的な交通安全対策を実施します。

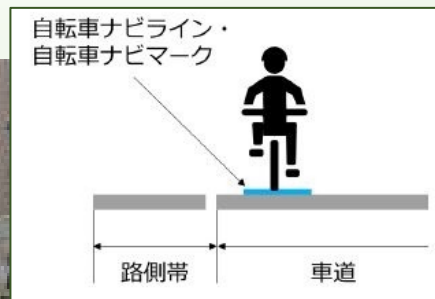
● 自転車ネットワーク路線の整備

車道混在

- 自転車とクルマを混在通行とする道路です。車道の左側に自転車ナビラインや自転車ナビマークを設置します。



自転車ナビライン



自転車専用通行帯

- 自転車専用の車線です。青色塗装や白色区画線で自転車の通行場所を視覚的に分離して示します。



自転車専用通行帯



05 道路整備の進め方



主要生活道路の整備の進め方

- 生活道路の整備は、「すぎなみの道づくり」を基に、地域の皆さんのご意見や他自治体の事例なども参考にしながら、安全で快適な道づくりを進めていきます。

地域の皆さん

区民からの生活道路整備に関する意向・要望の確認

協働による生活道路の整備手法の検討

道路幅員などの整備方針・整備手法について、共通認識を確認



ワークショップのイメージ(区民と区長の対話集会)

杉並区

主要生活道路の整備方針(重点路線)について
地域の皆さんへの説明

現地調査・ヒアリング・現地評価

路線評価
必要な道路幅員、整備手法の検討

測量調査・設計(道路区域の決定)

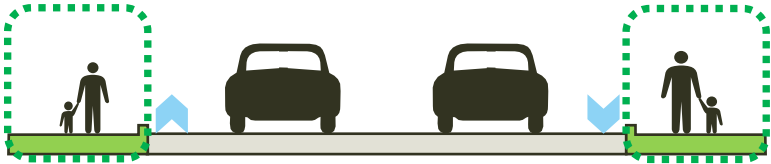
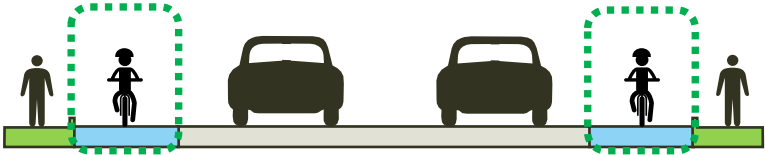
用地取得・工事着手

完成

図 整備の進め方(フロー)の例

主要生活道路の整備の考え方

- 幅員構成については、各道路の特性や道路構造に関する各種基準との整合を図ります。
- 個別の主要生活道路の整備に当たっては、地域住民との対話により、道路の幅員や歩道、自転車走行空間の構成を検討し、整備を進めます。

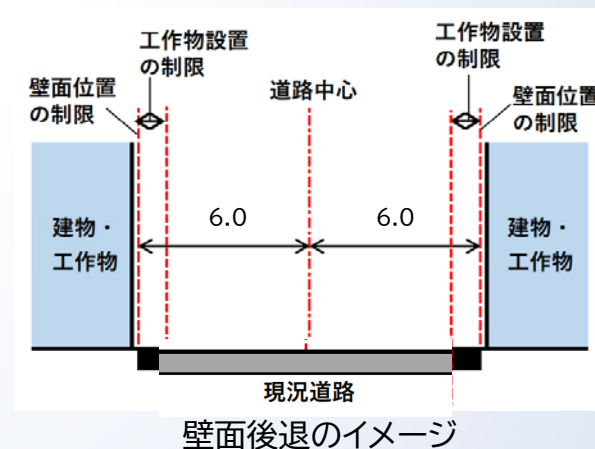
条件(例)	想定される道路幅員構成の例	イメージ
歩行者交通が多い場合 (歩道を広く)		 高円寺駅南側の通り
自転車交通が多い場合		 調布市 松原通り 出典:東京都HP
駅前、商店街など人優先の場合 (一方通行)		 永福町駅北側の通り

道路整備手法の例

- 道路の拡幅には長い期間を要するほか、沿道関係者等の協力が不可欠となるため、地域のまちづくりと連携した取組が有効です。
- 整備に当たっては、主に地区計画、土地区画整理事業を含めたまちづくりと連携した整備手法などが想定されます。
- 整備の際には、都市計画やまちづくり計画などとの整合を図り、地域の実情に応じた手法を検討し、道路整備を進めます。
- 早期に防災性や安全性を確保するため、壁面後退などによる道路空間を創出するための手法の活用を検討します。

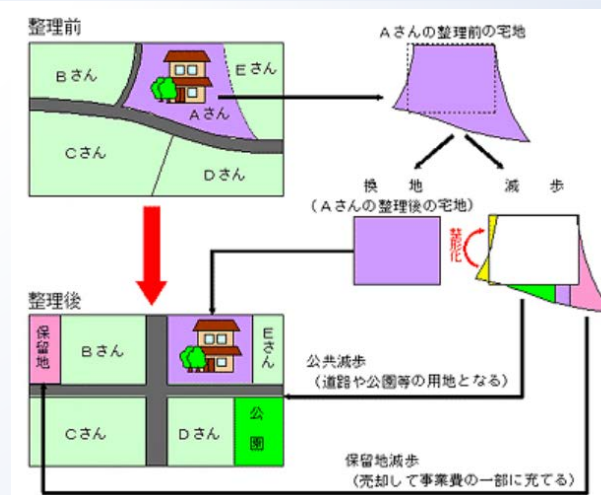
《地区計画》

- 都市計画法による制度で、目指すべきまちの将来像を実現するため、地区の特性に応じた道路の位置や建物の建て方等のルールを都市計画にきめ細かく定めるものです。
- 計画区域内の道路、緑地、歩道状空地などの身近な公共空間を「地区施設」に位置付け、整備することができます。
- 歩行空間や沿道のみどりの確保などを踏まえつつ、土地の有効利用等に対応するため、「壁面の位置の制限」と「壁面後退区域における工作物の設置の制限」を定めることができます。



《土地区画整理事業》

- 道路、公園等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業です。
- これらの道路等を整備するために新たに必要となる用地は、原則として区画整理区域内の権利者が土地の一部を出し合う仕組みです。



出典：国土交通省HP

06 資料編

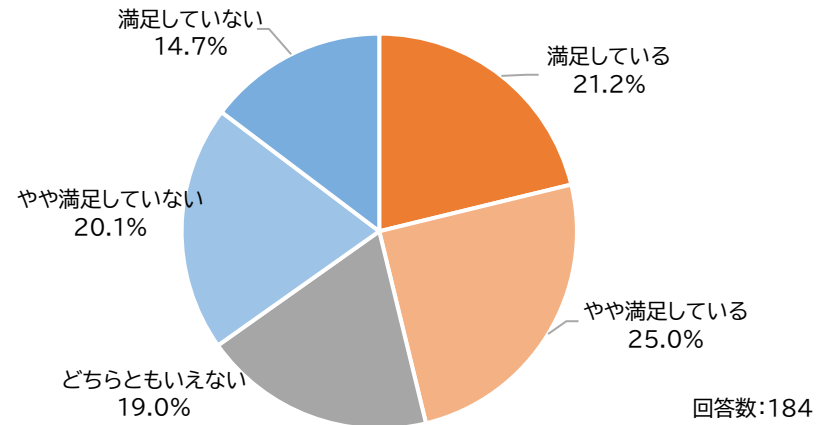
「まちづくり基本方針」にて挙げられている道路整備の方向性

- 「まちづくり基本方針」にて挙げられている、幹線道路や生活道路の整備方針を整理しました。

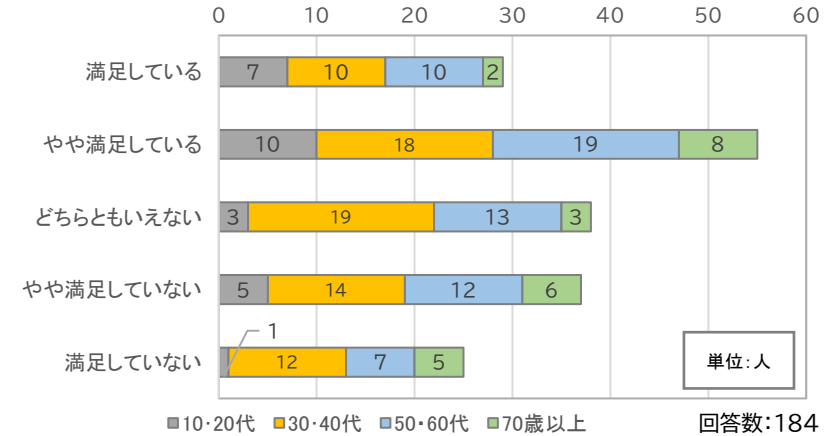
項目	整備内容
土地利用・市街地整備方針	駅周辺の拠点や商店街の整備に当たっては、地域の特性を踏まえつつ、道路空間等を有効に活用して車中心から人中心の空間へと転換し、誰にとっても魅力的で居心地が良く出かけたくなるまちづくりを推進する
道路整備方針	- 体系的な道路網の整備 幹線道路網の整備、身近な生活道路の整備(生活道路の整備、狭あい道路の拡幅整備等の推進) - 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保 人にやさしい道づくり(道路の特性に応じた人中心の道づくりの推進、道路空間の使い分け) 歩行者空間の整備(段差のない歩道、自転車通行帯、無電柱化、街路樹・植樹帯等グリーンインフラの活用) 他 - 歩行者等への安全対策の推進 交通安全施設等の整備、案内標識の設置など移動環境の整備、ビッグデータの活用など予防型の安全対策 - 自転車走行空間の確保 環境負荷の少ない自転車利用促進のため、安全な自転車走行空間の確保
交通整備方針	公共交通ネットワークの整備(幅員狭小部や危険箇所等における部分拡幅等の整備及び隅切り確保等の交差点の改良によるバス交通環境の改善)
ユニバーサルデザインのまちづくり方針	道路・公園等のバリアフリー化(既に歩道のある道路の整備機会を捉えての段差解消、歩道の設置を基本とした主要生活道路の整備)
防災・減災・事前復興まちづくり方針	- 地震等の災害に強いまちづくりの推進 防災都市基盤の整備推進(緊急輸送道路整備、緊急車両の通行を容易にする道路幅員確保) - 延焼遮断帯の形成(幹線道路の整備) - 無電柱化の推進
みどりと水のまちづくり方針	- 場所の状況に応じた緑化(道路幅員や歩道の設置状況などに応じた植樹や植込みによる緑化) - みどりと水の空間軸づくり(幹線道路について、国や東京都とともに歩道部分の積極的な緑化に努め、「みどりの軸」として形成を図る)
景観まちづくり方針	他施策との連携と普及啓発(魅力とにぎわいのあるまちづくり) 無電柱化やシンボルとなる植木等の育成、「歩行者利便増進道路制度」の活用、屋外広告物の規制誘導などにより、景観に優れた魅力あるまちの形成を図る
ゼロカーボンシティを目指すまちづくり方針	- ゼロカーボンシティの実現に向けた取組の推進 幹線道路網の整備、道路と鉄道の立体交差化による踏切の除却を進めるなど道路ネットワークを形成することで、渋滞緩和による走行燃費を改善し、温室効果ガス排出量の削減を図るなど、自動車交通に起因する環境負荷の軽減を図る - ヒートアイランド対策の促進(道路の遮熱性舗装や保水性舗装の整備 等)

アンケート結果（区政モニターアンケート）令和7年（2025年）6月実施

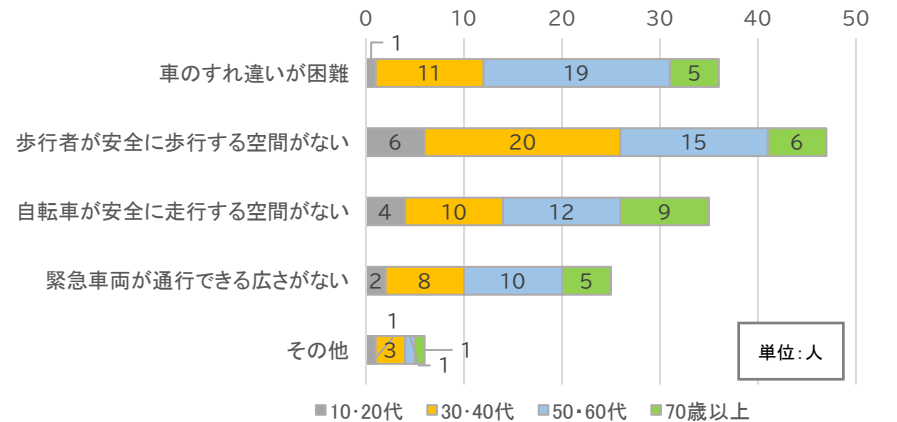
地域の生活道路の広さに満足していますか。



地域の生活道路の安全性に満足していますか。



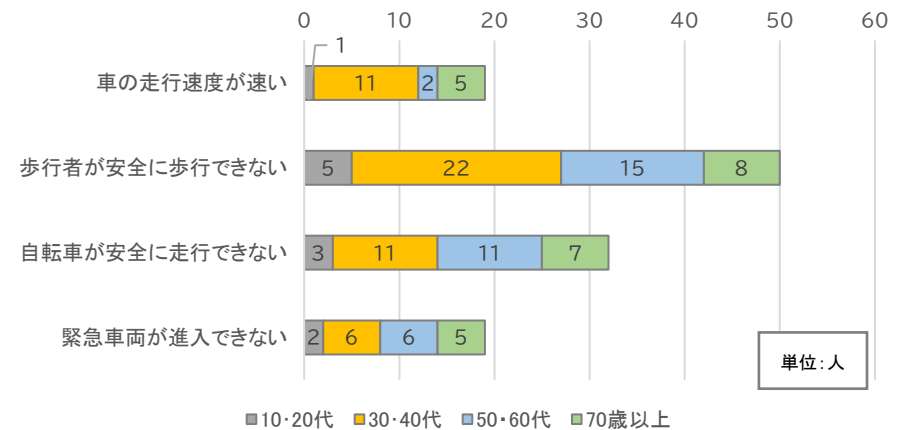
満足していない要因は何ですか。



【主な意見(原文)】

- 災害時の避難路として使えない。
- 緊急車両が入れない細い道がたくさんある。
- 朝夕の通勤時間帯に環7の抜け道になっていて、クルマのスピードが早いと、トラックが多い。

満足していない要因は何ですか。

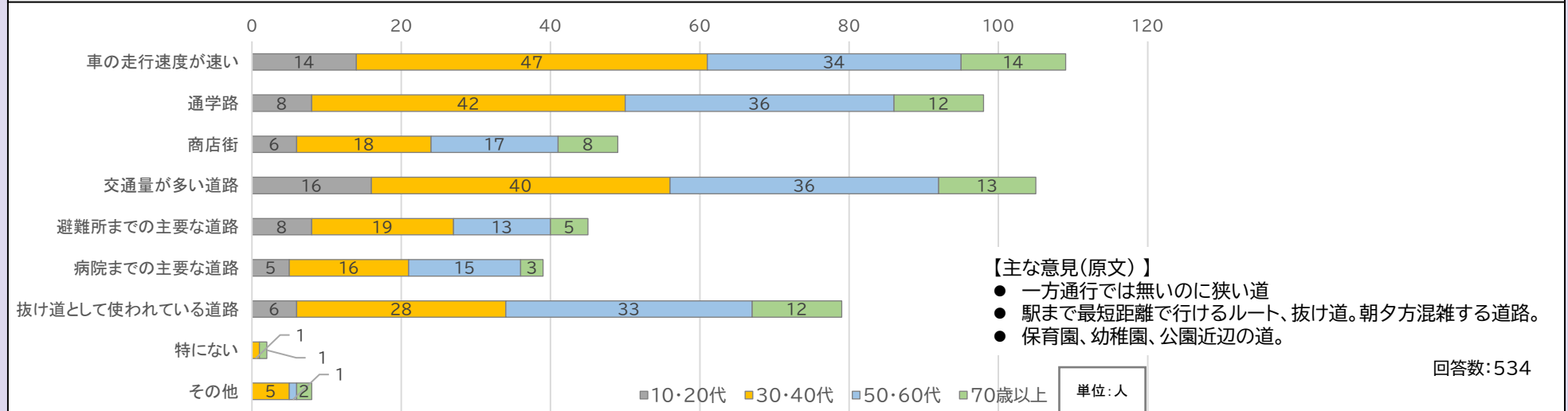


【主な意見(原文)】

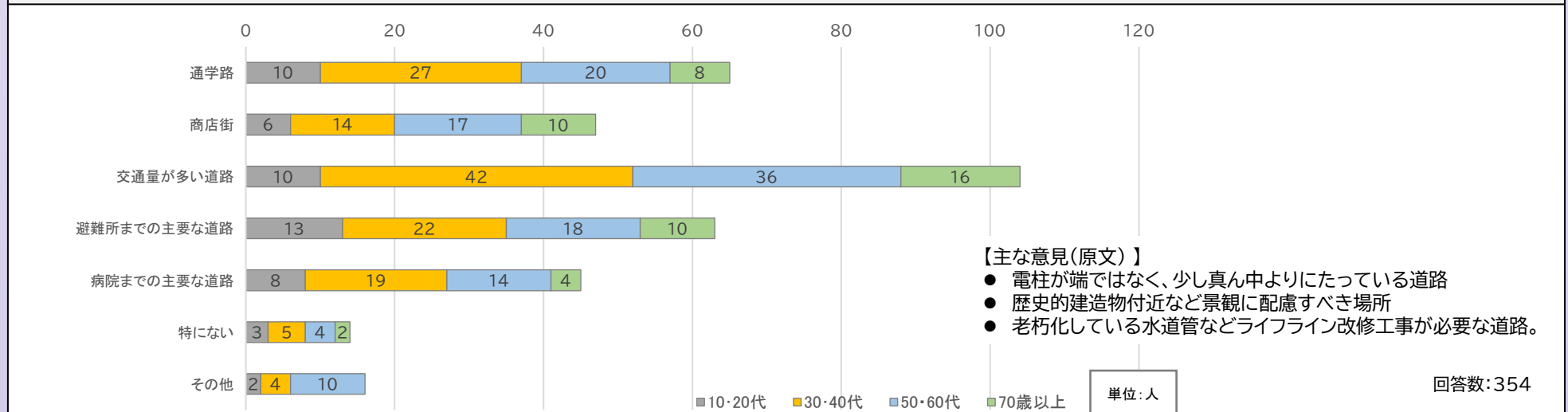
- 路上駐車が多い。
- 災害時の緊急輸送路、避難路として機能していない。
- 自転車などの運転マナー、交通ルールを守っていない。

アンケート結果（区政モニターアンケート）令和7年（2025年）6月実施

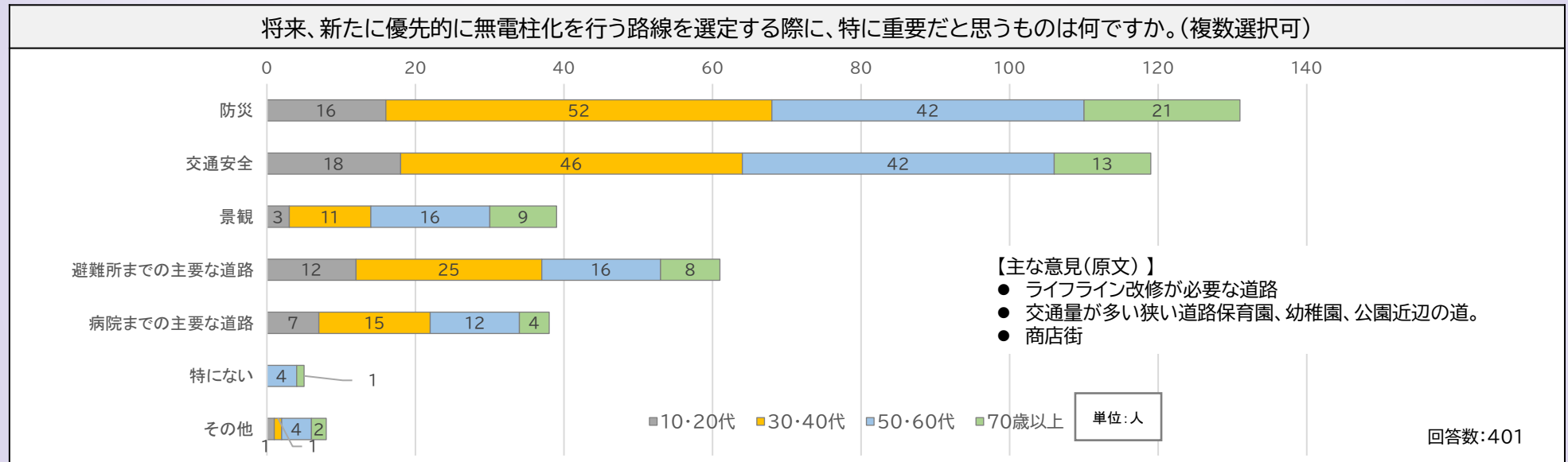
今後、どのような道路の安全対策を進めてほしいですか。（複数選択可）



無電柱化はどのような道路を優先するべきだと思いますか。（複数選択可）



アンケート結果（区政モニターアンケート）令和7年（2025年）6月実施



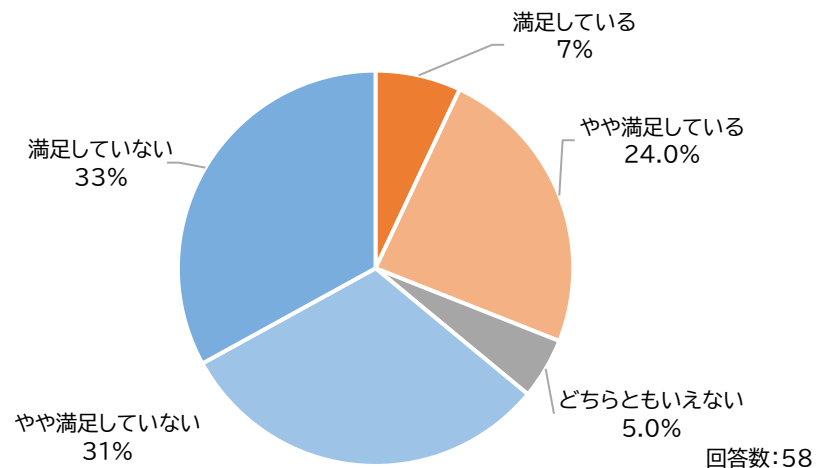
今後の道路整備(拡幅、安全対策など)に関するご意見を自由にお書きください。

【主な意見(原文)】

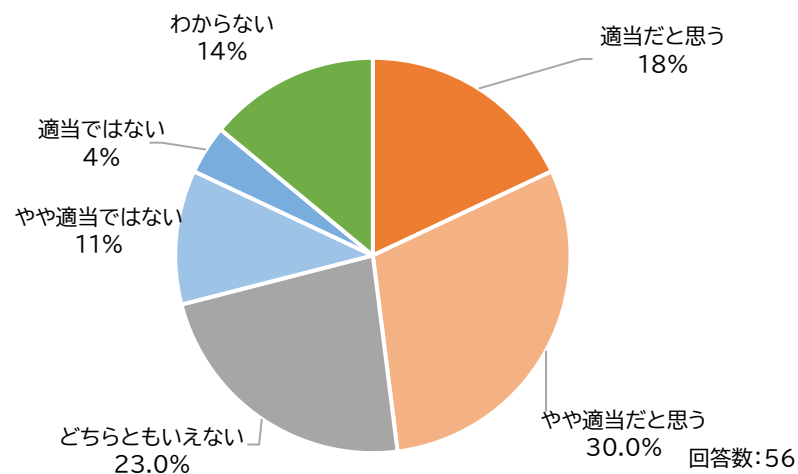
- 抜け道として使われる裏道の幅が狭く、車の通行速度が速いため歩行者(特に高齢者)が怖い思いをしている。これらのスポットを安全に歩けるようにする必要がある。
- 居住地区は、道路が狭隘で、かつ商店街にも隣接しているため、混雑時は歩行者には不便な道路となっている。また、木造住宅密集地域でもあり、火災の延焼防止のためにも、道路の拡幅や無電柱化は必須だと考える。
- 幅の狭い道路は車の通行規制をしていただきたい。
- 家と家が密接しているところも道路整備で安全性や防災面で安心できる街づくりができればと思う。
- 自転車の通行規則が厳しくなる中、車道を走る自転車の安全を確保できるようにしてほしい。車よりも歩行者優先の道路政策をしてもらいたい。
- 危険運転など、自転車のマナーが悪いため歩行者側や自動車側にも迷惑が掛かっている。カラーなどで自転車が走行する場所を明確に示してほしい。
- 自転車の通行区分が狭くて自動車と接触しやすい。自転車に乗る人にとっても、自動車を運転する人にとっても危険。子連れ、杖や車椅子を使用した通行が困難なケースも多いです。主要道路については拡幅したり、一方通行を設けたりして自転車が安全に走行できるようにしてほしい。
- 歩道や自転車路が十分確保できないのに、センターラインが設けられている片側1車線道路は廃止すべき。住宅地でもスピードを出しすぎる車が多いように思う。センターラインがあるから、運転者はスピードを出しやすく感じている。

アンケート結果（町会・自治会アンケート）令和7年（2025年）11月実施

地域の生活道路の広さに満足していますか。



「将来の道路網図」について、お住まいの地域において、幹線道路や生活道路の機能ごとに適当な配置だと思いますか。



生活道路の整備について、ご意見があれば記載ください。

【主な意見（原文）】

- 狭い道路に電柱があり、最近ではガードレールも整備されているが、ゴミの集積場所であったりして、植木が障害となったりして、非常に歩きにくくなっている。
- 道幅がせまく一方通行が多く車がすれ違えない。
- 歩行者優先の道路整備を第一に取り組んで欲しい。
- 計画図があることは20年前から知っているが、この20年間でほとんど進展していないように思う。既存道路の拡幅整備に注力してほしい。
- 積極的にやって欲しい。
- 居住者のご理解を経て電線類の地中化を進めることで狭あい道路が少しでも移動しやすくなる。
- 拡幅整備も重要だが、狭い道に個人宅の生け垣が道路側にはみ出している事があるが、自転車利用時非常に危険を感じる。
- 富士見丘駅周辺の道路は狭いが拡幅は難しいので、安全性、円滑性、利便性、住環境の課題を解決させる為には、電柱類の地中化が最も優れていると考えています。地中化する為には様々な課題もあると思いますが、是非前向きに検討して下さい。
- 生活道路については、自動車の通行もそうですが、自転車や電動キックボードの通行についても考えて欲しい。勿論、道路幅や利用している人のモラルも関与している事とは思いますが。将来の子供達やお年寄りが安心して歩ける道路を期待しています。
- 住居の移転や敷地割譲を伴う為に容易では無いが、計画を明示して出来るところから進めて欲しい。

道路構造令の概要

1. 道路構造令の趣旨

<道路構造令第1条>

道路を新設し、又は改築する場合の以下の基準を定める

- ・高速自動車国道及び一般国道の構造の一般的技術的基準
- ・都道府県道及び市町村道の道路法第30条第1項第1号、3号及び12号に係る事項の一般的技術的基準
- ・道路管理者である地方公共団体の条例で都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準を定めるに当たって参酌すべき一般的技術的基準

<道路の新設・改築に適用>

- 道路を新設・改築するときに適用範囲を限定していることは、法律は過去に遡り適用されないという考えと、基準に従って新設と改築が継続されることにより、将来的に統一された道路構造のネットワークが形成されるという考えに基づいている。
- そのため、道路構造令の規定に適合していない道路を、直ちに改修することは求められていない。

<一般的技術的基準>

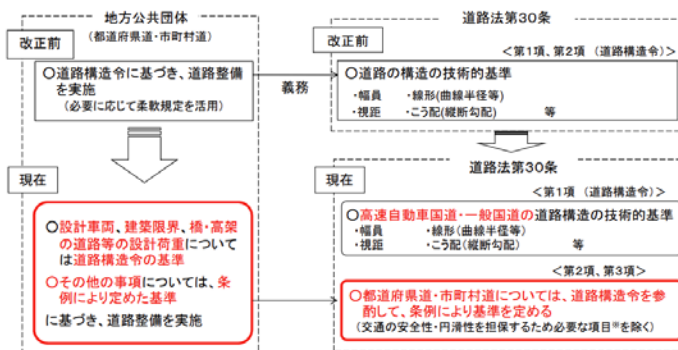
- 一般的技術基準とは、道路の通常の機能を確保し、通常の自然的・外部的条件に対応する技術基準ということである。
- したがって、特殊な条件のもとに存在する道路等、通常の自然的・外部的と異なる条件にある道路については、同令によらずその構造を個別に検討する必要がある。

1

《道路構造令》 道路の新設・改築に適用される 一般的技術的基準

特殊な条件のもとに存在する道路等においては個別に検討する必要がある

1. 地域主権改革一括法における道路構造令の取扱



- ➡ 地域の実情を反映した独自基準を策定するなど、多様な道路構造基準が制定
- ➡ (社)日本道路協会において独自基準の調査を実施

※ 交通の安全性・円滑性を担保するために必要な項目

- 1) 車両の規格等と道路構造の調整
- 2) 橋、高架の道路等の荷重条件

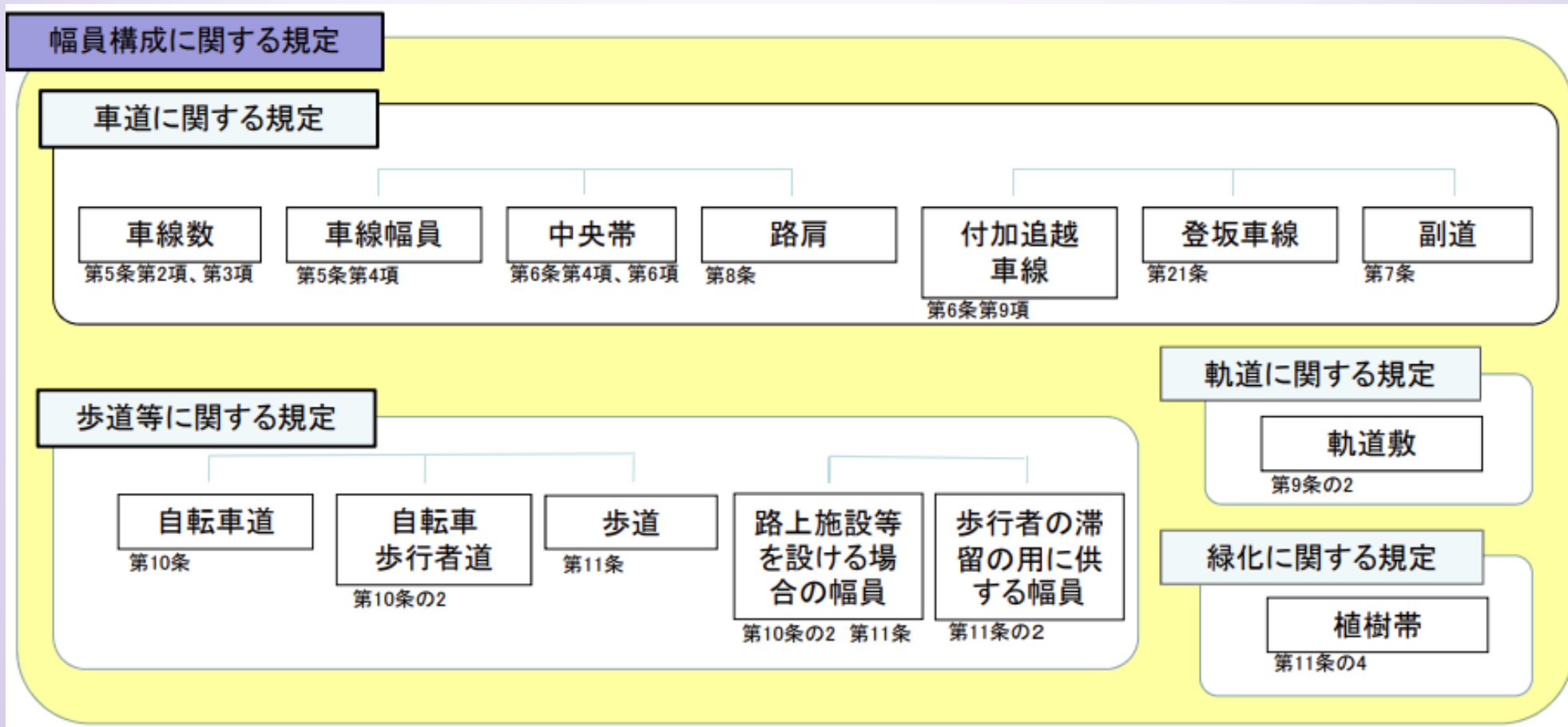
17

地域主権改革一括法により、市町村道については、道路構造令を参酌して、条例により基準を定める

杉並区が管理する道路の構造の技術的基準等に関する条例の制定
(平成25年(2013年)3月5日)

幅員構成に関する規定

- 道路を構成する各施設の幅員については、各条に規定されている。



注：記載の条項数字は道路構造令のものです

車道に関する規定

- 車道を構成する主な施設の幅員については、以下のとおり規定されている。

車線の幅員に関する規定

<道路構造令第5条第4項>

- 車線の幅員は、道路の区分に応じ、表に掲げる値とする
- ただし、必要がある場合、やむを得ない場合は、()内の値とすることができる

道路の区分		普通道路の車線幅員 (単位:m) ()内特例値	道路の区分		普通道路の車線幅員 (単位:m) ()内特例値
第1種	第1級	3.50 (3.75)	第3種	第1級	3.50
	第2級	3.50 (3.75)		第2級	3.25 (3.50)
	第3級	3.50		第3級	3.00
	第4級	3.25		第4級	2.75
第2種	第1級	3.50 (3.25)	第4種	第1級	3.25 (3.50)
	第2級	3.25		第2級, 第3級	3.00

路肩に関する規定

<道路構造令第8条第1項、第7項>

- 道路には車道に接続して路肩を設ける。

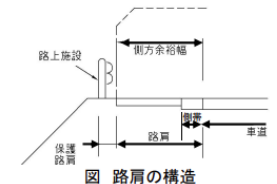
- ただし、中央帯又は停車帯を設ける場合においては、この限りでない。

- 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩を設けず、又はその幅員を縮小することができる。

<道路構造令第2条第12号>

[路肩]

- 道路の主要構造物を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分进行。



出典:道路構造令の解説と運用(令和3年3月(公社)日本道路協会)

自転車通行帯の幅員に関する規定

<道路構造令第9条の2>

◇設置要件

- 次の場合、車道の左端寄りに自転車通行帯を設けるものとする。
(やむを得ない場合、自転車道を設ける場合を除く。)
- 自動車及び自転車の交通量が多い道路
- 自転車の交通量が多い道路で、必要がある場合
- 自動車及び歩行者の交通量が多い道路で、必要がある場合

◇幅員

- 1. 5メートル以上(やむを得ない場合、1メートルまで縮小できる)。

<道路構造令第8条第2項、第4項、第7項>

- 普通道路の車道の左側に設ける路肩の幅員は、表の左欄に掲げる値以上とする。
(やむを得ない場合は、右欄の値まで縮小できる)
- 普通道路の車道の右側に設ける路肩の幅員は、表に掲げる値以上とする。

種級区分		普通道路の左側に設ける路肩の幅員		普通道路の右側に設ける路肩の幅員
第1種	第1,2級	2.5	1.75	1.25
	第3,4級	1.75	1.25	0.75
第2種	第1級	1.25	0.75	0.75
	第2級から第4級	0.75	0.5	0.5
第3種	第5級	0.5		
	第4種	0.5		0.5

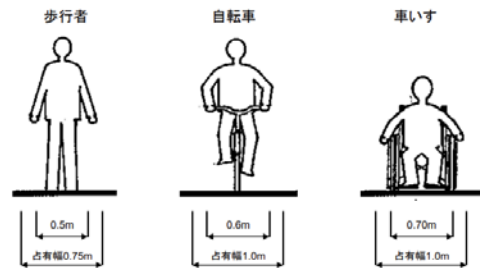
- 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩の幅員を縮小することができる。

歩道等に関する規定

- 歩道等を構成する主な施設の幅員については、以下のとおり規定されている。

占有幅の考え方

○道路構造令では、各モードの占有幅は規定されていないが、歩道等の幅員の根拠としては、各モードの物理的な必要とされる幅員に一定の余裕幅を加え占有幅と考える方法を採用している。
○具体には、歩行者、自転車、車いすの占有幅を基礎にして、すれ違い等の実際の交通形態を想定して、歩道等の幅員を規定している。



道路利用者の基本的な寸法

路上施設等を設ける場合の幅員に関する規定

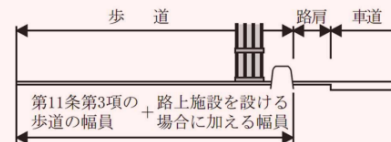
＜道路構造令第10条の2第3項、第11条第4項＞

・路上施設等を設ける場合、前項※に規定する幅員の値に以下の値を加えて同項の規定を適用するものとする。（第3種第5級（又は第4種第4級）の道路で、やむを得ない場合を除く）

横断歩道橋等を設ける場合	3メートル
ベンチの上屋を設ける場合	2メートル
並木を設ける場合	1.5メートル
ベンチを設ける場合	1メートル
その他の場合	0.5メートル

※：道路構造令第10条の2第2項、第11条第3項

＜路上施設を設ける場合の歩道の幅員の考え方＞



出典：道路構造令の解説と運用（令和3年3月（公社）日本道路協会）

＜路上施設を設ける箇所の歩道の拡幅の例＞



国道139号（山梨県西桂町）

歩道に関する規定

○都市部においては、一般的に日常的に歩行者の交通は多いため、歩道を設けることとしている。
○地方部の道路では、歩行者の交通量に応じて設置することとしている。
○地先の1車線道路等については、一般的には自動車の交通量は少ないため、必要に応じて設置することとしている。

＜道路構造令第11条第1項、第2項＞

- ・次の場合、両側に設ける（やむを得ない場合、自転車歩行者道を設ける場合を除く。）
 - 第4種の道路（第4級を除く）
 - 歩行者の交通量が多い第3種の道路（第5級を除く）
 - 自転車道若しくは自転車通行帯を設ける第3種の道路
- ・第3種（又は第4種第4級の道路）には、必要がある場合に設ける（やむを得ない場合を除く）

＜歩道＞



区道（東京都中野区）

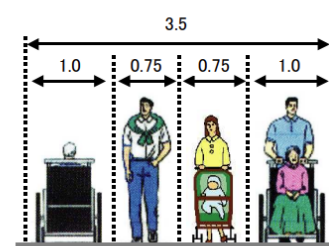
○歩道の幅員については、歩行者の交通の状況を考慮して、車いす2台がすれ違いできる2.0m以上を確保することとしている。

＜道路構造令第11条第3項、第4項、第5項＞

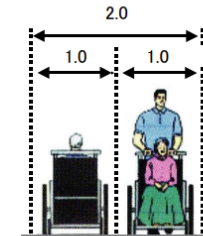
- ・歩行者交通量が多い道路は3.5m以上、その他の道路は2m以上とする
- ・幅員は、その道路の歩行者の交通の状況を考慮して定める

＜歩道幅員の考え方＞

（単位：m）



（歩行者が多い道路）

その他の道路
（車いすどうしのすれ違いを想定）