



1. 方針の策定にあたって

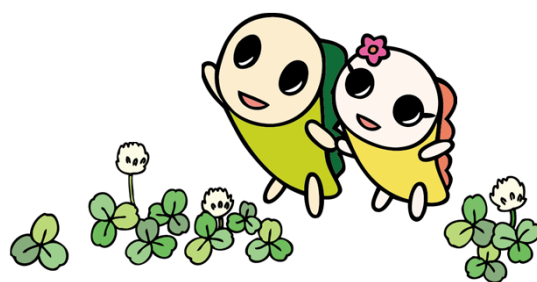
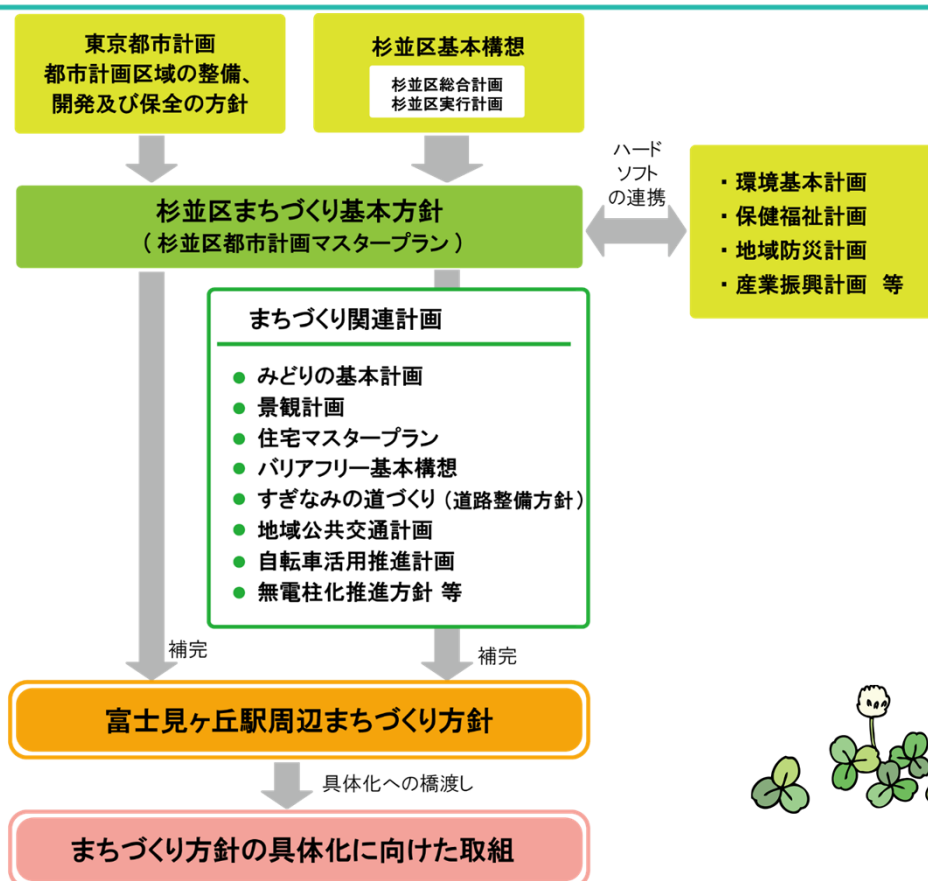
①背景・目的

- 富士見ヶ丘駅周辺では、都市計画道路放射第5号線の開通や富士見丘小学校の移転、富士見丘中学校の改築、都立高井戸公園の整備、区立富士見丘北公園の拡張整備等のまちづくりの契機となる様々な動きがあります。こうした状況を踏まえ、まちの安全・安心やにぎわいなど、まちの将来像を地域の方々と共有し、地域活性化や交流創出などに結びつけるため、令和6年3月に「**富士見ヶ丘駅周辺まちづくり方針**」を策定しました。

②位置づけ

- 「まちづくり方針」の位置付けは以下の通りとします。

- 既定の上位計画や関連計画等を前提とするとともに、「**杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）**」を補完するものとします。
- まちの将来像やその実現のための取組の方向性を示す「**まちのグランドデザイン**」として、**区民・事業者・行政が共有するもの**とします。
- 「杉並区まちづくり基本方針」にあわせ、**概ね20年後の未来を視野**に入れたものとします。
- まちづくりの具体化への**橋渡し**になるものとします。





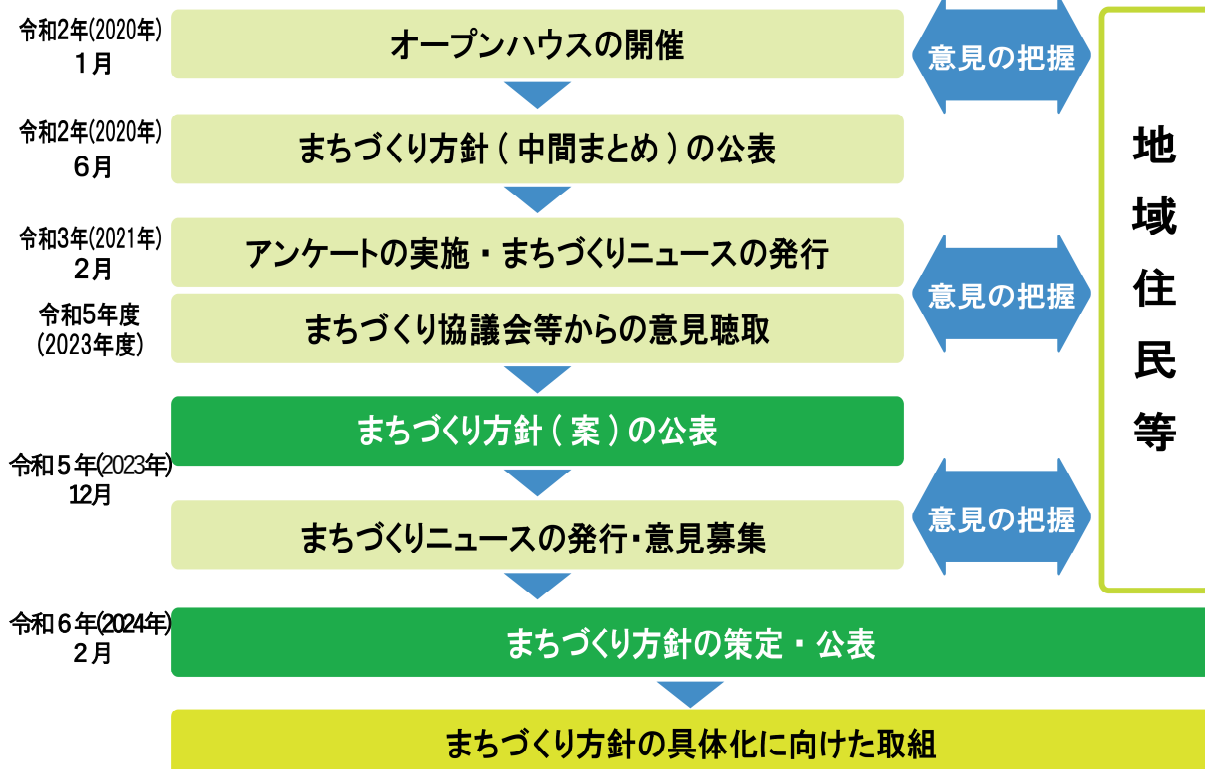
1. 方針の策定にあたって

③対象区域

- 公共施設の整備等の動きを踏まえ、「富士見ヶ丘駅及びその周辺の環境を良くし、安全で安心して生活が出来るまちづくり」を活動目的とした「富士見丘まちづくり協議会」の活動区域を対象区域とします。



④策定プロセス





2. まちの特性と課題

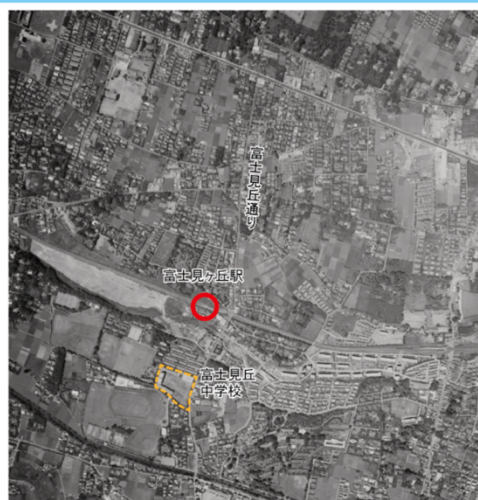
① まちの成り立ち

- 明治22 年(1889年) 町村制が施行され、高井戸村となる
- 大正15 年(1926年) 高井戸町となる
- 昭和 7 年(1932年) 大東京市が誕生し、大字、小字が廃止される
- 昭和 8 年(1933年) 帝都電鉄(現・京王井の頭線) が開通
- 昭和12 年(1937年) 水道道路(現・井の頭通り) が開通
- 昭和37 年(1962年) 住居表示法が公布され、新しい町名、番号に改定される
- 昭和51 年(1976年) 中央自動車道高井戸～調布間が開通する
- 平成23 年(2011年) 富士見ヶ丘駅改良工事(駅舎、南北通路環境) 完了
富士見丘商店街まちづくりルールが策定される
- 令和元年(2019年) 放射5号線が開通

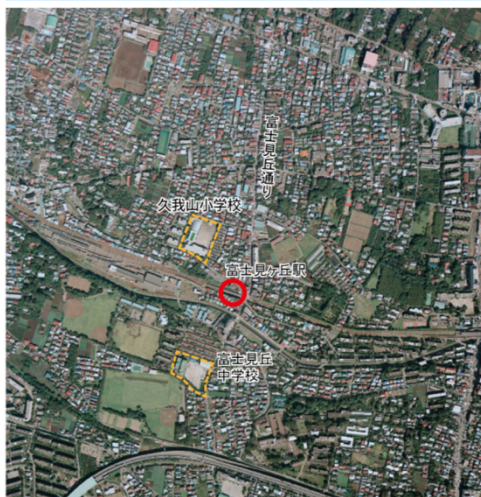
昭和 23 年 (1948 年)



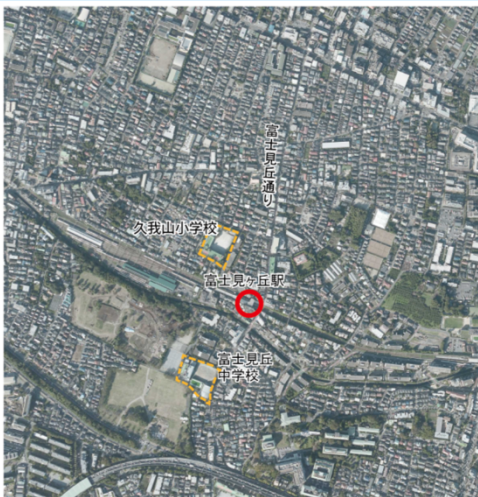
昭和 38 年 (1963 年)



昭和 54 年 (1979 年)



令和元年 (2019 年)



出典：国土地理院（地図・空中写真閲覧サービス）



2. まちの特性と課題

②上位計画での位置づけ

①【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)】

- 富士見ヶ丘駅周辺は「**身近な生活拠点**」に位置づけられています。

富士見ヶ丘駅周辺

- 富士見ヶ丘駅周辺では、駅周辺に身近な生活サービス機能の立地を誘導し、利便性の高い魅力ある身近な生活拠点として育成を図ります。
- 富士見ヶ丘駅前の主要生活道路では、地域住民等の意見を伺いながら、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優先整備路線として整備を検討します。あわせて、商店街の安全な歩行者空間の確保や駅前の広場機能の確保を検討するとともに、道路の安全対策を進めます。
- 神田川沿いの歩行者空間の確保を図るとともに、高井戸公園などへのアクセス機能の整備などを検討することにより、河川空間と大規模なみどりと水を生かした駅周辺の魅力づくりを図ります。

②【すぎなみの道づくり(道路整備方針)】

- 富士見ヶ丘通りは「**主要生活道路**
(**優先整備路線・安全対策路線**)」
に位置づけられています。



■優先整備路線図



富士見ヶ丘通り
(人見街道～放射5号線)
延長:880m

主要生活道路 とは

幹線道路を補完し、幹線道路で囲まれた地区内の自動車交通サービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者・自転車・車いす等が安全に通行できる道路

優先整備路線 とは

主要生活道路のうち、防災性、安全性を向上させるため優先的に道路拡幅を行う必要性が高い路線

安全対策路線 とは

主要生活道路のうち、現況の道路幅員において、早期に安全対策を行う必要性が高い路線



2. まちの特性と課題

②上位計画での位置づけ

③【杉並区自転車活用推進計画】

- 区では、安全で快適な自転車の利用環境をつくるため、「杉並区自転車ネットワーク計画（平成29年(2017年)3月策定）」に基づき、自転車通行空間の整備を進めてきました。
- 富士見ヶ丘通りは、当該計画において「自転車ネットワーク路線」に位置づけられており、令和2年度(2020年度)に自転車ナビマークと自転車ナビラインを整備しています。
- 今後は、区域内未整備の自転車ネットワーク路線を優先的に整備していきます。また、令和6年(2024年)3月に策定した「杉並区自転車活用推進計画」に基づき、有識者への意見聴取や警察等の関係機関と調整を図りながら、自転車通行空間の整備箇所を改めて検討する予定です。

④【杉並区バリアフリー基本構想】

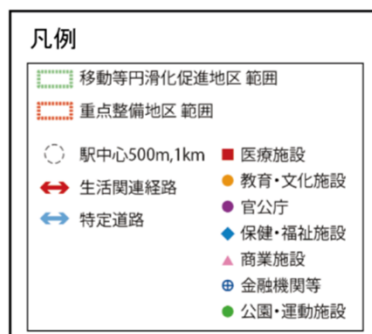
- 富士見ヶ丘駅・高井戸駅周辺地区は、「杉並区バリアフリー基本構想」において、「**重点整備地区**」及び「**移動等円滑化促進地区**」に位置づけられています。

地区の取組方針

- 2つの駅を一体的な地区としてバリアフリー化を推進
- 公園、学校の整備計画とあわせ、建築物のバリアフリー化、公園施設のバリアフリー化を推進
- 商店街の安全な歩行者空間の確保

移動等円滑化促進地区

- 高齢者や障害者等が利用する旅客施設等の生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区について、「移動等円滑化促進地区」として指定し、より面的・一体的なバリアフリー化を推進



出典：杉並区バリアフリー基本構想

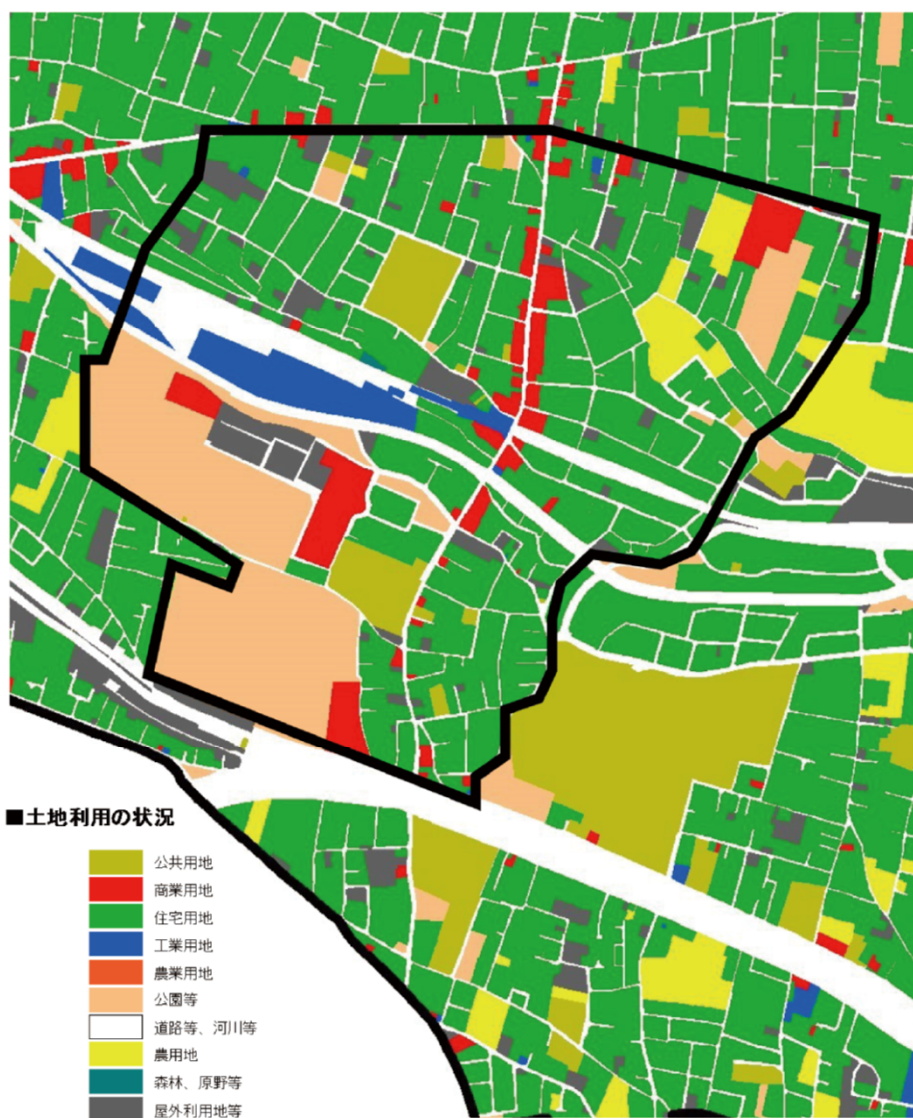


2. まちの特性と課題

③主な特徴

- 駅の北側エリアは、富士見丘通りに面した商店街とその後背には、低層戸建て住宅が立地しています。
- 駅の南側エリアは、都立高井戸公園や神田川・玉川上水沿いの景観形成重点地区、低層戸建て住宅地、一体的整備を進めている富士見丘小・中学校もあり、みどり豊かな静かな住宅地となっています。
- 都立高井戸公園など大規模なオープンスペースがあります。
- 土地区画整理事業を施行すべき区域に指定されている地域があります。

■土地利用現況図



すぎなみのまちの動き(平成31年(2019年)3月)



富士見丘商店街



戸建住宅地



都立高井戸公園



2. まちの特性と課題

まちづくり動向図、課題図

現状・動向

課題



● 都立高井戸公園の整備
(～R5)

● 放射5号線の全線開通 (R元.6)

■ 杉並区下高井戸五丁目から三鷹市
牟礼二丁目までの約3.6kmが四車
線で開通

● 富士見丘通りの更なる安全対策

● 駅前広場機能の確保による駅周辺環境の改良

● 駅周辺の商業の活性化

● 区立富士見丘北公園の拡張整備 (R5)

■ 区立久我山東保育園の移転改築に伴い、
跡地を一体的な都市計画公園として整備

● 富士見丘商店街まちづくりルール (H23.7)

■ 富士見丘商店街と富士見丘まちづくり協会の
連名で、商店街に面する建物の用途や、壁面
後退等のルールを定めている

【区域全体】

● 良好な住環境の維持・向上

● 災害時における円滑な避難
及び通行のための道路整備
(狭あい道路*等の整備)

● 都立高井戸公園の整備に
合わせた歩行者空間整備

● 中央道高井戸インターチェンジのオン
ランプ(入口)開設(未定)

● 富士見丘小学校・中学校の一体的整備による
改築予定 (R5～R7)と周辺道路整備 (R4～R8)

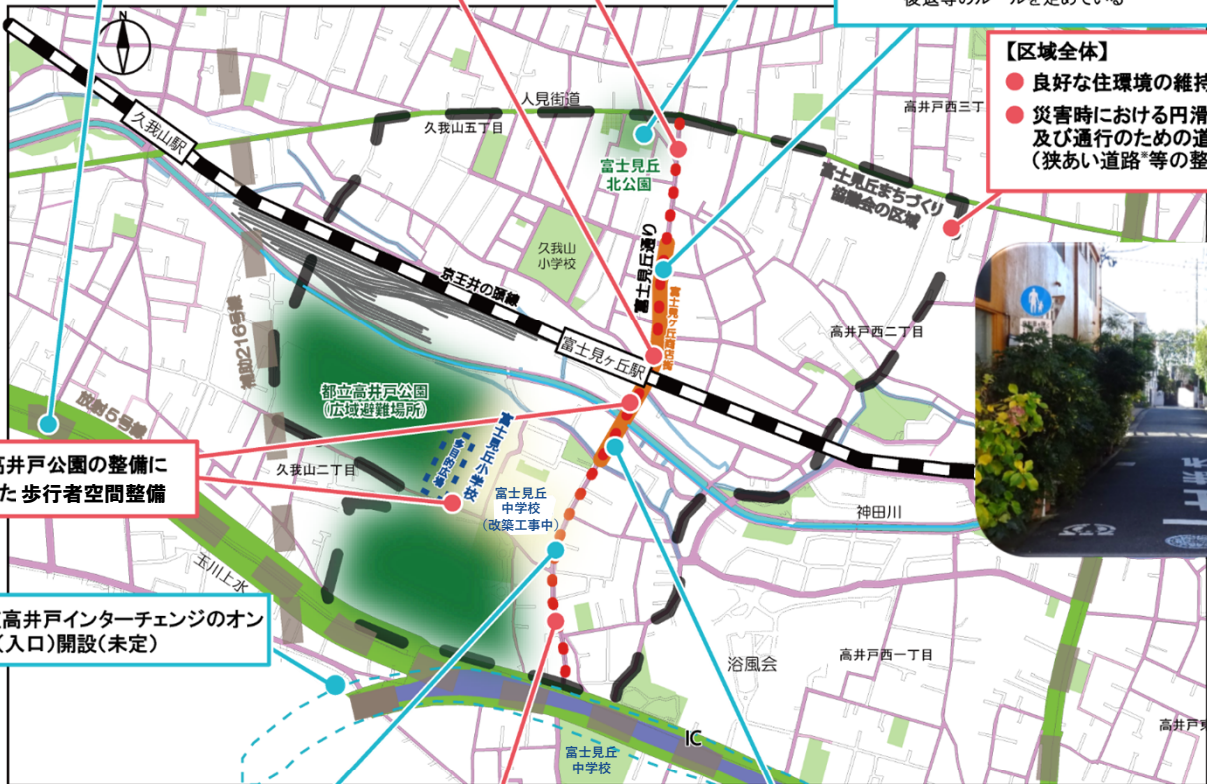
● 富士見丘小学校の移転・富士見丘 中学校の改築に合わせた、
児童の安全な通学路の確保

● 主要生活道路優先整備路線・安全対策路線の指定 (H28)

■ 防災性、交通の安全性を向上させるため、現況約6.5mの
幅員を9mに広げる必要性が高い路線

● 自転車ネットワーク路線(優先整備路線)の指定 (H28)

■ R2年度までに自転車ネットワーク路線において、車道混在の
整備が完了



※狭あい道路:幅員4m未満の道路(建築基準法第42条
第2項に基づき指定された道路など)。





3. まちの将来像と目標

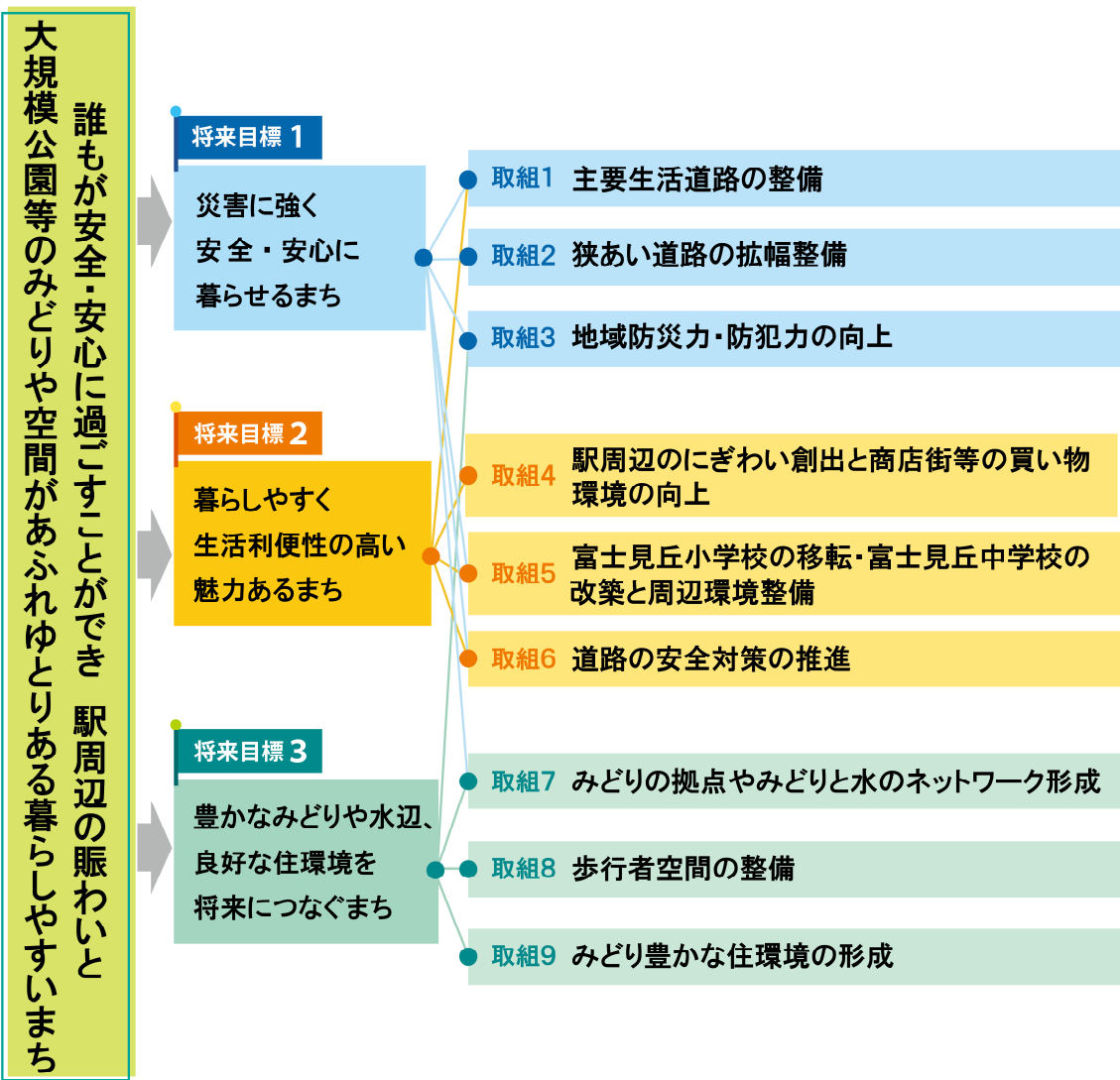
①まちの将来像

- 対象区域の現状や課題、意見交換会で頂いたご意見等を踏まえ、まちの将来像を次のように設定しました。

誰もが安全・安心に過ごすことができ 駅周辺の賑わいと大規模公園等のみどりや空間があふれゆとりある暮らしやすいまち

- 富士見ヶ丘駅周辺は、みどり豊かな住環境が広がるまちです。
課題である駅周辺の道路の改善や賑わい創出などに取り組み、誰もが住み続けたいまちを目指します。

②まちづくりの目標と取組





3. まちの将来像と目標

③具体的な取組内容

将来目標 1 災害に強く安全・安心に暮らせるまち

取組 1 主要生活道路の整備

災害時における円滑な消防活動や安全な避難路の確保など、災害に強く安全で安心して暮らせる道路及び歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路として、主要生活道路の整備に取り組むとともに、拡幅部の無電柱化を検討していきます。

特に、富士見丘通りは、主要生活道路のなかでも防災性、安全性を向上させるため道路拡幅を行う必要性が高い優先整備路線としての位置づけがあり、住民の皆さまのご意見を伺いながら拡幅整備に取り組めます。

取組 2 狭あい道路の拡幅整備

首都直下地震などの災害発生時の円滑な避難及び通行を確保するとともに、良好な住環境や安全で快適なまちづくりのため、狭あい道路の拡幅整備を推進します。

取組 3 地域防災力・防犯力の向上

富士見丘小・中学校の改築や主要生活道路の整備など駅周辺のまちづくりの動きに加え、広域避難場所に指定されている都立高井戸公園が整備されることにより、地域の防災機能が高まります。

あわせて、防災意識の啓発、初期消火設備の充実、初期消火や応急救護に関する防災訓練、震災訓練、消防団への支援などにより地域防災力の向上を図ります。また、防犯パトロールや環境美化活動等による地域防犯力の向上を推進し、安全・安心に暮らせるまちを目指します。

将来目標 2 暮らしやすく生活利便性の高い魅力あるまち

取組 4 駅周辺のにぎわい創出と商店街等の買い物環境の向上

駅周辺に身近なサービス機能の立地を誘導し、利便性の高い魅力ある身近な生活拠点としての育成を図り、にぎわい創出のため、富士見丘通りでのイベントの開催等、様々な手法を検討します。

商店街等の道路について、道路状況等に応じた歩行者空間の確保やバリアフリー化、自転車利用のルールの普及を踏まえた自転車活用の推進により、安全で移動しやすい交通環境や買い物環境の向上を図ります。あわせて、富士見ヶ丘駅前における広場機能の確保などについて検討します。

取組 5 富士見丘小学校の移転・富士見丘 中学校の改築と周辺環境整備

学校施設の改築を機に、都立高井戸公園などの周辺環境を生かした教育・スポーツ等の環境向上や地域防災力の強化を図ります。また、富士見丘通り等の周辺道路を整備し、安全な通学路の確保等を図ります。

取組 6 道路の安全対策の推進

生活道路等の安全性の更なる向上を目指し、車両の速度抑制や通過車両侵入の抑制につながる対策について、所轄警察署等と協議を図りながら検討します。

また、エリアを選定して歩車分離を進めるほか、自転車の安全利用に関する講習会の実施や区公式HP、動画配信アプリ、SNSなど様々な媒体を活用し、自転車利用のルールの普及とマナーの向上を図ることで、道路のさらなる安全対策を進めます。



3. まちの将来像と目標

③具体的な取組内容

将来目標 3 豊かなみどりや水辺、良好な住環境を将来につなぐまち

取組7 みどりの拠点やみどりと水のネットワーク形成

都立高井戸公園では、令和2年度(2020年度)の一部開園以来、野球場などのスポーツ施設や広場の整備が行われてきましたが、引き続き公園利用等について東京都と連携・協力していくとともに、神田川や玉川上水の水辺、放射5号線といった帯状のみどりと公園のみどりを連続させ、みどりと水のネットワークの形成を促進します。

河川沿いの公園や緑地などを活用して、楽しく水と親しめる景観づくりやスポーツ施設の充実、防災機能強化を図ります。

取組8 歩行者空間の整備

神田川沿いの楽しく水と親しめる景観づくりや、周辺のまちづくりの進捗等による地域環境の変化に応じて、みどりの拠点（都立高井戸公園周辺）や身近な生活拠点（駅）を結ぶ、歩行者空間の整備を図り、安全で快適な散策空間を創出します。

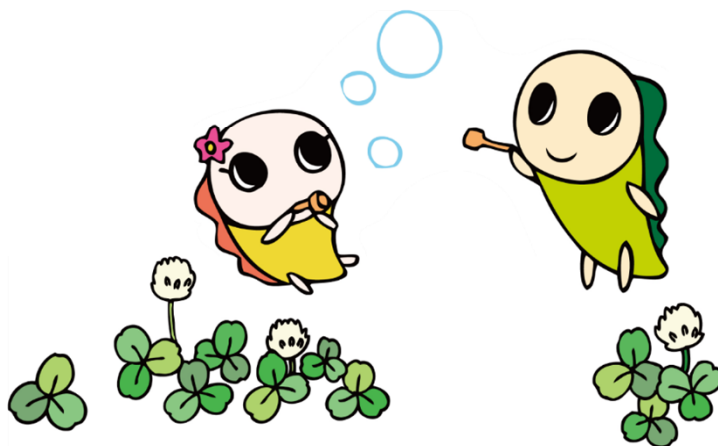
取組9 みどり豊かな住環境の形成

まとまりのある農地の保全など、現在の良好な住環境を保全し、みどり豊かなゆとりある低密度住宅地として育成します。

土地区画整理事業を施行すべき区域に指定されている区域では、戸建て住宅を中心とした落ち着いたきのあるみどり豊かな低密度住宅の形成を図ります。

玉川上水や神田川沿いの住宅地については、景観法による制度の適切な運用や生活道路の整備により、みどり豊かで景観に優れたゆとりある低密度住宅地として保全・育成を図ります。

保護樹木の指定促進や屋上・壁面・接道部緑化助成などによる民有地緑化推進を図ります。





4. まちづくり方針の実現に向けて

① 具体化に向けた今後の取組

① 区民・事業者・行政の協働によるまちづくりの推進

まちづくり方針の具体化にあたっては、区民・事業者・行政が、この方針で示すまちの将来像と目標、その実現に向けた取組の方向性を共有し、それぞれが担う役割と責務を果たしながら、協働してまちづくりを進めていく必要があります。

区では、まちづくり方針に基づき、行政主体の整備事業などの実施、民間事業等に対する適切な規制・誘導、区民主体のまちづくり活動の支援等に取り組むとともに、総合的な視点から、区民・事業者と連携しながら各取組の進行管理と調整を図っていきます。

② ハード・ソフトの取組の連携によるまちづくりの推進

まちづくり方針の実現に向けて、様々な地域資源の活用や、まちの特徴を生かすライフスタイルや住まい方を意識し、基盤整備等のハード面の取組と地域・産業・文化活動等のソフト面の取組の連携によるまちづくりを進めます。

区では、町会、自治会、商店会をはじめ、富士見ヶ丘まちづくり協議会や NPO 等の様々な地域の住民や関係者との意見交換や情報共有を行いながら、地域主体によるエリアマネジメント等、まちづくりのルールづくりや公共空間の効果的な利活用等の取組を積極的に支援します。

③ 戦略的・計画的なまちづくりの推進

まちづくり方針の実現に向けた様々な取組については、緊急性や実現可能性、費用対効果等を踏まえつつ、その実施時期について、短期【概ね5年】、中長期【概ね5～20年】的な視点をもって、戦略的・計画的に進めていく必要があります。

区では、それぞれの取組の進捗状況や効果を検証しながら、必要に応じてまちづくり方針の見直しを行い、まちの動向や社会経済環境の変化に的確に対応したまちづくりの推進を図っていきます。



4. まちづくり方針の実現に向けて

②今後のスケジュール(主な取組例等)

●まちの将来像を実現するための3つの目標を踏まえ、各取組について、一体的・総合的に進管理を行います。

また、まちづくりの機運の高まりなどに応じて、中央道高井戸オンランプ開設に向けた取組支援や駅周辺のバリアフリーの推進を行います。

短期的取組(概ね5年)

中長期的取組(概ね5~20年)

将来目標 1 災害に強く安全・安心に暮らせるまち

取組 1 主要生活道路の整備

・「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」に基づく主要生活道路の優先整備路線・安全対策路線の整備

・次期方針に基づく整備

取組 2 狭あい道路の拡幅整備

・「狭あい道路拡幅整備事業」に基づく狭あい道路の拡幅整備

取組 3 地域防災力・防犯力の向上

・都立高井戸公園(R6追加開園予定) ・地域防災力・防犯力の向上(防災意識の啓発、防災訓練、防犯パトロール等)

将来目標 2 暮らしやすく生活利便性の高い魅力あるまち

取組 4 駅周辺の賑わい創出と商店街等の買い物環境の向上

・「すぎなみの道づくり(道路整備方針)」に基づく主要生活道路の優先整備路線・安全対策路線の整備

・次期方針に基づく整備

・にぎわい創出の手法検討

・にぎわい創出に資する取組の実施

・駅前の広場機能の確保などの検討

取組 5 富士見丘小学校の移転・富士見丘中学校の改築と周辺環境整備

・中学校の改築工事
・小学校・中学校新校舎運用
・周辺道路の整備

・周辺環境の維持・管理

取組 6 道路の安全対策の推進

・危険箇所への交通安全施設の設置

・自転車安全利用に関する講習会
自転車ルールの普及・マナーの向上

将来目標 3 豊かなみどりや水辺、良好な住環境を将来につなぐまち

取組 7 みどりの拠点やみどりと水のネットワーク形成

・都立高井戸公園(R6追加開園予定)

・公園の維持・管理やにぎわいの創出

取組 8 歩行者空間の整備

・歩行者空間の整備の検討

・歩行者空間の整備

取組 9 みどり豊かな住環境の形成

・民有地緑化の誘導
・周辺環境の維持・管理

まちづくりの主な方針と 富士見丘通りの主な課題

■ まちづくりの主な方針

【富士見丘通りに係るまちづくり】

すぎなみの道づくり（道路整備方針）で、主要生活道路（優先整備路線）として位置づけており、住民の皆様のご意見を伺いながら、富士見丘通りの拡幅整備に取り組み、富士見丘通りの防災性や安全性を向上させます。

【身近な生活拠点としてのまちづくり】

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）で、身近な生活拠点として位置づけており、駅周辺の商業の活性化や環境の改良など取り組みを進め、暮らしやすく生活利便性の高いまちを目指します。

【みどりと水に係るまちづくり】

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）で、みどりの拠点として位置づけており、都立高井戸公園へのアクセス機能の整備や神田川沿いの歩行空間の確保を図ります。

■ 富士見丘通りの主な課題



通りの幅員が狭く、車両通行も多い状況となっています。



富士見丘小学校の移転に合わせて、児童の安全な通学路を確保する必要があります。



人見街道との交差点は、歩行者と車両が錯綜する状況となっています。



放射5号線の開通に伴い、富士見丘通りへの自動車の流入が増加しています。

富士見ヶ丘駅周辺における まちづくりの動向

● 平成28年3月

富士見丘通りが主要生活道路（優先整備路線）、安全対策路線に指定

👉 「交通安全対策への取組み」をご覧ください！

〰
● 令和元年6月

放射5号線の全線開通



全線開通前後の交通量調査によると、放射5号線から富士見丘通りに入る自動車が **190%程度増**

※2015年、2019年の交通量調査の基づく

〰
● 令和5年9月

富士見丘小学校新校舎開校

● 令和6年3月

富士見丘北公園の拡張整備

今後は、方針の内容に沿って、取組みを進めていきます。

● 令和6年3月

富士見ヶ丘駅周辺まちづくり方針の策定

● 令和6年6月

都立高井戸公園の追加開園

追加開園により、運動施設等の使用が開始されました。今後は駅から公園までの歩行者等の増加が見込まれます。

● 現在



小学校の整備に合わせて、先行整備された歩行者空間



将来的な整備イメージ

学校整備に合わせて、**周辺道路の整備**を行っています。

〰
● 令和8年4月（予定）

中学校新校舎開校

● 令和8年度3月（予定）

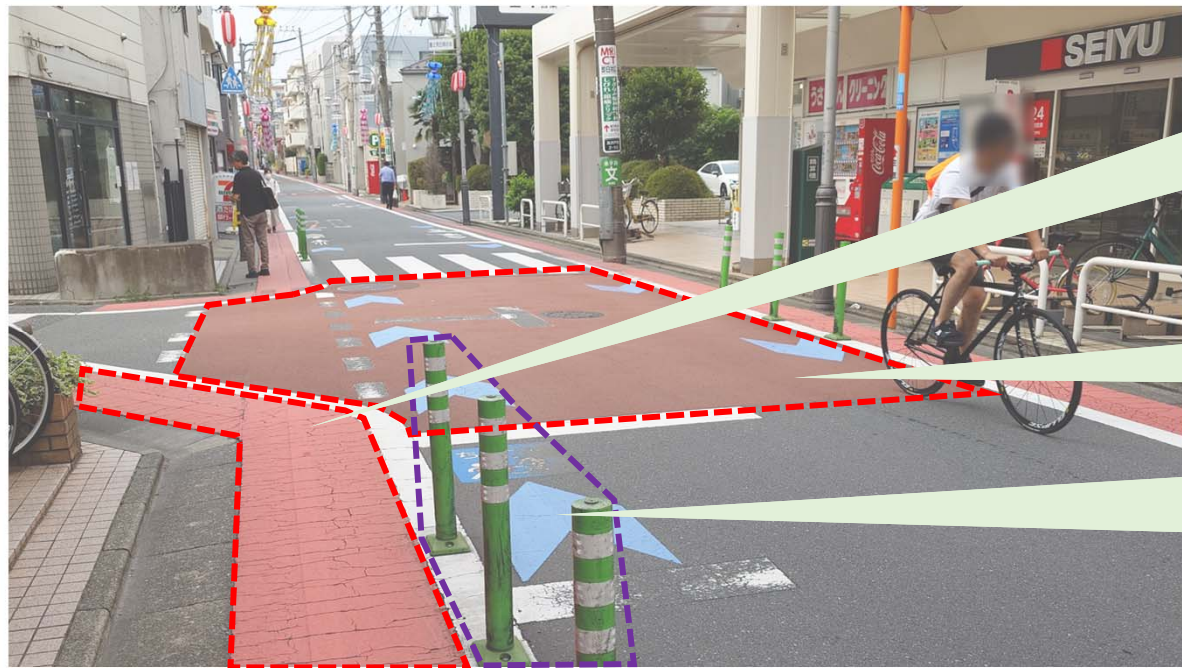
富士見丘通り約170mの拡幅整備予定（富士見丘遊園から富士見丘中学校までの区間）

👉 「富士見丘通りの将来イメージ①」をご覧ください！

〰
👉 「参考事例のご紹介①②」をご覧ください！

富士見丘通りの交通安全対策への取り組み

■ カラー舗装などによる視覚的な対策

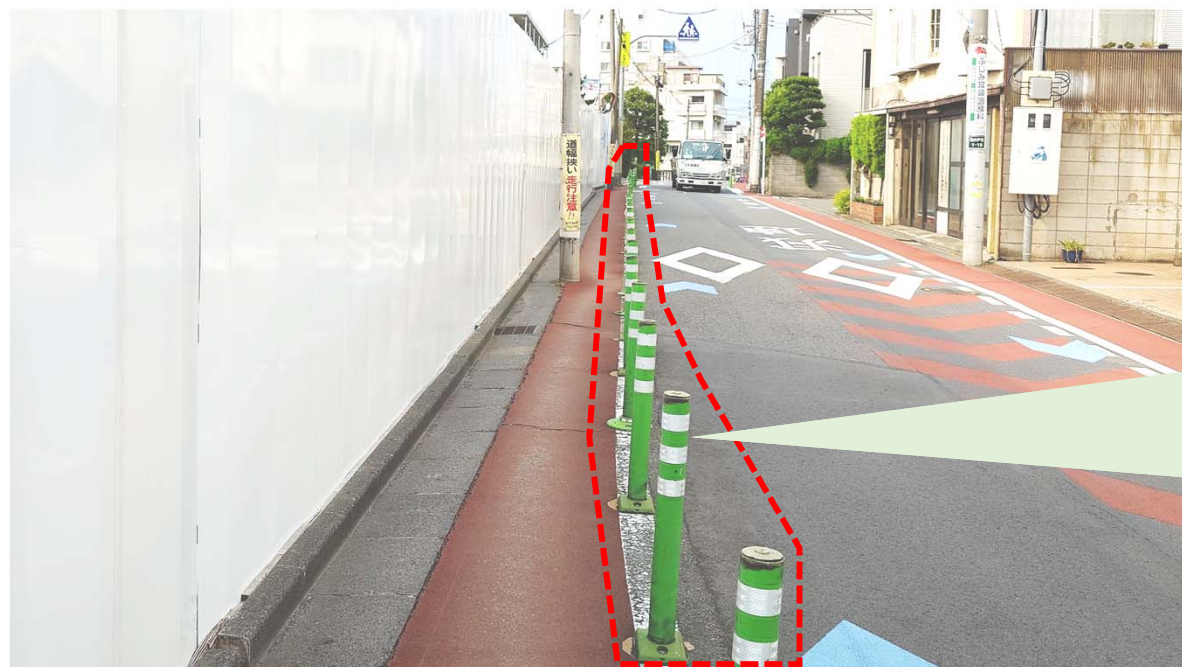


路側帯の内側（通りの両側）は、**車道と区分**するために、赤色系の舗装としています。

交差点付近は、**注意喚起**のために赤色系の舗装としています。

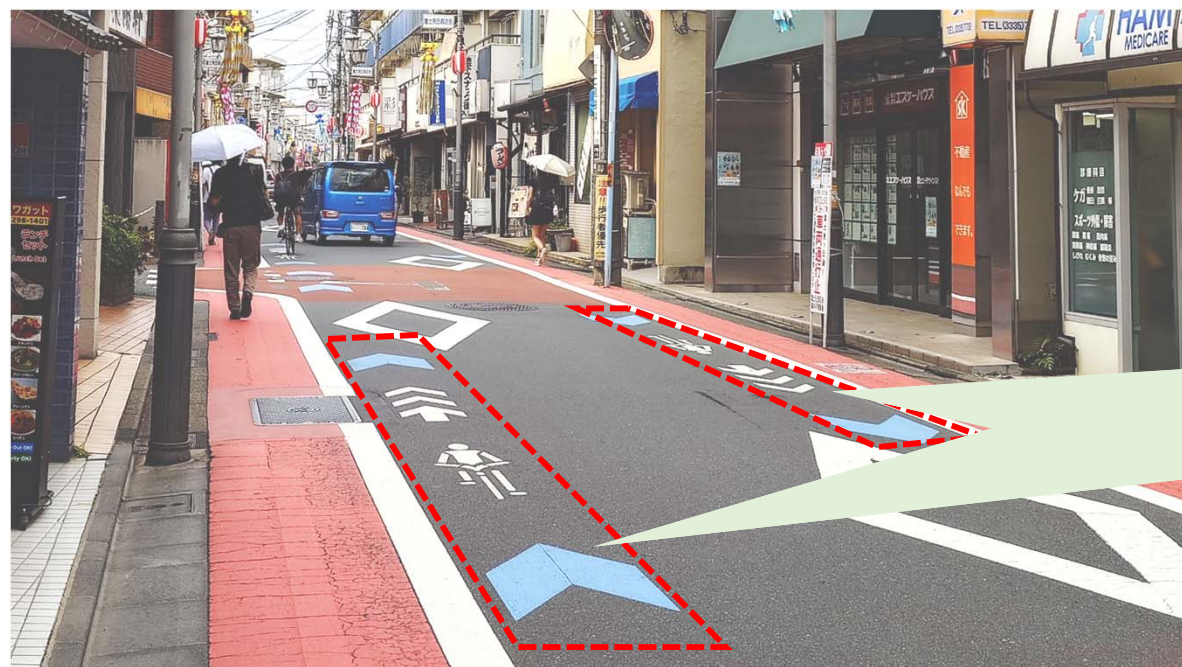
交差点付近などにポストコーンを設置して、速度抑制対策を行っています。

■ ポストコーンの設置による物理的・視覚的な対策



歩行者の安全性を確保するため、緑色のガイドポストを通りの複数箇所に設置しています。
なお、緑色は「安全」や「保護」等を意味する色彩として、利用しています。

■ 自転車ナビマーク・ナビラインの表示による自転車の誘導



自転車走行を誘導するために、通りの両側に自転車ナビマークと、自転車ナビラインを表示しています。
これにより、自転車の逆走等を防ぎ、**歩行者の安全性を高める**役割を果たします。

参考事例のご紹介①

■ 地元主導で通りを一方通行化（豊島区・立教通り）

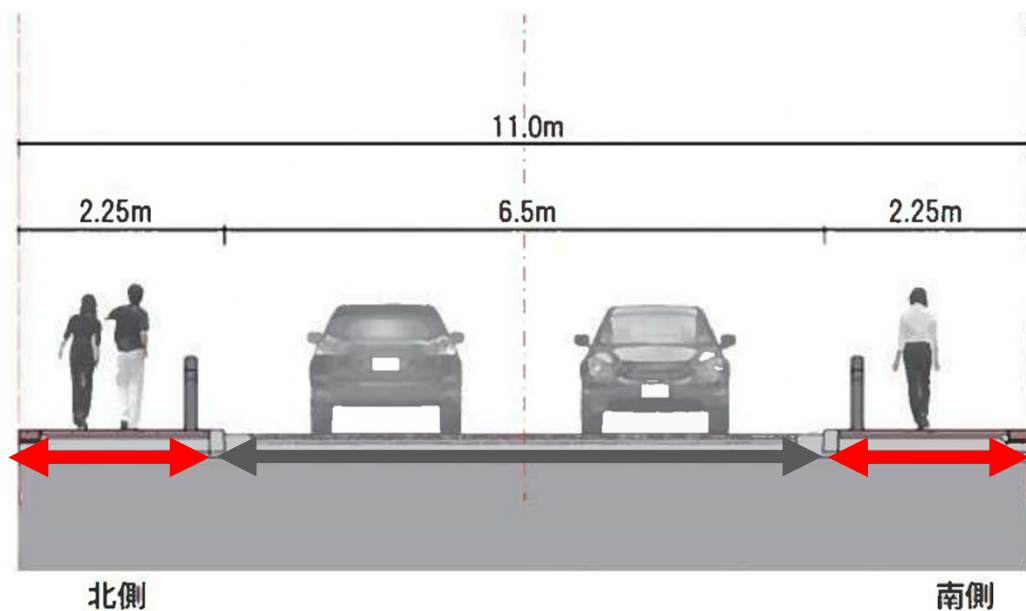


※豊島区HPより

沿道の町会や商店街等で構成された協議会で、歩行者を優先した道路づくりを検討しました。

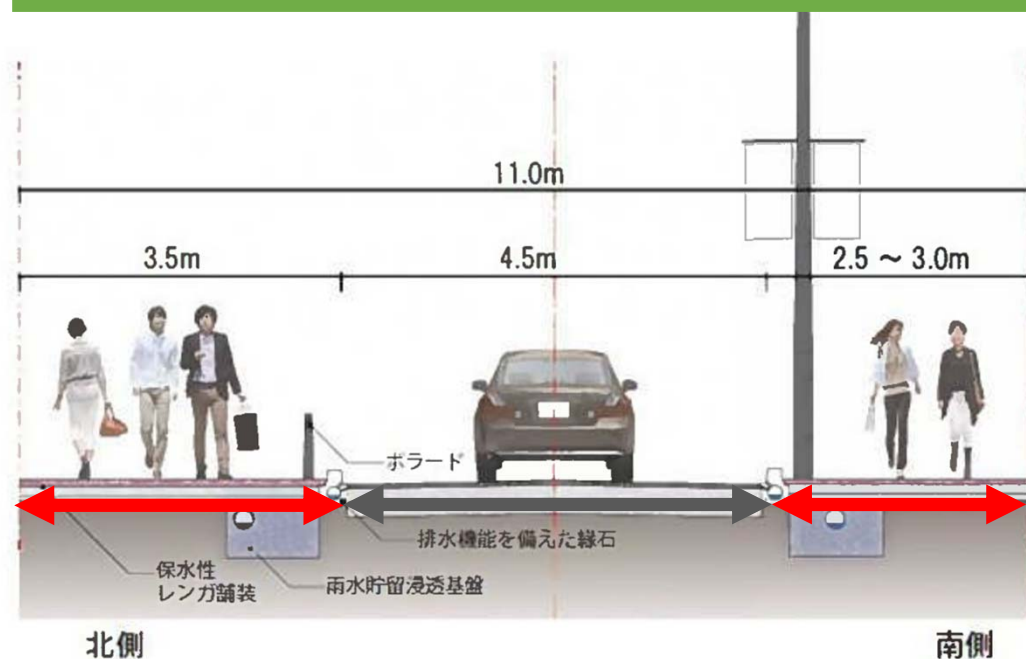
周辺の状況等を踏まえて、無電柱化と合わせた一方通行化の検討を行い、複数案の中から、一部路線を一方通行化する整備方針を協議会で決めました。

現在の道路断面



車道幅員：6.5m
歩道幅員：4.5m

一方通行化後の道路断面



車道幅員：4.5m（2.0m減）
歩道幅員：6.0～6.5m（1.5～2.0m増）

※立教通り整備事業説明会資料（豊島区）を加工して作成

現在の様子



歩道幅員：2.25m

一方通行化後のイメージ

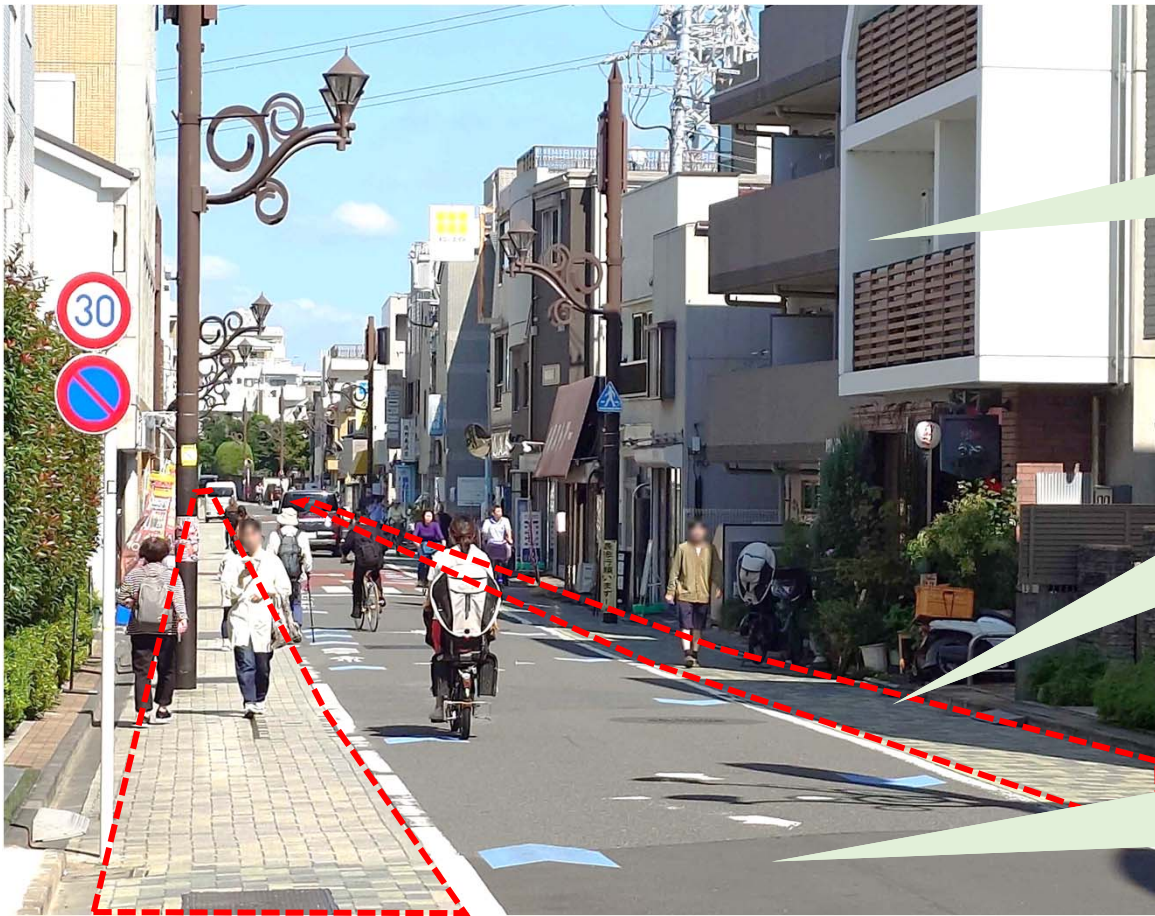


歩道幅員：3.5m

※立教通り整備事業説明会資料（豊島区）より

参考事例のご紹介②

■ 歩きやすい道路としての整備（永福町北口商店街通り）



沿道の防災性や景観の向上等の目的から、**無電柱化**をしています。

無電柱化に合わせて、路側帯を**ブロック系の舗装**として、歩行空間を確保しています。

車道と歩道に段差や車止めを設けないことで、**歩行者と車両が共存**した通りとなっています。

■ ライジングボラードの設置（新潟市・日和山小学校前道路）



通学路の安全性を確保するために、通学時間帯のみ**ボラードを上昇**させて、**車両の時間帯規制**を実施しています。

許可車両等はライジングボラードが降下して、**通行可能**となります。

両端に固定式のボラードを設置して、**車両のすり抜けを防止**しています。

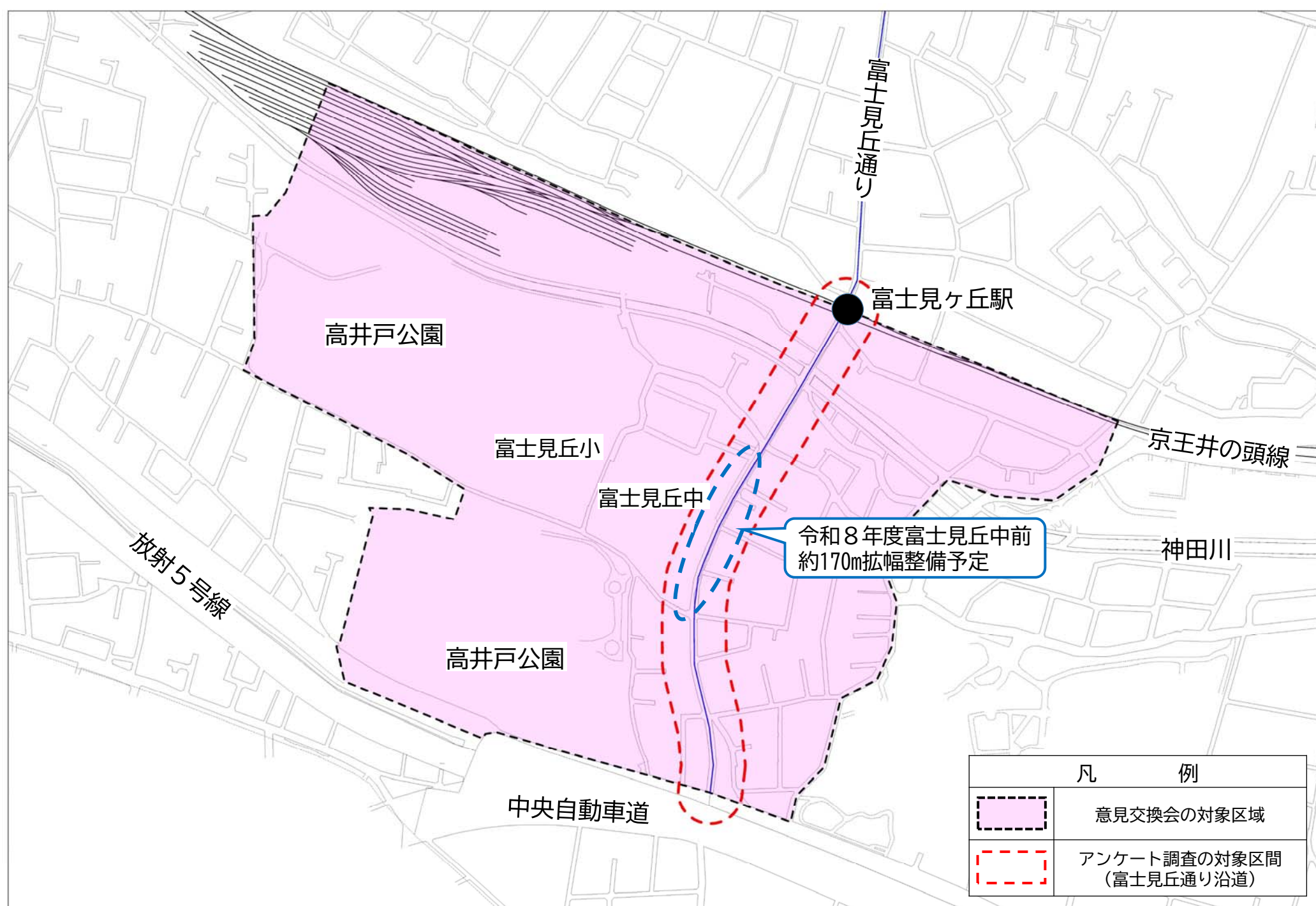
※ライジングボラード事例集2018（国土交通省）より

次回、富士見丘通り南側に関する 意見交換会を開催します

■ 意見交換会の開催について

- 令和8年度富士見丘中前の拡幅整備を契機として、令和6年度内（1～3月）に井の頭線から放射5号線までの富士見丘通りに関する意見交換会を開催します
- あわせて富士見丘通り沿道の関係者の方にアンケート調査を実施します
- 今回のオープンハウスでありました富士見丘通りに関するご意見などもご紹介する予定です

意見交換会の対象区域（案）



富士見丘通りの将来イメージ ①

- 区営富士見丘アパートから現在改築中の富士見丘中学校の間の区間
道路幅員 6.0m → 9.0m



※これは現時点で想定される通りの将来的な整備イメージであり、このとおりに整備されることが決まっているわけではありません。

富士見丘通りの将来イメージ ②

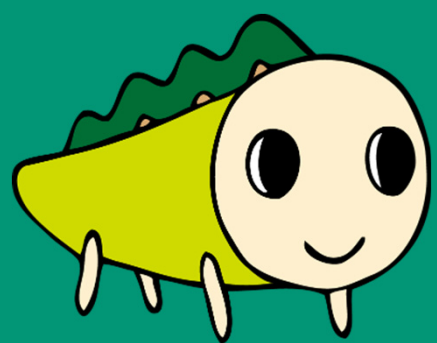


※これは現時点で想定される通りの将来的な整備イメージであり、このとおりに整備されることが決まっているわけではありません。

富士見丘通りの将来イメージ ③



※これは現時点で想定される通りの将来的な整備イメージであり、このとおりに整備されることが決まっているわけではありません。



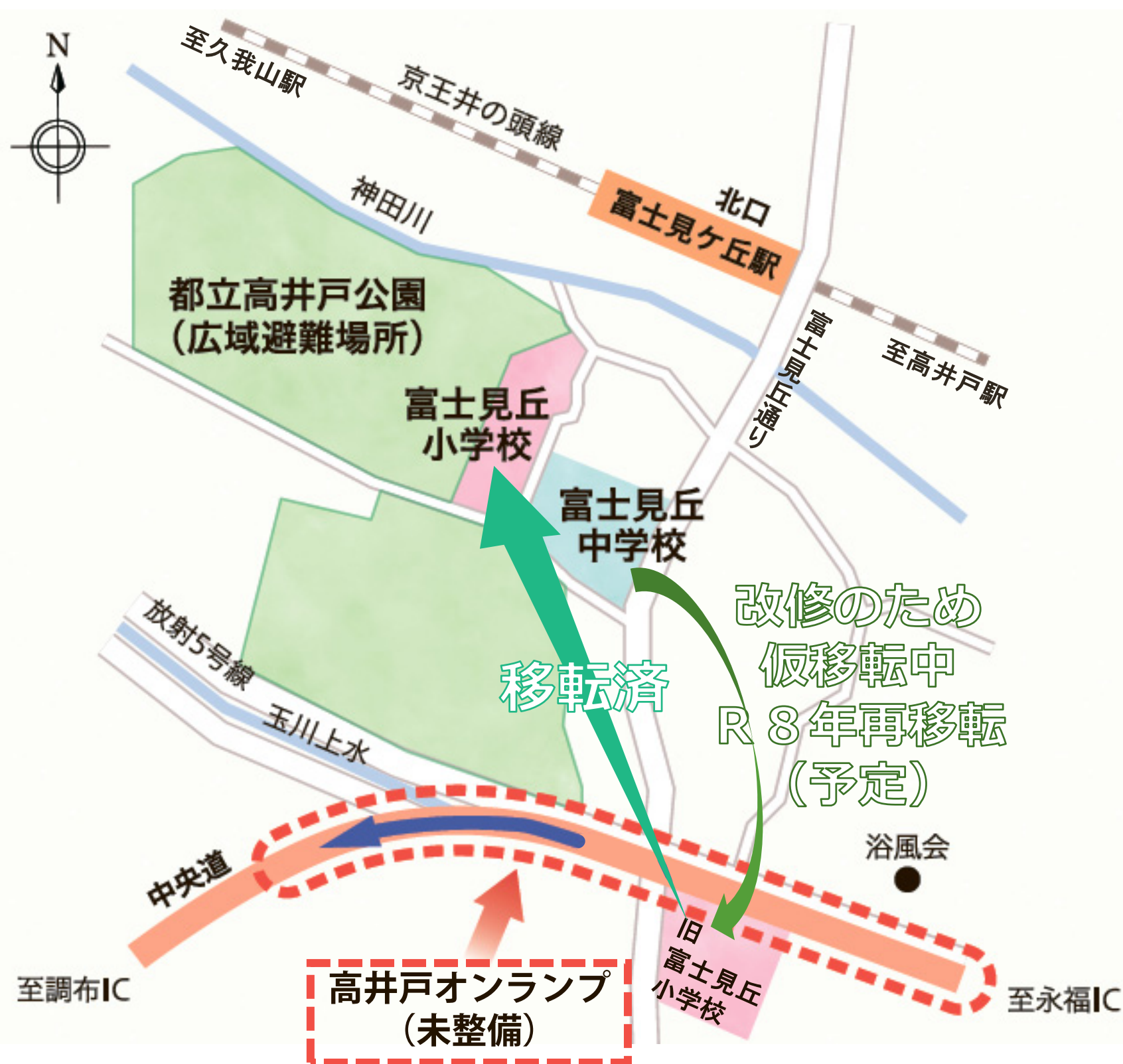
中央自動車道高井戸インターチェンジ下り線入口 (高井戸オンランプ) について

中央自動車道は、首都高速 4 号新宿線と接続し、杉並区を起点に、神奈川県・山梨県・長野県・岐阜県・愛知県へとつながる高速道路です。

中央自動車道の高井戸インターチェンジ下り線入口（高井戸オンランプ）についてご紹介します。

Q 高井戸インターチェンジ下り線入口（高井戸オンランプ）って何？

インターチェンジとは、一般道路から主に高速道路に出入りする施設のことです。高井戸インターチェンジは、昭和40年代の中央自動車道の計画当初から、本線とこれに接続する上下線それぞれの出入口の計 4 つが計画されましたが、下り線入口（山梨方面）はまだ整備されていません。

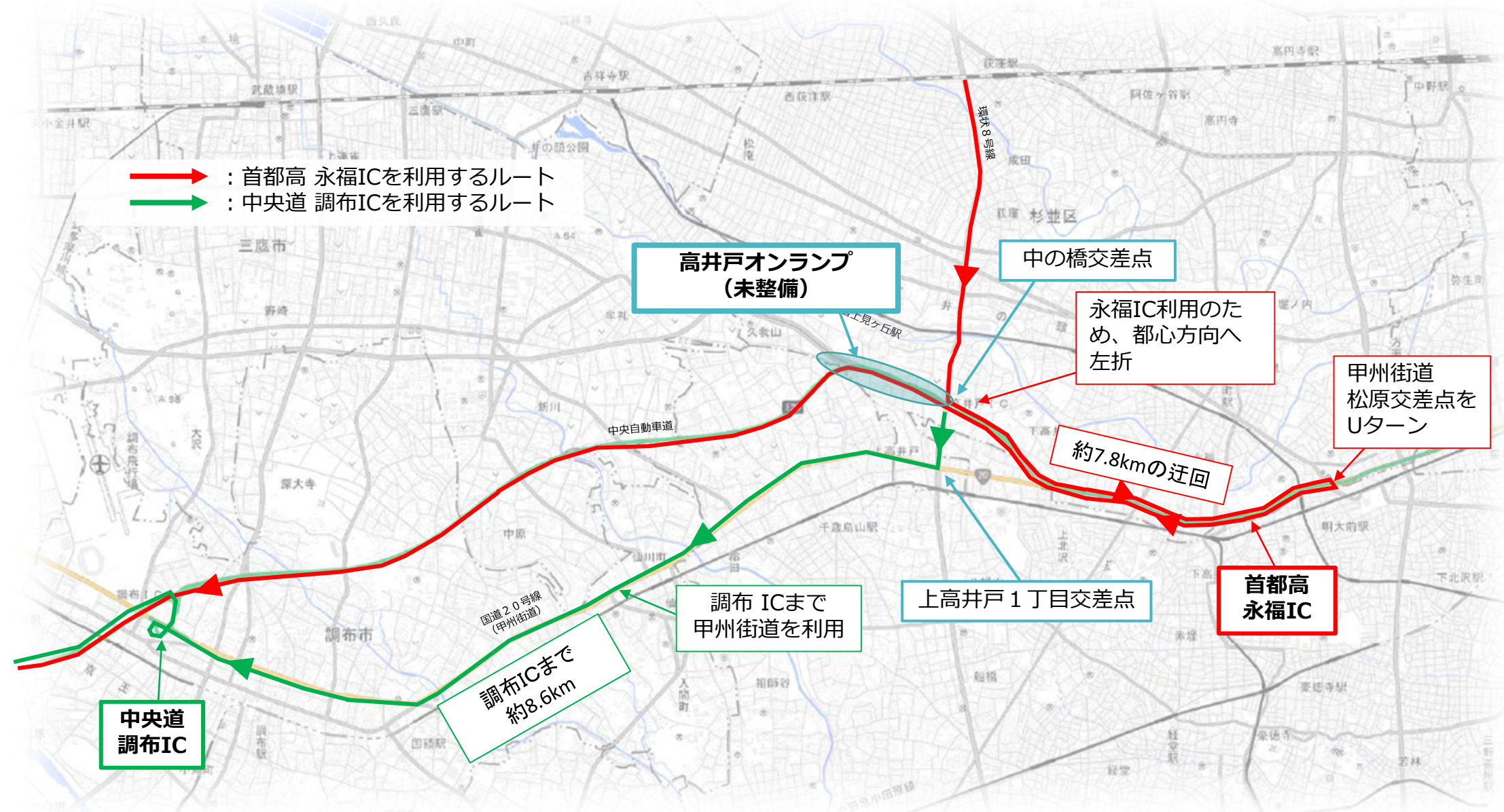


Q 整備にあたってどんな意見があるの？

- オンランプはまだできないのか。地元でも整備を求める声は多々ある。
- 早く開設をしてほしい。近隣に住んでいるが、オンランプがないため、昔から高速に乗るために調布インターまで行かなくてはならず、不便を感じている。
- オンランプへの反対意見があったことは知っているが、小学校が移転になったので、そろそろ一区切りだと思ふ。地元民として、この機に開設を望む。
- 富士見ヶ丘通りの安全対策をしてからオンランプを考えた方がよい。今でも車が多いのに、もっと多くなってしまう。
- 環八、高速、甲州街道に挟まれた住宅街の道路は、自動車の恰好の抜け道。オンランプができることで、ますます抜け道利用の自動車が増えることを懸念する。近隣住民としては、できれば入り口はないほうが嬉しいと思う一方、便利になりし災害時のためと言われると作るべきなのかもと思う。

※令和 4 年度 杉並区まちづくり基本方針（案）に対する区民等の意見及び、令和 6 年 1 月 1 2、1 3 日富士見ヶ丘駅周辺のまちづくり方針（案）オープンハウスにおける意見

高井戸オンランプ未整備による、山梨方面へ中央道を利用する車両の環状 8 号線 中の橋交差点からの主要な迂回路



Q 整備するとどうなるの？

高井戸オンランプが整備されると、首都高速 4 号新宿線の永福インターチェンジや、中央自動車道の調布インターチェンジへ迂回する必要がなくなり、物流や車で移動がより円滑になります。

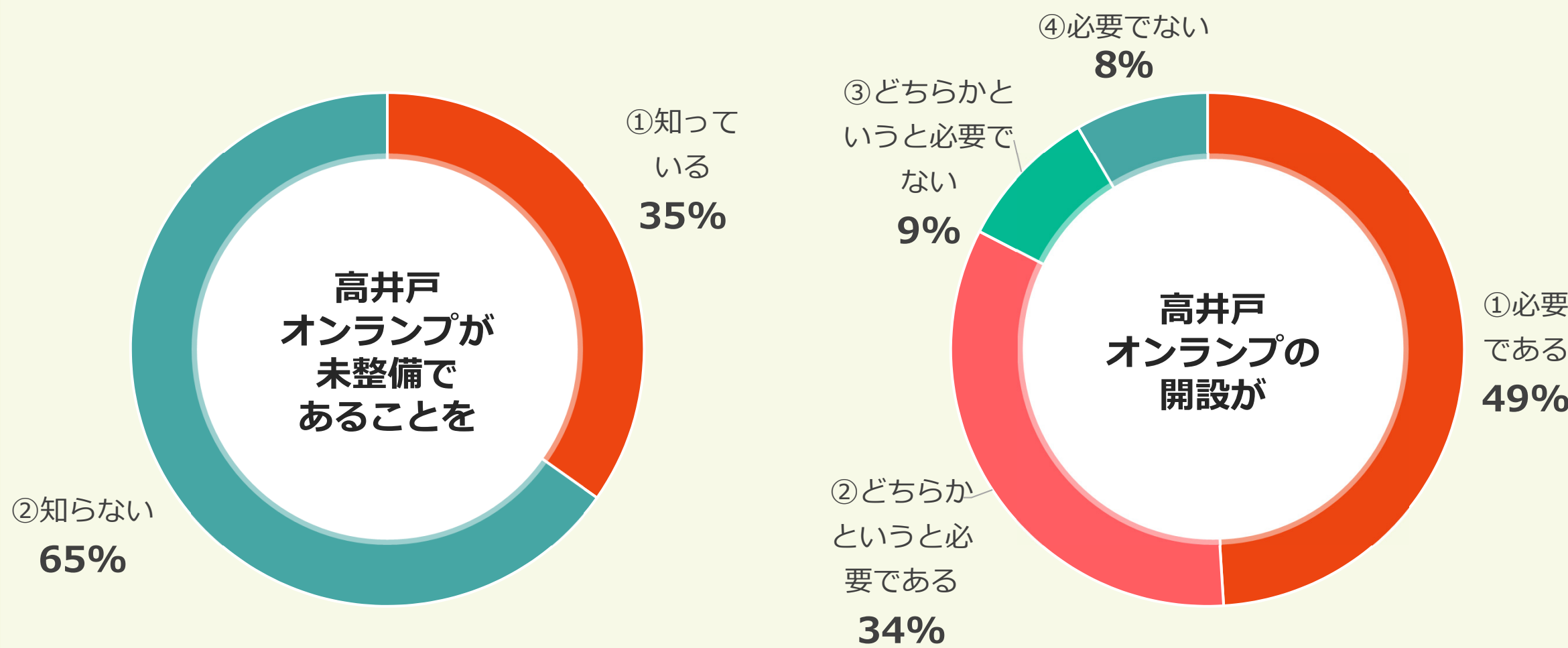
また、高速道路は、東日本大震災でも迂回路や緊急輸送路としての役割を果たしたように、一般道路より地震や災害に強く、速く移動できるため、災害時や事故等の非常時においても緊急輸送路として大きな役割を果たします。

Q なぜ今まで整備されていなかったの？

中央自動車道高井戸インターチェンジから調布インターチェンジの間は、昭和51年5月に供用開始されましたが、高井戸オンランプについては、地域の方などから交通量増加に伴う環境悪化（騒音・大気汚染・交通事故増加等）や当時すぐそばにあった富士見丘小学校の児童に与える影響を心配するご意見があり、これまで整備に至っていません。

しかし、自動車の環境性能は近年大きく向上しており、騒音・排気ガスなど環境に与える影響は以前に比べて少なくなったことに加え、同小学校が富士見丘中学校の隣へ移転したことなど、高井戸オンランプを取り巻く状況は、当時と大きく変化していると考えられます。

区民アンケート調査結果



※令和 3 年度 アンケート調査結果
①対 象 区内全域 7 地域から各400人、計2,800人を無作為抽出
②実施期間 令和 3 年12月1日（水）～15日（水）
③調査方法 アンケート調査票を郵送配布し、郵送またはWebで回答
④有効回収率 32.0%（896票）

自転車ネットワーク路線をご存知ですか。

安全で快適な
自転車利用環境を
つくるために
設置しています。

- ・ 目的、効果
左側通行の促進
通行スペースの明示



自転車ナビマーク



自転車ナビライン

現在の整備状況

駅周辺や自転車の通行量が多い道路等を対象エリアとして
自転車通行空間を整備しています。



今後の方針

新たに**区内全域を対象エリア**とし、
ネットワーク路線の連続性を図ります。

Q 自転車の**危険運転箇所**（逆走、歩道走行など）を教えてください。

