

杉並区の概要

■ 区の概要

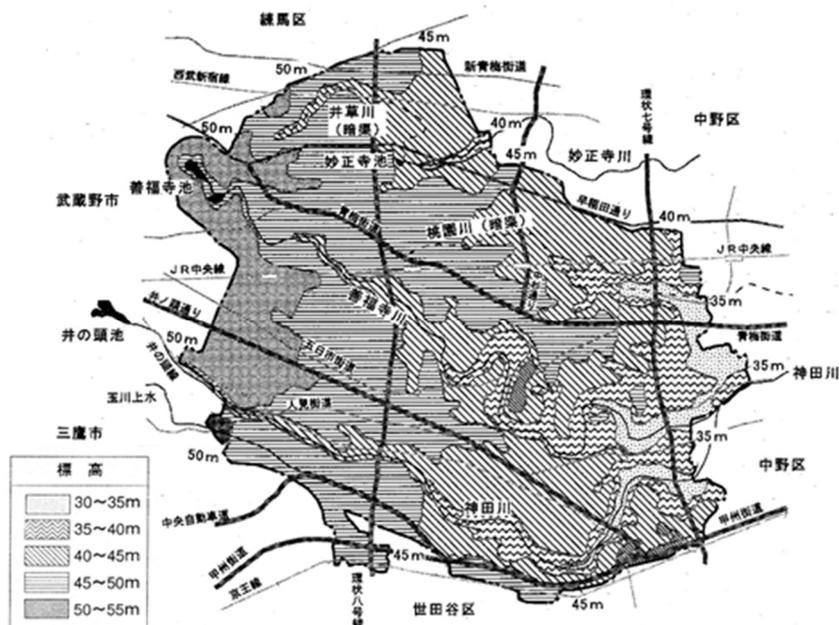
■ 位置

- ・ 杉並区は東京 23 区の西端に位置し、北に練馬区、東に中野区と渋谷区、南に世田谷区、西に三鷹市と武蔵野市と隣接しています。
- ・ 区の大きさは、東西約 **7.5**km、南北約 **7.2**km で、面積は約 34.06 km²あり、23 区内で 8 番目に広い面積です。



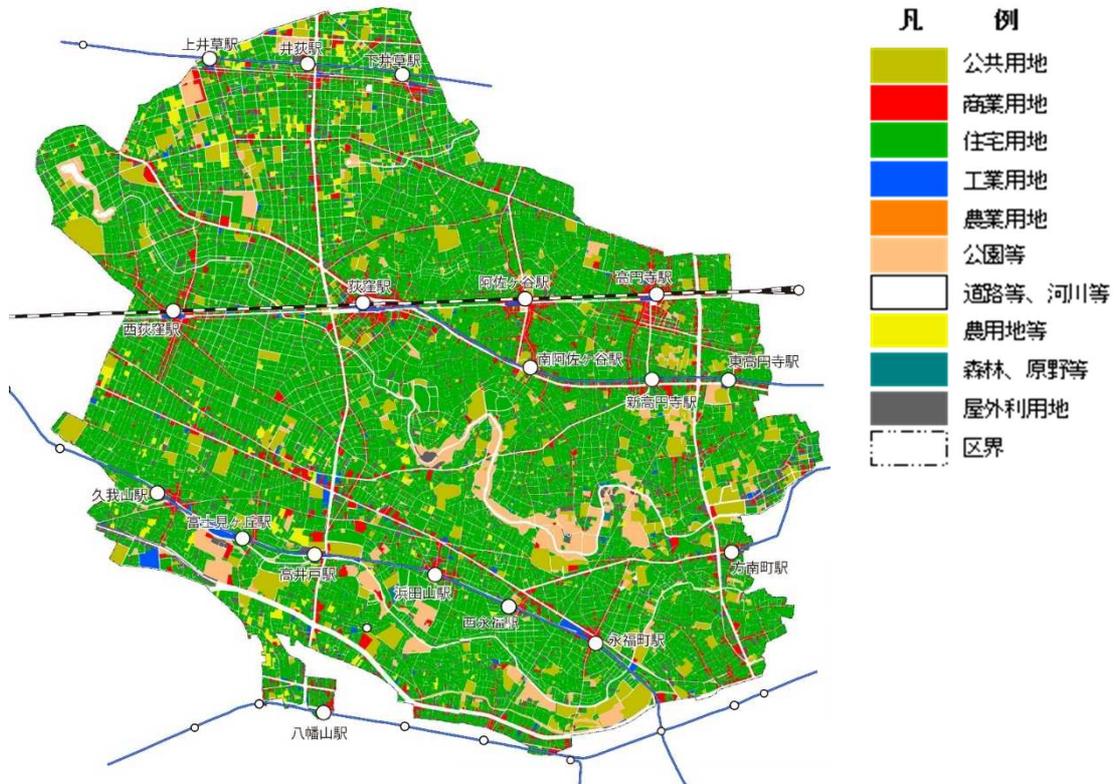
■ 地形

- ・ 杉並区は、武蔵野台地のほぼ中央に位置し、地形は全般的にみて**平坦**です。東部がやや低く、西部に向かうに従って次第に高くなっています。
- ・ 北部には妙正寺川、中央部には善福寺川、南部には神田川が西から東に向かって流れています。これらの流域沿いは周囲よりやや低くなっています。



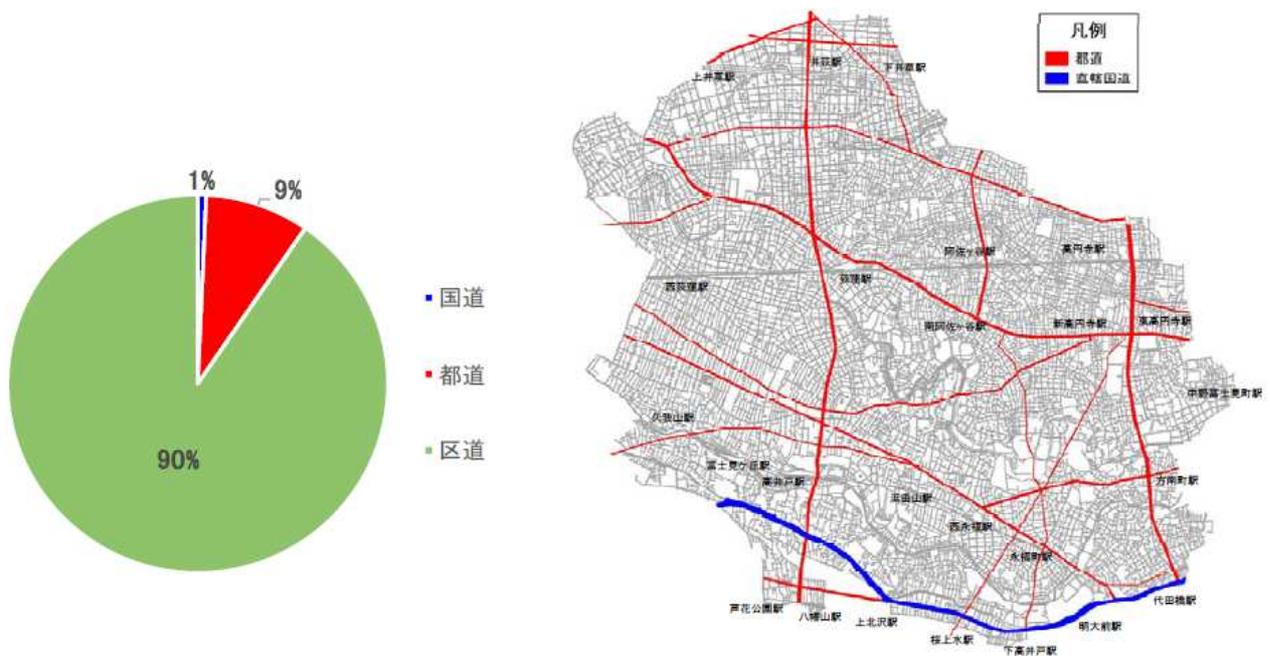
■土地利用

- ・ 杉並区は、宅地の割合が約 7 割であり、そのうちの約 **8** 割が住宅用地です。
- ・ 23 区の中でも住宅地としての土地利用の比率が最も高く住宅都市といえます。



■道路延長

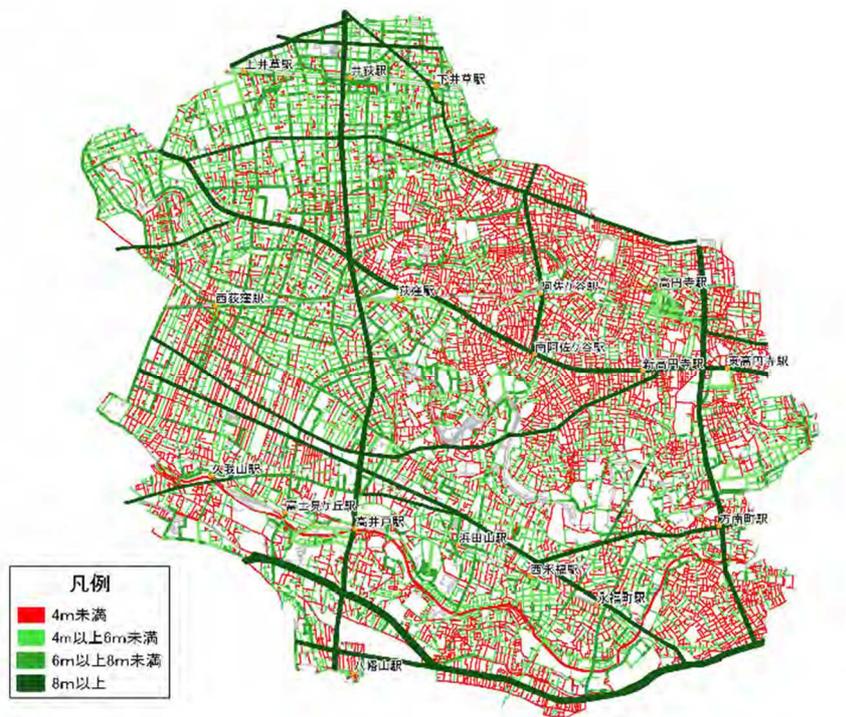
区内の主な道路は、国道が約 1%、都道が約 9%、区道等が約 **90%**を占めています。



出典：平成 28 年度杉並区自転車通行空間検討業務委託報告書

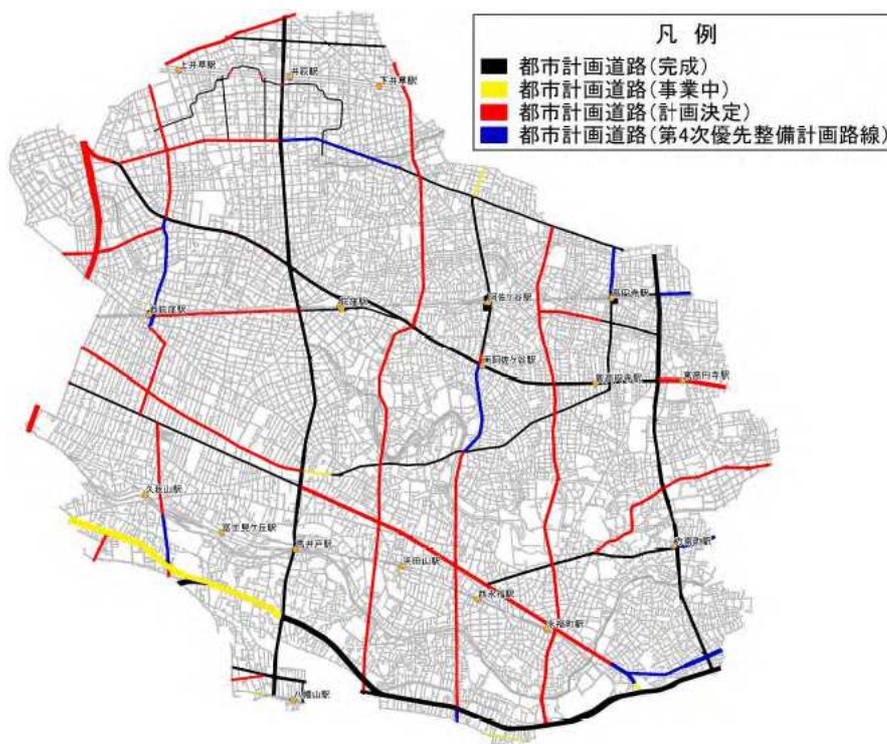
■ 道路網

- ・幅が6 m以上の道路が少なく、幅が4 m未満の道路（区道・私道）の延長が約**5**割であり、緊急車両等の円滑な通行に支障がある道路が多くあります。
- ・歩道が設置されている区道は、区道全体の約**1**割にとどまっています。



■ 都市計画道路の整備状況

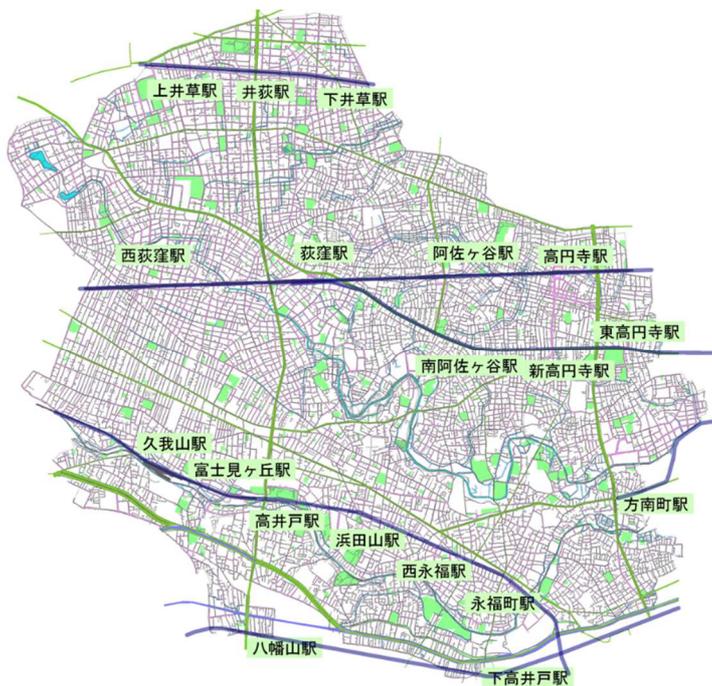
「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、平成28年度から平成37年度までに優先的に整備すべき路線を優先整備路線に選定しています。



出典：すぎなみの道づくり

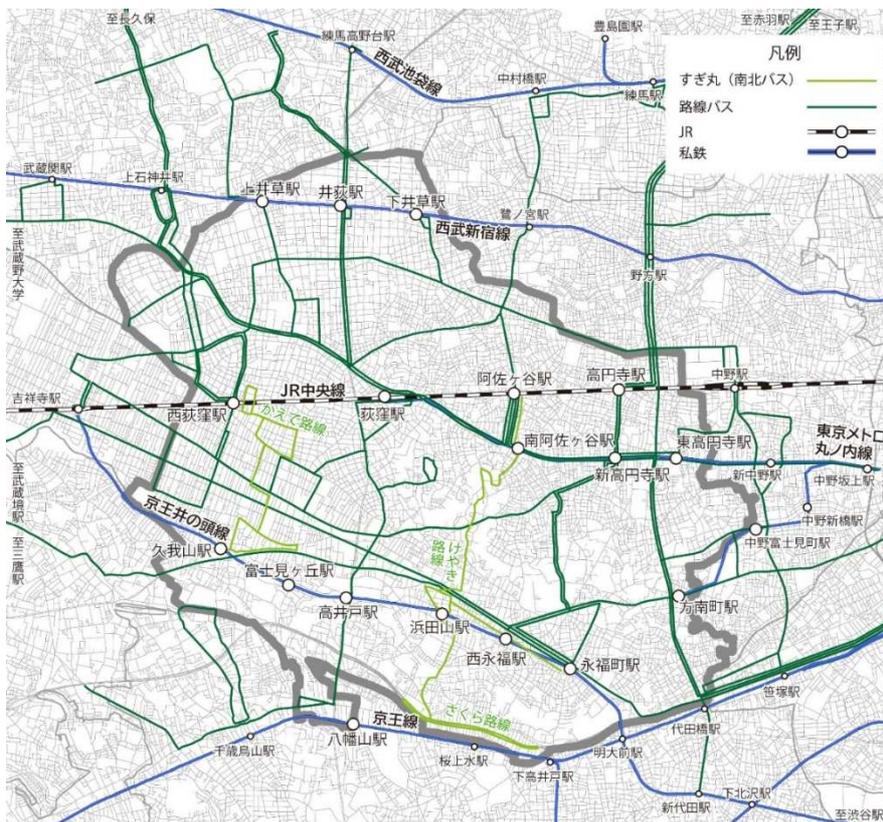
■ 鉄道網

- ・ 区内では、JR中央線、西武新宿線、京王線、京王井の頭線、東京メトロ丸ノ内線の5路線が東西方向を中心に運行しています。
- ・ 各路線合わせて、**19**の鉄道駅があります。



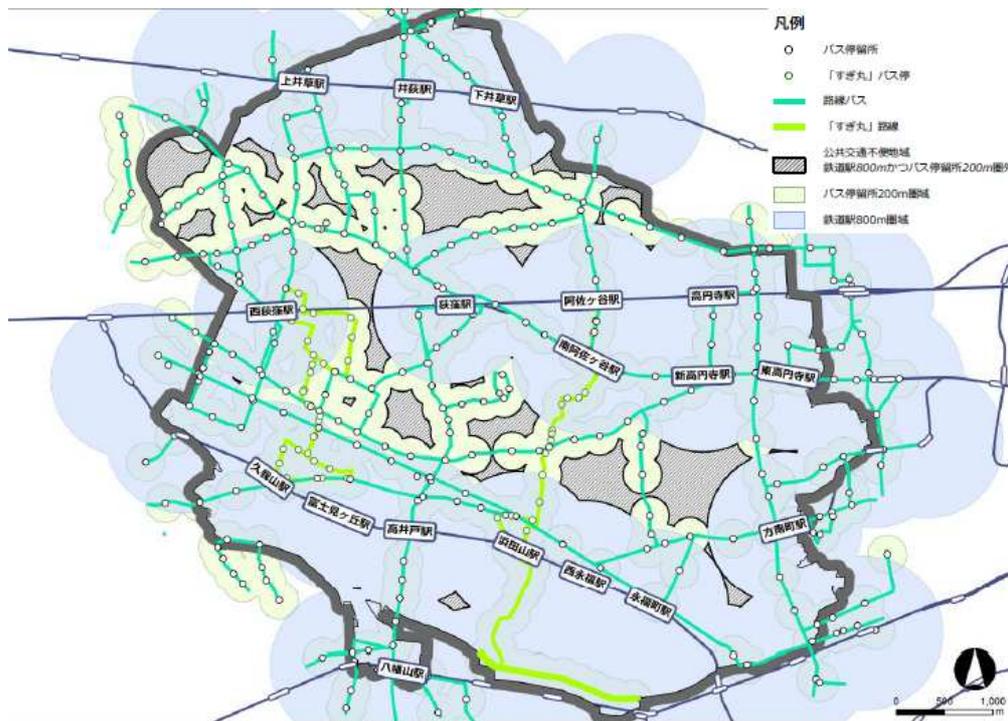
■ バス路線図

- ・ 区内では、**6**つのバス事業者^{※4}による**79**系統の路線バスが運行しています。
- ・ 区の事業として、南北バス「すぎ丸」を運行しています。すぎ丸は、「けやき」「さくら」「かえで」の**3**つの路線で運行しています。



■公共交通不便地域

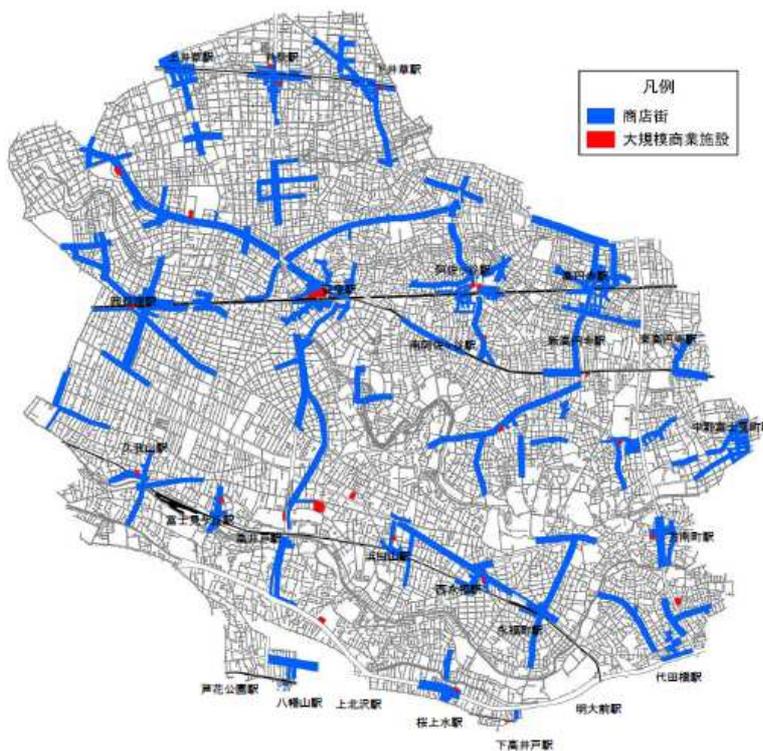
鉄道駅から 800m、バス停から 200m 圏外の地域を公共交通不便地域としています。



出典：杉並区地域公共交通計画

■商店街と大規模商業施設

- ・商店街は鉄道駅周辺に多く立地しています。
- ・大規模小売店舗立地法に基づく店舗面積 1,000 m²を超える大型店もあります。



出典：平成 28 年度杉並区自転車通行空間検討業務委託報告書

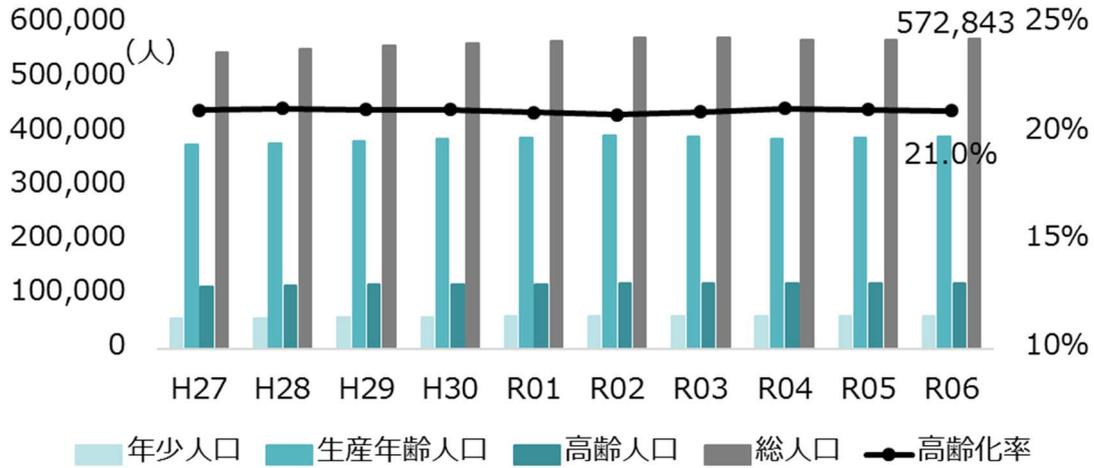
■ 施設等の配置状況



出典：杉並区バリアフリー基本構想

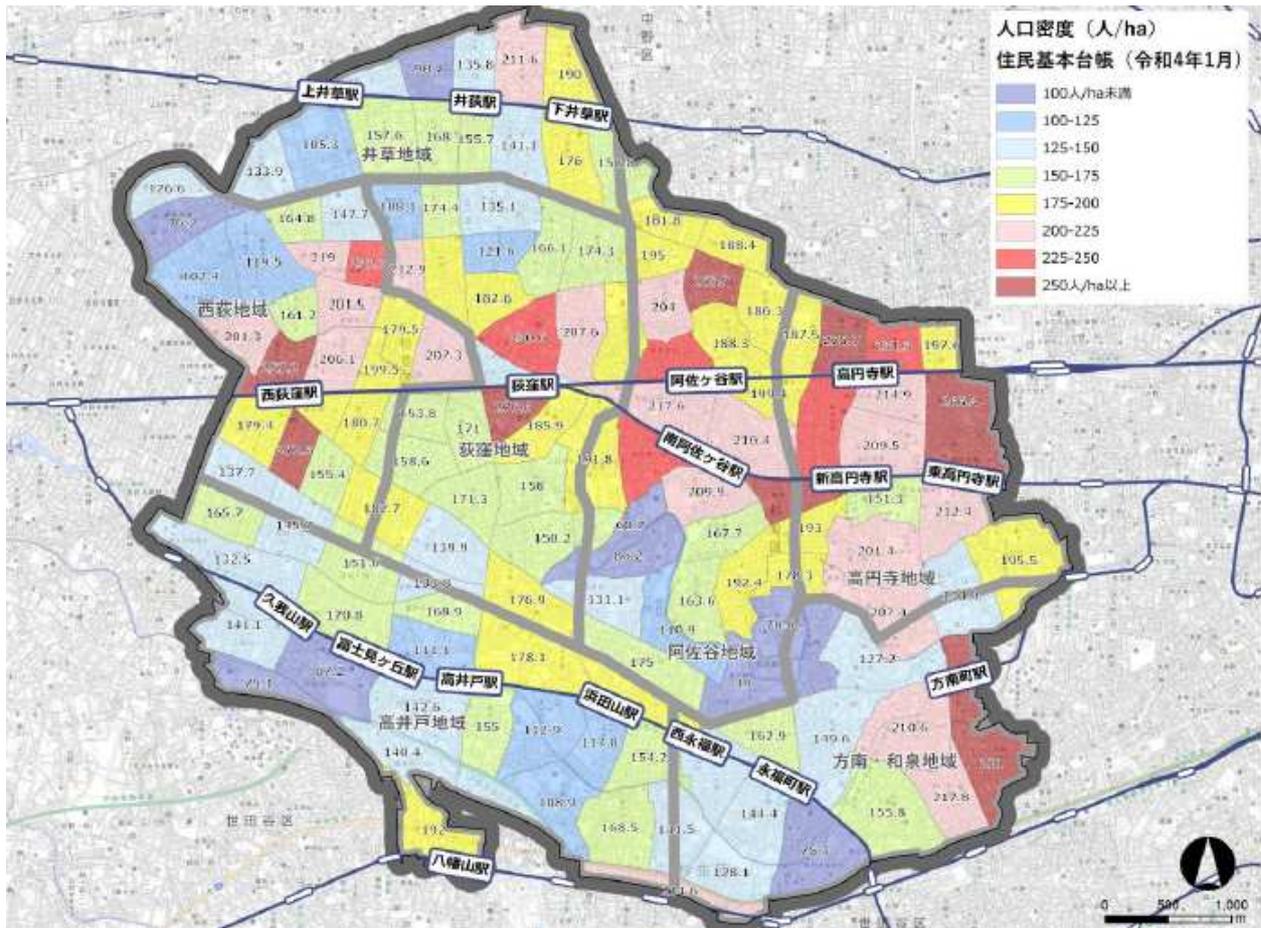
■区内人口

- ・総人口は、令和6（2024）年1月1日時点で572,843人です。
- ・高齢化率は**21.0%**であり、区民の5人に1人は高齢者です。



出典：杉並区住民登録者人口（日本人+外国人）

■町丁目別の人口密度

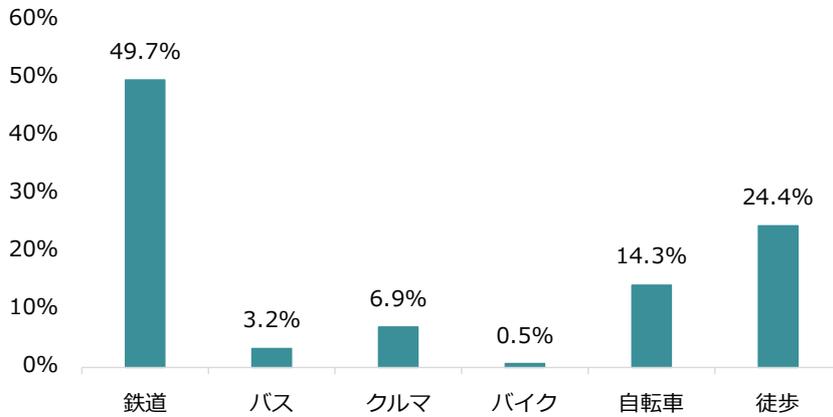


出典：杉並区地域公共交通計画（住民基本台帳：令和4年（2022年）1月時点）

■ 区民の移動状況

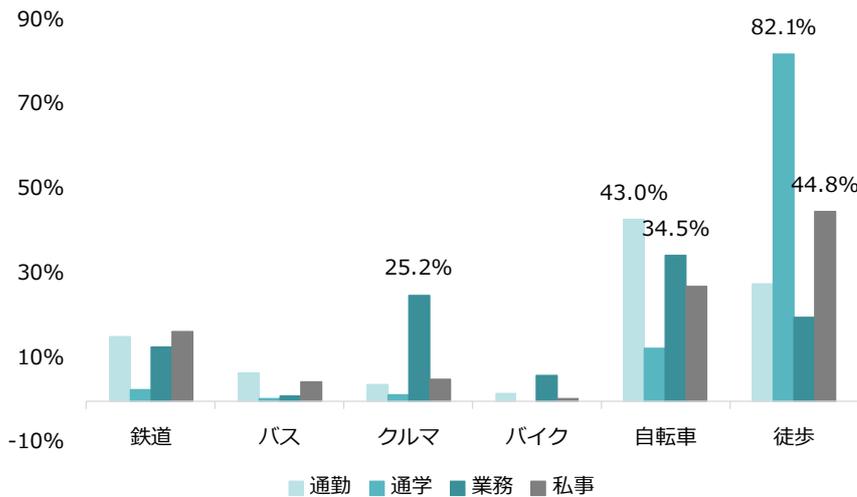
■ 代表交通手段分担率（全目的：杉並区→全ての地域）

区民の移動手段の約**半数**は鉄道によるものです。



■ 代表交通手段分担率（目的別：杉並区内）

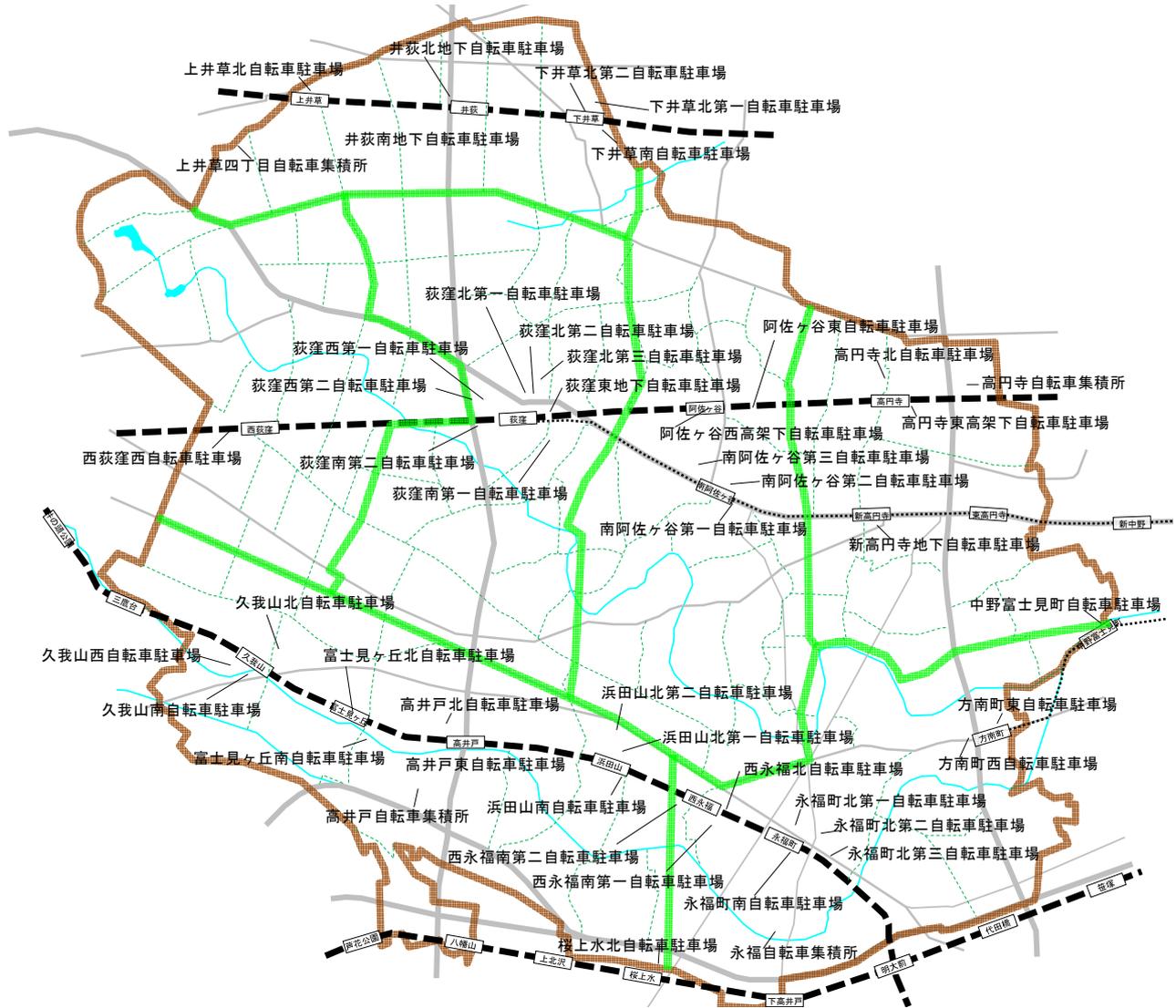
- ・ 杉並区内の移動のうち、**通勤目的**の移動の**4**割以上は自転車によるものです。
- ・ **業務目的**の移動の**1/3**以上は自転車によるものです。



出典：平成 30（2018）年東京都市圏パーソントリップ調査をもとに作成

区立有料制自転車駐車場・自転車集積所

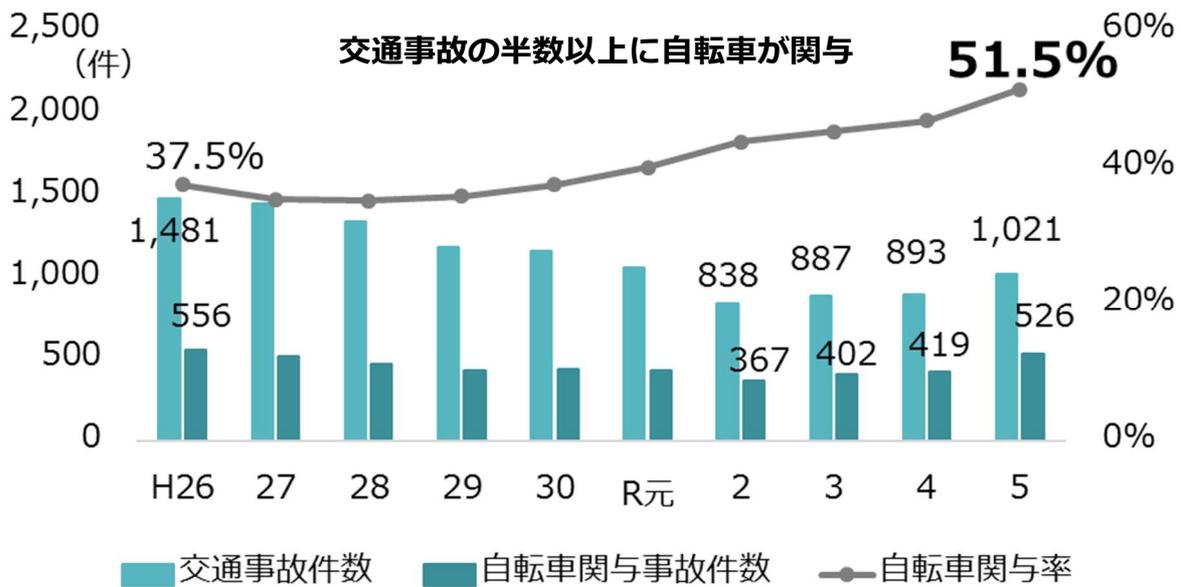
■ 有料制自転車駐車場・自転車集積所



■ 区内の交通事故の状況

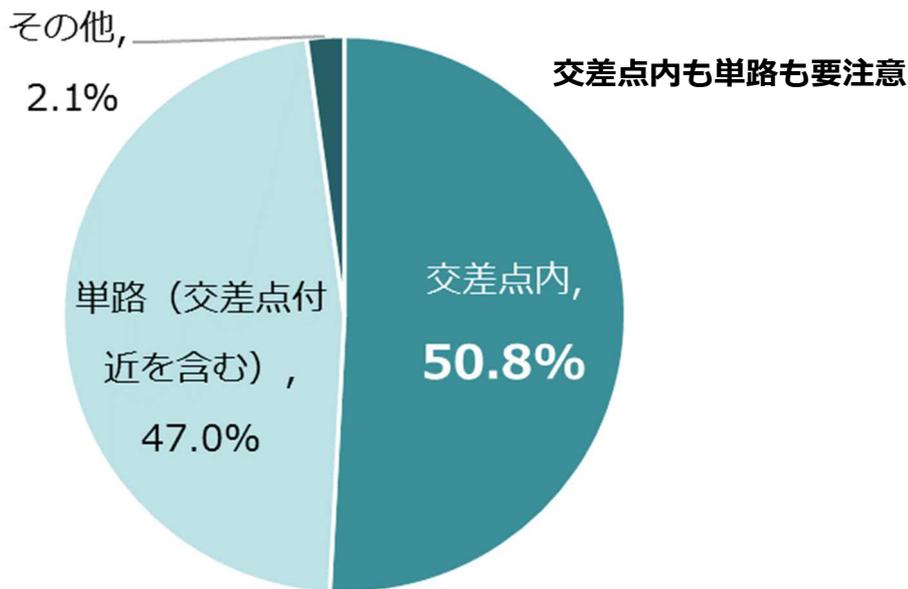
近年、区内の自転車関与事故件数は増加しています。また、交通事故全体に占める自転車関与事故の割合は年々上昇しており、区内の交通事故のうち、**半数以上は自転車に関与**しています。

■ 区内の交通事故件数 平成 26 (2014) 年～令和 5 (2023) 年



出典：「区市町村別各種交通事故発生状況及び交通事故統計表」（警視庁交通総務課）をもとに作成
 自転車同士の事故は1件としてカウントしています。

■ 区内の自転車関与事故の発生場所 令和4（2022）年

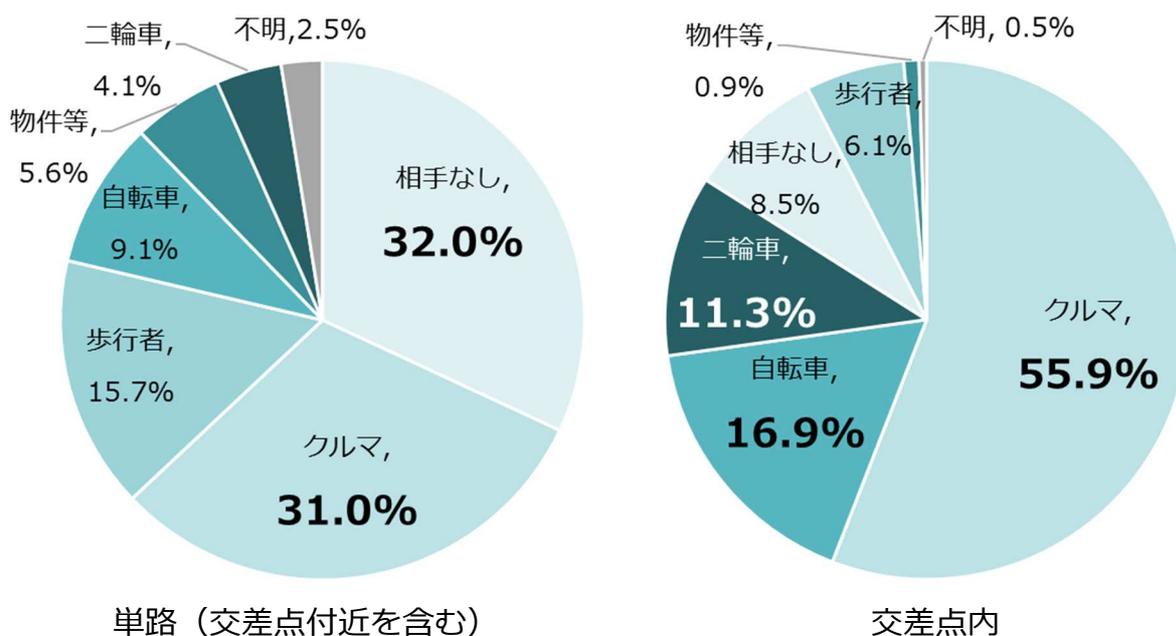


出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

■ 区内の自転車関与事故の衝突相手（発生場所別） 令和4（2022）年

単路は相手方なしとクルマとの衝突がそれぞれ約 **3** 割

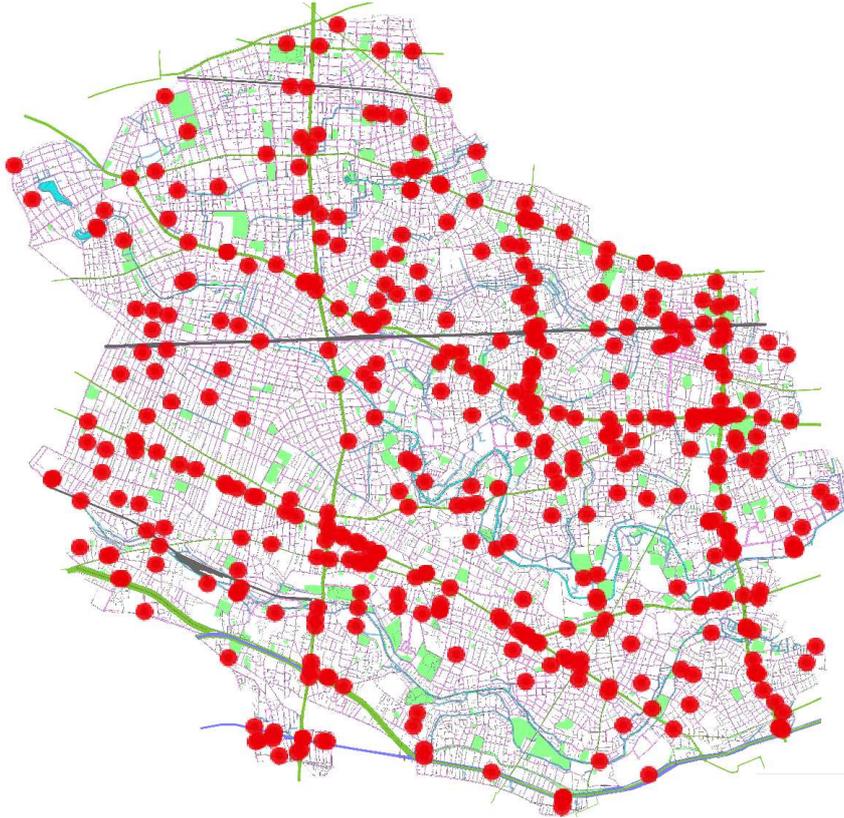
交差点内の **8** 割以上は**車両（クルマ・自転車・二輪車）**との衝突



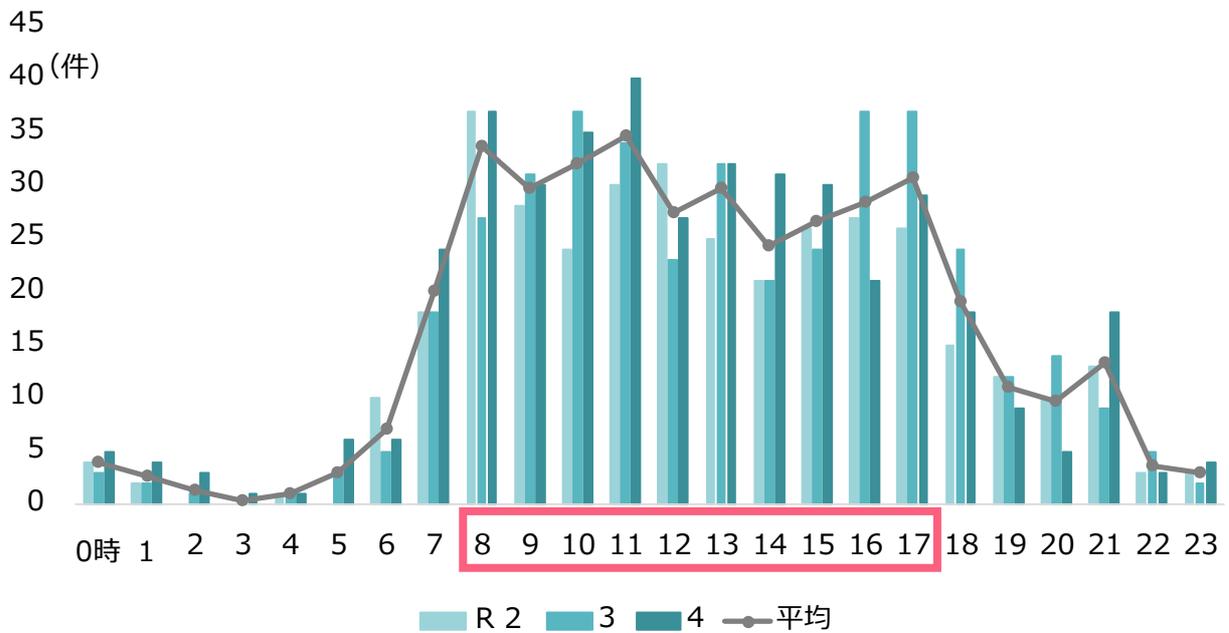
単路と交差点以外の場所で発生した事故（9件）は除外

出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

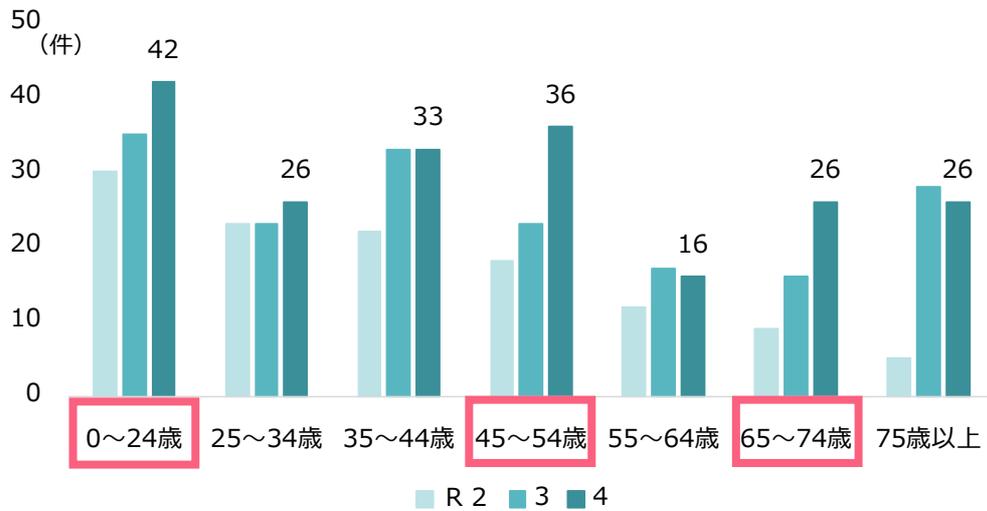
■自転車関与事故発生場所 令和4（2022）年



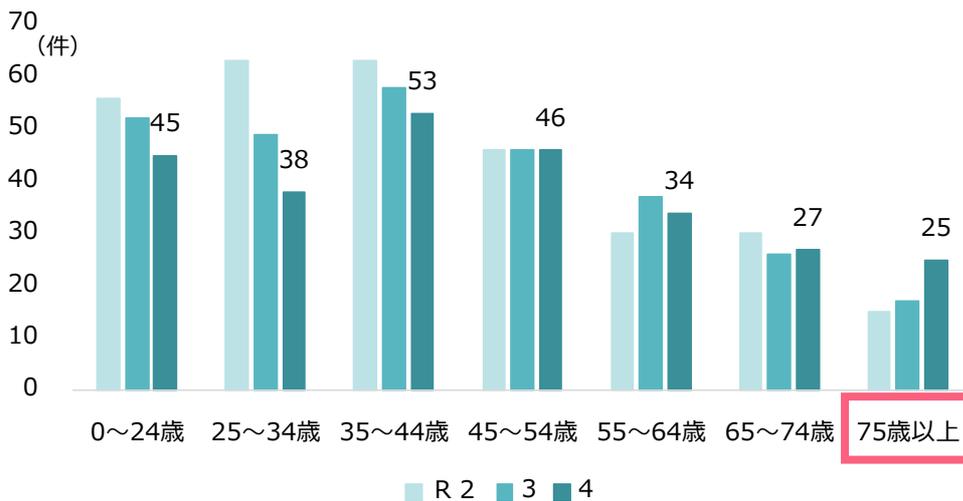
■自転車関与事故の発生時間帯 令和2（2020）年～4（2022）年
午前**8**時から午後**5**時までの事故が特に多くなっています。



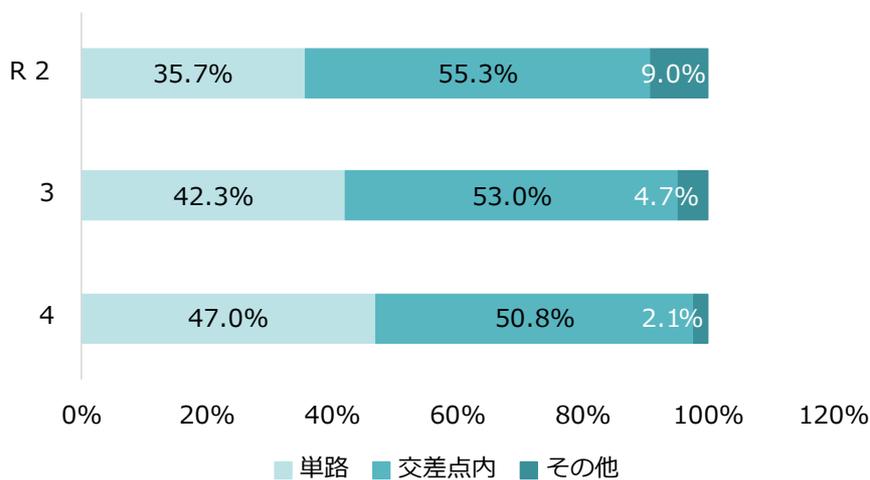
■自転車関与事故件数の年齢別（第1当事者）推移 令和2（2020）年～4（2022）年
0～24歳、45～54歳、65～74歳は、**増加傾向**にあります。



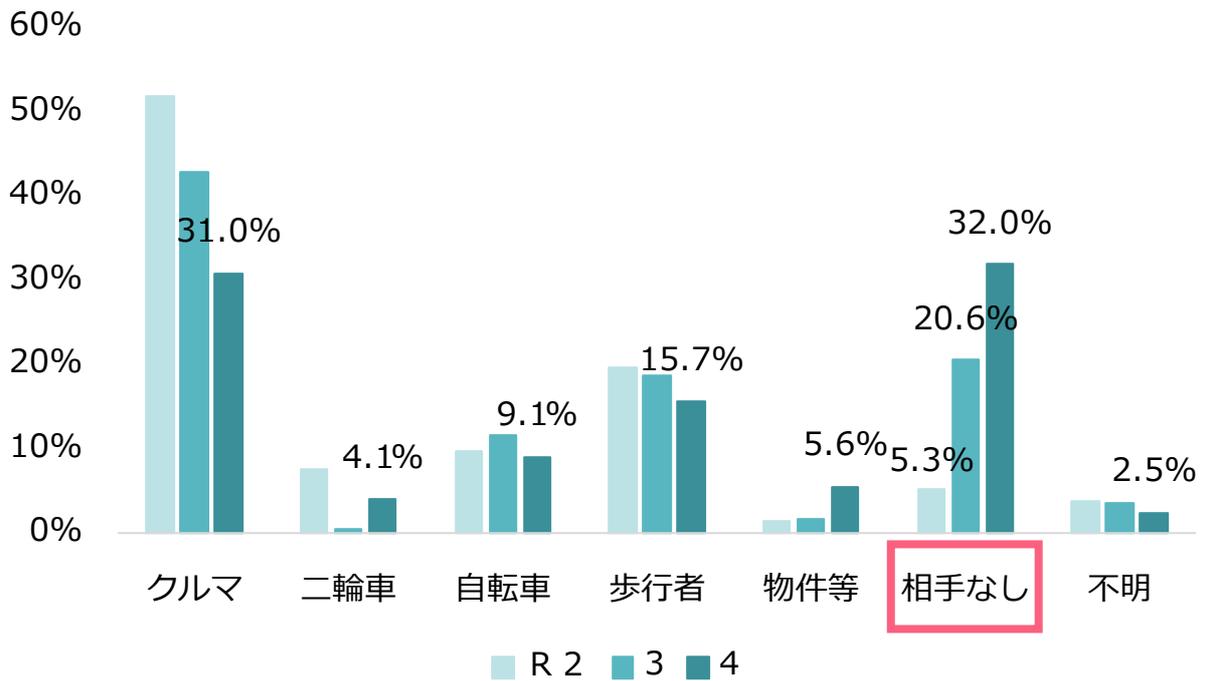
■自転車関与事故件数の年齢別（第2当事者）推移 令和2（2020）年～4（2022）年
75歳以上は、**増加傾向**にあります。



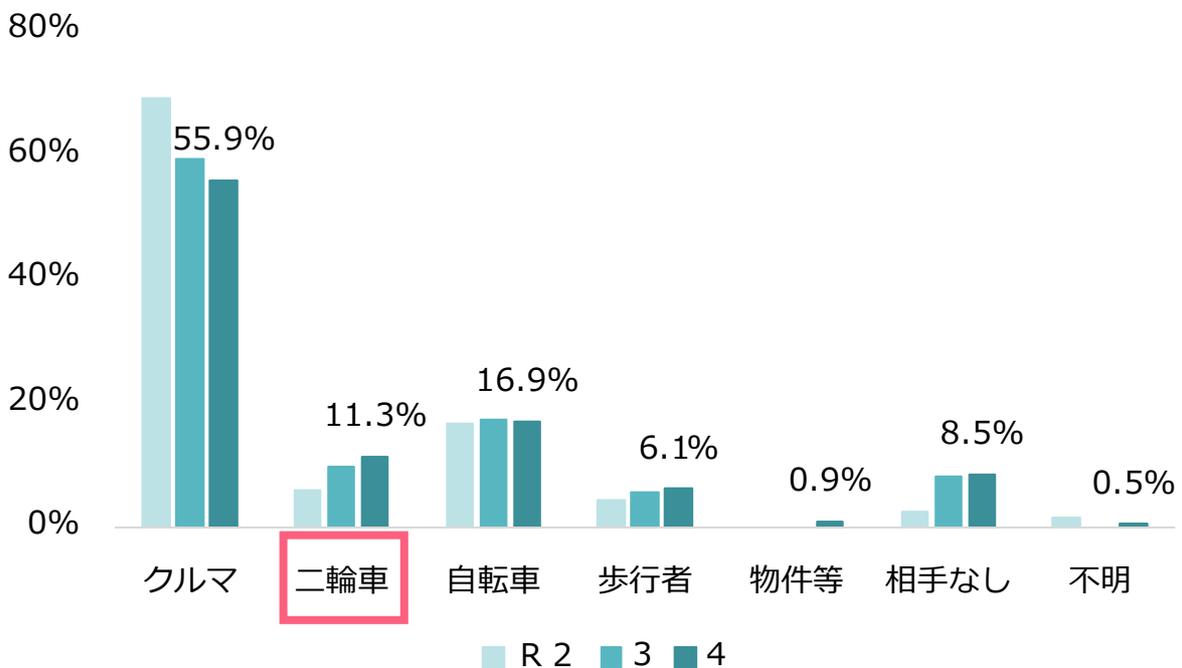
■自転車関与事故の発生場所割合の推移 令和2（2020）年～4（2022）年
単路の割合は、令和2（2020）年と比較して約**11**ポイント上昇しています。



■自転車関与事故の衝突相手の割合（単路） 令和2（2020）年～4（2022）年
相手方のいない事故は、令和2（2020）年と比較して約**27**ポイント上昇しています。



■自転車関与事故の衝突相手の割合（交差点内） 令和2（2020）年～4（2022）年
 クルマの割合は下降する一方で、二輪車の割合が上昇しています。



出典：警察庁ホームページ「交通事故統計情報のオープンデータ」をもとに作成

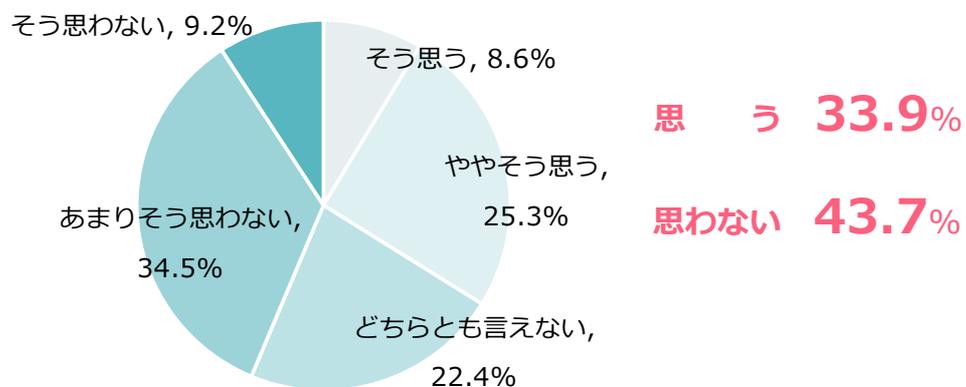
■ 区政モニターアンケート（抜粋）

■ 調査概要

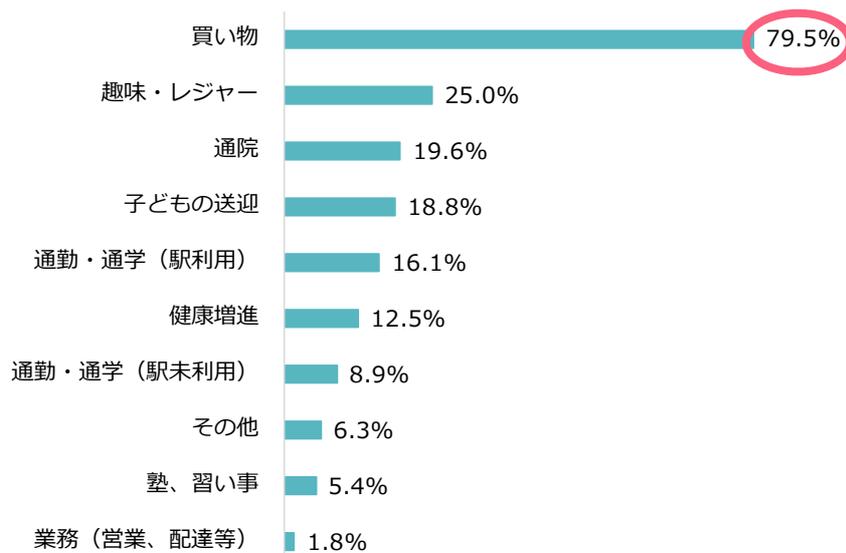
項目	内容
調査目的	自転車活用の現状等について把握する。
調査期間	令和5（2023）年7月7日～31日
調査対象	区政モニター200人
回答者数	174人（回答率87.0%）

※ 景観に関するアンケートと同時に実施しました。景観に関する問4～11は掲載していません。

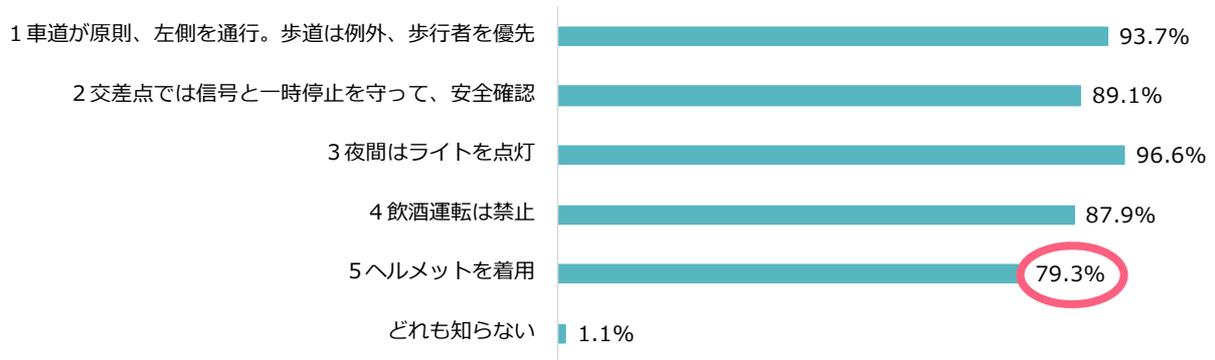
問16 杉並区は、自転車に乗りやすいまちだと思いますか。（○は1つだけ） n=174



問17 （問12で「1～4の自転車を利用している」と回答した方に）あなたが、普段、自転車を利用する目的は何ですか。（○は3つまで） n=112

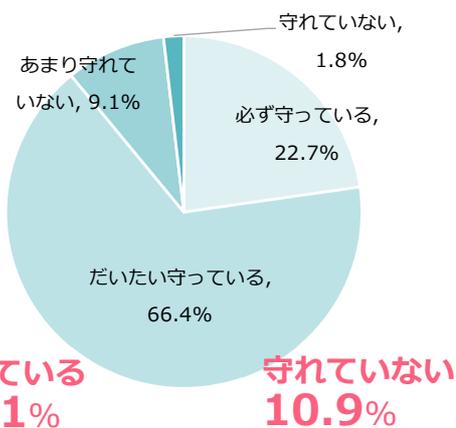


問 18 自転車に乗るときの基本ルールである「自転車安全利用五則」が下記のとおり定められています。あなたはこれらのルールを知っていますか。(知っているもの全てに○)
n=174

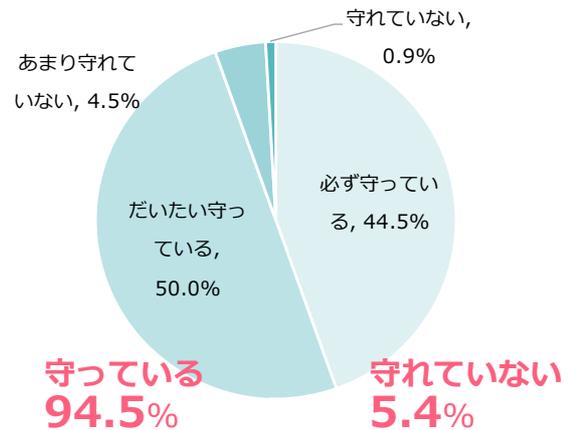


問 18-1 (問 12 で「1~4の自転車を利用している」と回答した方に) あなたは問 18 の「自転車安全利用五則」をどの程度守っていますか。(各項目に○は1つだけ)

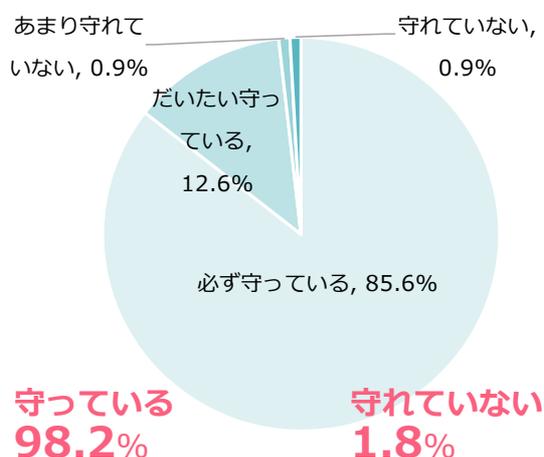
(1) 車道が原則、左側を通行。歩道は例外、歩行者を優先 n=110



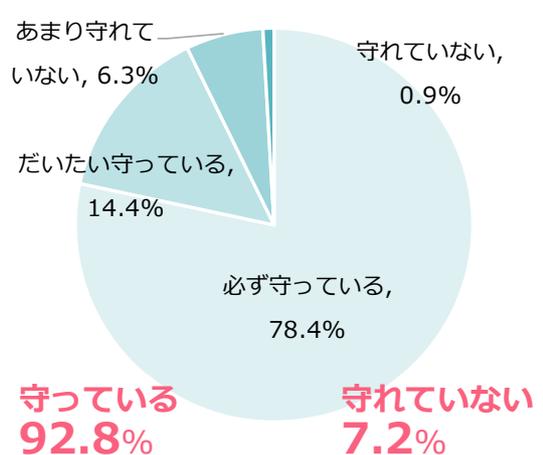
(2) 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 n=110



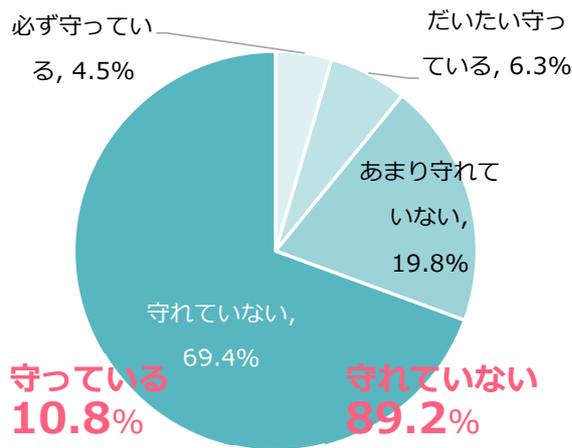
(3) 夜間はライトを点灯 n=111



(4) 飲酒運転は禁止 n=111

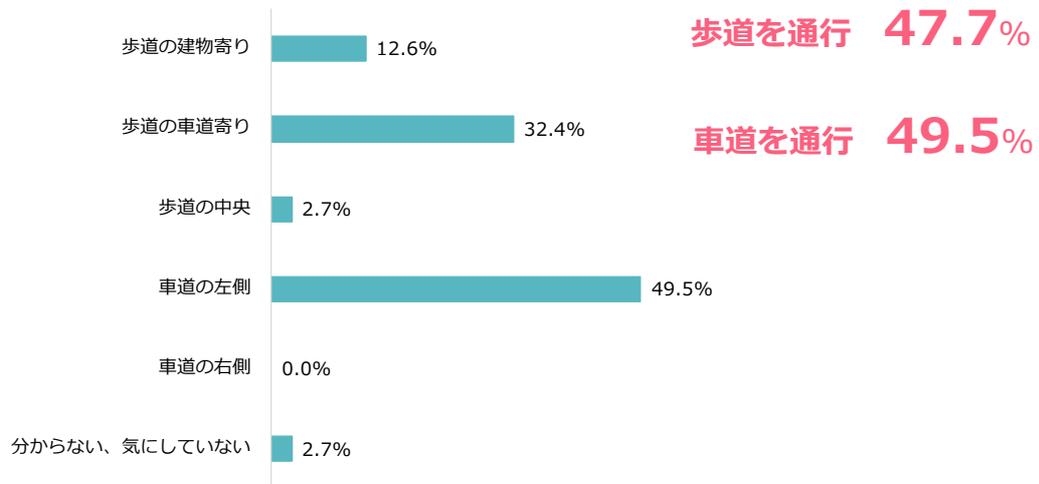


(5) ヘルメットを着用 n=111

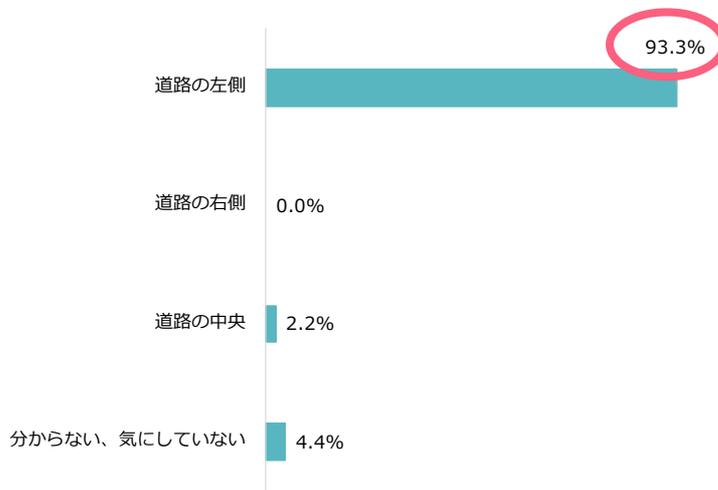


問 19 (問 12 で「1～4の自転車を利用している」と回答した方に) あなたは、杉並区内で自転車を利用するとき、主に道路のどの場所を通行していますか。歩道の有無それぞれの場合についてお答えください。(それぞれ○は1つだけ)

「歩道がある道路の場合」 n=111



「歩道がない道路の場合」 n=90

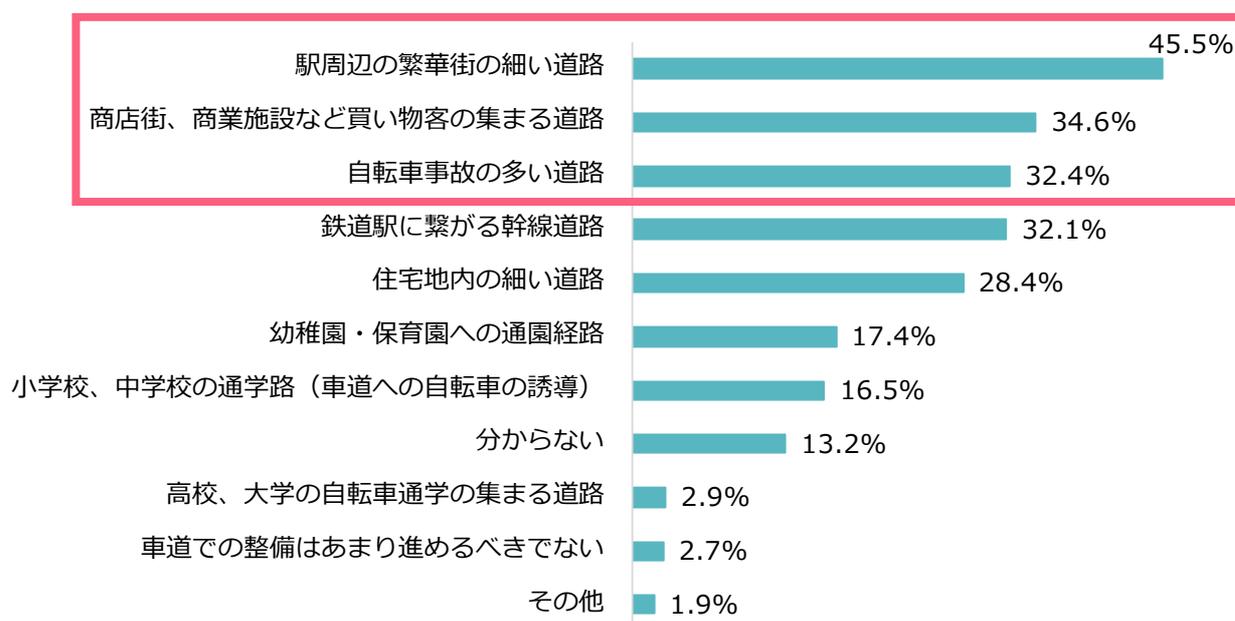


■ 区民Webアンケート（抜粋）

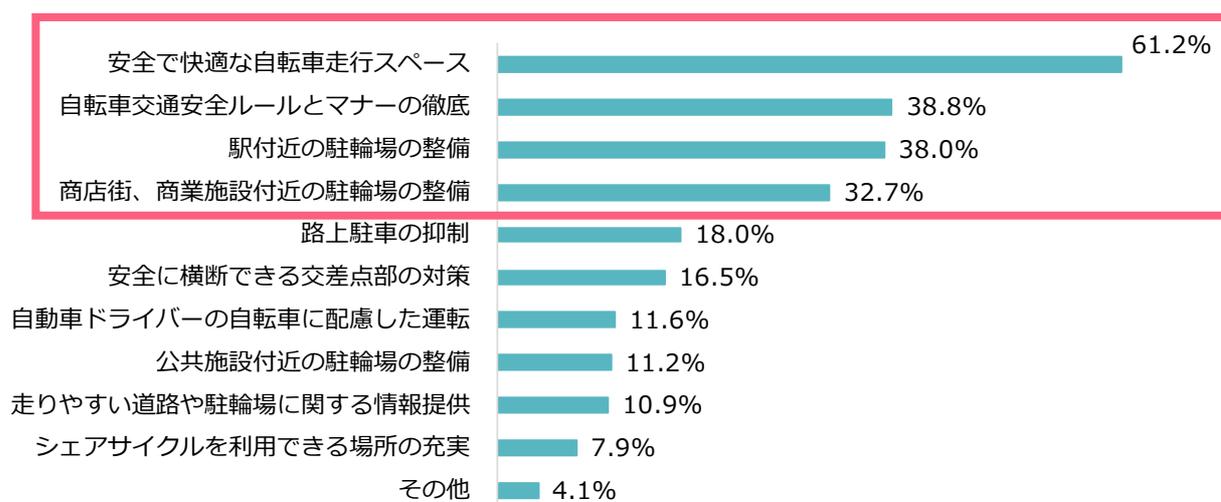
■ 調査概要

項目	内容
調査目的	自転車利用の実態を把握する。
調査期間	令和3（2021）年12月25日～28日
調査対象	区民（回答者が1,000人に達するまでWeb上で調査）
回答者数	1,026人

問 今後、自転車通行空間を整備してほしい道路を教えてください。（複数選択可） n=1,026



問 安全・快適な自転車利用のために必要なことを教えてください。（複数選択可） n=1,026



■ 区民等の意見提出手続（抜粋）

■ 区民等の意見提出手続の概要

項目	内容
実施時期	令和5年12月1日から令和6年1月4日まで
意見提出	提出数 37件 83項目

■ 意見等抜粋（自転車ネットワーク路線に関するもの）

No.	意見等
1	自転車道路の整備を進めてほしい。
2	ただでさえ道幅の狭い杉並区で自転車が我が物顔でスピードを出して走り回るのは、歩行者やベビーカーにとって恐怖でしかない。自転車利用を促進したいのであれば、その前に道路の拡幅と乱暴な運転を取り締まる体制を整備しておくべきだと考える。
3	通行区間整備については、少なくとも車が通るような所に線を引いただけ程度ではあまり効果がないのではないかと。逆に、そこを自転車が通る事により、かえって危険性が高まるのでは。車が通らない住宅地なども検討した方がよいのでは。
4	井の頭通りを吉祥寺方面に自転車で走っていると、武蔵野市に入ったところで車道が1車線になり、自転車専用帯が現れる。杉並区内においても車道を1車線にし、自転車専用帯を設けられないか？特に杉並区と武蔵野市の境で自転車専用帯が現れるところは2車線が合流(下り)分離(上り)するので、危険を感じる。せめて環八から武蔵野市までの間だけでも、武蔵野市と同じにしてもらえると危険性が減り、自転車での通行がし易くなると思う。
5	私は通勤や子供の保育園への送り迎えに、自転車を利用している。人混みが多い駅周辺の歩道を走る事が多いが、歩行者との接触を避けるためにほとんど自転車を押しており、自転車の利便性を活かしきれていない。反面、車道を走った場合、基幹道路である青梅街道でさえ2車線しかない事に加え、路駐の車があると1車線になってしまい、私の運転する自転車のすぐ横を車が追い抜いて行くため危険である。車道の端に自転車マークを描くだけでは、不十分なので基幹道路の車線を増やすか、歩道の幅を広げて欲しい。
6	歩行者にとって快適な歩道、自転車（電動含む）にとって快適な自転車道を整備することで、自ずと互いのストレスは軽減するだろう。自転車の快適で安全な利用を推進するためにも、歩行者と自転車利用者の住み分け（ゾーニング）が必要だと思う。
7	歩道の拡幅によるすれ違い可能な自転車レーンの歩道移設路駐する自動車による自転車の事故が懸念される為、歩道を走行する事がある。しかし、歩道が狭いため、歩道でも事故の危険がある。
8	意見として自転車通行レーンを増やして欲しい。

No.	意見等
9	<p>杉並区から武蔵野市へ自転車で通勤したい気持ちがあるが、井の頭通り五日市街道の車道（杉並区全体の車道）に作られている自転車マークと矢印のみの表示だと車との並走が危なく、歩道に入りたくても歩道も狭く焦ることで自転車の運転も危なくなる。</p> <p>区外になるが、杉並区から武蔵野市の区境で自転車専用表示が変わり、武蔵野市に入った途端、車道での自転車運転が格段とスムーズになり安心して運転できる。</p> <p>武蔵野市から杉並区に戻るときは、安定していた車道運転が杉並区に入った途端に車との並走距離が近くなり危険を感じるほどである。</p> <p>杉並区→車道に自転車マークと矢印のみ表示 武蔵野市→青色の塗りつぶしで自転車ゾーンの確保と白色で自転車専用表示 これだけで、車の運転の仕方も変わるんだと思った。</p>
10	<p>Chapter3 は、自転車利用促進の中心となるべき、自転車の走行空間整備の章であるが、整備の技術的な面がメインの記述となっており、ネットワーク化の考え方が区民に伝わらない。</p> <p>もう少し、区民の目線で「自転車に乗ってみよう」、「自転車レーン等に出かけてみよう」という気持ちになるような、記述を加えてほしい。</p> <p>例えば、ネットワーク路線について、もう少しエリアごとに詳しく説明してほしい。</p> <p>現状で整備済み路線がどこで、計画路線の整備予定年次や、モデルコース（高円寺北方面から阿佐ヶ谷駅方面へ）などを設定し、区民が便利に安全に自転車移動できるような見せ方を工夫してほしい。</p>
11	<p>自転車を活用するには道路幅の拡張や自転車専用道路が必要である。車道脇に申し訳程度に存在する自転車レーンは、自転車も自動車も安全な通行に非常に気を使う。</p> <p>道路幅の拡張は緊急車両の通行の改善にも繋がるため、災害対策にも直結する。</p>
12	<p>自転車はあまり体力を使わずに手軽に移動できるので大変便利だが、専用の道路がないので走行に気を使う。高齢者にはとても車道は走行できず、かといって歩行者と同じ道路（歩道）を走るのも迷惑だろうと思う。歩行者と自転車が共に安心して移動できる道路がほしい。</p>
13	<p>chapter 3 人もクルマも自転車も安全、快適に移動できる通行空間整備安全で快適な自転車利用環境をつくるため自転車通行空間の整備が進行されている。</p> <p>我が家の周囲の支線道路にも自転車ナビマーク、ナビラインが敷設されている。主道路にも早く施工し安心安全な自転車通行空間を作ってもらいたい。</p>
14	<p>自転車を活用推進するには車道と歩道の上に自転車通行空間を設け安心、安全、快適に自転車が走行しているのを区内で見られれば区民も活用を考えるのではないか。</p>

No.	意見等
15	中杉通りも駐車帯をなくし自転車の走行空間を作ってもらえれば西友前の歩道の問題は解決する。
16	<p>当社は、阿佐谷を拠点として、訪問看護、訪問介護等の在宅介護サービスを提供しており、日々業務で杉並区内を自転車で移動している。</p> <p>業務の中で感じる点として、「自転車が安全に走行できる道路が少ない点」が挙げられる。</p> <p>とりわけ、中杉通りや青梅街道など、車道を走行しようとしても車両の駐車スペースや路線バス、配送業者の荷下ろし等で、車道を自転車で走行をすることが困難である。</p> <p>今後、自転車の交通ルールは益々厳格化していく方向かとは思いますが、同時に自転車が安全に車道を移動することができる道路の整備が必須だと考える。</p>
17	<p>具体的な空間整備の面は貧弱と感じた。自転車利用増進のメリットは、区で過ごす人にそれを説くよりも実際にそれが自然に享受できるものにすべき。その環境をつくることに注力すると明言してほしい。</p> <p>整備の方法に関しては、世界水準から大きく遅れた内容の国の自転車空間ガイドラインに縛られず、オランダの CROW マニュアルなどを参考に、あらゆる年齢層や能力の人が安心安全快適に自転車を使い、また使いたくなる空間を計画、実装してほしい。</p>