

「すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】」の改定について

令和8年3月1日に「すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】(案)」を公表し、区民等の意見提出手続きを実施しました。その結果等を踏まえ、当該方針(案)の一部を修正の上で、以下のとおり改定しましたのでご報告します。

1 区民等の意見提出手続きの実施状況

(1) 実施期間

令和8年3月1日(日)から3月31日(火)まで(31日間)

(2) 公表方法

①広報すぎなみ(令和8年3月1日号)及び区公式ホームページ

②文書による閲覧

(土木計画課、区政資料室、区民事務所、図書館)

(3) 意見提出実績

総数20件(個人20件) 延べ30項目(ホームページ19件、メール1件)

2 提出された区民等の意見全文及び区の考え方等

(1) 区民等の意見全文及び区の考え方

別紙1のとおり

(2) 改定案の修正一覧

別紙2のとおり

3 修正後の方針

別紙3のとおり

4 その他

(1) 令和8年7月1日に区公式ホームページ等で公表予定

(2) 方針の概要をまとめたパンフレット(概要版)を作成予定

すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】(案)に対する区民等の意見及び区の考え方

※枝番は、同一人物から複数の意見があった場合に記載

意見 番号	枝番	意見(全文)	区の考え方
1	—	<p>ゾーン30プラスなどの取り組みを通学路周辺に幅広く導入してほしい。</p> <p>中央道高井戸下りオンランプについての検討を早急に進めてほしい。</p> <p>上記と合わせて中の橋交差点の南行右折レーンの設置(これがないことで、近くの生活道路への流入が多くなっています、私もですが)</p> <p>井の頭通りは車線が狭いにもかかわらず、片側2車線あるため左側からの追い越しなどが見受けられます。武蔵野市付近は4車線ではなくなったと記憶しています。片側1車線にしつつ、右折レーンや左折レーンの適切な整備と自転車等が安全に通行できるような通行帯の設定、歩道の拡幅など車線の適切な設定をしてほしいです。</p>	<p>ゾーン30プラスは、警察や地元の方と連携して取り組む事業です。このため、今後も、区HPへの掲載などで区民の方へ広く周知を図ります。また、通学路周辺への導入は学校関係者との連携も必要となるため、通学路点検時に取組を案内するなど、機運醸成に努めます。</p> <p>中央道高井戸下りオンランプに関するご意見については、所管部署を通じ、事業者であるNEXCO中日本に、都道である井の頭通りに関するご意見については東京都に、それぞれ共有いたします。</p>
2	—	<p>現在荻窪駅南口に喫煙所ブースの改修工事がされているが、新しくブースを設置するのに反対します。荻窪駅南口の改札口を出てすぐエレベーターを利用しているけどタバコの匂い、煙がしてエレベーターを止めて階段を利用しなければなりません。高齢になると階段がキツくなり、タバコの煙や匂いで頭痛がし、服にも匂いがついてとても不愉快です。健康推進計画など掲げているなら、町全体禁煙地区にしてください。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、本方針とは直接関連しませんが、環境施策に関する所管部署に共有させていただきました。</p>
3	1	<p>13ページの中杉通りの写真について掲載されている3台の自転車のうち、子どもを同乗させたものや高齢者と思われる利用者が含まれています。これらは道路交通法上、歩道通行が認められる可能性がある利用者です。</p> <p>そのため、本写真を歩道走行の課題例として示すことには適切性に疑問があります。</p> <p>また、中杉通りは昼間の路上駐車や交通量が多</p>	<p>中杉通りの写真は、歩道上の自転車走行による歩行者との事故の危険性についての啓発及び自転車通行空間の確保の必要性の観点から掲載しています。</p> <p>中杉通りの道路環境については、「阿佐ヶ谷駅等周辺まちづくり方針」において「中杉通り沿道の安全・快適で魅力的なまちづくり」として重点的取組に位置付けており、安全・快適な歩行者・自転車空間の確保に向けた検討を進めております。</p>

		<p>く、自転車安全に車道を走行しやすい環境とは言い難い状況です。</p> <p>利用者の行動のみを示すのではなく、道路環境との関係も含めて課題整理を行うべきではないでしょうか。</p>	<p>中杉通りは、道路管理者が東京都、パーキング・メーター管理者が警察であることから、今後も関係機関と連携・協働しながら、歩行者・自転車が安全・快適に通行しやすい環境整備の実現に向けて、引き続き検討を進めてまいります。</p>
	2	<p>方針の進め方について</p> <p>10年前の方針資料も確認しましたが、この期間を経ても区民が明確な変化を実感できる段階に至っているとは言い難い印象です。</p> <p>長期構想は重要ですが、工程や到達時期が具体化されない計画は「将来像の提示」にとどまり、現に生活している世代が成果を実感できないまま改定を重ねる状態になりかねません。</p> <p>短中期の数値目標、優先順位、暫定整備、進捗を検証できる指標を明示し、実行と検証の仕組みをより具体化することを求めます。</p>	<p>本方針は道路網の将来像を示し、P36に記載した重点路線の拡幅整備や、P37に記載した事故密度の高い路線を安全対策路線として定め、安全対策を実施することとしています。</p> <p>拡幅整備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であることから、成果を実感しにくいものですが、安全対策路線については、前方針で定めた路線について、計画通り対策を実施(P7)しました。</p> <p>具体的な事業化に当たっては、杉並区総合計画や、財政上の裏付けを有する実行計画に記載する考えです。また、数値目標などの検証に関していただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	—	<p>(全文掲載を望まない方のご意見のため、概要を掲載しています)</p> <p>ナビラインでは不十分なので、路上駐車や車の走行から分離した自転車専用レーンを整備してほしい。現状は区内の近距離でも自転車移動がしづらい。</p>	<p>自転車通行空間の確保に当たっては、自転車専用レーンなどの設置の効果が高いと考えておりますが、道路幅員の確保が必要となります。道路の拡幅整備には長い期間を要するため、現状の道路幅員で通行空間を明示するため、ナビライン等の路面標示を設置しているところです。拡幅整備に際しては、P36やP47記載のとおり、地域の皆様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ます。</p>
5	—	<p>14～19・34～36 ページ、主にバス路線について井荻駅付近で勤務している者です。運転免許や自転車を持っていないため通勤に西荻窪駅・井荻駅間のバスを利用していますが、たびたび遅延に悩まされています。乗車していて体感する点として、右折車による待ち時間が原因のひとつになっているように思います。例えば「下井草五丁目」交差点では昼間に東西双方から北(井荻駅を越える陸橋)へ曲がる車が多く、東側では交差点を先頭に2ブロックほど車列が続きます。「下井草五丁目」交差点が青信号になると車がこの途中にある「井荻飯店」前の十字路に進入して</p>	<p>生活道路の拡幅整備は長い期間を要する事業です。P36に記載のとおり、「重点路線」以外の路線につきましては、関連する計画などの機会を捉えて整備を進めます。</p> <p>車線や信号に関するご意見については公安委員会へ、都道に関するご意見については東京都へ、それぞれ共有いたします。</p>

		<p>しまうことが多く、そのまま信号が変わると井荻駅行きバスが同地点で左折できず立ち往生することがあります。重点路線ではないもののこの区道については幅員 9m を目指されるとのことで、できる限り迅速な整備に期待いたします。また「四宮」や「今川三丁目」の交差点において、交通量の多い夕方などに、前を走る右折車の影響で信号 1 回分近く待つ事例にときおり遭遇します。こちらについては都道とのことで、区としての対応は難しいかと思いますが、都市計画道路としての整備の加速、右折レーン整備のご検討など、都に対して働きかけをいただければ幸いです。</p>	
6	—	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行スペースの確保について、車体の幅程度で余裕がない狭い道路に無理やり自転車ナビをひいている道路、もしくはそれすらもない道路が多いと感じています。改正道路交通法で車が自転車を追い越す際の幅の確保が求められていますが、現実的に対応可能になるよう道路拡張を進めていただきたいです。 ・通学路でも歩道と車道が分離されていない道路が多いと感じています。私有地のセットバックを確実にする他、路上駐車禁止や狭い道路の一方通行化などを実施してください。 ・木造家屋密集地が依然として多いので、セットバックやブロック塀等構造物の撤去を促進してください。 	<p>生活道路の拡幅整備は長い期間を要する事業です。P36 に記載のとおり、関連する計画などの機会を捉えて整備を進めます。通学路につきまして、道路幅員などから歩車分離が困難な箇所が多く存在します。このため、引き続き学校関係者や警察と連携し、通学路の点検を行い、現状の道路状況を踏まえた安全対策を進めます。</p> <p>幅員4m未満の道路については、私有地も含めて建物建替えの際にセットバックをするとともに、ブロック塀の改修等については助成制度の周知を図るなど引き続き取組を進めます。</p> <p>なお、路上駐車禁止や狭い道路の一方通行化などのご意見については、公安委員会へ共有いたします。</p>
7	—	<p>神明通りを優先整備路線・安全対策路線とし、「拡幅整備に着手しました」、また交通安全対策を進めてきました」と記載されているが他の路線のことでないか。神明通りのことであれば令和7年までに具体的にどの区間の拡幅に着手したのか、どんな安全対策を進めたのかを記載してほしい。</p>	<p>本方針は、身近な道路に係る方針であり、区道全体の今後の整備の方向性をお示しするものであることから、個別の路線の進捗を一つひとつ記載することはいたしません。ご意見にある「拡幅整備に着手」したのは、P36 に記載の②中杉通り～都市計画道路補 128 号(馬橋公園周辺)、④人見街道～放射5号、⑤成田東4丁目～国道 20 号の3路線で、学校建替え等を契機に着手しております。また、神明通りの「交通安全対策」としましては、令和6年度に交差点部のカラー舗装化を行いました。</p>
8	1	<p>ページ番号: P.50 ~ P.52、P.62 項目等: 「第4章 4-2 施策の展開(方針 2: みどりで気候危機に立ち向かう)」 「第4章 4-4 施</p>	<p>区では、「杉並区無電柱化推進方針」に基づき、都市計画道路の整備や、幅員6m以上の区道を対象に、整備効果の高い路線を選定し</p>

	<p>策の展開(方針4:みどりでつながる)」</p> <p>【意見書 案:1】「すぎなみの道づくり」の運用と美観について (該当箇所:第4章 道路整備の方向性、第5章 道路整備の進め方)</p> <p>【意見内容】 計画案では「つかう目線を意識した整備」とありますが、ハード面の整備(無電柱化や拡幅)に偏りすぎていると感じます。</p> <p>管理型ゴミ箱の設置: 景観維持のためにゴミ箱を減らした結果、かえってポイ捨てや不法投棄を招き、清掃コストが増大している印象があります。無電柱化のような高コストな施策よりも、地元商店や住民が「運用」に関わり、責任を持って管理する「ルール付きゴミ箱」の導入を提案します。</p> <p>そもそもポイ捨てしないことが重要ですが、ポイ捨てされているものを捨てるゴミ箱が近くにあれば、他の善良な区民が自主的にキレイにしようかなという意識がでるかなと思います。規模感は違いますが徳島県上勝町は「ゼロ・ウェイスト(ごみゼロ)」を実現されています。ルールを他人に言っても良い町の雰囲気作りも合わせて検討・運営いただけると良いかなと思います。周囲の目・当事者意識から、この町・人間に優越感を持って住民が自主的に動くようにするのが理想かなと思います。</p> <p>実用的な「涼」の提供: 暑さ対策としてミスト等の演出を行うのではなく、誰もが安心して利用できる「高度な浄水機能を備えた給水スポット」を道沿いや公園への配置を希望します。ペットボトルを買わずに済む環境は、経済的でゴミ削減にも直結し、区民の「実利」に叶うものです。</p>	<p>て無電柱化を進めています。</p> <p>また、生活道路の整備を行う際には、P36 や P47 に記載のとおり、地域の皆さんのご意見などを参考にしながら道づくりを進めていく考えです。</p> <p>なお、管理型ゴミ箱、涼の提供に関するご意見につきましては、本方針とは直接関連しませんが、所管部署に共有させていただきました。</p>
2	<p>【意見書 案:2】車両速度の抑制と安全確保について (該当箇所:4-2 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保)</p>	<p>区は、防災性や歩行者の安全性向上の観点からも、生活道路の拡幅整備は必要だと考えています。しかしながら、生活道路の拡幅整備は時間を要する事業であるため、現状の道路状況を踏まえ、P37 に記載のとおり、安全対策</p>

	<p>【意見内容】</p> <p>資料内(P.42)で「ゾーン 30 プラス」や「ハンプ設置」の効果を認めているのであれば、道路の拡幅(広げること)よりも、これら物理的なデバイスによる「速度抑制」を区内全域でより強力に推進すべきです。</p> <p>道路を広げるだけでは車両速度が上がり、事故の致死率を高めるリスクがあります。「夜道も安心して歩ける街」にするためには、スピードが出せない構造的な工夫を最優先し、その運用(見守り)に地元住民や店舗が主体的に関われる仕組みを議論だけでなく制度化してください。</p>	<p>路線を選定して交通安全対策を行う施策のほか、P8に記載しているゾーン 30 プラスなどの施策を実施しており、国の施策などと連携した、車両速度の抑制を含めた安全対策を進める考えです。また、ゾーン 30 プラス以外の場所でもラバーポールなどの物理的デバイスを設置して区内の安全性向上を図っております。今後も警察などの関係機関と連携しながら、交通安全対策を進めます。</p>
3	<p>【意見書 案:3】防災施策とコストの最適化について</p> <p>(該当箇所:4-1 体系的な生活道路網の整備、および防災関連計画)</p> <p>【意見内容】</p> <p>延焼遮断等のために多額の予算を投じる一方で、防災備蓄品の個別配送等にかかる「送料」のムダが放置されています。</p> <p>配送費の削減と還元:</p> <p>備蓄品は郵送ではなく、公共施設や各マンションでの「拠点備蓄・配布」を原則とし、浮いた予算を水道料金の引き下げや浄水インフラの強化に回すことを提案します。受け取りができない家庭においては、自宅郵送でも同じことが言えるので問題ないかと思います。</p> <p>実用本位の備蓄:</p> <p>賞味期限切れ前の備蓄品を地域で有効活用する仕組みの導入を提案します。「きれいなもの」より「実用的なもの」を無駄なく循環させる運用が、持続可能な地域に繋がると思います。</p>	<p>いただいたご意見につきましては、本方針とは直接関連しませんが、防災施策に関する所管部署に共有させていただきました。</p>

9	—	<p>都市計画道路133号線は白紙にして欲しい。住宅街の道の無い処をぶち抜くのは基本的な人権無視である。</p> <p>主要生活道路の重点路線の⑤はすぎ丸が通っている所と理解して宜しいか？ 既存道路があるとしても拡幅となるとセットバックが生じるので慎重にお願いしたい。</p>	<p>都市計画道路は、多様な都市機能を支える最も基本的なインフラであり、防災上も重要な都市基盤です。区内の都市計画道路の多くは昭和 22 年に計画され、昭和 41 年に変更され現在に至っています。</p> <p>その後、東京都、特別区及び 26 市 2 町は、概ね 10 年ごとに整備方針を策定し、社会情勢や地域の実態を踏まえて必要性を再検証した上で、優先的に整備する路線を選定し、計画的かつ効率的に整備を進めています。</p> <p>ご指摘の東京都施行による補助第 133 号線（成田区間）についても、こうした検証を経て、現在、優先整備路線に位置付けられています。</p> <p>主要生活道路の重点路線の⑤については、すぎ丸走行路線です。</p> <p>拡幅整備に際しては、P36 や P47 記載のとおり、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ます。</p>
10	1	<p>世界では、アメリカとイスラエルがイランを攻撃、イランは対抗措置として周辺の湾岸諸国のエネルギー施設を攻撃し、ホルムズ海峡の通行を制限し、戦争状態となっている。これは二期目の選挙にあたって国内の化石燃料開発を「掘って掘って掘りまくる」ことを主張した反エコロジ的な考えを持つトランプ大統領による、他国のエネルギー資源を支配するための暴力であり、実際にタンカーを「拿捕せず、楽しみのために撃沈」し、貴重な資源を浪費するという信じがたい暴虐を起している。アメリカはそれ以前に産油国であるベネズエラに対するクーデター、グリーンランド領有を主張している。今回の高市首相は訪米で中東からの原油に代わり、アラスカの原油・ガスの開発を約束してきたが、これもアラスカの土地を棄損する、地球環境にとって破壊的な開発である。</p> <p>また、ロシアによるウクライナ侵略も続いており、世界的に原油を中心としたエネルギーの枯渇は収束の見通しが立っていない。</p> <p>人類はいまだに資源を巡って乱開発と戦争を繰り返し、その結果、地球環境は絶望的な危機に</p>	<p>スーパーブロック的な都市計画の見直しに関するご意見については、P16 に記載のとおり、多くの消防活動困難区域を解消するためなどに必要な間隔だと捉えています。</p> <p>ただし、生活道路の拡幅においては、P29 に記載のとおり、現在の道路を生かした拡幅を想定しており、拡幅整備に際しては、P36 や P47 記載のとおり、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ます。</p>

	<p>陥っている。</p> <p>こうした破壊的な手法で開発され、かつ脆弱で不安定な流通基盤しか持たない資源、それが原油であり、そこからの生成物であるガソリンによって自動車交通である。もちろん自動車自体も排ガスによる環境破壊の原因である。日本においてEV化が遅れている問題もあるが、EVであれば「車の走行自体は」CO2 排出を抑えているものの、その製造過程や発電のために(日本の再生可能エネルギーの遅れと、原発の供給不安定もあり)は、やはり化石資源を使用する。</p> <p>今こそ、これからも車社会を続けるべきかどうか、が問われるべきではないか。</p> <p>特にこの杉並区は「もっとも自転車が走りやすい街」を目指す方針である(実際に実現している部分は少ないので、以下の意見でも自転車優先施策を要求したい)。全国で鉄道やバスの廃止がされているが、幸い東京 23 区は公共交通も充実している。社会的には健康志向の点からも、必要のない車の利用を避けるべきというオピニオンも存在する。なによりも杉並区は「みどり豊かな住まいのみやこ」であり、そのほとんどが高層ではない住宅である。</p> <p>今回の計画案で、脱自動車社会へのパラダイムシフトを明確に打ち出すべきではないか。そのための条件は杉並区には揃っているのだから。</p> <p>1.スーパーブロック的な都市計画の見直し</p> <p>計画案冒頭にある「体系的な道路網の構成」の図で幹線道路、主要生活道路をどれだけの間隔で配置するか、という考え方は、東京都が作った方向性であろうと思われる。しかし、杉並区は埋立地のような場所とは違い、古来から川を基調とした農地・住まいを形成し、そこに道路ができてきたという歴史を持つ。</p> <p>「すぎなみの道づくり」というならば、こうした歴史と環境に対する配慮をまず最初に持つべきである。その歴史は、遺跡の残るような古代から、鎌倉街道などの旧道や用水開発、大正時代・戦後の宅地開発と、上書きされてきた。現在は宅地開</p>	
--	--	--

	<p>発期の街づくりが杉並区のかたちを作っており、そこで作られた「街なみ」に人々は暮らしている。この杉並の宅地開発は文士村などでもわかるとおり、「みどりのある優れた環境」を求め、人々が積極的に選んでここに住むことを決めたもので、現代でもその志向は強い。</p> <p>つまり、道路事業を考えるには、自動車交通網としての利便性よりも、現在の住民・住宅・地元商店が最優先されるべきであり、そうした暮らしの環境を疎外するような事業はあってはならない。</p>	
2	<p>2.狭隘道路の価値を見直す</p> <p>こうした住環境を守るのが、狭隘道路である。武蔵野市の吉祥寺北町・東町などは、杉並区の井荻地域と同じく碁盤目の区画整理がなされた街なみであるが、狭隘道路を意図的に残し、車の流入を制限している。道幅を途中で狭くする、立体的に錯視するペイントを施すなど、車のスピードを落とし、大型車を阻む目的が各所で実践されている。それどころか、商店街でもない住宅地で、日中の車両通行禁止もおこなわれている。</p> <p>防災のため、狭隘道路はなくさなくては行けない、という固定観念があるが、日常において交通事故という災害を防ぐことも防災である。消防・緊急車両の小型化も各地で実装されている。</p> <p>ゾーン 30 の発想と同じく、街なみ優先、暮らし優先で、今ある道路の価値を見直していきたい。</p>	<p>ご意見のとおり消防・緊急車両の小型化も各地で実装されているところではありますが、狭あい道路におけるセットバックは、建築基準法に定められております。また、首都直下地震の発生等に備え、緊急車両の通行のほか、円滑な避難経路を確保する目的もあり、P20 に記載のとおり、能登半島地震や大分県佐賀関における市街地火災や道路閉塞を受け、災害対策の必要性から喫緊に行う必要があるものと考えています。</p> <p>なお、交通安全対策につきましては、引き続き、安全対策路線を定めて交通安全対策を進めるほか、警察などと連携しながら、路面標示を設置するなどの現状に即した対策を進めます。</p>
3	<p>3.自転車の安全対策</p> <p>この春から自転車への罰則が始まった。しかし、自転車利用者に対する厳しいルールの要求の前に、自転車の走行環境の整備がなされていない。もっとも大きなものは「自転車の車道走行」である。自転車ナビラインは実質機能しておらず、駐車している車を避けて車道側に進路を取れない。ただでさえ、ドライバーは自転車を迷惑視して幅寄せをしてくるし、平然と煽ってくるケースも少なくない。ナビラインは路肩の傾斜や舗装の継ぎ目にあたることも多く、自動車なら気にならないかもしれないが、自転車走行には不安定である。「自転車は車両」というが、小学生が運転していても「車両」としてルールを適用するのか。子どもを載せて走行するのに、この車道を恐怖</p>	<p>自転車通行環境の整備のため、自転車専用レーンなどの設置の効果が高いと考えていますが、道路幅員の確保が必要となります。</p> <p>このため、現状の道路幅員で通行空間を明示するため、ナビライン等の路面標示を設置しているところです。なお、取り締まりや交通規制は公安委員会の所管であることから、いただいたご意見は共有いたします。</p>

	<p>感なく走ることができるのか。</p> <p>自転車だけにルールを押し付けるのではなく、強い立場であり、加害性を持つ側の自動車に規制をおこなうべきである。</p> <p>大通りにおいてはナビラインの整備と徹底、区画道路レベルでは自転車・歩行者専用もしくは優先指定、そのくらいのことをしてこそ「自転車をもっとも走りやすい街」であり、ひいては歩行者の安全にもつながるのではないか。</p>	
4	<p>4.自動車の流入規制</p> <p>外環道シールドトンネル工事が杉並区に入ってきた。実際にこれが完成するかどうかはともかく、練馬区関町における青梅街道 IC から杉並区への交通流入が懸念される。また、練馬区は外環ノ2を進めており、本線ができなくても、練馬からの交通流入は起きる。補助 132 号線はその受け皿として考えられていないか。</p> <p>高円寺の 227 号線を杉並区は優先整備指定しているが、これも中野区大和町で事業化している道路の延伸であり、221 号線は中野駅前再開発と団町のタワーマンションからの流入交通のための道路である。</p> <p>都市計画マスタープランの説明会において、区の担当者から「他の区がやっているのに杉並だけやらないわけにはいかない」という言葉を聞いて、慄然したことがある。</p> <p>私たちの街は、他の街のためのバイパスではない。東京都の方針に沿って足並みを揃える支配下の植民地ではない。</p> <p>特に住宅街においては、住民・住民利用施設・配送以外の車を入れない、そのくらいのことはできないか。ECT 的なシステムを路面や街灯に埋め込むことで、技術的には可能である。海外ではそうした例もあると聞く。</p> <p>以上、杉並区は、大きくは地球環境の危機、小さくは区内の住民の静穏な生活を鑑み、先進的な脱・自動車社会の実現に向け、日本でまだ誰も取り組んでいないような画期的な「歩行者・生活者のための道路」を志向すべきである。</p>	<p>都市計画道路は、多様な都市機能を支える最も基本的なインフラであり、防災上も重要な都市基盤です。区内の都市計画道路の多くは昭和 22 年に計画され、昭和 41 年に変更され現在に至っています。</p> <p>その後、東京都、特別区及び 26 市 2 町は、概ね 10 年ごとに整備方針を策定し、社会情勢や地域の実態を踏まえて必要性を再検証した上で、優先的に整備する路線を選定し、計画的かつ効率的に整備を進めています。</p> <p>補助第 132 号線(青梅街道から神明通りまでの区間)、補助 221 号線(環状七号線から中野区界)につきましては、こうした検証を経た上で、第四次事業化計画で優先整備路線として位置付け、現在、補助 132 号線の一部と補助 221 号線は事業着手しています。</p> <p>「歩行者・生活者のための道路」を志向すべきというご意見については、P1 に記載している道路の多様な機能を踏まえて、P32 に記載の「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」に基づき取組を進める考えです。</p>

11	<p>— 本方針では、道路の緑化について「植えられる場所に植樹帯を設ける」との記述にとどまっているが、街路樹の維持管理や生育環境の質に関する踏み込みが不足している。</p> <p>現状、街路樹は強い剪定が繰り返され、また根元がアスファルト等で覆われるなど、生育環境として望ましいとは言いがたい状態が見受けられる。安全確保や維持管理コストの制約が背景にあることは理解するが、その結果として樹木の機能（景観形成、温熱環境の改善等）が十分に発揮されていないのであれば、本方針が掲げる「人中心の道づくり」とも整合していない。</p> <p>特に、落ち葉処理等をコストとしてのみ捉え、強剪定によって管理負担を抑える現在の発想には限界があると考え。維持管理のあり方そのものを見直す視点が必要ではないか。</p> <p>その点、区には「すぎなみ美・道路組(道路里親制度)」という仕組みが既に存在している。しかしながら、この制度は住民にほとんど知られておらず、実態として十分に機能しているとは言いがたい。制度の存在を前提にしているのであれば、その認知・運用の状況を検証し、実効性を高めることが先決である。</p> <p>また、制度の活用にとどまらず、近隣住民や関心を持つ個人が街路樹の維持に関わるような仕組みを、方針レベルで明確に位置づけるべきである。現に、一定の関与を希望する住民は存在しており、それを前提とした設計に転換することで、管理コストと環境価値の両立が可能になると考える。</p> <p>道路の緑化を「余地があれば行う付加要素」として扱うのではなく、地域とともに維持し、機能を引き出していく対象として再定義することを、本方針の中で明確に示すべきである。</p>	<p>街路樹の維持管理や生育環境の質、近隣住民や関心を持つ個人が街路樹の維持に関わるような仕組みに関するご意見につきましては、今後の街路樹設置や維持管理検討の際のご意見と受け止めさせていただき、関係部署にも共有させていただきました。</p> <p>なお、道路整備を行う際には、樹木維持管理の視点も含め、P47に記載のとおり、地域の皆様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ます。</p>
----	--	--

12	—	<p>他の方法も検討せず、東京都の言うままにみんなが大好きな善福寺川の工事を進めるのは良くないです</p> <p>五日市街道も穴が空くかもしれない</p>	<p>区としましては、区民の生命と暮らしを守るため、河川整備や調節池整備などの治水事業は必要であると考えています。</p>
13	—	<p>132号線について意見です。</p> <p>交通量が年々減る中で、道路を拡幅するのではなく、歩行者と自転車が通りやすくして欲しいです。</p> <p>自転車用の通行標識を道路に表記をお願いしたい。(青いペンキの)</p> <p>公共性の高いバスや介護等の送迎、タクシー以外の車の時間帯規制も可能ではないか。吉祥寺のように搬入者用のワンストップスペースを作るなども検討してほしい。</p>	<p>都市計画道路事業に着手し、整備を進めていく際には、交通管理者である警察と協議し、あわせてまちのご意見も伺いながら進めます。</p>
14	1	<p>(全文掲載を望まない方のご意見のため、概要を掲載しています)</p> <p>計画案に賛同しつつ、人生100年時代に向けて道路を「安全・快適・健康」につながる形で強化してほしい。</p> <p>高齢者増加と電動自転車等の普及を踏まえ、交差点などで減速や注意を自然に促すナッジ型の路面サイン(▲等)を低コストで追加してほしい。</p>	<p>路面だけでなく、道路に設置している立看板などでも表現可能と考えますので、対策を実施する際には、道路環境に応じたサインを検討します。</p>
	2	<p>猛暑とペット増加に対応し、散歩道や駅前などに遮熱舗装など“熱くない路面”を導入し、試行→効果検証(PDCA)→拡大を進めてほしい(民間連携やCFも活用)。</p> <p>併せて、緑化・景観の統一、サインデザインの質の維持、電柱地中化、看板規制、工事仮囲いの癒しデザイン等で、歩きやすく滞在・交流しやすい街をつくり、杉並区が都内へ波及させてほしい。</p>	<p>区では、P42記載のとおり、地球温暖化対策、脱炭素化の推進の観点から、路面温度を低下させる遮熱性舗装の導入や、歩道等に敷設するブロックは保水性や透水性の機能を有する材料の使用などの対策を行っています。また、比較的交通量が少ない生活道路では、透水性の機能を有するアスファルトを採用し、雨水流出抑制対策も推進しています。今後もこういった施策を推進し、人にやさしい道づくりを進めます。</p> <p>また、滞在交流・緑・景観配慮が実装されていくことにつきましては、荻窪駅周辺地域の皆様から選ばれた「荻窪の地域ロゴマーク」を策</p>

			<p>定し、そのイメージカラーを基調としたデザインを用いて観光案内板等のサインを設置した事例があります。</p> <p>加えて、区ではこれまで区内の川沿いを遊歩道として整備しているほか、「科学と自然の散歩みち」など、歩行者空間の整備等を進めてきました。今後とも、P41 に記載のとおり、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、歩行者空間の整備をまちづくり施策と連携して進めます。</p>
15	1	<p>車中心ではなく人中心の道づくりを希望します。</p> <p>①安全性のために道路を広げることよりも、駅付近や学校の周辺ではゾーン 30 よりさらにゆっくりなゾーン 20 にし、歩行者が安心して歩ける道を目指していただきたい。そうすることによって、急ぎの方は、ほかのルートを探すと思いますので、渋滞の緩和にもつながると思います。</p>	<p>速度規制については、公安委員会に意見を共有します。区としても、ゾーン 30 などの国の施策などと連携した、車両速度の抑制を含めた安全対策を進める考えです。</p>
	2	<p>②街を歩いたり、自転車に乗っているとよく気付くのですが、点字ブロックが足りていないところや横断歩道が薄くなっている箇所、そして自転車のタイヤがはまりそうな穴があいているところを見かけます。</p> <p>広い区内ではありますが、修理修繕をさらに徹底していただきたいです。</p>	<p>修理修繕につきまして、徹底できるよう進めてまいります。区職員だけでの巡回には限界があります。このため、異常にお気づきの際には、電話によるご連絡のほか、区公式 LINE や MCR というアプリで、写真を投稿して道路や公園の異常を通報いただけるシステムもごさいます。区民の皆様のお力添えをいただきながら適切な対応につなげてまいりたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。</p>
16	—	<p>自転車走行空間の整備促進と質の向上について</p> <p>杉並区内の生活道路における死傷事故のうち、約 5 割が自転車に関係しているという現状を重く受け止めるべきです。方針案に示されている「自転車ネットワーク路線」の区内全域への拡大(令和 6 年度)や、自転車ナビラインの整備促進を強く支持します。</p> <p>単なる路面標示だけでなく、交通量が多い主要生活道路においては、物理的に歩行者・自動車と分離された「自転車専用通行帯(自転車レーン)」の設置をより積極的に検討してください。</p> <p>自転車の左側通行徹底と逆走防止へのアイデア 出会い頭の事故を無くすためには、自転車</p>	<p>自転車通行空間の整備のため、自転車専用レーンなどの設置は効果が高いと考えておりますが、道路幅員の確保が必要です。このため、現状の道路幅員で通行空間を明示するため、ナビライン等の路面標示を設置しているところ</p> <p>です。</p> <p>拡幅整備に際しては、P36 や P47 記載のとおり、地域の皆様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ます。</p> <p>自転車の左側通行徹底と逆走防止へのアイデア、「つかう目線」での安全対策及び物理的デバイスとの併用についてのご意見につきましては、具体的な整備を検討する際の参考とさせていただきます。</p>



		<p>の左側通行(逆走防止)の徹底が不可欠です。以下の対策を方針に盛り込むことを提案します。</p> <p>交差点手前での視覚的強調:** 出会い頭事故が懸念される交差点付近で、自転車ナビラインの着色や矢印のサイズを拡大し、正しい通行方向をより直感的に認識できるデザインを導入すること。</p> <p>逆走防止の路面ステッカー: 方針案にある「路面ステッカー」を活用し、逆走してくる自転車に対して「逆走禁止」や「左側通行」を促すメッセージを、自転車側から見える角度で配置すること。</p> <p>物理的デバイスとの併用: 「ゾーン 30 プラス」などで導入されるハンプや狭さく、ラバーポールを配置する際、自転車が自然と左側に誘導されるような構成を検討すること。</p> <p>「つかう目線」での安全対策</p> <p>方針案に掲げられている「つかう目線」を意識した道づくりにおいて、特に子供や高齢者の自転車利用者が安全に左側通行を守れる環境が必要です。</p> <p>区民アンケートでも「自転車が安全に走行する空間がない」との不満や「自転車のマナー」への懸念が多く寄せられています。ハード面の整備と併せて、左側通行の意義を視覚的に伝える啓発的な路面標示の工夫を積極的に進めてください。</p>	
17	—	<p>132 号線沿道に住む住民です。拡幅反対については 1. 法的な根拠 2. その必要性 3. 街づくりの視点から の意見もありますが、今回は、気候危機の視点から申し上げます。この計画は 3,372mの道路を16mに、さらに駅前には20mに拡幅するというもの。多くの商店、住居を壊していきます。約 3.5 キロの長さで、建物を奥行き5mで壊していくことでどれだけのゴミを出すことになるのか、想像するだけでも恐ろしい量です。</p> <p>気候危機を回避するために温暖化対策の国際ルール「パリ協定」が施行されて、11 年目に入りました。すべての国が温室効果ガス削減目標を義務付けられ、世界は脱炭素に向けて大きく舵を切っています。先日マドリッドやバルセロナの環境対策を見てきた方の記事によると、使わなく</p>	<p>都市計画道路は、多様な都市機能を支える最も基本的なインフラであり、防災上も重要な都市基盤です。区内の都市計画道路の多くは昭和 22 年に計画され、昭和 41 年に変更され現在に至っています。</p> <p>その後、東京都、特別区及び 26 市 2 町は、概ね 10 年ごとに整備方針を策定し、社会情勢や地域の実態を踏まえて必要性を再検証した上で、優先的に整備する路線を選定し、計画的かつ効率的に整備を進めています。</p> <p>補助第 132 号線についても、こうした検証を経て、現在、優先整備路線に位置付けられています。</p> <p>整備に際しては、緑陰確保を図るなど、安全で快適な道路環境の創出に向けて検討しま</p>

		<p>なった建物の解体、廃棄物の処理、運搬は地球環境に大変負荷がかかると判断し、簡単に取り壊さずリノベーションして、市民の文化・芸術空間・憩いの場として開放しているそうです。また、日本の、生ごみはもとよりなんでも燃やすやり方は、世界の焼却炉の半分以上が日本にあり、ごみ焼却率は80%で、OECD中ワースト一位だそうです。もちろん家解体によるゴミの中には多くの産業廃棄物も含まれていますが、それらは焼却できずどこかに埋め立てられていくこととなります。沿道には長い年月をかけて成長してきたプラタナスなどの街路樹もあります。132号線を拡幅する理由の一つに緑が少ない点が上げられていましたが、さらに緑を削ることにもなります。今、東京では出生率は1%を切りました。車はシェアされ、免許を返上する人も続出しています。車が走る道路よりも、緑が豊かで人が集える道・そして街づくりをしていくことが大切ではないでしょうか？今、地球を守って自分たちの暮らしを続けていくために、何が求められているのか。再開発は乱開発につながり、街やコミュニティを分断し、自然を破壊しているのではないのか。時間をかけて、対話を続けながらじっくりと考えていきましょう。3,372メートルに渡って人を店を住居を立ち退かせていくこの計画が、本当に防災につながるのかも大いに疑問です。</p>	<p>います。</p> <p>また、都市計画道路周辺のまちづくりにつきましては、「(仮称)デザイン会議」を設置するなど、対話の場を設定しております。</p>
18	—	<p>(全文掲載を望まない方のご意見のため、概要を掲載しています)</p> <p>防災目的の道路整備は必要でも、過度な伐採や街の個性を壊す再開発は控えてほしい。</p>	<p>道路整備に際しては、P32に記載のとおり、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ます。</p>
19	1	<p>9ページ:</p> <p>①ネットワーク路線の計画は、通行実態というより整備可能性を中心に決定されているように感じます。実際には自転車利用者ももっと細い道路を選んで通行しているのではないのでしょうか。</p> <p>②国交省のガイドラインが悪いのですが、整備形態が実態と合っていないと感じます。日常生活の移動を考えると、無理やり矢羽根マークを付ける整備よりも生活道路の分断を解消するための交差点整備の方が実効性が高いと思います。仮に通行帯を整備したとしても幅も十分ではありません</p>	<p>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。矢羽根マークを付ける整備は、連続しての設置が望ましいですが、現状の道路を鑑みて設置可能な箇所を設置することは、設置した箇所において有効と捉えております。なお、交差点整備の実効性のご意見については、関連部署に共有させていただきました。</p>

		んし、途中で途切れてしまうのであればあまり効果がないように思います。	
	2	42 ページ:案内表示の充実 私自身自転車に乗っていて、路面の標識は見やすく、良いと思いました。交差点など必要な場所に自転車向けのものをもっと増やしていただきたいです。	今後も警察などと連携して、路面標示の設置も含めた交通安全対策を進めます。
	3	48 ページ:主要生活道路の整備について すべての幅員構成の絵に自動車が描かれていることに違和感を感じました。歩行者や自転車を優先するのであれば、自動車の通行制限は考えておられないのでしょうか。狭い道路の中で無理やり配分を考えるのではなく、道ごとに優先順位を変えるなど手法をとる方が安全性・快適性向上に対して実効性があると考えます。 国のガイドラインや都の上位計画に従った計画であることは重々承知していますが、杉並区として創造的で全国の手本となるような道づくりをぜひ進めていただきたいです！	主要生活道路は、P27 に記載のとおり、「身近な交通の中心となる道路」としての機能を持った道路であり、有事の際のアクセス路という観点も踏まえ、幅員構成については、車両を記載しています。しかしながら、全国的に様々な道路空間の利活用の動きがありますので、交通状況や利用状況などに応じた運用方法もあると認識しています。また、ご意見のとおり道路の区分ごとに実効性のある手段をとれるよう、重点路線や、安全対策路線を定めて事業を実施します。
20	—	道路整備の基本理念に、防災・緊急輸送の面だけでなく、まちの憩い、にぎわい、緑などを明文化したことは前進だと思いました。 これを単にことばだけに終わらせないで、まちづくりのなかに位置付けて市民とともに議論しながら車中心でない人中心の道づくりを具体化して行ってほしいと思います。 車も人もすくなくなっている時代です。都市計画道路についても、「建設計画が決定された道路」として「拡幅決定済み」にしないで、これからの時代ふさわしい道のありかたを考えてみたいです。 消防車もバスも小型化して、車は通常スピードを出さないことを基本にして、生活道路ではゾーン30 といわずに、ゾーン20、10にして歩行者と道を共有できるようにしたい。 すぎ丸やスローモビリティが行きかう道がたくさん実現できたら素晴らしい。 個人商店と住宅がほどよく調和している落ち着いた街並みを壊さないでほしいと願っています。	社会経済環境の変化を捉え、車中心から人中心への転換を踏まえて検討を進めるとともに、安全で快適な道路空間の確保に努めます。 また、都市計画道路周辺のまちづくりにつきましては、「(仮称)デザイン会議」を設置するなど、対話の場を設定しております。 なお、区では、ゾーン30 などの国の施策や地域公共交通施策と連携した、車両速度を抑制と物理的デバイスを含めた安全対策を進める考えです。

すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】(案)の修正一覧

(赤枠部分を修正)

No.	頁	項目等	改定案	修正内容	修正理由																					
1	36	主要生活道路 の重点路線		 <table border="1" data-bbox="1045 324 1236 459"> <thead> <tr> <th>No.</th> <th>区間</th> <th>延長 (m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①</td> <td>西梅田道～中梅田通り</td> <td>1,880</td> </tr> <tr> <td>②</td> <td>中梅田通り～都立小梅田駅前2号路 (西梅田公園内)</td> <td>710</td> </tr> <tr> <td>③</td> <td>西梅田通り②～西梅田通り③</td> <td>700</td> </tr> <tr> <td>④</td> <td>人形町道～梅田5号路</td> <td>880</td> </tr> <tr> <td>⑤</td> <td>梅田駅前4丁目～梅田2号路</td> <td>3,220</td> </tr> <tr> <td colspan="2">計</td> <td>7,390</td> </tr> </tbody> </table>	No.	区間	延長 (m)	①	西梅田道～中梅田通り	1,880	②	中梅田通り～都立小梅田駅前2号路 (西梅田公園内)	710	③	西梅田通り②～西梅田通り③	700	④	人形町道～梅田5号路	880	⑤	梅田駅前4丁目～梅田2号路	3,220	計		7,390	重点路線の区間及び 延長をより分かりや すくするため、表を 追加
No.	区間	延長 (m)																								
①	西梅田道～中梅田通り	1,880																								
②	中梅田通り～都立小梅田駅前2号路 (西梅田公園内)	710																								
③	西梅田通り②～西梅田通り③	700																								
④	人形町道～梅田5号路	880																								
⑤	梅田駅前4丁目～梅田2号路	3,220																								
計		7,390																								


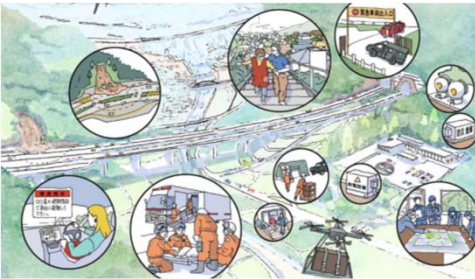


すぎなみの道づくり
【身近な道の整備方針】

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
杉並区的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
杉並区的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
 <ul style="list-style-type: none"> • 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。 	 <ul style="list-style-type: none"> • 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。 	 <ul style="list-style-type: none"> • 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。 	 <ul style="list-style-type: none"> • 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



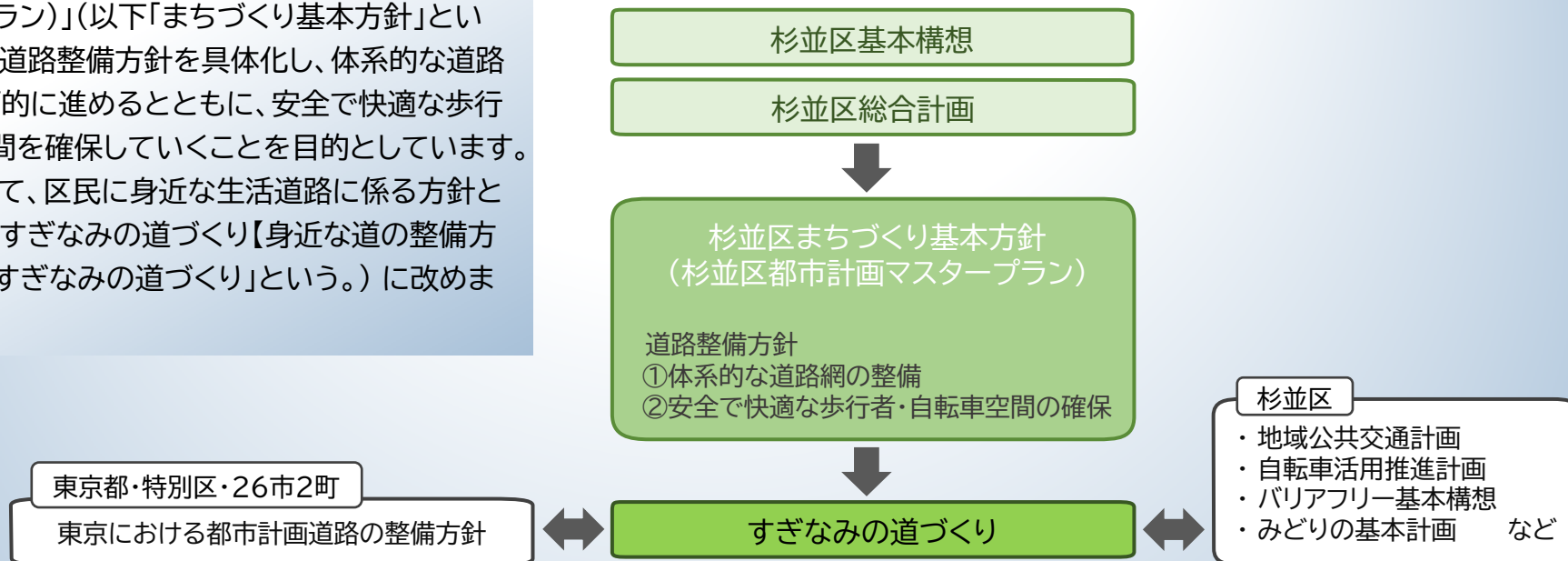
背景

- 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。

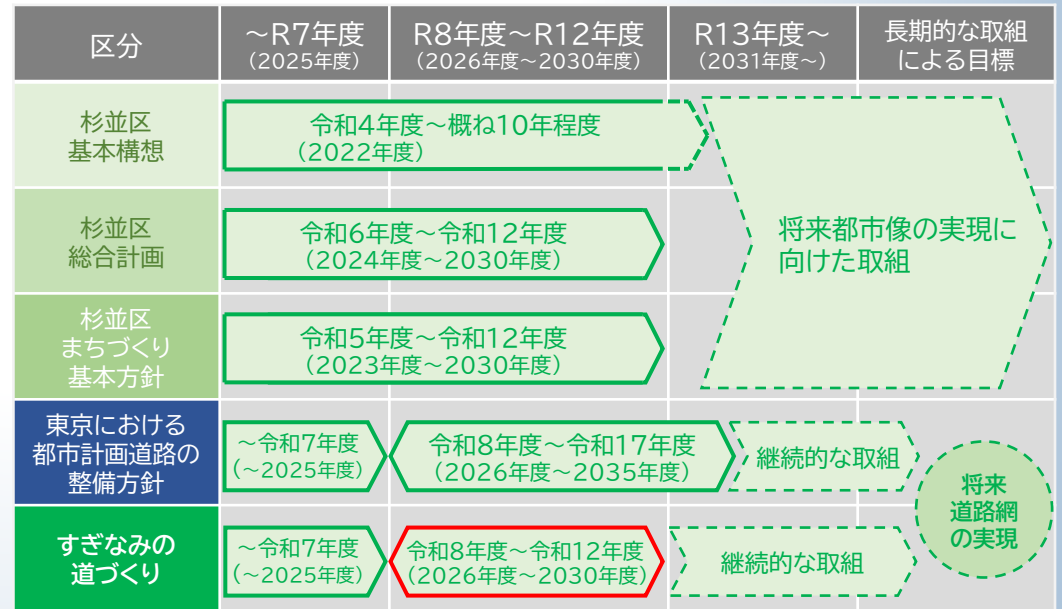
目的・位置付け

- 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。



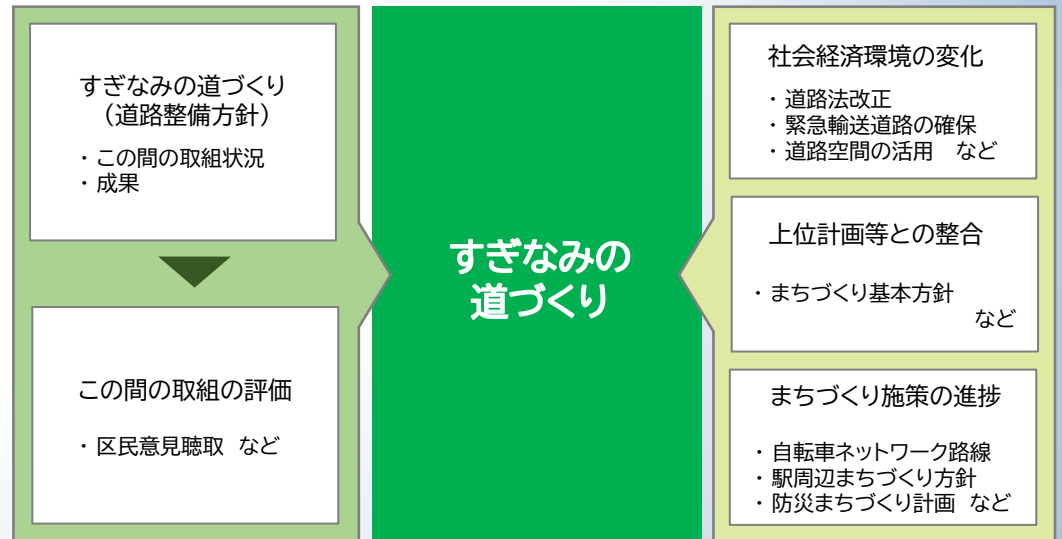
方針期間

- 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



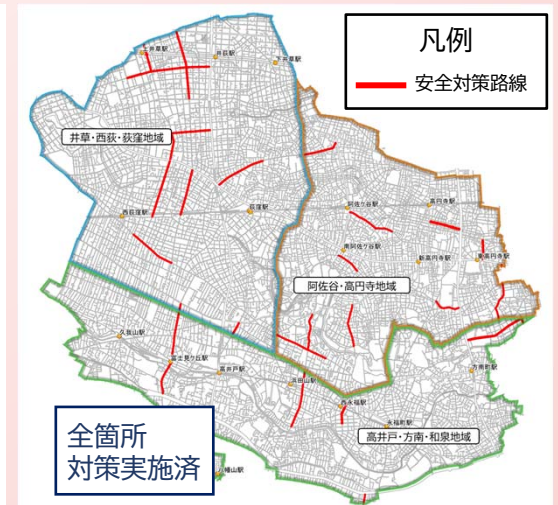
- 前方針では、「将来の道路網」の実現に向けて、道路を効率的に整備するため、優先的に整備する路線を選定し、選択と集中により道路整備を進めることとしています。
- 生活道路の防災性・安全性を向上させるため、道路拡幅を行う必要性が高い道路を「優先整備路線」として選定するとともに、現状の道路幅員において、早期に交通安全対策を行う必要性が高い道路を「安全対策路線」として選定し、整備を進めてきました。

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:

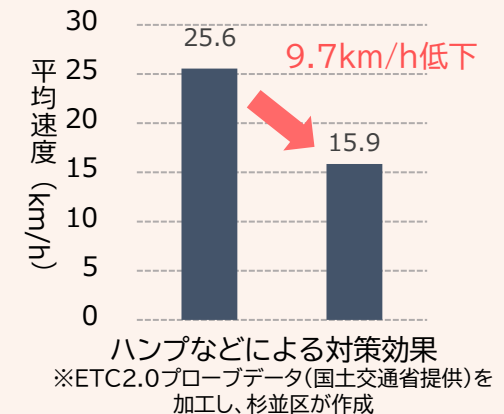
面的なエリアを対象に最高速度30km/hの区域規制を設け、さらにハンプ(道路上に設けた凸型の路面)などの物理的デバイスを組み合わせ、人優先の安全・安心な通行空間を確保する取組

※ 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。



[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



対策前(低地側の交差点付近)



対策後

- ・ 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



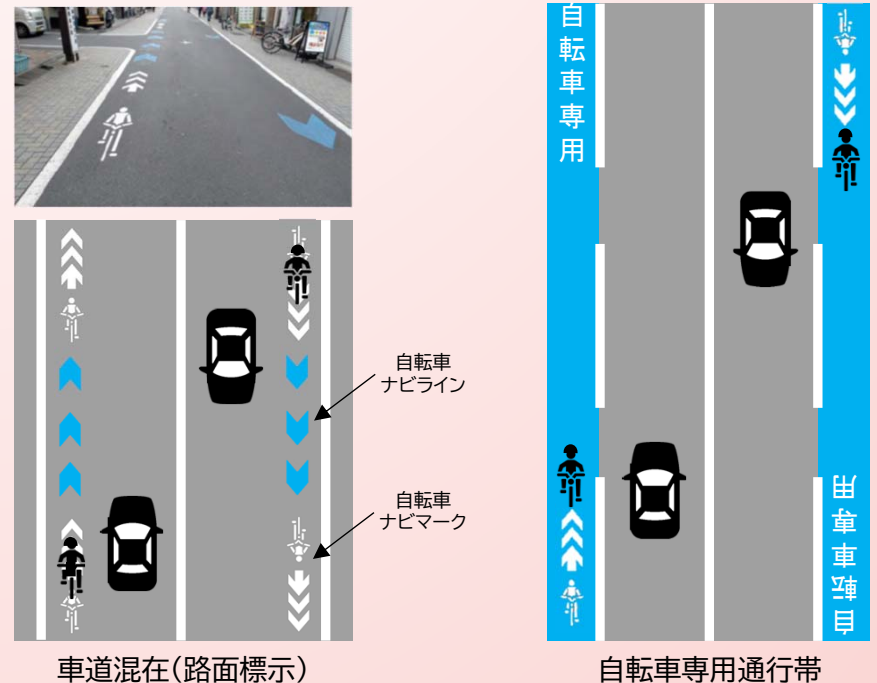
● 杉並区自転車ネットワーク計画

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。

まちづくりと連携した取組

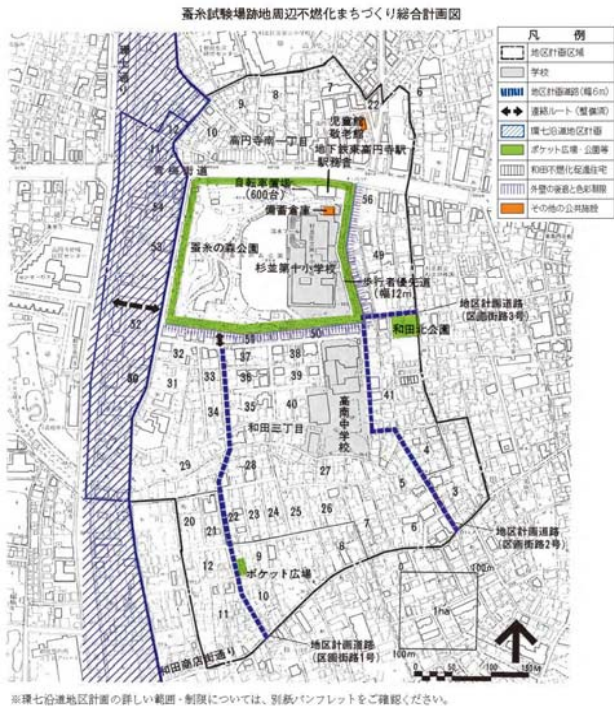
● 地区計画

地区の課題や特徴を踏まえ、住民と区が連携しながら、地区の目指すべき将来像を設定し、その実現に向けて、防災上必要な道路を地区施設として都市計画に位置付けて拡幅を行うなど、「まちづくり」を進めています。

■ まちづくり計画

まちづくり計画とは、蚕糸試験場跡地周辺地区の総合目標「安全で住みよい、うるおいのあるまち」を実現するため、区の方針として3つの施策を定めたものです。区は、この「まちづくり計画」に基づき、住民のみさんの協力を得ながら、まちづくり事業を進めています。

- 不燃化の促進
 - 地域地区の改定（防火地域の指定など）
 - 不燃化促進住宅の活用
- 居住環境の整備
 - 地区計画の適用
 - プロック環境改善・生活化施策
 - 第七浴地区計画の適用
- 道路の整備
 - 地区計画道路（防災上重要な道路）の整備

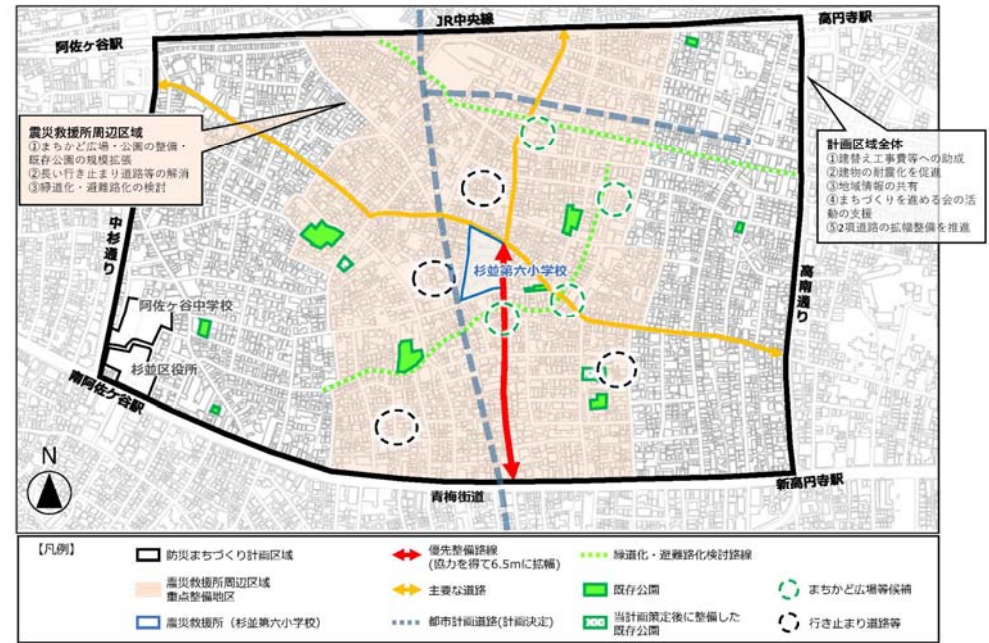


蚕糸試験場跡地周辺地区地区計画

● 防災まちづくり計画

木造住宅が密集し、狭い道路が多く、公園等の空地が少ないことなどから、避難・救助活動や消防活動上懸念される地区において、既存道路の拡幅整備路線や、公園等の広場を計画し、「災害に強い安全・安心なまち」の実現を目指し、事業を進めています。

【IV 実行計画図】



阿佐ヶ谷南・高円寺南地区防災まちづくり計画

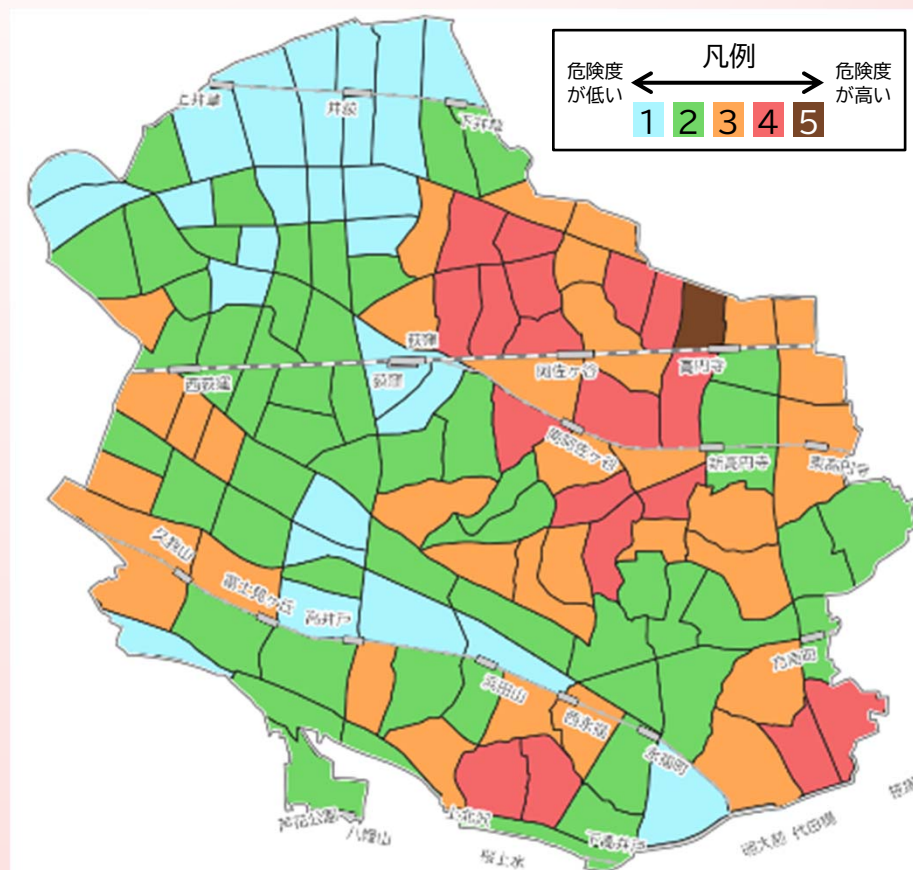
区内には、災害時活動困難度を考慮した総合危険度の高い地域が多く存在

- 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



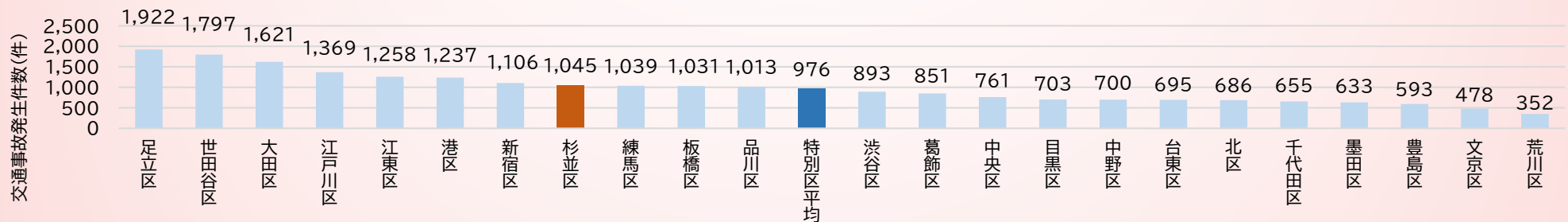
出典:地震に関する地域危険度測定調査(令和4年(2022年)、東京都)を基に作成

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

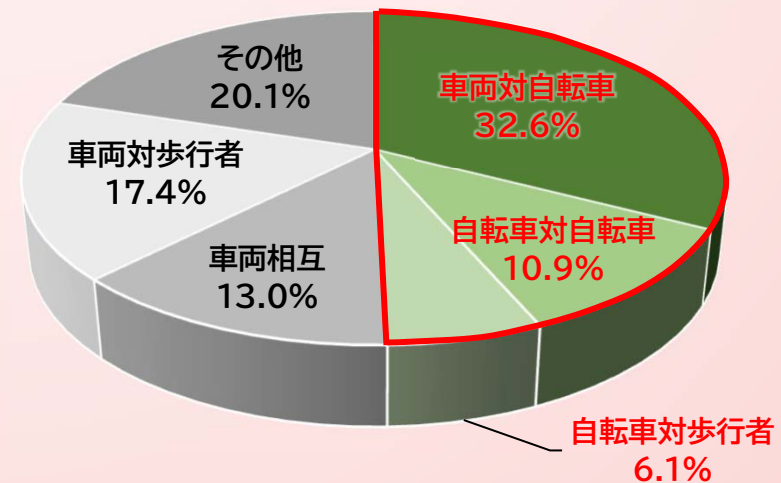


出典:警察庁提供データ(交通事故統計情報のオープンデータ(令和5年(2023年)1月~12月)を基に集計)



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。

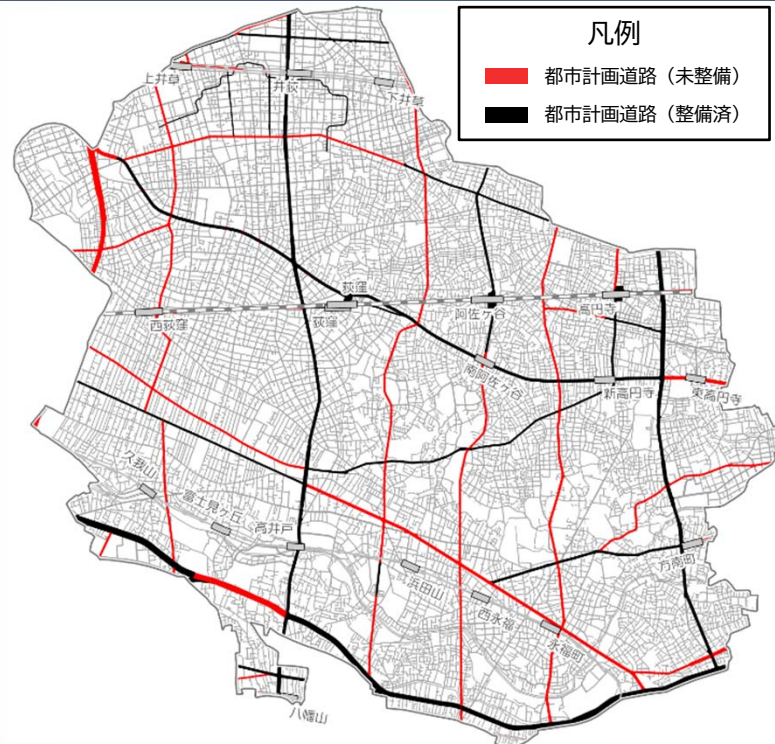
※延焼遮断帯:

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。

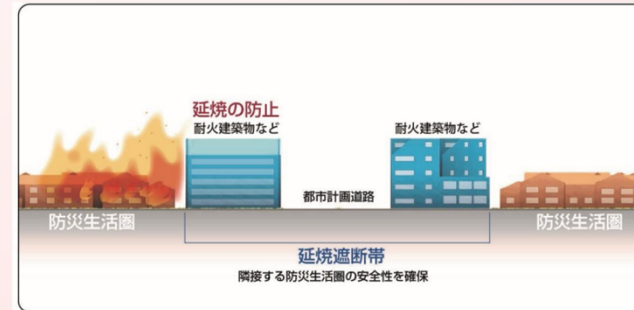
※緊急輸送道路:

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27m以上 道路、河川、鉄道等が単独で機能を発揮
- 幅員24m以上27m未満 沿道30mの不燃化率※40%以上
- 幅員16m以上24m未満 沿道30mの不燃化率※60%以上
- 幅員11m以上16m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

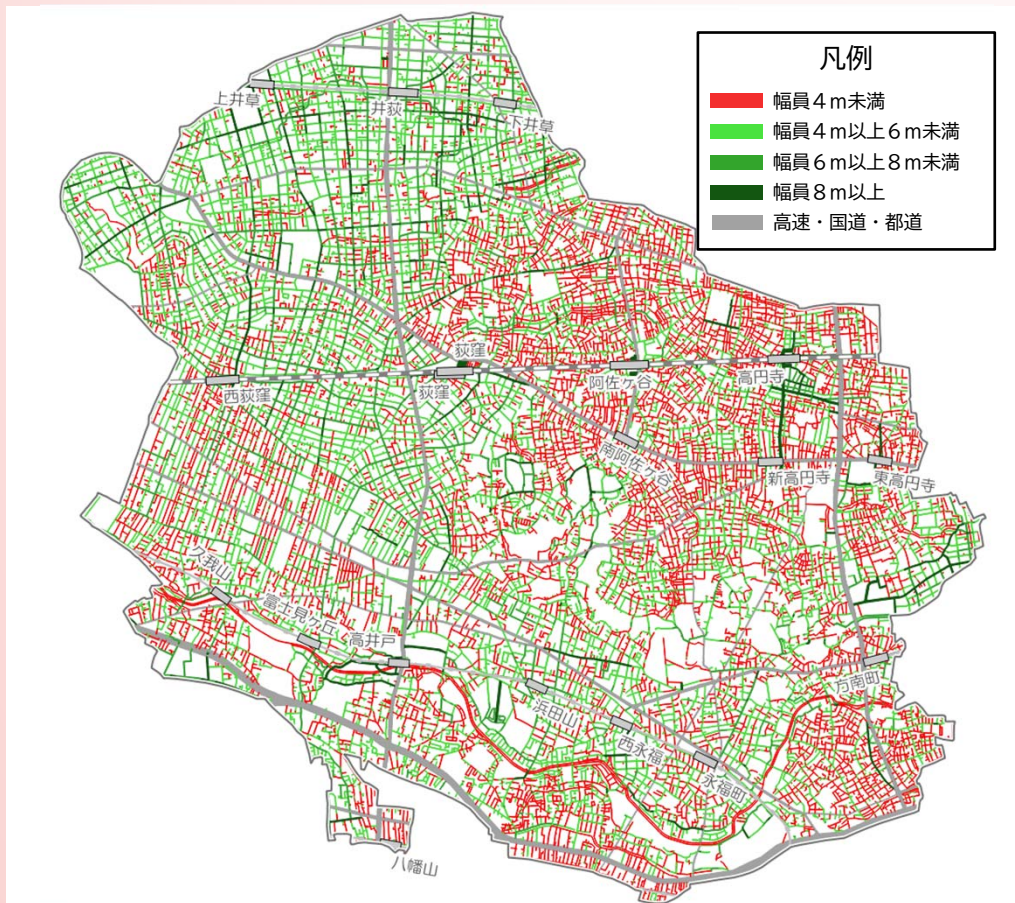
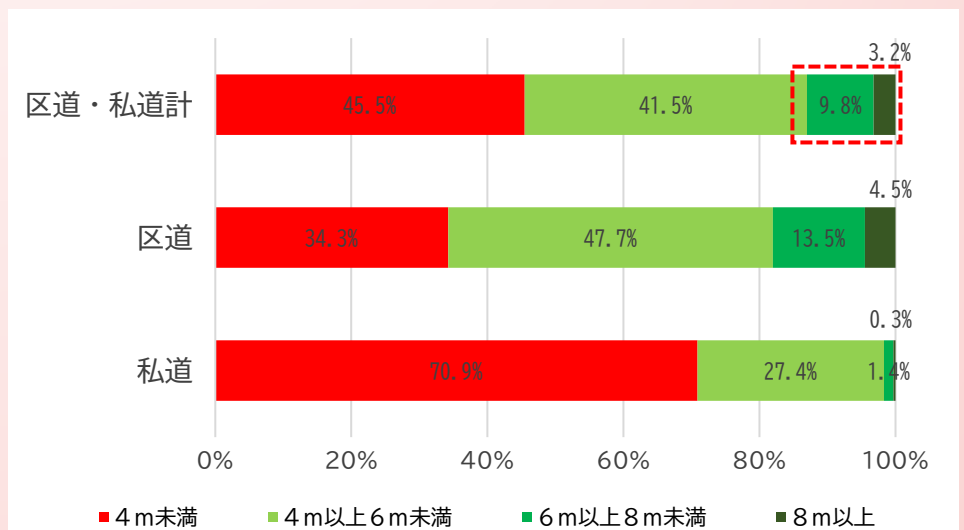


図 区道・私道の道路幅員の割合



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

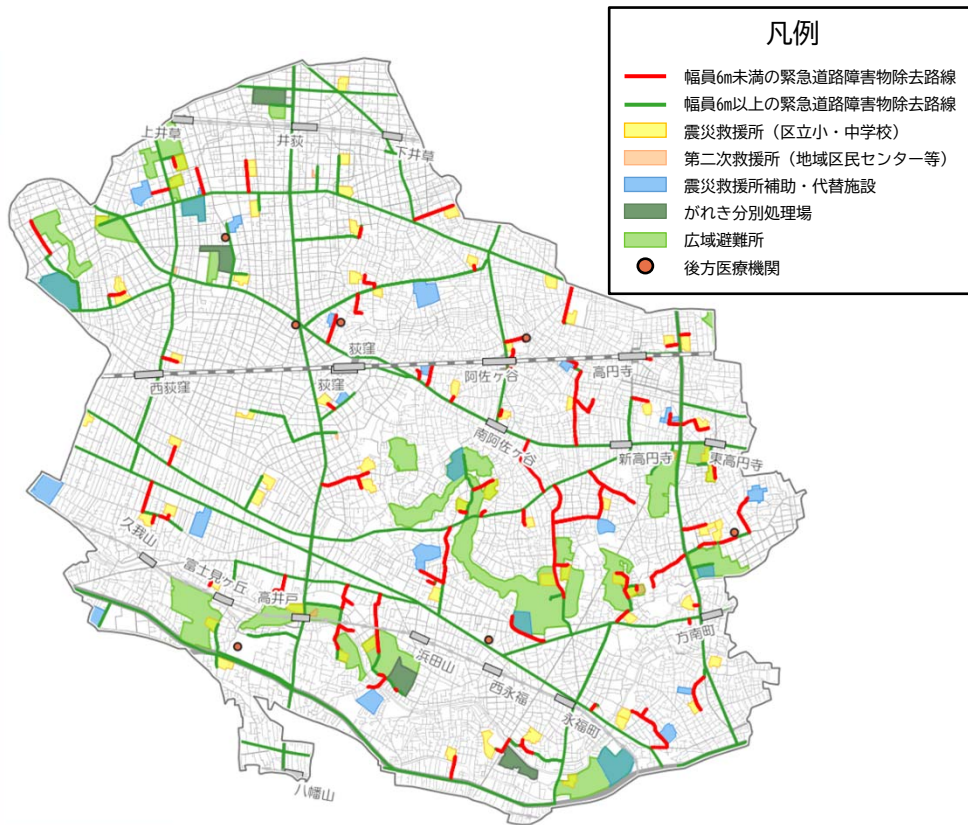
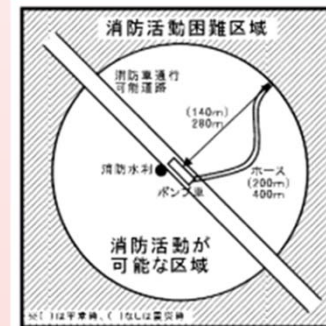
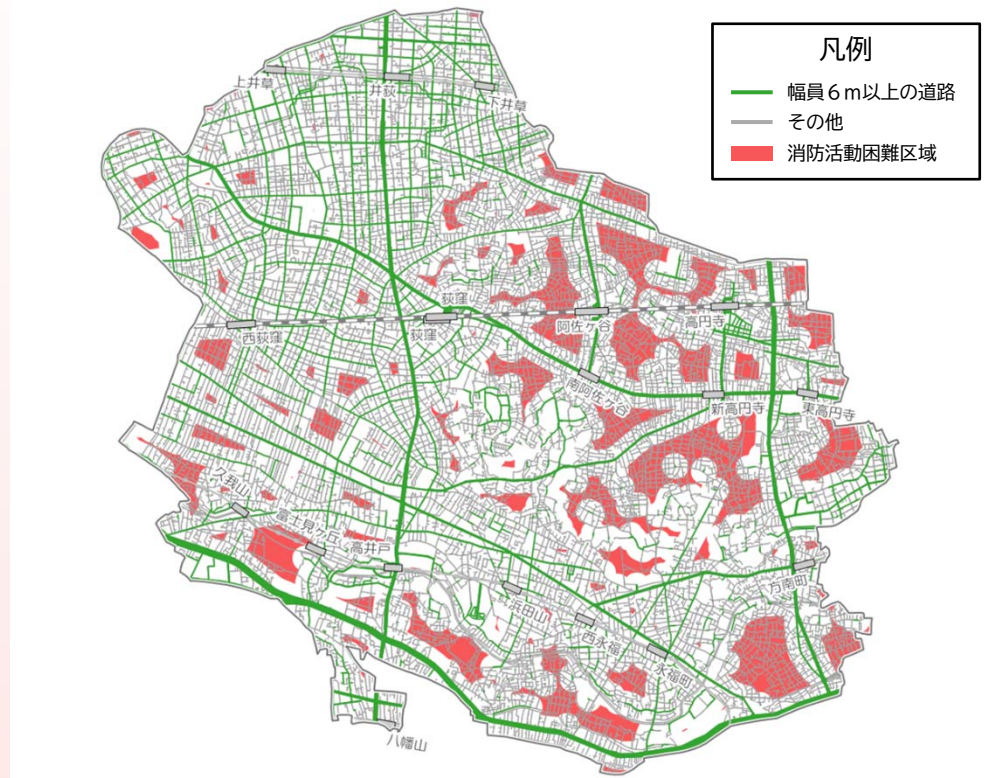


図 消防活動困難区域と幅員6m以上の道路



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。

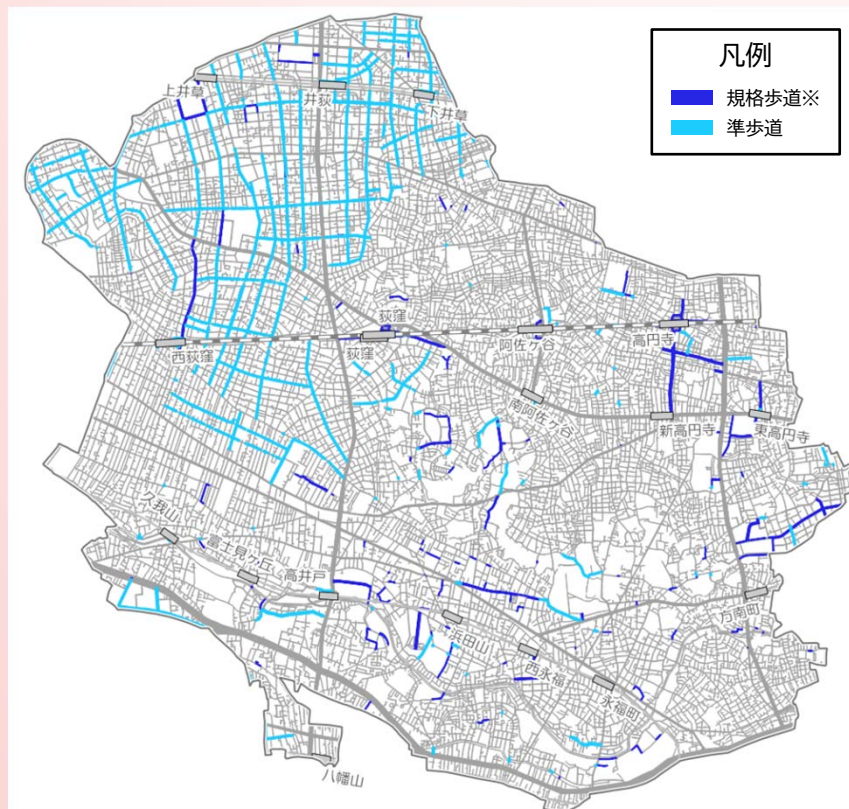
出典:「密集市街地整備のための集団既定の運用ガイドブック」(国土技術政策総合研究所資料 平成19年(2007年)1月)

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。

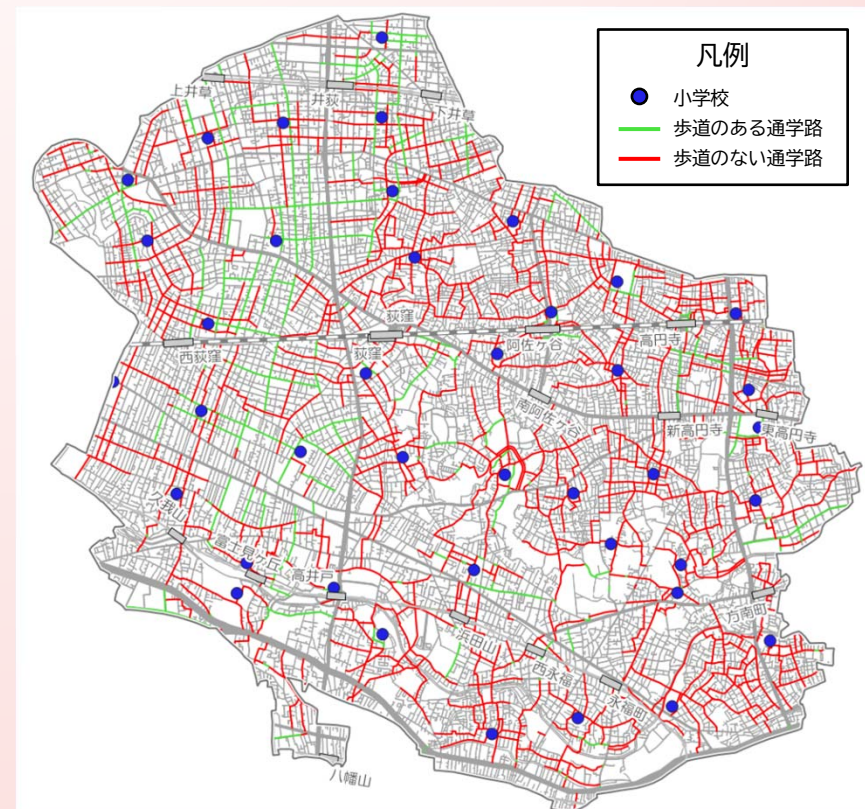


図 歩道設置箇所位置図



※規格歩道(縁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

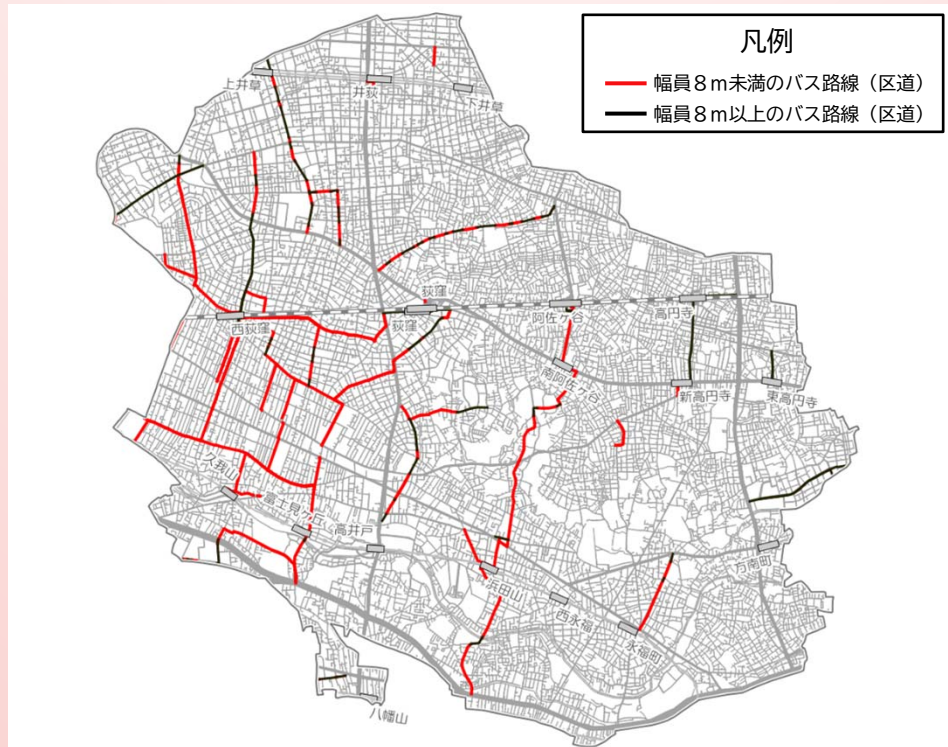


区道バス路線の道路幅員が狭い

- 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

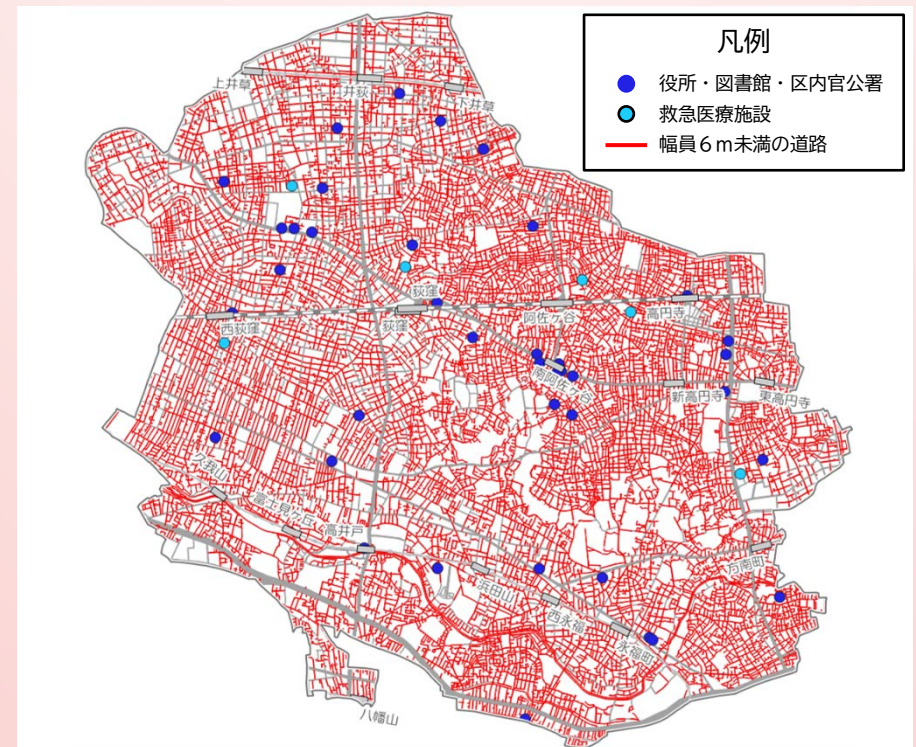


公共施設等の周辺道路は、幅員6m未満の道路が多い

- 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。



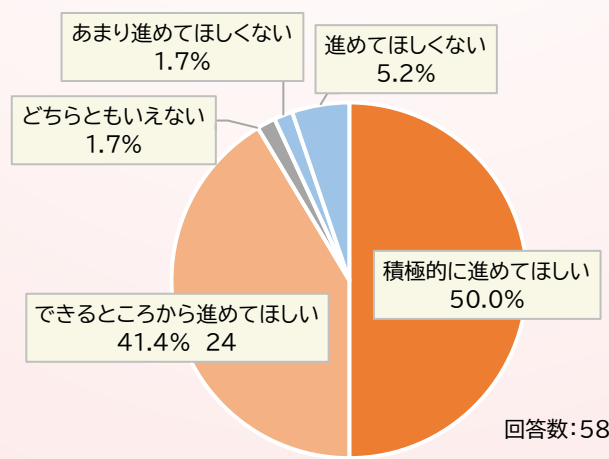
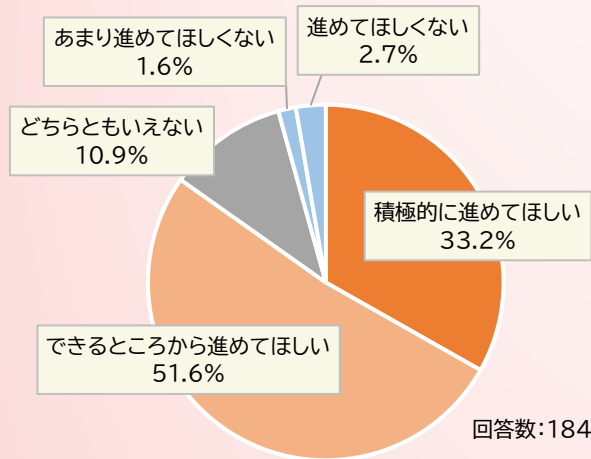
図 幅員6m未満の道路、公共施設等位置図



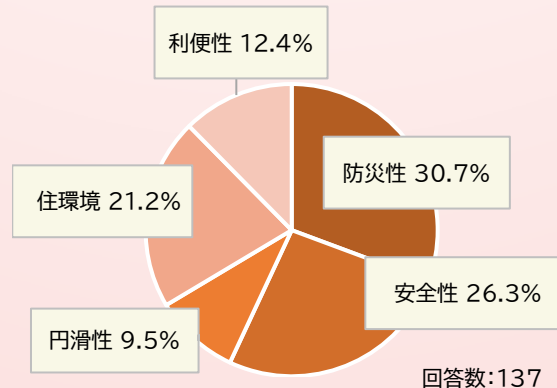
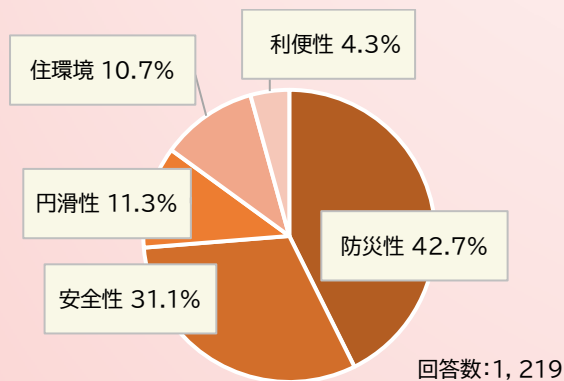
道路整備に関する区民の意識

- 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。
- 道路に必要なだ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



● 道路に必要なだ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行ってほしい。
- 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)



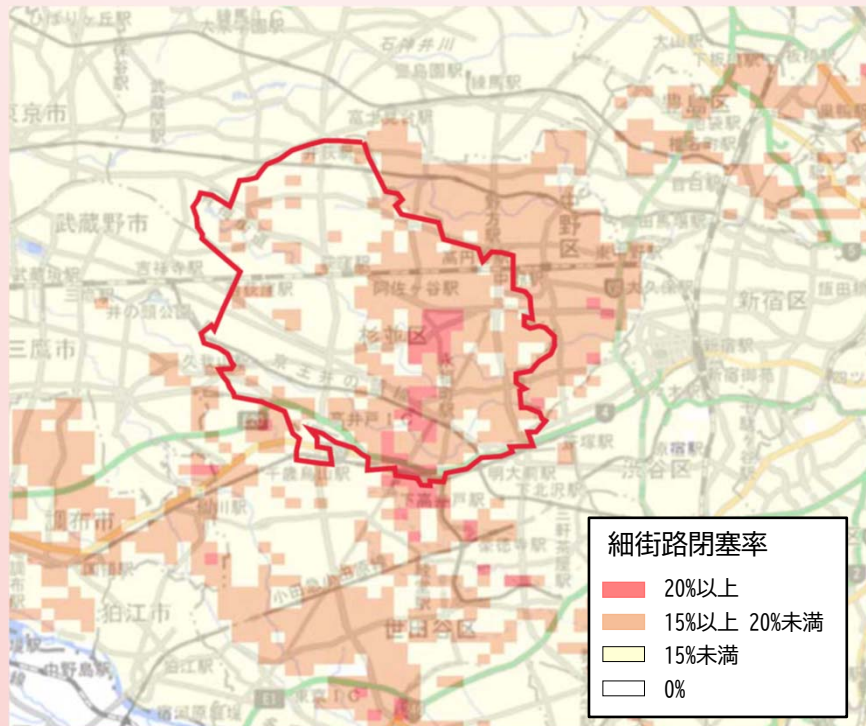
グリーンインフラの導入
(透水性舗装の整備、雨庭整備 等)

道路脇に整備された「雨庭」

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。



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

<p>防災性 密集市街地の 防災機能強化 など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
<p>安全性 安全対策の推進 など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
<p>円滑性 公共交通の 利便性向上 など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
<p>利便性 人にやさしい 道づくりの推進 など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
<p>住環境 景観向上・緑化推進 など</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

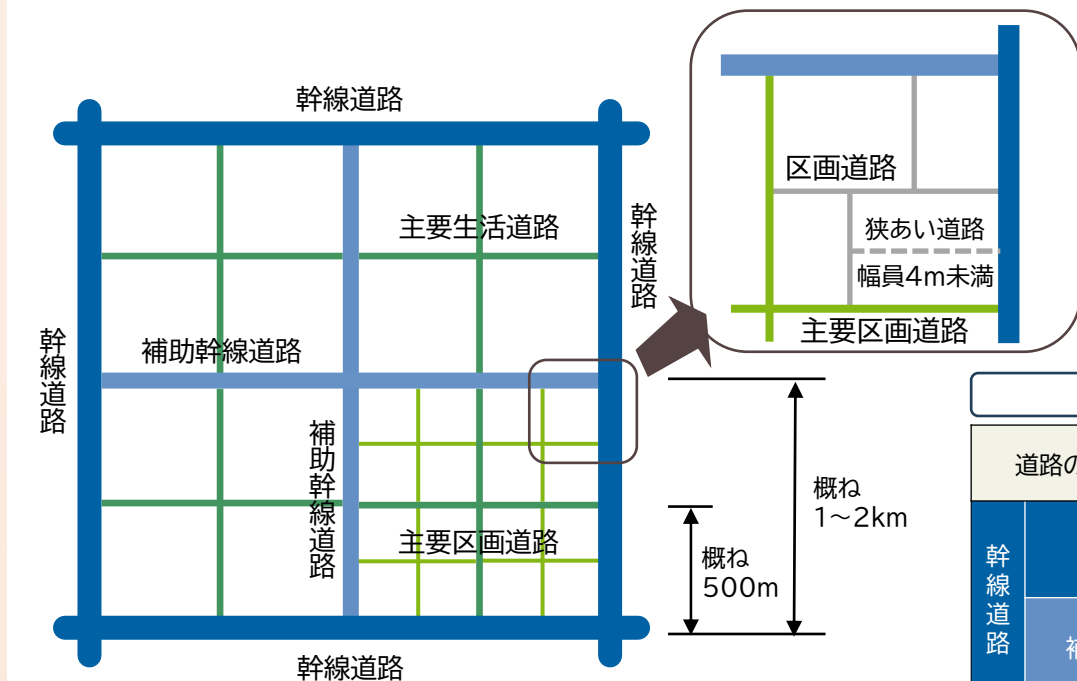


表 道路の段階別機能

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。

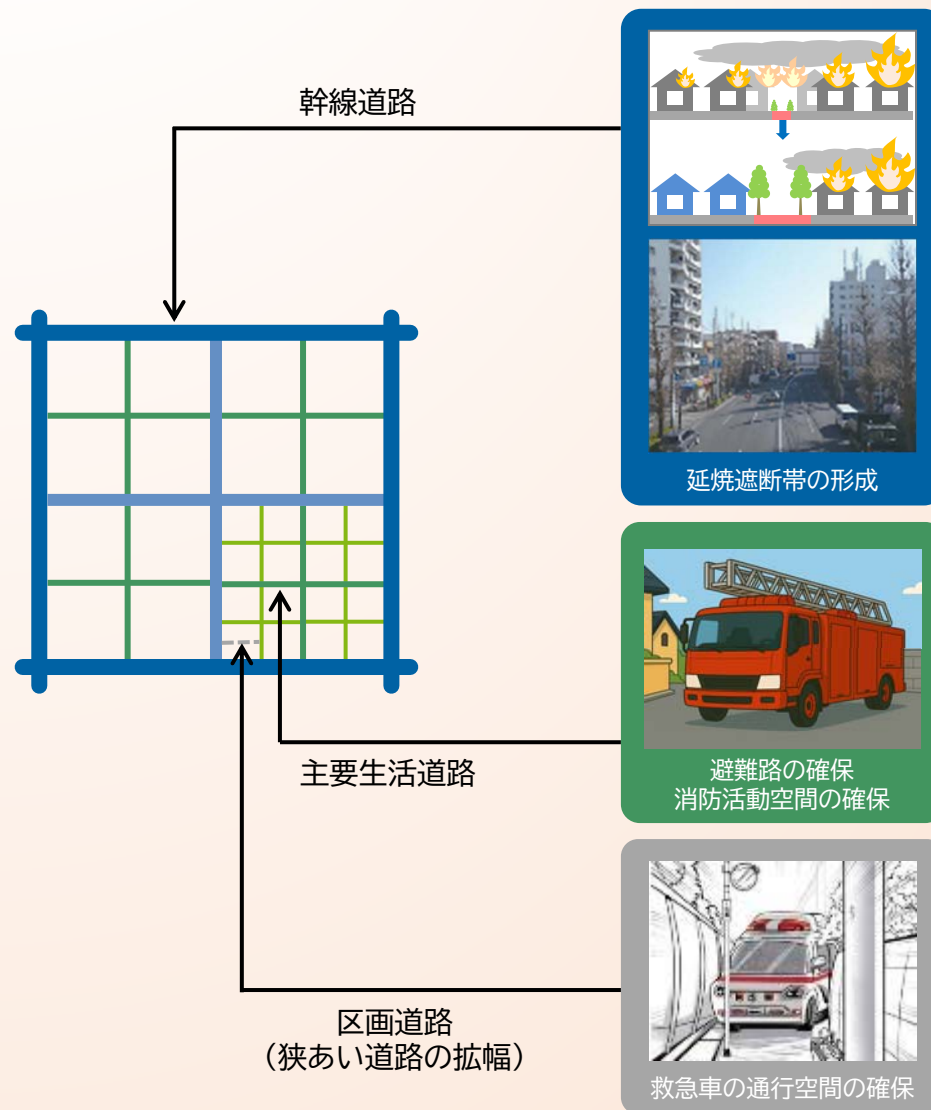
体系的な道路網の整備

- 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	○	○	○	
	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

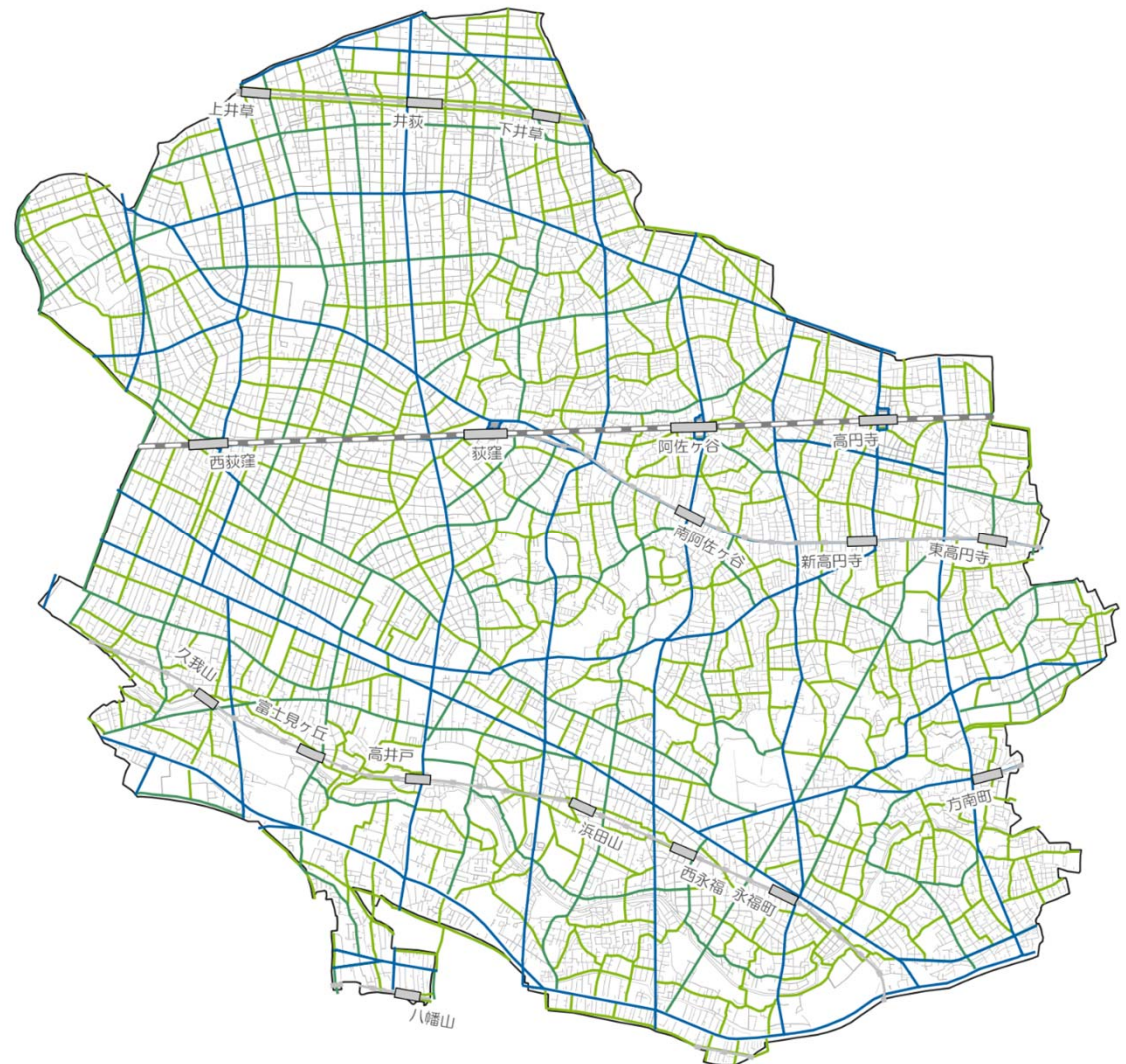


将来の道路網

- 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。

	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	

図 杉並区の道路分類



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となる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	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	
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				
5	バス路線に該当	6.0m (3.0m×2)			

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

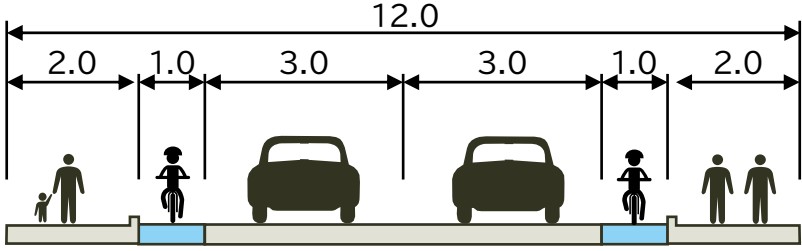
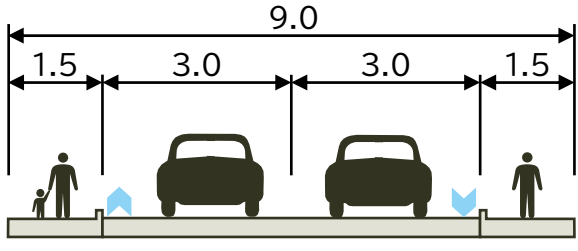
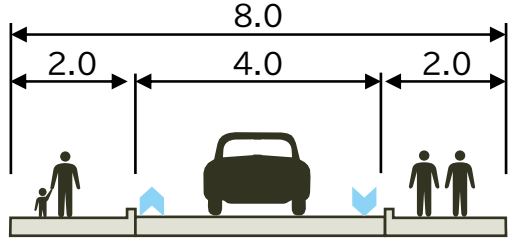
主要生活道路の幅員区分

- 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

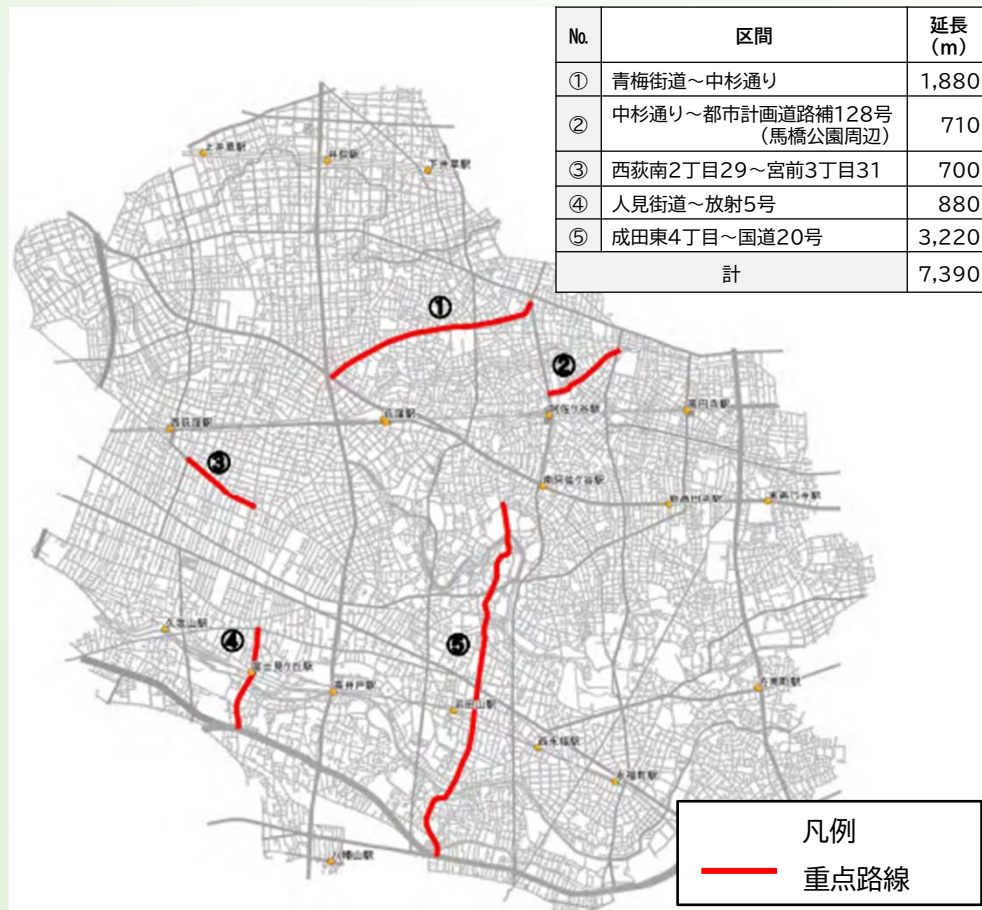


図 重点路線の選定方法

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

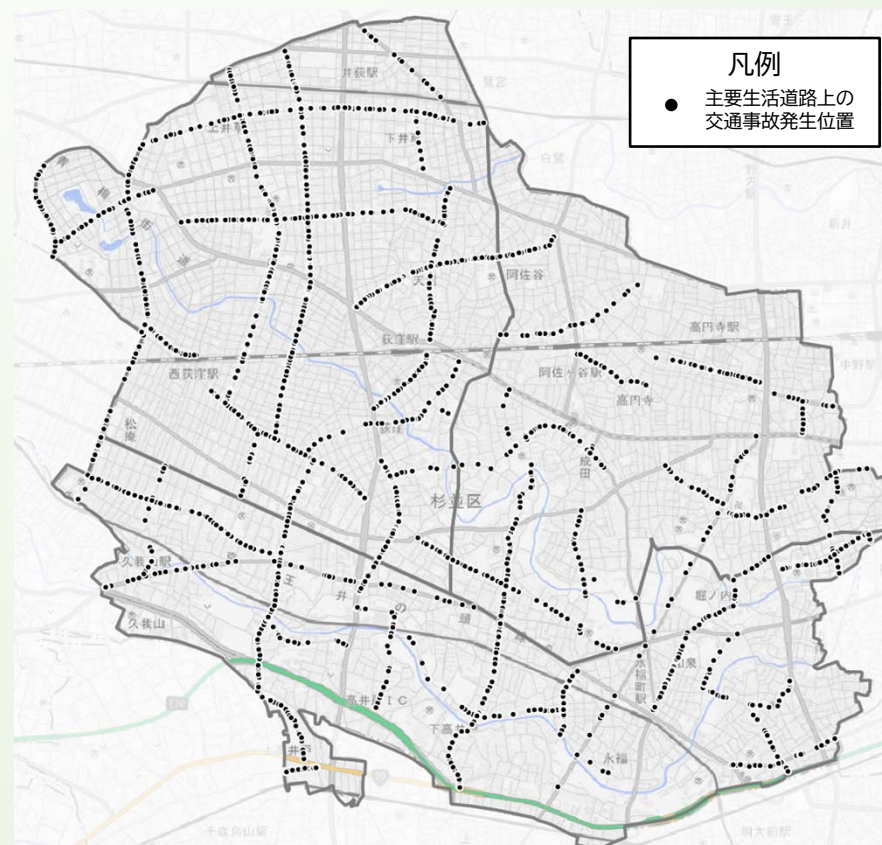
事故密度の高い路線の抽出

- 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

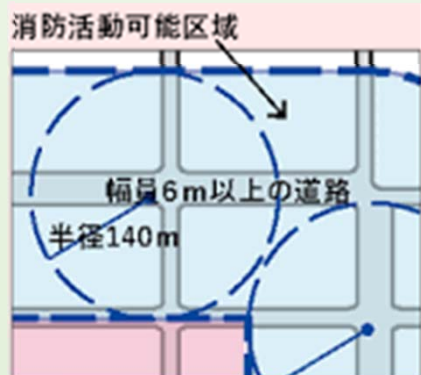


- ラバーポール



(2) 主要区画道路の整備

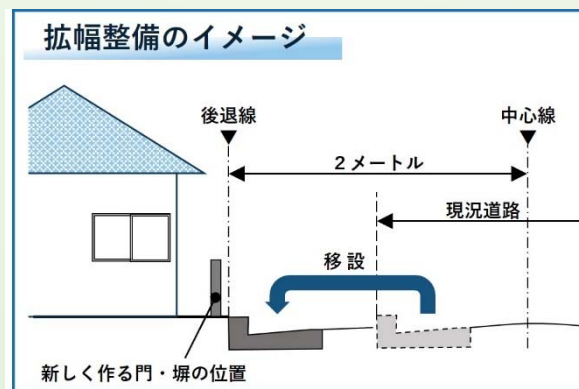
- 主要区画道路は、主要生活道路を補助し、地域内での移動が安全にできる基本的な生活道路サービス機能と、平常時の消防活動が円滑に行われるための道路です。
- 道路網の間隔は、平常時の消防活動等を考慮して、約250m程度の間隔に設定します。
- 主要区画道路の整備は、関連する基盤整備事業を契機に、その機会を捉えて整備を進めていきます。



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。



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

…防災・輸送…



基本目標2 人やモノの自由な移動

…活力・競争力…



基本目標3 安全で快適な道路空間の創出

…憩い・にぎわい…



基本目標4 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>



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

(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。



無電柱化
(高井戸東一丁目)



歩道の段差解消



エスコートゾーン

(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

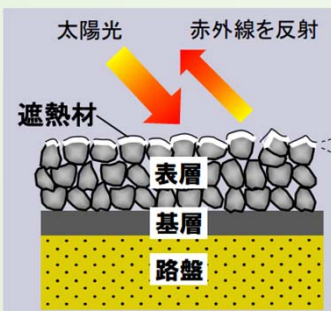
- 道路工事の際に、雨水流出抑制対策として、雨が地中にしみこむ透水性舗装の整備や雨水浸透ますの設置を推進します。



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



ゾーン30プラス

(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。

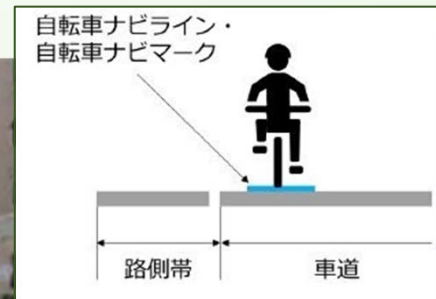
● 自転車ネットワーク路線の整備

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。

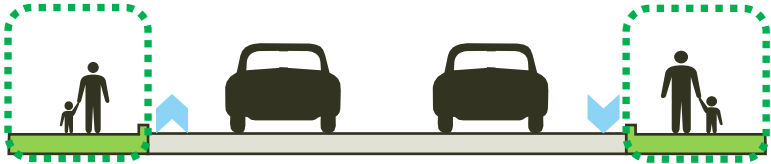

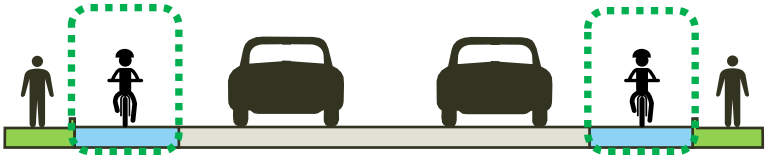





ワークショップのイメージ(区民と区長の対話集会)

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。

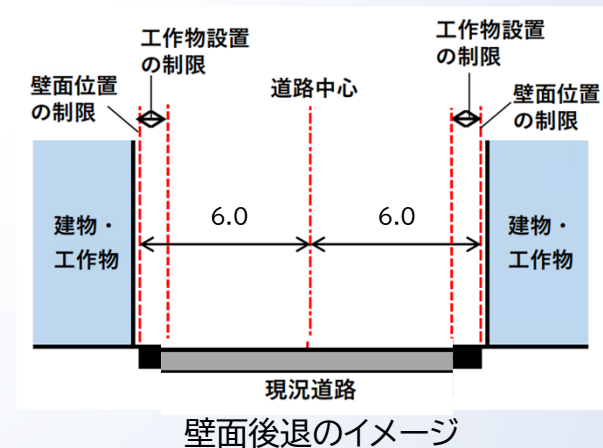
条件(例)	想定される道路幅員構成の例	イメージ
<p>歩行者交通が多い場合 (歩道を広く)</p>		 <p>高円寺駅南側の通り</p>
<p>自転車交通が多い場合</p>		 <p>調布市 松原通り</p> <p>出典:東京都HP</p>
<p>駅前、商店街など人優先の場合 (一方通行)</p>		 <p>永福町駅北側の通り</p>

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。

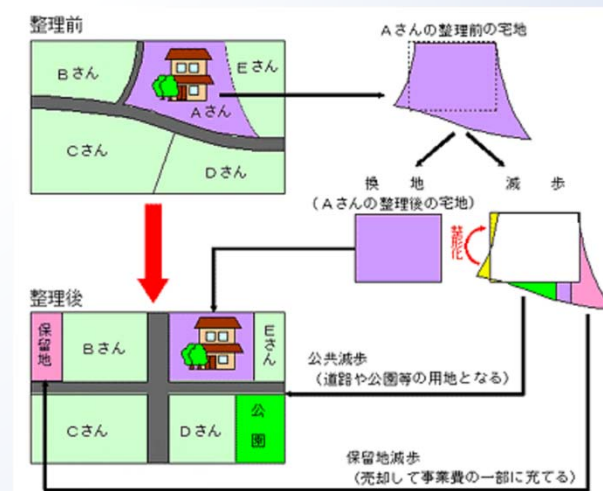
《地区計画》

- 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

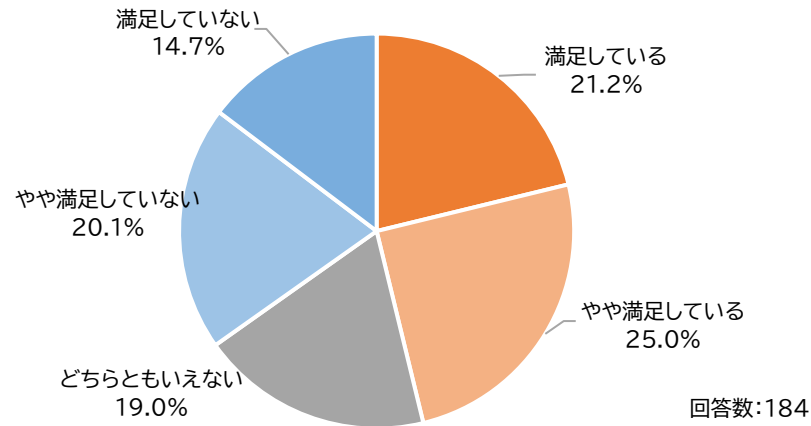
「まちづくり基本方針」にて挙げられている道路整備の方向性

- 「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。

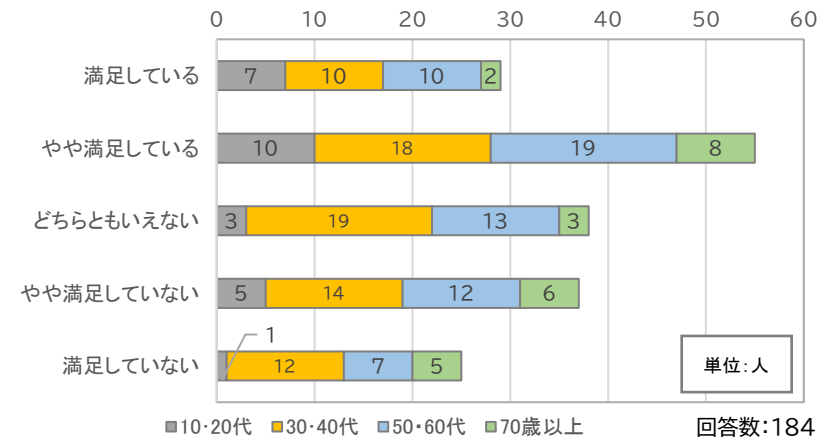
項目	整備内容
土地利用・市街地整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺の拠点や商店街の整備に当たっては、地域の特性を踏まえつつ、道路空間等を有効に活用して車中心から人中心の空間へと転換し、誰にとっても魅力的で居心地が良く出かけたくなるまちづくりを推進する
道路整備方針	<ul style="list-style-type: none"> ● 体系的な道路網の整備 幹線道路網の整備、身近な生活道路の整備(生活道路の整備、狭あい道路の拡幅整備等の推進) ● 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保 人にやさしい道づくり(道路の特性に応じた人中心の道づくりの推進、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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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

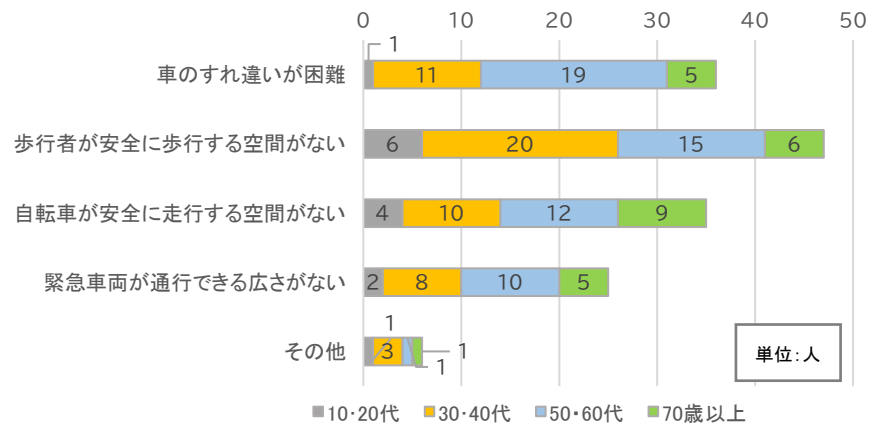
地域の生活道路の広さに満足していますか。



地域の生活道路の安全性に満足していますか。



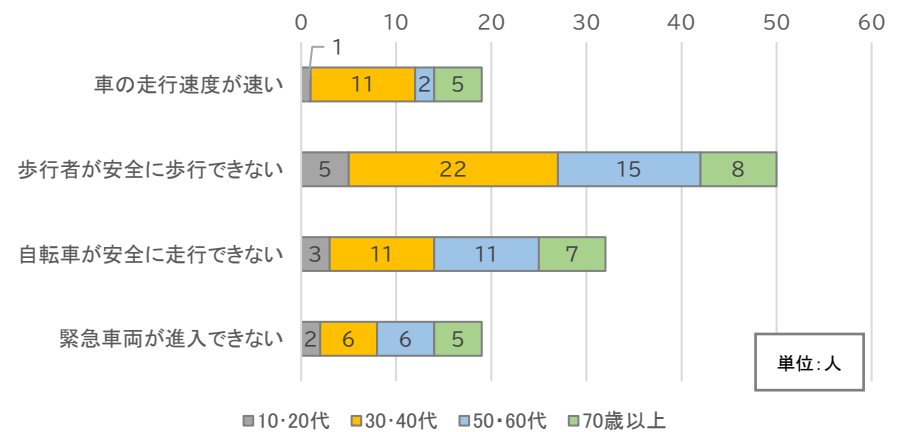
満足していない要因は何ですか。



【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。

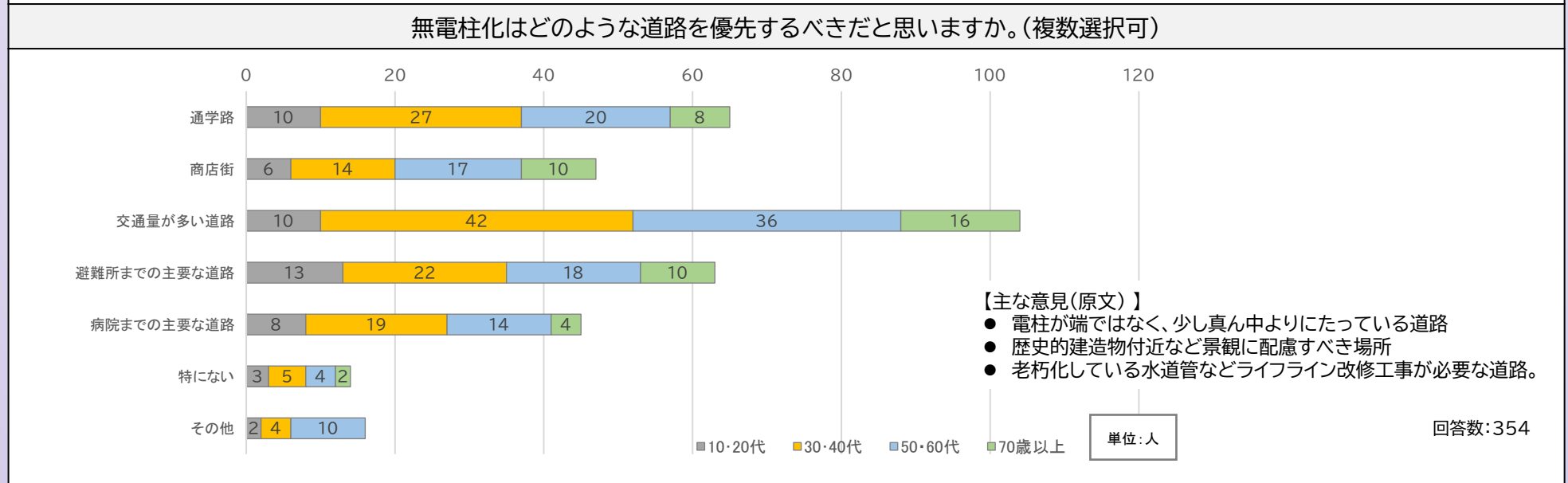
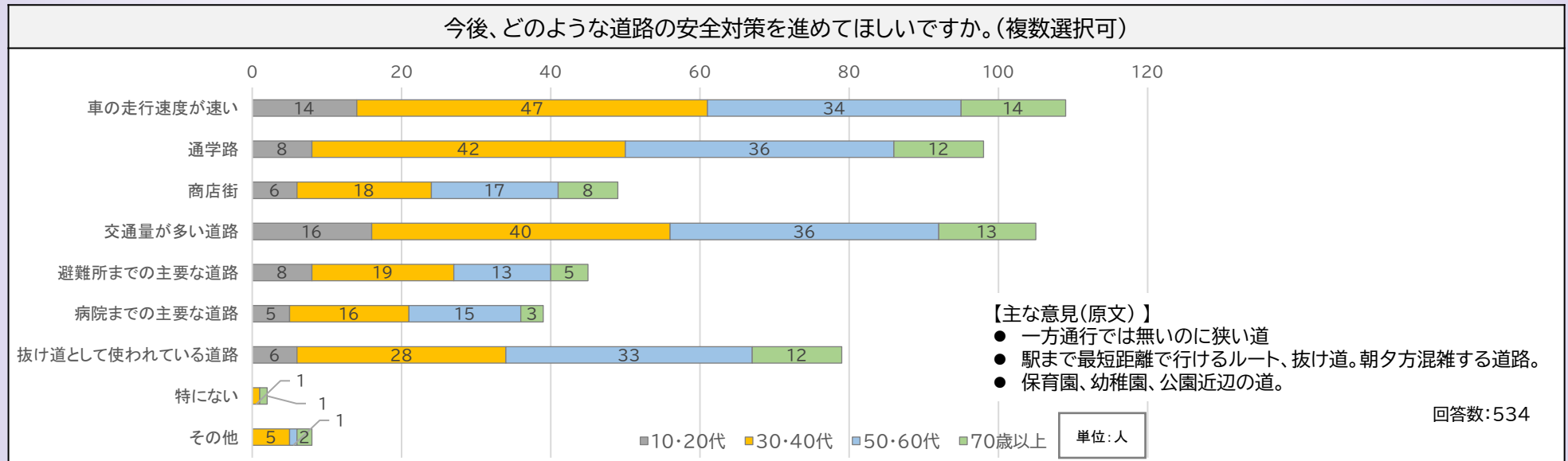
満足していない要因は何ですか。



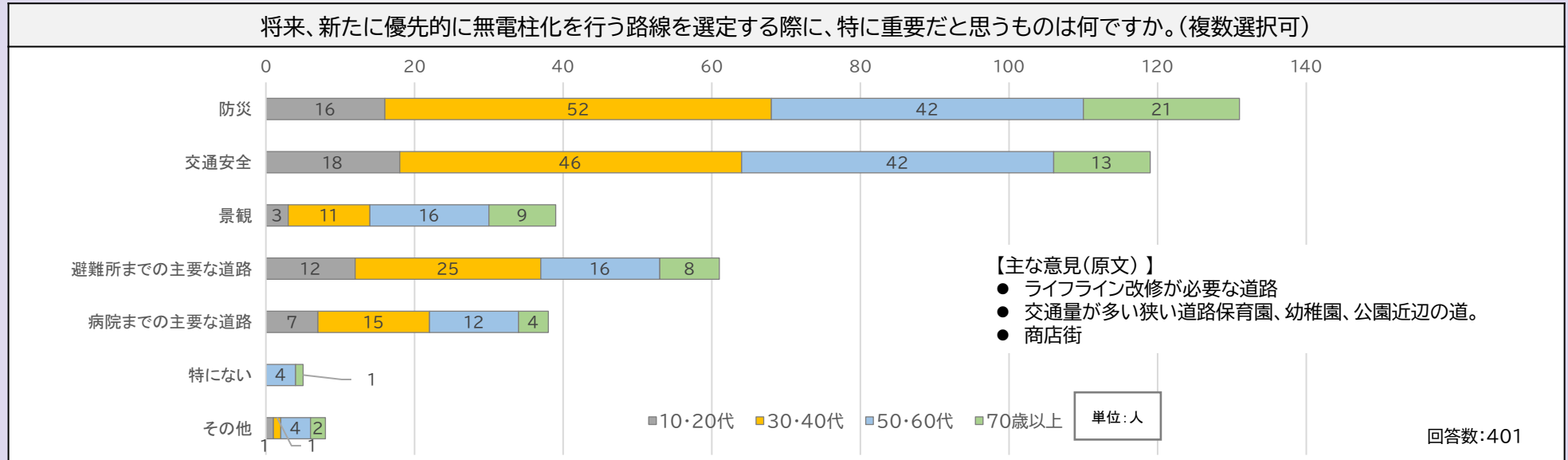
【主な意見(原文)】

- 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



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

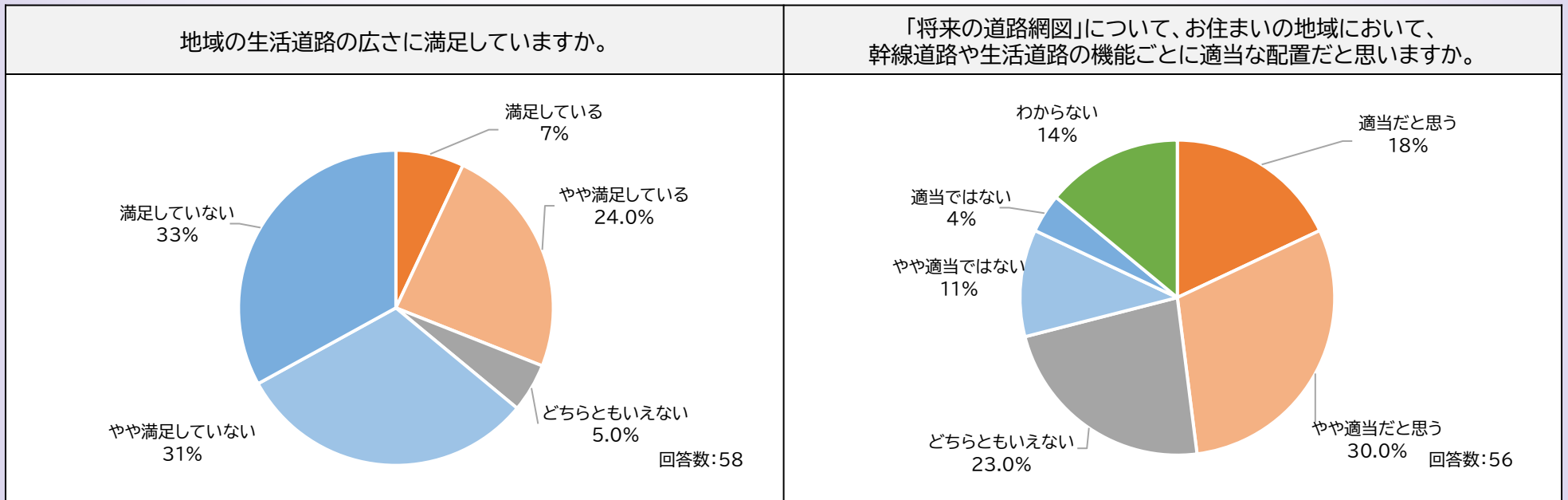


今後の道路整備(拡幅、安全対策など)に関するご意見を自由にお書きください。

【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



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＞

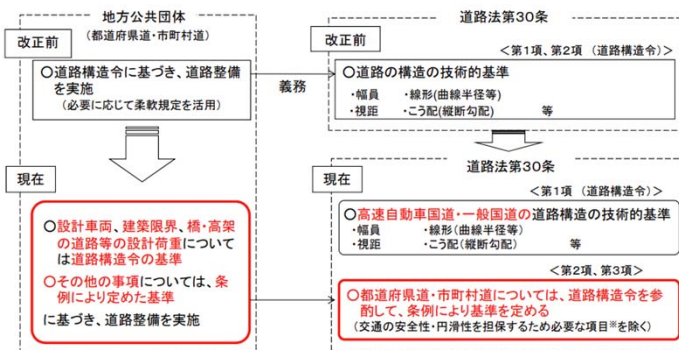
- 一般的技術基準とは、道路の通常の機能を確保し、通常の自然的・外部的条件に対応する技術基準ということである。
- したがって、特殊な条件のもとに存在する道路等、通常の自然的・外部的と異なる条件にある道路については、同令によらずその構造を個別に検討する必要がある。



《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

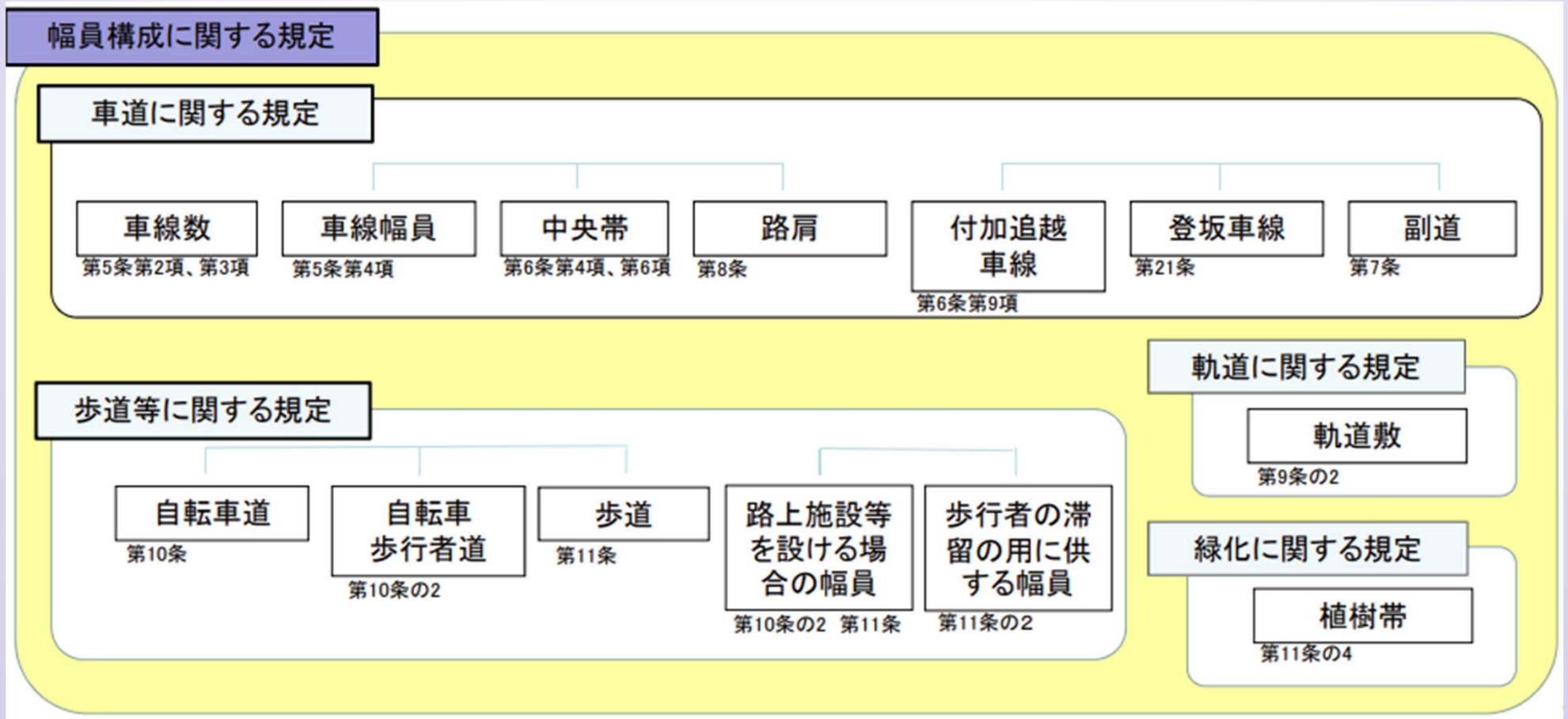


地域主権改革一括法により、
 市町村道については、道路構造令を
 参酌して、条例により基準を定める

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。

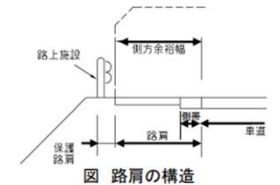


図 路肩の構造
出典：道路構造令の解説と運用(令和3年3月(公社)日本道路協会)

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		1.25		0.75
第3種	第1級	1.25	0.75	0.5
	第2級から第4級	0.75	0.5	
	第5級	0.5		
第4種		0.5		0.5

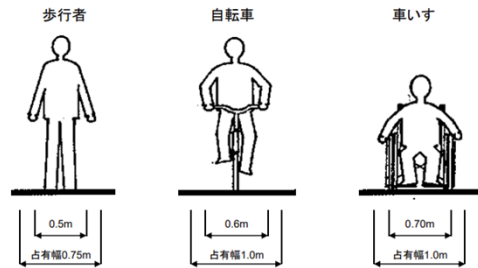
- 歩道、自転車道又は自転車歩行者道を設ける道路にあつては、道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために支障がない場合においては、車道に接続する路肩の幅員を縮小することができる。

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。
 ○具体的には、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

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。

路上施設等を設ける場合の幅員に関する規定

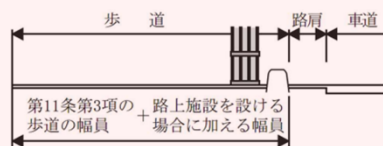
<道路構造令第10条の2第3項、第11条第4項>

・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>

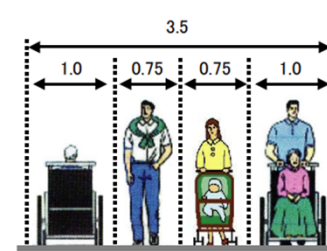


国道139号(山梨県西桂町)

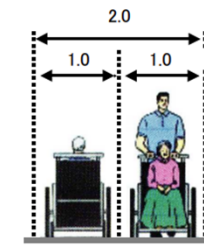
<道路構造令第11条第3項、第4項、第5項>

- 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>



(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)

(単位:m)