

第2編 重点整備地区

第5章 重点整備地区の区域及び 特定経路の設定

第5章 重点整備地区の区域及び特定経路の設定

5-1 重点整備地区選定の考え方

重点整備地区の選定にあたっては、以下の事項を考慮します。

特定旅客施設としての要件（法^{*}第2条第5項）

1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人以上の鉄道駅（19駅全駅該当）

重点整備地区の要件

配置要件（法^{*}第2条第7項第1号）

・特定旅客施設から徒歩圏内にあり、高齢者、身体障害者等が利用する官公庁施設、福祉施設、その他の施設の所在地を含む地区であること

課題要件（法^{*}第2条第7項第2号）

・移動経路を構成する施設等（鉄道駅、道路等）についてバリアフリー化が図られていない現状に着目して、事業の実施が必要であると認められること

効果要件（法^{*}第2条第7項第3号）

・バリアフリー化のための事業を実施することが、都市全体として有する機能を増進する上で有効、適切であると認められること

移動円滑化の促進に関する基本方針（平成12年告示第1号）による要件

・事業期間 平成22年までに、移動円滑化事業を実施すること
・対象 駅出入口から乗車口までの高低差が5m以上の鉄道駅とすること

重点整備地区における道路の構造に関する基準（平成12年建設省告示第40号）

・特定経路を構成する道路は、有効幅員2m以上の歩道が連続して確保されること

鉄道事業者の考え方及び事業計画

協議会、福祉のまちづくり懇談会での身体障害者・高齢者等の意見

各駅及び駅周辺の状況

*法：交通バリアフリー法

5-2 重点整備候補地区の選定

(1) 鉄道駅と駅周辺の現況評価

選定の考え方にに基づき重点整備地区を選定するため、特定旅客施設（鉄道駅）及びその周辺の現況評価を行います。評価基準は次表の通りです。

表：重点整備地区設定のための特定旅客施設評価基準

評価指数	1	3	5	7
駅利用者数(人)	～ 50,000	50,001 ～ 100,000	100,001 ～	-
500m圏内推計人口(人)	～ 5,000	5,001 ～ 10,000	10,001 ～	-
500m圏内推計高齢者人口(人)	～ 1,000	1,001 ～ 2,000	2,001 ～ 3,000	3,001 ～
駅周辺の公共施設数(戸)	～ 10	11 ～ 20	21 ～	-

この基準に基づいて杉並区内の各駅を評価すると、次のようになります。

表：杉並区内の各駅及びその周辺の評価

		利用者数(人)	評価	500m圏内人口(人)	評価	500m圏内高齢者人口(人)	評価	主要な公共施設数	評価	合計
JR	西荻窪	83,490	3	16,025	5	2,611	5	12	3	16
	荻窪	164,852	5	14,079	5	2,409	5	19	3	18
	阿佐ヶ谷	87,488	3	15,358	5	3,510	7	16	3	18
	高円寺	99,324	3	19,849	5	3,248	7	21	5	20
営団	荻窪	66,858	3	14,079	5	2,409	5	19	3	16
	南阿佐ヶ谷	20,040	1	13,355	5	2,414	5	22	5	16
	新高円寺	30,216	1	18,991	5	3,274	7	21	5	18
	東高円寺	30,449	1	11,984	5	2,041	5	25	5	18
	方南町	31,281	1	10,547	5	1,731	3	15	3	12
京王	久我山	35,818	1	8,722	3	1,604	3	9	1	8
	富士見ヶ丘	14,193	1	7,295	3	1,810	3	16	3	10
	高井戸	37,168	1	9,649	3	2,125	5	23	5	14
	浜田山	26,027	1	9,171	3	1,480	3	10	1	8
	西永福	18,844	1	9,416	3	1,742	3	9	1	8
	永福町	29,987	1	9,958	3	1,682	3	9	1	8
	八幡山	34,126	1	3,399	1	417	1	3	1	4
西武	上井草	20,846	1	5,712	3	647	1	12	3	8
	井荻	18,809	1	11,495	5	2,235	5	20	3	14
	下井草	24,098	1	13,573	5	2,730	5	21	5	16

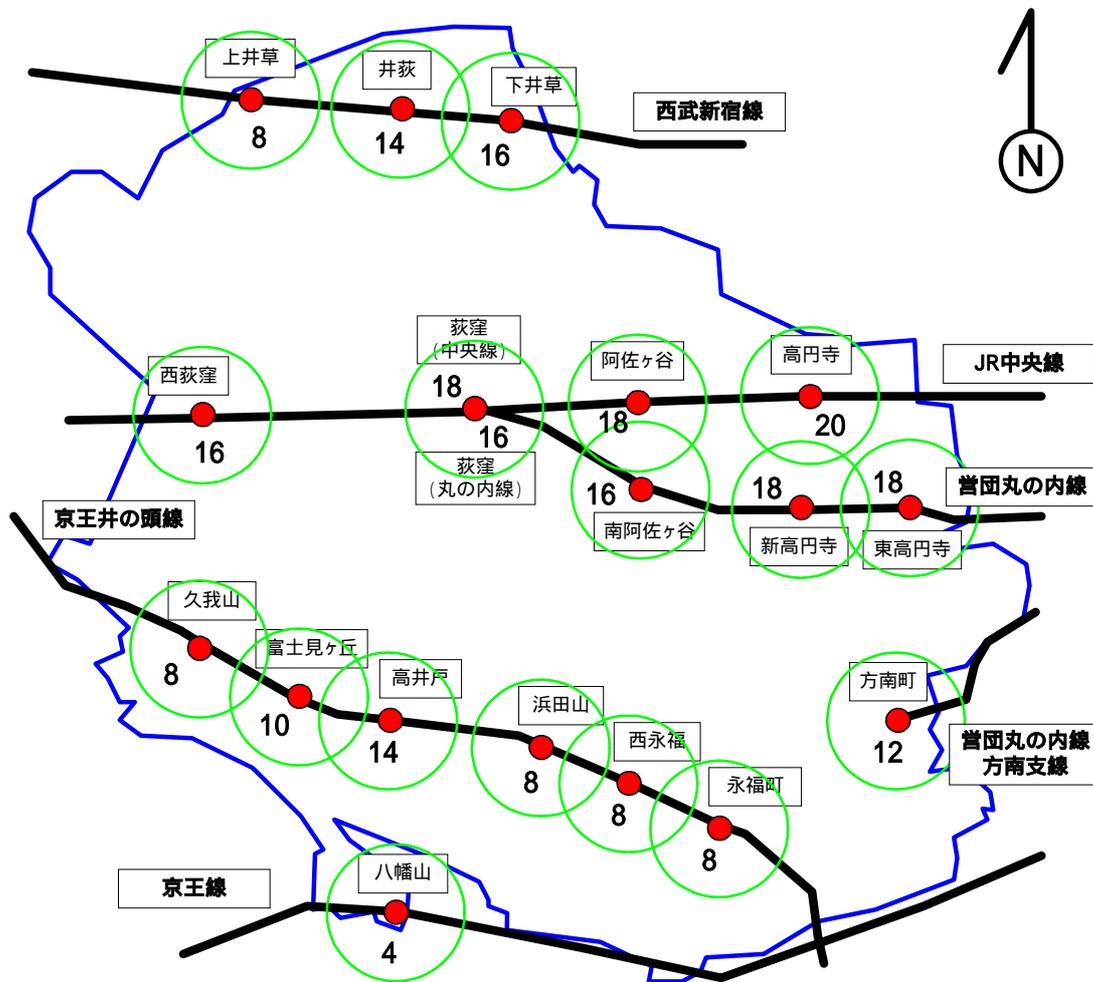
上記の3路線の内、JR線では高円寺駅が、営団線では新高円寺駅・東高円寺駅が、西武線では下井草駅が、京王線では高井戸駅がそれぞれの路線で最も高い評価指数となっています。

基本構想策定協議会での各種団体及び事業者との協議の結果、杉並区交通バリアフリーにおいてはJR中央線及び営団丸ノ内線・西武新宿線・京王線の3路線より重点整備候補地区を1箇所ずつ選定し、その中の1地区を重点整備地区、2地区を準重点整備地区とすることによって区内の北部・中央・南部でのバリアフリー化を実現し、安全な歩行空間等の創出に取り組んでいきます。

(2) 候補地区の選定

前頁の表を図化したものを以下に示します。

徒歩による駅から各施設へのアクセスを考え、駅を中心にした半径約500mの空間を徒歩圏として設定します。



図：杉並区内の各駅の評価指数及び徒歩圏の関係

JR高円寺駅と営団新高円寺駅・営団東高円寺駅はそれぞれの路線で最も評価指数が高く、また道路網的にも密接な関係にあるため、徒歩による移動と回遊性のある歩行空間の形成を考えた場合、この3駅を結ぶ区間を整備することで地区全体の面的な整備が期待できます。

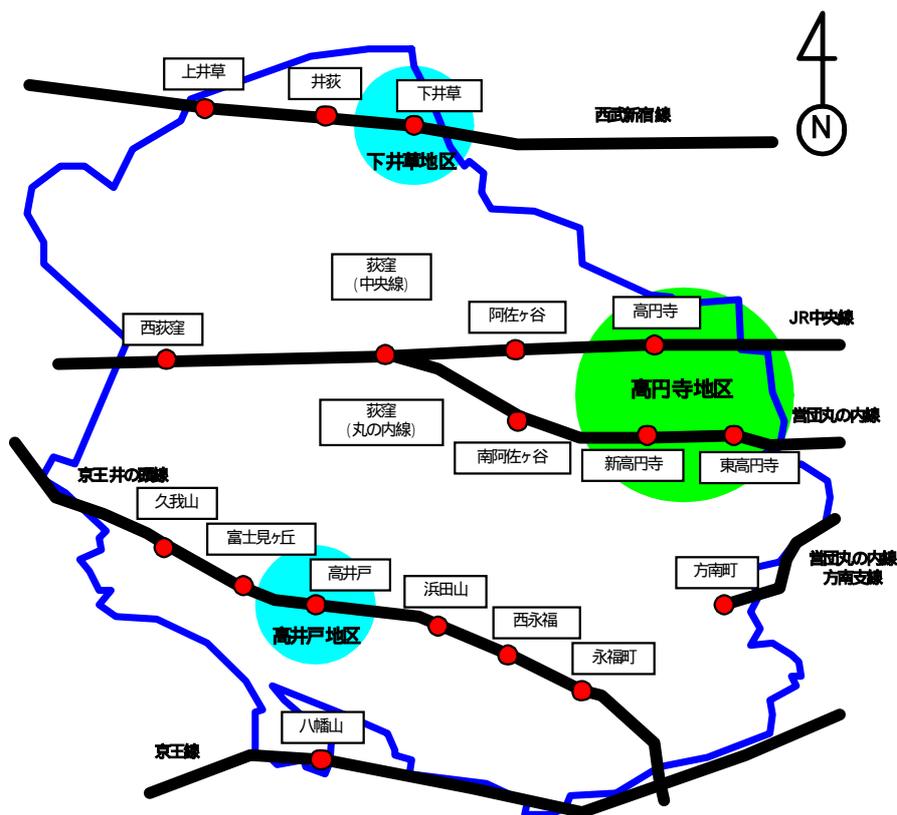
このため、JR線からは高円寺駅、営団線からは新高円寺駅及び東高円寺駅を候補として選定し、この3駅を高円寺地区として設定します。

また、西武線からは最も評価指数が高く利用者数と人口の多い下井草駅を、京王線からは最も評価指数の高い高井戸駅を候補として選定し、それぞれ下井草地区・高井戸地区として設定します。

5-3 重点整備地区の選定

駅及び駅周辺のバリアフリー化に関する課題や問題点、事業の動向などは、各駅によって様々であり、すでに一部事業を行った地区もあるため、3地区を一定の基準や考え方で整備を行うことは困難です。

そこで、候補地区として選定された、高円寺地区（JR高円寺、営団新高円寺、東高円寺）、高井戸地区（京王高井戸）、下井草地区（西武下井草）の3地区から、事業期間が限定されていることや関係機関の取組みが一体的に行われること等事業性、公共施設数・配置状況、利用客数に着目し、1地区を重点整備地区として選定します。



図：重点整備地区候補図

杉並区交通バリアフリーの重点整備地区の設定は、重点整備地区と準重点整備地区に分類します。なお、本構想の中では重点整備地区について詳述します。

重点整備地区

- ・ 関係機関により一体的にバリアフリー化に取り組む地区

準重点整備地区

- ・ 大きな課題があり、面的整備等中長期的な計画を通して、重点整備地区に準じた取組みを必要とする地区
- ・ 事業期間を特に限定せず、駅周辺の関連まちづくり事業等と連携を図りながらバリアフリー化に取り組む地区

次頁の表に、候補3地区の比較をします。

重点整備候補3地区の比較

	高円寺地区（JR高円寺、営団新高円寺・東高円寺駅）	高井戸地区（京王高井戸駅）	下井草地区（西武下井草駅）
【乗降客数】	159,989人（3駅）	37,168人	24,098人
【駅施設状況】	JR高円寺 ES設置、 営団新高円寺 未設置 営団新高円寺 一部EV設置	車椅子対応ES設置	ES・EV未設置
【主要な公共施設】	東福祉事務所、高円寺保健センター、高円寺療育センター杉の実、高円寺障害者交流館、高円寺会館、セシオン杉並、社会教育センター、高円寺区民事務所、社会保険事務所、高円寺図書館、高円寺体育館、蚕糸の森公園、杉十小温水プール、高円寺東敬老会館	高井戸地域区民センター、高齢者活動支援センター、高井戸温水プール、高井戸区民事務所、高井戸児童館、こども発達センター、上高井戸児童館、高井戸保健センター、南福祉事務所、障害者福祉会館	八成区民集会所、井草中央敬老会館、下井草図書館、下井草敬老会館
【周辺の状況】	高円寺駅、新高円寺駅、東高円寺駅を結ぶ幹線道路（高南通り、青梅街道、環状七号線、都市計画道路補助第226号線）上に、福祉施設、社会教育施設、公園、商店街等が形成されている。 3候補地区のなかでは、駅の利用客数も多く、公共施設も地区内に比較的均等に配置し、歩道の設置された道路に面していることが多いのが特色である。	駅から公共施設への経路は、概ね歩道が設置されている。また、高井戸地区は、3候補地区の中では、比較的駅前に公共施設が集中しているが、駅前が環状八号線という特殊性がある。	旧早稲田通り沿いに商店街が形成されているが、駅北側は歩車道の分離がなく歩行者帯は0.5mのみで人通りも多い。南側は歩車道の分離がされているが、有効幅員が0.95mと狭く、電柱、自転車、商品のはみ出し等が、通行の支障になっている。また、周辺の公共施設は、歩道未設置の区道等に面した場所に多く、施設数も3候補地区のなかでは少ない。
【課題】	JR高円寺駅は、現在でもESや多目的トイレが設置された駅である。EVの設置・ESの増設等駅舎改良が予定されており、実施されればバリアフリー化された駅となる。 営団新高円寺駅は、多目的トイレの設置のみである。EVが設置されれば、バリアフリー化された駅となるが、設置スペースの問題により難しい状況にある。 営団東高円寺駅は、荻窪方にEVが設置されており、新宿方にも設置が望まれるが、設置スペースの問題により難しい状況にある。 道路については、南北道路の整備が立ち遅れていることから、生活道路に通過交通が侵入し、住環境上の課題を抱えている。また、駅周辺の商店街や高南通り、旧桃園川を遊歩道として活用することによって、駅と商店街や公共施設がつながる回遊性のある安全な歩行者空間づくりが大きな課題である。	駅前に環状八号線を横断する歩道橋が設置されているが、狭あいでのバリアフリー対応になっていない。平面横断歩道は道路構造上設置できない状況にあり、環状八号線の横断方向の通行が問題となる。また、駅自体が高架で改札口がこの横断歩道橋と接続されている構造となっているため、駅を利用する場合、必ずこの横断歩道橋を利用しなければならない等の課題がある。	駅舎は、北口（新宿方）に改札口が未設置であるため、旧早稲田通りの踏み切り横断が必要となる。また、旧早稲田通りの歩道幅員が1m未満と狭く、バス通りとなっているとともに通過交通量が多いため、安全な歩行者空間の確保が課題となる。
【その他】	高円寺地区は、通過交通排除策やバリアフリー法の特定経路、通学路など地区内の歩行者・自転車経路での安全対策を含めた総合的な対策を、道路管理者と公安委員会の連携の下に実施する「あんしん歩行エリア（国土交通省・特定交通安全施設等整備事業）」の候補地区となっている。		
【指標】			
駅利用者数			
配置要件			
課題要件			
効果要件			
歩道設置等道路状況			-
事業性・事業期間			-
	【重点整備地区】	【準重点整備地区】	【準重点整備地区】

	優
	良
-	未定

EV：エレベーター
ES：エスカレーター

(1) 重点整備地区の検証

重点整備地区（高円寺地区）

JR高円寺・営団新高円寺・営団東高円寺の3駅を含む高円寺地区を重点整備地区に選定した理由は、次のとおりです。

- ・ 高円寺地区は、比較的、公共施設等が均等に配置されていること。
- ・ 公共施設数や配置状況から特定経路（P50参照）が構成できること。
- ・ 駅舎改良や特定経路に対する改良など関係機関の取り組みが一体的に展開でき、地区としてのバリアフリー効果が期待できること。
- ・ 平成22年度までの事業期間においても実現性があること。

準重点整備地区（高井戸地区・下井草地区）

京王高井戸駅は、駅前の環状八号線の横断歩道橋のバリアフリー化及び駅舎改修、西武下井草駅は、北口新設及び駅舎のバリアフリー化等大きな課題があり、次の理由から重点整備地区に準じた取り組みが必要となります。

- ・ 課題が明確であるが、駅舎や立体横断施設の大規模改修、事業用地の取得等が伴うものであり、関係機関による一体的な取組みに長期の時間を要すること。
- ・ 駅周辺の整備等関連するまちづくり事業と連携してバリアフリー化を図るほうが効率的であること。

そこで、こうした課題解決に向けて関係機関と引き続き協議を行っていくため、準重点整備地区として位置付けていきます。

具体的には、京王高井戸駅は、東京都、杉並区、京王電鉄株による協議の場を発足させ、課題解決に向けた調査・検討を行っていきます。また、西武下井草駅は、今後、国土交通省が新たに創設した、鉄道事業と道路・都市事業を同時に推進する「駅・まち一体改善事業」を活用し、駅の橋上化工事によりエレベーターやエスカレーターを設置し、バリアフリー化を行う予定です。

(2) その他の課題となる地区の検証

荻窪駅について

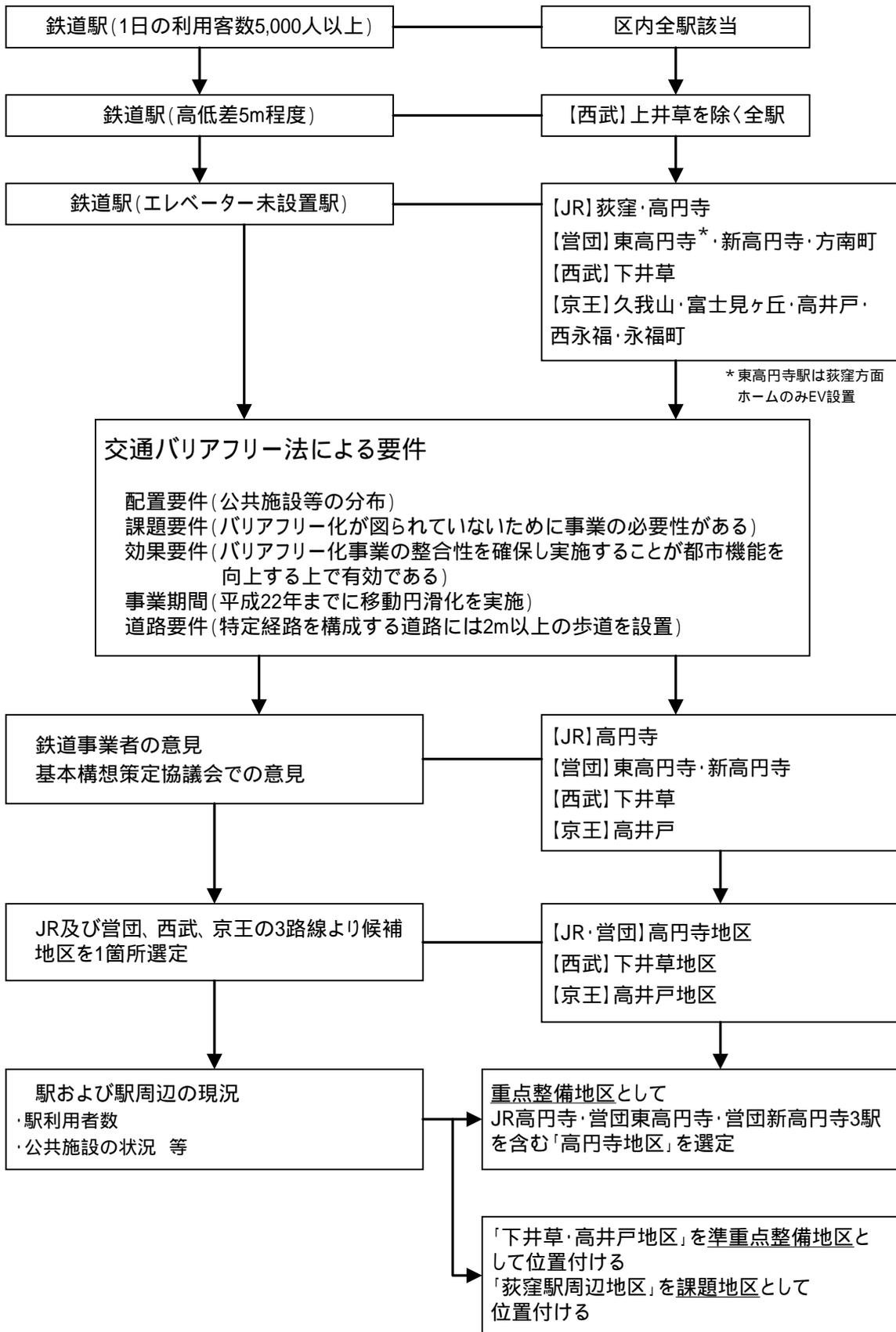
荻窪駅の南北連絡通路について、福祉のまちづくり懇談会や区民からエスカレーターやエレベーターの設置要望が多数あります。

- ・ 南口は、都市計画道路補助第131号線が整備中であり、平成16年度にはエレベーターが整備されます。
- ・ 西口は、連絡橋整備により民間ビルのエレベーター利用が可能となり、バリアフリー対策が向上します。

荻窪駅はJR線と営団線との交通結節拠点であり駅利用者も非常に多く、ターミナル機能、地下通路の連絡機能の充実を図る上でも、JR構内や北口のエレベーターやエスカレーターの設置を検討する必要があります。また、北口駅前広場整備の計画や再開発など、地元のまちづくり活動も進められています。

今後このような動向を踏まえて、中長期的な計画による駅南北連絡機能の強化やバリアフリー化を図るため、関係機関と引き続き検討・協議を要する課題地区として位置付けていきます。

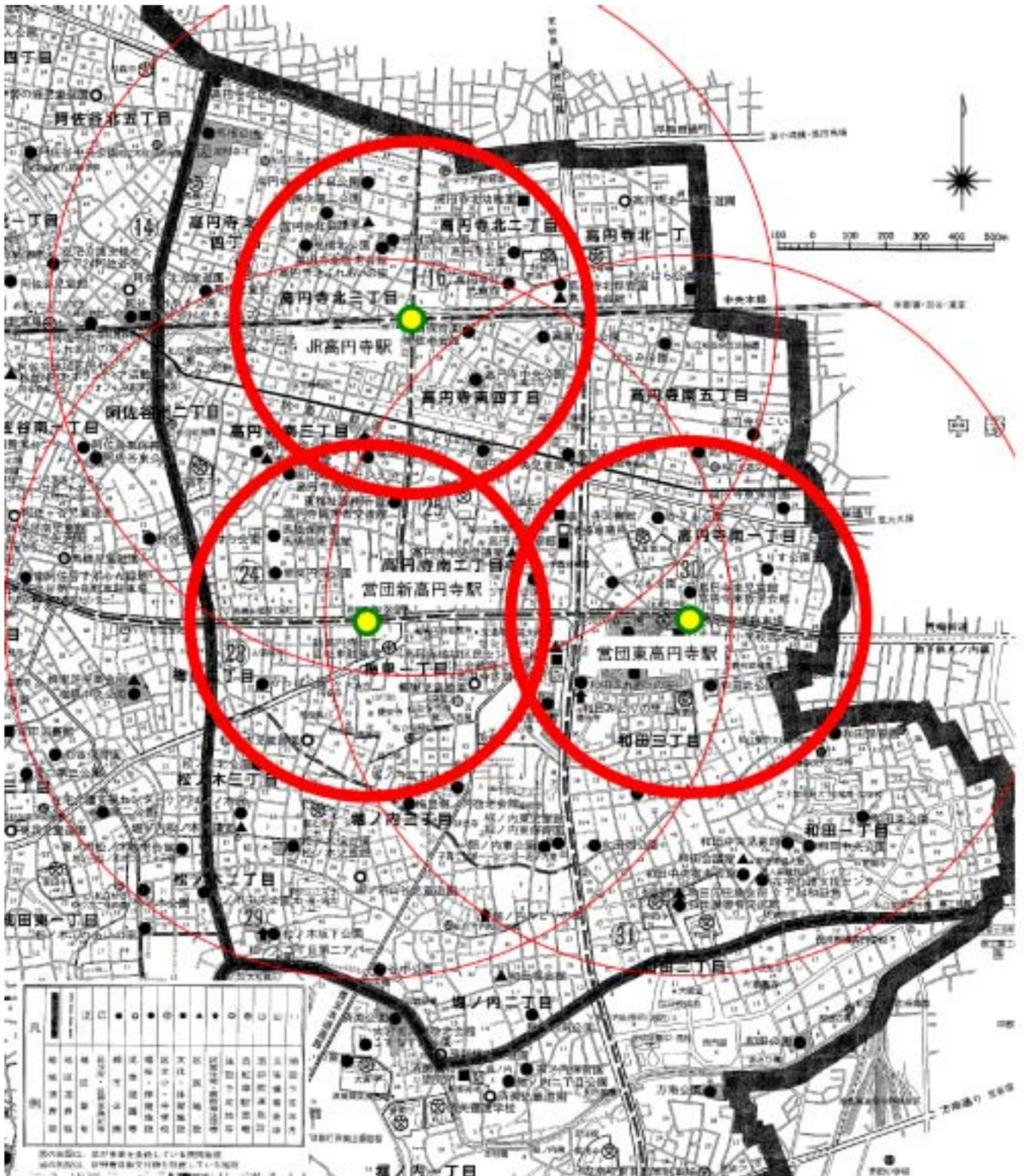
重点整備地区選定フロー



5-4 高円寺地区における重点整備地区の区域及び特定経路の設定

(1) 重点整備地区設定のためのゾーニング

交通バリアフリー法第2条第7項に基づき、特定旅客施設と主要施設間の移動が徒歩で行えるように、高円寺地区における特定旅客施設（JR高円寺駅、営団新高円寺駅、営団東高円寺駅）を中心とした半径500m及び1000mのゾーニングを行います。（下図参照）



図：高円寺地区半径500m・1000mゾーニング図

(2) 特定経路と準特定経路の定義

特定経路

特定経路とは、特定旅客施設と官公庁施設、福祉施設等を結ぶ経路をいい、その間の移動手段は通常徒歩で行われる。

また、その構造は、「交通バリアフリー法に関する道路の構造基準（道路の移動円滑化ガイドライン）について」の中で、「歩道又は自転車歩行者道を設置し、自動車と分離した空間を確保すること」が特定経路の構造基準として示されている。

主な基準として、

- ・ 道路法上の道路であること。
- ・ 歩道又は自転車歩行者道を設ける。
- ・ 歩道幅員2.0m以上（歩行者交通量の多い歩道は3.5m以上）とする。
- ・ 自転車歩行者道幅員3m以上（歩行者交通量の多い歩道は4.0m以上）とする。

準特定経路

準特定経路とは、特定経路の構造基準等は満たさないが、それに準ずる構造で、特定経路を補完するために独自の考えで設定した経路である。

準特定経路の補足

- ・ 杉並区の公共公益施設等は幹線道路に面しているものが少なく、歩道未設置の区道等に面している場合が多い。そのため、全線もしくは一部でバリアフリー構造基準に適合できない移動経路を含むものとする。
- ・ 実態上は歩行者専用道の形態はとっているが、道路法の区域にかかっていないため、特定経路と認定できない経路。

ルック・パル商店街

- ・ 交通規制が行われており、事実上歩行者専用道であるが、道路法上の歩行者専用道でないために、歩車道を分離し、歩道を設置する必要がある。しかし、道路の形態上それができない。

桃園川緑道

- ・ 実態上は歩行者専用道であるが、都市公園法上の緑道であり道路法の区域でないため、特定経路と認定できない。

(3) 特定旅客施設から官公庁施設、福祉施設及び施設間を結ぶ経路

特定旅客施設から公共施設及び施設間を結ぶ経路を1つ1つ抽出していくことにより、最終的に重点整備地区における特定経路として設定し、安全で快適な歩行空間ネットワークの形成を目指します。

表: 高円寺地区の主要施設及び予想される経路一覧

特定旅客施設	徒歩圏内の主な公共施設	予想される使用経路
JR高円寺駅 営団新高円寺駅 営団東高円寺駅	高円寺会館 高円寺保健センター 高円寺療育センター杉の実 東福祉事務所 高円寺障害者交流館 社会保険事務所 高円寺図書館 高円寺体育館 高円寺東敬老会館 セシオン杉並 高円寺地域区民センター 蚕糸の森公園 杉十小温水プール 梅里公園	高南通り 青梅街道 環状七号線 ルック商店街 パル商店街 補助226号線 桃園川緑道 高円寺北通り

主要な公共施設



至 阿佐ヶ谷

中央本線

経路5

高円寺
会館

至 中野

北口
JR高円寺駅
南口



東福祉事務所・高円寺障害者交流館



高円寺図書館



高円寺会館

高円寺療育
センター
杉の実

高円寺
保健
センター



高円寺保健センター

東福祉事務所
高円寺障害者
交流館



高円寺体育館

社会保険
事務所

高円寺
図書館

高円寺
体育館

経路4



高円寺東敬老会館

高円寺東
敬老会館

ルクク商店街

新高円寺駅

経路2

青梅街道

環七通り

東高円寺駅



セシオン杉並・高円寺地区区民センター

セシオン杉並
高円寺地区区民
センター



梅里公園

梅里
公園

蚕糸の森
公園

杉十小
温水プール



蚕糸の森公園

(4) 特定経路及び準特定経路の選定

公共施設の配置状況を踏まえて、(高円寺地区における)特定経路及び準特定経路を次の通り選定します。

高円寺地区における特定経路及び準特定経路

経路番号	種別	経路			道路概要			経路上の主な公共施設	概要
		始点	路線名	終点	種別	標準幅員 (歩道幅員)	延長		
1	特定	JR高円寺駅南口	高南通り	青梅街道	区道	18.0m (3.5m)	830m	東福祉事務所 高円寺障害者交流館	本経路は、高円寺駅、新高円寺駅、東高円寺駅を結ぶ経路で、福祉施設、社会教育施設、商店を結ぶ大きな回遊性のある歩行空間ネットワークを形成している。今後、より安全で快適なネットワーク形成を図るため特定経路とした。
2	特定	営団新高円寺駅	青梅街道・区道1955号線等	高円寺東敬老会館	都道 (一部区道)	25.0m (4.0m)	980m (区道分 30m)	蚕糸の森公園 杉十小温水プール 営団東高円寺駅 高円寺東敬老会館	
3	特定	パル商店街	補助226号線	環状七号線	区道	15.0m (3~4m)	580m		本経路は、高円寺駅からのパル商店街や環状七号線を連絡する広幅員東西道路であり、本地域の歩行空間ネットワーク形成において重要な経路である。今後、より安全で快適なネットワーク軸の形成を図るため特定経路とした。
4	特定	補助226号線	環状七号線	梅里公園	都道	40.0m (9.0m)	800m	社会保険事務所 高円寺図書館 高円寺体育館 セシオン杉並 高円寺地域区民センター 梅里公園	本経路は、環状七号線沿いには社会保険庁、高円寺図書館等があり、高円寺周辺(経路番号1、2、3)をネットワーク化する主要な道路であるので特定経路とした。
5	特定	JR高円寺駅北口	高円寺北通り	環状七号線	都道 (北側歩道)	15.0m (3.0m)	400m	高円寺会館	本経路は、複合施設であり利用者の多い高円寺会館へ至るものである。今後、さらなるバリアフリー化を図り、安全でスムーズな移動を確保するために特定経路とした。
6	準特定	JR高円寺駅南口	パル商店街・ルック商店街	青梅街道	区道	6.0~ 7.5m (歩道なし)	880m		本経路は、高円寺駅南口から青梅街道に至る商店街を形成している。本経路は日中交通規制がされており、安全で快適に買い物のできる買物道路(ショッピング・プロムナード)である。今後、さらなる店舗の出入口の段差解消、はみ出し商品の解消など商店街の活性化事業と連携したバリアフリー化を進め、回遊性のある経路を補うものとして準特定経路とした。
7	準特定	環状七号線	桃園川緑道・馬橋児童遊園等	高円寺保健センター	区立緑道	公園幅: 4.5m 園路幅: 2.0m	830m 230m	高円寺保健センター 高円寺療育センター杉の実	本経路は、南北に延びる高南通りに対して、この地区の東西軸の中心として、桃園川緑道や馬橋児童遊園で形成されている。また、経路番号3を補う経路である。今後、安全で潤いのある遊歩道、緑道として更なる整備を行い、公共施設・商店街等と繋がる歩行空間ネットワークの形成を図るため、準特定経路とした。

表：特定経路の延長

種別	通称名	延長(m)	管理者別 延長(m)	特定経路 総延長(m)
都道	青梅街道	980	2,180	5,560
	環状七号線	800		
	高円寺北通り	400		
区道	高南通り	830	3,380	
	補助226号線	580		
	区道1955等	30		
準特定(区道等)	パル・ルック商店街	880		
	桃園川緑道	830		
	馬橋児童遊園等	230		

重点整備地区総面積：約114.0ha (最大距離：南北1.4km、東西1.3km)