

杉並区内のインフラ
整備状況

平成23年4月

杉並区基本構想審議会
「第1部会」資料

目 次

1. 道路

都市計画施設図	資料1-1
都市計画道路の整備現況	資料1-2
東京外かく環状道路(関越道~東名高速間)	資料1-3
外環の地上部の街路(パンフレット)	資料1-4
放射第5号線・中央自動車道高井戸インターチェンジ	資料1-5

2. 都市高速鉄道

都市高速鉄道第10号線 京王電鉄京王線(笹塚駅~つつじヶ丘駅間)の 連続立体交差化・複々線化および関連側道計画等について	資料1-6
--	-------

3. 公園・緑地

23区内、各区公園面積(国、都、区別)の比較	資料1-7
杉並区都市計画公園・緑地総括表	資料1-8
緑被率(%)の推移、300㎡以上の樹木の推移	資料1-9
都市計画高井戸公園・周辺まちづくりランドデザイン(抜粋)	資料1-10

4. 河川

荒川水系 神田川流域河川整備計画	資料1-11
神田川・環状七号線地下調節池(パンフレット)	資料1-12
阿佐ヶ谷駅周辺 浸水対策事業の概要	資料1-13
浸水からまちを守る和田弥生幹線(パンフレット)	資料1-14

5. 住宅

杉並区内の空き家について	資料1-15
--------------	--------

6. 拠点整備

駅周辺のまちづくりについて	資料1-16
---------------	--------

都市計画道路の整備現況

(平成 21 年 4 月 1 日現在)

路線名		通称名	計画延長		完成延長 (m)	事業延長 (m)	未着延長 (m)	完成率(%)	事業主体		
			L(m)	W(m)							
幹線街路	放射線	放5		5,019	40 ~ 60	3,693	1,326	0	73.6	都	
		放6	青 梅 街 道	6,877	25 ~ 33	5,954	0	923	86.6	都	
		放23	井 の 頭 通 り	6,407	14.5 ~ 25	2,484	0	3,923	38.8	都	
			計	18,303		12,131	1,326	4,846	66.3		
	環状線	環7	環 7 通 り	4,207	25 ~ 40	4,207	0	0	100.0	都	
		環8	環 8 通 り	6,162	25 ~ 33	6,162	0	0	100.0	都	
		外環の2	外 環 の 2	1,476	40 ~ 58	0	0	1,476	0.0	都	
			計	11,845		10,369	0	1,476	87.5		
	補助線街路		補61		969	15 ~ 29	0	0	969	0.0	都
			補62	方 南 通 り	2,203	20	1,910	0	293	86.7	都
		補63		2,067	15 ~ 16	0	0	2,067	0.0	区	
		補74	早 稲 田 通 り	5,154	15	2,330	0	2,824	45.2	都	
		補76	新 青 梅 街 道	1,546	15	1,546	0	0	100.0	都	
		補128		4,939	16 ~ 20	0	0	4,939	0.0	都	
		補129	旧 甲 州 街 道	300	12	0	0	300	0.0	都	
		補130	五 日 市 街 道	5,670	15 ~ 16	2,750	510	2,410	48.5	都	
		補131		2,370	12 ~ 23.5	952	0	1,418	40.2	区	
		補132		3,372	16 ~ 30	0	0	3,372	0.0	都・区	
		補133	中 杉 通 り	5,550	15 ~ 23	1,650	300	3,600	29.7	都	
		補215		6,220	16	0	0	6,220	0.0	都・区	
		補216		1,491	16	0	0	1,491	0.0	都	
		補217		270	16	0	0	270	0.0	都	
		補218	甲 州 街 道	805	20 ~ 25	805	0	0	100.0	国	
		補219		121	36	121	0	0	100.0	都	
		補221		297	16	0	0	297	0.0	都	
		補226		1,170	15	571	0	599	48.8	区	
		補227		1,341	18 ~ 21.5	803	0	538	59.9	都・区	
		補228		1,020	16	0	0	1,020	0.0	都	
	補229	千 川 通 り	1,344	14.5 ~ 20	0	0	1,344	0.0	都		
		計	48,219		13,438	810	33,971	27.9			

路線名	通称名	計画延長		完成延長 (m)	事業延長 (m)	未着延 長 (m)	完成率(%)	事業主体			
		L(m)	W(m)								
その他街路	区画街路	杉1		590	8	590	0	0	100.0	区	
		杉2		620	6~10	620	0	0	100.0	区	
		世4	赤堤通り	182	11	182	0	0	100.0	区	
			計	1,392		1,392	0	0	100.0		
	特殊街路	杉歩1	旧井草川	3,040	6~9	2,924	0	116	96.2	区	
			計	3,040		2,924	0	116	96.2		
	駅付近広場街路	高円寺駅									
		広場 1	北 口	(3474 m ²)		(3474 m ²)	(0)	(0)	(100.0)	都	
		2	南 口	(2758 m ²)		(2758 m ²)	(0)	(0)	(100.0)	都	
		荻窪駅									
		広場 1	北 口	(3460 m ²)		(0)	(3460 m ²)	(0)	(0.0)	都	
		阿佐谷駅									
		広場 1	南 口	(3130 m ²)		(3130 m ²)	(0)	(0)	(100.0)	都	
		2	北 口	(2520 m ²)		(2520 m ²)	(0)	(0)	(100.0)	都	
高円寺駅											
街路 1			380	15	380	0	0	100.0	都		
	計		(15342 m ²)		(11882 m ²)	(3460 m ²)	(0)	(77.4)			
			380		380	0	0	100.0			
32路線	合計		83,179		40,634	2,136	40,409	48.9			

《幹線街路》 都市交通の動脈をなす街路であり、放射線と環状線からなっている。

放射線は都心部と周辺部とを放射状に結び、環状線は周辺相互を連絡している道路。

《補助線街路》 幹線街路の補助的な役割を果たすとともに、市街地の適正な構成と、近隣生活圏の形成を計るための道路。

補 63・補 131・補 226 号線は、昭和 56 年都区協議会の決定により区に移管された路線。

《区画街路》 居住環境区域内の道路で、区域内の交通を集め補助幹線道路に連絡や各宅地に接続する道路。

《特殊街路》 歩行者専用道路：歩行者が交通事故の危険を感じずに快適に通行できる空間として計画されたもので、(杉歩 1)旧井草川遊歩道の 3,040m が計画され、2,924m が完成している。

《駅付近広場》 主要駅前の交通混雑緩和及びふれあい等のオープンスペースを目的として計画されている。区内では、高円寺駅南北広場約 6,232 m²、阿佐ヶ谷駅南北広場約 5,650 m² が完成、荻窪駅北口広場約 3,460 m² が事業中である。

《駅付近街路》 駅前広場と幹線街路等の連絡を図り、その利用度を高めるために計画された道路で、高円寺駅付近街路 1 の 380m が完成している。

全体計画図



出典：国土交通省東京外かく環状国道事務所 HP

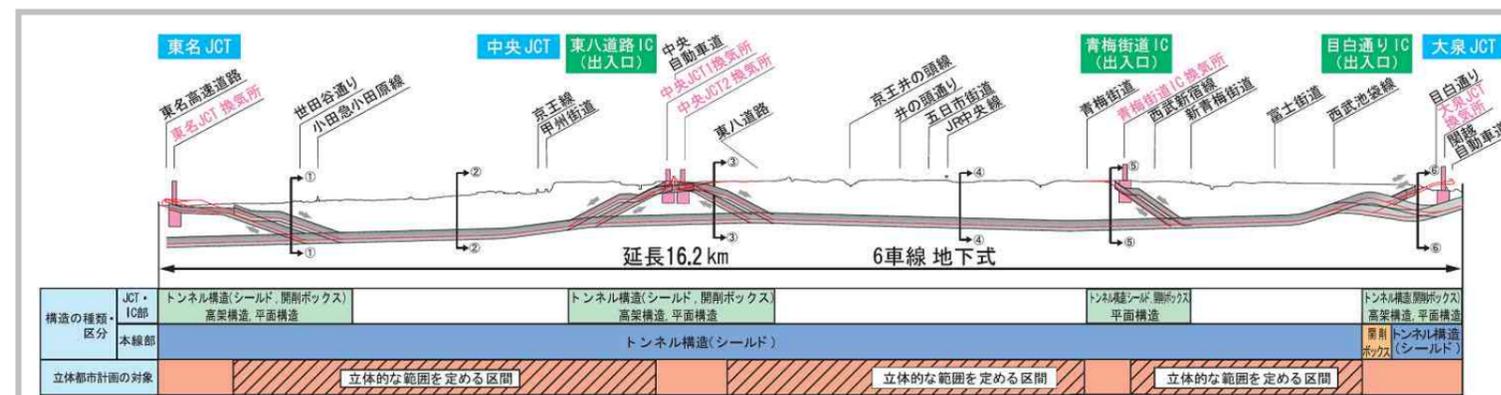
東京外かく環状道路（外環道）は、首都圏の渋滞緩和、環境改善や円滑な交通ネットワークの実現を目的とし、都心から約15 kmの圏域を環状に連絡する延長約85 kmの高速道路で、杉並区内においては西部地域に約1.5 kmが計画されています。現在までに、関越道と連絡する大泉JCTから三郷南ICまでの約34 kmが供用されています。関越道から東名高速までの約16 kmは事業化され、東名高速から湾岸道路までの約20 kmについては予定路線に位置づけられています。

平面図



出典：国土交通省東京外かく環状国道事務所 HP

縦断面図



出典：国土交通省東京外かく環状国道事務所 HP

主な経緯

- 昭和41年7月 都市計画決定
- 平成13年4月 高架式計画を地下構造に変更する「東京外かく環状道路（関越道～東名高速）計画のたたき台」公表【国・都】
- 平成15年1月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針公表【国・都】
インターチェンジ無しを検討の基本とするが、その設置については地元の意向を踏まえる。
- 平成15年3月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速間）に関する方針公表【国・都】
インターチェンジについては、地元の意向を踏まえながら、設置の有無について検討する。
- 平成15年6月 青梅街道インターチェンジに係る杉並区の方針公表
みどり豊かな住宅地である善福寺地域の環境保全を重視すると、この地にインターチェンジは建設すべきではない。
杉並区は、大深度地下を活用した外環の整備には基本的に賛成するが、青梅街道インターチェンジの設置には反対する。
- 平成19年4月 都市計画変更決定
本線は地下式とし、青梅街道インターチェンジの出入口は関越道方面（練馬区内）のみ設置し、東名高速方面（杉並区内）は、設置しない計画
- 平成21年5月 国土開発幹線自動車道建設会議を経て整備計画決定【国】

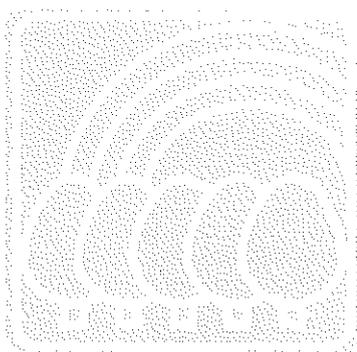
諸元

設計速度：80 km/h
 道路幅員：40～93 m
 延長：16.2 km
 車線数：6車線

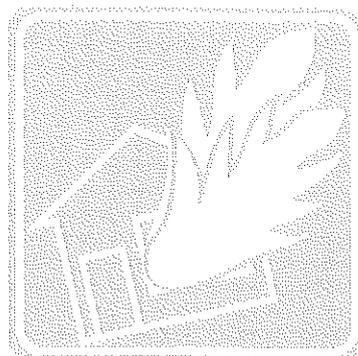
外環の地上部の街路について

● ● ● ● ● 検討の進め方 ● ● ● ● ●

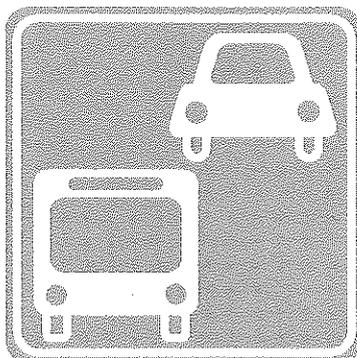
環境



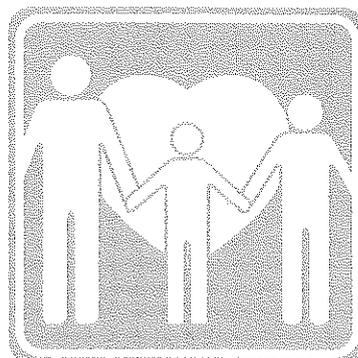
防災



交通



暮らし



～4つの視点で検討を進めます～

昭和41年、高速道路の外環とともに、都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に「外環ノ2」という地上部の街路の都市計画を決定しています。

平成19年に外環の都市計画を高架方式から地下方式に変更したことを踏まえて、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていきます。

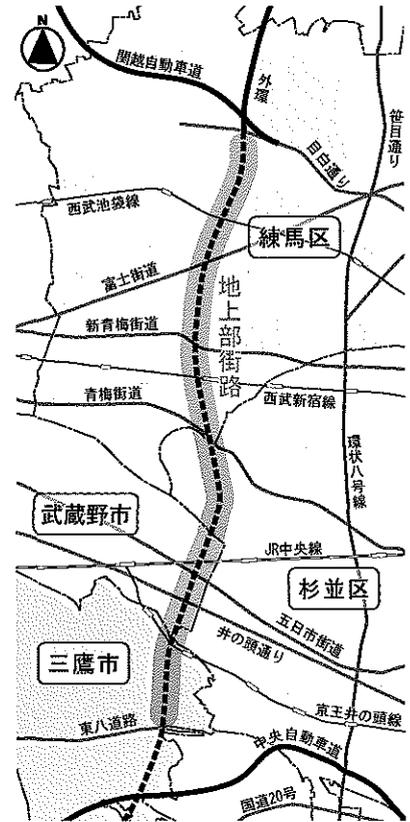
平成20年3月



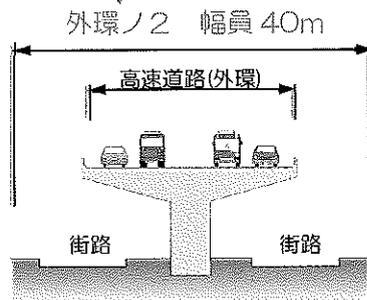
東京都都市整備局

これまでの主な経緯

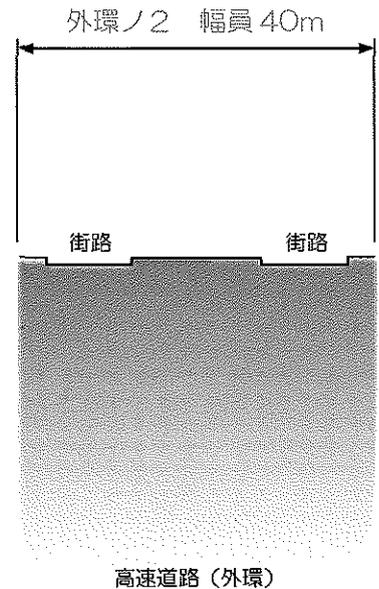
- 昭和41年 7月 外環の地上部街路を都市計画決定
 高速道路の外環とともに都内の都市計画道路ネットワークの一部として、外環ルート上に地上部の街路「外環ノ2」を計画決定
- 平成13年 4月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）の計画のたたき台公表
 高速道路の外環について地下構造のイメージを提示
- 平成15年 3月 東京外かく環状道路（関越道～東名高速）に関する方針公表
 高速道路の外環について大深度地下の活用等の方針を公表
- 平成17年 1月 外環の地上部街路について基本的な考え方公表
 「現在の都市計画の区域を活用して道路と緑地を整備」
 「都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備」
 「代替機能を確保して都市計画を廃止」
 の3つの考え方を提示
- 平成18年11月 外環の地上部街路について沿線区市への回答
 同年10月の沿線区市の要望に対して、必要性の検証を行う旨の回答
- 平成19年 4月 高速道路の外環を高架方式から地下方式に都市計画変更



<昭和41年7月>



<平成19年4月>



都市計画の概要

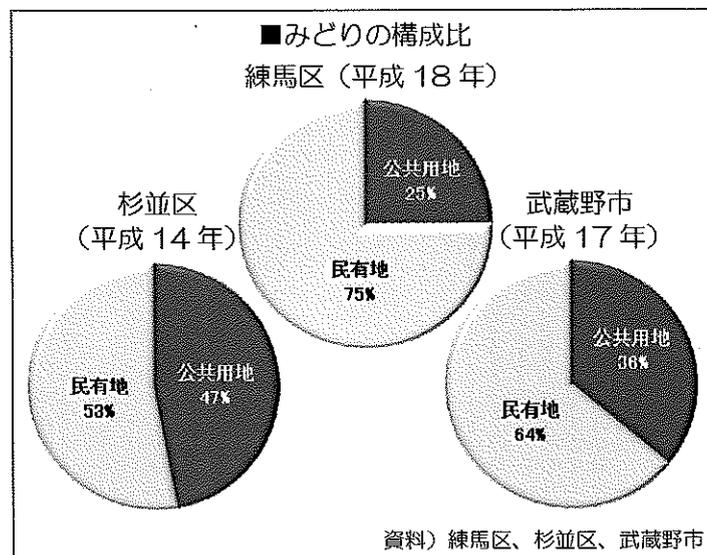
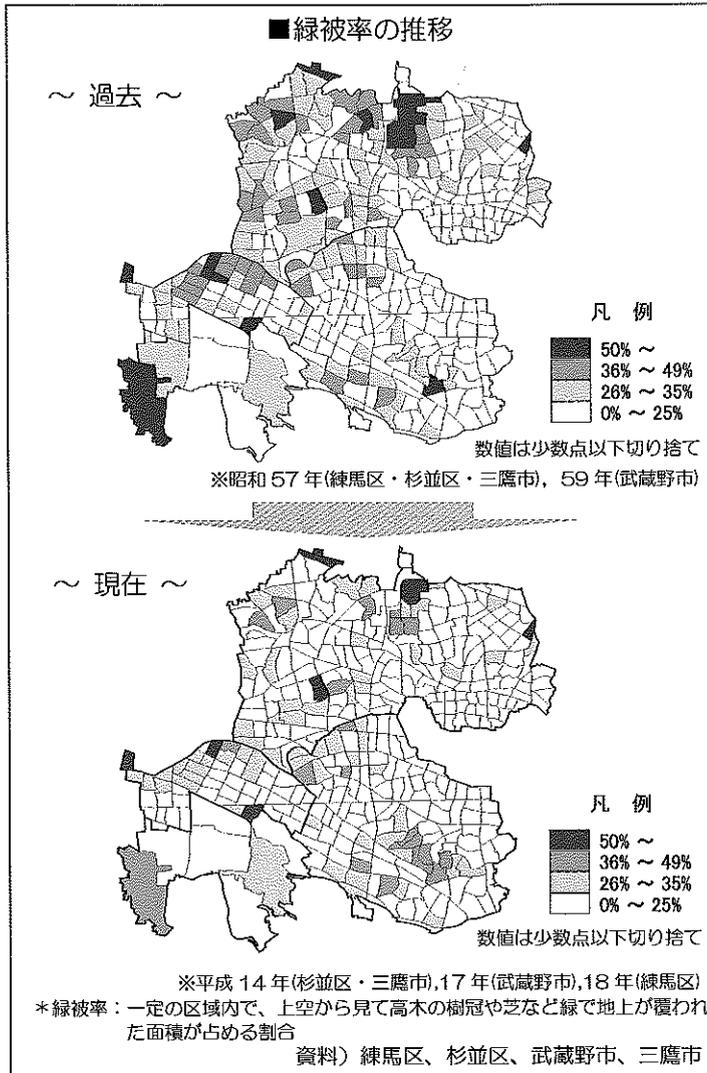
- ◇ 名称：東京都市計画道路 幹線街路 外郭環状線の2
- ◇ 区間：〔起点〕世田谷区北烏山五丁目（東八道路）
 〔終点〕練馬区東大泉二丁目（目白通り）
- ◇ 延長：約9km
- ◇ 構造：地表式
- ◇ 車線：規定なし
- ◇ 幅員：40m（標準）

環境

～快適な都市環境の醸成や地域環境の改善などの観点から検討します～

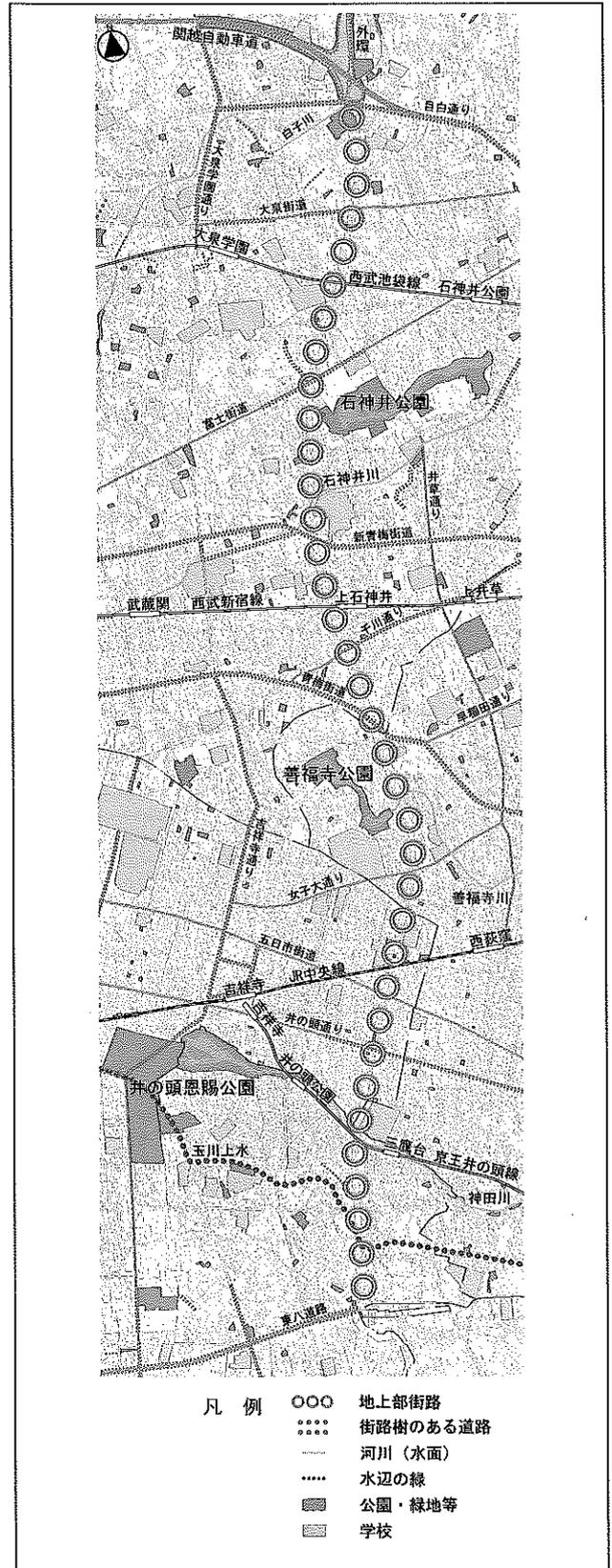
◇ 都市の成長の過程で失われたみどり

- ・都市の成長の過程でみどりが減少しています。
- ・また、みどりの構成比は公共用地に比べて私有地の割合が高く、将来にわたって、みどりの保全が不確実な状況です。



◇ みどり豊かな都市空間のネットワーク

- ・外環の地上部街路が計画されている周辺地域では、石神井公園、善福寺公園や井の頭恩賜公園など大規模な拠点のみどりや、街路樹、玉川上水などがそれぞれに存在しています。





防災

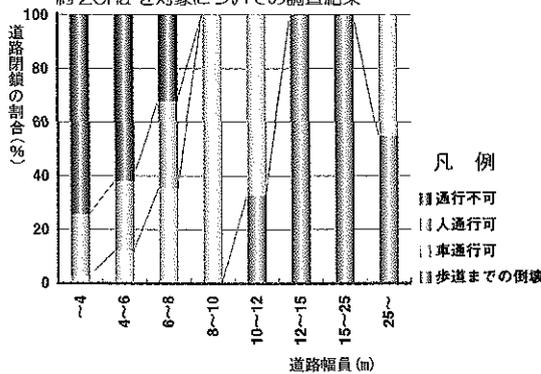
～広域的な救援・救護活動や延焼遮断帯の形成などの観点から検討します～

◆ 震災時の道路閉塞や延焼を防ぐ道路

- ・阪神・淡路大震災では、8m未満の道路のほとんどで車両の通行が不能になったのに対し、8m以上の道路では車両の通行が確保されました。また、12m以上の道路で延焼が防止されました。
- ・狭い生活道路が多い地域では、震災時において、円滑な救助活動等が行えないおそれがあります。

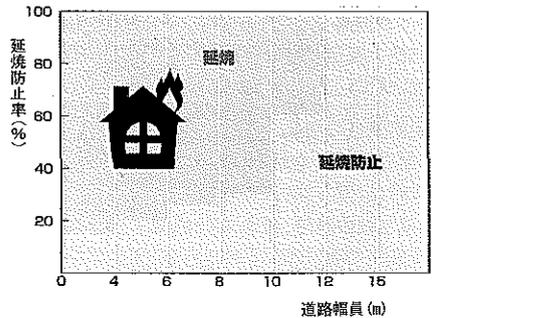
■ 阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉鎖との関係

倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の約26haを対象についての調査結果

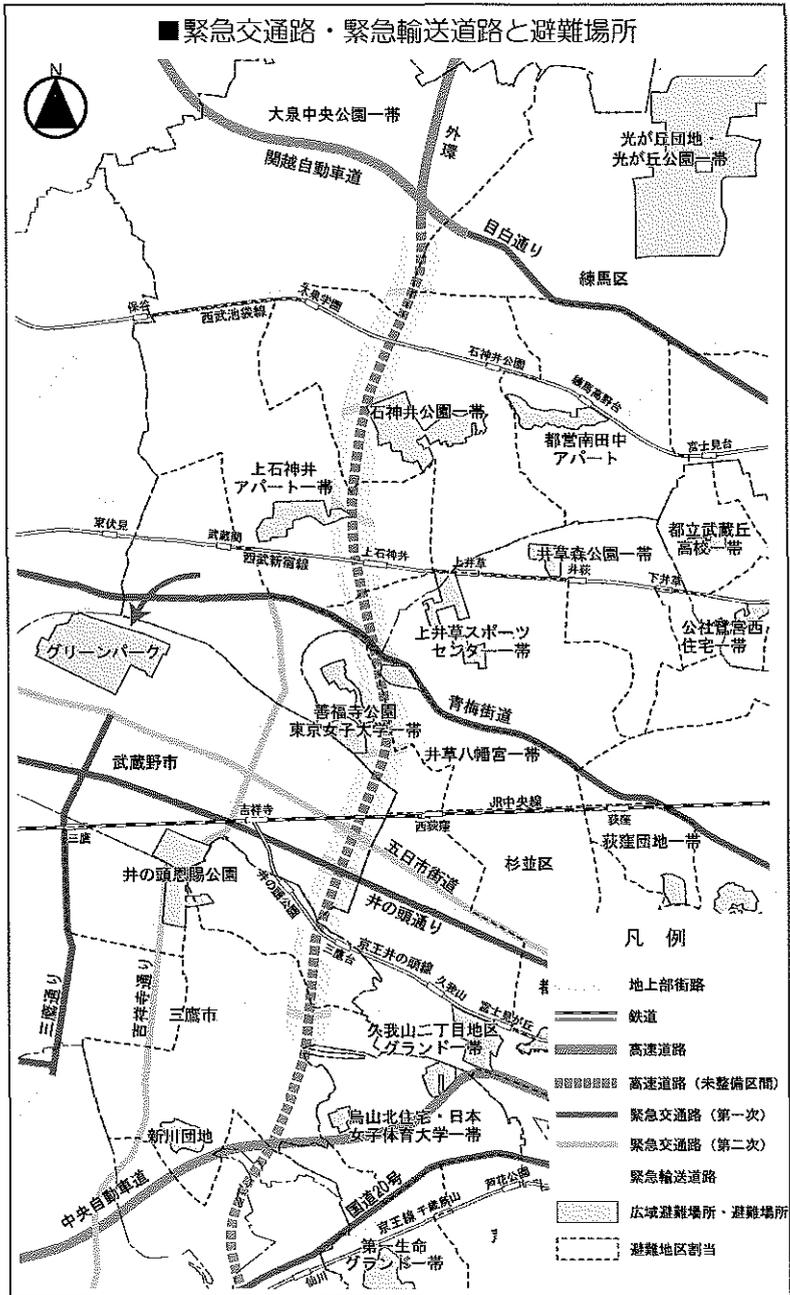


資料) 新時代のまちづくり・みちづくり都市整備研究会

■ 阪神・淡路大震災における道路幅員と延焼防止率



資料) 国土交通省

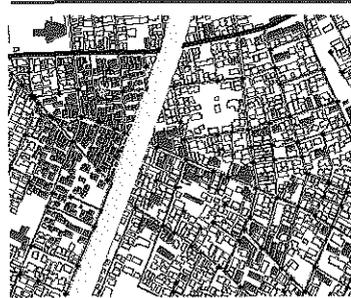


■ 延焼遮断帯のイメージ

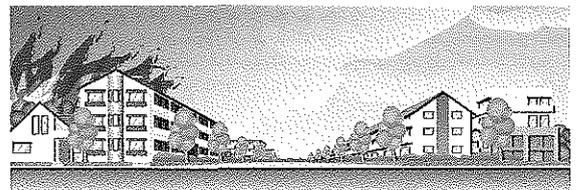
延焼遮断帯がない場合



延焼遮断帯がある場合



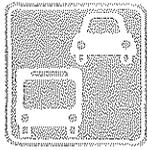
* 火災発生から2時間後



凡例

- 延焼中
- ▨ 延焼後
- 耐火建築物
- 延焼遮断帯

* 大地震時において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、公園等の都市施設と、それらの沿線の一定範囲に建つ耐火建築物等により構成される带状の不燃空間を「延焼遮断帯」といいます。

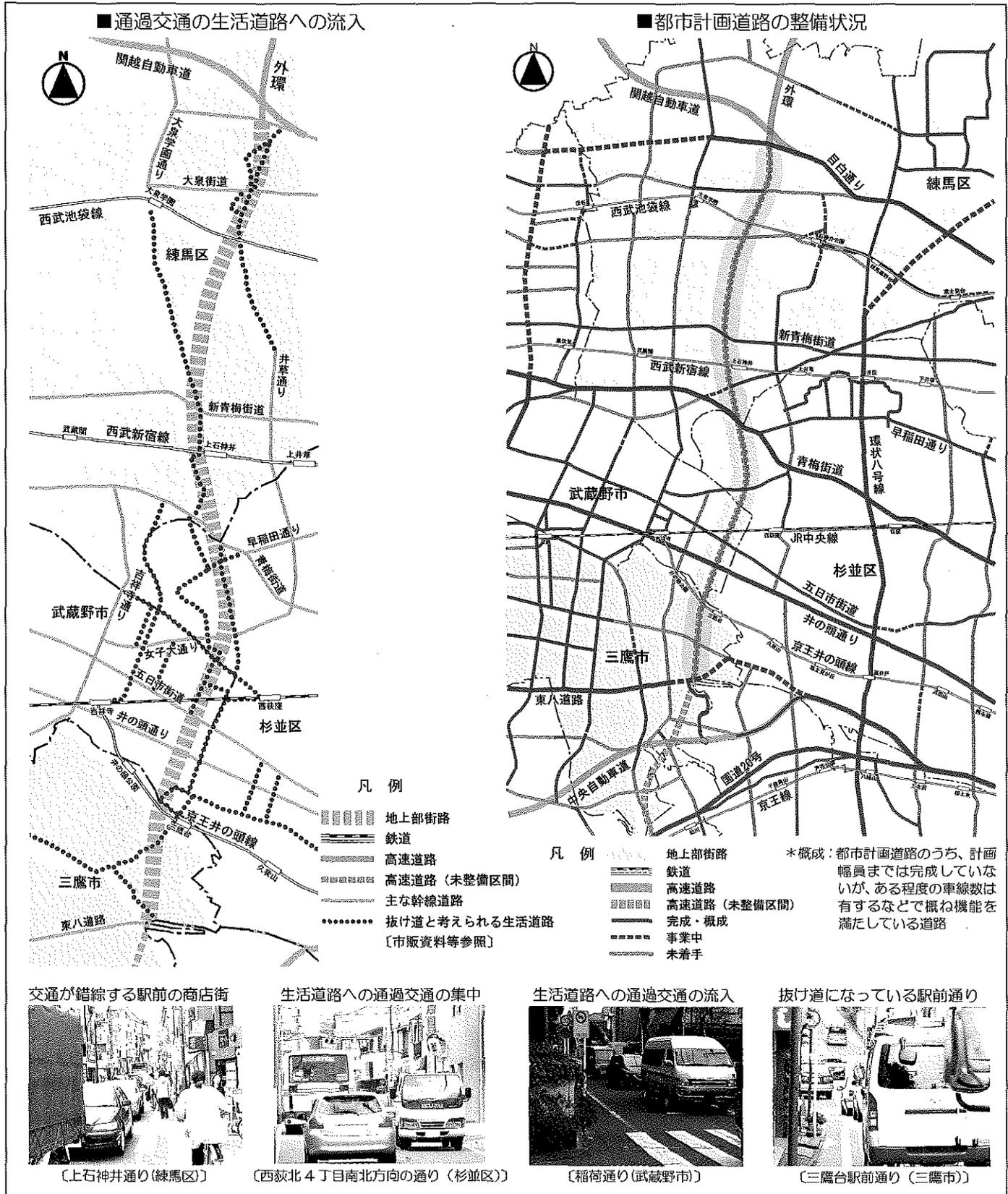


交通

～人とモノの流れの円滑化や交通の安全性の向上などの観点から検討します～

◇ 通過交通の生活道路への流入

- ・幅員の狭い住宅地内の生活道路や、歩道が整備されていない生活道路に通過交通が流入すると安全がおびやかされ、交通事故が発生しやすくなります。
- ・全体として東西方向に比べて南北方向の都市計画道路の整備が進んでいない状況です。



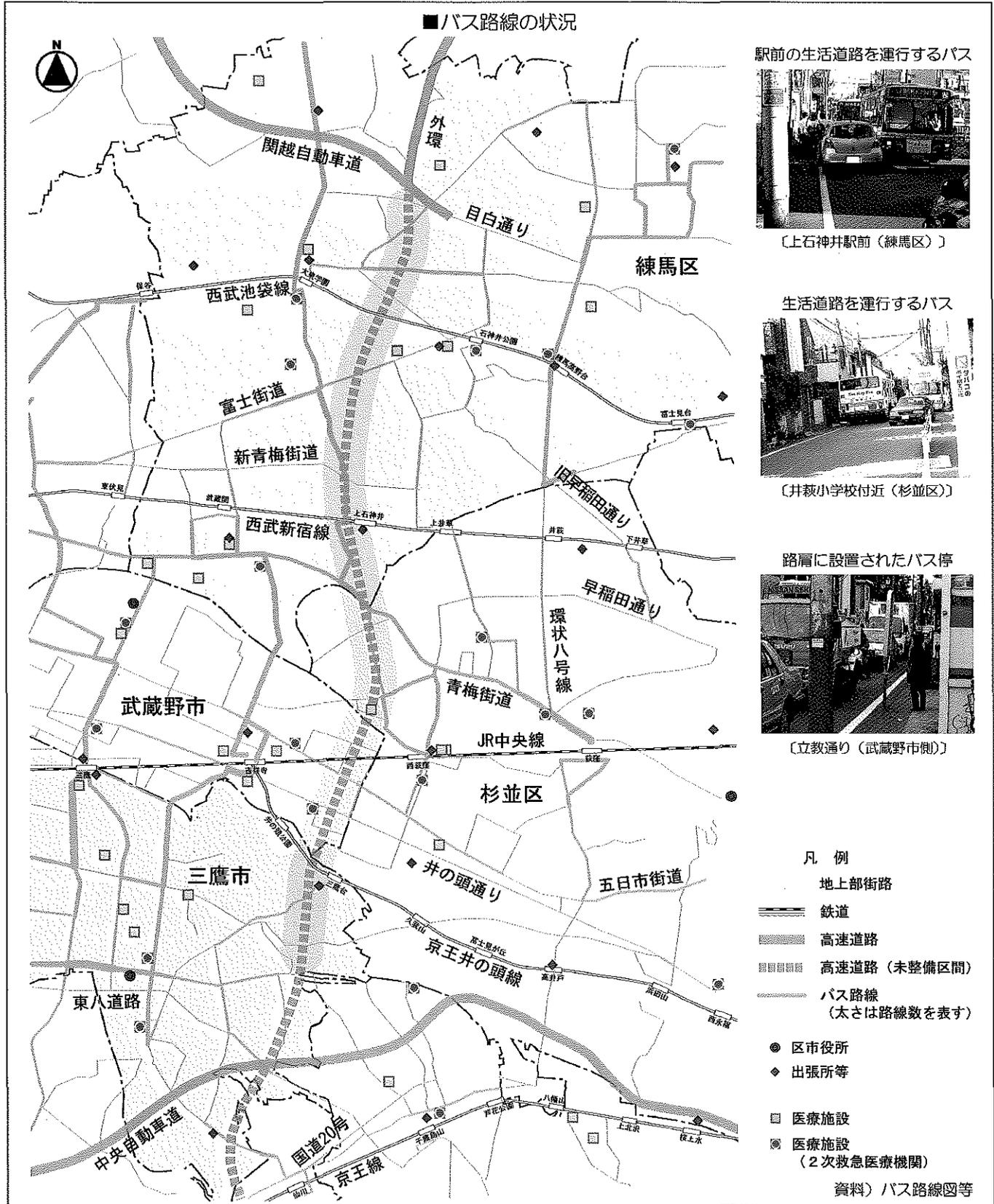


暮らし

～質の高い生活環境の創出などの観点から検討します～

暮らしを支える公共交通

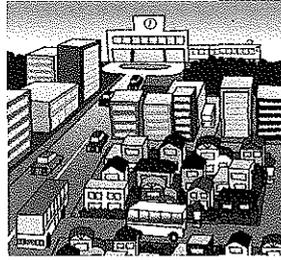
- ・鉄道駅間を南北方向に結ぶ公共交通はバスが担っています。
- ・生活道路を運行するバスの定時性確保や、安全・安心で快適なバスの利用についての取組が重要です。



検討の視点

都市計画道路とは

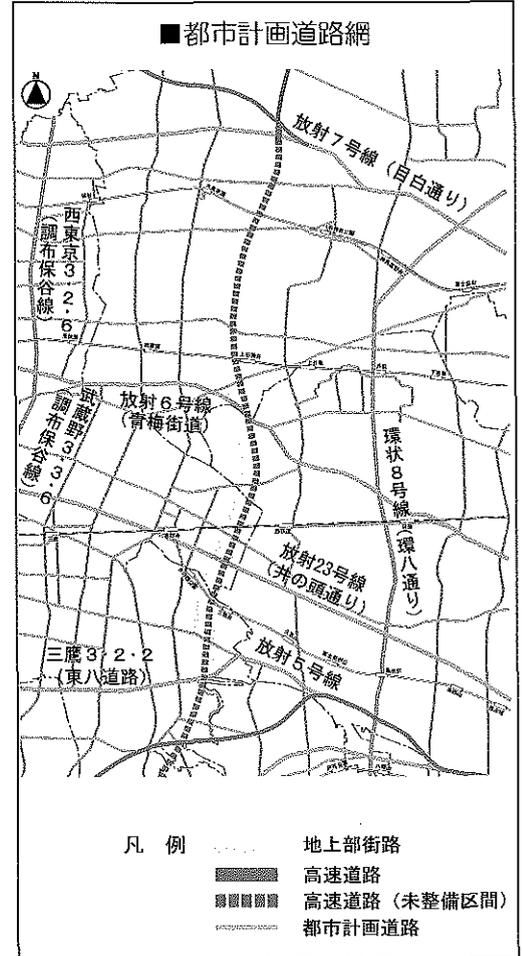
- 都市計画道路は、都市を形成する最も基本的な都市基盤です。
- 交通、環境、防災などさまざまな機能があり、これらの機能を十分発揮し、良好な都市形成に寄与するよう計画しています。



■都市計画道路の主な機能

機能の区分		内容
交通機能	通行機能	人や物質の移動の通行空間としての機能（トラフィック機能）
	沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）
都市環境機能		景観、日照等の都市環境保全のための機能
都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救護活動のための通路としての機能
	災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための機能
市街地形成機能	都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する
	街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する
	生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間

資料) 実務者のための新都市計画マニュアルⅡ ((社) 日本都市計画学会 編)



検討の視点

広域的な視点

地域的な視点

環境

- 快適な都市環境の創出
 - 地球環境の保全
- など

- 地域環境の改善
 - 良好な景観形成
- など

防災

- 広域的な救援・救護活動
 - 緊急輸送ネットワークの確保
- など

- 延焼遮断帯の形成
 - 安全な避難路の確保
- など

交通

- 人とモノの流れの円滑化
 - 地域間の連携
- など

- 交通事故の減少
 - 日々の暮らしにおける安全性の向上
- など

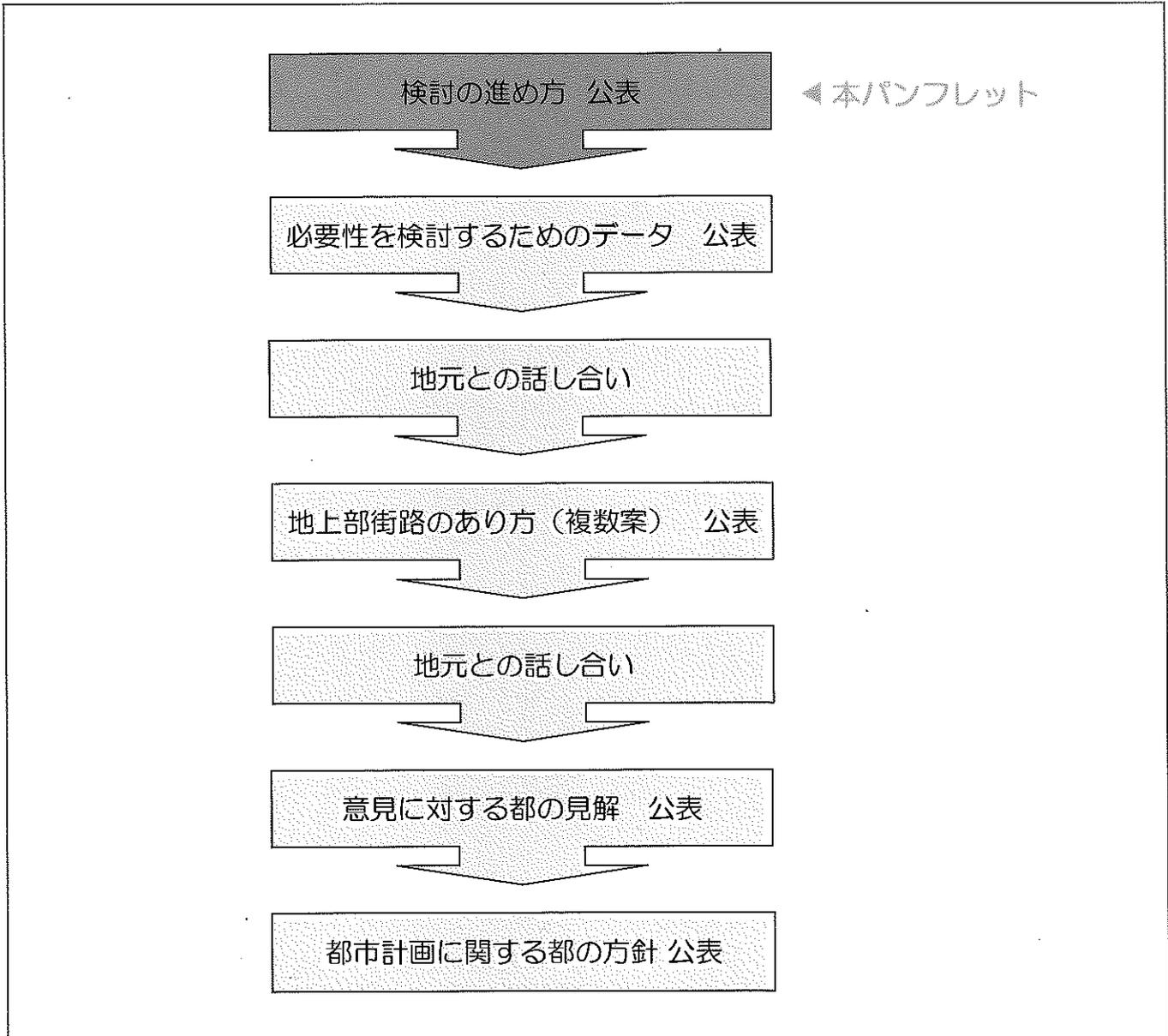
暮らし

- 質の高い生活環境の創出
 - 公共交通との連携強化
- など

- まちづくりへの支援
 - バリアフリー化の推進
- など

検討のプロセス

- ・外環の地上部街路について、検討のプロセスや検討の視点を明らかにするため、「検討の進め方」（本パンフレット）を作成しました。
- ・今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この道路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていきます。



外環の地上部街路について、皆さんの意見を聴きながら検討を進めてまいります。

お問い合わせ先

東京都都市整備局 都市基盤部 街路計画課 外かく環状道路担当

〒163-8001 東京都新宿区西新宿 2-8-1 第二本庁舎 22 階南側 電話：03-5388-3279

ホームページ： <http://www.toshiseibi.metro.tokyo.jp/kiban/gaikaku/index.html>

登録番号 (19) 157 平成 20 年 3 月

本パンフレットは、再生紙を使用しています。

23区内、各区公園面積(国、都、区別)の比較

平成22年4月1日現在

	行政区分	面積 (km ²)	人口 (人)	都市公園		都市公園以外の公園			合計 単位: m ²	一人当たり 面積	
				都立公園	区立公園	都立海上公園	区立公園	その他			
1	千代田区	11.64	46,043	161,636.66	104,410.04		7,016.13	1,429,703.24	1,702,766.07	36.98	1
2	中央区	10.18	117,367	250,215.72	286,981.69	25,510.44	11,344.32	3,423.70	577,475.87	4.92	2
3	港区	20.34	215,467	234,105.34	257,145.64	541,118.77	81,628.56	267,981.44	1,381,979.75	6.41	3
4	新宿区	18.23	318,106	215,617.44	349,496.84		3,983.46	595,619.70	1,164,717.44	3.66	4
5	文京区	11.31	200,349	158,656.58	200,408.88		30,553.99	160,787.00	550,406.45	2.75	5
6	台東区	10.08	174,914	556,742.43	191,592.98		22,429.76	0.00	770,765.17	4.41	6
7	墨田区	13.75	246,257	133,593.01	568,985.22		0.00	8,759.76	711,337.99	2.89	7
8	江東区	39.94	459,728	1,076,952.35	934,091.01	1,905,773.01	32,665.83	82,982.64	4,032,464.84	8.77	8
9	品川区	22.72	363,577	218,745.81	488,738.99	508,514.53	90,029.21	5,639.30	1,311,667.84	3.61	9
10	目黒区	14.70	268,962	114,276.00	325,554.45		24,540.74	690.00	465,061.19	1.73	10
11	大田区	59.46	683,464	0.00	1,929,918.91	759,789.33	60,035.31	8,357.00	2,758,100.55	4.04	11
12	世田谷区	58.08	865,429	917,927.08	1,478,507.69		135,560.01	237,638.06	2,769,632.84	3.20	12
13	渋谷区	15.11	202,857	569,028.34	165,494.57		0.00	901,540.25	1,636,063.16	8.07	13
14	中野区	15.59	314,646	0.00	356,986.50		38,276.48	5,012.70	400,275.68	1.27	14
15	杉並区	34.02	540,871	462,876.41	531,288.64		26,495.25	6,968.03	1,027,628.33	1.89	15
16	豊島区	13.01	262,954	0.00	141,615.19		41,305.77	0.00	182,920.96	0.70	16
17	北区	20.59	334,306	71,647.37	833,355.16		59,849.99	48,312.10	1,013,164.62	3.03	17
18	荒川区	10.20	203,642	190,875.35	139,606.94		91,855.88	3,398.00	425,736.17	2.09	18
19	板橋区	32.17	536,891	468,125.90	1,413,964.78		0.00	60,903.78	1,942,994.46	3.62	19
20	練馬区	48.16	713,995	1,035,059.72	805,000.34		89,754.39	18,088.72	1,947,903.17	2.73	20
21	足立区	53.20	645,267	892,385.41	2,038,560.64		93,613.38	22,650.16	3,047,209.59	4.72	21
22	葛飾区	34.84	433,367	844,235.76	774,386.51		153,225.94	18,638.95	1,790,487.16	4.13	22
23	江戸川区	49.86	671,981	1,339,810.39	1,884,433.64	4,117,473.01	192,536.28	44,027.77	7,578,281.09	11.28	23
	23区計	617.18	8,820,440	9,912,513.07	16,200,525.25	7,858,179.09	1,286,700.68	3,931,122.30	39,189,040.39	4.45	

* 東京都建設局公園調書より

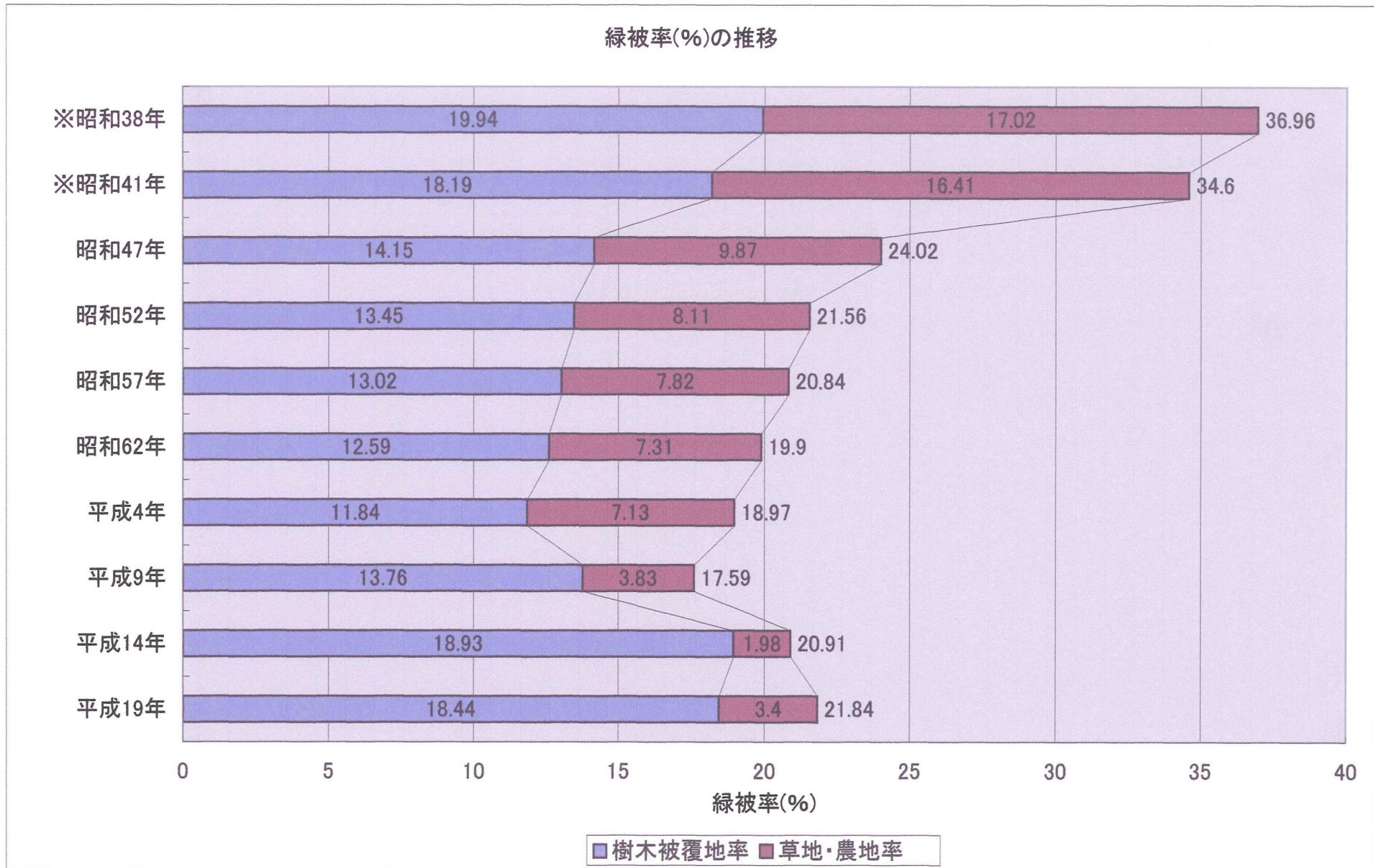
杉並区都市計画公園・緑地総括表

平成22年4月1日現在

種 別	計画決定		供用済		未供用 面積 (B - C) ha	当該都市計 画に係わる 都市公園等 面積 ha	供用率 (C / B) %	一人当り面積	
	箇所数	面積 (B) ha	箇所数	面積 (C) ha				計画 (B / A) m ² /人	供用 (C / A) m ² /人
	箇所	ha	箇所	ha				m ² /人	m ² /人
公 園	56	116.31	50	56.45	59.86	57.65	48	2.15	1.04
住区基幹公園	53	33.62	48	25.13	8.49	26.33	75	0.62	0.46
街区公園	45	9.68	42	8.79	0.89	9.29	91	0.18	0.16
近隣公園	6	15.64	5	12.04	3.60	12.69	77	0.29	0.22
地区公園	2	8.30	1	4.30	4.00	4.35	52	0.15	0.08
都市基幹公園	2	71.80	1	23.46	48.34	23.46	33	1.33	0.43
総合公園	1	54.40	1	23.46	30.94	23.46	43	1.01	0.43
運動公園	1	17.40	0	0.00	17.40	0.00	0	0.32	0.00
風致公園	1	10.89	1	7.86	3.03	7.86	72	0.20	0.15
特殊公園	0	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00
広域公園	0	0.00	0	0.00	0.00	0.00	0	0.00	0.00
緑 地	5	53.18	5	23.89	29.29	23.93	45	0.98	0.44
公園緑地計	61	169.49	55	80.34	89.15	81.58	47	3.13	1.49

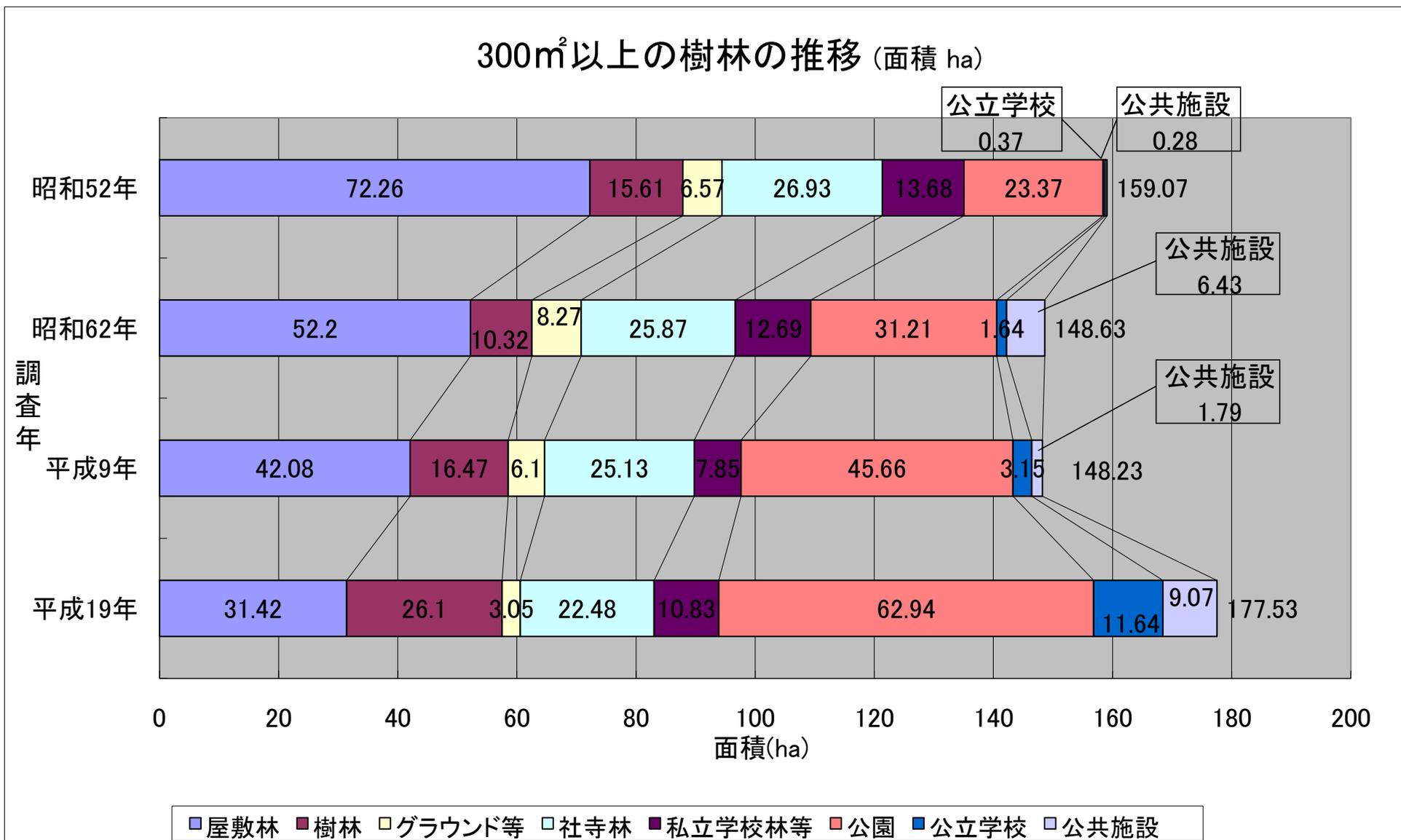
A = 54.1万人(人口)

他に都市公園等252箇所21.73haが供用済であり一人当たり供用面積は1.89m²となる。



- ・本調査は5年ごとに区内の緑の実態を把握するために実施している。ただし、※印(昭和38、41年)については建設省陸地測量部の資料による。
- ・樹木被覆地とは樹木・樹林で被われた土地、草地・農地は芝地を含む樹木・樹林で被われた部分を除く草地及び農地。

300㎡以上の樹木の推移 (面積 ha)



・樹林については平成9年より民間の集合住宅等の樹林を含んでいる。

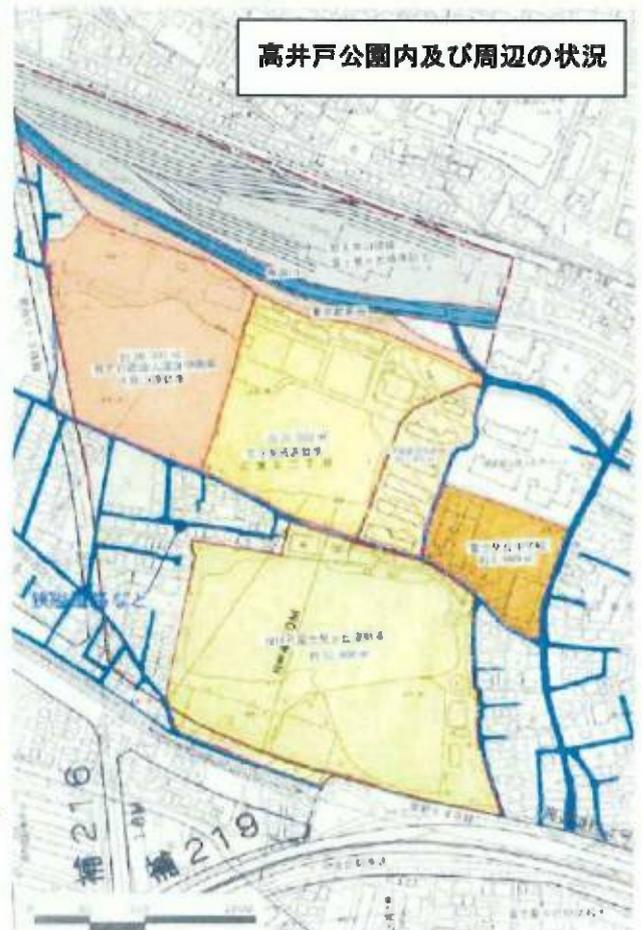
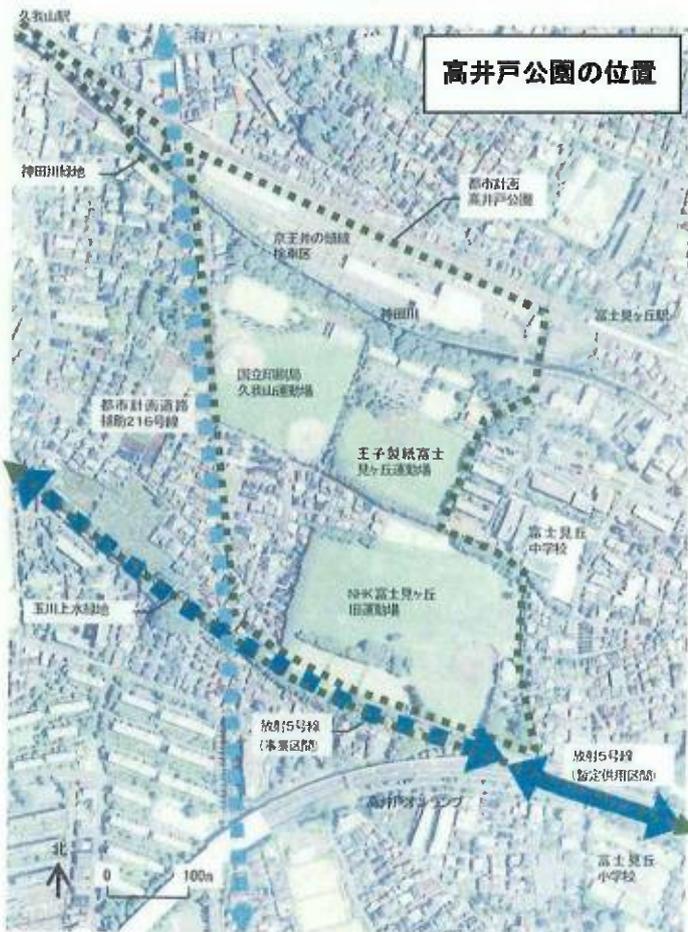
都市計画高井戸公園・周辺まちづくり
グランドデザイン（抜粋）



1. 現状と課題

1-1 地区の現況

- ・高井戸公園は、最寄り駅を京王井の頭線富士見ヶ丘駅とする面積約17.4ヘクタールの都市計画公園である。
- ・高井戸公園の位置は、北側を京王井の頭線、西側を都市計画道路補助第216号線（未整備）、南側は、都市計画道路放射第5号線（事業中）、東側は民地にそれぞれが接している。
- ・公園の土地所有をみると、杉並区所有の土地はほとんど無く、下図に示すように、大規模なNHK富士見ヶ丘旧運動場、王子製紙運動場、独立行政法人国立印刷局久我山運動場、京王井の頭線富士見ヶ丘検車区、一般民有地が入り込んだ状態である。
- ・また、NHK及び企業運動場は適宜区民開放され、区民の運動場としての利用が活発に行われている。



1-2 課題の整理

高井戸公園を整備するにあたっての課題を以下の三点から検討した。

(1) 公園整備の課題

- ・都市計画高井戸公園（昭和32年12月告示、面積約17.4ha、運動公園）は、「都市計画公園・緑地の整備方針」（平成18年3月）においては、10haを超えることから東京都事業「重点化を図るべき公園・緑地」（57箇所）となっているが、同方針の「重点公園・緑地」、「優先整備区域」に格付けされていないため、優先的に整備に着手する対象となっていない。このため、東京都との十分な協議を進め、事業計画の明確な位置づけを高める必要がある。
- ・公園は既に運動場機能を有しているが、区保有施設ではなく、民間施設を借用している状態にあり、公園整備の将来方向と合わせた関係者の理解が必要である。
- ・公園内の民間保有施設状態のまま利用しているため、公園へのアクセス動線はバラバラな状態である。
- ・公園用地内西側には一般民地が建て込んでおり、それらが住宅環境として成熟化しつつあり、公園整備に伴う移転等の対策が必要である。
- ・また、公園内中央部を通る区道を住宅地のアクセス動線としているため、公園整備上もこの道路による動線対策が必要である。
- ・北側に位置する京王井の頭線富士見ヶ丘検車区は長大な形状で接し、かつ神田川を隔て地盤面の高低差があり、検車機能を損なわずに公園利用を図る必要がある。
- ・なお、高井戸公園は広域避難場所としての指定にある。

(2) 周辺の課題

- ・周辺市街地は細い道路しかなく、公園整備に伴い市街地内の区画道路整備によるアクセス道路の整備が必要である。
- ・神田川沿いの歩行者通路との連携が必要である。
- ・広域道路網が未整備であるため、道路整備に伴った市街地整備が必要である。南側の中央自動車道のオンランプ、放射第5号線が公園に接しているため、公園整備と関連する広域幹線道路の整備が必要である。
- ・公園の外周を取り巻く道路などは、公園整備と合わせた整備が必要である。
- ・都市計画道路補助第216号線の整備は課題ではあるが、長期的な視点に立った検討が必要である。

(3) 関連する諸課題

- ・周辺の課題である中央自動車道オンランプ整備にあたっては、環境・交通安全対策が長年にわたり懸案事項となってきた点を踏まえ、隣接する富士見丘小学校の教育環境上の具体的な対策が必要である。
- ・また、近年、新たな教育環境形成の観点から、小中一貫教育が求められており、公園整備の機会を捉えて、こうした教育環境の改善に役立てていくことも検討課題である。

荒川水系

神田川流域河川整備計画

平成 22 年 11 月

東 京 都



图 4-5 神田川河川整備概要图

③調節池の整備

神田川の各河川で必要となる調節池について表 4-1 に示す。整備箇所は図 4-6 に示すとおり、妙正寺川と善福寺川に 2 箇所ずつである。

表 4-1 神田川流域の調節池計画

番号	河川	調節池名称	調節池容量 (予定)
①	妙正寺川	鷺の宮調節池	約35,000m ³
②	〃	西落合調節池	約120,000m ³
③	善福寺川	善福寺川調節池	約35,000 m ³
④	〃	和田堀公園調節池	約17,500 m ³

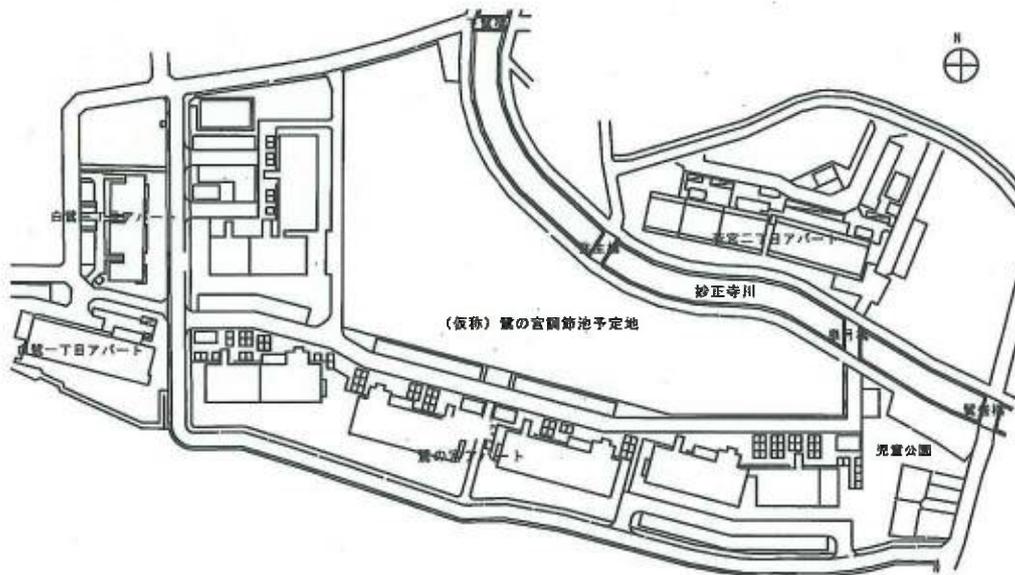


図4-6 調節池整備箇所位置図

1) 鷺の宮調節池

妙正寺川では、平成17年9月の集中豪雨により、激特事業の対象外である環状七号線より上流の区間においても甚大な浸水被害が発生した。この区間についても、激特事業終了後、河道拡幅により着実に河川の流下能力を向上させていく予定であるが、支障物件の移設や橋梁の架け替えを含めると、その対策には長期間を要し、水害のあった妙正寺川上流部の早期の水害対策が困難である。

この度、妙正寺川沿いの都営鷺の宮アパートの建て替えに際し、その敷地の一部に早期の水害軽減に効果の高い調節池を設置することが可能となったため、ここに調節池を設置し、環状七号線から調節池下流区間の治水安全度の早期向上を図るとともに、調節池上流の護岸整備の早期着手を図る。



※ 鷺の宮アパート、調節池等の配置は、今後の調整や検討状況により、変更になる場合がある。

図4-7 鷺の宮調節池平面図

2) 西落合調節池

妙正寺川下流部において、早期に河道改修が困難な区間の治水安全度向上のために、水車橋から下田橋にかけて妙正寺川調節池群を設置している。現在、妙正寺川第一調節池、妙正寺川第二調節池、上高田調節池、落合調節池の4つの調節池が設置されている。

妙正寺川調節池群の計画の内、未施工である西落合調節池を四村橋下流にある新宿区立西落合公園内に設置する。

西落合調節池については、上部を公園として整備し、多目的利用を図る。



図4-8 妙正寺川調節池群位置図

3) 善福寺川調節池

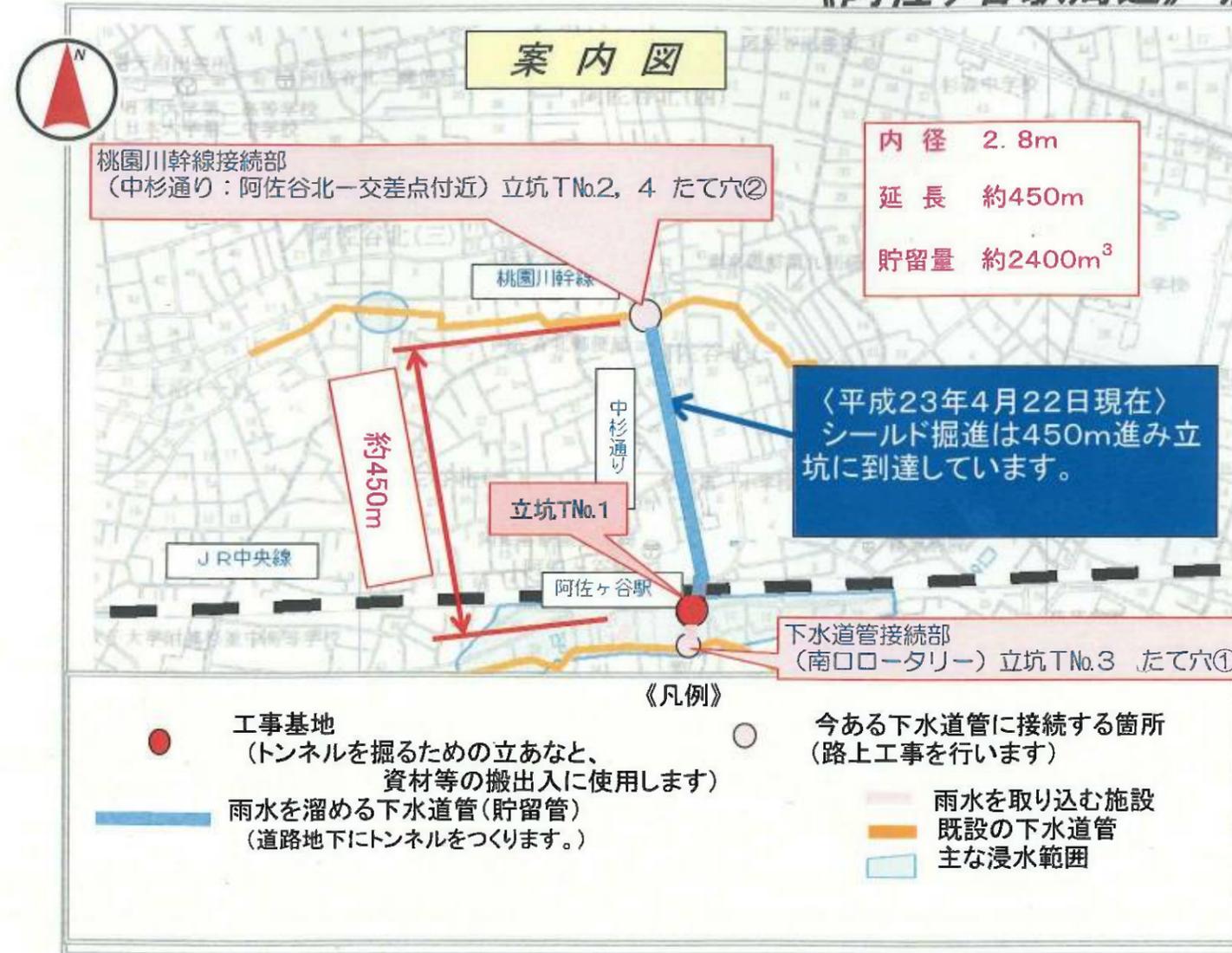
善福寺川では、平成17年9月の集中豪雨により、激特事業の対象外である上流の区間においても甚大な浸水被害が発生した。この区間についても、激特事業終了後、下流から順次、河道拡幅により河川の流下能力を向上させていく予定であるが、その対策には長期間を要し、水害のあった善福寺川上流部の早期の水害対策が困難である。

そこで、善福寺川中流部に調節池を設置し、下流区間の治水安全度を早期に向上させるとともに、上流区間の河道拡幅及び河床掘削に着手する。また、この調節池の治水上の効果を考慮し、下流区間の護岸整備のスピードアップとコスト縮減を図るとともに、動植物の生息・生育・繁殖環境に配慮した河床整備を行う。

4) 和田堀公園調節池

善福寺川沿いにおいて、今後の都立和田堀公園の整備に合わせ、和田堀公園調節池を整備する。調節池の整備にあたっては、必要な治水機能を確保するとともに、公園と調和した親水整備を行う。

《阿佐ヶ谷駅周辺》 浸水対策事業の概要



※ 防音建屋の壁面を地域のPRコーナーとして活用していただいています。

1. 事業の目的

■ 浸水被害の軽減

杉並区阿佐谷南三丁目、阿佐谷北三丁目地区の『浸水被害の軽減』を図ることを目的に、雨水を溜める下水道管をつくります。溜めた雨水は、晴天時にポンプで既設の下水道管に排水します。



2. 下水道の整備内容

- 雨水を溜める下水道管(貯留管)
 - ・ 内径 2.8m (シールド工法)
 - ・ 延長 約450m
 - ・ 雨水を溜める量 約2,400m³
 - ・ 深さ約6~9m
- 雨水を溜める下水道管(貯留管)への接続工事
 - ・ 2箇所
(南口ロータリー及び中杉通り)
 - ・ 雨水を取り込む施設(マンホール、下水道管など)を作ります。

3. 今後の予定

- トンネルたて穴工事 たて穴②
平成22年5月上旬~
- トンネル工事
平成22年8月中旬~
- 防音建屋解体
平成23年5月上旬~
防音建屋解体後仮囲設置
平成23年5月下旬
- トンネルたて穴工事 たて穴①
平成23年2月~

4. 問合せ先

- 発注者
東京都 下水道局
第二基幹施設再構築事務所
工事第二課 工事第二係

(連絡先) 03-3366-6980
- 請負者
株式会社福田組

(連絡先) 03-5347-0556

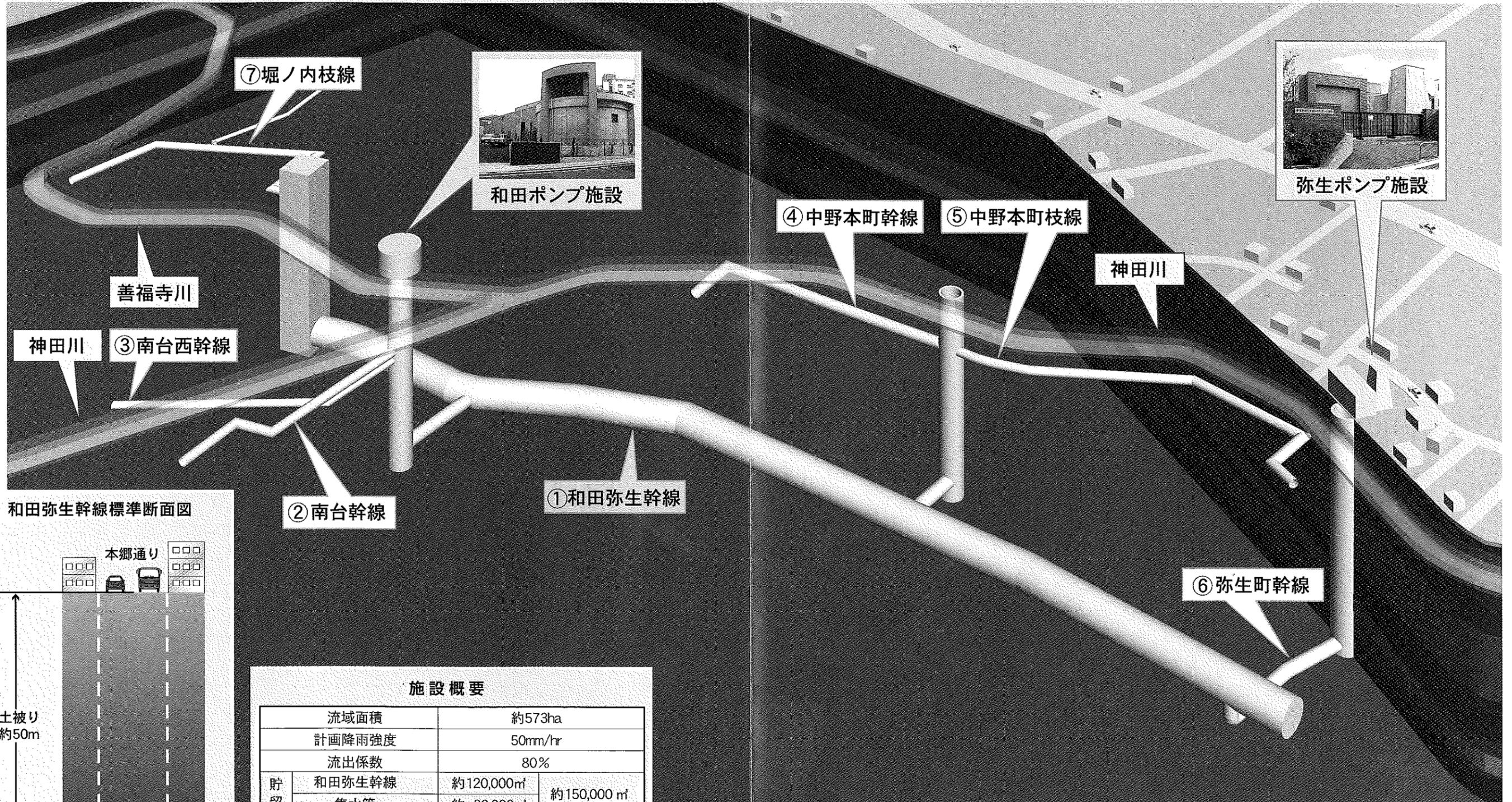
浸水からまちを守る和田弥生幹線

—東京の地下50mの大深度に建設した大口径雨水貯留管—

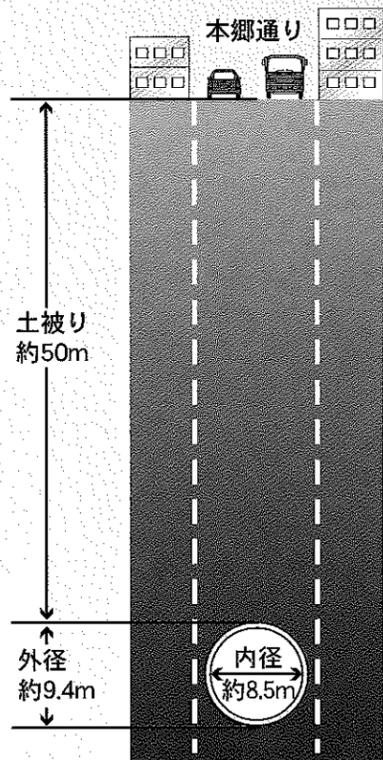


東京都下水道局

浸水被害から都民の生活を守る貯留システム



和田弥生幹線標準断面図

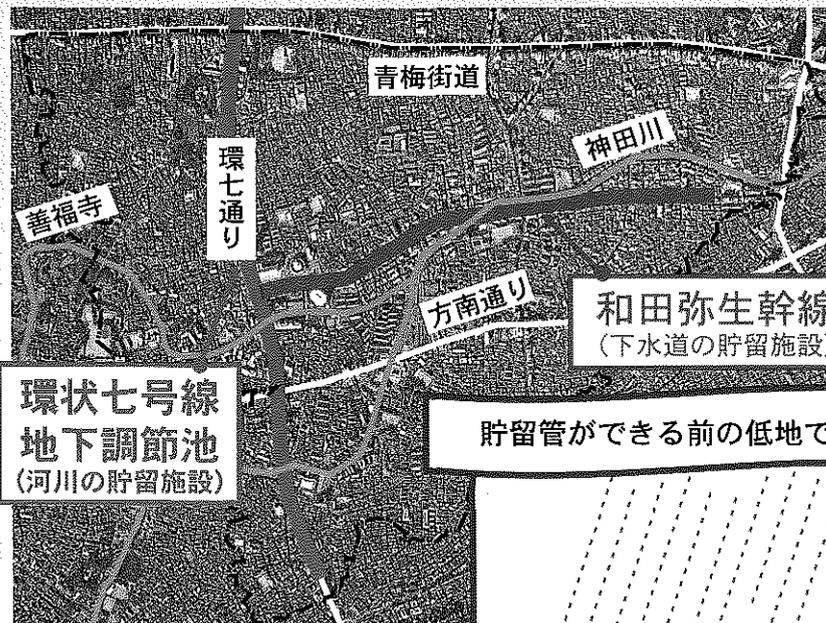


施設概要

流域面積		約573ha	
計画降雨強度		50mm/hr	
流出係数		80%	
貯留	和田弥生幹線	約120,000m ³	約150,000 m ³
	集水管	約30,000m ³	
施設規模	① 和田弥生幹線	内径8,500mm	約2,200m
	② 南台幹線	内径2,400mm	約730m
	③ 南台西幹線	内径2,000mm	約920m
	④ 中野本町幹線	内径3,000mm	約730m
	⑤ 中野本町枝線	内径2,400mm	約800m
	⑥ 弥生町幹線	内径3,000mm	約190m
	⑦ 堀ノ内枝線	内径1,350~2,400mm	約1,300m

貯留システムは、本郷通りの下に敷設されている和田弥生幹線2.2kmと全長4.7kmの集水管網、39箇所の分水人孔、2箇所のポンプ施設から成り立っています。豪雨時に川に放流できない雨水は、分水人孔より集水管に流れ込み、集められた雨水は和田弥生幹線に貯留されます。貯留した雨水は晴天時に2箇所のポンプ施設から落水再生センターに送られ、きれいにして神田川に戻します。

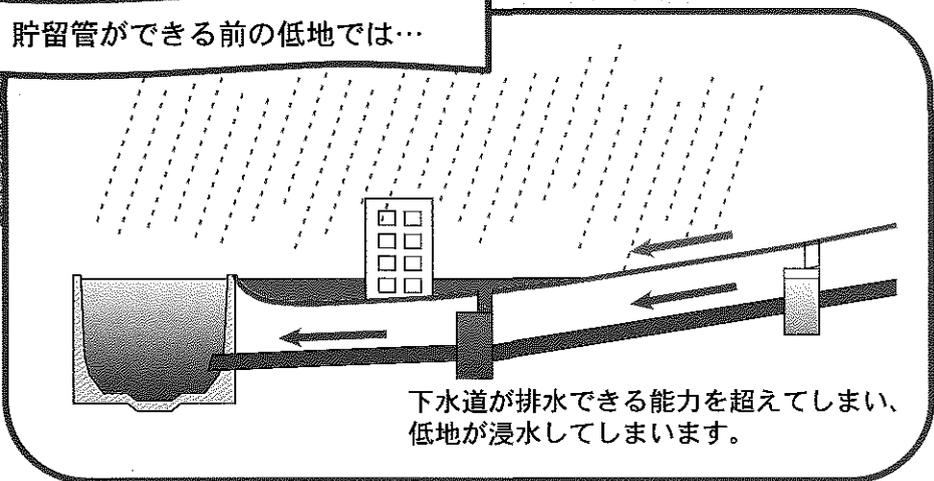
和田弥生幹線と環状七号線地下調節池の役割



環状七号線
地下調節池
(河川の貯留施設)

和田弥生幹線
(下水道の貯留施設)

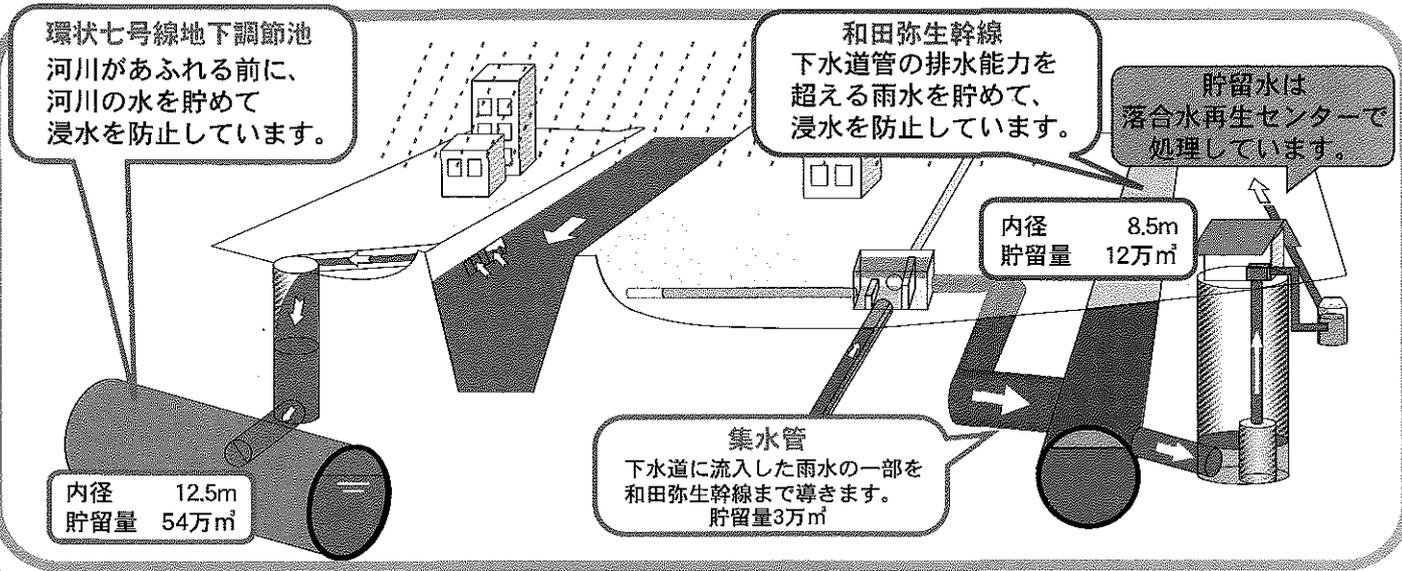
貯留管ができる前の低地では…



環状七号線地下調節池
河川があふれる前に、
河川の水を貯めて
浸水を防止しています。

和田弥生幹線
下水道管の排水能力を
超える雨水を貯めて、
浸水を防止しています。

貯留水は
落合水再生センターで
処理しています。



〈問い合わせ先〉

東京都下水道局 西部第一下水道事務所 施設課
電話 03-5343-6211

杉並区内の空き家について

1 杉並区の空き家数の推移（住宅・土地統計調査）

年度 (平成)	住宅総数	居住世帯ありの 住宅数	居住世帯なしの 住宅数
10	279,720	246,550	33,170
15	292,830	255,210	37,620
20	315,910	278,820	37,090

2 空き家の内訳（平成 15 年度以降、分類が変更された。）

年度 (平成)	一時 現在者 のみ	空き家	二次的 住宅	賃貸用 の住宅	売却用 の住宅	その他 の住宅	建築中	空き家 の数
10	4,350	28,300					510	33,170
15	3,070		790	21,300	2,360	9,020	1,080	37,620
20	3,830		890	22,270	910	8,620	580	37,090

空き家の総数と内訳の計は、必ずしも一致しない（分類不能がある）。

定 義

空き家	「居住世帯のいない住宅」= 「住宅総数」- 「居住世帯のいる住宅数」
一時現在者のみ	昼間だけ使用している、何人かの人が交代で寝泊まりしている住宅
二次的住宅	別荘、あるいは普段住んでいなくて、残業で遅くなった時に寝泊まりする住宅
賃貸用の住宅	新築・中古を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅
売却用の住宅	新築・中古を問わず、売却のために空き家になっている住宅
その他の住宅	上記以外の方が住んでいない住宅で、例えば転勤・入院などのために居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建替えなどのために取り壊す予定の住宅など
建築中	住宅として建築中で、棟上げは終わっているが、戸締りができるまでには至っていないもの

3 平成 21 年度空き家実態調査結果（平成 22 年 3 月 国土交通省住宅局）

昭和 55 年度からほぼ 5 年ごとに実施しており、今回は 7 回目である。

調査員が、887 調査区（東京：313、大阪：278、東京 40 km 以遠：296）において、現地踏査により空き家を特定し、所有者を特定したうえで、所有者を直接訪問しての聞き取り調査又は訪問困難な場合は郵送により調査票を回収した。

・有効回答数 510（東京：180、大阪：120、東京 40 km 以遠：210）

地域別空き家の原因（複数回答）

空き家化の原因としては、「賃貸人などの入居者が退去した」が 56.5%と最も多く、次いで「別の住居へ転居した」が 31.8%を占めている。

原因	東京	大阪	東京 40 Km 以遠	合計
別の住居へ転居した	58 32.2%	50 41.7%	54 25.7%	162 31.8%
建替えのため一時的に退去	2 1.1%	1 0.8%	1 0.5%	4 0.8%
増改築・修繕のため一時的に退去	1 0.6%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.2%
転勤等の長期不在	4 2.2%	2 1.7%	5 2.4%	11 2.2%
賃借人などの入居者が退去した	107 59.4%	61 50.8%	120 57.1%	288 56.5%
相続により取得したが入居していない	2 1.1%	1 0.8%	12 5.7%	15 2.9%
居住用に取得したが入居していない	2 1.1%	2 1.7%	3 1.4%	7 1.4%
二次利用のため取得、普段は未利用	0 0.0%	1 0.8%	5 2.4%	6 1.2%
賃貸経営用に取得、賃借人が見つからない	3 1.7%	2 1.7%	6 2.9%	11 2.2%
売却用に取得、購買者が見つからない	0 0.0%	1 0.8%	0 0.0%	1 0.2%
その他	17 9.4%	6 5.0%	14 6.7%	37 7.3%
無回答	0 0.0%	2 1.7%	1 0.5%	3 0.6%
合計	180 100.0%	120 100.0%	210 100.0%	510 100.0%

杉並区基本構想審議会
第 1 部 会 資 料
平成 23 年 4 月 26 日

駅周辺のまちづくりについて

1 荻窪駅周辺のまちづくりについて

(1) 荻窪駅周辺のまちづくり計画

荻窪駅周辺は、区を代表する商業・業務地であり、区内で最も大きな駅勢圏を有する交通の結節点として発展してきました。

しかし、駅前広場の狭小さ、JR 中央線の平面軌道による南北アクセスの分断、回遊性の困難さ、放置自転車問題等のさまざまな課題を抱えています。

こうしたまちの課題解決に向けて、地元住民で組織された協議会からの提言を受け、平成 6 年 3 月に「荻窪駅周辺まちづくりの基本的考え方」を取りまとめ、この基本的考え方に基づき、さまざまな施策・事業を進めてきました。

平成 14 年に策定した「杉並区まちづくり基本方針」では、荻窪駅周辺を賑わいの芯である「都市活性化拠点」と位置づけ、その実現に向けて、引き続き諸課題に取り組んでいます。

その推進のため平成 16 年には、商業地として一層の活性化・賑わいを目指すため、上荻一丁目地区を特別用途地区として「低層階商業業務誘導地区」に指定しました。

(2) 荻窪駅周辺のまちづくりの動き

荻窪駅北口では、駅前広場区域内にある係争土地問題が平成 16 年 2 月に最高裁で結審し、土地明け渡しを実現したことから、都が駅前広場整備を、区が修景整備等を行い、平成 23 年 3 月の完成後は区が全体の管理を引き継ぎました。

また、南北自由通路拡幅等整備については、区、JR、東京メトロの 3 者で協議し、平成 20 年度に東口自由通路の拡幅や西口バリアフリー整備などについて、基本方針をまとめました。荻窪駅南口では、平成 16 年度に西口連絡橋を含め南口地下連絡通路とエレベーターが完成し、区の都市計画事業として平成 17 年度に補助線街路第 131 号線の工事が完了しました。

駅のバリアフリー化については、東口改札とホームを結ぶエレベーター 2 基と東口北側出口に地下通路と地上を結ぶエレベーター 1 基を設置し、平成 19 年 3 月に供用開始しました。

西口バリアフリー整備については、JR と協力し、現在施工中です。

荻窪駅北口東地区では、地元権利者で組織された市街地再開発準備組合により再開発の実現を目指し活動してきましたが、地区内で新たな開発が行われるなど、土地利用状況が変化していることから、荻窪駅周辺地区全体を視野に、今後の方向性について再検討をしていく必要があります。

2 高円寺駅周辺のまちづくりについて

荻窪を除くＪＲ中央線の３駅周辺は「杉並区まちづくり基本方針」で「地域の生活拠点」と位置づけられています。

高円寺駅周辺では、バリアフリー基本構想重点地区の指定や安全・安心まちづくり推進地区の指定、駅前広場等の整備、座・高円寺の建設、みどりのベルトづくり計画など、さまざまな事業が展開されています。

駅前広場については、平成２０年度に北口駅前広場の整備から着手し、平成２２年度に南口駅前広場も完成しました。引き続き、北口と南口を結ぶ道路の整備を進めています。

3 阿佐ヶ谷駅周辺のまちづくりについて

阿佐谷地区では、景観形成の先導的役割を担うモデル事業として、中杉通り沿道周辺地区景観まちづくりを進めています。

平成５年７月に、阿佐谷のまちづくりを考える地元有志による「阿佐谷まちづくりの会」が発足し、３９回の検討会を経た後、平成７年９月、区長に「まちづくり構想」を提言しました。

ＪＲ、地元、区との話し合いにより、駅周辺に調和した景観形成、駐輪場の確保による環境対策、エスカレーター増設等によるバリアフリー整備、阿佐ヶ谷駅のリニューアルなどが行われてきました。平成２２年度には、阿佐ヶ谷駅南口地区共同建替え事業（優良建築物等整備事業）が完成しました。

4 西荻窪駅周辺のまちづくりについて

西荻窪駅周辺は、南北ともに駅前広場と呼べるほどの空間がないことや、特に南口に面した地区が小規模な木造店舗の密集した地区となっているなど、さまざまな課題があります。

今後、補助線街路第１３２号線の整備などと共に、駅周辺の整備に取り組みます。

5 私鉄駅周辺のまちづくりについて

私鉄各駅周辺は「まちづくり基本方針」で「身近な生活拠点」と位置づけられています。

区内の私鉄駅については、踏切によって地域が南北に分断されており、地域の方々から分断解消等について意見・要望が多く寄せられています。杉並区では各鉄道事業者と調整・協力し、バリアフリー化を含めた駅舎の橋上化及び自由通路の設置を進めています。

平成１８年度に下井草駅、平成１９年度には西永福駅の駅舎橋上化及び自由通路が竣工し、供用を開始しました。

永福町駅では、平成１８年度に「永福町駅自由通路駅前広場基本構想調査」を行い、平成２２年度に駅舎の橋上化及び南口の新設等が実現しました。また、富士見ヶ丘駅の駅舎のバリアフリー化も同じく竣工しました。

さらに、ＪＲ、私鉄、地下鉄の各鉄道事業者が行う、駅のバリアフリー化に対し、区と都が補助することにより、駅舎内においてもバリアフリー化の促進に寄与しています。

また今後は、京王線や西武新宿線の連続立体交差化事業を契機として、商店街の活性化や安全なまちづくりを進めていく考えです。