

都市計画道路について

都市計画道路事業の進捗について、以下のとおり報告します。

1 都市計画道路補助線街路第132号線

ア 事業認可区間 606m

イ 用地取得状況 17/57区画（面積ベース：28.5%）※令和7年5月末時点

2 都市計画道路補助線街路第221号線

ア 事業認可区間 287m

イ 用地取得状況 3/58区画（面積ベース：5.1%）※令和7年5月末時点

JR中央線高架の北側に沿った補助221号線は、現況道路から南北へ拡幅する計画であり、南側には、事業用地とJR高架に挟まれた利活用のできない残地が一部発生することとなる。そのため、当該残地については、事業用地と一体で買収・整備することとし、今後、地権者等関係権利者と折衝を行うこととした。

残地面積 28.69 m²（15区画19筆）

3 次期事業化計画策定検討の進捗

令和7年度中に新たな「東京における都市計画道路の整備方針（仮称）」（以下、「次期事業化計画」という。）の策定に向け、都・区市町策定検討会議が設置され、これまでに以下のとおり会議が開催され、検討が進んでいる。

- ・都・区市町策定検討会議 R6.10/29、R7.3/19
- ・専門アドバイザー委員会 R6.10/11、R6.12/20、R7.3/5、R7.5/23
- ・都・区市町検討会 R7.5/9

4 区内の都市計画道路の効果検証結果

区では、都市計画道路の整備効果を広く区民に知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の未着手都市計画道路を整備した場合の効果と現在都市計画道路事業が進んでいる西荻地域と高円寺地域、都事業である中杉通りの延伸計画がある阿佐谷地域への効果を可視化したものを区ホームページで公表した。今後、地域説明会等の場で、次期事業化計画の内容も含めて説明し、いただいたご意見も参考として、次期事業化計画における区の考えをとりまとめていく。また、この検証結果は、都市計画道路のみならず、区民の意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の際の基礎的資料としても活用していく。

添付資料

区内の都市計画道路の効果検証

区内の都市計画道路の効果検証

■区独自の指標

01 区独自の指標

■路線毎の効果

02 評価一覧

03 評価対象の都市計画道路位置図

■地域毎の効果

04 整備効果（西荻地域）

05 整備効果（高円寺地域）

06 整備効果（阿佐谷地域）

07 整備効果（杉並区全体）

■ 区独自の指標

01 区独自の指標

区内の都市計画道路の効果検証

杉並区では、都市計画道路の整備効果を広く区民の皆さんに知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の各都市計画道路を整備した場合の効果と現在都市計画道路事業が進んでいる西荻地域と高円寺地域、そして東京都の事業ではありますが、中杉通り（都市計画道路補助線街路第133号線）の延伸計画がある阿佐谷地域についての効果を可視化しました。

○都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。「景観」「賑わい」「歴史・文化」「生態系」など、定量化が困難でも区民生活にとっては大切なテーマもあるかと思いますが、この先も区民の皆さまと客観的に議論をしていくために現在区が提供できる情報を公表するものです。

○評価結果一覧については、「防災」「環境」「活力」「暮らし」という分野ごとの評価指標に基づき、効果の高い順に並べたものです。都市計画道路を整備していく順番を決めるものではありません。

○この検証結果を区のホームページで公表するとともに、今後地域説明会等の場で、東京都全体で検討している次期事業化計画の内容も含めて説明し、区民の皆さまからご意見を伺っていく予定です。その際にいただいたご意見も参考として、次期事業化計画における区の考えをとりまとめまいります。

○この検証結果は、都市計画道路のみならず、区としては地域の皆さまの意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の際の基礎的資料としても活用していきます。

○次期事業化計画における優先整備路線は、直ちに事業着手する路線というわけではなく、あくまで事業化を目指して取り組む路線であり、事業着手する際は、地元の機運醸成が大切と考えています。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

令和7年6月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

1

都市計画道路事業の目的と位置づけ

0. 都市計画道路の概要

杉並区基本構想（2022年度～）

防災・防犯

みんなでつくる、災害に強く、犯罪を生まないまち

災害に強いまちの基盤づくり

地震に対する備えとして、延焼遮断帯となる都市計画道路の整備に取り組みます。

まちづくり・地域産業

多様な魅力と交流が生まれ、にぎわいのある快適なまち

安全・安心で利便性の高い移動環境の創出

都市計画道路の整備に取り組み、誰もが安心して安全に移動できる環境の創出に取り組みます。

杉並区総合計画（2024～2030年度）

杉並区実行計画【第2次】（2024～2026年度）

防災・防犯

施策1 強くしなやかな防災・減災まちづくり

事業 都市計画道路の整備 **【重点】**

事業 無電柱化の推進 **【重点】**

まちづくり・地域産業

施策5 人々の暮らしを支える都市基盤の整備

事業 都市計画道路の整備 **【重点】**

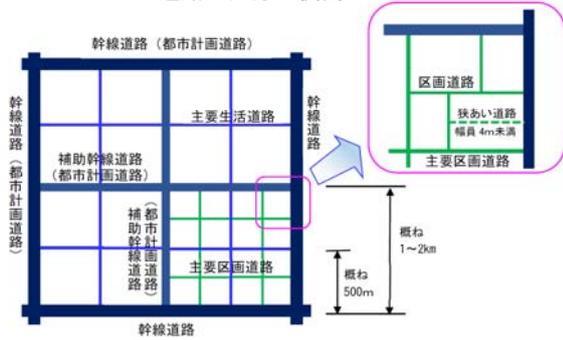
杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン） 2024年度～

既に事業認可を取得している区間では、住民との合意形成を図りつつ、事業を進めます。
事業認可を取得していない区間については、防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、その結果を踏まえて必要性を検討します。

2

- 都市の健全な発展と秩序ある整備をはかるため、都市計画法にもとづいて建設計画が決定された道路を「都市計画道路」とよんでいます。
- 都市計画道路が整備されることにより、交通利便性の向上だけでなく、防災機能の強化や地域経済の活性化などの効果が見込まれ、住民の皆様の生活の質を向上させるとともに、地域全体の発展に寄与します。

▼道路の区分と役割



▼将来の道路網図



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	25m以上	都市計画道路事業
	補助幹線道路	15~25m	
生活道路	主要生活道路	8~13m	狭あい道路拡幅整備事業(※1)
	主要区画道路	6m	
	区画道路	4m	

図 3-1 杉並区の道路分類

※1 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。

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

- 東京の都市計画道路を計画的・効率的に整備するため、東京都と特別区及び26市2町は共に連携しながら概ね10年間で優先的に整備する路線を定めた「事業化計画」を策定し、事業の推進に努めています。

昭和21年・22年 都市計画決定
 （戦災復興 東京都市計画街路（幹線街路））
 昭和41年 都市計画変更
 （高度経済成長、モータリゼーション等）

第一次事業化計画 昭和56年度～平成2年度
 第二次事業化計画 平成3年度～平成15年度
 第三次事業化計画 平成16年度～平成27年度
 第四次事業化計画 平成28年度～令和7年度

【区施行】 補助132号線 補助216号線 補助221号線 補助227号線

【都施行】 放射23号線 補助61号線 補助62号線 補助74号線 補助133号線

令和6年10月～ 都・区市町による新たな「東京における都市計画道路の整備方針（事業化計画）」の検討が開始

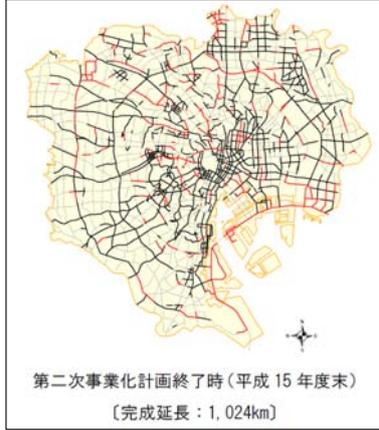
① 第一次 事業化計画 以前



② 第一次 事業化計画終了後



③ 第二次 事業化計画終了後



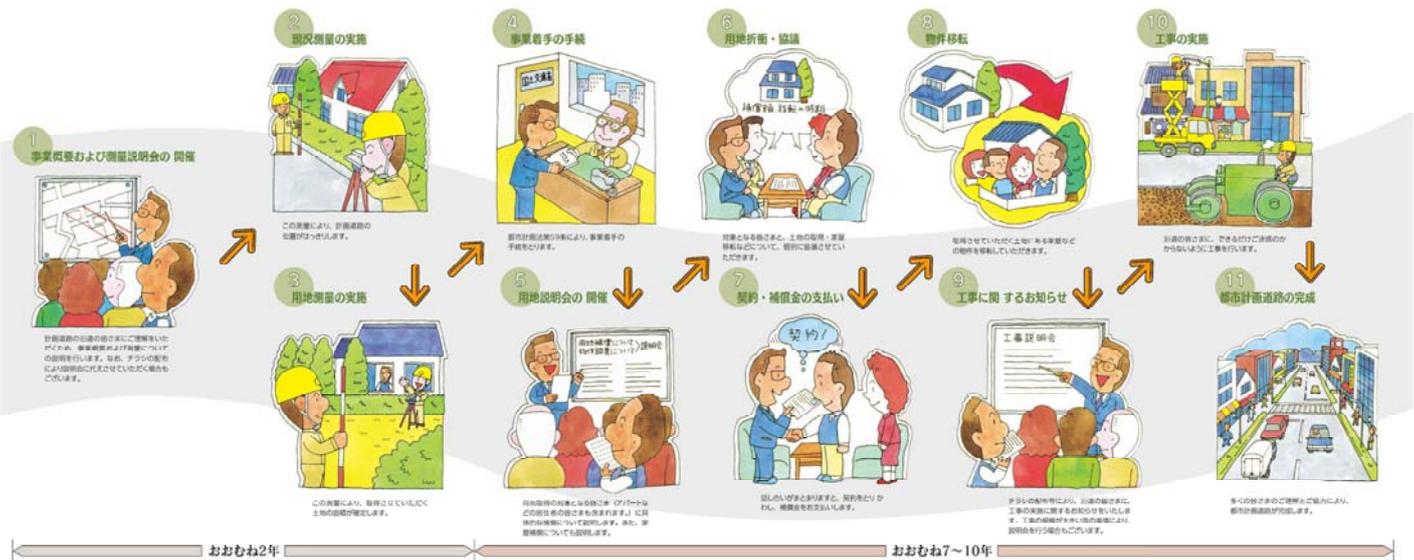
④ 第三次 事業化計画終了後



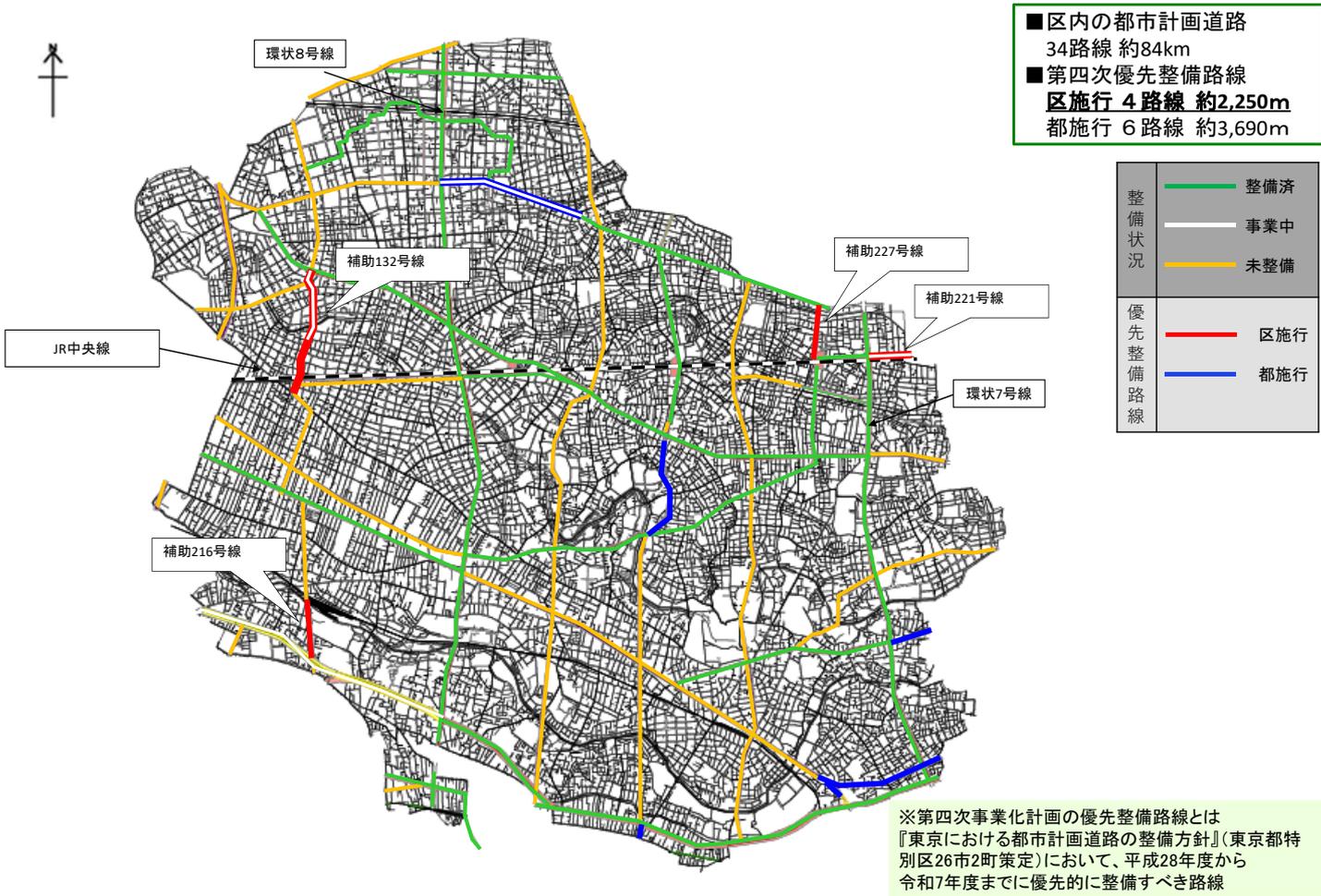
凡例
 — 昭和55年度末時点の完成箇所
 — 上記以降に事業完了(完成)した箇所

出典：東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)

- 都市計画道路ができるまでの流れとしては、大きく分けて測量・用地買収・工事があります。
- 測量から事業着手の手続きまでで概ね2年程度、そこから用地買収・工事を経て完成まで概ね7~10年程度の間がかかります。



出典：東京都資料(東京のみちづくり)



都市計画道路の整備状況

・杉並区内の都市計画道路の整備率は約50%で、東京都の整備率よりも低く、特に南北方向の整備が遅れています。

東京都の都市計画道路の整備状況

令和5年3月31日現在

	計画延長 (km)	完成延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)
区部	1,770	1,181	165	423	66.7
多摩地域	1,426	896	144	384	62.8
島しょ部	10	10	0	0	100.0
合計	3,207	2,088	310	808	65.1

※各項目の合計は、少数以下を切り捨てて集計しているため一致しないところもあります。

※未着手延長には、概成の都市計画道路が含まれています。

出典：東京都都市整備局HP

杉並区の都市計画道路の整備状況

		計画延長 (km)	完成延長 (km)	事業中延長 (km)	未着手延長 (km)	完成率 (%)
幹線道路	放射線	18.3	12.5	1.1	4.7	68.2
	環状線	11.8	10.4	0.0	1.5	87.5
補助線街路		48.2	14.9	2.1	31.2	30.9
その他街路	区画街路	1.5	1.4	0.1	0.0	92.1
	都市高速鉄道 附属街路	1.2	0.0	1.2	0.0	0.0
	特殊街路	3.0	2.9	0.0	0.1	96.2
	駅付近街路	0.4	0.4	0.0	0.0	100.0
合計		84.4	42.5	4.5	37.5	50.3

出典：杉並区資料（令和7年3月31日現在）

杉並区の道路課題

杉並区の現状及び道路の現状を踏まえ、防災性、安全性、円滑性、利便性、住環境の項目毎に課題を整理しました。

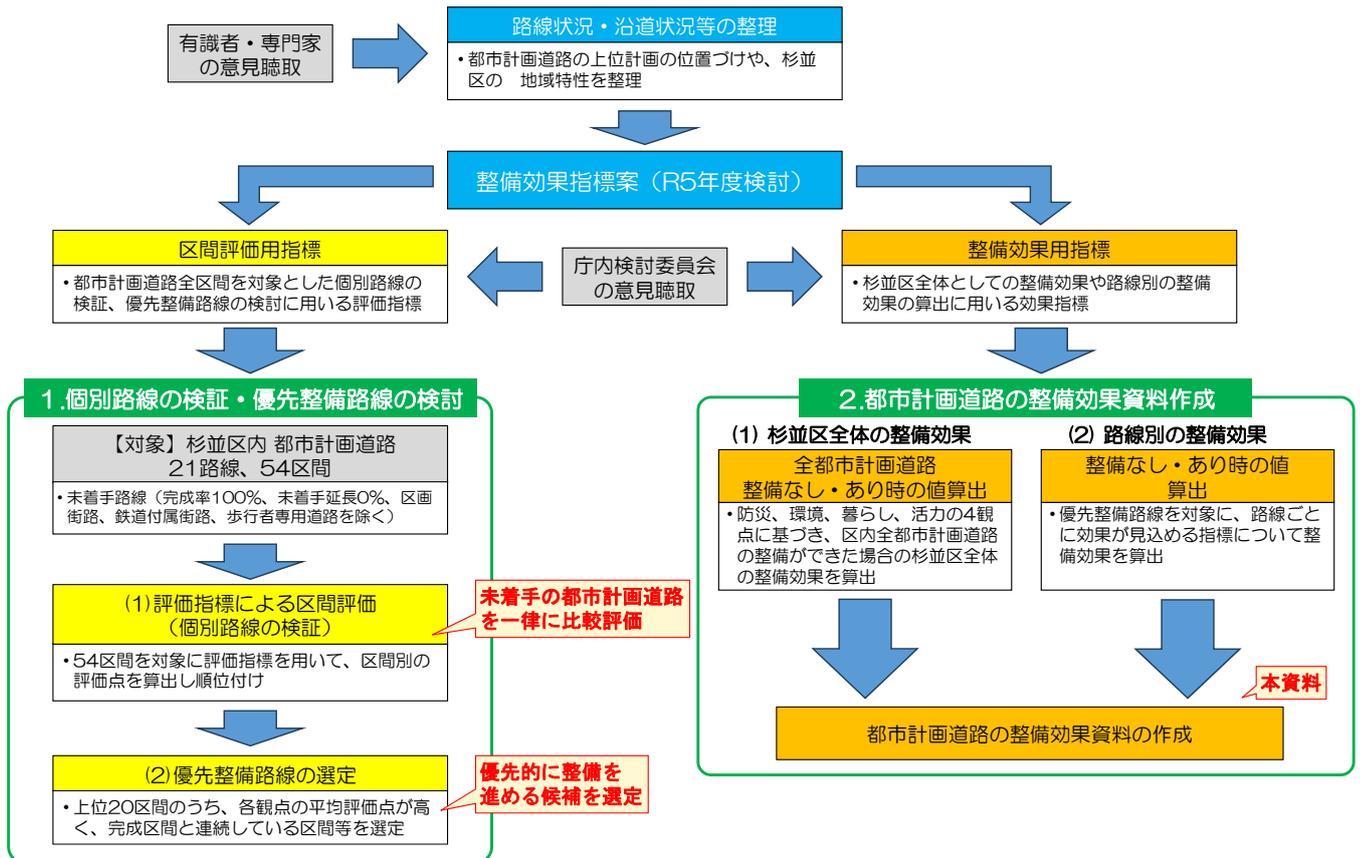
<p>防災性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 消防活動困難区域があり、災害時に消防車が円滑に通れる道路の整備が必要 ○ 避難所などへの経路となる道路の幅員が狭いため、安全に避難できる道路の整備が必要 ○ 救急車等の通行に支障のある幅員4m未満の道路が約5割あり、救急車等が通行できる道路の整備が必要 ○ 災害時に拠点となる病院などが幹線道路に面していない場合が多いため、アクセスを向上させる道路の整備が必要 ○ 都市計画道路の整備率が低く、延焼遮断帯となる道路の整備が必要 	 <p>道路の幅員が狭く、消防車等が円滑に通れない道路が多い</p>
<p>安全性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 現状で駅周辺の歩行者・自転車の交通量が多く、さらに、本格的な少子高齢化社会の到来を見据え、歩行者・自転車利用者の安全を確保する道路の整備が必要 ○ 通学路の歩道設置率が約1割と低いため、通学路の安全を確保する道路の整備が必要 ○ 交通事故件数は東京都23区で4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>通学路に歩道がない道路が多い</p>

<p>円滑性</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 生活道路のバスルートは、円滑にすれ違いができない狭い道路が多いため、バスが円滑に通ることができる道路の整備が必要 	 <p>道路の幅員が狭く、バスの運行に支障がある</p>
<p>利便性</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。このため、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ることができる道路の整備が必要 	 <p>駅周辺は歩行者・自転車の交通量が多いが道路が狭い</p>
<p>住環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 杉並区は、暮らしやすい良好な住宅都市として発展しており、住宅都市としての魅力をさらに高めるため、緑化・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の整備が必要 	 <p>住宅都市としての魅力を高めるため、電線類の地中化など、住環境を向上させる道路の整備も重要</p>

出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

R5年度からの検討内容

・R5年度に検討された「整備効果指標」を基に、未着手の都市計画道路を評価する「**区間評価用指標**」を検討し、**区間評価と優先整備路線の選定**を行いました。



区独自の評価指標

区内の未整備の都市計画道路について、「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野ごとに杉並区の地域特性や社会情勢を鑑みた区独自の評価指標を設定し、どの路線がどの分野で整備効果が高いのかを検証しました。

左側に【評価方法】の説明、右上が【考え方】、右下に【評価結果】を地図で示しました。

指標1【防災】：防災拠点へのアクセス性向上

1. 区間評価用指標の考え方

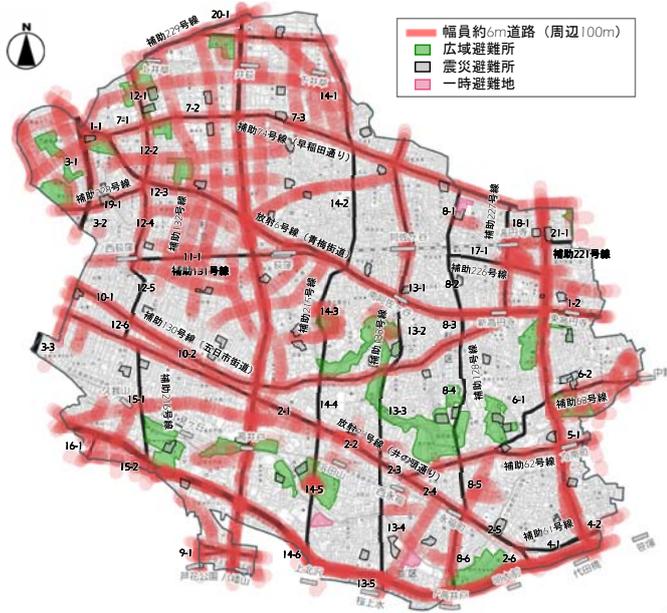
評価方法

・連続した幅員約6m以上道路の周辺に立地していない避難所（防災拠点）が対象区間の整備によりその周辺に含まれるようになった場合：5点
 （都市計画道路により、幅員約6m道路だけでアクセスできるようになった場合。すでに約6m道路だけで到達できる防災拠点は除く）

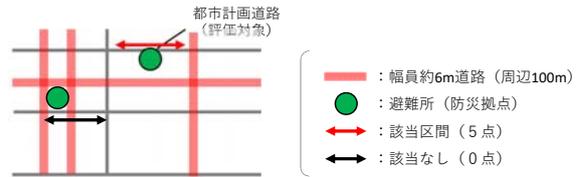
※幅員約6m：幅員5.5m以上を示す

※周辺：道路から100mの範囲

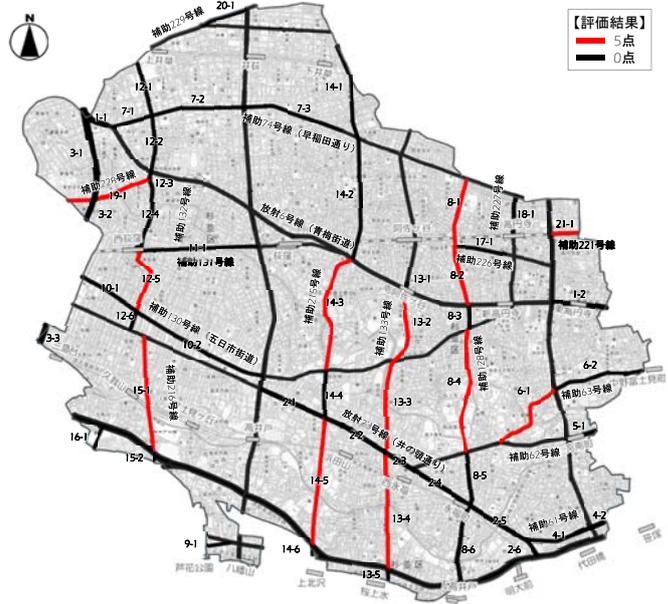
※避難所（防災拠点）：震災救援所、広域避難所、一時避難地



【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



13

指標2【防災】：災害時の避難路等の確保

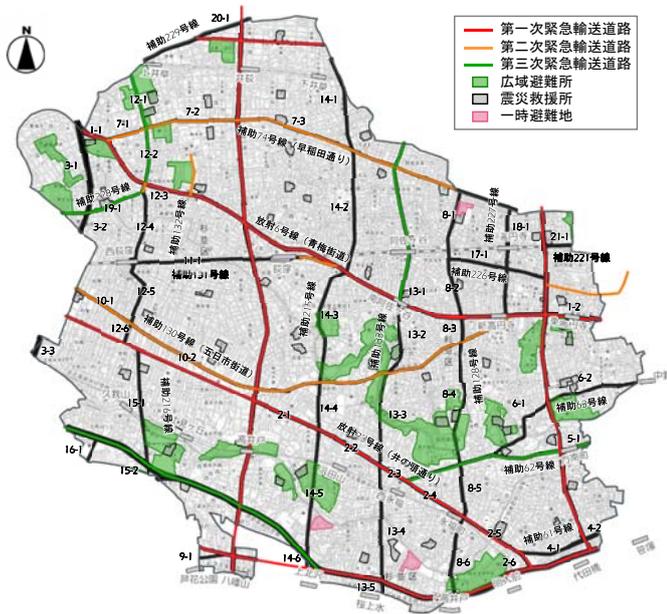
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

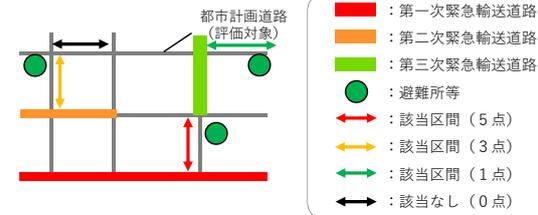
・第一次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：5点
 ・第二次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：3点
 ・第三次緊急輸送道路と避難所等を結ぶ区間：1点
 （周辺に避難所等がある区間が、緊急輸送道路と接続している場合）

※避難所（防災拠点）：震災救援所、広域避難所、一時避難地

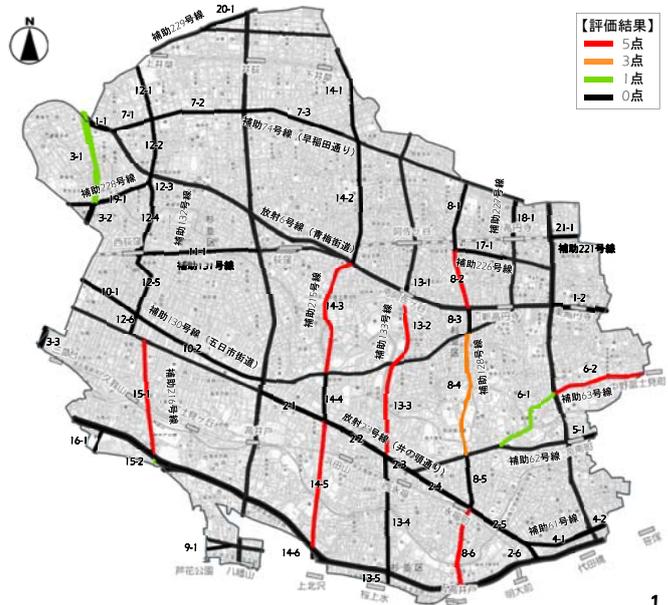
※緊急輸送道路：東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらと連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点(指定拠点)とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路



【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



14

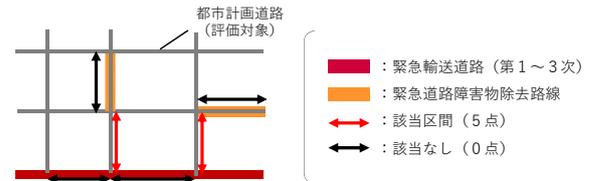
評価方法

・緊急道路障害物除去路線と緊急輸送道路を結ぶ区間：5点

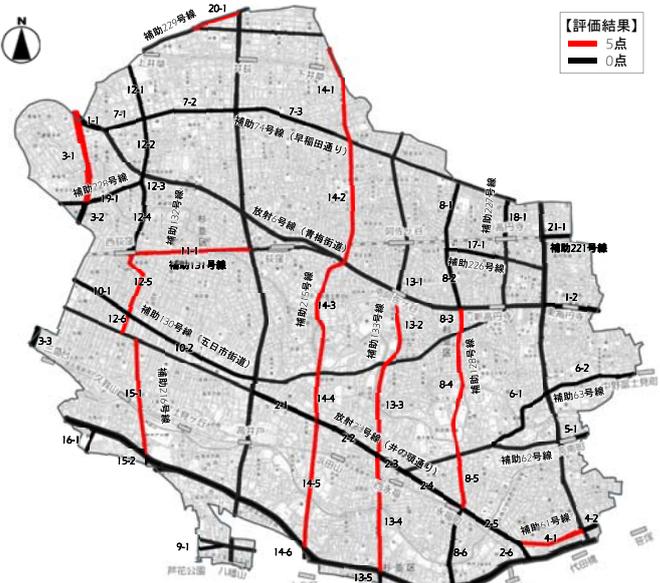
※区間延長の半分以上が緊急道路障害物除去路線または緊急輸送道路の場合は0点

※緊急道路障害物除去路線：震災後初期の緊急輸送機能の回復を図るために、落下倒壊物などの除去や簡易な応急復旧対策を優先的に行う路線

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



評価方法

消防活動困難地域改善面積を算出し、通過する面積の大きさごとに区間を3段階で配点

(都市計画道路の整備により改善される消防活動困難地域の大きさ)

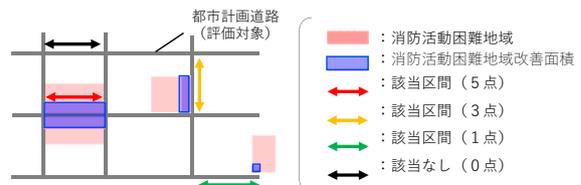
- ・35,000㎡以上の地域を通過する区間：5点
- ・12,000～35,000㎡の地域を通過する区間：3点
- ・5,000～12,000㎡の地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点

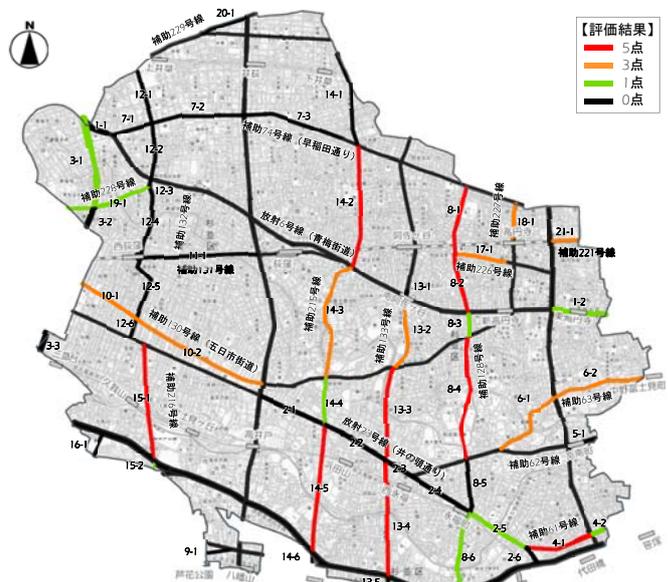
※消防活動困難地域：消防車が進入可能な幅員6m以上の道路から、消火ホースが届く範囲(140m)外のエリア。(都市計画道路は幅員6m以上なので、その沿道は消火ホースが届くようになる)

※消防活動困難地域改善面積：消防活動困難地域と「都市計画道路の幅員+140mのエリア」が重なる面積

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



指標5【防災】：延焼遮断機能の向上

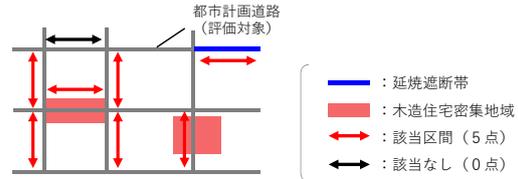
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

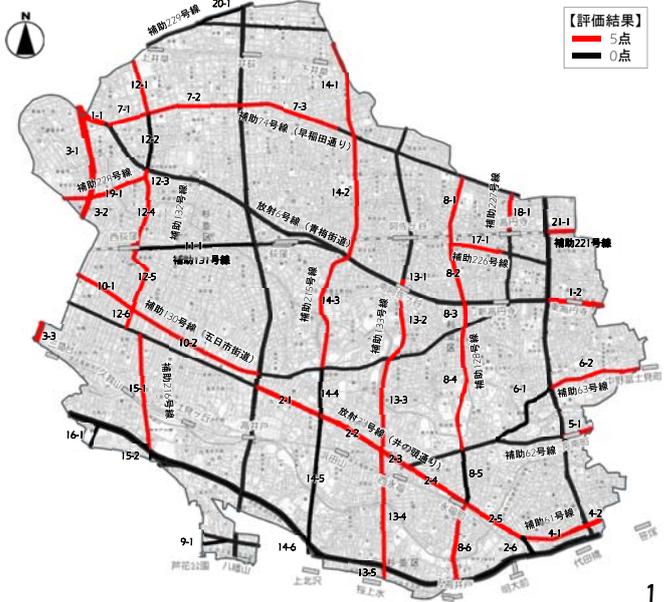
・木密地域を通過する区間または、延焼遮断帯（骨格防災軸・主要延焼遮断帯・一般延焼遮断帯）に該当する区間：5点

※区間延長の半分以上が延焼遮断帯に該当する場合加点とする
 ※延焼遮断帯：市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等や、その近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



指標6【防災】：不燃化率の改善

1. 区間評価用指標の考え方

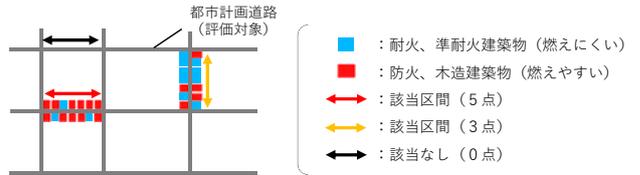
評価方法

都市計画道路の幅員+5mのエリアについて整備なし・ありの不燃化率を算出し、その改善ポイントごとに配点

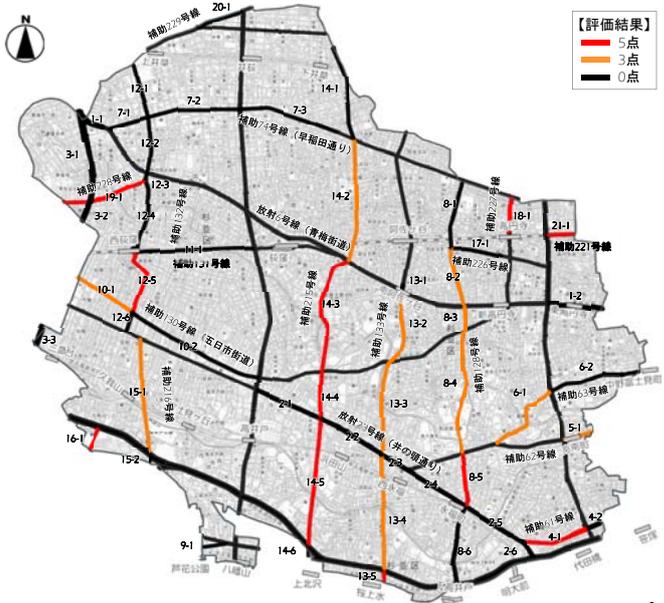
- （整備により、その沿道5mの燃えやすい建物がなくなる効果）
- ・改善ポイント 18以上の区間：5点
- ・改善ポイント 12以上の区間上：3点

※等量で5段階に分け、上位2段階に配点
 ※不燃化率 = (耐火建築物面積 + 準耐火建築物面積 × 0.8) ÷ 全建物面積
 （数値が高いほど燃えにくい）
 ※改善ポイント：整備あり不燃化率（%） - 整備なし不燃化率（%）
 → 都市計画道路整備により解体される燃えやすい建物面積の大きさ
 ※整備ありは都市計画道路に重なる建物は削除

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



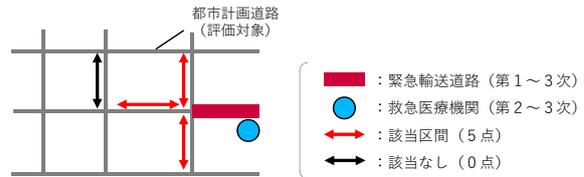
指標7【防災】：救急医療施設へのアクセス性向上

1. 区間評価用指標の考え方

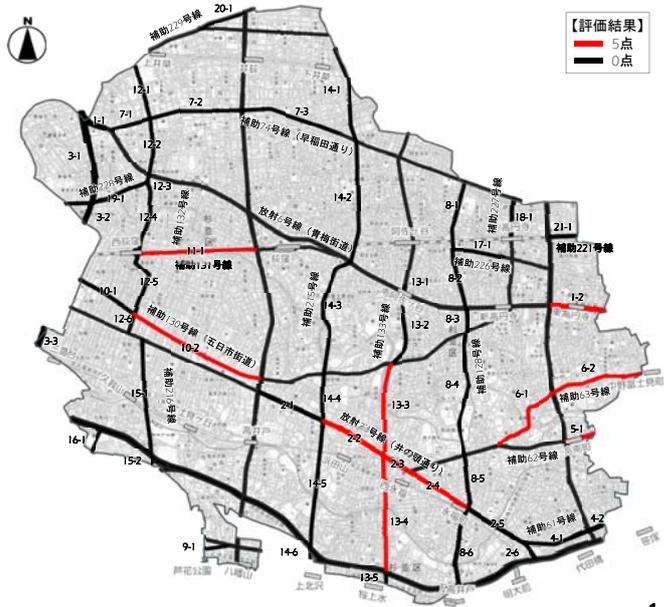
評価方法

- ・救急医療機関まで緊急輸送道路を介したアクセスが可能な区間：5点
- ※介す緊急輸送道路は1路線までとする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



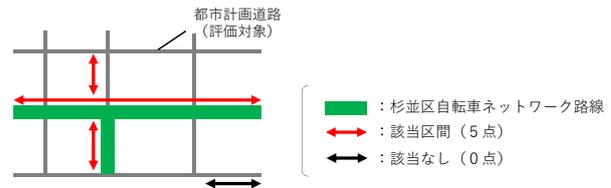
指標8【環境】：自転車利用の促進

1. 区間評価用指標の考え方

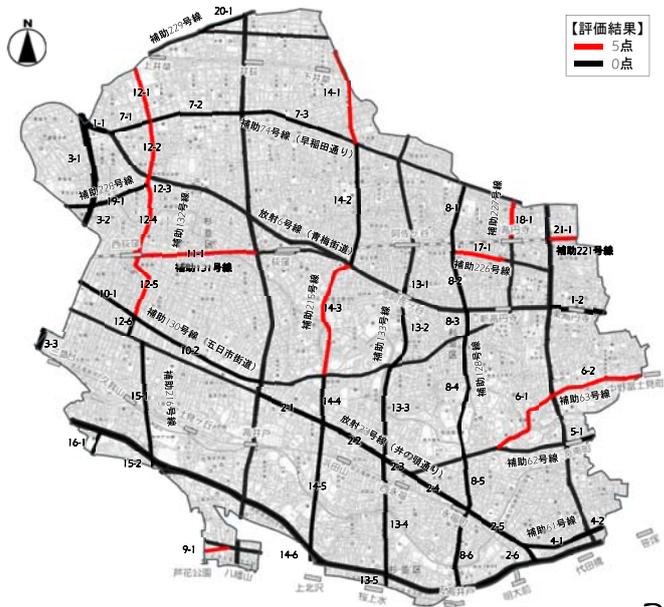
評価方法

- ・杉並区自転車ネットワーク路線と重複する区間または同じ自転車ネットワーク路線と接続する区間：5点
- ※区間延長の半分以上が自転車ネットワークと重複する場合加点とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



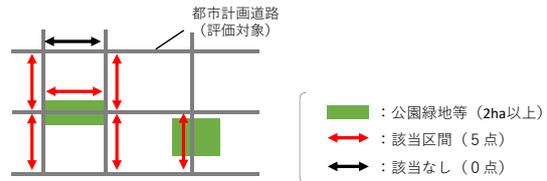
指標9【環境】：緑豊かな都市空間の創出

1. 区間評価用指標の考え方

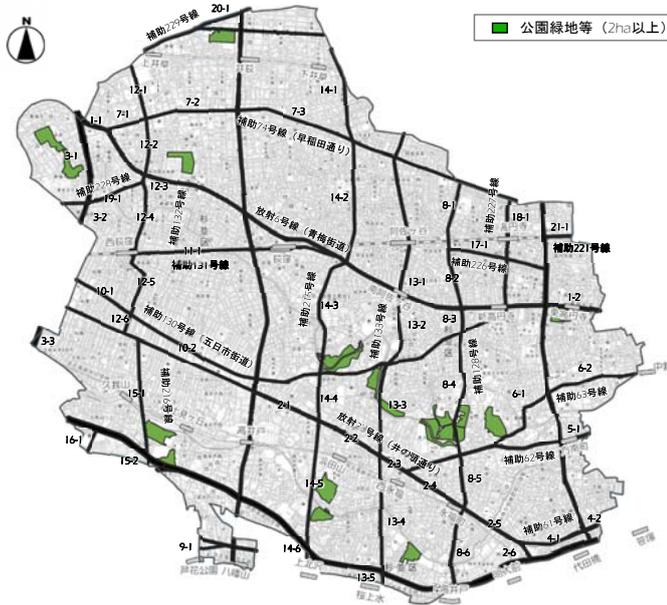
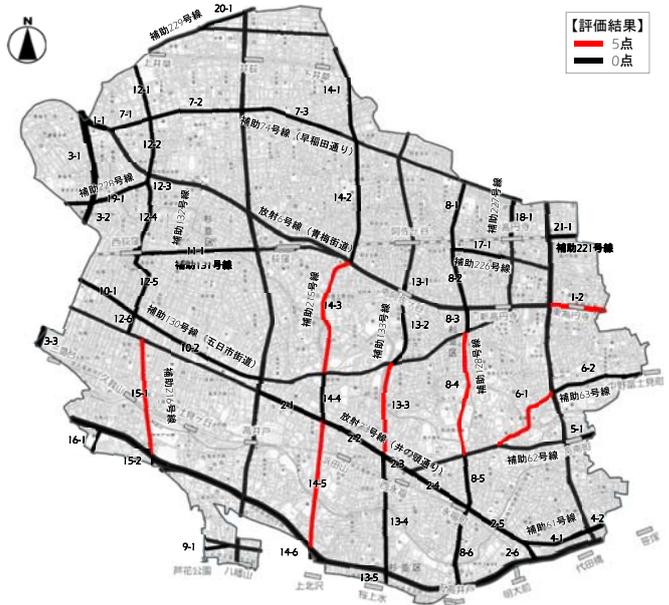
評価方法

・公園緑地等（2ha以上）と接続する区間：5点

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



21

指標10【環境】：「みどりの軸」整備によるみどりのネットワークの強化

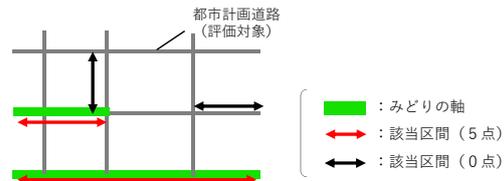
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

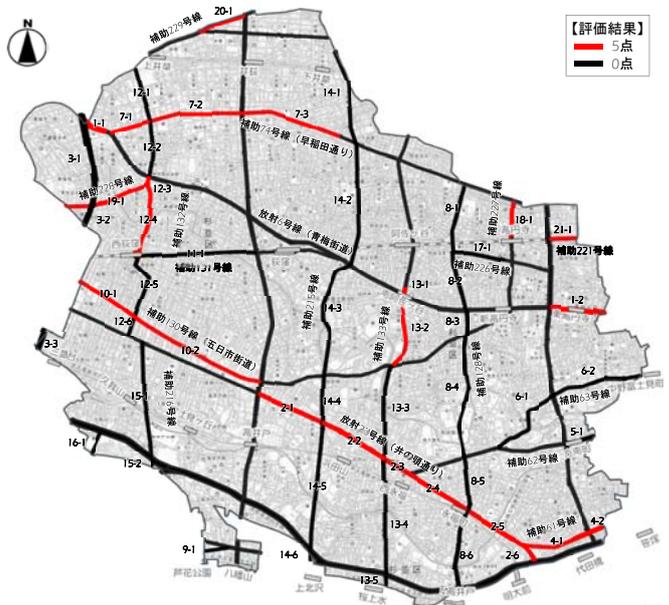
・みどりの軸に該当する区間：5点

※みどりの軸：歩道部分の積極的な緑化に努める幹線道路
※区間延長の半分以上がみどりの軸に該当する場合加点とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



22

指標11【暮らし】：安全な通学路の整備

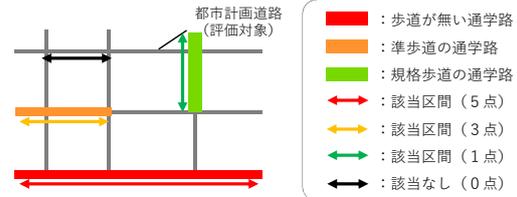
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

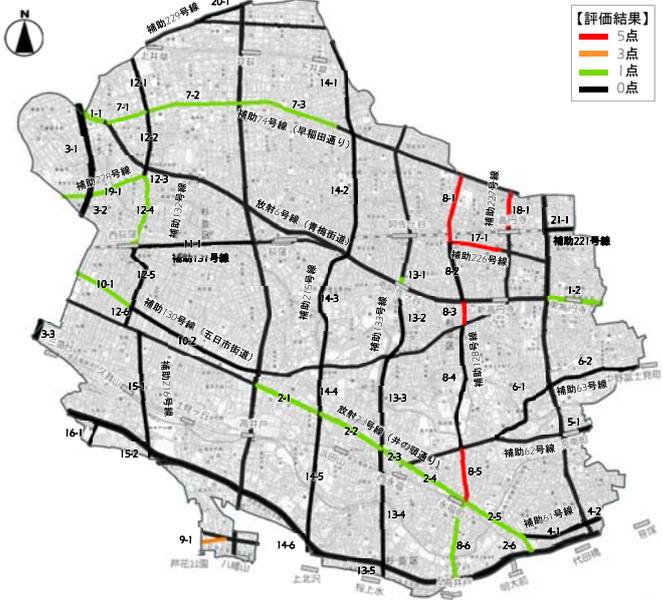
- 歩道が無い通学路に重複する区間：5点
- 準歩道の通学路に重複する区間：3点
- 規格歩道の通学路に重複する区間：1点

※準歩道：自動車と歩行者の通行エリアを柵などで分離している箇所
 ※規格歩道：縁石などで段差を設けて分離している箇所
 ※区間延長の半分以上が各通学路に該当する場合加点とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



23

指標12【暮らし】：生活道路の安全性の向上

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

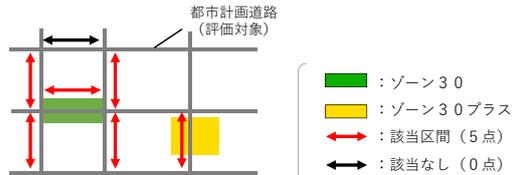
- ゾーン30、ゾーン30プラスの外周および内側を通過する区間：5点

※ゾーン30：最高速度30km/hの区域規制により、交通安全の向上を図る区域

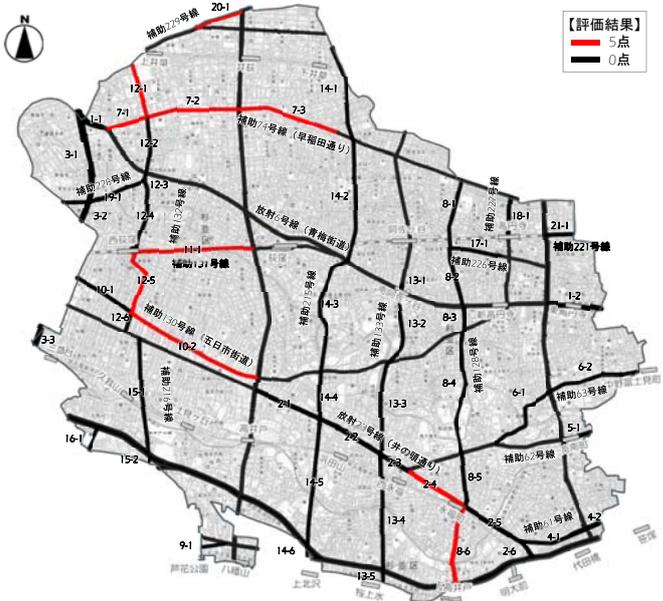
※ゾーン30プラス：最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組み合わせにより、交通安全の向上を図る区域

※物理的デバイスの例：狭く、ハンブ、スムーズ横断歩道などの速度抑制を目的とした構造物

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



24

指標13【暮らし】：道路のバリアフリー化（UD推進）

1. 区間評価用指標の考え方

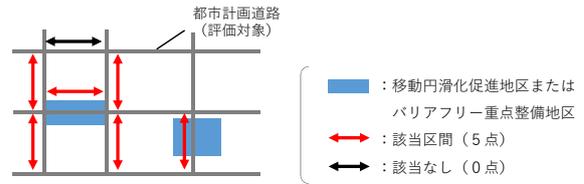
※ユニバーサルデザイン

評価方法

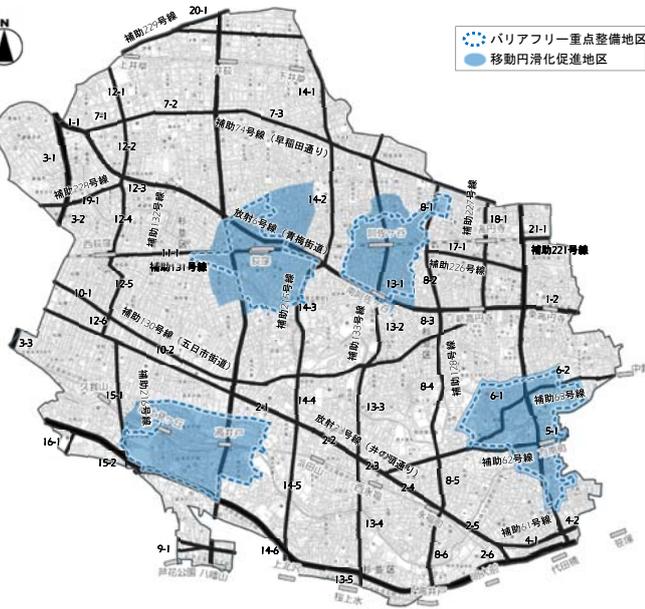
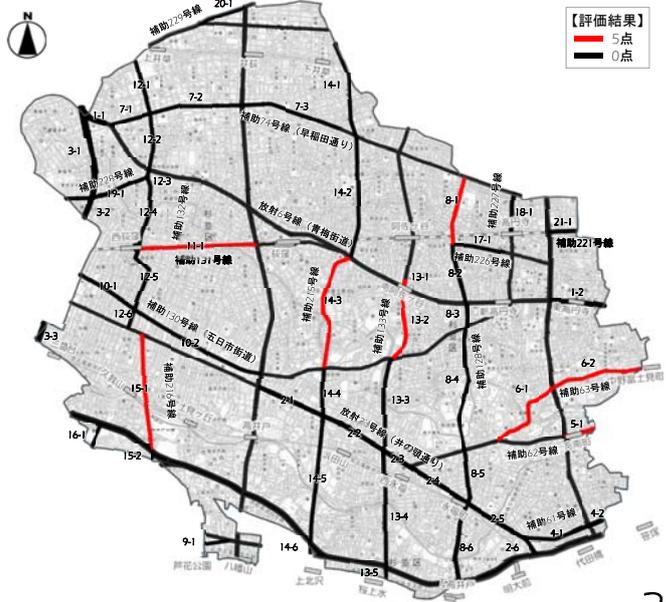
・移動等円滑化促進地区またはバリアフリー重点整備地区範囲を通過する区間：5点

※移動円滑化促進地区：高齢者や障害者が円滑に移動できるよう、バリアフリー化を推進する地区

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



出典：杉並区バリアフリー基本構想、R5.3

指標14【暮らし】：バス路線網の再編・効率化

1. 区間評価用指標の考え方

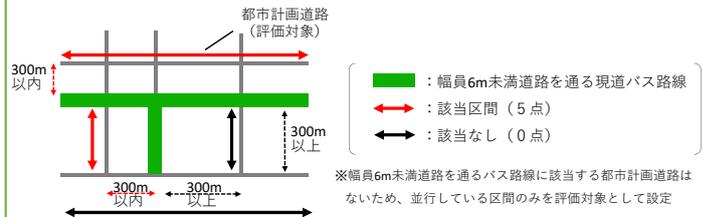
評価方法

都市計画道路がバス路線となると仮定し、6m未満の現道バス路線（すじ丸および路線バス）を代替する区間を評価

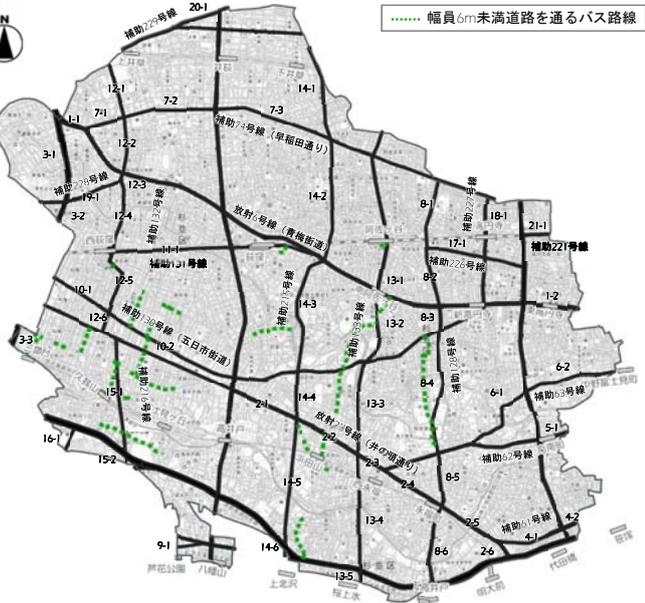
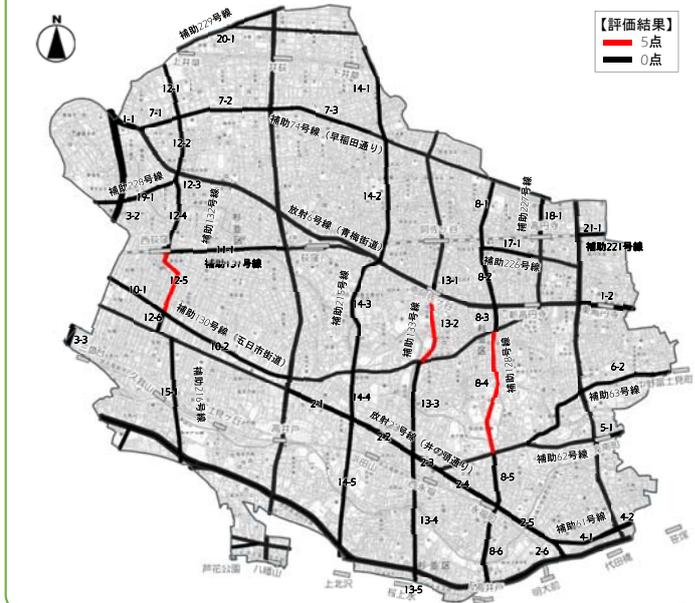
・現道バス路線（6m未満）に並行している区間：5点

※並行：現道バス路線から300m以内の区間に限る

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



指標15【暮らし】：交通不便地域の減少

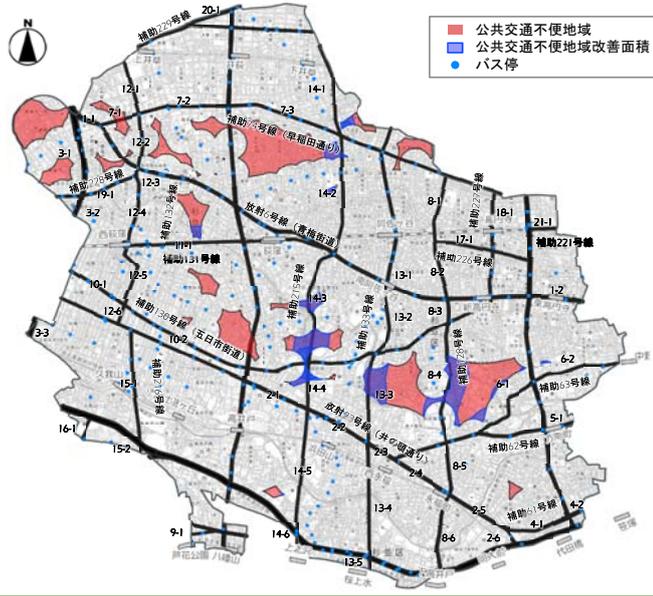
1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

公共交通不便地域改善面積を算出し、その大きさごとに3段階で配点（都市計画道路の整備により改善される公共交通不便地域の大きさ）

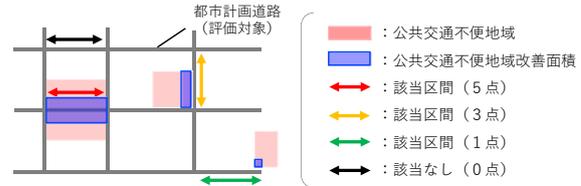
- ・50,000㎡以上の地域を通過する区間：5点
- ・50,000～30,000㎡地域を通過する区間：3点
- ・30,000～22,000㎡地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点
 ※公共交通不便地域：鉄道駅から800m、バス停から200mの範囲外となる地域。（都市計画道路がバス路線となると仮定した場合に、公共交通不便地域は減少するという効果）
 ※公共交通不便地域改善面積：公共交通不便地域と「都市計画道路の幅員+200mのエリア」が重なる面積
 ※現道およびバス路線がある区間は対象外

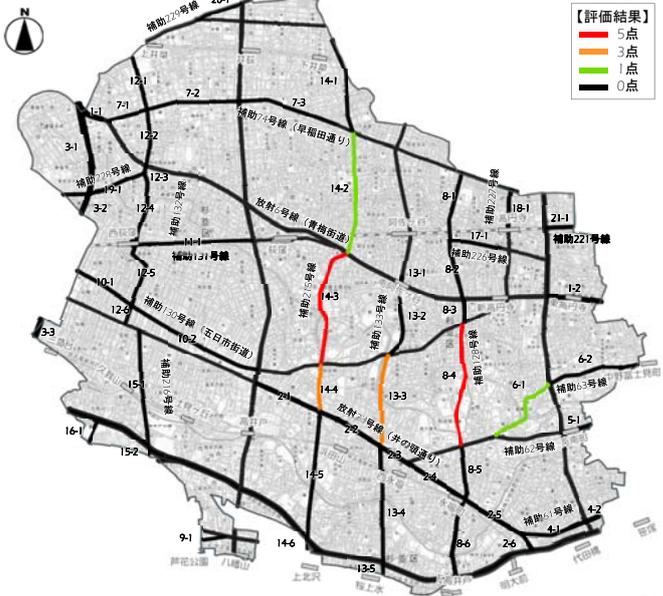


出典：杉並区地域公共交通計画、R5.3

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



指標16【暮らし】：歩行者・自転車の安全確保

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

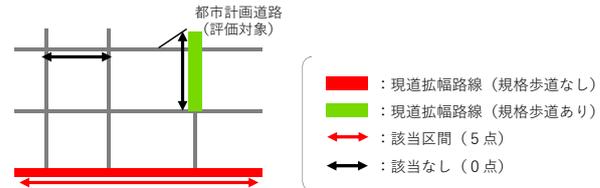
現道拡幅路線を対象とし、その現道について、

- ・規格歩道に重複しない区間：5点
- ・規格歩道に重複する区間：0点

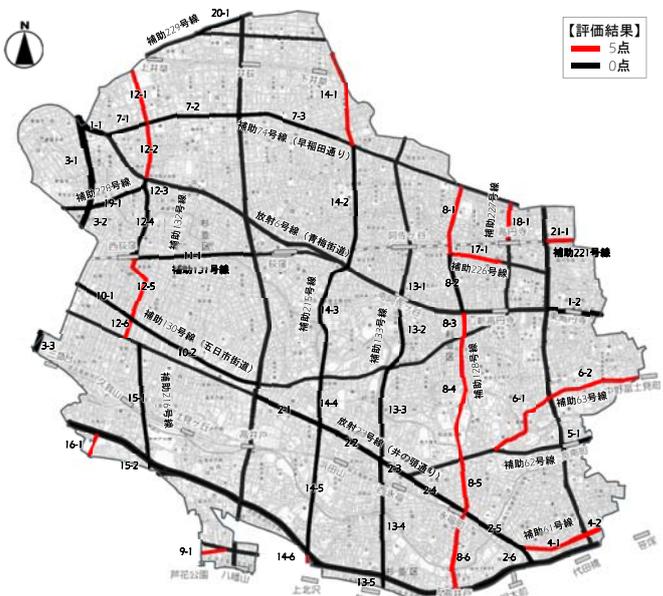
※規格歩道：縁石などで段差を設けて分離している箇所
 ※都道については基本的に規格歩道ありとする
 ※対象区間の半分以上の延長が現道である場合「現道あり」
 ※区間延長の半分以上が規格歩道に重複するかどうかにより評価
 ※現道がない場合は0点



【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



指標17【活力】：交通結節点（駅）との接続強化

1. 区間評価用指標の考え方

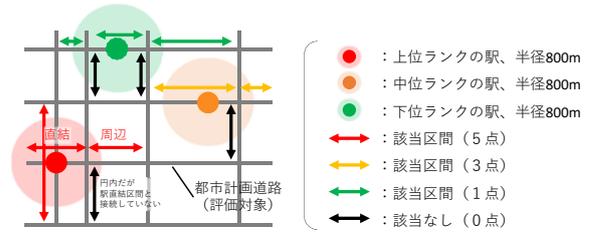
評価方法

- 一日平均乗車数を基に駅ランク（上中下）を設定し配点
- 上位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：5点
 - 中位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：3点
 - 下位ランクの駅に直結もしくは周辺の区間：1点

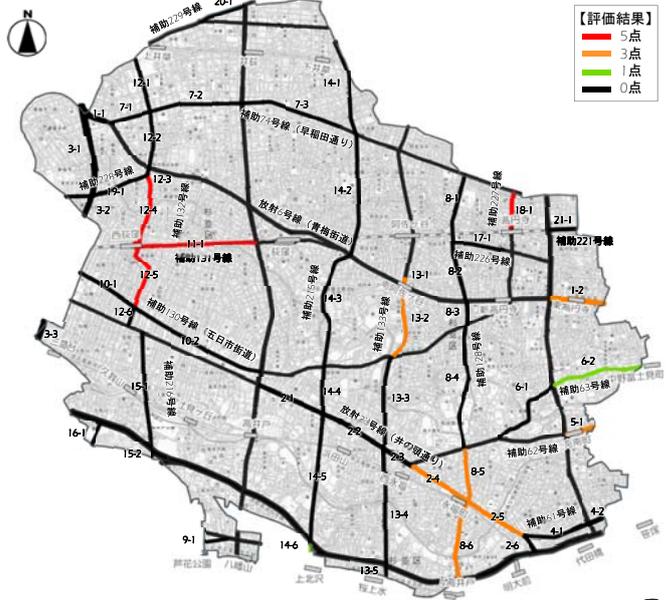
※周辺の区間：駅から800m以内かつ同路線の「駅に直結する区間」に接続する区間

※ランク分けについては、区内全駅を一日平均乗車数が多い順に並べ、上位・中位・下位が等量の駅数になるよう3分割した。

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



29

指標18【活力】：観光周遊性の向上

1. 区間評価用指標の考え方

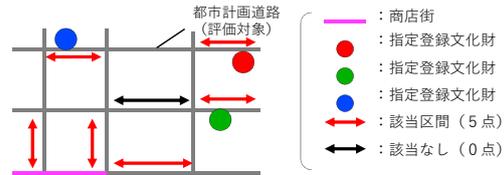
評価方法

- 商店街または指定登録文化財のいずれかに接続する区間：5点

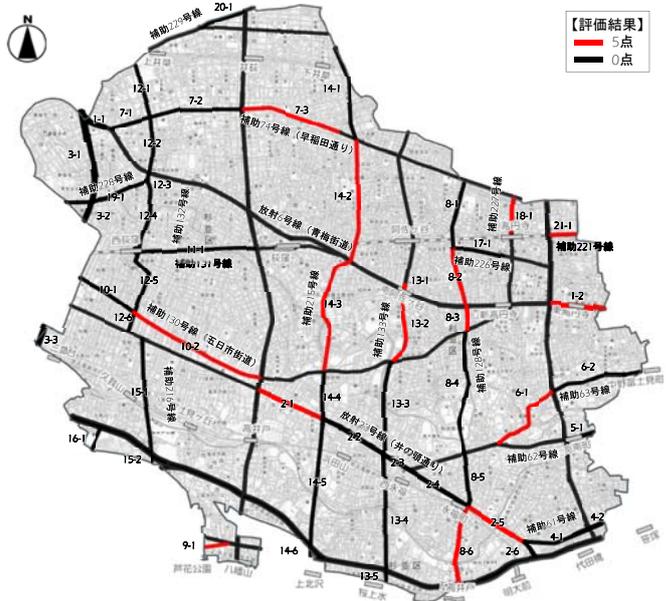
※指定登録文化財：国指定、東京都指定、杉並区指定のいずれか

※商店街：すぎなみ区環境ある区マップ記載の商店街

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



30

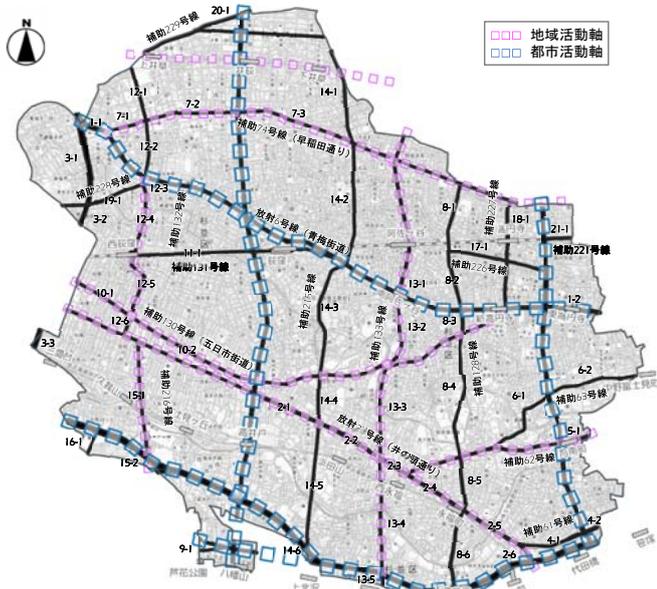
指標19【活力】：都市活動軸・地域活動軸の形成

1. 区間評価用指標の考え方

評価方法

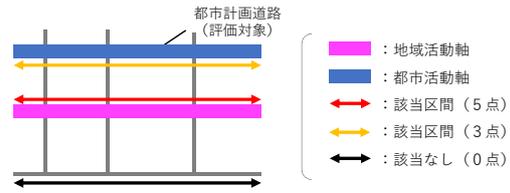
- ・地域活動軸に該当：5点
- ・都市活動軸に該当：3点

※地域活動軸：区内外の地域間交流を図り、安全な生活圏域を構成する補助幹線道路の沿道
 ※都市活動軸：区の骨格的道路交通網として位置づけられた幹線道路・補助幹線道路

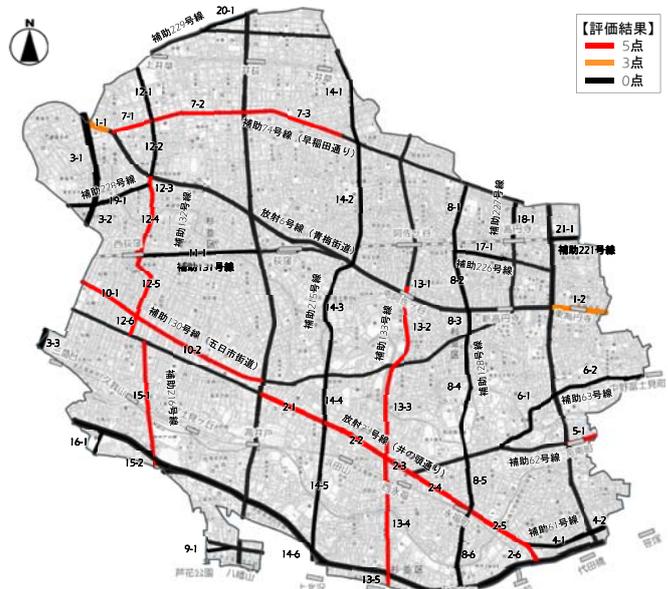


出典：杉並区まちづくり基本方針（杉並区都市計画マスタープラン）、R5.9

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



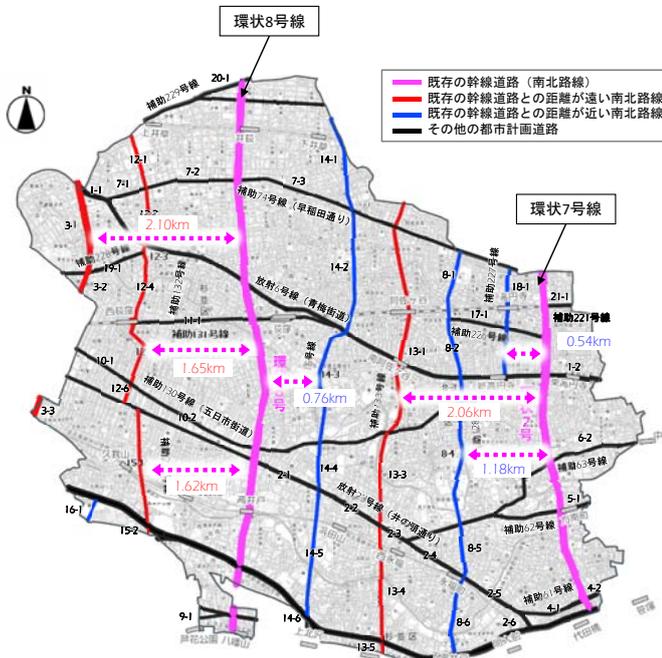
指標20【活力】：南北交通の強化

1. 区間評価用指標の考え方

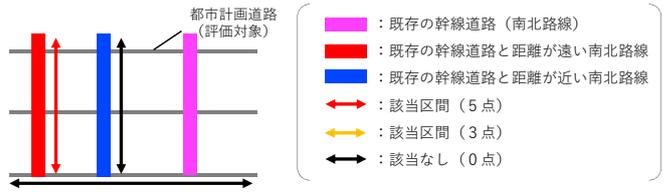
評価方法

- ・南北路線のうち、既存の幹線道路（環状7号線・環状8号線）からの距離がより大きい南北路線：5点
- ・その他の南北路線：3点

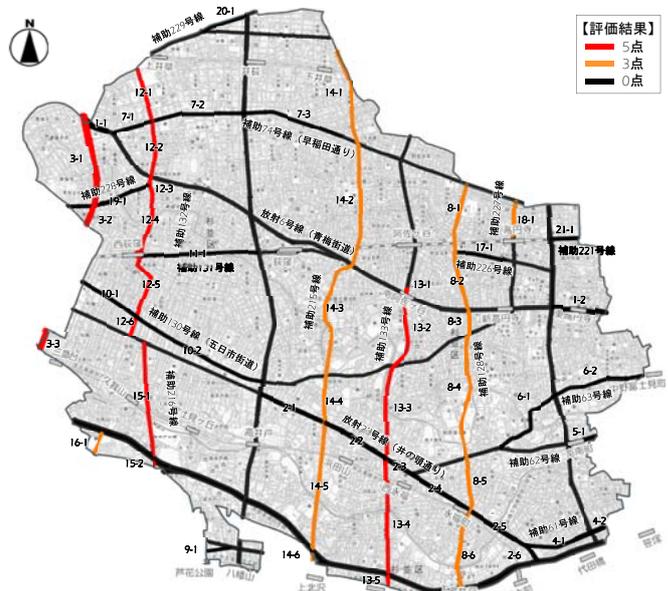
※環状7号線周辺：補助133号が補助128号より距離が大きいため配点大
 ※環状8号線周辺：補助132号、216号、外環の2が補助215号より距離が大きいため配点大



【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け

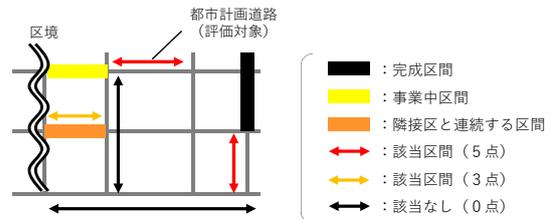


評価方法

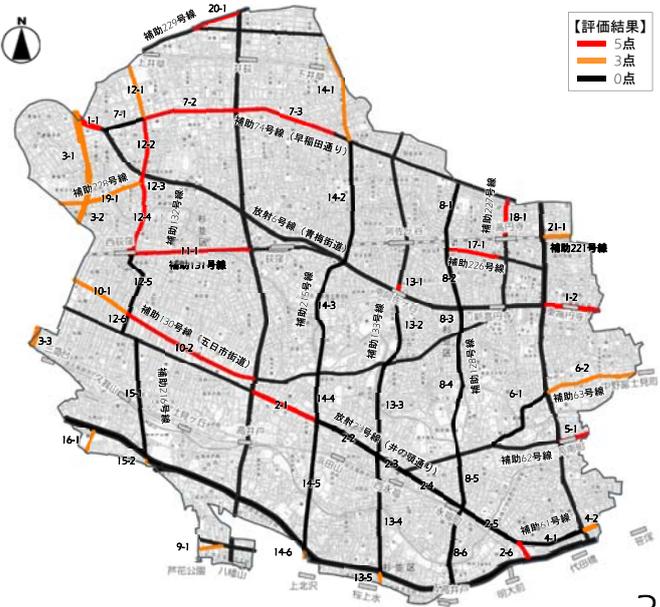
- 完成または事業中区間に連続する区間：5点
- 隣接区と連続する区間：3点

※どちらにも該当する場合5点

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



評価方法

通過する小地域の人口密度 (人/㎡) で配点

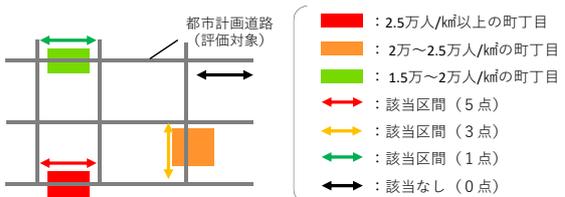
- 2.5万人/㎡以上の小地域を通過する区間：5点
- 2万人/㎡～2.5万人/㎡の小地域を通過する区間：3点
- 1.5万人/㎡～2万人/㎡の小地域を通過する区間：1点

※等量で5段階に分け、上位3段階に配点

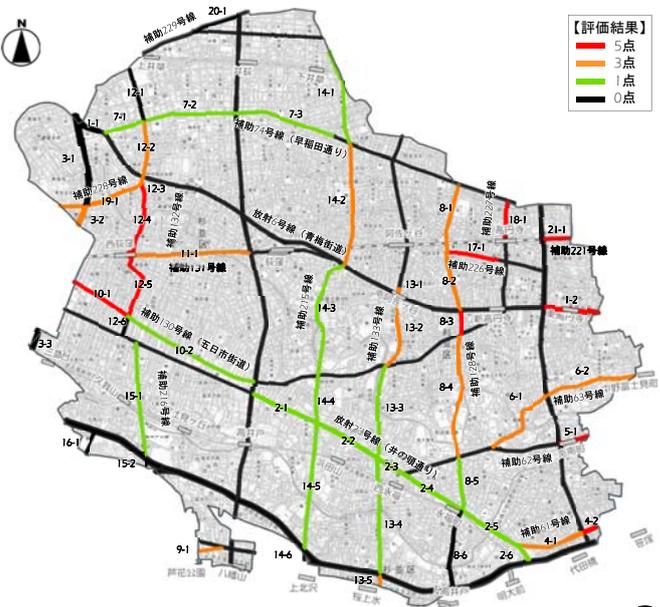
※複数通過する場合は最大で配点

※令和2年10月1日時点 (R2国勢調査) より

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け

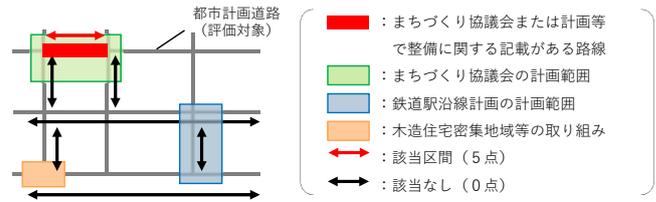


評価方法

まちづくり協議会または鉄道沿線・駅周辺のまちづくり計画等で位置づけられている区間：5点

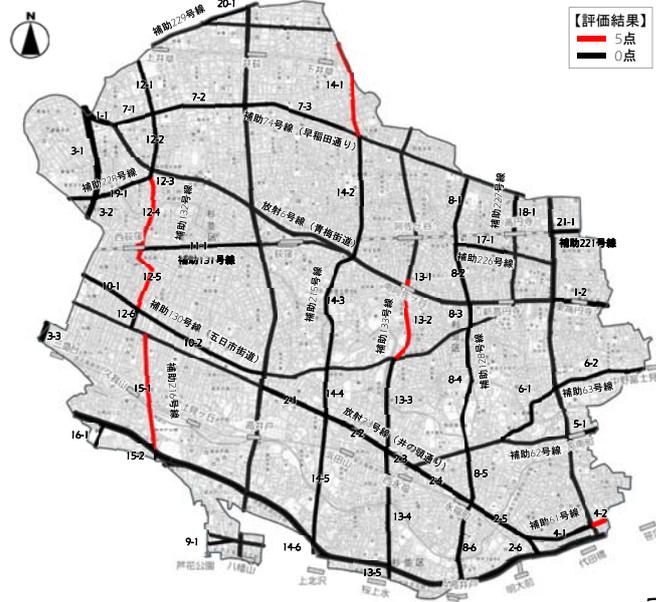
※計画内で対象都計道の整備に関する内容が記載されているものを抽出

【考え方】イメージ図



※木造住宅密集地域等の取り組み：阿佐谷南・高円寺南地区防災まちづくり、方南一丁目地区 防災まちづくり計画

【評価結果】点数付け



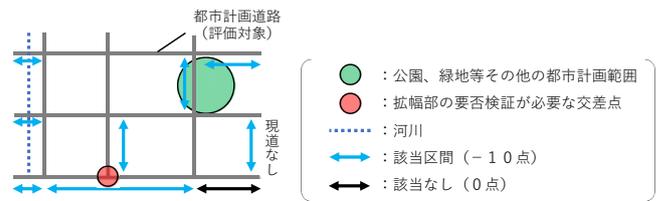
評価方法

計画の変更や交差点拡幅部の要否検証、また他都市計画との重複がある路線や、河川との交差がある路線、現道がない路線については、円滑な事業実施環境が整っていないとし、マイナス評価とする。

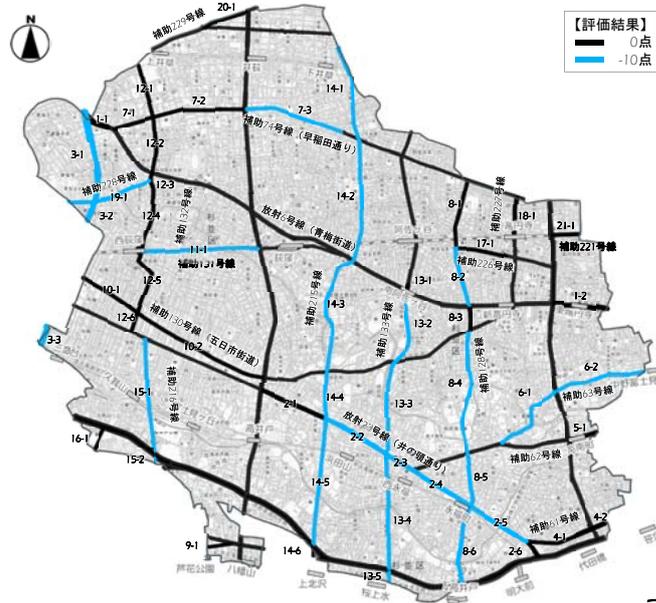
- 交差点拡幅部の要否検証が必要な区間
 - 他都市計画との重複がある区間
 - 河川との交差がある区間
 - 現道がない区間
- :-10点

※現道については、対象区間の半分以上の延長が現道である場合に「現道あり」とする

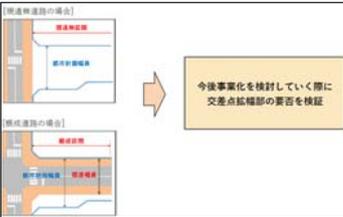
【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



▼交差点拡幅部の要否検証が必要な場合



▼河川との交差がある場合



▼他の計画との重複があり調整が必要な場合



▼外環関連のまちづくりに関連する場合



⇒円滑な道路整備事業の実施環境が整っていないので、マイナス評価とする

評価方法

路線全区間の現況幅員が8m以上あり、歩車分離されている路線については、既に都市計画道路同等の機能を概ね有しているとし、マイナス評価とする。

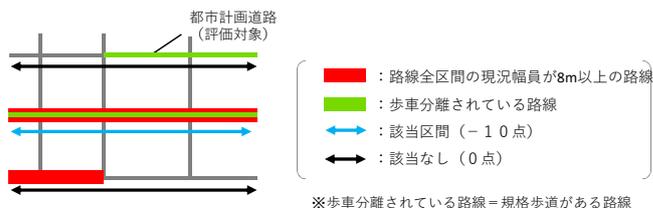
- ・路線全区間の現況幅員が8m以上の路線かつ歩車分離されている路線
：-10点



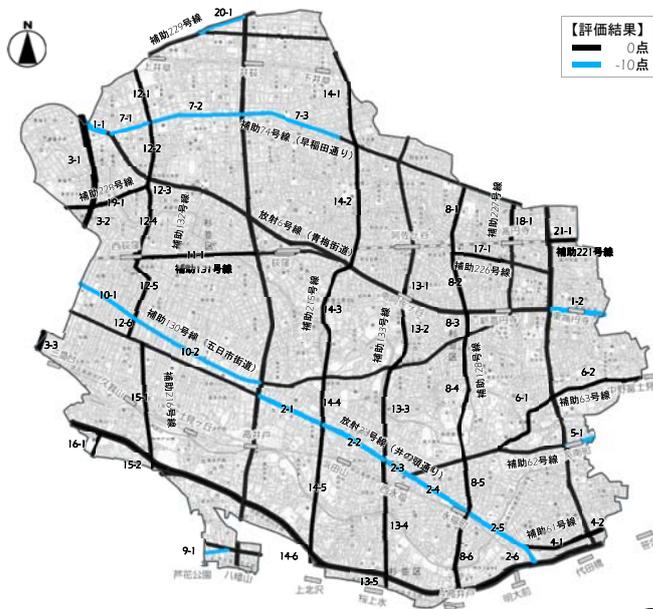
※出典：第四次事業化計画 P.26、78

⇒既に都市計画道路の機能を概ね有しているため、区による整備の優先順位は低いものとし、マイナス評価とする

【考え方】イメージ図



【評価結果】点数付け



■路線毎の効果

02 評価一覧

評価一覧

杉並区では、都市計画道路の整備効果を広く区民の皆さんに知っていただくため、区独自の指標に基づき、区内の各都市計画道路を整備した場合の効果と現在都市計画道路事業が進んでいる西荻地域と高円寺地域、そして東京都の事業ではありますが、中杉通り(都市計画道路補助線第133号線)の延伸計画がある阿佐谷地域についての効果を可視化しました。

○都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。**「景観」「歴史・文化」「生態系」など、定量化が困難でも区民生活にとっては大切なテーマもあるかと思いますが、この先も区民の皆さまと密接に連携していただくために現在区が提供できる情報を公表するものです。**

○評価結果一覧については、「防災」「環境」「活力」「暮らし」という分野ごとの評価指標に基づき、効果の高い順に並べたものです。都市計画道路を**「整備していく順番を決めるものではありません」**。

○この検証結果を区のホームページで公表するとともに、今後地域説明会等の場で、東京都全体で検討している次期事業化計画の内容も含めて説明し、区民の皆さまからご意見を伺っていく予定です。その際にいただいたご意見も参考として、次期事業化計画における区の考えをとりまとめてまいります。

○この検証結果は、都市計画道路のみならず、区としては**「地域の皆さまの意見を幅広く聞き、まちづくりの検討の際の基礎的資料としても活用していきます」**。

○次期事業化計画における優先整備路線は、直ちに事業着手する路線というわけではなく、あくまで事業化を目指して取り組む路線であり、事業着手する際は、地元の機運醸成が大切と考えています。そのため、**今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて区民の皆さまと話し合っていきます。**

■第四次優先整備区間

区間No.	路線名	区 間	合計評価点	順位	防 災																				環 境		暮 ら し										活 力		そ の 他	
					緊急時の基幹となる道路網形成					強靱で持続可能な都市形成					生活環境の向上	グリーンインフラストラクチャーの形成	安全な移動空間の整備			公共交通利便性の向上			「ひと」中心のまちづくり	移動快適性向上	観光振興	道路ネットワークの形成			流通の発達		24	25								
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23													
12-5	補助線第132	五日市街道 ~ 補助131号線	65	1位	5	0	5	0	5	5	0	5	0	0	0	5	0	5	0	5	5	0	5	5	0	5	5	0	0	0	0	0								
13-2	補助線第133	五日市街道 ~ 青梅街道	57	2位	5	5	5	3	5	3	0	0	0	5	0	0	5	5	0	0	3	5	5	5	0	3	5	-10	0			指標24	現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する							
18-1	補助線第227	補助226号線 ~ 早稲田通り	56	3位	0	0	0	3	5	5	0	5	0	5	5	0	0	0	0	5	5	5	0	3	5	5	0	0	0	0	0									
13-1	補助線第133	青梅街道 ~ 早稲田通り	47	4位	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	1	0	5	0	0	0	3	5	5	5	5	3	5	0	0	0	0									
14-3	補助線第215	五日市街道 ~ 青梅街道	47	4位	5	5	5	3	5	5	0	5	0	5	0	0	0	0	5	0	3	0	1	0	0	0	0	-10	0			指標24	善福寺川緑地の計画との調整が必要【在り方に係る基本方針p.61】。現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する							
12-4	補助線第132	補助131号線 ~ 補助228号線	46	6位	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	1	0	0	0	0	0	5	0	5	5	5	5	5	0	0	0	0									
15-1	補助線第216	放射5号線 ~ 井の頭通り	44	7位	5	5	5	5	5	3	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	5	5	0	1	5	-10	0			指標24	京王井の頭線を横断【東京都路対策基本方針p.41】。現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する。神田川との交差があり調整が必要								
8-4	補助線第128	方南通り ~ 五日市街道	42	8位	5	3	5	5	5	3	0	0	5	0	0	0	5	5	5	0	0	0	3	0	3	0	-10	0			指標24	和田成公園の計画との調整が必要【在り方に係る基本方針p.61】。善福寺川との交差があり調整が必要								
13-3	補助線第133	井の頭通り ~ 五日市街道	42	8位	0	5	0	3	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	-10	0			指標24	交差点幅部の要否検証が必要【在り方に係る基本方針p.43】。善福寺川緑地の計画との調整が必要【在り方に係る基本方針p.61】。現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する								
8-3	補助線第128	五日市街道 ~ 青梅街道	37	10位	0	0	5	1	5	3	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	5	0	3	0	5	0	0	0	0	0									
6-1	補助線第63	環七通り ~ 方南通り	36	11位	5	1	0	3	0	3	5	5	5	0	0	0	5	0	1	5	0	5	0	0	0	3	0	-10	0			指標24	善福寺川との交差があり調整が必要							
8-1	補助線第128	補助226号線 ~ 早稲田通り	36	11位	5	0	0	5	5	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	5	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0									
1-2	幹線道路放射街路6	補助26号線 ~ 環七通り	33	13位	0	0	0	1	5	0	5	0	5	0	5	1	0	0	0	0	3	5	3	0	5	5	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
4-1	補助線第61	環七通り ~ 井の頭通り	33	13位	0	0	5	5	5	5	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0									
17-1	補助線第226	補助128号線 ~ 補助227号線	33	13位	0	0	0	3	5	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	5	0	0	0	0	0									
6-2	補助線第63	中野区境 ~ 環七通り	30	16位	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	指標24	南側に本郷通り(幅員12m)があり代替路になり得る							
4-2	補助線第61	中野区境 ~ 環七通り	29	17位	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	3	5	5	0	0	0	0	0									
10-2	補助線第130	環八通り ~ 補助132号線	29	17位	0	0	0	3	5	0	5	0	0	5	0	5	0	0	0	0	5	5	0	5	1	0	0	-10	0			指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
13-4	補助線第133	放射5号線 ~ 井の頭通り	29	17位	5	0	5	5	5	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5	0	1	0	1	0	-10	0			指標24	交差点幅部の要否検証が必要【在り方に係る基本方針p.43】。玉川上水緑地の計画との調整が必要【在り方に係る基本方針p.61】。現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する							
11-1	補助線第131	環八通り ~ 補助132号線	28	20位	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	5	0	0	0	5	0	0	5	3	0	-10	0			指標24	現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する。善福寺川との交差があり調整が必要								
12-1	補助線第132	早稲田通り ~ 練馬区境	28	20位	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	5	3	0	0	0	0	0	0									
5-1	補助線第62	中野区境 ~ 環七通り	26	22位	0	0	0	0	5	3	5	0	0	0	0	5	0	0	0	3	0	5	0	5	5	0	0	-10	0			指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
12-6	補助線第132	井の頭通り ~ 五日市街道	25	23位	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0									
8-2	補助線第128	青梅街道 ~ 補助226号線	24	24位	5	5	0	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3	0	0	-10	0			指標24	現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する								
14-5	補助線第215	放射5号線 ~ 井の頭通り	24	24位	5	5	5	5	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	-10	0			指標24	京王井の頭線を横断【東京都路対策基本方針p.41】。下井戸公園の計画との調整が必要【在り方に係る基本方針p.61】。現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する。神田川との交差があり調整が必要								
8-6	補助線第128	放射5号線 ~ 井の頭通り	23	26位	0	5	0	1	5	0	0	0	0	0	1	5	0	0	5	3	5	0	3	0	0	0	-10	0			指標24	交差点幅部の要否検証が必要【在り方に係る基本方針p.43】。玉川上水緑地の計画との調整が必要【在り方に係る基本方針p.61】。神田川との交差があり調整が必要								
12-2	補助線第132	青梅街道 ~ 早稲田通り	23	26位	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	5	3	0	0	0	0	0	0	0									
14-1	補助線第215	早稲田通り ~ 中野区境	22	28位	0	0	5	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	3	3	1	5	-10	0			指標24	妙正寺川との交差があり調整が必要							
10-1	補助線第130	補助132号線 ~ 武蔵野市境	20	29位	0	0	0	3	5	3	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	5	0	3	5	0	0	-10	0			指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
14-2	補助線第215	青梅街道 ~ 早稲田通り	20	29位	0	0	5	5	5	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	5	0	3	0	3	0	-10	0			指標24	現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する							
18-1	補助線第229	補助132号線 ~ 武蔵野市境	19	30位	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-10	0			指標24	善福寺川との交差があり調整が必要							
2-1	幹線道路放射街路23	補助215号線 ~ 環八通り	17	32位	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	5	5	0	5	1	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
7-2	補助線第74	環八通り ~ 補助132号線	17	32位	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	1	5	0	0	0	0	0	5	0	5	1	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
8-5	補助線第128	井の頭通り ~ 方南通り	17	32位	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	3	0	0	3	0	1	0	-10	0			指標24	交差点幅部の要否検証が必要【在り方に係る基本方針p.43】							
13-5	補助線第133	世田谷区境 ~ 放射5号線	16	35位	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	-10	0			指標24	現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する								
16-1	補助線第217	世田谷区境 ~ 放射5号線	16	35位	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0									
9-1	補助線第129	甲州街道 ~ 世田谷区境	14	37位	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	0	0	5	0	5	0	0	3	3	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
7-1	補助線第74	補助132号線 ~ 青梅街道	12	38位	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	1	5	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
14-6	補助線第215	世田谷区境 ~ 放射5号線	12	38位	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0									
2-4	幹線道路放射街路23	補助128号線 ~ 方南通り	10	40位	0	0	0	0	5	0	5	0	0	5	1	5	0	0	0	0	3	0	5	0	1	0	-10	-10			指標24	交差点幅部の要否検証が必要なため難易度が高い【在り方に係る基本方針p.43】。指標25 現道が8m以上かつ歩車分離								
3-1	幹線道路放射街路2	補助228号線 ~ 青梅街道	10	40位	0	1	5	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	-10	0			指標24	外環道のまちづくりに関連するため早期の実施が困難【第四次事業化計画p.45】。現道がないためまちへの影響が大きく合意形成に時間を要する。善福寺川との交差があり調整が必要								
20-1	補助線第229	環八通り ~ 新青梅街道	9	40位	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
1-1	幹線道路放射街路6	早稲田通り ~ 外環ノ2	9	43位	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	3	0	5	0	0	0	-10	0	0	指標25	現道が8m以上かつ歩車分離							
14-4	補助線第215	井の頭通り ~ 五日市街道	8	44位	0	0	5	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	1	0	-10	0			指標24	現道がないためまちへの影響が大きく、合意形成に時間を要する							
2-6	幹線道路放射街路23	放射5号線 ~ 補助61号線	7	45位	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	5	0	5	1	0	0	-10	0	0</										

■路線毎の効果

03 評価対象の

都市計画道路位置図

■地域毎の効果

04 整備効果 (西荻地域)

西荻地域の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけでなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらえず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

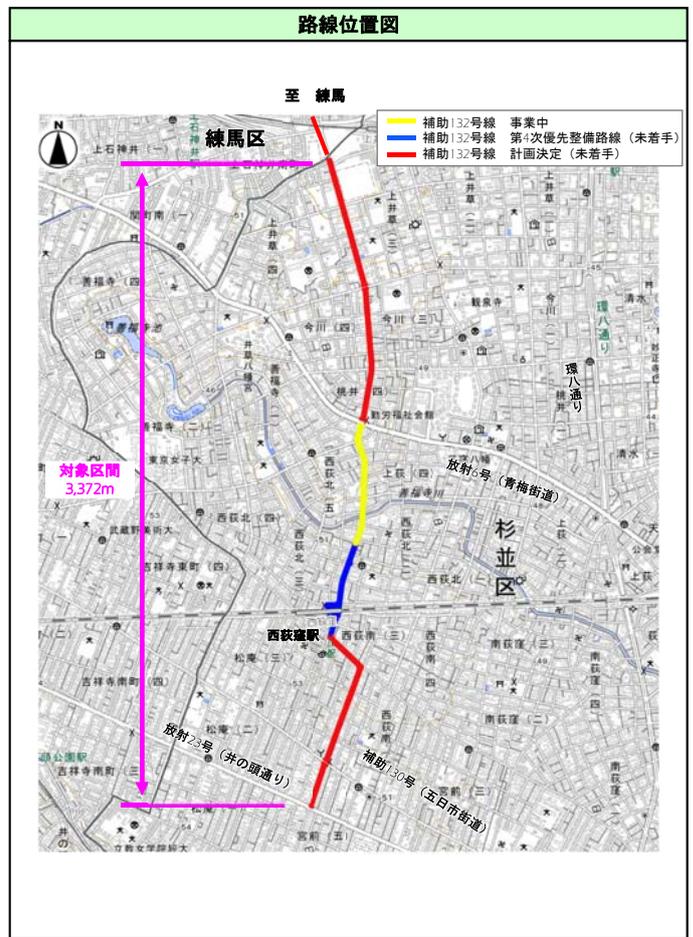
令和7年6月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

1

西荻窪地域の都市計画道路の路線概要（補助132号線）

路線概要		
路線概要	路線名	補助132号線
	通称名	—
	区間	宮前5丁目～上井草3丁目
	幅員	16～30m（現道幅員11m）
	告示年月	昭和22年11月26日（戦後第128号）
	変更告示	昭和41年7月30日（建告第2428号）
進捗状況	計画延長	3,372m
	完成延長	0m
	事業中延長	606m
	未着手延長	2,766m
	完成率	0.0%
上位・関連計画による位置づけ	計画名	位置づけ
	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（放射6号線～西荻窪駅南側）
	防災都市づくり推進計画（東京都）	主要延焼遮断帯
	東京都緊急輸送道路ネットワーク計画	第二次：放射6号～善福寺川 第三次：放射6号以北
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	・防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、必要性を検討 ・みどりの軸（放射6号線～西荻窪駅間）
	東京都無電柱化計画（東京都）	整備効果の高い路線
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線
杉並区耐震改修促進計画	緊急道路障害物除去路線	

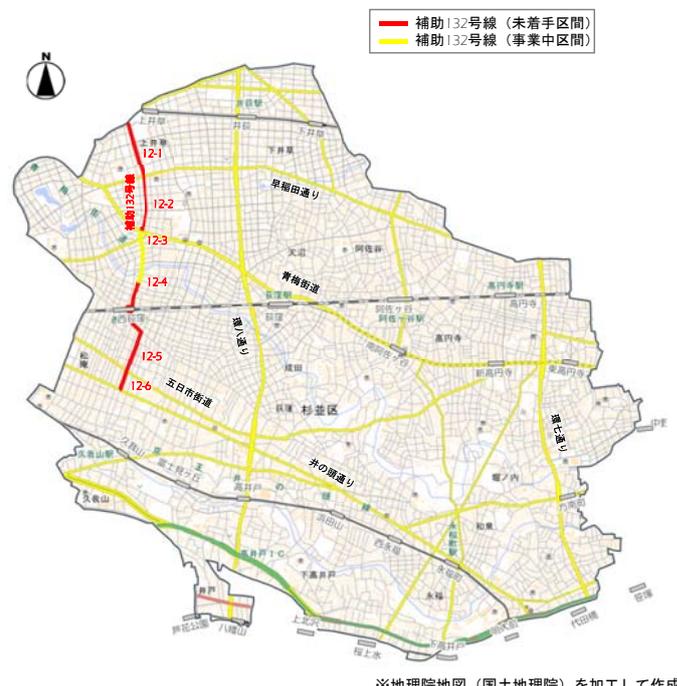


3

期待される整備効果【西荻窪地域】

- ・補助132号の区間評価結果を基に、以下の整備効果指標により整備効果を算出しました。なお、着目した指標は以下のとおり。
- ・【防災】 防災拠点へのアクセスや延焼遮断、不燃化率の改善に関する指標
- ・【環境】 自転車利用の促進、緑のネットワーク形成に関する指標
- ・【暮らし】 バス路線網の再編・効率化、歩行者・自転車の安全確保に関する指標
- ・【活力】 南北路線の強化など、道路ネットワークの形成に関する指標

観点	整備効果指標	指標の内容
防災	1 防災拠点等へのアクセス性向上	地域内輸送拠点から震災救援所へのアクセス時間短縮
	2 災害時の帰宅困難者の対応	西荻窪駅から広域避難場所へのアクセス時間短縮（徒歩）
	3 燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率の改善
	4 救急医療施設へのアクセス性向上	救急医療施設へのアクセス時間短縮
環境	5 自動車からのCO2排出量削減	都計道整備に伴う速度向上によるCO2排出量削減 ※交通量推計を基に算出
	6 植樹帯による緑の増加	植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮らし	7 救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内で到達できる地域の拡大
	8 歩行者・自転車の安全確保	歩道設置による歩行者・自転車の安全確保
活力	9 交通結節点の形成と連携強化	西荻窪駅前広場機能の充実等
	10 ICへのアクセス性向上	区内のICへのアクセス時間短縮
	11 南北路線の強化	環七通り・環八通り以外の南北方向の幹線道路の整備



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

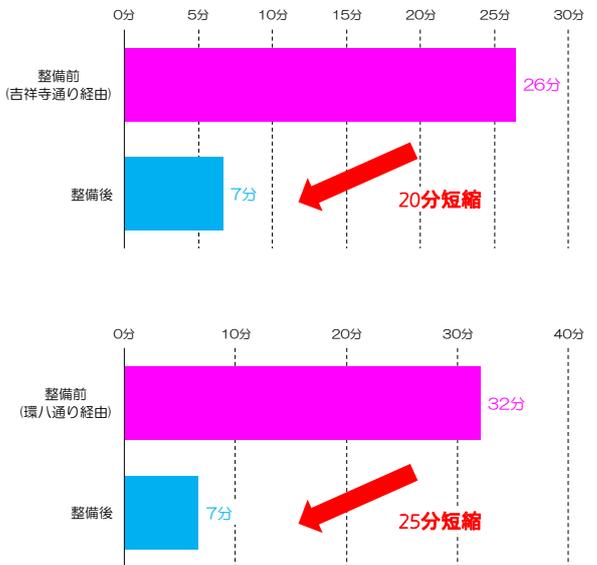
4

・震災が発生した場合、支援物資を震災救援所に配分・輸送する拠点である地域内輸送拠点が設定されています。
 ・杉並区の南北を連絡する環八通り等は大渋滞となることが予想され、地域内輸送拠点からの物資等の輸送時間が大幅に増加してしまうことが予想されます。
 ⇒補助132号線の整備により、地域内輸送拠点から震災救援所等への所要時間が短縮します。

地域内輸送拠点（上井草スポーツセンター）から
 震災救援所（高井戸第二小学校）へのアクセスルート



上井草スポーツセンター→高井戸第二小学校の所要時間の変化



補足

●地域内輸送拠点とは

・区の地域における支援物資の受け入れ拠点であり、支援物資を受け入れ拠点から震災救援所等に配分・輸送する際の拠点（区内に5箇所）

●震災救援所とは

・避難をする場所や避難生活を送る場所。震度5強以上の地震が発生した際などに、区立小中学校等に開設される。また、支援物資の配給や支援に関する情報が集まる拠点にもなる。

●震災救援所への所要時間が長くなると、

- ・怪我人の応急処置の遅れ
- ・生活必需品等の供給の遅れ などが懸念される。

●アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼地域内輸送拠点
 （上井草スポーツセンター）



物資や人員の
 輸送



▼震災救援所（学校など）

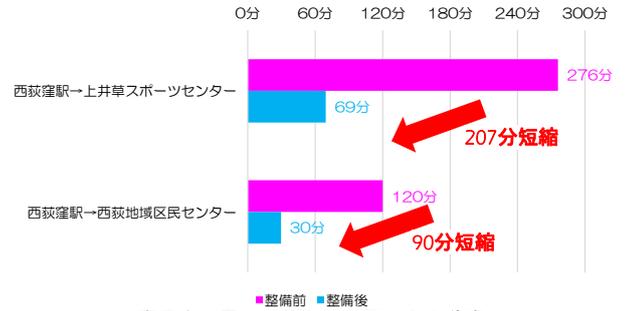


・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
 ⇒広い歩道を有する補助132号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、一時滞在施設・広域避難場所への避難時間が短縮されます。

情報提供場所（西荻窪駅）から
 広域避難場所（上井草スポーツセンター）への避難ルート



西荻窪駅→上井草スポーツセンターの避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路

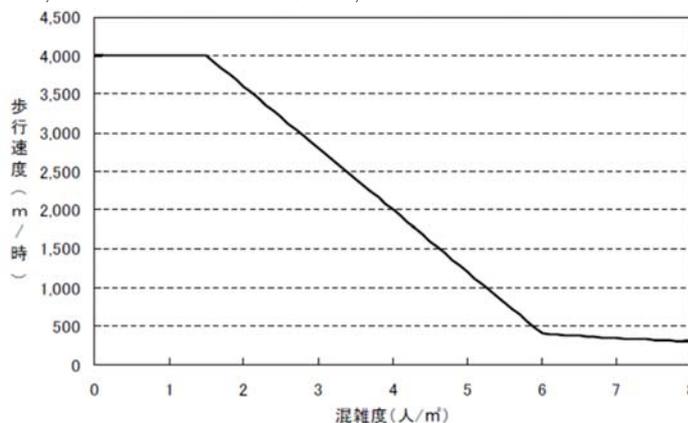


出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

補足

- 災害対策本部とは
 - ・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。
- 一時滞在施設とは
 - ・帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設。
- 広域避難場所とは
 - ・震災時に拡大する火災から安全を確保するために設置された、公園・緑地、住宅団地、学校等のオープンスペースによる広域的な避難場所。
- 避難時間 算出条件
 - ・経路：現況で狭いルートを通る必要がある避難経路を設定。
 - ・歩行速度：【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時
 【整備後】幅員の広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時

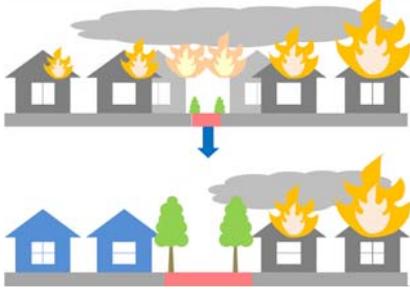
※帰宅行動シミュレーション結果について（内閣府）を参照。
 自由歩行が可能とされる1.5人/m²の場合の歩行速度は4,000m/時



出典：帰宅行動シミュレーションの結果について

- ・補助132号線整備が計画されている西荻南などの地域は、現状、火災に弱い（燃えやすい）建物が密集しています。
 - ・このような地域で火災が発生した場合、周辺に広く燃え広がる可能性があるため、幅員の広い道路や燃えにくい建物などの延焼遮断帯を整備し、地域の不燃化率を下げる必要があります。
- ⇒補助132号線の整備や周辺建物の不燃化により、火災の発生・拡大を防ぎ、地域としての防火対策が進みます。

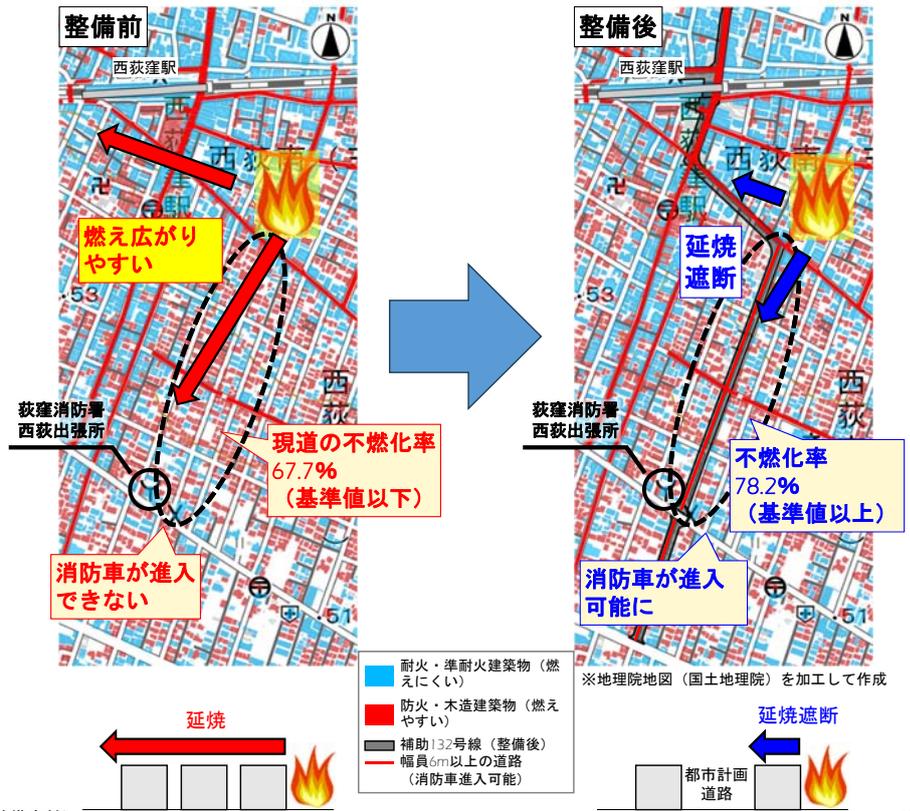
▼防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



▼道路整備による燃えにくいまちづくりの事例



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）
防災都市づくり推進計画（東京都）



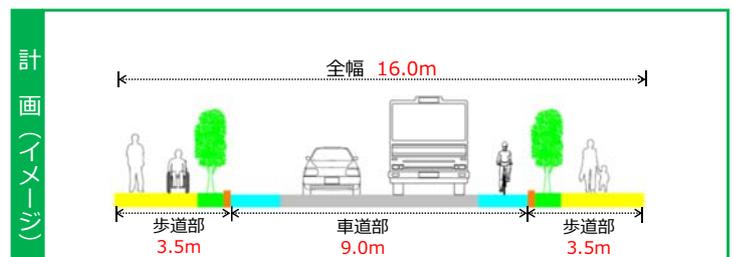
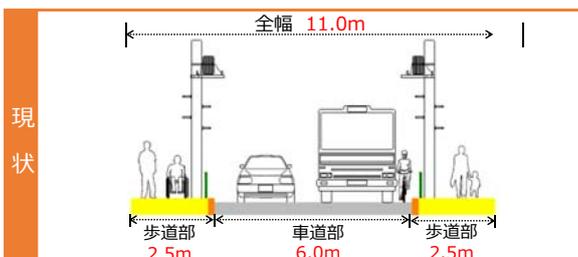
補足

●不燃化率

- ・全建物のうち燃えにくい建物がどれくらいあるかを表した指標。
- ・不燃化率 = (耐火建築物面積 + 準耐火建築物面積 × 0.8) ÷ 全建物面積
- ⇒値が高いほど燃えにくい
- ・都市計画道路の計画幅員の沿道5mの範囲を対象に算出

●延焼遮断帯

- ・市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。
- ・道路の場合は、幅員によって延焼遮断機能を発揮する不燃化率が設定されており、補助132号線（幅員16m）の場合は不燃化率60%以上で機能を発揮する。



延焼遮断帯の形成
(機能を発揮する条件)

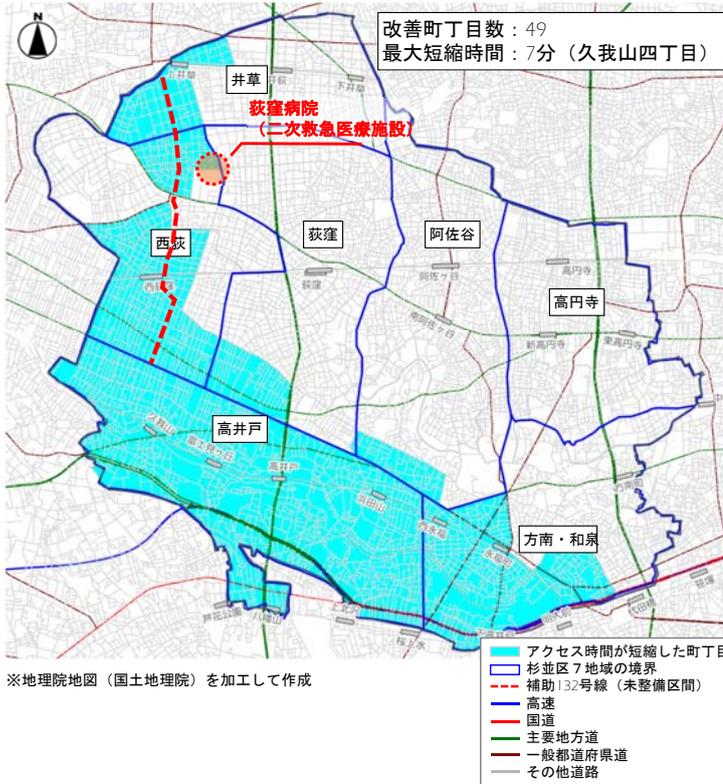
幅員	沿道の不燃化率
27m以上	条件なし
24m以上27m未満	40%以上
16m以上24m未満	60%以上
11m以上16m未満	80%以上

【現状】
幅員が11mの場合、沿道の不燃化率が80%以上で機能を発揮する
⇒現状では沿道の不燃化率67.7%のため、延焼遮断帯として機能していない

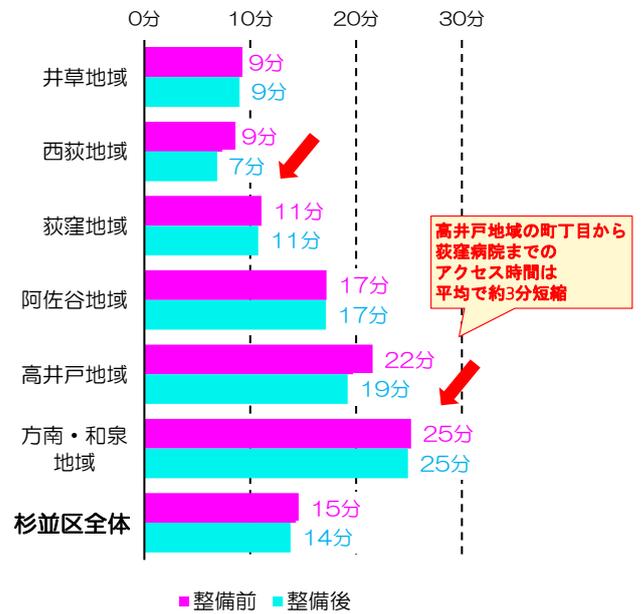
【整備後（計画）】
幅員が16mの場合、沿道の不燃化率が60%以上で機能を発揮する
⇒補助132号線では沿道の不燃化率78.2%のため、延焼遮断帯として機能する

- 補助132号線の整備によって、救急医療施設へのアクセス時間の短縮が図られます。
- なお補助132号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮**が可能になります。

救急医療施設（荻窪病院）へのアクセス時間の短縮が図られる町丁目
【補助132号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化
（各町丁目から荻窪病院）



補足

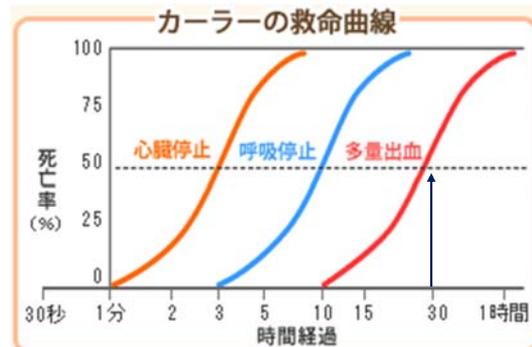
●アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心から救急医療施設への経路を設定。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

●カーラーの救命曲線

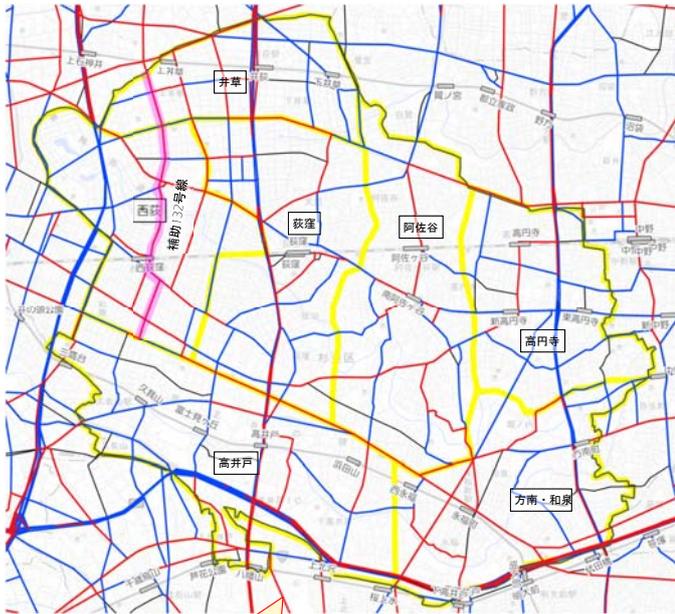
- 心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- 例えば、**多量出血**では**30分以内**に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになります。
- 今回の例では、比較的遠い高井戸地域から荻窪病院への搬送時間短縮（22分→19分）が見込まれ、元々30分以内で搬送可能であることに加え、さらなる死亡率の減少が期待できます。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、多量出血では30分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる



- 区内の都市計画道路の整備により、交通状況の変化が見込まれ、地域のCO2排出量が削減されることが期待されます。
- ただし、一部地域では交通量の増加により、CO2排出量の増加が見込まれます。

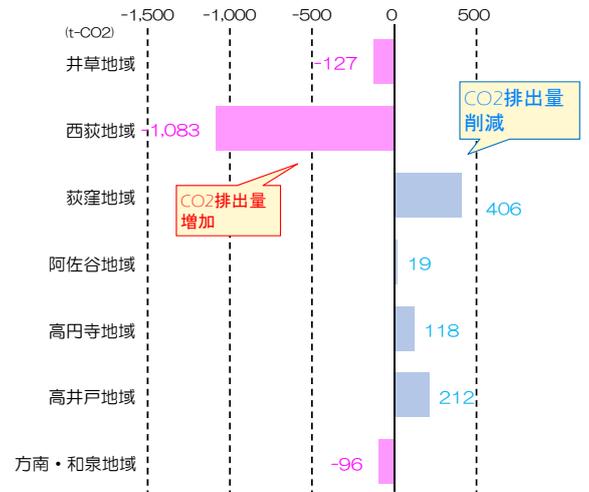
都市計画道路整備による交通状況の変化



荻窪、阿佐谷、高円寺、高井戸地域の交通量が減少

※交通量推計結果
 ● 杉並区7地域の境界
 ● 交通量増加
 ● 交通量減少
 ● 上記以外

CO2の削減量



▼ 渋滞中はCO2排出量が多い

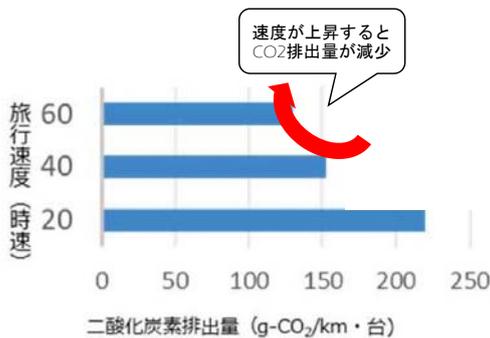


出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

補足

- 車の速度とCO2排出量の関係
 - 車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少。
- 1t-CO2の規模感
 - 1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当
- CO2排出量 算出条件
 - 「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
 - 現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

▼車からのCO2排出量は、速度に関係



速度が上昇するとCO2排出量が減少

▼杉並区におけるCO2排出量

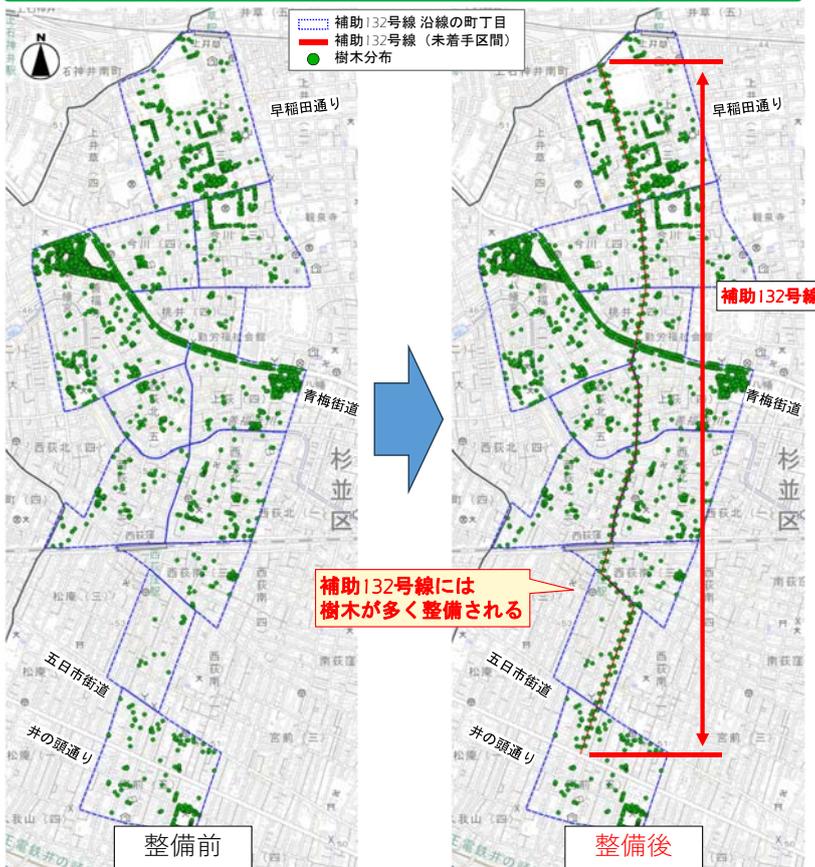


出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要(国土交通省)を基に作成

出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

- ・緑は生活に潤いや安らぎをもたらし、地球環境の改善に寄与します。
- ・都市計画道路の整備によりケヤキ等の街路樹が増え、潤いのある景観創出や環境負荷軽減に寄与します。

補助132号線 沿線の樹木分布



補助132号線 沿線のCO2吸収量



354tは、ケヤキ約250本が1年間に吸収するCO2量に相当



▼道路への植樹イメージ



出典：なみじやない、杉並！

補足

●CO2吸収量算出条件

- ・植樹帯が整備されている路線である補助133号線（完成区間）の延長・樹木本数から平均間隔を算出し、補助132号線の延長に当てはめて樹木本数を算出。
- ・上記の値から、現況で計画幅員上にある樹木本数を減じた。

【補助133号線（完成区間）の樹木】

- ・延長＝1,950m・・・①
- ・樹木本数＝166本・・・②
- ・樹木平均間隔＝12m・・・③（①/②）

【補助132号線の樹木】

- ・計画延長＝3,372m・・・④
- ・計画幅員に重なる樹木本数＝28本・・・⑤

【補助132号線 沿線町丁目の樹木本数】

- ・現況＝2,085本・・・⑥（GIS上※1で集計）
- ・整備後＝2,338本・・・⑦：⑥+④/③-⑤

【補助132号線（全区間）沿線町丁目のCO2吸収量】

- ・現況＝2,919 t-CO2・・・⑥×1.4※2
- ・整備後＝3,273 t-CO2・・・⑦×1.4

※1) GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム
 ※2) 1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量
 ※3) あくまでケヤキでの試算であり、樹種や間隔によってCO2吸収量が変わる

▼単木の年間総CO2吸収量の概算表（kgCO2/y）

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量（総光合成量）の概算表（単位：kgCO2/y）

DBHまたはD ₀ (cm)	樹高H (m)	落葉広葉樹高木※1	常緑広葉樹高木※2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4～5	250	180	53
15	6～7	530	320	140
20	8～10	700	530	—
25	10～13	1100	700	—
30	12～16	1400	1100	—
40	16～21	2500	1800	—
50	20～25	3500	2500	—

注）高木はDBH（胸高直径）、中低木はD₀（根元直径）を用いる。
 ※1：マツ類を含む、※2：マツ類以外の針葉樹を含む

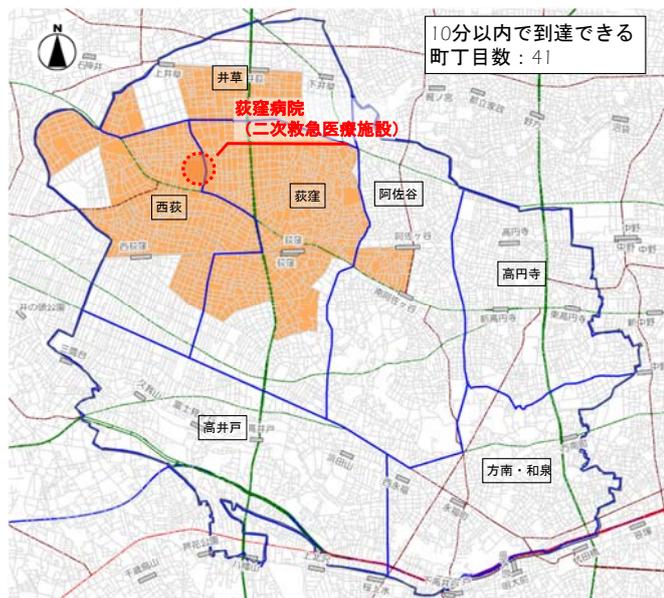
資料）大気浄化植樹マニュアル|独立行政法人環境再生保全機構



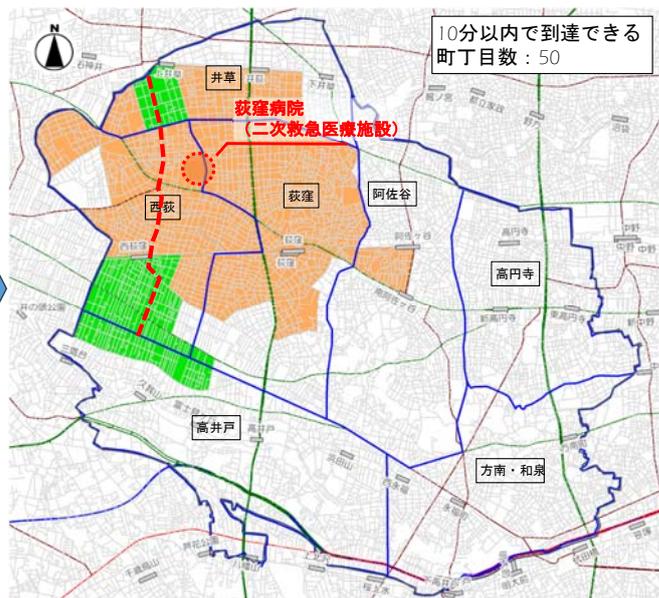
出典：林野庁近畿中国森林管理局HP
<https://www.rinya.maff.go.jp/kinki/hyogo/mori-grow/mori-co2.html>

- 補助132号線の整備によって、救急医療施設までのアクセス時間が短縮されます。
- またその時間短縮により、10分以内で到達できる地域の範囲が広がります。

救急医療施設（荻窪病院）まで10分以内で到達できる町丁目 【補助132号線 整備前】



救急医療施設（荻窪病院）まで10分以内で到達できる町丁目 【補助132号線 整備後】



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

- 二次救急医療施設まで10分以内で到達可能な町丁目
- 補助132号線の整備により10分以内で到達可能になる町丁目
- 補助132号線（未整備区間）
- 杉並区7地域の境界
- 高速
- 国道
- 主要地方道
- 一般都道府県道
- その他道路

補足

●アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心から救急医療施設へのアクセス時間を計測。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

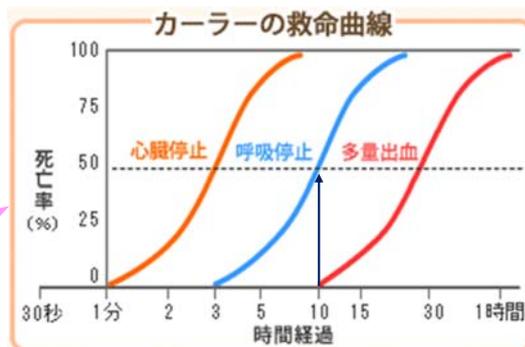
●カーラーの救命曲線

- 心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- 例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになります。
- 病院へ10分以内に到達できる地域が増えれば、病院での処置開始時間が早まることになり、死亡率の減少が期待できます。

●二次救急医療施設

- 入院治療を必要とする重症救急患者の医療を担当する医療機関として、24時間体制で治療にあたる医療施設。
- 三次救急はさらに重篤な救急患者に対応する救命救急センターなどであり、一次救急は比較的症状の軽い患者に対応する施設。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる



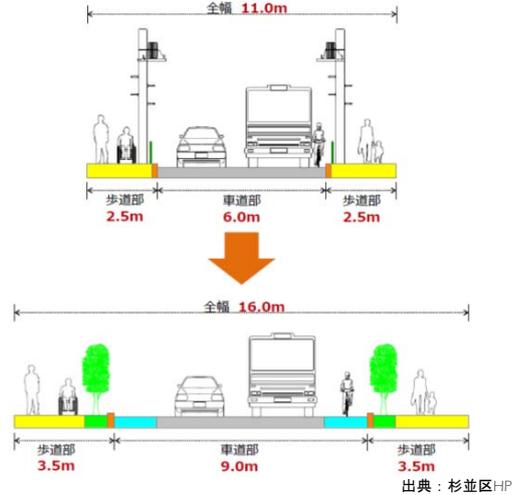
- 補助132号線が整備されることで、幅員の広い規格歩道の設置等が進み、歩行者・自転車の安全性や快適性が確保されます。
- また、補助132号線の整備により通学路の安全性が確保されます。

補助132号線 現道の様子



▲杉並区内の規格歩道の設置状況

補助132号線 幅員構成



自転車レーンの整備イメージ



出典：国土交通省



出典：杉並区HP

歩道がない部分が多く、歩道があっても幅員が狭く危険な箇所が多い

補足

●杉並区の道路の課題

- 杉並区では幅員の狭い生活道路が多く、そのような道路に自動車・歩行者・自転車が混在しており、交通事故リスクが高くなっている。
- 補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、歩道・自転車レーンの設置や、生活道路への自動車の流入減少を図り、交通事故リスクを減らす必要がある。

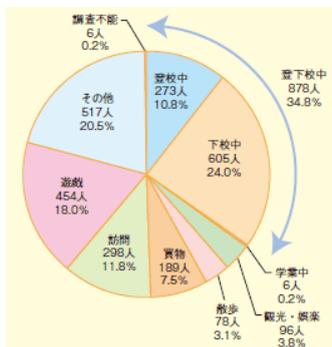
●規格歩道

- 縁石などで段差を設けて、自動車道と歩道を分離している箇所

●通学路での事故

- 小学生の歩行中の死者重傷者数を見ると、登下校中が3割以上を占めている。
- 杉並区内においても歩道がなく危険な通学路が多いため、整備が必要。
- 杉並区は通学路の歩道設置率が低く、通学路の安全を確保するための整備が必要。

▼小学生の状態別死者重傷者数 (平成29年～令和3年合計)



出典：警察庁資料

▼杉並区内の歩道が無い通学路



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり (道路整備方針)

▼歩道設置による安全確保の例



出典：内閣府HP

・補助132号線の整備により、広幅員道路による**駅へのアクセス性の向上**や、駅前広場の整備による**安全性の向上**・**拠点の形成**などの効果があります。

西荻窪駅周辺道路の現状



- ・大型車両のすれ違いに支障
- ・自転車の通行が困難



- ・車道上で乗降しており危険



- ・溜まりスペースに歩行空間がなく、通行の支障に



補助132号線整備による改善イメージ



- ・駅へのアクセスを向上
- ・拠点間の連携



- ・駅前広場機能を向上
- ・拠点の形成



- ・歩行者の安全性、快適性の確保

出典：杉並区HP 21

補足

- **西荻窪駅周辺の課題**
- ・西荻窪駅周辺の道路は幅員の狭い生活道路が多く、また駅前には十分な歩行空間が少ない。そのため、**自動車・歩行者・自転車**が混在しており、交通事故リスクが高くなっている。
- ・補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、**歩道・自転車レーン**の設置や、**生活道路への自動車の流入減少・歩車分離**を図り、交通事故リスクを減らす必要がある。

● 駅へのアクセス性の向上

- ・所要時間短縮による利便性向上だけでなく、歩行者や自転車の安全確保や駅周辺の活性化につながる。

● 駅前広場の整備

- ・歩行者空間の拡大による賑わい創出や景観の向上、また歩車分離による歩行者等の安全確保につながる。

▼杉並区のシェアサイクル事業



出典：杉並区地域公共交通計画

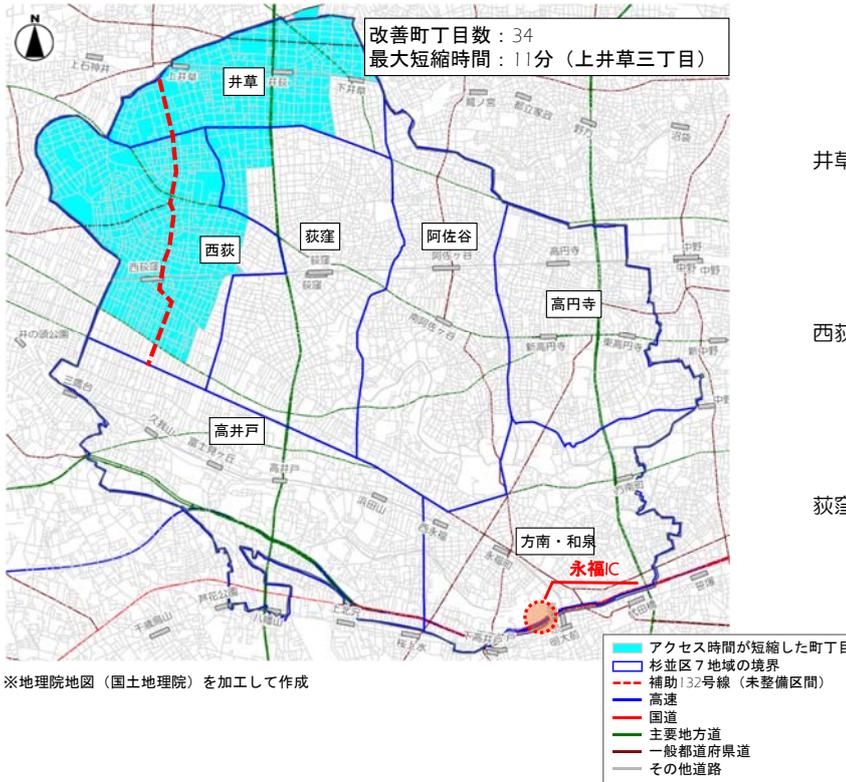
▼大森駅東口駅前広場の広場整備事例



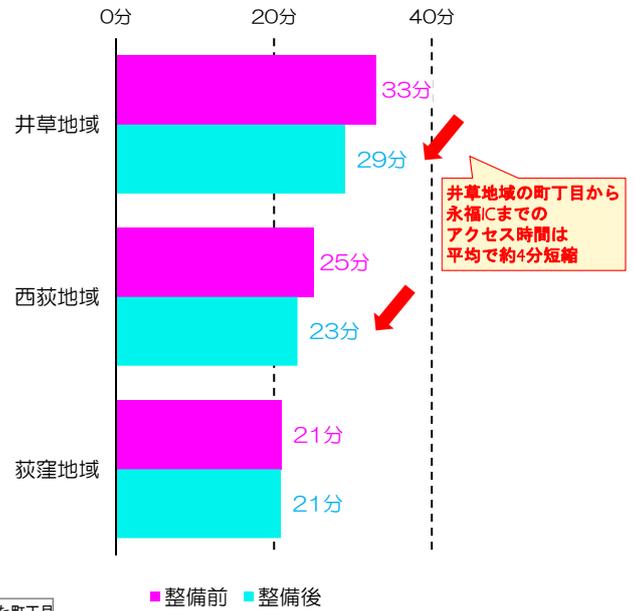
出典：東京都資料

- 補助132号線の整備によって、永福ICへのアクセス時間の短縮が図られます。
- ICへのアクセス時間短縮により、高速道路ネットワークとのアクセス性が向上します。

永福ICへのアクセス時間の短縮が図られる町丁目
【補助132号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化
(各町丁目から永福IC)

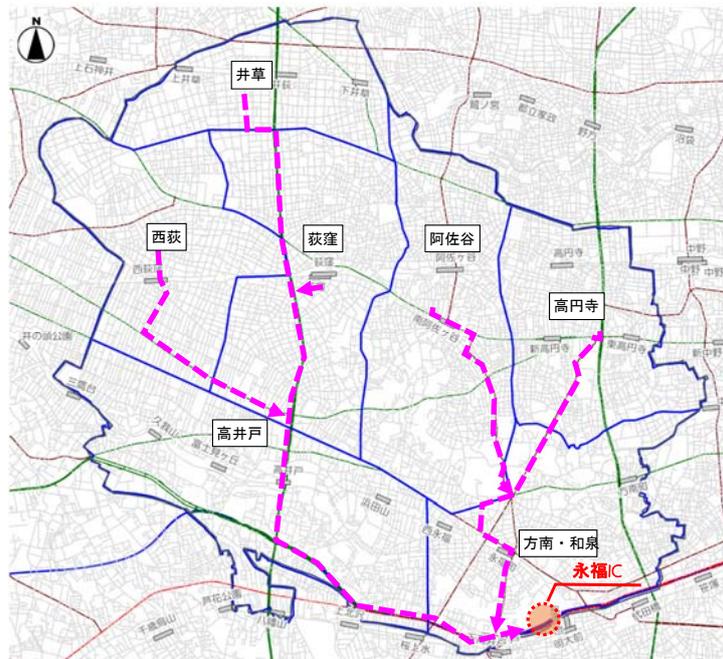


補足

●アクセス時間 算出条件

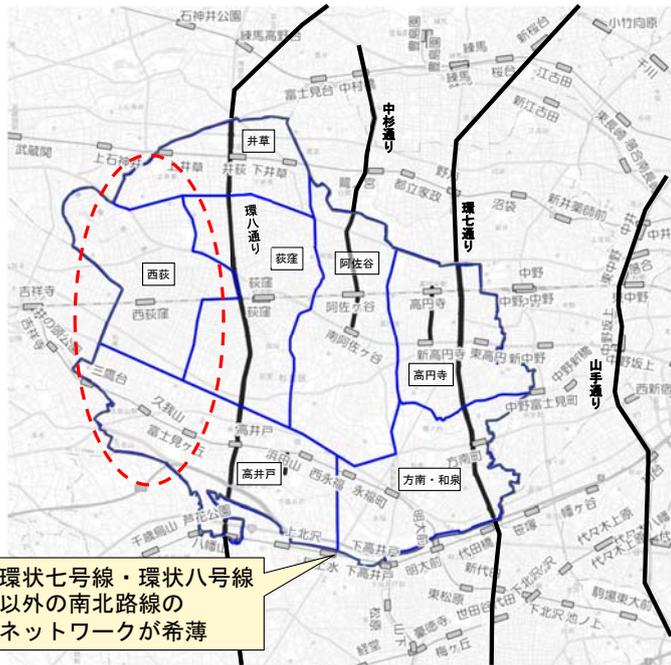
- 経路：各町丁目の重心からICへの経路を設定。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼各地域からの最短ルート（現況）

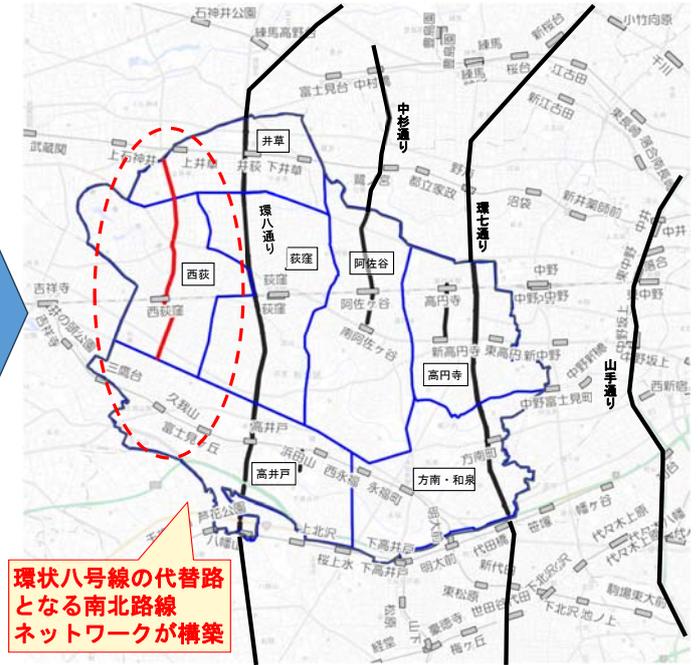


・補助132号線の整備により、環八通りの代替路となる南北路線ネットワークが構築されます。

杉並区内の南北路線（現況）



杉並区内の南北路線（補助132号線整備時）



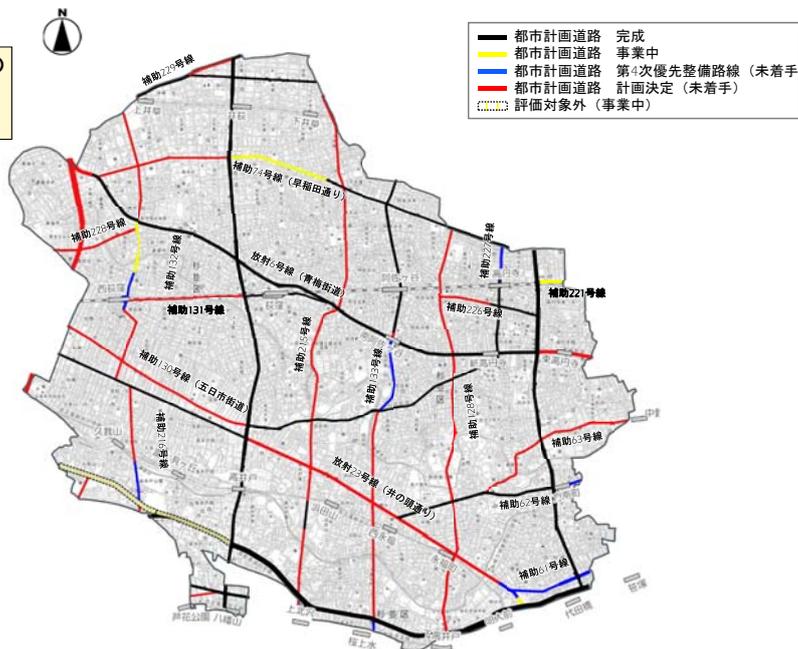
杉並区7地域の境界
 整備済みの南北路線
 補助132号線

補足

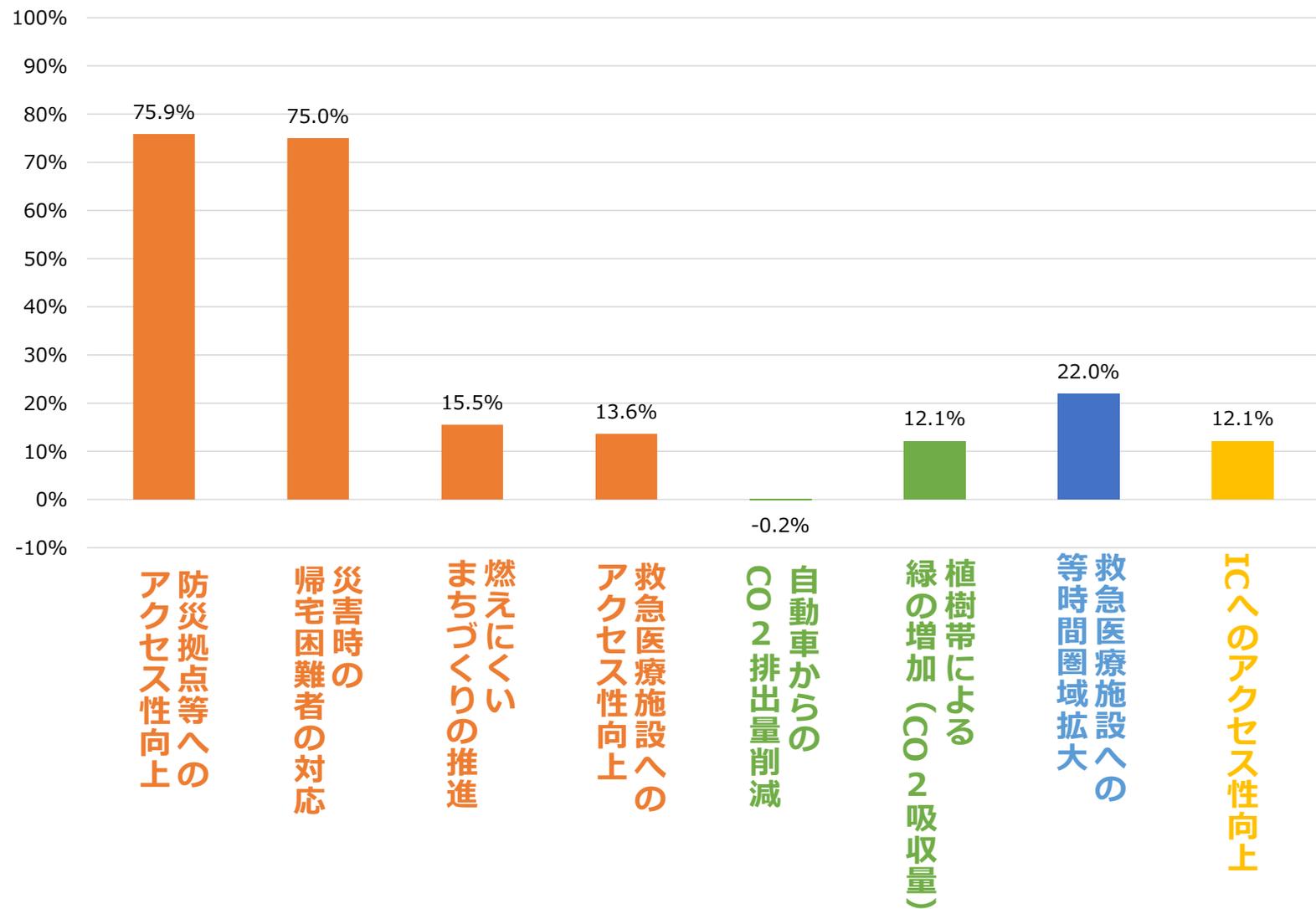
●杉並区の南北路線

- ・杉並区の都市計画道路は、南北方向の整備が遅れています。
- ・現状、杉並区の南北の幹線道路は環状七号線・環状八号線のみであり、交通が集中しています。

東西方向は完成や事業中の路線が多いが、南北方向は少ない



現状に対する整備効果



観点	整備効果指標	指標の内容	整備前(現状)	整備後(将来)	効果
防災	1 防災拠点等へのアクセス性向上	地域内輸送拠点から震災救援所への平均アクセス時間	29分	7分	75.9%
	2 災害時の帰宅困難者の対応	駅等から一時滞在施設等への平均アクセス時間	120分	30分	75.0%
	3 燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率	67.7%	78.2%	15.5%
	4 救急医療施設へのアクセス性向上	高井戸地域から救急医療施設へのアクセス時間	22分	19分	13.6%
環境	5 自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2排出量	300,871 t-CO2	301,422 t-CO2	-0.18%※
	6 植樹帯による緑の増加	杉並区全体のCO2吸収量	2,919 t-CO2	3,273 t-CO2	12.1%
暮らし	7 救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内で到達できる町丁目数	41町丁目	50町丁目	22.0%
	8 歩行者・自転車の安全確保	幅員の広い規格歩道の設置による歩行者・自転車の安全性・快適性が確保			
活力	9 交通結節点の形成と連携強化	駅へのアクセス性向上や駅前広場等の拠点の形成			
	10 ICへのアクセス性向上	井草地域から永福ICへのアクセス時間	33分	29分	12.1%
	11 南北路線の強化	環八通りの代替路となる南北路線ネットワークの構築による隣接区も含めたアクセス性の向上			

※樹種や間隔によってCO2吸収量が変更する

■地域毎の効果

05 整備効果 (高円寺地域)

高円寺地域の整備効果

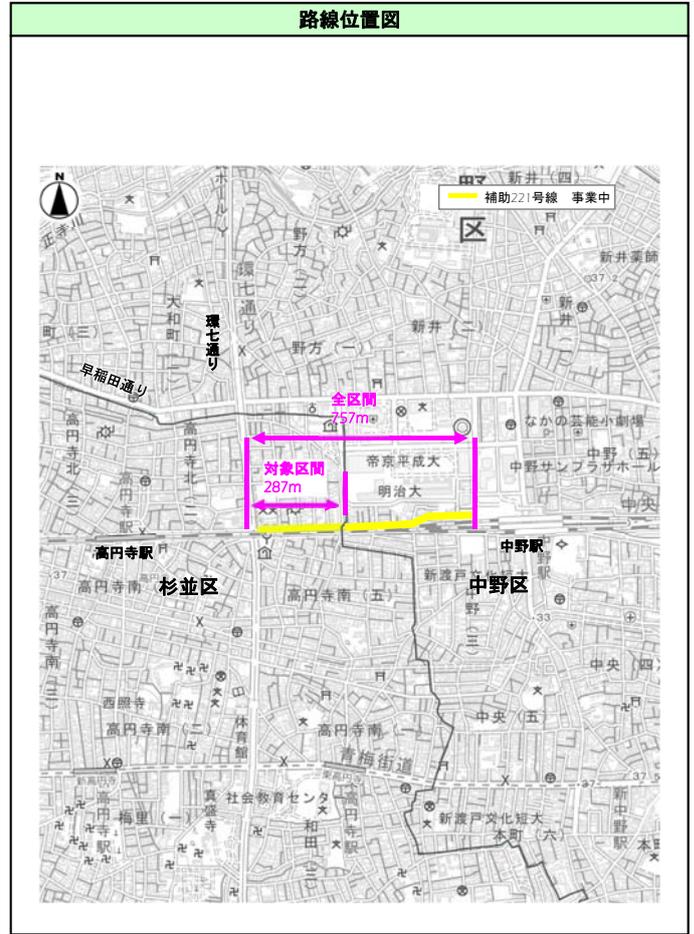
都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけでなく、定量化が出来ないそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらえず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

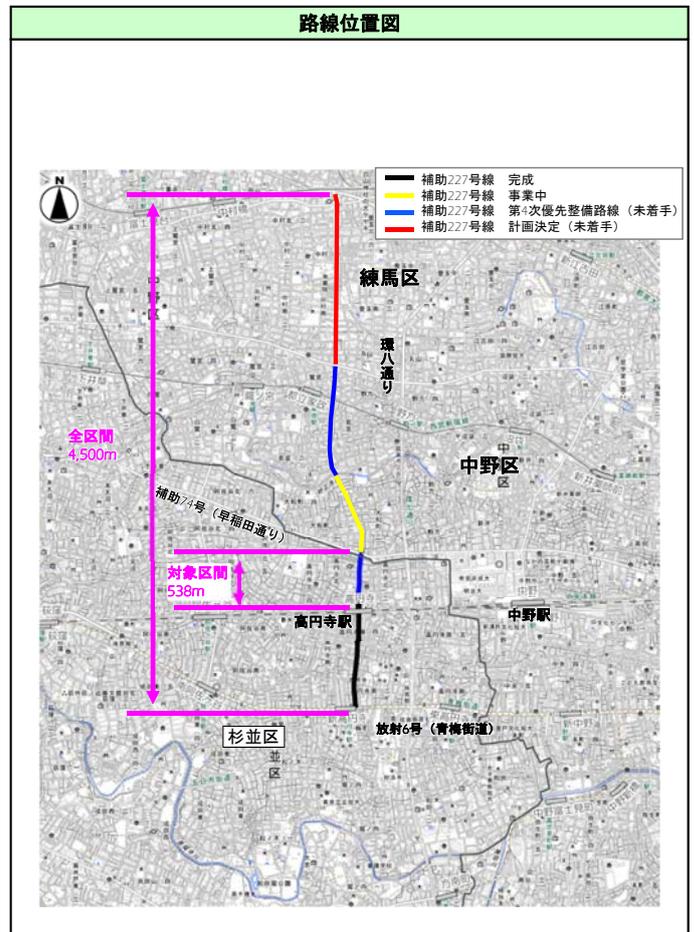
高円寺地域の都市計画道路の路線概要（補助221号線）

路線概要			
		区内区間	全区間
路線概要	路線名	補助221号線	
	区間	環状7～中野区境	補助223交通広場～杉並区境
	幅員	16m（現道幅員5m）	
	告示年月	昭和41年7月30日（建告第2428号）	
進捗状況	計画延長	287m	757m
	完成延長	0m	0m
	事業中延長	287m	757m（杉並区、中野区）
	未着手延長	0m	0m
	完成率	0.0%	0.0%
	計画名	位置づけ	
上位・関連計画による位置づけ	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（環状7～中野区境間、補助223交通広場～杉並区境間）	
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	<ul style="list-style-type: none"> 住民との合意形成を図りつつ、整備にあわせ無電柱化を進めるなど、防災性、安全性の向上を図る みどりの軸（環状7～中野区境間） 	
	東京都無電柱化計画（東京都）	整備効果の高い路線	
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線	



高円寺地域の都市計画道路の路線概要（補助227号線）

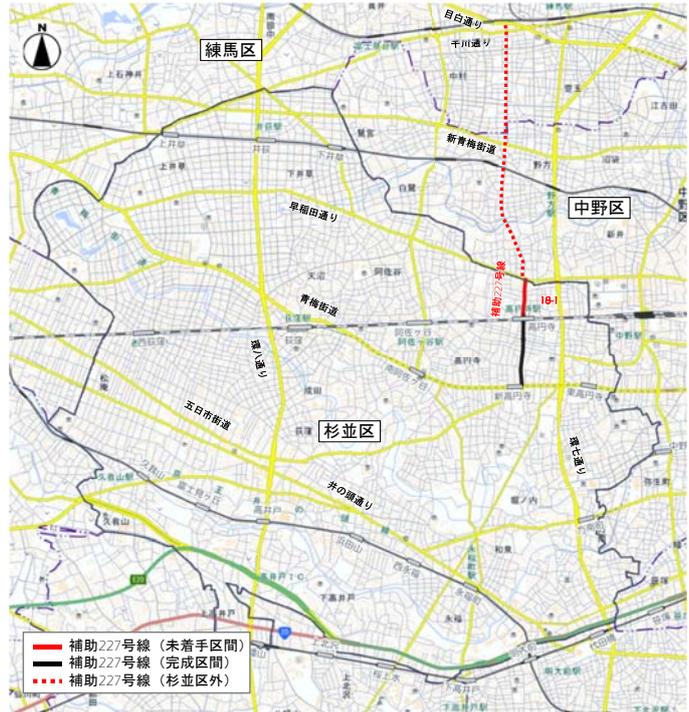
路線概要			
		区内区間	全区間
路線概要	路線名	補助227号線	
	区間	杉並区高円寺南2丁目～高円寺北2丁目	杉並区高円寺南2丁目～練馬区中村北1丁目
	幅員	15～23m（現道幅員8m）	
	告示年月	昭和41年7月30日（建告第2428号）	
進捗状況	計画延長	1,341m	4,500m
	完成延長	803m	803m（杉並区）
	事業中延長	0m	710m（中野区）
	未着手延長	538m	2,987m（杉並区、中野区、練馬区）
	完成率	59.9%	17.8%
	計画名	位置づけ	
上位・関連計画による位置づけ	東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（補助74号線～高円寺駅北口間、妙正寺川～補助76号線間）	
	防災都市づくり推進計画（東京都）	一般延焼遮断帯	
	東京都緊急輸送道路ネットワーク計画	練馬区目白通り以南約300mは二次路線に指定済	
	杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	みどりの軸（補助74号線～高円寺駅北口間）	
	東京都無電柱化計画（東京都）	整備効果の高い路線	
	杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線	



期待される整備効果【高円寺地域】

- 補助227号および補助221号の区間評価結果を基に、以下の整備効果を算出しました。なお、着目した指標は以下のとおり。
- 【防災】 防災拠点へのアクセスや延焼遮断、不燃化率の改善に関する指標
- 【環境】 自転車利用の促進、緑のネットワーク形成に関する指標
- 【暮らし】 歩行者・自転車の安全確保に関する指標
- 【活力】 南北路線の強化など、道路ネットワークの形成に関する指標

観点	整備効果指標	指標の内容
防災	1 災害時の代替路の拡充	災害対策本部から震災救援所・広域避難場所への代替機能、アクセス時間短縮
	2 災害時の帰宅困難者の対応	震災救援所・広域避難場所への避難時間短縮（徒歩）
	3 消防活動空間の確保	消防活動困難区域の改善
	4 燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率の改善
環境	5 自動車からのCO2排出量削減	都計道整備に伴う速度向上によるCO2排出量削減 ※交通量推計を基に算出
	6 植樹帯による緑の増加	植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮らし	7 バスの定時性確保	現行ルートを代替するバス路線の整備
	8 歩行者・自転車の安全確保	歩道設置による歩行者・自転車の安全確保
活力	9 ICへのアクセス性向上	ICへのアクセス時間短縮
	10 駅間アクセス性の向上	JR高円寺駅～西武都立家政駅、中野駅間のアクセス時間短縮
	11 南北路線の強化	環七通り・環八通り以外の南北方向の幹線道路の整備



効果1【防災】：災害時の代替路の拡充①

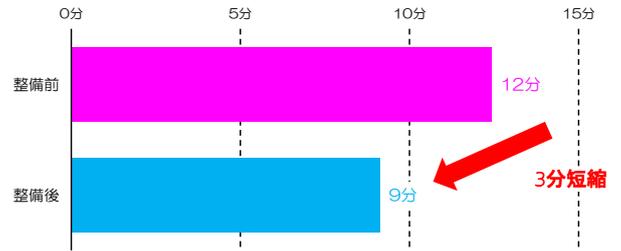
補助227号線

- ・震災が発生した場合、杉並区役所本庁舎が災害対策本部となり、震災救援所等に支援物資を配分・輸送する拠点となります。
 - ・しかし区内の震災救援所等はアクセス道路の幅員が狭い箇所が多く、災害時には通行不可となる可能性があります。
- ⇒補助227号線の整備により、災害対策本部と震災救援所等を結ぶ代替路を形成し、確実な輸送・避難路を確保します。

杉並区役所（災害対策本部）から震災救援所へのアクセスルート



災害対策本部→震災救援所の所要時間の変化



▼避難路の確保イメージ



狭い道路では、緊急車両の通行が妨げられ、消火活動などに支障をきたすおそれがあります。

都市計画道路の整備により、緊急車両や避難者がスムーズに通行できるようになります。

出典：東京都HP

効果1【防災】：災害時の代替路の拡充②

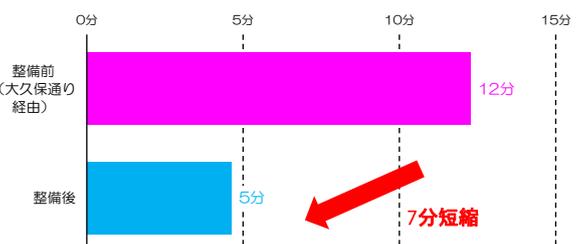
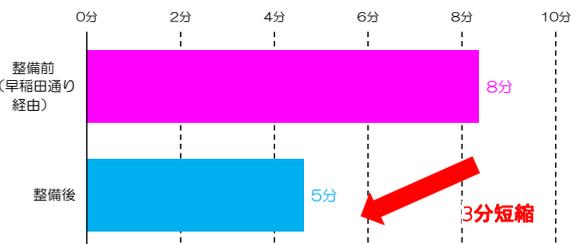
補助221号線

- ・震災が発生した場合、情報提供場所となる高円寺駅から、広域避難場所である中野区役所一帯への物資輸送等が実施されることが想定されます。
 - ・しかし現状では、高円寺駅から中野区役所一帯へは道路によるアクセス性が弱く、災害時には大きな遅れが生じる可能性があります。
- ⇒補助221号線の整備により、高円寺駅から広域避難場所への所要時間が短縮します。

情報提供場所（高円寺駅）から広域避難場所（中野区役所一帯）へのアクセスルート



高円寺駅→中野区役所一帯の所要時間の変化



●災害対策本部とは

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

●震災救援所とは

・避難をする場所や避難生活を送る場所。震度5以上の地震が発生した際などに、区立小中学校等に開設される。また、支援物資の配給や支援に関する情報が集まる拠点にもなる。

●特定整備路線とは

・特定整備路線は、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通路となるなど、整備地域の防災性の向上を図る都施行の都市計画道路であり、東京都では28区間・約25kmで整備を進めている。関係権利者の皆さまに対して生活再建支援を行いながら、整備を推進していく。

●広域避難場所とは

・震災時に発生する延焼火災から身を守るために一時的に避難する場所。東京都震災対策条例に基づいて指定されており、大規模公園や広場などが指定されている。

●情報提供場所とは

・区の計画では、災害関連情報を国・都・警察・消防・鉄道事業者・公共機関等から収集し、滞留者への情報提供の場として、駅周辺に情報提供ステーションを設置することとしている。

●震災救援所や広域避難場所への所要時間が長くなると、、

・怪我人の応急処置の遅れ
・生活必需品等の供給の遅れ などが懸念される。

●アクセス時間 算出条件

・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

効果2【防災】：災害時の帰宅困難者の対応①

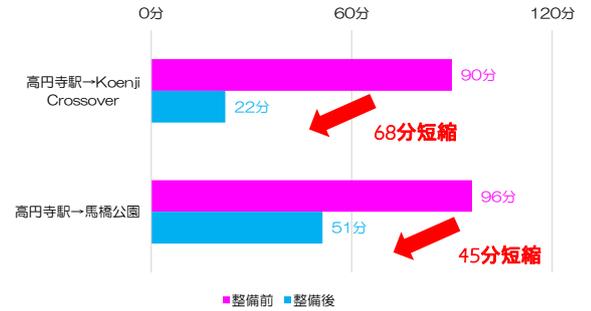
補助227号線

・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
 ⇒広い歩道を有する補助227号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、震災救援所等への避難時間が短縮されます。

高円寺駅から一時滞在施設等への避難ルート



高円寺駅→震災救援所の避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

11

効果2【防災】：災害時の帰宅困難者の対応②

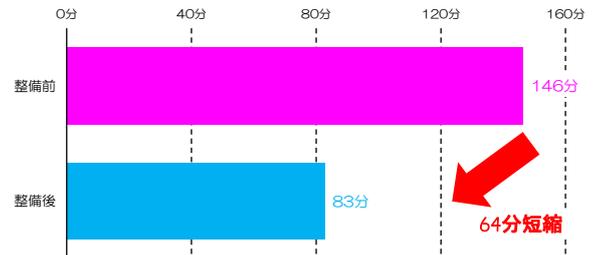
補助221号線

・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
 ⇒広い歩道を有する補助221号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、中野区役所一帯への避難時間が短縮されます。

高円寺駅 (情報提供場所) から中野区役所一帯への避難ルート



高円寺駅→中野区役所一帯の避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

12

●**災害対策本部とは**

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

●**一時滞在施設とは**

・帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設。

●**広域避難場所とは**

・震災時に拡大する火災から安全を確保するために設置された、公園・緑地、住宅団地、学校等のオープンスペースによる広域的な避難場所。

●**情報提供場所とは**

・区の計画では、災害関連情報を国・都・警察・消防・鉄道事業者・公共機関等から収集し、滞留者への情報提供の場として、駅周辺に情報提供ステーションを設置することとしている。

●**避難時間算出条件**

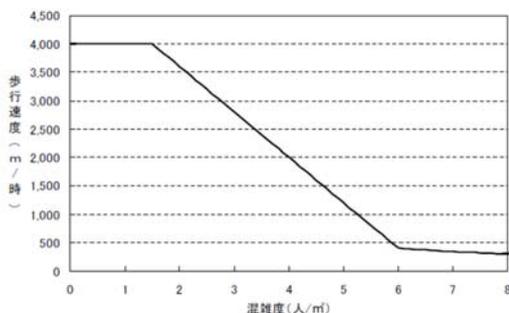
・経路：現況で狭いルートを通る必要がある避難経路を設定。

・歩行速度：【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時

【整備後】幅員の広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時

※帰宅行動シミュレーション結果について（内閣府）を参照。

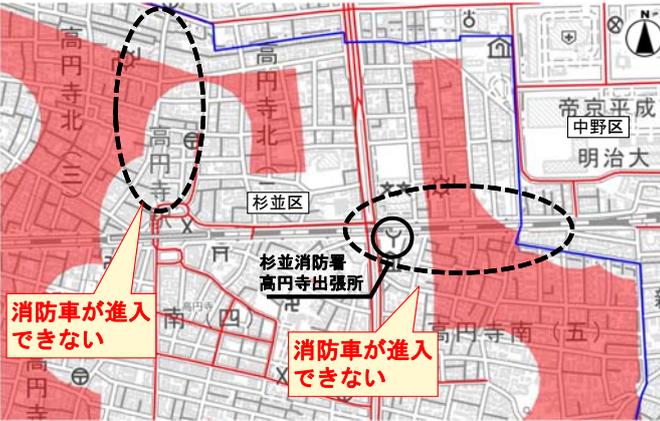
自由歩行が可能とされる1.5人/m²の場合の歩行速度は4,000m/時



出典：帰宅行動シミュレーションの結果について

・高円寺地域は幅員が狭い道路が多く、火災が発生した際に消防車の進入ができない「消防活動困難区域」が多い状況です。
→補助227号線・補助221号線の整備により消防車が進入可能となり、火災発生時の迅速な消火活動に寄与します。

整備前



整備後



→補助227号線・補助221号線の整備により、
消防車が進入でき、消火ホースが届く区域が拡大

- 消防活動困難区域
- 補227・補221整備により解消されるエリア
- 補助227号線・補助221号線（未整備区間）
- 幅員6m以上の道路（消防車進入可能）
- 杉並区境

補足

●算出条件

- ・消防活動困難区域：消防車が進入可能な幅員6m以上の道路から、消火ホースが届く範囲（140m）外のエリア。
- ・都市計画道路の幅員は6m以上であるので、その沿道140mは消火ホースが届くようになる。

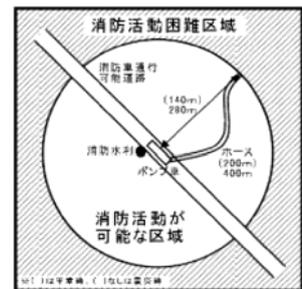
▼杉並消防署 高円寺出張所



▼消防車の進入が難しい道路イメージ

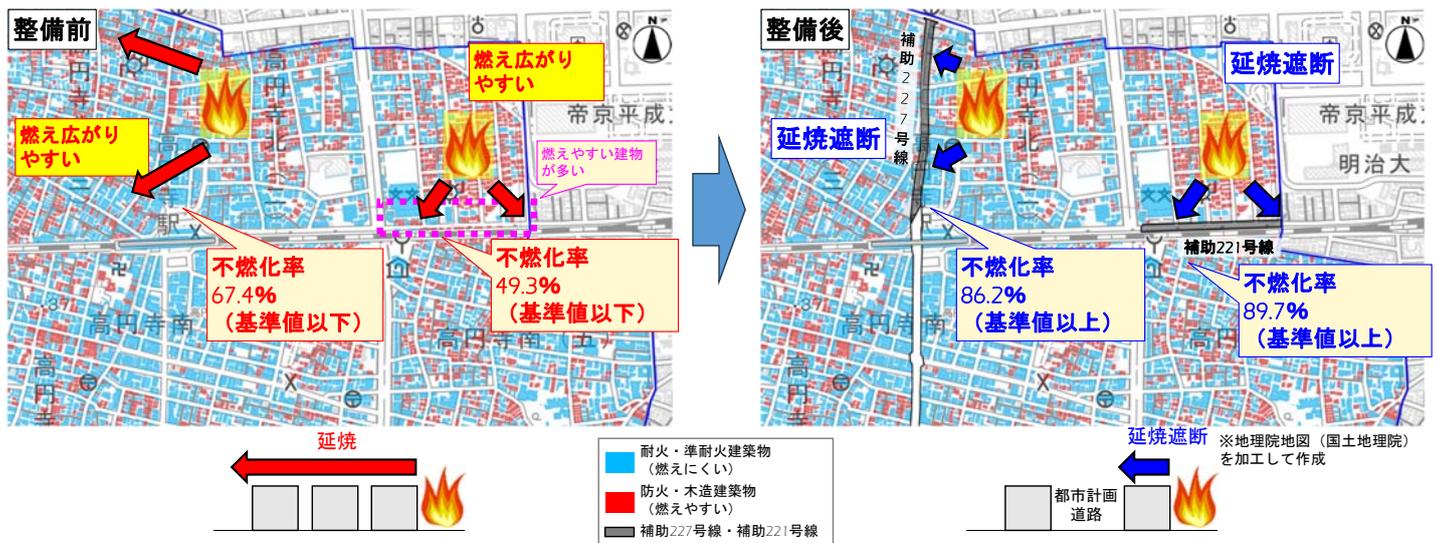


▼消防活動困難区域イメージ

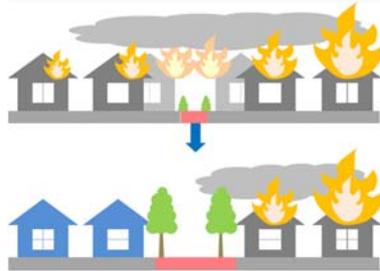


出典：すぎなみの道づくり（杉並区）

・高円寺地域は、現状、火災に弱い（燃えやすい）建物が密集しています。
 ・このような地域で火災が発生した場合、周辺に広く燃え広がる可能性があるため、幅員の広い道路や燃えにくい建物などの延焼遮断帯を整備し、地域の不燃化率を下げることがあります。
 ⇒補助227号線の整備や周辺建物の不燃化により、火災の発生・拡大を防ぎ、地域としての防火対策が進みます。



▼防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



▼現状は幅員が狭く燃えやすい建物が多い（高円寺北）



出典：杉並区HP

補足

●不燃化率

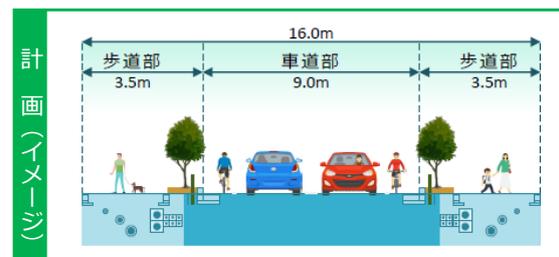
- ・全建物のうち燃えにくい建物がどれくらいあるかを表した指標。
- ・不燃化率 = (耐火建築物面積 + 準耐火建築物面積 × 0.8) ÷ 全建物面積
- ⇒値が高いほど燃えにくい
- ・都市計画道路の計画幅員の沿道5mの範囲を対象に算出

●延焼遮断帯

- ・市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。
- ・道路の場合は、幅員によって延焼遮断機能を発揮する不燃化率が設定されており、補助227号線（幅員18.0～21.5m）、補助221号線（幅員16m）の場合は不燃化率60%以上で機能を発揮する。



現状



計画（イメージ）

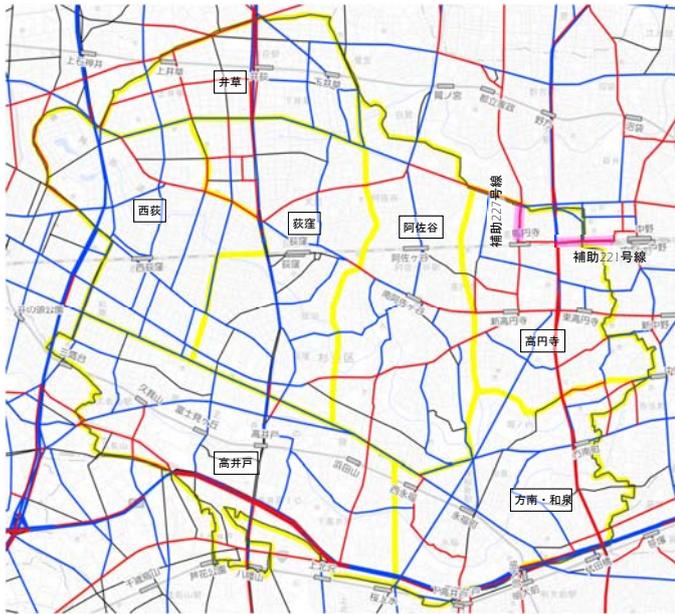
延焼遮断帯の形成 (機能を発揮する条件)	
幅員	沿道の不燃化率
27m以上	条件なし
24m以上27m未満	40%以上
16m以上24m未満	60%以上
11m以上16m未満	80%以上

【現道】幅員は5.45mのため、延焼遮断帯の条件を満たしていない

【整備後（計画）】幅員が16mの場合、沿道の不燃化率が60%以上で機能を発揮する ⇒補助227号線(幅員:18~21.5m)では沿道の不燃化率86.2%、補助221号線(幅員:16m)では沿道の不燃化率89.7%のため、延焼遮断帯として機能する

- 区内の都市計画道路の整備により、交通状況の変化が見込まれ、地域のCO2排出量が削減されることが期待されます。
- ただし、一部地域では交通量の増加により、CO2排出量の増加が見込まれます。

都市計画道路整備による交通状況の変化

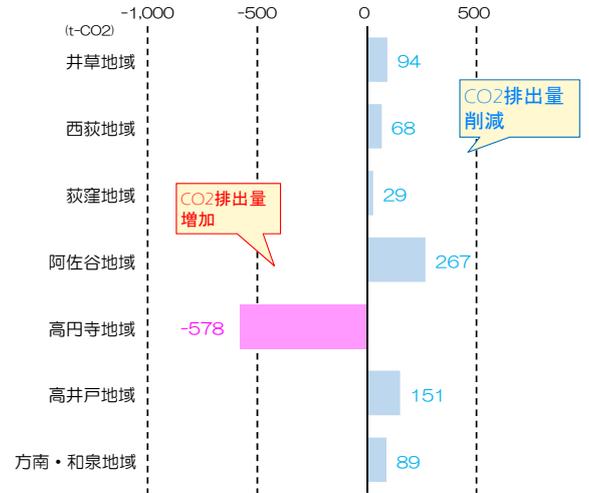


※交通量推計結果

多くの地域の交通量が減少

- 杉並区7地域の境界
- 交通量増加
- 交通量減少
- 上記以外

CO2の削減量



▼ 渋滞中はCO2排出量が多い

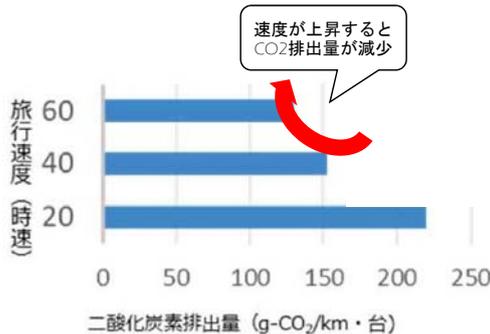


出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

補足

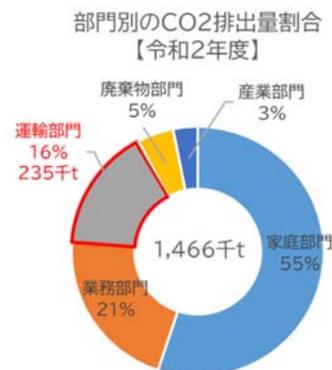
- 車の速度とCO2排出量の関係
 - 車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少。
- 1t-CO2の規模感
 - 1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当
- CO2排出量 算出条件
 - 「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
 - 現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

▼ 車からのCO2排出量は、速度に関係



出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要(国土交通省)を基に作成

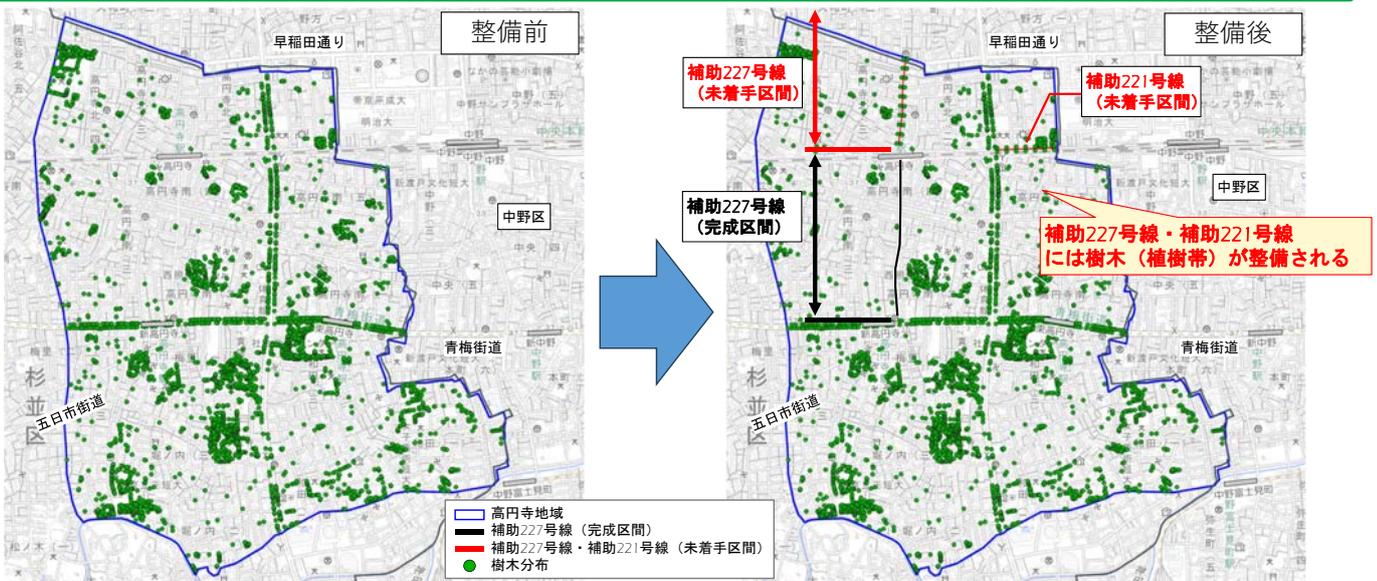
▼ 杉並区におけるCO2排出量



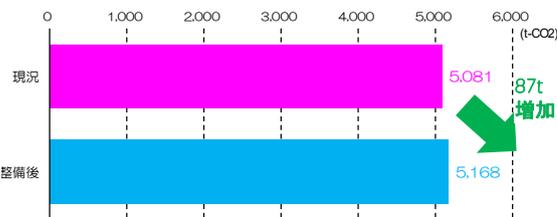
出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

- ・緑は生活に潤いや安らぎをもたらす、地球環境の改善に寄与します。
- ・都市計画道路の整備によりケヤキ等の街路樹が増え、潤いのある景観創出や環境負荷軽減に寄与します。

高円寺地域の樹木分布



高円寺地域のCO2吸収量



88tは、ケヤキ約60本が1年間に吸収するCO2量に相当



▼道路への植樹イメージ



出典：「なじみがない、杉並！」

補足

●算出条件

- ・植樹帯が整備されている路線である補助133号線（完成区間）の延長・樹木本数から平均間隔を算出し、補助227号線および補助221号線の延長に当てはめて樹木本数を算出。
- ・上記の値から、現況で計画幅員上にある樹木本数を減じた。

【補助133号線（完成区間）の樹木】

- ・延長=1,950m・・・①
- ・樹木本数=166本・・・②
- ・樹木平均間隔=12m・・・③ (①/②)

【補助227号線の樹木】

- ・計画延長=538m・・・④
- ・計画幅員に重なる樹木本数=0本・・・⑤

【補助221号線の樹木】

- ・計画延長=287m・・・⑥
- ・計画幅員に重なる樹木本数=6本・・・⑦

【高円寺地域の樹木本数】

- ・現況=3,629本・・・⑧ (GIS上※1で集計)
- ・整備後=3,692本・・・⑧+④/③+⑥/③-⑦ (⑤+⑦)

【高円寺地域のCO2吸収量】

- ・現況=5,081 t-CO2・・・⑥×1.4※2
- ・整備後=5,168 t-CO2・・・⑦×1.4

▼単木の年間総CO2吸収量の概算表 (kgCO2/y)

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量(総光合成量)の概算表(単位:kgCO2/y)

DBHまたはD ₀ (cm)	樹高H(m)	落葉広葉樹高木*1	常緑広葉樹高木*2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4~5	250	180	53
15	6~7	530	320	140
20	8~10	700	530	—
25	10~13	1100	700	—
30	12~16	1400	1100	—
40	16~21	2500	1800	—
50	20~25	3500	2500	—

注) 高木はDBH(胸高直径)、中低木はD₀(根元直径)を用いる。
※1: マツ類を含む。 ※2: マツ類以外の針葉樹を含む

出典：大気浄化植樹マニュアル(独立行政法人環境再生保全機構)

※1) GIS(地理情報システム)：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム
 ※2) 1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量
 ※3) あくまでケヤキでの試算であり、樹種や間隔によってCO2吸収量が変わる

- 補助221号線が整備されることで、規格歩道の設置等が進み、歩行者・自転車の安全性や快適性が確保されます。
- また、補助221号線の整備により通学路の安全性が確保されます。

補助221号線 現道の様子



出典：杉並区HP

歩道がなく幅員が狭いことから、歩行者・自転車が危険な状況

補助221号線 幅員構成



出典：杉並区HP



補助221号線
計画位置
→規格歩道なし

▲杉並区内の規格歩道の設置状況

自転車レーンの整備イメージ



出典：杉並区自転車ネットワーク計画（平成29年3月）

補足

●生活道路と都市計画道路

- 杉並区では幅員の狭い生活道路が多く、そのような道路に自動車・歩行者・自転車が混在しており、交通事故リスクが高い。
- 補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、歩道・自転車レーンの設置や、生活道路への自動車の流入減少を図り、交通事故リスクを減らす必要がある。

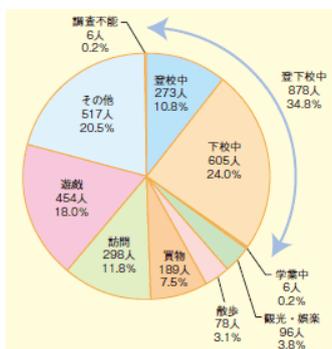
●規格歩道

- 縁石などで段差を設けて、自動車道と歩道を分離している箇所

●通学路での事故

- 小学生の歩行中の死者重傷者数を見ると、登下校中が3割以上を占めている。
- 杉並区内においても歩道がなく危険な通学路が多いため、整備が必要。
- 杉並区は通学路の歩道設置率が低く、通学路の安全を確保するための整備が必要。

▼小学生の状態別死者重傷者数
(平成29年～令和3年合計)



出典：警察庁資料

▼杉並区内の歩道が無い通学路



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

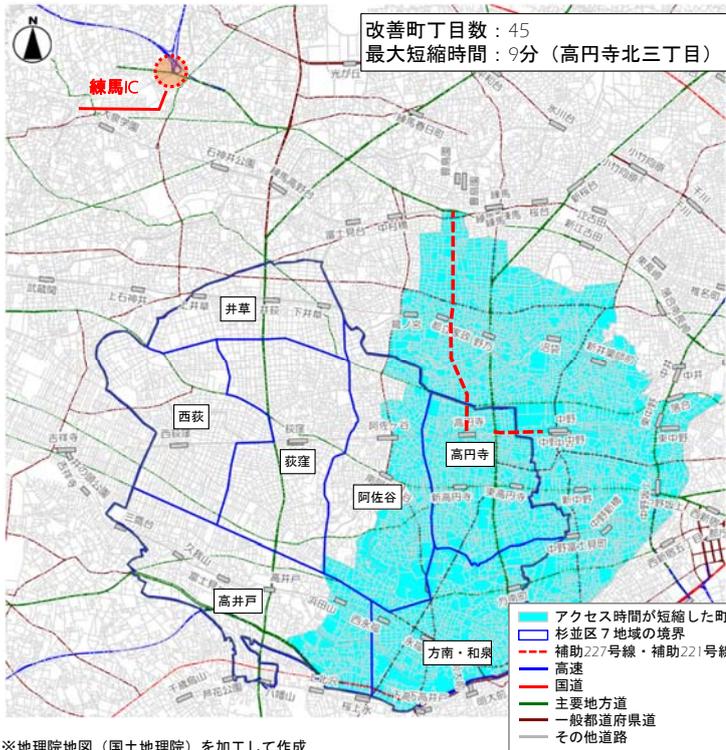
▼歩道設置による安全確保の例



出典：内閣府HP

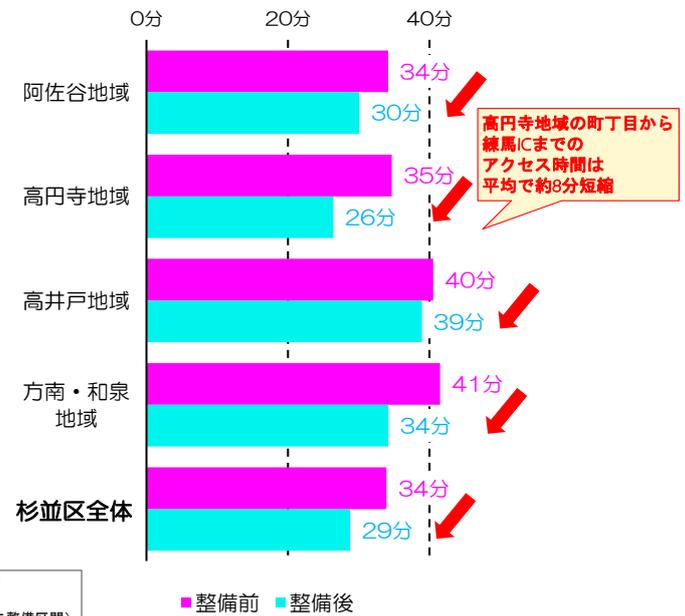
- 補助227号線の整備によって、**練馬ICへのアクセス時間の短縮**が図られます。
- ICへのアクセス時間短縮により、**高速道路ネットワークとのアクセス性が向上**。
- なお補助227号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮**が可能になります。

補助227号線整備によりアクセス時間の短縮が図られる町丁目
(練馬IC)



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

地域別 平均アクセス時間の変化
(各町丁目から練馬IC)

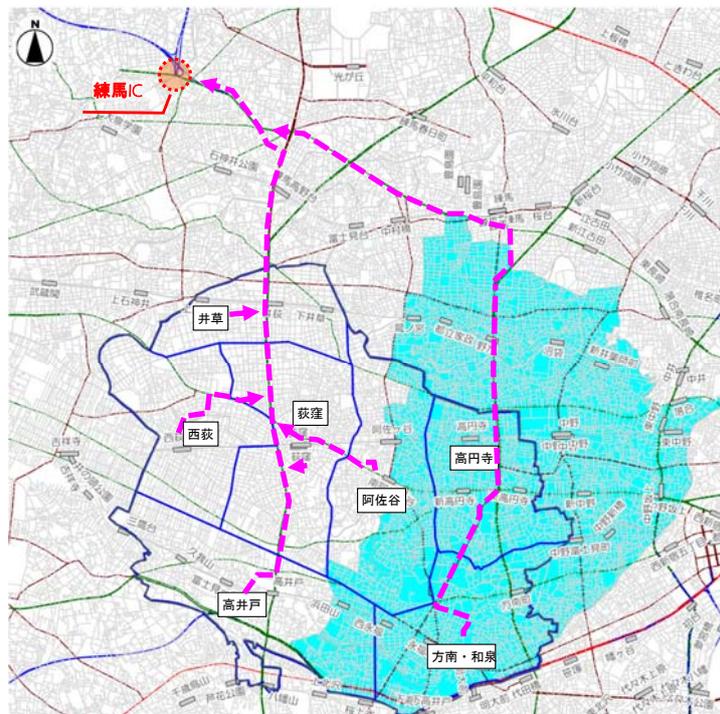


補足

●アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心からICへの経路を設定。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼各地域からの最短ルート（現況）

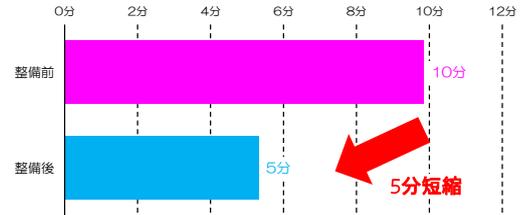


・JR中央線と西武新宿線の各駅は東西方向に並行となっており、その駅間アクセスの結びつきは弱いものとなっており、時間的損失だけでなく、人の流れの阻害にもつながります。
 ⇒補助227号線の整備によりJR高円寺駅と西武都立家政駅の駅間アクセス性が向上し、所要時間短縮や人の流れの創出につながります。

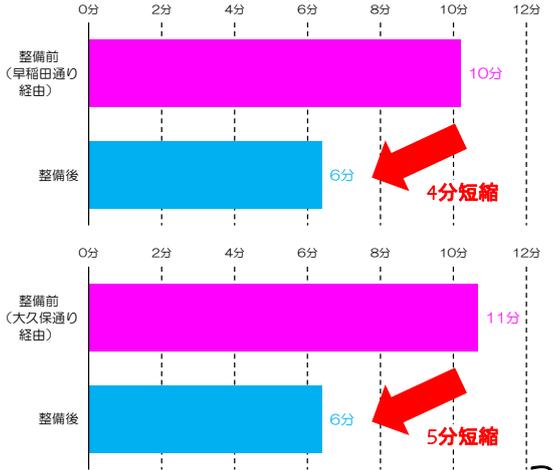
高円寺駅から周辺駅へのアクセルート



高円寺駅→都立家政駅の所要時間の変化



高円寺駅→中野駅の所要時間の変化



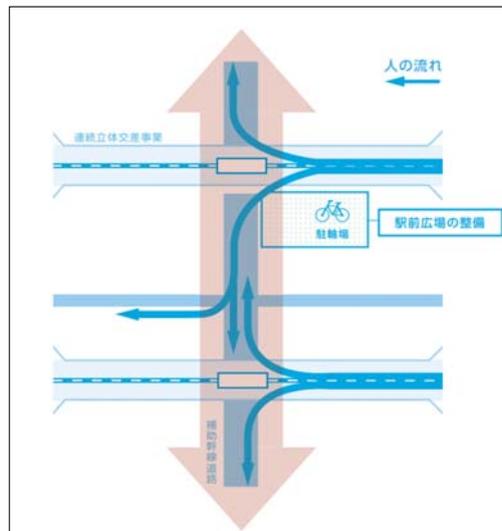
補足

●アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

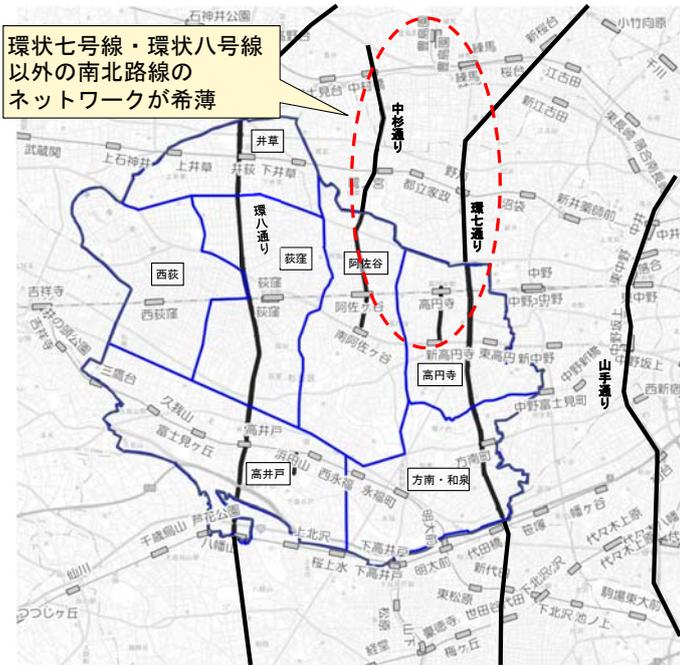
▼駅間アクセス道路による人の流れのイメージ

駅間を結ぶ道路により駅周辺に人の流れを創出

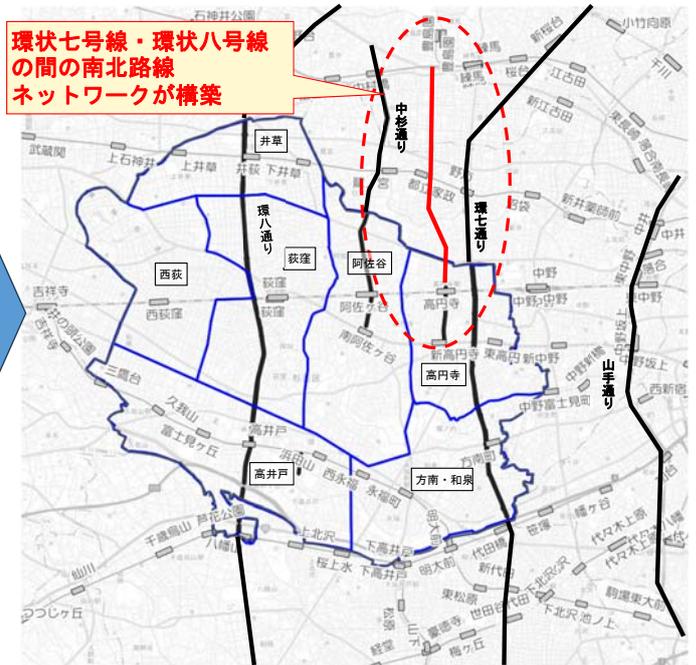


・補助227号線の整備により、中野区や練馬区をつなぐ南北路線ネットワークが構築されます。

杉並区内の南北路線（現況）



杉並区内の南北路線（補助227号線整備時）



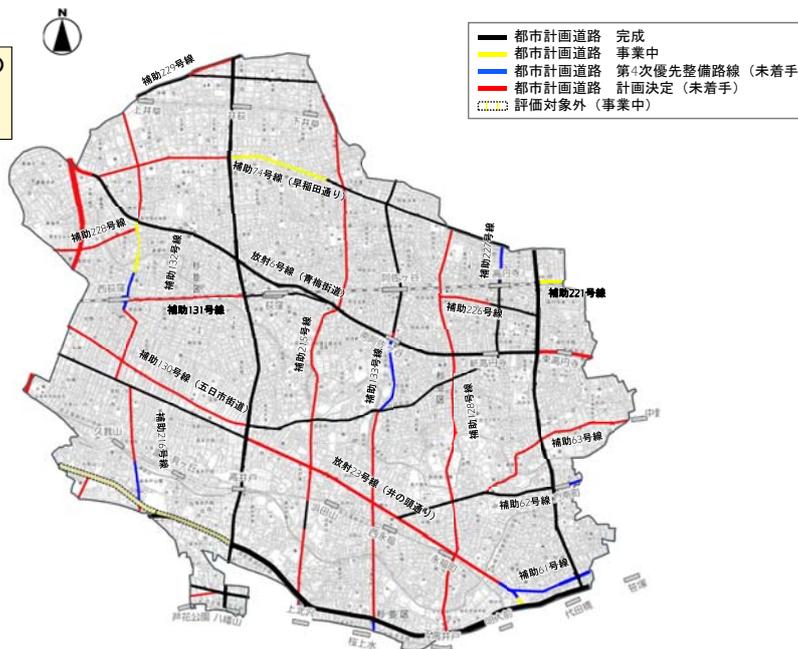
▭ 杉並区7地域の境界
▬ 整備済みの南北路線
▬ 補助227号線

補足

●杉並区の南北路線

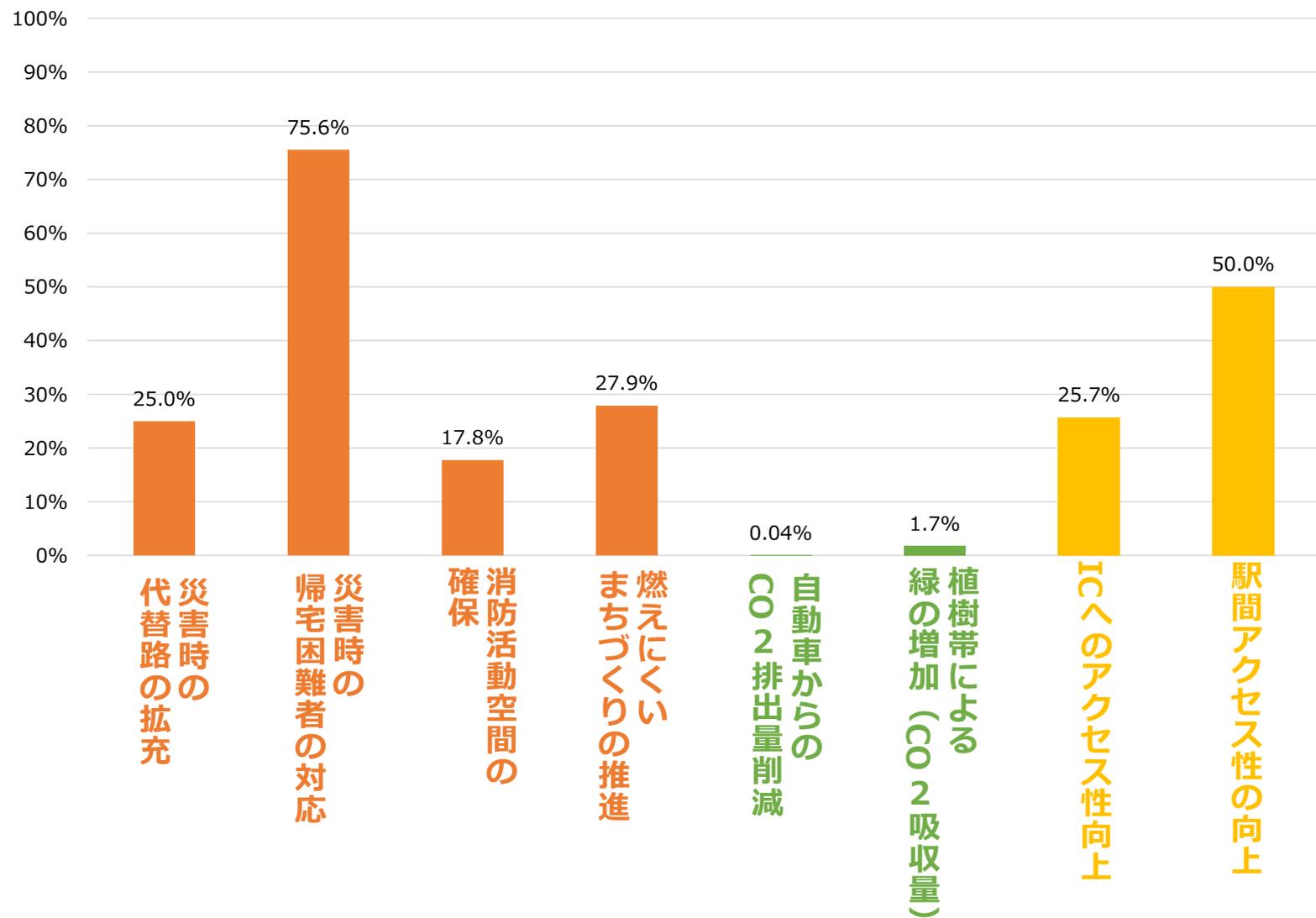
- ・杉並区の都市計画道路は、南北方向の整備が遅れています。
- ・現状、杉並区の南北の幹線道路は環状七号線・環状八号線のみであり、交通が集中しています。

東西方向は完成や事業中の路線が多いが、南北方向は少ない



高円寺地域の整備効果まとめ

現状に対する整備効果



観点	整備効果指標	指標の内容	整備前(現状)	整備後(将来)	効果
防災	1 災害時の代替路の拡充	災害対策本部から震災救援所へのアクセス時間	12分	9分	25.0%
	2 災害時の帰宅困難者の対応	駅等から一時滞在施設等への平均アクセス時間	90分	22分	75.6%
	3 消防活動空間の確保	沿線地域の消防活動困難区域面積	495,729㎡	407,714㎡	17.8%
	4 燃えにくいまちづくりの推進	補助227号線沿線の不燃化率	67.4%	86.2%	27.9%
環境	5 自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2排出量	301,047 t-CO2	300,927 t-CO2	0.04%※
	6 植樹帯による緑の増加	杉並区全体のCO2吸収量	5,081 t-CO2	5,168 t-CO2	1.7%
暮らし	7 バスの定時性確保	現行ルートを代替するバス路線の整備による定時性の向上			
	8 歩行者・自転車の安全確保	幅員の広い規格歩道の設置による歩行者・自転車の安全性・快適性が確保			
活力	9 ICへのアクセス性向上	高円寺地域から練馬ICへのアクセス時間	35分	26分	25.7%
	10 駅間アクセス性の向上	高円寺駅から都立家政駅へのアクセス時間	10分	5分	50.0%
	11 南北路線の強化	環七通り・環八通りの間の南北路線ネットワークの構築による隣接区も含めたアクセス性の向上			

※樹種や間隔によってCO2吸収量が変更する

■地域毎の効果

06 整備効果 (阿佐谷地域)

阿佐谷地域の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけでなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらえず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

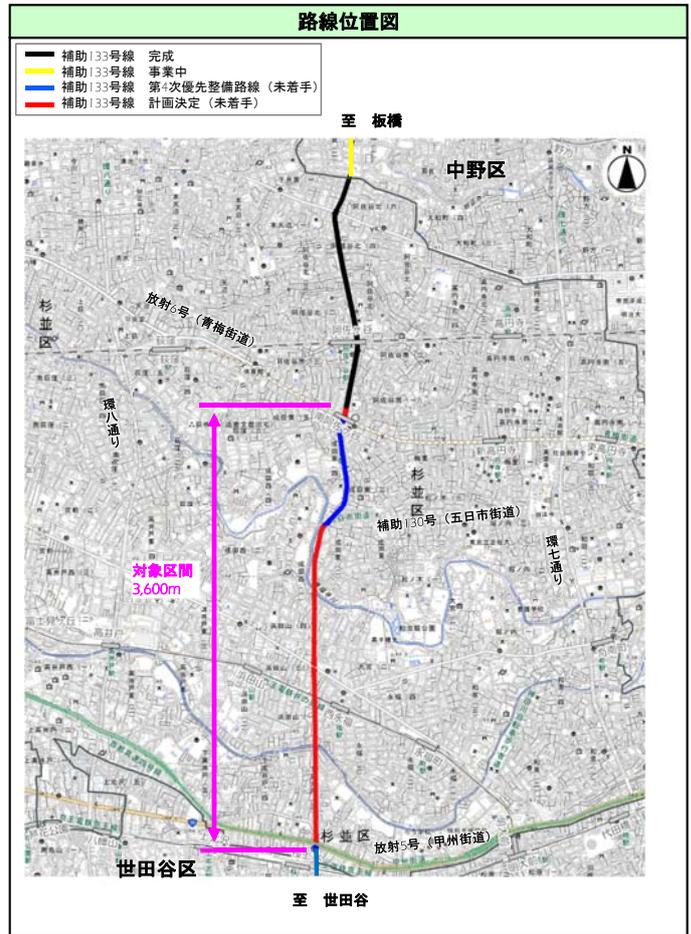
令和7年6月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

1

阿佐谷地域の都市計画道路の路線概要路線概要（補助133号線）

路線概要		
路線概要	路線名	補助133号線
	通称名	中杉通り
	区間	阿佐谷北6丁目～下高井戸1丁目
	幅員	15～23m
進捗状況	告示年月	昭和22年11月26日（戦復告第128号）
	変更告示	昭和41年7月30日（建告第2428号）
	計画延長	5,550m
	完成延長	1,950m
	事業中延長	0m
	未着手延長	3,600m
	完成率	35.1%
計画名	位置づけ	
東京における都市計画道路整備方針（第四次事業化計画）	優先整備路線（放射6号線～補助130号線間、放射5号線～区境間）	
防災都市づくり推進計画（東京都）	主要延焼遮断帯	
東京都緊急輸送道路ネットワーク計画	放射6号線（青梅街道）以北は三次路線に指定済	
杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	防災機能の強化や環境負荷の軽減を図る観点などから効果の検証を行い、必要性を検討	
東京都無電柱化計画（東京都）	推進区間（放射6号線～補助130号線間）	
杉並区まちづくり基本方針（都市計画マスタープラン）	みどりの軸（放射6号線～補助130号線間）	
杉並区バリアフリー基本構想	重点整備地区における「生活関連道路」「特定道路」	
杉並区自転車ネットワーク計画	自転車ネットワーク路線	



3

期待される整備効果【阿佐谷地域】

- 補助133号の区間評価結果を基に、以下の整備効果指標により整備効果を算出しました。なお、着目した指標は以下のとおり。
- 【防 災】 防災拠点へのアクセスや災害時の避難路、また不燃化率の改善に関する指標
- 【環 境】 緑のネットワーク形成に関する指標
- 【暮ら し】 バス路線網の再編・効率化に関する指標
- 【活 力】 南北路線の強化など、道路ネットワークの形成に関する指標

観点	整備効果指標	指標の内容
防災	1 防災拠点等へのアクセス性向上	災害対策本部から震災救援所へのアクセス時間短縮
	2 災害時の帰宅困難者の対応	災害対策本部から広域避難場所へのアクセス時間短縮（徒歩）
	3 燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率の改善
	4 救急医療施設へのアクセス性向上	救急医療施設へのアクセス時間短縮
環境	5 自動車からのCO2排出量削減	都計道整備に伴う速度向上によるCO2排出量削減 ※交通量推計を基に算出
	6 植樹帯による緑の増加	植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮らし	7 公共交通利便性の向上	沿線の不便地域の改善
	8 救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内で到達できる地域の拡大
活力	9 ICへのアクセス性向上	区内のICへのアクセス時間短縮
	10 南北路線の強化	環七通り・環八通り以外の南北方向の幹線道路の整備



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

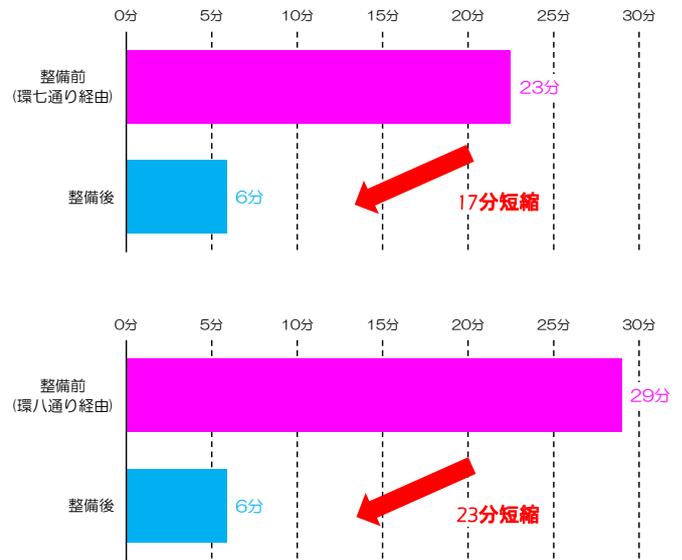
4

- ・震災が発生した場合、災害対策本部が杉並区役所 本庁舎に設置されます。
 - ・しかし、杉並区の南北を連絡する環七通り・環八通りは大渋滞となることが予想され、災害対策本部からの物資等の輸送時間が大幅に増加してしまうことが予想されます。
- ⇒補助133号線の整備により、災害対策本部から震災救援所等への所要時間が短縮します。

杉並区役所（災害対策本部）から震災救援所へのアクセスルート



災害対策本部→震災救援所の所要時間の変化



補足

●災害対策本部とは

- ・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救援所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

●震災救援所とは

- ・避難をする場所や避難生活を送る場所。震度5強以上の地震が発生した際などに、区立小中学校等に開設される。また、支援物資の配給や支援に関する情報が集まる拠点にもなる。

●震災救援所への所要時間が長くなると、

- ・怪我人の応急処置の遅れ
- ・生活必需品等の供給の遅れ などが懸念される。

●アクセス時間 算出条件

- ・経路：主に主要幹線道路を通行した場合とした。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼災害対策本部イメージ



※運営訓練の様子

物資や人員の輸送



▼震災救援所（学校など）

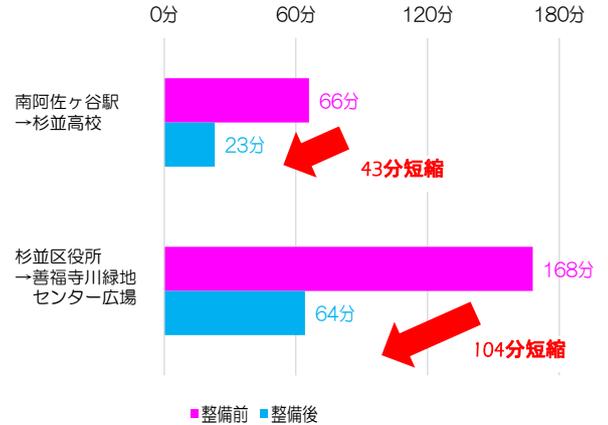


・避難時の歩行速度は、道路の混雑状況によって変化するとされており、避難時には避難者による混雑が予想されます。
 ⇒広い歩道を有する補助133号線の整備により避難時の混雑緩和が図られ、一時滞在施設・広域避難場所への避難時間が短縮されます。

杉並区役所（災害対策本部）から一時滞在施設・広域避難場所への避難ルート



杉並区役所→広域避難場所の避難時間の変化



▼東日本大震災当日の品川駅付近の道路



出典：東京都帰宅困難者対策ハンドブック

補足

●災害対策本部とは

・震災等の災害発生時において杉並区に設置される、全職員が支援物資の調達、震災救護所の開設、各種被災者支援等の災害対策にあたるための対策本部。

●一時滞在施設とは

・帰宅が可能になるまで待機する場所がない帰宅困難者等を一時的に受け入れる施設。

●広域避難場所とは

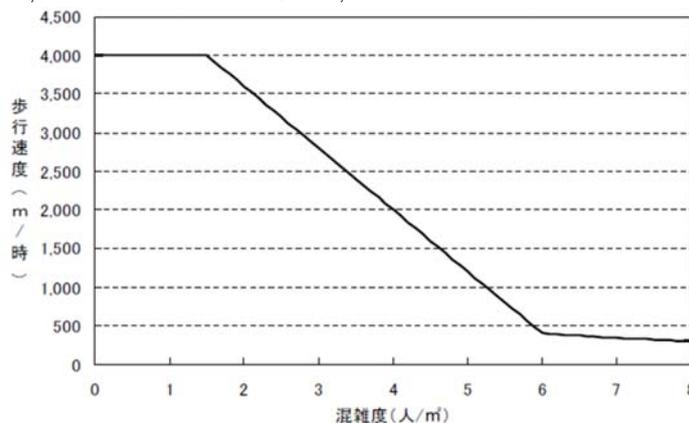
・震災時に拡大する火災から安全を確保するために設置された、公園・緑地、住宅団地、学校等のオープンスペースによる広域的な避難場所。

●避難時間 算出条件

- ・経路：現況で狭いルートを通る必要がある避難経路を設定。
- ・歩行速度：【現況】歩道が狭いまたは無い等の状況により混雑が著しいとして500m/時
 【整備後】幅員の広い歩道が整備されることにより混雑が緩和されるとして2,000m/時

※帰宅行動シミュレーション結果について（内閣府）を参照。

自由歩行が可能とされる1.5人/m²の場合の歩行速度は4,000m/時

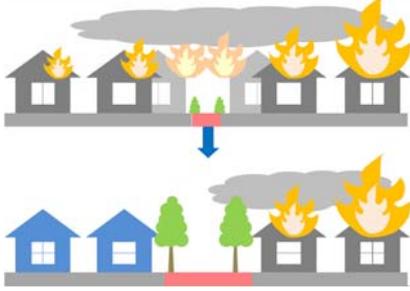


出典：帰宅行動シミュレーションの結果について

・補助133号線整備が計画されている成田東・成田西・浜田山などの地域は、現状、火災に弱い（燃えやすい）建物が密集しています。
 ・このような地域で火災が発生した場合、周辺に広く燃え広がる可能性があるため、幅員の広い道路や燃えにくい建物などの延焼遮断帯を整備し、地域の不燃化率を下げる必要があります。

⇒補助133号線の整備や周辺建物の不燃化により、火災の発生・拡大を防ぎ、地域としての防火対策が進みます。

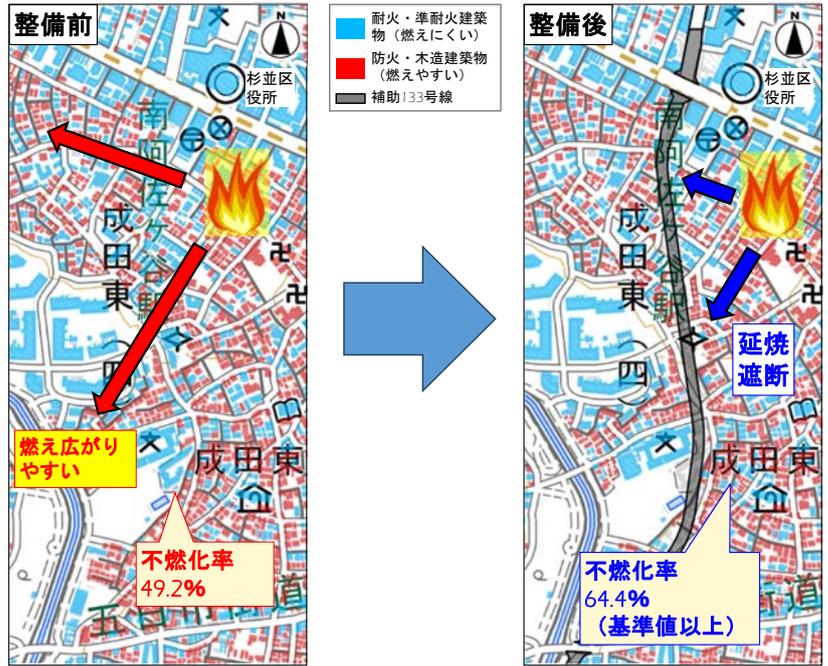
▼防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



▼道路整備による燃えにくいまちづくりの事例



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）
 防災都市づくり推進計画（東京都）



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成



補足

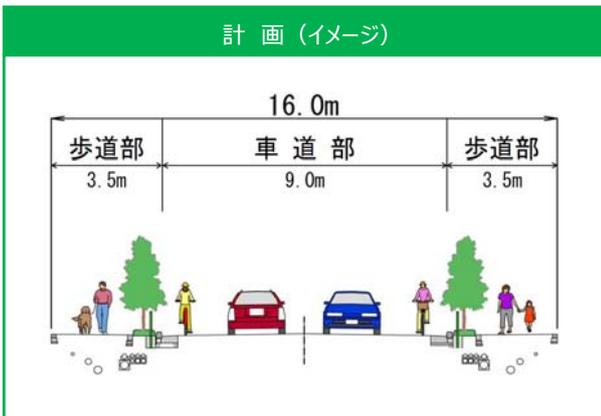
●不燃化率

- ・全建物のうち燃えにくい建物がどれくらいあるかを表した指標。
- ・不燃化率 = (耐火建築物面積 + 準耐火建築物面積 × 0.8) ÷ 全建物面積
- ⇒値が高いほど燃えにくい
- ・都市計画道路の計画幅員の沿道5mの範囲を対象に算出

●延焼遮断帯

- ・市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設およびこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。
- ・道路の場合は、幅員によって延焼遮断機能を発揮する不燃化率が設定されており、補助133号線（幅員15～23m）の場合は不燃化率60%以上で機能を発揮する。

計画（イメージ）



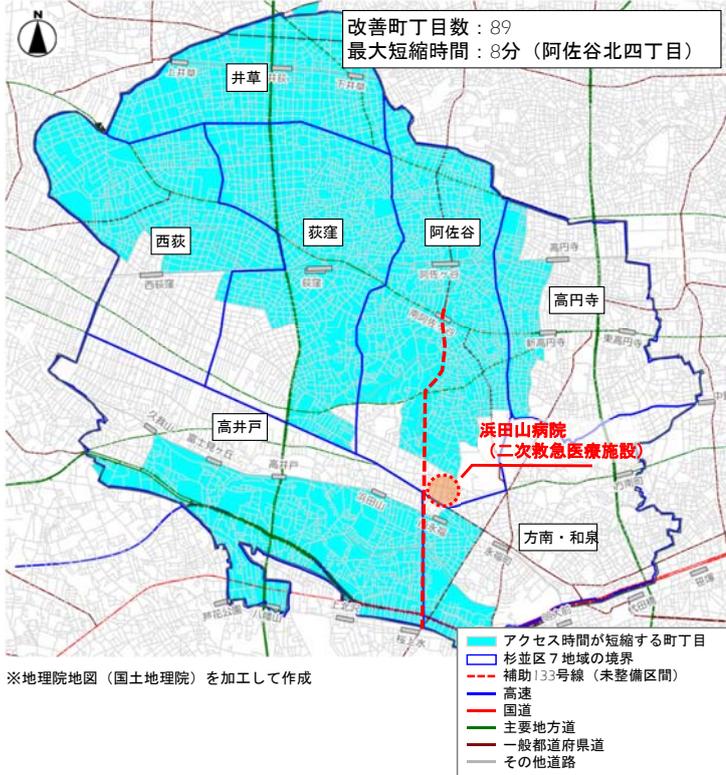
延焼遮断帯の形成
 (機能を発揮する条件)

幅員	沿道の不燃化率
27m以上	条件なし
24m以上27m未満	40%以上
16m以上24m未満	60%以上
11m以上16m未満	80%以上

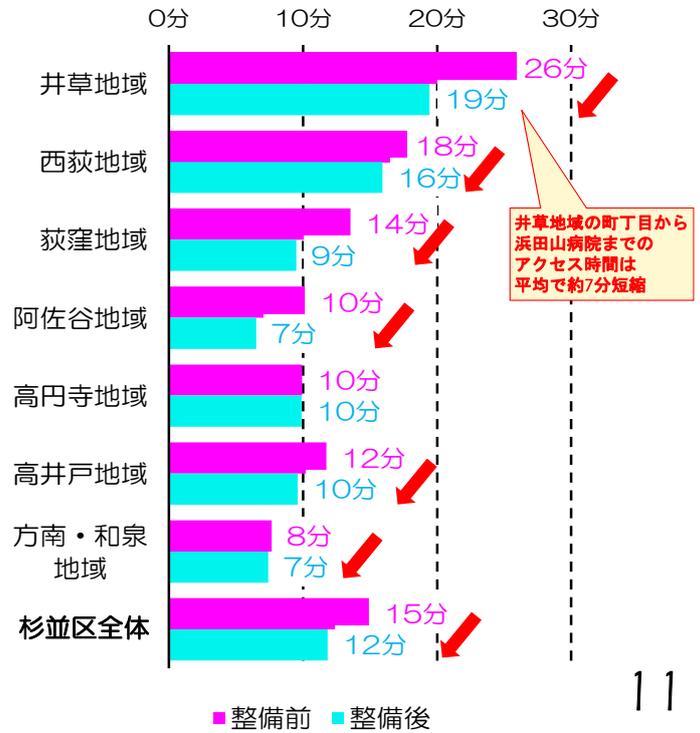
【整備後（計画）】
 幅員が16mの場合、沿道の不燃化率が60%以上で機能を発揮する
 ⇒補助132号線では沿道の不燃化率46.4%のため、延焼遮断帯として機能する

- 補助133号線の整備によって、救急医療施設へのアクセス時間の短縮が図られます。
- なお補助133号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮**が可能になります。

救急医療施設（浜田山病院）へのアクセス時間の短縮が図られる町丁目【補助133号線整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化（各町丁目から浜田山病院）



補足

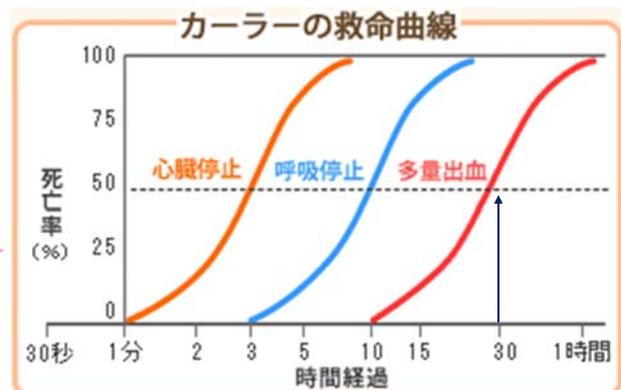
●アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心から救急医療施設への経路を設定。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

●カーラーの救命曲線

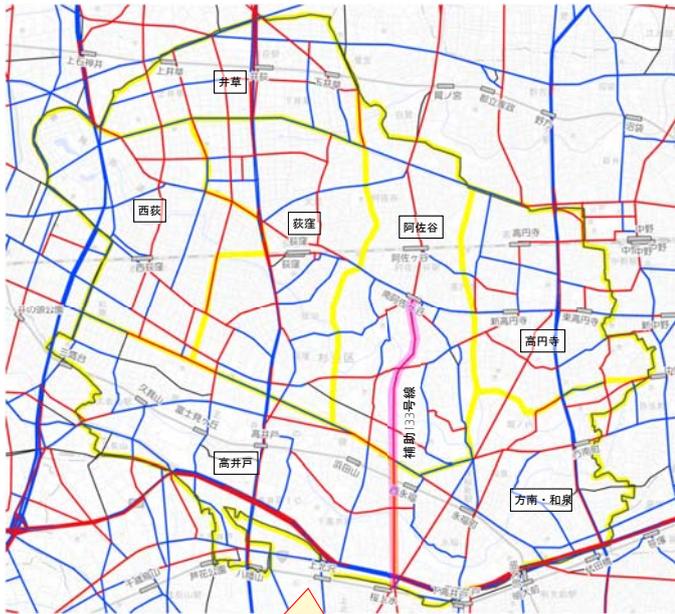
- 心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- 例えば、**多量出血**では**30分以内**に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を越すことになる。
- 今回の例では、最も遠い井草地域から浜田山病院へのアクセス時間は、整備前では約26分であるため死亡率は5割近い値を示しているが、整備後では19分まで短縮されるため、死亡率の減少が期待できる。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、多量出血では30分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を越すことになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる



- 区内の都市計画道路の整備により、交通状況の変化が見込まれ、地域のCO2排出量が削減されることが期待されます。
- ただし、一部地域では交通量の増加により、CO2排出量の増加が見込まれます。

都市計画道路整備による交通状況の変化

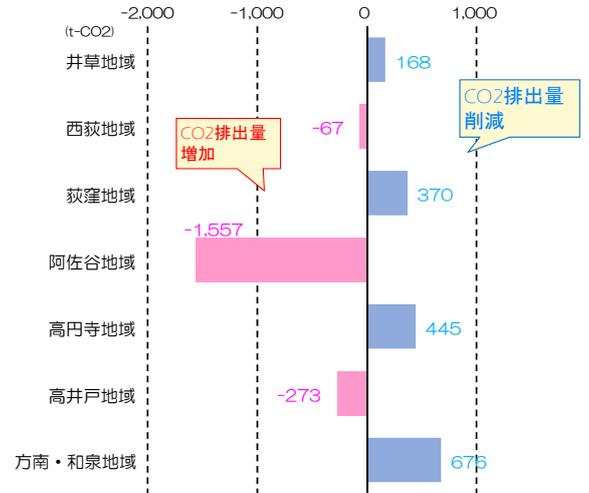


※交通量推計結果

井草、荻窪、高円寺、
方南・和泉地域の交通量が減少

- 杉並区7地域の境界
- 交通量増加
- 交通量減少
- 上記以外

CO2の削減量



▼渋滞中はCO2排出量が多い

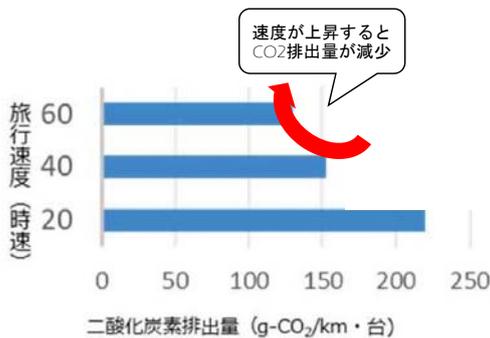


出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

補足

- 車の速度とCO2排出量の関係
 - 車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少します。
- 1t-CO2の規模感
 - 1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当
- CO2排出量 算出条件
 - 「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
 - 現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

▼車からのCO2排出量は、速度に関係



出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要(国土交通省)を基に作成

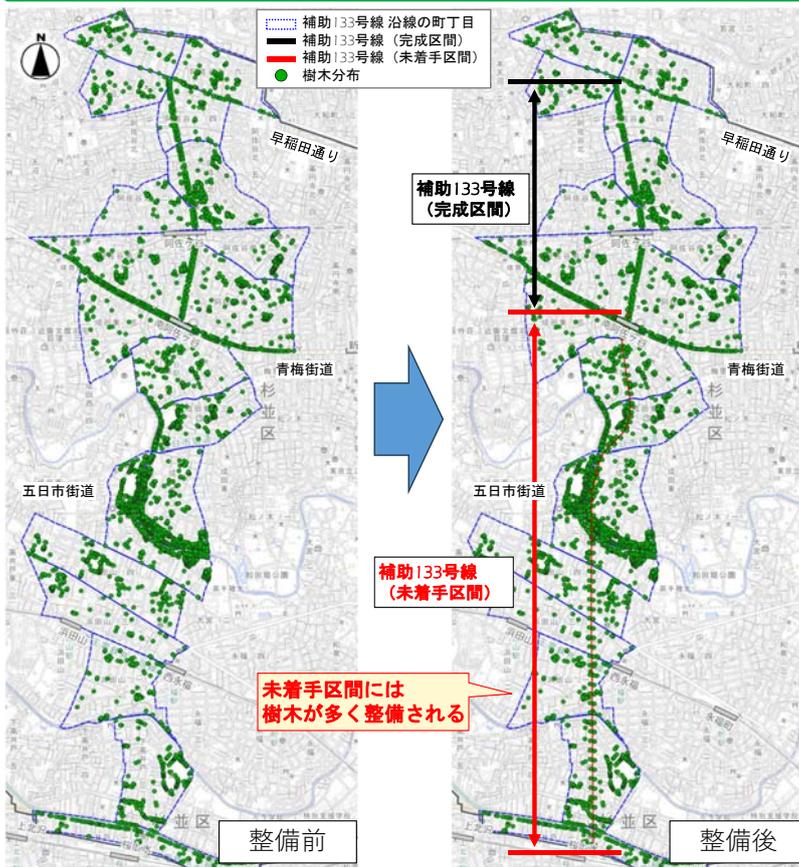
▼杉並区におけるCO2排出量



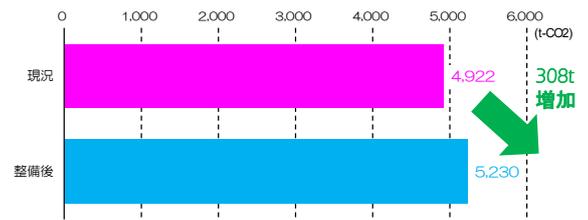
出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

- ・緑は生活に潤いや安らぎをもたらし、地球環境の改善に寄与します。
- ・都市計画道路の整備によりケヤキ等の街路樹が増え、潤いのある景観創出や環境負荷軽減に寄与します。

補助133号線 沿線の樹木分布



補助133号線 沿線のCO2吸収量



308tは、ケヤキ約220本が1年間に吸収するCO2量に相当

▼道路への植樹イメージ



出典：なみじやない、杉並！

補足

●CO2吸収量算出条件

- ・完成区間の延長・樹木本数から平均間隔を算出し、未着手区間の延長を用いて樹木本数を算出。
- ・上記の値から、現況で計画幅員上にある樹木本数を減じた。

【補助133号線（完成区間）の樹木】

- ・延長=1,950m・・・①
- ・樹木本数=166本・・・②
- ・樹木平均間隔=12m・・・③ (①/②)

【補助133号線（未着手区間）の樹木】

- ・計画延長=3,600m・・・④
- ・計画幅員に重なる樹木本数=80本・・・⑤

【補助133号線（全区間）沿線町丁目の樹木本数】

- ・現況=3,516本・・・⑥ (GIS上※1で集計)
- ・整備後=3,736本・・・⑦：⑥+④/③-⑤

【補助133号線（全区間）沿線町丁目のCO2吸収量】

- ・現況=4,922 t-CO2・・・⑥×1.4※2
- ・整備後=5,230 t-CO2・・・⑦×1.4

- ※1) GIS (地理情報システム)：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム
- ※2) 1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量
- ※3) あくまでケヤキでの試算であり、樹種や間隔によってCO2吸収量に変更する

▼単木の年間総CO2吸収量の概算表 (kgCO2/y)

表1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量(総光合成量)の概算表(単位: kgCO2/y)

DBHまたはD ₀ (cm)	樹高H(m)	落葉広葉樹高木※1	常緑広葉樹高木※2	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4~5	250	180	53
15	6~7	530	320	140
20	8~10	700	530	—
25	10~13	1100	700	—
30	12~16	1400	1100	—
40	16~21	2500	1800	—
50	20~25	3500	2500	—

注) 高木はDBH(胸高直径)、中低木はD₀(根元直径)を用いる。
※1: マツ類を含む、※2: マツ類以外の針葉樹を含む

出典：大気浄化植樹マニュアル(独立行政法人環境再生保全機構)



- 広幅員の都市計画道路が整備されバス路線となれば、**交通不便地域の解消**が期待されます。
- 交通分散による渋滞解消により、既存のバス路線も含め、**バスの定時性向上**が期待されます。

133号線通過町丁目



133号線により解消する公共交通不便地域（町丁目）



- 補133整備により公共交通不便が改善される町丁目
- 公共交通不便地域
- 補133整備により公共交通不便が改善されるエリア
- 補助133号線（未整備区間）
- 既存のバス停
- 既存のバス路線（すぎ丸）
- 既存のバス路線（その他）
- 既存の鉄道駅

町丁目	公共交通不便改善面積 (㎡)	解消人口 (人)
成田東二丁目	91,418	1,197 (31%)
成田西一丁目	3,512	31 (1%)
合計	94,930	1,228 (19%)

成田東二丁目の住民のうち約30%の交通不便が解消

▼ 杉並区南北バス「すぎ丸」



出典：杉並区HP

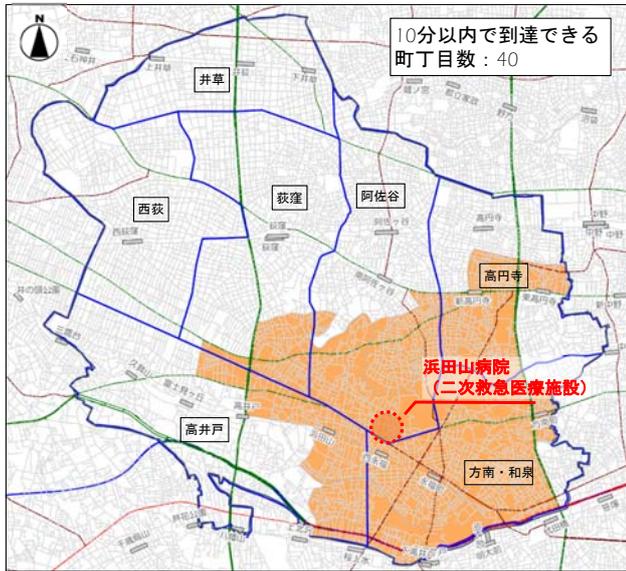
補足

- 公共交通不便解消人口 算出条件
 - 公共交通不便地域：鉄道駅から800m、バス停から200mの範囲外（杉並区地域公共交通計画）
 - 公共交通不便改善地域：整備された都市計画道路の沿道200mと、公共交通不便地域が重なる範囲
 - ※都市計画道路が整備後、バス路線になると仮定
 - 公共交通不便改善地域の面積が町丁目面積に占める割合を算出し、人口を乗じることで算出。
- 沿線町丁目の面積：GIS上で算出・・・①
- 沿線町丁目の人口：R2国勢調査・・・②
- 公共交通不便改善地域の面積：GIS上で算出・・・③
- 解消人口・・・③/①×②

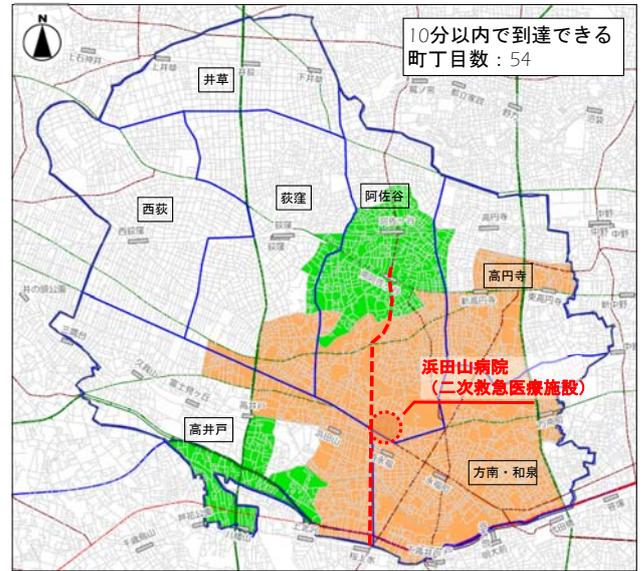
※GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム

- 補助133号線の整備によって、救急医療施設までのアクセス時間が短縮されます。
- またその時間短縮により、10分以内で到達できる地域の範囲が広がります。

救急医療施設（浜田山病院）まで10分以内で到達できる町丁目
【補助133号線 整備前】



救急医療施設（浜田山病院）まで10分以内で到達できる町丁目
【補助133号線 整備後】



※地理院地図（国土地理院）を加工して作成

- 二次救急医療施設まで10分以内で到達可能な町丁目
- 補助133号線の整備により10分以内で到達可能になる町丁目
- 補助133号線（未整備区間）
- 杉並区7地域の境界
- 高速
- 国道
- 主要地方道
- 一般都道府県道
- その他道路

補足

●アクセス時間 算出条件

- 経路：各町丁目の重心から救急医療施設へのアクセス時間を計測。
- 旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

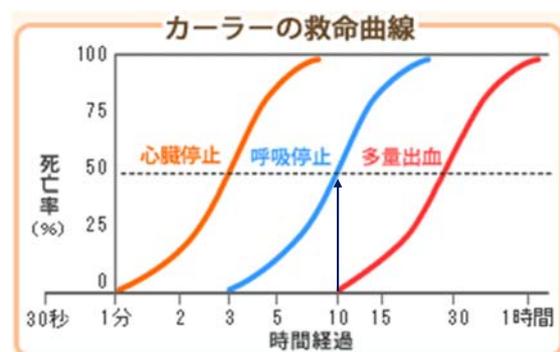
●カーラーの救命曲線

- 心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
- 例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超すことになります。
- 病院へ10分以内に到達できる地域が増えれば、病院での処置開始時間が早まることになり、死亡率の減少が期待できます。

●二次救急医療施設

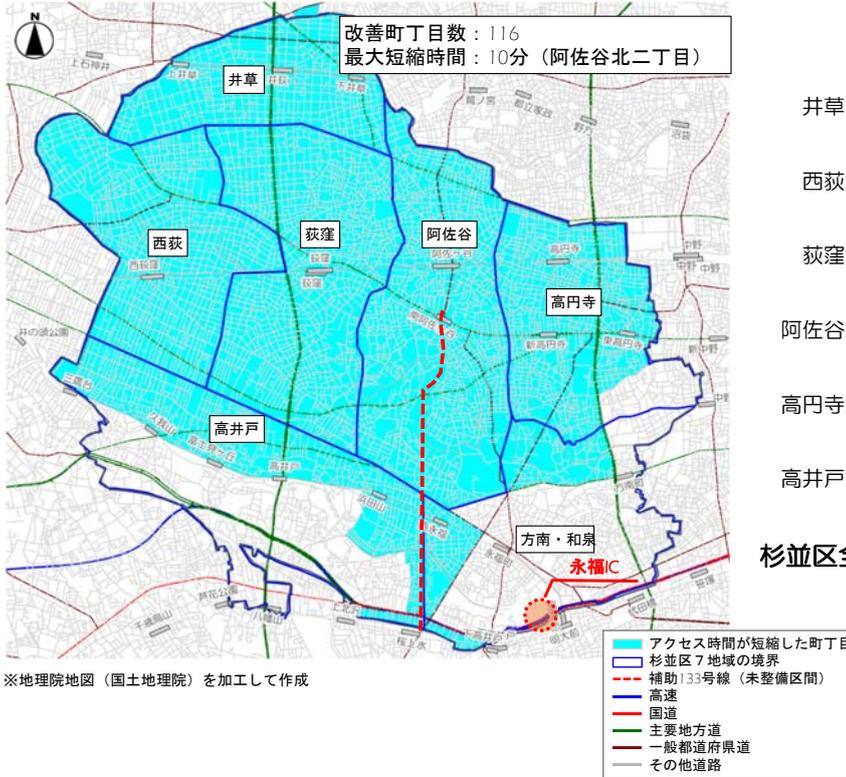
- 入院治療を必要とする重症救急患者の医療を担当する医療機関として、24時間体制で治療にあたる医療施設。
- 三次救急はさらに重篤な救急患者に対応する救命救急センターなどであり、一次救急は比較的症状の軽い患者に対応する施設。

カーラーの救命曲線：心臓停止、呼吸停止、出血などの緊急事態における経過時間と死亡率の関係を示したもの。
例えば、呼吸停止では10分以内に病院へ搬送されなければ死亡率が5割を超えることになる。
⇒搬送時間が短縮し、病院での処置開始時間が早まる

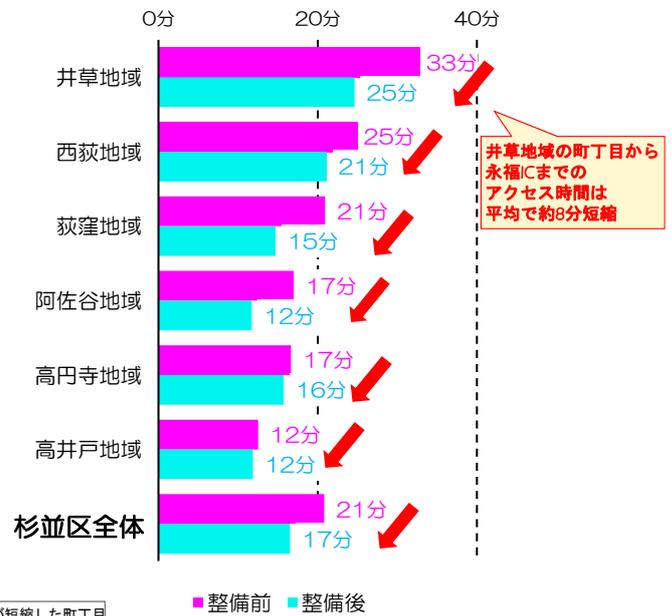


- ・補助133号線の整備によって永福ICへのアクセス時間の短縮が図られ、**高速道路ネットワークとのアクセス性が向上**します。
- ・なお補助133号線沿線地域だけでなく、**広範囲の地域においてアクセス時間の短縮が可能**になります。

永福ICへのアクセス時間の短縮が図られる町丁目
【補助133号線 整備後】



地域別 平均アクセス時間の変化
（各町丁目から永福IC）

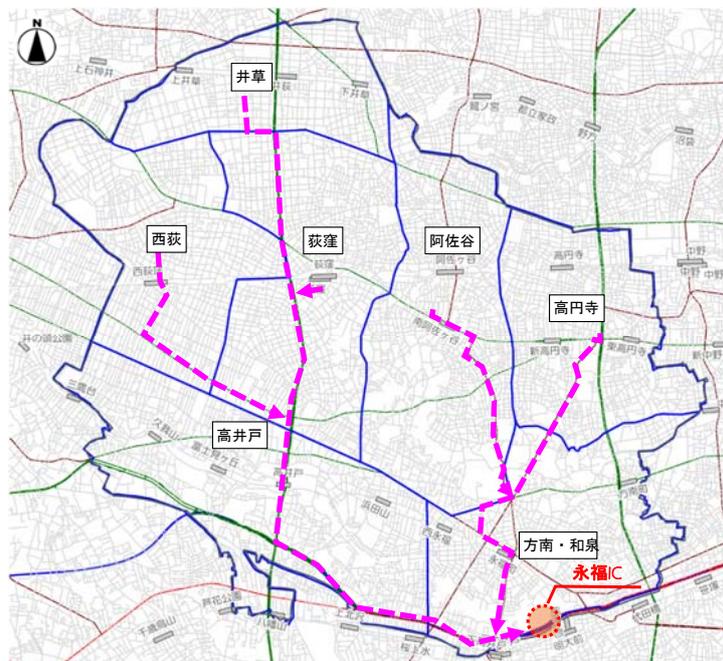


補足

●アクセス時間 算出条件

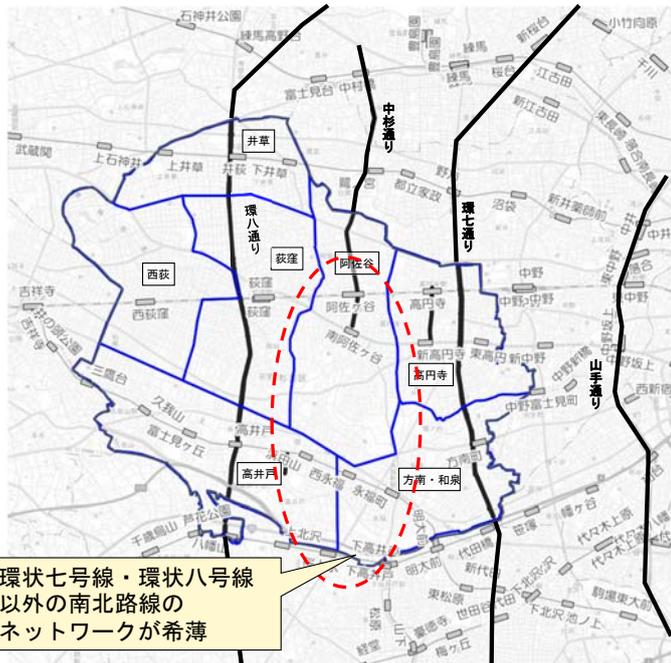
- ・経路：各町丁目の重心からICへの経路を設定。
- ・旅行速度：R3道路交通センサス（令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査）における「昼間12時間平均旅行速度」を用いた。
- ・なお区道はセンサスの調査対象外であるため、一律10km/hとして設定。
- ・また未整備の都市計画道路については、一律40km/hとして設定。

▼各地域からの最短ルート（現況）



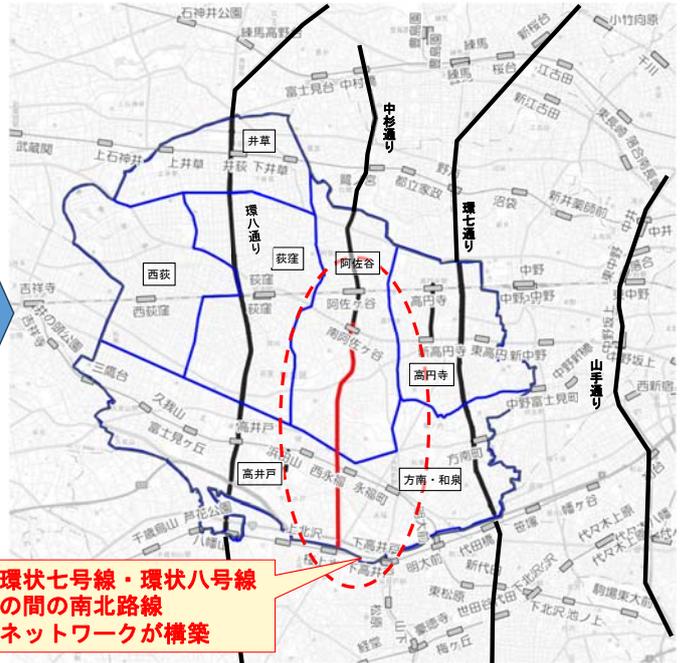
・補助133号線の整備により、環七通り・環八通りの間の南北路線ネットワークが構築されます。

杉並区内の南北路線（現況）



環状七号線・環状八号線
以外の南北路線
のネットワークが希薄

杉並区内の南北路線（補助133号線 整備時）



環状七号線・環状八号線
の間の南北路線
ネットワークが構築

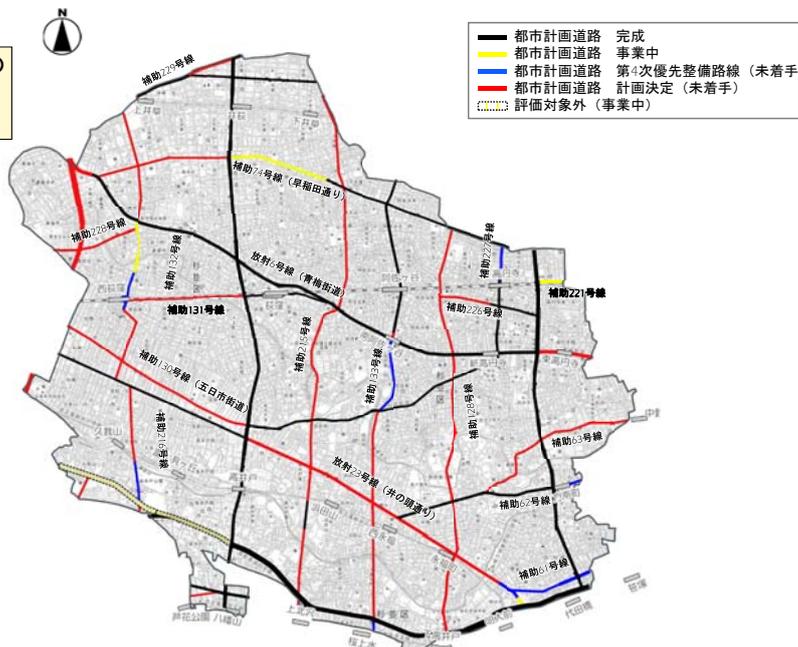
■ 杉並区7地域の境界
■ 整備済みの南北路線
■ 補助133号線

補足

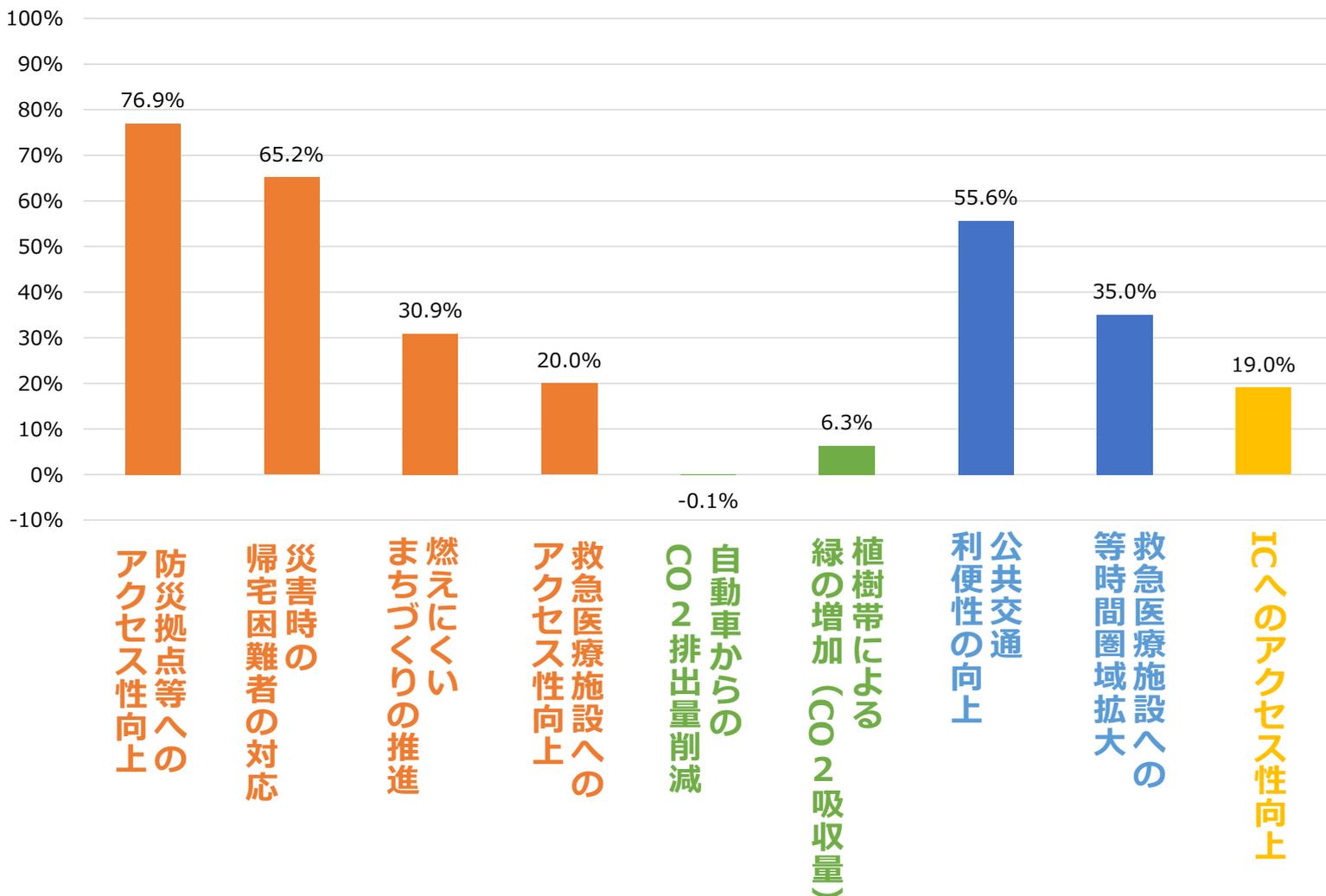
●杉並区の南北路線

- ・杉並区の都市計画道路は、南北方向の整備が遅れています。
- ・現状、杉並区の南北の幹線道路は環状七号線・環状八号線のみであり、交通が集中しています。
- ・南北路線のネットワーク構築により、隣接区も含めたアクセス性の向上が期待されます。

東西方向は完成や事業中の
路線が多いが、
南北方向は少ない



現状に対する整備効果



観点	整備効果指標	指標の内容	整備前(現状)	整備後(将来)	効果
防災	1 防災拠点等へのアクセス性向上	災害対策本部から震災救援所への平均アクセス時間	26分	6分	76.9%
	2 災害時の帰宅困難者の対応	駅等から一時滞在施設等への平均アクセス時間	66分	23分	65.2%
	3 燃えにくいまちづくりの推進	沿線の不燃化率	49.2%	64.4%	30.9%
	4 救急医療施設へのアクセス性向上	救急医療施設への区内平均アクセス時間	15分	12分	20.0%
環境	5 自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2排出量	300,871 t-CO2	301,109 t-CO2	-0.08% ※
	6 植樹帯による緑の増加	杉並区全体のCO2吸収量	4,922 t-CO2	5,230 t-CO2	6.3%
暮らし	7 公共交通利便性の向上	沿線地域の公共交通不便地域	170,721㎡	75,791㎡	55.6%
	8 救急医療施設への等時間圏域拡大	救急医療施設へ10分以内で到達できる町丁目数	40町丁目	54町丁目	35.0%
活力	9 ICへのアクセス性向上	永福ICへの区内平均アクセス時間	21分	17分	19.0%
	10 南北路線の強化	環七通り・環八通りの間の南北路線ネットワークの構築による隣接区も含めたアクセス性の向上			

※樹種や間隔によってCO2吸収量が変わる

■地域毎の効果

07 整備効果

(杉並区全体)

杉並区全体の整備効果

都市計画道路整備の基本目標である「防災」「環境」「活力」「暮らし」の分野に25の指標を設定し、区内の都市計画道路を整備した場合の効果検証を行いました。都市計画道路を整備した場合の効果について、出来るだけ定量化が可能な項目について算定し、お示しするものです。

都市計画道路の整備効果はここに示すものだけではありません。そのため、今回お示しする整備効果だけではなく、定量化が困難なそれ以外のテーマも含めて引き続き区民の皆さまと話し合いを続けていきます。

今回の検証結果が全てとはとらず、一つの資料として今後の検討、議論等にご活用ください。

令和7年6月

杉並区都市整備部都市計画道路担当

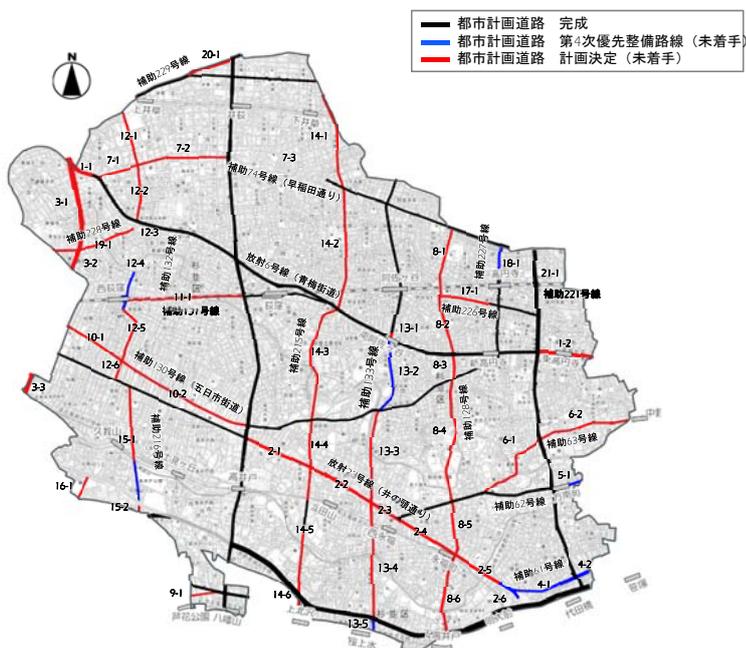
1

期待される整備効果【杉並区全体】

3. 期待される整備効果【杉並区全体】

・杉並区全体の都市計画道路について、以下の視点で整備効果を整理した。

観点	整備効果指標	指標の内容
防災	1 災害時における輸送の円滑化	杉並区全体の緊急輸送道路の拡充
	2 生活圏の延焼遮断	杉並区全体の延焼遮断帯の拡充
	3 道路の無電柱化の推進	杉並区全体の無電柱化路線の拡充
環境	4 自動車からのCO2排出量削減	杉並区全体のCO2削減量 ※交通量推計を基に算出
	5 植樹帯による緑の増加	杉並区全体の植樹帯の拡充によるCO2吸収量の増加
暮らし	6 安全な通学路の整備	杉並区全体の歩道あり通学路の拡充
	7 生活道路と都市計画道路	地域の補助幹線以上の路線拡充
	8 多様なモビリティの走行空間の形成	多様なモビリティや自動運転車両が走行可能な空間整備
活力	9 道路ネットワークの拡充	幅員6m以上道路網の拡充

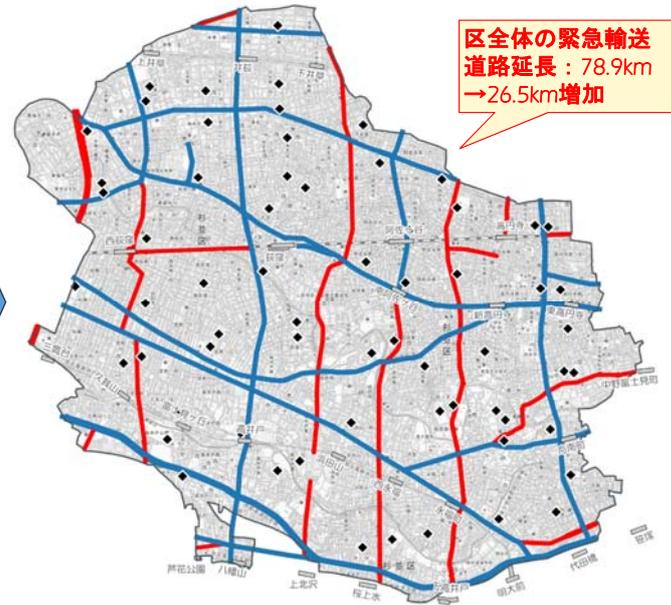
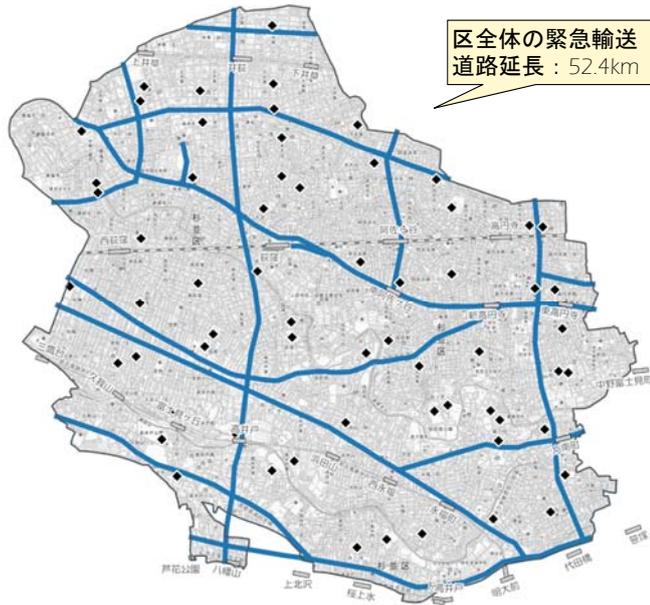


2

・特に南北方向について、緊急輸送道路となる都市計画道路の整備を進めることで、**災害時における物資輸送等の円滑化・迅速化**につながります。

杉並区内の緊急輸送道路（現況）

杉並区内の緊急輸送道路（全都市計画道路 整備時）



※将来は都市計画道路が緊急輸送道路に指定されると仮定

— 緊急輸送道路（現況）
— 緊急輸送道路（将来追加）
◆ 震災救護所

補足

●緊急輸送道路とは

- ・震災時に**避難**や**救急・消火活動**、**緊急物資輸送**の大動脈となる幹線道路をいいます。
- ・震災の被害を最小化し、早期復旧を図るためには緊急輸送道路沿道の耐震化を進め、建物の倒壊による道路閉塞を防止することがとりわけ重要です。
- ・区内の緊急輸送道路は、南北方向の路線が少なく、災害時には**南北方向の応急対策活動に遅れ**が生じることが懸念されます。

▼緊急輸送道路の重要性イメージ



出典：東京都耐震ポータルサイト

▼区内の緊急輸送道路の例（五日市街道）

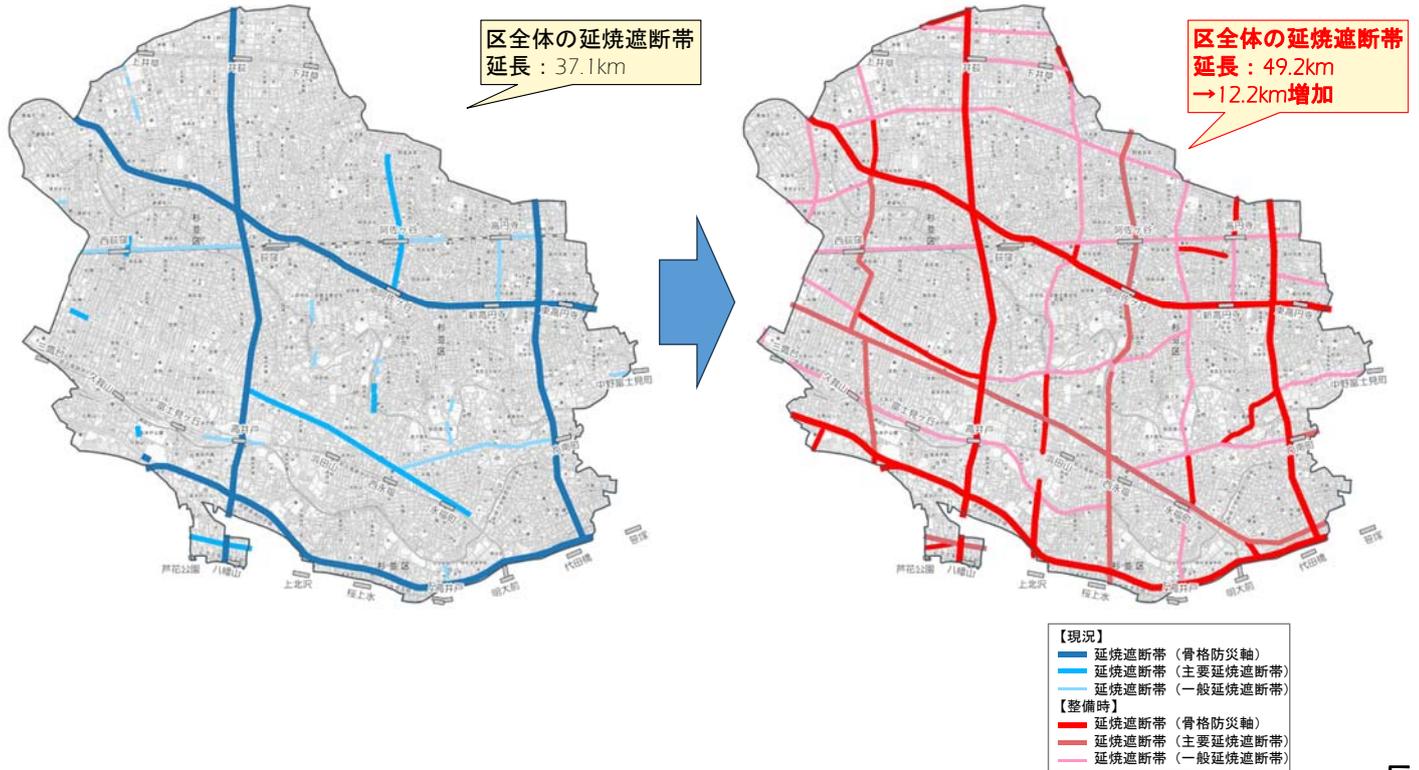


出典：東京都第三建設事務所HP

・区内での延焼遮断帯となる都市計画道路の整備を進めることで、皆様の生活圏における焼失被害の拡大を抑えます。

杉並区内の延焼遮断帯（現況）

杉並区内の延焼遮断帯（全都市計画道路整備時）

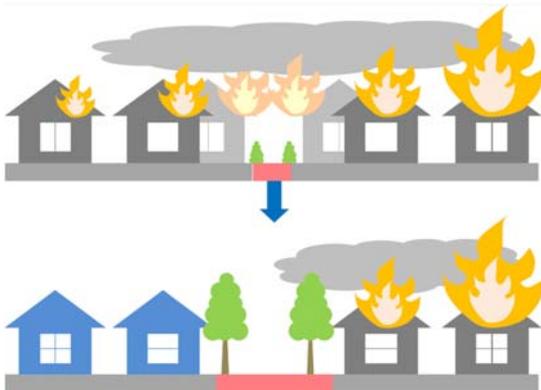


補足

●延焼遮断帯とは

- 延焼遮断帯は、震災時などの際に市街地の火災が延焼しないようにする道路などの施設です。
- 道路や河川、公園、緑道などの都市施設を骨格として、不燃建築物と組み合わせて構築されます。
- 区内では延焼遮断帯が十分に整備されていない地域が多く存在し、震災時には市街地の火災が延焼してしまうことが懸念されます。

▼延焼遮断帯イメージ図



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

▼延焼遮断帯の例

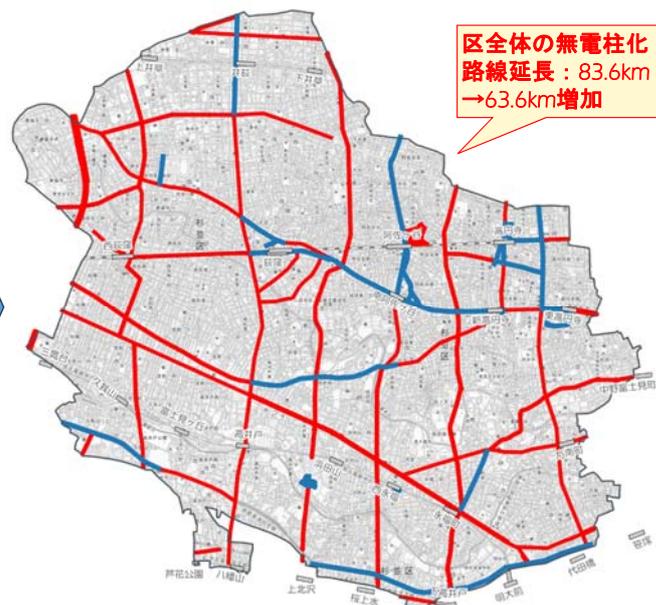


出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）

- 無電柱化路線である都市計画道路の整備を進めることで、災害時の道路閉塞が起これにくくなります。
- また電線類を地中化することにより、災害時におけるライフラインの信頼性、安全性が向上します。

杉並区内の無電柱化路線（現況）

杉並区内の無電柱化路線（全都市計画道路 整備時）



— 無電柱化路線（現況）
— 無電柱化路線（将来追加）

補足

- 無電柱化について
- 道路の無電柱化は、安全で快適な通行空間の確保を図るほか、都市災害の防止、都市景観の向上などの様々な効果があります。
- 区内では無電柱化が進んでいない地域が多く存在し、大規模災害時には電柱の倒壊による二次災害が懸念されます。

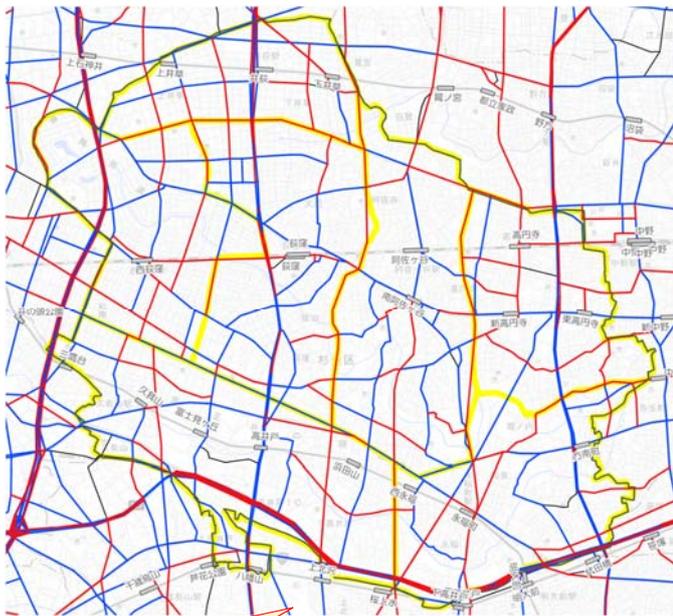
▼電柱の倒壊事例



出典：国土交通省HP

・区内の都市計画道路の整備により、**杉並区内の交通量の増加**が見込まれ、それにより**CO2排出量が増加**してしまうことが懸念されます。

都市計画道路整備による交通状況の変化

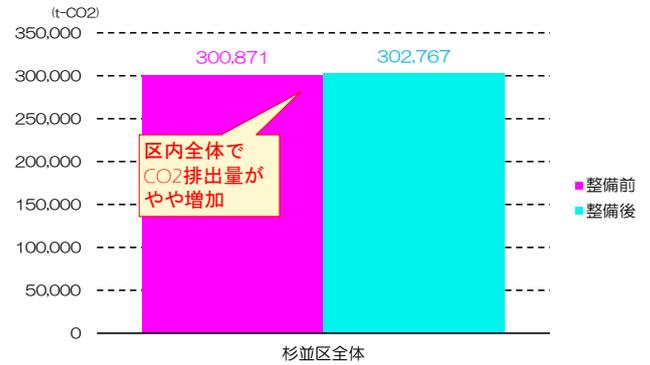


杉並区内の交通量が増加

※交通量推計結果
 ● 杉並区7地域の境界
 ● 交通量増加
 ● 交通量減少
 ● 上記以外

※交通量推計：新しい道路が整備された場合における地域全体の交通量をコンピュータ上でシミュレーション計算して予測する手法。

CO2排出量の比較



▼渋滞中はCO2排出量が多い



出典：「道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要」(国土交通省)

補足

●車の速度とCO2排出量の関係

・車の速度が上昇すると、車からのCO2排出量は減少します。

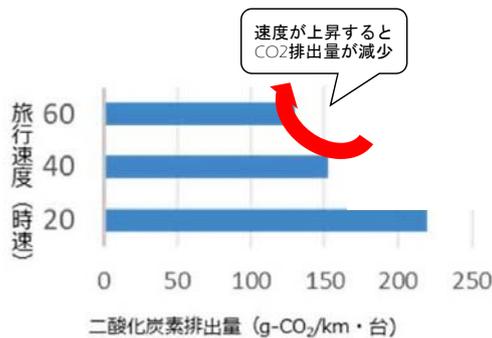
●1t-CO2の規模感

・1t-CO2は、25mプール1つ分の体積(600m³)に相当

●CO2排出量 算出条件

- ・「令和6年度 道路事業・街路事業の事業評価に係る通達集」(国土交通省)に記載の算出方法を参照。
- ・現況の交通量推計と将来の交通量推計(都市計画道路が整備された場合)を行い、それぞれの交通量と走行速度を用いて、CO2を算出し比較。

▼車からのCO2排出量は、速度に関係



▼杉並区におけるCO2排出量



出典：道路におけるカーボンニュートラル推進戦略中間とりまとめ概要(国土交通省)を基に作成

出典：杉並区環境白書～令和5年度～資料編

区内の都市計画道路の整備に合わせた植樹帯の整備により、**みどり豊かな都市景観の創出**や、**自動車から排出されたCO2を吸収**することが期待されます。

杉並区内の樹木分布（現況）

杉並区内の樹木分布（全都市計画道路 整備時）



※将来は都市計画道路に植樹帯が設置されると仮定

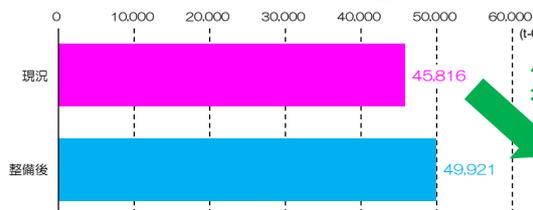
● 樹木分布

▼道路への植樹（中杉通り）



出典：杉並区HP

▼杉並区全体のCO2吸収量



4,105tは、ケヤキ約3,000本が1年間に吸収するCO2量に相当



補足

- 都市における街路樹の役割
- 街路樹は良好な都市景観を創出するとともに、CO2の吸収による環境負荷の低減効果などが期待されています。

●CO2吸収量 算出条件

- 樹木の太さを30cm、植樹間隔は中杉通りと同様に12mとした
- 植樹は、中杉通りと同様のケヤキ（落葉広葉樹）と仮定

●算出式

- 樹木平均間隔=12m・・・①（算出した中杉通りの平均間隔を使用）
- 整備される全都市計画道路の延長=35,183m・・・②
- 現況の杉並区全体の樹木本数=32,726本・・・③（GIS上※1で集計）
- 整備後の杉並区全体の樹木本数=35,658本・・・④（③+②/①）
- 現況の杉並区全体のCO2吸収量=45,816 t-CO2（③×1.4※2）
- 整備後の杉並区全体のCO2吸収量=49,921 t-CO2（④×1.4）

※1) GIS（地理情報システム）：位置に関する情報を重ね合わせて分析・表示させるシステム

※2) 1.4 t-CO2：落葉広葉樹高木1本あたりの年間CO2吸収量

▼CO2排出量と杉の二酸化炭素吸収量



▼単木の年間総CO2吸収量の概算表 (kgCO2/y)

表 1.3.2-4 単木の年間総CO2吸収量（総光合成量）の概算表（単位：kgCO2/y）

DBHまたはD ₀ (cm)	樹高H(m)	落葉広葉樹高木 ^{※1}	常緑広葉樹高木 ^{※2}	中低木
2	2	18	11	2
3	2	32	21	5
4	3	53	35	11
5	3	70	53	14
10	4~5	250	180	53
15	6~7	530	320	140
20	8~10	700	530	—
25	10~13	1100	700	—
30	12~16	1400	1100	—
40	16~21	2500	1800	—
50	20~25	3500	2500	—

注) 高木はDBH（胸高直径）、中低木はD₀（根元直径）を用いる。

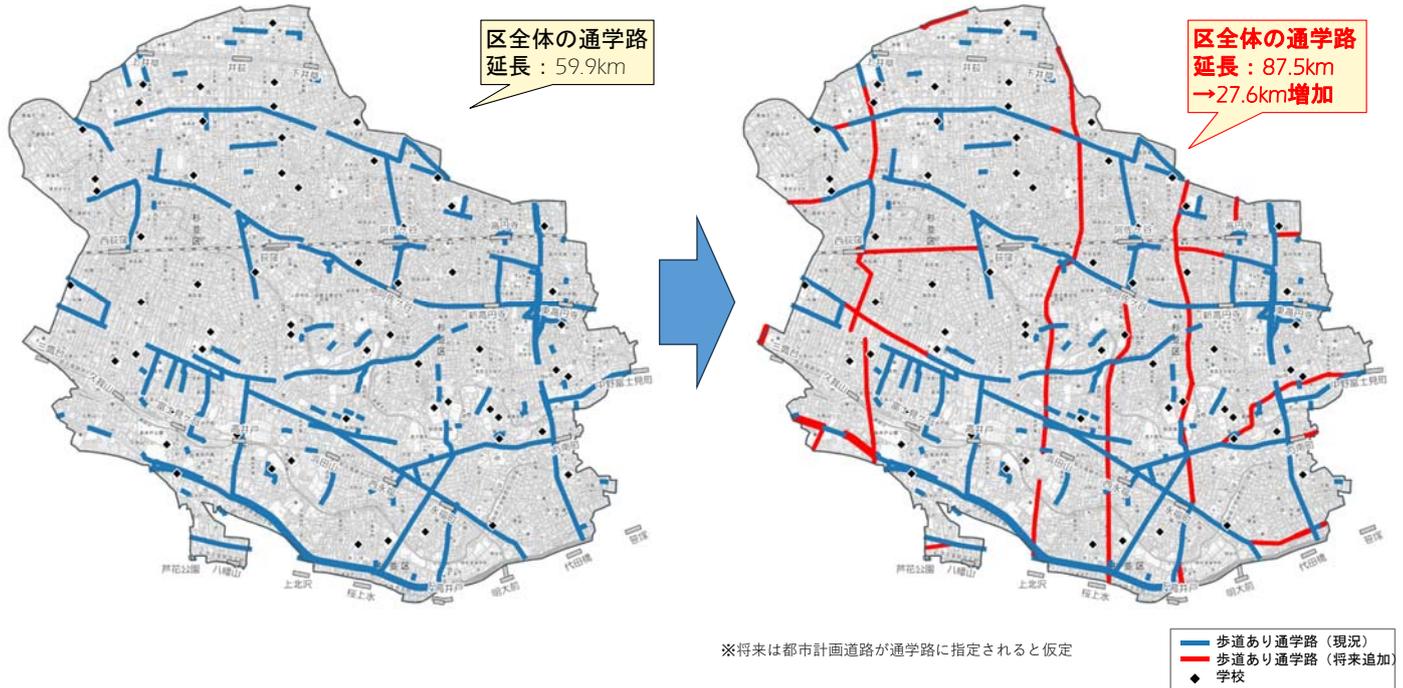
※1：マツ類を含む、※2：マツ類以外の針葉樹を含む

出典：大気浄化植樹マニュアル/独立行政法人環境再生保全機構

・区内の都市計画道路が整備されることで、安全に通学ができる道路が増えることが期待されます。

杉並区内の通学路（現況）

杉並区内の通学路（全都市計画道路 整備時）

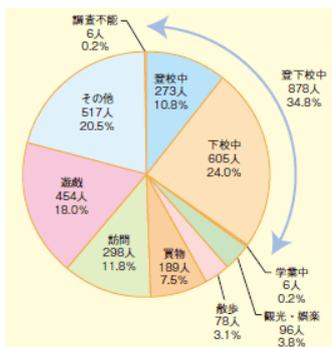


補足

●通学路での事故

- ・小学生の歩行中の死者重傷者数を見ると、登下校中が3割以上を占めています。
- ・杉並区内においても歩道がなく危険な通学路が多いため、整備が必要です。

▼小学生の状態別死者重傷者数
(平成29年～令和3年合計)



出典：警察庁資料

▼杉並区内の歩道が無い通学路



出典：平成29年3月すぎなみの道づくり（道路整備方針）

▼歩道設置による安全確保の例



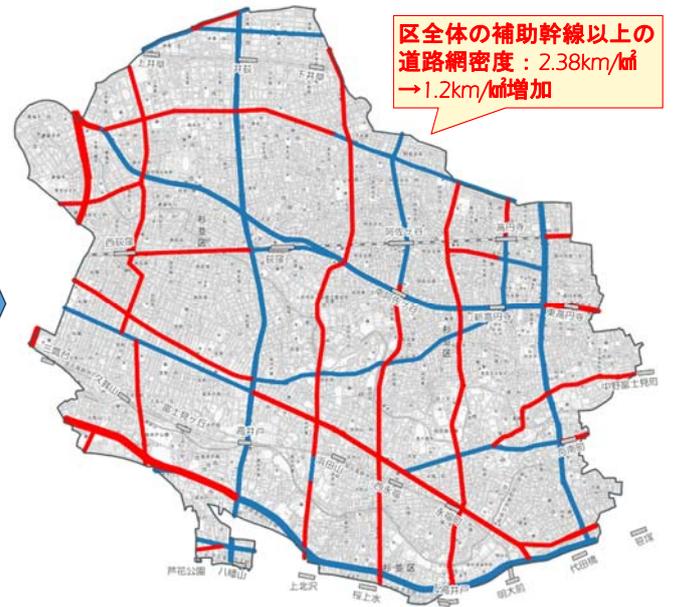
出典：内閣府HP

幅員の広い補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、バス交通などの区内の地域間交通を支え、歩行者・自転車にとっても安全な生活圏を構成することができます。

杉並区内の補助幹線以上の路線（現況）



杉並区内の補助幹線以上の路線（全都市計画道路整備時）



— 補助幹線以上の路線（現況）
— 補助幹線以上の路線（将来追加）

補足

●生活道路と都市計画道路

- 杉並区では幅員の狭い生活道路が多く、そのような道路に自動車・歩行者・自転車が混在しており、交通事故リスクが高くなっています。
- 補助幹線以上の都市計画道路を整備することで、歩道・自転車レーンの設置や、生活道路への自動車の流入減少を図り、交通事故リスクを減らす必要があります。

●補助幹線以上の都市計画道路とは

- 補助幹線：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。幅員15～25mが目安。
- 幹線道路：広域的な都市間交通を主とした道路で、幅員は25m以上が目安。

●ゾーン30プラス

- 自動車の抜け道利用が多い生活道路が密集しており、かつ2車線以上の幹線道路等に囲まれている地域については、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制や物理的対策を実施するゾーン30プラスの整備ができます。
- 杉並区では現状荻窪駅周辺のみが設定されていますが、都市計画道路の整備によって条件を満たし、ゾーン30プラスの整備が可能になります。

▼杉並区内のゾーン30プラス



出典：杉並区HP

▼自転車レーンの整備イメージ



出典：杉並区自転車ネットワーク計画
(平成29年3月)

▼歩道設置による安全確保の例



出典：杉並区HP

- 社会の高齢化や地球温暖化、交通事故が社会問題となっている中で、次世代型の公共交通が求められています。
- 杉並区においてはグリーンスローモビリティやシェアサイクルをすでに導入しており、それらの**多様なモビリティが安全・快適に移動できる道路空間の構築**が必要です。

▼杉並区のグリーンスローモビリティ運行実証実験



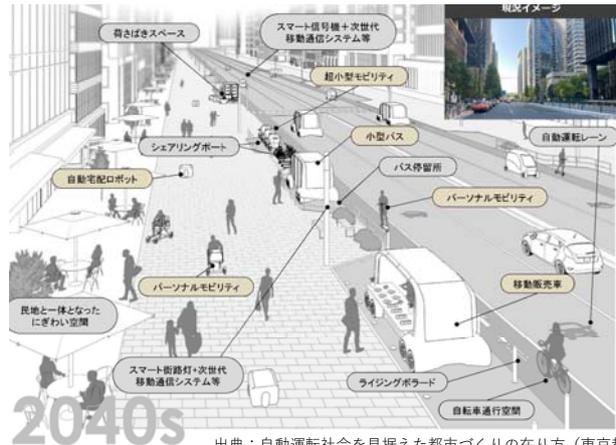
グリーンスローモビリティ（略称grislo）とは、時速20キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称のことです。
⇒環境にやさしくゆっくりとした小さな移動サービス

▼杉並区のシェアサイクル事業

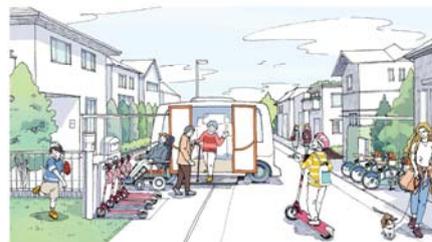


出典：杉並区地域公共交通計画

▼将来の道路イメージ



出典：自動運転社会を見据えた都市づくりの在り方（東京都）



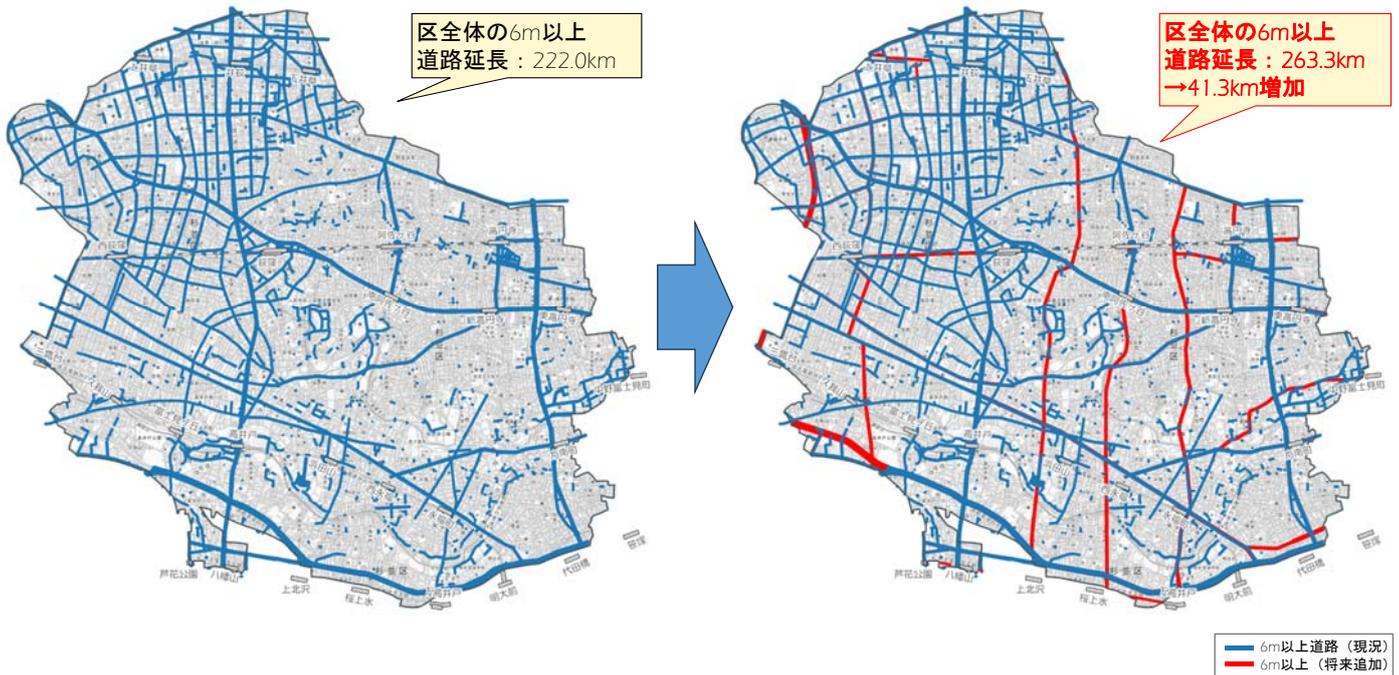
マイカーを持たなくても便利に安心して移動できるモビリティサービス

出典：2040年、道路の景色が変わる（国土交通省）

- 都市計画道路の整備により、**広幅員の道路ネットワークが拡充**されます。
- 広幅員の道路ネットワークの拡充により、**交通の円滑化**だけでなく、**救急車・消防車が進入可能な道路の増加**が期待できます。

幅員6m以上の道路網図（現況）

幅員6m以上の道路網図（全都市計画道路整備時）



補足

●広幅員の道路ネットワークが必要な理由

- 幅員が6m以下の道路では、①救急車・消防車の進入が困難な場合が多い、②歩行者・自転車との事故リスクが高い、③バス等が円滑に通行できないなどの問題があります。
- 杉並区では特にこのような道路が多く、広幅員の道路ネットワークの拡充が必要な状況です。

▼消防車の進入が困難な道路



▼狭い道路でのバスのすれ違い



▼駅周辺の歩行者・自転車の様子



出典：平成29年3月 すぎなみの道づくり（道路整備方針）