

すぎなみの道づくり 【身近な道の整備方針】 概要版



令和8年5月
杉並区



01 方針の目的と杉並区の道路の現状

方針改定の3つのポイント

背景

H29年策定の方針を引継ぎ、首都直下地震への備えや、車中心から人中心の道づくりへの転換など、道路整備を取り巻く社会経済環境の変化に対応するため改定。

目的

「杉並区まちづくり基本方針」の道路整備方針を具体化

- ①体系的な道路網の整備
- ②安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

方針名称

区民に身近な生活道路に係る方針として名称を「すぎなみの道づくり【身近な道の整備方針】」に改称。

杉並区の道路の現状

約46%

幅員4m未満の道路

自動車と歩行者の交錯が発生

狭い道が多い

約5割

自転車関連の交通事故

生活道路（区道）の死傷事故

自転車事故が多発

約50%

都市計画道路整備率

特に南北方向の整備が遅れている

23区で20番目

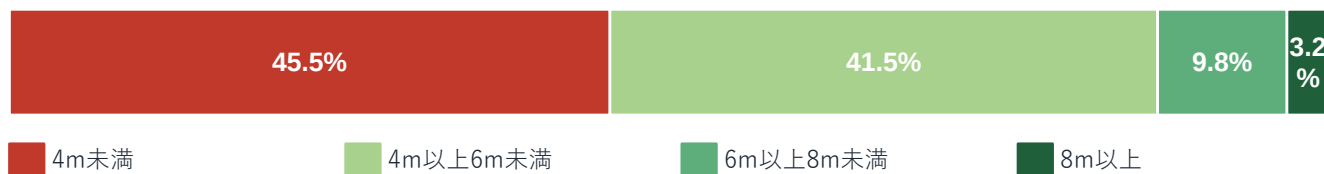
約10%

歩道が設置された区道

歩道は区道全体の約64km

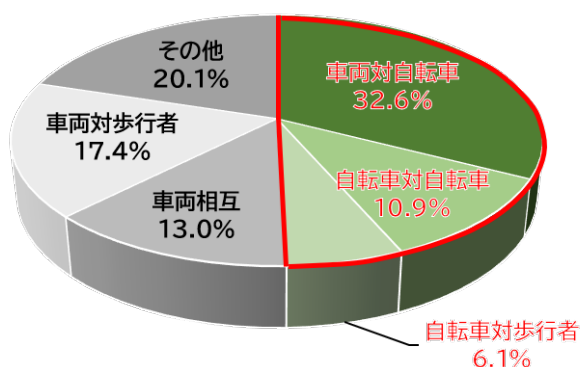
歩道が少ない

区道・私道の道路幅員の割合（区道＋私道 計）



幅員6m以上の道路はわずか約13%。緊急車両の通行に支障のある道路が多く存在。

生活道路（区道）における死傷事故の内訳



自転車関連の事故が約5割

- ・車両対自転車：32.6%
- ・自転車対自転車：10.9%
- ・自転車対歩行者：6.1%

杉並区の交通事故発生件数は23区中8番目。生活道路では自転車の安全対策が急務。



防災性

災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備

課題

緊急車両通行に支障のある幅員4m未満の道路が約5割。震災救援所や病院への経路となる道路の幅員が狭い。

方向性

災害時の避難・救急活動の軸となる、防災性を向上させる道路整備を進める。



安全性

歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備

課題

自転車関連事故が約5割。歩道のある区道は約1割。電動キックボード等新モビリティも増加。

方向性

歩行者と自転車を分離する空間の確保や通学路の安全対策を進め、新たな交通手段にも対応する道路整備を進める。



円滑性

円滑に走行・通行できる道路の整備

課題

区道バス路線の約7割が幅員8m未満。バスのすれ違いが困難な狭い道路が多い。

方向性

バス等が円滑に走行できる道路整備及びバリアフリー化を推進し、誰もが円滑に通行できる道路整備を進める。



利便性

駅や公共施設などにつながる道路の整備

課題

駅や公共施設周辺は歩行者・自転車の交通量が多いが、歩道のない狭い道路が多い。

方向性

駅・公共施設等へのアクセス性を高め、住民や来訪者が快適に利用できる地域公共交通のための道路整備を進める。



住環境

住環境を向上させる道路の整備

課題

緑化や無電柱化による景観への配慮や歩行者空間・自転車走行空間を確保する「人にやさしい道づくり」が求められている。

方向性

無電柱化・グリーンインフラなどによる景観に配慮した住環境を向上させる道路整備を進める。

実現に向けた取組

体系的な生活道路網の整備

- (1) 主要生活道路の整備
- (2) 主要区画道路の整備
- (3) 区画道路（狭あい道路の拡幅）整備

安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

- (1) 人にやさしい道づくり
- (2) 歩行者空間の整備
- (3) 自転車走行空間の確保

03 将来の道路網～道路の区分と役割～

幹線道路、生活道路（主要生活道路など）の道路の機能ごとに分類して配置する計画

図 体系的な道路網の構成

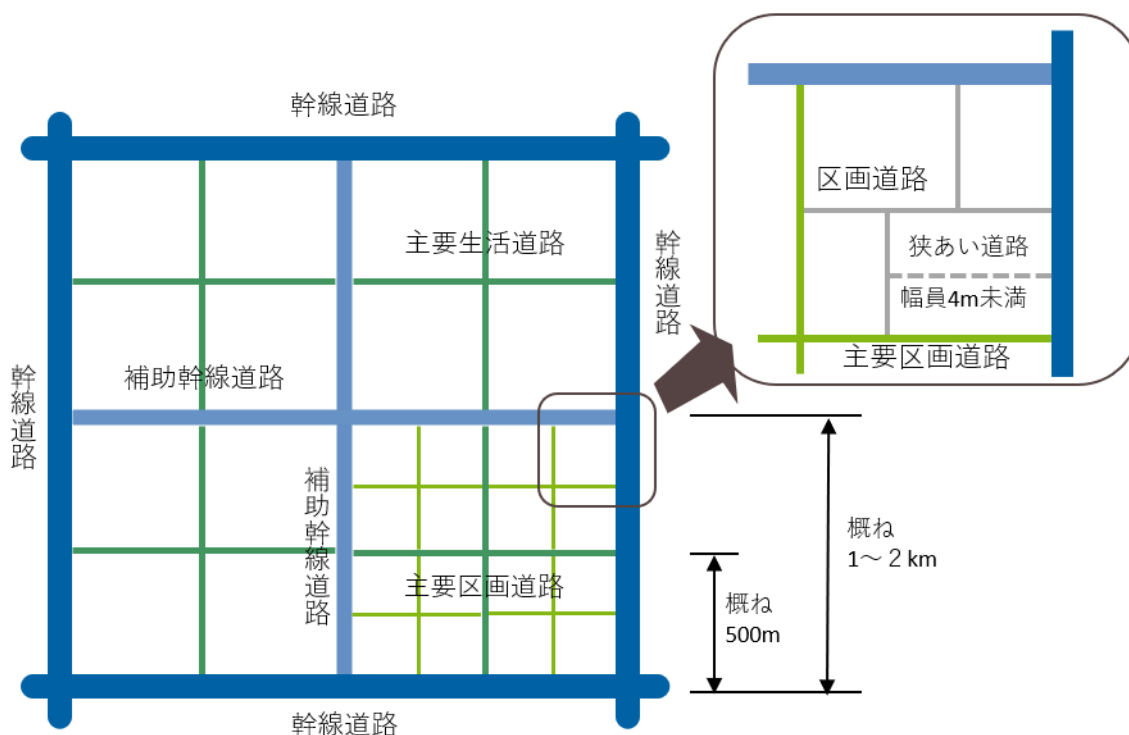
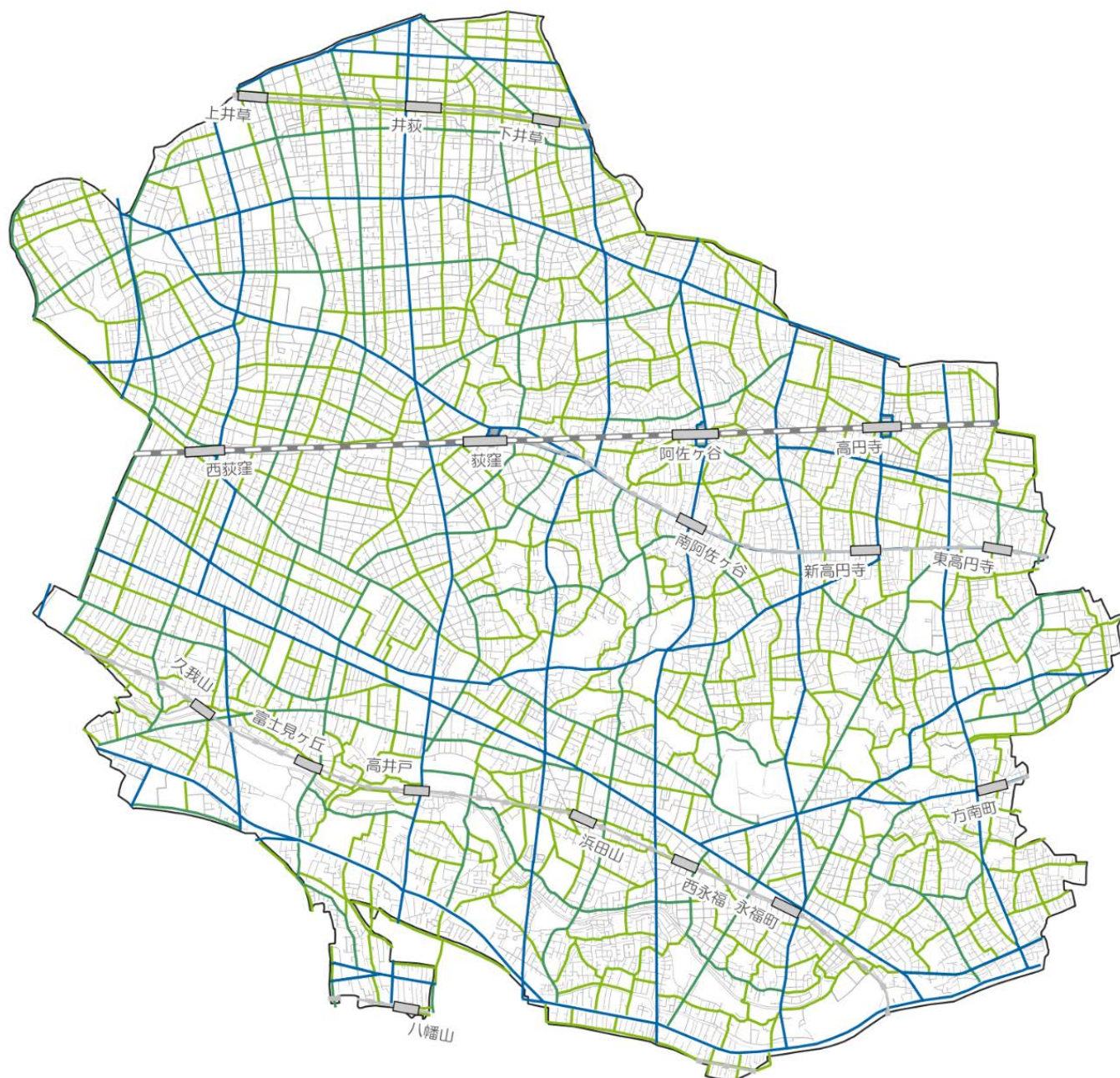


表 道路の段階別機能

道路の段階的構成		道路の機能	幅員のイメージ
幹線道路	幹線道路	広域的な都市間交通を主とした道路	25m以上
	補助幹線道路	- バス交通などの区内の地域間交通を支え、安全な生活圏を構成する基本となる道路 - 概ね1～2km間隔での配置が望ましい	15m～25m
生活道路	主要生活道路	- 身近な交通の中心となる道路 - 自転車通行空間が整備された道路 - 歩行者の安全な道路 - 概ね500m間隔での配置が望ましい	8m～13m
	主要区画道路	- 火災などの際に、停車車両などがあっても緊急車両が通行できる道路 - 概ね250m間隔での配置が望ましい	6m
	区画道路	各宅地に接続する最も身近な生活道路であり、歩行者優先を原則とする道路	4m

04 将来の道路網

幹線道路とそれらをつなぐ主要生活道路及び主要区画道路を対象として、将来の道路網を設定



幹線・補助幹線

83.9 km

広域交通・延焼遮断帯

延焼遮断帯の形成

主要生活道路

69.9 km

うち区道 56.8km

避難路・消防活動空間の確保

主要区画道路

172.2 km

うち区道 163.9km

救急車の通行空間の確保

区画道路

狭あい道路

43.6% 整備済

各宅地への安全なアクセス

主要生活道路の整備

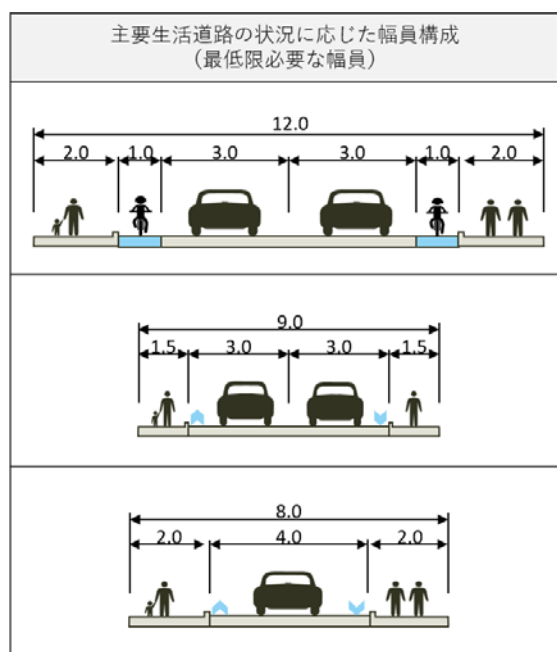
主要生活道路（幅員8～13m）

主要生活道路は、幹線道路を補助し、幹線道路で囲まれた地区内の自動車交通のサービスを受け持つ道路であるとともに、歩行者・車いす等が安全に通行できる道路。

主要生活道路の計画幅員は、一方通行路、バス路線、自転車ネットワーク路線、通学路などの各道路の特性や医療機関、避難所などの地域の状況から、8～13mの範囲で設定。

整備の基本 歩行者・自転車の安全確保のため、車道の両側に歩道と自転車通行空間を設けることを基本とする。

主要生活道路の幅員例



主要生活道路の幅員区分



主要区画道路・区画道路の整備

主要区画道路（幅員 6m・約250m間隔）

地域内の移動と、平常時の消防活動が円滑に行える道路。

- ・ 関連する基盤整備事業を契機に、機会を捉えて整備

区画道路（幅員 4m・狭あい道路の拡幅）

各宅地に接続する最も身近な生活道路。歩行者優先が原則。

- ・ 狭あい道路の総延長 614km/整備率 **43.6%** (R6末)
- ・ 首都直下地震に備え、地域の防災・減災機能を向上

06 主要生活道路の重点路線と安全対策路線

拡幅の必要性が高い路線を「重点路線」、事故密度の高い路線を「安全対策路線」として定めます。

主要生活道路の重点路線（5路線・合計 7,390m）

選定の考え方

防災性・安全性の6つの指標のうち、**4つ以上該当する路線**、または**3つ該当かつバス通行路線**。

No.	区間	延長
①	青梅街道 ～ 中杉通り	1,880m
②	中杉通り ～ 都市計画道路補128号	710m
③	西荻南2丁目29 ～ 宮前3丁目31	700m
④	人見街道 ～ 放射5号	880m
⑤	成田東4丁目 ～ 国道20号	3,220m
計	5路線	7,390m



安全対策路線（事故密度が高い路線に早期対策）



安全対策路線の整備イメージ（対策例）



2つの視点でスピード感ある道づくり

- **重点路線** 公共施設の建替えやまちづくりと連携し、沿道関係者や事業者の協力を得ながら中長期的に拡幅整備。
- **安全対策路線** 事故密度の高い路線について計画的に交通安全対策を実施。

人にやさしい道づくり

1



無電柱化

「防災」「安全・快適」「景観」の観点から推進。緊急輸送道路等での電柱新設禁止も促進。

2



バリアフリー

段差のない歩道、視覚障害者誘導ブロック、エスコートゾーンの設置等を検討する。

3

雨水流出抑制
グリーンインフラ

透水性舗装・雨水浸透ます・雨庭・植樹帯の整備で気候変動に対応。

4

地球温暖化対策
脱炭素化

遮熱性舗装、CO₂削減効果のあるアスファルト舗装を採用し、環境負荷を低減。

歩行者空間・自転車走行空間の確保



歩行者空間の整備

- ・ カラー舗装・防護柵などの交通安全施設
- ・ ビッグデータなどを活用した「予防型」の安全対策
- ・ 「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の推進



自転車走行空間の確保

- ・ 自転車ネットワーク路線を区内全域に拡大
- ・ 自転車ナビラインの整備・専用通行帯の整備検討
- ・ 事故要因の分析で優先度の高い対策を実施

主要生活道路の整備の進め方

1



意向・要望の確認

地域の皆さんから生活道路整備への意向・要望を確認

2



現地調査・評価・検討

現地調査・ヒアリング・路線評価により、必要な幅員と整備手法を検討

3



説明・認識の確認

整備方針や整備手法を地域の皆さんへ説明し、共通認識を確認

4



測量・設計・用地取得

道路区域の決定、用地取得を経て工事着手・完成