

補助 132 号線の歴史と経緯

このパネルは、部会メンバーが調べた結果に基づいています。

青梅街道から井の頭通りまで約 2 キロに渡る補助 132 号線の計画は、どのように決められたのか、その歴史と経緯をたどる。

神明通り入口交差点で 132 号線はなぜ直進ではなく、危険な左折になったのか?を考察する。



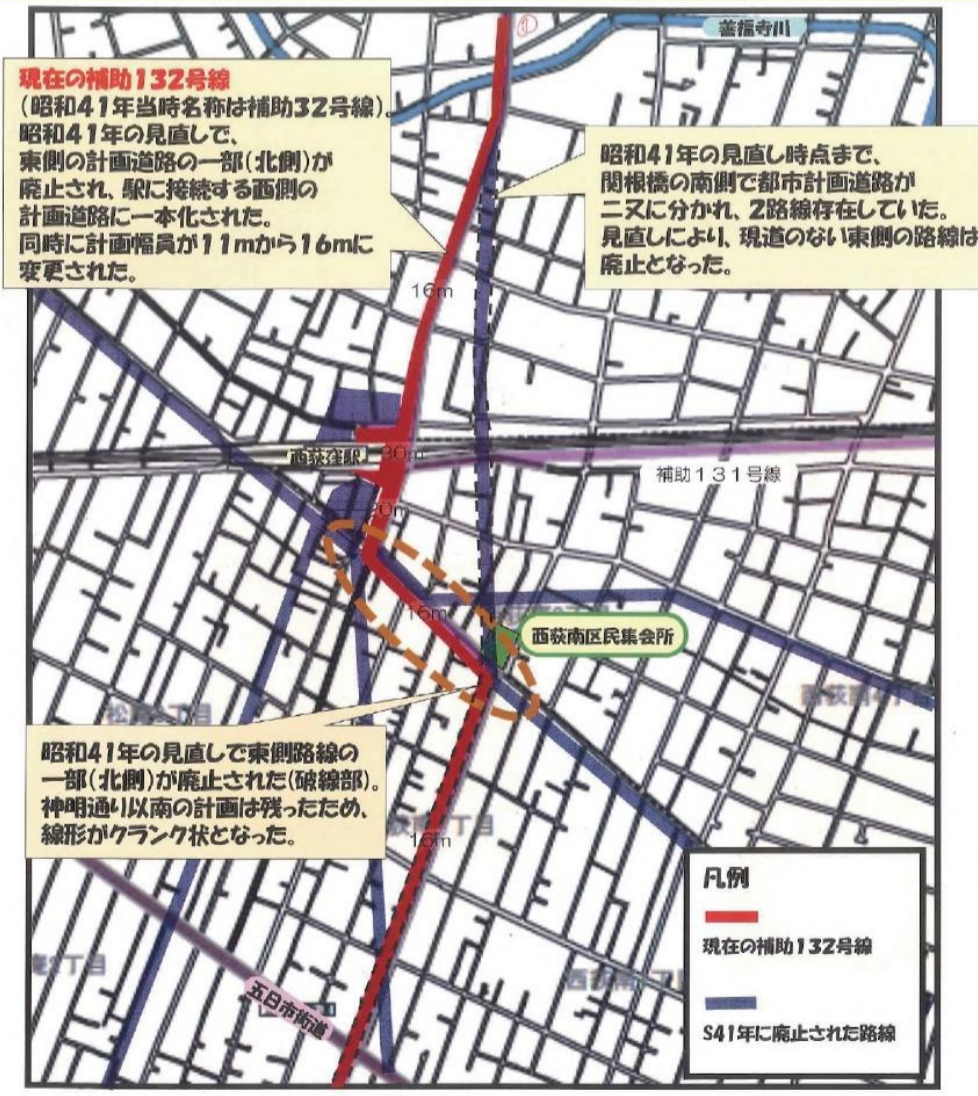
●旧都市計画法 1919 年（大正 8 年）に制定。大日本帝国憲法下の法なので、民主的な手続きの保障がない。（主権在君のため、お上の意向のみで都市計画を決定できる。）

●1947 年（昭和 22 年）戦災復興計画の一つとして、補助 132 号線が、戦災復興院告示第 128 号で都市計画決定された。

●1966 年（昭和 41 年）の高度成長期に東京都の都市計画道路見直しで、132 号線は神明通り入口へのクランク、道幅が 11m から 16m へ変更された。

●1968 年（昭和 43 年）新都市計画法（現行）制定。民主主義を擁する日本国憲法下の制定なのに、地権者などの利害関係者や住民意見を聞かずに、改めて手続きは不要とされた。（旧法下の都市計画は新法下での決定とみなす（都市計画法施行法 第 2 条）規定）

●認可区間の立退き補償は、道路拡幅に必要な限りで、残地は補償されない。



※記載の内容は、各テーマ部会により作成されたものであり、区の見解とは異なる内容や表現が含まれていることがあります。

また、資料に記載した内容のすべてを実施する決定をしたものではありません。

このパネルは、部会メンバーが調べた結果に基づいています。

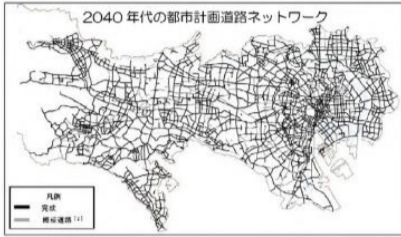
西荻らしい人中心の道・まちづくり

都市計画道路 132 号線のこれからのあり方に焦点をあて、まちを分断せず、沿道の商店や住民の生活権を守りながら、車中心ではなく西荻らしい人中心の道・まちを考える。

1. 都市計画道路とは

都市の交通やまちづくりなどを考えて、都市計画法に基づき計画される都市計画道路は、人々の生活にとって欠くことのできないものです。

道路の担う機能としては、人や物資等、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」や、災害時の防災性の向上や避難所へ向かう避難路を担う「都市防災機能」、都市構造や街区の形成等を担う「市街地形成機能」など、多様な機能を有する根幹的な都市施設です。



東京都(令和元年)「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」より

2. 東京の都市計画道路

これまで都市計画道路を計画的、効率的に整備するため、将来の都市計画道路ネットワークの検証を行いながら、その必要性を検証し、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べき路線を定めた「事業化計画」を過去4回にわたり策定し、事業の推進に努めてきました。

都内には延長3,213km(平成29年度末時点)の都市計画道路が計画されており、特別区内は延長1,770kmで完成率は約66%となっています。そのうち、杉並区内の完成率は約49%で23区中22番目となっています。

3. これからの道路整備

現在、本格的な人口減少や超高齢化社会、首都直下地震等大規模災害の発生が懸念されています。これらの課題を克服し、明るい将来を築くために、最も身近な都市基盤である道路の今後はどうあるべきか、既存の枠組みにとられず、柔軟かつ大胆な発想をもって広く検討する必要があります。

また、近年、道路に対するニーズは多様化してきており、質の維持・向上が求められているほか、まちづくりと連携し、道路空間をより有効に活用する道路空間のオープン化が進められています。

さらに、歩行者と車両などが調和する環境の整備が求められるとともに、温室効果ガス(CO2など)削減に向けた環境対策として、グリーンインフラの整備や新たなモビリティの普及が求められています。

4. 都市計画道路をめぐる最近の状況

近年の人口減少・少子高齢化の進行、そして脱炭素などの気候変動問題等、まちづくりの方向性の変化により道路の必要性も変化してきています。そのため、未整備の都市計画道路について、将来の都市像、地域特性や社会情勢の変化を踏まえ、その必要性を検証し、計画の見直しなどの議論が全国的に進められてきています。

検証にあたっては、交通機能や防災機能としての必要性の検証はもとより、道路整備に係るまちづくりへの影響(整備の長期化、まち並みやコミュニティの分断など)、環境への影響、沿道住民の意向に関する表現性の検証等を行いながら進める必要があります。

限られた財政資源の中、効率的に事業を執行していくためにも、必要性の高い路線・事業の選択と集中を図る必要があります。この観点からも、都市計画道路の必要性の再検証が求められています。

5. 多様化するニーズに応える道路の柔軟な使い方

社会・経済情勢の変化に応じてますます多様化する道路空間へのニーズに伴い、まちづくりの将来ビジョンにおいて道路がどのような役割を果たすことが求められているのか、地域の状況やそれぞれの道路の役割を見据えつつ、求められる機能を道路ごとに分担する考え方や手法の整理が必要です。

さらに、従来の通行の機能に加え、賑わい空間の創出、安心・安全、新たなモビリティの通行に対応した機能が必要になるなど、「クルマ中心」から「ヒト中心」へのニーズが高まっています。

限られた道路空間を柔軟に使い分けるには、これまでのつくる目標の進め方ではなく、つかう目標を意識しながらの道路整備が必要となっています。

○ほこみち(歩行者利便増進道路)



(奈良市三条通り：国土交通省HPより)

○グリーンスローモビリティ



(琴平町コトコト感車バス：国土交通省HPより)

【賑わい空間の創出】の事例

○ウォークアブルなまちづくり

居心地がよく歩きたくなるまちづくり

○ほこみち(歩行者利便増進道路)

地域を豊かにする歩行者中心の賑わいのある道路空間の構築

○エリアマネジメント

地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、

住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み



電器や靴店などに応じて道路空間の使い方が変わる賑わい空間

【新たなモビリティ】の事例

○グリーンスローモビリティ

電動で時速20km/h未満で公道を走る

4人乗り以上の電動車

○中低速モビリティ ○シェアリングサービス

電動キックボードなど 自転車・電動キックボードなど



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

国土交通省(令和2年)「2040年、道路の景色が変わる」より

●西荻らしいまちとは……

こじんまりしている、のんびりした雰囲気。個性豊かな個人商店が多く賑わいのある街。

●車中心から人中心の道とは……

歩いて楽しい安全な道、滞在したくなる道。車がスピードを出せない道。

- ・132号線を含め一帯をゾーン30にする。
- ・曲がった道はそのままだ。
- ・車の通る範囲を時々目的に応じて変化させる

(ほこみち、海外の事例)



●交通政策……

公共交通を中心にしてバスの小型・中型化ハイブリット車・EV車。通り抜け車排除、障がい者などへの配慮。

●西荻窪駅へのアクセスの改善……

“ちかくも”を使いこなして、すぎ丸、乗り合いタクシー、グリーンスローモビリティの活用



●道路計画で生じた空地……

人のために活用する。(雨庭、花壇、休憩場、駐輪場など)



●防災……

延焼は地形やその時の風の向きと強さによって変化するため、拡幅が効果的とは言えない。

- ①空地や植え込みなどの緑地を増やす
- ②コミュニティーを充実させ、消火・避難などの訓練を行うなどでの実現の方が確実である。



西荻デザイン会議 ひと・みち部会

自転車チーム

1. チームの目標

住民の目線で調べ、議論し提案することで、杉並区（西荻地域）を自転車が乗りやすい・乗りたくなる場所にする。

2. 大事にしたいこと

- ① 私たちが普段生活する小さなスケールで街を見ること
- ② 自転車も歩行者も自動車も無理なくできそうなこと
- ③ 私たち自身が「楽しそう！安心！やってみたい！」と感ずること



3. 進め方

3つの取り組みを連携しながら実施します。

A. 調査

- ・ 自転車フレンドリーなお店調査
- ・ 駐輪場情報
- ・ 危険箇所・改善が必要な場所など

自転車便利
マップ作り改善点
マップ作り

B. デザイン

- ・ 道路や交差点、標識の整備
- ・ 駐輪場（道路空地活用）
- ・ 守れる・効果のあるルール



C. 対話

それぞれの立場からみんなが安全・快適に移動できる道を考える



4. スケジュール

2026	1～3月	4～6月	7～9月	10月～
A. 調査	企画	まちあるき 調査	自転車便利 マップ作り	
B. デザイン			改善点 マップ作り	将来の提案 づくり
C. 対話				対話 イベント

参加メンバー 募集中！

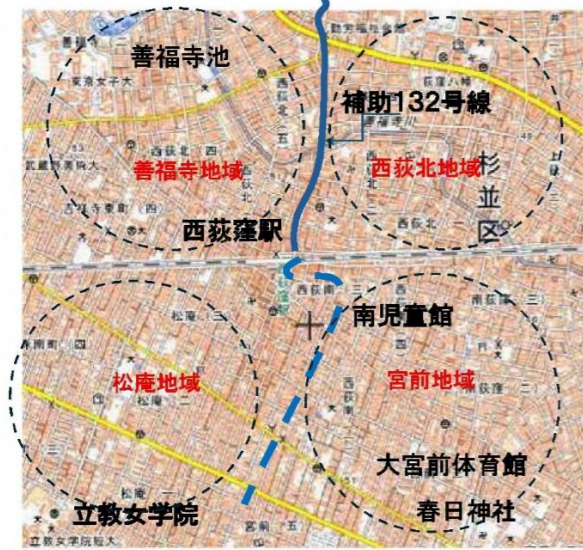
まちあるきや対話イベントだけの参加でもOKです！

お気軽にご参加
ください！

ひと・みち部会 公共交通チーム

無理なく、公共の乗り物で西荻窪へ

みんなで考えませんか



進め方

だれでも公共の乗り物で西荻窪に無理なく安心して安全に行き来できること、気軽に買い物、おしゃべりの場、区の施設、医療機関にアクセスできるように4つの地域からの意見を出し合ってまとめたいと思います。住みよい街づくりにみんなの参加を期待します。

- ・「ひと・みち部会」のメンバーと地域に興味のある方のご参加とご意見をお待ちします。
- ・開催は、4月から月一回の会合、10月に中間発表、12月にまとめの予定で進めます。

検討項目と流れ

A. 西荻窪へのアクセスの不自由さの洗い出し(地域・住民の意見)

善福寺、西荻北、上荻、西荻南、南荻窪、宮前などの地域から西荻窪へ行き来は円滑だろうか？
例えば宮前地域の大宮前体育館・荻窪小・中学校から西荻までのバスはない。

B. 公共交通(バス・通勤バス・タクシー等の状況)、現地訪問調査

通勤、通学、通院、買い物、介護などの利用で、目的地に行きにくい、行けないなどから、どんな手段があれば良いか？

C. 期待する路線・停留所・運行本数と運営側の意見

新たな路線、既存路線の変更、小型のコミュニティーバスの活用について、停留所の位置および本数はどうか？

D. 補助132号線との関係(路線を利用・単独・運行時期)

132号線をどのように活用できるか？駅と地域の循環路線ができれば西荻窪駅付近に発着できるスペースは確保できるか？スペースが取れないときはどうすれば良いか？

E. 地域の公共交通についての提案(概要と課題の整理)および区による詳細調査

検討結果をまとめて発表し、残された課題を整理する。区が提案内容を確認し、詳細調査を進める。

西荻窪駅への公共交通のネットワーク(現況) 南側の事例



沿線の写真

132号線(駅方面)と神明通り(右)の交差点部・西部信金



右の南児童館のところで132号線は左に曲がる



住宅街は五日市街道・井の頭通りまで続く



神明通りは環状八号線まで一方通行



区施設の大宮前体育館

※記載の内容は、各テーマ部会により作成されたものであり、区の見解とは異なる内容や表現が含まれていることがあります。また、資料に記載した内容のすべてを実施する決定をしたものではありません。

東京都市計画道路補助線街路 132 号線の歴史や経緯と 西荻らしいひと中心の道づくりについて

このチラシは部会メンバーが調べた結果に基づいています

<目的>

1. 東京都市計画道路補助線街路 132 号線（以下、132 号線）の計画の歴史と経緯

青梅街道から井の頭通りの約 2 キロに及ぶ 132 号線はどのように決められたのか、その歴史と経緯をたどる。神明通りとの交差点で 132 号線はなぜ直進ではなく、左折することになったのかを考察する。

2. ひと中心の道・まちづくり

都市計画道路 132 号線のこれからのあり方に焦点をあて、まちを分断せず、沿道の商店や住民の生活権を守りながら、車中心ではなく西荻らしいひと中心の道・まちを考える。

3. 善福寺川上流地下調節池計画

善福寺川上流地下調節池工事の計画が西荻のまちに及ぼす影響を考える。

<各内容の説明>

1. 132 号線の計画の歴史と経緯

- 旧都市計画法 1919 年（大正 8 年）に制定。天皇主権の大日本帝国憲法下の法なので、民主的な手続きの保障がない。（お上の意向のみで都市計画を決定できる。）
- 1947 年（昭和 22 年）11 月 26 日、戦災復興計画の一つとして、132 号線が、戦災復興院告示第 128 号で都市計画決定された。
- 1966 年（昭和 41 年）の高度成長期に東京都の都市計画道路見直しで、132 号線は神明通り入口へのクランク、道幅が 11m から 16m へ変更された。
- 1968 年（昭和 43 年）新都市計画法（現行）制定。国民主権の日本国憲法下の制定なのに、新法成立までに確定した計画は、地権者などの利害関係者や住民の意見を聞く、民主的な手続きを不要とされた。（旧法下の都市計画は新法下での決定とみなす（都市計画法施行法 第 2 条））
- 2020 年（令和 2 年）青梅街道から善福寺川を越えた 606m の区間を杉並区が申請を出し、東京都が事業認可。期間：2020 年 4 月 7 日～2030 年（令和 12 年）3 月 31 日。

2. ひと中心の道・まちづくり

- 西荻らしいまちとは……こじんまりしている、のんびりした雰囲気。
個性的な個人商店が多く賑わいのある街。
- 車中心からひと中心の道とは……
歩いて楽しい安全な道、滞在したくなる道。通り抜け車両を締め出し、車がスピードを出せない道。これを実現するためには……
⇒・132 号線を含め一帯をゾーン 30 にする。

既に神明通り 1 本北側（双方通行）をすぎ丸（かえで路線）が運行している。

- ・曲がった道はそのままに。
- ・ゆくゆくは道を生活空間の一部として車の通る範囲を時々目的に応じ変化させる（ほこみち、海外の事例）

- 交通政策……公共交通を中心にしてバスの小型・中型化ハイブリット車・EV 車。通り抜け車排除、障がい者などへの配慮。乗降・荷捌き空間確保。

- 西荻窪駅へのアクセスの改善……ちかくもアプリの普及・拡大：すぎ丸、乗り合いタクシー、グリーンスローモビリティを目的に応じ活用

- 道路計画で生じた空地……ひとのために活用：既存シェアサイクルポート、雨庭予定地(関根橋北西詰め)、花壇、休憩場、駐輪場など

- 防災……その時の風の向きと強さによっては道路が広くても飛び火の例はある。

①既に不燃建材が普及し、空地や樹木のある緑地を増やし(不燃化促進)、②地域で消火・避難などの訓練を頻繁に行い(コミュニティ充実)、確実に実現する。



3. 善福寺川上流地下調節池計画（東京都の資料から）

詳しくは東京都のサイトへ↑

- 善福寺川上流地下調節池計画の概要と課題

地下 40m に直径 9~7.5m、全長 5.8 km をシールドマシンで掘り進む。(善福寺緑地⇒五日市街道⇒環八⇒青梅街道⇒女子大通り⇒善福寺川地下⇒関根文化公園)

2026 年 1 月現在、総工費 1557 億円、予定期間 17 年。

また、外環道やリニア新幹線の現場で問題となっている、騒音・振動・低周波や地盤沈下、空洞などの深刻な被害が発生することも予想される。

- 西荻のまちに対する影響……関根文化公園に、トンネルが到達し、その後、善福寺川が大雨で溢れる前に水を取り込む取水口施設を造る。2028~2035 年度。

⇒この間、2028~2029 は 10 t ダンプトラック約 10 台/日

2029~2035 は 10 t ダンプトラック約 30 台/日、

コンクリートミキサー車は月に 2~3 日に 80~150 台/日

⇐住宅街にある関根文化公園が工事現場に予定され、近隣の安全性が心配。

- ・工事車は帰路ルート（青梅街道荻窪警察前→関根文化公園→132 号線→青梅街道）で、132 号線を北上と定められているが、関係車両が南下して神明通りを通過する可能性もあり交通量や安全面が懸念される。

「今できる、歩きやすい道づくりを移動制約者と共に考えていきませんか？」



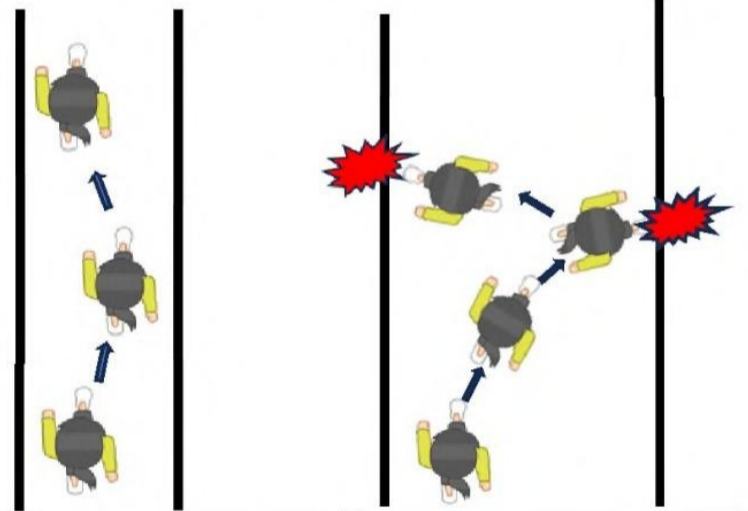
※ 移動制約者の定義は、テーマにより異なりますが、ここでは、歩行に困難を抱える高齢者、視覚障害者、下肢障害者を指します。また、一時的に移動に困難を抱える妊婦、ベビーカーユーザー、怪我による松葉づえ使用者も移動制約者といえます。

視覚障害者は、情報障害者、移動障害者とも言われます。よって、視覚障害者に配慮した道づくりを目指せば正解？
いいえ、違います！

視覚障害者だけに配慮すれば他の移動制約者にとってバリアになってしまいます。すべての人で対話を重ね、最適解を見つけることが大切です。



*歩道が広がれば、視覚障害者にとっても歩きやすくなる？
いいえ、一概にそうとは言えません。歩行空間が広がれば進むべき方向が分からなくなります。



通常の場合

広い歩道の場合



*視覚障害者は点字ブロックがあれば大丈夫？
いいえ、点字ブロックは、視覚障害者の安全確保の床材であり、どこに行くかはわかりません。突然、無くなることも日常茶飯事です。点字ブロックの突起がつまづきの原因にもなりますし、車いすユーザーにも不評です。視覚障害者にとっても点字ブロック上を歩き続けることはストレスです。



途中で点字ブロックがなくなる。

私たちは、こんなことを考えています。

JR西荻窪駅から視覚障害者支援総合センター（桃井4-4-3 西荻地域区民センター近く）までの道のを眼や足にハンディのある方と歩いてみましょう。本当に必要なものが見えてくるはず。

私たちは、ゆっくり、じっくりと様々な問題に取り組んでいきたいと考えています。

興味・関心のある方は、お近くにいる「ひとみち作り」の「安全な道を考える」チームスタッフに声をかけてください。



「132号線 学びの会」を継続しよう

道の学びを深めよう

街づくりには、道路・空間・建築物・そして生活する人たち、どれも全て欠かせない

でも132号線について、よく知らない

132号線道路拡張の計画はどこから生まれたの？



都市計画道路はなぜ必要なの？

道路が広がれば、何が良くなり、何を失うの？

なぜ、反対する人がいて、賛成する人がいるの？

そんな私たちの素朴な疑問を、それぞれの考えを持つ専門家に投げかけて

みんなで、一緒に考えていきませんか？

『デザイン会議』の名で主催する今後の学習会はその準備から開催まで、住民と区役所スタッフの合同チームで考えていくことを、希望する会です。

「132号線 学びの会」に賛同される方は
お近くの「学習会」スタッフに、お気軽にお声をかけて下さい