

資料 5

第 3 回 武蔵野市における
地上部街路に関する話し合いの会

武蔵野地域に関する現状・課題データについて

平成 2 2 年 1 月

東京都 都市整備局

はじめに

～本資料について～

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

平成20年3月に検討の視点と検討のプロセスを明らかにするため、「外環の地上部の街路について～検討の進め方」を公表し、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていくこととしました。

本資料は、検討のプロセスにおける「必要性を検討するためのデータ」の一部として、地域の現状や課題を示すものです。

本資料を活用し、地上部街路の必要性やあり方などについて、武蔵野地域のみなさまと話し合いを行ってまいります。

検討の視点



「外環の地上部の街路について 検討の進め方 平成20年3月」

目 次

1．環境	
（1）広域的な視点	
快適な都市環境の創出	1
地球環境の保全	2
（2）地域的な視点	
地域環境の改善	3
2．防災	
（1）地域的な視点	
延焼遮断帯の形成	5
安全な避難路の確保	7
3．交通	
（1）広域的な視点	
人とモノの流れの円滑化	9
（2）地域的な視点	
交通事故の減少、日々の暮らしの安全性向上	10
4．暮らし	
（1）広域的な視点	
公共交通との連携強化	12
（2）地域的な視点	
バリアフリー化の推進	15

本資料の平面図の注意点

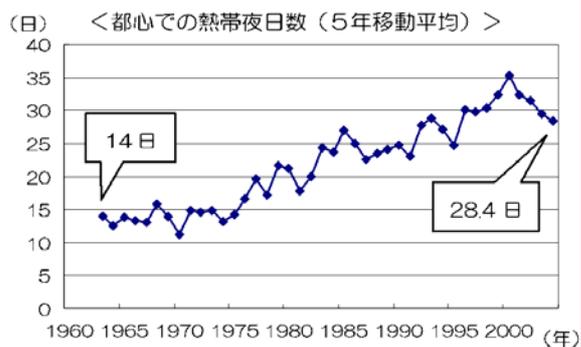
- 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
- 本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
- 本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。



課題 新たな緑づくりと既存の緑のネットワーク化

【現状】

ヒートアイランド現象が進んでいます



「10年度の東京～東京が変わる～平成18年12月」

グリーンロード・ネットワークが未形成です



「10年度の東京～東京が変わる～平成18年12月」

豊かな水辺空間や緑などのオープンエリアが、高度成長の過程で、市街地の拡大とともに失われてきました。

東京の緑の現状としてみどり率(暫定値)をみると、2003年で区部約24%、多摩部約72%となっている。1998年からの5年間で、区部で約1%分、多摩部で約2%分のみどりが減少していると算定されており、依然として東京の緑は減少傾向にあります。都心部には、皇居外苑や代々木公園など大規模な緑の拠点は存在しますが、これらを有機的に結びつけた環境資源としての活用は不十分です。

【課題】

都市における緑の役割として、都市防災や潤いと安らぎを与える機能だけでなく、ヒートアイランド対策など都市環境の向上も期待されています。

都心には、これまで整備されてきた一定規模の緑があるが、有機的に結びつけた活用がされておらず、既存の緑のネットワーク化を推進するとともに、新たな緑づくりに東京全体で取り組んでいく必要があります。



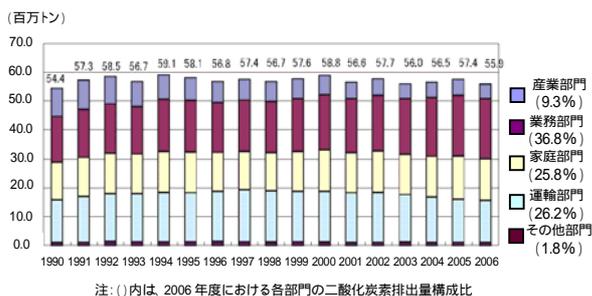
課題 CO2 排出量の削減 (地球温暖化の防止)

【現状】

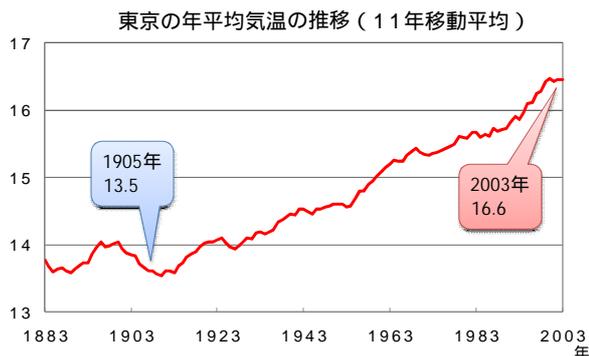
東京における二酸化炭素の排出量は横ばいに推移しています

平均気温は 100 年で3 上昇しています

●東京における二酸化炭素排出量の推移



「東京の環境 2009」



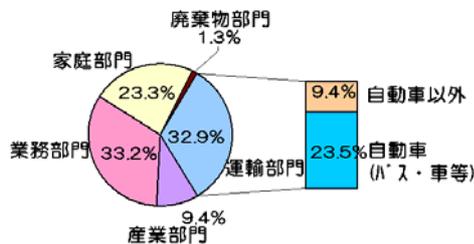
「東京都のヒートアイランド対策」東京都環境局 HP

運輸部門における排出量が全体の約1/3を占めています

東京都の CO2 の排出状況

自動車が交通機関分担率に占める割合はバス、車合わせて約 8%と低いですが、CO2 排出量に占める割合は全体の約 24%と家庭分の排出量と同程度であり、一定の負荷を与えている。

<東京都の CO2 排出量の状況 (2004 年度)>



(2006年 環境局調べ)
(注) 四捨五入の関係で総計が 100%にならない

「10 年度の東京～東京が変わる～平成 18 年 12 月」

東京都では平成 18 年 12 月に策定した『10 年後の東京』の実現に向けた取り組みの一つとして「カーボンマイナス東京 10 年プロジェクト」を推進しています。そこでは目標として「2020 年までの東京の温室効果ガス排出量を 2000 年対比で 25%削減」の達成に向けて様々なプロジェクトが取り組まれています。

【課題】

運輸部門をはじめ、CO2 排出量の削減に向けあらゆる分野における取り組みを進める必要があります。

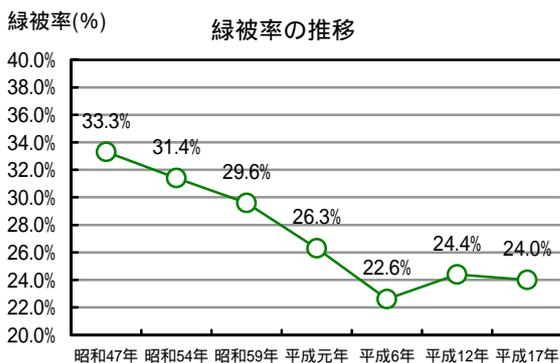


課題 緑の不足

【現状】

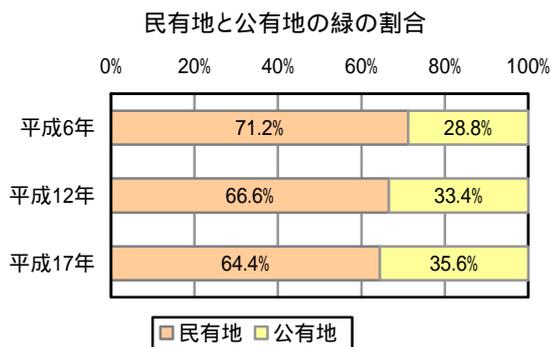
地域の公園・緑地等の状況：別紙の通り

緑被率は減少後横ばいに推移しています



「武蔵野市緑の基本計画」

民有地の緑が減少しています



「武蔵野市緑の基本計画」

武蔵野市における公園緑地は 178 箇所、61.6ha が整備されており、一人あたりの公園緑地面積は 4.57 m²となっています。（平成 19 年 8 月 1 日現在）

この値は、都市公園法施行令で目標とされている「一人あたり 10 m²以上」と比較すると大きく下回っています。

市内における緑被率は減少傾向にあり、特に吉祥寺地域は緑被率が 21.3%で市内 3 地域の中で最も低く、近年、更に減少傾向となっています。

【課題】

市街化の進んでいる吉祥寺地域は、新たな公園緑地の用地の確保が難しい状況にあり、緑被率の向上に向けた取り組みが必要となっています。

【参考】～武蔵野市緑の基本計画 2008 より～

緑の量が増えることだけでなく、「地球に優しい緑」「安心・安全をつくる緑」など、武蔵野市らしさを実感できる質の高い緑が豊かであることが必要 [緑の基本計画 P31]

将来的な目標として、緑被率 30% [緑の基本計画 P33]

中期目標においては、公園緑地の面積が現況 61.6ha が平成 29 年に 63.6ha [緑の基本計画 P63]

環境 周辺地域における公園・緑地等の状況(公園緑地面積目標値に対する緑の不足)

【現状】

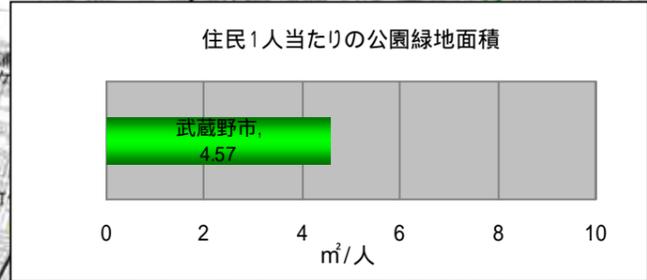
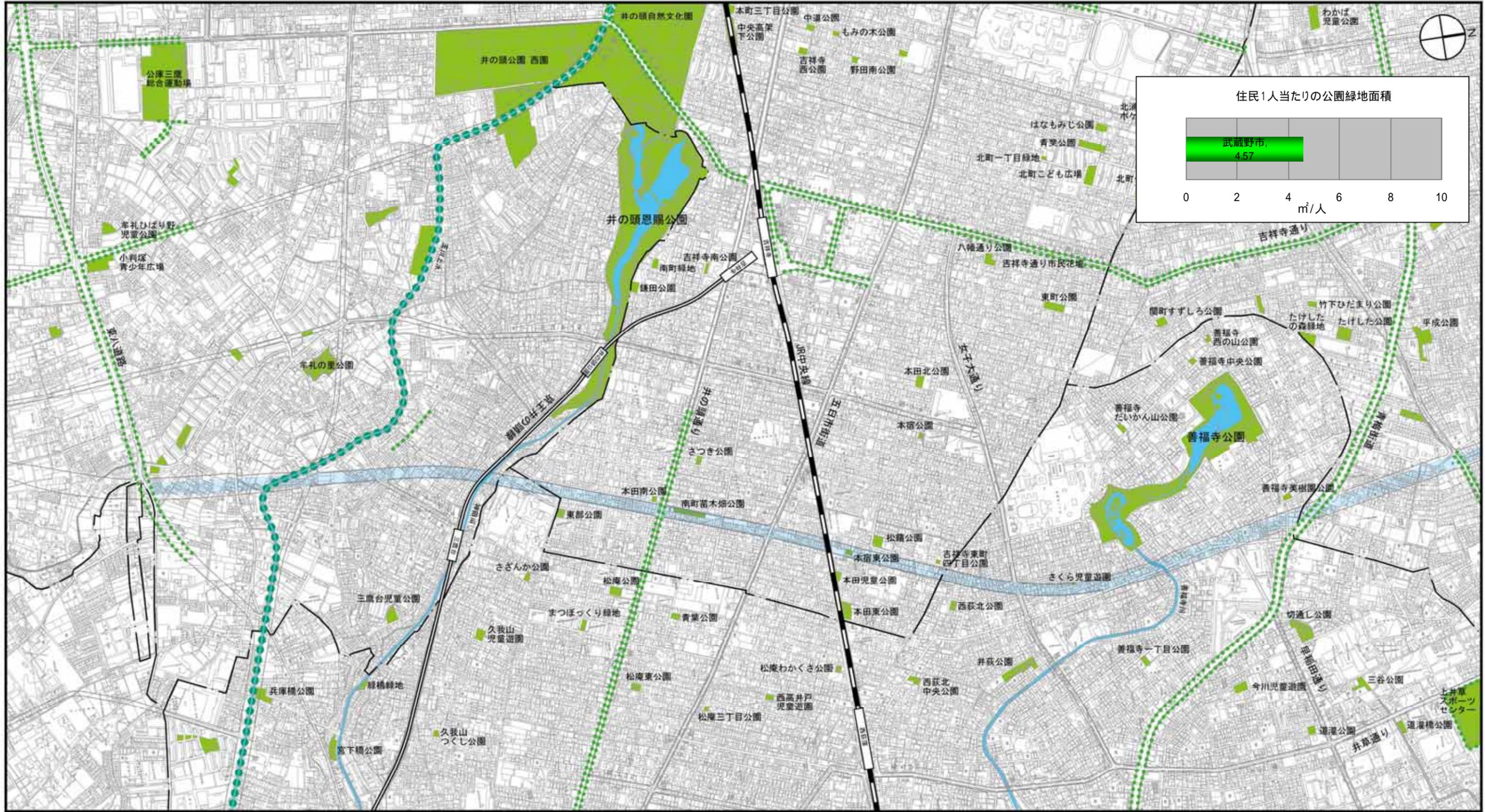
武蔵野市における公園緑地は 178 箇所、61.6ha が整備されており、一人あたりの公園緑地面積は 4.57 m² となっています。(平成 19 年 8 月 1 日現在)

この値は、都市公園法施行令で目標とされている「一人あたり 10 m²以上」と比較すると大きく下回っています。

市内における緑被率は減少傾向にあり、特に吉祥寺地域は緑被率が 21.3%で市内 3 地域の中で最も低く、近年、更に減少傾向となっています。

【課題】

市街化の進んでいる吉祥寺地域は、新たな公園緑地の用地の確保が難しい状況にあり、緑被率の向上に向けた取り組みが必要となっています。



凡例 地上部街路 街路樹のある道路 河川(水面) 水辺の緑 公園・緑地

※住民1人当たりの公園敷地面積の標準
市区町村全域10m²、うち市街地5m²
(都市公園法施行令第1条)

「東京都 道路のみどり 2009」ほか

本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。



防災 地域的な視点 延焼遮断帯の形成

課題 延焼遮断帯の未形成

【現状】

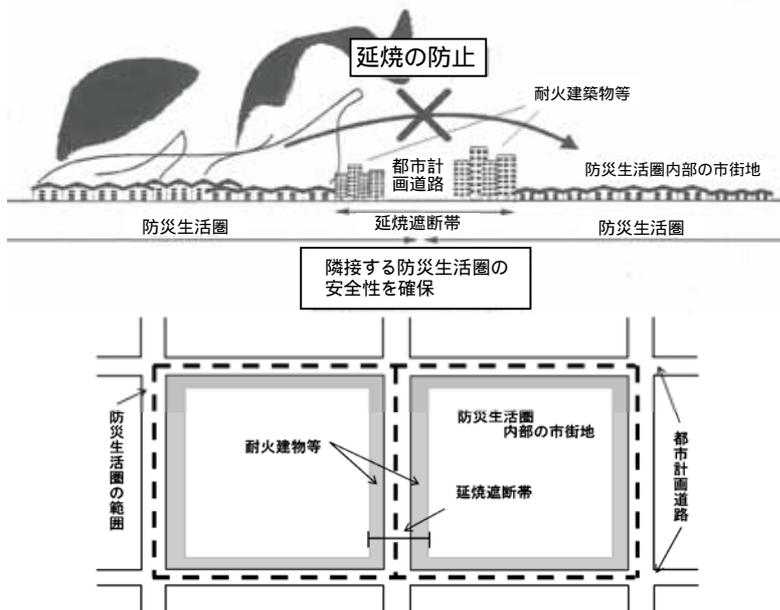
延焼遮断帯の配置及び形成状況、地域別出火危険度：別紙の通り

地上部街路の周辺地区では、延焼遮断帯のうち未形成の区間が見られます

東京都では、延焼遮断帯は都市計画道路を中心として、河川、鉄道等により防災生活圏の大きさがほぼ一定になるようにメッシュ状に配置することとしています。しかし、武蔵野地域における地上部街路の周辺地区では、延焼遮断帯のうち未形成の区間が見られます。

また、武蔵野地域においては、地震時における地域別の出火危険度測定では、出火危険度が高いランクとなっている箇所もあります。

防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ



延焼遮断帯

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

防災生活圏

火を出さない、もらわないという考え方により、地域を小さなブロックで区切り、隣接するブロックへ火災が燃え広がらないようにすることで、震災時の大規模な市街地火災を防ごうとするもの。このブロックは、日常の生活範囲を踏まえ、おおむね小学校区程度の広さの区域とされています。

「防災都市づくり推進計画 東京都」

【課題】

沿道に位置する建築物の防災性能の向上や阪神・淡路大震災での焼け止まり状況を考慮し、延焼遮断帯の形成を的確に進める必要があります。

これに対し、武蔵野市域では未形成の延焼遮断帯が存在しており、震災時における災害の拡大を防止するため、延焼遮断帯の形成に向けた取り組みが必要となっています。

【参考】～武蔵野市マスタープラン～

道路による焼け止まり機能に着目し、幹線道路沿道の適正な高度利用を促進することなどにより延焼遮断帯を形成するなど、災害の拡大を防ぐとともに安全に避難できるまちづくりを進めます。[都市マスタープラン P34]

防災 延焼遮断帯の形成(延焼遮断帯の形成状況と出火危険度)

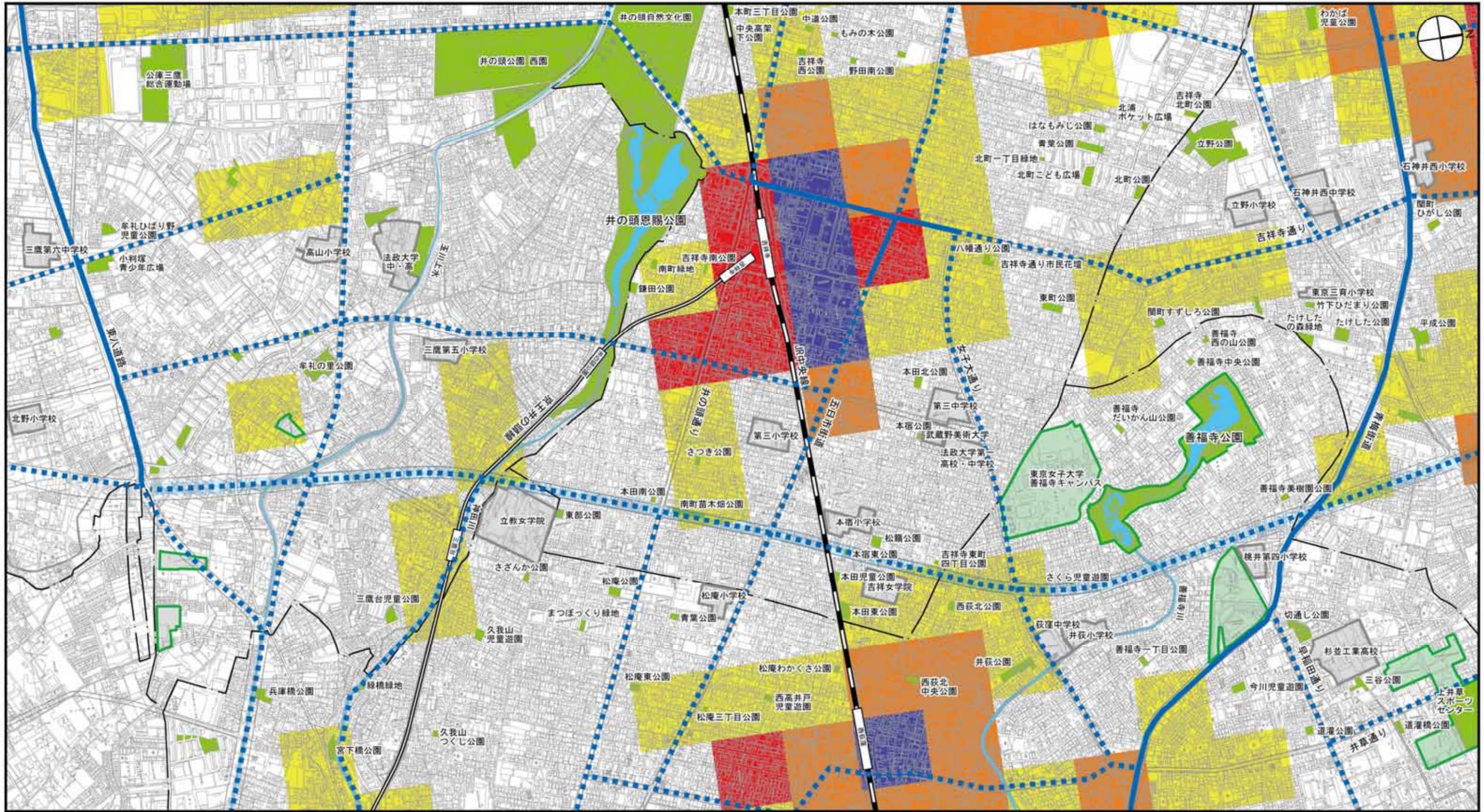
【現状】

地上部街路の周辺地区では、延焼遮断帯のうち未形成の区間が見られます。
また、地震時における地域別の出火危険度測定では、出火危険度が高いランクとなっている箇所もあります。

【課題】

沿道に位置する建築物の防災性能の向上や阪神・淡路大震災での焼け止まり状況を考慮し、延焼遮断帯の形成を的確に進める必要があります。

これに対し、武蔵野市域では未形成の延焼遮断帯が存在しており、震災時における災害の拡大を防止するため、延焼遮断帯の形成に向けた取り組みが必要となっています。



凡例
— 地上部街路
— 骨格防災軸・延焼遮断帯
- - - 骨格防災軸・延焼遮断帯 (未形成の区間)

出火危険度ランク
 (ランク3以上を表示)
 6 (dark blue) 5 (red) 4 (orange) 3 (yellow)
 高 ← → 低

本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境界確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。

「地域別出火危険度測定(第7回) 平成18年3月 東京消防庁」
 「防災都市づくり推進計画 平成16年3月 東京都」



防災 地域的な視点 安全な避難路の確保

課題 震災時における安全な避難路の確保

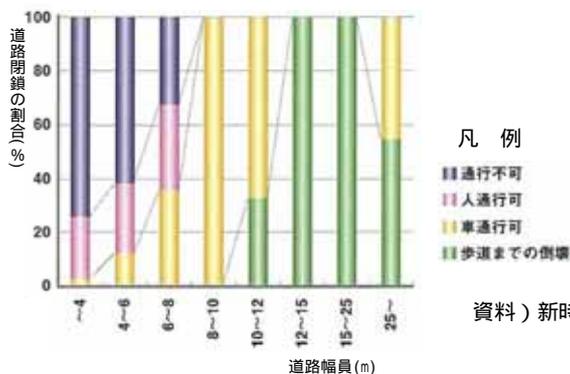
【現状】

狭あい道路の状況：別紙の通り

吉祥寺地域は災害時に通行不可となる恐れのある狭あい道路が多くなっています

■ 阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞の関係

倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の約26haを対象についての調査結果

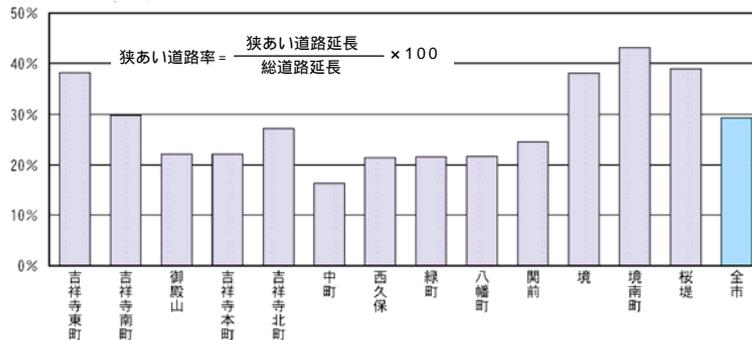


阪神・淡路大震災では、幅員6mより狭い道路において、6割を超える道路で人の通行が不能となりました。

資料) 新時代のまちづくり・みちづくり 都市整備研究会

■ 狭あい道路率

狭あい道路とは、原則として幅員が4m未満の道路のことです



「武蔵野市地域生活環境指標」平成15年版

【課題】

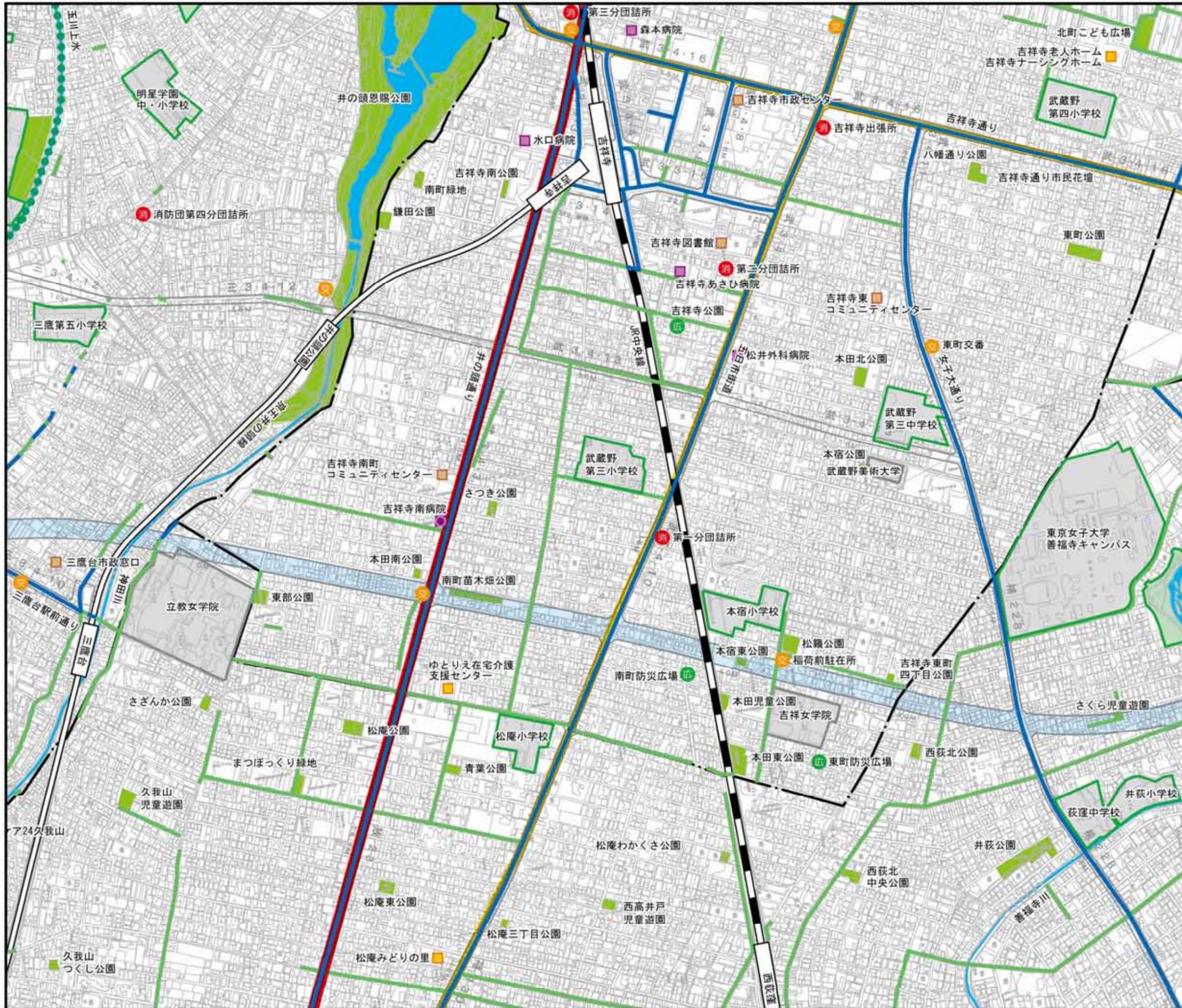
震災時における安全な避難路の確保など、防災性の向上に向けた取組みが必要となっています。

【参考】～武蔵野市都市マスタープラン～

狭あい道路が多い地区については、防災性の向上や車と人の円滑な通行を図るための道路整備を進めます。[都市マスタープラン P55]

防災上の評価が低い吉祥寺東町、境南町、吉祥寺南町、吉祥寺本町などに共通していることは、道路率が低い、公園等のオープンスペースが少ない、避難アクセスが困難なことが原因と考えられる。道路に関する対策は一定の期間を要するが、公園や広場のオープンスペースの確保については多角的に対応 [地域防災計画 P28、資料編 3-5/5]

防災 震災時における安全な避難路の確保(狭あい道路の状況)



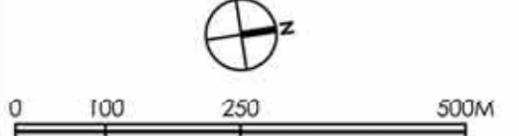
- 凡 例
- 地上部街路
 - 幅員8.0m以上の道路
 - 幅員6.0m以上の道路
 - 緊急交通路(第一次)
 - 緊急交通路(第二次)
 - 公共施設
 - 福祉施設
 - 医療施設
 - 医療施設(2次救急医療機関)
 - 広域避難所
 - 避難所・一時集合場所
 - 公園・緑地
 - 防災広場
 - 消防団詰所
 - 交番・駐在所

【現状】
 吉祥寺地域は災害時に通行不可となる恐れのある狭あい道路が多くなっています。阪神淡路大震では、幅員が6mよりも狭い道路において、6割を超える道路で人の通行が不可となりました。

【課題】
 震災時における安全な避難場所や避難路の確保など、防災性の向上に向けた取り組みが必要となっています。

緊急交通路
 震災時、緊急通行車両以外は車両通行止め
 (第1次交通規制)地震発生直後の実施される規制。
 (第2次交通規制)被災地域や被害状況が判明した段階で変更される交通規制

2次救急医療機関
 入院を要する中・重症患者への医療を確保する機関



本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。



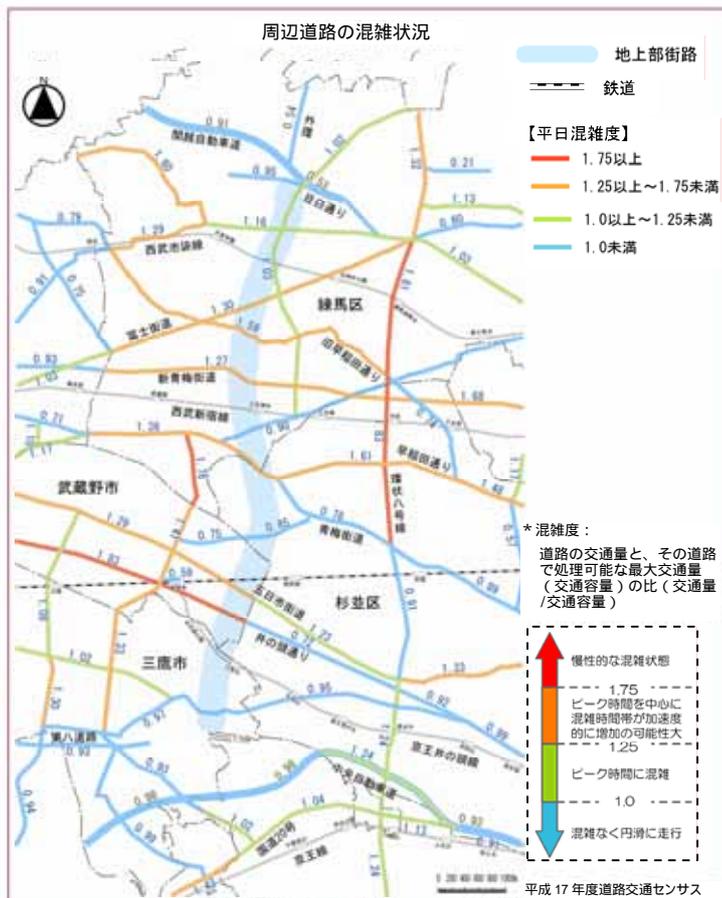
交通 広域的な視点 人とモノの流れの円滑化

課題 周辺地域の道路混雑の解消

【現状】

都市計画道路は、全体として東西方向に比べて南北方向の整備が進んでいません

周辺道路の混雑度は、全体として高い状況にあります



■ 都市計画道路の整備状況

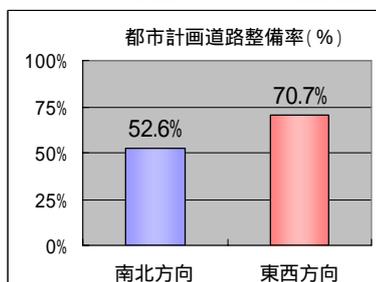
対象範囲

目白通り～環状八号線～東八道路～調布保谷線で囲まれた範囲

都市計画道路整備率

$$\text{都市計画整備率} = \frac{\text{完成・概成・事業中延長 (km)}}{\text{都市計画道路延長(km)}}$$

整備状況・・・東京都都市計画道路事業現況図（区部）
平成21年3月31日現在に基づき整理



なお、平成20年3月現在の都市計画道路の整備率は、区部で59.5%、多摩部で52.8%と依然として低い状況です。

【課題】

渋滞緩和や南北方向の円滑な移動経路の確保に向けた取り組みが必要です。



交通 地域的な視点 交通事故の減少、

日々の暮らしの安全性向上

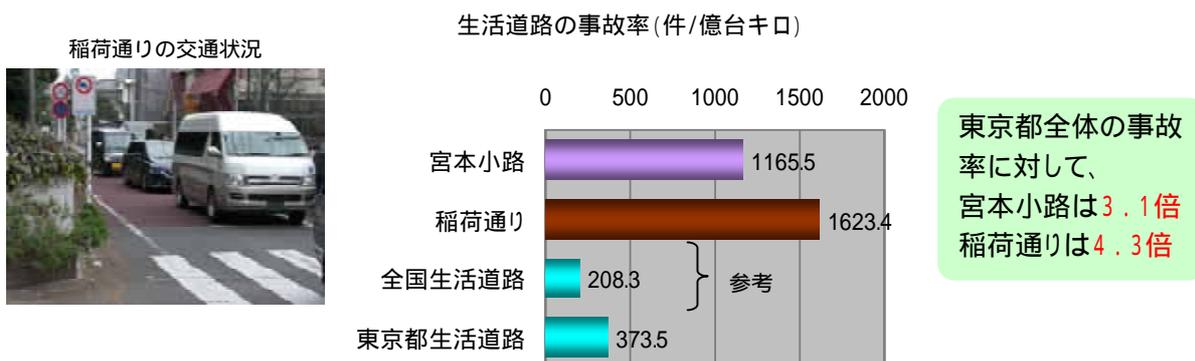
課題 生活道路における安全性の向上

【現状】

人身事故、交通量、歩道設置区間、抜け道、通学路の状況：別紙の通り

地上部街路の周辺地区では、幹線道路の混雑等により抜け道利用として生活道路に通過交通が流入しています。このような生活道路の中には、幅員の狭い道路や歩道の設置されていない道路も存在し、小学校周辺では通学路が指定されているものもあります。これらの交通量の多い生活道路では事故率が高くなっています。

宮本小路や稲荷通における事故率は、全国及び東京都における生活道路のそれを上回っています



宮本通り、稲荷通り事故件数：平成 21 年上半期（警視庁）
参考：平成 18 年度道路行政の達成度報告書（国土交通省）

$$\text{事故率（主要指標現況値算出マニュアル（案）国土交通省）} \\ \text{道路における死傷事故率} = \frac{\text{年間死傷事故件数（件）}}{\text{年間自動車走行台キロ（億台キロ・年）}}$$

【課題】

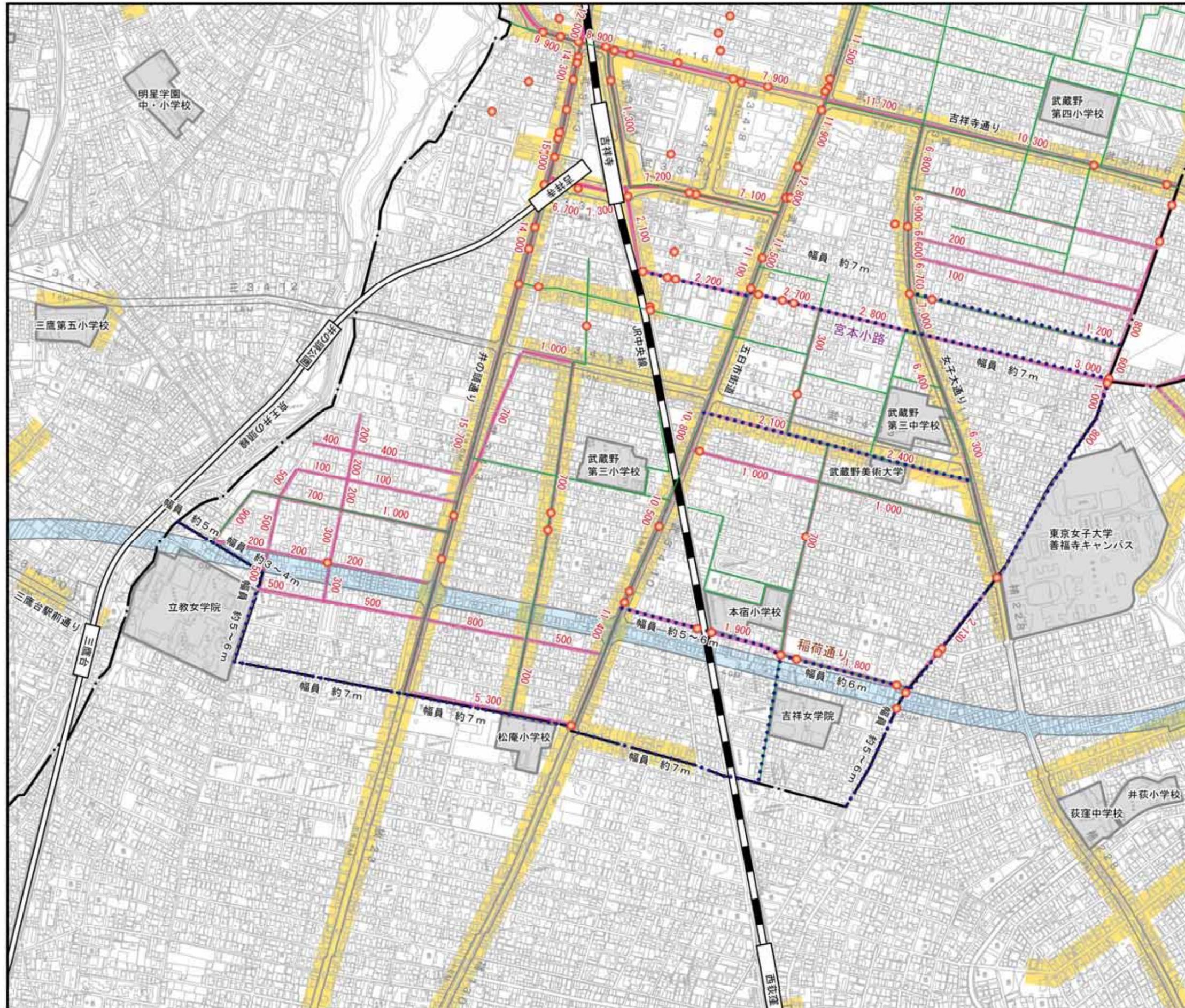
幹線道路の整備による渋滞の緩和等により、生活道路への通過交通の流入回避を図り、地区内の生活道路の安全の確保に向けた取り組みが必要となっています。

【参考】～武蔵野市都市マスタープラン～

吉祥寺地域のまちづくりの方針の 1 つとして「交通体系の整備改善」を進めることを挙げられています。[都市マスタープラン P56]

そこでは幹線道路の渋滞を避ける車が住宅地内に入り込む状況が発生していることを踏まえ、幹線道路や住宅地内の道路整備と適切な交通処理により、渋滞の緩和と良好な住宅街としての静粛性や安全性を確保していくこととしています。[都市マスタープラン P56]

交通 周辺地域の生活道路の状況(抜け道や通学路における事故発生状況)



凡例

- 地上部街路
- 交通人身事故(武蔵野市域のみ)
警視庁交通事故マップ参照
平成21年上半年データ
- 歩道設置区間
(ガードレールによる歩車分離を含む)
- 台数/12h
交通量(台/12h)
平成17年度道路交通センサス
武蔵野市 平成15~20年度実施結果
- 抜け道と考えられる生活道路
(武蔵野市域のみ)
出典:市販道路地図等
- 通学路(武蔵野市域のみ)

生活道路の事故率(件/億台キロ)

0	500	1000	1500	2000
宮本小路				1165.5
稲荷通り				1623.4
全国生活道路				208.3
東京都生活道路				373.5
} 参考				

宮本通り、稲荷通り事故件数:平成21年上半年(警視庁)
参考:平成18年度道路行政の達成度報告書(国土交通省)

【現状】
周辺地区では、幹線道路の混雑等により生活道路に通過交通が流入しています。その中には、幅員の狭い道路や歩道の設置されていない道路も存在し、小学校周辺では通学路が指定されている道路もあります。これらの交通量の多い生活道路では事故率が高くなっています。

【課題】
幹線道路の整備による渋滞の緩和等により、生活道路への通過交通の流入回避を図り、地区内の生活道路の安全の確保に向けた取り組みが必要となっています。

本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。



課題 バス交通の利便性向上

【現状】

バス路線及び道路の混雑状況：別紙の通り

地上部街路の周辺地区の公共交通体系は、東西方向にのびる鉄道路線と各駅から南北方向に伸びるバス路線とでネットワークが構成されています。

武蔵野市においては、南北方向のバス路線は混雑度の高い吉祥寺通りを数多くの路線バスが運行しており、その他は幅員の狭い道路を路線バスとムーバスが運行しています。

幅員が狭く歩道が未設置の道路では、バス停が路肩に設置されています



(立教通り / 武蔵野市側)

混雑度の高い吉祥寺通りでは、多くの路線バスが運行しています



地上部街路周辺のバス路線

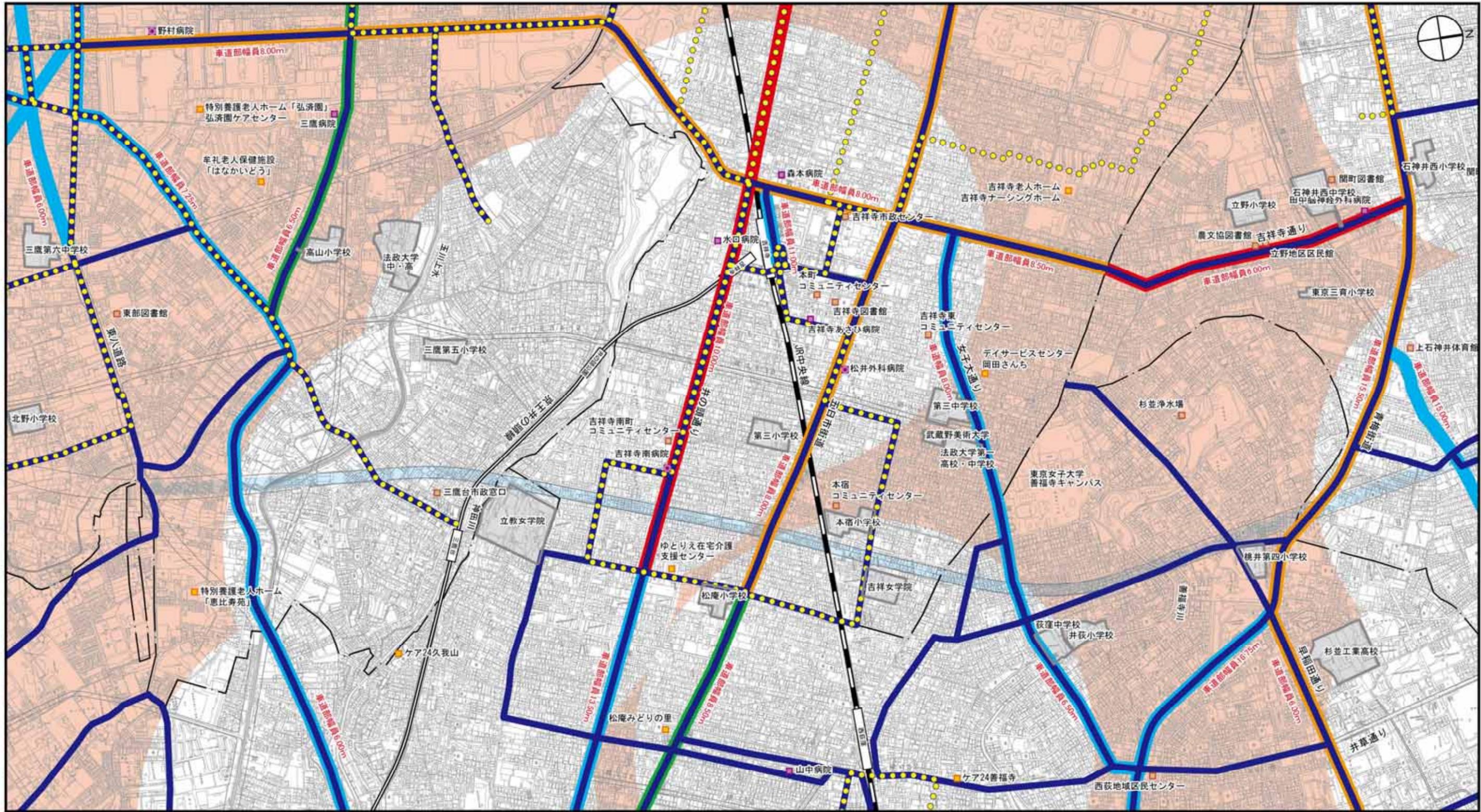
【課題】

都では、快適で環境に負荷をかけない都市生活の実現に向け、バスの定時性・速達性が確保されるなど、誰もが快適に利用でき、環境負荷の少ないネットワークの完成を目指しています。バスの定時運行の確保や安全なバス停環境の改善など、バス走行環境の改善に向けた取り組みが必要となっています。バス停の安全性や快適性の向上に向けた取り組みが必要となっています。

暮らし バス路線の道路状況(混雑している道路や狭幅員道路を運行するバス路線) 三鷹市～武蔵野市～杉並区～練馬区(南部)

【現状】
 地上部街路の周辺地域における公共交通は、東西方向にのびる鉄道路線とそれを補完する形で各駅から南北方向に伸びるバス路線とでネットワークが構成されています。
 武蔵野市においては、南北方向のバス路線は混雑度の高い吉祥寺通りを数多くの路線バスが運行しており、その他は幅員の狭い道路を路線バスとムーバスが運行しています。

【課題】
 都では、快適で環境に負荷をかけない都市生活の実現に向け、バスの定時性・速達性が確保されるなど、誰もが快適に利用でき、環境負荷の少ないネットワークの完成を目指しています。
 バスの定時運行の確保や安全なバス停環境の改善など、バス走行環境の改善に向けた取り組みが必要となっています。また、バス停の安全性や快適性の向上に向けた取り組みが必要となっています。



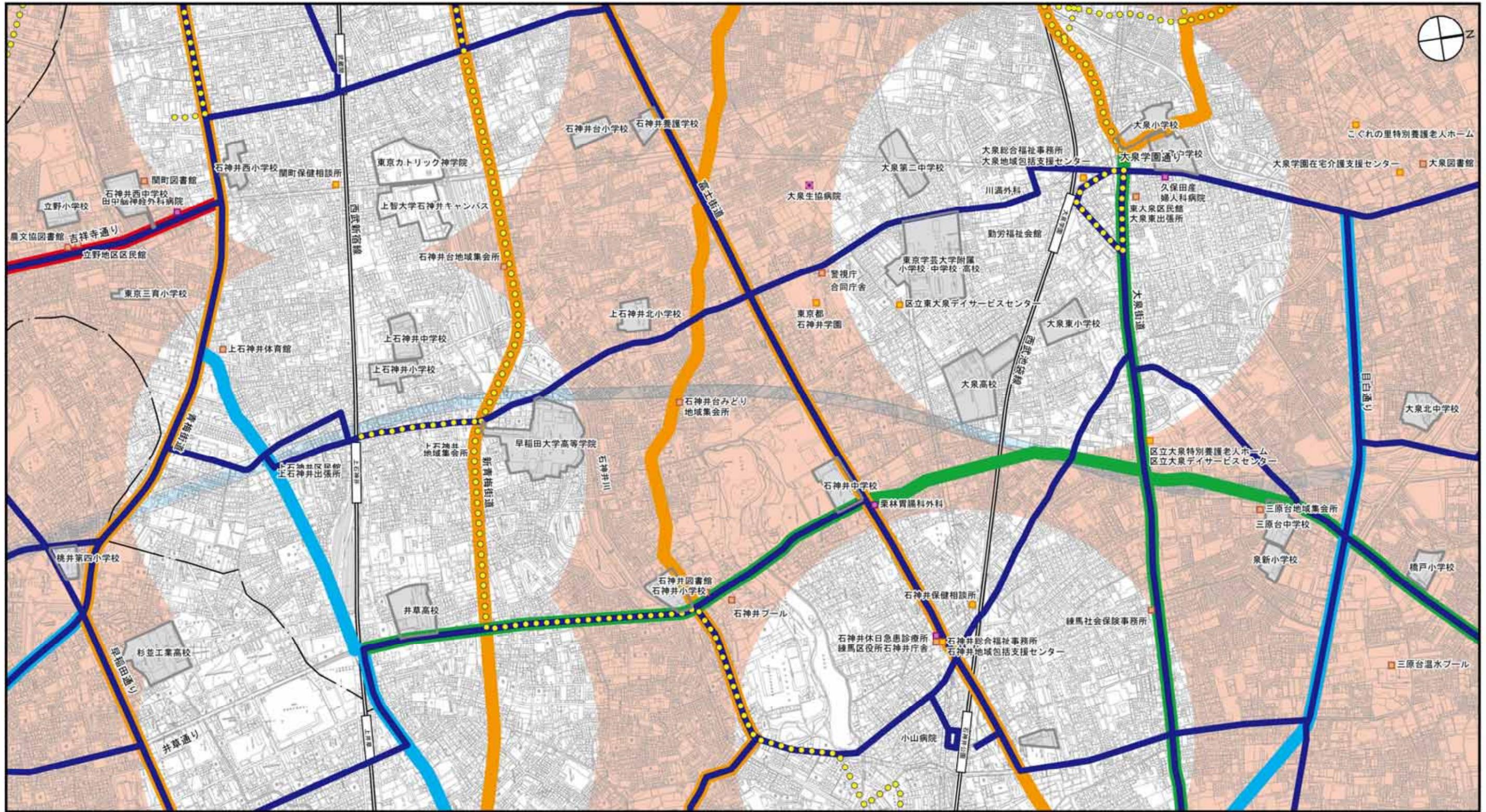
凡例

- 地上部街路 (Blue line)
- 鉄道空白地区 (駅から800m圏外) (Orange area)
- バスルート
 - 路線バス (Blue line)
 - コミュニティバス (Yellow dotted line)
- 混雑度
 - 1.00未満 (Light blue)
 - 1.00以上 (Green)
 - 1.25以上 (Yellow)
 - 1.75以上 (Red)

「H17道路交通センサス」ほか

本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。

暮らし バス路線の道路状況(混雑している道路や狭幅員道路を運行するバス路線) 練馬区(南部～北部)



凡例

- 地上部街路
- 鉄道空白地区(駅から800m圏外)

バスルート

- 路線バス
- コミュニティバス

混雑度

- 1.00未満
- 1.00以上
- 1.25以上
- 1.75以上

本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。

「H17道路交通センサス」ほか



暮らし 地域的な視点 バリアフリー化の推進

課題 暮らしの道の形成（バリアフリールートの形成）

【現状】

交通バリアフリー経路、福祉・医療関連施設等、歩道設置区間の状況：別紙の通り

歩道が設置されている南北道路が少なく、バリアフリー化された歩行者空間ネットワークが十分ではありません

井の頭通りや五日市街道など市の東西方向には歩道が設置された道路が整備されていますが、南北方向は法政通りや吉祥寺通りに限られています。

【課題】

平成18年12月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）が施行され、高齢者や全ての障害者、妊産婦、けが人などの移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進することが目的とされています。

歩道に関するバリアフリーの考え方の一例を以下に示します。

- 整備基準：歩道と車道とは、原則として分離し、歩行者の安全性を確保する。[東京都福祉のまちづくり条例 施設整備マニュアル]
- 特定道路等を整備する場合には、原則、歩道を設けるものとする。（自転車歩行者道を除く）[道路の移動等円滑化整備ガイドライン]

このような状況を踏まえ、誰もが安心して安全に移動できる暮らしの道の形成のため、バリアフリー歩行空間創出及びネットワーク形成に向けた取り組みが必要となっています。

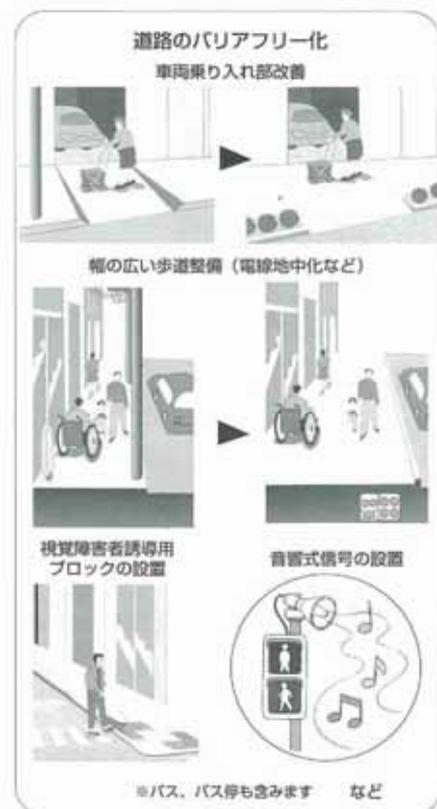
特定道路

生活関連施設（旅客施設、官公庁施設、福祉施設など）間の道路のうち、高齢者、障害者等が通常徒歩で利用する道路を国土交通大臣が指定したもの。

【参考】武蔵野市都市マスタープラン、 バリアフリー基本構想

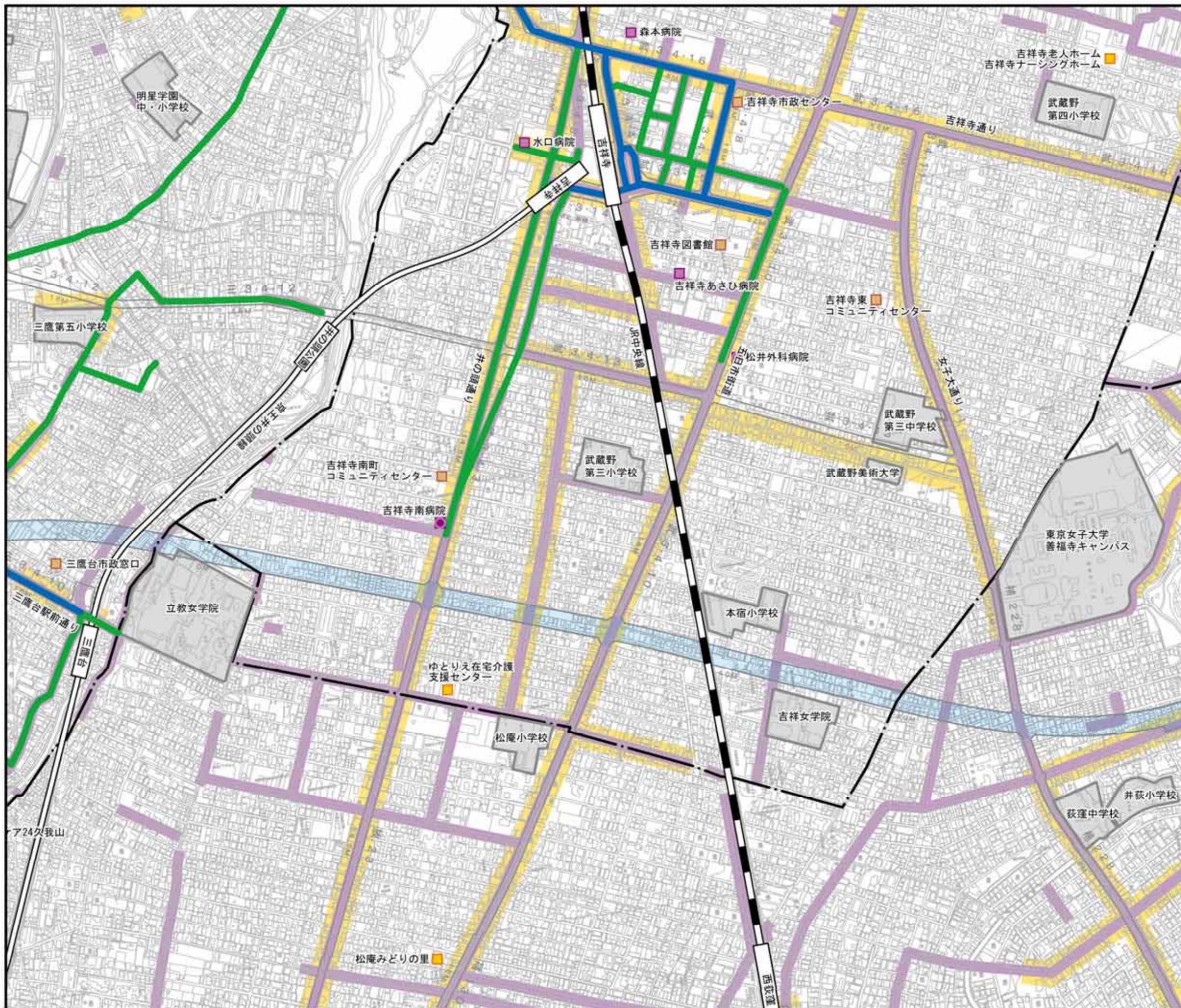
誰もが快適に移動できるまちにするため、車いすの使用なども考慮した歩道の新設拡幅や段差解消の推進など、バリアフリーのまちづくりを進める [都市マスタープラン P38]

交通バリアフリー法の内容・精神を全市的に広げるとともに、バリアフリーにとどまらずユニバーサルデザインによるまちづくりに発展させる [武蔵野市交通バリアフリー基本構想 P2]



道路のバリアフリー化のイメージ
(武蔵野市交通バリアフリー基本構想)

暮らし バリアフリールートの形成(周辺地区におけるバリアフリールート及び道路状況)



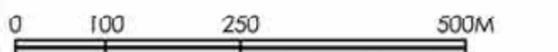
- 凡 例
- 地上部街路
 - 交通バリアフリー経路
 - 特定経路
 - 準特定経路
 - 公共施設
 - 福祉施設
 - 医療施設
 - 医療施設(2次救急医療機関)
 - 歩道設置区間
(ガードレールによる歩車分離を含む)
 - 幅員6.0m以上の道路

【現状】
 周辺地区では、井の頭通りや五日市街道など市の東西方向には歩道が設置された道路が整備されていますが、南北方向は法政通りや吉祥寺通りに限られていて、バリアフリー化された歩行者空間ネットワークが十分ではありません。

【課題】
 誰もが安心して安全に移動できる暮らしの道の形成のため、バリアフリー歩行空間創出及びネットワーク形成に向けた取り組みが必要となっています。

【参考】
 市では交通バリアフリー法に基づき、平成15年3月に「武蔵野市交通バリアフリー基本構想」を策定しました。
 今後、この基本構想に基づいて、駅及び駅周辺から重点的にバリアフリー化を推進していくこととしています。

特定経路
 駅と福祉施設等を結ぶ重点整備地区内の経路のうち、特に、重点的にバリアフリー化を図るべき経路
 準特定経路
 基準には適合しないが重点整備地区内の重要な役割を持つため、バリアフリー化を図るべき経路



本資料の平面図の注意点
 ・本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地買収の区域を示すものではありません。
 ・本図に示している都市計画線は建築確認や土地取引等に伴う都市計画道路の境域確認に用いることはできません。
 ・本図の地形図は、航空写真に基づいて作成したものであり、多少の誤差や現在の建物の立地状況と合致していない点があります。

用語集【環境】

【あ行】

温室効果ガス(おんしつこうかガス)

二酸化炭素、一酸化二窒素、メタン、フロン類など、地球温暖化の原因とされるガス。私たちがエネルギーを大量に消費することによって、地球上の温室効果ガスを増加させ、地球温暖化を引き起こしている。

京都議定書では、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、ハイドロフルオロカーボン、パーフルオロカーボン、六ふっ化硫黄の6物質が温室効果ガスとして削減対象となっている。

関連用語⇒地球温暖化(ちきゅうおんだんか)、二酸化炭素(にさんかたんそ)

【た行】

地球温暖化(ちきゅうおんだんか)

人の活動が活発になることにより発生した温室効果ガスが、大気中の温室効果ガスの濃度を高めることにより、地表および大気の温度が上昇する現象をいう。地球温暖化の原因となる温室効果ガスであるが、特に問題となっているのが二酸化炭素で、年々排出量が増大している。排出量増加の原因として、[1]化石燃料の大量消費による排出[2]森林の伐採による吸収源の低下[3]電化製品等の普及などがあげられる。温暖化が進むと、森林や草原といった自然生態系に変化が生じ、最悪の場合は種が絶滅することもある。また、人間社会へも影響を与え、農林水産業への打撃、沿岸部等の観光産業へも深刻な被害が生じる。台風や高潮の恐れも増大するとともに、気温の上昇による健康への影響も心配される。

関連用語⇒温室効果ガス(おんしつこうかガス)

【な行】

二酸化炭素(にさんかたんそ)

地上からの熱が宇宙へと拡散することを防ぐ、いわゆる温室効果ガスとして働く。二酸化炭素の温室効果は、同じ体積あたりではメタンやフロンに比べ小さいものの、排出量が莫大であることから、地球温暖化の最大の原因とされている。

関連用語⇒温室効果ガス(おんしつこうかガス)、地球温暖化(ちきゅうおんだんか)

【は行】

ヒートアイランド現象(ヒートアイランドげんしょう)

ヒートアイランド現象とは、郊外に比べ、都市部ほど気温が高くなる現象のことである。東京では、過去100年間の間に、約3℃気温が上昇した。中小規模の都市の平均気温上昇が約1℃であるのに比べて、大きな上昇である。ヒートアイランド現象の原因には、緑地や水面の減少、アスファルトやコンクリートに覆われた地面の増大、自動車や建物などから出される熱（排熱）の増大、ビルの密集による風通しの悪化が挙げられる。

【ま行】

みどり率(みどりりつ)

みどり率とは、ある地域における、樹林地、草地、農地、宅地内の緑（屋上緑化を含む）、公園、街路樹や、河川、水路、湖沼などの面積がその地域全体の面積に占める割合をいう。

関連用語⇒緑被率(りよくひりつ)

【ら行】

緑被率(りよくひりつ)

ある地域における、緑で被われた土地の面積を、その地域全体の面積に占める割合をいう。緑被率に「河川等の水面の占める割合」と「公園内の緑で被われていない面積の割合」を加えたものが「みどり率」である。

関連用語⇒みどり率(みどりりつ)

【英数字】

CO₂(シー・オー・ツー)

二酸化炭素の化学式のこと。二酸化炭素は地球温暖化の原因物質とされ、排出量の削減が世界的な課題となっていることもあり、近年ではシー・オー・ツーと呼ばれることも多い。

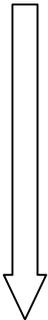
関連用語⇒二酸化炭素(にさんかたんそ)、地球温暖化(ちきゅうおんだんか)

用語集【防災】

【避難場所・避難所関連】

避難方式・避難の流れ(ひなんほうしき・ひなんのながれ)

東京都における避難方式は、一時集合場所に集合した後、避難場所へ避難する２段階方式を基本としている。

一時集合場所	流れ 	
広域避難場所		大きな火災等が発生し、危険であると判断された場合は、広域避難場所に集団で避難する
第一次避難所		災害により自宅が倒壊、焼失等で被害を受けた場合は一時的な生活の場所として第一次避難所に移動する
第二次避難所		介護などのサービスを必要とし、第一次避難所での生活が困難な高齢者や障害者が一時的な生活場所として第二次避難所に移動する

「避難場所」とくに「広域避難場所」は震災時の火災を避ける広いスペースにとりあえず避難する場所である。災害情報の収集や家族との連絡、待ち合わせという目的もある。

「避難所」は自宅に大きな被害を受けて住めない人が泊まって避難できる施設をいう。多くの場合、地区の小中学校が避難所に指定されている。

避難場所(ひなんばしょ)

地震火災から住民を安全に保護するため、火災が鎮火するまで一時的に待つ場所として指定されている。

このため、原則として避難場所では食料または水の備えはない。避難場所は、東京都区部については東京都震災対策条例第 47 条第 1 項に基づき、多摩地区については、災害対策基本法第 42 条第 2 項第 2 号に基づき定められている。

避難所(ひなんじょ)

地震による家屋の倒壊や焼失などで被害を受けた住民を一時的に受入れ、保護する施設である。避難所は市区が指定しており、学校や公民館等で、飲料水やトイレなどを備えている。

一時集合場所(いつときしゅうごうばしょ)

避難場所へ避難する前に、近隣の避難者が一時的に集合して様子を見る場所又は避難者が避難のために一時的に集団を形成する場所。

集合した人々の安全が確保されるスペースを有する学校のグラウンド、神社・仏閣の境内等をいう。武蔵野市では、市立学校（18カ所）と都立高校（2カ所）の合計20カ所を一時集合場所として指定する。また、一時集合場所は家屋の倒壊や焼失などで被害を受けた人や、被害を受ける恐れがある人を応急的に受け入れるための避難所としても指定している。

広域避難場所(こういきひなんばしょ)

地方自治体が指定した大人数収容できる避難場所のことで、地震などの大きな災害時に使用される。

火災の輻射熱から身体を守るためにおよそ 10 ヘクタール以上が必要だとされており、大規模な広場（オープンスペース）として、大規模公園や団地・大学などが指定されている。武蔵野市では、震災時に市街地大火が発生し、生命に危険が及ぶ場合に避難する場所として安全を確保できる有効面積を有するグリーンパーク、成蹊グラウンド、井の頭恩賜公園、小金井公園、国際基督教大学周辺の5ヵ所を広域避難場所として指定している。

防災広場(ぼうさいひろば)

武蔵野市では、防災広場は市内の災害危険度の調査を行ない、その中で、住宅密集地などで評価の低かった地域に「延焼防止」の観点から設けられた「小広場」、災害時のミニ防災拠点としての機能も付加されている。

地下には飲料水兼用の貯水タンク（60トン）、ベンチの下には洋式トイレ、炊き出しをするための炊事場、電気の供給がストップした時でも点灯するソーラー灯や電波時計などが設置されている。また防災倉庫があり可搬式の消防ポンプや救助資機材、炊き出し釜などが備えられている。

【延焼遮断帯関連】

延焼遮断帯(えんしょうしゃだんたい)

大地震時において市街地大火を阻止する機能を果たす、道路、河川、公園等の都市施設と、それら沿線の一定範囲に建つ耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間のこと。

東京都では、木造住宅密集地域が連なる23区及び多摩地域の7市（武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市及び狛江市）を対象に設定している。

延焼遮断帯は、都市計画道路を中心として、河川、鉄道等により防災生活圏の大きさがほぼ一定になるようにメッシュ状に配置することとしている。

延焼遮断帯は、防災上の重要度から骨格防災軸、主要延焼遮断帯、一般延焼遮断帯、の3区分としており、区分に当たっては、都市の骨格を形成する幹線道路、防災生活圏の外郭形成や震災時の避難路、救援活動時の輸送ネットワークなど、道路の多様な機能等を総合的に勘案している。なお、河川や鉄道については避難路とならないことから、代替する都市計画道路を設定している。

骨格防災軸(こっかくぼうさいじく)

延焼遮断帯の区分（防災上の重要度）において、広域的な都市構造からみて、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線。（参考値：約3～4 kmメッシュ）

○主な幹線道路（広域幹線道路及び広幅員の骨格幹線道路）

○江戸川、荒川、隅田川及び多摩川（川幅の大きな河川）

延焼遮断帯の3つの区分（骨格防災軸、主要延焼遮断帯、一般延焼遮断帯）の中で、最も重要度が高い。

防災生活圏(ぼうさいせいかつけん)

火を出さない、もらわないという考え方により、地域を小さなブロックで区切り、隣接するブロックへ火災が燃え広がらないようにすることで、震災時の大規模な市街地火災を防ごうとするもの。

このブロックは、日常の生活範囲を踏まえ、おおむね小学校区程度の広さの区域とされている。建築物を不燃化して、火災の延焼拡大を防止するほか、公園・広場の確保、細街路の整備などによって生活圏内の防災性能を高める。

出火危険度(しゅつかきけんど)

地震の際に延焼拡大する火災が発生する危険性の度合いを地域別に評価したもの。

東京消防庁では、過去の地震被害の事例などから、出火要因として（1）火気器具（2）電気関係（3）化学薬品（4）工業炉（5）危険物施設（6）その他（LPガスボンベ、高圧ガス施設）の6つの要因に分類し、出火要因別の出火率を算定している。これらの出火要因別の出火率や分布状況、火気器具の使用状況を掛け合わせることで、出火要因別の出火危険度を算定している。

耐火建築物(たいかけんちくぶつ)

その主要構造部（壁、柱、床、梁、屋根等）が耐火構造又は建築基準法施行令で定める技術的基準に適合する性能を持つ建築物であり、外壁の開口部で延焼のおそれのある部分に建築基準法施行令で定める防火戸その他の防火設備を有するものをいう。

消防団詰所(しょうぼうだんつめしょ)

地域に密着した防災活動機関として、消防署と連携し、常に郷土愛の精神をもって、災害時には自己の業務をなげうって消防活動並びに応急救護などの活動を行う組織の団員が詰める場所。

【緊急交通路、緊急輸送道路関連】

緊急交通路と緊急輸送道路について(きんきゆうこうつうろときんきゆうゆそうどうろについて)

緊急交通路は震災時における交通秩序の維持、緊急輸送道路は震災時の緊急輸送を円滑に行うことが第一義的な目的である。通行規制に関する根拠法は、道路法、道路交通法、災害対策基本法に基づく。

緊急輸送道路(きんきゆうゆそうどうろ)

東京都では、阪神淡路大震災での教訓を踏まえ、地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、第1次～第3次まで設定されている。

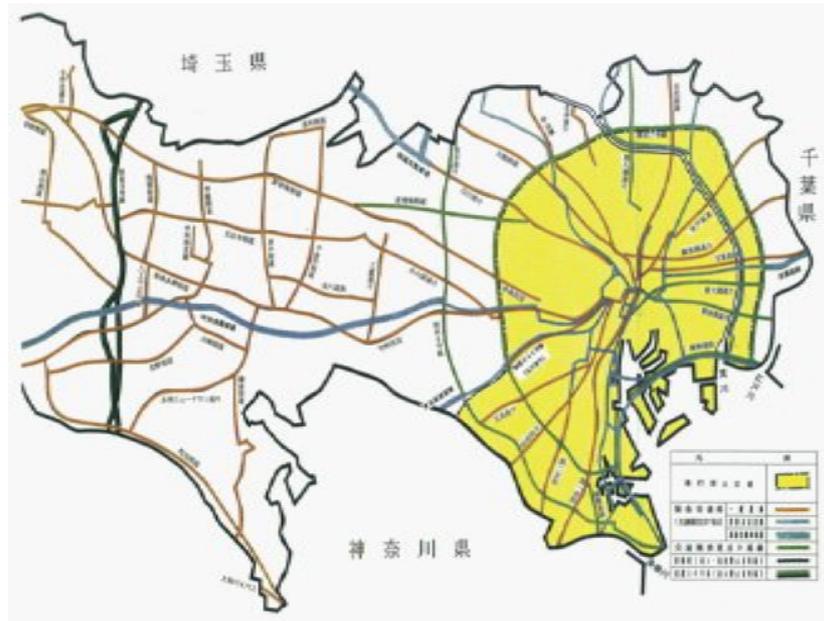
○第1次	応急対策の中樞を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
○第2次	一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
○第3次	その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

緊急交通路(きんきゅうこうつうろ)

災害対策基本法に基づき、都道府県公安委員会が各道路管理者との協議により大地震発生時における緊急交通路指定想定路線の中から指定する路線のこと。救命・救助・消火等で活動する車両を最優先で走行させるため、一般車両が通行禁止となる。都内では高速道路を含む37路線が指定されている。

第一次交通規制

震災発生直後に交通の混乱を防止し、救出・救護活動を迅速に行うため、実施される。



第二次交通規制

被災地域や被害状況が判明した段階で、変更される規制のこと。多摩地区に被害が集中しているとき、あらかじめ指定されている12路線から通行可能な路線が追加指定され、車両通行禁止となる。



第27 交通確保指定 37 路線（第一次交通規制）	
文書管理機関名：警視庁	本冊該当頁：P.124

交通確保指定 37 路線（第一次交通規制）

1 第一京浜（日本橋～六郷橋）	20 三鷹通り（下布田～中央通り）
2 第二京浜（日本橋元標～多摩川大橋）	21 小金井街道（八幡宿 2～郵便局前）
3 中原街道（中原口～丸子橋）	22 府中街道（寿町 3～秋津 3）
4 目黒通り（清正公前～等々力不動前）	23 芋窪街道（曙町 2～芋窪）
5 玉川通り（三宅坂～上馬）	24 残堀街道（宮沢東～三ツ木）
6 甲州街道（桜田門～都県境）	25 志木街道（秋津 3～郵便局前）
7 青梅・新青梅街道（新宿大ガード西～田無本町 1～北原、瑞穂松原～都県境・北原～瑞穂松原）	26 新奥多摩街道（日野橋～青梅市役所下）
8 目白通り（九段坂下～三軒寺）	27 吉野街道（友田～青梅市民会館南）
9 川越街道（本郷 3 丁目～東埼玉橋）	28 滝山街道（左入町入口～友田）
10 中山道（宝町 3 丁目～戸田橋）	29 町田街道（町田街道入口～町田辻）
11 北本通り（王子駅前～新荒川大橋）	30 北野街道（高幡橋南～八王子館町）
12 日光街道（日本橋元標～毛長川橋）	31 川崎街道（新大栗橋～川崎街道入口）
13 水戸街道（本町 3 丁目～新葛飾橋・金町～葛飾橋）	32 多摩ニュータウン通り（多摩センター入口～乞田新大橋）
14 京葉道路（浅草橋～谷河内）	33 八王子立川線（石川入口～多摩大橋）
15 蔵前橋通り（湯島 1 丁目～市川橋）	34 鎌倉街道（本宿 2～都県境）
16 中央南北線（日野橋～砂川第二）	35 大和バイパス（町田市内）
17 東八道路（宇宙研究所前～栄町 3）	36 小作北通り（小作坂下～今井馬場崎）
18 五日市街道（関前～五日市駅前）	37 高速道路（首都高速道路及び高速自動車国道全線）
19 井の頭通り（大原 2～関前）	

第28 多摩地区指定 12 路線（第二次交通規制）	
文書管理機関名：警視庁	本冊該当頁：P.124

多摩地区指定 12 路線（第二次交通規制）

1 五日市街道（五日市街道入口～関前）
2 奥多摩街道（日野橋～小作坂下）
3 岩蔵街道（箱根ヶ崎～小木曾街道）
4 川崎街道（新大栗橋～矢野口）
5 小金井街道（郵便局前～清瀬橋）
6 青梅街道（田無本町 1～瑞穂松原）
7 鶴川街道（町田駅前～下石原）
8 新小金井街道（若松町 2～茜屋橋）
9 吉祥寺通り（関町 2～給田）
10 所沢街道（北原～都県境）
11 府中街道（大丸～寿町 3）
12 志木街道（郵便局前～下清戸）

【救急医療関連】

救急医療機関(きゅうきゅういりょうきかん)

事故その他の理由による傷病者のうち、救急隊が緊急に搬送する必要があるものについて、収容及び治療を行う医療機関である。救急医療については、患者の重症度によって、最も軽いものから順に初期、第二次、第三次の医療体制で対応することになっている。

初期救急医療機関	主として自力来院者を中心に、入院を必要としない軽症の救急患者に対する初期医療を担当する医療機関のこと。
二次救急医療機関	原則として固定・通年制で、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のこと。東京都では 267 施設（平成 19 年 4 月 1 日現在）が確保されている。
三次救急医療機関	二次救急医療機関では対応できない複数の診療科領域にわたる重篤な救急患者に対し、高度な医療を総合的に提供する医療機関のこと。

用語集【交通】

【か行】

狭隘道路(きょうあいどうろ)

幅員 4m 未満の狭い道路のことで、建築基準法第 42 条 2 項などに指定されている。

一般的には、対面通行の場合は大型自動車同士のすれ違いが不可、一方通行の場合は大型自動車の通行が不可なほど狭隘な道路状況がイメージされる。

混雑度(こんざつど)

道路交通の混雑状況を示す指標値のこと。道路の交通量と、その道路で処理可能な最大交通量（交通容量）の比（交通量／交通容量）で表す。

【さ行】

事故率(じこりつ)

自動車が走った程度に応じてどのくらいの事故が発生しているかを示した値のこと。年間の事故件数を自動車走行台キロ（自動車交通量×走行距離）に対する比で表わす。

$$\begin{aligned} \text{事故率} &= \frac{\text{年間事故件数（件）}}{\text{年間自動車走行台キロ（台キロ）}} \\ &= \frac{\text{年間事故件数（件）}}{\text{交通量（台／日）} \times \text{走行距離（キロ）} \times 365 \text{ 日}} \end{aligned}$$

生活道路(せいかつどうろ)

地区内で、買い物や通学、隣組との往来などに日常的に利用される道路をいい、歩行者や自転車の通行が主である。

【た行】

都市計画道路(としけいかくどうろ)

都市計画法に基づく都市計画決定による道路で、あらかじめルートや幅員などが決められた、都市基盤的施設として都市の骨格となり、まちづくりに大きく関わる道路のこと。その交通機能から自動車専用道路・幹線街路・区画街路・特殊街路の 4 つに区分され、都市計画道路が計画されている場所では、将来的に道路整備が円滑に進むように、建物の建築に際して一定の制限がかけられている。

都市計画マスタープラン(としけいかくマスタープラン)

都市計画法第 18 条の 2 に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のこと。略して、都市マスと呼ばれることもある。都市計画マスタープランは、市区町村が定めることになっており、作成に当たっては、「必ず住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものと」されている。武蔵野市では、平成 12 年に市民参加により策定されており、市と市民が共有する武蔵野市の今後のまちづくりのビジョンを示している。

達成度報告書／行政計画書(たっせいどほうこくしょ／ぎょうせいけいかくしょ)

国土交通省が前年度の道路行政の達成度を評価し、その結果を踏まえた当該年度の目標をまとめたもの。

用語集【暮らし】

【か行】

交通バリアフリー法(こうつうバリアフリーほう)

「高齢者、身体障害者の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(平成12年11月15日制定)。公共交通機関のバリアフリー化と市町村が定める移動円滑化の基本構想を大きな枠組みとする。

関連用語⇒バリアフリー新法(バリアフリーしんぽう)

【さ行】

重点整備地区(じゅうてんせいびちく)

バリアフリー新法(旧交通バリアフリー法)に基づく基本構想に定める地区。特定旅客施設を中心として、重点的かつ一体的整備が必要な地区として市町村が定めるもの。

関連用語⇒特定旅客施設(とくていりょかくしせつ)

準特定経路(じゅんとくていけいろ)

武蔵野市では特定経路としての基準に適合した整備が難しい道路や、基準にはそもそも適合しないが重点整備地区内の重要な役割を持つ道路について、準特定道路として平成22年までに何らかのバリアフリー化事業を実施する道路を市独自の基準により選定した。

関連用語⇒重点整備地区(じゅうてんせいびちく)

【た行】

特定経路(とくていけいろ)

特定旅客施設間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設との間の経路。

「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」への適合義務がある。

特定道路(とくていどうろ)

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)第2条9号で定義されており、生活関連施設(旅客施設、官公庁施設、福祉施設など)相互間の経路を構成する道路のうち、多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるもので、国土交通省大臣がその路線及び区間を指定したものを示す。

特定旅客施設(とくていりょかくしせつ)

1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上であること、又は相当数の高齢者、身体障害者等の利用が見込まれることなどの要件に該当する旅客施設。

【は行】

バリアフリー(バリアフリー)

高齢者・障害者等が社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面での障害を除去するという考え方。例えば、公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者・障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

バリアフリー新法(バリアフリーしんぼう)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成 18 年 12 月施行)。交通バリアフリー法の施行後 5 年が経過し、より一体的、総合的なバリアフリー施策を推進するため、交通バリアフリー法とハートビル法(不特定の人が利用する建築物のバリアフリー化を目的とする法律)を統合・拡充した新法。

【や行】

ユニバーサルデザイン(ユニバーサルデザイン)

障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

障害の部位や程度によりもたらされるバリア(障壁)に対処するのがバリアフリーデザインであるのに対し、ユニバーサルデザインは障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等にかかわらず多様な人々が気持ちよく使えるようにあらかじめ都市や生活環境を計画する考え方である。

関連用語⇒バリアフリー(バリアフリー)