

武蔵野地域に関する現状・課題データ集
(改訂版)

平成24年10月

東京都 都市整備局

はじめに

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。

東京都は、外環の地上部街路について平成17年1月に①現在の都市計画区域を活用して道路と緑地を整備、②都市計画の区域を縮小して車道と歩道を整備、③代替機能を確認して都市計画を廃止、という三つの方向で検討することを基本的な考え方として示しています。

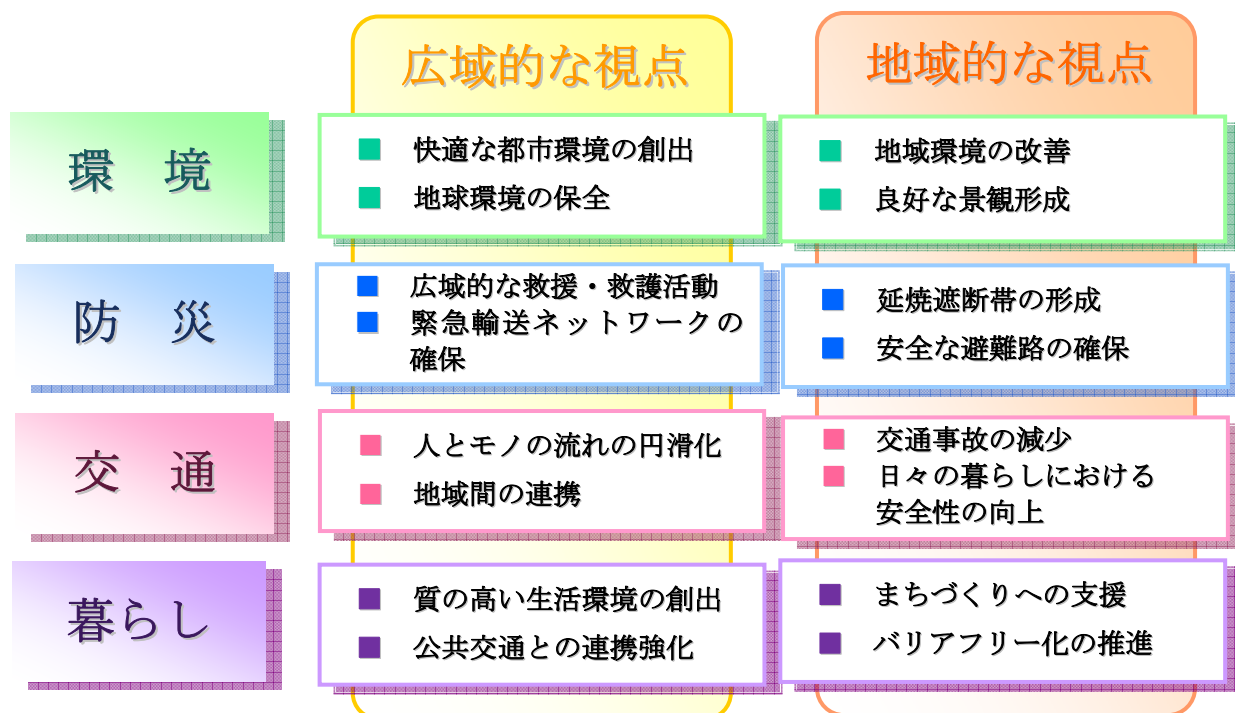
平成20年3月に検討の視点（下記参照）と検討のプロセスを明らかにするため、「外環の地上部の街路について～検討の進め方」を公表し、今後、環境、防災、交通、暮らしの4つの視点で、この地上部街路の必要性やあり方などについて、広く意見を聴きながら検討を進め、都市計画に関する都の方針をとりまとめていくこととしました。

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 1－1
- (2) 地域的な視点 1－5

2. 防災

- (1) 広域的な視点 2－1
- (2) 地域的な視点 2－6

3. 交通

- (1) 広域的な視点 3－1
- (2) 地域的な視点 3－3

4. 暮らし

- (1) 広域的な視点 4－1
- (2) 地域的な視点 4－4

■本資料の平面図（本図）の注意点

- 本図は都市計画上の権利制限の範囲、用地取得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。



環境

広域的な視点 快適な都市環境の創出

新たな緑づくりと既存の緑のネットワーク化

【現状】

- ・東京の市街地の緑は減少しています。
- ・東京都では「グリーンロード・ネットワーク」の形成など、緑のネットワークづくりを進めています。

■東京の緑が減少

都市化の進行に伴い水と緑は失われ、高度経済成長期やバブル経済期を経て、東京の市街地の緑は希少となってきています。

東京の緑の現状として、2008年におけるみどり率をみると、区部で19.6%、多摩部で67.4%となっています。2003年（区部：20.0%、多摩部：69.8%）からの5年間で、区部でほぼ横ばい、多摩部で約2%分の緑が減少していることから、東京の緑は減少傾向にあるといえます。

■緑のネットワーク

東京には、これまで整備されてきた皇居外苑や代々木公園など、一定規模の緑が比較的多く分布しています。これらを有機的に結びつけた緑のネットワークを形成することにより、潤いと安らぎの提供、美しい都市景観の創出、都市の防災機能の向上など、緑の効用を相乗的に高めることが期待できます。

■東京都の取り組み

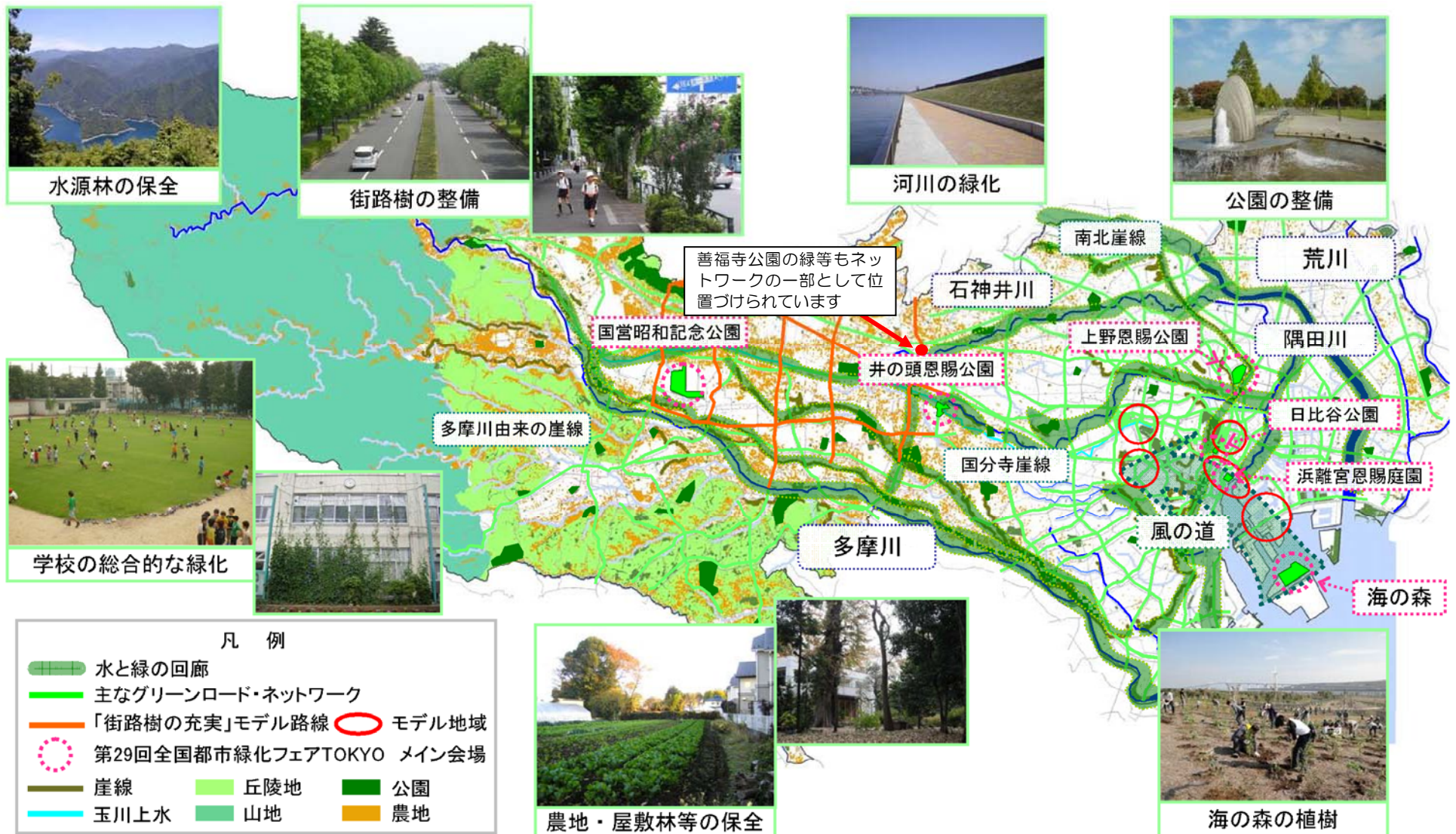
《東京都「水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京」の実現》

東京都では、「2020年の東京」（平成23年12月策定）で掲げた「水と緑の回廊で包まれた、美しいまち東京」の実現を推進しています。東京を緑あふれる都市に再生するため、今ある緑のネットワーク化を推進していくとともに、新たな緑づくりを進め、街路樹等により緑の拠点をつなぐ「グリーンロード・ネットワーク」の形成を進めています。

【課題】

- ・都心には、これまで整備されてきた緑がありますが、これらを有機的に結びつけ、都市での潤いや安らぎのある環境づくりが求められています。
- ・都市環境の向上を実現するため、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。

水と緑の回廊の形成
グリーンロード・ネットワークの充実と貴重な緑の保全



「2020年の東京」への実行プログラム2012（東京都）を基に作成



環境

広域的な視点 地球環境の保全

CO₂排出量の削減（地球温暖化の防止）

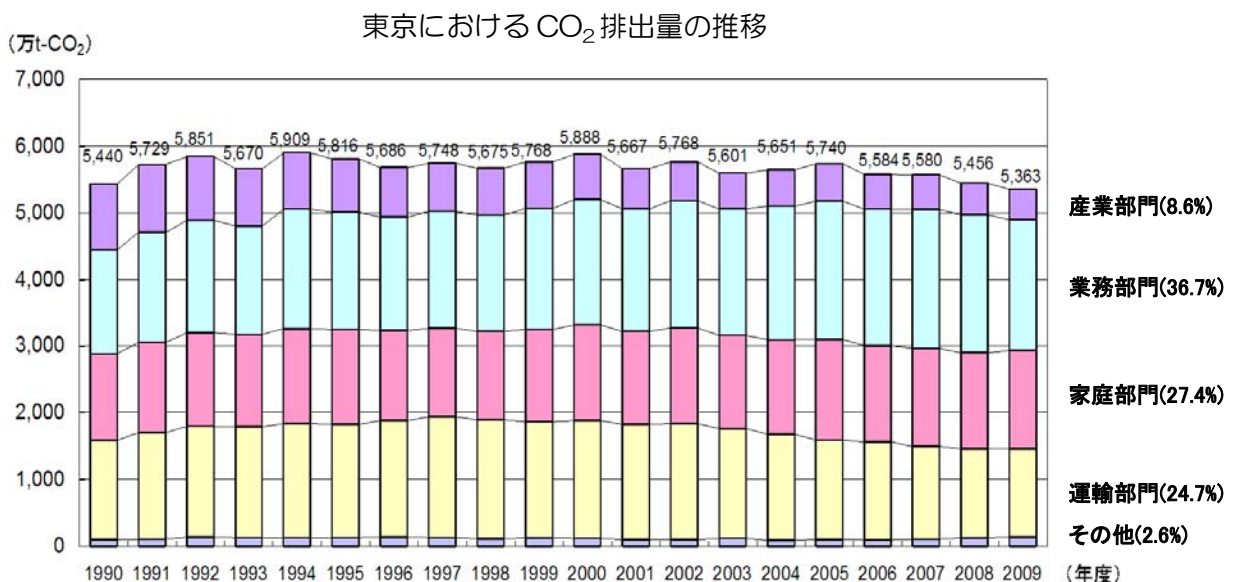
【現状】

- ・東京都では「2020年（平成32年）までの東京の温室効果ガス排出量を2000年（平成12年）対比で25%削減」という目標を掲げています。
- ・東京都のCO₂排出量は運輸部門が全体の約25%を占めており、さらに運輸機関別排出量の内訳では自動車はその約89%を占めています。

■東京都におけるCO₂排出量削減目標

温室効果ガスにはさまざまな物質があり、その中でもCO₂は地球温暖化への寄与が最も多くなっています。

東京都におけるCO₂排出量は、5,363万トン～5,909万トンの間を推移しており、横ばいの状態となっています。東京都は「カーボンマイナス東京10年プロジェクト」において「2020年までに、東京の温暖化ガス（温室効果ガス）排出量を2000年比で25%削減する」との目標を掲げ多様な対策に取り組んでいます。



「都における温室効果ガス排出量総合調査」（2009年度実績）を基に作成



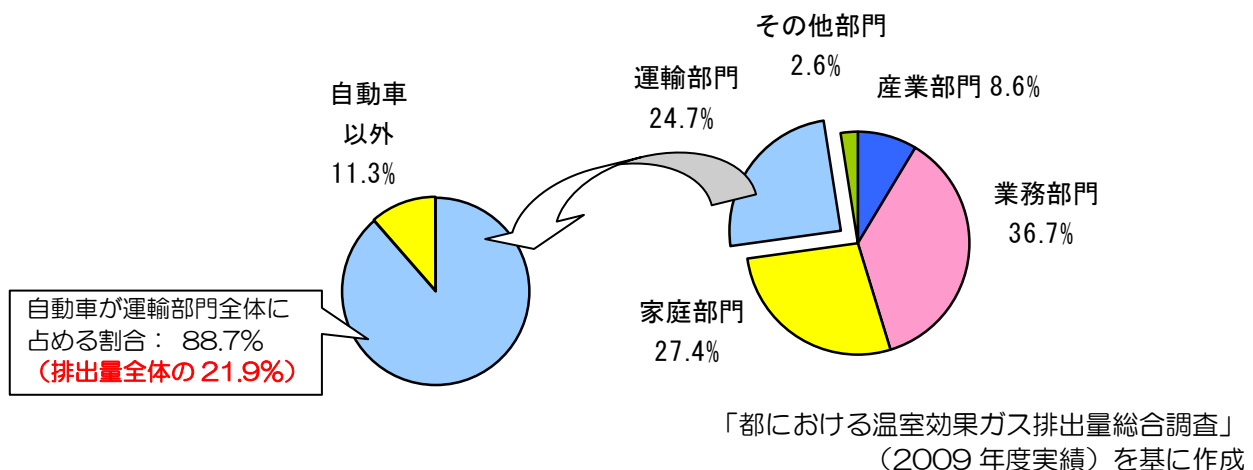
環境

広域的な視点 地球環境の保全

■運輸部門におけるCO₂排出量

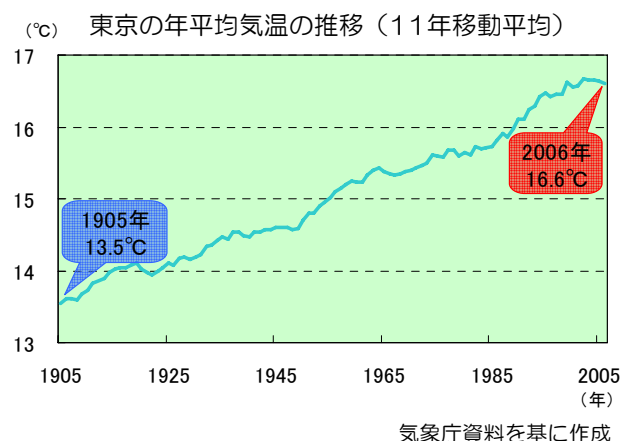
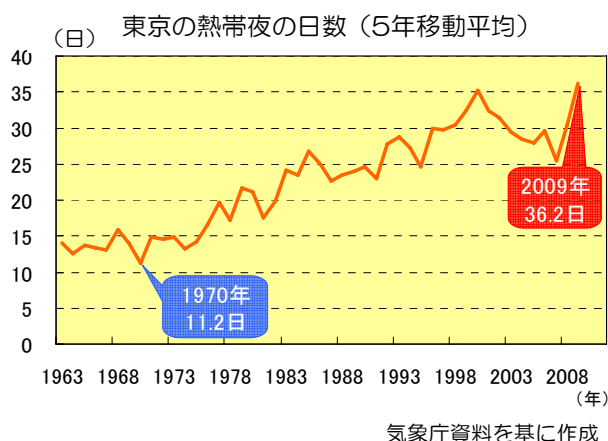
東京都の2009年度の運輸部門におけるCO₂排出量は全体の約25%を占めており、運輸機関別排出量の内訳を見ると、自動車はその約9割を占めています。運輸部門の排出量削減には、自動車起源の排出量を削減することが極めて重要となっています。

東京都のCO₂排出量の状況（2009年度）



■ヒートアイランド現象と年平均気温の上昇

「東京の熱帯夜の日数（5年移動平均）」を見ると、1970年から2009年にかけて25日も熱帯夜の日数が増加しています。また、「東京の年平均気温の推移（11年移動平均）」では、1905年から2006年にかけて約3℃上昇しています。



【課題】

- ・地球温暖化防止に向けては、あらゆる分野においてCO₂の排出を削減していく必要があり、自動車起源のCO₂排出量の削減が重要となっています。



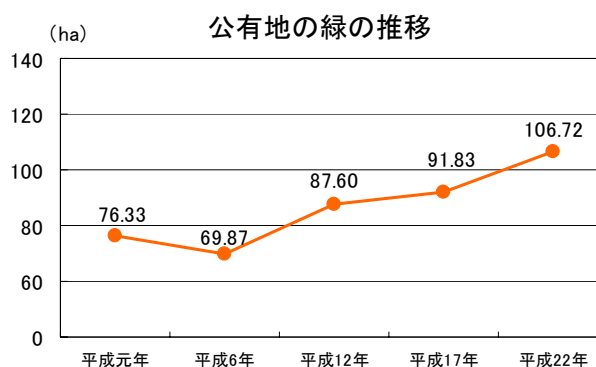
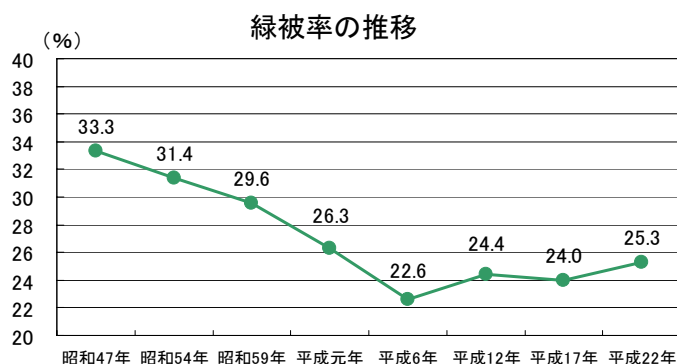
環境

地域的な視点 地域環境の改善

緑の減少

【現状】

- ・ 武蔵野市における公園緑地面積は177箇所、61.4haが整備されており、一人あたりの公園緑地面積は4.58㎡となっています。都市公園法施行令で目標とされている「1人あたり10㎡以上」と比較すると大きく下回っています。
- ・ 武蔵野市における緑被率の目標は30%ですが、現在、市内の緑被率は25.3%となっています。特に地上部街路が通過する吉祥寺地域は緑被率が22.8%で市内3地域の中で最も低くなっています。



出典：「武蔵野市自然環境等実態調査報告書」平成23年4月

武蔵野市における公園緑地は177箇所、61.4haが整備されており、一人あたりの公園緑地面積は4.58㎡となっています（平成20年4月現在）。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㎡以上」と比較すると大きく下回っています。

また、市内における緑被率は、平成6年から平成22年にかけて横ばいから増加傾向にあります。地上部街路が位置する吉祥寺南町・東町の緑被率は、16.7%、17.6%と市内の中でも低くなっています。

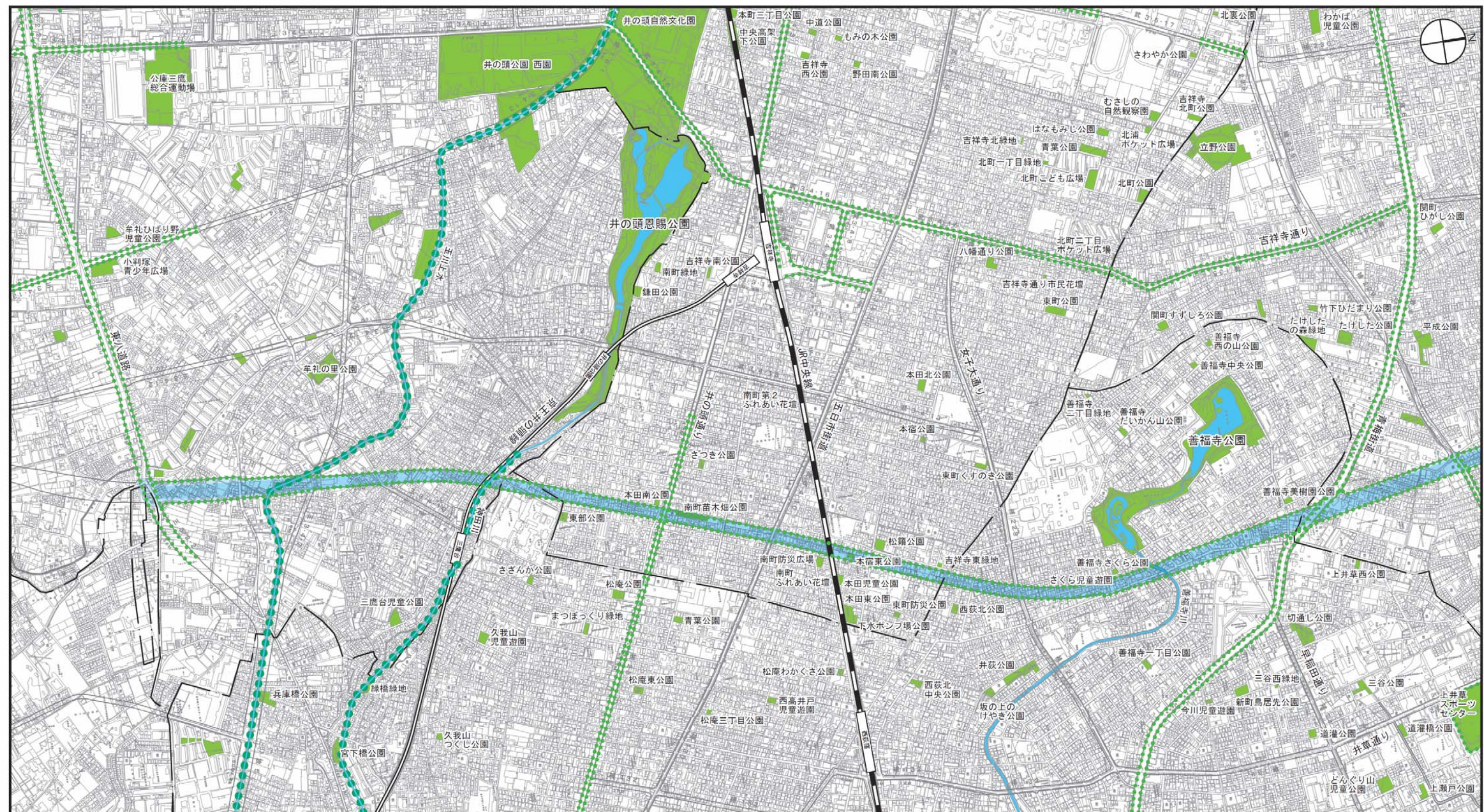
【参考】～武蔵野市緑の基本計画2008より～

- 将来的な目標として、緑被率30%を目指します [P33]
- 中期目標として、公園・緑地の面積を平成20年に61.4haから平成29年に63.6ha [P63]

【課題】

- ・ 市街化の進んでいる吉祥寺地域（吉祥寺南町、吉祥寺東町など）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。

環境 周辺地域における公園・緑地等の状況



凡例

地上部街路

●●●● 街路樹のある都市計画道路

— 河川（水面）

●●●● 水辺の緑

 公園・緑地

■ 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、用地取得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。

「TOKYO 道路のみどり 2011（東京都建設局）」ほか



防災

広域的な視点

首都直下地震等による東京の被害想定

■地震による東京の被害想定

東京都は、東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震など東京を襲う大規模地震に対してより確かな備えを講じていくため、平成 18 年 5 月に公表された「首都直下地震による東京の被害想定」を見直し、「首都直下地震等による東京の被害想定（平成 24 年 4 月）」を作成しています。

[想定地震の概要]

【首都直下地震】	東京湾北部地震 (M7.3) 多摩直下地震 (M7.3)	首都直下地震防災・減災特別プロジェクト の研究成果を反映し、最新のモデルで検証
【海溝型地震】	元禄型関東地震 (M8.2)	大規模海溝型地震の検証
【活断層で発生する地震】	立川断層帯地震 (M7.4)	地下の浅い部分で発生する地震の検証

[主な被害想定値]

最も被害の大きい東京湾北部地震において、以下のような被害が想定されています。

- ◆死者：約 9,700 人 ◆負傷者：約 148 千人
- ◆建物被害：304 千棟（うち火災被害：116 千棟）
- ◆避難者の発生（ピーク：1 日後）：約 339 万人
- ◆帰宅困難者：517 万人

「首都直下地震等による東京の被害想定（平成 24 年 4 月）」を基に作成

【参考】「首都直下地震等による東京の被害想定（平成 24 年 4 月）」

想定結果のうち、建物被害や人的被害、交通被害などの全体の傾向は以下のとおりです。

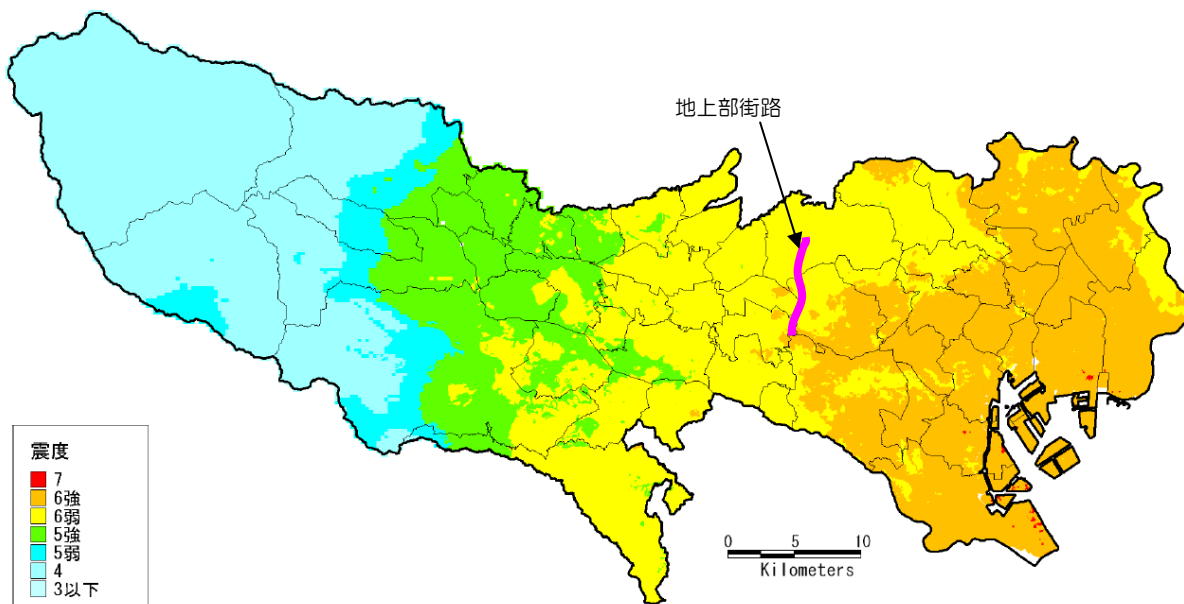
首都直下地震による東京の被害想定結果の概要

項 目	全体の傾向
人的被害	・ 人的被害は、ゆれ・建物被害を原因とするものが最も多く、次いで火災被害を原因とするものが多い。
建物被害	・ 環状 7 号線～環状 8 号線の間を中心とする地域や区部東部の荒川沿い地域で木造住宅密集地域が連坦しており、火災延焼被害を受けやすい。
交通被害	・ 沿道建物の倒れ込みによる細街路の閉塞が想定され、救助・救急活動や消火活動等の応急活動や避難行動等への支障が想定される。 ・ 交通渋滞が地震発生時の緊急輸送道路における交通障害の原因となりうる。 ・ 阪神・淡路大震災以降、直下型地震や海溝型地震である東北地方太平洋沖地域において落橋などの大被害はほとんど生じていない。 ・ 都内の道路、鉄道の橋脚については耐震化が進んでおり、大被害はほとんど発生しないと想定される。
ライフライン被害	・ 東京湾北部地震では、建物全壊や火災延焼による電柱折損などにより、区部の約 25%で停電が想定される。

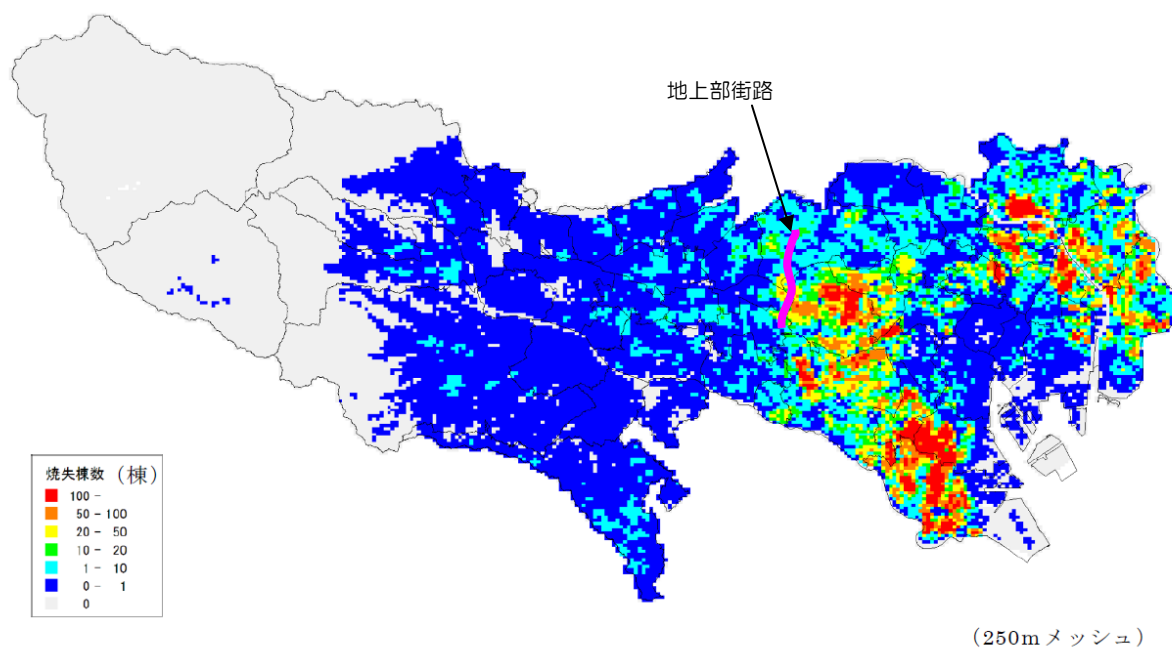
【参考】「首都直下地震等による東京の被害想定（平成 24 年 4 月）」

東京湾北部地震における震度分布図と焼失棟数分布

●震度分布図



●焼失棟数分布（冬 18 時 風速 8m/s）（火災）



「首都直下地震等による東京の被害想定（平成 24 年 4 月）」を基に作成



防災 広域的な視点

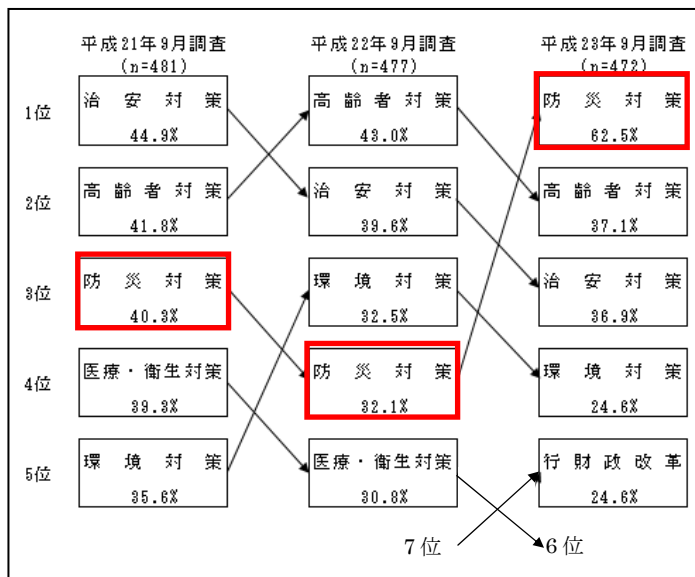
■都民の防災への関心

東京都では、都政モニターへのアンケート調査を行い、今後、東京都が最も力を入れて取り組むべき分野について、ご意見を毎年収集しています。

最新のアンケート調査（平成 23 年 9 月時点）で「防災対策」は第 1 位（29 項目中）となっています。

過去 3 か年において防災対策は 3 位→4 位→1 位と高い順位を維持しており、都民の関心が非常に高い分野となっています。

東京都が取り組むべき分野 過去 3 か年調査の比較



「東京都報道発表資料」（2011 年 10 月）を基に作成

【課題】

- ・災害時の物資輸送の円滑化や、迅速な救急活動の実現、通信や電気などのライフライン断絶の防止、緊急時の代替道路機能の確保など、災害に強い都市づくりが求められています。



防災

広域的な視点

緊急輸送ネットワークの確保

緊急輸送ネットワークの確保

【現状】

- ・阪神・淡路大震災直後では、建物の倒壊等で狭くなった道路に多くの車両が流入し、渋滞が発生し、避難所への救援物資の輸送などに遅れが生じました。

■緊急輸送道路

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とを相互に連絡する道路を「緊急輸送道路」とし、第1次～第3次まで設定しています。

第1次緊急輸送道路	応急対策の中核を担う都本庁舎、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次緊急輸送道路	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次緊急輸送道路	その他防災拠点(広域輸送拠点、備蓄倉庫、避難場所等)を連絡する路線

【参考】阪神・淡路大震災での交通渋滞

阪神・淡路大震災では、震災直後の道路交通渋滞が大きな問題となりました。建築物の倒壊等の影響で交通容量の小さくなった道路に様々な目的の車両が流入しました。

その結果、深刻な交通渋滞が発生し、避難所への救援物資搬送などに遅れが生じました。

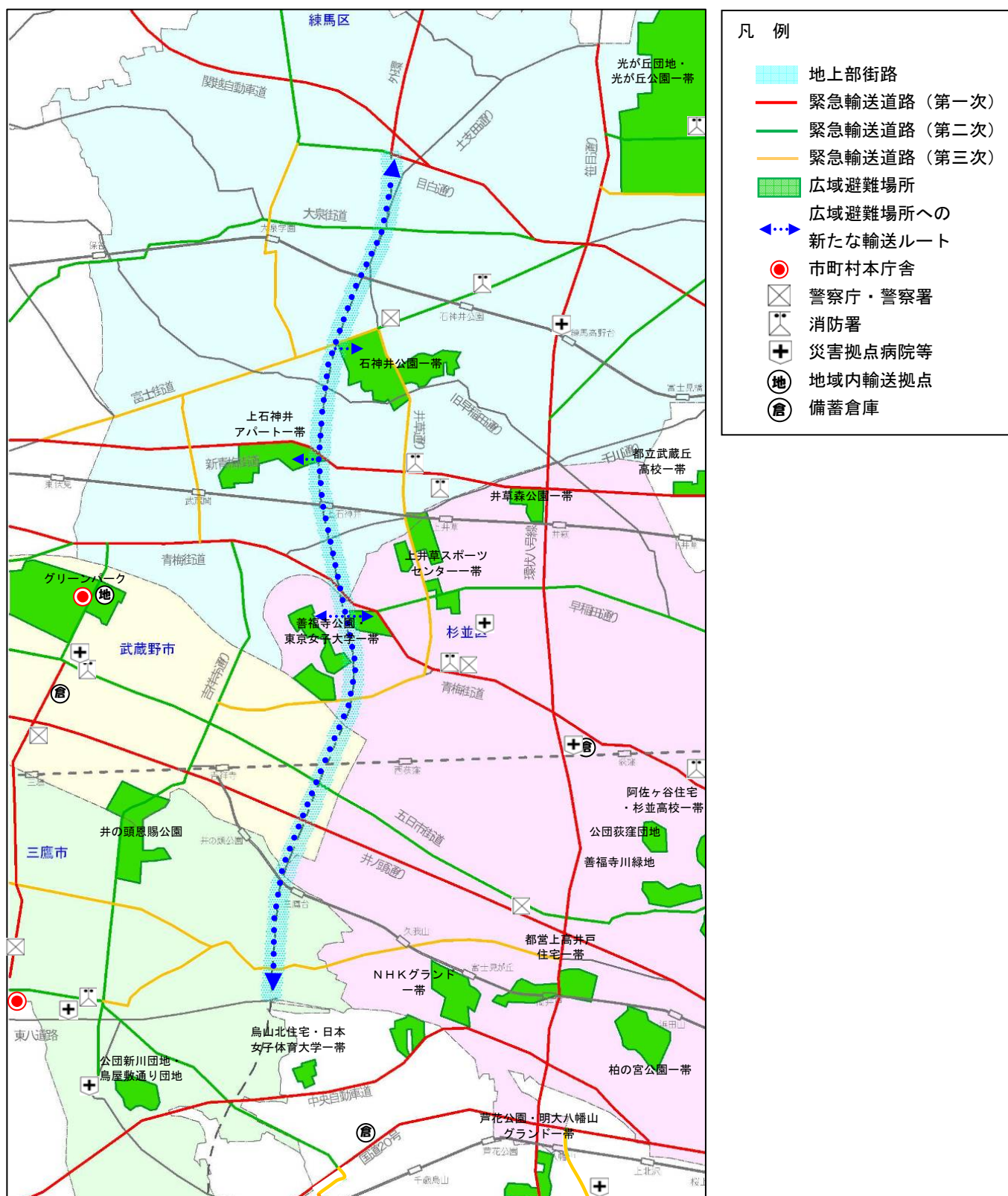


湊川交差点の避難状況
(出典：兵庫県HP)

【課題】

- ・地上部街路周辺においては南北方向の広域を連絡する主な緊急輸送道路は環状八号線となっており、震災時には交通が錯綜し救援物資輸送の遅れなどが懸念されます。
- ・緊急輸送のための道路のネットワークを強化することが必要であり、南北方向の道路整備が必要とされています。

図 地上部街路周辺の緊急輸送道路



(東京都地域防災計画(平成19年修正)より作成)



防災

地域的な視点 延焼遮断帯の形成

延焼遮断帯の形成

【現状】

- ・ 延焼遮断帯の形成は、高度防災都市づくりを実現する上で重要です。
- ・ 地上部街路の周辺地域では、ＪＲ中央線、女子大通り、五日市街道等が延焼遮断帯として位置づけられていますが、延焼遮断帯が未形成の区間が多く見られます。
- ・ 武蔵野地域においては、地震時における地域別の延焼危険度測定では、延焼危険度の高い地域が分布しています。

■延焼遮断帯

地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能や消防活動や安全な避難経路のための空間を確保する延焼遮断帯は、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ます。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※ができるだけ一定の大きさになるようにメッシュ状に配置しており、防災生活圏の外郭の形成や震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなど、多様な機能を発揮します。

※防災生活圏（下記参照）は、火を出さない、もらわないという視点から、市街地を一定のブロックに区切り、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大規模な市街地火災を防止する延焼遮断帯に囲まれた圏域です。



図 防災生活圏イメージ図
(出典：東京都防災都市づくり推進計画)

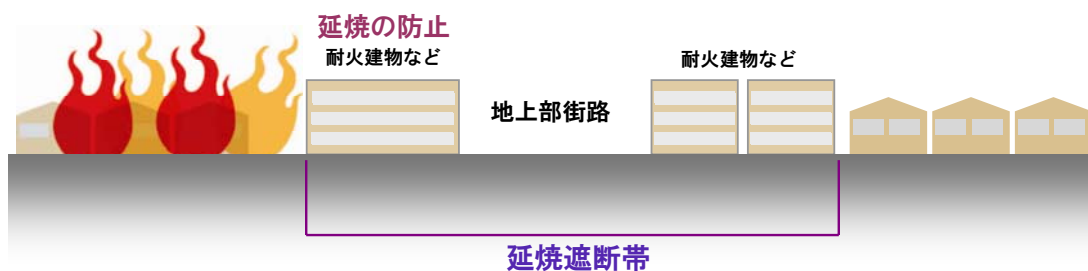
■延焼遮断帯の考え方

延焼遮断帯は、道路幅員と沿道の不燃化率の関係から、「延焼を遮断する機能の考え方」について、下記のように設定しています。

延焼を遮断する機能の考え方	
(1) 道路幅員 27m 以上	
道路幅員 24m 以上 27m 未満	沿道の不燃化率 40%以上
道路幅員 16m 以上 24m 未満	沿道の不燃化率 60%以上
道路幅員 11m 以上 16m 未満	沿道の不燃化率 80%以上
(2) 全延長について、耐火建築物の多い地域や避難場所等の中を通過するか、又は接している区間	

出典：東京都防災都市づくり推進計画（平成 22 年 1 月）

〈延焼遮断帯のイメージ〉



■延焼遮断帯の形成状況

延焼遮断帯の形成状況をみると、都内の区部においては形成率が66%であるのに対し、武蔵野市の地上部街路沿道では計画延長約 16.1km に対して整備済延長が約 1.9km で形成率が 12%となっています。（「市部」には、武蔵野市、三鷹市、府中市、調布市、小金井市、西東京市、狛江市が含まれます。）

地域	計画延長 (km)	整備延長 (km)	形成率
区部	1,407	933	66%
市部*	273	109	40%
武蔵野市 地上部街路沿道	16.1	1.85	12%
全域	1,680	1,042	62%

【参考】～武蔵野市都市計画マスタープラン～「安全に避難でき災害に強いまちづくりを進める」

- 建築物の耐震化や不燃化などを促進し安全なまちを構築していくために、公園緑地のオープンスペースや道路による焼け止まり機能に着目し、適正な公園緑地の配置や幹線道路による延焼遮断帯を形成するとともに、道路上の無電柱化や路上駐輪の抑制などにより道路幅員を確保するなど、災害の拡大を防ぎ、安全に避難できるよう、災害に強いまちづくりを進めます。

[都市計画マスタープラン P31]



防災

地域的な視点 出火危険度、延焼危険度

■出火危険度、延焼危険度

地上部街路が位置する区域は、営業所や工場などが少なく、住宅地が多いため、要因別の出火の危険度が低く、出火危険度は比較的低くなっていますが、震災時に発生した火災が燃え広がる危険性を示す延焼危険度は高い地域が多く、震災時の延焼の危険性が懸念されます。

※出火危険度

東京消防庁では、「東京都の地震時における地域別出火危険度測定」を実施しており、市街地の状況変化等に対応するため、地震時の出火防止対策の基礎資料として活用することを目的に、おおむね5年ごとに実施しています。その中で、構造別あるいは要因別の出火危険度を地域別に相対評価し、総合的な危険度としてとりまとめています。

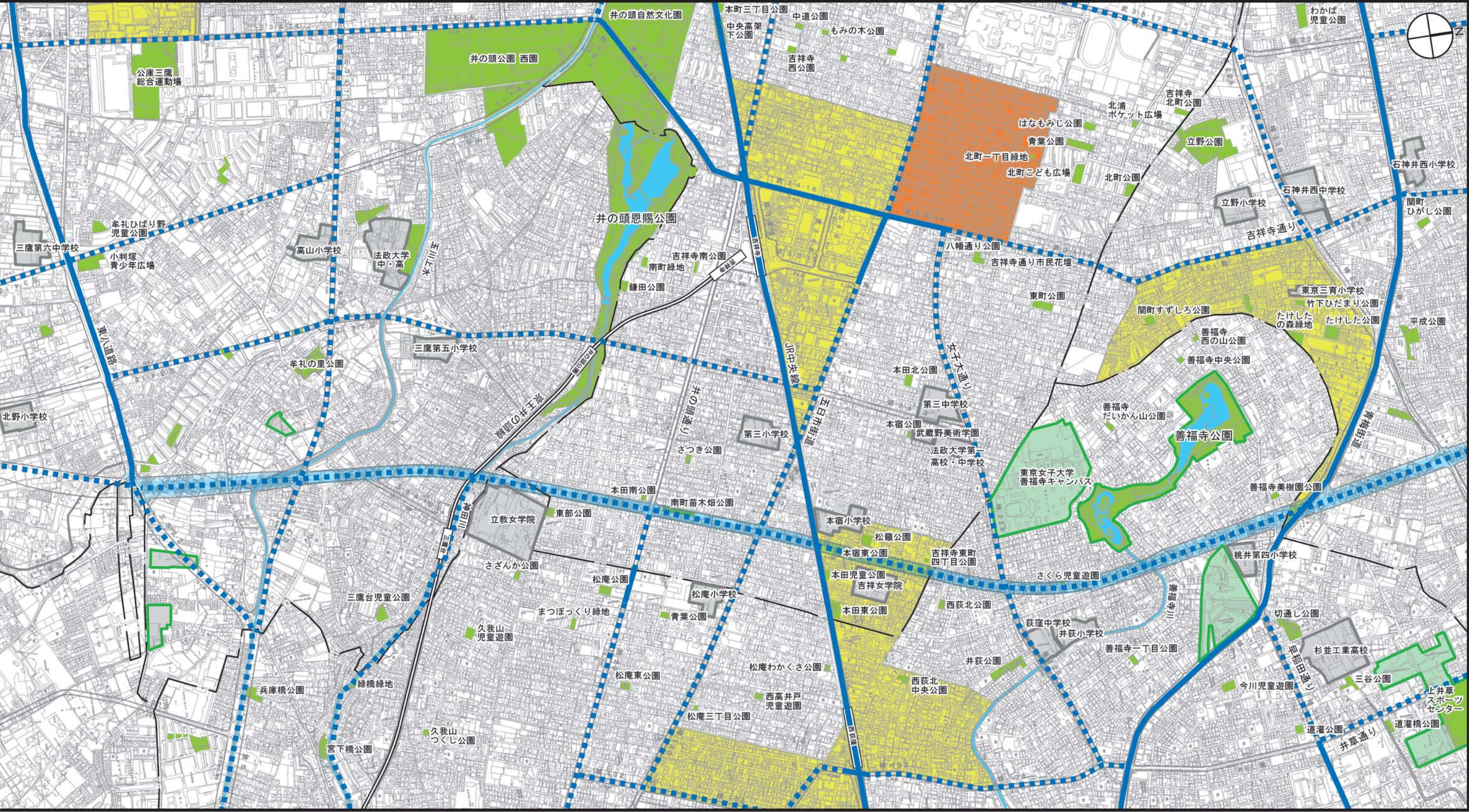
※延焼危険度

延焼危険度とは、延焼シミュレーションにより出火から6時間後の平均的な延焼面積を求め、危険度のランクとして表したものです。震災時に発生した火災が燃え広がる危険性を地域ごとに評価するもので、市街化の進展や都市の不燃化などの変化に合わせて、おおむね5年ごとに実施しています。

【課題】

- ・ 地上部街路の周辺地域では延焼遮断帯の未整備部分が多くみられます。
- ・ 震災時における火災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。

防災 延焼遮断帯の形成状況と出火危険度



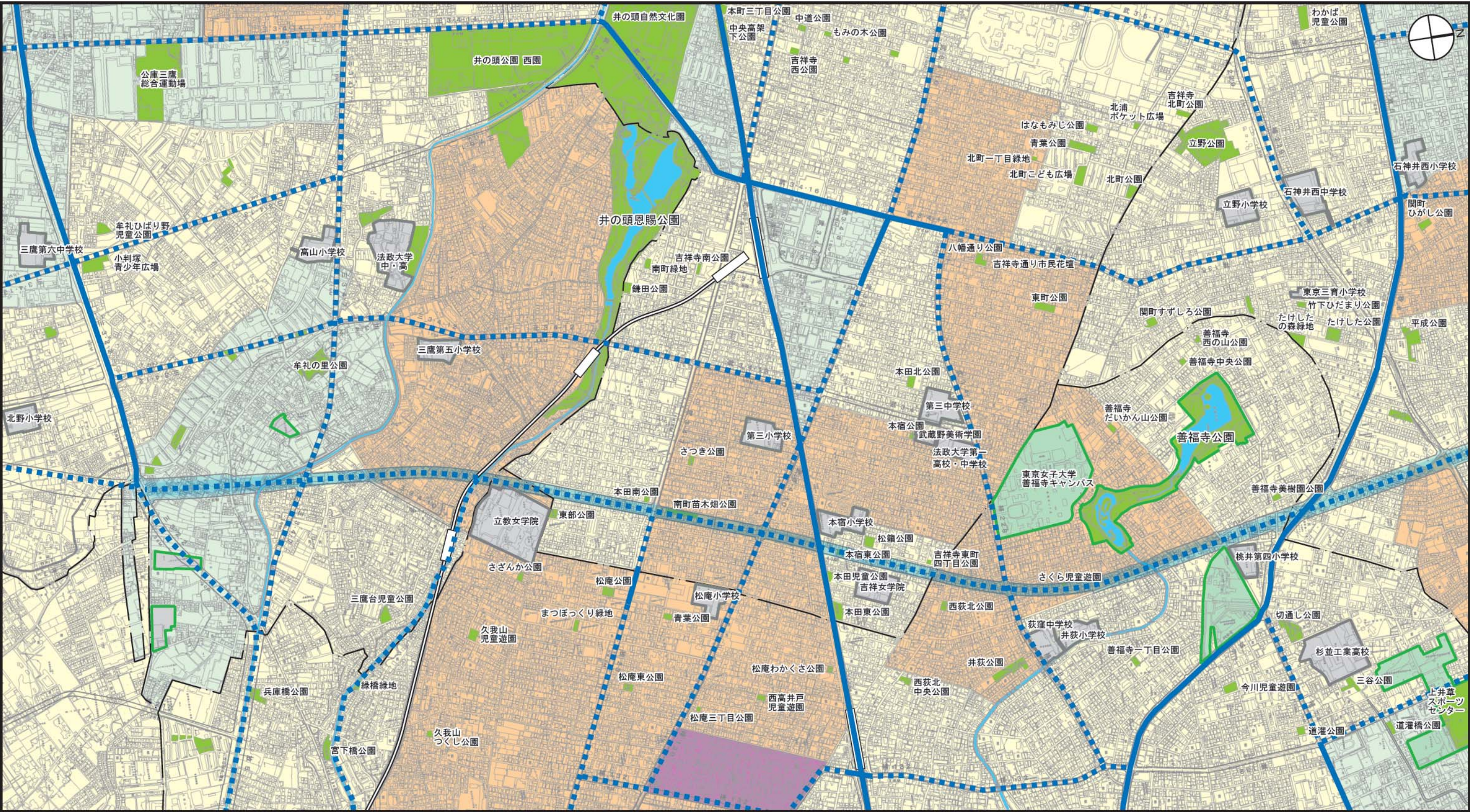
凡例 地上部街路 延焼遮断帯 延焼遮断帯 (未形成の区間)

出火危険度ランク (ランク3以上を表示) 高 ← 6 5 4 3 → 低

「地域別出火危険度測定(第8回) 平成23年3月 東京消防庁」
「防災都市づくり推進計画 平成22年1月 東京都」

- 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、用地取得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。

防災 延焼遮断帯の形成状況と延焼危険度



凡例

■ 地上部街路

■ 延焼遮断帯

■ 延焼遮断帯 (未形成の区間)

延焼危険度ランク (ランク2以上を表示) 高 ← → 低

8,9 6,7 4,5 2,3

「地域別延焼危険度測定(第8回) 平成24年3月 東京消防庁」
「防災都市づくり推進計画 平成22年1月 東京都」

■ 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、用地取得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

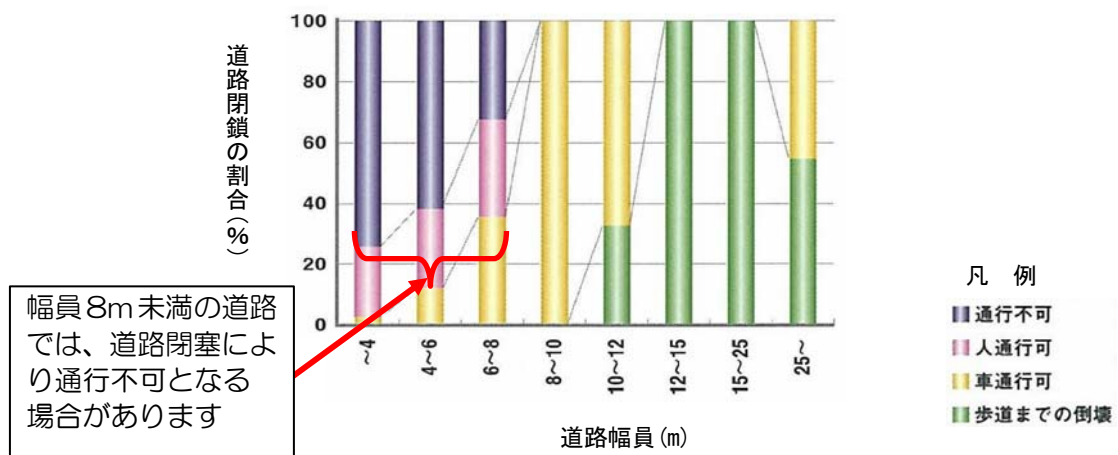
地域的な視点 安全な避難路の確保

■阪神・淡路大震災における道路幅員と道路の閉塞状況

被災時には、建物崩壊や電柱の倒壊による道路の閉塞被害などがあります。

阪神・淡路大震災では、幅員6mより狭い道路においては6割を越える道路で、4m未満の道路については8割近くの道路で人と車の通行が不可となりました。

倒壊被害が甚大であった国道2号沿線の約26haを対象とした調査結果



出典：「新時代のまちづくり・みちづくり都市整備研究会資料」

建物倒壊による道路閉塞、ライフライン等の被災の状況



出典：国土交通省 HP

出典：財団法人地震予知総合研究振興会資料

【課題】

- ・災害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が必要となっています。



防災

地域的な視点 安全な避難路の確保

安全な避難経路の確保

【現状】

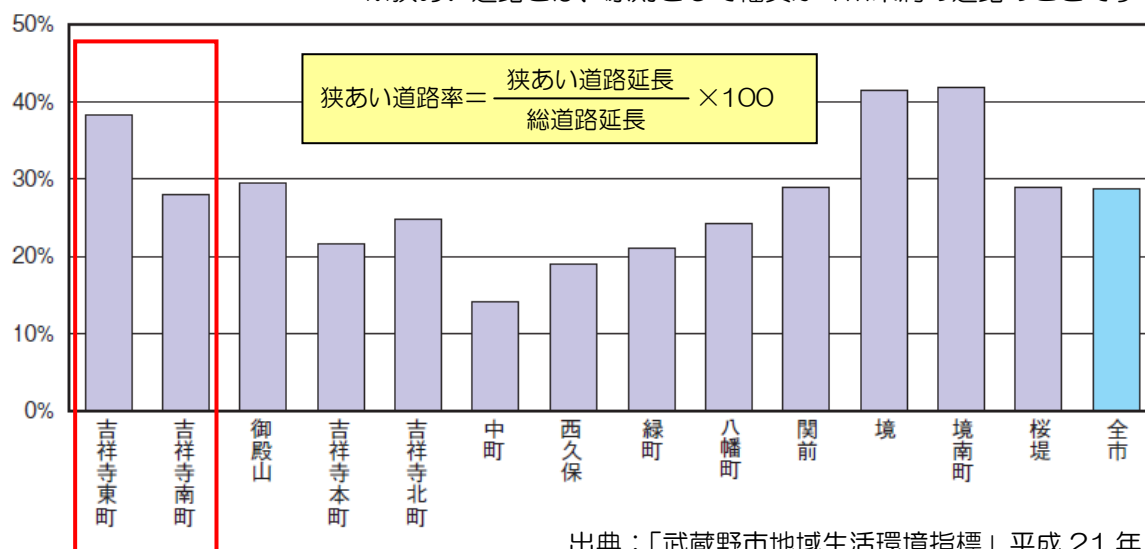
・市内には、災害時に通行不可となる恐れのある狭あい道路が多くなっています。

■武蔵野市の狭あい道路率

武蔵野市内の狭あい道路率は下表の通りとなっています。地上部街路周辺地域の吉祥寺東町、吉祥寺南町の狭あい道路率は38.2%、28.0%となっています。

幅員が狭い場合には、被災時には建物倒壊による道路の閉塞等で通行できなくなる可能性があります。（次頁参照）

※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



出典：「武蔵野市地域生活環境指標」平成21年

【参考】～武蔵野市都市計画マスタープラン～

- 狭あい道路が多い地区については、防災性の向上や、車と人との円滑な通行を図るため道路整備を進めていきます。[都市計画マスタープラン P51]
- 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

地域的な視点 安全な避難路の確保

【現状】

- ・市内には、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。

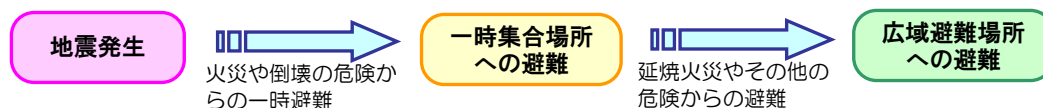
地上部街路の整備により、南北方向の幅員の広い避難路が確保されることになります。

武蔵野市の計画では、地震発生直後に火災などの危険が迫ると小中学校の校庭や公園、緑地等の一時集合場所へ避難し、その後、延焼火災等により更に避難が必要となった場合には、大規模公園や緑地等の広域避難場所へ避難することとなります。

（武蔵野市地域防災計画 本編 P.162 地震時の避難システム より）

地上部街路の整備により、周辺の一時集合場所（小中学校など）から広域避難場所への移動の際、この道路を利用することにより安全に避難することが可能となり、広域避難場所へのアクセス性も向上すると考えられます。

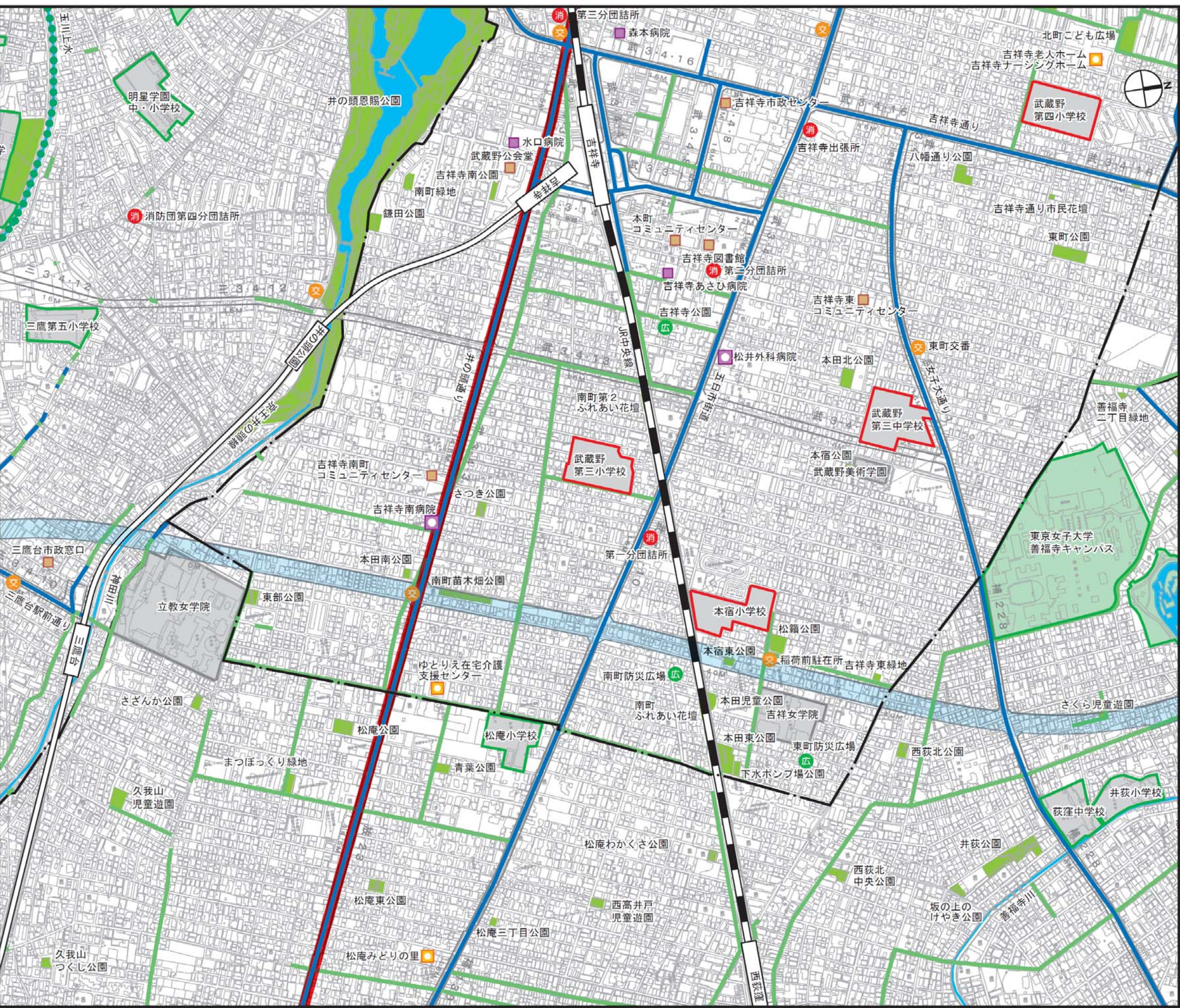
また、広幅員の地上部街路が整備された場合、武蔵野市の地域防災計画に示されていた、吉祥寺東町、吉祥寺南町、吉祥寺本町における、道路率が低い、公園等のみどり率が少ない、避難アクセスが困難などの防災上の問題点の一部の改善が図られることとなります。



【課題】

- ・災害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り組みが必要となっています。

防災 震災時における安全な避難路の状況



- 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
 - 公共施設
 - 福祉施設
 - 医療施設
 - 医療施設（2次救急医療機関）
 - 広域避難場所
 - 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

※緊急交通路
大規模な災害が発生した際に、災害応急対策を実施するための消防・救急・警察・自衛隊などの緊急車両の通行を円滑にするため、一般の車両が通行を禁止・制限される道路。災害応急対策に従事する車両（緊急自動車のほか、災害対策基本法に基づく標章を掲示している車両）のみ通行可。

※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、用地取得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。

「警視庁HP」
「武蔵野市地域生活環境指標 平成21年」



交通

広域的な視点 人とモノの流れの円滑化

道路の混雑

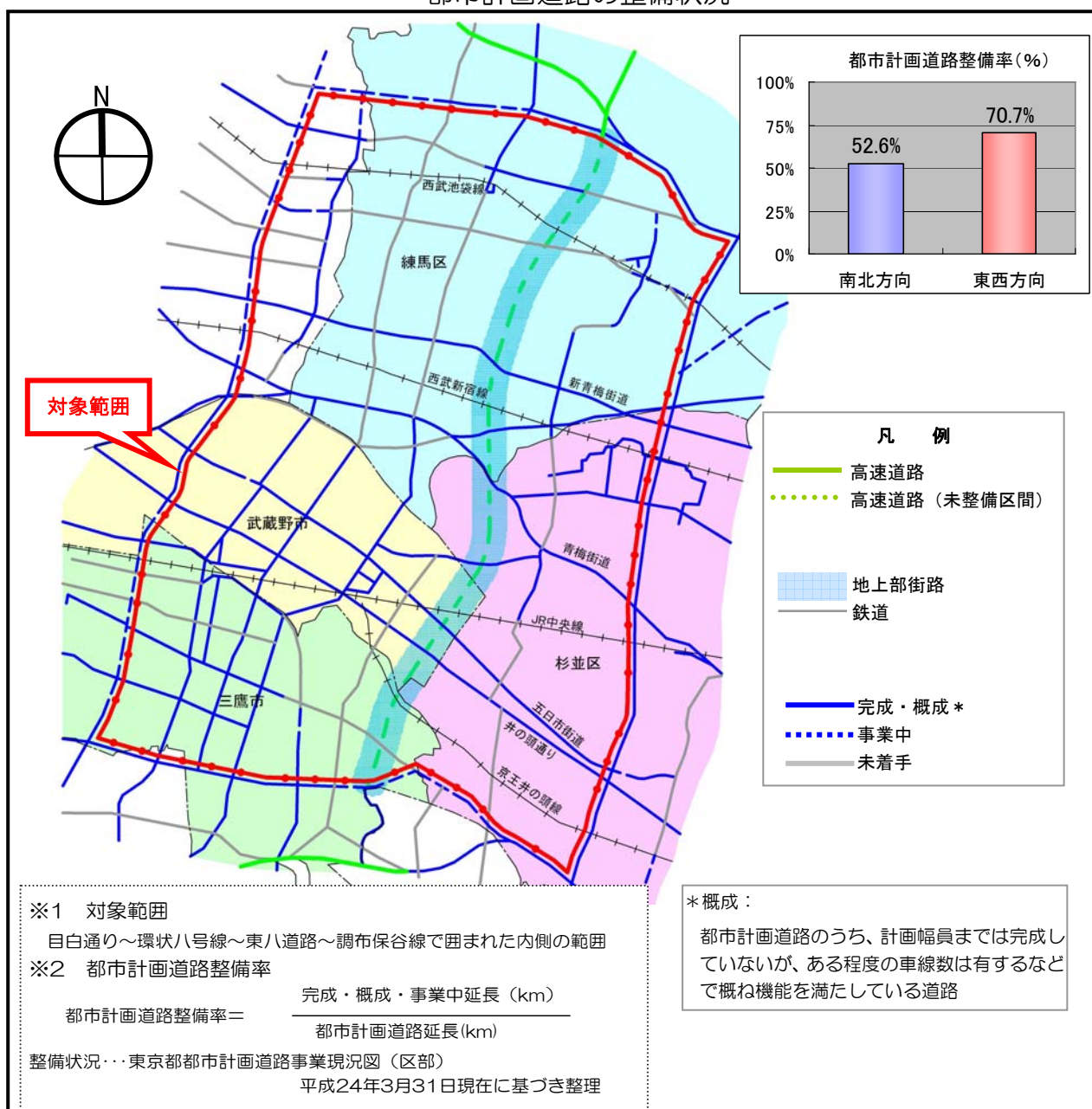
【現状】

- ・周辺地域の都市計画道路は、東西方向に比べて南北方向の整備が進んでいません。
- ・周辺道路のほとんどの道路で混雑度1.0を超えており、渋滞が発生しています。

地上部街路周辺の下図の範囲※¹における都市計画道路整備率※²は、東西方向が **70.7%** であるのに対し、南北方向は **52.6%** です。

このように地上部街路周辺では、南北方向に計画されている路線の整備が遅れています。

都市計画道路の整備状況



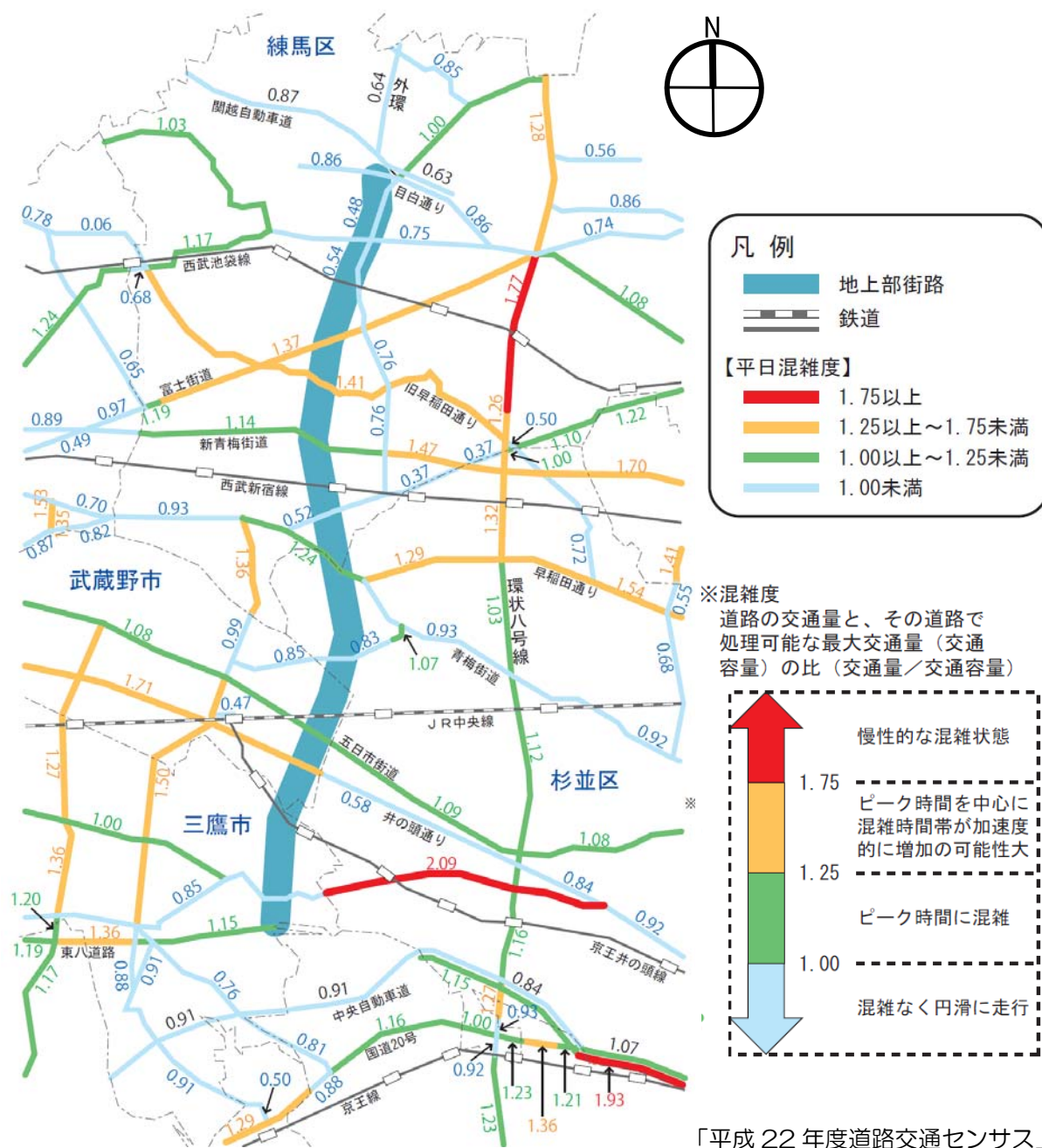


交通

広域的な視点 人とモノの流れの円滑化

周辺道路のほとんどの道路で混雑度 1.0 を超えており、渋滞が発生しています。

地上部街路の周辺道路の混雑状況



【課題】

- ・南北方向の円滑な移動経路の確保や渋滞緩和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

日々の暮らしにおける安全性の向上

生活道路における安全性の向上

【現状】

- ・ 地上部街路の周辺地区の生活道路では、幹線道路の混雑等により抜け道に利用され通過交通が流入しています。
- ・ 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。

■生活道路の抜け道利用

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。

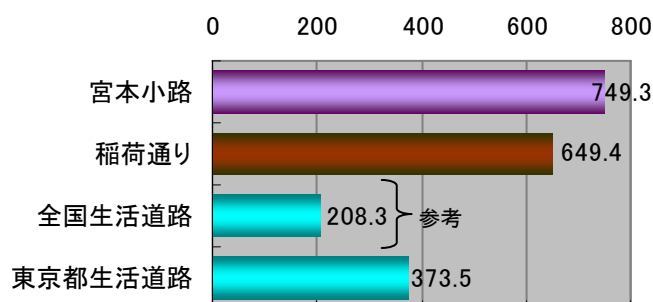
※事故率

(主要指標現況値算出マニュアル(案) 国土交通省)

道路における死傷事故率 = $\frac{\text{年間死傷事故件数(件)}}{\text{年間自動車走行台キロ(億台キロ・年)}}$

東京都全体の事故率に対して、
宮本小路は**2.0倍**
稲荷通りは**1.7倍**

生活道路の事故率 (件/億台キロ)



宮本通り、稲荷通り事故件数：平成 23 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）

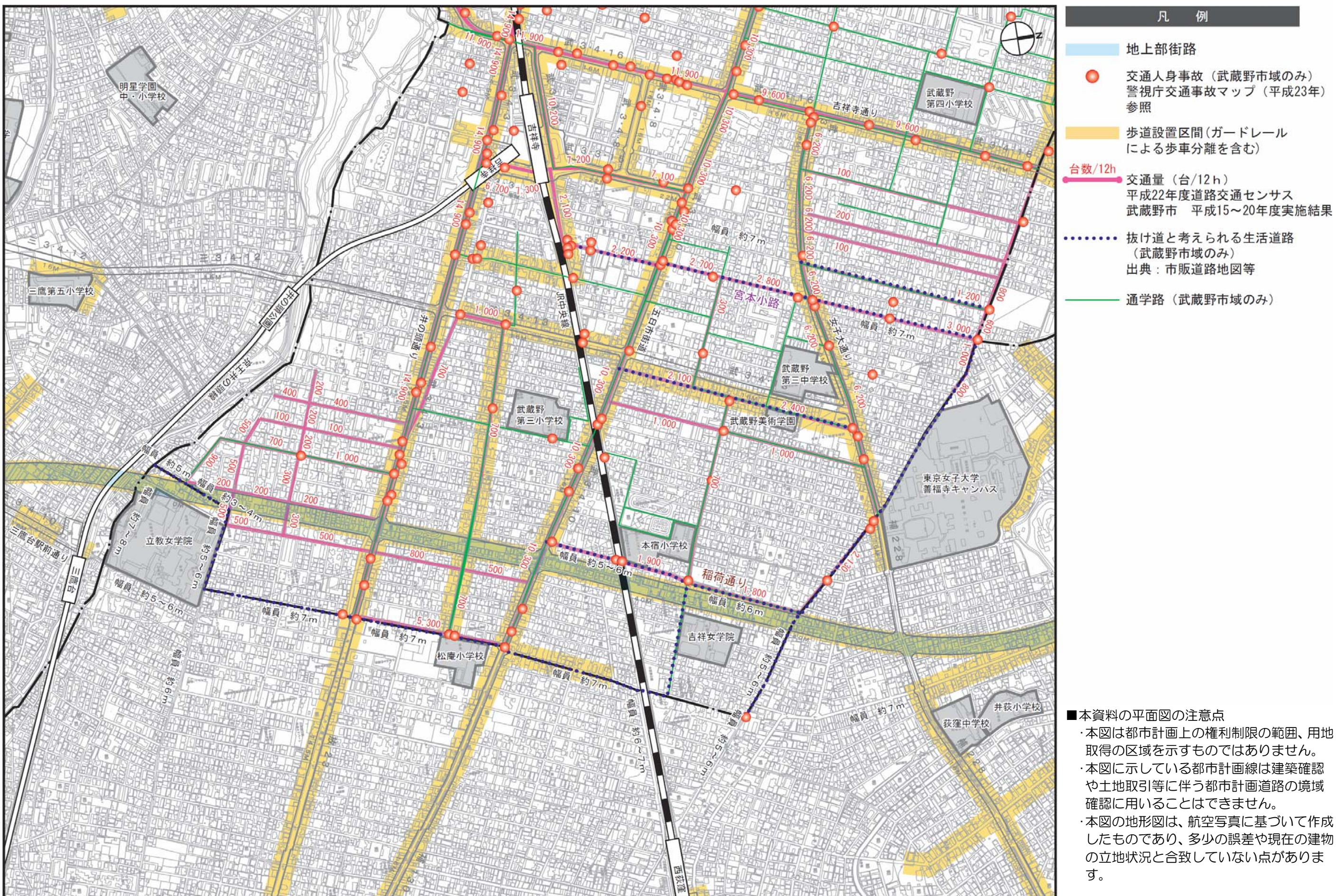
【参考】～武蔵野市都市計画マスタープラン～

- 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。[都市計画マスタープラン P52]
- 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、幹線道路の整備や住宅地内の道路整備を進めていくとともに適切な交通処理を行うことにより、渋滞の緩和と良好な住宅街としての環境を確保していくこととしています。[都市計画マスタープラン P52]

【課題】

- ・ 幹線道路の整備により、生活道路への通過交通の流入を回避し、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。

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)





暮らし

広域的な視点 質の高い生活環境の創出

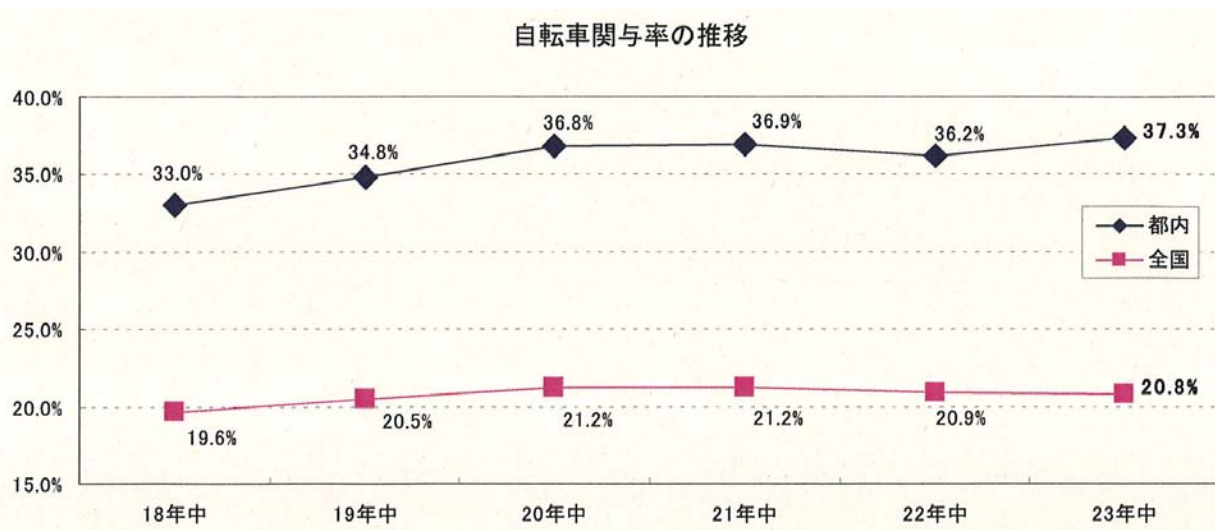
歩行者空間・自転車走行空間の確保

【現状】

- ・歩行者空間や自転車走行空間が十分に確保されていません。

■歩行者・自転車空間の現状

東京都内で発生した自転車が関与した事故の割合は、平成 23 年で 37.3%となっており、全国の 20.8%と比べ非常に高くなっています。



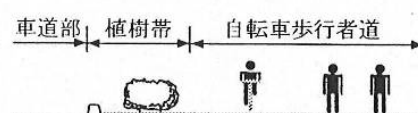
出典：自転車総合対策推進検討委員会資料（平成 24 年 8 月）

【参考】道路構造令の解説と運用

歩道や自転車道等の機能としては、歩行者や自転車の走行上の快適性のほか、自転車が車道に飛び出すおそれのないこと、および自転車交通に対する安全性の確保が要求されています。



(a) 物理的な分離の例



カラー舗装等による分離

(b) 舗装色の分離などによる分離の例

※道路の断面構成には、関係機関との協議が必要となります

【課題】

- ・安全で安心して通行できる歩行者空間や自転車走行空間を確保することが必要です。



暮らし

広域的な視点 公共交通との連携強化

バス交通の利便性

【現状】

- ・ 武蔵野市では混雑度の高い吉祥寺通りを数多くの路線バスが運行するとともに、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。
- ・ 地上部街路周辺地域では歩道が未整備な道路も多いため、バス停が路肩に設置されているなど、バス待ち環境が十分でない箇所も見られます。

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。

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が運行しています。そのため、安全な歩道がないため安心してバスを待つことができないバス待ち環境となっています。

※鉄道空白地区：駅から 800m 以上の地域を鉄道空白地区と定義した。

生活道路を運行する路線バス



(井荻小学校付近 杉並区側)

歩道がないため路肩に設置されているバス停

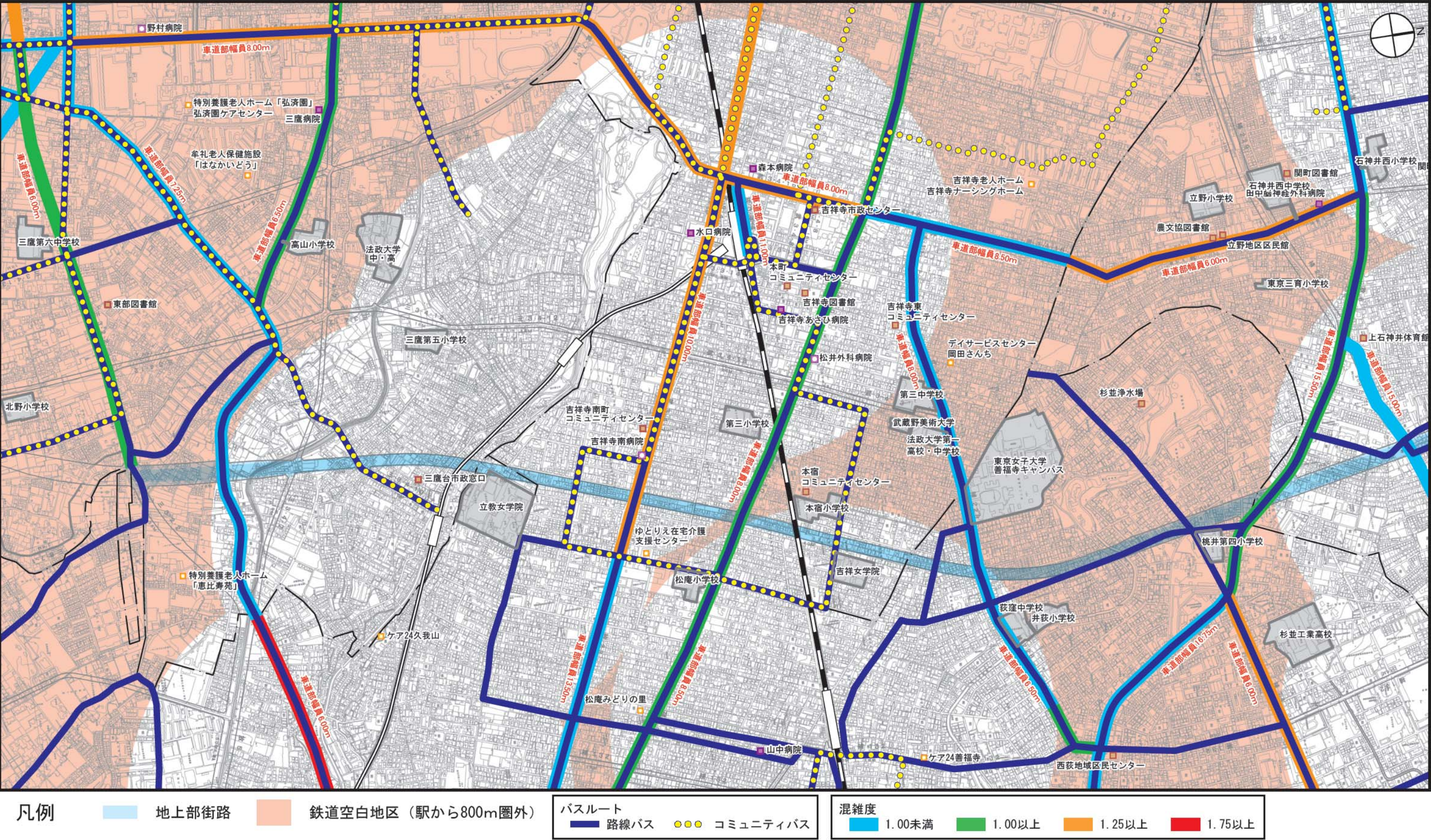


(立教通り 武蔵野市)

【課題】

- ・ バスの定時運行の確保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)



■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、用地取得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

地域的な視点 バリアフリー化の推進

安全な歩行者空間の確保

【現状】

- ・地上部街路周辺地区では、歩道のない道路が通学路となっていることがあります。
- ・利用者が安全と感じる歩行者空間が十分に確保されているとは言えません。

■歩道のない通学路

地上部街路周辺に位置する第三小学校や本宿小学校の通学路における歩道の設置状況は以下のとおりです。

通学路における歩道設置状況

	通学路延長 (全体)	歩道設置部分	
		延長	延長割合
第三小学校	7.59km	5.15km	68%
本宿小学校	9.84km	4.35.km	44%

【課題】

- ・自動車や歩行者、自転車分離され、児童が安全で快適に利用できる歩行者空間の整備が求められています。



暮らし

地域的な視点 バリアフリー化の推進

暮らしの道の形成（バリアフリールートの形成）

【現状】

- ・ 井の頭通りや五日市街道など東西方向には歩道が設置された道路が整備されているとともに、南北方向は美大通りや吉祥寺通りに歩道が整備されています。しかしながら、バリアフリー化された歩行者空間ネットワークが十分とは言えません。

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。

平成 18 年 12 月にバリアフリー新法が施行され、高齢者や全ての障害者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〕

※特定道路

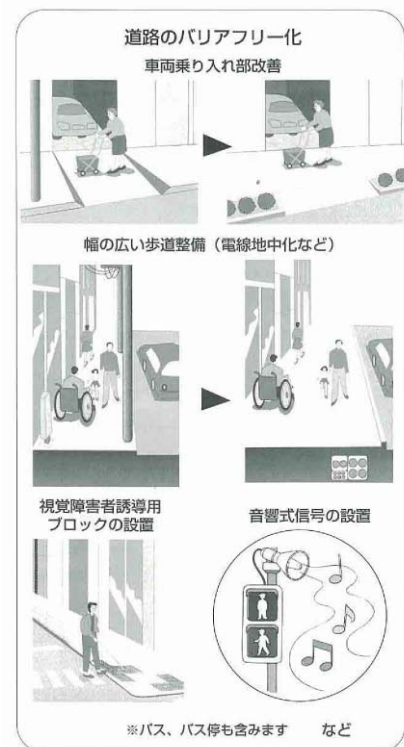
生活関連施設（旅客施設、官公庁施設、福祉施設など）間の道路のうち、高齢者、障害者等が通常徒歩で利用する道路を国土交通大臣が指定したもの。

【参考】武蔵野市都市計画マスタープラン、

武蔵野市バリアフリー基本構想

○だれもが移動しやすい環境を整備するため、地域公共交通機関の利便性向上を図るとともに、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、バリアフリーに配慮したまちづくりを進める〔都市計画マスタープラン P34、35〕

○サイン等による利用者への情報提供や心のバリアフリーの推進についての取組み、関係主体の連携の考え方等について示す〔武蔵野市バリアフリー基本構想 P2〕



【課題】

- ・ 自動車と歩行者・自転車が分離された空間を確保するなど、安全で快適な歩行者空間を確保することが必要です。

暮らし 地上部街路周辺地区の通学路の歩道設置状況

