資料１４－４

地上部街路に関する必要性（整備効果）のデータについて

（武蔵野市版）

（改訂版）

平成２５年４月

東京都　都市整備局

目　　次

１．環境

（１）広域的な視点

快適な都市環境の創出 1-1

地球環境の保全 1-4

（２）地域的な視点

地域環境の改善 1-7

良好な景観形成 1-8

２．防災

（１）広域的な視点

緊急輸送ネットワークの確保 2-1

（２）地域的な視点

延焼遮断帯の形成 2-4

安全な避難路の確保 2-6

緊急施設等へのアクセス向上 2-9

３．交通

（１）広域的な視点

人とモノの流れの円滑化 3-1

（２）地域的な視点

日々の暮らしにおける安全性向上 3-4

４．暮らし

（１）広域的な視点

質の高い生活環境の創出 4-1

公共交通との連携強化 4-4

（２）地域的な視点

バリアフリー化の推進 4-6

まちづくりへの支援 4-8

■本資料の平面図の注意点

- 平面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。
- 平面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。
- 平面図の地形図は、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。

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代替機能を確保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、外環の地上部街路を整備した場合の必要性（整備効果）のデータを示すものです。

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」

	広域的な視点	地域的な視点
環　境	■ 快適な都市環境の創出 ■ 地球環境の保全	■ 地域環境の改善 ■ 良好な景観形成
防　災	■ 広域的な救援・救護活動 ■ 緊急輸送ネットワークの確保	■ 延焼遮断帯の形成 ■ 安全な避難路の確保
交　通	■ 人とモノの流れの円滑化 ■ 地域間の連携	■ 交通事故の減少 ■ 日々の暮らしにおける安全性の向上
暮らし	■ 質の高い生活環境の創出 ■ 公共交通との連携強化	■ まちづくりへの支援 ■ バリアフリー化の推進

環境

広域的な視点　快適な都市環境の創出

緑のネットワークによる快適な都市環境の創出

【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。

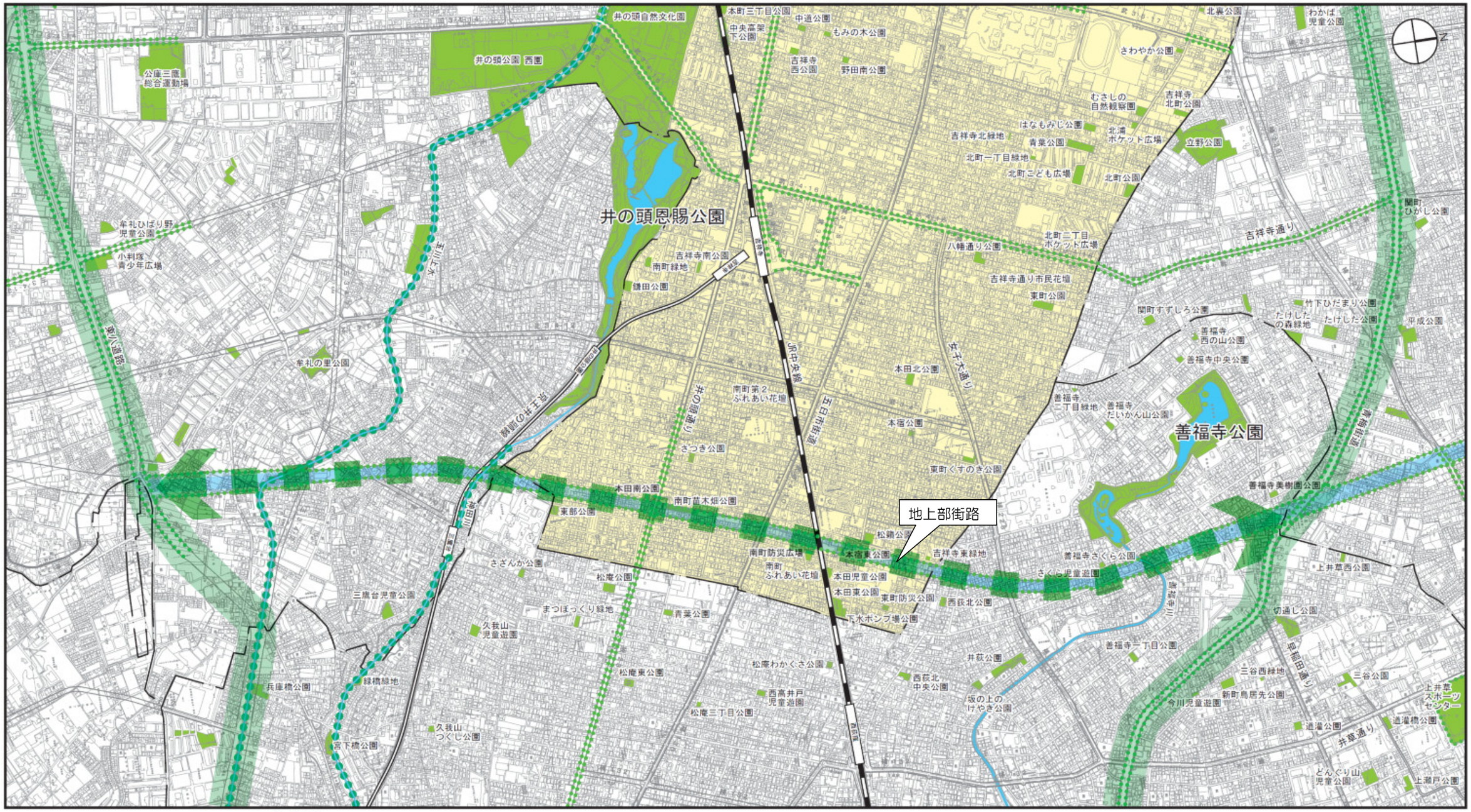
【整備効果】

- 地上部街路が整備された場合、新たに生まれるみどりは、ヒートアイランド現象の緩和や緑のネットワーク形成に寄与し、これにより都市環境の向上が期待されます。

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できます。

地上部街路が整備されると、地上部街路の植樹帯や緑地帯が新たな緑として創出され、善福寺公園や井の頭公園などの豊かな緑を結ぶ南北方向の緑の軸が形成されます。

地上部街路の整備による新たなみどりの形成状況



■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。

【参考】街路樹や連続緑化による効果の事例

下記の事例では、街路樹のある道路は街路樹のない道路よりも、気温が 0.5～2.0℃低くなっています。

○清洲橋通り、日比谷通りの街路樹のある道路部分では、街路樹のない路上に比べ、約 1.5℃気温が低下した。

出典：「緑を活用した都市の熱環境改善に関する研究（その２）-街路空間における温熱環境の実態と街路樹植栽効果の検討-」（東京都環境科学研究所年報 2009）

○街路樹を伴う路上の気温が周辺の市街地の路上に比べ、0.5～1.5℃気温が低下した。（仙台市定禅寺通り）

出典：「密生した街路樹をもつ路上空間における晴天時の気温分布（地理学評論 1994）」

写真： 仙台市定禅寺通り（出典：仙台市青葉区 HP）

○「魚の棚筋」の公開空地が連続して緑化されている部分では、緑化がほとんどない「御霊筋」に比べ、８月の測定では、全時間帯で気温が低く、最高 2.0℃の差が観測されている。（大阪市）

出典：「公開空地を対象とした民有地での連続緑化が果たす環境保全に係わる効果に関する研究
（ランドスケープ研究 1998）」

環境

広域的な視点　地球環境の保全

交通の円滑化によるＣＯ$_2$排出量の削減

【課題】

・地球温暖化防止に向けては、あらゆる分野においてＣＯ$_2$の排出を削減していく必要があり、自動車起源のＣＯ$_2$排出量の削減が重要となっています。

【整備効果】

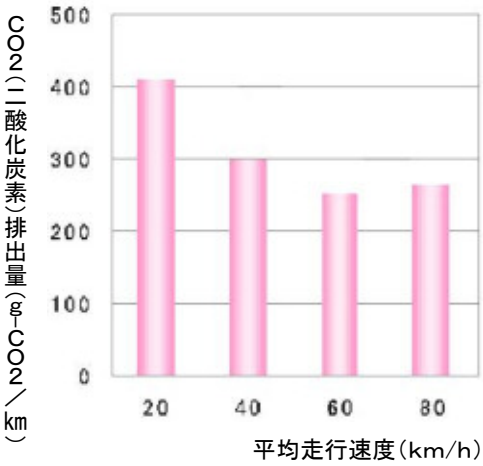
・地上部街路の整備により、周辺道路の交通の流れがスムーズになり自動車からのCO_2排出量が東京都全域で約6,000t-CO_2／年削減されます。

温室効果ガスにはさまざまな物質があり、その中でも二酸化炭素（CO_2）は地球温暖化への寄与が最も多く、東京都では「2020 年までの東京の温室効果ガス排出量をＣＯ$_2$を2000 年対比で 25%削減」という目標を掲げています。

自動車から排出されるＣＯ$_2$の量は、自動車の走行速度によって変化し、60km/h 程度までは走行速度が高まるに従い減少する傾向にあります。

地上部街路が整備された場合、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、自動車からの CO_2 排出量の削減が期待できます。

走行速度と CO_2 排出量の関係



出典：国総研資料第 141 号「自動車排出係数の算定根拠 P184,P190」

【参考】走行速度向上によるＣＯ$_2$削減効果

走行速度の向上※1により、東京都全域でCO_2排出量が約6,000t-CO_2／年削減されます。

この CO_2 排出量の削減量を、森林の CO_2 吸収量※2 に換算すると、井の頭公園※3 の面積の約 15 個分の森林面積（約 560ha）での CO_2 吸収量に相当します。

※1:平成 32 年度交通量推計値をもとに算出
※2:森林 1ha の CO_2 吸収量は 10.6 t -CO_2／年として推計（「土地利用、土地利用変化及び林業に関するグッド・プラクティス・ガイダンス」）
※3:井の頭公園の面積　38.53ha（出典：東京都建設局公園緑地部 HP）

環境

広域的な視点　地球環境の保全

交通の円滑化によるＮＯｘ、ＳＰＭ排出量の削減

【課題】

・より良い大気環境の実現に向け、人体に健康被害を及ぼすおそれのある代表的な汚染物質である窒素酸化物（NOx）、粒子状物質（PM）等の発生量を抑制していくことが求められています。

【整備効果】

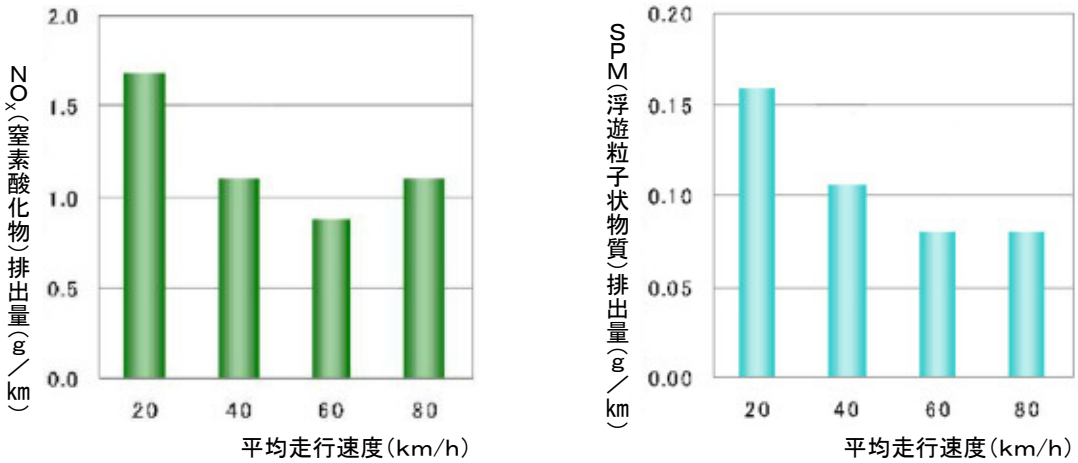
・地上部街路の整備により、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、自動車からのNOx排出量が約14t／年、SPM※排出量が約1.6t／年削減され、大気の汚染物質が減少します。

大気を汚染し、人体に健康被害を及ぼすおそれのある代表的な汚染物質には、NOx（窒素酸化物）やSPM（浮遊粒子状物質）があります。

自動車から排出されるNOxやSPMの量は自動車の走行速度によって変化し、60km/h程度以下までは走行速度が高まるに従い減少する傾向にあります。

地上部街路が整備された場合、周辺道路の交通の流れがスムーズになり、走行速度が向上するため、自動車から排出されるNOxやSPMの排出量の削減が期待されます。

走行速度とNO_X・SPM 排出量の関係



出典：国総研資料第 141 号「自動車排出係数の算定根拠 P184,P190」

※ ＳＰＭ（エス・ピー・エム）：
大気中の粒子状物質（PM）のうち、粒径 10 マイクロ・メーター以下のものをいう。人の気道や肺胞に沈着し、呼吸器疾患の増加を引き起こすおそれがあるため、環境基準が設定されている。工場等の事業活動や自動車の走行に伴い発生するほか、風による巻き上げ等の自然現象によるものもある。

環境

広域的な視点　地球環境の保全

【参考】走行速度向上によるＮＯx、ＳＰＭ削減効果

■NOx

走行速度の向上※1により、東京都全域でのNOx排出量は、約14t／年減少します。

このNOx排出量の削減量を、東京都を走行する大型車からの排出量※2に換算すると、大型車約３万４千台からのNOx排出量に相当します。

※1：平成32年度交通量推計値をもとに算出

※2：大型車１台が、25km/h※3で東京都における平均走行距離を走行した場合に排出するNOｘ量に換算（排出係数：6.1g/km･台、平均走行距離：約70km/台･日（平成11年度道路交通センサス））

※3：東京都混雑時旅行速度（一般道）（平成17年度道路交通センサス）
特別区:18.2km/h、区部除く:27.1km/h→25km/hとして設定

■SPM

走行速度の向上※1により、東京都全体でのSPM排出量は、約1.6t／年減少します。

このSPM排出量の減少量を500mlペットボトル※2に換算すると、約１万６千本に相当します。

※1：平成32年度交通量推計値をもとに算出

※2：SPM 削減量を500ml ペットボトルに換算
（SPM100g=500ml）
東京都環境局自動車公害対策部データより算出

環境

地域的な視点　地域環境の改善

身近な緑地空間の創出

【課題】

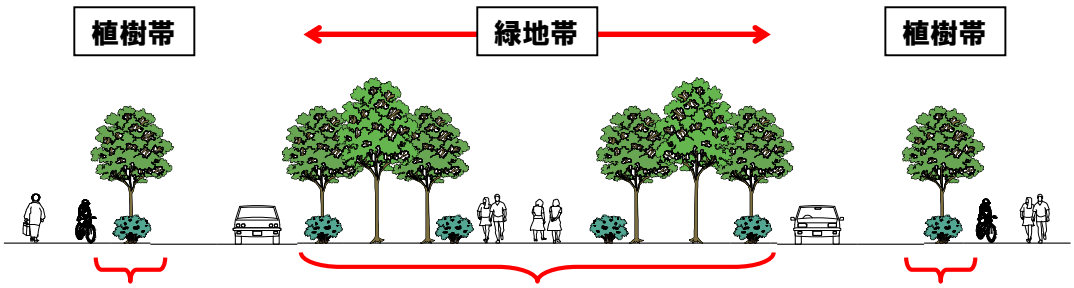
- 武蔵野市における緑被率の目標は30%ですが、現在、市内の緑被率は25.3%となっています。特に地上部街路が通過する吉祥寺地域は緑被率が22.8%で市内３地域の中で最も低くなっています。
- 市街化の進んでいる吉祥寺地域は、新たな公園緑地の用地の確保が難しい状況にあり、緑被率の向上に向けた取り組みが必要となっています。

【整備効果】

- 地上部街路を現在の都市計画幅員（標準幅員40m）で整備した場合、できるだけ多く緑化することにより、植樹帯と緑地をあわせ、幅員約20mの緑地空間の創出も可能となります。

■現在の都市計画幅員（標準幅員 40m）で整備した場合の緑地面積

武蔵野市内に地上部街路により整備される緑地面積は幅員 40m の場合に約 3.2ha で、計画線内の既存の緑約 1.2ha を差し引くと約 2.0ha の緑が創出されます。この緑地は武蔵野市全体の緑被率を約 0.2%増加させます。



植樹帯と緑地帯を合わせ、約20mのみどりの空間が生まれます

※この断面図は、例示として単純に表したものであり、現都市計画幅員において出来るだけ多く緑化した場合のイメージであり、実際と異なる場合があります。

整備前後の緑被面積および緑被率

	武蔵野市総面積（ha）	緑被面積（ha）	緑被率
現状	1,073	271.39	25.3%
整備後		273.39	25.5%
整備効果		+2.00	+0.2%

「武蔵野市のみどり（武蔵野市自然環境等実態調査：H23.4）」を基に作成

環境
地域的な視点　良好な景観形成

良好な都市景観の形成

【整備効果】

・街路樹の整備や電線類の地中化などを行うことにより、良好な都市景観の形成に寄与します。

武蔵野市では、「緑は本市の大きな景観の要素と考えており、昭和46年の第一期基本構想から緑のネットワークを重要な施策ととらえ、その考え方は現在も脈々と継承されてきています。今後も、市内全ての緑を景観の骨格と位置付け、景観まちづくりを進めていきます。」としています。

出典；都市計画マスタープラン（H23）全体構想 P25、P26

また、東京の都市景観を魅力あるものにしていくために重要だと思うことを世論調査したところ、「電線や電話線を地下に埋める」が 59.4%でトップでした。そのほかにも、「屋上緑化、街路樹、生垣などまちに緑を増やす」や「特徴ある歩道の舗装や街路灯などにより道路空間に魅力を持たせる」などが挙げられています。

出典；東京都生活文化局　都民生活に関する世論調査　平成 21 年 11 月調査

地上部街路が整備された場合、街路樹による緑のネットワーク化、電線類の地中化、幅の広い歩道の整備などが可能となり、良好な都市景観が形成されます。

■街路樹により、市の代表的なシンボルとなる景観を形成

かたらいの道（武蔵野市中町）

■電線類の地中化により、良好な都市景観を形成

調布保谷線（神代植物公園前）

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

【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。

【整備効果】

- 地上部街路が緊急輸送道路に指定された場合、広い幅員によって発災後も車両の通行が十分に確保されることが期待され、物資の緊急輸送ネットワークの充実が図られます。また、非常時におけるライフラインなどのインフラ機能の強化が期待されます。

■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	応急対策の中枢を担う都本庁舎、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

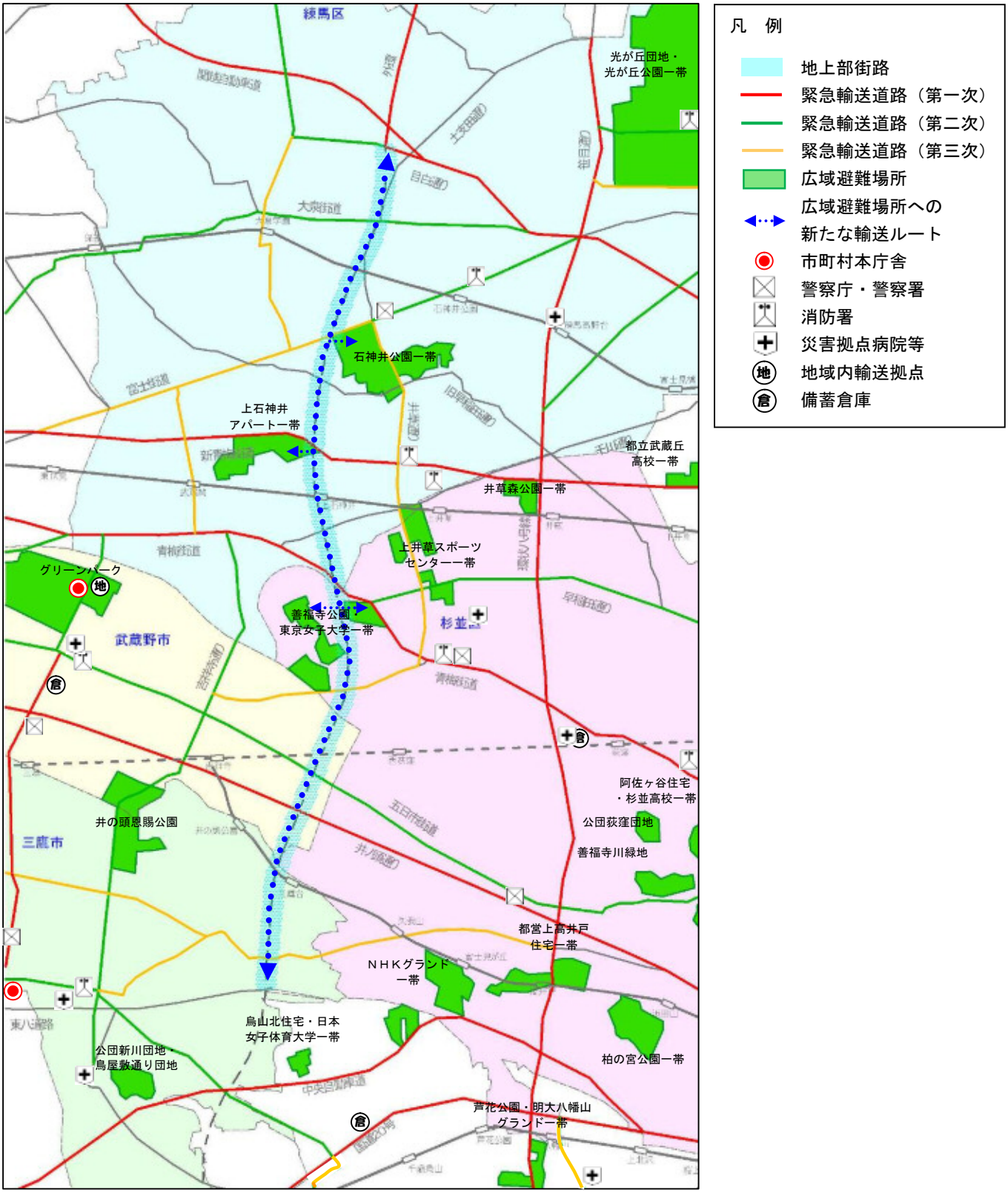
【参考】阪神・淡路大震災での交通渋滞

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

図　地上部街路周辺の緊急輸送道路



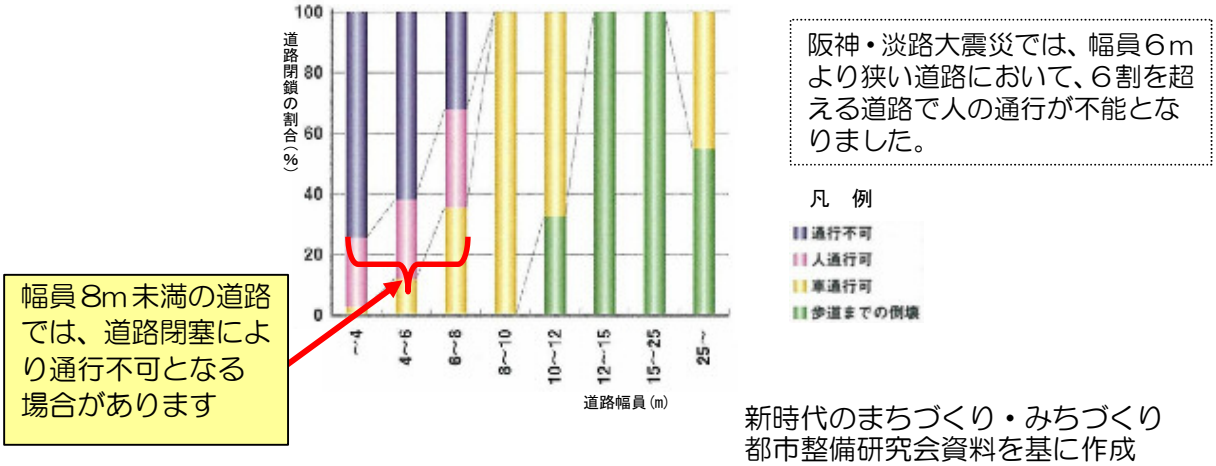
東京都地域防災計画（平成 19 年修正）より作成）

防災
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

被災時には、建物倒壊による道路の閉塞や、電柱の倒壊により、道路が閉鎖する懸念があります。幅員が８m以上の場合には、被災後も通行できる可能性が高いと考えられます。

＜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＞



新時代のまちづくり・みちづくり
都市整備研究会資料を基に作成

被災時は、緊急輸送道路に指定された道路や緊急交通路を除いた道路に緊急車両以外の車両が集まることが予想されます。地上部街路周辺地区では、８m以上の幅員の道路が南北方向で少ないことから、道路のネットワークとしての機能が発揮されず、交通機能が麻痺することが考えられます。

地上部街路が整備された場合には、緊急時の道路ネットワークの充実が図られ、災害拠点病院へのアクセス向上が確保されることが期待されます。

■非常時のインフラ機能の強化

平成７年の阪神淡路大震災で最も被害が大きかった神戸地区では、架空線の 2.4%が被災したのに対して、地中化された電話回線ケーブルの被災率が 0.03%にとどまりました。

地上部街路が整備された場合、電線類の地中化によって災害時における電線類の被害が軽減され、通信や電気などのライフラインの供給や早期復旧が可能になることが期待されます。

阪神淡路大震災時の神戸地区ケーブル被災状況

	架空線	地中線
総延長	4,150km	2,400km
被災延長	100km	0.7km
被災率	2.4%	0.03%

出典：「東京都無電柱化方針」東京都、平成 19 年６月

防災
地域的な視点　延焼遮断帯の形成

延焼遮断帯の形成

【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。

【整備効果】

- 地上部街路が整備された場合、南北方向に延焼遮断帯が形成され、東西方向への延焼防止機能が確保されます。

延焼遮断帯の整備状況をみると、武蔵野市の地上部街路沿道では計画延長約 16.1 ㎞に対して整備済延長が約 1.9 ㎞、整備率が約 12%となっており、区部や市部の整備率に比べ非常に低くなっています。

地上部街路が整備された場合、地上部街路周辺の整備済延長が約 4.3km、整備率が約 27%に向上します。これにより、南北方向に新たな延焼遮断帯が形成され、地域の防災性が向上します。

■延焼遮断帯の整備状況

地域		計画延長（km）	整備済延長（km）	整備率
区部	現状	1,407	933	66%
市部※1	現状	273	109	40%
武蔵野市	地上部街路沿道※3 現状	16.1※2	1.9	12%
	地上部街路整備後	16.1※2	4.3	27%
全域（現状）		1,680	1,042	62%

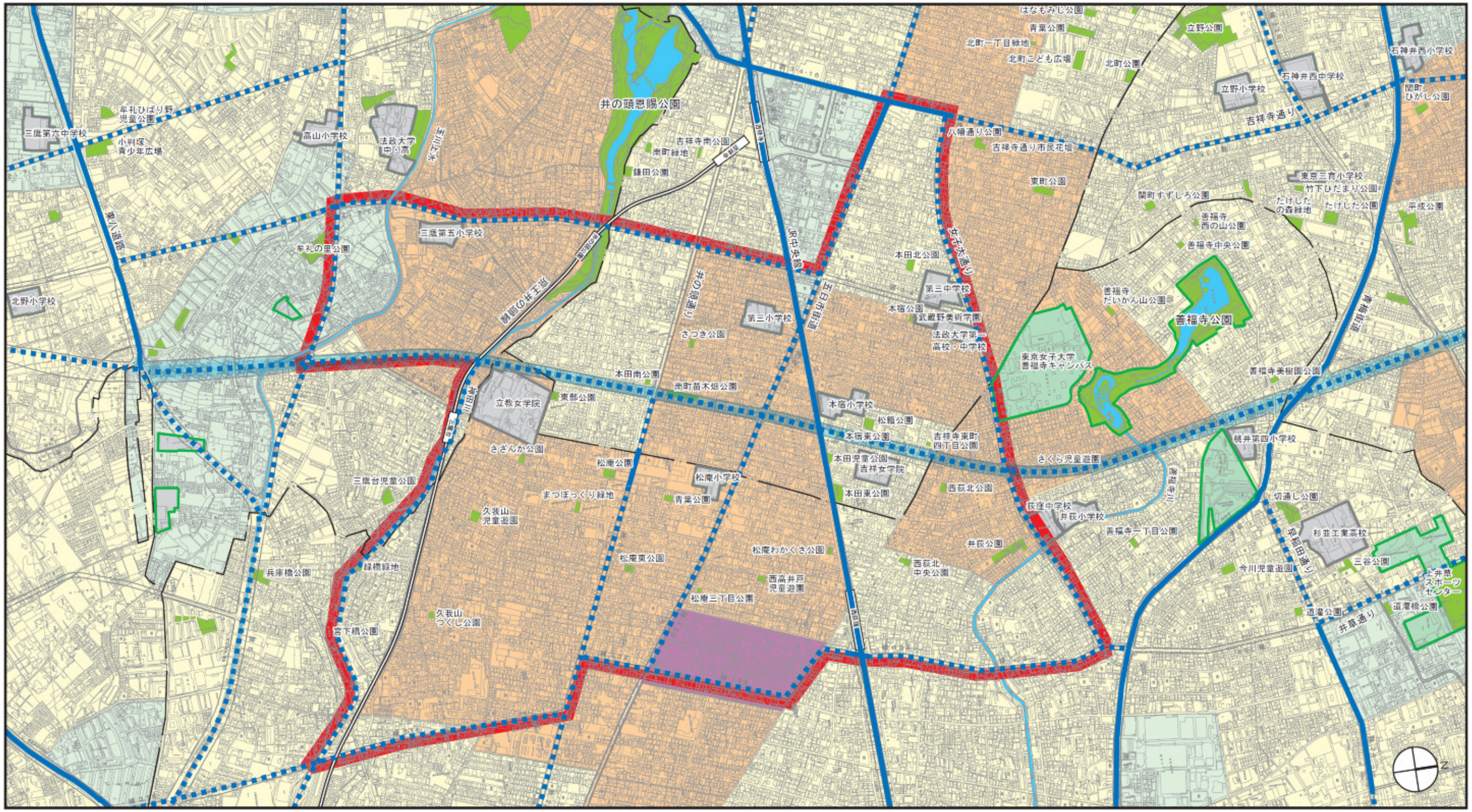
※1 市部：武蔵野、三鷹、府中、調布、小金井、西東京、狛江の７市
※2「防災都市づくり推進計画」（平成 22 年 1 月東京都）を基に作成
※3 地上部街路沿道：次頁の図の赤枠部分を指す

防災

地域的な視点　延焼遮断帯の形成

延焼遮断帯の形成

■地上部街路における延焼遮断帯の形成



防災
地域的な視点　安全な避難路の確保

【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みが必要となっています。

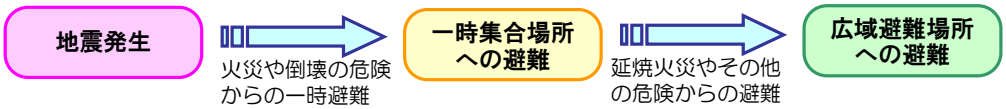
【整備効果】

・地上部街路が整備された場合、南北方向の避難路が確保され、一時集合場所から広域避難場所へ、より安全にアクセスすることが可能となります。

■災害時の避難路の確保

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、火災延焼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。

地上部街路の整備により、南北方向の避難路が確保され、一時集合場所から広域避難場所へ、より安全にアクセスすることが可能となります。



武蔵野市地域防災計画 本編 P.163「地震時の避難システム」を基に作成

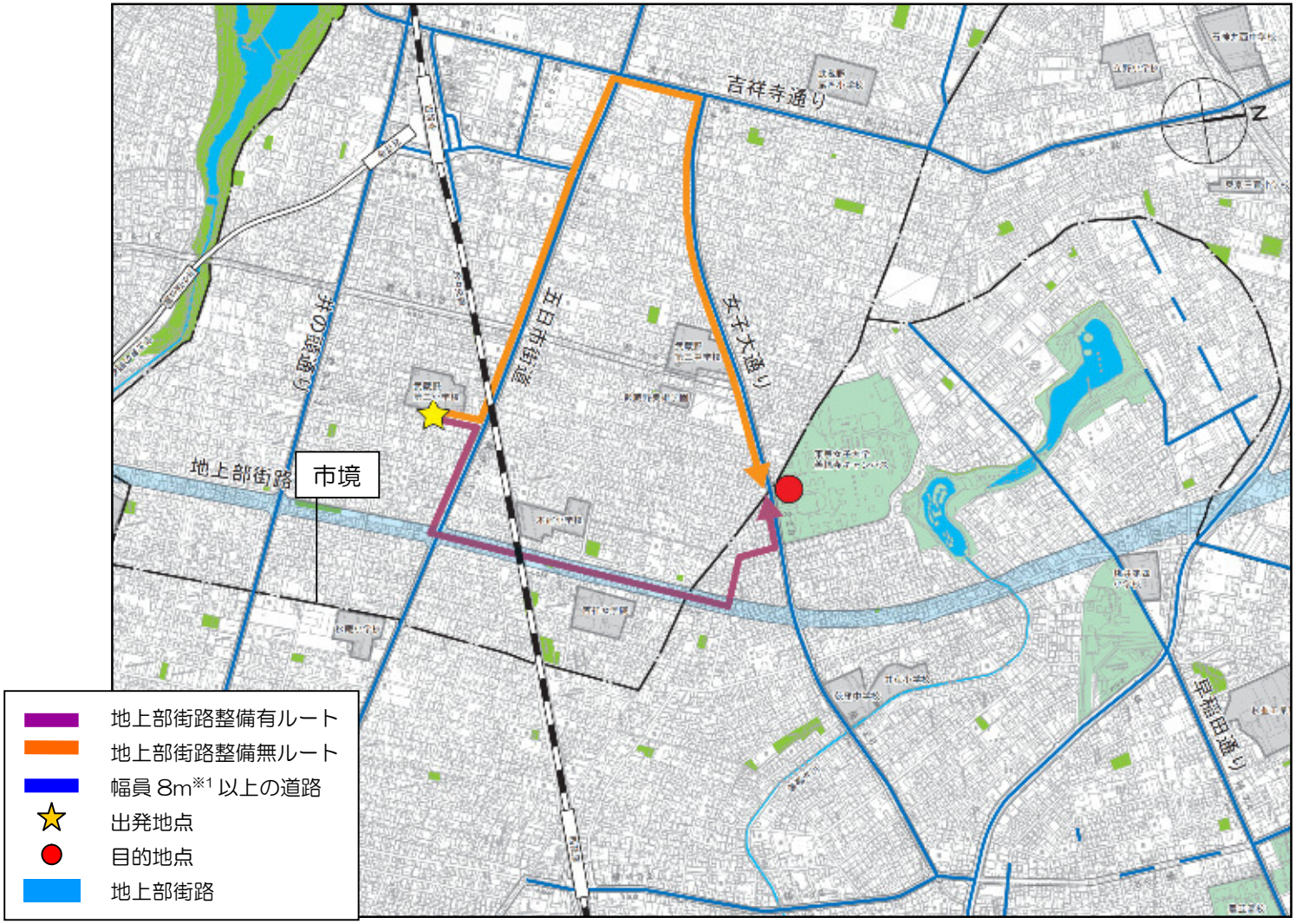
＜事例＞

～武蔵野第三小学校（一時集合場所）から東京女子大（広域避難場所）まで移動する場合～

道路閉塞の可能性の少ないと考えられる幅員８m以上の道路を通って、武蔵野第三小学校（一時集合場所）から東京女子大（広域避難場所）まで避難すると想定した場合、地上部街路を経由すると、移動距離が約 0.5ｋm短縮されます。

武蔵野第三小から善福寺公園・東京女子大一帯（避難場所）へ避難する場合の想定される避難路延長	
地上部街路整備前	地上部街路整備後
1.9km	1.4km

武蔵野第三小から善福寺公園・東京女子大一帯（避難場所）への想定避難ルート



※1
ここでは、p2-3 の道路幅員と道路閉鎖の関係などから、幅員 8m以上の道路を、被災時に避難路として利用出来る道路と仮定した。

■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

安全な避難路の確保

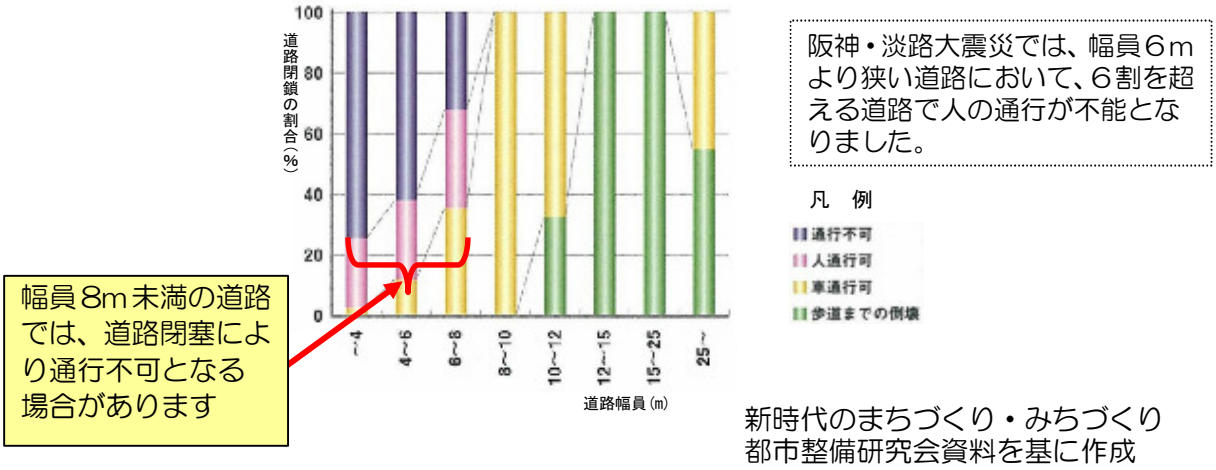
【課題】

- 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みが必要となっています。

【整備効果】

- 地上部街路が整備された場合、道路閉塞になる可能性の高い8m未満の南北方向の街路に対して、非常時の代替性の確保が期待されます。
- 電線類を地中化することにより、災害時における周辺地域のライフライン被害の低減が期待されます。

＜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＞



新時代のまちづくり・みちづくり
都市整備研究会資料を基に作成

地上部街路の整備により、道路閉塞になる可能性の高い 8m未満の南北方向の街路に対して、非常時の代替性が確保され、安全に避難場所などへ避難することができます。また、電線類が地中化され、災害時における周辺地域のライフライン被害が低減されることにより、地域の防災性が向上します。

防災

地域的な視点　緊急施設等へのアクセス向上

震災時における災害拠点病院へのアクセス向上

【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、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。

【整備効果】

・地上部街路が整備された場合、災害拠点等へのアクセスが向上するとともに、災害時に道路が閉塞される可能性が高い8m未満の南北方向の道路に対して、非常時の代替性の確保が期待されます。

■災害拠点病院へのアクセス向上

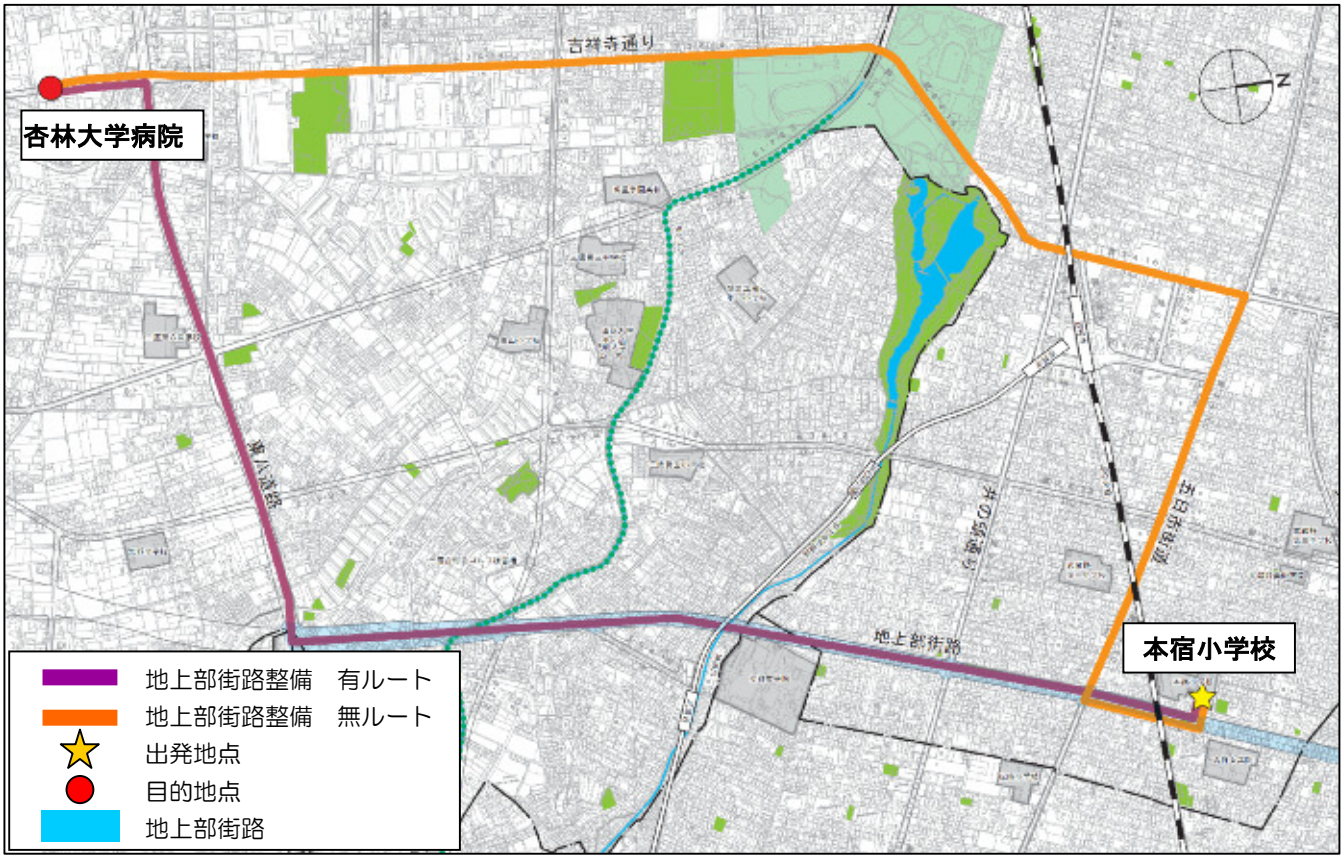
被災時の避難生活場所となる震災救援所の１つである本宿小学校から、災害拠点病院である杏林大学病院までの移動距離について、現在の経路は約 5.0km です。

地上部街路が整備され、緊急交通路や緊急輸送道路として機能する場合には、約 4.6km の移動距離となりアクセス性が向上し、災害拠点病院までの到達時間も約２分短縮されます。

防災

地域的な視点　緊急施設等へのアクセス向上

本宿小から杏林大学病院への所要時間の短縮

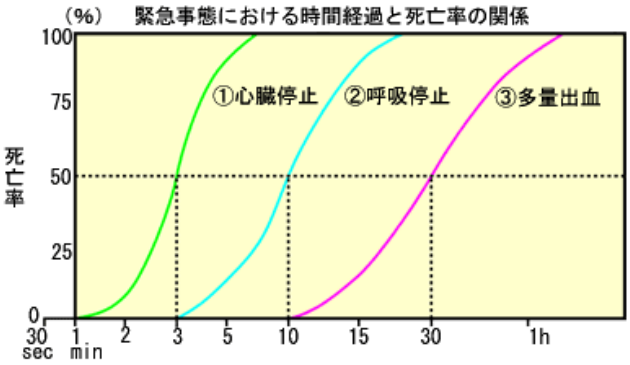


杏林大学病院までのアクセス	H32年　地上部街路整備がある場合のルート	H32年　地上部街路整備がない場合のルート
距離	4.6 ㎞	5.0 ㎞
平均旅行速度	46 ㎞/h	40 ㎞/h
所要時間	約６分	約８分

＊災害拠点病院への 10 分以内での到着

心臓停止、呼吸停止、大量出血の経過時間と死亡率の目安をグラフ化したもの（図参照）にカーラーの救命曲線があります。

呼吸停止後から 10 分放置されると死亡率が 50%になると言われており、緊急時では、数分の時間短縮は大きな意味を持つと考えられます。



カーラーの救命曲線　　出典：東京消防庁ＨＰ

交通

広域的な視点　人とモノの流れの円滑化

周辺地域の道路混雑と周辺道路の将来交通状況

【課題】

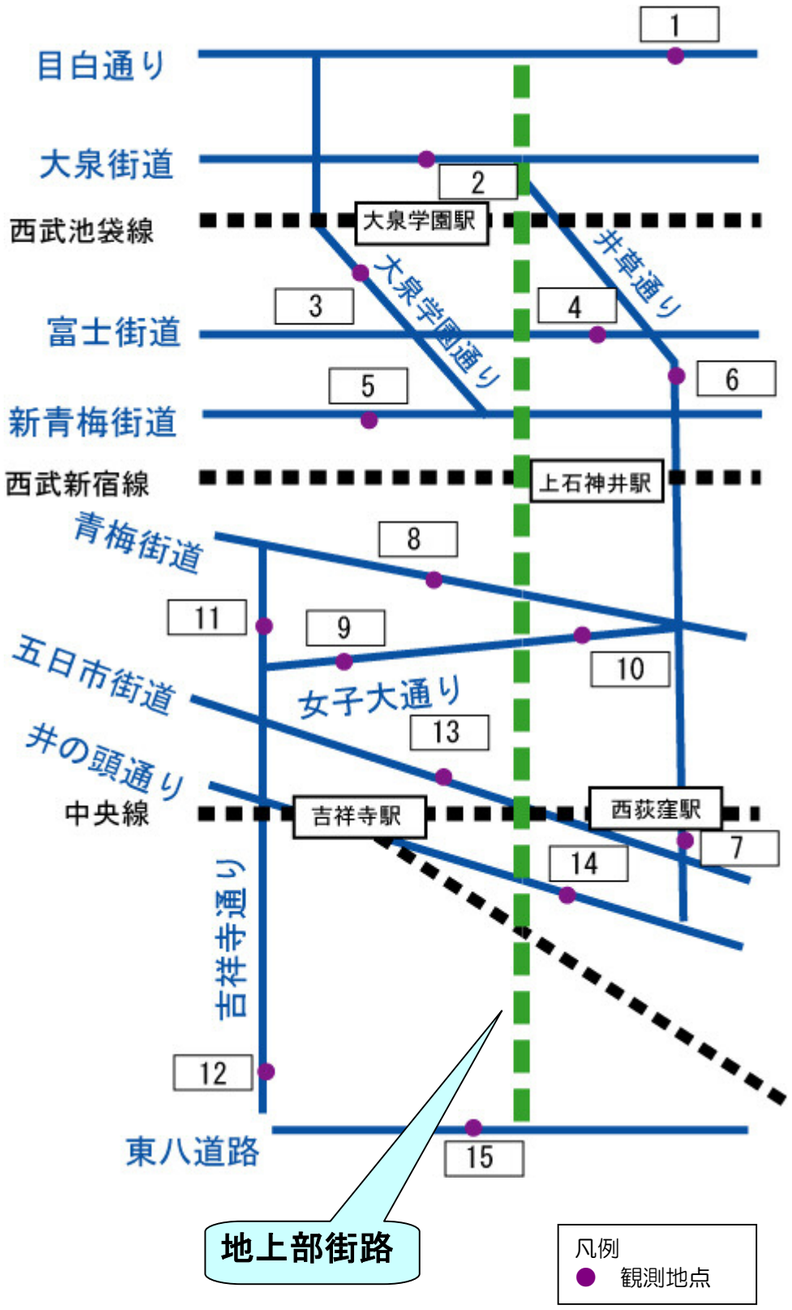
・南北方向の円滑な移動経路の確保や渋滞緩和に向けた取り組みが必要です。

■地上部街路の将来交通量推計結果

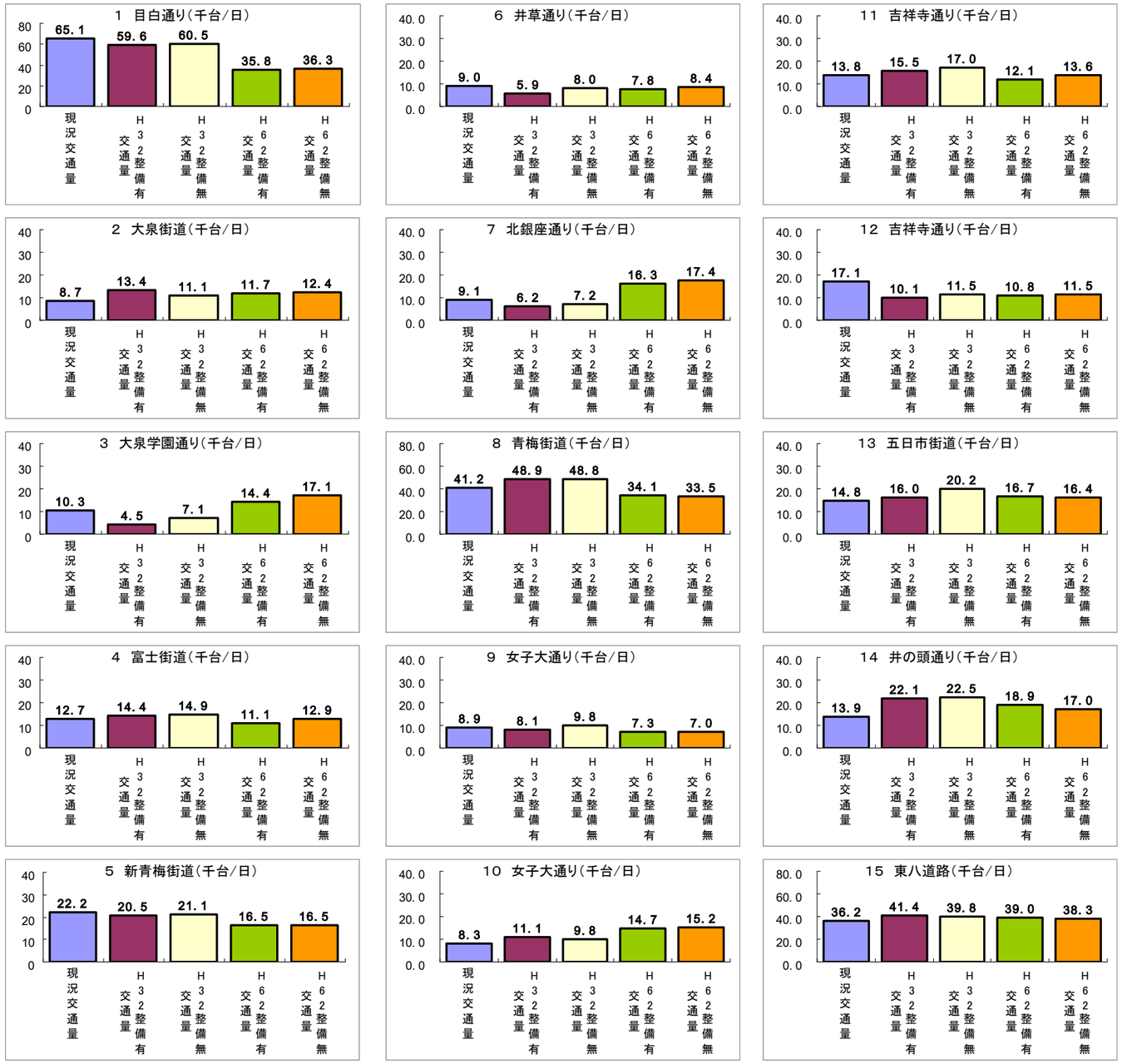
地上部街路が整備された場合、地上部街路の日交通量は、平成 32 年では 1 万～1.8 万台と推計され、２車線道路となります。

【整備効果】

・地上部街路が整備された場合、現況とH32年交通量で比べると、南北方向（3大泉学園通り、6井草通り、7北銀座通り、12吉祥寺通り）では、交通量が減少することが見込まれます。

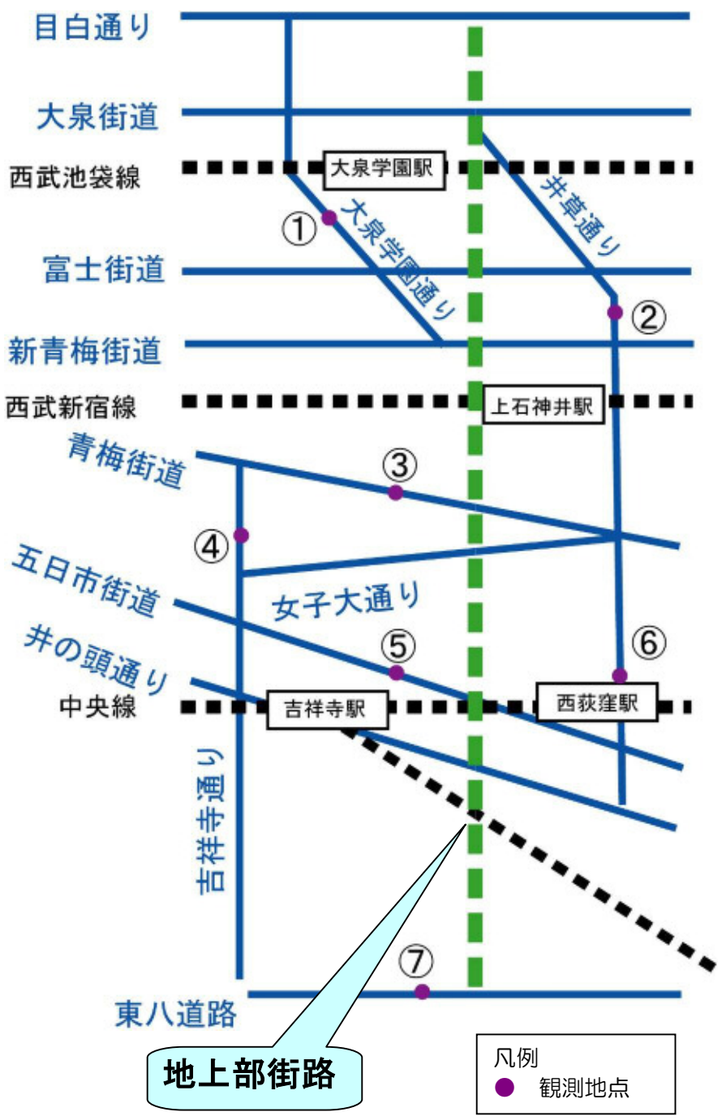


●地上部街路が整備された場合と整備されない場合の交通量の比較（現況、H32、H62）

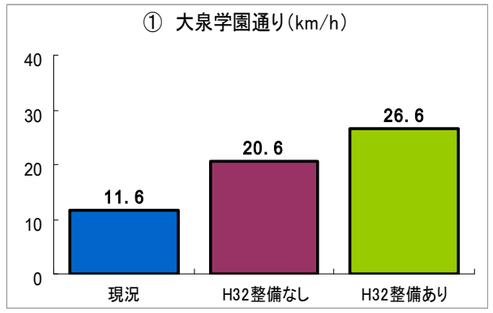


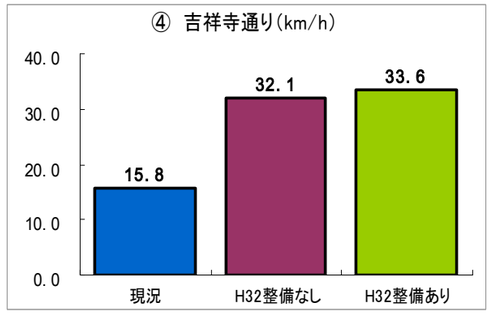
【整備効果】

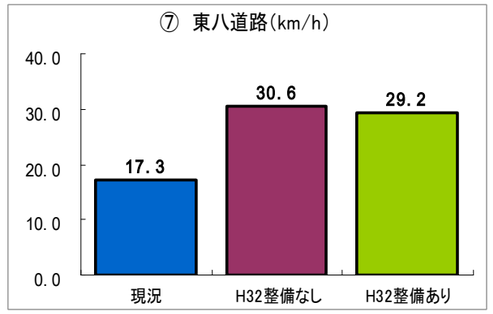
・地上部街路が整備された場合、現況とH32年旅行速度で比べると、南北方向（①大泉学園通り、②井草通り、④吉祥寺通り、⑥北銀座通り）、東西方向（⑤五日市街道、⑦東八道路）では旅行速度が向上することが見込まれます。

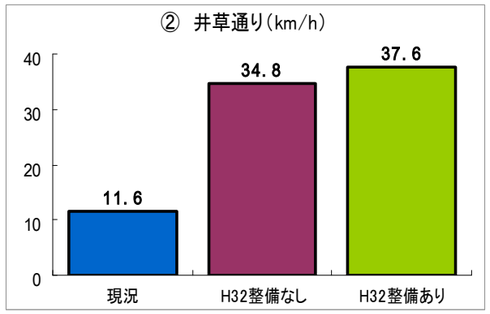


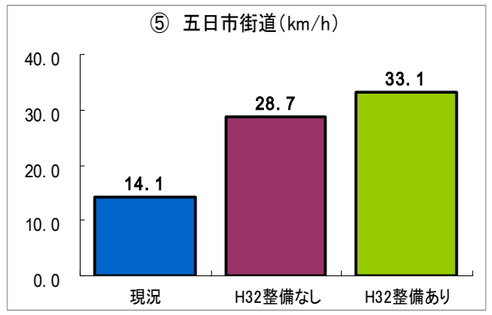
●地上部街路が整備された場合と整備されない場合の旅行速度の比較

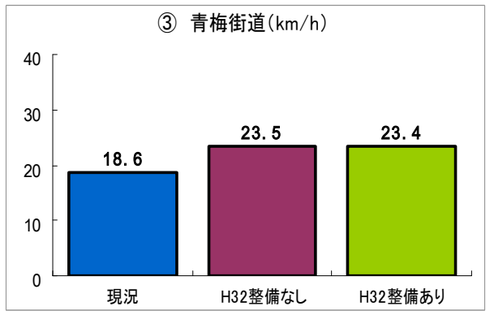


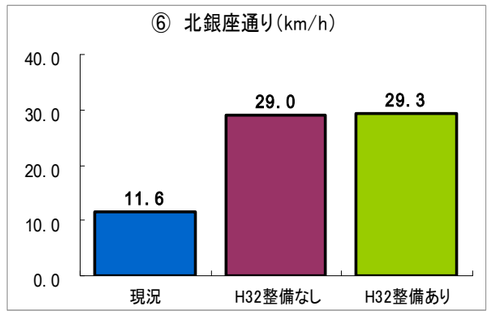












交通

地域的な視点　日々の暮らしにおける安全性向上

生活道路における安全性の向上

【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。

【整備効果】

・地上部街路が整備された場合、生活道路の交通量の減少が図られ、身近な道路の安全性の向上等が期待されます。

朝ピーク（7 時～8 時）の将来交通量を予測した結果、宮本小路では、地上部街路が整備されない場合で 211 台ですが、地上部街路が整備されると 89 台に減少します。

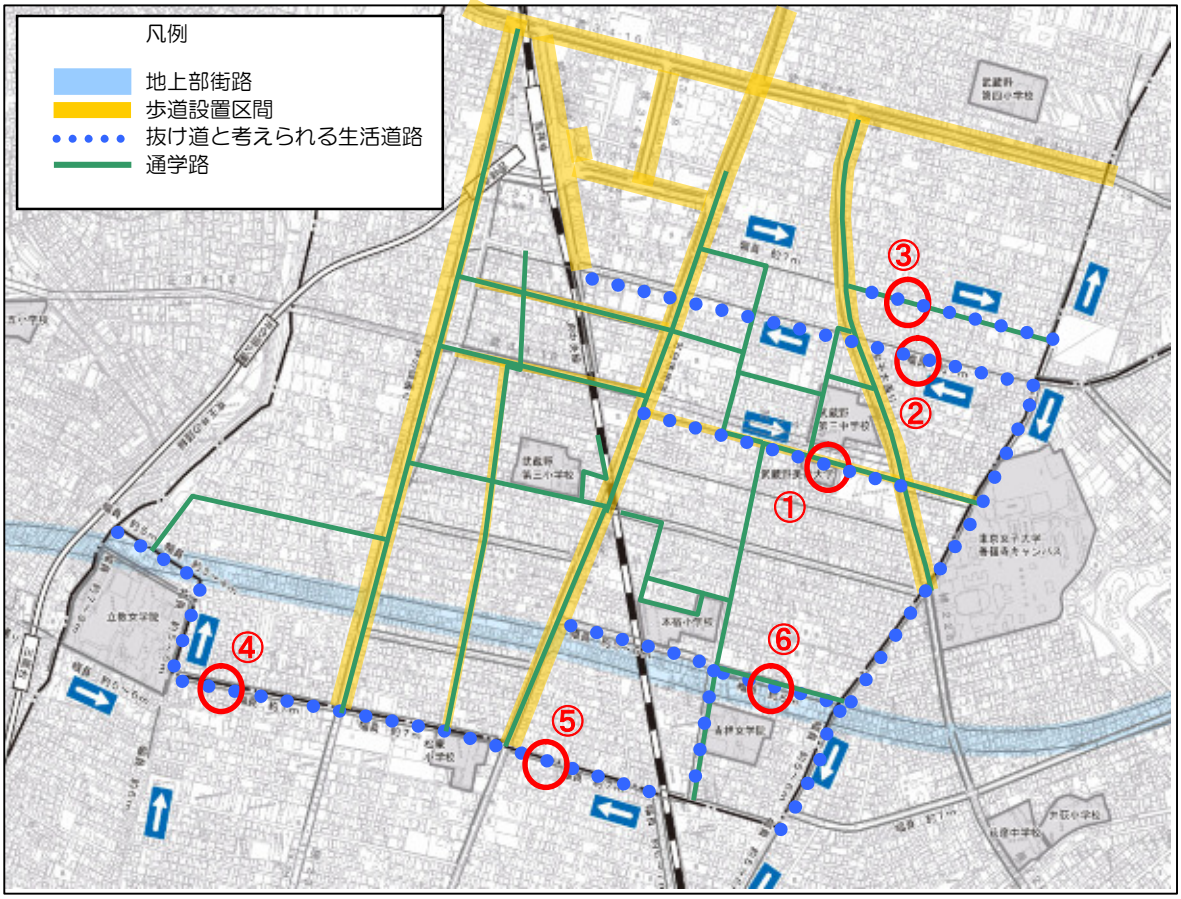
稲荷通りでは、地上部街路が整備されない場合で 110 台ですが、地上部街路が整備されると 13 台に減少します。

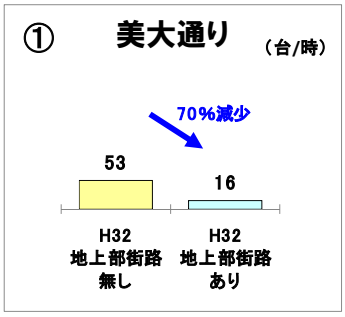
生活道路に流入していた通過交通が地上部街路に転換することにより、抜け道と考えられる道路の交通量が減少することが期待され、身近な道路の安全性の向上が図られます。

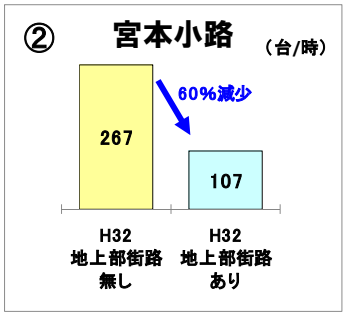
交通

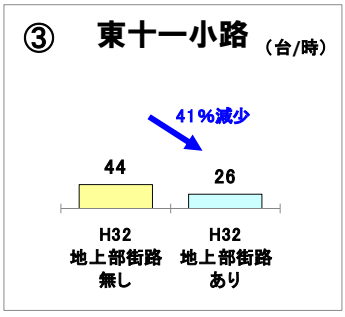
地域的な視点　日々の暮らしにおける安全性向上

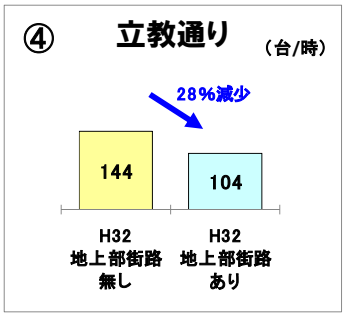
朝ピーク時（7～8時）の交通シミュレーション結果

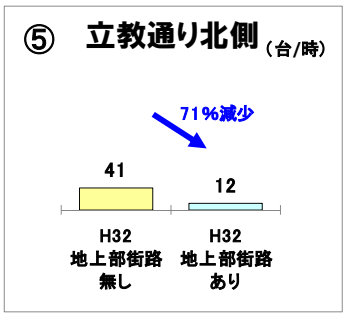


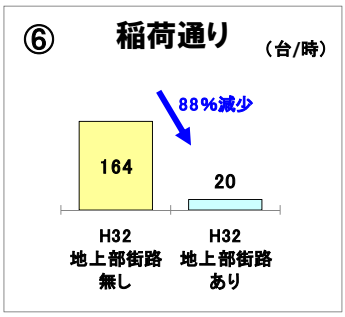












暮らし

広域的な視点　質の高い生活環境の創出

安全で快適な歩行者空間・自転車走行空間の創出

【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。
- 自動車や歩行者、自転車が分離され、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。

【整備効果】

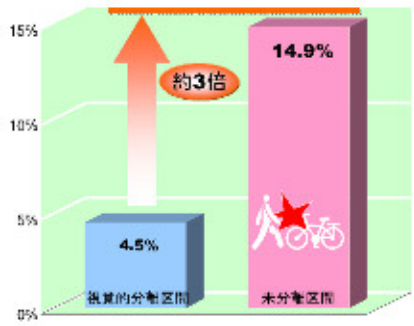
- 地上部街路が整備された場合、歩行者が安心して通行できる歩行者空間の確保や、歩行者と自転車の通行区分を分離することによる安全で安心な自転車走行空間の確保が期待されます。
- 鉄道駅などから石神井公園や善福寺公園、井の頭公園などの自然を結ぶ広域的に連続した自転車走行空間が生まれます。

■自転車走行空間整備の有無による歩行者と自転車の接触経験の違い

歩行者と自転車が分離されていない区間では、自転車と接触した経験のある歩行者は、視覚的に分離されている区間の約３倍となっています。

事故を防止するため、歩行者と自転車の通行区分を分離することは有効です。

＜自転車と接触したことがある歩行者の割合＞



出典：「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」
国土交通省

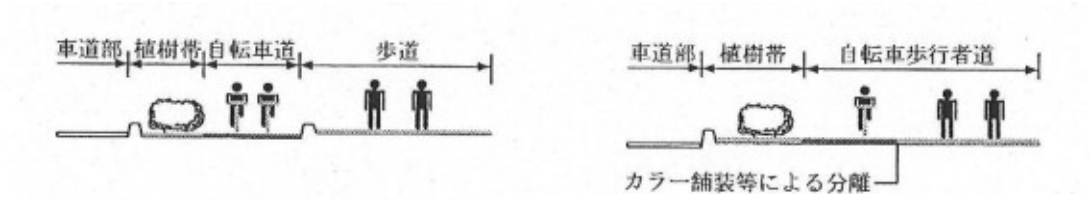
■歩行者と自転車の分離

地上部街路が整備された場合、歩行者と自転車を分離する安全な自転車走行空間を確保することも可能となります。

なお、舗装の色分けなどによる視覚的分離よりも、柵や植樹帯などで構造的に分離して自転車専用の走行空間を確保することにより、歩行者と自転車の接触の危険性がさらに軽減されることが期待されます。

【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恐れのないこと、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。



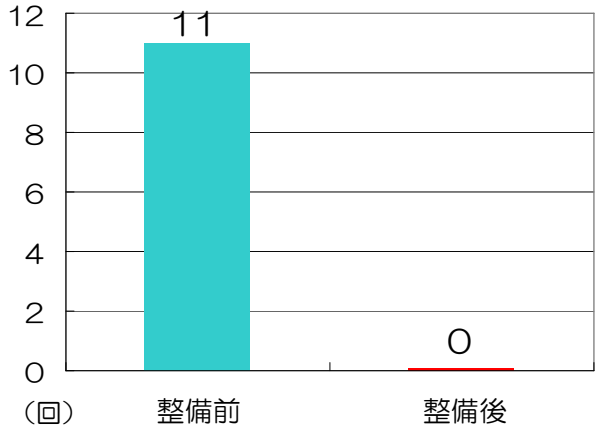
（a）　物理的な分離の例　　（b）　舗装色の分離などによる分離の例

※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

【参考】自転車走行空間整備の有無と、自転車・歩行者の危険な錯綜との関係

自転車走行空間の整備前後における自転車と歩行者の危険な錯綜（急ハンドルや急ブレーキ等を伴うすれ違い）の回数を比較すると、整備前には 11 回（朝夕の時間帯のみ・4 時間調査）の錯綜が発生していましたが、整備後は自転車と歩行者の危険な錯綜は発生しませんでした。

これは、自転車走行空間の整備により自転車の通行位置が明確となり、歩行者と自転車の安全性が向上したためと考えられます。



「一般国道 12 号　新札幌地区自転車道・整備効果概要
北の交差点　VOL.26AUTUMN-WINTER2010」を基に作成

暮らし
広域的な視点　質の高い生活環境の創出

■自転車走行空間の創出

地上部街路が整備された場合、鉄道駅などから石神井公園や善福寺公園、井の頭公園などの自然を結ぶ広域的に連続した自転車走行空間が生まれ、地域を南北に縦断するサイクリングロードとして親しまれることも期待されます。

自転車走行空間の整備事例

市道大津町線（愛知県名古屋市）

国道 172 号（大阪府大阪市）

出典：国土交通省 HP

暮らし
広域的な視点　公共交通との連携強化

快適なバス走行環境の確保

【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。

【整備効果】

- 地上部街路が整備された場合、周辺道路の交通がスムーズとなり、路線バスの定時運行の向上が期待されます。
- 地上部街路を利用するバス路線が新設された場合、安全で快適なバス待ち環境が実現し、利用者の利便性の向上が期待されます。

■周辺道路のバス路線の影響

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いますが、地上部街路が整備された場合、吉祥寺通り等の南北方向の交通がスムーズとなり、路線バスの定時運行が期待されます。

■地上部街路を利用したバス路線

路線バスが地上部街路を運行するようになった場合、南北方向のバス路線が充実するとともに、安全で快適なバス待ち環境が創出（バス停の上屋の設置やベンチの設置等）され、バス利用者の利便性が高まることが期待されます。

屋根やベンチがある快適なバス停（都内事例写真）

暮らし
広域的な視点　公共交通との連携強化

快適なバス走行環境の確保

【整備効果】

・地上部街路が整備され、路線バスが地上部街路を運行するようになった場合、交通空白地域及び交通不便地域をカバーするムーバスと連携を図ることが可能となり、沿道地域における公共交通の利便性の向上につながります。

■交通不便地域の状況　　（資料：「武蔵野市地域生活環境指標」を基に作成）

暮らし
地域的な視点　バリアフリー化の推進

バリアフリー化された歩道の整備

【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。

【整備効果】

・地上部街路が整備された場合、幅が広く段差のない歩道などが整備され、車椅子の方や高齢者・子供が安全・安心に歩行できる空間が創出されます。これにより、吉祥寺南病院へのアクセス性が向上するなど、バリアフリー化された歩行者空間が広がることが期待されます。

バリアフリー化された歩行者空間は、主要な施設を結ぶ経路をネットワーク化することにより、市民の安心で快適な移動を可能とします。

歩道設置のイメージ
出典:「武蔵野市バリアフリー基本構想」(平成23年)

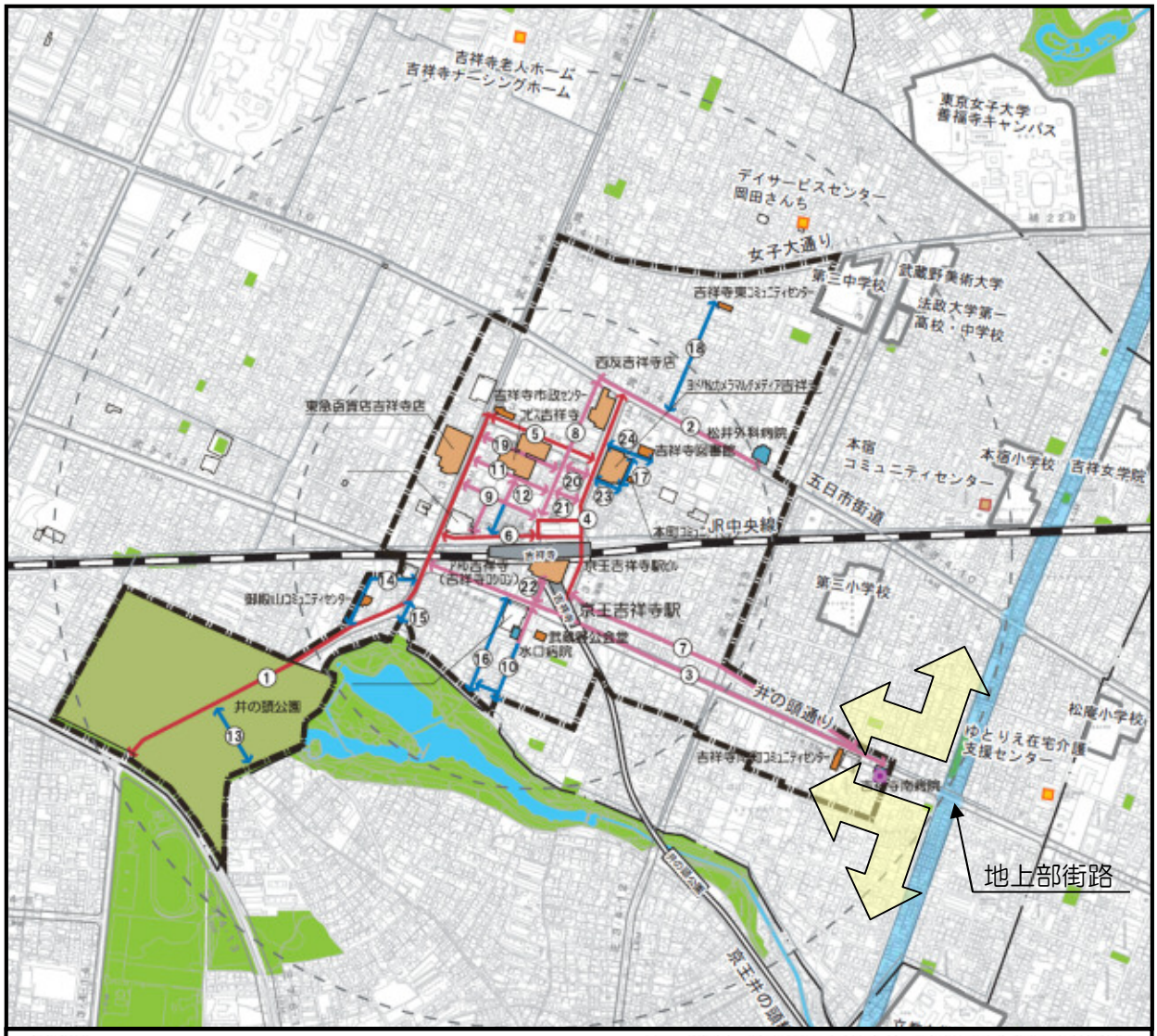
車椅子の方も安心して通行できる
バリアフリー化された歩道
出典：平成18年度達成度報告書（国土交通省）

沿道施設との段差の解消や勾配の改善のイメージ
出典：「武蔵野市バリアフリー基本構想」（平成23年）

暮らし
地域的な視点　バリアフリー化の推進

バリアフリー化された歩道の整備

■吉祥寺駅周辺重点整備地区の生活関連経路と地上部街路からのアクセス



凡例

重点整備地区		生活関連施設	
生活関連経路		旅客施設	
旧特定経路		公共施設	
旧準特定経路		福祉施設	
新規追加経路		医療施設	
		商業施設	
周辺施設		公園	

この地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺2,500分の1の地形図を模倣したものである。無断複製を禁ずる。
（承認番号）22都市基交第410号

この背景の地形図は東京都都市整備局と東京デジタルマップ㈱が著作権を有する。
（承認番号）17東デ共許第042号－7

重点整備地区 面積：87.5ha

0　100　500 m

N

※図中番号は武蔵野市バリアフリー基本構想で示す整備路線番号です。

旧特定経路	：平成 15 年３月に策定された、武蔵野市交通バリアフリー基本構想でバリアフリー整備を義務付けられた路線
旧準特定経路	：旧特定路線に準ずる義務付けのないバリアフリーに努める路線
新規追加経路	：武蔵野市バリアフリー基本構想で生活関連経路として位置づけられた路線

「武蔵野市バリアフリー基本構想」（平成23年）を基に作成

暮らし
地域的な視点　まちづくりへの支援

緑地を活かし、コミュニティの活性化や賑わいを創出

【整備効果】

- 地上部街路を現在の都市計画幅員（標準幅員 40m）で整備した場合、幅員約 20m程度の緑地空間を確保することも可能です。
- 緑地空間の整備を進めることにより、散策や語らいなどの場が生まれコミュニティの活性化が期待されます。

■コミュニティ活性化のための方策例

○中央通りさくら並木公園の様子（武蔵野市 HP より）

■中央帯の緑地を活用した整備事例（環状３号線）

○さくら並木

○遊歩道などの整備

昭和 35 年に坂の舗装が行われた際に、当時の花を植える運動の一つとして桜の木約 150 本が植えられました。桜は、地元の人々の手で育てられ、立派な桜並木に成長しました。また、中央部は緑道として整備され、憩いの場となっています。

出典：文京区 HP

【参考】公園、区道の整備と合わせたまちづくりの事例

【都市施設の概要】	【まちづくりの概要】
名称：一之江境川親水公園 面積：約 3ha 延長：約 3km 事業年度：完了 管理者：江戸川区	地区計画：屋外広告物の制限 垣又は柵の緑化 景観地区：建物外壁等の色彩の制限 道路境界線から壁面位置の制限

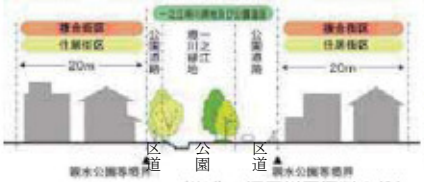
位置図

現況写真

◇親水性をもたせ、公園と一体的に整備

◇多自然型に整備し、みどり豊かな環境を創出

地区計画・景観地区の範囲



（出典：江戸川区資料より）

◇建築物の外観には親水公園の豊かなみどりと調和する色彩を使用することとなり、落ち着きのある自然豊かな街並みの形成が期待される

出典：環境軸ガイドライン（H19.6）

【参考】道路を活用したコミュニティ活性化の事例　（武蔵野市のまつりより）

武蔵境舞祭

武蔵境駅前のすきっぷ通りの秋祭り「武蔵境舞祭」。「へそ踊り」を衣替えして平成16年に始まりました。第二小学校の生徒による笛太鼓「むさしの囃子（はやし）」「花笠踊り」「サンバ」が次々と披露されます。沿道いっぱいの熱気とともに、祭りはクライマックスを迎えます。

JR中央線三鷹・立川間の連続立体交差事業で、まちが南北一体となろうとしている武蔵境。新しい地域の個性として定着してきた「武蔵境舞祭」がまちの起爆剤の一つとなるでしょう。

すきっぷ通りいっぱいになって花笠踊りを披露

約1kmにわたり桜のトンネルが続く市役所周辺。武蔵野がふるさととして、一人ひとりの心に刻まれます

武蔵野桜まつり

毎年4月の第1日曜日に行われる桜まつり。「住んでよかった、ふるさとは武蔵野」のスローガンが定着しています。お天気がよければ多くの市民でにぎわいます。

中央通りのパレードをはじめ、会場のむさしの市民公園では友好都市の物産展示即売や商店会連合会会員による出店、特設ステージでのショーなどがあります。クリーンセンター東側広場では子ども村、市役所正面玄関ロビーではお茶会が催されます。この桜まつりに合わせて、中央通りの桜並木のライトアップなども行われます。

出典：武蔵野市　市勢要覧（2010）