



## 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※<sup>1</sup>における都市計画道路整備率※<sup>2</sup>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



※<sup>1</sup> 対象範囲

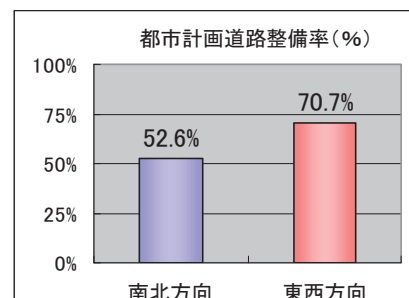
目白通り～環状八号線～東八道路～調布保谷線で囲まれた内側の範囲

※<sup>2</sup> 都市計画道路整備率

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

整備状況…東京都都市計画道路事業現況図 (区部)

平成24年3月31日現在に基づき整理



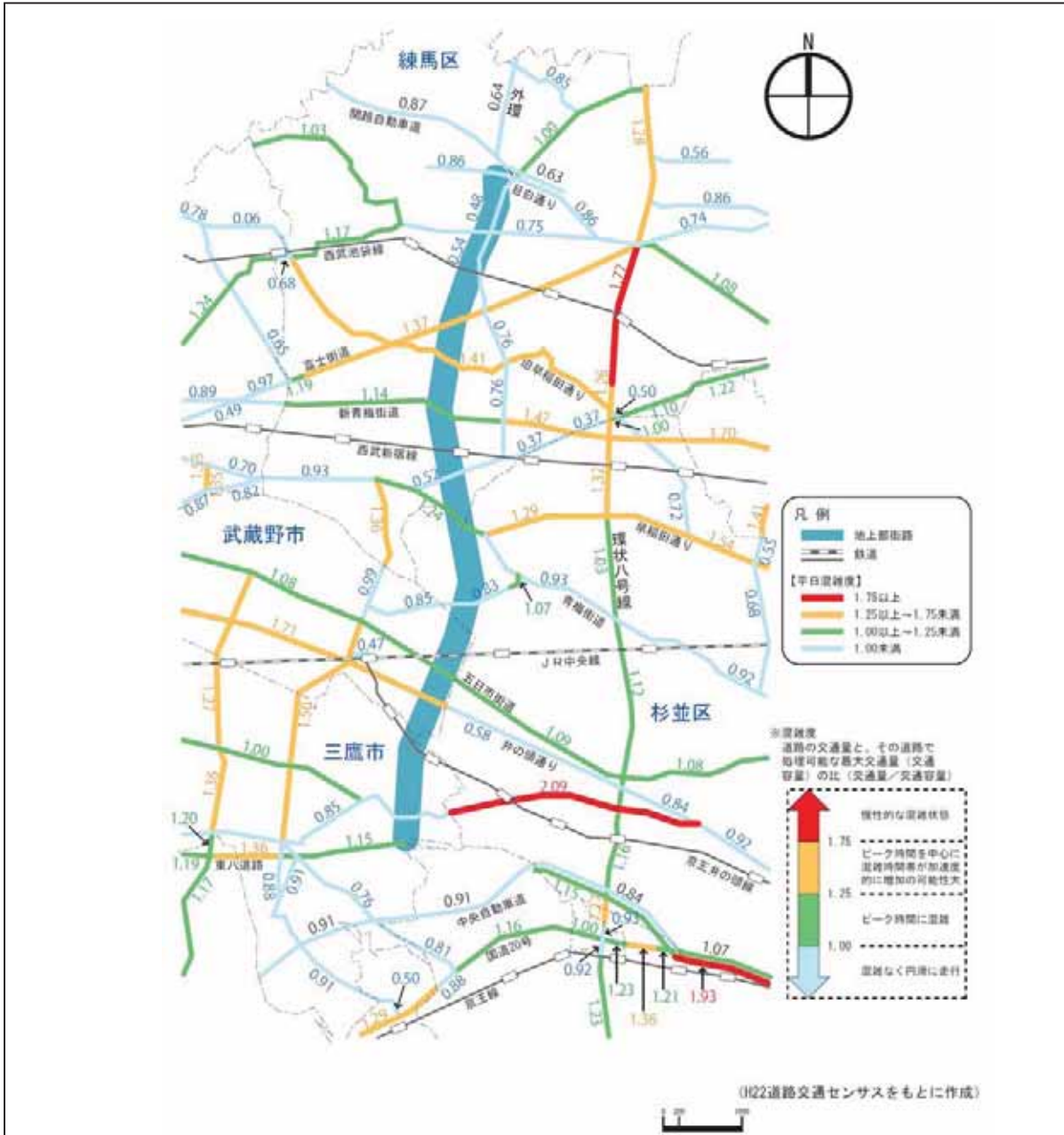


## 交通

### 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 日々の暮らしにおける安全性の向上

#### 生活道路の通過交通

##### 【現状】

- ・地上部街路の周辺地区では、抜け道利用として生活道路に多くの通過交通が流入し、生活道路における交通量が多くなっています。
- ・歩行者の安全性を重視した生活道路網の体系的整備が進められています。

##### ■生活道路の抜け道利用

幹線道路の混雑等により生活道路へ通過交通が流入しています。

通学路に指定されている道路が抜け道になっている場合もあります。

杉並区では、幹線道路に囲まれた区域内の道路については、通過交通を排除していくことを基本とし、生活道路の機能に即し、歩行者の安全性を重視した生活道路網の体系的整備を推進しています。

生活道路への通過交通の流入（西荻北 4 丁目南北方向の通り）



出典：「外環地上部の街路について」平成 20 年 3 月 東京都都市整備局

##### ■杉並区まちづくり基本方針

杉並区都市計画マスタープランでは、道路・交通体系整備の基本的な考え方として、生活道路への通過交通の排除を基本としています。

- 機能に応じた道路網の整備を図るため、特に重要となる南北方向の都市計画道路を整備し、幹線道路のネットワークの形成をはかる。
- さらに、幹線道路に囲まれた区域内の道路については、通過交通を排除していくことを基本とし、生活道路を主要生活道路、主要区画道路、区画道路の3つの道路機能に分類し、地域の特性を配慮しながら、それぞれの道路の機能に即し、歩行者の安全性を重視した生活道路網の体系的整備を進める。

[都市計画マスタープラン P57]

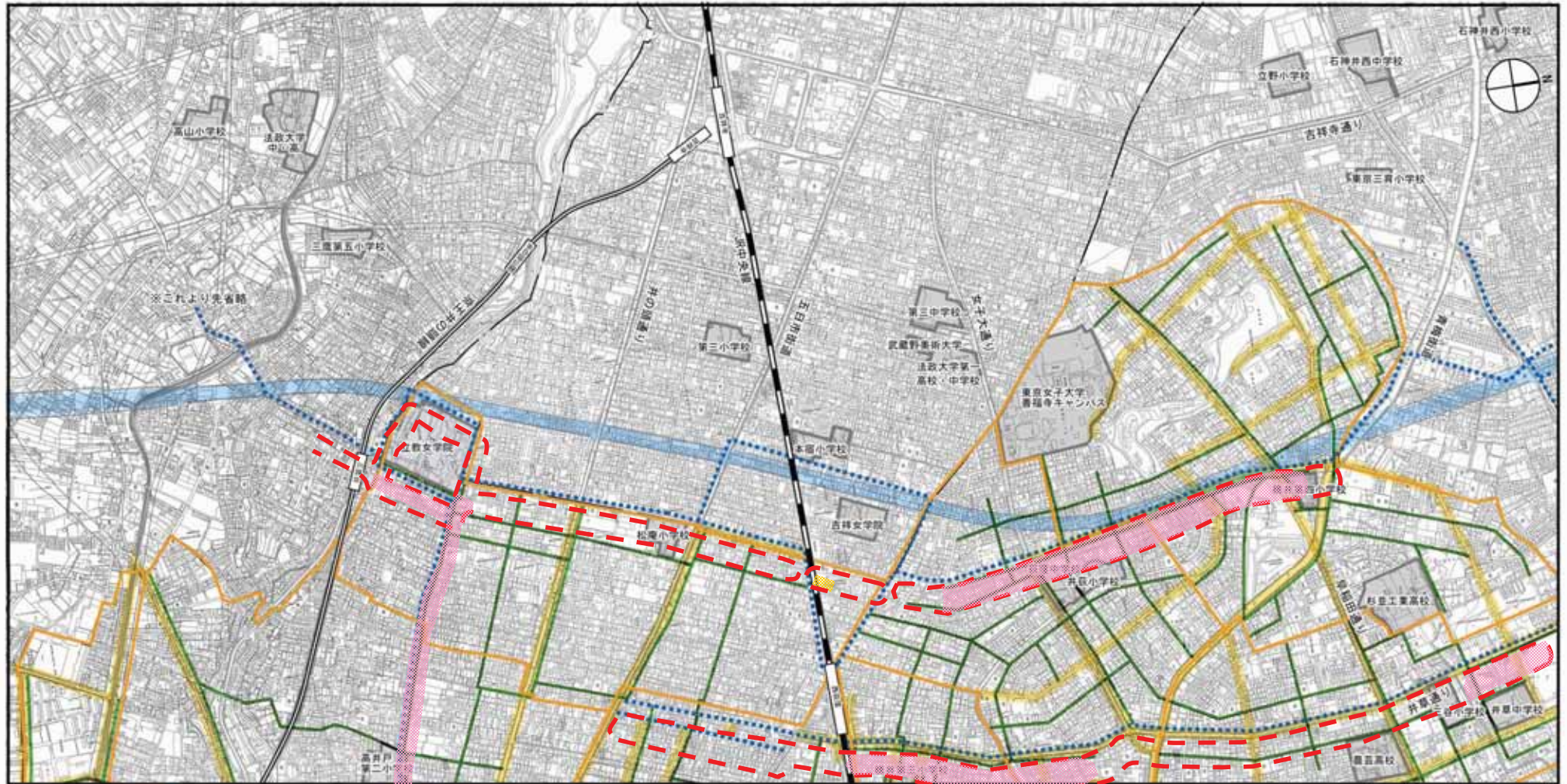
##### 【課題】

- ・生活道路への通過交通を排除し、地区内の生活道路の安全性の向上に向けた取り組みが必要となっています。



生活道路における抜け道の分布、抜け道と通学路との関係

- ・生活道路に通過交通が流入しています。特に、南北方向に地区を横断する長い区間の抜け道が存在します。
- ・幅員の狭い道路や歩道の設置されていない道路にも通過交通は流入しており、松庵小学校、高井戸第二小学校、井荻小学校、桃井第三小学校、桃井第四小学校、三谷小学校において通学路として指定されている路線にも流入しています。



- 凡例**
- 地上部街路
  - 通学路
  - 歩道設置区間（ガードレールによる歩車分離を含む）
  - 抜け道と考えられる生活道路 出典：市販道路地図等
  - ■ ■ ■ 南北方向の抜け道
  - ■ ■ ■ 通学路と抜け道が重複している区間 ※通学路および歩道設置区間は、杉並区教育委員会（学務課）提供資料による
  - ■ ■ ■ 小学校区

■ 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。



## 暮らし

### 広域的な視点 質の高い生活環境の創出

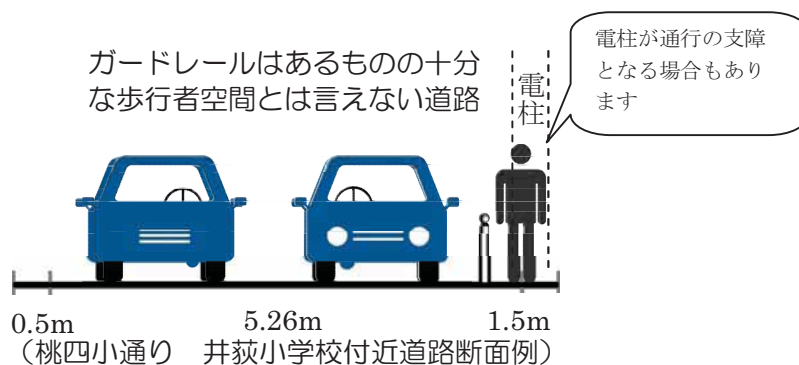
#### 歩行者空間・自転車走行空間の確保

##### 【現状】

・歩行者空間や自転車走行区間が十分に確保されているとは言えません。

##### ■歩行空間の現状

歩行者空間を確保していても、十分な空間とは言えない区間があります。また、地上部街路周辺地区では、歩道はあっても、狭いうえに歩道がない道路もあります。



(井荻小学校付近 杉並区)



## ■自転車走行空間の必要性

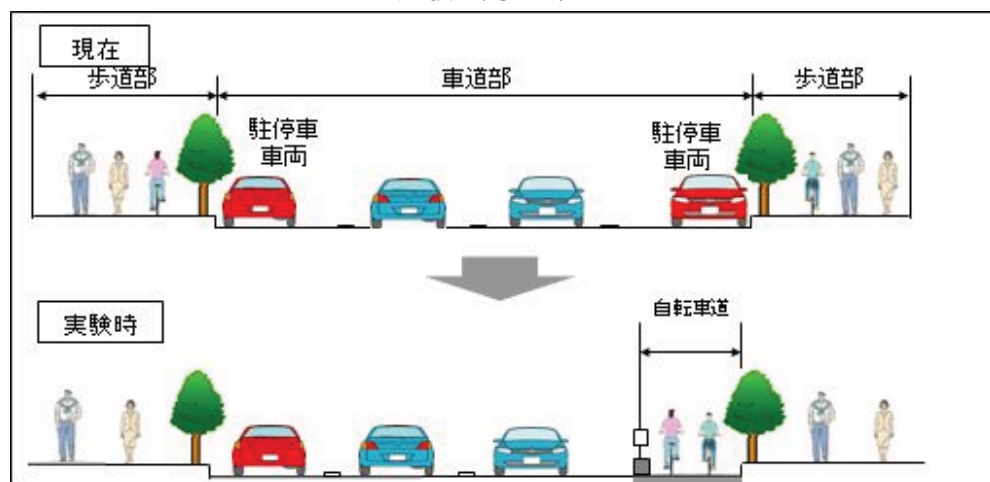
自転車走行空間について、自転車専用の走行空間を整備する社会実験<sup>※1</sup>を試行し、その有効性、適用可能性について沿道住民にアンケート調査を実施しました。

アンケート結果では、自転車走行空間整備への要望は9割を超え、整備手法としては「自転車道を設置する」という意見が全体の約6割となっています。

社会実験時の様子



実験区間の断面



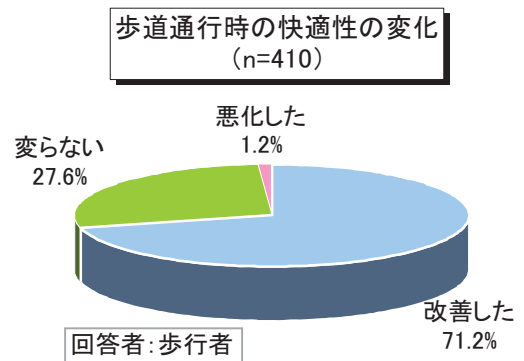
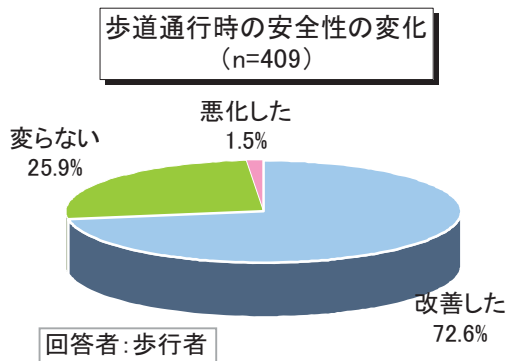
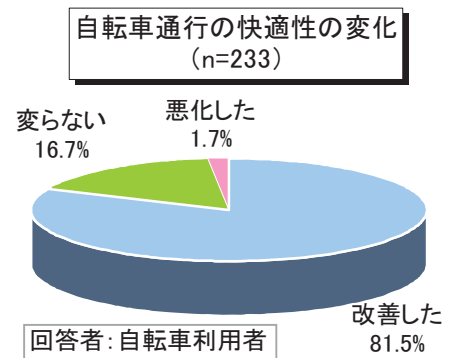
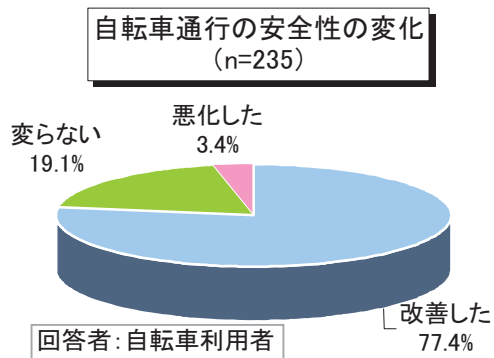
※1：「中杉通り自転車道社会実験」 実験期間 平成20年1月28日～2月6日  
実施主体 東京都／杉並区



## 暮らし

### 広域的な視点 質の高い生活環境の創出

中杉通り社会実験では、自転車道の設置により、自転車利用者、歩行者とも、安全性・快適性が改善したという回答が7割を超え、自転車走行空間がある場合、安全性・快適性が向上したことが確認されました。



「中杉通り自転車道社会実験結果報告書」東京都 青少年・治安対策本部・杉並区都市整備部、  
平成20年3月を基に作成

#### 【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】

- ・南北方向の公共交通軸は路線バスに依存しています。
- ・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。

区内の公共交通は、東西方向は鉄道、路線バスとも充実しています。一方、南北方向については、バス路線が鉄道駅へアクセスすることで、バスによる公共交通軸に依存しており、鉄道空白地区\*を解消する移動手段となっています。

南北方向のバス路線の道路では、道路の幅員が狭く、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)

歩道がないため路肩に設置されているバス停



(立教通り 武蔵野市側)

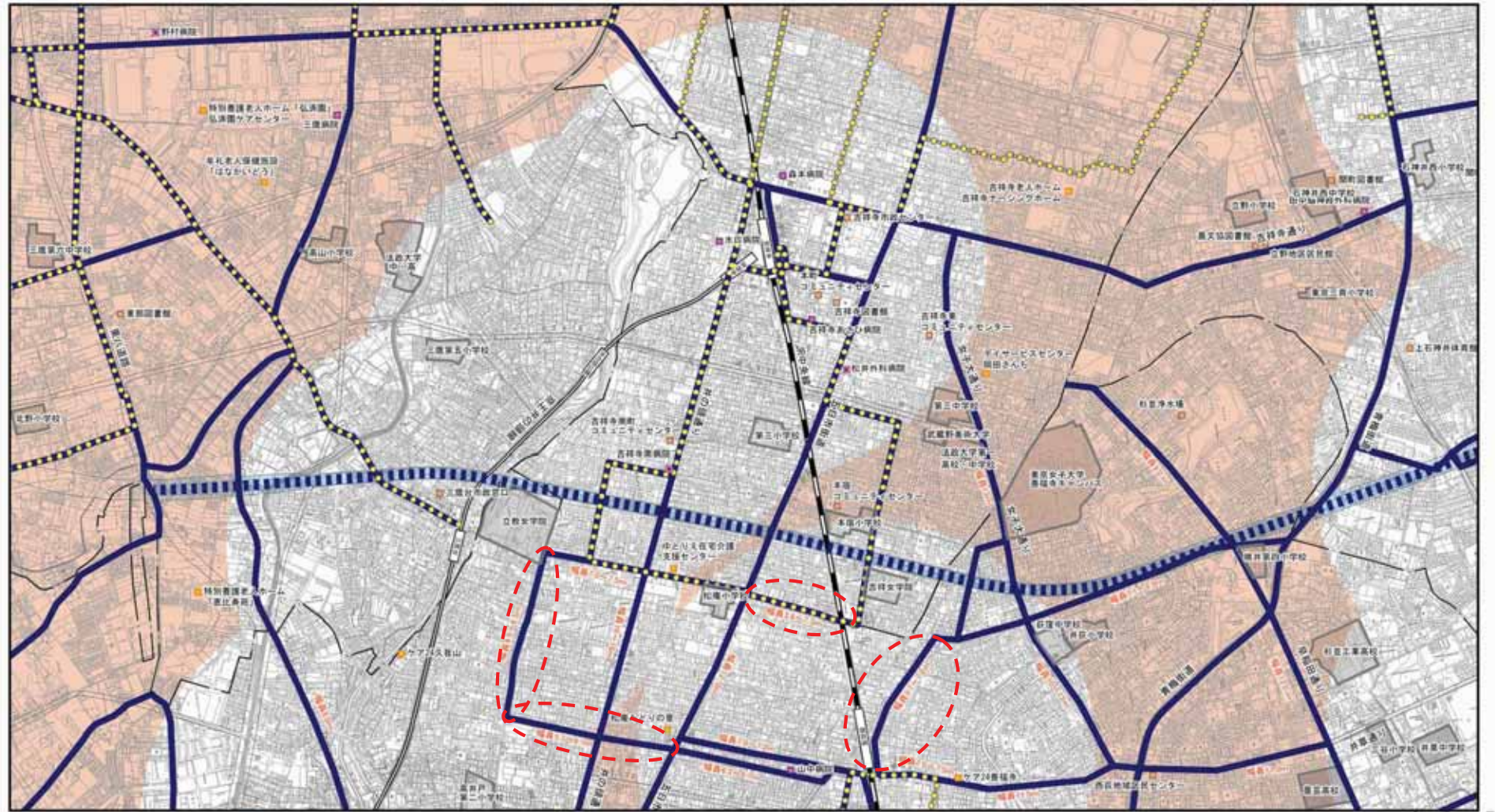
#### 【課題】

- ・路線バスの定時運行の確保やバス待ち環境の改善など、バスの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。



バス路線通りの幅員と混雑度の状況

・南北方向のバス路線の道路では、道路幅員が6m未満の狭隘な区間があるなど、道路の幅員が狭い状況です。



凡例

	地上部街路		鉄道空白地区（駅から800m圏外）
	幅員が6m前後のバス通り		

バスルート

	路線バス		コミュニティバス
--	------	--	----------

■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

地上部街路周辺地区では、通学路に対する歩道の設置状況は半分以下です。

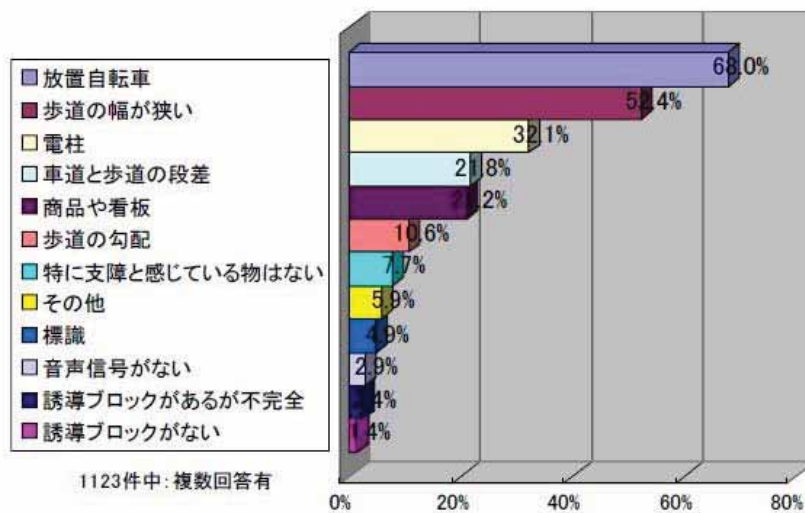
通学路における歩道設置状況

	通学路延長 (全体)	通学路延長		通学路の割合	
		歩道あり	歩道なし	歩道あり	歩道なし
桃井第四小学校	8.5km	4.0km	4.5km	47%	53%
井荻小学校	6.3km	1.2km	5.1km	19%	81%

##### ■区民が求める歩行者空間の安全性

区民意識調査によると、歩道のある道路であっても、「歩道の幅が狭い」、「電柱」、「車道と歩道の段差」などバリアフリーが実現していないような箇所では、支障があると感じられています。

外出時に支障と感じているもの（歩道のある道路）



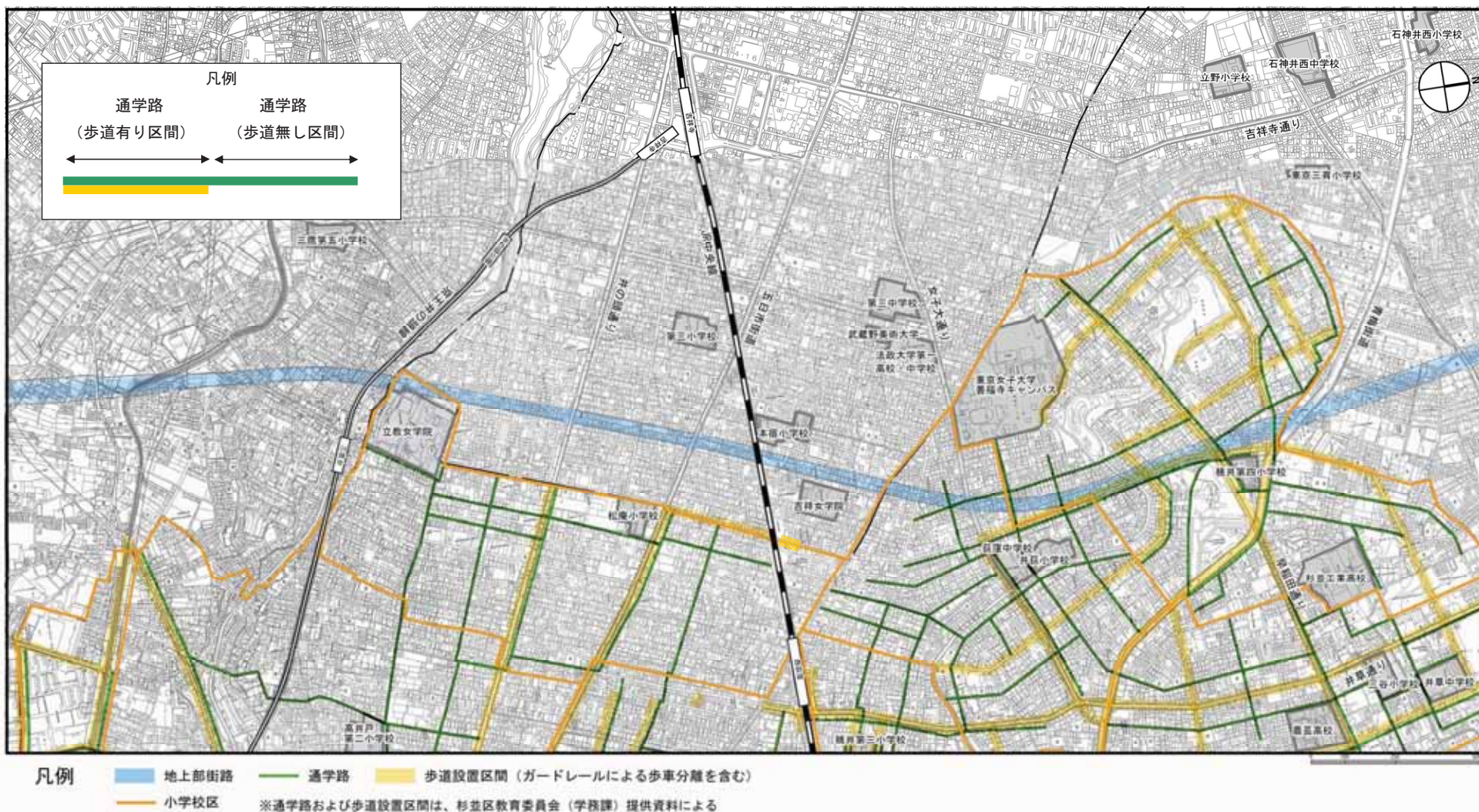
出典：「第34回区民意向調査」杉並区、平成14年7月

##### 【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。



地上部街路周辺地区の通学路の歩道設置状況



■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。



## 用語集【環境】

### 【あ行】

#### ■温室効果ガス(おんしつこうがす)

二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、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（1997年：気候変動に関する国際連合枠組条約の京都議定書）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）

### 【か行】

#### ■環境基準(かんきょうきじゆん)

人の健康の保護及び生活環境の保全のうえで維持されることが望ましい基準（環境基本法16条）として、この基準を達成するために、大気、水、土壌、騒音をどの程度に保つことを目標に、施策を実施していくのかという目標を定めたものが環境基準である。

##### <評価方法>

##### ①短期的評価(二酸化窒素以外)

測定を行った日の1時間値、8時間値または1日平均値について、環境基準と比較して評価を行う。

##### ②長期的評価

##### ○二酸化窒素（年間98%値）

年間の1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値（365日分の測定値がある場合、高い方から8番目の値）を環境基準と比較して評価を行う。

##### ○浮遊粒子状物質、二酸化硫黄、一酸化炭素（2%除外値）

年間の1日平均値のうち、高い方から2%の範囲にあるもの（365日の測定値がある場合、高い方から7日分の測定値）を除外した後の最高値を環境基準と比較して評価を行う。ただし、1日平均値について環境基準を超える日が2日以上連続した場合は、環境基準を達成しなかったものとする。

#### ■景観計画(けいかんけいかく)

景観計画は、景観行政団体（景観法により定義される景観行政を司る行政機構）が景観に関するまちづくりを進める基本的な計画として、景観法に基づき景観形成上重要な公共施設の保全や、整備の方針、景観形成に関わる基準等をまとめる計画。

景観法は、都市、農山漁村等における良好な景観の形成を図るため、良好な景観の形成に関する基本理念及び国等の責務を定めるとともに、景観計画の策定、景観計画区域、景観地区等における良好な景観の形成のための規制、景観整備機構による支援等所要の措置を講ずる景観についての総合的な法律。

## 【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(おんしつこうかがす)、二酸化炭素(にさんかたんそ)

## 【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(おんしつこうかがす)、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(ひーとあいらんどげんしょう)

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、過去約100年間の間に、約3℃気温が上昇した。地球全体では約0.6～0.7℃、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等があげられる。

### ■風致地区(ふうちちく)

風致地区は、都市における風致を維持するために定められる都市計画法第8条第1項第7号に規定する地域地区である。「都市の風致」とは、都市において水や緑などの自然的な要素に富んだ土地における良好な自然的景観であり、風致地区は、良好な自然的景観を形成している区域のうち、土地利用計画上、都市環境の保全を図るため風致の維持が必要な区域について定めるものである。

【ま行】

■みどりの基本計画(みどりのきほんけいかく)

市区町村が、緑地の保全や緑化の推進に関して、その将来像・目標・施策などを定める基本計画。これにより、緑地の保全及び緑化の推進を総合的、計画的に実施することができる。(都市緑地法第4条)

■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、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)

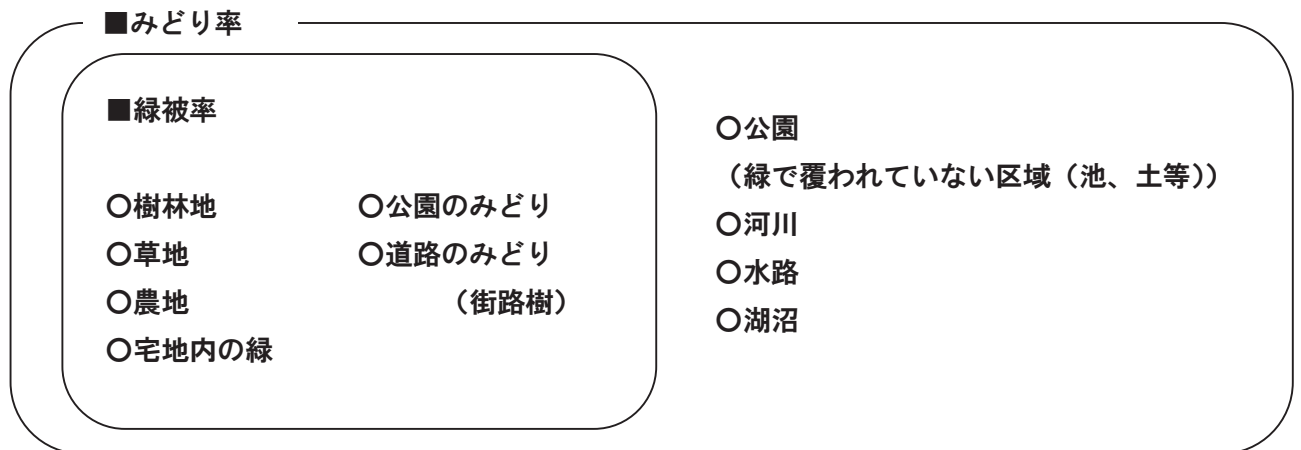
【ら行】

■緑被率(りよくひりつ)

ある地域における、緑で覆われた土地の面積が、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(河川・水路・湖沼)の占める割合」と「公園内の緑で覆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)

みどり率と緑被率の関係



■緑被地(りよくひち)

樹木や草で覆われた土地。

○公的緑被地：公共用地における樹木や草で覆われた土地のこと。

○私的緑被地：私有地における樹木や草で覆われた土地のこと。



## 【英数字】

### ■CO<sub>2</sub>(しー・おー・つー)

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)

### ■NO<sub>x</sub>(えぬ・おー・えっくす、のつくす)

一酸化窒素 (NO)、二酸化窒素 (NO<sub>2</sub>) などの窒素酸化物の総称。

### ■NO<sub>2</sub>(エヌ・オー・ツー)

主に化石燃料の燃焼に伴って発生し、その発生源としては工場のボイラーなどの固定発生源や自動車などの移動発生源がある。酸性雨や光化学大気汚染の原因物質となる。

### ■PM(ぴー・えむ)

大気中の粒子状物質。さまざまな種類や性状、大きさを持つ個体や液体の粒の総称。

### ■SPM(えす・ぴー・えむ)

大気中の粒子状物質 (PM) のうち、粒径 10 マイクロ・メートル以下のものをいう。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。

## 用語集【防災】

### 【あ行】

#### ■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、また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。

#### ■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。

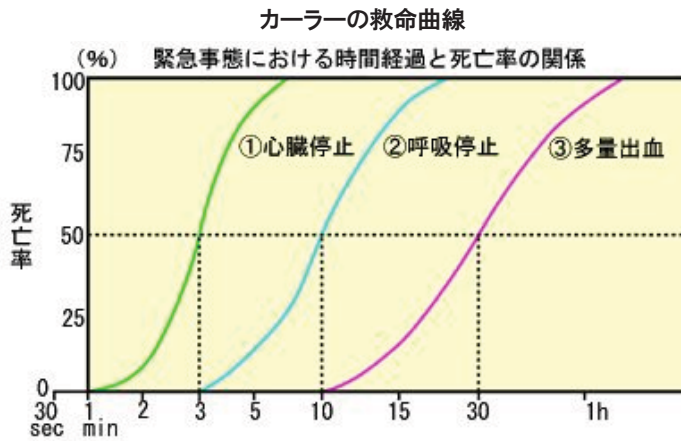
#### 延焼遮断帯の区分

延焼遮断帯の区分（防災上の重要度）
骨格防災軸（参考値：約3～4kmメッシュ）
・広域的な都市構造から見て、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線 ○主要な幹線道路（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）
主要延焼遮断帯（参考値：約2kmメッシュ）
・骨格防災軸に囲まれた区域内で、特に整備の重要度が高いと考えられるもの ○幹線道路（骨格防災軸間を二分する骨格幹線道路）
一般延焼遮断帯（参考値：約1kmメッシュ）
・上記以外で、防災生活圏を構成する延焼遮断帯 ○上記以外の道路、河川、鉄道等

【か行】

■カーラーの救命曲線(かーらーのきゅうめいきょくせん)

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(下図参照)で、呼吸停止後から10分放置されると死亡率が50%になると言われている。



出典：東京消防庁ホームページ

■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。緊急交通路においては震災発生後、以下のような規制が実施される。

- 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、実施される規制。
- 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。  
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。

■緊急輸送道路(きんきゅうゆそうどうろ)

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緊急輸送道路として位置づけ、第1次～第3次まで設定している。

緊急輸送道路の区分

○第1次	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	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



## 【さ行】

### ■災害拠点病院(さいがいいきよてんびょういん)

平成 8 年に当時の厚生省の発令によって定められた「災害時における初期救急医療体制の充実強化を図るための医療機関」で、次のような機能を備えた病院。

- ① 24 時間いつでも災害に対する緊急対応でき、被災地域内の傷病者の受け入れ搬出が可能な体制を持つ。
- ② 実際に重症傷病者の受け入れ・搬送をヘリコプターなどを使用し行うことができる。
- ③ 消防機関（緊急消防援助隊）と連携した医療救護班の派遣体制がある。
- ④ ヘリコプターに同乗する医師を派遣できることに加え、これらをサポートする、十分な医療設備や医療体制、情報収集システムと、ヘリポート、緊急車両、自己完結型で医療チームを派遣できる資器材を備えている。

### ■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によって、出火要因別の出火危険度を算定している。

### ■主要生活道路(しゅようせいかつどうろ)

生活道路のうちの主要なものであり、身近な交通の中心となる道路、生活サービスの自動車通行を担う道路。概ね 500m 間隔での配置が望ましいと考えられており、幅員イメージは 8~13m 程度である。

### ■主要区画道路(しゅようかくどうろ)

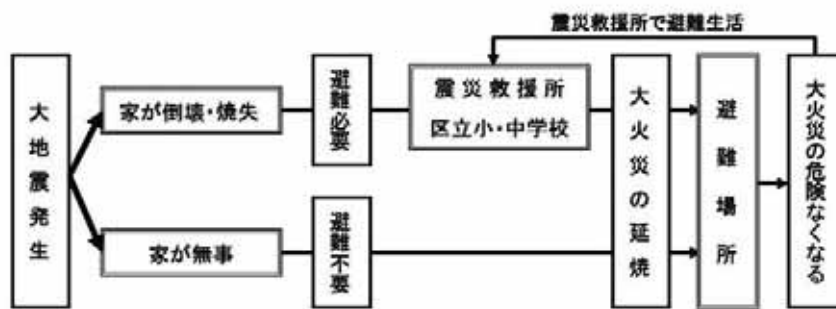
各宅地に接続する最も身近な生活道路である区画道路のうちの主要なもの。日常火災などの際には、緊急車両が通行することが想定される。概ね 250m 間隔での配置が望ましいと考えられており、幅員イメージは 6m 程度である。

## ■震災救援所(しんさいきゅうえんじょ)

震災により被災した住民の救援・救護をする必要がある時、その拠点として自治体が開設する施設。

杉並区では、最寄りの「区立小・中学校」を第一次的な避難先（震災救援所）としている。「区立小・中学校」で集団を形成しながら災害の状況を判断する。火災が鎮火するなど危険がなくなったときは、住家が居住可能であれば自宅等に帰宅し、住家が居住不可能であれば、震災救援所となる最寄りの「区立小・中学校」で救援をうける。この場合、震災によって被災した住民の救援・救護をするため必要があるときは、その拠点として区が震災救援所を開設する。（一時避難場所と救援を受ける場所（救援所）の両方の機能を備えている。）

杉並区の定める基本的な避難の方式



出典：「杉並区地域防災計画」、杉並区、平成 24 年

## 【た行】

### ■耐火建築物(たいかけんちくぶつ)

主要構造部（壁、柱、床、梁、屋根等）が耐火構造、また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。

## 【は行】

### ■避難場所(ひなんばしょ)

震災時に拡大する火災から区民を安全に保護するため、広域的な避難を確保するもので、東京都震災対策条例第 47 条第 1 項に基づき、東京都が指定している。現行の杉並区民の避難場所は「善福寺公園・東京女子大一带」、「井草八幡宮一带」など 18 箇所（区内 14 箇所、区外 4 箇所）である。

### ■避難路(ひなんろ)

災害時に避難活動・救援活動の基盤となる道路。杉並区都市計画マスタープラン「防災まちづくり方針」において、次図のように青梅街道、井之頭通りなどが位置づけられている。

杉並区都市計画マスタープランにおける「防災まちづくり方針図」



出典：「杉並区都市計画マスタープラン」、杉並区、平成 14 年

■不燃化率(ふねんかりつ)

建築面積のうち、耐火建築物等が占める面積の割合。

- 耐火建築物：鉄筋コンクリート造のような耐火性のある材料で主要部分をつくり、窓、出入口に網入りガラスや防火扉をつけるなど、建物全体として耐火性の高い建築物をいう。

### ■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。

### 【ら行】

### ■ライフライン(らいふらいん)

生命線という意味。都市生活の維持に必要不可欠な、電気・ガス・水道・通信・輸送などを指す。



## 用語集【交通】

### 【か行】

#### ■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。

混雑度が 1.00 未満であれば、混雑することなく円滑に走行できる状態であるといえる。

### 【さ行】

#### ■事故率(じこりつ)

自動車が出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。

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

#### ■生活道路(せいかつどうろ)

地区内での買い物や通学など、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】

#### ■通過交通(つうかこうつう)

ある地域を単にとおるだけで、その地域内には目的地をもたない交通のこと。

#### ■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。

## 用語集【暮らし】

### 【か行】

#### ■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。

##### 杉並区の定める基本的な避難の方式

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。

杉並区内の地上部街路周辺では、杏林大学病院が初期～三次救急指定病院、荻窪病院が二次救急指定病院となっている。

#### ■コミュニティバス(こみゆにていばす)

一定の地域内を、その地域の交通需要に合わせて運行するバス。小型バスで住宅地の内部までアクセスし、公共施設を結ぶなど、通常の路線バスではカバーしにくいきめ細かい需要に対応するためのもの。

### 【た行】

#### ■電線類地中化(でんせんるいちちゅうか)

架線されている電線や電話線を地下に埋める街路整備で、以下のような効果が期待される。

- ・ 電柱の倒壊などがなく災害に強い街路を形成できる
- ・ バリアフリーの歩行者空間を形成できる
- ・ 良好な景観を形成できる
- ・ 情報通信ネットワーク整備の進捗がはかれる

### 【は行】

#### ■バリアフリー(ばりあふりー)

障害をもつ人々が、生活環境（住宅、地域施設、交通施設）において、普通に生活することを阻んでいる障壁（バリア）をなくすこと。