

練馬地域に関する現状・課題データ集

平成22年9月

東京都 都市整備局

目 次

はじめに	1
1. 環境	
(1) 広域的な視点	
快適な都市環境の創出	2
地球環境の保全	4
(2) 地域的な視点	
地域環境の改善	6
2. 防災	
(1) 地域的な視点	
延焼遮断帯の形成	9
安全な避難路の確保	11
3. 交通	
(1) 広域的な視点	
人とモノの流れの円滑化	15
(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	18
4. 暮らし	
(1) 広域的な視点	
質の高い生活環境の創出	21
公共交通との連携強化	22
(2) 地域的な視点	
バリアフリー化の推進	24
用語集	28

はじめに

～本パンフレットについて～

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。

本パンフレットは、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。

本パンフレットを活用し、地上部街路の必要性やあり方などについて、練馬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

抜粋「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」





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

【現状】

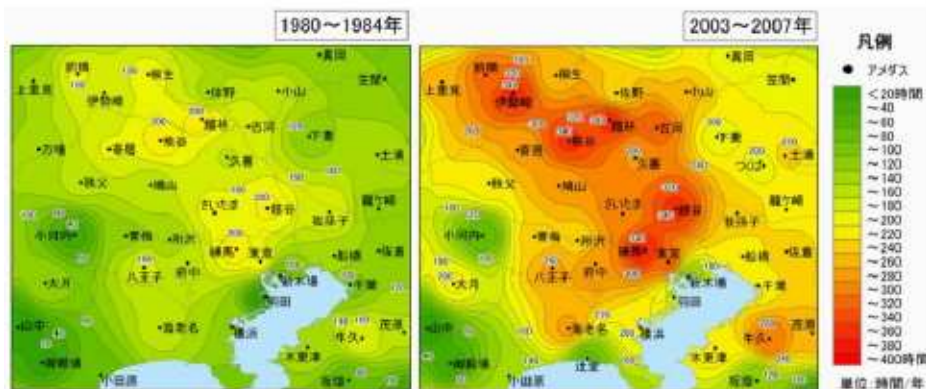
東京の緑が減少しています
市街地の緑は、個々の緑が孤立しています



「東京都環境基本計画（H20.3）」

- 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^{※1}（暫定値）をみると、2003年で区部約24%、多摩部約72%となっています。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、東京の緑は減少傾向にあります。
※1：みどり率：用語集P29参照
- 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。

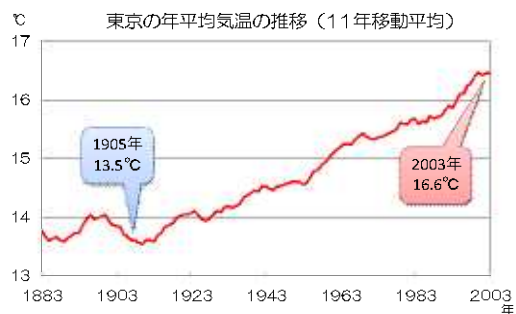
「30℃を超える時間」が長くなっています



関東地方における30℃以上の合計時間数の分布（5年間の年間平均時間数）

環境省 HP ヒートアイランド現象図表

平均気温は100年で3℃上昇しています



「東京都のヒートアイランド対策」東京都環境局 HP



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

【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りますが、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。

【参考】 「10年後の東京～東京が変わる（H18.12）P22」

- 川と緑で東京都大きく包み込み、海からの風を呼び込むため、臨海部から都心部の緑の拠点を街路樹で結ぶグリーンロード・ネットワークを形成していきます。



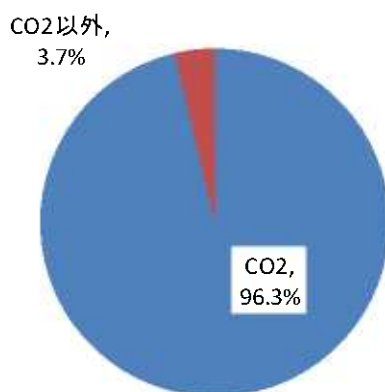
「10年後の東京～東京が変わる～平成18年12月」



地球温暖化

【現状】

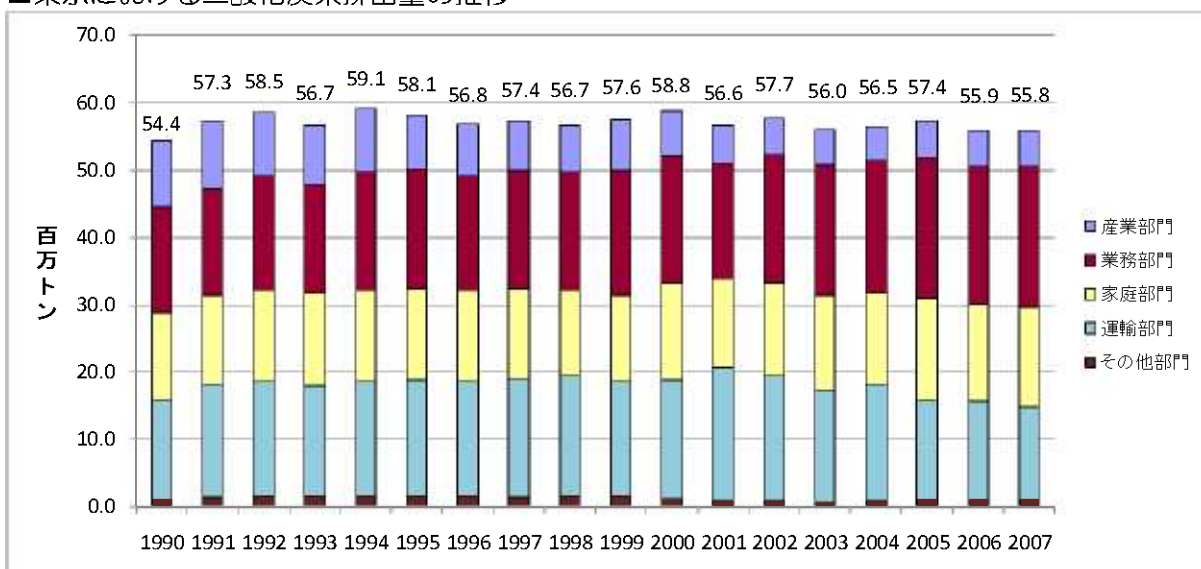
温室効果ガスの96.3%が二酸化炭素(CO₂)と
なっています



注) CO₂以外の温室効果ガス：一酸化窒素、メタン、フロンなど
「東京都環境基本計画（平成20年3月）（2005年度実績）」をもとに作成

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

■東京における二酸化炭素排出量の推移



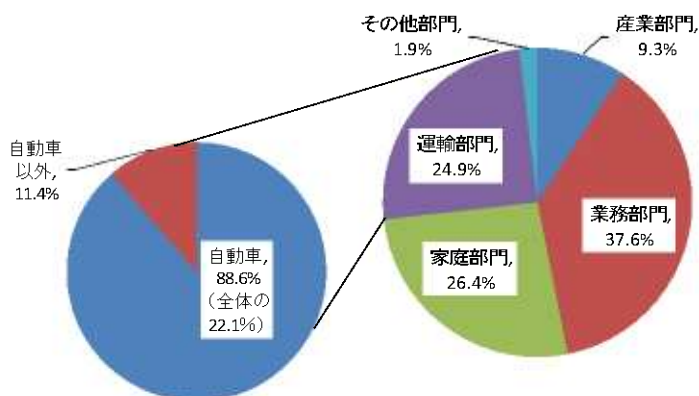
*次ページに2007年度の内訳を示す。
「東京の環境2009、東京都環境白書2010」をもとに作成



地球温暖化

■東京都のCO₂の排出状況（2007年度の内訳）

運輸部門における排出量が全体の約1/4を占めています



「東京都環境白書 2010（2007年度実績）（H22.7）」をもとに作成

- 運輸部門のCO₂排出量が約25%と家庭分の排出量と同程度の負荷を与えており、自動車がその約9割（全体の22.1%）を占めています。
- 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】

- 運輸部門だけでなく、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。
- 都市にうるおいをもたらす緑地は、都市における土地利用の中では、CO₂を発生させない用途であり、より多くの緑を増やしていく必要があります。



環境 地域的な視点 地域環境の改善

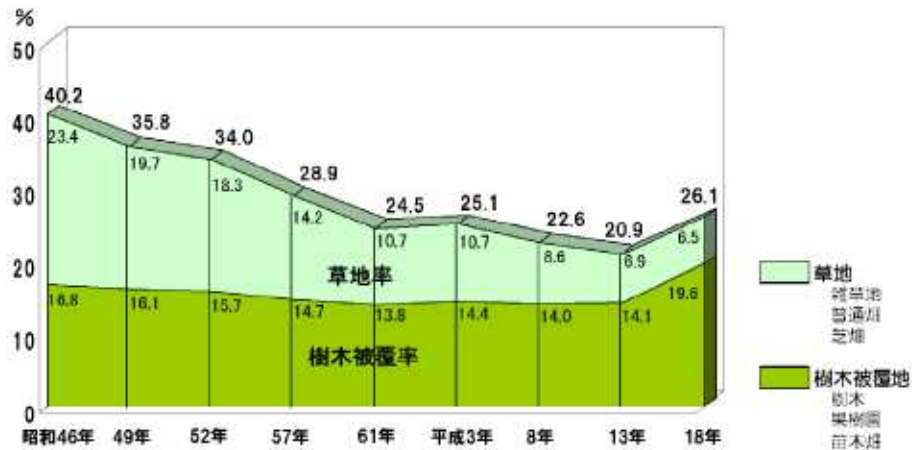
緑化の推進

【現状】

地域の公園・緑地等の状況：別紙の通り

緑被率^{※2}は26.1%となっています

※2：緑被率：用語集P 29参照



緑被率の推移（平成18年みどりの実態調査をもとに作成）

（注）緑被率の測定単位は年により異なります。

各年の測定単位は以下のとおりです。

昭和46年～昭和61年…100㎡を測定単位としてみどりを抽出

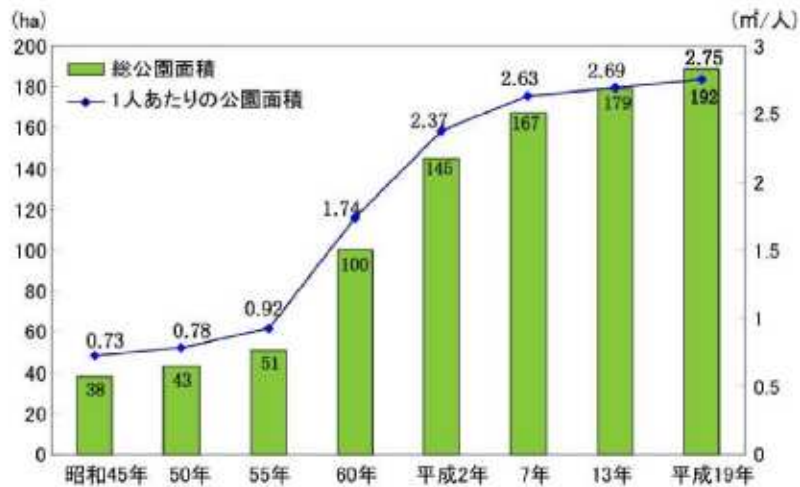
平成3年～平成13年…10㎡を測定単位としてみどりを抽出

平成18年…1㎡を測定単位としてみどりを抽出

「練馬区みどりの基本計画（平成21年1月）」

一人当たりの公園面積は2.75㎡/人となっています

1人当たりの公園面積の推移



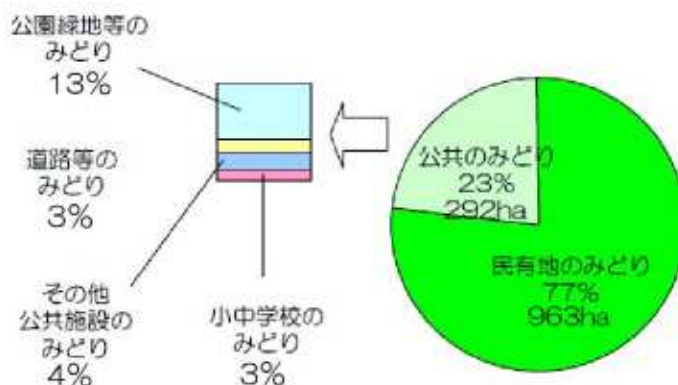
「練馬区みどりの基本計画（平成21年1月）」



環境 地域的な視点 地域環境の改善

緑化の推進

練馬区のみどりの大半は民有地のみどりであり、公共のみどりは23%です



(平成18年みどりの実態調査をもとに作成)
「練馬区みどりの基本計画(平成21年1月)」

【課題】

- 練馬区では緑被率および1人当たりの公園面積の目標値をそれぞれ30%、6.0㎡と定めています。現状ではその目標値に達していないことから、公園、道路、河川等公共地と民有地の緑化推進によるみどりを増やす取組みが必要です。

【参考】～みどりの目標水準 練馬区 みどりの基本計画(平成21年1月)より～

- 平成50年までに区民1人当たりの公園面積6.0㎡/人を目指します。また、かつての質と量ともに豊かなみどりを誇った姿を取り戻すことを願い、緑被率を30%とすることを目標とします。[みどりの基本計画P77]

環境 周辺地域における公園・緑地等の状況

【現状】

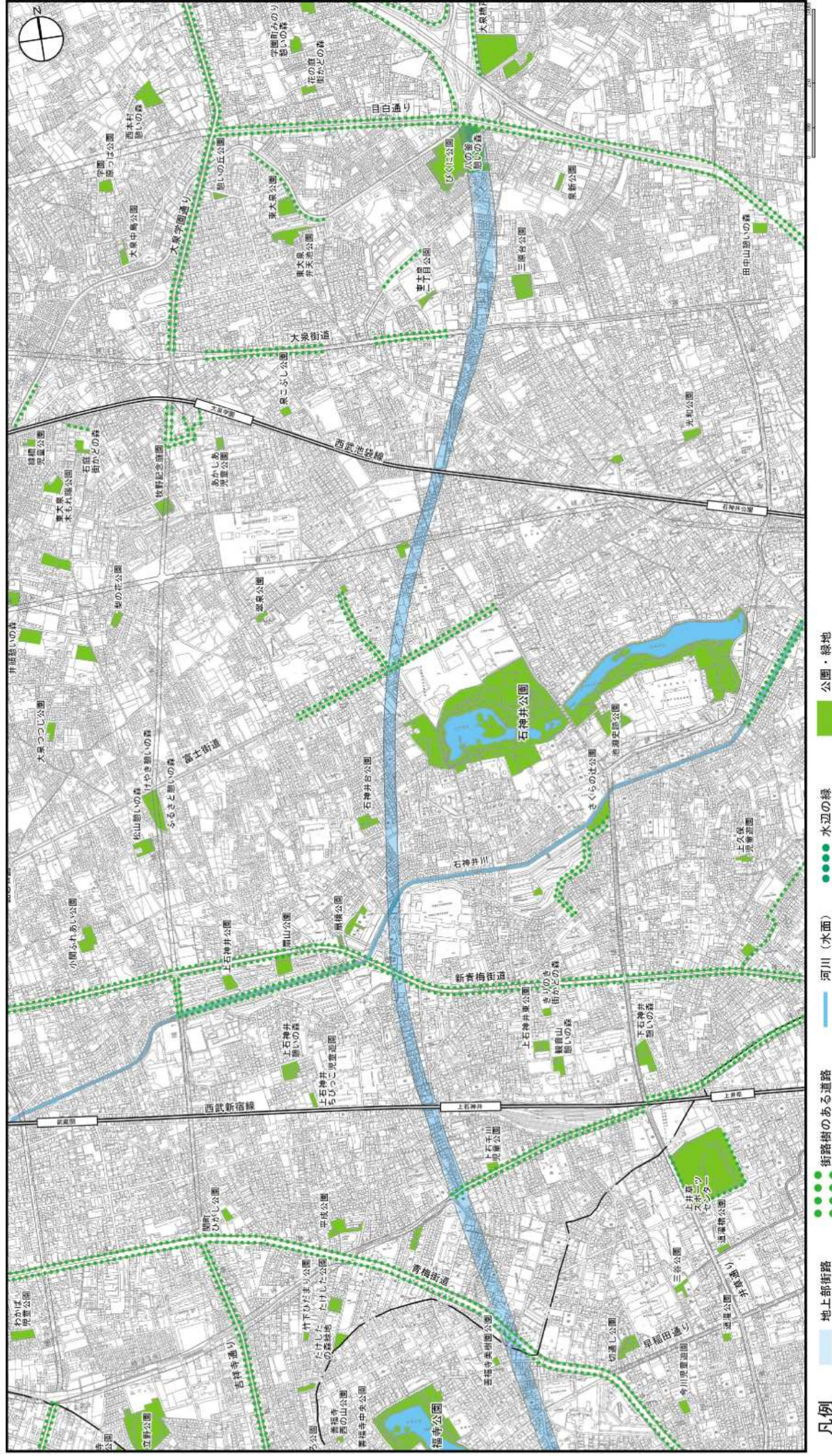
緑被率は26.1%となっています。

一人当たりの公園面積は2.75㎡/人となっています。

練馬区のみどりの大半は民有地のみどりであり、公共のみどりは23%です。

【課題】

練馬区では緑被率および1人当たりの公園面積の目標値をそれぞれ30%、6.0㎡と定めています。現状ではその目標値に達していないことから、公園、道路、河川等公共地と民有地の緑化推進によるみどりを増やす取組みが必要です。





防災 地域的な視点 延焼遮断帯の形成

延焼遮断帯

【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

地上部街路を含め周辺の都市計画道路は、延焼遮断帯に位置づけられています

- 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。
- 練馬地域における地上部街路の周辺地区では、延焼遮断帯の未形成区間（次ページ図内の形成率 23%）が見られます。
- 地震時における地域別の出火危険度測定では、駅周辺地区など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です。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」

（平成 22 年 1 月）

【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、練馬地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】～練馬区地域防災計画本編(平成 20 年修正)～

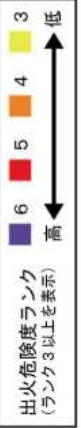
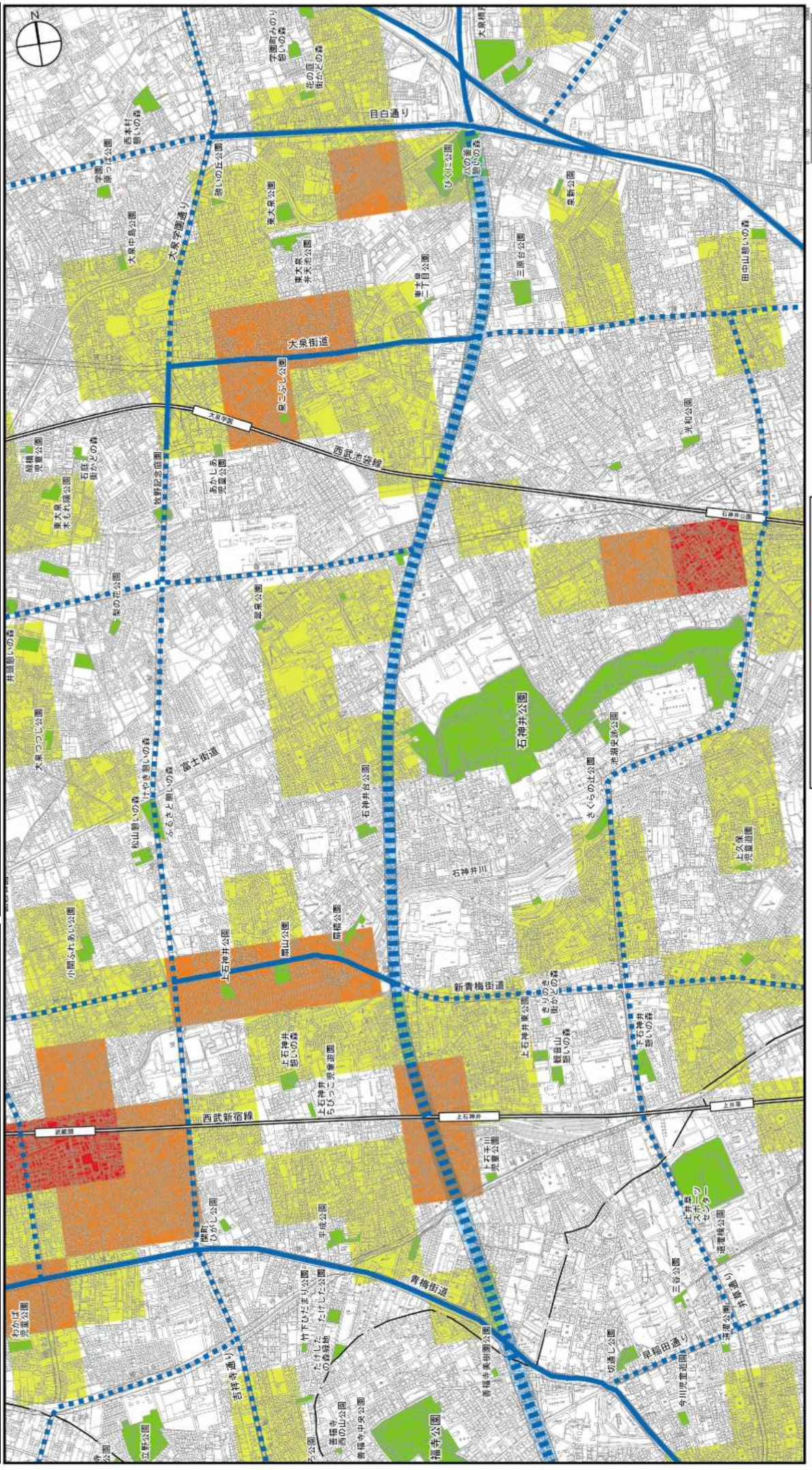
- 災害時における消防活動の円滑な遂行と、避難拠点または避難場所への安全な通行、救援物資の輸送、および延焼遮断帯として重要な役割を果たす、都市計画道路の整備を推進します。[地域防災計画 P31]

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、延焼遮断帯の未形成区間（図内の形成率約23%）が見られます。
 地震時における地域別の出火危険度測定では、駅周辺地区など出火危険度が高いラッ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、練馬地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。



「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22年1月 東京都」



防災 地域的な視点 安全な避難路の確保

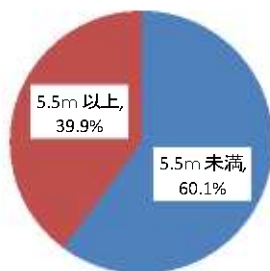
避難路

【現状】

幅員が狭い道路の状況：別紙の通り

練馬区では災害時に通行不可となる危険性が高い幅員 5.5m未滿の道路が約 6 割と
なっています

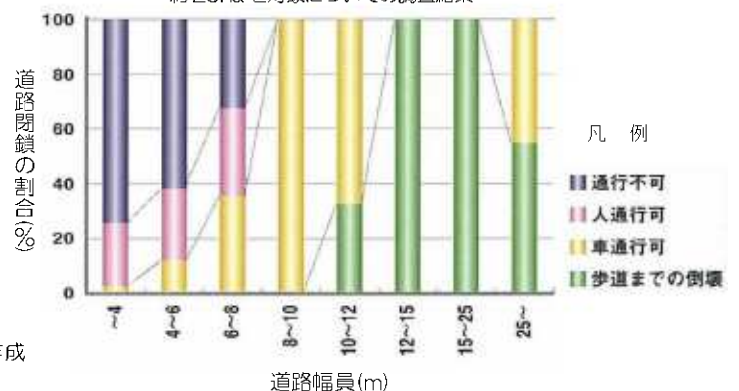
- 練馬区における 5.5m 未滿の道路延長の割合
(平成 21 年 4 月 1 日現在)



「東京都統計年鑑（平成 21 年度版）」をもとに作成

練馬区では、5.5m未滿の道路
が約 6 割となっています。

- 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



道路幅員(m)

「新時代のまちづくり・みちづくり」
(都市整備研究会)

阪神・淡路大震災では、幅員 6
m未滿の道路の 6 割以上が人の
通行不能となりました。

【課題】

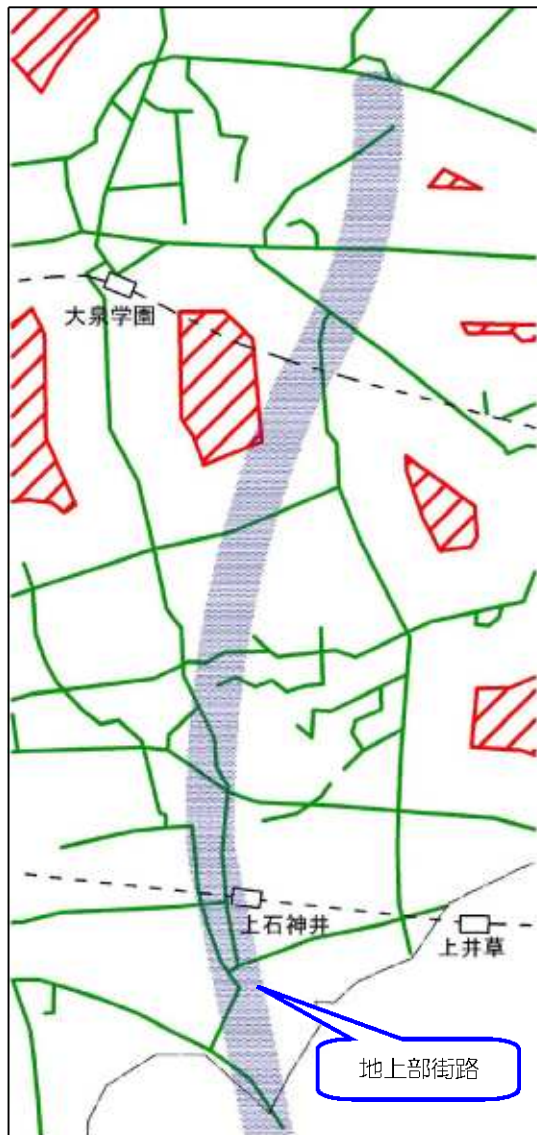
- 避難拠点への避難、救援、消防等の活動を確保するため、災害に強い道路整備に向けた取り組みが必要となっています。

【参考】～練馬区地域防災計画本編（平成 20 年修正）～

- 震災時の消防活動困難区域*が存在し災害にきわめて弱い状況が生じているため、その解消に向けて道路整備を推進し、道路の拡幅をはじめ歩道を設置する等空間の確保を図ります。 [地域防災計画 P32]

*消防活動困難区域：次ページ参照

防災 消防活動困難区域



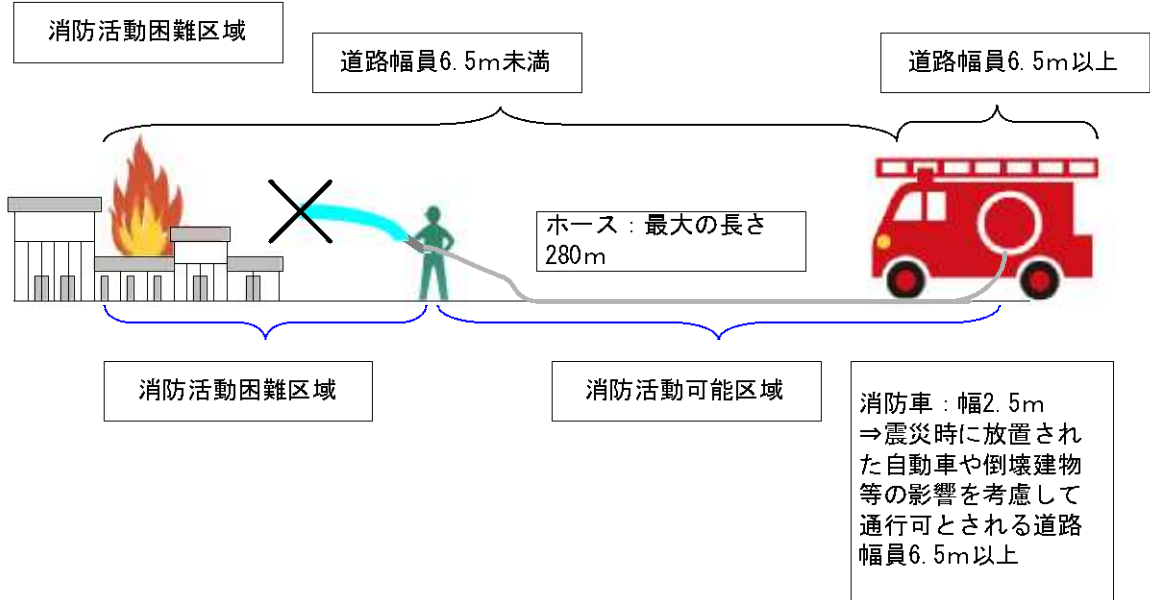
凡 例

- 地上部街路
- 災害時緊急車両通行可能道路
(幅員 6.5m 以上の道路)
- 消防活動困難区域
- 鉄道

【消防活動困難区域】
震災時に消防活動等を行う緊急車両が放置された自動車や倒壊した建物等の影響を考慮して通行可能とされる幅員 6.5m 以上の連続した道路から、消防ホースを接続可能な最大延長に接続して消防活動が可能な半径 280m 外の区域。

「練馬区都市計画マスタープラン（平成 13 年 3 月）
をもとに、消防活動困難区域を表示

【消防活動困難区域のイメージ】



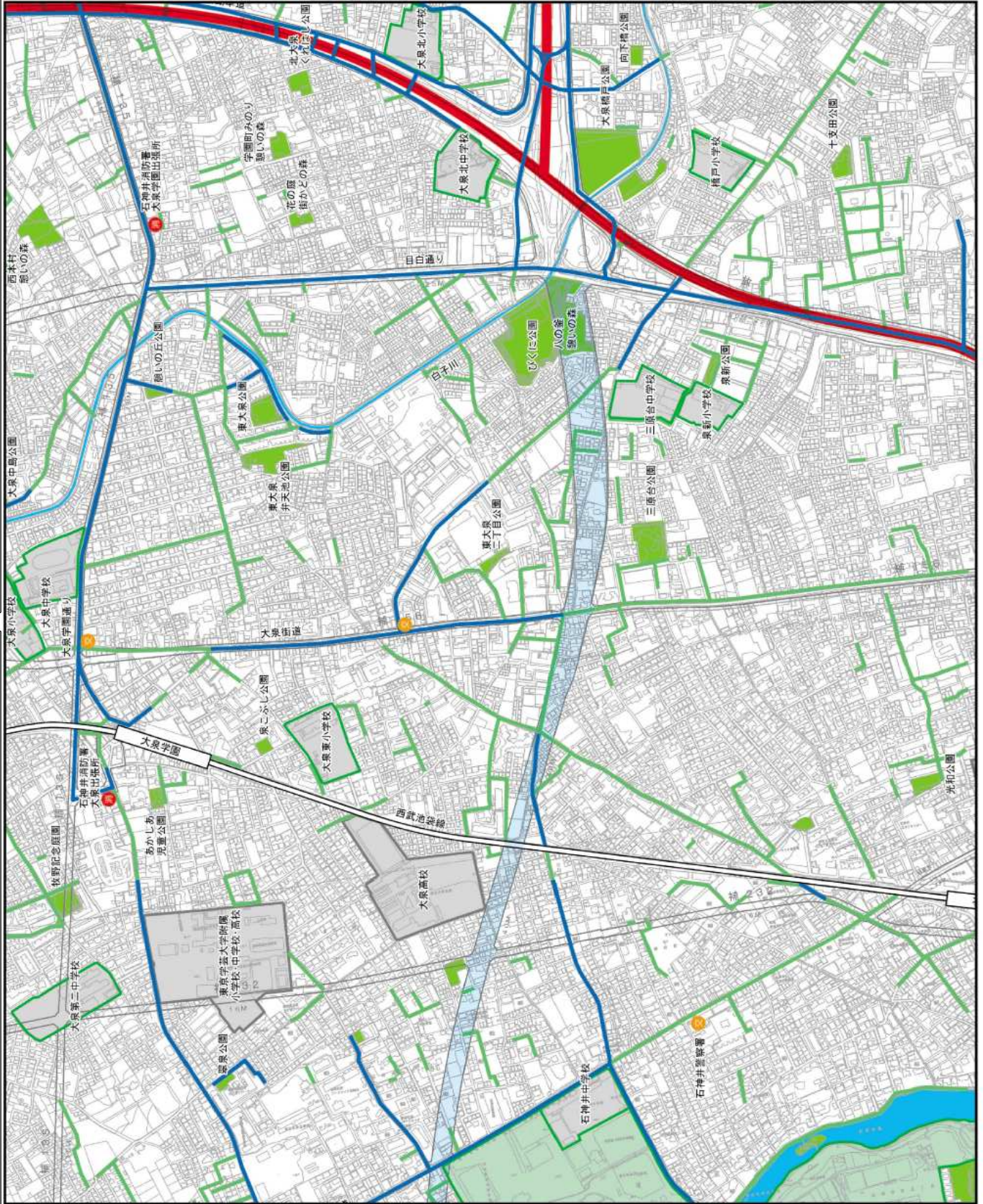
防災 周辺地域の道路の状況(幅員が狭い道路の状況) 練馬区(北部) 練馬区(北部)

【現状】

練馬区では災害時に通行不可となる危険性が高い幅員5.5m未満の道路が約6割となっています。

【課題】

避難拠点への避難、救援、消防等の活動を確保するため、災害に強い道路整備に向けた取組みが必要となっています。



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

*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) 被災地域や被災状況が判明した
 段階で変更される交通規制

*2 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

「警防行HP」
 「練馬区地域防災計画 平成20年修正」



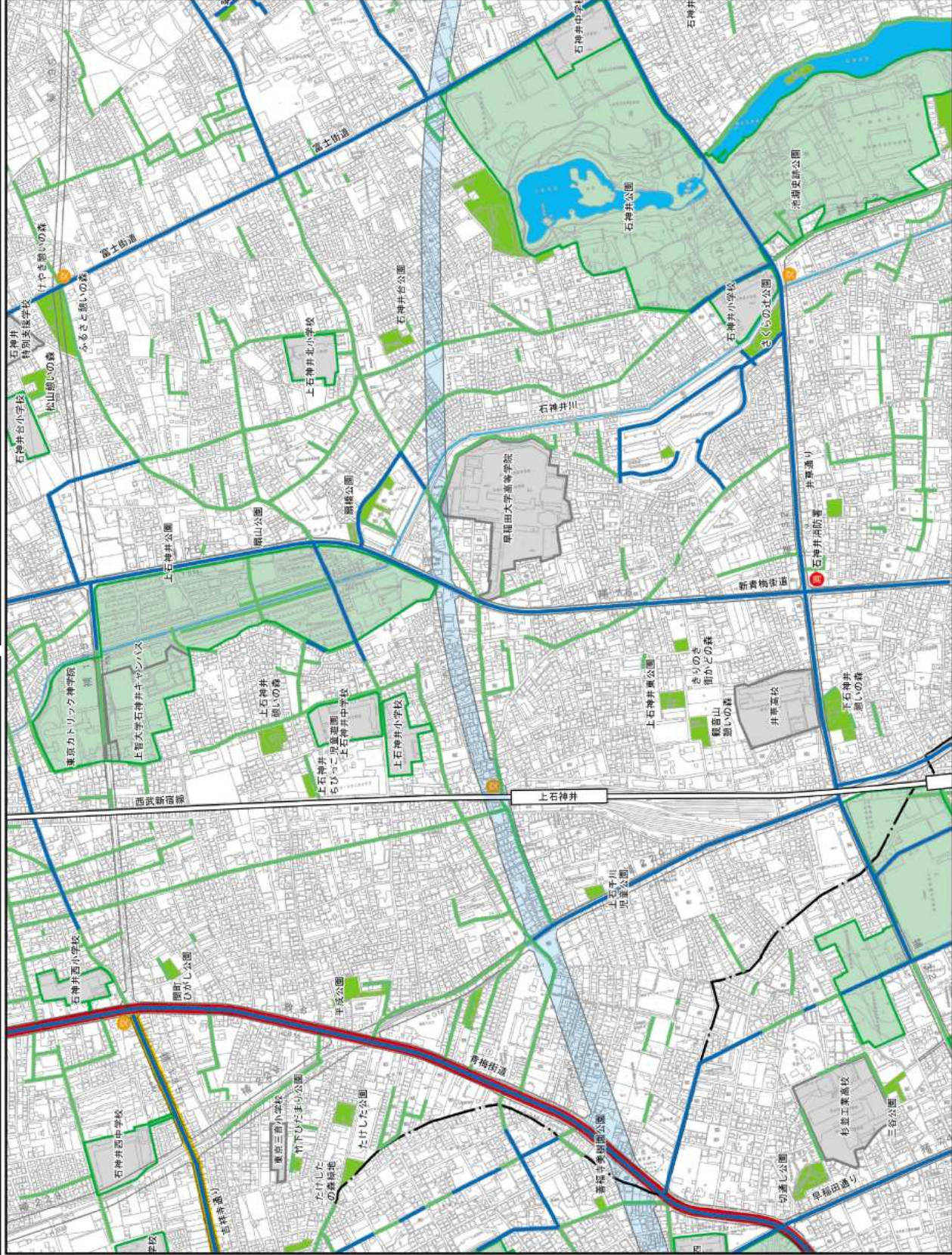
防災 周辺地域の道路の状況(幅員が狭い道路の状況) 練馬区(南部)

【現状】

練馬区では災害時に通行不可となる危険性が高い幅員 5.5m 未満の道路が約 6割と なっています。

【課題】

避難拠点への避難、救援、消防等の活動を確保するため、災害に強い道路整備に向けた取組 みが必要となっています。



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・一時集会所
- 公園・緑地
- 防災広場
- 消防団詰所
- 交番・駐在所

*緊急交通路
 震災時、緊急通行車面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 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

「警防行HP」
 「練馬区地域防災計画 平成20年修正」





交通 広域的な視点 人とモノの流れの円滑化

地上部街路の周辺道路

【現状】

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

- 南北方向に計画されている路線の整備が遅れています。



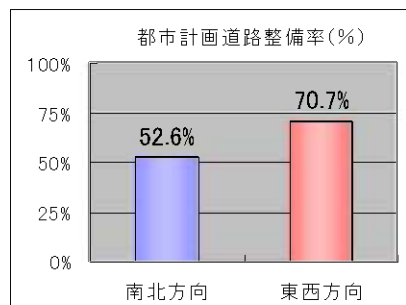
■ 都市計画道路の整備状況（平成 21 年 3 月 31 日現在）

※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

※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21年3月31日現在に基づき整理





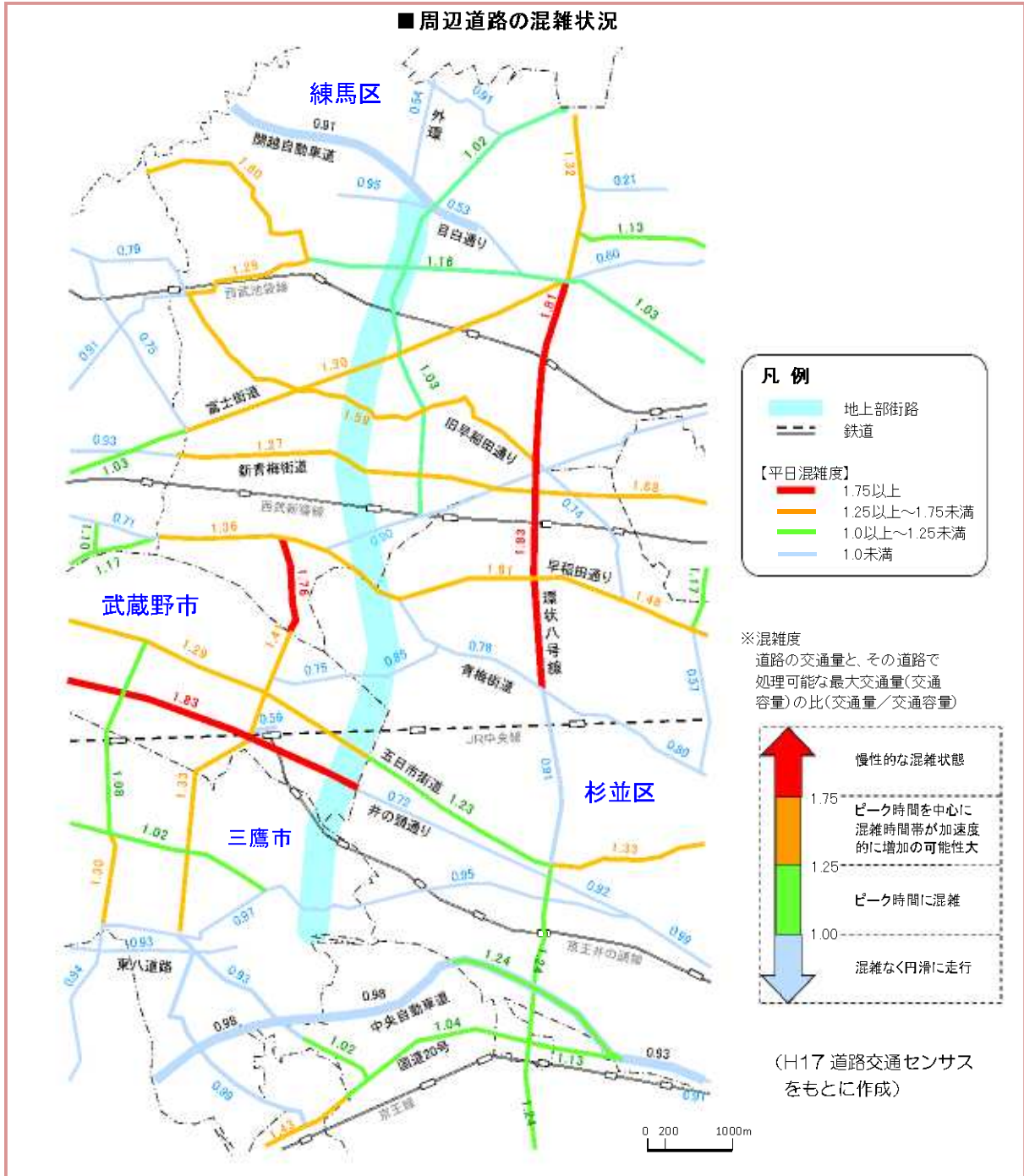
交通 広域的な視点 人とモノの流れの円滑化

地上部街路の周辺道路

周辺道路の混雑度は、高い状況にあります

○ 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。

■ 周辺道路の混雑状況



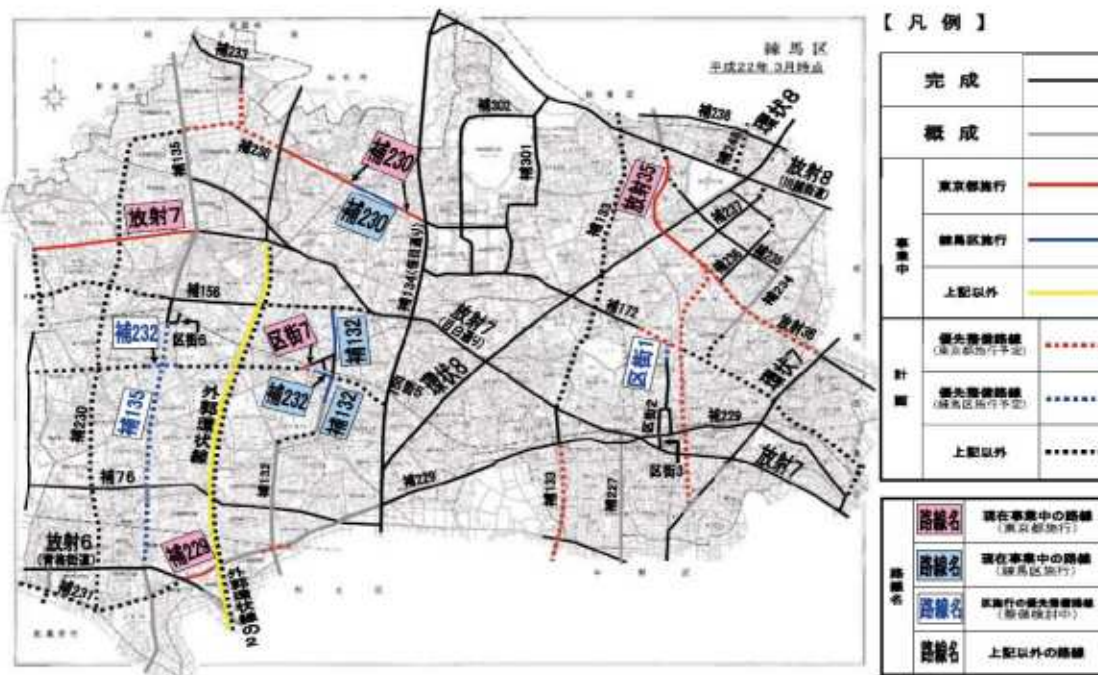


交通 広域的な視点 人とモノの流れの円滑化

地上部周辺の道路

練馬区の都市計画道路の整備率は、東京 23 区全体よりも低くなっています

- 練馬区の都市計画道路の整備率は、東京 23 区全体よりも低い水準です。
(練馬区約 48%、東京 23 区全体約 60% (平成 20 年度末現在))



「練馬区長期計画（平成 22 年 3 月）」

【課題】

- 安全で快適な交通環境確保のために都市計画道路や生活幹線道路などの整備が必要となっています。

【参考】～練馬区都市交通マスタープラン(H20. 3)～

- 施策 3：公共交通の導入を支える道路網の整備 [P53]
公共交通空白地域の改善を目的として、バスなど公共交通の導入に必要な交差点改修を含めた道路整備を積極的に推進し、道路ネットワークの充実を図ります。
- 施策 11：南北道路の整備促進・交通網の充実 [P66]
南北方向の都市計画道路（放射 35 号線、放射 36 号線、補助 135 号線など）の整備を推進し、バス路線の充実をはじめとする南北交通の円滑化を図ります。



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

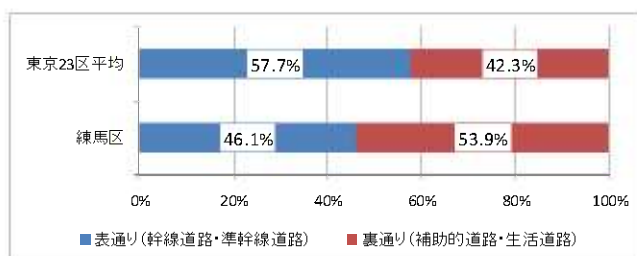
生活道路における交通事故

【現状】

交通人身事故、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が多くなっています。

23区の平均と比較して、表通りよりも裏通りでの交通事故が多いのが、練馬区の特徴です。



「第8次練馬区交通安全計画（平成18年度～平成22年度）（平成19年2月）（データ：平成17年度）」をもとに作成

土支田通りおよび上石神井通りにおける事故率は、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



上石神井通りの交通状況



土支田通り、上石神井通りの事故件数：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）

東京都全体の事故率に対して、
土支田通りは**6.0倍**、
上石神井通りは**10.2倍**

※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 = $\frac{\text{年間死傷事故件数（件）}}{\text{年間自動車走行台キロ（億台キロ・年）}}$

【課題】

- 生活道路における歩道の設置など安全対策が必要となっています。
- 幹線道路の整備による渋滞緩和など、生活道路への通過交通の流入回避に向けた取り組みが必要となっています。

【参考】～練馬区都市交通マスタープラン(H20.3)～

- 施策15：生活道路を中心とした交通安全対策の推進 [P73]
生活道路の安全対策を重点的に実施し、歩行者や自転車の安全を確保します。
歩行者や自転車が快適に移動できるネットワークを構築します。

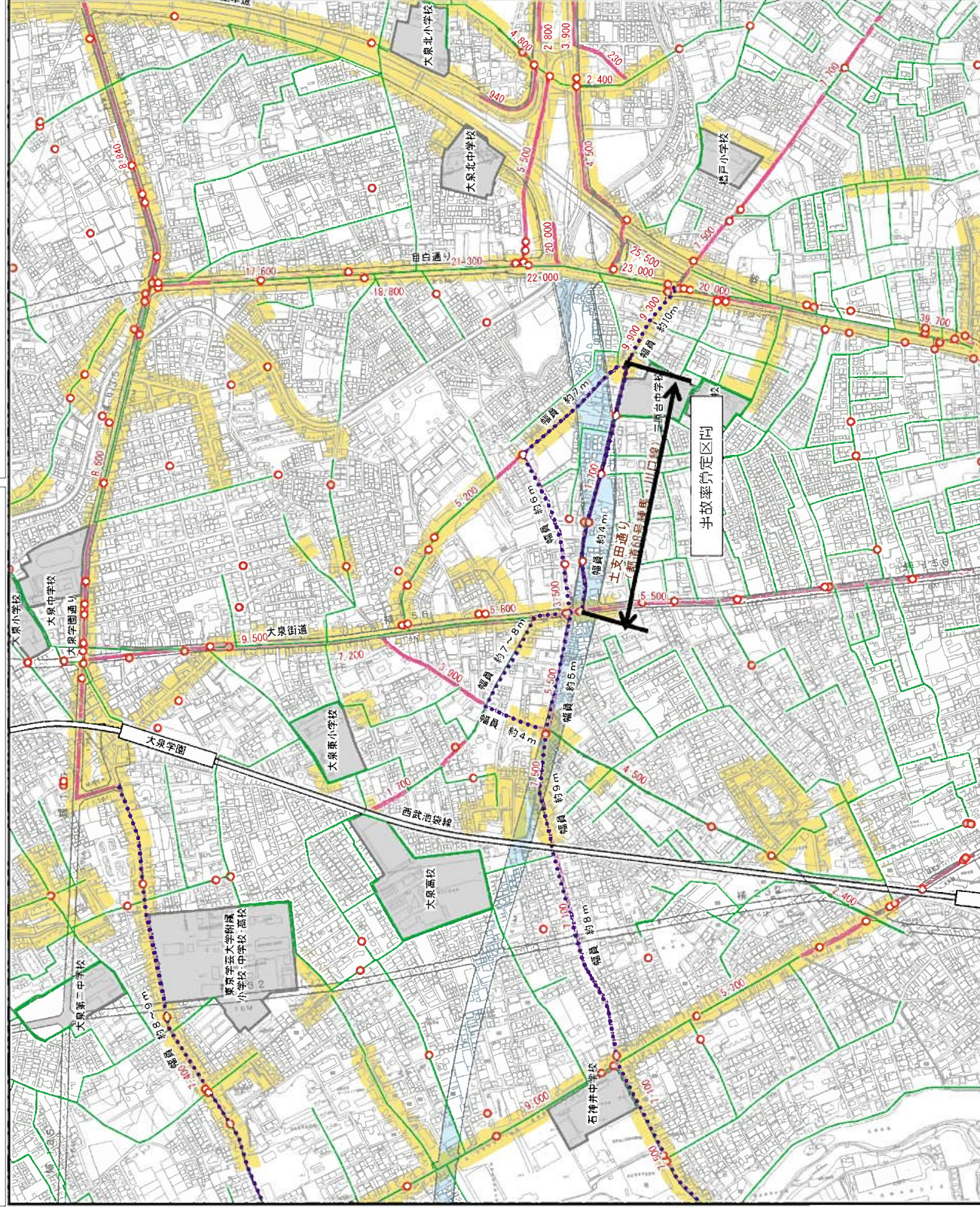
交通 周辺地域の生活道路の状況(抜け道や通学路における事故発生状況) 練馬区(北部)

【現状】

地上部街路の周辺地区では、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、小学校内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が多くなっています。

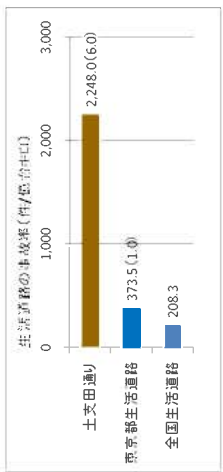
【課題】

生活道路における歩道設置など安全対策が必要となっています。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遊に向けた取り組みが必要となっています。

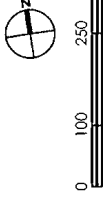


凡 例

- 地上部街路
- 交通人身事故
警視庁交通事故マップ参照
平成21年上半期データ
- 台数/12h
- 交通量(台/12h)
平成17年度道路交通センサス
練馬区 平成16、21年度実施結果
- 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
- 通学路



土支田通り事故件数 平成17年上半期(警視庁)
参考 平成18年度道路行政の運動政策報告書(国土交通省)



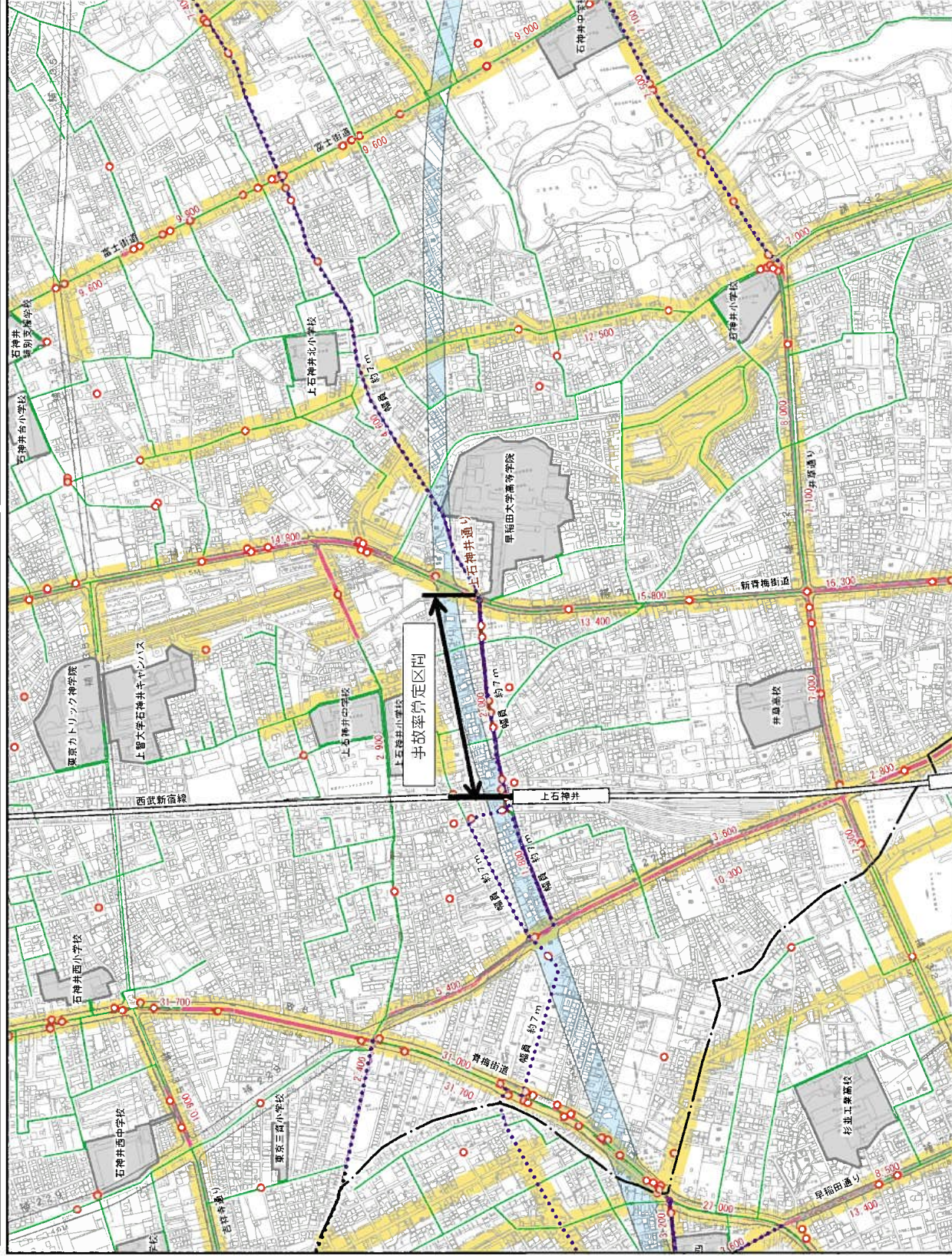
交通 周辺地域の生活道路の状況(抜け道や通学路における事故発生状況) 練馬区(南部)

【現状】

地上部街路の周辺地区では、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、小学校内では逆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が多くなっています。

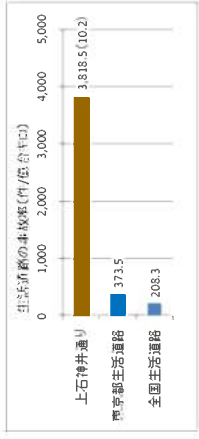
【課題】

生活道路における歩道設置など安全対策が必要となっています。幹線道路の混雑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送に向けた取組の組みが必要となっています。

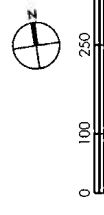


凡 例

- 地上部街路
- 交通人身事故
警察庁交通事故マップ参照
平成21年上半期データ
- 台数/12h
- 交通量 (台/12h)
平成17年度 道路交通センサス
練馬区 平成16、21年度実施結果
杉並区 平成16年度実施結果
- 歩道設置区間
(方ート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
- 通学路



上石神井通り事故件数 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)





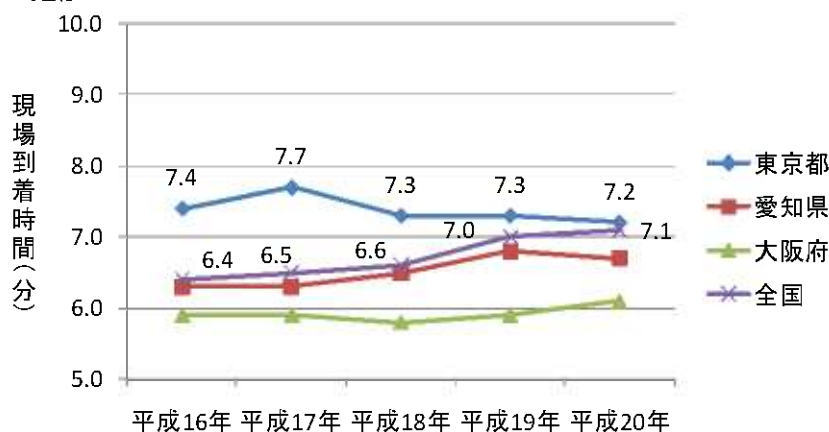
暮らし 広域的な視点 質の高い生活環境の創出

救急活動

【現状】

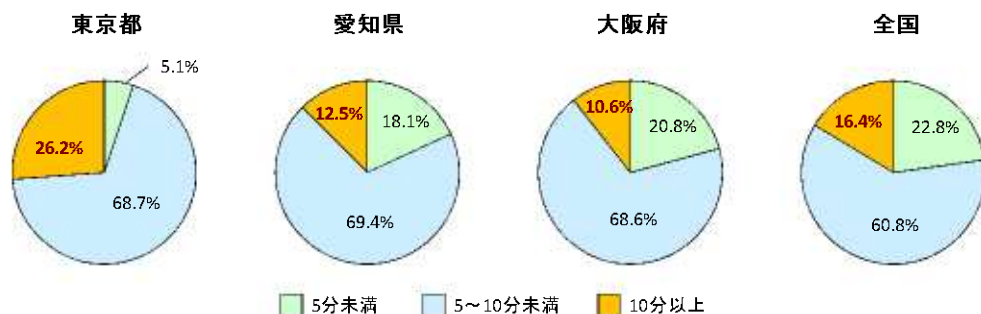
現場到着時間は減少傾向にありますが、全国平均に比べて時間を要しています
全出場のうち1/4以上が現場到着までに10分以上かかっています

■現場到着時間の推移

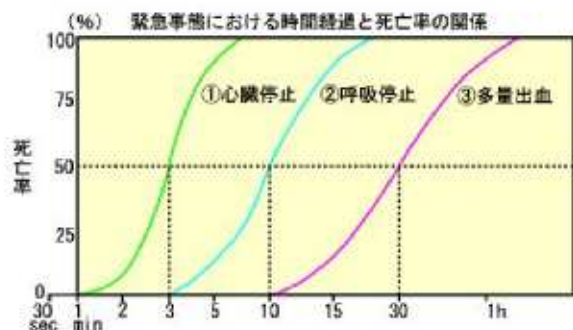


「救急・救助の現況（平成17年版～平成21年版）総務省消防庁」をもとに作成

■現場到着までの所要時間別出場件数の構成比（平成20年）



「救急・救助の現況 平成21年版 総務省消防庁」



(カーラーの救命曲線)

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です。呼吸停止後から10分放置されると死亡率が50%になります。

出典：東京消防庁ホームページ

【課題】

- 救急活動における多様な取り組みの一環として、円滑な移動環境の整備が必要となっています。



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】

バス路線の状況：別紙の通り

- 区内の公共交通は、鉄道が都心方向から東西方向に横断する形で走っており、バス路線が鉄道駅へアクセスして鉄道不便地区を網羅する南北方向の主要な交通手段となっています。
- 区内には幅員が狭く整備が不十分な道路が多いことから、バスの運行が困難な地域もあります。
- 以上のことから、平成18年度に区で実施した「交通機関等に関する調査」において、増便や遅延の解消などバス交通のさらなる改善を望む声が多く寄せられています。

安全な歩道がないため、安心してバスを待つことができません



(上石神井通りバス停の状況)

上石神井通りなど道路幅員の狭い道路で多くの路線バスが運行しています。



(上石神井駅付近の状況)

【課題】

- 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。

【参考】～練馬区都市交通マスタープラン(H20.3)～

- 施策7：バスの走行環境の向上 [P60]
自動車交通の分散化を図る道路整備の推進を図るとともに、渋滞の多い交差点では、右折レーンの設置等による局所改修を検討します。
- 施策10：バス・タクシーを快適に利用できる環境整備 [P64]
路線バス利用者の利便性や快適性を向上するため、区がバス停の増設に必要な道路整備に協力するなどバス事業者とともにバス停の環境整備を推進していきます。

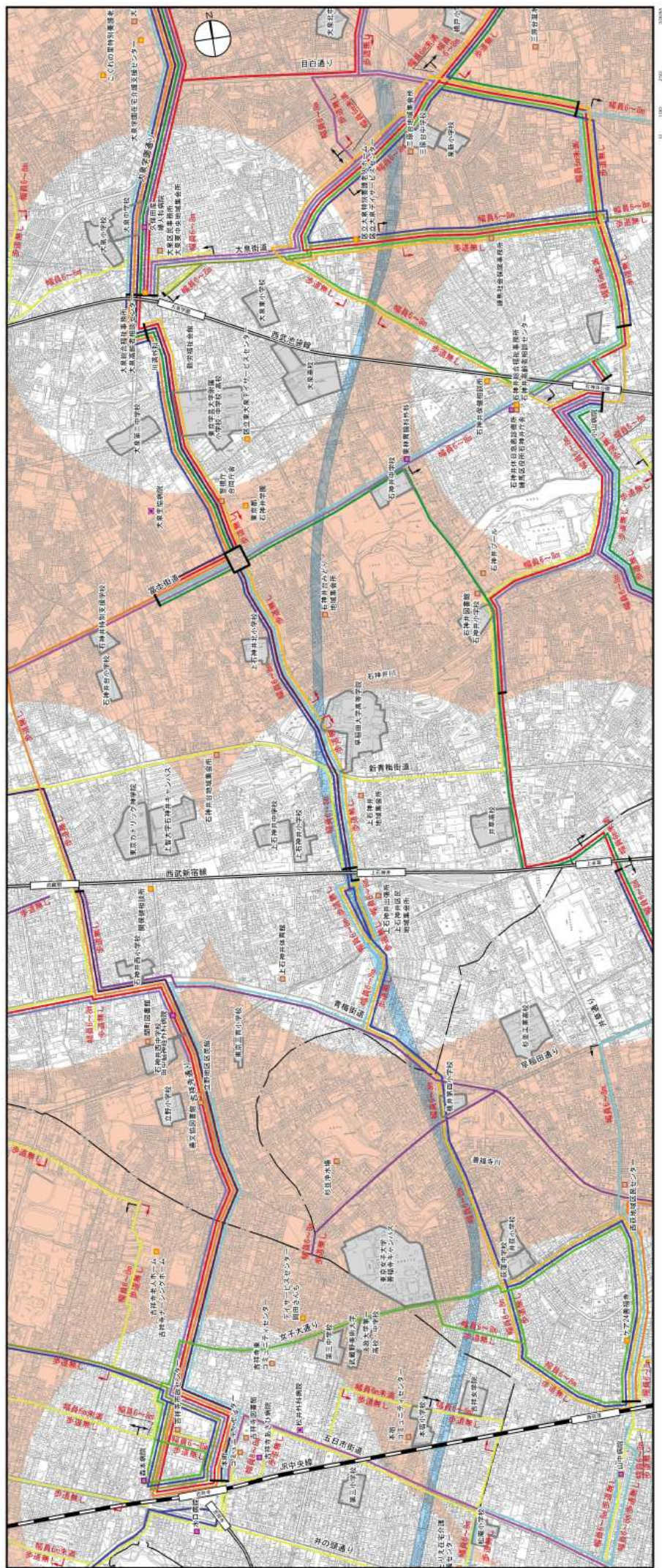
暮らし バス路線の道路状況(歩道のない道路や幅員のせまい道路)

【現状】

区内の公共交通は、鉄道が都心方向から東西方向に横断する形で走っており、バス路線が鉄道駅へアクセスして鉄道不便地区を網羅する南北方向の主要な交通手段となっています。
 区内には幅員が狭く整備が不十分な道路が多いため、バスの運行が困難な地域もあります。
 以上ことから、平成18年度に区で実施した「交通機関等に関する調査」において、増便や運延の解消などバス交通のさらなる改善を望む声が多く寄せられています。

【課題】

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。



地上部街路

- 鉄道空白地域 (駅から800m 圏外)

鉄道空白地域について
 「駅から800m以上かつバス停(30分に1便以上運行)から300m以上の地域を公共交通空白地域として定義(練馬区都市交通マスタープランH20.3)」とあるため、駅から800m以上の地域を鉄道空白地域と定義した

バスルート

路線バス

- コミュニティバス

※バスルートについて

- 幅員：6.0m未満および6.0~8.0m未満を表記。
- 表記の無い箇所は幅員8.0m以上の箇所。
- 歩道：歩道のない箇所を表記。
- 表記のない箇所は、歩道設置区間(ガードレールによる歩車分離を含む)。



暮らし 地域的な視点 バリアフリー化の推進

暮らしの道（バリアフリールート）

【現状】

地上部街路の周辺道路において、歩行者が安心して通行できない状況が生じています

- 地上部街路の周辺道路は、幅が狭いうえに歩道がないものが多いです。
- また、歩道があっても勾配が急であったり段差が多く存在することが高齢者や障害者の通行の支障となっています。

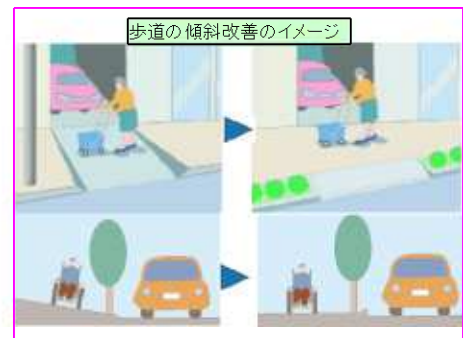
【課題】

- バリアフリーの観点から、車いすや高齢者に配慮した道路整備を推進し、安全で快適な空間の確保が必要となっています。

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*³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〕

※3：特定道路：用語集P39 参照



道路のバリアフリー化のイメージ
(国土交通省道路局ホームページより)

【参考】～練馬区都市交通マスタープラン(H20. 3)～

- 施策 4：バリアフリー化されただれもが使いやすい交通環境の整備 [P54]
路線バスやタクシー等から駅への乗継経路について、ユニバーサルデザインにも配慮して、バス停などのバリアフリー化や歩道の段差および勾配・案内表示、視覚障害者誘導ブロックなどの改善を行います。
- 施策 13：駅などへのアクセス向上や交通の円滑化（バリアフリーに配慮した道路整備） [P68]
バリアフリーの観点から、車いすや高齢者に配慮した道路整備を推進し、安全で快適な空間を確保します。
- 施策 16：バリアフリー化に配慮した道路の改善、徒歩や自転車による移動しやすさの向上 [P75]
バリアフリーの観点から、車いすや高齢者に配慮した道路整備を推進し、安全で快適な空間を確保します。



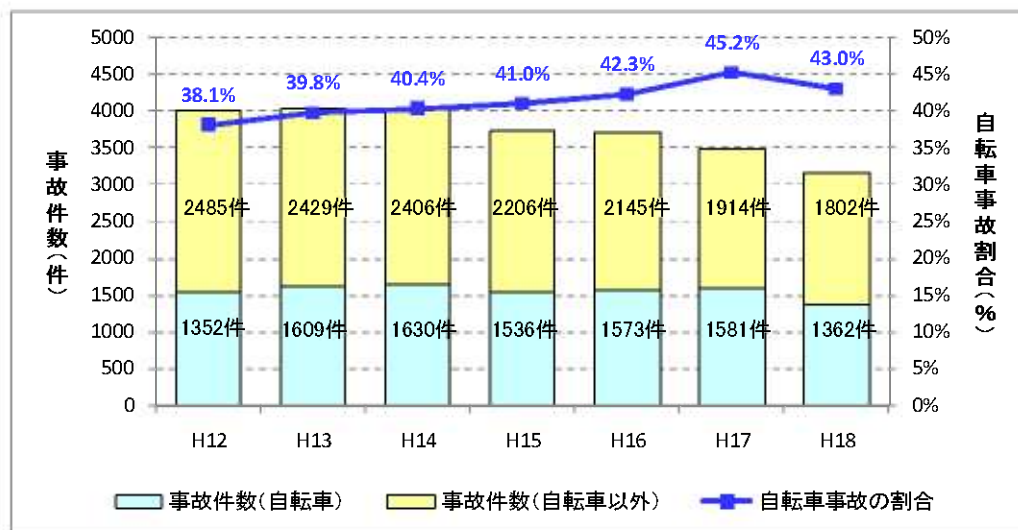
暮らし 地域的な視点 バリアフリー化の推進

安全で快適な歩行者・自転車ネットワーク

【現状】

自転車に関わる事故の占める割合は高い水準が続いています
交通事故の1/3以上が自転車に関係しています

- 練馬区は区内全域が比較的平坦であることや通勤通学時のバス運行の定時性確保が困難なことから、自転車の利用が多くみられます。
- 区内の交通事故発生件数は近年減少傾向にありますが、自転車に関わる事故の占める割合は高い水準が続いています。交通事故の1/3以上が自転車に関係しています。



「第八次練馬区交通安全計画H19.2」をもとに作成



(上石神井駅付近の状況)

【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、自転車の移動環境を整備する必要があります。

【参考】～練馬区都市交通マスタープラン(H20.3)～














- 施策15：生活道路を中心とした交通安全対策の推進 [P73]

歩行者や自転車が快適に移動できるネットワークを構築します。また、歩行者や自転車が安全に移動できるよう、車道や歩道の一部を自転車専用走行空間として活用するなど、自動車と歩行者・自転車、歩行者と自転車が分離された安全な空間の確保を推進します。

暮らし 自転車走行ネットワーク (自転車が通行可能な歩道および自転車交通量)



凡 例

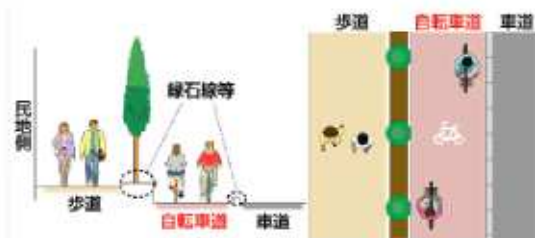
 地上部街路	 鉄道	
【歩道幅員(代表幅員)】	【自転車通行可能な歩道】	【自転車交通量(平日12時間)】
 4.0m以上	 自転車通行可能100%	 3500台以上
 3.0m~4.0m未満	 自転車通行可能区間50%以上	 2500~3500台未満
 3.0m未満	 自転車通行可能区間50%未満	 1500~2500台未満
	<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px; display: inline-block;">道路交通法により、公安委員会が 自転車の歩道通行可を指定</div>	 700~1500台未満
		 700台未満

(H17 道路交通センサスをもとに作成)

暮らし 自転車走行ネットワーク（自転車が通行可能な歩道および自転車交通量）

【歩行者・自転車が分離された空間のイメージ】

【自動車・歩行者から分離した自転車走行空間の整備】
縁石線・柵等の工作物により車道・歩道から物理的に分離された自転車専用の走行空間を整備



【自動車歩行道における自転車走行空間の明示】
自転車歩行道において、自転車走行空間を舗装の色・材質等で明示



「国土交通省HP」

【自転車が通行可能な歩道について】

道路交通法上、自転車は軽車両と位置づけられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。

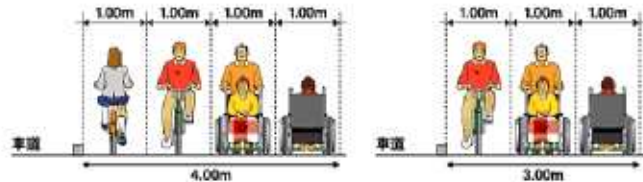
ただし、右に示すような道路標識等で指定された場合は、自転車は歩道を通行することができます（このほか、運転者が13歳未満もしくは70歳以上もしくは身体の自由な方の場合や、車道又は交通の状況からみてやむを得ない場合も自転車は歩道を通行することができます）。

道路管理者が定める自転車歩行者道は幅員など構造的なものを定義したものであり、自転車通行可の交通規制は都道府県公安委員会が実施します。



【自転車歩行者道の幅員の考え方】

歩行者交通量の多い自転車歩行者道においては4m以上、その他の自転車歩行者道においては3m以上を確保。



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、緑で覆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>

■みどり率 ○公園(緑で覆われていない区域(池、土等)) ○河川 ○水路 ○湖沼	■緑被率 ○樹林地 ○草地 ○農地 ○宅地内の緑 (屋上緑化を含む)	○公園のみどり ○道路のみどり (街路樹)
---	--	-----------------------------

【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。

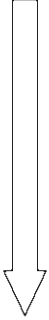
関連用語⇒二酸化炭素(にさんかたんそ)、地球温暖化(ちきゅうおんだんか)

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。

練馬区では、「光が丘団地・光が丘公園一帯」、「石神井公園一帯」等がある。

避難拠点(ひなんきょてん)

練馬区では、全区立小・中学校を避難拠点としている。避難所としては、地震等による家屋の倒壊、焼失等で被害を受けた者または現に被害を受けるおそれのある者を一時的に受入れするために開設する。それ以外に、区の防災活動の拠点としての機能ももっている。

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。

福祉避難所(福祉避難所)

練馬区において震災時等に、自宅や避難所での生活が困難で、医療や介護等のサービスを必要とする人を一時的に受け入れ、保護するための施設で、社会福祉施設等が指定される。

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。

消防活動困難区域(しょうぼうかつどうこんなんくいき)

震災時に消防活動等を行う緊急車両が放置された自動車や倒壊した建物等の影響を考慮して通行可能とされる幅員6.5m以上の連続した道路から、消防ホースを持続可能な最大延長に接続して消防活動可能な半径280m外の区域。

【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(しゅっかきけんど)

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。

【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(きんきゅうこうつうろときんきゅ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。

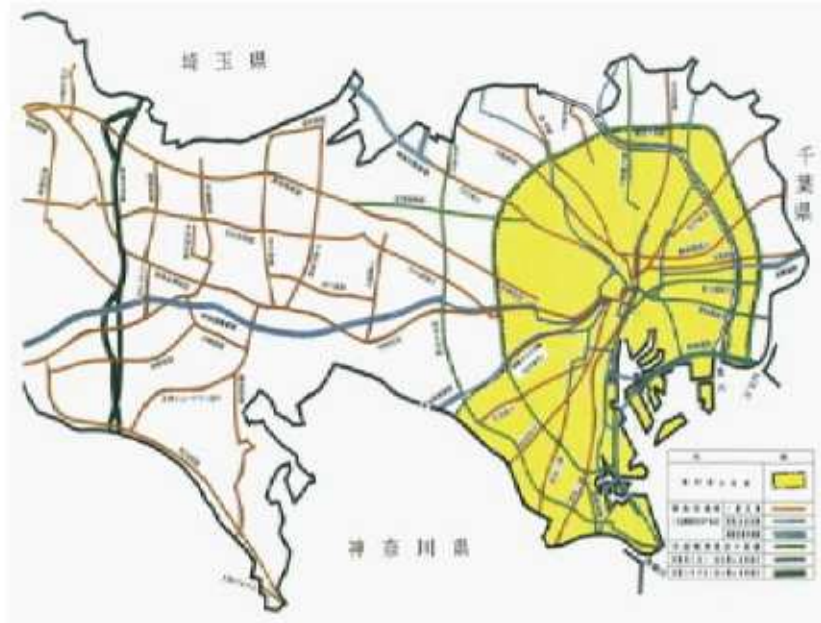
○第1次	応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線
○第2次	一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点（警察、消防、医療等の初動対応機関）を連絡する路線
○第3次	その他の防災拠点（広域輸送拠点、備蓄倉庫等）を連絡する路線

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 藏前橋通り（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 古祥寺通り（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）

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)

自動車が進んだ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、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。

用語集【暮らし】

【か行】

カーラーの救命曲線(カーラ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です。呼吸停止後から 10 分放置されると死亡率が 50%になります。

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。

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区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区町村が定めるもの。

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)

特定経路周辺の関連道路について、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を準特定道路として区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)

特定旅客施設の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(バリアフリーしんぽう)

「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)