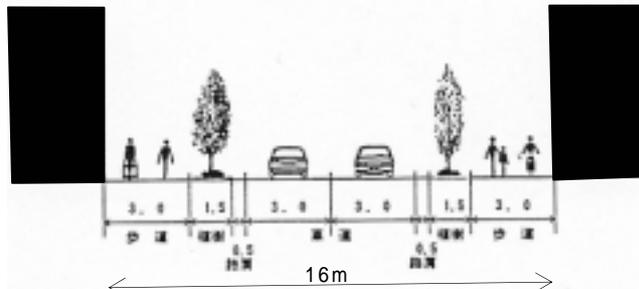
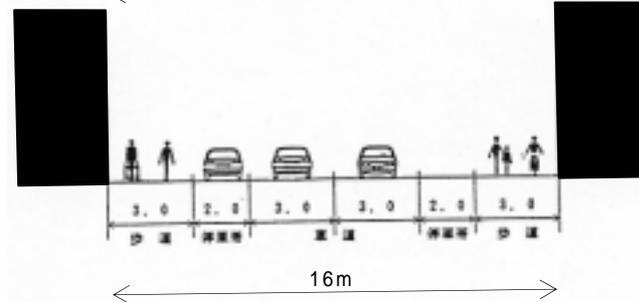


【最小横断面構成（例）】

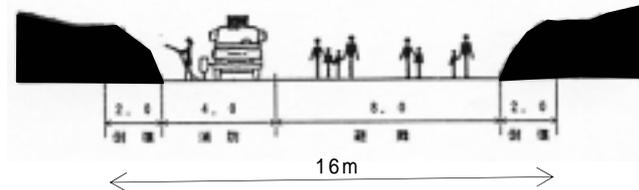
平常時〔住居系〕



〔商業系〕



災害時



【最小幅員の考え方】

倒壊等を考慮した車両通行に必要な空間 幅員 8 m 程度

阪神大震災においては、幅員 8 m 以上の道路については、ほぼ 100%車両通行可能であったことから、倒壊等を考慮した車両通行に必要な幅員（消防活動等に必要幅員 + 落下物等により閉塞される幅員）は 8 m 程度と推測される。

参照 14. 密集市街地（中規模街路）

* 消防活動の空間は、合計 4 m 必要。

- ・ 消防ポンプ車の駐車幅員として 2.5m
- ・ 消防ホースカー通行幅員として 1.1m
- ・ 消防隊員活動幅員として 0.4m

（1978 東京都都市計画審議会）

避難行動に必要な空間 幅員 8 m 程度

広域避難地の避難圏域の人口密度を 150 人 / ha、進入を東西南北 4 方向とすると、1 避難路あたりの避難者数は 3 万人程度となり、避難中の人口密度を 1 人 / m²（混雑したプラットホーム相当）、歩行速度を 2 km/h、避難を始めてからの総避難時間を 2 時間程度とすると、

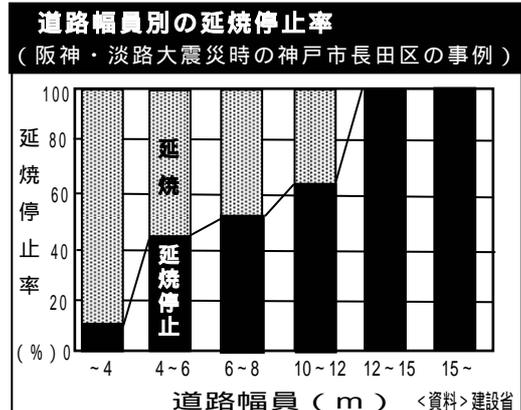
$$\begin{aligned} \text{避難者数} &= (\text{1時間当たりの避難者数}) \times (\text{総避難時間}) \\ &= (\text{幅員}) \times (\text{避難人口密度}) \times (\text{歩行速度}) \times (\text{総避難時間}) \\ \text{幅員} &= (\text{避難者数}) / (\text{避難人口密度}) / (\text{歩行速度}) / (\text{総避難時間}) \\ &= 30,000 \text{人} / 1 \text{人} / \text{m}^2 / 2,000 \text{m/h} / 2 \text{h} \\ &= 7.5 \text{m} \quad \underline{8 \text{m程度}} \end{aligned}$$

延焼防止効果

阪神・淡路大震災で延焼被害が大きかった神戸市長田区の事例では、幅員 12m 以上の道路による延焼停止率は 100%であった。

このことから、基本安全軸の最小幅員 16m は、一定の延焼防止効果を有するものと考えられる。

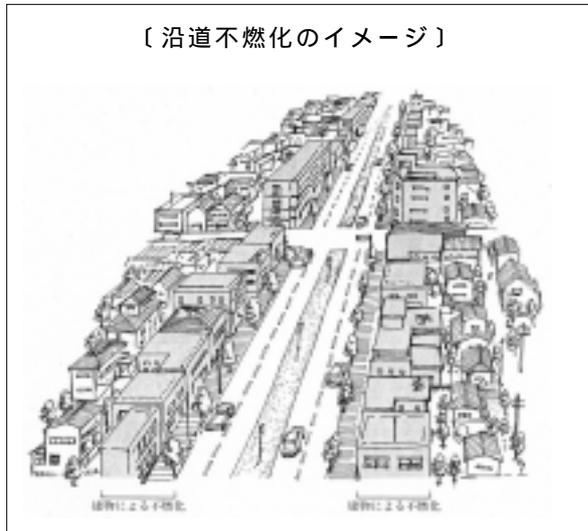
ただし、風速等の条件（阪神・淡路大震災時は風速 2 m 程度の弱風）によっては、さらに大規模な延焼火災が想定されるため、沿道不燃化などの対策を講じることが望ましい。



防災植樹や沿道不燃化を重点的に推進する。

防火樹種による高木植樹を、防火性の高い配置・密度で行うとともに、沿道建築物の不燃化を促進し、延焼遮断機能及び避難路としての安全性の向上を図る。

参照 3．路線式防火地域、9．延焼遮断帯、10．避難体系、11．防災植樹



(都市防災計画・設計の手引 - 建設省監修)

倒壊や落下物防止、せせらぎ等の整備を重点的に推進する。

緊急活動を確実に支えるため、耐震化や高木植樹など沿道建築物の倒壊防止対策や無電柱化、広告物等の落下防止対策、せせらぎなど消火に役立つ用水の導入、歩道の段差改善(バリアフリー化)などを積極的に推進する。



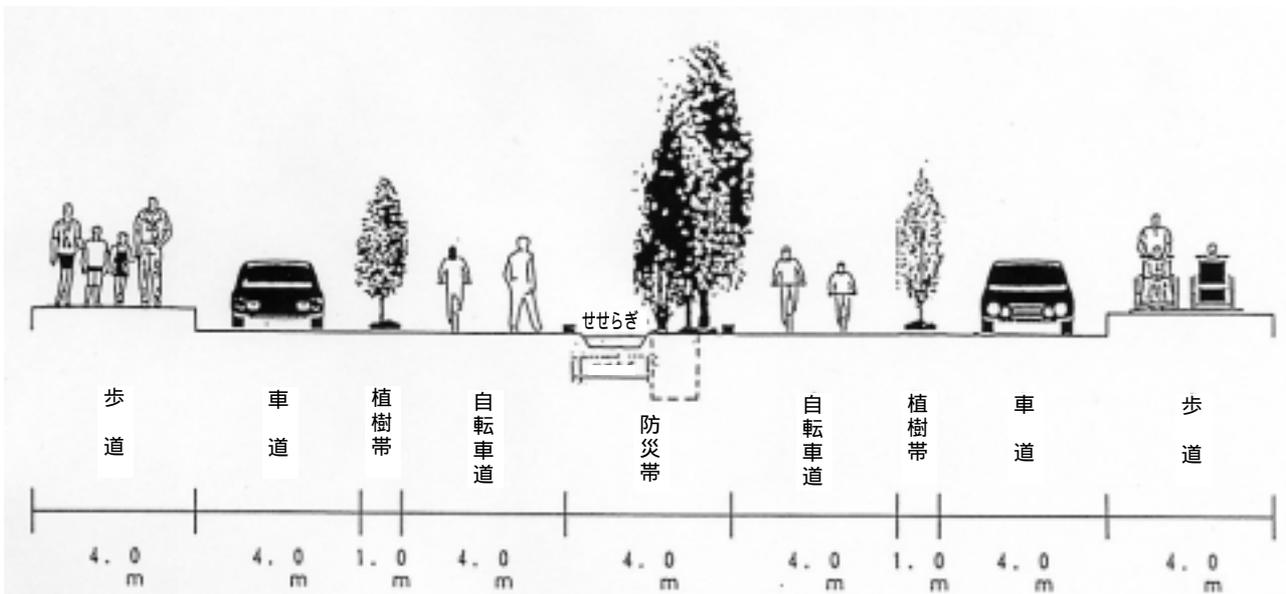
無電柱化した道路整備例

道路整備計画等に位置づけ整備を推進する。

基本安全軸は、大阪府交通道路マスタープランや大阪府都市基盤整備中期計画(案)等の道路整備計画に位置づけるとともに、市町村の都市計画マスタープラン等を活用して、住民の合意形成を図るなど、地域のまちづくりと連携しながら、事業推進を図る。

【基本安全軸の横断面構成（検討例）】

せせらぎや植樹による防災帯の導入（道路幅員 30 m の例）



ゆとりのある自転車道及び歩行者道の確保（道路幅員 25 m の例）

