

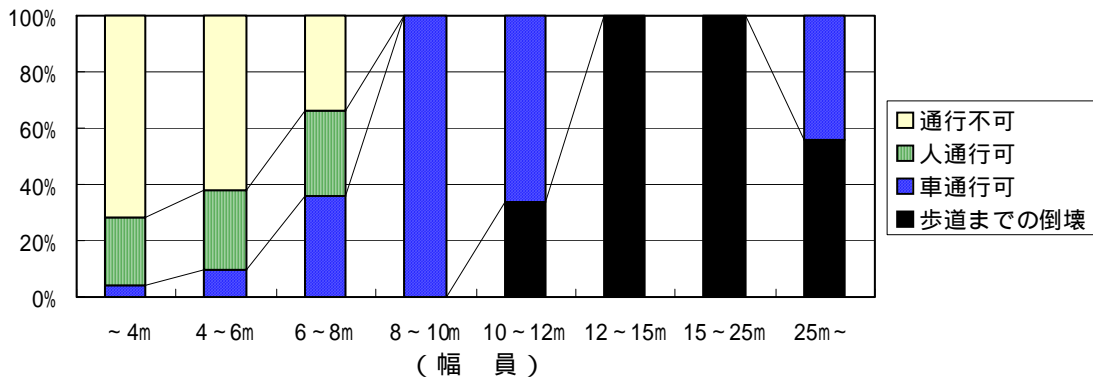
阪神・淡路大震災の事例

<道路幅員と道路閉塞との関係>

図 - 1 に示すように、幅員 8m以上の道路でほぼ 100%の車両が通行可能でした。人が避難する幅員を考慮すると、避難路の幅員の標準は概ね 15mとなります。

図 - 1 阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係

(構成比率)



車 通 行 可 : 車道(車道、歩道の区別がない場合も含む)上に倒壊建築物があるが通行可能なもの
歩道まで倒壊 : 歩道上に倒壊建築物があるが、それが車道までは及んでいないもの

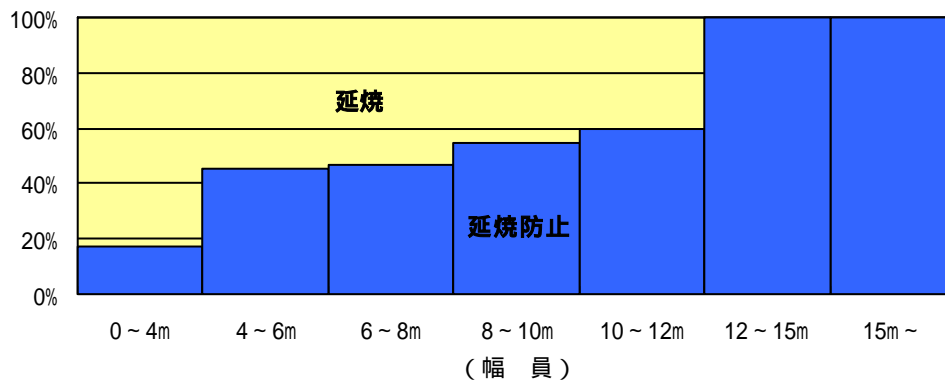
出典 : 防災実務者ハンドブック

<道路幅員と延焼防止率の関係>

図 - 2 に示すように、無風の状態、幅員 12m以上の道路において延焼が防止されました。

図 - 2 道路幅員と延焼防止率の関係 (無風)

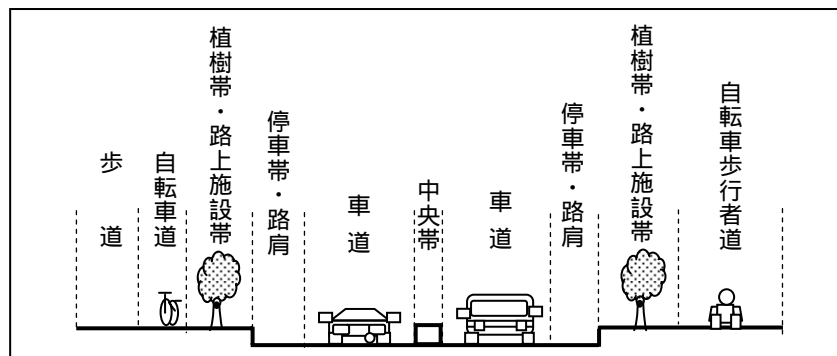
(延焼防止率)



出典 : 国土交通省資料

必要最低幅員の基準

<基本的な都市計画道路の幅員構成>



<必要最低幅員の基準>

(1) 車道

- ・1車線あたりの幅員は最低 3.0mとする。
ただし、主要幹線街路については 3.25mとする。

(2) 停車帯等

- ・商業系の用途地域内では、最低 1.5mの停車帯を確保する。
ただし、4車線の路線においては 0.5mの路肩も認めることとする。
- ・商業系の用途地域以外では最低 0.5mの路肩を確保する。
ただし、バス路線においては最低 0.75m〔バスが停車しているとき、自動車2台がすれ違うことができる〕とする。

(3) 中央帯

- ・4車線以上の道路には最低 1.0mの中央帯を確保する。

(4) 歩道

- ・最低 2.0mの自転車歩行者道〔車いす2台がすれ違うことができる〕を確保するものとする。
ただし、避難路、通学路、高齢化率の高い地域、公共施設、大学などの主要施設に近接している場合は最低 2.25m〔歩行者3人がすれ違うことができる〕とし、商業系の用途地域内で歩行者交通量の多い(1,000人/12時間以上)場合は最低 3.0m〔歩行者4人がすれ違うことができる〕とする。
- ・また、自転車交通量の多い(1,000台/12時間以上)場合には、最低 2.0mの歩道と 1.5mの自転車道〔道路構造令の特例〕を確保する。
ただし、歩道については、上述の ~ に該当する場合は最低 2.25mとし、商業系の用途地域内で歩行者交通量の多い(1,000人/12時間以上)場合は最低 3.0mとする。

(5) 植樹帯等

- ・住居系の用途地域内の道路では最低 0.8mの植樹帯(名古屋市の道路緑化基準)を確保する。
- ・それ以外の道路では 0.5mの路上施設帯を確保する。