

## 第4章 緊急輸送道路の機能確保の方針

- 1 緊急輸送道路について
  - (1) 東京都地域防災計画に定める緊急輸送ネットワークの緊急輸送道路
  - (2) 特定緊急輸送道路等
- 2 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の状況と課題
- 3 緊急輸送道路の機能確保の目標と主な取組
  - (1) 緊急輸送道路の機能確保の目標
  - (2) 主な取組
- 4 緊急輸送道路の機能確保の方針
  - (1) 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化
  - (2) 緊急輸送道路の拡幅整備
  - (3) 無電柱化の推進

## 1 緊急輸送道路について

### (1) 東京都地域防災計画に定める緊急輸送ネットワークの緊急輸送道路

東京都地域防災計画に定める緊急輸送ネットワークの緊急輸送道路<sup>60</sup>は、約2,090kmで、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点（指定拠点）とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路です。

また、震災時に果たすべき機能に応じて、第一次、第二次、第三次に分類しています。

表4-1 地域防災計画に定める緊急輸送ネットワークの緊急輸送道路

緊急輸送道路の分類	
第一次緊急輸送道路	応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、輸送路管理機関及び重要港湾、空港等を連絡する路線
第二次緊急輸送道路	第一次緊急輸送路と放送機関、自衛隊や警察・消防・医療機関等の主要初動対応機関、ライフライン機関、ヘリコプター災害時臨時離着陸場候補地等を連絡する路線
第三次緊急輸送道路	トラックターミナルや駅等の広域輸送拠点、備蓄倉庫と区市町村の地域内輸送拠点等を連絡する路線

<sup>60</sup> 緊急輸送道路：東京都地域防災計画に定める、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路並びにこれらの道路と知事が指定する拠点(指定拠点)とを連絡し、又は指定拠点を相互に連絡する道路

## 1 緊急輸送道路について

### (2) 特定緊急輸送道路等

緊急輸送道路のうち、東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例に基づき、特に沿道建築物の耐震化を図る必要がある緊急輸送道路を「特定緊急輸送道路<sup>61</sup>」として指定するとともに、建築物の耐震改修の促進に関する法律（以下「耐震改修促進法」という。）第5条第3項第2号に基づく耐震診断を義務付ける道路（建築物集合地域通過道路等）としても併せて指定しています。



図4-1 特定緊急輸送道路・一般緊急輸送道路

特定緊急輸送道路以外の緊急輸送道路（一般緊急輸送道路<sup>62</sup>）については、東京都耐震改修促進計画において、耐震改修促進法第5条第3項第3号の地震発生時に閉塞を防ぐべき道路に位置付けています。

また、東京都耐震改修促進計画において耐震化に関する基本的な考え方、耐震化の促進施策を示し、耐震化を重点的に促進しています。

61 特定緊急輸送道路：東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例（平成23年東京都条例第36号）第7条に基づき、緊急輸送道路のうち特に沿道建築物の耐震化を図る必要がある道路として指定した道路

62 一般緊急輸送道路：東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例第2条第1号に基づく緊急輸送道路のうち特定緊急輸送道路以外のもの

## 2 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の状況と課題

### 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の状況と課題

震災時の救急・救命活動や緊急支援物資の輸送等を担う緊急輸送道路のうち、特に沿道建築物の耐震化を図る必要がある特定緊急輸送道路の沿道では、地震による倒壊で道路閉塞を起こすおそれのある建築物が約2,200棟（2022（令和4）年12月末時点）存在します。

2011（平成23）年3月に東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例を制定し、特定緊急輸送道路沿道建築物の所有者に対して耐震診断を義務付けるなど、沿道建築物の耐震化について重点的かつ集中的に取り組んできました。

震災時における緊急輸送道路の機能を確保できるよう、東京都耐震改修促進計画に基づき、引き続き、重点的かつ集中的に耐震化を促進する必要があります。

表4-2 緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化の現状

建築物の種類	総数※	耐震性を満たす建築物	耐震化率
特定緊急輸送道路沿道の建築物 2022（令和4）年12月末時点	18,276棟	16,035棟	87.7%
一般緊急輸送道路沿道の建築物 2022（令和4）年6月末時点の推計値	25,066棟	21,120棟	84.3%

※ 特定緊急輸送道路又は一般緊急輸送道路に敷地が接しており、所定の高さを超える建築物

# 3 緊急輸送道路の機能確保の目標と主な取組

### (1) 緊急輸送道路の機能確保の目標

震災時における救急・救命活動や緊急支援物資の輸送などの大動脈となる緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を促進し、広域的な道路ネットワークを確保します。

### (2) 主な取組

- 東京都耐震改修促進計画に基づき、震災時における救急・救命活動や緊急支援物資の輸送などの大動脈となる緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を促進していきます。
- 拡幅整備が必要な緊急輸送道路について、整備を推進します。
- 東京都無電柱化計画に基づき、都市防災機能の強化に寄与する路線について無電柱化を推進します。

# 4 緊急輸送道路の機能確保の方針

### (1) 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化

緊急輸送道路沿道建築物の倒壊による道路閉塞を防ぐことは、震災時における緊急輸送道路の機能を確保するため不可欠です。このため、東京都耐震改修促進計画に基づき、区市町村等と連携しながら、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を促進していきます。

### (2) 緊急輸送道路の拡幅整備

十分な幅員で整備されていない道路では、地震による建築物等の倒壊により緊急車両の通行や救急・救命活動、緊急支援物資の輸送などが困難になります。このため、緊急輸送道路として指定されている道路の拡幅整備を推進していきます。

### (3) 無電柱化の推進

災害時には電柱の倒壊による道路閉塞や電線の切断等により、避難や救急・救命活動及び緊急支援物資の輸送に支障が生じるとともに、電力・通信サービスの安定供給も妨げられることが予想されます。このため、東京都無電柱化計画に基づき、「都市防災機能の強化」に寄与する路線を選定し、優先的に無電柱化を進めることにより安全・安心な都市の実現を図っていきます。

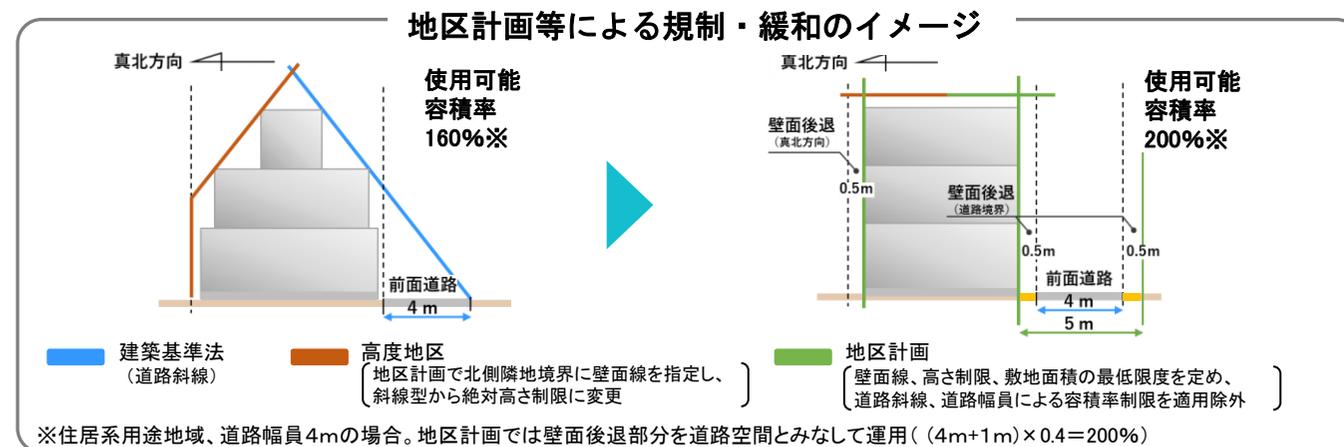


## 木密地域における地区計画等の活用事例

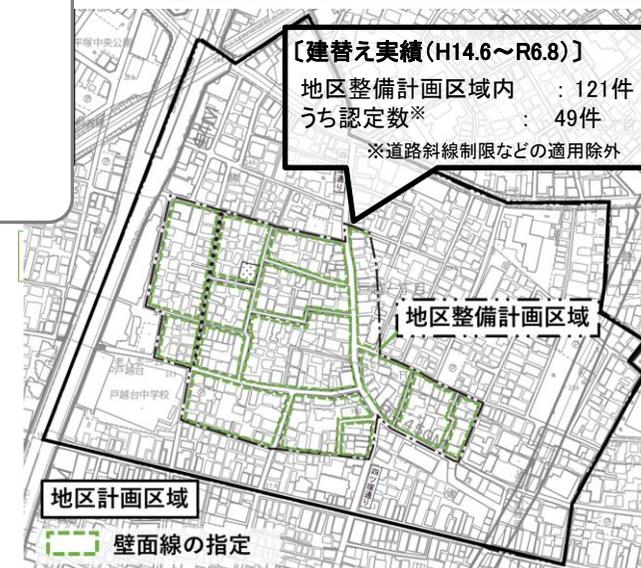
### ■ 戸越一丁目地区（品川区） — 街並み誘導型地区計画・高度地区の変更（2002（平成14）年6月決定） —

戸越一丁目地区（品川区）は、1993（平成5）年から住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）により、公園整備や道路拡幅を進めてきましたが、細街路や狭小敷地が数多く存在し、建築基準法の制約等から従前の床面積の確保が難しく建替えが停滞していました。

このため、2002（平成14）年に、街並み誘導型地区計画の導入、高度地区の変更を行い、壁面後退等により良好な住環境を確保した上で、建築物の形態規制（道路斜線制限、前面道路幅員による容積率低減など）を緩和することとしました。これにより、建替えが促進され、細街路の整備が進んでいます。更に、2005（平成17）年には新たな防火規制を導入し、建替えに併せた不燃化も促進しています。



（細街路沿いでの壁面後退事例）



#### 【地区計画の概要】

位置：品川区戸越一丁目及び大崎四丁目  
 面積：約15.0ha(地区整備計画区域約4.1ha)  
 (主な制限)

敷地面積の最低限度：60㎡

壁面位置の制限：道路境界 0.5m

隣地境界（真北方向）0.5m

工作物の設置の制限：壁面後退区域での工作物の設置を禁止

高さの最高限度：10m、12m

#### 【高度地区の変更】

第二種高度地区  
 → 絶対高さ(10m、12m)

#### 【事業・その他】

- ・住宅市街地総合整備事業(1993(平成5)年～)
- ・新たな防火規制(2005(平成17)年～)

戸越一丁目地区地区計画図書：[https://www.city.shinagawa.tokyo.jp/ct/pdf/hpg000019087\\_46.pdf](https://www.city.shinagawa.tokyo.jp/ct/pdf/hpg000019087_46.pdf)