

第3章 延焼遮断帯形成の方針

- 1 延焼遮断帯の形成状況と課題
 - (1) 延焼遮断帯の形成状況と課題
 - (2) 特定整備路線の整備状況と課題
- 2 延焼遮断帯形成の目標と主な取組
 - (1) 延焼遮断帯形成の目標
 - (2) 主な取組
- 3 延焼遮断帯形成の方針
 - (1) 都市計画道路の整備
 - (2) 特定整備路線の整備
 - (3) 道路整備に併せた防火地域等の指定、都市防災不燃化促進事業の導入
 - (4) 延焼遮断帯等の沿道におけるまちづくり
 - (5) 延焼遮断帯沿道建築物の耐震化の促進
- 4 延焼遮断帯形成のイメージ

1 延焼遮断帯の形成状況と課題

(1) 延焼遮断帯の形成状況と課題

都は、これまでも本計画に基づき、延焼遮断帯⁴⁹の軸となる都市計画道路等の整備や、沿道建築物の不燃化等に取り組んできました。その結果、広域的な観点から都市の防災上の骨格的なネットワークを形成する骨格防災軸の2021（令和3）年における形成率は97%、全体の形成率は2006（平成18）年から2021（令和3）年までの間で62%から70%に8ポイント増加しています。

また、整備地域内における延焼遮断帯の形成率は、2021（令和3）年で69%となっており、2006（平成18）年の58%と比較すると、15年間で11ポイントの増加になっています。

更なる延焼遮断帯の形成のため、引き続き、都市計画道路の整備・沿道建築物の不燃化の促進が必要です。

49 延焼遮断帯：地震に伴う市街地火災の延焼を阻止する機能を果たす道路、河川、鉄道、公園等の都市施設及びこれらと近接する耐火建築物等により構成される帯状の不燃空間。震災時の避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどの機能も担う。

50 11重点整備地域：2010（平成22）年改定の防災都市づくり推進計画で指定された重点整備地域

表3-1 延焼遮断帯の形成状況

区分	延長 (km)	形成済 (km)	形成率				増加ポイント 2006 (平成18)年 ～ 2021 (令和3)年
			2006 (平成18) 年	2011 (平成23) 年	2016 (平成28) 年	2021 (令和3) 年	
骨格防災軸	560	544	93%	95%	96%	97%	4 P
河川を除く	424	408	92%	94%	95%	96%	4 P
河川・高速道路を除く	374	359	91%	93%	94%	96%	5 P
主要延焼遮断帯	310	218	61%	64%	67%	70%	9 P
一般延焼遮断帯	788	394	42%	48%	48%	50%	8 P
延焼遮断帯全体	1,659	1,156	62%	66%	67%	70%	8 P

区分	延長 (km)	形成済 (km)	形成率				増加ポイント 2006 (平成18)年 ～ 2021 (令和3)年
			2006 (平成18) 年	2011 (平成23) 年	2016 (平成28) 年	2021 (令和3) 年	
整備地域	287	197	58%	62%	65%	69%	11 P
11重点整備地域⁵⁰	94	62	53%	56%	62%	67%	14 P

※ 2006(平成18)年及び2011(平成23)年については一般的な交差点間の距離を基にした約800m間隔、2016(平成28)年及び2021(令和3)年については延焼遮断帯の形成状況をより詳細に把握するため、約100mを判定単位として算出

※ 2006(平成18)年の延焼遮断帯の形成率は、2006(平成18)年土地利用現況調査（区部）及び2007(平成19)年土地利用現況調査（多摩）による沿道の不燃化率、東京都都市計画地理情報システム都市計画道路現況（2006(平成18)年調査）による道路の形成状況から算出

※ 2011(平成23)年の延焼遮断帯の形成率は、2011(平成23)年土地利用現況調査（区部）及び2012(平成24)年土地利用現況調査（多摩）による沿道の不燃化率並びに2015(平成27)年3月時点の都市計画道路の整備状況から算出

※ 2016(平成28)年の延焼遮断帯の形成率は、2016(平成28)年土地利用現況調査（区部）及び2017(平成29)年土地利用現況調査（多摩）による沿道の不燃化率並びに2015(平成27)年3月時点の都市計画道路の整備状況から算出

※ 2021(令和3)年の延焼遮断帯の形成率は、2021(令和3)年土地利用現況調査（区部）及び2022(令和4)年土地利用現況調査（多摩）による沿道の不燃化率並びに2022(令和4)年3月時点の都市計画道路の整備状況から算出

※ 端数処理の関係で合計等が一致しない場合がある。

1 延焼遮断帯の形成状況と課題

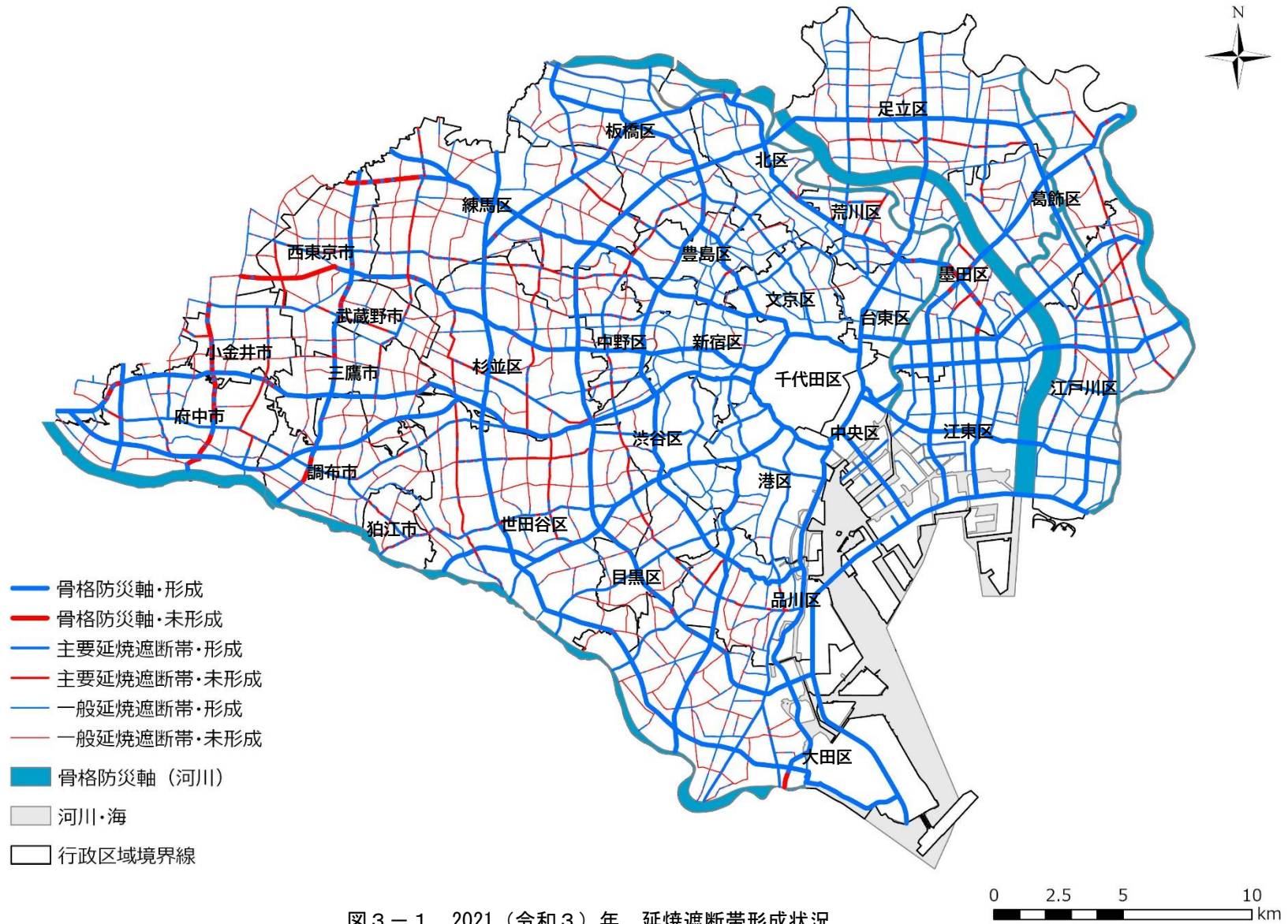


図3-1 2021（令和3）年 延焼遮断帯形成状況

1 延焼遮断帯の形成状況と課題

(2) 特定整備路線の整備状況と課題

都は、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、市街地の延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路となるなど、地域の防災性向上に大きな効果が見込まれる都市計画道路を、「特定整備路線」として2012（平成24）年度に選定しました。

その後、2014（平成26）年度までに全28区間、延長約25kmの事業に着手し、2021（令和3）年3月には補助第136号線（関原・梅田）、2022（令和4）年10月には補助第26号線（三宿）、2025（令和7）年11月には補助第46号線（目黒本町）で交通開放を行いました。また、事業の途中段階においても暫定的な避難路や緊急車両用の仮設通行路を整備するなど、事業効果の早期発現を図ってきました。

事業に必要となる用地の取得に当たっては、民間事業者のノウハウを活用した相談窓口を設置するなど関係権利者に丁寧な対応を行い、2025（令和7）年3月時点で70%の用地を取得しています。

事業は着実に進捗してきているものの、権利者の移転に係る合意形成等の課題があります。



図3-2 交通開放後の特定整備路線
補助第26号線（三宿）



図3-3 緊急車両の仮設通行路
補助第29号線（戸越）

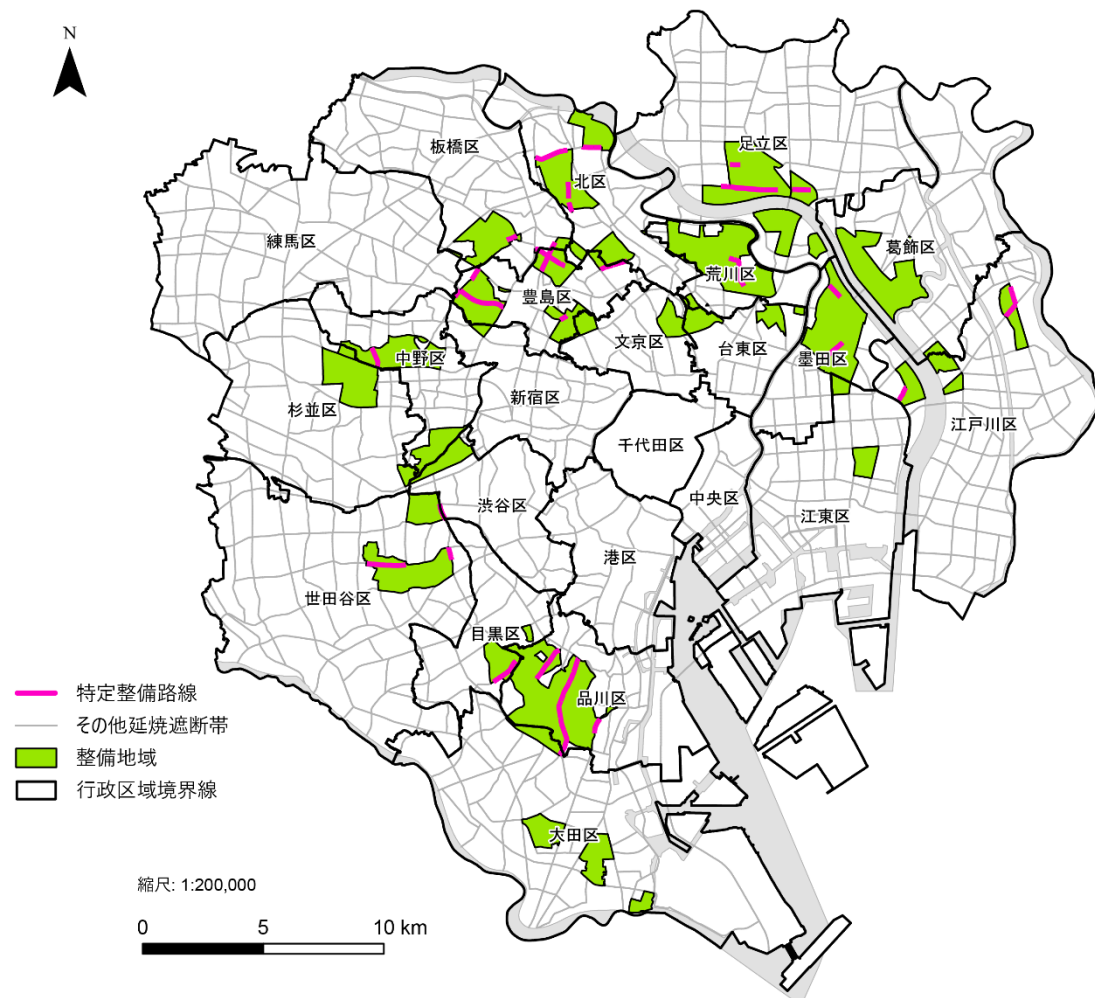


図3-4 整備地域及び特定整備路線位置図

2 延焼遮断帯形成の目標と主な取組

(1) 延焼遮断帯形成の目標

延焼遮断帯の整備目標は、都市計画道路の整備状況、沿道建築物の不燃化の進捗状況を踏まえて、次のとおり設定します。

- 都市計画道路の骨格防災軸の形成率⁵¹（河川を除く）は、2035（令和17）年度までに99%を目指し、特に区部については、早期の完成を目指します。
- 整備地域内の延焼遮断帯の形成率は、2035（令和17）年度までに80%を目指します。
- 特定整備路線については、2030（令和12）年度までに全線整備を目指します。

(2) 主な取組

- 延焼遮断帯の軸となる都市計画道路の整備を推進します。
- 特定整備路線については、生活再建支援等により用地取得を進めるとともに、用地が確保できた箇所から順次工事を実施し、整備を推進します。
- 道路整備に併せて、防火地域⁵²等の指定や都市防災不燃化促進事業⁵³の導入などにより、沿道建築物の不燃化・耐震化を促進します。
- 地区計画⁵⁴や市街地再開発事業⁵⁵など様々なまちづくりの手法を活用し、地域の防災性の向上と良質な市街地の形成を図りながら沿道のまちづくりを推進します。

51 骨格防災軸の形成率の目標値は、河川を除く都市計画道路を軸とした骨格防災軸が対象

52 防火地域：都市計画法に基づく地域地区の一種。主として商業地など、建築物の密集している市街地において、建築物の構造を制限することによって不燃化を図り、市街地における火災の危険を排除するために指定される。

53 都市防災不燃化促進事業：避難路の周辺等に不燃空間を形成し、広域的な観点から都市の防災上の骨格的ネットワークを形成することにより、大規模な市街地火災によるふく射熱から避難者の安全を確保するとともに、延焼を阻止するために、耐火建築物等の建築又は建築物の除却を行うものに対し、当該建築物の建築、除却等に要する費用の一部を助成する事業

54 地区計画：P.73参照

55 市街地再開発事業：P.74参照

3 延焼遮断帯形成の方針

延焼遮断帯の形成に当たっては、特定整備路線などの都市計画道路を中心に整備を進めるとともに、防火地域等の指定や都市防災不燃化促進事業、不燃化特区制度などによる沿道建築物の不燃化の促進など、重層的に施策を実施していきます。

また、延焼遮断帯の形成においては、道路整備に併せて、沿道のまちづくりも適切に行っていきます。

整備地域内の延焼遮断帯については、整備プログラムにおいて、具体的な整備路線を示します。

延焼遮断帯の形成に当たっては、次に示す(1)～(5)の取組などを区市と連携して重層的に実施することにより、整備を着実に推進するとともに適切な土地利用を誘導します。

(1) 都市計画道路の整備

延焼遮断帯を形成するためには、軸となる都市計画道路の整備が不可欠です。このため、都と区市が連携して現在事業中の都市計画道路及び防災性の向上に寄与する都市計画道路の整備を着実に進めます。

整備前



整備後



図3-5 一般延焼遮断帯の整備例
(補助第46号線 品川区小山台1丁目付近)

3 延焼遮断帯形成の方針

(2) 特定整備路線の整備

特定整備路線の整備に当たっては、相談窓口の設置に加え、相談窓口への来所が困難な方（高齢者等）を対象とした訪問型の生活再建支援や公的住宅等を活用した移転先の確保など、引き続き、関係権利者の生活再建をきめ細かに支援することで、丁寧な対応をしながら用地取得を進めるとともに、用地が確保できた箇所から順次工事を実施し、整備を推進します。

また、整備を推進している段階においても、道路空間の確保（用地取得により更地化された空間等）による延焼遮断機能の向上や、緊急車両用の仮設通路等の整備による避難、救助・救援活動の円滑化など、着実に地域の防災性向上を図っていきます。

あわせて、不燃化特区制度の取組などによる市街地の不燃化も一体的に進めることで、より高い施策効果の発現を目指します。

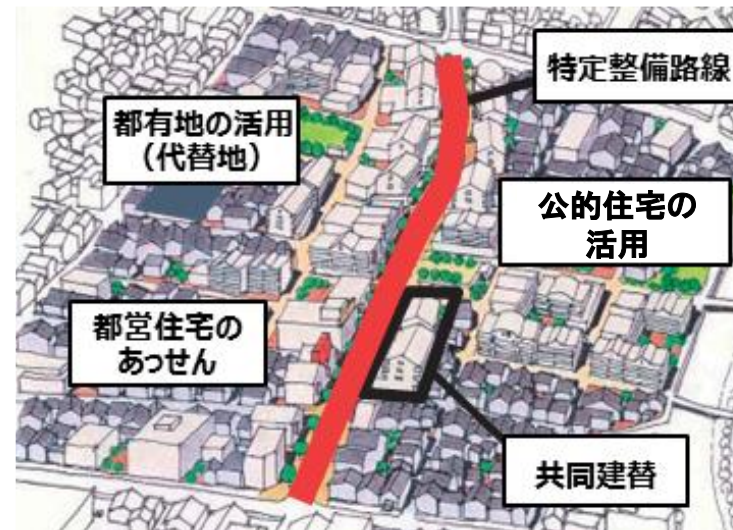


図3-6 移転先確保等の取組

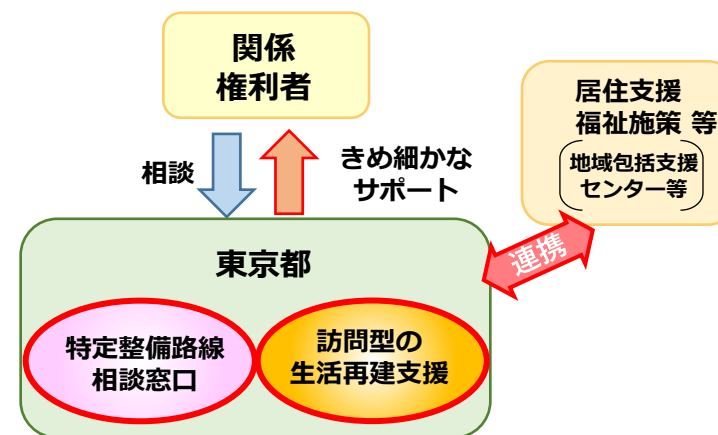


図3-7 生活再建支援の取組

3 延焼遮断帯形成の方針

(3) 道路整備に併せた防火地域等の指定、都市防災不燃化促進事業の導入

道路整備に際しては、一体的に防火地域等の指定や都市防災不燃化促進事業の導入を図るとともに、地域の特性に応じて、道路沿道にふさわしい土地利用を促進する用途地域や容積率の見直し、建築物の一定の高さを誘導する高度地区等の見直しなどを、区市と連携して適切に進めることによって延焼遮断帯の形成を促進します。

なお、延焼遮断帯に位置付けられていないものの、延焼遮断効果や避難路・緊急車両等の通行路となるなど地域の防災性向上に大きな効果を発揮する都市計画道路の沿道についても、延焼遮断帯と同様に道路整備に合わせ用途地域や容積率の見直しや都市防災不燃化促進事業の導入等を行い、沿道建築物の不燃化を促進していきます。

(4) 延焼遮断帯等の沿道におけるまちづくり

都市計画道路を整備する場合は、延焼遮断帯の形成に併せて、沿道の街並みにも配慮し、地元区及び関係住民と連携しながら地区計画や市街地再開発事業など様々なまちづくり手法を活用し、地域の防災性の向上と良質な市街地の形成を図りながら沿道のまちづくりを推進していく必要があります。

沿道のまちづくりにおいては、統一感のある街並みの形成を誘導するとともに、地域の生活環境の向上に資するよう、その整備に併せて緑化の推進や無電柱化、段差の改善など、ユニバーサルデザイン⁵⁶に配慮し、安全・快適で緑豊かな歩行空間を確保します。

特に、まちづくりの機運が高まっているような地域に、都が道路を整備する場合は、必要に応じて沿道一体整備事業⁵⁷や地域と連携した延焼遮断帯形成事業⁵⁸を導入し、沿道の建築物の不燃化や共同化とともに合理的な土地利用を促進し、道路整備の推進を図ります。

56 ユニバーサルデザイン：年齢、性別、国籍、個人の能力にかかわらず、企画段階からできるだけ多くの人が利用可能なように、利用者本位及び人間本位の考え方に立って検討及び整備することであり、その対象は、都市施設にとどまらず、教育や文化、情報提供等に至るまで多岐にわたる。

57 沿道一体整備事業：骨格となる都市計画道路の整備を行い、これに併せて、都と区とが連携して、民間活力を誘導しつつ地域住民の意向を反映した沿道でのまちづくりを同時に進め、沿道の効率的な土地利用を促進する手法。特に木造住宅密集地域においては、道路整備と連携した建築物の共同化などによる沿道の不燃化により、延焼遮断帯の形成を図る。

58 地域と連携した延焼遮断帯形成事業：「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針における特定整備路線に位置付けられた都市計画道路のうち、沿道のまちづくりの機運の高い区間について、都市計画手法を活用して道路整備を行い、延焼遮断帯の形成を図る事業

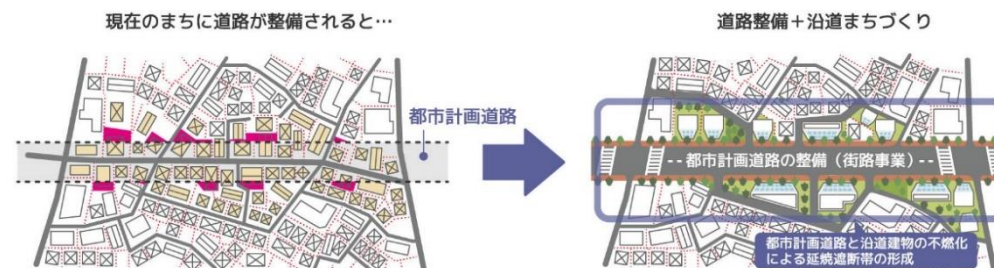


図3-8 「道路整備と一体的に進める沿道まちづくり」事業のイメージ

3 延焼遮断帯形成の方針

(5) 延焼遮断帯沿道建築物の耐震化の促進

延焼遮断帯となる道路の沿道に位置し、倒壊により安全な避難や救援活動の支障となる建築物については、不燃化の促進に加え、耐震化を促進します。

特に、延焼遮断帯のうち緊急輸送道路⁵⁹に指定されている道路沿道において、道路閉塞を起こすおそれのある建築物については、緊急輸送道路の機能確保の方針に即して、重点的な耐震化の促進を図ります。

59 緊急輸送道路：P.53参照

4 延焼遮断帯形成のイメージ



図3-9 延焼遮断帯の整備のイメージ