

東京都防災都市づくり推進計画検討委員会

令和元年度（第2回）

日時：令和2年2月26日（水）午後1時30分から午後3時まで

場所：都庁第二本庁舎 31階特別会議室 21

1 開会

2 委員紹介

3 議題

- (1) 防災都市づくり推進計画の改定のポイントについて
- (2) 防災都市づくり推進計画基本方針の改定案に対する都民等からの意見への対応について
- (3) (2)を踏まえた基本方針公表版について
- (4) 今後のスケジュールについて

資料1-1 東京都防災都市づくり推進計画検討委員会委員名簿

資料1-2 東京都防災都市づくり推進計画検討委員会座席表

資料2-1 東京都防災都市づくり推進計画検討委員会設置要綱

資料2-2 東京都防災都市づくり推進計画検討委員会運営規程

資料3 防災都市づくり推進計画の改定のポイント

資料4 都民等からの意見への対応案について

資料5-1 防災都市づくり推進計画基本方針 新旧対照表

資料5-2 防災都市づくり推進計画基本方針（公表版）

資料6 今後のスケジュール

東京都防災都市づくり推進計画検討委員会委員名簿

東京都防災都市づくり推進計画検討委員会

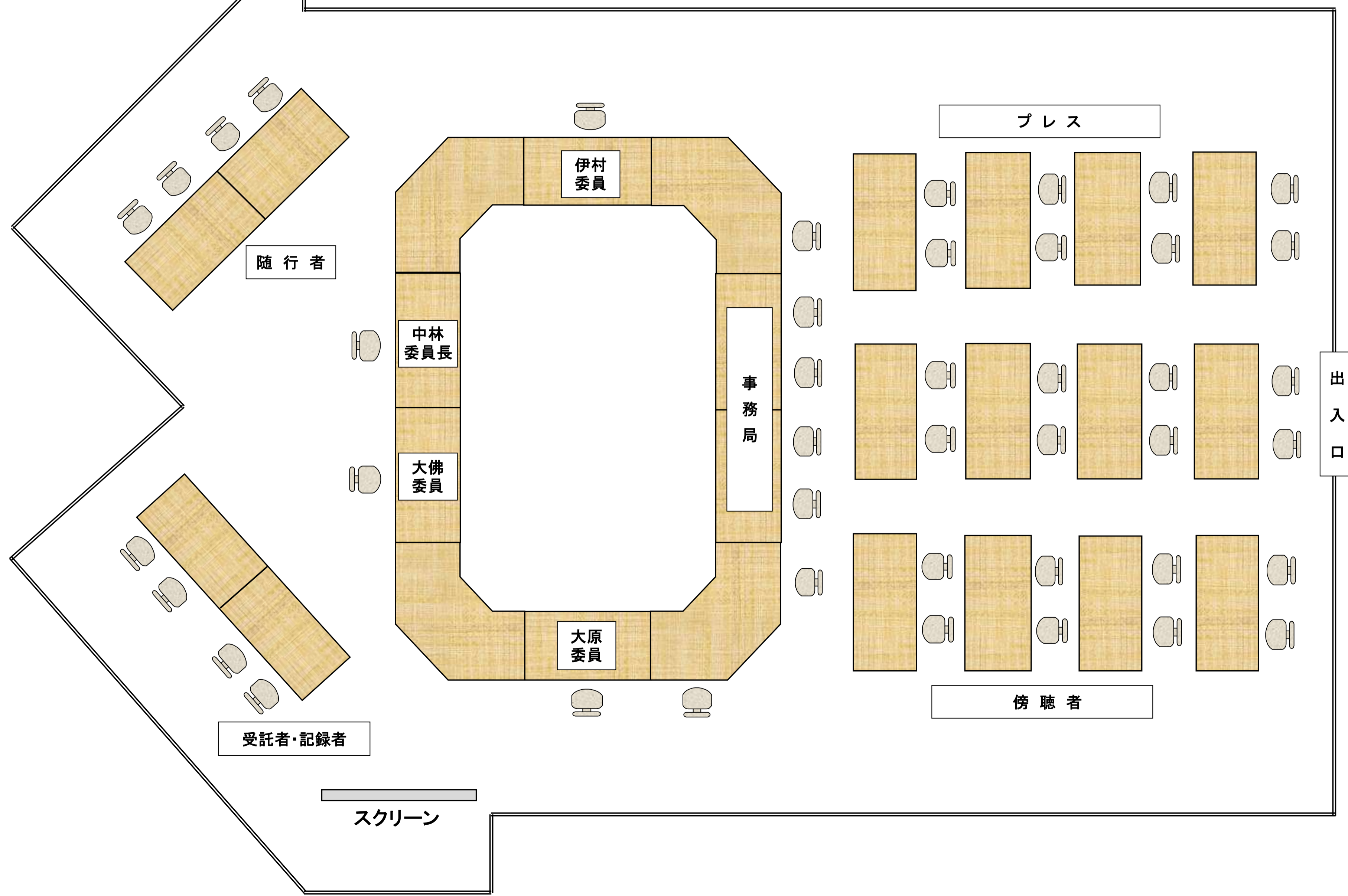
	氏 名	現 職
委員長	なか ばやし いつ き 樹	首都大学東京 名誉教授
委員	い むら のり こ 子	武蔵野大学 工学部建築デザイン学科 教授
	おお はら み ほ 保	国立研究開発法人 土木研究所 水災害・リスクマネジメント国際センター 主任研究員
	おさ らぎ とし ひろ 泰	東京工業大学 環境・社会理工学院 教授
	か とう たか あき 明	東京大学 生産技術研究所 教授

令和元年度 事務局

東京都都市整備局 市街地整備部 防災都市づくり課

東京都防災都市づくり推進計画検討委員会座席表

資料1-2



東京都防災都市づくり推進計画検討委員会設置要綱

制定 平成 30 年 3 月 20 日 29 都市整防第 602 号

(設置及び目的)

第 1 条 東京都震災対策条例（平成 12 年東京都条例第 202 号）第 13 条第 1 項に規定する防災都市づくりに関する計画（以下「計画」という。）の検討するに当たり、学識経験者の専門的意見を反映させるため、防災都市づくり推進計画検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 委員会の所掌事項は次のとおりとする。

- (1) 計画に係る防災都市づくりの諸施策の検討・調査に関すること
- (2) 計画の策定に係る方針に関すること
- (3) その他必要と認める事項

(構成等)

第 3 条 委員会は、学識経験者である委員をもって構成する。

2 委員会には、委員長を置き、委員の互選により選出するものとする。

(会議)

第 4 条 委員長は、必要に応じて委員会を招集し、会議を主宰する。

- 2 会議及び議事録は、原則公開とする。ただし、委員長が必要と認める場合は、非公開とすることができる。
- 3 委員長は、必要がある時は、関係者の出席を求め、その意見を聞くことができる。
- 4 委員会の定足数は、委員総数の過半数とする。

(専門部会)

第 5 条 委員会に、第 2 条に掲げる事項について詳細に検討をするため、専門部会を置くことができる。

- 2 専門部会は、学識経験者をもって構成する。
- 3 専門部会には、専門部会長を置き、専門委員の互選により選出するものとする。
- 4 専門部会は、専門部会長が招集する。
- 5 専門部会長は、専門の事項を調査するため必要があるときは、専門部会に専門委員を置くことができる。
- 6 専門委員の任期は、専門事項の調査に必要な期間とする。
- 7 会議及び議事録は、原則公開とする。ただし、専門部会長が必要と認める場合は、非公開とすることができる。
- 8 専門部会長は、必要がある時は、関係者の出席を求め、その意見を聞くことができる。

(調整会議)

第 6 条 各専門部会間において調整を要する事項その他必要な事項を検討するため調整会議を置くことができる。

- 2 調整会議は、委員長及び委員が指名する者で構成する。
- 3 調整会議は、委員長が招集し、主宰する。

(庶務)

第7条 委員会の運営のための庶務は、都市整備局市街地整備部防災都市づくり課において処理する。

(その他)

第8条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は委員長が定める。

附 則

この要綱は、平成30年3月20日から施行する。

東京都防災都市づくり推進計画検討委員会運営規程

制定 平成 30 年 5 月 30 日 30 都市整防第 206 号

(趣旨)

第 1 条 この規程は、東京都防災都市づくり推進計画検討委員会設置要綱（平成 30 年 3 月 20 日 29 都市整防第 602 号。以下「設置要綱」という。）第 8 条の規定に基づき、防災都市づくり推進計画検討委員会（以下「委員会」という。）の運営について必要な事項を定めるものとする。

(適用範囲)

第 2 条 この規程は、設置要綱における「委員会」及び設置要綱第 5 条の規定に基づく「専門部会」に適用するものとする。

(招集の通知)

第 3 条 委員長又は専門部会長は、設置要綱第 4 条の規定に基づき委員に招集の通知を発する。

2 委員は、招集の通知を受けた場合において、出席できないときは、あらかじめ、その旨を委員長又は専門部会長に申し出なければならない。

(会議の公開)

第 4 条 設置要綱に基づき開催される委員会及び専門部会は傍聴希望者に対して公開するが、委員長又は専門部会長が必要と認める場合は、非公開とすることができる。

(傍聴人等が守るべき事項)

第 5 条 傍聴人は静粛を旨とし、次の各号を守らなければならない。

- 一 委員会又は専門部会における発言に対し、拍手その他の方法により賛否を表明する等発言を妨害しないこと
 - 二 みだりに席を離れ又は談笑する等の方法により委員会又は専門部会の秩序を乱し、又妨害をしないこと
- 2 傍聴人が委員長又は専門部会長の指示に従わない場合は、委員長は退場を命じることができる。
- 3 傍聴人は、委員会又は専門部会の会場において写真等を撮影し、又は録音をしてはならない。ただし、あらかじめ委員長又は専門部会長の許可を得た場合は、この限りでない。
- 4 前 3 項の規定は、設置要綱第 4 条第 3 項の規定に基づき出席した関係者について、準用する。

(会議及び議事録等の取扱い)

第 6 条 設置要綱第 4 条第 2 項及び第 5 条第 7 項に基づき、会議、議事録及び資料は公開する。ただし、審議において、東京都情報公開条例（平成 11 年東京都条例第 5 号）第 7 条に規定する非開示情報を取り扱う場合で、委員長又は専門部会長が公開を不相当と認めるときは、この限りではない。

「防災都市づくり推進計画」の基本方針の改定について

1 経緯・背景

- 東京都は、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、防災都市づくり推進計画を1996（平成8）年に策定し、その後、3度の改定（2004（平成16）年、2010（平成22）年、2016（平成28）年）を行い、市街地の防災性の向上に取り組んできた。
- 東日本大震災の発生を踏まえ、2012（平成24）年からは「木密地域不燃化10年プロジェクト」を立ち上げ、重点的・集中的な取組を実施してきた。
- これまでの取組の成果や課題に加え、新たな視点も踏まえた効果的な施策を展開するため、本計画を改定する。

2 計画の構成

本計画は、「基本方針」と「整備プログラム」で構成

- 基本方針（計画期間：10年間）
 - ・ 目標設定や地域の指定等を行うとともに、整備方針や計画の推進体制などを規定
- 整備プログラム（計画期間：5年間）
 - ・ 基本方針に基づき定める具体的な整備計画などを規定

3 改定のスケジュール

- ① 令和元年度に、「基本方針」を定め、公表
- ② その後、基本方針に基づき「整備プログラム」を取りまとめ、「防災都市づくり推進計画」を改定

令和2年1月	防災都市づくり推進計画の基本方針 案の公表 パブリックコメントの実施
令和2年3月	防災都市づくり推進計画の基本方針の公表
令和2年度中	整備プログラムの取りまとめ
令和2年度末	防災都市づくり推進計画の改定

防災都市づくり推進計画の基本方針 改定案 概要

1 基本方針の概要

- 特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、10年間の重点的・集中的な取組として実施してきた、不燃化特区制度の活用や特定整備路線の整備について、取組を5年間延長し、引き続き、整備地域の不燃化を強力に推進
- 木造住宅密集地域においては、敷地の細分化防止や建築物の不燃化を図っていくとともに、農地を有し、将来の宅地化も想定される地域について、必要に応じ、防災性の維持・向上を図り、安全で良好な住環境を形成
- さらに、木造住宅密集地域等の改善に併せて、地域の特性に応じた創意工夫による魅力的な街並みの住宅市街地への再生を促進

2 計画期間

- 2021（令和3）年度から2030（令和12）年度まで（10年間）

3 目標

- 現行計画の目標への達成見込みは、地域の状況によって差があることから、地域ごとの状況や課題を踏まえ、それぞれの地域で効果を上げていくための目標を設定

（1）延焼遮断帯の形成

	目標 (2030年度)	現状 (2017年度)
整備地域内の延焼遮断帯の形成率	75%	65%
特定整備路線	全線整備 (2025年度)	—

（2）市街地の整備

	目標		現状 (2016年度)
	(2025年度)	(2030年度)	
整備地域全28地域のうち 不燃領域率70%以上の地域数	半数以上	全地域	4地域
重点整備地域の不燃領域率 (不燃化特区53地区)	全地域70%を目指し つつ、各地域で 10ポイント以上向上※	—	重点整備地域全体の 不燃領域率56%

※最新の調査結果である2016年度からの上昇分

4 主な施策

(1) 木造住宅密集地域

震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域

- ・ 約 13,000ha（現行計画（2016年））から約 8,600ha（今回（2019年））に減少

【整備方針】市街地状況に応じた規制・誘導等により、安全で良好な住環境を形成

- ・ 地区計画又は用途地域による敷地面積の最低限度の設定や市街地状況に応じた防火規制等の指定による敷地の細分化防止や建築物の不燃化の促進

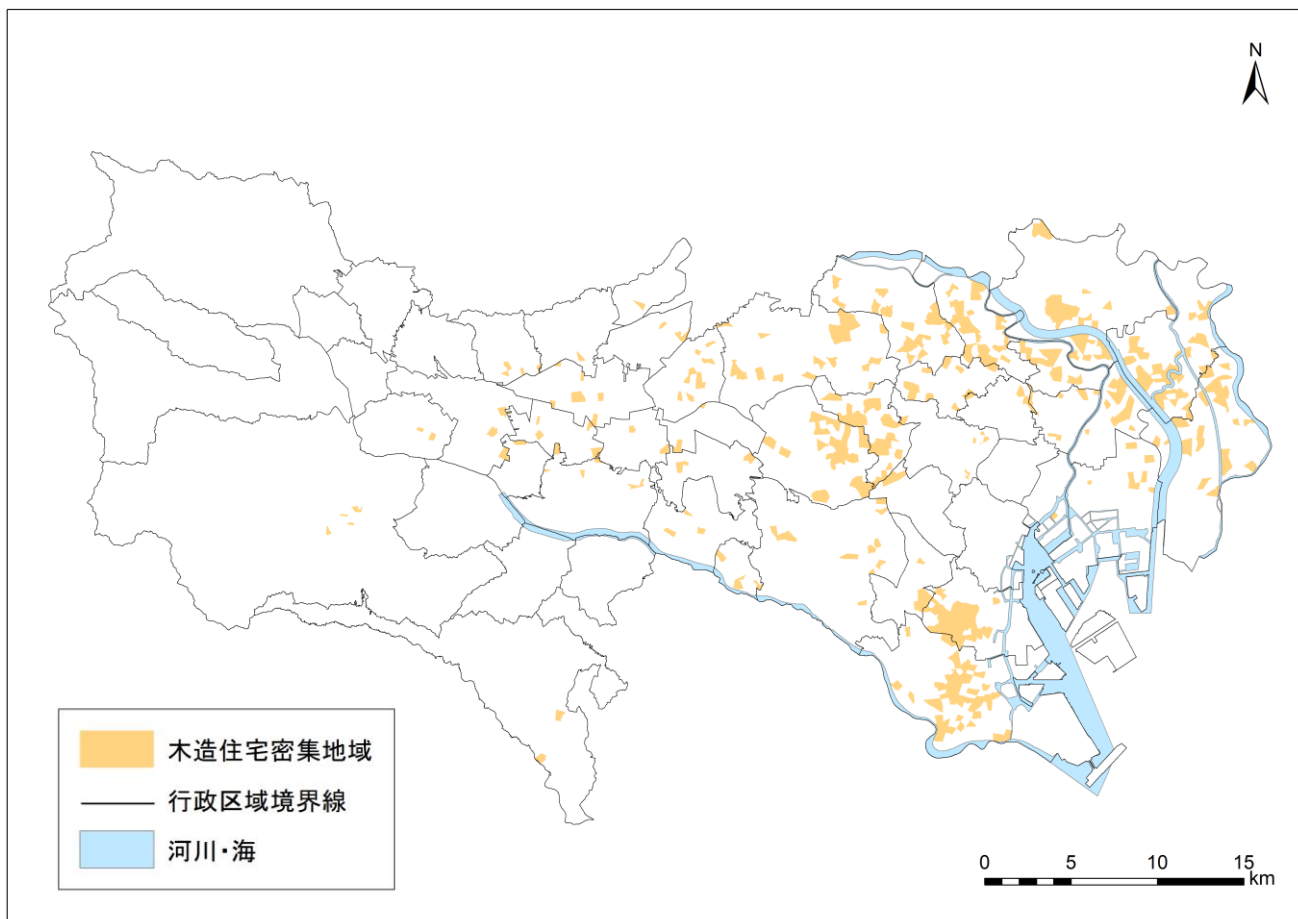


図1 木造住宅密集地域

(2) 整備地域

地域危険度が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に特に甚大な被害が想定される地域

- ・ 約 6,900ha（現行計画（2016年））から約 6,500ha（今回（2019年））に減少

【整備方針】地域の特性に応じ、事業や規制・誘導を効果的に組み合わせて展開

- ・ 原則として新防火区域の指定を引き続き進めるとともに、防災街区整備地区計画又は地区計画の導入により、建築物の不燃化や敷地の細分化防止を促進
- ・ 建替えが進まない街区の改善に向けた無接道敷地における建替え促進、都市開発諸制度の運用等による民間活力の活用、空き家の除却など様々な施策を展開

- ・ 防災生活道路の整備や沿道建築物の建替えを促進するとともに、道路の機能維持に向け、電柱や危険なブロック塀の倒壊による道路閉塞の防止を促進
- ・ 整備地域等の改善に併せて、地域の特性に応じた創意工夫による魅力的な街並みの住宅市街地への再生を促進
- ・ 震災時の延焼遮断など防災性の向上を図る特定整備路線の整備とともに沿道のまちづくりを推進
- ・ 借家人や高齢者などが安心して住み替えや建替えができる環境の整備

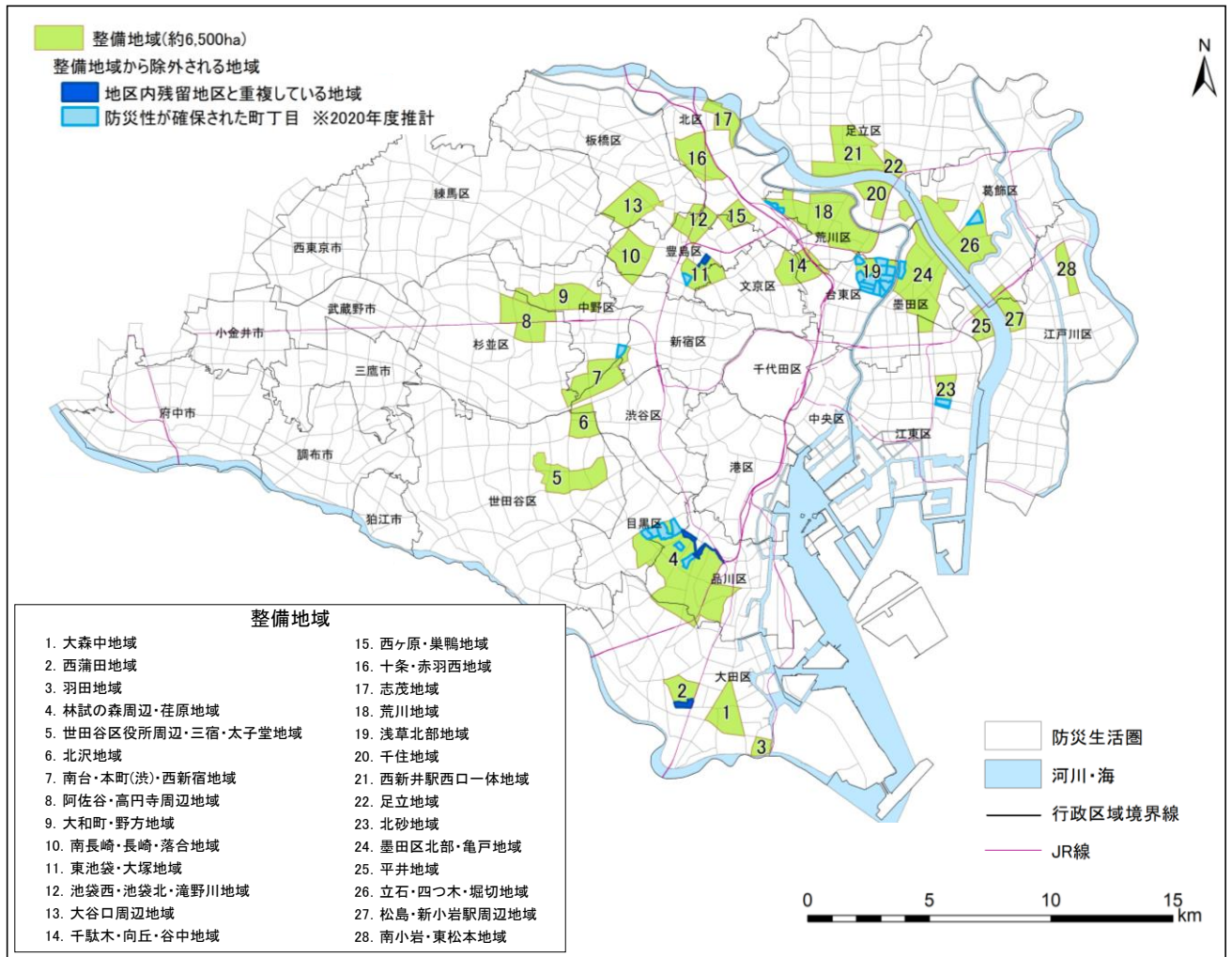


図2 整備地域

(3) 重点整備地域

防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域

※ 具体的な地域等については、2020年度に指定

【整備方針】 不燃化特区制度を活用し、従来よりも踏み込んだ特別な支援を継続

- ・ 戸別訪問などにより不燃化への意識の向上を図るとともに、老朽建築物の除却や建替え等を支援
- ・ 無接道敷地解消や敷地整序のため、種地の取得、防災生活道路の整備に併せた連鎖的な移転などの手法を活用

(4) 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域

多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有し、将来、無秩序に宅地化された場合に防災性を低下させるおそれのある地域

- ・ 約 2,800ha を抽出

【整備方針】農地の保全・活用を最大限図るとともに、やむを得ず宅地化される場合に備えて、必要に応じた規制・誘導の導入を促進

- ・ 引き続き営農を継続する取組や防災協力農地として活用する取組を促進
- ・ やむを得ず宅地化される場合に備え、必要に応じた地区計画や防火規制等の導入を促進

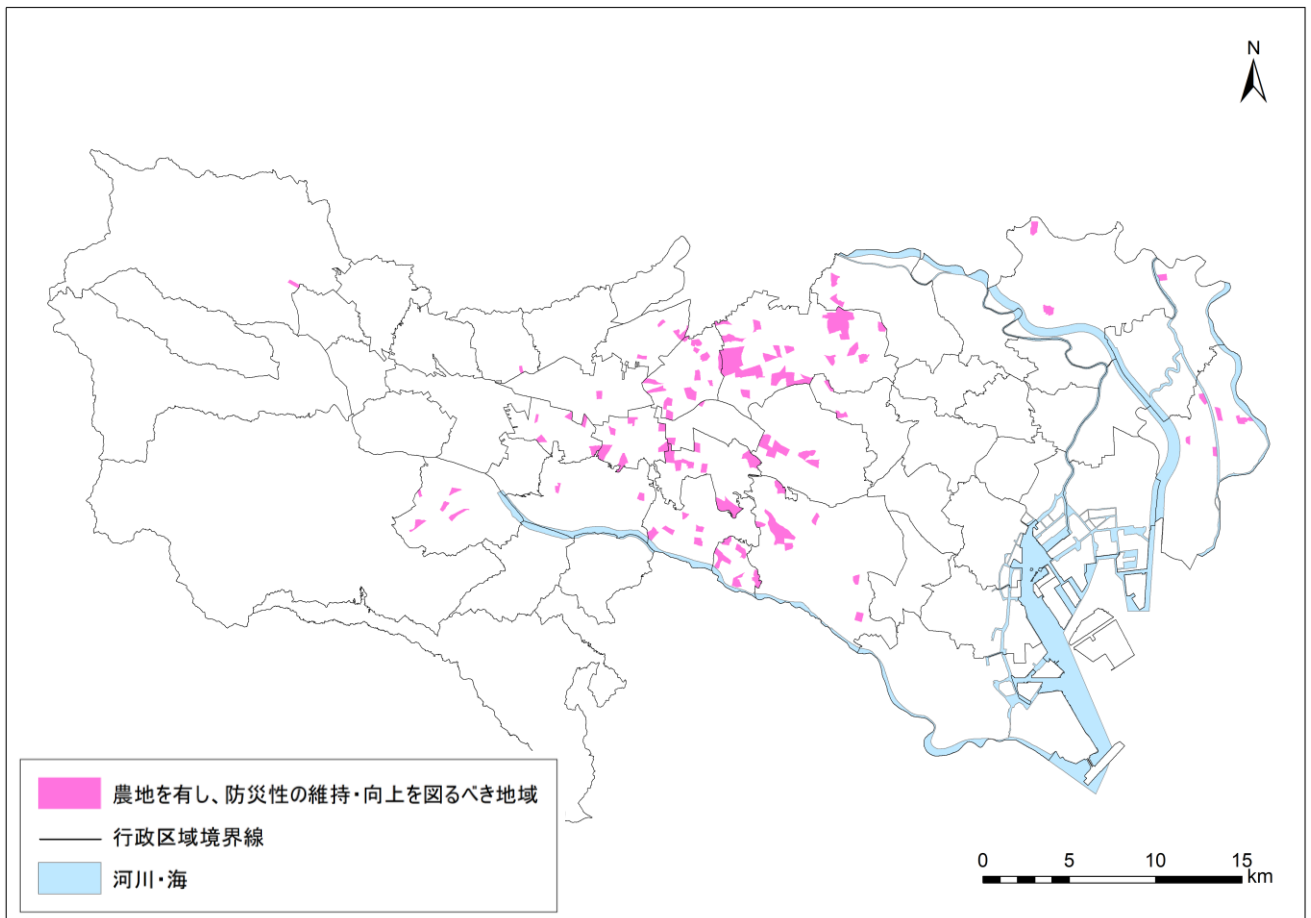


図3 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域

防災都市づくり推進計画の基本方針の改定案に対する主な意見

1 意見募集の概要

募集期間：令和2年1月16日（木）から2月17日（月）までの33日間

意見の件数：80件

2 主な意見の概要

(1) 基本方針全般について

意見の概要	都の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 整備地域を震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域としているが、その根拠とする東京都防災会議の被害想定図を見ると、改善が進み、それ以外の地域程度になっているところが、十条赤羽西地域他いくつもある。整備地域から外すべき。整備地域以外、多数の甚大な被害が想定されている地域が存在する。整備地域に指定すべき。 不燃領域率と消失棟数の関係図には、パラメータとして出火率が示されている。出火率は、建物倒壊数あるいは地盤の悪さと強い相関があり、このパラメータを無視した議論は欠陥がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域危険度が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域とし、防災都市づくりに係る施策を展開している。整備地域の除外基準としては、不燃領域率が一定水準に到達し、全ての延焼遮断帯が形成された防災生活圏に該当すること等としている。 不燃領域率の目標設定にあたっては、安全性を確保する観点から、関東大震災規模の地震想定により、地盤条件の最も悪い場合の出火率を用いている。

(2) 延焼遮断帯の整備の方針について

意見の概要	都の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 特定整備路線整備事業を5年延長することに反対する。 	<ul style="list-style-type: none"> 特定整備路線は、震災時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域において延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路となるなど、都民の生命と財産を守る上で極めて重要な都市計画道路であるため、引き続き関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、全線整備完了に向けて整備を進める。

(3) 市街地の整備の方針について

意見の概要	都の考え方
<p>○不燃化について</p> <ul style="list-style-type: none"> 一刻も早く実情に合った地区の不燃化を行う計画を提示すべき。不燃化は建替えだけでなく、建物を 	<ul style="list-style-type: none"> 建築物の不燃化のためには、規制誘導と事業を併せて展開していくことが重要で、危険性の高い地域

修繕するだけでも可能。他の地域の不燃化成功例を取り入れるべき。

○無接道敷地の建替えの促進について

- ・ 国交省が通達で認める密集地での老朽建物の建替えでの3項道路指定を都も区へ認めるよう指示等すべき。

○民間の活力を生かした整備促進について

- ・ 民間の活力を生かした整備促進は、是非積極的に展開してもらいたい。特に、木密地域においては、防災上の課題を持つ古民家や町家などの歴史的な資源こそが街の魅力を形成していることも多いので、それらの防災性を高めながら保全・活用していくような取組も、公共貢献として評価するようなことも検討していただきたい。

○魅力的な街並みの住宅市街地への再生について

- ・ 道路拡幅や建物の耐震化・不燃化にとどまらず、防災都市づくりを通じた魅力的な街並み形成を目指そうとする視点に賛同する。
- ・ 台東区谷中の住民として、「下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図る」ことやまちの特性を生かした住宅市街地の再生方針を支持する。
- ・ 神戸市の被災地では、焼け残ってモザイク状に住宅と路地が残る地区を、路地があるまちを再生するため様々な知恵を行政と住民、専門家が出し合って、制度を作り、建物がなくなった空地进行を募り、市が無償で借り、固定資産税を免除し、維持管理を地域住民に任せるといった方法で路地のあるまちに個性豊かな空間を次々と生み出した。東京都でも取り入れるべき。

から優先的に整備を推進していく。防火改修については、今後の技術の動向を注視していく。不燃化等に関する成功例については、適宜、自治体間での情報交換の機会をとらえて、共有していく。

- ・ 建築基準法の規定に基づく許可等に関するきめ細かな制度運用の検討など、不燃化が進まない無接道敷地の改善に向けた区の検討を支援していく。なお、同法第42条第3項の規定に基づく道路の指定等については、各特定行政庁が判断するものである。

- ・ 「⑤民間の活力をいかした整備促進」について、木造住宅密集地域の基盤整備や環境改善、受け皿住宅の整備等の取組を新たに評価し、容積率を緩和するなど、民間活力をいかして整備を促進していく。
具体的評価内容については、今後の運用に向けて検討していく。

- ・ 低層高密度な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していく。
- ・ 地域住民のまちづくりへの協力については、第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に、住民団体などが公園・広場を運営・管理する体制の構築について、追記した。

<p>○消防について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 消防署の出張所や防火水槽をたくさん作る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防火水槽については第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に防火水槽の整備の促進について追記した。
---	--

(4) その他

意見の概要	都の考え方
<p>○水害対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大地震と台風が同時に来ないわけではないため、水害対策も併せて進めるべき。 <p>○ソフト対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 感震ブレーカーの設置への助成を行い普及すべき。 ・ 災害時停電しても自家発電により給油が継続できる住宅拠点SSについて、積極的に奨励してほしい。 ・ 初期消火設備や防災訓練に力を入れるべき。 ・ 小型消防車が必要。 ・ 消火用のロボットを開発し普及する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画は、震災対策条例に基づき定める計画であり、水害への対応は計画対象外だが、浸水被害が想定される東部低地帯などの木造住宅密集地域では、浸水対策の取組と連携を図っていく。 ・ 本計画は、震災対策条例に基づき、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画である。本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の向上を図っている。

防災都市づくり推進計画の基本方針の改定案に係る意見公募に寄せられた意見及び都の考え方

<意見公募の概要> 【募集期間】 令和2年1月16日（木）から2月17日（月）までの33日間

【意見総数】 80件

番号	意見	都の考え方
1	<p>1-11 ページにおいて「不燃化特区制度」と「特定整備路線の整備」という重ね合わせについて過去の実施方針からの引用がありました。</p> <p>今回は新たな防災計画の策定ではなく、「見直し」ということで根本を変えることは難しいですが、</p> <p>「防災都市づくり」という名目であるからには、昨今注目の高まる「水害」危険度についても重ね合わせに加えてはいかがでしょうか。</p> <p>大地震をきっかけにした火災についてが本計画の大きな柱ではありますが、大地震と台風が同時に来ないわけではありません。</p> <p>また大地震で防潮堤・堤防の破損が発生することも考えられます。</p> <p>特に隅田川の西側である（重点整備地域）38 志茂地域、41 町屋・尾久地区地域の一部については水害危険性も高くさらに無秩序に開発により直線的な道路が形成されておらず、細い管理通路や行き止まり、方角を見失いやすいゆったりとした曲線道路が多く、避難時に大きな危険性をはらんでいます。</p> <p>これらの地域はもはや高齢化した居住者の代替わり（死亡・施設への転居）を待って一軒ずつ建て替わるのを期待するのではなく</p> <p>行政主導の土地区画整理や再開発事業としてより丈夫な堤防、燃えない町、避難しやすい道路の整備が期待されます。</p> <p>もちろんそこまで行かなくとも、スーパー堤防やテラス整備と同時に地域の難燃化を進めていくだけでも</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p> <p>このような趣旨から、台風による水害への対応についての取組はこの計画の対象ではありませんが、浸水被害が想定される東部低地帯などの木造住宅密集地域では、浸水対策の取組と連携を図っていくこととしています。</p>

	<p>効率的・魅力的な街づくりにつながると考えますが…。 ご検討をお願いします。</p>	
2	<p>木造住宅密集地域の不燃化対策をさらに進めていくことなど賛成です。 一方、資源エネルギー庁が推進する災害時停電しても自家発電により給油が継続できる「住宅拠点SS」について、都も是非積極的に奨励して頂きたい。私が居住する世田谷区では、約50件の燃料販売店(SS)がありますが、昨年末の時点で一軒の指定もありませんでした。</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p>
3	<p>某区自治体職員です。 不燃化特区助成金事業など担当しています。 老朽の判断として、木造15年には驚かされています。 既存住宅状況について、きちんと老朽の判断をしたものに助成金を出すべきです。 震災などでイエローカードの判定などに、厳しい基準で対応している一方で、まだ十分に住める建物を税金で壊す。 さらに災害で住むところを失った人が残る地域がある一方で新築に助成する。こうした基準に疑問を感じます。 地方では地域の街並みの特徴を残すために、防火を準防火に戻すところもあるくらいです。 都心部だからと言って基準を強化するばかりでなく、初期消火設備や、防災訓練などに力を入れるべきです。 併せて一律の網掛け行政の中で、地域の特色を残し、地域の住民生活にいろいろとかかわってきた神社や仏閣のような本格的な伝統木造建築など、朽ちた空き家の廃屋と同様に扱われることに、疑問を持っています。 まだまだ未成熟で運用が難しいことですが、SDGsの建築まちづくり</p>	<p>老朽建築物の判断については、「減価償却資産の耐用年数等に関する省令」に基づいて運用しています。 本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。 本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。 個別の地域における除却対象の建築物は、各区で適宜検討していくこととなります。なお、木造住宅密集地域の改善においては、防災性の向上を図る取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地への再生を促進していきます。</p>

	<p>なども重視すべき。 悪いものは除きよいものは大切に 2050年はすぐにやってきます。</p>	
4	<p>「防災都市づくり推進計画の基本方針改定（案）」に反対です。 住み慣れた街を破壊する延焼遮断帯構想の前にやることはあるのではないのでしょうか。 まず、火災の発生を少なくし、抑え込むことが可能なようにするべきではないのでしょうか。 そのためには、消防署の出張所をたくさん作るとともに防火水槽をたくさん作る。消火用のロボットを開発し普及する。 老朽木造住宅に対しては台所と寝室を角材などで補強する。その場合、低所得者には資金をだして行う。これで火災を防ぎ命を守る。木造住宅密集地域にある住宅も行う。 ストーブは倒れたら消えるよう企業に開発を依頼する。そういうストーブを普及する。その場合も低所得者には資金をだす。ガスは大規模地震時に止まるようにし、電気は耐震ブレーカーにする。 これらを木造住宅密集地域に100%普及する。 まだ火災の発生原因があるとしたらそれを解明し対策を立てる。 熊本地震で大規模火災が発生したのでしょうか。糸魚川火災では火の粉が10m以上とんだという。 以上のことより火災が発生し消火できないことを前提とした「防災都市づくり推進計画の基本方針改定（案）」に反対します。</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。 本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。 防火水槽については、第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に、防火水槽の拡充について、追記しました。</p>
5	<p>不燃化特区実施頂き、重点整備路線周辺を中心に木造住宅が減少し、道幅も広くなり大変住みよくなっております。 一方で不燃化特区外である整備地域では特区内に比べて建替え助成支援</p>	<p>災害に強い都市の実現のためには、自助、共助の二つの理念に立つ都民と、公助の役割を果たす行政とが、それぞれの責務と役割を果たしながら防災都市づくりを進めていくことが必要だと考えています。</p>

	<p>が少なく、建替えが進んでいないのが現状です。(成果でも木造建築物の面積変化は6900ha→6500haに留まる)</p> <p>整備地域においても不燃化特区程度の建替え支援額の増額を望みます。当方も建替えたいと考えておりますが、不燃化特区に比べると助成が少ないため、建替えを躊躇しております。不燃化特区の中でも建物除却費用が支援いただけるのが非常に大きいと考えているため、整備地域でも除却費の助成を頂けるだけでも大変助かります。</p> <p>ご検討いただけますと幸いです。</p>	<p>個々の建築物の耐火性・耐震性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むことを基本としつつ、都は、防災都市づくりに取り組んでいきます。</p> <p>重点整備地域は、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として、木造住宅密集地域の改善を一段と加速させ、早期に防災性の向上を図るべき市街地であるため、不燃化特区制度を活用し、従来よりも踏み込んだ特別の支援を行い不燃化を促進しています。</p> <p>また、整備地域においても共同化による建替え促進などに取り組んでいます。</p>
6	<p>1、特定整備路線など道路整備計画は、多くの路線で住民の同意なく進められているものなので、計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しをして下さい。</p> <p>2、地震などの際の「揺れによる建物倒壊」に対する対策を抜本的に強化して下さい。</p> <p>3、防災専門家や都民参加の検討会議などの仕組みで、計画全体の再検討を行って下さい。</p>	<p>特定整備路線は、震災時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域において延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通路となるなど、都民の生命と財産を守る上で極めて重要な都市計画道路です。</p> <p>引き続き、関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。</p> <p>建物の耐震化に関しては、東京都耐震改修促進計画を策定し、耐震化の現状や目標のほか、耐震化に関する基本的な方針、施策の方向性などを定め、区市町村等と連携の上、耐震化促進に取り組んでいます。</p> <p>都は、学識経験者の専門的意見を反映させるため、防災都市づくり推進計画検討委員会を設置し、防災都市づくりに関する検討を行っています。</p> <p>また、都は区市町と連携し、まちづくり協議会の活動支援や都市計画の提案制度等の活用など、地域住民による主体的なまちづくりを促進するための環境整備を行います。</p> <p>さらに、地域の改善状況や社会の動向等を踏まえ、必要に応じて計画を見直しながら取組を進めています。</p>

7	<p>木造密集地域における「不燃化」の取組は、『木密10年プロジェクト』の個別建て替えなどの助成により成果を上げていると思われませんが、「密集」については解消が難しく、依然として無接道宅地なども多く、災害時の危険性は残されています。</p> <p>これを解消するためには、表地と裏地の敷地の共同化、老朽建物の共同建て替えによる面的整備手法が必要となり、その手法として最も有効なのが防災街区整備事業と思われます。</p> <p>一方、防災街区整備事業は、制度上の課題として共同施設整備費の都費分に上限が設けられており、現在は不燃化特区の特例で都費上限額1億円が3億円まで緩和されることで、何とか事業化が図れています。</p> <p>これが無くなると、大規模の事業は補助率が下がることとなり、事業の効果が表れにくくなり、事業自体の実現性も低くなることが予想されます。</p> <p>つきましては、防災都市づくり推進計画の基本方針の改訂にあたり、引き続き特区制度による緩和を継続いただくとともに、3億円の以上の場合の個別協議による上限額の緩和も共に計画期間中継続いただきたくますようご検討ください。</p> <p>また、特区以外においても密集により共同化の必要なエリアも多く、特区による緩和によらず都費上限額の緩和を行えるよう制度や運用の見直しをいただきたいと存じます。</p>	<p>不燃化特区制度などの事業の在り方については、今後、本計画の基本方針を踏まえて検討していきます。</p>
8	<p><貧弱な不燃化計画を改定せよ></p> <p>計画失敗の原因を探り実行可能な変更をすべきである。計画内容の継続で済まされるものではない。特に道路整備と関連づける方法は非常に時間を要するもので単なる道路計画と同じである。まちづくりの専門家による人間活動に活気を与える適正な空間づくり（新大久保駅通り、浅草地区、十条商店街と十条地区等）を取り入れ、持続可能なまちを防災</p>	<p>建築物の不燃化のためには、規制誘導と事業を併せて展開していくことが重要だと考えています。</p> <p>効率的・効果的に市街地の防災性の向上を図るため、施策の対象区域を市街地の震災に対する危険性に応じてゾーニングし、危険性の高い地域から優先的に整備を推進していくこととしています。</p> <p>また、基本方針に基づく具体的な整備計画として、整備プログラムを</p>

	<p>化するのが本来の目的であろう。真剣さを少しも感じないのである。</p> <p>①不燃化を建物の建て替えとしてとらえているので、時間的制約がないのなら防火地区等の指定をおこなえば建物全部が耐火建築物になるので不燃化は公的コストなしで完了する。要は一刻も早く実情にあった地区の不燃化を行うという計画を提示していないのである。</p> <p>②それから導かれることは地区の耐火可能な建築物の配置計画により不燃化ウイークポイントをカバーすることである。それにより建て替え支援策を実動できるであろう。</p> <p>③不燃化は建て替えだけでなく建物を修繕するだけでも可能であるか調べることである。</p> <p>④他の地域でのシミュレーションによる不燃化成功例を取り入れよ。都の関係者の意識の低さには驚くばかりである。</p>	<p>策定しています。</p> <p>防火改修による耐火性能の向上については、今後の技術の動向を注視していきます。</p> <p>不燃化等に関する成功例については、適宜、自治体間での情報交換の機会をとらえて、共有を図っております。</p>
9	<p>改定案の本文中（p.2-1）に以下の記載があります。</p> <p>なお、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において位置づけられた計画内容再検討路線で構成される延焼遮断帯については、その在り方について検討を行う場合があります。</p> <p>この場合の「延焼遮断帯」は図2-1に記載の内容からすると「計画内容再検討路線」（都市計画道路）と「耐火建築物等」から構成されるように見えるので、その内容を含んだ記載にしてはいかがでしょうか。よろしく願いいたします。</p>	<p>都市計画道路が「計画内容再検討路線」に該当している場合に、その在り方について検討を行う場合があることを意図しているため、このような表現としています。</p>
10	<p>防火化自体の構想は長期的な街づくりと考えるが、都民の衣食住に影響するため、行政の一方的なやり方はしない、権利者の金銭的保証は十二分にす、都民の新たな生活環境を整える施策を基本方針に盛り込んで下さい。</p> <p>都のどんな立派な施策であれ、都民が犠牲になるような施策は死策で</p>	<p>個々の建築物の耐火性・耐震性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むことを基本としつつ、都は、防災都市づくりに取り組んでいきます。</p> <p>また、都が自ら施行する事業については、引き続き、関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。</p>

	<p>す。</p> <p>都民の意見を押しつぶし、権力を振りかざし、都民が泣くような施策をしないで下さい。</p> <p>都は、やらせていただくという立場を重々理解し、どのようにしたら都民の協力が仰げるかを考えた施策をして下さい。</p> <p>（自分が東京都に住み、その対応をされた時、自分自身が住む場所に困らないような施策にして下さい。）</p> <p>都民を第一に考えた施策が盛り込まれた基本方針の改定を要望すると共に、推移を見守ります。</p>	
11	<p>東京都台東区にある谷中の木密地域住民として、意見を提出します。</p> <p>地域の歴史文化と生活、住民の居住継続を保障するため、行政の自由度を増し、住民の生活実感に根差したまちづくりをサポートできるよう、東京都レベルでの方針と施策を強く要望します。</p> <p>木密地域を危険な劣った住環境としか見ない都市観に立つのではなく、地域住民の生活文化の安心を確保するためのまちづくりを可能とする方針をたててください。その意味で、「第3章3 市街地の整備の方針⑦地域の特性をいかした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」の冒頭に書かれているまちの特性をいかした住宅市街地の再生方針はとても重要な点であり、支持します。</p> <p>台東区谷中地区は江戸時代から昭和・平成までにわたる寺町の地割りや建物、自然が残り、生活があるまちが東京都心では奇跡的に残った地区として国内外から多くの人を訪れます。しかしこの地区では、建て替えと道路拡幅を一体とした地区計画原案が行政によって提案され、地域の歴史文化と生活、住民の居住継続を危うくすると住民の猛反発を買い、計画を変更せざるを得ない状況になっています。行政の自由度を増し、住民の生活実感に根差したまちづくりをサポートできるよう、東京都レ</p>	<p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯の形成、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p> <p>防災性の向上において、建築物の不燃化と耐震化は、どちらも重要な要素と考えています。建物の耐震化に関しては、東京都耐震改修促進計画を策定し、耐震化の現状や目標のほか、耐震化に関する基本的な方針、施策の方向性などを定め、区市町村等と連携の上、耐震化促進に取り組んでいます。</p> <p>一方で、低層高密な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。</p> <p>木造住宅密集地域の改善等の事業主体としては、地域ごとに、区市町が所管する事業の計画的な推進を図るとともに、まちづくり施策の中心</p>

ベルでの方針と施策を強く要望します。

具体的には、谷中地区計画案をめぐって台東区都市計画審議会で指摘されたことでもあります。建て替えと道路拡幅一辺倒のまちの改変ではなく、建物の耐震補強や避難路を実質的に確保することが優先されるべきです。そして住民が安心して現況の家とまちに住み続けられるようにしてください。

たとえば、密集地域内で住まなくなったり土地交換等で空き地ができたとき、そこを不動産売買の対象とするのではなく、行政が買い取るとか借り受けてポケットパーク的な利用をして、平時はコミュニティ広場、災害に対しては防火帯として機能するようにすることがあげられます。これは阪神淡路大震災のあと、神戸市で路地があるまちを存続させるために用いられた手法です。神戸市の被災地では、焼け残ってモザイク状に住宅と路地が残る地区を、路地があるまちを再生するため様々な知恵を行政と住民、専門家が出し合って、制度を作り、建物がなくなった空地进行を募り、市が無償で借り、固定資産税を免除し、維持管理を地域住民に任せるといった方法で路地のあるまちに個性豊かな空間を次々と生み出しました。また空き家の活用、2項、3項道路の認定、セットバック部分には背の低い緑化帯をつくるなど、地域住民の安心と維持管理への協力を確保し、結果的に高度に高齢化した地区を若者が集まるまちに変えていっています。同じような手法は、京都市でも建物密集地で計画中和聞いています。東京都でも、相続して住み続けるひとがない場合など、事前に積極的にまちづくりに協力してもらえるような仕組みがぜひとも必要です。道路幅も一律に決めるのではなく、神戸の例のようにまちかどごとに住民の意思を尊重して、3項道路のような形や、借地等から派生した狭隘と言われる敷地や境界線を越えて生活インフラが存在する場所では法的に道路と認定されていない通路を道路並みに扱って建物再建を可能にしたり、私有地のまま現況の壁面線のみの指定などを通し

的役割を果たすことと考えています。

地域住民のまちづくりへの協力については、第3章(2)ア(キ)「地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生」に、住民団体などが公園・広場を運営・管理する体制の構築について、追記しました。

	<p>て狭い通路を残し使える仕組みも取り入れてください。</p> <p>また、耐震補強の方法も、建て替えだけに頼るのではなく、現況の建物スペースを維持しながら、建材の選択や構造補強を進める現実的施策を推進するとともに、空き家等、普段居住者がいない建物にも補助がいきわたるようにして、安全なまちに変えていくことができる仕組みを導入してください。</p>	
12	<p>「下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図る」(3章-p12)に賛成、実現を求める</p> <p>歴史あるまち並みが残る台東区谷中の住民です。</p> <p>この町の住民として実感しているのは「木造密集地域は『解消』されるべきものではなく、木造密集地域『問題』が解消されるべき」ということです。</p> <p>台東区谷中地区では現在、台東区が「谷中地区地区計画」を策定しようとしています。ところが、これは「街並み誘導型地区計画」であったため、地域の特性に合わず、むしろまちなみを破壊するものでした。説明会ではほとんどが反対の意見、台東区都市計画審議会でも、疑問の意見が多数出て、大幅な変更をせざるを得なくなりました。</p> <p>この経験から以下のことを要望します。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地域特性を生かすために、道路拡幅(セットバック)と建替え(ビル化)のみを推進するのはやめる。木造住宅の場合、効果的に命を守るのは建て替えではなく、むしろ耐震化ではないでしょうか。 2. そのまちなみを破壊する「街並み誘導型地区計画」は、歴史とヒューマンスケールの残るまちにはそぐわない。熟考すべき。 3. 防災都市づくりは、まず、住民の学びから始めること。非公開のまちづくり協議会で練って、即、説明会で、これがまちづくりといえるのでしょうか。公開の勉強会や、誰でも参加できるワークショップを開催 	<p>防災性の向上において、建築物の不燃化と耐震化は、どちらも重要な要素と考えています。建物の耐震化に関しては、東京都耐震改修促進計画を策定し、耐震化の現状や目標のほか、耐震化に関する基本的な方針、施策の方向性などを定め、区市町村等と連携の上、耐震化促進に取り組んでいます。</p> <p>一方で、低層高密な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかにしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。</p> <p>本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯の形成、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。また本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災の高度化を図っています。</p> <p>木造住宅密集地域の改善等の事業主体としては、地域ごとに、区市町が所管する事業の計画的な推進を図るとともに、まちづくり施策の中心的役割を果たすことと考えています。</p>

	<p>することが前提であり、住民が主体的に参加できる「防災計画」にしてほしい。</p> <p>4. 路地でも走れる軽自動車の消防車を開発してください。道路拡幅、ビル化というハードー辺倒にかたよることなく、消防水利とホースのネットワーク、避難経路の検討、無電柱化、空き地、空き家の活用など、ソフトも含めた本当の意味での「計画」を求めます。</p>	<p>また、都は区市町と連携し、まちづくり協議会の活動支援や都市計画の提案制度等の活用など、地域住民による主体的なまちづくりを促進するための環境整備を行っていきます。</p>
13	<p>防災都市づくり推進計画の基本方針の改正案における改正の主な考え方①整備地域の更なる改善の文中にあります“防災生活道路の整備や拡幅を促進するとともに、沿道建築物の建替え、防災生活道路の機能維持に向けた危険なブロック塀の撤去や無電柱化を促進し、防災性の更なる向上を図ります。”に対応するものとして、また、“重点整備地域において、不燃化特区制度の取組を区とともに強力的に推進するため、”一般財団法人首都圏不燃建築公社は、無電柱化も含めた面的整備手法として防災街区整備事業に取り組んでおります。</p> <p>無電柱化につきましては、“2 緊急輸送道路の機能確保の方針（無電柱化の推進）の文中にあります“東京都無電柱化推進計画に基づき「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。”となっていることを踏まえまして基本的には公費（行政の100%負担）で推進されていくものと理解しているところです。</p> <p>現在、防災街区整備事業組合が行う防災街区整備事業における無電柱化にかかる費用につきましては、1/3が組合負担となっており、高度利用を図る再開発事業と異なり事業規模に対して過大な負担となっております。</p> <p>つきましては、公園広場整備及び道路整備と同じく公共施設管理者負担</p>	<p>無電柱化は、地震や風水害時の電柱倒壊を防ぎ、災害時の円滑な対応に繋がることから、都は、都道はもとより区市町村道や民間開発における無電柱化を進め面的に展開していくこととしています。</p> <p>防災街区整備事業などの支援の在り方については、今後、本計画の基本方針を踏まえて検討していきます。</p>

	<p>金と同等の取り扱いをいただき支障移転を含めて全額公費で対応することができるようご検討いただくようお願い申し上げます。</p>	
14	<p>道路拡幅や建物の耐震化・不燃化にとどまらず、防災都市づくりを通じた魅力的な街並み形成を目指そうとする視点に賛同します。</p> <p>「防災都市づくりの目標像」の6点目「木造住宅密集地域の防災性の向上に併せて、地域の特性をいかした魅力的な街並みの住宅市街地の形成が進んでいる」(p.1-16)は、整備地域重点整備地域であっても目指されてよい目標であることが明示的に示されるとなおよいと思います。</p> <p>防災都市づくりの整備方針にある「⑤民間の活力をいかした整備促進」(p.3-9)は、ぜひ積極的に展開してもらいたいと思います。特に、木密地域においては、防災上の課題を持つ古民家や町家などの歴史的な資源こそが街の魅力を形成していることも多いので、それらの防災性を高めながら保全・活用していくような取組も、公共貢献として評価するようなことも検討していただきたく思います。</p>	<p>「木造住宅密集地域の防災性の向上に併せて、地域の特性をいかした魅力的な街並みの住宅市街地の形成が進んでいる」という目標像については、整備地域・重点整備地域・木造住宅密集地域を対象としています。</p> <p>「⑤民間の活力をいかした整備促進」について、木造住宅密集地域の基盤整備や環境改善、受け皿住宅の整備等の取組を新たに評価し、容積率を緩和するなど、民間活力をいかして整備を促進していきます。</p> <p>具体的評価内容については、今後の運用に向けて検討していきます。</p>
15	<ol style="list-style-type: none"> 1 整備地域を震災時に特に甚大な被害が想定される木密地域としているが、その根拠とする東京都防災会議の被害想定図を見ると、改善が進み、それ以外の地域程度になっているところが、十条赤羽西地域他いくつもある。整備地域から外すべきだ。 2 整備地域以外、多数の甚大な被害が想定されている地域が存在する。整備地域に指定すべきだ。 3 整備地域指定が道路整備の口実手段となっている。改めるべきだ。 4 国交省が通達で認める密集地での老朽建物の建替えでの3項道路指定を都も区へ認めるよう指示等すべきだ。 5 不燃領域率と消失棟数の関係図には、パラメータとして出火率が示されている。出火率は、建物倒壊数あるいは地盤の悪さと強い相関がある 	<p>地域危険度が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域とし、防災都市づくりに係る施策を展開します。</p> <p>整備地域の除外基準としては、不燃領域率が一定水準に到達し、全ての延焼遮断帯が形成された防災生活圏に該当すること等としています。</p> <p>建築基準法の規定に基づく許可等に関するきめ細かな制度運用の検討など、不燃化が進まない無接道敷地の改善に向けた区の検討を支援していきます。</p> <p>なお、同法第42条第3項の規定に基づく道路の指定等については、各特定行政庁が判断するものです。</p> <p>不燃領域率の目標設定にあたっては、安全性を確保する観点から、関</p>

り、このパラメータを無視した議論は欠陥がある。

6 再開発は、十条西口のように耐火建物が、地域内でも多い所に事業費の5割超という多額の各種補助金が投入され、権利者、特にディベロッパー企業の資産形成が予定されている。それに比べると耐火化、耐震化が進んでいないところに対する補助金はあまりに少なすぎる。

7 再開発のような民間主導のまちづくりでは、共有地の文筆による同意者数水増し、参加組合員が準備組合事務局として知ったインサイダー情報を使つての地区内権利買収による地権者化（ほぼ地上げ）、同意取得目的の「ウラ」取引の持ちかけ等が起きた。補助金だけでなく口も出すべき。

8 借地での建替えでは建前は別として地主の承諾料が必要となる。行政からの支援、補助、助成の割増が必要だ。

9 「惨事便乗まちづくり」「祝賀資本主義まちづくり」「消毒まちづくり」から修復型まちづくりに転換すべきだ。

10 都市計画道路には、道路構造令の解釈において危険とされる鋭角交差点等事故誘発する構造のものが多数計画されている。構造令制度の基本意図にあったものに見直すべきだ。

11 都市計画道路を細切れにした事業化による環境アセスメント逃れをやめ、すべての事業で環境アセスメントを行う必要がある。

12 整備地区毎の環境アセスが必要。

13 阪神淡路大震災では、道路渋滞の一番の原因は、道路そのものの破損であった。

14 阪神淡路大震災では、戦災復興や農地改革で道路が整備されていた所も焼けた。

15 阪神淡路大震災でも建物倒壊のなかった地域では焼けなかった。

16 関東大震災では耐火建築物の銀座レンガ街も焼けた。

17 鉄道敷脇や、公共施設に送水管設置を

東大震災規模の地震想定により、地盤条件の最も悪い場合の出火率を用いています。

災害に強い都市の実現のためには、自助、共助の二つの理念に立つ都民と、公助の役割を果たす行政とが、それぞれの責務と役割を果たしながら防災都市づくりを進めていくことが必要だと考えています。また、効率的・効果的に市街地の防災性の向上を図るため、施策の対象区域を市街地の震災に対する危険性に応じてゾーニングし、危険性の高い地域から優先的に整備を推進していくこととしています。

本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、安全で良質な市街地の形成など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。

また、本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。

都は、地域の改善状況や社会の動向等を踏まえ、必要に応じて計画を見直ししながら取組を進めています。

	<p>18 スーパーポンパーの整備地域消防署への配備を。</p> <p>19 建物高さをはしご車が届く高さに制限。ヘリは悪天候時は使えない。</p> <p>20 補助金を出さず大型建物は「防災拠点となる建築物に係る機能継続ガイドライン」（国交省）等各種防災策準拠を義務付けるべきだ。</p>	
16	<p>道路建設の目的は「延焼遮断効果」です。ところが都が根拠としたシミュレーションでは、「初期消火」を一切せず、燃えるにまかせるという設定での想定や東京ではほとんど吹かない風向きで被害を想定。</p> <p>また、火災に突破される道路がいくつもあるのにそのデータを隠していました。都合の悪いデータを隠して、都合の良いデータだけを宣伝するのは豊洲問題と同じです。</p> <p>特定整備路線に指定された道路の都市計画決定は、終戦直後の1946年に戦災復興院の告示として示されたものです。計画はこの時の原図、原簿そして主務大臣の決定書、内閣に認可書にもとづけばなりません。国も東京都も示すことができず、法的瑕疵が指摘されています。</p> <p>建設にかかる経費は3500億円。これだけあれば、防災のための住宅耐震化や感震ブレイカーなどのサービスを実現することができるのです。</p> <p>結論として、住民追い出し、商店街つぶし、防災に役立たない、税金の無駄遣い、計画どおり用地買収できない道路計画は直ちに中止すべきです。</p>	<p>延焼遮断帯の形成は、災害に強い都市構造を実現する上で重要です。</p> <p>特定整備路線は、震災時に特に甚大な被害が想定される木造住宅密集地域において延焼を遮断し、避難路や緊急車両の通行路となるなど、都民の生命と財産を守る上で極めて重要な都市計画道路です。</p> <p>木造住宅密集地域の改善を一段と加速するため、特定整備路線の整備と市街地の不燃化を一体的に進め、より高い施策効果を発現させていきます。</p> <p>延焼遮断機能については、沿道に位置する建築物の防災性能や阪神・淡路大震災での焼け止まり状況を踏まえ、道路幅員の確保及び沿道の不燃化の向上の両方により、その機能を発揮するものとしています。</p> <p>特定整備路線の整備をする際には、地域の実情に応じ、沿道の街並みにも配慮し、地元区、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きます。</p> <p>権利関係が複雑で、権利者との合意形成に時間を要している区間もありますが、本事業の重要性・緊急性に変わりはありません。</p> <p>引き続き、関係権利者に丁寧に対応し、理解と協力を得ながら、全線整備完了に向けて整備を進めていきます。</p> <p>なお、本計画は、震災対策条例に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保など、都市構造の</p>

		<p>改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。</p> <p>この計画の方針を踏まえ、区とも連携し、地区ごとの具体的な取組を示す整備プログラムを取りまとめの上、効果的、効率的かつ適切に諸施策を推進しています。</p> <p>また、本計画における取組のほか、ソフト対策も含めた震災対策事業を取りまとめた総合的な計画である「セーフシティ東京防災プラン」に基づき、東京の防災力の高度化を図っています。</p>
17	<p>「防災都市づくり推進計画の基本方針の改定（案）」に反対します 池上通りは私の生活圏であり、近くには子ども達の遊び場が多くあります。</p> <p>交通量が数年で減っていることや、新築の戸建が増えていることから、防災対策が必要と実感致します。そのためには道路拡張ではなく戸別の対策、公的施設の対策を急ぐべきです。</p>	16番と同様の考え方です。
18	<p>2020年東京オリンピックまでに造るとされた特定整備路線計画は、いまだに完成の目途もたっていません。そのような状況の中、2025年まで延長するため「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」が公表されました。2012年にこの計画を知り、商店街や多くの住宅を壊し、2000人以上の人を住み慣れた街、家から立ち退きを強いるこの事業に疑問を持ち反対をしてきました。品川区内の幹線道路（中原街道・第二京浜・山手通り・池上通り・環七）はこの20年交通量は20～30%も減っています。また、大地震の時の延焼防止効果との説明には、大きな疑問がもたれています。この事業は公共事業に値しません。必要のない事業、税金のムダ使いです。人と人のつながりを大切に、安心して住みやすい街づくりを望みます。そのためにも「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」に反対します。新しい道路はいりません。中止してください</p>	16番と同様の考え方です。

	い。	
19	<p>「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」に反対です。</p> <p>反対理由 交通量が減っているのに特定整備路線は必要ありません。</p>	16番と同様の考え方です。
20	<p>特定整備路線計画に大反対です。</p> <p>私は28号線近くに住んでいます。</p> <p>当初の計画では2020年を目指して「防災のため」「交通の円滑化」と説明されました。</p> <p>20年3月を目指していましたが、実質、理は破綻しました。</p> <p>そして、街はズタズタ状態にまで追いつめて、住民のコミュニティを壊しました。</p> <p>私たちの血税の使い方が間違っています。</p> <p>今からだって、計画を中止して街を守ってください。</p> <p>高齢者が街から追いやられるこんな計画は最初から無謀だったのです。</p> <p>もっと、私たちのくらしのために税金を使ってください</p> <p>再度書きます。この道路計画は大反対です。見直し中止をしてください。宜しく願います。</p> <p>高齢な住民より。</p>	16番と同様の考え方です。
21	<p>【意見】 改定案に反対。 特定整備路線の整備計画について、延長せず、計画された道路計画は白紙に戻してください。</p> <p>【理由】</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>板橋区大山地域で古くから愛され利用されているハッピーロード大山商店街を分断する特定整備路線補助 26 号線は、まちづくりの観点から有害無益です。今なら間に合います。耐震、不燃化対策は補助 26 号線整備ありきから脱却して、住民の暮らし目線から進めることが可能だからです。</p>	
22	<p>品川区特定整備路線・新幹線・横須賀線 狭い陸橋どうするのか。ここから環七へ抜けるコース、木密地域に指定されているが閑静な住宅街で木密ではない。道路の片側の高台を削り取り道路に出る坂を寸断する。通れなくなる道路、どうするのか説明なし。 さらに先には高さ 7～8m の丘、上部には住宅もありその丘をブチ抜く？この地に生涯を終える人たちにこの道路のために退けという権利がどこにあるのか。29 号線の廃止を求めます。</p>	16 番と同様の考え方です。
23	<p>1 はじめに「基本方針改定（案）」に反対です。理由は下記のとおりです。 2 特定整備路線はオリンピック迄に完成と住民説明会でうかがいました。しかし現実には満 7 年を経ても全く目途がたっていません。2025 年に完全整備と改定しても難しいと思います。 3 昭和 41 年の都市計画決定時の交通量予測と事業認可申請時の交通量は、品川区内幹線道路の場合大きく乖離しており、2 割～3 割も減少しており、新しい道路を造る必要はありません。 4 特定整備路線の可否について、一度も住民の意向を聞いたこともなく、住民の理解を得て進めるという姿勢が全くありません。 5 商店街、公園、防災ひろばをこわし、住宅地を貫いて住宅をつぶし、70 代、80 代の多くの住民を住みなれた街、家から立ち退かすこ</p>	16 番と同様の考え方です。

	<p>の計画は認めることができません。特定整備路線事業計画は廃止すべきです。</p>	
24	<p>都市計画道路、補助 73 号、82 号建設について意見を述べます。上記路線は未だ（2020 年 1 月現在）予定地の買収も終了せず、建設工事も始まっておりません。上記道路は防災都市づくりに役立たないことはすでに証明済みです。又、未だ多くの住民の方がたが道路建設に反対しております。道路問題を考える会で行った住民アンケートでも、建設反対の方がたが大多数を占めました。完成の見通しのない道路計画は一刻も早く中止させ買収済みの予定地は旧地主さんへの返却も含めて利用方法を検討すべきだと考えます。予定地の利用方法としては、池袋という大きな商業地、副都心の後背地として良好で閑静な住宅地、住みよい街づくりの一環として防災機能もかねた公園緑地を作ることを提案します。結論として都市計画道路、73 号 82 号の建設計画をただちに中止する意見を表明するものであります。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>
25	<p>意見： 特定整備路線事業を 5 年延長する（2020 年を 2025 年に）事を含めた基本方針改訂案に反対します。大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作る事を求めます。</p> <p>理由 太平洋戦争で焼けた町に計画された 29 号線には、半世紀以上の区民の生活が根づいています。 家も建て替え（2 回も）区議会でも「不要」といつてきた道路計画です。 巾 20m 程の道路が延焼遮断帯にならないことはわかっています。 補助 29 号線には絶対反対です。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>

26	<p>意見：</p> <p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年に）事を含めた基本方針改訂案に反対します。大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作る事を求めます。</p> <p>理由</p> <p>住み慣れた暮らしやすい街がなくなってしまうのがいやだからです。</p>	16番と同様の考え方です。
27	<p>29号線都市計画道路には反対を表明します。私は、大井6丁目に住んでいますが、社会福祉法人緑の家が経営する「みどりの丘保育園」が都市計画道路29号線沿いにあるため、保育園の一員としての立場から反対を表明します。</p> <p>当保育園は、品川区西大井4-19-11にあります。2012年4月1日、社会福祉法人緑の家として西大井4丁目に定員68名で開園いたしました。大田区境で、付近は、徳富蘇峰公園や文化かおる静かな住宅街の一角にあります。</p> <p>29号線は、保育園から30M離れた場所を通ることになります。</p> <p>この場所を保育園として選んだのは、まず、環境が素晴らしいからです。緑に包まれて、近くには公園があり、商店街があり、幼稚園として近隣の方々とふれあいがあったからです。園庭で毎日元気に遊んでいますが、天気の良い日には、お散歩に街を歩きます。</p> <p>道路計画は、第1に子どもたちの成長・発達が阻害される恐れがあることです。日常の保育が、道路建設によって、失われることに大きな危機感をもっています。保育園の敷地から約30メートルの位置にある幅20メートルの道路建設は、現在の日常の保育環境を悪化させ、子育ての環境が著しく脅かされます。</p> <p>第2に、現在、この地域の大気汚染は毎年、年2回の測定が行われて</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>おり、0.03PPMです。近隣に計画されている大きな道路建設により、大気汚染の悪化が十分予想されます。さらに、騒音、振動等による健康または生活環境に著しい被害を受ける心配があります。</p> <p>第3に、災害のために大きな道路建設と言いますが、当保育園の一次避難場所は、伊藤小学校です。今回の建設予定の道路を渡っての避難となる為、変更をせざるをえないです。しかし、近隣に避難する場所は見当たりません。この点からも無謀な計画と指摘せざるをえません。</p> <p>今日、待機児が多い中で、何よりも求められているのは、安心して預けられることができる保育園の存在です。道路建設よりも子どもたちの利益を優先すべきと考えます。</p> <p>29号線計画道路より誰でも集える大きな公園や広場や多目的施設こそがと重要で安全・安心な場所になると思います。未来を担う子どもたちの環境や汚染による健康被害が起きないように切に願います。</p>	
28	<p>意見：</p> <p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年に）事を含めた基本方針改訂案に反対します。大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作る事を求めます。</p> <p>理由</p> <ul style="list-style-type: none"> ・すぐ近くにある第二京浜国道は以前より交通量が減っています。 ・防災公園の一部を削られるので防災の意味がなくなるのではないか。 ・大型道路で商店街が分断され私達地域住民が利用できる街ではなくなってしまう。 	16番と同様の考え方です。
29	<p>特定整備路線の整備は中止すべきです。</p> <p>科学的根拠も示さないのに、延焼遮断帯とは言えない。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>2020年までの完成予定が伸ばされたが、いつ完成するかわからず、結局、完成できないのではないか。</p> <p>そもそも、車そのものが、大きく変わろうとしている。(自動運転など)</p> <p>この時期に、今までの車を前提とした道路建設など馬鹿げていると思います。</p>	
30	<p>【意見の主旨】</p> <p>本推進計画の目的が防災のためであれば、“まず道路ありき”ではなく、耐震構造建物への改修工事費の助成、感震ブレーカーの無料設置、初期消火体制への支援などに急ぎ注力しながら、併せて防災問題の専門家や都民参加の下で計画全体を作り直すべきです。</p> <p>【要望事項など】</p> <p>1、特定整備路線補助73号線(十条地域)整備計画は、住民の同意なく進められており、延焼遮断帯も既に形成されており、住民を立ち退かせてまで建設の必要性のない道路計画です。計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しをして下さい。</p> <p>2、地震などの際の「揺れによる建物倒壊」に対する対策を抜本的に強化して下さい。</p> <p>3、防災専門家や都民参加の検討会議などの仕組みで、計画全体の再検討を行って下さい。</p> <p>4、特定整備路線補助73号線(十条地域)の建設により、十条駅周辺は地域が分断され、都内でも屈指の十条商店街が衰退し、住環境の悪化を招きます。計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しをして下さい。</p>	16番と同様の考え方です。
31	一品川区民として、	16番と同様の考え方です。

「防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）」に反対します。

「改定案」では、「耐震化」「不燃化」のため必要であると書かれているが品川区内の計画を見るにあたり、予定されている防災道路が、対象区域にあたった住宅の撤去、および星薬科大のキャンパスを削って建設されるものであり、住民のための防災であるはずが、住民に立ち退きを強いて、建設のための建設、になっているのではないか。計画の撤回を求める。

個々の問題については以下の通り。

記

1. 耐震化を求めるのであれば、個々の住宅の耐震強化や、より安全な避難計画を充実するべきではないのか。目的が逆さになっているのではないか。
2. 不燃化を求めるのであれば、延焼が道路によってどれだけ防げるかを検証すべきである。防災目的の道路という前提であるならば、自動車を通らせないことが最も安全な防災対策だが、実際は交通用に利用する目的で都は考えているのではないか。大規模火災では住宅に延焼するより前に、車が燃えて、道路そのものが火の海になるのではないか。
3. 星薬科大の敷地は、広域避難場所として有効に活用できると考える。わざわざその敷地を削って、何の防災対策なのであろうか。

以上

よろしく願いいたします。

32

■延焼遮断帯について

・延焼遮断帯を作ることによってどれだけ防災効果があるのか、季節や時間帯、風向きなど様々な条件でシミュレーションをし、その結果を住民に説明して頂きたいです。条件が1パターンでは足りないと思います。

16番と同様の考え方です。

	<ul style="list-style-type: none"> ・我々の世代が生まれるよりもっと昔に計画された道路が、果たして本当に今の時代にあった道路計画なのか、延焼遮断帯になるのか甚だ疑問です。 私の住んでいる地域には、消防車が入れない狭い路地がたくさんありますが、今の計画道路は既に消防車が入れる幅の広い道路の拡張であり、意味が無いと思います。 例えば、大きな道路を作るのではなく、路地の密集している地域に小型消防車が通れる幅の道路を通すなど計画を見直すことはできないのでしょうか。 ・東日本大震災でも地域のコミュニティの助け合いが非常に大事だということが分かりました。計画道路により住民が立ち退きを迫られ、コミュニティが破壊される事は、防災対策として本末転倒に感じます。 ・延長するのですから、本当に効果のある都市計画に見直して頂きたいです。 <p>期待しています。</p>	
33	<p>改定案概要の4主な施策の(2)整備地域についての5項目に、「震災時の延焼遮断など防災性の向上を図る特定整備路線の整備とともに沿道のまちづくりを推進」とある部分については、削除を求めます。</p> <p>理由</p> <p>板橋区大山地域で、この点に関わるのは、「補助26号線の整備」ですが、これについては、すでに、地権者や地域住民より、認可取り消しの訴訟提起があり、現在裁判が進行中です。この路線整備は、都内でも有数の賑わいを示す「ハッピーロード商店街」を分断、破壊するもので、地域振興に逆らい、広範な住民の生活の利便を損なうものとして容認出来ないものです。この特定整備路線の整備に理由として、「震災時の延焼遮断の防災性の向上」が挙げられていますが、補助26号線整備計画</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>が作られた戦後初期の市街地の状況では妥当性があっても、現状では延焼遮断帯としての役割は減じており、</p> <p>交通の利便性が加えられましたが、それも東武東上線との平面交差の立体交差化が進まなければ、増加する交通量により、交通渋滞を深刻化するなど大きな問題をはらみ、地域の生活にも大きな支障をもたらすなど、進行中の裁判の中で、原告側が主張している通りです。</p> <p>これらの点が十分検討されるべきで、この改定案では、既存の道路計画案がそのまま容認され推進されることになってしまいます。</p> <p>よって、改定案からこの部分の削除を求めるものです。</p>	
34	<p>1. 意見の要旨</p> <p>1) 第7章13(板橋区)大谷口周辺地域の重点整備地域である大山駅周辺西地区においては、既存コミュニティーを破壊する特定整備路線補助26号線の街路事業は中止、もしくは最低でも現在の当該地域住民との合意形成に基づく事業内容とすべきである。</p> <p>2) ピッコロ・スクエア周辺地区とクロスポイント周辺地区の再開発事業は、民間事業に変容したことにより、本来のまちの態様に沿わない、単なる開発のための開発と化したため、中止とすべきである。</p> <p>3) 防災を、街路事業や沿道建築物の不燃化、あるいは延焼遮断帯の形成といったハードウェアによってのみ施策するのではなく、強靱なコミュニティーの形成と維持というソフトウェアにも注力した施策が講じられるべきである。既存コミュニティーを破壊し再生の望めない事業は、期間を延長するのではなくいったん白紙とし、ハード面、ソフト面の調和のとれた構成に組み直すべきである。そのためには、地域住民との合意形成こそが欠かせないという点を認識すべきである。</p> <p>2. 意見の理由</p> <p>1) 補助26号線は、改めて言うまでもなく、昭和21年に戦災復興</p>	16番と同様の考え方です。

院の告示として定められた「計画」で、したがって当然ながら防災の観点で練られた計画ではなく、木造住宅密集地区の解消や、延焼遮断帯の形成といった概念により構想されたものではなかった。今、この「計画」にそれらの事業目的を持たせることは、牽強付会と言わざるを得ない。

2) 「計画」から70余年を経た現在、ここは、都内でも屈指の商店街を中心とした一定のコミュニティが形成されている地域となっていて、特定整備路線補助26号線による大規模な商店街分断は、その、既存コミュニティそのものを機能不全、そして破壊に陥れる恐れが大きい。

3) ピッコロ・スクエア周辺地区とクロスポイント周辺地区の再開発事業は、老朽木造建築物の解消と延焼遮断帯の早期形成を唱いながら、事業そのものを大手ディヴェロッパーに丸投げしてしまったため、100年を構想すべきまちづくりの視点が欠落している。

4) その再開発事業は、民間事業となって以降、当初の目的のひとつであった「整備事業による移転者の受け入れ」も曖昧になり、本来のまちの態様に沿わない「開発のための開発」と化した。一過性の不動産売買により開発業者は潤い、一時的には人口増加による税収増や経済効果はあるだろうが、残されるものは、既存コミュニティに代わる転入者による新規コミュニティの形成不全と、地域社会の手に負えない巨大な構造物といった負の遺産だけとなる可能性が大きい。そんな事例は、すでに各所に多い。

3. 結論（意見）

以上の点より、本件に該当する各事業計画は、期間を延長するのではなく、いったん白紙とし、当該地域の住民との合意に基づく内容に変更すべきものと思料する。

意見の主旨

本計画の特定整備路線の殆どが、戦災復興院告示 15 号にて戦災復興する事を目的とし 74 年前に計画された都市計画道路です。防災、防火、の為と称し、実質的な検討もしないまま事業決定及び推進を行っており、住民の家屋や土地の所有権を無視した無謀な計画です。戦災復興の道路を作る事に主眼に置いた本事業は即刻中止し、防災防火の観点を明確にし、専門家や都民参加の下で新しい都市計画を作り直して行くべきです。

要望事項

1、 戦災復興院告示 15 号に記載の「東京都庁に決定原簿と原図を備え置き縦覧に供する」事となっている、決定原簿及び原図の住民への開示を行う事。

35 2、 特定整備路線、補助 86 号線志茂地区において、事業申請書の一番目の理由が「交通量の緩和」とありますが、当該地区の交通量は一日 500 台余りです。

それでも交通量緩和の道路計画を進める根拠を提示する事。

3、 特定整備路線、補助 86 号線志茂地区は、学校や清掃工場等の延焼しない建物が多く点在します。また道路計画地より南に 100m に計画している道路と同等の延焼遮断道路が存在しておりますが、それでも延焼遮断の道路計画を進める根拠を提示する事。

理由

本計画の特定整備路線の殆どが戦災復興院告示 15 号にて決定された道路ですが、告示 15 号には、「決定原簿及び原図は東京都庁に据え置き縦覧に供す」事となっております。しかし、都民が東京都に公文書開示請求を行っても「決定原簿及び原図」を開示する事が出来ず、告示で示さ

16 番と同様の考え方です。

れた内容を縦覧出来ません。この「決定原簿及び原図」で確認出来ない限り、都民の財産である住居及び土地が道路とどのような位置関係にあるのかが不明であり、財産が不当に侵害される恐れを生じます。この様に告示の内容を、旧都市計画法に基づく資料として開示する義務を何一つ果たせない道路計画の事業推進は即刻中止すべきです。

特定整備路線、補助 86 号線志茂一丁目地区において、事業申請の一番目の理由が「交通量の緩和」でした。しかし現存する道路の交通量は一日 500 台あまりです。本道路計画は幹線道路を結ばないためバイパス道路としての役目も果たせません。元々交通量が少なくバイパスとならない道路を拡幅しても交通量の大きな変化は見込めないと思います。交通量緩和が目的で作ると説明された根拠となる数値データ等も示されておりません。もし明確な根拠が示せないのであれば、本事業計画は都民の財産（家屋、土地）を不法に買い取り、工業者に無駄な税金を使う事が主目的の計画となりますので即刻中止すべきです。

特定整備路線、補助 86 号線志茂一丁目地域は、学校や公園、清掃工場等の延焼しない建物や空地が多く点在し、また道路計画地より南側 100m に今回計画している道路と同等以上の延焼遮断効果がある道路が既に存在しております。都が出した不燃領域率は志茂 1～5 丁目を含めた平均値として低い数値になっております。北区が提供した図面による計算では志茂一丁目単独の不燃領域率は 70%を超え、東京都が目標とする数値の 70%を超えています。北区の説明では「特定整備路線補助 86 号線志茂一丁目地区完成後の不燃領域率の改善は 0.8%」との事で道路拡幅効果は微々たる物ですし、既に都の目標値を達成しておりますので、道路拡幅をやる目的は失われて居ます。

	<p>以上の理由などから、本計画を即刻中止し、防災防火事業の抜本的な計画の見直しが必要であると考えます。</p>	
36	<p>この計画では延焼遮断帯ということが大きな理由としてあげられているようですが、素朴な疑問を感じています。</p> <p>まず、赤羽自然観察公園と赤羽スポーツの森公園の間に道路を作るという馬鹿げたことをしていますが、公園なのでもともと延焼遮断帯として機能しています。</p> <p>道路を作ることが意味ないことは幼稚園児でも理解出来ることだと思います。</p> <p>次に道路作ることが、延焼遮断帯をつくるのだという考え方に素朴な疑問そのものについて述べます。</p> <p>最近感じることはこれまで1件の家が建っていた土地は居住人がいなくなると、家を取り壊し、ほとんどのケースで2～3件の家が新築されています。家と家との間は50センチ未満を多く見かけます。</p> <p>この86号線でも静勝寺（赤羽西1丁目にある太田道灌ゆかりの寺）付近にもこの例がありますし、私の住んでいる隣の土地もそうなので火事になったら大変と感じます。</p> <p>家を新しく建てる場合は家と家の間は十分に距離をとる必要があると思います。</p> <p>延焼遮断帯と称する道路をつくる事と新たに家々を密集させることは非常に矛盾したことと思いませんか。</p> <p>道路を作ることだけが防災対策ではなくて、家と家との間の距離をとることが延焼を防ぐことになると思います。</p> <p>道路だけを作ることが延焼遮断帯になるということは幻想だと思います。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>行政は強引に進めるべきものではありません。もっと住民と話し合い、良い方向にもって行くのが行政の仕事だと思います。</p>	
<p>37</p>	<p>防災・減災の為には、過去の大地震による大火災の事例からばかりでなく、近代から将来へ向けての地球規模の気候・気象変動のもたらすであろうあらゆる災害へ真剣に目を向けて、幅広い分野の専門家、生活者である都民の意見を多角的に採り入れ、現実に適う総合計画を立て直してください。防災対策計画として「道路建設」に偏り過ぎています。</p> <p>特定整備路線としてにわかに選定した品川区補助 29 号線をはじめ、現在の都市計画道路整備のほとんどは居住者や周辺利用者の同意・賛同・納得を得られないが為に長年事業停止していたものを、防災理由を掲げて強引に推進するもので、事業の進捗が思わしくないからと、その都度の大衆心理に合いそうな尤もらしい理由を持ち出し、事業期間を延長して引き延ばしを繰り返す、理性を欠いた不合理な事業計画を廃止するための見直しを行なってください。</p> <p>「第 3 章 防災都市づくりの整備方針」「1 延焼遮断帯の整備の方針」にある「2025（令和 7）年度までに特定整備路線を全線整備します。」とする路線については、旧都市計画法における 70 年以上も過去の道路計画線上に、その歳月の間に現在では無数の居宅が立ち並び、生活圈を形成する大勢の都民が生活しています。事業認可に対して係争中にある路線については、殊に事業への反対が多いものであるため、第一に事業を停止し計画を廃止してください。</p> <p>災害対策基本法では「国土並びに国民の生活、身体及び財産を災害から保護するため」に計画するものとして、また、地方自治法では自治体の役割を「住民の福祉の増進を図ることを基本」としてはいますが、このたびの東京都の発表には都民の命と財産を守る視点を感じ取ることができません。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>

生活者都民は「国際競争力に勝つ都市づくり」より、「あらゆる災害に強い安心な生活基盤」を求めています。殊に一極集中政策による流入が急増する東京都心部の建物と人口の、無秩序なる過密状態特有の災害をどのように考えて対策していますか？

都市計画道路の路線図を「部分的な線」としてではなく、俯瞰的に、
(1. 物理的な意味で「高いところから見下ろすこと」2. 「比喩的な意味で「広い視野で物事を見ること」「客観的に物事の全体像を捉えること」2. は1. の「高いところから見下ろすこと」から、自身や置かれた状況を上から見て客観視する意味として。」面として考え直してご覧ください。

日本全体の国土→関東首都圏→東京都→過密都市大東京都心部、と順に眺めると、東京都心部の特定箇所への新設道路の押し付けでは、予想内外の大災害への対策とは到底なり得ません。

大地震と大災害を混同してはなりません。大地震が発生しても「大災害」にしない対策を真摯にお考えください。

小池都知事は2018年2月16日の知事記者会見において、「首都直下地震の発生確率は30年以内に70%という予測があるので、いつ災害が起こってもおかしくないという状況にあるわけであります。都といたしまして、今後も、燃えない、そして倒れないまちの実現の方向を求め。」との主旨を述べています。

計画にある地震災害時の火災については、災害時の火災が特定箇所のみで起きることは非現実的で、火災の同時多発起が容易に予測できます。風速や風向きによる飛び火も付加効力として加わると考えられます。

計画の各所に、延焼遮断帯の形成が最も有効な災害対策であるような記載を見受けますが、延焼遮断帯によって隣接の街区に延焼しないとは、大災害の発生時には現実的ではありません。災害時の延焼火災の実態とはかけ離れた計画でありますので、特定整備路線として延焼遮断帯

の形成を押し進める事業の廃止を求めます。

「計画の第1章1頁の表」にある災害時の被害で、人的被害予測では、「火災被害6.6%（首都直下）/7.4%（多摩直下）」、物的被害予測では、「火災による被害14.7%（首都直下）/16.3%（多摩直下）」のように、家屋倒壊による被害が圧倒的に多いことが記されています。人的被害/物的被害の防止のためには、85%を占める家屋倒壊をいかに防止するかが最重要です。

「防災都市づくり推進計画」で、延焼遮断帯の形成に道路を有効とする方針がありますが、2章の2頁からも、東京都が平成16年から発表する道路による延焼遮断効果では幅員27m以下の道路では沿道の不燃化を同時に達成しなければ延焼遮断効果が達成しないこととなりますので、家屋倒壊を防ぐことが一層大事であることが明らかです。

道路事業の説明会で、阪神大震災で幅員9mでは車の通行が可能であったことや、幅員12mで延焼を遮断した、との東京都による発言があるようですが、国の阪神大震災の総括では、実態と教訓として「阪神・淡路大震災での死亡原因は「圧死」が大部分（約3/4）を占め、「焼死」が約1割。」として、死亡原因で最多の「圧死」を減らすために、家屋の耐震性強化と家屋転倒防止に取り組むことがまず重要である。」また「倒壊家屋の下敷きになったままで焼死された方も、早く救出できれば助かったかもしれないことが悔やまれるが、救出の人手が足りなかった。」

（平成14年（2002年）1月国土交通省 近畿地方整備局 震災復興対策連絡会議 <https://www.kkr.mlit.go.jp/plan/daishinsai/>） のように発信しています。

災害は地震・火災のみではありません。人口集中都市特有の「人災」「混乱」も考えなくてはなりません。無用の道路建設事業に寄り縋って固執する時代遅れの体質を改め、現代と将来の実情に適った計画を立て直しますよう、根本的な政策転換を納税者としても切望いたします。都

	<p>民、国民の心からの信頼に応え得る行政でありますよう要望いたします。</p>	
<p>38</p>	<p>意見の趣旨、</p> <p>今回、防災都市づくりを理由として特定整備路線の計画期間の延長が示されている。特定整備路線等の道路計画には多くのところで住民は反対している。住民の反対があるところは計画期間の延長は行わないこと。とりわけ特定整備路線補助 26 号線の計画は全国に屈指の商店街を壊す計画であり計画延長は行わず、廃止する事。</p> <p>道路計画と都防災都市づくりは分けて考える計画とする事。</p> <p>意見の説明</p> <p>第 7 章 13 大谷口周辺地区</p> <p>大山駅周辺西地区（板橋区）について</p> <p>この中でピッコロスクエア一周辺地区の市街地開発事業を実施し、特定整備路線補助 26 号線の整備による移転者の受け入れを行うとの記述がある。</p> <p>かつての商店街などが作成した計画ではそのような構想もあったが現在の事業の進行状況は全く異なる様相を呈している。計画作成時からの地域の変化、環境の変化も検討せず、一度たてた計画だからということで進めるのは行政の怠慢と言わざるを得ない。そのことから見ても今回の改定案を全く受け入れることはできない。</p> <p>また、特定整備路線 26 号線は他の特定整備路線同様、地権者の同意がなかなか得られず事業が進んでいないことは都も区も認めているところである。当初の計画年度で達成出来ない計画であることは明らかである。なぜ進まないのか、本当に必要な道路なのかの検討もなく計画を延長することは許されない。防災都市づくりを理由とした特定整備路線補助 26 号線道路計画の事業計画の延長はただちにやめるべきである。</p>	<p>16 番と同様の考え方です。</p>

	<p>まちづくりとは人が住み続けられる街を作る事である。今回の道路計画は歴史ある小学校の卒業生を地域から追い出し、戦後の混乱から商店街の人々が地域の人たちと一緒に作ってきたコミュニティの中心である商店街を壊す計画である。防災に名を借りた道路計画の延長は認められない。</p>	
39	<p>近年今迄に経験した事の無い自然災害に直面し長年、当地に住んでいて、本来の防災について考えさせられる事が多いです。現在、86号線の道路拡幅、これはオリンピックには全く間に合わず交通量減少している既存の道路にその必要性はそれ程痛切には感じられず、それより緊急車両の入らない狭い道路、老朽化住宅、空き家等、実態に即した問題は色々有ると思います</p> <p>何十年も前の計画を予算有りきで無理に推進する事より、本来の「防災都市とは」と原点に戻り、実態把握が必要なのではと思います。</p>	16番と同様の考え方です。
40	<p>○「都道補助 86号線赤羽西道路建設」についての意見</p> <p>北区都市計画マスタープラン 2020（案）概要版と赤羽西地区のまちづくり方針を読みました。その中での道路建設についてですが、せっかくの緑の多い「赤羽自然観察公園」を分断し、たくさんの住居を、壊してまでの道路が本当に必要でしょうか。それに、税金をつぎこむならば、他にたくさんの施策があるのではないですか。</p> <p>今後、車の数も減り、人間の数も少なくなっていく状況のなかで、コンクリートを増やしていくことは、反対に災害が起きた時に後の処置が大変です。道路はどう考えても延焼遮断帯にはなりません。地震が起きた時は、緊急車両の通路にはなりません。よって、「都道補助 86号線赤羽西道路建設」に反対します。</p>	16番と同様の考え方です。

41	<p>1 特定整備路線 とりわけ 86 号線についての道路計画は防災に役立たないばかりでなく逆行する危険性がありますのですみやかにストップさせて下さい。</p> <p>赤羽自然観察公園とスポーツの森公園を分断する形になる 86 号線の道路計画は区民の避難場所をつぶすことになり、延焼遮断の効果も全く持ち得ないことから反対です。</p> <p>また静勝寺を含む高台の下にトンネルをほるなどの計画ですが、台風などの風水害をより大きくする形になりますのでやめていただきたい。</p>	16 番と同様の考え方です。
42	<p>都民が望んでいるのは、安心して生き続けられる街、住み続けられる街を作ってほしいということです。都民の命と財産を守るという点から、専門家や都民の参加で計画を作り直すべきです。また、特定整備路線「86 号線」の整備計画の撤回を求めます。</p> <p>赤羽自然観察公園と赤羽スポーツの森公園を一体的に活用できるこの広場空間こそが、大震災や風水害時（荒川氾濫による避難者は北区だけでも 19 万人となります）の避難場所としての重要な機能を果たすことになります。従って、二つの公園を分断する「86 号線」道路計画は撤回を求めます。</p>	16 番と同様の考え方です。
43	<p>意見：</p> <p>「防災とは」どんな災害を考えているのか？防災の反省的をしっかりと総括する事が大切だと思うのです。</p> <p>水害から守る！</p> <p>去年は全国的に台風による被害がひどかった。未だに家に住めない。くらしのめどが立たない方も多い。今までもあったが、千葉県は 2 回も見舞われてしまった。</p> <p>ここ赤羽地区は過去にたびたび水害に見舞われてきた。現在、地名は</p>	16 番と同様の考え方です。

赤羽西となっているが旧地名は稲付町だった。低地の稲が台地につけられたからである。荒川の氾濫や台風の大雨で特定整備 86 号線の低地は床上浸水があたり前だった。私が記憶する所では狩野川台風。平成に入っても駅前のアピレは水害に見舞われた。昨年のは志茂の荒川に近い方は歩いて 40 分赤羽台西小、袋小に避難した方がいた。

地震から命を守る！

86 号線は延焼遮断帯が目的、災害時の車の通行と聞いているが果たしてなり得るのか！？町のあちこちで飛び火、同時多発的に火災が起こる事は過去の阪神大震災、東日本大震災、糸魚川火災でも経験しているはず。まして道路に車が止まっている、走っていれば、ガソリンを積んだ、自動車が介在する延焼が考えられる。◎是非防災専門家達、住民を交えて防災会議を開いてほしい！！

国の防災指針でも、まず火を出さないこと！感震ブレーカーの全戸設置を！そして地域のカコミュニティーで初期消火をすることです。それには広い道路はコミュニティをこわします。

地震で一番怖いのは家屋の倒壊です。阪神大震災で死亡した人の大部分（約 3 / 4）は家屋倒壊による圧死だったという報告。家屋倒壊を少しでも防ぐには、耐震補強だと思います。計画道路は地盤が弱く、電信柱が沢山倒れると思う！すでに傾いている電信柱が多い。計画道路の電信柱の本数は大変なもの。倒れたら死ぬかと思う。

住民の血税は無駄に使わないで！！多額の工事費のかかる道路より住民の安全を守る感震ブレーカー、耐震補強、電柱の地下化

44

特定整備路線事業を 5 年間延長する（2020 年を 2025 年）事を含めた基本方針の改定案に反対します
大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。

16 番と同様の考え方です。

	<p>理由</p> <p>誰の為の整備路線か大いに疑問です（防災目的とは本当か？）</p> <p>私の生活する池上通りの拡幅も交通量は減り、魚屋も美容院もなくなり、生活が不便になりました。</p>	
45	<p>特定整備路線事業を5年間延長する（2020年を2025年）事を含めた基本方針の改定案に反対します。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p>	16番と同様の考え方です。
46	<p>特定整備路線事業を5年間延長（2025年）することを含めた改定案に反対です。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>当初期日に特定整備路線事業が達成できなかったのはなぜか？路線上の土地所有者が、この計画に同意しないか、適当な引っ越し先が見当たらないか、ではないでしょうか。</p> <p>いずれにしても、この計画が無理な計画で、5年延期しても28路線の建設は不可能になると思います。</p>	16番と同様の考え方です。
47	<p>木密地区改善と「自動車道路建設」（特定整備路線）をつなげて計画化するには無理があったのではないかと。確かに木密地域の道路は狭いが、住民同士のつながりが強く、助け合う風潮も強い。さらに阪神淡路大震災や東日本大震災を経験したことで、住民の防災意識は高まり防災訓練もよく行われている。その住民が立ち退かされ、地域を分断する自動車道路を造れば、防災活動の担い手も減り、防災力は低下する。木密地域</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>の改善を図りながら対策を立てていくことが必要である。</p> <p>住み慣れた街で、長くない老後を平穩に暮らしたいと誰もが思うが、現在道路工事以外にも、駅の高架化計画、駅前高層ビル計画など街の再開発計画が目白押しになってきた。どの計画も特定整備路線とつながっているため、木密地域改善を導入にした都市再開発計画なのかと不信を抱く住民も少なくない。</p> <p>このまま「防災都市づくり推進計画の基本方針改定（案）」を推し進めると、長期の工事によって不便を強いられること、建築基準の条件変更で将来の見通しが持てないことなどの不安が浮かんでくる。そう考える住民は私一人ではない。こうしたことが背景にあり、計画の延長をせざるを得なかったのではないかと。ほかの自治体では計画を見直し、中止しているところが多くあるそうだ。東京都も見直して、中止にしてほしい。</p>	
48	<p>改定案に反対です。街を壊す道路中心の防災計画ではなく、特定整備路線を廃止し、専門家と住民の参加で地域の特徴を生かして新たな防災計画を作る事を求めます。</p> <p>理由と意見</p> <p>1 特定整備路線28路線の事業化で多くの都民が立ち退きを迫られ財産権・生存権を脅かされています。戦後商店街が多く形成され、学校の建設や多くの町会などで作られてきた地域コミュニティが特定整備路線の事業で壊されようとしています。災害時の防災にとってソフト面で大事な地域のコミュニティです。道路で大事なコミュニティが壊されることは大きな損失となります。</p> <p>2 ●品川区の29号線で戸越1丁目にある「わかば公園」がつぶされます。貯水槽も設置されており、地域住民にこの公園こそ防災に役立ちます。29号線がつぶすことはあってはならないのです。</p> <p>●「豊防災広場」は地域の防災に役立つ設備を補完する重要な広</p>	16番と同様の考え方です。

場です。

地域防災に役立つ公園を生かさずして、つぶしてしまう29号線を事業化は正当性がなく説明がつかないものです。

熊本地震の当地の市長が「地域の広場が災害時に重要だった」と話し、全国の自治体関係者に広場の確保を重視するよう強く呼びかけていました。

3 特定整備路線の道路による延焼遮断効果に疑問があります。飛び火での延焼を妨げるものではなく、大地震に規定される多発的な火災に対し道路の両側のどちらも焼けてしまうからです。

東京は年間を通じて南北の風が多いので29号線等南北に長い道路では大火になれば炎の勢を増す道路になりかねません。

4 東京都は住宅の耐震化を進める助成、通電火災を防ぐ感震ブレーカー設置への助成、水道管の耐震化を早急に100パーセント行う等急ぐべき施策がひどく遅れています。特定整備路線事業の完成を目指すことより、待ったなしの急ぐべき施策こそ進めるべきです。

5 初期消火対策を充実助成すべきです。消防対策が不十分で消防車が足りません。小さな路地にも入れる小型消防自動車が必要です。

6 「安全で快適な都市空間を作る」として街を壊す特定整備路線を進めるより、地域の広場・公園の拡充こそ進めるべきです。東京都が買収している道路予定地を地域の防災に役立つように公園や広場にして開放することを求めます。

今回の改定案について反対であることを明確に表明する。以下その理由を逐次述べる。

49 1 法的観点から

旧都市計画法第3条に違反している事である。戦災復興院が昭和21年4月25日告示第15号で示した都市計画道路は、旧都市計画法第3

16番と同様の考え方です。

条により、主務大臣の決定を受け、内閣の許可を受けることになっている。しかもこれらの決定原簿及び原図、認可の原簿及び原図は東京都庁に備え、縦覧に供すと規定されている。そこで去る2017年ごろこれらの原簿原図の縦覧を試みたが都の回答は「国から渡されていないのでありません」ということであった。これでは明らかに旧都市計画法に反する事になる。此の違法性を誤魔化さすために持ち出されたのが「勅令」・「戦時特例法」なる「違法誤魔化し法」である。この「違法誤魔化し法」を弄することは、国自体旧都市計画法第3条に違反している事を認めている事である。

2 都市防災の強化になるか？どうすればよいか？

主に住宅の立ち並ぶ都市部に幅の広い都市計画道路を造っても、防災の役には全く立たず被害を深刻にするだけである。都の説明では幅の広い都市計画道路を23区内はじめ都内外にネットワークをつくり、「交通の円滑化を図る」という。ついでに都市計画道路の両側に高い建物を並べ、「こちらの火災をあちらに延焼させない」という、極めて短絡的且つ時代錯誤の思考停止した「江戸火消的」発想としか言えない。更にこの説明は「平常時の火災」と、非常時の「同時多発出火」を同列視した説明であり、「同時多発出火」という危険極まりない事象を軽んじる説明である。現に2013年1月に開かれた都主催の「事業説明会・現況測量説明会」において、「出火原因は何か？」という参加者の質問に対し、明確に回答した職員は！ゼロ！であった。追加して述べると、「車輛火災」について検証したのかを質したところ、これは明確に「検証してない」という回答であった。燃え尽きる街の創生である。此のように都のいう「都市防災の強化」は欺瞞と「他事考慮」を隠した言い訳である。都市防災の強化はどうすればよいのか？次に箇条書きに示したい。

一・生活道路を安心・安全な施設にする事。・幅を4mから6mに確保する。・両側はフェンスや生垣や植栽を施す。・舗装は雨水浸透性の舗装

にする。・電線電柱をはじめライフラインは地中化と耐震化を施す。・取水施設と下水処理施設耐震化を万全にし、且つ電源の確保を確実に作動するように徹底する。

一・住宅をはじめ建物の耐震化を早急に進める。・補助金の大幅増額と低利の利用しやすい施策をつくる。・地元工務店が施工できるように且つ利用者が耐震工事を注視するように手続きの簡素化をする。・外壁型感震ブレーカーを公金で取り付ける制度を設ける。

これらの事が遅々として進めていない事が反対の理由である。

3・都市計画道路は都市空間の確保になるか？

都市計画道路に都市空間を求める事及び都市空間と位置付ける事が誤りである。多くの車両がそれなりのスピードを持って行きかう施設がなぜ都市空間になるのか？地域住民の生命・安全をあまりにも軽く見てる事の最たる例としか言いようがない。都市空間は面積も広く緑が多く更に水辺を有し、近隣の住民が集まっても窮屈さを感じさせない空間であるべきである。その個所数も人口に応じて配されるべきである。此の事が二の次、三の次にされている事が反対の大きな理由である。

4・地域環境の保全となりうるか？

都市計画道路策定の一つに「地域環境の保全」という項目がある。具体的にはどういう事なのか疑問である。疑問があるなりに考えると先ず幅の広い都市計画道路のために、数千戸の建物が取り壊され、わずかばかりの庭の緑が破壊され土の部分がアスファルトと化すことになる。一戸当たり二平方メートルとしても一万平方メートルの緑と土の部分を失う事になる。これが地域環境の保全か？もう一つは地域にある貴重な2000平方メートルほどの公園の半分以上を都市計画道路用地として、公園を壊していく事は地域環境の保全といえるのか？

既存の生活道路と都市計画道路が交差する箇所は、都市計画道路の勾配条件を満たさせる為、既存の生活道路を階段状にしたり、傾斜をつけ

たり工作を施すことによりそこに住む人々に余分な生活上の負担を強いる事になる。こういう箇所は都市計画道路によって救急車や緊急車両の運行にも支障をきたしてくる。行政は住民の生命にかかわってくる問題であると認識すべきである。救急搬送で遠回りせざるを得ない事により、救命できなかった場合、行政は責任を取れるのか？無用な都市計画道路は地域環境の保全にならず、生活環境の悪化・地域環境の悪化・安心安全の破壊に手を貸すものとなる。この様に行政の言ってる事とやろうとしている事が矛盾している事に不信を抱き反対を表明するものである。

5・都市機能の確保とは？

都市機能とは何ぞやと思い、種々調べると・行政機関の業務が通常通り機能してる事・企業の業務が通常通り働いている事・交通通信機能が支障なく運行されている事・ライフラインに支障ない事などと記されている。抜けているのは一般住民の生活における安全安心の機能が欠陥している事である。既に行政機関の耐震性能や安全性やデータのバックアップシステム等はかなり進んでいる。大災害に対応が遅れているのは弱小零細企業である。大企業は行政機関と同様対応は進んでいるし備蓄もある程度できている。問題は弱小零細企業の災害対応をどう進めるかであろうと懸念する。行政に大いに配慮して貰うべき事の一つと思う。

6・其の外諸々の懸念と想い

大型公共事業には必ず天下りという悪しき慣習が続いている。これが「当たり前」という感覚が行政に関わる者の認識となっているのであれば、先ずそこを改めるべきである。退職後生活があるのは皆同じである。公務員も民間もハローワーク等に行くなりをするべきである。これから先、少子高齢化が進み人口が減少していくのは誰の目にも明らかである。そこに無用な幅の広い都市計画道路を設けても、利用者減・物流量減・交通量減は避けられない。然し膨大な維持管理費が掛る事は避けら

	<p>れない。此の負担は誰が負うのか？そこも明確に示すのも行政の責任である。新たに造る事が優先され、既存の施設の保守・修繕・管理が隅っこにおいやられているような行政組織は、褒めれる組織ではない。既存の施設の保守・修繕・管理こそ無駄をなくし、国民の安全に寄与し自然と環境を保護する有力・有効な叡智であり後世に残せるレガシーとなる。都市計画道路も都市再開発による高層マンションも、大手不動産会社やゼネコン大手の業務拡大と儲けに手を差し伸べているようなもの。更に行政が補助金という名の税金を投入するのは、どの角度から見ても不信が増幅するだけである。</p>	
50	<p>特定整備路線補助 86 号線計画にはもう一度見直して欲しいと意見を届けるものです。</p> <p>86 号線は当初説明の時延焼遮断を目的とするものとの位置づけでしたが再々その不合理性を様々な形で訴えて来ました。</p> <p>防災とは天然災害を含め幅広く私達の身を保る事柄があります。資金は限られている中での防災です。その優先順位を都民にそして区民に補助 86 号線が計画されている住民にきちんと説明し生命を守る立場で取り組んで欲しいと思います。</p> <p>今すぐ必要なもの（防災計画の中には）は、道路の確保ではないと私は思い、ここに意見をあげたいです。</p>	16 番と同様の考え方です。
51	<p>道路整備計画特に特定整備路線の計画の廃止、中止を含めた計画の見直しをもとめます。これらの路線は、戦後すぐの道路整備計画、さらには戦前からの道路計画を踏襲しているもので、そこに全く住民の意見を受け入れることなく進められてきたものです。私の住まいする地区の 86 号線計画も全く意見を言えぬまま計画が進められています。</p> <p>今こそ意見を聞いていただき計画を見直していただきたいです。</p>	16 番と同様の考え方です。

52	<p>道路整備計画特に特定整備路線の計画の廃止、中止を含めた計画の見直しをもとめます。これらの路線は、戦後すぐの道路整備計画、さらには戦前からの道路計画を踏襲しているもので、そこに全く住民の意見を受け入れることなく進められてきたものです。</p> <p>私の住まいする地区の86号線計画も全く意見を言えぬまま計画が進められてきています。さらに、避難所になっていた自然観察公園スポーツの森公園間の草原を道路にする計画であり防災に逆行するものではないでしょうか。</p> <p>今こそ意見を聞いていただき計画の見直していただきたいです。</p>	16番と同様の考え方です。
53	<p>防災都市づくり推進計画の基本方針改訂（案）拝見しました。延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、市街地の整備等、いずれも結構な内容でございます。</p> <p>これらは、これから白紙で都市を設計するのであれば、全く問題がなく、素晴らしい都市ができるでしょう。それは理想論です。しかし、すでに人々が居住し生活している場所について非常に多くの人たちの生存権・生活権を犠牲にしなければならないとすればどうでしょうか。</p> <p>その犠牲の大きさを考慮すれば、次善の策として、特定整備路線のような強制収容的な道路を造らずに、個別住居ごとの、あるいはせまい範囲で耐火・耐震の策を進める方が現実的なのではないでしょうか。コスト的にもその方が安いでしょう。</p> <p>防災都市づくり＝道路の整備、という思い込みを廃して、防災都市＝耐震・耐火機能の強い街という風に考えればよいのです。なぜそのような発想をしないのでしょうか？</p> <p>現在の特定整備路線計画は、道路建設や大掛かりな市街化整備をする業者のために進める計画としか思えません。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>私はじめ同居している一族は、断固移転は受け入れません。あくまでここに残ります。</p>	
54	<p>首都直下型地震が今後 30 年間に 70%の確率で発生すると予想されているとき、震災から都民の命と財産を守るための防災まちづくりは緊急課題であり、何事にも優先して国や自治体を上げた対策が求められています。今回改訂では事の緊急性から計画推進のスピードが問われていると思います。その立場から意見書を提出します。</p> <p>① 防災まちづくり計画から大型都市計画道路建設は別にして進めることを提案します。</p> <p>改定案の基本方針で改訂の動機・趣旨と主な考え方を明らかにしていますが、1996 年に取り組み開始から 20 年余、震災に備える目標から遅れている現状分析に欠けており、行政の上目線からの必要性だけが強く押し出されている様に感じます。都は 1996 年阪神大震災の教訓を踏まえて推進計画を進め、2011 年に東日本大震災の教訓を踏まえた改訂では「木密地域不燃化 10 年プロジェクト」として、都市計画道路建設と一体に進めることを大きく押し出しました。以来 20 年余の到達は、目標の不燃化領域率 70%を超えたのは 4 地域にすぎず、全体は震災に備える目標には及んでなく、このままでは緊急事態に答えられません。</p> <p>進まない原因の一つに指定整備地域で都市計画道路建設と一体に進めていることがあげられます。「防災都市づくり」の美名のもとに住民合意もない都市計画道路を強引にすすめ、それをテコに周辺地域用途地域変更、建築物の耐震耐火構造への建て替え、地先道路の拡幅やセットバックなどの整備を促進しています。都市計画道の法的拘束により地権者を一方的に追い出しにより住民との間に矛盾が拡大し対立が起きています。結局、計画道建設と一体化で事業自体が住民の反対に遭い、防災都市づくりの長期化や計画のストップを余儀なくされる現状があります。</p>	16 番と同様の考え方です。

そこには計画の構造的な問題点があります。防災計画は、73年前の計画を元に「道路ネットワーク確立」で線引きし、それを前提に面的な防災計画を具体化しています。計画決定時から70余年に社会情勢の発展もあり、今日とでは時間的にも住民要求もそこには大きな乖離が生じており、現状は住民との対立は深まり広がる一方で、計画は一向に進みません。本来防災は住民参加と合意で進めるべきなのに、対立と分断が深化するばかりで地域社会の荒廃が見られます。

この間の防災都市づくりの経過と到達から、何十年もかかる道路建設を前面にした防災計画自体に無理があり、返って防災まちづくりを遅らせ、住民本位の町づくりからもかけ離れたものになると考えます。まさに税金の効率的使い方に無駄が生じています。都市計画道路（特定整備路線）は決定当初の原図が存在しない決定自体法的条件を満たして無い欠陥があり、その違法性が問われていることは国も東京都も認めるところです。現在、法廷でも争われています。こうした現状を無視することは避けるべきです。

また、特定整備路線事業期間は多くが2020年度で終了します。今後は路線毎に住民に諮って検証すべきで、今回の決定案で一括して「整備5年延長」を決めるなどは全くの暴挙と言わざるをえません。

② そもそも都市計画道の延焼遮断の役割は限定的であり、条件によっては全く役立たないものです。しかも道路計画決定当初の中には延焼遮断の役割・位置づけもなく、道路を通したいがための口実に後追いで位置づけたものです。

整備地域の一つである世田谷区役所周辺における都市計画道路52号線（環七若林陸橋から世田谷線まで）沿線は延焼遮断の役割を担える学校や公園など空間や建築物が多数存在し、新たな遮断帯形成は必要ありません。新たな道路はむしろ災害時に住民の障害になるだけです。現在通過交通の無い閑静な住宅街で、ここに大型道路建設されると環八、環

	<p>七、246号、20号、東名などの幹線道路から大型車をはじめとした通過交通による交通事故や環境破壊の危険性が増します。周辺住民の国士館周辺などの広域避難場所への通路が塞がれ、住民に被害をもたらす以外の何者でもありません。</p> <p>③ 52号線建設によって整備地域の不燃化領域率は1%程度上げるに過ぎません。不燃化領域率アップには地域公園や広場整備、耐震耐火構造物の建築推進、住民参加により消火設備や消防体制の拡充、震感ブレーカ設置など初期消火体制の強化、行き止まりを無くする地先道路の拡幅整備こそ必要です。これと一体に住宅耐震化の公的助成や都市計画減税のさらなる拡充が必要と考えます。</p> <p>④ 都市計画道路の一方的な事業期間の延長は中止し、今後のあり方について沿線地域住民・地権者の参加と合意により再検討することを要望し、意見とします。</p>	
55	<p>○86道路計画は撤回すべきです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在自然観察公園とスポーツの森公園の間に位置し、2つの公園を結び、行き来の為の役割を果している。道路になって分断されると困る。 ・高台に位置し、避難者を広域的に受け入れる事を考えれば2つの公園を一体化していた方が良いと思う。 ・道路になると湧水の水脈が分断される恐れがある ・池にはカワセミがきたり、カルガモが子育てをしたりしている。このことは区民のいやしになっている ・都指定の文化財静勝寺近辺の景観が変わってしまう ・トンネル又は堀切りになると両側の民家の避難やたちのき等問題が出る ・水が出た場合トンネルによる災害が心配 ・道路になると3.11の時の渋滞で事故でもおきたら火災の誘導路になる 	16番と同様の考え方です。

	<p>ってしまう</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今では子どもたちが自由に安心してかけまわったり、虫とりや、凧あげを楽しめる数少ない場所になっています。道路は今ある道路の拡ふく等で車の流れを考えて下さい。 ・10年経っても地元の理解も納得もない86道路は住民にとって必要のないものです。 	
56	<ul style="list-style-type: none"> ・なぜ推進計画（防災都市づくり）が5年延長されるのか、その理由が書かれていません。なぜですか？きちんと盛り込むべきです。（御中のだされた文章の中に） ・そもそも都内に28本新しい道路をつくり、防災対策になるとは考えていません。 <p>阪神大震災の火災を例にだしていますが、むしろ感震ブレーカーを整備したり、倒壊しないように木造であってもしっかり補助をしていくことが、燃え広がらない街作りになります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東京は、東西の風より、南北の風が多く、特定整備路線は延焼遮断帯にはなりません。（飛び火についてはどういう見解をお持ちですか） <p>又、交通量がへっているのに交通のネットワークづくりをと当初からの説明をかえています。どういうことですか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大切な住民の居住を立ちのかせて、上記のような効果のない道路づくり…延ばしてやる意味はなく、きっぱり中止すべきです。ご検討下さい。 <p>※これまでの都の説明、何1つ納得できていません。</p>	16番と同様の考え方です。
57	<p>特定整備路線計画を5年のばすのはやめてください。</p> <p>2020年までにできなかったのだからさっさとあきらめてください。</p>	16番と同様の考え方です。

58	<p>まず、地権者は、住み慣れた家を出ていかねばならず、町のコミュニティを壊す、特定整備路線の事業は早く打ち切りにして欲しいです。</p> <p>☆オリンピックまでにとわれ、早く転居した高齢者は、環境の変化による、認知症などの病気になり悲しむ人達がいる現実を知って欲しい。</p> <p>☆かかりつけの病院、行きつけの銭湯が建設予定地です。命と健康にかかわる重要なことです。池袋本町には、銭湯がなくなります。</p> <p>☆道路建設にかかる費用は莫大です。新しい建物を壊すなど見てられません。道路建設は、本当に必要なのでしょうか？防災をいうなら他にやることはあります。感震ブレーカーを全家庭にとか、建物の耐震化です。</p> <p>☆私は、12年前に東上線下板橋駅近くに引っ越してきました。道路建設地ではありませんが工事に入れば騒音、大気汚染が懸念されます。(本町に住んでは、50年以上になります)12年前には、道路建設はないとのことでした。</p> <p>☆時代は、少子化など大きく変わろうとしています。若い人では、車を持たない人が増えています。又高齢者、団塊の世代も運転できない人が増えていきます。都会では、車がなくても生活できます。道路建設は、本当に必要か、ご検討をお願いします。費用対効果の再検討を。</p>	16番と同様の考え方です。
59	<p>1. 計画期間半ばで改定しなければならない理由を明確に 防災都市づくり推進計画(改定)における基本方針の計画期間は、2016年から2025年となっており、まだ半分を残しているのに、改定する理由が明確でないと思えます。また、計画したことが実施できていないことは、どこに問題があるか等分析と反省がなければ、延長しても達成できるものではないと思えます。</p> <p>序章(1)計画改定の背景に記載されていることは、改定の緊急性を説明</p>	16番と同様の考え方です。

するものではありません。この末尾に、『これまでの取組の成果や課題に加え、新たな視点も踏まえた効果的な施策を展開するため、計画を改定します。』

と書かれていますが、これまでの取組の課題について、この語のみで説明するだけで、具体的な記述や紹介は見当たりません。

(6) 改定の主な考え方 ①整備地域の更なる改善 に、「不燃化特区制度」と「特定整備路線の整備」を5年間延長し云々とあるが、何故延長しなければならないのか、これまでの取組でどこに問題があったのか、それを克服するためには何が必要か、明らかにする必要があります。そうでなければ、5年後にまた5年延長、ということになるのは明々白々です。

以上の点に対してどのようにお考えか明確にさせていただき、計画期間半ばで改定しなければならなかった理由を明確に述べていただきたい。

2. 特定整備路線等都市計画道路に頼る計画は見直すべき

延焼遮断帯は、道路幅員にもよりますが必ずしも道路によるものが効果的かどうかには疑問もあるようです。糸魚川大火の例がそうだとされていますね？それはさておいたとして、都内の都市計画道路はもちろん場所にもよると思いますが、一向に進んでいないのは何故なのでしょう？まず、これにお答えいただきたい。さらに、5年延長して間違いなくできるのでしょうか？上記のように反省なきものは繰り返すと思われるますが、街や住宅などそこで生活する人や自然等を犠牲にすることでできる都市計画道路が、住民や都民の理解を得られるかどうか、少なくとも支持されていないから一向に進まないのではないのでしょうか？

いずれにしましても、5年延長しても道路が完成すると約束できるものではないと思います。逆に、いつになるかわからない、というのが正直なところではないのでしょうか？そのような完成時期が読めない道路に頼ることは、いざ地震があった場合、間に合わないのではないでしょう

か？その結果、犠牲になるのは、「はずだった」で結果として対策がとられなかった地域の住民です。

延焼遮断は、火事を小さなうちに消せる体制を作ることで必要ではなくなるものです。バケツと水ガメ、雨水利用も可能です。これで初期消火を、訓練で。もちろん、消火器も、スタンドパイプも、可能なら消火栓等を設置するなど、きめ細かな対策と訓練があればできると思います。何よりも防災意識の向上と、コミュニティの醸成に繋がります。あちこちで実証されてきた、人の力と訓練の力、これは豊かな生活の基礎でもあります。

3. 道路を造ることは災害のリスクを増大させますよ

防災都市づくり推進計画は震災対策条例に規定されたもので、災害は震災を対象としているかもしれませんが、世田谷区をはじめとして、気候変動によると思われる自然災害の危険が身近に迫っているようです。豪雨もそうですし、ヒートアイランドもそうです。また、台風等風も問題になってきています。

このような災害も、それぞれに策を講じられていることと思いますが、道路はできるだけ造らない方が安全だ、被害リスクを今よりも大きくすることはない、ということになるようです。実は道路を造るということは、とりわけ豪雨に対しては内水氾濫を呼び起こし、直射日光に対してヒートアイランドを激化させることになります。何故リスクが増大するのか？

少し遠回りになりますが、世田谷区では世田谷ダムを造っています。区民が勝手に言っているのではなく、行政が高らかに謳っています。一つひとつは小さな行いです。雨水タンクを庭先に置きましょう、浸透柵を設置しましょう、程度のことです。しかし、これは区民運動として、防災意識等を高めることに力を発揮しているだけでなく、グリーンインフラといった自然力を活用していく概念に対する意識向上にもつながって

いるものと思われます。また、世田谷区には独立住宅が多いですから、樹木も土の面もそれなりに確保されているわけですから、その総計は相当なものです。ところが、これらの努力や良さが、道路を造るとき、一気に壊されてしまうのです。猫の額でも大事にしている庭、1本でも地域に愛されている木立、自慢にしている工夫のみどり駐車場等々、ためらいもなく大型のブルドーザーでなぎ倒されていくようです。もちろん雨水タンクも浸透柵も。

さらには、道路を造ると、車道はアスファルト舗装、歩道は浸透性アスファルト舗装に街路樹や植栽帯が施されるでしょう。アスファルト面には遮熱塗装が塗られるかもしれません。また、世田谷区には雨水流出抑制施設の設置に関する指導要綱により、抑制施設の設置が求められることになっています。その量 $500 \text{ m}^3/\text{ha}$ ですので、仮に道路幅員を 20m とすれば、500m に 1 か所、容量 500 m^3 の「プール」をつくらなければならなくなるのです。従来の道路に比べれば格段に優しくなっています。そのようなものとはいえ、浸透性舗装や遮熱塗装は経年劣化が激しいと言われており、当初機能を維持するのは至難だということです。さらに、実はこれが最も大きいのですが、近年の下水が溢れる内水氾濫の原因は、側溝や下水管等の下水施設の処理能力不足があります。区内でも 1 時間あたり 100mm を超える雨が降っていますが、区内の処理能力は 50mm に達していないと聞いています。しかし、これを大きくすればいいというものでもなく、物理的にも限界があると聞いています。その上、舗装部分の過半以上を占める車道の雨水は 100% 近くが下水に流入します。流出抑制施設が予定通り機能すれば、大方の雨に対しては大丈夫だということになりますが、道路下に埋設される下水管へは道路部分の雨水だけではなく、周辺の宅地からも流入しますので、安全とは言えません。いずれにせよ、防災都市づくりの推進計画の基本方針が、浸水被害等のリスクを高めることが懸念される道路を造ることによって災害の防止に

	<p>役立てようとするのは、矛盾です。防災という言葉には、水害も熱射等も含まれます。条例に拠る定義の限定もあるでしょうが、後世の人から、何を矛盾したことを、リスクが高まるのは分かっているのになぜそのような道路を造ることに拘ったのだろう、と笑われることがないようにしたいものです。加えて、雨水が土中に浸透するということは、地下水脈を蘇らせたり湧水を復活させたり、保水機能を高めることに繋がります。この機能が、広域で見た場合、浸水被害を和らげることに繋がりますので、大事にして増やしていきたいものです。</p>	
60	<p>特定整備路線事業を5年間延長（2025年）することを含めた改定案に反対です。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>何が一番必要か道路を造ることより優先順位をつけて検討すべきだと思います。無電柱化の推進を図ってください。災害時に道路が遮断され緊急車消防の妨げとなります。命を守る対策をお願いします。</p>	16番と同様の考え方です。
61	<p>私は補助26号線の地権者であります。私はこの道路計画を反対します！この道路計画の話が出て、どうして？と思いました。</p> <p>この道路計画は戦後まもなく立たれた計画で、それこそ総理大臣も主務大臣も決まっていない状況の中、決められた。戦後、どさくさの中で決められた計画で、それこそ70数年前の出来事です！</p> <p>当時の日本と現在の日本、こんなに時代は違う。当時は必要な道路であったのですが、今は？それこそ、人口は毎年のように減り、若者は車を持たない生活になり、交通事情も変化しています。</p> <p>そんな中、都民の税金を使ってまで、この事業を行わなければいけない</p>	16番と同様の考え方です。

のでしょうか？行政は防災の為と謳っておりますが、この補助26号線を通してまでも作らなければいけない道路なのか？と思います。

私は昨年4月17日、日弁連弁護士連合会主催・公益財団法人日弁連法務研究財団共催セミナー【SDGsと自治体の公共事業】へ参加し、そこに出席していた埼玉県都市整備部都市計画課長の講話を聴き、埼玉県は今まで計画していた道路の見直しをしているそうです。人口が減り、それと同時に税金の収入源も減り、だから、県民の事も考えて、計画を見直しています、と話していました。なぜ、東京都にはそういう考え方ができないのか？私には不思議に思います。

大体、この大山駅周辺西地区には全国でも有名なアーケードがあり、そのアーケードを壊してまでも作らなければいけない道路なのか？それと莫大な税金を使って行わなければいけない事業なのか？と疑問に思います。

住民の意向も聞かず、我が家に来た都の職員は立ち退くのは義務！だと言って来ました。この時代に立ち退き＝国民の義務だと言われたのですよ。

私は何が義務だと言いました。戦争中なら、戦争へ行くのは国民の義務だというのであれば仕方がない、と思いますが、それでも、思います！

それにしても、今は時代も違うし、この民主主義国家に於いて行政が70数年も前に決められた計画を強引に進めて行くのはおかしいと思います！

この道路工事で使う税金を、もっと違うところに使って欲しいと願います。私は断固として、この補助26号線を通すのを反対しています！

62

防災都市づくり推進計画（平成28年3月）整備プログラムの更新（平成30年度）内の本文 第7章 整備地域・重点整備地域の整備 13 大谷

16番と同様の考え方です。

	<p>口周辺地区（豊島区・板橋区・練馬区）重点整備地域「大山駅周辺西地域」板橋区について（7-142）</p> <p>* 「防災」も重要ですが、以下の「まちづくり」の視点においても、行政区（板橋区）等への指導を徹底してください。（「防災」で、消滅可能性都市とならないように）</p> <p>①地元住民を追い出す開発行為（大手ゼネコン方式）ではなく「地元住民（コミュニティ）が、存続して地元に残ることができる様なまちづくりの仕組み」という開発方針を重要視してください。</p> <p>②事前に、住民と共に、まちづくりの計画について協議する場を設け、地元意見を反映してください。（地元は、鉄道の「地下方式」を切望しています。）（駅前広場計画の「場所」を見直してください。）（防災のために「危険な街」にしないでください。）</p> <p>③26号道路・鉄道・再開発ビル・アーケード施設等、それぞれの開発行為が、バラバラに動いています。現状、26号道路を開通させる事だけが、最優先の目的になっていると聞きます。防災道路も重要とは思いますが「26号道路を開通させるためのバラバラ開発行為」には納得できません。断固反対します。多くの地元住民の犠牲を伴う開発計画は、地元の理解を得るところから、やり直してください。</p> <p>以上、よろしく願いいたします。</p>	
63	<p>「特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、10年間の重点的・集中的な取組として実施してきた、不燃化特区制度の活用や特定整備路線の整備について、取組を5年間延長し、引き続き、整備地域の不燃化を強かに推進」と有ります。しかし、特定整備路線は用地費取得率は低く、進んでません。</p> <p>特定整備路線は中止すべきです。</p>	16番と同様の考え方です。

64	<p>・特定整備路線道路計画について</p> <p>① 2020年完成とされたこの計画は、多くの地域から反対の声があがり、裁判も品川、板橋地区の5つの裁判がおこなわれています。完成予定は本年ですが、ほとんどの地域で用地買収も進んでいません。</p> <p>② 昨年は大型台風19号で、川が氾濫し、全国で水害が発生。このような状況下で、まずやるべきは、地球温暖化対策ではないですか？</p> <p>③ 都市計画法では、“住民の合意が必要”とされていて、住民合意のない計画をすすめる事は違法です。</p> <p>① ②③をもって道路計画を白紙に戻していただきたい。</p>	16番と同様の考え方です。
65	<p>現在、都内では、特定整備路線の整備をめぐる、いくつかの訴訟が起こされており進め方について、住民との合意形成ができていないことが浮き彫りになっています。住民にとっても、燃えない、倒れない住宅や避難スペースの確保など、防災に備えるまちづくりは、喫緊の課題となっておりますが、不燃かを推進する不燃化特区制度などの取組みと、延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路である特定整備路線の整備が一体的に進められており、このことに問題があるのではないかと考えます。さらにこの「特定整備路線の整備」について、改定案では、取組みを5年延長し、強力に進めていくとあります。地域の現状の把握や住民との合意形成ができない要因などを分析、再検証しないまま、期間を延長してはならないと考えます。</p> <p>また、防災都市づくりには、住民の協力や理解が不可欠であることや、特定整備路線の整備の他にも、住民の不燃化、耐震化支援対策を一層進める、延焼遮断帯として、いまある公園や緑地などを生かす必要があることから以下意見を述べます。</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>① 特定整備路線の整備の5年延長について、住民意見も踏まえた検証等を行いその結果によっては、整備の見直し、中止をすること</p> <p>② 特定整備路線の整備と不燃化特区制度などを一体にせず、住宅などの耐震強化や防火に対し、さらなる支援策を強化すること</p> <p>③ 防災都市づくり推進計画づくりに防災専門家を交えた住民参加の仕組みを検討すること</p> <p>④ 延焼遮断帯として、いまある公園や緑地などを生かす基本方針にすること</p>	
66	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災に名を借りた、まち壊し（高齢者等住民の追い出し、コミュニティ破壊）の道路計画であり、抜本の見直しが必要である。 ・ まち壊しは、「公助」に多くを期待できない大災害時に、「自助」・「共助」を担う住民とその自治防災組織を弱体化させる。 ・ 延焼遮断帯に名を借りた道路計画は、大火事の焼け止まり対策に過ぎないだけでなく、飛び火や風向きなどをあまねく検討しておらず、その延焼遮断効果も疑問である。 ・ 今後、高齢化が進み、都市の過疎化により、空き家・空き地がスポンジ状にできてくる。それらを、地域住民の集会施設、緑地や公園、避難所、防災拠点等にしていくことを防災都市づくりの基本にすべきである。これらの施策は、普段から地域コミュニティを強化し、災害時の自助能力を強化する。 ・ まちづくりには、住民合意が大前提である。にもかかわらず、多くの特定整備路線や沿道再開発は、住民の同意なく進められており、高齢者の追い出し政策である。中止や見直しを行うべきである。 ・ 特定整備路線など道路整備計画は、多くの路線で住民の同意なく進められているものなので、計画期間の延長はしないで廃止や中止を含めた抜本的な見直しを行うこと。 	16番と同様の考え方です。

	<ul style="list-style-type: none"> ・地震などの際の「揺れによる建物倒壊」に対する対策を抜本的に強化すること。 想定被害件数からは、防災対策の重点を、火災対策でなく、建物倒壊対策や不燃化住宅に置くこと。 ・特定整備路線は、大火事の焼け止まり対策に過ぎない。 それよりも、火災を発生させない対策（感震ブレーカ等）や初期消火体制（地域住民によるコミュニティ）に重点を置くこと。 ・防災専門家や都民参加の検討会議などの仕組みで、計画全体の再検討を行うこと。 <p>以上</p>	
67	都道 86 号線は反対です。	16 番と同様の考え方です。
68	<p>特定整備路線事業を 5 年延長する 2020 年を 2025 年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>交通量が、へっているのに特定整備路線は、必要ありません。</p> <p>災害が、どこにおきてもおかしくないのに、もっと修理、補強の方に力を入れてほしい。</p>	16 番と同様の考え方です。
69	<p>特定整備路線事業を 5 年延長する 2020 年を 2025 年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p>	16 番と同様の考え方です。

	<p>特定整備事業は、裁判に訴えて、公判中である。その中で事業計画を改訂案を決めることは、住民主権に反する。</p>	
70	<p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年に）事を含めた基本方針の改定案に反対します。</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改ためて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 現在、第2京浜国道があるにもかかわらずなぜ、補助29号線を平行して作らなければならないのでしょうか？ しかも交通量が減少しているというのに… 「防災都市づくり推進計画改訂（案）」に反対です。</p>	16番と同様の考え方です。
71	<p>特定整備路線事業を5年延長する（2020年を2025年）事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 道路問題の影響を受け、宮前商店街の小売店がこの数年来次々と店じまいしています。全部閉めた店や家もあれば、道路に一部かかって建て直した家もあります。高齢のお母さんを施設に入れ家を出てそこからお母さんの面倒をみている人もいます。聞くだけでさびしくなります。勝手に計画をつくっておいて「この中でどれがいい」などと聞くのはおかしいです。</p> <p>まず、そこに住む人たちの意見をきかなくては。それがなくては民主主義ではありません。</p>	16番と同様の考え方です。

72	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>29号線をぜひ廃止してほしい。</p>	16番と同様の考え方です。
73	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>住人の意向を無視して道路整備を計画、推進するのは許されることではない。</p> <p>その場所で生活している住人、及び周辺の住人への意見聴取を行い、賛成何人、反対何人で何%の住人が賛成し、大多数の住人による賛同が得られ、それが公表されてから計画、推進するのが大前提であると考え</p> <p>る。</p>	16番と同様の考え方です。
74	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>防災の為とする補助29号線計画は4回説明を聞きました。その計画が戸越公園駅周辺の大型再開発につながっていることも解りました。</p> <p>防災の為と言うならば、防災機能を兼ね備えた街造りの都市計画のヴィ</p>	16番と同様の考え方です。

	ジョンとランドデザインを示して下さい。	
75	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>防災の手段として地域の広場、公園の拡充が必要だと思います。</p> <p>安全な避難場所を確保し、避難所の施設の充実をお願いします。</p>	16番と同様の考え方です。
76	<p>2020年までに作るとした特定整備路線事業を5年延長する※ことを含めた改訂案に反対です。(※2025年)</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p>	16番と同様の考え方です。
77	<p>2020年までに作るとした特定整備路線事業を5年延長する※ことを含めた改訂案に反対です。(※2025年)</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由</p> <p>町を壊し住民を追い出す29号線は必要ありません。</p> <p>近くの国道の交通量も減っていますきっぱりと撤回すべきです。</p> <p>89才の老人のお願いです。</p>	16番と同様の考え方です。
78	<p>特定整備路線事業を5年延長する2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p>	16番と同様の考え方です。

	<p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 大きなビルが建ち並ぶ町には反対です。 防災意識を高めるためにも住民参加で計画を進めて下さい。</p>	
79	<p>道路をつくって防災になるとはいえません。誤りは正して道路計画をとり止め、住宅の耐震化などに力を注いで下さい。都民の為の行政をして下さい。</p>	16番と同様の考え方です。
80	<p>特定整備路線事業を5年間延長する(2020年を2025年)事を含めた基本方針の改定案に反対します</p> <p>大型再開発を誘導し街を壊す計画ではなく、改めて地域防災計画を住民参加で作ることを求めます。</p> <p>理由 29号線は街こわしです。 廃止して下さい。</p>	16番と同様の考え方です。

※ 必要に応じて、誤字脱字の修正や個人情報など公表することが不適切と認められる箇所の削除を行っています。

※ 意見の提出を求めて公表した改定案に関連する内容に対して、都の考え方を記載しています。

防災都市づくり推進計画の基本方針 新旧対照表（主な変更箇所）

変更案	パブコメ版
<p style="text-align: center;">本 文</p> <p>序章</p> <p>(1) 計画改定の背景</p> <p>（中略）</p> <p>さらに、都は、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針や具体的な方策を示す行政計画として、2017（平成29）年に策定した「都市づくりのランドデザイン」において、現在ある木造住宅密集地域が解消された魅力的な住宅市街地を、2040年代の目指すべき東京の姿として掲げています。</p> <p>また、2019（令和元）年12月に、今後、東京が目指すべき大きな方向性を示すために策定した『『未来の東京』戦略ビジョン』において、2040年代の目指す姿として「災害の脅威から都民を守る強靱で美しい東京」を掲げるとともに、2030（令和12）年に向けた戦略として、戦略8「安全・安心なまちづくり戦略」を示し、「燃え広がらないまちづくり推進プロジェクト」として、不燃化の取組を更に推進することとしています。</p> <p>これらを踏まえ、いつ発生してもおかしくない大地震から、都民や首都機能を守るため、最新の地域危険度等の調査結果やこれまでの取組の成果や課題に加え、新たな視点も踏まえた効果的な施策を展開するため、計画を改定します。</p> <p>（以下略）</p>	<p style="text-align: center;">本 文</p> <p>序章</p> <p>(1) 計画改定の背景</p> <p>（中略）</p> <p>加えて、都は、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針や具体的な方策を示す行政計画として、平成29年に策定した「都市づくりのランドデザイン」において、木造住宅密集地域が解消された魅力的な住宅市街地を、2040年代の目指すべき東京の姿として掲げています。</p> <p>このような背景の下、いつ発生してもおかしくない大地震から、都民や首都機能を守るため、最新の地域危険度等の調査結果やこれまでの取組の成果や課題に加え、新たな視点も踏まえた効果的な施策を展開するため、計画を改定します。</p> <p>（以下略）</p>

変更案	パプコメ版
<p>第1章 防災都市づくりの目標と考え方</p> <p>2 防災都市づくりの目標像</p> <p>「未来の東京」戦略ビジョンや都市づくりのグランドデザインに基づき、高度な防災都市の実現に向けて、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保を進めるとともに、個々の地域特性を生かし、創意工夫を図りながら、安全で住み続けたいまちづくりを展開していく必要があります。</p> <p>本計画では、防災都市づくりの目標像を定め、都民、民間事業者、行政の各主体がその実現に向けて連携して取り組むこととします。</p> <p>(以下略)</p>	<p>第1章 防災都市づくりの目標と考え方</p> <p>2 防災都市づくりの目標像</p> <p>これまでに引き続き、高度な防災都市の実現に向けて、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保を進めるとともに、都市づくりのグランドデザインに基づき、個々の地域特性をいかし、創意工夫を図りながら、安全で住み続けたいまちづくりを展開していくことも必要です。</p> <p>本計画では、防災都市づくりの目標像を定め、都民、民間事業者、行政の各主体がその実現に向けて連携して取り組むこととします。</p> <p>(以下略)</p>

改正案	現 行
<p>第3章 防災都市づくりの整備方針</p> <p>3 市街地の整備の方針</p> <p>(2) 市街地の整備方針</p> <p>ア 整備地域の整備方針</p> <p>(キ) 地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生</p> <p>(中略)</p> <p>このような背景の下、地域の特性を生かし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。</p> <p>例えば、地域によっては、下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図ることが考えられます。</p> <p>また、低層高密度な木造住宅密集地域ならではのヒューマンスケールの街並みを生かしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、あわせて、消火栓や防火水槽の拡充を図ることが考えられます。</p> <p>その際には、安全かつ魅力的な街並みの将来像を描く中で、住民の防災に対する意識啓発を促すとともに、住民団体などが公園・広場を運営・管理する体制の構築を図ることが考えられます。</p> <p>このような取組などにより、高密度都市である東京ならではの創意工夫により安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地に再生を促進していきます。</p> <p>また、都営住宅などの大規模団地の建替えや民間開発により生み出されるオープンスペース等を活用し、地域コミュニティの場となる防災上有効な公園・広場を整備します。オープンスペースにおける緑は、火災時のふく射熱の遮熱効果が期待できるとともに潤いのある街並みの形成に寄与することから、公園・広場の整備に併せて緑化を進めます。</p>	<p>第3章 防災都市づくりの整備方針</p> <p>3 市街地の整備の方針</p> <p>(2) 市街地の整備方針</p> <p>1) 整備地域の整備方針</p> <p>⑦地域の特性をいかした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生</p> <p>(中略)</p> <p>このような背景の下、地域の特性をいかし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。例えば、地域によっては、下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図ることが考えられます。また、低層高密度な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、高密度都市である東京ならではの創意工夫により安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地に再生していくことも考えられます。</p> <p>また、都営住宅などの大規模団地の建替えや民間開発により生み出されるオープンスペース等を活用し、地域コミュニティの場となる防災上有効な公園・広場を整備します。オープンスペースにおける緑は、火災時のふく射熱の遮熱効果が期待できるとともに潤いのある街並みの形成に寄与することから、公園・広場の整備に併せて緑化を進めます。</p>

防災都市づくり推進計画の基本方針の改定案

～「燃えない」「倒れない」震災に強い安全・安心な都市の実現を目指して～

2020（令和2）年3月

東京都

目 次

■ 基本方針 ■

序章

(1) 計画改定の背景	1
(2) 計画の目的	2
(3) 計画の構成	2
(4) 対象区域	3
(5) 計画期間	3
(6) 改定の主な考え方	3
ア 整備地域の更なる改善	3
イ 整備地域以外の市街地における安全性の確保	4
ウ 「倒れない」都市づくり	4
エ 地域特性を生かした魅力的な街並みの住宅市街地への再生	4

第1章 防災都市づくりの目標と考え方 1-1

1 東京都における防災上の課題 1-1	1-1
(1) 防災面から見た東京の現状 1-1	1-1
(2) 木造住宅密集地域等を取り巻く現状 1-10	1-10
(3) これまでの取組の成果と課題 1-11	1-11
2 防災都市づくりの目標像 1-15	1-15
3 防災都市づくりの基本的な考え方 1-17	1-17
(1) 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保 1-17	1-17
(2) 安全で良質な市街地の形成 1-17	1-17
(3) 避難場所等の確保 1-18	1-18

第2章 防災都市づくりに関する地域等の指定等 2-1

1 延焼遮断帯の設定 2-1	2-1
(1) 延焼遮断帯の設定 2-1	2-1
(2) 延焼遮断帯の機能 2-1	2-1
2 各地域の抽出・指定 2-4	2-4
(1) ゾーニングの考え方 2-4	2-4
(2) 木造住宅密集地域の抽出 2-5	2-5
(3) 整備地域の指定 2-7	2-7
(4) 重点整備地域の指定 2-11	2-11
(5) 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域の抽出 2-14	2-14
3 避難場所等の指定 2-16	2-16

第3章 防災都市づくりの整備方針 3-1

1 延焼遮断帯の整備の方針 3-1	3-1
-------------------	-----

(1) 延焼遮断帯の整備目標	3-1
(2) 延焼遮断帯の整備方針	3-1
2 緊急輸送道路の機能確保の方針	3-5
(1) 緊急輸送道路の機能確保の方針	3-5
3 市街地の整備の方針	3-6
(1) 市街地の整備目標	3-7
(2) 市街地の整備方針	3-7
ア 整備地域の整備方針	3-7
(ア) 規制誘導策の活用	3-7
(イ) 地区計画制度の活用	3-8
(ウ) 無接道敷地における建替えの促進	3-8
(エ) 市街地開発事業の活用による改善	3-8
(オ) 民間の活力を生かした整備促進	3-9
(カ) 防災生活道路の整備	3-9
(キ) 地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生	3-12
(ク) 横断的な施策連携による取組の展開	3-14
(ケ) 都民等が安心してまちづくりに取り組める環境の整備	3-15
イ 重点整備地域の整備方針	3-17
(ア) 住民の建替えを促進するための支援	3-17
(イ) 区が積極的に事業を進めるための支援	3-17
ウ 整備地域から除外された地域への対応方針	3-18
(ア) 地区内残留地区と重複している地域	3-18
(イ) 防災性が確保された町丁目	3-18
エ 木造住宅密集地域等への対応方針	3-18
(ア) 木造住宅密集地域	3-18
(イ) 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域	3-18
4 避難場所等の確保及び指定の方針	3-20
(1) 避難場所等の確保及び指定の目標	3-20
(2) 避難場所等の確保及び指定の方針	3-21
【目標一覧】	3-23
第4章 計画の推進体制	4-1
1 都と区市町との役割分担と連携	4-1
(1) 都の役割	4-1
(2) 区市町の役割	4-1
(3) 会議体等	4-1
2 学識経験者、関係機関、民間事業者、NPOとの連携・協働	4-1
3 地域住民との連携・協働	4-2
4 国への提案	4-2

第5章以降 整備プログラム

※令和2年度末に整備プログラムを見直し、防災都市づくり推進計画を改定予定

■ 基本方針 ■

序章

(1) 計画改定の背景

都は、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、防災都市づくり推進計画を1996（平成8）年に策定し、その後3度の改定（2004（平成16）年、2010（平成22）年、2016（平成28）年）を行うとともに、2011（平成23）年の東日本大震災の発生も踏まえ、平成24年からは「木密地域不燃化10年プロジェクト¹」を立ち上げ、市街地の防災性の向上に取り組んできました。

東日本大震災以降にも、2016（平成28）年の熊本地震や2018（平成30）年の大阪府北部を震源とする地震が発生し、耐震化の重要性が改めて認識されたとともに、ブロック塀の倒壊による被害などからも大きな教訓を得ました。

また、2016（平成28）年に発生した新潟県糸魚川市の大規模火災は、地震を原因とするものを除けば、1976（昭和51）年の山形県酒田市における大火以来40年ぶりの市街地における大規模火災となり、市街地の不燃化が重要であることが再認識されました。

2012（平成24）年4月に東京都防災会議が公表した「首都直下地震等による東京の被害想定」では、最大震度7の地域が出るとともに、震度6強の地域は広範囲（東京湾北部地震では区部の約7割、多摩直下地震では多摩部の約4割）にわたり、特に区部の木造住宅密集地域では、建物倒壊や焼失などによる大きな被害が想定されており、木造住宅密集地域の不燃化・耐震化などにおける、より実効性の高い対策の必要性が指摘されるなど、大地震への備えをより確かなものとするのが急務となっています。

さらに、国の地震調査委員会では、プレートの沈み込みに伴うマグニチュード7クラスの首都直下地震が今後30年以内に70%程度の確率で発生²するとの見解が示されています。

一方、多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有する地域においては、2022（令和4）年に生産緑地³の多くが都市計画決定から30年が経過し、農地等として管理すべき義務が解除される可能性があります。それにより、生産緑地が無秩序に宅地へ転用されると、住宅市街地における延焼の危険性が增大する場合があります。

さらに、都は、目指すべき東京の都市の姿と、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針や具体的な方策を示す行政計画として、2017（平成29）年に策定した「都市づくりのグランドデザイン」において、現在ある木造住宅密集地域が解消された魅力的な住

¹ 木密地域不燃化10年プロジェクト：P. 1-11 参照

² P. 1-1 参照

³ 生産緑地：P. 1-10 参照

宅市街地を、2040年代の目指すべき東京の姿として掲げています。

また、2019（令和元）年12月に、今後、東京が目指すべき大きな方向性を示すために策定した『未来の東京』戦略ビジョンにおいて、2040年代の目指す姿として「災害の脅威から都民を守る強靱で美しい東京」を掲げるとともに、2030（令和12）年に向けた戦略として、戦略8「安全・安心なまちづくり戦略」を示し、「燃え広がらないまちづくり推進プロジェクト」として、不燃化の取組を更に推進することとしています。

これらを踏まえ、いつ発生してもおかしくない大地震から、都民や首都機能を守るため、最新の地域危険度⁴等の調査結果やこれまでの取組の成果や課題に加え、新たな視点も踏まえた効果的な施策を展開するため、計画を改定します。

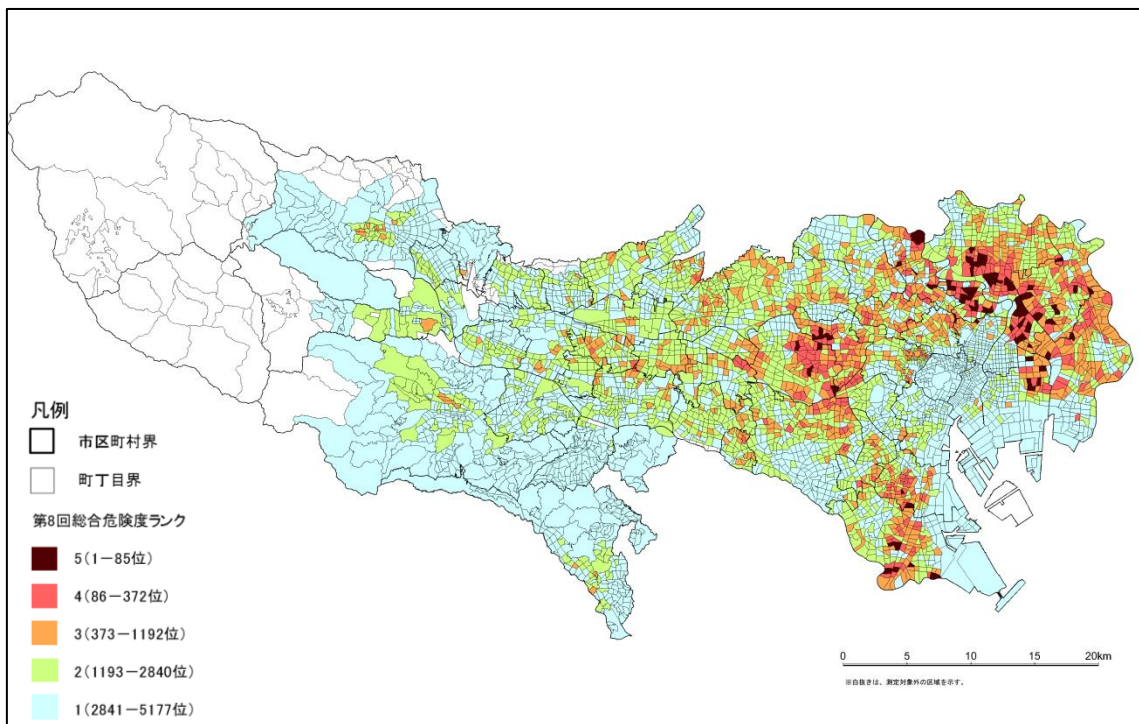


図1 第8回地域危険度測定調査（2018（平成30）年）における総合危険度ランク図

(2) 計画の目的

防災都市づくり推進計画は、東京都震災対策条例（平成12年東京都条例第202号）第13条の規定に基づき、震災を予防し、震災時の被害拡大を防ぐため、主に、延焼遮断帯⁵の形成、緊急輸送道路⁶の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所⁷等の確保など、都市構造の改善に関する諸施策を推進することを目的として定める計画です。

⁴ 地域危険度：P.1-12 参照

⁵ 延焼遮断帯：P.1-2 参照

⁶ 緊急輸送道路：P.1-9 参照

⁷ 避難場所：P.1-6 参照

(3) 計画の構成

本計画は、「基本方針」と「整備プログラム」とで構成されます。

基本方針は、防災都市づくりに関する施策の指針や目標等を定めるもので、整備プログラムは、基本方針に基づく具体的な整備計画などを定めるものです。

(4) 対象区域

本計画は、東京都内の市街化区域（23区28市町）を対象とします。

そのうち震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域を木造住宅密集地域⁸として抽出するとともに、木造住宅密集地域が連なる地域を中心とした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）については、防災生活圏⁹を設定し、延焼遮断帯の形成を進めます。

また、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域として指定するとともに、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域を重点整備地域に指定し、防災都市づくりに係る施策を推進します。

さらに、多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有し、将来、無秩序に宅地化された場合に住宅戸数密度の増加や不燃領域率の低下を招くおそれのある住宅市街地を農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域として抽出します。

(5) 計画期間

基本方針の計画期間は、2021（令和3）年度から2030（令和12）年度までの10年間とします。

整備プログラムの計画期間は、2021（令和3）年度から2025（令和7）年度までの5年間とします。

(6) 改定の主な考え方

ア 整備地域の更なる改善

- ・ 市街地の改善状況や地域危険度の結果等を踏まえ、整備地域をこれまでの約6,900haから約6,500haに見直し、目標の着実な達成に向けて更なる改善を促進します。
- ・ 木密地域不燃化10年プロジェクトとして、特別な支援等により展開してきた、不燃化を推進する「不燃化特区制度」と、延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路である「特定整備路線の整備」については、取組を5年間延長し、引き続き、整備地域の不燃化を強力的に進めていきます。

⁸ 木造住宅密集地域：P. 1-10 参照

⁹ 防災生活圏：P. 1-11 参照

- ・ 整備地域の主要な延焼遮断帯については、引き続き、軸となる都市計画道路の整備に合わせた沿道建築物の不燃化を進めるとともに、沿道一体整備事業¹⁰などによる沿道建築物の共同化等も行いながら、延焼遮断帯の効率的な形成を進めます。
- ・ 整備地域のうち、延焼遮断帯に囲まれた市街地については、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする道路を、防災生活道路¹¹として本計画の整備プログラムに位置付け、計画的、重点的に整備を進めてきました。引き続き、防災生活道路の整備や拡幅を促進するとともに、沿道建築物の建替え、防災生活道路の機能維持に向けた危険なブロック塀等の撤去や無電柱化を促進し、防災性の更なる向上を図ります。
- ・ 住宅の建替えが進まない街区については、無接道敷地における建替え促進や、木造住宅密集地域の改善を公共貢献とする都市開発諸制度¹²等の適用、空き家の除却といった様々な施策を展開しながら、改善を図ります。
- ・ 重点整備地域においては、不燃化特区制度の取組を区とともに強力に推進するため、まちづくり協議会の運営、共同化事業支援などのコーディネーターや、土地を取得し老朽木造建築物を除却して取得地の交換分合などを行い建替えを促進するなど、独立行政法人都市再生機構、公益財団法人東京都都市づくり公社、一般財団法人首都圏不燃建築公社などとも連携して、市街地の不燃化を進めていきます。

イ 整備地域以外の市街地における安全性の確保

- ・ 木造住宅密集地域は、建替えによる不燃化や老朽木造建築物の減少等により、これまでの約 13,000ha から約 8,600ha に減少しましたが、引き続き、当該地域の改善に資する取組を進めていきます。
- ・ 多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有し、将来の宅地化が想定される住宅市街地については、必要に応じて防災性の維持・向上を図り、安全で良好な住環境を形成します。

ウ 「倒れない」都市づくり

- ・ 災害に強い都市構造の確保と地域の防災性の向上の観点から、東京都耐震改修促進計画に基づく耐震化施策などと連携を図りながら、道路整備や不燃化と併せて「倒れない」都市づくりを促進します。
- ・ 震災時における緊急輸送道路の機能の確保に向け、特定緊急輸送道路の沿道建築物の耐震化を重点的に進め、特に耐震性が低い建築物の解消を図るとともに、緊急

¹⁰ 沿道一体整備事業：P. 3-3 参照

¹¹ 防災生活道路：P. 1-15 参照

¹² 都市開発諸制度：P. 3-6 参照

輸送道路の沿道建築物の耐震化を促進します。

また、緊急輸送道路の拡幅整備や無電柱化を推進します。

エ 地域特性をいかした魅力的な街並みの住宅市街地への再生

- ・ 木造住宅密集地域は広範にわたることから、東京の街並みに及ぼす影響が大きく、耐震化、不燃化、延焼遮断帯の形成などに併せ、魅力的な街並みの住宅市街地として再生していくことも重要です。木造住宅の良さや、路地の雰囲気などの地域の特性を生かした魅力的な街並みの住宅市街地の創出を目指していきます。

第1章 防災都市づくりの目標と考え方

1 東京都における防災上の課題

(1) 防災面から見た東京の現状

(大地震発生の切迫性と被害想定)

文部科学省の地震調査研究推進本部によると、プレートの沈み込みに伴うマグニチュード7クラスの首都直下地震が、今後30年以内に70%程度の確率で発生¹³すると予測されています。

また、東京都防災会議の首都直下地震等による東京の被害想定によると、建物被害は、東京湾北部地震、多摩直下地震で想定した規模(M7.3)のいずれにおいても、区部の木造住宅密集地域¹⁴を中心に発生し、人的被害のうち死亡の原因は、揺れによる建物倒壊や地震火災を原因とするものが多いとされています。

表 1-1 首都直下地震等による東京の被害想定（主な被害を抜粋）

条件	規 模	東京湾北部地震 ^{マグニチュード} 7.3			多摩直下地震 ^{マグニチュード} 7.3			
	時 期 及 び 時 刻	冬の朝5時	冬の夕方18時		冬の朝5時	冬の夕方18時		
	風 速	4 m/秒	4 m/秒	8 m/秒	4 m/秒	4 m/秒	8 m/秒	
人的被害	死 者 ^{※1}	7,613 人	9,413 人	9,641 人	5,089 人	4,658 人	4,732 人	
	原因別	ゆれによる建物全壊	6,927 人	5,378 人	5,378 人	4,489 人	3,220 人	3,220 人
		地震火災	504 人	3,853 人	4,081 人	378 人	1,229 人	1,302 人
		そ の 他	183 人	183 人	183 人	222 人	208 人	208 人
物的被害	原因別	建物被害 ^{※2}	134,974 棟	293,153 棟	304,300 棟	89,976 棟	135,118 棟	139,436 棟
		ゆれ液状化などによる建物全壊	116,224 棟	116,224 棟	116,224 棟	75,668 棟	75,668 棟	75,668 棟
		地震火災	19,842 棟	189,406 棟	201,249 棟	14,711 棟	61,323 棟	65,770 棟

※1 小数点以下の四捨五入により合計は合わないことがある。

※2 ゆれ液状化等による建物全壊と地震火災の重複を除去しているため、原因別の被害の合算値とは一致しない。

資料：首都直下地震等による東京の被害想定報告書（2012（平成24）年 東京都防災会議）

¹³ 2020（令和2）年1月、文部科学省の地震調査研究推進本部地震調査委員会が発表した海溝型地震の長期評価によると、相模トラフ沿いの地震について、プレートの沈み込みに伴うM7程度の地震の発生確率は30年以内に70%程度とされる。

¹⁴ 木造住宅密集地域：P.1-10 参照

(延焼遮断帯の形成状況)

都は、これまでも本計画に基づき、延焼遮断帯¹⁵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2017(平成29)年における形成率は96%、全体の形成率は2006(平成18)年から2017(平成29)年までの間で62%から67%に5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、2017(平成29)年で65%となっており、2006(平成18)年の58%と比較すると、11年間で7ポイントの増加になっています。

表 1-2 延焼遮断帯の形成状況^{※1}

区分	延長 (km)	形成済 (km)	形成率			増加ポイント 平成18年~平成26年
			平成18年 ^{※2}	平成26年 ^{※3}	平成29年 ^{※4}	
骨格防災軸	537	516	93%	95%	96%	3 P
河川を除く。	425	404	92%	94%	95%	3 P
河川・高速道路を除く。	376	355	91%	93%	94%	3 P
主要延焼遮断帯	312	210	61%	64%	67%	6 P
一般延焼遮断帯	832	400	42%	48%	48%	6 P
合計 ^{※5}	1,681	1,129	62%	66%	67%	5 P

区分	延長 (km)	形成済 (km)	形成率			増加ポイント 平成18年~平成29年
			平成18年	平成26年	平成29年	
整備地域	289	190	58%	62%	65%	7 P
11重点整備地域 ¹⁶	94	58	53%	56%	62%	9 P

※1 平成18年、平成26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、平成29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
 ※2 平成18年の延焼遮断帯の形成率は、平成18年土地利用現況調査(区部)及び平成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(平成18年調査)による道路の形成状況から算出
 ※3 平成26年の延焼遮断帯の形成率は、平成23年土地利用現況調査(区部)及び平成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平成27年3月時点の都市計画道路の整備状況から算出
 ※4 平成29年の延焼遮断帯の形成率は、平成28年土地利用現況調査(区部)及び平成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平成27年3月時点の都市計画道路の整備状況から算出
 ※5 端数処理の関係で合計等が一致しない場合がある。

¹⁵ 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带状の不燃空間。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。

¹⁶ 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

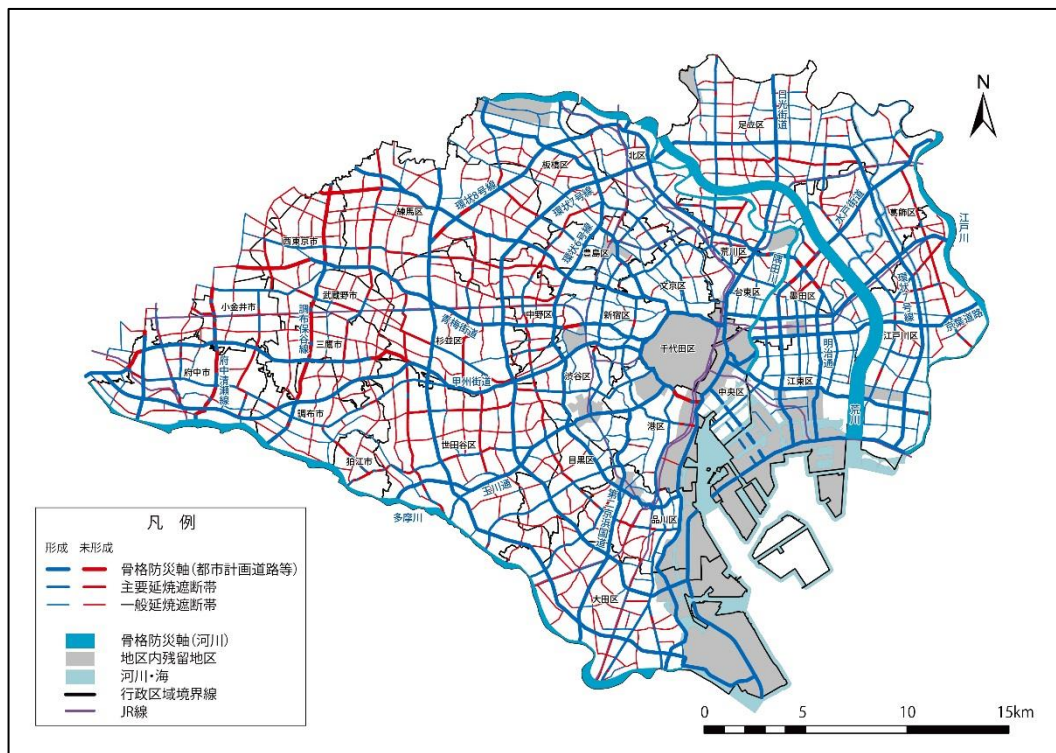


図 1-1 2006 (平成 18) 年延焼遮断帯形成状況

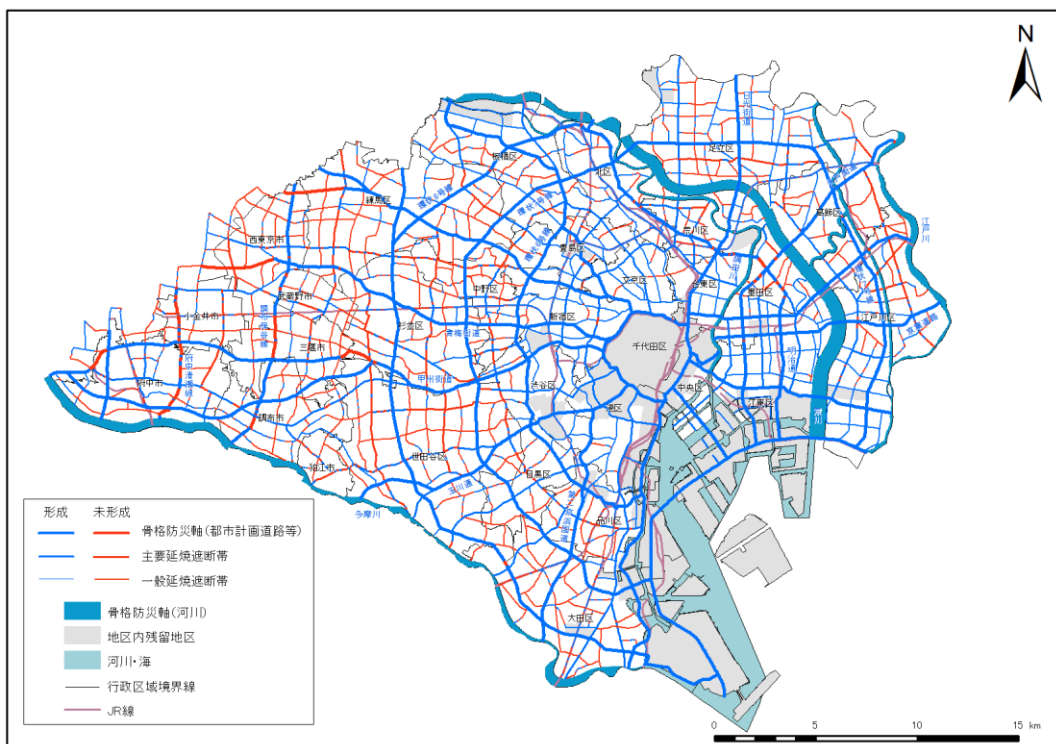


図 1-2 2017 (平成 29) 年延焼遮断帯形成状況

(整備地域等の不燃化の状況)

不燃化特区制度の実施前においても、整備地域及び重点整備地域では、従来の東京都防災密集地域総合整備事業¹⁷による道路・公園整備や老朽建築物の除却などの取組を行ってきました。

整備地域の不燃領域率¹⁸は、2013（平成 25）年度から開始した不燃化特区制度の実績も上乗せされ、区部全体と比較すると、増加ポイントが高く、不燃化特区制度が、整備地域全体の不燃領域率の向上に寄与しています。2016（平成 28）年時点で、延焼が抑制される水準である不燃領域率 60%を超える約 62%まで改善しています。

これまで、不燃領域率の状況については、整備地域全体の不燃領域率を基に不燃化の進捗状況を確認してきましたが、地域の状況により差があるため、よりきめ細かな状況把握を目的に、今後は、地域ごとに、目標である不燃領域率 70%の達成状況を確認していきます。

なお、2016（平成 28）年度時点では 4 か所の整備地域が 70%に到達しています。

表 1-3 不燃領域率の状況

	不燃領域率 (%)			増加ポイント	
	平成 18 年	平成 23 年	平成 28 年	平成 18～平成 23 年	平成 23～平成 28 年
23 区	69.8%	70.4%	72.3%	0.6P	1.9P
28 整備地域	56.2% ^{※1}	58.4% ^{※1} (2 か所 ^{※2})	61.9% (4 か所 ^{※2})	2.2P	3.5P
53 重点整備地域	—	—	56.1%	—	—

※1 2016（平成 28）年 3 月 防災都市づくり推進計画（改定）で指定した整備地域の範囲に基づき算出

※2 不燃領域率 70%以上の地域数

資料：各年土地利用現況調査

¹⁷ 東京都防災密集地域総合整備事業：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事業並びにそのネットワークに囲まれた老朽木造住宅等が密集地域における公共施設の整備及び不燃空間の形成により総合的な防災都市づくりを推進するための事業

¹⁸ 不燃領域率：市街地の「燃えにくさ」を表す指標。建築物の不燃化や道路、公園などの空地の状況から算出し、不燃領域率が 70%を超えると市街地の焼失率はほぼゼロとなる。

$$\text{不燃領域率} = \text{空地率} + (1 - \text{空地率} / 100) \times \text{不燃化率} (\%)$$

$$\text{空地率} : \{(S+R) / T\} \times 100 (\%)$$

S：短辺又は直径 10m 以上で、かつ、面積が 100 m² 以上の水面、鉄道敷、公園、運動場、学校、一団地の施設などの面積

R：幅員 6 m 以上の道路面積 T：対象市街地面積

$$\text{不燃化率} : (B/A) \times 100 (\%)$$

B：耐火建築物等建築面積 + 準耐火建築物等建築面積 × 0.8

A：全建築物建築面積

耐火建築物等：建築基準法第 53 条第 3 項で規定する耐火建築物又はこれと同等以上の延焼防止性能を有するものとして政令で定める建築物

準耐火建築物等：建築基準法第 53 条第 3 項で規定する準耐火建築物又はこれと同等以上の延焼防止性能を有するものとして政令で定める建築物

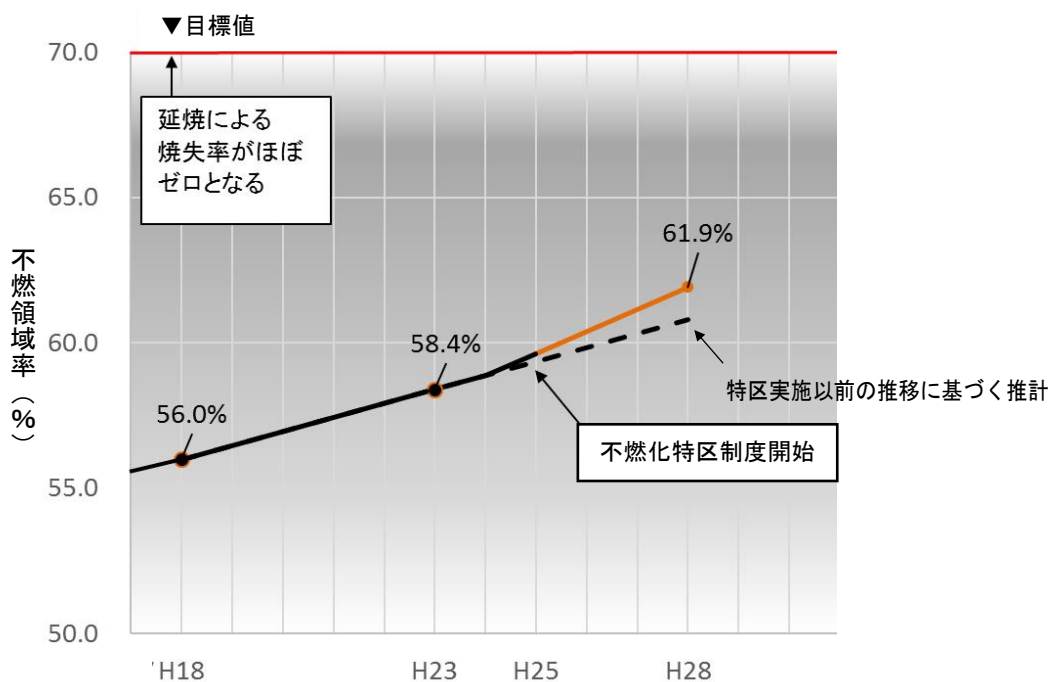


図 1-3 整備地域の不燃領域率の状況

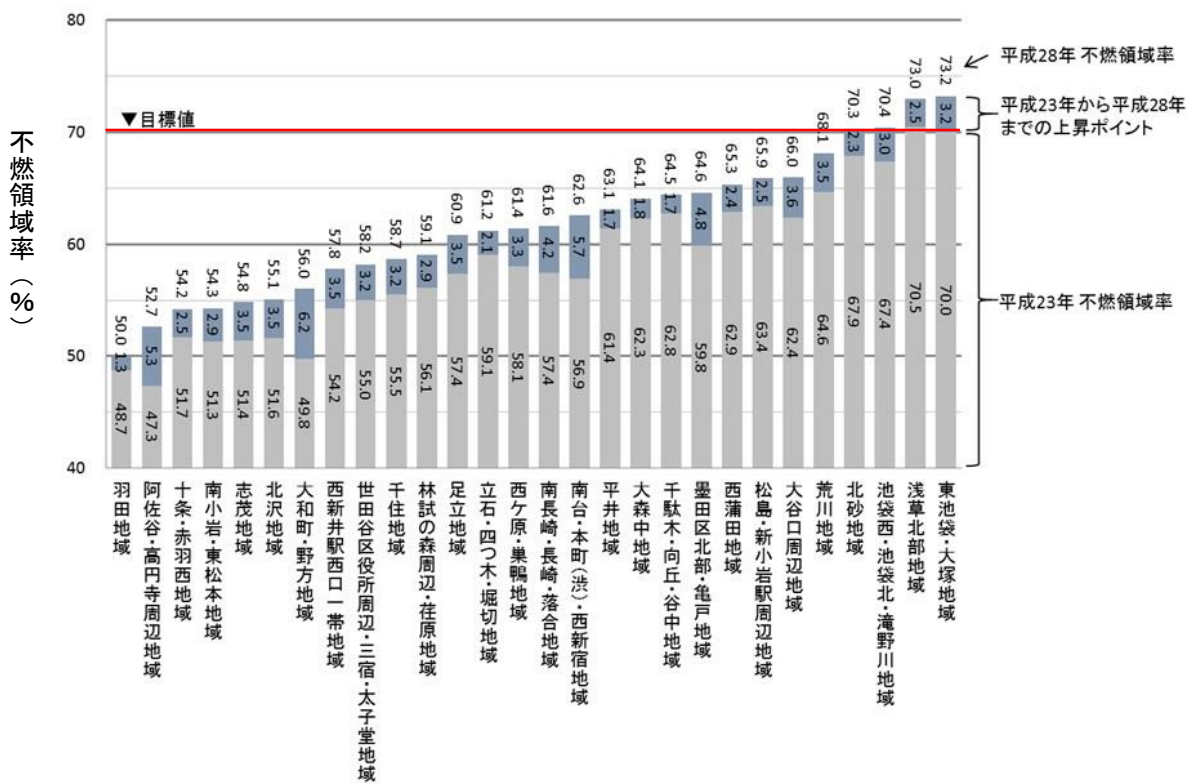


図 1-4 整備地域ごとの不燃領域率の状況

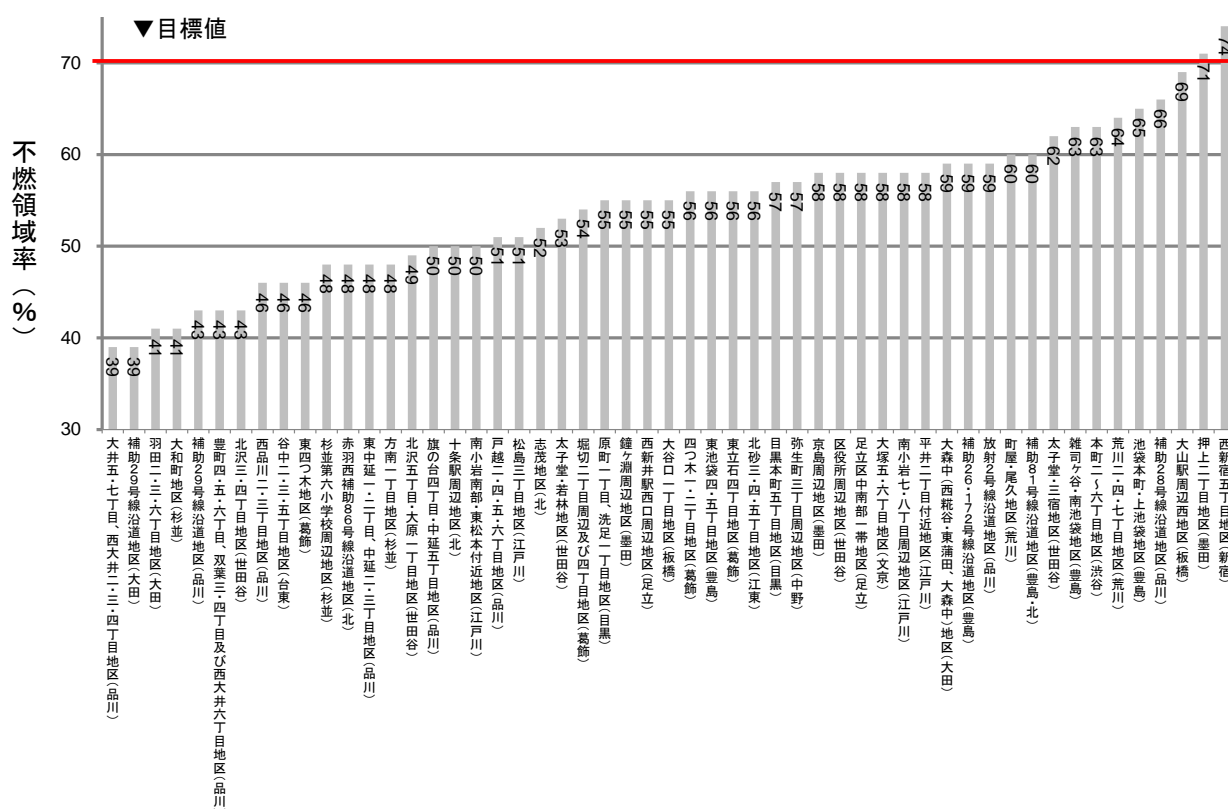


図 1-5 重点整備地域ごとの不燃領域率の状況 (2016 (平成 28) 年)

(避難場所の確保の状況)

災害対策基本法 (昭和 36 年法律第 223 号) では、区市町村長が必要があると認めるときは、災害の種類ごとに指定緊急避難場所¹⁹を指定しなければならないとされています。各区市町村が策定する地域防災計画においても指定緊急避難場所等を位置付けています。

都は、東京都震災対策条例 (平成 12 年東京都条例第 202 号) に基づき、区部にて震災時火災における避難場所 (以下「避難場所²⁰」という。) 等の指定を行ってきました。

避難場所については、最新の見直し (第 8 回 (2018 (平成 30) 年 6 月)) では、都立公園等の整備、都営住宅など公営住宅の建替え、市街地再開発事業²¹などにより、

¹⁹ 指定緊急避難場所: 災害が発生し、又は発生するおそれがある場合にその危険から逃れるための避難場所として、洪水や津波など異常な現象の種類ごとに安全性等の一定の基準を満たす施設又は場所を市町村長が指定する (災害対策基本法第 49 条の 4)。

²⁰ 避難場所: 大地震に伴って発生し得る大規模な市街地火災のふく射熱に対して安全な面積が確保され、避難者の安全性を著しく損なうおそれのある施設がない、公園、グラウンド、緑地、耐火建築群で囲まれた空地等で、住民等が避難できる安全な場所。区部については、東京都震災対策条例に基づき知事が指定する。区部において、213 か所が指定されている (2018 (平成 30) 年 6 月 指定)。

²¹ 市街地再開発事業: 都市再開発法 (昭和 44 年法律第 38 号) に基づき、細分化された土地を統合し、建築物と公共施設とを一体的に整備することにより、木造住宅密集地域や住宅、店舗及び工場等が混在して環境の悪化した市街地における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることを目的とする事業

213 か所まで増加しています。

また、避難場所周辺地域において、都市防災不燃化促進事業²²や防災街区整備事業²³などを用いた不燃化の促進による避難有効面積の増大や、都立公園等のユニバーサルデザイン²⁴化とともに、災害時にも使えるトイレや照明灯など防災設備の積極的な整備などにより、避難場所の安全性の向上にも取り組んでいます。

避難道路²⁵については、避難場所の増加に伴う避難距離の短縮化等により減少し、最新の見直しでは、14 系統 54.1 km となり、今後も避難場所の増加に伴い減少していくと見込まれます。

表 1-4 避難場所、避難道路

年度	指定見直し	避難場所	避難道路
2008(平成20)年2月	第6回見直し	189 か所	20 系統 78.5 km
2013(平成25)年5月	第7回見直し	197 か所	14 系統 54.1 km
2018(平成30)年6月	第8回見直し	213 か所	14 系統 54.1 km

※ 多摩部及び島しょ部においては市町村が避難場所を指定している。

その数は、2018(平成30)年4月1日時点で1095 か所

(出典：東京都地域防災計画震災編(2019(令和元)年修正)別冊①資料)

²² 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

²³ 防災街区整備事業：防災性と居住環境の向上を目指し、権利変換による土地・建物の共同化を基本としつつ、例外的に個別の土地への権利変換を認める柔軟かつ強力な事業手法を用いながら、老朽化した建築物を除却し、防災性能を備えた建築物及び公共施設の整備を行う都市計画事業

²⁴ 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。

²⁵ 避難道路：住民を避難場所へ安全に避難させる道路。東京都震災対策条例に基づき、知事が指定する。避難道路は、避難場所への距離がおおむね3km以上となる地域や火災による延焼の危険性が著しく高い地域を対象に、幅員15m以上の道路を中心として主要な避難経路をあらかじめ指定する。

避難有効面積²⁶が1人当たり1㎡に満たない避難場所については、2013（平成25）年の1か所から2018（平成30）年にて0か所となり解消に至り、避難距離が3kmを超える避難圏域²⁷は、2013（平成25）年の3か所から2018（平成30）年にて2か所に減少しています。

表 1-5 避難有効面積が不足している避難場所等の状況

	2008年 (平成20) (第6回見直し)	2013年 (平成25) (第7回見直し)	2018年 (平成30) (第8回見直し)
避難有効面積が不足している避難場所	3か所	1か所	0か所
避難距離が3km以上となる避難圏域数	3か所	3か所	2か所

地区内残留地区²⁸については、最新の見直しでは37地区、約11,100haまで増加しています。今後も、不燃化の進展に伴い増加していくと予想されます。

表 1-6 地区内残留地区

年度	指定見直し	避難場所	面積
2008(平成20)年2月	第6回見直し	33か所	約9,000ha
2013(平成25)年5月	第7回見直し	34か所	約10,000ha
2018(平成30)年6月	第8回見直し	37か所	約11,100ha

²⁶ 避難有効面積:震災時の市街地火災によるふく射熱の影響を考慮し、避難場所内の避難空間として利用可能な部分の面積
²⁷ 避難圏域:避難場所ごとに定められた避難対象地域。町丁目界や町内会等に配慮して地区の割当がされている。
²⁸ 地区内残留地区:地区の不燃化が進んでおり、万が一火災が発生しても地区内に大規模な延焼火災のおそれがなく、広域的な避難を要しない地区。37か所、約111km²が指定されている(2018(平成30)年6月指定)。

(緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の状況)

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²⁹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³⁰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 2,600 棟存在します。

表 1-7 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	耐震性の有無		耐震化率
		あり	なし	
特定緊急輸送道路沿道の建築物	18,451 棟	15,812 棟	2,639 棟	85.7% 2019（令和元）年 6 月末時点
一般緊急輸送道路沿道の建築物	24,447 棟	19,492 棟	4,955 棟	79.7% 2015（平成 27）年 3 月末 時点の推計値

²⁹ 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

³⁰ 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

(2) 木造住宅密集地域等を取り巻く現状

木造住宅密集地域³¹は、戦後の復興期から高度経済成長期において東京へ人口や産業が集中する中、都市基盤施設が十分整備されないまま、市街化及び高密度化が進行したことなどにより、JR山手線外周部を中心に広範に形成されました。

これらの地域の建築物は更新時期を迎えていますが、狭あい道路や行き止まり道路、狭小敷地や無接道敷地が多いこと、権利関係が複雑なこと等によって、建替えが進みにくい状況にあります。

また、一部の地域では人口減少や高齢化の進行、建替え意欲の減退等により老朽木造建築物の更新が進んでいない点も課題となっています。こうした地域の中には、住宅戸数密度が引き続き高い地域もあり、空き家の増加も懸念されます。

一方で、木造住宅密集地域ではない地域においても、不燃領域率が低いなど、防災性の向上が必要な地域が存在します。

さらに、多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域が存在します。こうした地域では、2022（令和4）年に生産緑地³²の多くが都市計画決定から30年が経過し、農地等として管理すべき義務が解除される可能性があることから、宅地への転用が見込まれています。生産緑地が無秩序に宅地化されると、住宅戸数密度の増加や不燃領域率の低下を招く場合もあります。



道路が未整備のまま木造建築物が密集



昭和50年代の老朽木造住宅が存在

図1-6 木造住宅密集地域内の状況

³¹ 木造住宅密集地域：本計画では、震災時に延焼被害のおそれのある老朽木造住宅が密集している地域として、以下の各指標のいずれにも該当する地域（町丁目）を木造住宅密集地域として抽出（約8,600ha）

- ・昭和55年以前の老朽木造建築物棟数率 30%以上
- ・住宅戸数密度 55世帯/ha以上
- ・住宅戸数密度（3階以上共同住宅を除く）45世帯/ha以上
- ・補正不燃領域率 60%未満

P.2-5,6 参照

³² 生産緑地：生産緑地法（昭和49年法律第68号）に基づき、都市農地の計画的な保全を図るため、市街化区域内の農地で、良好な生活環境の確保に効用があり、公共施設等の敷地として適している農地を都市計画に定めたもの。建築行為等を許可制により規制する。市街化区域農地は宅地と同等の課税がされるのに対し、生産緑地は軽減措置が講じられている。

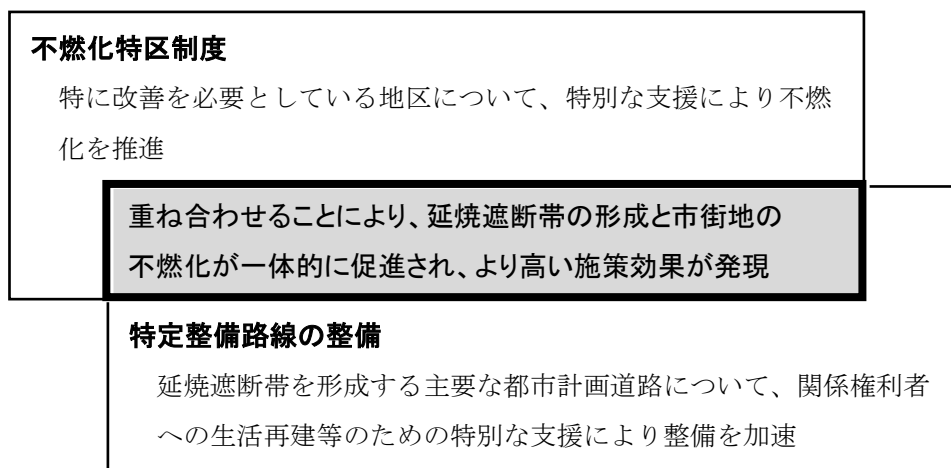
(3) これまでの取組の成果と課題

都における防災都市づくりは、都市防災施設基本計画（1981（昭和56）年 東京都）において、一定規模の市街地の外周を延焼遮断帯で囲み、市街地火災の延焼を防止する防災生活圏³³の考え方が取り入れられ、その形成を目指し各種施策が展開されてきました。しかし、これらの施策は防災の観点からの計画の優先度が示されなかったため、それぞれの事業が計画的・体系的に実施されず、防災上の課題解決が進みにくい状況にありました。

また、阪神・淡路大震災を教訓とし、木造住宅密集地域における市街地の耐火性の向上や防災の観点からの都市基盤施設の整備等が、重点課題になっていました。

このため、整備目標、整備の優先度等を明確にした防災都市づくり推進計画を1996（平成8）年に策定し、その後、2004（平成16）年、2010（平成22）年、及び2016（平成28）年には計画を改定し、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、市街地の不燃化、避難場所等の確保などに向けた取組を行ってきました。

さらに、東日本大震災の発生を踏まえ、木造住宅密集地域の改善を一段と加速させるため、「木密地域不燃化10年プロジェクト³⁴」を2012（平成24）年に立ち上げ、特別な支援により不燃化を推進する不燃化特区制度の取組と、延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路である特定整備路線の整備を一体的に進めてきました。



（出典：「木密地域不燃化10年プロジェクト」実施方針（2012（平成24）年1月）を一部修正

³³ 防災生活圏：延焼遮断帯に囲まれた圏域。火を出さない、もらわないという視点から、市街地を一定のブロックに区切り、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大規模な市街地火災を防止する。防災生活圏は、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している。

³⁴ 木密地域不燃化10年プロジェクト：特に甚大な被害が想定される整備地域を対象に、延焼遮断帯の形成（特定整備路線の整備）や市街地の不燃化促進（不燃化特区）などの10年間の重点的・集中的な取組を実施し、木造住宅密集地域を燃え広がらない・燃えないまちにすることを目標としたプロジェクト

(不燃化特区制度)

不燃化特区制度は、整備地域の中でも地域危険度³⁵が高いなど、特に重点的、集中的に改善を図るべき地区について、区から提案を受け、都が期間や地域を限定して、老朽木造建築物の建替え・除却への助成や固定資産税等の減免措置など特別の支援を行うものです。

当制度を開始した2013（平成25）年4月以降53地区を選定し、各地区において不燃化への取組を進めてきました。

(特定整備路線の整備)

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、災害時の延焼遮断や避難路、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」として平成24年度に選定しました。

2015（平成27）年3月までに、全28区間、延長約25kmの事業に着手し、2019（令和元）年10月時点において、用地取得率が47%、工事着手が10区間（12か所）となっており、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。

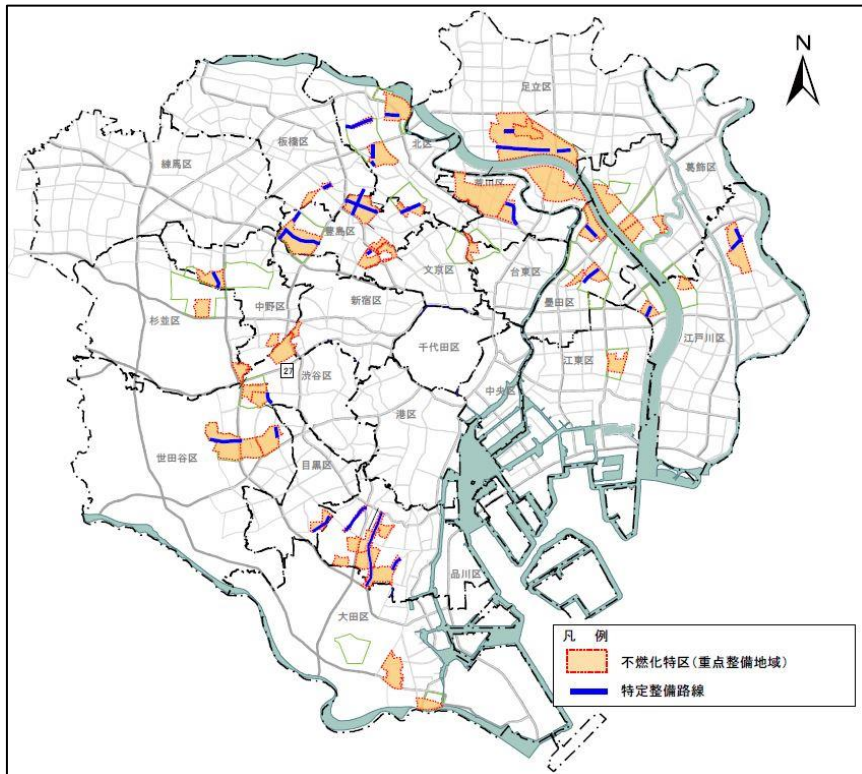


図1-7 不燃化特区・特定整備路線位置図

³⁵ 地域危険度：東京都震災対策条例に基づき、おおむね5年おきに実施している「地震に関する地域危険度測定調査」において測定し、公表している指標。地震に起因する危険性を町丁目ごとに測定し、危険性の度合いを5つのランクに分けて相対的に評価している。

(延焼遮断帯の形成)

延焼遮断帯の形成に向けて、防災性の向上に寄与する都市計画道路の整備や、都市計画道路の整備に併せた都市防災不燃化促進事業による沿道建築物の不燃化を促進してきました。

2017（平成 29）年時点で延焼遮断帯のうち、防災上の重要度が最も高い骨格防災軸の形成率は 96%、整備地域内の延焼遮断帯の形成率は 65%となっており、更なる整備を進めていくことが必要です。

(緊急輸送道路の機能確保)

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。

(市街地の整備等)

整備地域では、東京都防災密集地域総合整備事業などにより、改善に取り組んできました。整備地域全体の不燃領域率は、2016（平成 28）年時点で約 62%であり、延焼が抑制される水準である不燃領域率 60%を上回っていますが、市街地の焼失率がほぼゼロとなる不燃領域率 70%には達しておらず、更なる向上が必要です。不燃領域率は主に建替えによって向上しますが、従前と同規模での再建築ができないことや、建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）上の道路に接していない無接道敷地であることなどの理由から建替えが進まないことが課題となっています。

重点整備地域では、特に重点的、集中的に改善を図るため、2013（平成 25）年度に不燃化特区制度を開始しました。不燃化特区制度は制度創設後も、具体的に取組を進める区の意見や、住民の声なども取り入れることで制度を拡充し、不燃化の取組をより一層加速させてきました。不燃化特区制度による助成実績も年々増え、不燃領域率の向上に大きく寄与しており、今後もこの取組を継続させ、地域の実情や課題、社会の動向等も踏まえながら、防災性の着実な向上を図る制度として活用していくことが必要です。

また、整備地域と併せて木造住宅密集地域についても建替え等による耐震化・不燃化を促進することが必要です。

市街化区域全体を見ると、木造住宅密集地域ではないものの、防災性の向上が必要な地域や、将来、農地が無秩序に宅地化された場合に備えて、防災性の維持・向上を図るべき地域が存在します。

また、避難場所等の確保については、2018（平成 30）年時点で2か所残存する、避難距離が3 km を超える避難圏域の解消を図ることが必要です。

2 防災都市づくりの目標像

「未来の東京」戦略ビジョンや都市づくりのグランドデザインに基づき、高度な防災都市の実現に向けて、延焼遮断帯の形成、緊急輸送道路の機能確保、安全で良質な市街地の形成及び避難場所等の確保を進めるとともに、個々の地域特性を生かし、創意工夫を図りながら、安全で住み続けたいまちづくりを展開していくことが必要です。

本計画では、防災都市づくりの目標像を定め、都民、民間事業者、行政の各主体がその実現に向けて連携して取り組むこととします。

【防災都市づくりの目標像】

1 延焼遮断帯が形成され、燃え広がらないまちが形成されている。

- 延焼遮断帯の軸となる都市計画道路の整備と沿道建築物の不燃化・耐震化が進み、延焼遮断帯が形成されることで、震災時の延焼遮断機能に加え、避難経路、救援活動時の輸送ネットワークなどが確保された安全なまちが形成されている。

2 緊急輸送道路の機能が確保され、防災上の広域道路ネットワークの形成とともに、倒れないまちが実現している。

- 緊急輸送道路沿道建築物の耐震化及び緊急輸送道路の拡幅整備や無電柱化が進むことにより、震災時の救急・救命活動や緊急支援物資の輸送ができる安全なルートが形成されている。

3 整備地域では、住宅の不燃化・耐震化、防災生活道路³⁶の整備、空地の確保等が進み、安全で安心して暮らせる市街地が形成されている。

- 延焼遮断帯に囲まれた市街地では、住宅の建替え等により不燃化・耐震化が進み、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災上重要な防災生活道路が整備され、安全な市街地が形成されている。
- 公園の整備や共同建替え等の取組により、防災上有効な空地の確保が進み、適切に管理され、緑やコミュニティを育むオープンスペース等として活用されている。

4 整備地域以外の地域においては、防災性の維持・向上や良好な住環境の形成が図られ、安全で安心して暮らせる市街地が維持・形成されている。

- 木造住宅密集地域では、地区計画等による敷地面積の最低限度の設定や市街地状況に

³⁶ 防災生活道路：延焼遮断帯に囲まれた市街地における緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災上重要な道路

応じた防火規制等により、敷地の細分化防止や建築物の不燃化が図られ、安全で良好な住環境が形成されている。

- ・ 多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有する住宅市街地においては、敷地の細分化防止や建築物の不燃化に加え、保全された農地や緑地が延焼の遮断・遅延や避難の拠点としての役割を担うことで防災性の維持・向上が図られるなど、農と住が調和した安全な住環境が形成されている。

5 安全に避難できるまちの形成が進み、震災時にも落ち着いて行動できる市街地が実現されている。

- ・ 都立公園の整備、公共住宅の建替え、市街地再開発事業等の機会を捉えた指定拡大により、避難場所が確保されている。
- ・ 避難場所周辺において、不燃化や道路・公園整備など防災まちづくりを進めることで、避難場所及び避難場所への避難の安全性が向上している。
- ・ 市街地の不燃化に伴い地区内残留地区が拡大することで、震災時に広域的な避難が必要のない安全な市街地が増加している。

6 木造住宅密集地域の防災性の向上に併せて、地域の特性を生かした魅力的な街並みの住宅市街地の形成が進んでいる。

- ・ 不燃化・耐震化を進める中で、下町の持つ路地の風情や木造の良さを残すまちづくりが誘導されるなど、歴史や文化といった地域の特性を感じることができるまちが形成されている。
- ・ 木造住宅密集地域においても、低層高密な市街地ならではのヒューマンスケールの街並みをいかしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、更には消防水利の拡充を図るなど、高密度都市である東京ならではの創意工夫による安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地が形成されている。
- ・ 木造住宅密集地域において地区計画³⁷の策定、都営住宅等の建替えの際の創出用地の活用、緑化や水辺の復活などにより、まちの資源を生かした潤いや個性のある住み続けたいまちづくりが進められている。
- ・ 街路樹や植樹帯、無電柱化の整備が進み、安全かつ緑豊かで良質な街並みの市街地が形成されている。
- ・ 道路整備や市街地の不燃化などに取り組む機会に、商店街などのにぎわいの創出や更なる活性化にも配慮し、活気のあるまちが形成されている。

³⁷ 地区計画：都市計画法に基づき、地区レベルの視点から、道路、公園等の配置・規模や建築物の用途・形態等について地区の特性に応じたきめ細かな規制を行う制度

3 防災都市づくりの基本的な考え方

災害に強い都市の実現のためには、自助、共助の二つの理念に立つ都民と、公助の役割を果たす行政とが、それぞれの責務と役割を果たしながら防災都市づくりを進めていくことが必要です。

個々の建築物の耐火性・耐震性の向上は、その所有者が自らの問題として主体的に取り組むことを基本としつつ、行政は、以下の基本的な考え方に基づき、防災都市づくりに取り組んでいきます。

(1) 延焼遮断帯の形成及び緊急輸送道路の機能確保

延焼遮断帯の形成は、災害に強い都市構造を実現する上で重要であり、特にその軸となる都市計画道路は、延焼遮断機能を発揮するとともに、緊急車両の通行や円滑な救援・救助活動、安全な避難を行う上で、大変重要な役割を担っています。

震災時の大規模な市街地火災や都市機能の低下を防ぐとともに、円滑な避難、救援・消火活動や復旧・復興活動を可能とするため、広域的な観点から都市の防災上のネットワークを形成することが必要です。

このため、骨格防災軸をはじめとして、市街地の延焼を遮断し、かつ、避難や救援活動の空間ともなる延焼遮断帯の形成を進めるとともに、緊急輸送道路の拡幅整備や沿道の建築物の耐震化を促進し、緊急輸送道路の機能確保を図っていきます。

(2) 安全で良質な市街地の形成

安全で良質な市街地を形成するため、防災生活道路等の基盤整備、建築物の不燃化・耐震化、共同化、防災活動拠点の整備、計画的な土地利用などにより、市街地の状況に応じた防災性の向上を図ることが必要です。

また、これらは、被災後の復興まちづくりに関する合意形成の円滑化等を図る「事前復興³⁸」の観点からも重要です。

このため、整備地域においては引き続き防災生活圏を基本的な単位として、防災の観点から市街地整備の優先度を位置付け、地域の特性に応じて事業や規制・誘導策を効果的に組み合わせ、展開していきます。

また、木造住宅密集地域では地区計画等による敷地面積の最低限度の設定や市街地状況に応じた防火規制を促進していくとともに、木造住宅密集地域ではないものの、不燃領域率が低いなど防災性の向上が必要な地域については、必要に応じて、地区計画の策定や防火規制の導入等を促し、敷地の細分化防止や建築物の不燃化を図ってい

³⁸ 事前復興：復興時の課題解決に要する負担軽減や復興まちづくりに関する合意形成の円滑化を図ること。具体的には、復興計画の検討に必要な条件整理や復興の将来像・目標像の検討、訓練の実施による復興業務を迅速に進められる人材育成や体制づくり等の取組が挙げられる。

きます。

さらに、農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域においては、農地を最大限保全・活用していくとともに、やむを得ず宅地化される場合に備えて、必要に応じて、地区計画の策定や防火規制の導入等を促していきます。

加えて、これらの取組に併せて、地域の特性を生かした魅力的な街並みの住宅市街地への再生、緑化の促進などにも取り組んでいきます。

(3) 避難場所等の確保

大規模な市街地火災から都民の生命を守るため、避難場所を適切に確保しその安全性を高める必要があります。

このため、都立公園の整備、都営住宅など公共住宅の建替え、市街地再開発事業等による空地を確保し、避難場所の新規指定・拡大を促進し、その安全性の向上や避難距離の短縮化を図ります。あわせて、これまで周辺の不燃化が不十分などの理由で避難場所の指定に至らなかった避難場所候補地においても、周辺の不燃化や公園・広場の確保に取り組むことで避難場所としての新規指定を促進します。

また、避難場所周辺及び避難場所につながる道路沿道の建築物の不燃化・耐震化、避難場所に存する都有施設等の公共建築物の耐震化、防災設備の整備、危険なブロック塀等の撤去等により避難時の安全性を確保していきます。

さら

に、市街地の不燃化等による安全な市街地の形成を促進して、地区内残留地区の要件を満たすように整備された市街地は、避難場所等の定期的な見直しごとにその指定を行っていきます。あわせて、地区内残留地区においても、建築物の建替えや耐震化、危険なブロック塀等の撤去等により、滞在時の安全性向上を図ります。



図1-8 避難場所（公園の例）
都立城北中央公園



図 1-9 地区内残留地区
赤坂一丁目地区

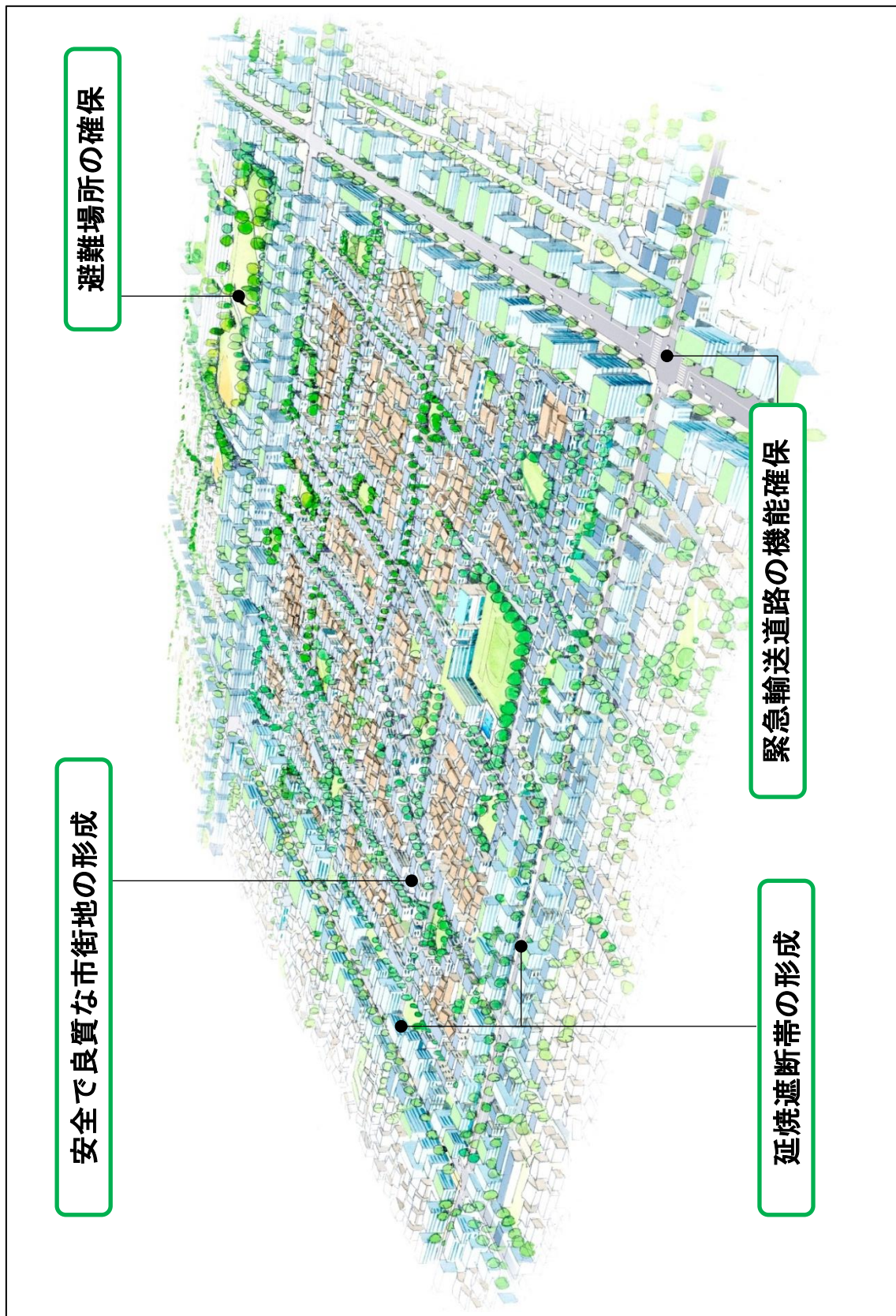


図 1-10 防災都市づくりのイメージ

第2章 防災都市づくりに関する地域等の指定等

1 延焼遮断帯の設定

(1) 延焼遮断帯の設定

延焼遮断帯³⁹は、図 2-2 に示すように、木造住宅密集地域⁴⁰が連なる地域を中心とした区部及び多摩地域の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）を対象に設定します。

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⁴¹ができるだけ一定の大きさになるようにメッシュ状に配置します。

また、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、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経路、救援活動時の輸送ネットワークなど、多様な機能等を総合的に勘案しています。

なお、「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において位置付けられた計画内容再検討路線⁴²で構成される延焼遮断帯については、その在り方について検討を行う場合があります。

延焼遮断帯の区分（防災上の重要度）	
骨格防災軸	（参考値：約3～4kmメッシュ）
<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な都市構造から見て、骨格的な防災軸の形成を図るべき路線 <ul style="list-style-type: none"> ○主要な幹線道路（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） 	
主要延焼遮断帯	（参考値：約2kmメッシュ）
<ul style="list-style-type: none"> ・骨格防災軸に囲まれた区域内で、特に整備の重要度が高いと考えられるもの <ul style="list-style-type: none"> ○幹線道路（骨格防災軸間を二分する骨格幹線道路） 	
一般延焼遮断帯	（参考値：約1kmメッシュ）
<ul style="list-style-type: none"> ・上記以外で、防災生活圏を構成する延焼遮断帯 <ul style="list-style-type: none"> ○上記以外の道路、河川、鉄道等 	

(2) 延焼遮断帯の機能

沿道に位置する建築物の防災性能や阪神・淡路大震災での焼け止まり状況を考慮し、延焼を遮断する機能の考え方を以下のとおり設定⁴³して、延焼遮断帯の形成を的確に進めていきます。

³⁹ 延焼遮断帯:P.1-2 参照

⁴⁰ 木造住宅密集地域:P.1-10 参照

⁴¹ 防災生活圏:P.1-11 参照

⁴² 計画内容再検討路線:「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(2016(平成28)年3月策定)において、計画幅員や構造など都市計画の内容について検討を要することとされた都市計画道路

⁴³ 「東京都の地震時における路線別焼け止まり効果測定(第3回)」(2003(平成15)年 東京消防庁)の結果を基に、道路幅員ごとに延焼を遮断できる沿道建築物の不燃化率を調査し、判定基準を設定

幅員 27m以上の道路、鉄道、河川等は、施設そのものが単独で機能を発揮します。幅員が 24m以上 27m未満の場合には、沿道建築物の不燃化の状況を示す不燃化率⁴⁴が 40%以上である場合に機能を発揮します。同様に、幅員が 16m以上 24m未満の場合は不燃化率 60%以上、幅員が 11m以上 16m未満の場合は不燃化率 80%以上である場合に機能を発揮します。

延焼遮断帯の形成	
(1) 幅員 27m以上	
幅員 24m以上 27m未満	沿道 30m の不燃化率 40%以上
幅員 16m以上 24m未満	沿道 30m の不燃化率 60%以上
幅員 11m以上 16m未満	沿道 30m の不燃化率 80%以上
のいずれかに相当する路線	
(2) 全延長について、耐火建築物 ⁴⁵ の多い地域や避難場所 ⁴⁶ 等の中を通過するか、又は接している区間	

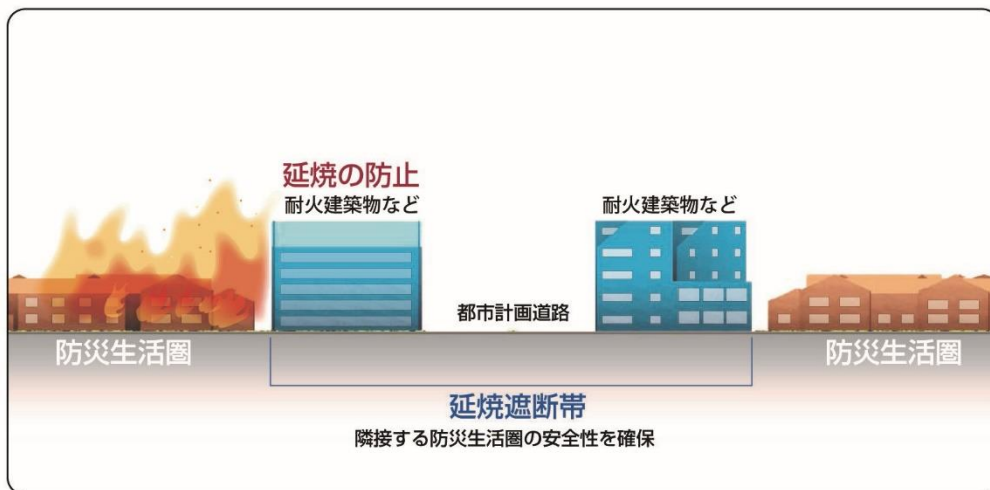


図 2-1 防災生活圏と延焼遮断帯のイメージ

⁴⁴ 不燃化率: 不燃化率 = (耐火建築物等の建築面積 + 準耐火建築物等の建築面積 × 0.8) ÷ (全建築物の建築面積) × 100 (%)

耐火建築物等: 建築基準法第 53 条第 3 項で規定する耐火建築物又はこれと同等以上の延焼防止性能を有するものとして政令で定める建築物

準耐火建築物等: 建築基準法第 53 条第 3 項で規定する準耐火建築物又はこれと同等以上の延焼防止性能を有するものとして政令で定める建築物

⁴⁵ 耐火建築物: 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(昭和 25 年政令第 338 号)で定める防火戸その他の防火設備を有するもの

⁴⁶ 避難場所: P.1-6 参照

2 各地域の抽出・指定

(1) ゾーニングの考え方

首都直下地震の切迫性を踏まえ、効率的・効果的に市街地の防災性の向上を図るため、施策の対象区域を市街地の震災に対する危険性に応じてゾーニングし、危険性の高い地域から優先的に整備を推進していきます。

まず、震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域を木造住宅密集地域として抽出し、この地域を中心に、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域として指定し、防災都市づくりの諸施策を展開していきます。

そして、整備地域のうち、防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域を重点整備地域として指定します。

また、多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有し、将来、無秩序に宅地化された場合に防災性を低下させるおそれのある市街地を、「農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域」として抽出します。

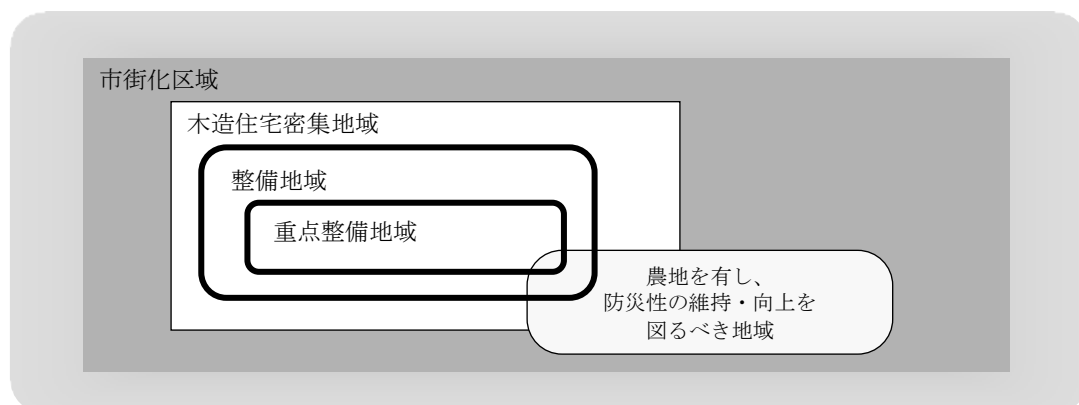


図 2-3 ゾーニングの概念図

(2) 木造住宅密集地域の抽出

震災時に延焼被害のおそれがある老朽木造住宅が密集している地域を木造住宅密集地域として抽出し、地区計画⁴⁷の策定や市街地状況に応じた防火規制等を促し、安全で良好な住環境を形成していきます。

木造住宅密集地域は、以下に示す指標全てに該当している地域を、町丁目を基本単位として抽出します。

なお、2016(平成28)年ではJ R 山手線外周部を中心に広範に形成された約13,000haを抽出していましたが、建替えによる不燃化や、老朽木造建築物の減少等により、2019(令和元)年では約8,600haにまで減少しています。

木造住宅密集地域の抽出指標 ^{※1}
以下に掲げる全ての指標に該当する町丁目
(a) 老朽木造建築物棟数率 $\geq 30\%$
(b) 補正不燃領域率 $< 60\%$
(c) 住宅戸数密度 ≥ 55 世帯/ha
(d) 住宅戸数密度(3階以上共同住宅を除く。) ≥ 45 世帯/ha

※1 2019(令和元)年の木造住宅密集地域の抽出は、2015(平成27)年固定資産課税台帳による老朽木造建築物棟数率、2015(平成27)年国勢調査による住宅戸数密度、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)による補正不燃領域率から算出

⁴⁷ 地区計画:P.1-16 参照

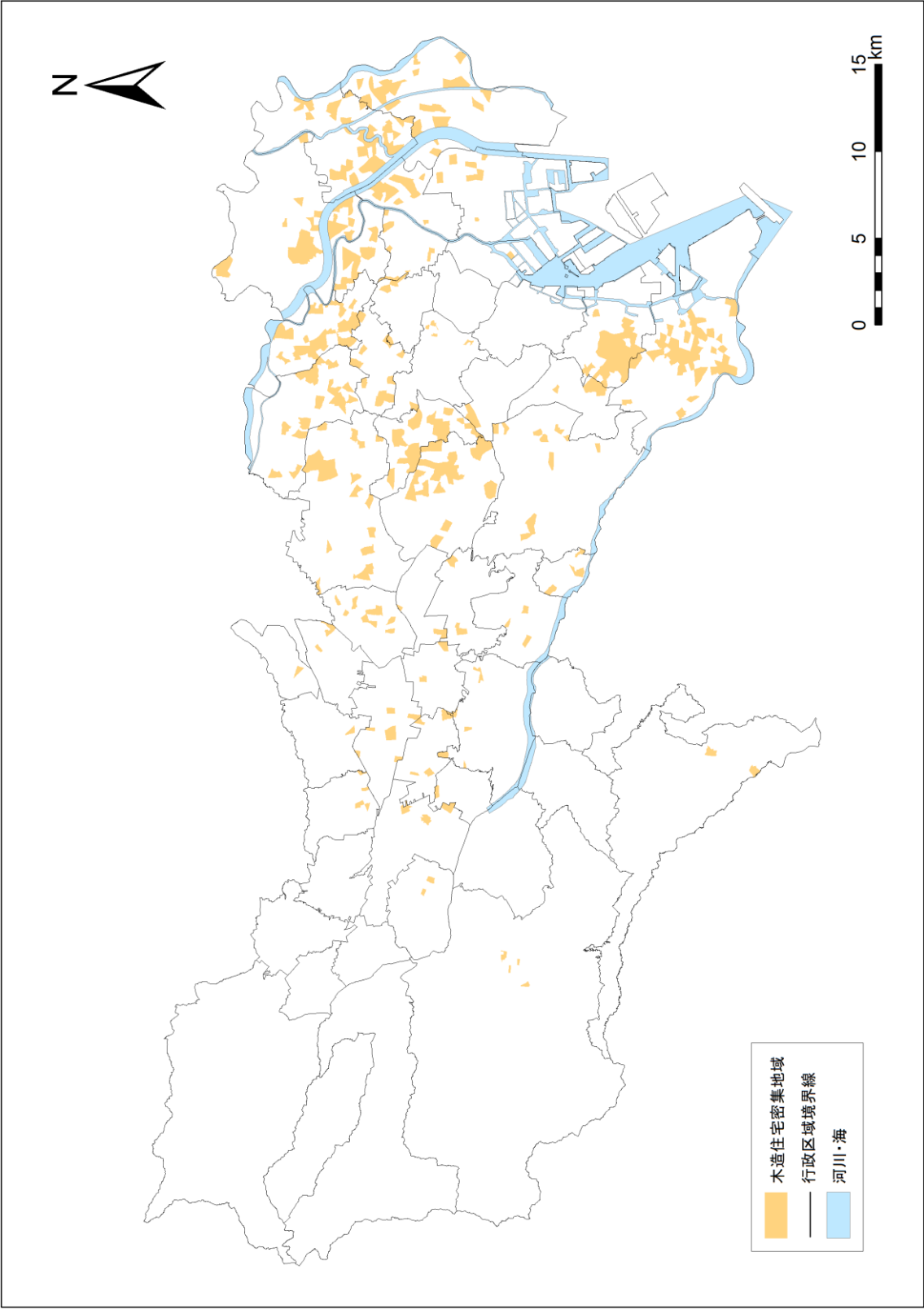


図 2-4 木造住宅密集地域

(3) 整備地域の指定

地域危険度⁴⁸が高く、かつ、老朽化した木造建築物が特に集積するなど、震災時に特に甚大な被害が想定される地域を整備地域とし、防災都市づくりに係る施策を展開します。

整備地域は、防災生活圏を基本的な単位としてこれまで 28 地域・約 6,900ha を指定していましたが、以下の指定基準・除外基準に基づき 28 地域・約 6,500ha（表 2-1 及び図 2-5）を指定します。

これまでは、防災生活圏単位で整備地域の指定や除外を行ってきましたが、町丁目や街区の単位で見ると、不燃領域率⁴⁹の改善状況などに差異がありました。防災生活圏単位よりきめ細かく各地域の状況を踏まえながら、新規事業に関する導入の妥当性を考えるため、防災生活圏単位での除外に加え、地区内残留地区⁵⁰と重複している地域及び防災性が確保された町丁目の除外も行います。

なお、地区内残留地区と重複している地域及び防災性が確保された町丁目においては、既に着手している事業や、隣接地域と一体的に展開する必要のある事業（防災生活道路⁵¹などの基盤整備事業）などについて、引き続き取り組んでいきます。

整備地域の指定基準^{*}

以下に掲げる全ての基準に該当する防災生活圏及び当該防災生活圏に連担する区域

- (a) 総合危険度 5 に相当する町丁目を含む。
- (b) 老朽木造建築物棟数率 45%以上の町丁目を含む。
- (c) 補正不燃領域率が 60%未満

^{*} 2019（令和元）年の整備地域の指定は、第 8 回地域危険度測定調査、2015（平成 27）年固定資産課税台帳による老朽木造建築物棟数率、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）による補正不燃領域率から算出

⁴⁸ 地域危険度:P.1-12 参照

⁴⁹ 不燃領域率:P.1-4 参照

⁵⁰ 地区内残留地区:P. 1-8 参照

⁵¹ 防災生活道路:P. 1-15 参照

整備地域の除外基準※

次のいずれかに該当する地域等

- (a) 不燃領域率が70%に到達し、全ての延焼遮断帯が形成された防災生活圏
ただし、当該防災生活圏を構成する各町丁目の不燃領域率が（町丁目が防災生活圏の内外にまたがる場合は、防災生活圏内にある部分を対象に算出した値においても）70%に到達していること。
- (b) 地区内残留地区と重複している地域
- (c) 防災性が確保された町丁目
不燃領域率が70%に到達する防災生活圏において、その不燃領域率が（町丁目が防災生活圏の内外にまたがる場合は、防災生活圏内にある部分を対象に算出した値においても）70%に到達し、かつ、含まれる延焼遮断帯が形成された町丁目
ただし、重点整備地域又は総合危険度4以上の町丁目は除く。

※ 2011, 2016（平成23, 28）年土地利用現況調査（区部）、木造住宅密集地域整備事業などの実績、2015（平成27）年3月時点の都市計画道路の整備状況、第8回の避難場所等の指定状況から、2020（令和2）年の不燃領域率と延焼遮断帯の形成状況を推計

表 2-1 整備地域※

No.	地域名称	面積 (ha)	No.	地域名称	面積 (ha)
1	大森中地域	約 195	15	西ヶ原・巣鴨地域	約 103
2	西蒲田地域	約 105	16	十条・赤羽西地域	約 227
3	羽田地域	約 50	17	志茂地域	約 123
4	林試の森周辺・荏原地域	約 918	18	荒川地域	約 581
5	世田谷区役所周辺・三宿・太子堂地域	約 288	19	浅草北部地域	約 66
6	北沢地域	約 134	20	千住地域	約 168
7	南台・本町（渋）・西新宿地域	約 287	21	西新井駅西口一帯地域	約 373
8	阿佐谷・高円寺周辺地域	約 273	22	足立地域	約 63
9	大和町・野方地域	約 270	23	北砂地域	約 70
10	南長崎・長崎・落合地域	約 233	24	墨田区北部・亀戸地域	約 499
11	東池袋・大塚地域	約 156	25	平井地域	約 78
12	池袋西・池袋北・滝野川地域	約 172	26	立石・四つ木・堀切地域	約 415
13	大谷口周辺地域	約 249	27	松島・新小岩駅周辺地域	約 135
14	千駄木・向丘・谷中地域	約 212	28	南小岩・東松本地域	約 88

※ 上記地域については、今後の重点整備地域の見直しに伴い、変更の上、計画改定に反映する可能性があります。

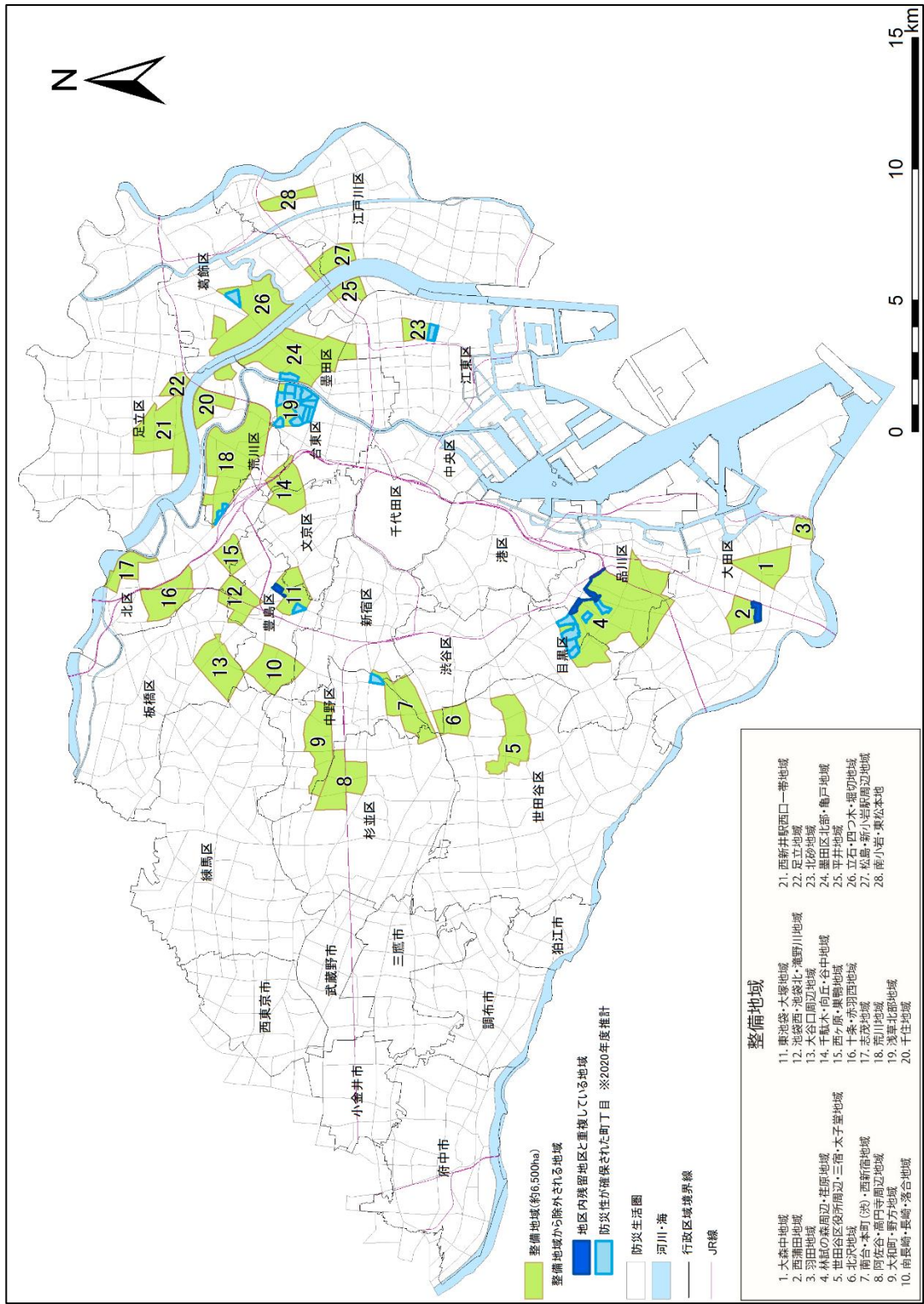


図 2-5 整備地域※

※ 上記地域については、今後の重点整備地域の見直しに伴い、変更の上、計画改定に反映する可能性があります。

(4) 重点整備地域の指定

防災都市づくりに資する事業を重層的かつ集中的に実施する地域として、木造住宅密集地域の改善を一段と加速させるため、早期に防災性の向上を図るべき市街地を指定します。

重点整備地域においては不燃化特区制度を活用して、老朽木造建築物の建替え・除却への助成など、従来よりも踏み込んだ特別な支援を継続し、不燃化を更に強力に推進していきます。

なお、不燃化特区は区からの申請に基づき、区域の要件、取組内容、コア事業の要件などを満たし、かつ、調査の結果、適正なものと認められるとき、都が指定していきます。

表 2-2 重点整備地域※

No.	地域名称	面積 (ha)	No.	地域名称	面積 (ha)
1	西新宿五丁目地区	12.3	28	弥生町三丁目周辺地区	21.3
2	大塚五・六丁目地区	27.9	29	大和町地区	67.5
3	谷中二・三・五丁目地区	28.7	30	杉並第六小学校周辺地区	46.7
4	京島周辺地区	40.0	31	方南一丁目地区	33.6
5	鐘ヶ淵周辺地区	80.6	32	東池袋四・五丁目地区	19.2
6	押上二丁目地区	15.1	33	池袋本町・上池袋地区	108.8
7	北砂三・四・五丁目地区	48.6	34	補助 26・172 号線沿道地区	153.5
8	東中延一・二丁目、中延二・三丁目地区	29.4	35	雑司が谷・南池袋地区	38.2
9	補助 29 号線沿道地区 (品川区)	26.5	36	補助 81 号線沿道地区	40.7
10	豊町四・五・六丁目、二葉三・四丁目及び西大井六丁目地区	63.6	37	十条駅周辺地区	81.2
11	旗の台四丁目・中延五丁目地区	19.3	38	志茂地区	99.4
12	戸越二・四・五・六丁目地区	39.2	39	赤羽西補助 86 号線沿道地区	6.0
13	西品川二・三丁目地区	27.7	40	荒川二・四・七丁目地区	48.5
14	大井五・七丁目、西大井二・三・四丁目地区	68.1	41	町屋・尾久地区	242.6
15	放射 2 号線沿道地区	7.9	42	大谷口一丁目周辺地区	19.1
16	補助 28 号線沿道地区	3.8	43	大山駅周辺西地区	9.6
17	原町一丁目、洗足一丁目地区	18.6	44	西新井駅西口周辺地区	54.8
18	目黒本町五丁目地区	18.8	45	足立区中南部一帯地区	645.4
19	大森中 (西糞谷、東蒲田、大森中) 地区	90.3	46	四つ木一・二丁目地区	28.1
20	羽田二・三・六丁目地区	34.8	47	東四つ木地区	40.0
21	補助 29 号線沿道地区 (大田区)	1.4	48	東立石四丁目地区	19.5
22	太子堂・三宿地区	80.7	49	堀切二丁目周辺及び四丁目地区	68.5
23	区役所周辺地区 (世田谷区)	145.0	50	南小岩七・八丁目周辺地区	47.2
24	北沢三・四丁目地区	33.6	51	松島三丁目地区	25.6
25	太子堂・若林地区	64.5	52	平井二丁目付近地区	28.6
26	北沢五丁目・大原一丁目地区	44.2	53	南小岩南部・東松本付近地区	73.8
27	本町二～六丁目地区	74.1			

※ 2020 (令和 2) 年 1 月時点の地域を示しており、今後、見直した地域を計画改定に反映させます。

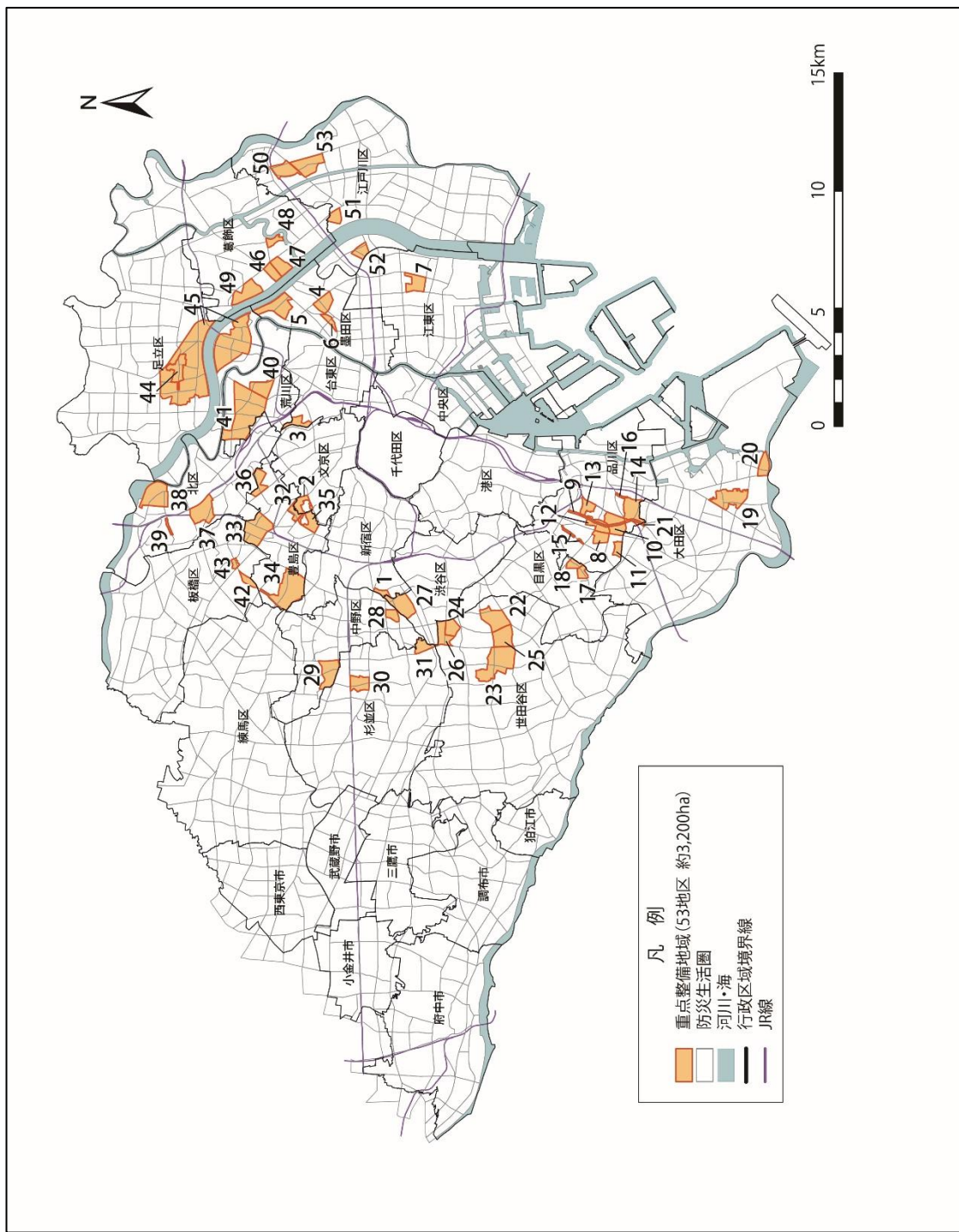


図 2-6 重点整備地域*

※ 2020（令和2）年1月時点の地域を示しており、今後、見直した地域を計画改定に反映させます。

(5) 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域の抽出

多摩地域や区部西部を中心に、農地を有し、将来、無秩序に宅地化された場合に防災性が低下するおそれのある住宅市街地が存在します。

こうした地域は、農地を防災の機能を持った貴重な緑の空間として最大限保全・活用を図るために引き続き営農を継続する取組や、その農地を防災協力農地⁵²として活用するなどの取組が重要です。やむを得ず宅地化される場合に備えて、必要に応じて、地区計画の策定や防火規制などを促し、防災性の維持・向上を図る必要があります。これらの地域について、町丁目を基本的な単位として、以下の指標により抽出します。農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域は、約2,800ha存在します。

農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域の抽出指標
以下全ての指標に該当する町丁目
(a) 補正不燃領域率<60% ※
(b) 住宅戸数密度 ≥ 55 世帯/ha ※
(c) 住宅戸数密度(3階以上共同住宅を除く) ≥ 45 世帯/ha ※
(d) 農地率 $\geq 2\%$

※ (a)(b)(c)は2025(令和7)年推計値による

⁵² 防災協力農地：都市農地のオープンスペースとしての防災機能に着目し、地方自治体が農家等と災害発生時の避難空間、仮設住宅建設用地等として利用する内容の協定を自主的に締結した農地をいう。

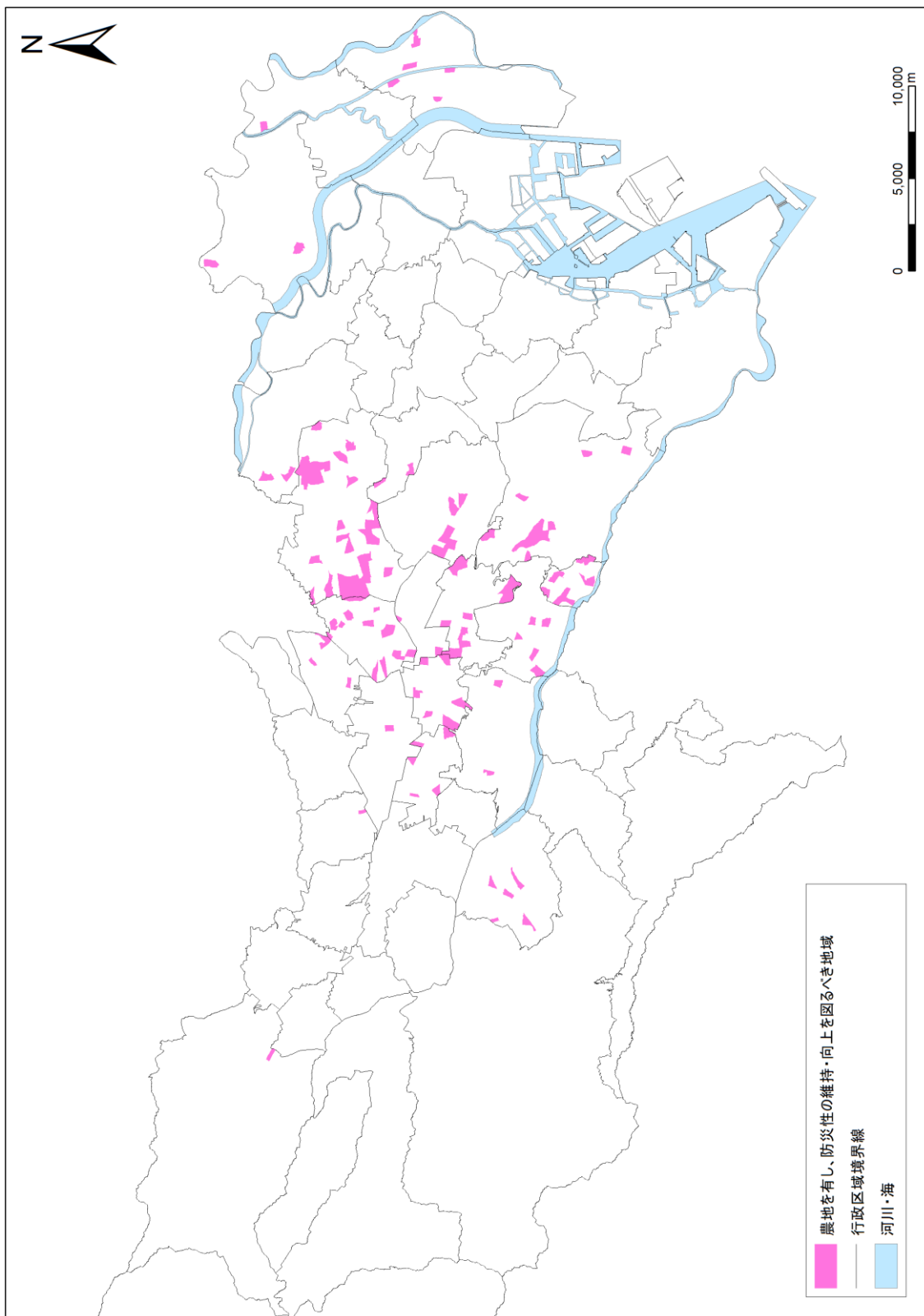


図 2-7 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域

3 避難場所等の指定

本計画では「安全に避難できるまち」の実現に向けて、防災都市づくりを推進するとともに、東京都震災対策条例に基づき、区部にて、震災時に拡大する火災から都民を安全に保護するため、都が避難場所⁵³等の指定を行っています。

避難場所は、指定された避難場所までの避難距離が3 km未満となるようにその避難圏域⁵⁴を指定し、避難場所周辺で火災が拡大した場合のふく射熱を考慮した上で利用可能な空間として、避難計画人口1人当たりの避難有効面積⁵⁵1 m²以上を確保することを原則としています。

また、不燃化が進み、地区内残留地区の要件を満たす地区については、安全性を検証した上で地区内残留地区に指定しています。

区部の避難場所等の指定は、土地利用や建築物の状況、人口動態の変化、公共事業等の進捗状況を考慮し、おおむね5年ごとに見直しを行うものとし、避難場所等に係る課題や安全性の検討を行い、避難場所等のより一層の確保、安全性・利便性の向上について取り組んでいきます。

⁵³ 避難場所:P. 1-6 参照

⁵⁴ 避難圏域:P. 1-8 参照

⁵⁵ 避難有効面積:P. 1-8 参照

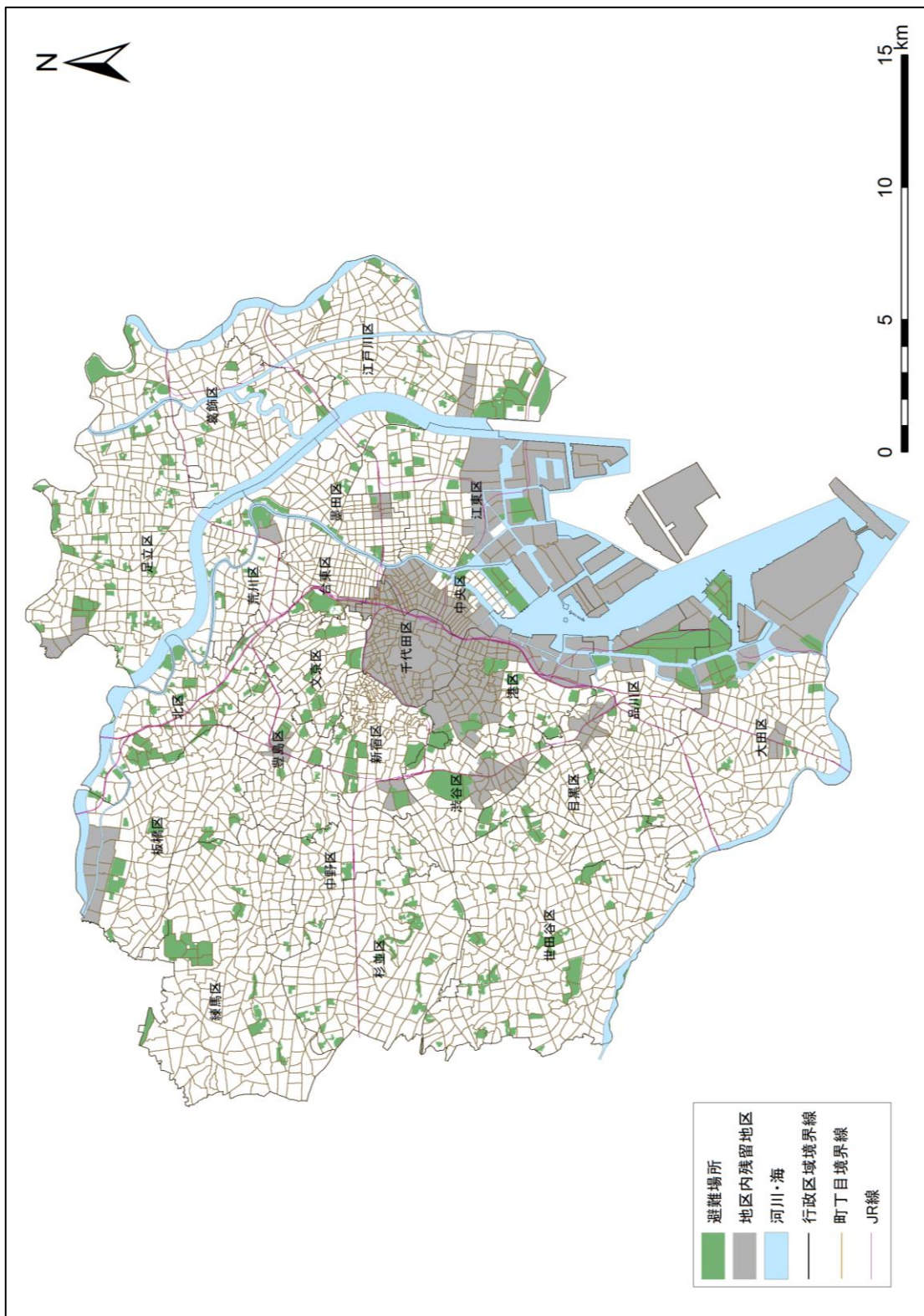


図 2-8 避難場所等

第3章 防災都市づくりの整備方針

1 延焼遮断帯の整備の方針

整備目標

- 2030（令和12）年度までに骨格防災軸の形成率⁵⁶を98%とします。
- 2030（令和12）年度までに整備地域内の延焼遮断帯⁵⁷の形成率を75%とします。
- 2025（令和7）年度までに特定整備路線を全線整備します。

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。
- このうち、特定整備路線については、生活再建支援等により道路の整備を推進します。
- 道路整備に併せて、防火地域⁵⁸等の指定や都市防災不燃化促進事業⁵⁹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。
- 沿道への戸別訪問などにより、不燃化の働きかけを行います。
- 地区計画⁶⁰や市街地再開発事業⁶¹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。

(1) 延焼遮断帯の整備目標

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及び今後の街路事業や関連する沿道対策の事業化の予定を踏まえて、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は、2030（令和12）年度までに98%を目指し、特に23区内については、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、2030（令和12）年度までに75%を目指します。

特定整備路線については、2025（令和7）年度までに全線整備を目指します。

(2) 延焼遮断帯の整備方針

延焼遮断帯の形成に当たっては、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やそれを補完する主要延焼遮断帯・一般延焼遮断帯に位

⁵⁶ 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

⁵⁷ 延焼遮断帯：P. 1-2 参照

⁵⁸ 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防除するために指定される。

⁵⁹ 都市防災不燃化促進事業：P. 1-7 参照

⁶⁰ 地区計画：P. 1-16 参照

⁶¹ 市街地再開発事業：P. 1-6 参照

置付けられた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による沿道建築物の不燃化の促進、戸別訪問による不燃化の働きかけなど、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。また、整備プログラムに示す路線以外についても、周辺のまちづくりが具体化した場合には、延焼遮断帯の形成を進めるために、都市計画道路の事業化を検討していきます。

延焼遮断帯の形成に当たっては、以下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。

(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優先的に整備すべき都市計画道路の整備を着実に進めます。

(特定整備路線の整備)

特定整備路線は、震災時の延焼遮断や避難路、緊急車両の通行路となるなど、震災時に特に甚大な被害が想定される整備地域の防災性の向上を図る都施行の都市計画道路です。

整備に当たっては、引き続き、民間事業者のノウハウを活用した相談窓口の設置や関係機関との連携による移転先の確保など、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。併せて、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。

(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都市計画道路で、緊急車両の通行や安全な避難を行う上で重要な道路の沿道についても、延焼遮断帯と同様に用途地域や容積率の見直しなどの都市計画の変更や都市防災不燃化促進事業の導入を行い、沿道建築物の不燃化を推進していきます。

(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、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⁶²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⁶³や地域と連携した延焼遮断帯形成事業⁶⁴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。

例えば、道路用地の提供により敷地が狭小となり、自宅の再建が難しくなるようなケースで、関係権利者が現地に残ることを希望する場合は、区と連携し、不燃化特区制度も活用しながら、近隣を含んだ共同化を検討するなど、まちづくりによる解決策を検討します。

(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、倒壊により延焼遮断機能を損なうおそれのあ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⁶⁵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。

⁶² ユニバーサルデザイン: P.1-7 参照

⁶³ 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。

⁶⁴ 地域と連携した延焼遮断帯形成事業:「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

⁶⁵ 緊急輸送道路:P.1-9 参照



図 3-1 延焼遮断帯の整備イメージ



図 3-2 一般延焼遮断帯の整備例

2 緊急輸送道路の機能確保の方針

整備目標

- 震災時の救援・救命活動や物資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。

主な取組

- 東京都耐震改修促進計画に基づき、震災時の救援・救命活動や物資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。
- 東京都無電柱化推進計画に基づき、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。

(1) 緊急輸送道路の機能確保の方針

(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。

(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。

(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、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、東京都無電柱化推進計画に基づき、「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。

3 市街地の整備の方針

整備目標

- 2025（令和7）年度までに半数以上の整備地域で不燃領域率⁶⁶を70%以上とします。
- 2025（令和7）年度までに全ての重点整備地域の不燃領域率70%を目指しつつ、各重点整備地域の不燃領域率を2016（平成28）年度に比べ10ポイント以上の向上とします。
- 2025（令和7）年度までに特定整備路線を全線整備します。【再掲】
- 2030（令和12）年度までに全ての整備地域の不燃領域率を70%以上とします。
なお、不燃領域率の算定の対象は、2016（平成28）年防災都市づくり推進計画における区域を基本とします。

主な取組

- 東京都防災密集地域総合整備事業⁶⁷に区市と連携して取り組んでいきます。
- 整備地域では原則として東京都建築安全条例（昭和25年東京都条例第89号）第7条の3第1項の規定に基づく新たな防火規制⁶⁸区域（以下「新防火区域」という。）の指定を引き続き進めるとともに、地域の状況に応じて、敷地面積の最低限度の設定や防災街区整備地区計画⁶⁹又は地区計画の策定を進めます。
- 地域特性に応じて、建ぺい率や道路斜線の緩和、まちづくり手法の活用や共同化などの取組により、建替えを促進します。
- 建替えが進まない街区については、無接道敷地における建替え促進や、木造住宅密集地域⁷⁰の改善を公共貢献とする都市開発諸制度⁷¹等の運用、空き家の除却といった様々な施策を展開しながら、改善を図ります。
- 緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災生活道路⁷²について、区とともに整備プログラムに位置付け、整備を促進していきます。あわせて、沿道建築物の建替え等を促進し、不燃化・耐震化を加速し、不燃領域率の向上を図

⁶⁶ 不燃領域率：P. 1-4 参照

⁶⁷ 東京都防災密集地域総合整備事業：P. 1-4 参照

⁶⁸ 新たな防火規制：東京都建築安全条例第7条の3の規定に基づく防火規制。建築物の不燃化を促進し木造住宅密集地域の再生産を防止するために災害時の危険性の高い地域等について指定し、建築物の耐火性能を強化する規制

⁶⁹ 防災街区整備地区計画：密集市街地における防災街区の整備の促進に関する法律に基づく地区計画制度。地区の防災機能の確保の観点から主要な道路等の公共施設を地区防災施設として位置付け、これに沿って建築物の耐火構造化を促進すること等によって、道路と建築物が一体となって延焼防止機能や避難機能を確保することを目的としている。

⁷⁰ 木造住宅密集地域：P. 1-10 参照

⁷¹ 都市開発諸制度：再開発等促進区を定める地区計画、高度利用地区、特定街区、総合設計の4制度のこと

⁷² 防災生活道路：P. 1-15 参照

ります。

- 防災生活道路の機能を維持していくため、電柱や危険なブロック塀の倒壊による道路閉塞の防止にも取り組んでいきます。
- 木造住宅密集地域の改善に併せて、地域の特性を生かした創意工夫による魅力的な街並みの住宅市街地への再生を図っていきます。
- 特定整備路線について、生活再建支援等により道路の整備を推進します。【再掲】
- 整備地域以外の木造住宅密集地域においては、地区計画の策定や市街地状況に応じた防火規制等により、敷地の細分化防止や建築物の不燃化を促し、安全で良好な住環境を形成していきます。
- 整備地域から除外された地域においては、必要に応じて防災性を維持・向上させていきます。
- 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域においては、農地の保全・活用や、必要に応じて地区計画の策定や防火規制を促す等、必要な取組を促進していきます。

(1) 市街地の整備目標

2025（令和7）年度までに半数以上の整備地域で不燃領域率70%以上とすることを目指します。

重点整備地域については、不燃領域率70%の到達に向け、2025（令和7）年度までに各地域の不燃領域率を2016（平成28）年度に比べ10ポイント以上向上させることを目指します。そのことにより、2016（平成28）年度において、不燃領域率50%台の地域は10ポイント以上向上させることで60%台に、50%未満の地域も同様に50%台に到達させることを目指します。

特定整備路線については、2025（令和7）年度までに全線整備を目指します。

また、2030（令和12）年度までに全ての整備地域で不燃領域率70%以上とすることを目指します。

(2) 市街地の整備方針

ア 整備地域の整備方針

当該地域の改善を計画的に進めていくため、各地域で行う取組を整備プログラムに定め、改善の方向性を明らかにし、整備を進めていくとともに、適宜、整備プログラムを更新します。

(ア) 規制誘導策の活用

・ 新防火区域の指定の原則化

建替え後は全ての建築物が耐火建築物、準耐火建築物等⁷³となるよう、原則として新防火区域の指定を行うこととし、燃えないまちにつくり変えていきます。

・ 敷地面積の最低限度の設定

市街地の状況に応じて、地区計画又は用途地域により敷地面積の最低限度を定めることとし、敷地の細分化を防止していきます。

・ 建蔽率の緩和による建替えの促進

現行の建ぺい率では同規模程度の建替えが困難な敷地が連担している地域においては、狭あい道路の拡幅や総合的な防災まちづくりの取組があり、新防火区域が指定されていることなどを条件に、用途地域の変更による建ぺい率の引上げを可能とし、建替えを促進していきます。

(イ) 地区計画制度の活用

防災街区整備地区計画又は地区計画を定め、建築物の不燃化や防災生活道路、公園・広場の整備などにより防災性の向上を図ります。

また、共同建替えの機運がある地区や前面道路が狭く建替えが進まない地区については、街並み誘導型地区計画⁷⁴を活用し、前面道路幅員や壁面後退距離及び敷地面積に応じた容積率の最高限度の設定や、道路斜線、日影規制、及び前面道路幅員による容積率低減の緩和を行うことにより、建替えの促進に併せて良好な街並みの形成を図ります。

(ウ) 無接道敷地における建替えの促進

建替えによる不燃化が進まない街区の改善に向け、共同化や敷地整序、新たな道路整備などを行いながら、無接道敷地の解消を図ります。

また、個別の建替えにおいては、建築基準法の規定に基づく許可等について木造住宅密集地域の改善も踏まえたきめ細かな制度運用を検討することなど、不燃化が進まない無接道敷地の改善に向けた区の検討を支援していきます。

(エ) 市街地開発事業の活用による改善

地域におけるまちづくり勉強会等により、まちの将来像について合意形成を図り、

⁷³ 耐火建築物、準耐火建築物等：建築基準法第53条第3項における耐火建築物、準耐火建築物又はこれらと同等以上の延焼防止性能を有するものとして政令で定める建築物

⁷⁴ 街並み誘導型地区計画：壁面の位置の制限や建物の高さの制限、敷地面積の最低限度などを地区計画に定め、道路斜線や前面道路幅員による容積率低減などを緩和する地区計画

市街地再開発事業や土地区画整理事業⁷⁵、防災街区整備事業⁷⁶などの面的な市街地開発事業の活用により、建替えや共同化などを促進し、市街地の整備を図っていきます。

(オ) 民間の活力を生かした整備促進

街区再編まちづくり制度⁷⁷や都市開発諸制度、都市再生特別地区⁷⁸等により、木造住宅密集地域の基盤整備や環境改善、受け皿住宅の整備等の取組を新たに評価し、容積率を緩和するなど、民間活力を生かして整備を促進していきます。

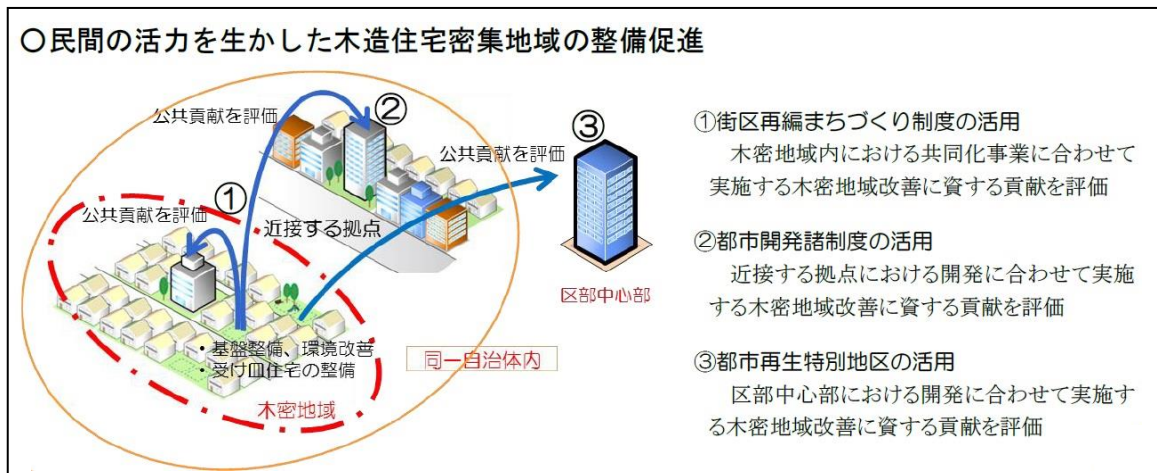


図 3-3 民間の活力を生かした整備促進のイメージ

(出典)「東京における土地利用に関する基本方針について(都市づくりのグランドデザインを踏まえた土地利用のあり方) — 個性とみどりで魅力・活力向上 —」答申(2019年2月)から

⁷⁵ 土地区画整理事業：土地区画整理法(昭和29年法律第119号)に基づき、公共施設の整備改善及び宅地の利用増進を図るために行われる事業。道路、公園など公共施設用地を生み出すために土地の所有者から土地の一部を提供してもらい、宅地の形を整えて交付する。

⁷⁶ 防災街区整備事業：P. 1-7 参照

⁷⁷ 街区再編まちづくり制度：密集市街地などまちづくりの様々な課題を抱える地域において、地域の実情に即した規制緩和を行うことにより、共同建替え等のまちづくりを段階的に進め、魅力ある街並みの実現を図る都独自の制度

⁷⁸ 都市再生特別地区：都市再生緊急整備地域内において、既存の用途地域等に基づく用途、容積率等の規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定めることができる都市計画制度に基づき、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る必要がある区域として定める地区

(カ) 防災生活道路の整備

(防災生活道路の拡幅整備を契機とした延焼遮断帯に囲まれた市街地の更なる改善)

延焼遮断帯を形成する都市計画道路等の整備に加え、延焼遮断帯に囲まれた市街地においても、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動が行える幅員6 m以上の道路や、円滑な避難に有効な幅員4 m以上6 m未満の道路（防災生活道路）への拡幅整備を進めることで、防災上重要な道路のネットワークを確保するとともに、沿道建築物の建替え等による不燃化・耐震化の促進や、防災生活道路の整備を契機とした沿道のまちづくりへの機運醸成を図っていきます。

なお、防災生活道路のうち計画幅員6 m以上の道路については、積極的に地区計画等に位置付け、住民の理解と協力を得ながら、整備を進めていきます。

(防災生活道路網計画の整備プログラムへの位置付け)

防災生活道路の整備に当たっては、整備地域ごとに、緊急車両の通行や円滑な消火・救援活動及び避難を可能とする防災生活道路の道路網を整備プログラムに位置付け、整備を促進していきます。

(ブロック塀等の撤去及び無電柱化の促進)

震災時の円滑な消火・救援活動や避難などの防災生活道路の機能を維持するため、危険なブロック塀等の撤去や無電柱化を推進する区を財政的及び技術的に支援していきます。さらに、まちづくりの中で、対象路線の掘り起しや地上機器の設置場所等の確保を含めた無電柱化の推進施策の検討を行う区を支援していきます。

整備前



整備後(道路拡幅+沿道不燃化・無電柱化)



図 3-4 防災生活道路の整備例

(キ) 地域の特性を生かした安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地への再生

2017（平成 29）年に公表された都市づくりのグランドデザインでは、2040 年代の都市の将来イメージとして、「木造住宅密集地域が解消された魅力的な住宅市街地」が掲げられています。

現在ある約 8,600ha もの規模の木造住宅密集地域においては、建物の不燃化や延焼防止の空間確保といった取組に併せて、魅力的な街並みの住宅市街地への再生という視点を持つことが重要です。

このような背景の下、地域の特性を生かし、地域の創意工夫による独自性のある魅力的な街並みの住宅市街地へ再生する取組を促進していきます。例えば、地域によっては、下町の持つ路地の風情や木造の良さを残す街並みを継承しながら防災性の向上を図ることが考えられます。

また、低層高密な木造住宅密集地域ならではのヒューマンスケールの街並みを生かしながら、住宅の耐火性や避難経路、公園・広場を適切に確保し、街区レベルでの防災性の向上を図り、あわせて、消火栓や防火水槽の拡充を図ることが考えられます。その際には、安全かつ魅力的な街並みの将来像を描く中で、住民の防災に対する意識啓発を促すとともに、住民団体などが公園・広場を運営・管理する体制の構築を図ることが考えられます。

このような取組などにより、高密度都市である東京ならではの創意工夫により安全かつ魅力的な街並みの住宅市街地に再生を促進していきます。

また、都営住宅などの大規模団地の建替えや民間開発により生み出されるオープンスペース等を活用し、地域コミュニティの場となる防災上有効な公園・広場を整備します。オープンスペースにおける緑は、火災時のふく射熱の遮熱効果が期待できるとともに潤いのある街並みの形成に寄与することから、公園・広場の整備に併せて緑化を進めます。

さらに、建築物の建替えや共同化などの機会を捉えて、生け垣や宅地内緑化等を促進し、宅地の細分化が進む前の旧緑地地域のゆとりや水辺との共存など、潤いのあるまちづくりを進めていくとともに、みどりを維持した、良質な市街地の整備を進めるための仕組みを検討していきます。



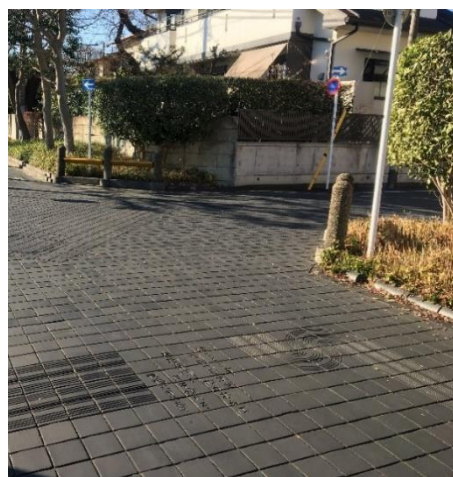
電線類の地中化、伝統色を用いた^{ひま}庇、外装材、
街路灯の意匠の工夫などによる街並みづくり



木の素材感を意識したファサード、格子による目
隠し、軒先の緑などによる風情ある街並みの演出



開かれた緑道空間の整備



道路の美装化

図 3-5 地域特性を生かした魅力的な街並みづくりの例

(ク) 横断的な施策連携による取組の展開

(耐震化施策やマンション再生施策と連携した不燃化・耐震化の促進)

円滑な消火・救援活動や避難を可能とする防災上重要な道路のネットワークを確保するため、防災生活道路の整備により沿道建築物の建替えを促進し、不燃化及び耐震化を進めます。建替えが困難な場合は、住宅の耐震改修を支援し、建築物の倒壊による道路閉塞を防ぎ、延焼遮断帯や防災生活道路等への円滑な避難や消火・救援活動の空間確保を図ることで、人的被害の軽減、市街地火災の延焼拡大を防止します。

また、老朽マンションと周辺の木造住宅等を一体的に建替える方策について検討します。

(空き家施策と連携した不燃化促進)

平成 30 年住宅・土地統計調査（総務省）では、都内の空き家戸数は約 81 万戸あります。そのうち、長期不在や取壊し予定の空き家は約 18 万戸存在しています。空き家の多さと不燃領域率の低さに相関関係が見られる地域もあるため、引き続き必要に応じて空き家の除却を行うとともに、除却後の土地を公園・広場等の整備や、敷地整序等の種地として活用するなどの取組を促進していきます。

なお、整備地域以外の地域においても、空き家利活用等区市町村支援事業⁷⁹を活用し、空き家の除却を促進していきます。

(事前復興や浸水対策と連携した取組)

首都直下地震等への事前の対応として、被災後の迅速かつ計画的な都市復興に向け、被災後の都市復興の在り方や手順、執行体制をあらかじめ検討し、都民等と共有を図るなど、都市の事前復興⁸⁰につながる取組を進めていきます。被災後も見据えた地区計画をあらかじめ策定するなど、都市の事前復興を考慮した防災都市づくりについても、引き続き取組を進めていきます。また、浸水被害が想定される東部低地帯などの木造住宅密集地域では、浸水対策の取組と連携を図っていきます。

(関係機関等との連携による取組)

市街地の整備に当たっては、独立行政法人都市再生機構等と連携し、土地取得・交換分合を通じた老朽木造建築物の建替えや防災生活道路の整備促進など、市街地の不燃化を促進する取組を行っていきます。

⁷⁹ 空き家利活用等区市町村支援事業：区市町村が実施する実態調査や空家等対策計画の作成、改修費助成への補助等により、区市町村の取組を支援し、空き家の利活用や適正管理等を促進する事業

⁸⁰ 事前復興：P. 1-17 参照

また、従前居住者の居住の安定を確保し、地域コミュニティの活性化を図るため、従前居住者用賃貸住宅の供給や沿道まちづくりの推進、共同化などの取組についても関係機関等との連携を図り、推進していきます。

(ケ) 都民等が安心してまちづくりに取り組める環境の整備

(魅力的な移転先の確保)

コミュニティを維持しながら木造住宅密集地域の権利者などの移転を促すことで不燃化を加速するため、近隣の所有地等を活用し、受け皿として移転先の整備を進めていきます。

(共助の意識の醸成)

まちづくりルールの策定や防災活動など、地域のまちづくり協議会などが行う主体的な取組について、区と連携して支援することで共助の意識を醸成していきます。

(建替えや耐震化に取り組みやすい環境の整備)

独立行政法人住宅金融支援機構と連携し、各自治体が実施する助成制度などの支援策と併せてまちづくり融資などの周知を図りながら、建替えや耐震化に取り組みやすい環境を整備します。

また、建物所有者が、建替え又は耐震化に安心して取り組めるよう、公益財団法人東京都防災・建築まちづくりセンターと連携し、建替えや耐震診断・耐震改修の工事について分かりやすく説明するとともに、資金計画等に係る相談に応じていきます。

(借家人等の地域内での生活継続を支援する環境の整備)

借家人等の居住者については、従前居住者向け賃貸住宅の供給を促進するとともに、木造住宅密集地域整備事業等の実施により移転を要する借家人等が、移転先を確保できない場合、都営住宅へのあっせんも可能とします。

商店街のある地域においては、防災生活道路整備等を行う際に、店舗配置の調整や協調建替え⁸¹による商店の建替え支援などにより商店街を継続させるとともに、にぎわいの創出や商店街の更なる活性化にも配慮した取組を進めていきます。

⁸¹ 協調建替え：隣接する複数の敷地で、建築物は個々に建築するが、その際に壁面、高さや通路の位置、外壁の色・形状等のデザインを統一したり、敷地利用を一体化して相互に利用できる空間を造ったりする建替え

(高齢者世帯の住宅の不燃化等のための環境の整備)

高齢者世帯については、資金難等の理由から、建替えなどが進みにくい状況にあることから、独立行政法人住宅金融支援機構と連携し、住宅ローンの金利引下げや、まちづくり融資などにおける高齢者向け返済特例制度の活用による建替えモデルの提示などにより制度を普及させながら、建替えなどの促進を図っていきます。

また、都営住宅へのあっせんを引き続き行うとともに、優先的に入居できるサービス付き高齢者向け住宅の供給促進や、区の居住支援協議会などと連携し、住宅確保要配慮者の入居を拒まない住宅セーフティネット制度⁸²の周知を図っていきます。

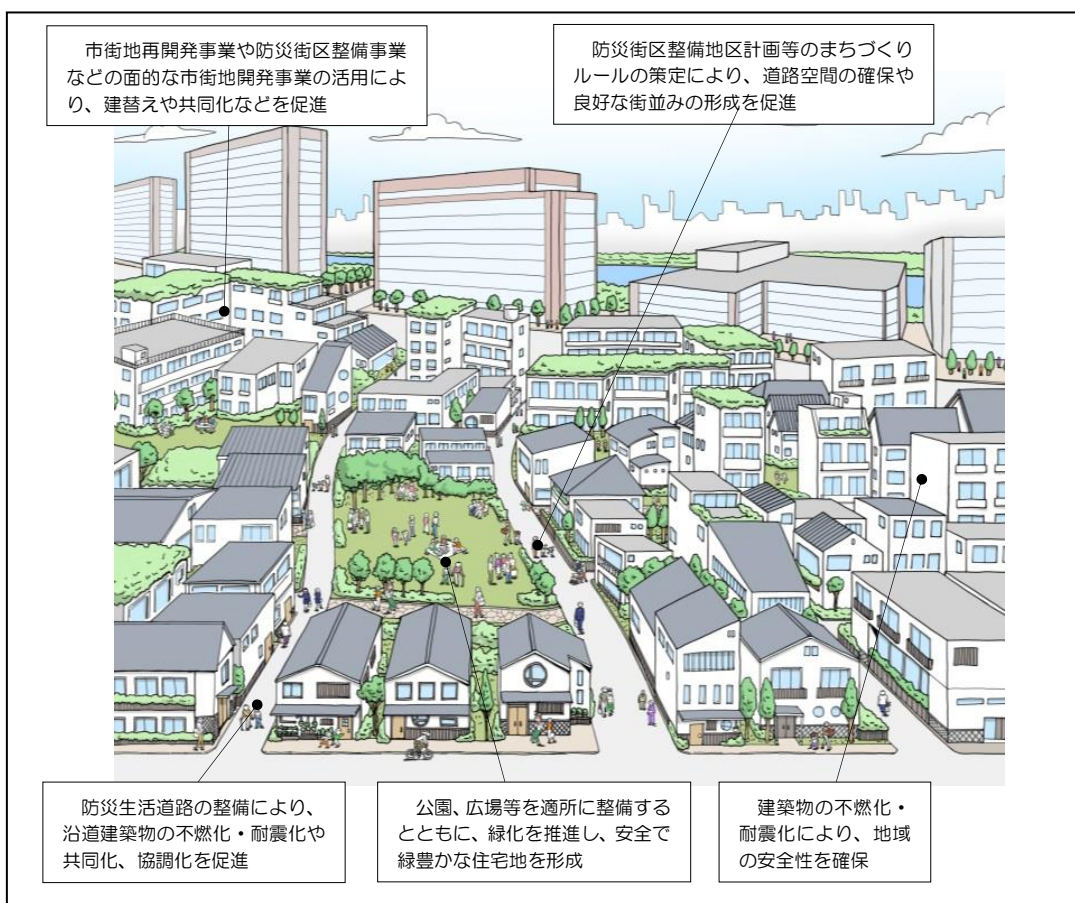


図 3-6 市街地整備のイメージ

⁸² 住宅セーフティネット制度：民間の空き家・空き室を活用して、住宅確保要配慮者（高齢者、障害者、子育て世帯、低額所得者、被災者など）の入居を拒まない賃貸住宅の供給を促進することを目的とした制度

イ 重点整備地域の整備方針

重点整備地域では、アの方針の内容に加え、不燃化特区制度の整備プログラムとして都が適正なものと認定した事業等を区が行う場合に、2020（令和2）年度までの期間においてその取組を支援し、地域内の不燃化を促進してきました。

都は、引き続き、区の申請に基づき、区が不燃化に向け一歩踏み込んだ取組の延長を行う地区を不燃化特区として指定し、2025（令和7）年度まで支援を継続していきます。

（ア）住民の建替えを促進するための支援

専門家派遣、戸別訪問、現地相談ステーションの設置等により住民との信頼関係の構築及び不燃化への意識向上を図り、老朽木造建築物の建替えを進めていきます。

また、除却費や設計費の一部を助成することにより、建替え等にかかる住民負担の軽減を図ります。さらに、不燃化特区内で不燃化建替えを行った住宅に対して、固定資産税・都市計画税を5年度分全額減免し、建替えの促進を図ります。

このほか、戸別訪問で得られた住民の意向や課題を踏まえ、資金面や権利関係の調整など住民の個別課題に適した専門家とともに働きかけることで、建替えや除却に結びつけていきます。

（イ）区が積極的に事業を進めるための支援

公共施設整備等に必要な用地取得を進めるため、用地折衝に係る専門家を派遣します。

また、無接道敷地を含むエリアでは、まちづくりの契機となる種地の取得や、防災生活道路の整備に併せた連鎖的な移転、敷地整序型土地区画整理事業などの手法による、後背地の無接道解消や敷地の整序化にも取り組むとともに、防災街区整備事業なども活用し、建物の共同化を促進します。

さらに、空き家などの老朽建築物の除却を積極的に進め、除却後の跡地をコミュニティ広場や防災広場、ポケットパークに整備するなど、防災性の向上に資する取組を区に働きかけていきます。

このほか、区が不燃化特区制度の整備プログラムに定めた事業等を行う場合に、都はその取組を支援します。

ウ 整備地域から除外された地域への対応方針

(ア) 地区内残留地区と重複している地域

地区内の不燃化が進んでいる地区内残留地区⁸³においては、都営住宅等の公共建築物やその他これに準ずる建築物の耐震化を進めます。

また、耐震改修費用の助成制度等の活用や市街地開発事業等の都市開発などによる民間建築物等の建替え、危険なブロック塀等の撤去等を促すことで、一層の安全性向上に取り組んでいきます。

(イ) 防災性が確保された町丁目

防災性が確保された町丁目は周辺に比べ防災性が高くなっていますが、既に着手している事業や、防災生活道路などの基盤整備など周辺地域と一体的に実施する必要がある事業については、継続して取り組んでいきます。

エ 木造住宅密集地域等への対応方針

(ア) 木造住宅密集地域

木造住宅密集地域では、建替え等により住宅の不燃化・耐震化を図るとともに、地区計画又は用途地域による敷地面積の最低限度の設定や市街地状況に応じた防火規制の導入等を区市に促し、敷地の細分化防止や建築物の不燃化により、倒れない・燃えないまちの実現に向けた改善を図ります。

また、無接道敷地における建替えの促進、民間の活力をいかした整備促進、地域特性をいかした魅力的な街並みの住宅市街地への再生等にも必要に応じて取り組んでいきます。

市街地やまちづくりへの機運などの状況により、整備地域と併せて木造住宅密集地域の円滑かつ効率的な改善を図ることが効果的な場合には、整備地域と併せた一体的な取組を誘導していきます。

さらに、木造住宅密集地域ではないものの、防災性の向上が必要な地域については、必要に応じて、地区計画の策定や防火規制の導入等を促し、敷地の細分化防止や建築物の不燃化を図っていきます。

(イ) 農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域

多摩地域や区部西部を中心とした、農地を有し、将来、無秩序な宅地化により住宅戸数密度の増加や不燃領域率の低下を招くおそれのある住宅市街地が存在します。

こうした地域では、農地を防災の機能を持った貴重な緑の空間として最大限保

⁸³ 地区内残留地区：P. 1-8 参照

全・活用を図るために引き続き営農を継続する取組や、その農地を防災協力農地として活用する取組が重要です。しかし、農地は相続等により転用される可能性があることから、将来、市民農園や公園などとして活用することを想定し、都市計画公園等に位置付けることや、やむを得ず宅地化される場合に備えて、必要に応じて、地区計画の策定や防火規制等を導入することについての検討を区市に働きかけるとともに、それを技術的に支援していきます。

特に、無秩序に宅地化されることにより延焼しやすい地区同士を連結させる結節点となるような農地については、積極的な検討を行うよう働きかけていきます。

さらに、災害時活動困難度⁸⁴が高いなど、道路等の基盤の適正配置や拡充が望ましい地域においては、宅地化の際に行う開発手続の機会を捉えて、災害時の活動の円滑化に寄与する基盤整備を働きかけます。

⁸⁴ 災害時活動困難度：道路網の緻密さや高幅員道路の多さ等、道路基盤の整備状況に応じた、避難や消火、救助、救援等災害時の活動の困難さを測定したもの。建物倒壊危険度、火災危険度に災害時活動困難度を加味して総合危険度を測定することで、災害時の活動しやすさを地域の危険度として評価している。

4 避難場所等の確保及び指定の方針

指定目標

- 第8回見直し（2018（平成30）年6月）において、避難有効面積⁸⁵が不足する避難場所⁸⁶は解消したため、今後もこれを維持するとともに、1人当たり避難有効面積の更なる増加を目指していきます。
- 2025（令和7）年度までに避難距離が3km以上となる避難圏域⁸⁷を解消し、これを維持していきます。
- 2030（令和12）年度までに、引き続き避難場所等の新規指定・拡大を促進していきます。
- 避難場所の安全性や利便性の向上を図ります。

主な取組

- 公共事業等により整備された大規模なオープンスペースのうち、避難場所としての要件を満たした場所は、新規指定・拡大をする避難場所の適地として確保を図り、その指定を促進します。
- 避難場所候補地や避難場所の周辺建築物の不燃化・耐震化、公園・広場の確保を促進し、避難有効面積の拡大による避難場所の新規指定・拡大を図るとともに、避難場所周辺道路の整備や沿道不燃化も含めて、避難の安全性の向上を図ります。
- 不燃化の進展により、広域的な避難を要しない地区内残留地区の指定を行うとともに、民間建築物等の耐震化等を促すことで、地区内残留地区の安全性の向上を図ります。
- 避難場所及び地区内残留地区の新規指定・拡大に伴い、避難道路⁸⁸を見直していきます。
- 避難場所に存する都有施設等の公共建築物の耐震化等を推進し、避難時の安全性を高めていきます。
- 都立公園等の避難場所においては、防災関連設備等の充実に努め、避難場所の安全性や利便性の向上を図ります。

(1) 避難場所等の確保及び指定の目標

第8回見直し（2018（平成30）年6月）において、避難有効面積が不足する避難場所（1人当たり避難有効面積が1㎡未満）は解消したため、今後もこれを維持するとともに、1人当たり避難有効面積の更なる増加を目指していきます。

2025（令和7）年度までに避難距離が3km以上となる避難圏域を解消し、これを

⁸⁵ 避難有効面積:P.1-8 参照

⁸⁶ 避難場所:P.1-6 参照

⁸⁷ 避難圏域:P.1-8 参照

⁸⁸ 避難道路:P.1-7 参照

維持するとともに、更なる避難距離の短縮化を目指していきます。

さらに、不燃化が進み、地区内残留地区の要件を満たす地域については、その安全性を慎重に検討し、安全性が確保できる場合には、その指定を行っていきます。

(2) 避難場所等の確保及び指定の方針

(避難場所の確保及び指定)

大規模公園、スーパー堤防、公共住宅、学校、市街地再開発事業などの公共事業等により整備された大規模なオープンスペースのうち、避難場所としての要件を有し安全性を確保できる場所は、事業者と協議の上、定期的な見直しの際、避難場所として指定し、これにより避難距離の短縮化や、更なる安全性の向上を図ります。あわせて、これまで周辺の不燃化が不十分などの理由で避難場所の指定に至らなかった避難場所候補地においても、区と連携して周辺の不燃化に取り組むことで避難場所の新規指定を促進します。

また、避難場所の拡大や避難距離の短縮などに資する都市計画公園・緑地について、優先的な整備を促進し、その進捗に応じて避難場所の拡充を図ります。

第8回見直しにおいて、1人当たりの避難有効面積が1㎡未満の避難場所は解消したため、今後もこれを維持するとともに、1人当たりの避難有効面積が1㎡に近い避難場所については、避難有効面積が増大するよう、避難場所周辺の不燃化の促進を図り、定期的な見直しの際に避難場所の新規指定や既存避難場所の拡大、地区割当の変更等を図ります。

また、避難距離が3kmを超える避難場所を解消し、これを維持するとともに、避難距離が長い場合には、定期的な見直しの際に避難場所の新規指定や既存避難場所の拡大、地区割当の変更等により避難距離の更なる短縮化を図ります。

(地区内残留地区の確保及び指定)

65ha以上の土地で不燃化率が大幅に向上するなど、地区内残留地区の要件を満たす地域については、その安全性を慎重に検討し、安全性が確保できる場合には、避難場所等の定期的な見直しの際、その指定を行っていきます。

(避難場所に存する都有施設などの耐震化の促進)

避難場所の安全性を確保するため、避難場所に存する都営住宅等の公共建築物やその他これに準ずる建築物の耐震化を進めます。

また、耐震改修費用の助成制度等の活用、市街地開発事業等の都市開発などによる民間建築物等の建替え等及び危険なブロック塀等の撤去等を促すことで、広域的な避難を要しない地区内残留地区の一層の安全性向上に取り組んでいきます。

(避難場所の安全性及び利便性の向上)

在日・訪日外国人や多様な色覚に配慮し、多くの避難者を避難場所に的確に誘導するため、新規指定・拡大をする避難場所に、日本産業規格に準じるとともに多言語にも対応した標識を設置します。

大規模公園や避難場所に存する都有施設などの公共施設においては、緊急車両の動線確保、バリアフリーへの配慮、非常用発電設備や防災トイレの設置、防火性能の高い樹種に配慮した植栽などの防災関連設備を充実するなど、周囲の防災関連の施設との機能分担などに留意しながら、安全性と利便性の向上を図ります。

また、既存の避難場所の持つ課題の検討や安全性の再検証を行い、避難場所内では、無電柱化や太陽電池式の夜間照明の充実、危険なブロック塀等の撤去等を促すとともに、避難場所の新規指定・拡大においては、津波や液状化、高低差のある地形等の影響を考慮し、避難時に必要な機能の向上を図ります。

(避難場所への安全な避難に向けた検討)

避難場所や地区内残留地区の新規指定・拡大に伴い、避難道路の見直しを行っていきます。

また、迅速な避難行動を可能にするため、避難道路等と避難場所間の移動や分散している避難場所における避難場所間の移動の安全性の確保に向けて、避難場所周辺の不燃化や道路整備を促進します。特に、整備地域内の避難場所周辺の道路については、拡幅整備、沿道不燃化及び閉塞防止に取り組む区を支援していきます。

さらに、入口が少ない、避難場所周辺の道路幅員が狭い等の課題のある避難場所については、施設管理者の行う入口の再編整備と、区が行う避難道路等と避難場所をつなぐ道路の整備について、相互の連携を促し、整合性のある効率的な整備を促進します。

【目標一覧^{※1}】

延焼遮断帯の形成	目標		(参考)
	2030年度 (令和12)		2017年度 (平成29)
骨格防災軸の形成率(河川を除く。)	98%		95%
整備地域内の延焼遮断帯の形成率	75%		65%
特定整備路線	全線整備 (令和7年度)		—

市街地の整備	目標		(参考)
	2025年度 (令和7)	2030年度 (令和12)	2016年度 (平成28)
整備地域全28地域のうち 不燃領域率70%以上の地域数	半数以上	全地域	4 (61%) ^{※4}
重点整備地域の不燃領域率	全地域70%を 目指しつつ、各 地域で10ポイ ント以上向上 ^{※2}	—	56% ^{※4}

避難場所の整備(23区)	目標		(参考)
	2025年度 (令和7)	2030年度 ^{※3} (令和12)	2018年度 (平成30)
避難距離が3km以上となる避 難圏域数	0(解消)	0(維持)	2

※1 緊急輸送道路の機能確保については、東京都耐震改修促進計画に基づき、緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を促進していく。

※2 最新の調査結果である2016(平成28)年度からの上昇分

※3 避難場所等の新規・拡大の指定を促進するとともに、避難場所内の耐震化や防災設備等の整備に努め、安全性や利便性の向上を図る。

※4 地域全体の不燃領域率を示す。

第4章 計画の推進体制

1 都と区市町との役割分担と連携

本計画に位置付けられた事業等を円滑かつ効率的に実施していくためには、都と区市町とが果たすべき役割を適切に分担し、密接に連携しながら施策の推進に取り組んでいくことが重要です。

(1) 都の役割

都は、主に広域的な幹線道路や補助幹線道路の整備の事業主体として、所管する事業の計画的な推進に努めます。

また、広域自治体として、区市町における制度運用に対する技術的支援、調整等の役割を果たすとともに、地域危険度⁸⁹測定調査等の防災に関する各種データ等の情報提供を行うなど、区市町が積極的に施策を展開できる環境づくりを進めます。

(2) 区市町の役割

区市町は、幹線道路等を補完する道路の整備や面的整備、木造住宅密集地域⁹⁰の改善や建築物の耐震化施策等の事業主体として、所管する事業の計画的な推進を図るとともに、まちづくり施策の中心的役割を果たすことが期待されます。

また、防災情報の提供等の啓発活動を通じて、まちづくりの機運を盛り上げるとともに、まちづくり協議会の設置・運営を支援し、地域住民との協働により、各種事業や規制・誘導策を展開していくことが求められます。

(3) 会議体等

こうした取組を効果的に展開できるよう、本計画の推進に関する事項等を協議する「防災都市づくり推進協議会」を設置しています。また、関係市との各種協議会も、必要に応じて設置していきます。今後も、これらの協議会等を通じて十分に調整を図りながら、防災都市づくりに係る各種事業等を実施していきます。

2 学識経験者、関係機関、民間事業者、NPOとの連携・協働

学識経験者の専門的意見を反映させるため、防災都市づくり推進計画検討委員会を設置し、防災都市づくりに関する検討を行っていきます。

公益財団法人東京都防災・建築まちづくりセンターとの連携による住まいづくり・まちづくり協力員制度等のまちづくりに関する情報提供や専門家派遣、公益財団法人東京都都市づくり公社との連携による沿道一帯整備事業における沿道まちづくりの推進など、

⁸⁹ 地域危険度:P.1-12 参照

⁹⁰ 木造住宅密集地域:P.1-10 参照

まちづくりに関する都の関係機関との連携により、効率的に整備を進めていきます。

また、独立行政法人都市再生機構の持つまちづくりに関する専門的な技術やノウハウ、独立行政法人住宅金融支援機構が実施するまちづくり融資の活用など、国の政策実施機関との連携による整備も進めていきます。

地区ごとの整備計画に併せ民間事業者による建築活動等が適切に誘導できるよう、計画に位置付けられた事業、規制・誘導策の周知を図ります。また、利用可能な公有地や工場跡地などの大規模低未利用地を活用しながら民間プロジェクトを誘導し、木造住宅密集地域の整備を進めます。その他、都市計画の提案制度⁹¹等を活用し、手続に係る時間リスクの低減、事業のインセンティブ付与など、民間事業者の参画しやすい環境整備を進めます。

防災、まちづくりなどを設置目的とするNPOが多数設立されており、行政、地域住民とのパートナーシップのもと、実績を挙げている例も見受けられます。専門的知識を持った公益団体やNPOは、地域住民をバックアップし、行政と地域住民の調整役を担うほか、行政に対して技術的な提案を行うなど防災都市づくりの推進役等を担うことも期待されることから、今後、協力、連携を図っていきます。

3 地域住民との連携・協働

木造住宅密集地域の改善を促進する好循環を作り出すため、例えば、「自分たちのまちは、自分たちで守る」という意識の下、地域住民が主体となって合意形成し、まちの将来像を描き、行政や民間事業者等との連携にも配慮したまちづくりに取り組むなど、地域の特性に応じて良好な都市環境の形成につながるまちづくりを進め、まちの魅力を高めるとともに地域の活力を生み出すことが必要です。

また、安全で安心して住めるまちの実現には、まちづくりだけでなく、防災知識の普及、防災訓練の実施などの防災活動を通じて地域の防災力を向上させることが必要です。

このため、都は区と連携し、まちづくり協議会の活動支援や都市計画の提案制度等の活用など、地域住民による主体的なまちづくりを促進するための環境整備を行います。

4 国への提案

防災都市づくりを総合的、計画的に推進していくためには、法制度や税制の整備・改善のほか、事業推進に必要な財源の確保や補助の拡充など国の支援が不可欠です。

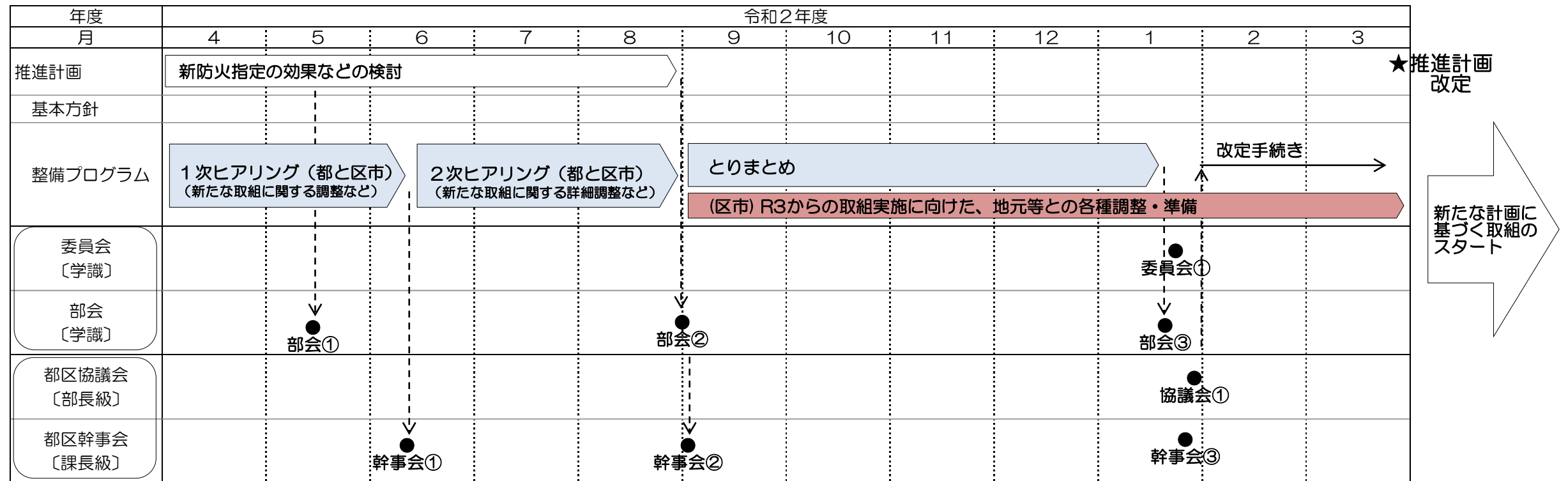
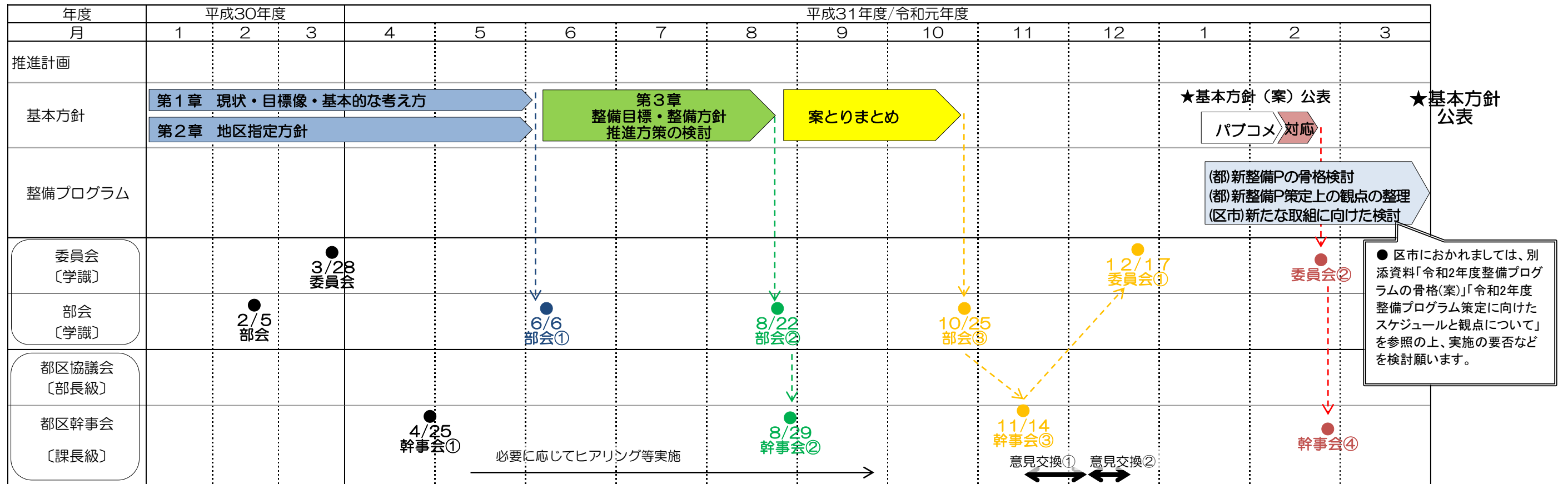
このため、地域の実情や社会経済状況の変化等に対応し適時適切に必要な提案、要求を国に行っていきます。

⁹¹ 都市計画の提案制度：地域住民等のまちづくりの動きを都市計画に積極的に取り込むことを目的として創設。一定の要件を満たす場合には、土地所有者、まちづくりNPO、まちづくり協議会等は地方公共団体に対して、都市計画の提案を行うことができる。

第4章

計画の推進体制

防災都市づくり推進計画の改定に関するスケジュール（案）



※ 本スケジュールは現時点での内容であり、今後、変更する場合があります。

令和元年度 第二回委員会
議事要旨

【資料3 防災都市づくり推進計画の改定のポイントについて】

○伊村委員

整備地域に関する記載の中に、空き家の除却の記載があるが、整備地域の空き家率について、都内の他地域と同程度なのか、特に多いのか、情報はるか。

→（事務局）

いま具体的な数値は持ち合わせていない。もともと戸建てで築年数が経っている住宅が多いということから、多少なりとも相関関係があることが推測される。今年度から立ち上げた住宅政策本部では、空き家対策が一つの柱となっているため、連携していくことが有効と考えて、計画に記載している。

→（中林委員長）

今後整備プログラム等を検討する際でいいが、郊外と密集市街地の空き家ではデータに違いが見られることが推測されるため、データを揃えていただきたい。

○大佛委員

こういった計画を作成するにあたっては、ハード面の技術的な考え方に傾倒しがちな場合があるが、地域の特性に応じた魅力的な街並みをつくろう、といった地域の魅力あるまちづくりに関する記載がベースにありつつ防災力向上を目指す、という仕組みが望ましいと思う。

○大原委員

農地を有し、防災性の維持・向上を図るべき地域の抽出条件とは何か。

→（事務局）

資料5-2の2-14ページに記載されている通り、平成37年推計値の補正不燃領域率が60%未満、平成37年推計値の住宅戸数密度が55世帯/ha以上、平成37年推計値の3階以上共同住宅を除く住宅戸数密度が45世帯/ha以上、農地率が2%以上という4条件である。

→（中林委員長）

農地をどのように保全するか、市街地化するにしてもどのように安全な市街地に導くことができるか、木密を作らないための取組みに対して、今後委員の方々のアイデアを含めて検討していきたい。

○中林委員長

資料3の4ページ、整備地域から除外される地域が青色と水色になっているが、黄緑色の部分が整備地域として残るという認識で良いか。（中林委員長）

→（事務局）

黄緑色の部分が整備地域として残る。整備地域は防災生活圏単位で指定しており、町丁目単位で除外した場合は不完全な形状になるため、黄緑色の地域には整備地域への取り組みを引き続き実施し、基盤整備については地域の連続性も考慮して水色の地域も含めて継続することとなる。（事務局）

【資料4 都民等からの意見への対応案について】

○中林委員長

資料4の(1)の意見について、東京防災会議の被害想定図とは特定の地震を想定した場合の被害想定であり、地域危険度は特定の地震に対する指標ではないことから、都の考え方としては、防災都市づくり推進計画は特定の地震を前提にしたものではなく、あらゆる地震を想定したうえで脆弱性の高い地域を整備地域に指定している、という旨の記載にすべきと考える。

○中林委員長

(3)の不燃化のための改修について、木造に対する防火改修や準耐火改修の扱いについて丁寧に書いた方が良い。外壁を不燃化することにより難燃化が進むことは間違いないが、不燃領域とは認められない。

○中林委員長

(3)の民間の活力を生かした整備促進について、質問者の意図にもよるが、質問内容と回答が行き違いになっていないか。

→（事務局）

隔地における木密改善活動を評価する中で、古民家や町屋の保全活用も貢献しているとして評価することについては、今後の運用の中で検討していくという趣旨であった。

○大原委員

(4)の水害対策について、東部低地帯などの木造住宅密集地域では浸水対策の取組みと連携を図っていくとのことだが、具体的な取組みはどのようなイメージか。

→(事務局)

基本方針の3-14に、都市の事前復興への取組みも含め、浸水対策の取組みと連携していくことについて記載している。具体的にどのようなことを実施するかはまだ整理していない。地震と大雨の同時発生といった複合災害を想定して事業を実施していくことについては、まだ方針としてまとまっていない。

→(大佛委員)

水害頻度が増加している状況を鑑みても、地震と同時に発生することも否定できない。それぞれ独立で対策をすると、二重投資のようになってしまうケースもあり、一緒に対策の方が効果的とも考えられるため、検討していただきたい。

→(中林委員長)

複数の災害に対して効果を持つように、複合対策化を進めていくという趣旨のポジティブなイメージを打ち出すような記載にした方が良いのではないか。

○大原委員

公表されるパブリックコメントの意見と都の意見について、順番を変更した方が良いと考える。

【資料5-1 防災都市づくり推進計画基本方針 新旧対照表 資料5-2 防災都市づくり推進計画基本方針(公表版)について】

○中林委員長

今回の基本方針を公表版として進めるが、内容について確認があれば事務局までお願いしたい。

【資料6 今後のスケジュール】

○中林委員長

来年度のスケジュールで従来と違う点としては、農地を含む市街地の整備のため、防災生活圏外の市部についてもヒアリングを実施する必要があること。また、緊急輸送道路等の沿道整備のため、多摩地域にもヒアリングをして、多摩地域に対する防災都市づくりへの意識づけを行っていく必要があることということが挙げられる。

以上