

東京都耐震改修促進計画（一部改定）素案への御意見及び都の考え方

1 意見募集期間

令和元年12月27日（金曜日）から令和2年1月25日（土曜日）まで

2 提出意見総数

- ・意見提出者数：6名
- ・意見提出件数：10件

3 御意見及び都の考え方

※寄せられた御意見の一部は、その趣旨を踏まえ抜粋して掲載しています。

※誤字等については、修正して掲載しています。

No	御意見	都の考え方
1	<p>「特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化と道路機能確保に係るシミュレーション」において、区間到達率・総合到達率を設定されておりますが、東京都においては、様々な回路を活用した検討が可能ですが、今後、区市町村単位での計画策定においても、この基準を準用していくこととなるのでしょうか。（例えば「進入地点」都県境→区境など）</p> <p>また、市区町村単位では、そもそも回路がなかったり、他区の緊急輸送道路を経ないと通行できなかったりと検討において制約が多くなるようではありますがいかがでしょうか。</p>	<p>区市町村の計画は、建築物の耐震改修の促進に関する法律第6条により、都道府県の計画に基づくものとされておりますが、これは区市町村単位のシミュレーションを求めるものではありません。区市町村の計画策定や計画改定の際は、区市町村単位の対応方法について、都の計画と整合するよう連携して検討してまいります。</p> <p>なお、「東京都においては、様々な回路を活用した検討が可能」と御意見をいただいておりますが、本シミュレーションは、東京都内の特定緊急輸送道路のみを使用し、都全域に対して一体的に行ったものです。</p>
2	<p>2回目以降未定の場合の一部改修工事については、国税・地方税の税制優遇措置で受けられるものはないと思いますが、今後これに関して何らかの働きかけや取組をする可能性があるなら、計画への記載を検討する余地もあるのではないのでしょうか。</p>	<p>2回目以降未定の場合の一部改修工事については、現行の耐震基準（昭和56年6月1日以降の耐震基準）に適合させるものではないことから、所得税等の特例措置の対象とはなりません。</p> <p>いただいた御意見につきましては、当該助成制度の活用状況等を踏まえながら、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

No	御意見	都の考え方
3	<p>今回の特定緊急輸送道路沿道建築物の新たな方針のうち、「通行機能の早期確保を図るため、2回目以降の工事が未定の場合でも、改修後のIs値を0.3以上とすることを条件に、耐震改修の一部を実施する場合に要する費用について、助成を実施」について、</p> <p>(1) Is値0.6以上確保する耐震改修計画を実施しないと助成されないという条件のために、塩漬けにならざるを得なかった特定緊急輸送道路沿道建築物にとって、極めて有効な施策と考えます。</p> <p>(2) この場合の1回目の耐震改修設計はIs値0.3以上とし、2回目以降の耐震改修設計でIs値0.6以上を満足させるものとしてよろしいでしょうか。</p> <p>あるいは、従来どおり、耐震改修設計は1回目でIs値0.6以上を満足させるものとしなければならないでしょうか。</p> <p>(3) 建物によっては、長辺方向・短辺方向で耐震性が大きく異なる場合があります。特定緊急輸送道路側に向かって倒壊する方向のIs値が悪い場合は、0.6以上を満足させる耐震改修の早急な実施が望まれます。一方、そうでない場合は、優先順位を下げるなどの施策があれば、特に議論が硬直し塩漬けになりやすい区分所有の共同住宅においては、時間がかかっても耐震化に向けた話し合いが進むと考えられます。</p>	<p>(1) 本助成制度等により、特に倒壊の危険性が高い建築物の改修を促進し、早期に通行機能を改善できるよう努めてまいります。</p> <p>(2) Is値0.6以上相当とする補強設計を実施し、補強設計内容のうち一部の耐震改修工事を行うことでIs値0.3以上相当とすることを基本とします。この際、一部の耐震改修工事の実施によりIs値0.3以上相当となることを確認する構造計算等に要する費用については、補助の対象とする方針です。</p> <p>一方、Is値0.3以上相当とする補強設計のみを実施し、耐震改修工事を行う場合には、補強設計に要する費用については補助の対象外とし、改修工事に要する費用については補助の対象とする方針です。</p> <p>いずれも、具体的な助成制度の詳細については、建築物が所在する区市町村により異なります。</p> <p>(3) いただいた御意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>CB塀を木造塀への置き換えを勧めています。地震後の火災に対して配慮する旨の記載は必要ありませんでしょうか。</p>	<p>防災都市づくり推進計画に定める「整備地域」においては、市街地の安全性確保の観点から、建築基準法の延焼防止の考え方を踏まえ、幅員6m以上の道路に面し、かつ、同法の防火規定に適合する木塀を補助対象としています。この旨、追記します。</p>

No	御意見	都の考え方
5	<p>促進計画（一部改定）を拝読させていただきました。目標として、令和7年度末に総合到達率を99%に、令和17年度末に同100%を達成させる耐震化の計画であることを理解いたしました。</p> <p>なかでも、令和7年度末までの目標を達成できるかは、地震災害への備えとして大変に大きな意味を持つことと思います。計画によれば、Is値0.3未満の建物が現状1,200棟存在し、これをすべてIs値0.3以上に改善することにより目標値を達成できるとされています。この目標達成に向け、3点御質問させていただきます。</p> <p>①1,200棟の建物のうち、P. 27の4項目（一般的な工法では耐震化が困難な建物について）に該当する建物が、どの程度存在すると推定されておられますか。</p> <p>②上記建物の補強に、免震工法等の特殊工法を用いる場合、それに相応した費用の助成を実施するとありますが、工事内容によっては住民の一時退去等の措置が必要になります。そのようなやむを得ない関連費用まで含めて助成の対象となりますか。</p> <p>③特定緊急輸送道路に面し、ワンスパンの建物が狭小敷地いっぱい建てられているケースがかなりあると思います。そのような建物に適用できる簡便な免震工法等の実用化が望まれますが、可能性についてはどのような展望をお持ちでしょうか。</p>	<p>御意見の前段部分についてですが、Is値0.3未満の建築物をすべてIs値0.3に引き上げたとしても、総合到達率は99%にならないことが分かっています。したがって、基本的には今までどおりIs値0.6以上を目指し、合意形成など困難事項がある場合には、早期に通行機能を改善できるよう、少なくともIs値を0.3以上とする改修も推進していくという考えです。</p> <p>①一般的な工法では耐震化が困難かどうかについては、各建物の状況に応じた改修の具体的な検討により判明するものですので、このような建物の棟数は把握しておりませんが、免震工法等の特殊工法への助成実績は年間5件程度で推移しております。</p> <p>②耐震改修に起因して発生する工事に要する費用については助成の対象となる場合がありますが、助成制度の詳細は、建築物が所在する区市町村により異なります。</p> <p>③東京都では、「ビル・マンションの耐震化読本」により耐震改修事例を紹介するなど、分かりやすい情報提供に努めております。詳しくは、「東京都耐震ポータルサイト」にて御確認ください。</p>

No	御意見	都の考え方
6	<p>1. マンションの耐震改修の最大の問題は、組合負担の額が大きいことであると、東京都の調査でも明らかになっています。</p> <p>2. 特定緊急輸送道路沿道の建築物について、国、都、区による助成制度がありますが、「最大5/6補助」がうたわれているものの、実際には様々な制限があつてそれより低い水準になっています。</p> <p>3. 区の制度が都や国のレベルに達していないことについては、今回の耐震改修促進計画素案でも問題として取り上げられており、働きかけていただくことは大変ありがたいと思いますが、もう一つの大きなネックは、「耐震改修工事費の㎡当たり単価の上限」です。</p> <p>そこで、</p> <p>①現在の単価の上限は何を根拠とされているのでしょうか。</p> <p>②これまでの実例（断念した事例を含む。）は、この単価に収まっているのでしょうか。</p> <p>③この単価の上限により実効の補助率が下がり、組合負担が大きい組合は諦めるしかないのでしょうか。</p> <p>④Is値が0.3を下回るものについては、平成28年度から特別の単価が認められています。特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震改修の目標年次が迫っていることから、「最後の追い込み」として、それ以外の建物についても単価上限の見直しを行っていただけないでしょうか。</p>	<p>①都の補助制度における単価の上限は、国が定める補助制度における単価の上限と同額としています。</p> <p>②㎡当たりの助成単価の上限を超える例はあります。</p> <p>なお、免震工法等の特殊な工法を採用する場合には、通常よりも高い単価により助成を受けられる場合があります。助成制度の詳細は、建築物が所在する区市町村により異なります。</p> <p>③都では、補強設計の前段階として、耐震改修工法や工事費用の比較検討等を無料で行えるアドバイザー（建築士）派遣制度により、御相談に対応しています。</p> <p>また、ファイナンシャルプランナーの派遣も実施していますので、税金や資金計画、資産運用に関しても御相談いただけます。</p> <p>④Is値0.3未満相当である耐震性能が特に低い建築物に対しては、通常の単価の最大1.5倍まで助成を実施しています。</p> <p>これは、当該建築物については耐震改修工事に要する費用が高くなる傾向があることから行っているものです。</p>
7	<p>本素案に示されているとおり、特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化は、対象建築物の97.7%で耐震診断が行われ、その結果耐震性が不足する建築物においては、着実に耐震改修が行われてきている。</p> <p>こうした中で、地震時に道路の機能確保に危惧されるのが、高置水槽や屋外広告物など建築物の屋上に設置されている工作物の落下による当該道路の閉塞である。</p> <p>屋上に設置されている工作物の取付け状況については、建築基準法に基づく定期報告により一定規模以上の建築物については確認されていると思われるが、報告対象となっていない建築物では、未確認のまま放置されているのではないかと。</p> <p>定期報告の対象となっていない建築物の屋上に設置されている工作物について、その取付け状況を確認する施策が必要ではないかと。</p>	<p>いただいた御意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

No	御意見	都の考え方
8	<p>特定緊急輸送道路沿道には、1階が店舗や事務所、駐車場などピロティ状の構造となっている建築物が多くある。そうした建築物では、1階部分の耐震性を向上させることが喫緊の課題と言える。</p> <p>今回の素案では、Is値が0.3未満の建築物を対象に段階的改修助成がより使い勝手の良いものになっているが、Is値が0.3を超える建築物であっても、建物の転倒を防ぐことを目的に、全体の耐震改修に先行して1階のピロティ構造の耐震改修を行う場合に助成できるよう拡充してはどうか。</p>	<p>いただいた御意見につきましては、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>
9	<p>「耐震改修等の費用の助成」では、耐震診断の結果Is値が0.3に満たない建築物の所有者が耐震改修を段階的に進めることができるよう改善されている。しかし、段階的改修助成が実際に利用されるためには、その助成窓口となる区市町村においても同様の助成制度が設けられる必要がある。</p> <p>助成割合の見直しとともに段階的改修助成についても制度創設を要請すべきである。</p>	<p>段階的な耐震改修に対する助成制度の創設を含め、所有者が都の助成制度を最大限活用できるように、区市町村に対して制度の見直しを要請してまいります。</p>
10	<p>平成30年6月の大阪府北部地震では、組積造の塀の転倒により死傷する被害が発生した。このことにより、通行障害となる建築物として組積造の塀が加わっている。</p> <p>幹線道路など広幅員道路では、必ずしも緊急車両の通行障害になるとはいえないが、組積造の塀については地震による転倒で人的被害が発生している。当該道路における通行人の安全確保の観点から2m以上の歩道を有する対象道路では、「道路の中心までの距離」を「歩道と車道との境までの距離」とするのが適当ではないか。</p> <p>また、組積造の塀は屋外駐車場など建築物に付属しないものも多く見られる。工作物としての組積造の塀も対象に加えるよう国に働きかけるべきではないか。</p>	<p>特定緊急輸送道路は、震災時において救急・救命活動や緊急支援物資の輸送などの大動脈となる道路であることから、耐震診断義務付けの対象路線としました。</p> <p>また、道路閉塞を防ぎ、通行機能を確保するため、耐震診断を義務付ける組積造の塀の要件について、高さの要件は法の標準に則したもの、長さの要件は法で定められる最小値としました。</p> <p>工作物としての組積造の塀も対象に加えるべきとの御意見につきましては、法改正時のパブリックコメントでも同様のものがあり、国土交通省の考え方として「耐震改修促進法においては、建築物に付属しない塀は耐震診断の義務付けの対象とはなりません。」との見解が示されています。</p> <p>ただし、通行人の安全確保の面では、避難路を位置付け、その沿道に面する耐震性が不十分な組積造の塀（耐震診断義務付けの要件に満たない塀や工作物としての塀を含む。）の除却や建替え等を補助する区市もあり、都は区市町村に対する財政的支援等に取り組んでいます。</p> <p>今後も引き続き、耐震性が不十分な組積造の塀の除却や安全な塀への建替え等を推進してまいります。</p>