

特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進に向けた検討委員会（第1回）
議事録

日時：平成29年1月25日（水）10時00分から12時00分まで

場所：東京都 第一本庁舎16階 特別会議室S3

出席者：

【委員】

加藤孝明 委員長（東京大学 生産技術研究所 准教授）
市古太郎 副委員長（首都大学東京 都市環境科学研究科 准教授）
宮川倫子 委員（弁護士 倫総合法律事務所）
藤村勝 委員（一般社団法人 東京都建築士事務所協会 確認部会長）
朝香博 委員（東京商工会議所 理事待遇・地域振興部長）
林敬二 委員（一般社団法人 東京ビルディング協会
中小ビル事業委員会 委員）

【関係機関】

小川清泰 課長（東京都総務局 総合防災部 防災計画課長）
小林秀行 課長（東京都都市整備局 住宅政策推進部 マンション課長）

【事務局】

上野雄一 技監（東京都都市整備局技監）
飯泉洋 部長（東京都都市整備局 耐震化推進担当部長
＜市街地建築部 耐震化推進担当課長事務取扱＞）
東京都都市整備局 市街地建築部 建築企画課 耐震化推進担当2名
応用地質株式会社4名

欠席者：

【委員】

本多教義 委員（弁護士 本多法律事務所）

議事：

1. 開会のあいさつ

（飯泉部長）定刻になりましたので、第一回特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進に向けた検討委員会を開催させていただきます。私は事務局を担当しております、東京都都市整備局耐震化推進担当部長の飯泉でございます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

議事に入る前に、本日はプレスも入られています。カメラ取材は冒頭のみとさせて頂き、ペン取材は委員会終了までオープンとさせて頂きます。

開会に当たり、東京都を代表して都市整備局技監の上野より挨拶をさせていただきます。

（上野技監）都市整備局技監の上野でございます。委員の皆様におかれましてはお忙しい中、本委員会の委員をお引き受けいただき誠にあり

がとうございます。また、日頃より東京都の都市づくりへのご理解・ご協力をいただきまして、深く感謝申し上げます。

平成23年に発生致しました東日本大震災は記憶に新しいところでございますが、昨年4月の熊本地震におきましては震度7を二度観測し、大きな被害が発生致しました。また、その後には鳥取県や茨城県においても震度6の地震が発生するなど、日本全国で大地震が多発しております。

東京におきましては、首都直下地震に備えるため、都市の防災力を高めていく必要がございます。

本委員会でご審議いただく特定緊急輸送道路は、震災時における救急・救命活動や緊急支援物資の輸送など、復旧・復興の大動脈となる重要な道路であり、沿道建築物の倒壊により、その機能を失うわけにはいきません。

このため、都は、耐震化推進条例を平成23年に制定し、国に先駆けて沿道建築物の耐震診断を義務化するなど、耐震化に向けて全力で取り組んで参りました。

昨年末の時点で耐震の実施は対象建築物の96%に達しており、診断については概ねメドが立ってきたところでございます。

次の段階である設計・改修等に進んでいくため、昨年6月からは、重点的に個別訪問を行っており、その結果、都職員が直接訪問した建築物の約半数で改修計画の作成に至るなど、一定の成果が表れております。今後、さらに改修計画づくりを促進し、耐震化を進めていくためには、更なる促進策を検討していくことが不可欠であると受け止めているところです。

委員の皆様におかれましては、是非、活発にご議論いただき、特定緊急輸送道路沿道建築物の更なる耐震化の促進に向けて、方向性をお示し頂きたく存じます。

来年度末までの長丁場となりますが、何卒よろしく頂きますよう、お願い申し上げます。

(飯泉部長) 技監の上野につきましては、公務の都合により退席させていただきますのでご了承願います。

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。事務局として、私の他、都市整備局 市街地建築部 建築企画課 耐震化推進担当の職員が二名出席しております。

また、恐縮ですが、カメラ撮影の方はここで退出願います。その他の方はそのまま結構でございます。

2. 委員会設置要綱について(資料2)

(飯泉部長) 委員会の設置要綱についてご説明させていただきます。資料2をご覧ください。

本委員会は、東京における緊急輸送道路沿道建築物の耐震化を推進する条例第3条において定められた、「沿道建築物の耐震化を促進する施策を総合的に推進する」という都の責務を果たすため、

特定緊急輸送道路沿道建築物の更なる耐震化促進に向けて設置するものでございます。

委員の任期は、委嘱の日から平成 30 年 3 月 31 日までとじていますので、委員のみなさま、これから一年強どうぞよろしく願います。

また、第 7 の規定のとおり、本委員会は公開して行って参ります。ただし、個人情報に該当し、委員長が公開を不相当と認める場合は、非公開となります。

その他の部分につきましては、説明を割愛させていただきます。

3. 委員紹介及び委員長・副委員長選出について（資料 3）

（飯泉部長）次第の第 3 に移らせていただきます。始めに、委員のご紹介をさせていただきます。

まず始めに、東京大学生産技術研究所准教授の加藤孝明委員で

（加藤委員）加藤です。よろしくお願いします。

（飯泉部長）続きまして、首都大学東京都市環境科学研究科准教授の市古太郎委員で

（市古委員）市古でございます。よろしくお願いします。

（飯泉部長）続きまして、弁護士の本多教義委員でございます。本多委員におかれましては、本日所用のため欠席の通知を頂いております。

続きまして、弁護士の宮川倫子委員でございます。

（宮川委員）宮川倫子と申します。よろしくお願いします。

（飯泉部長）続きまして、一般社団法人東京都建築士事務所協会確認部会長の藤村勝委員で

（藤村委員）藤村でございます。緊急輸送道路関係の診断や構造設計の審査等にも関わってきました。よろしくお願いします。

（飯泉部長）続きまして、東京商工会議所地域振興部長の朝香博委員で

（朝香委員）東京商工会議所の朝香でございます。東京 23 区が管轄でございまして、現在 7 万 8 千程の会員の方々がいらっしゃいます。そういった方々の物流について都下の道路は重要なものだと思っております。ぜひ皆さんの声がうまく届くようなかたちで反映できたらよろしいかと思っております。どうぞよろしくお願いします。

（飯泉部長）続きまして、一般社団法人東京ビルディング協会中小ビル事業委員会委員の林敬二委員で

（林委員）林です。よろしくお願いします。ビルオーナーの立場から前向きな発言ができればと思います。

（飯泉部長）次に、関係局の紹介をさせていただきます。総務局総合防災部の小川清泰防災計画課長です。

（小川課長）総合防災部防災計画課長の小川と申します。よろしくお願いします。

（飯泉部長）続きまして、都市整備局住宅政策推進部の小林秀行マンション

課長です。

(小林課長) 小林でございます。よろしく申し上げます。

(飯泉部長) 以上で委員ならびに関係局のご紹介をさせていただきました。続きまして、委員長、副委員長の選出に移ります。委員長、副委員長の選出につきましては、委員会設置要綱の第5条第2項に、委員長は委員の互選により選任することとしています。どなたか委員長のご推薦はございますでしょうか。

(市古委員) 適切な視点・視野から進行及び示唆いただけるであろう加藤委員を推薦します。

(飯泉部長) ご推薦、有難うございます。他に推薦はございませんか。それでは、加藤委員に委員長に就任いただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(委員全員) 異議ありません。

(飯泉部長) では、加藤委員を委員長とさせていただきます。

(加藤委員長) よろしく申し上げます。

(飯泉部長) 続きまして、副委員長は同じく委員会設置要綱の第5条第2項により、委員長の指名により選任することとしています。加藤委員長からご指名をお願いいたします。

(加藤委員長) 市古委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(市古委員) 承知いたしました。

(飯泉部長) 改めまして、加藤委員長から就任のご挨拶と、これからの進行をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

(加藤委員長) 昨年3月に耐震改修促進計画を改定し、この1年で状況が進みました。第1ステップとしての計画を作成するという事は調査と理論だけでも作成できます。第2ステップとしては、やり易いところから進めるということであり、ここまではある程度進みます。現在は、様々な要因により計画の進行しづらい箇所に着目する第3ステップに入ってきています。第3ステップでは個人の事情に食い込み、個人の生活を変える可能性もあるため、机上の議論だけではなく丁寧な実態の把握・分析・進行が必要になると考えております。また、弁護士の方をはじめ、普段関わりの少ない立場の方々が揃っており、それぞれの視点から幅広く密な議論を積み上げていきたいと思っております。

少しでも社会に前向きとなる結論が得られるように積極的にご意見を頂ければと思います。どうぞよろしく申し上げます。

4. 議題

1) 本検討委員会の進め方について(資料4-1)

(加藤委員長) 一つ目の議題について事務局より説明をお願いします。

(飯泉部長) 本委員会の進め方についてご説明させていただきます。

資料4-1-1をご覧ください。まず、本委員会の目的ですが、耐震改修促進計画で定める耐震化の目標を着実に達成するため、

学識経験者等による検討委員会で、主に二つの観点から、法的な観点も含めて検討するものです。一つ目が耐震化へのテナントの責務、二つ目が改修等を行わない所有者に対する方策です。これまでに手厚い助成や全棟訪問など、様々な施策を打って参りましたが、それでも進行の難しいところについて明らかになってきました。そのような内容を中心に検討をしていただければと思います。議論の中で新たな検討すべき項目が上がった場合には議題として取り上げたいと考えております。そのため「など」と付けております。

検討委員会の設置期間は本日より平成30年3月のまでの約1年間でございます。

検討委員会のスケジュールですが、計6回の委員会の開催を予定しております。途中、第4回開催の後にパブリックコメントとして都民の意見を募集し、検討に反映していきたいと思っております。平成30年度以降に、検討結果を踏まえ施策展開を行ってまいりたいと考えております。

検討事項でございますが、6回分の検討内容について予定として記載しておりますが、本日の検討委員会においては記載された三つの議題についてご意見を頂戴できればと思います。3月下旬開催予定としております第2回では本日の意見を踏まえまして、耐震化促進に向けた課題の整理を行いたいと考えております。第3回と第4回につきましては、その課題を踏まえて、促進策の方向性について検討していただければと思っております。このあとパブリックコメントを実施します。第5回と第6回において、方向性に則しまして具体的な方策について検討をしていただければと思っております。以上はあくまでも案でございますので、今後の状況により適宜変更の可能性もございます。

続いて、資料4-1-2、特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進に向けた検討委員会運営規程（案）をご覧ください。こちらは先ほどご説明しました検討委員会の設置要綱第9項に定められました必要な事項について事務局で作成した案になります。事務局から委員長に資料4-1-2のとおり、運営規程（案）のご提案をさせていただきます。具体的な内容としては、第2条に招集の通知、第3条に傍聴人が守るべき事項、第4条には議事録及び資料の内容について記載しております。同2項では議事録及び資料は公開するとしておりますが、非開示情報を取り扱うときであって、委員長が公開を不相当と認めるときは、この限りでないとしております。こちらの審議についてもよろしくお願いいたします。

（加藤委員長）委員会の進め方と運営規定について説明がありましたが、何かご意見ありますでしょうか。

(林委員) 目的について、第一にテナントへの責務を挙げるのは違和感があります。その前段階として建替えが進むような法的整備などがあるのかなと思います。

(飯泉部長) 後に説明いたします、これまでの取組や状況を踏まえて、どのような議題とするか検討いただきたいと考えております。建替えが進むような観点を含めて広くとらえた議論をしていただきたいと思います。

(加藤委員長) これまでは建物所有者に焦点を当てた議論をしてきましたが、これからは視野を広げて、テナントについても議論の対象としていくと言った認識でよろしいでしょうか。

(飯泉部長) はい。

(加藤委員長) 議事録は発言者も記録するのでしょうか。

(飯泉部長) 運営規定(案)第4条のとおり、発言した委員の個人名も明記します。議事内容は、全委員の確認後に非開示部分を除き全文公開とします。

(飯泉部長) 事務局から提案しました、資料4-1-2の特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進に向けた検討委員会運営規程(案)についてはいかがでしょうか。

(加藤委員長) 事務局より提案のあった運営規程(案)についてはよろしいでしょうか。

(全委員) 異議ありません。

2) 都のこれまでの取組について(資料4-2)

(加藤委員長) 本日の委員会の着地点としては、現状課題の共有、今後の検討課題を出していただくこととして進行します。続いての議題について事務局より説明をお願いします。

(事務局) 都のこれまでの取組についてご説明させていただきます。資料4-2-1をご覧ください。本検討委員会の検討対象としております、特定緊急輸送道路沿道建築物について説明させていただきます。特定緊急輸送道路は、緊急輸送道路のうち応急対策の中樞を担う都庁舎や立川防災センター、重要港湾、空港などを連絡する道路、また、これらの道路と区市町村庁舎などを連絡する道路として特に沿道の建築物耐震化を図る必要があると認められる道路でございまして、耐震化推進条例に基づき、東京都が平成23年6月に指定しております。続いて、特定緊急輸送道路沿道建築物の定義についてご説明いたします。敷地が特定緊急輸送道路に接している建築物、旧耐震基準の建築物、建築物のそれぞれの部分から特定緊急輸送道路の境界線までの水平距離に、道路幅員の2分の1に相当する距離を加えたものに相当する高さの建築物、これら3つの要件いずれにも該当する建築物を特定緊急輸送道路沿道建築物と定義しております。

続いて、資料4-2-2をご覧ください。こちらは、これまでの国・都の特定緊急輸送道路沿道建築物への耐震化の取り組みについてまとめたものになります。東京都は国に先立ちまして平成23年4月に耐震化推進条例を施行し、耐震診断及びその結果の報告の義務化を行いました。また、同時期から、診断については原則全額助成をしております。その後平成25年10月に国の耐震改修促進法が改正され、法律でも耐震診断の義務化・耐震診断結果の公表等が定められました。同時期から東京都では改修等について最大9割の助成を開始いたしました。昨年3月には、東京都耐震改修促進計画を改定しまして、耐震化の新たな目標と施策を提示いたしました。これを受け、今年度からは耐震診断実施後、耐震改修等に未着手の建築物を対象とした全棟を対象に訪問を行う事業であるローラー作戦及び改修計画の作成支援として耐震改修工法や費用、工事の影響などを比較検討するためのアドバイザーを派遣する事業を実施しております。この後の資料で、東京都耐震改修促進計画における新たな目標と施策、今年度より実施している新たな施策については詳しくご説明申し上げます。

続きまして、資料4-2-3をご覧ください。こちらは本日付でプレス予定の特定緊急輸送道路沿道建築物の平成28年12月末時点における耐震化状況でございます。新耐震基準を含む特定緊急輸送道路の沿道建築物全体の数が18,464棟、このうち耐震性を満たす建築物の数が15,269棟で、現在の耐震化率は82.7%となっております。また、旧耐震基準4,851棟のうち、耐震診断済みの数が4,664棟であり、旧耐震基準全体の96.1%で耐震診断を実施していただいている状況となっております。また、補強設計済の棟数は2,090棟でございます。43.1%で補強設計まで実施していただいております。さらに、耐震改修済等の棟数が1,656棟でございます。34.1%で耐震改修等を実施していただいております。補強設計済と、耐震改修済等を比べていただきますと、補強設計まで実施していただいた建築物はその後高い割合で耐震改修等に進んでいただいております。一方で、耐震診断済と、補強設計済には開きがあることから、今後、補強設計・耐震改修等に進んでいただけるようさらなる取り組みが重要であることが読み取れます。

続きまして、資料4-2-4をご覧ください。こちらは、平成28年3月改定の東京都耐震改修促進計画における特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化目標です。中期的な目標として平成31年度末、東京2020オリンピック・パラリンピック開催までに、耐震化率90%の達成かつ特に倒壊の危険性が高いIs値0.3未満相当の建築物の解消を目標として掲げております。これは、震災時において緊急輸送道路に求められる救急・救命活動や緊急支援物資の輸送などの機能を最低限確保し、都県境から都内の防災拠点などの目的地までおおむね到達可能となる状況を実現しようとする

もので、最短ルートではないにしても、う回しながら目的地まで到達可能な状況を実現する目標となっております。さらに、最終的な目標としては、平成 37 年度末までに耐震化率 100% を達成しております。これは、震災時においても平常時と同様に最短ルートで通行を確保し、都県境から都内の防災拠点などの目的地まで到達可能となる状況を目指しているものでございます。資料 4-2-4 裏面につきましては、特定緊急輸送道路沿道建築物と道路機能確保に係るシミュレーション結果について示しています。こちらの結果からも耐震化率 90% かつ I_s 値 0.3 未満の解消をすることによりう回しながらでも都県境進入地点から都内の大規模救出救助活動拠点までの通行機能を確保することが可能であるということが分かります。

続きまして資料 4-2-5 をご覧ください。こちらは平成 37 年度までの特定緊急輸送道路沿道建築物の主な耐震化の施策でございます。平成 28 年度から新たに開始いたしました施策として、個別訪問による所有者様への重点的な働きかけであるローラー作戦、アドバイザー派遣制度を活用した改修計画作成の支援を開始しております。それ以外の施策についてはこちらでお示している通りです。

続きまして、資料 4-2-6 をご覧ください。こちらは、平成 28 年度からの新たな取り組みのひとつであるローラー作戦についての説明資料でございます。目的としましては、特定緊急輸送道路沿道建築物のうち、耐震診断実施後、耐震改修等に未着手の全ての建築物に対して、直接訪問し耐震化を働きかけるというものでございます。対象となる都内全体の約 2,300 棟にアドバイザーとして建築士に訪問していただき、個別の課題を把握しながら支援制度の説明や改修計画案の提示などを実施していただいております。また、特に耐震化率が低い区間の約 120 棟につきましては、都・区職員が直接訪問し、改修に向けた課題への対応策を検討しております。今年度実施しておりますのは、耐震化率が特に低い区間であり、中央通り、青梅街道となっております。実施期間としては、平成 28 年 6 月から現在も実施中でございます。耐震化率が特に低い区間の詳細につきましては、次ページ以降の地図をご覧ください。なお、こちらのローラー作戦の中で建物所有者に対するヒアリング調査を実施しております。議題 3 の検討材料として後程ご説明させていただきます。

続きまして、資料 4-2-7 をご覧ください。こちらは、もう一方の平成 28 年度からの新たな取り組みである計画作成支援についての説明資料でございます。所有者の要望に応じて、アドバイザーとして建築士が補強設計の前段階の検討を行うものでございます。耐震改修工法や費用、工事の影響などを比較検討して、所有者の取組を支援いたします。耐震診断と補強設計の間のステップとしてアドバイザーが改修計画を作成し、耐震化の支援を行

うものとなります。計画の内容としましては、工法、補強箇所、工事費、助成額、自己負担額、工事スケジュール、工事の影響などの提示や、建替え案の提案も可能でございます。一つの建築物について概ね3案まで比較検討可能としております。所有者様にかかる費用としましては無料となっております。手続きの流れといたしましては、まず計画作成支援の申し込みを頂き、その後、アドバイザーが改修計画の条件を確認に伺います。その後アドバイザーが改修計画案を作成し、提示の後に補強設計へ進む流れとなっております。

議題2のご説明は以上となります。

(加藤委員長) 今の議題につきましてご意見・ご質問等ありましたらよろしくをお願いします。

(林委員) ローラー作戦における都内全体の対象建物2,300棟は、どのように算出されたものなのでしょうか。

(飯泉部長) 耐震診断の結果、 I_s 値 0.6 未満のものを対象としております。また、資料4-2-3には平成28年度12月時点の数字を記載しています。ローラー作戦については平成28年6月下旬から実施しています。

(林委員) ローラー作戦は建替えや売却などへの対応は行っていますか。

(飯泉部長) 改修・建替え・除却・売却など、相談等があれば受けております。まずは耐震改修・建替えをメインに進め、必要に応じて各専門家の紹介など行っております。

(朝香委員) 取組の経緯について、平成28年度より開始したローラー作戦や改修計画の作成支援などへの期待は高く、今後の動向が重要であり、個別への対応は意識付けとしても非常に有効であると思えます。

(加藤委員長) ローラー作戦の目的としては、相談に乗ることのほか、実態を詳細に掴むこともあります。

(林委員) ローラー作戦の対象に未診断の建物は含まれていないのでしょうか。

(飯泉部長) 耐震診断を行っていない所有者に対しては、建物名称の公表や指導など、ローラー作戦とは別に対応を行っています。ローラー作戦は、診断後に改修実施に至っていない建物を対象としています。

なお、工事中の建物については未改修として扱っておりますが、設計に着手した場合、高い割合で工事に着手する傾向があることから、診断は終了しているが設計に着手していない建物を対象としています。

(林委員) 耐震診断を行っていない建物も問題ではないのでしょうか。

(飯泉部長) その通りでございます。診断未実施の建物については別途対応を行っております。

(加藤委員長) 本委員会では診断から設計実施までの円滑化を主な議題といたしますが、未診断の建物についてはどう取り扱うのでしょうか。

(飯泉部長) 未診断建物に対しては条例で定められた対応を行っていくことが重要であると考えており、当委員会の議題としては対象外としたいと考えております。

(加藤委員長) 了承しました。

3) 耐震化促進に向けた課題について (資料4-3)

(加藤委員長) 次の議題に移りたいと思います。資料4-3-3につきましては、個別ヒアリング結果によるものであり、プライバシーに関わる内容のため、委員会運営規定に基づき非公開とさせていただきます。それでは事務局より議題3について説明をお願いします。

(事務局) 耐震化促進に向けた課題についてご説明させていただきます。資料4-3-1をご覧ください。特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化に関するヒアリング調査についてご説明いたします。調査対象は、特定緊急輸送道路沿道建築物のうち、耐震診断の結果、耐震性が不足していると判定された建築物で、耐震化に着手していない建築物の所有者 2,244 件であります。調査方法は、ローラー作戦によるヒアリング調査で、平成 28 年 6 月下旬より行っております。調査項目といたしましては、建物属性、耐震化に関する事項について記載の内容をお伺いしております。

調査結果につきましては、平成 28 年 12 月 20 日時点での集計結果を示しております。1 から 4 ページでは建物属性、所有形態、利用形態、建物用途などの集計結果を示しております。5 ページは耐震改修の実施予定についての集計結果となります。「改修や建替え・除却の実施を予定している」という回答と、「実施しない」という回答は概ね半々となっている状況でございます。比較で示しました平成 27 年度調査の結果でも同じ傾向が見られております。先ほどの回答において実施を予定しているとされたものについて、その時期をご回答いただいたものについては「3 年より先」が 45% を占める結果となりました。平成 27 年度調査と比較すると、若干ペースが遅くなっているのが分かります。6 ページの耐震改修等にあたっての障害では、「耐震改修に要する費用負担が大きい」が 72% と最も多く、以下、「耐震改修により建物機能が損なわれる」が 45%、「移転費用等の負担が大きい」が 42%、「賃借人や区分所有者との合意形成が困難」が 41% となっております。

7 ページ以降はクロス集計となります。特徴が出ている箇所についてご説明いたします。9 ページの利用形態とのクロス集計では、賃貸における「賃借人や区分所有者との合意形成が困難」の 54% が全体の集計と比較して突出しております。このご回答を頂いた所有者の自由回答からは、テナントへ伝えていない方も多く

いらっしゃることが分かりました。

続きまして、資料4-3-2をご覧ください。こちらは利用形態と建物用途ごとに分けて分析を行ったものになります。建物用途の住宅、事務所、店舗を自己使用、賃貸で分けており、それぞれの存在比率はグラフに示す通りです。自己使用・住宅の主な意見にございます合意形成に関する意見「実際に住んでいない区分所有者に対し、負担金に理解を得られない」につきましては、自己使用ではありますが、一部を賃貸としており実際に住んでいないケースであると思われれます。賃貸・住宅の場合には、合意形成に関する回答や、移転費用についての比率が先ほどの自己使用より高くなっております。次に、自己使用・事務所では「建物機能が損なわれる」の項目が最も多くなっております。賃貸・事務所の場合では、自己使用に比べて費用負担および合意形成に関する回答が多くなっております。具体的には、テナントとの合意形成等についてご意見を頂いております。続きまして、自己使用・店舗では費用面の回答が多く、店舗独自の理由を挙げられている方もいらっしゃいます。賃貸・店舗におきましては、合意形成が最も多い意見となっております。具体的な意見においても、賃貸特有のご意見を頂いております。

続きまして資料4-3-3をご覧ください。こちらは、先ほどの分類において、建物ごとに回答をお示ししたのものになります。

※資料4-3-3の説明については委員会運営規定第4条に基づき、非公開とする。

(加藤委員長) 資料4-3-3において個別実例の選定基準はどのようなものでしょうか。

(事務局) ヒアリングを行った中で密度の高い回答を得られ、建物属性ごとの傾向が表れている事例を選定しました。

(加藤委員長) 個別の実例の建物の築年数は分かりますか。

(飯泉部長) データはあります。この場では正確には分かりませんが、旧耐震建物です。

(市古委員) 分析方法に関連して、所有者属性別の分析が基本であると考えます。現在の集計では、所有者形態は単独所有もしくは複数所有となっておりますが、単独所有には個人・法人があり、複数所有でも共有・区分所有があります。それらの所有形態によって合意形成のプログラムや、診断結果の周知方法などが異なります。そのため、アウトプットを検討する上では所有者属性を少なくとも4パターン、すなわち単独個人、単独法人、共有所有、区分所有、に分けておくことがポイントになるのではないのでしょうか。

次に、アウトプットとしては所有者属性ごとに手引き・ガイド

ラインを示していくことが一つの方向性として考えられるのではないのでしょうか。その際、不燃化促進を働きかけるアドバイザー向けのガイドラインも重要となると考えます。

最後に、区分所有の場合、修繕積立金による長期修繕計画を持っている建物に関しては、改修や建替えについて合理的に進めることが可能であると考えられます。このような面からも、所有者属性ごとの分析が重要になるでしょう。

- (林委員) 所有者属性の把握のため、登記簿謄本を取れば良いのではないのでしょうか。
- (事務局) ヒアリングでは、複数所有者に対して区分所有か共有持分かを聞いているため集計は可能です。
- (飯泉部長) 共有もしくは区分所有についてはアンケートを元にして分析を行い、次回委員会にて報告を行います。
- (林委員) 容積率の上乗せは可能でしょうか。容積を売却して資金を捻出することができれば、所有者も前向きに検討できるのではないかと思います。また、ビルオーナーは改修に積極的であるがテナントが消極的である場合、建替えだけでは正当事由として認められません。例えば、Is 値の低い建物については、建替えの正当事由として認められると効果的なのではないのでしょうか。さらに、ヒアリング結果では土地の所有者については触れられていません。改修等を行う場合、地主の承諾も必要と思われるため、把握しておいた方が良いのではないのでしょうか。
- (飯泉部長) 容積率の上乗せについて、建物によっては総合設計制度やマンション建替法による容積率緩和の制度があります。この制度の適用可否についても、個別訪問の際にアドバイスしていきます。正当事由の件については、行政での対応は難しく、テナントへの働きかけなど、行政として行える範囲での対応を検討していきたいと考えています。土地所有者については段階が進めば問題となる可能性はありますが、調査に時間を要するため、現段階では建物について議論を進めていただきたいと思います。
- (林委員) 容積の上乗せについては、個別に検討するのではなく特定緊急輸送道路沿道建築物全体に適用してはどうでしょうか。重要性が高いため、都全体として範囲を広げて対応した方が効率的なのではないかと思います。
- (飯泉部長) まずは既往の制度の適用について検討することが重要であると考えています。特定緊急輸送道路沿道建築物全体の議論になると、上位計画での整理を要するため、ご意見として留めさせていただきたく存じます。
- (林委員) 土地の所有者については司法書士に依頼するなどして早い段階で調べていても良いのではないのでしょうか。
- (飯泉部長) この場では判断致しかねるため、ご意見として頂戴させていただきます。

- (加藤委員長) 耐震改修に対して9割補助を適用した場合、所有者の費用負担はどの程度でしょうか。
- (飯泉部長) これまでの事例では、分譲マンション1世帯当たり50万円~100万円程度であることが多いです。
- (加藤委員長) 他の補助制度と比較しても、自己負担費用の割合は非常に低くなっていますね。
- (飯泉部長) 最大9割の助成ですが、区市町村の助成制度によっては9割まで助成されない場合もあります。
- (加藤委員長) 費用面に反映されない障害を小さくしていく必要があると思われるかもしれません。土地所有者と建物所有者が異なることに関して、地域差はあるのでしょうか。地域差がある場合、地域ごとの対応を検討する必要性も出てくる可能性があると思います。
- (飯泉部長) 都職員が訪問している中央通り沿いはテナントが入っている建物が多く、土地所有についても複雑であると思われ、合意形成が難しいと感じています。青梅街道沿いは分譲マンションが多く、中央通りよりは合意形成が円滑に進行していると感じているところです。
- (加藤委員長) 正当事由について、実際にオフィスビルではテナントにどのような対応をしているのでしょうか。
- (宮川委員) 例えば、耐震性が低いといった単独の理由では正当事由としては成り立ちません。様々な事情を総合的に考慮して判断されます。借地借家法は、テナントを含む賃借人保護が最優先とされており、正当事由がある場合には明け渡しを認めています。耐震性を正当事由の一因として、立退料の支払いを条件に明け渡しの請求が認容された事例が1件ありますが、立退料の補償をすれば良いということではなく、また、耐震性が低いという単独の理由が正当事由として認められた事例はありません。
- 親族間などの使用貸借をしているような建物についても異なった対応が必要となる可能性があります。
- 今後、耐震化が正当事由として認められるようになっていくと思われませんが、耐震性のみの単独理由では難しく、様々な理由を組み合わせることが必要となります。
- (飯泉部長) 正当事由として認められるような耐震化の重要性の周知等の働きかけや、テナントへの協力規定等、行政は環境整備などから行っていく必要があると考えております。
- (藤村委員) 診断審査の際、オーナーとテナントが別個に診断を行い、算定値が異なる場合があります。診断方法による差ですが、例えばIs値0.3と0.35程度の差が見られる場合があります、これを確定するのは現状では難しいです。また、これまでに耐震補強が技術的に出来なかった建物はありますが、緊急輸送道路沿道建築物について

ては非常に難しいと思っております。その理由としては敷地が狭いこと、また、住宅が7割を占めるということであり、住宅は内部での補強が難しく、緊急輸送道路との関係で外への補強も難しいといった問題があるためです。

(加藤委員長) 建物全体ではなく、緊急輸送道路側への転倒が発生しないような補強でも難しいのでしょうか。

(藤村委員) 阪神・淡路大震災では、初めは道路と平行する側に破壊しましたが、最終的に道路側に倒れているため、倒壊の方向を判定するのは難しいです。

(加藤委員長) 工事により居住環境が悪化する点について、工法や設計方法である程度の軽減は可能ではないでしょうか。また、100%の補強ではなく80%程度の補強であれば耐震率の向上は見込めるうえ、居住環境の悪化を低減することができるのではないのでしょうか。

(藤村委員) 現在は法律のみで検討していますが、個々の建物について耐震補強と建物の機能性をトータルで考え、その建物にとって最もよい性能となるような適正な判断を行うことが効果的ではないのでしょうか。

(市古委員) 都市計画やまちづくりの観点から、駅周辺の再開発等と一体となった点的・面的な取り組みによって進めた方がよい地区もあると考えます。都市計画的な視点のほか、エリア防災や都市安全確保計画、地区内残留地区等の視点からも考えてみて良いのではないのでしょうか。

また、賃貸に関してはサブリースについても都心の特徴としてあるため、議論の余地があると思います。時間的に厳しいとは思われますが、委員会として見学会を開催するのも効果的なのではないのでしょうか。

(飯泉部長) 事務局でも知識を深めたうえで検討いたします。見学会については、現在、耐震キャンペーンで事例見学会としてバスツアーを行っているため、それらと絡めて検討を行いたいと思います。

5. その他（今後の予定）

(加藤委員長) 本日挙げられた意見を参考に、これまでに積み上げたデータについて詳細な分析を行い、診断後に次のステップに進まない現状について整理した後、次回の委員会でその解消方法について議論いただきたいと思います。比較的容易な課題を解消した際に、現状でどの程度改善されるかを想定しながら議論していけたらと感じました。

(飯泉部長) 次回の委員会は3月下旬を予定しております。

以上