

特定緊急輸送道路沿道建築物耐震化の促進について

1 目的

特定緊急輸送道路は、震災時の救急救命・消火活動、物資の輸送など復旧・復興における大動脈である。

この道路が建築物の倒壊により閉塞することを防ぎ、区民の生命と財産を守るとともに首都機能を維持することを目的として、建築物を耐震化（耐震改修工事・建替え・除却）した際に費用の一部を補助している。

また、区は令和4年3月に中間改定した墨田区耐震改修促進計画に基づき「令和7年度（2025年度）末までに区間到達率95%未満を解消」することを目標に掲げており、都としても「令和17年度（2035年度）末までに耐震化率100%の達成」を最終目標としていることから、迅速に特定緊急輸送道路沿道建築物の耐震化促進を行う必要がある。

2 現状と課題

特定緊急輸送道路は、右図のとおり、国道や一部の都道が指定されている。

耐震化すべき沿道建築物の棟数は、平成28年の耐震改修促進計画改定時点で95棟存在した。

現在は、これまで耐震診断結果の公表、補助制度活用による耐震化、自主的な建替え等の更新により、56棟まで減少している。しかし、近年補助制度の申請件数は減少傾向にある。

また、都が所有者に実施した調査結果を踏まえ、区が所有者に対し耐震化普及啓発活動を実施する中で聞き取りをした結果、以下の意見があった。

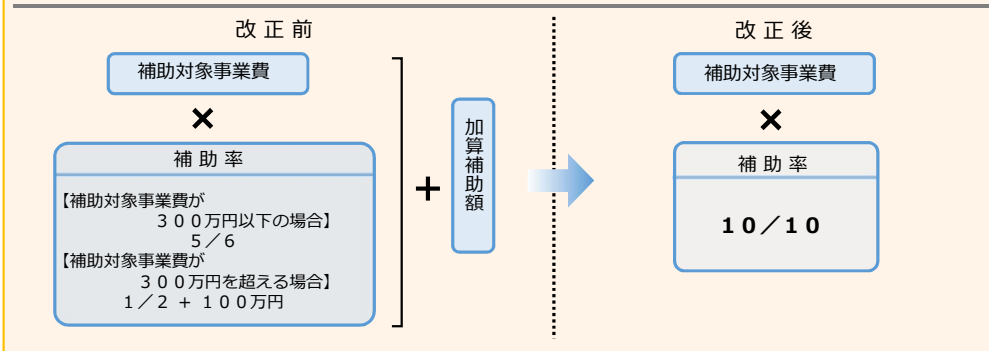


図：特定緊急輸送道路 青色

3 具体的な解決策

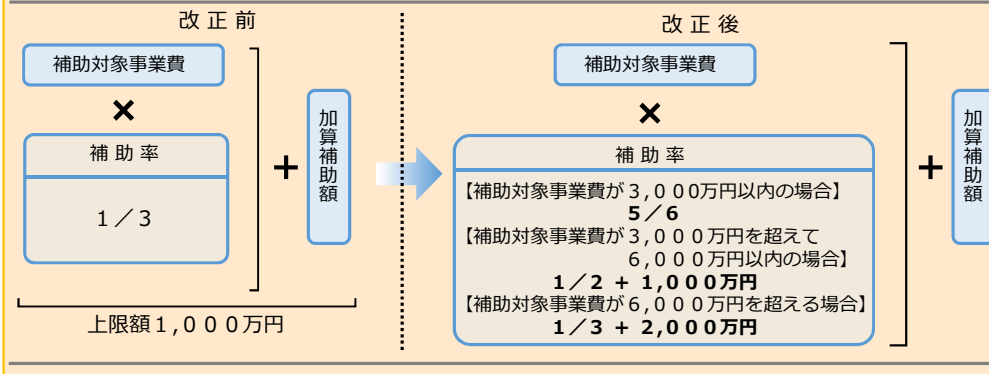
(1) 補強設計補助制度の拡充（要綱改正※）

耐震改修工事の具体的な検討に取り掛かるために必要な補強設計について補助額を増額する。



(2) 除却補助制度の拡充（要綱改正※）

除却についても沿道建築物の耐震化に有効な手段と捉え、上限額を撤廃し、補助額を増額する。



※「墨田区分譲マンション・沿道建築物等耐震化促進補助要綱」改正

耐震化を実施していない沿道建築物所有者の主な意見（課題）

所有者A	耐震改修工事に必要となる費用や工期が分からず、具体的な検討に取り掛かるにも、補強設計を実施するには費用負担が大きいことから断念した。
所有者B	個人事業の閉鎖に伴い、建物を除却することも考えたが、耐震改修工事・建替えと比べ、除却への補助が少なく費用負担が大きいことから断念した。

4 今後の進め方

<補助制度拡充のPR及び更なる耐震化普及啓発活動を継続的に実施>
制度変更に伴うダイレクトメールに加え、個別訪問などの頻度を増やし所有者へ直接的に働きかけることで、補助制度拡充のPRや耐震化普及啓発活動を継続的に実施する。その中で都の「専門家アドバイザー制度」の啓発にも努め、耐震化に向けた機運醸成を図る。

5 適用日

令和5年7月1日