

1 背景と課題

- 平成7年1月に発生した阪神・淡路大震災では、昭和56年5月31日以前に建築された旧耐震基準の建築物に倒壊等の被害が集中して発生したため、「建築物の耐震改修の促進に関する法律」が制定されたことから、本市では、平成19年4月に「川崎市耐震改修促進計画」を策定し、**平成27年度末までに特定建築物(※)の耐震化率を90%とする目標を設定**しました。
- さらに、特定建築物の耐震化を促進するため、平成20年4月に「特定建築物耐震改修等事業助成制度」を創設し、耐震改修等に要する費用の一部を助成することで、耐震化の促進を図ってきました。
- 特定建築物耐震改修等事業助成制度を活用し、特定建築物の耐震化を促進してきましたが、費用負担等の課題により、依然として**2,105棟の旧耐震基準の建築物が残存しており、特定建築物の耐震化を促進する必要があります。**
- また、東日本大震災の発災以来、次のような理由から特定建築物の耐震化の重要性が再認識されています。

平成23年度棟数調査による特定建築物の棟数(H23.1.1時点)

① 多数利用建築物	693棟
② 危険物を貯蔵・処理する建築物	104棟
③ 緊急輸送路等の道路閉塞建築物	1,308棟
合計	2,105棟

(上記棟数は昭和56年度以前建築の棟数)

多数利用・危険物貯蔵等の建築物
多くの人命や財産が失われる甚大な被害が生じる可能性があります。

緊急輸送路等の道路閉塞建築物
災害時における輸送路を確保することで、円滑な災害復旧や被害の拡大防止に寄与します。

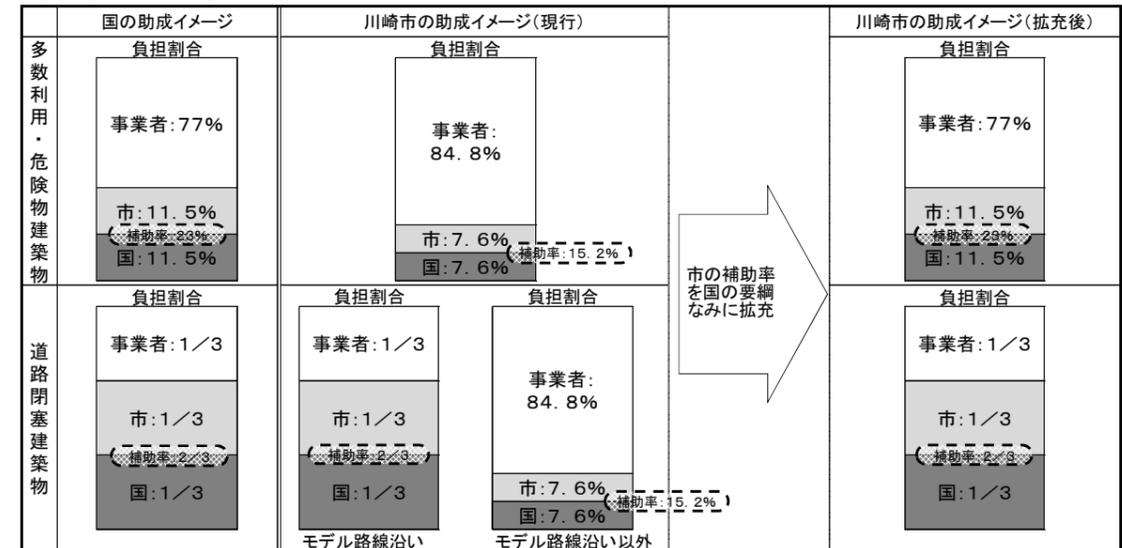
2 基本的な考え方

東日本大震災の発災以来、本市の耐震化の支援制度へ寄せられる相談や申請は増加しており、市民の耐震対策に対する意識が高まっています。
この機会を捉え、**甚大な被害が生じる可能性のある多数利用建築物等と旧耐震基準の建築物の棟数が多い道路閉塞建築物に対する助成を拡充**することにより、耐震化が進まない最大の要因である所有者等の耐震改修にかかる経済的負担の軽減を図り、特定建築物の耐震化を促進します。

3 制度の概要と改正内容

- 多数利用建築物等については、現行の助成制度の補助率(15.2%)を、国庫補助について国の要綱で定められた補助率(23%*)まで拡充すると共に、限度額の拡充を行います。
※平成21年6月に時限措置として引き上げられたもの。
- 道路閉塞建築物については、モデル路線沿いの道路閉塞建築物に対する補助率と限度額を全ての緊急輸送路等の沿道の道路閉塞建築物に適用する拡充を行います。

■国の要綱なみに拡充するイメージ



■改正後の助成内容

	多数利用	危険物	道路閉塞 (モデル路線沿い以外)	道路閉塞 (モデル路線沿い)
現行	耐震診断	2/3以下かつ230万円まで		
	耐震設計	2/3以下かつ140万円まで		
	耐震改修	15.2%以下かつ 1,000万円まで	2/3以下かつ 4,000万円まで	
拡充後	耐震改修	23%以下かつ 1,500万円まで		2/3以下かつ 4,000万円まで

国費要綱なみに拡充

4 今後のスケジュール

平成25年2月12日 まちづくり委員会報告後、報道発表
 平成25年3月 周知活動
 平成25年4月1日 改正要綱施行、申請受付

※ 特定建築物とは

(1) 多数利用建築物

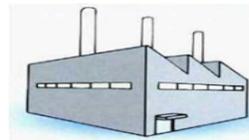
学校、体育館、集会場、ホテル・旅館、賃貸共同住宅、事務所等多数の者が利用する建築物のうち政令で定める規模以上*1のもの



*1主に3階以上かつ1,000㎡以上

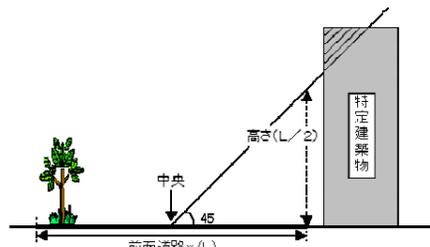
(2) 危険物を貯蔵・処理する建築物

政令で定める種類、数量以上の危険物を貯蔵・処理するもの



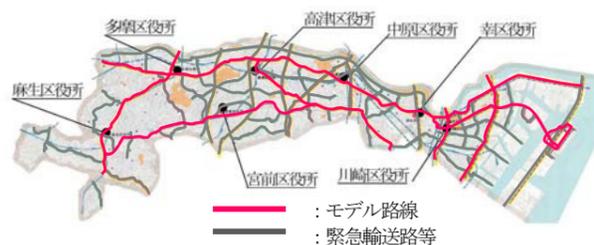
(3) 緊急輸送路等の道路閉塞建築物

倒壊した場合、道路を閉塞させるおそれのあるもの*2



*2緊急輸送路等の沿道で、一定の高さ以上

＜緊急輸送路等及びモデル路線*3の分布＞



*3モデル路線とは、「緊急交通路」及び「緊急輸送路」のうち、震災時の救出、救助、消火活動及び被災者の生活を確保するため、市が独自に特に必要となる路線を指定したもの。