

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>一 都市計画・建築行政関連</p> <p>1 都市再生特別措置法等について</p> <p>(1) 都市再生特別措置法の恒久化について、国に働きかけられたい。</p> <p>(2) 都市再生予定地域のより一層の活用を図られたい。</p> <p>2 景観施策の適切な運用について</p> <p>(1) 東京都景観計画の色彩基準の見直し</p> <p>昨年4月に決定された東京都景観計画の色彩基準については、わが国の伝統色であるレンガ色・朱色などが利用しにくいことや社会通念上許容されて然るべき穏当な色使いすら出来ない場合があるなど、マンセル値による数値基準に合理性を欠く部分が多く、民間の創意工夫を活かした良好な景観の創造に支障が生じている。</p> <p>また、景観審議会での協議により認められる途も開かれてはいるものの、民間にとっては時間リスクが大きなものとならざるを得ない。このため、色彩基準については、原点に立ち返り、抜本的に見直すよう要望する。</p>	<p>一</p> <p>1</p> <p>(1) 平成14年6月に施行された都市再生特別措置法は、この法律の施行後10年以内に、施行の状況について検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとしています。</p> <p>民間都市再生事業の認定制度につきましては、法施行後5年目に当たる平成19年3月が認定申請期限となっていました。東京都としても、国に対して期限延伸の要望を行い、平成19年3月の法改正により、認定申請起源の延伸が平成24年3月までなされたところです。</p> <p>(2) 「都市再生予定地域」につきましては、川崎市の臨海部で指定していると聞いております。</p> <p>東京都では、平成14年7月の「都市再生緊急整備地域」指定において、開発動向などを踏まえて、都心や副都心などの都市構造上枢要な地域を中心として、東京臨海地域約1,010haを含む7地域、約2,370haを指定し、その後、平成17年12月に、渋谷駅周辺地域を追加し、現在8地域、約2,510haと拡大しており、現時点では、これに加えて「都市再生予定地域」を新たに指定することは考えておりません。</p> <p>2</p> <p>(1) 色彩基準については、都市全体として落ち着きと統一感のある街並みの形成を誘導するため、一定規模以上の建築物の実態調査結果や都民、事業者等の意見も踏まえて東京都景観計画に定めたものです。</p> <p>基準では、地区計画や面的開発の区域などを対象に、一定の広がりの中で地域特性を踏まえた色彩基準が定められ、良好な景観形成が図られる場合や石材などの地域固有の自然素材を使用する場合については、この基準によらないことができる規定も設けています。</p> <p>また、景観審議会の運用に当たっては、景観法の規定も考慮し、機動的な審議が行えるよう努めてまいります。</p> <p style="text-align: right;">(以上 都市整備局)</p>

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>(2) 特別区等の景観行政団体への移行に関する慎重な対応                  東京の景観形成については、特別区レベルで独自のルールを定めるのではなく、東京都が広域的な観点から対応することが望ましいと考える。このため、特別区等の景観行政団体への移行に関しては、東京都の施策との整合性を厳格に吟味するなど、慎重な対応を要望する。</p> <p>3 附置義務駐車場制度（隔地駐車施設）の弾力的な運用について                  附置義務駐車場について隔地可能エリアが定められているが、例えば、銀座地区においては、隔地駐車施設に空きがなく、止むを得ず、附置義務が必要とされない規模（延べ面積 1500㎡未満）で計画することを余儀なくされ、街並み誘導型地区計画の地区内であるにもかかわらず、良好な街並み形成に支障が生じている。このため、距離や動線などに関し運用上支障がない範囲でエリア外での隔地駐車施設を確保されたい。</p> <p>4 附置義務住宅制度の見直しについて                  附置義務住宅制度について、複数の区において一定の見直しが進められたが、なお、一部の都心区において、全く見直しを行っていない区がある。国及び東京都の都心居住施策が充実された今日、東京都としての立場から、区に対して、制度の廃止を含めて、見直しを指導するよう要望する。</p> <p>5 建築確認・検査の厳格化に関する柔軟な運用について                  改正建築基準法の施行に伴い、建築確認・検査の厳格化に関する方針が打ち出されたが、その運用に当たっては、建築物の安全の確保に問題の生じない範囲で簡便化・効率化を図るよう要望する。                  また、わずかの計画変更については、従来どおり、確認検査機関等に事前相談した上で、補正・図面差し替えを認めるよう要望する。</p>	<p>(2) 景観法によれば、都の区域においては、都が景観行政団体になり、区市町村は知事の同意を得て景観行政団体になることができるとされています。                  今後、区市町村から景観行政団体になることに関し同意・協議を求められた場合には、都としては、広域的な景観形成を図る観点から、平成19年3月に策定した東京都景観計画との整合性や都市づくり政策との一体性が確保されるよう、当該区市町村と十分、同意・協議を行うなど、景観法の定めに従い適切に対応していきます。</p> <p>3 建築物附置義務駐車場は、建築物に発生集中する自動車を処理し、付近の道路交通の円滑化に寄与するため、その建築物内又はその建築敷地内に整備することによって効果があることとなります。しかし、その建築物の構造又は敷地の位置によっては、敷地内に設けることが困難な場合等が生じることがあります。その場合においては、特にやむをえない場合に限って、特例として附置義務駐車場を隔地で設けることを認めています。その場合においても、附置義務駐車場としての有効性を確保するために、極力、当該建築物の付近に整備していただく必要があります。</p> <p>4 住宅附置制度は、主に都心区が自主的な定住対策として実施してきたものです。最大8区で実施されてきましたが、都心回帰が進む状況を踏まえ、各区において、同制度の見直しを進めております。現在、4区で廃止し、実施中の残りの4区でも子育て世帯への支援策の一つとして実施する等の見直しを行っています。今後も、各区の実情に合わせて見直しが行われるものと考えております。</p> <p>5 建築確認・検査は、新たに規定された建築基準法第18条の3に基づく「確認審査等に関する指針」により、厳格化の措置を行うこととなりました。しかし、建築基準関係規定に直接関係しない場合まで、厳格化の措置を求めるものではありません。軽微な変更については、建築基準法施行規則第3条の2に規定されていますが、平成19年11月14日に施行規則の改正が行われ、従来に比べ、柔軟な取扱い規定となりました。                  また、杭芯のずれ等の施工の関係上やむを得ず発生する可能性の高い変更については、当初の確認申請において、変更事項への対応方法をあらかじめ検討しておくことで、確認済証交付後の計画変更の確認申請手続きが不要となります。                  (以上 都市整備局)</p>

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>6 未使用廃棄物問題への的確な対応について          オフィスビルの専用部分などの床のカーペットについては、建築確認・完了検査上の取り扱いが不明確なため、止むを得ず、完了検査前の標準的なカーペットを敷き、テナントが決まった段階で未使用状態のカーペットを廃棄し、改めて、新たなカーペットを敷いている例が多く見られる。          仮使用承認制度が設けられているものの、制度上、民間の検査機関では対応できないし、建物の完成ではないため、工事完了後に改めて完了検査を受ける必要があることから手続きが煩雑になり、活用しにくいのが実態である。          このため、未使用廃棄物が発生することのないような建築確認・完了検査制度の的確な運用が図られるよう要望する。</p> <p>7 東京都気候変動対策方針の具体化について          (1) 都と国、区市との役割分担の明確化          東京都気候変動対策方針の具体化に当たっては、国の施策との整合性の確保など国との密接な連携を図るとともに、均衡のとれた東京の都市構造の実現や国際競争力の確保に配慮した総合的かつ広域的な取り組みが望まれるところである。          こうした観点から、都と国、区市との役割分担の明確化と施策の整合性の確保が図られるよう要望する。</p>	<p>6 今回の建築基準法改正においては、構造計算書偽装事件の再発防止のため、建築確認・検査の厳格化の措置が取られました。そのため、設計条件や要求事項について、設計者と建築主との間で事前に綿密な打合せを行ってから確認申請を提出していただくこととなります。計画の変更を行う場合は、軽微な変更を除き計画変更の手続きが必要となりますので、当初の建築確認申請の段階で設計内容を十分に詰めておく必要があります。          なお、軽微な変更については、平成19年11月14日に建築基準法施行規則の改正が行われ、従来に比べ、柔軟な取扱い規定となりました。          (都市整備局)</p> <p>7          (1) 温室効果ガス排出量の総量削減にむけた取組は全国あらゆる地域での実施が求められており、気候変動対策は、第一義的には国の責任において、全国レベルで速やかに導入されるべきものです。          しかしながら、国の取組は極めて不十分であり、都は、都民の生命・財産・健康を守り、持続可能な発展を可能とするため、さらに世界有数の大都市として低炭素型の社会をいち早く実現し、新たな都市モデルを構築していくため、国に先駆けて気候変動対策を強化していきます。          また、都の温室効果ガス削減に向けた取組は、国全体の削減にも寄与するものであると考えます。都が発信した省エネラベリング制度が全国的な制度へと拡大したように、首都圏を中心とした先進的な他の自治体との連携強化などにより、都の取組が広がっていくことで、国の対策を推し進めることが期待できます。          国に対しては、今後もCO<sub>2</sub>削減対策の強化を強く要求していくとともに、国が削減義務や国内排出量取引制度などを導入するなどの場合には、その時点で、必要な調整を図っていきます。          (環境局)</p>

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>(2) 地球温暖化対策計画書制度の見直し                      現行の地球温暖化対策計画書制度については、新築時に省エネルギー化を図ったビルの方が不利な評価を受ける傾向にあるので、「新築時の省エネルギー化への努力」と「その後の削減努力」を総合評価する方式に改められるとともに、オフィスビルの所有者・管理者とテナントとの協働がより一層図られるような制度とするよう要望する。</p> <p>(3) 東京都独自の省エネルギー促進税制等                      東京都独自の省エネルギー促進税制に関し、新規税目の創設等については、国とも十分調整を図りつつ、慎重に検討されるよう要望する。                      また、トップランナーレベルの省エネビル（複数建築物間でのエネルギー融通による効率化を含む）、地域冷暖房や再生エネルギーを活用するビルに対する固定資産税・都市計画税の軽減措置を導入するよう要望する。</p> <p>8 商業地等に係る固定資産税・都市計画税の軽減措置の延長                      東京都（23区）において負担水準の上限を65%として導入した商業地等の固定資産税・都市計画税に係る条例減額制度については、負担水準の上限をさらに60%に引き下げた上で、平成20年度以降も延長する措置が講じられるよう要望する。</p> <p>9 耐震改修促進税制の延長及び充実                      平成18年度に創設された事業用建築物に係る耐震改修促進税制は、耐震改修促進法の耐震改修計画の認定が必要なこと、特別償却割合が10%と少ないことなどにより、その促進効果が十分ではないため、より実効性ある制度として充実を図った上で延長する必要がある。このため、①特別償却割合の拡大、②層崩壊を防止し得る新たな工法など人命保護に効果的な種々の工法について適用が可能となる要件の緩和、③固定資産税等の一定期間の軽減について、少なくとも中小事業者（資本金1億円以下）について適用する方向で国に対し働きかけられたい。                      なお、固定資産税等の一定期間の軽減については、東京都独自の不均一課税の導入についても積極的に検討されたい。</p>	<p>(2) 現在、「地球温暖化対策計画書制度の強化」として大規模排出事業所に対する削減義務の導入を進めております。その制度の具体化に当たっては、高効率機器を導入し、かつ、高度な運用対策を実施しているような「対策がトップレベルの事業所」については、削減義務水準を軽減するなどの一定の配慮を行うことを想定しており、ビルの新築時に省エネルギー化を図ることが特段不利になることはないと考えております。                      また、オフィスビルの所有者・管理者とテナント事業者との協働は、オフィスビルにおける温暖化ガス削減のための重要な課題です。そのため、テナントの削減対策が着実に進むよう、ビルの所有者の温暖化ガス総量削減義務等の履行にテナント事業者が協力する義務や、ビル所有者とテナント事業者との協働推進体制の整備について、検討していく予定です。                      (環境局)</p> <p>(3) 平成19年度東京都税制調査会中間報告は、独自の省エネ促進税制等について、「幅広く検討を行ったが、課題も多く、現時点では結論を得るには至らなかった」として上で、「引き続き検討していく」としています。                      また、政府税制調査会答申（平成19年11月）は、政策税制について、「真に必要な分野に絞って効果的な活用を図るべきである」としています。</p> <p>8 商業地等の負担水準の上限を65%としたのは、23区の平均及び都財政への影響等を考慮したのですが、中小企業者等に未だ税負担増を求める時期ではなく、引き続き軽減措置を講じる必要があることから、平成20年度においても継続することとしたところです。</p> <p>9 事業者が、特定建築物について耐震改修を行った場合における所得税・法人税の10%の特別償却については、平成20年度税制改正において、その適用期限を2年延長することとされています。                      都においては、緊急輸送道路沿道の建築物など防災上重要な建築物について特別償却割合を引き上げることなどについて、所管局から国に対して提案要求しています。                      なお、政府税制調査会答申（平成19年11月）は、政策税制について、「真に必要な分野に絞って効果的な活用を図るべきである」としています。                      (以上 主税局)</p>

要 望 事 項	都 の 対 応
<p>10 耐震改修促進事業の積極的実施</p> <p>国では、優良建築物等整備事業(耐震改修型)において、オフィスビルの耐震診断、耐震改修工事に対する補助制度が設けられている。同事業は、区市を通じた間接補助だが、東京都においては区市の対応がなされていないため、事実上、制度が空洞化しているのが実情である。このため、区市に対し同事業を積極的に活用するよう、東京都として強力に指導されるよう要望する。</p>	<p>10 建築物の耐震化は、その所有者によって行われることが基本であり、都としては、公共的な観点から必要がある場合に財政支援を行うこととしています。</p> <p>こうした基本的考え方に基づき、オフィスビルの耐震化助成については、地震発生時に避難・救急・消火活動に重要な役割を果たす緊急輸送道路の沿道の建築物を対象として、今年度は、都が、耐震診断及び耐震改修の助成を行うモデル事業を実施しています。</p> <p>今後は、区市に対し、都と連携してオフィスビルも含め緊急輸送道路沿道建築物の耐震化の促進に取り組むよう要請していきます。</p> <p>(優良建築物等整備事業制度要綱に基づき行われる耐震型優良建築物等整備事業については、平成17年度から住宅・建築物耐震改修等事業に代わっています。)</p> <p>緊急輸送道路沿道建築物耐震化促進事業(新規) 平成20年度予算額 404,860千円</p> <p style="text-align: right;">(都市整備局)</p>