

議案第 55 号

目黒区立区民住宅条例の一部を改正する条例
上記の議案を提出する。

令和 2 年 1 1 月 2 0 日

提出者 目黒区長 青 木 英 二

目黒区立区民住宅条例の一部を改正する条例

目黒区立区民住宅条例（平成 6 年 9 月目黒区条例第 26 号）の一部を次のよ
うに改正する。

別表中

「

目黒区立メイプル中目黒	東京都目黒区中目黒 二丁目 8 番 2 号	一般用住宅	借上げ
目黒区立三田一丁目住宅	東京都目黒区三田一 丁目 11 番 26 号	一般用住宅	区有

」

を

「

目黒区立三田一丁目住宅	東京都目黒区三田一 丁目 11 番 26 号	一般用住宅	区有
-------------	---------------------------	-------	----

」

に、

「

目黒区立東が丘一丁目住 宅	東京都目黒区東が丘 一丁目 6 番 4 号	一般用住宅 ・福祉施設 等従事者用 住宅	区有
目黒区立五反山ヒルズ	東京都目黒区東が丘 一丁目 17 番 5 号	一般用住宅	借上げ

」

を

「

目黒区立東が丘一丁目住 宅	東京都目黒区東が丘 一丁目 6 番 4 号	一般用住宅 ・福祉施設	区有
------------------	--------------------------	----------------	----

」

		等従事者用 住宅	
--	--	-------------	--

に改める。

付 則

この条例中、別表の改正規定（目黒区立メイプル中目黒に係る部分に限る。）は令和3年2月1日から、同表の改正規定（目黒区立五反山ヒルズに係る部分に限る。）は同年3月16日から施行する。

（説明） 区民住宅を廃止するため、条例改正の必要を認め、この案を提出します。

制度が終了しても今の家賃でそのままですめる。
ファミリー家賃150世帯を行なっている。
目黒 区内で空室が多くて困っている状況ではない
不動産業界から聞いている。

目黒区立区民住宅条例の一部を改正する条例案新旧対照表

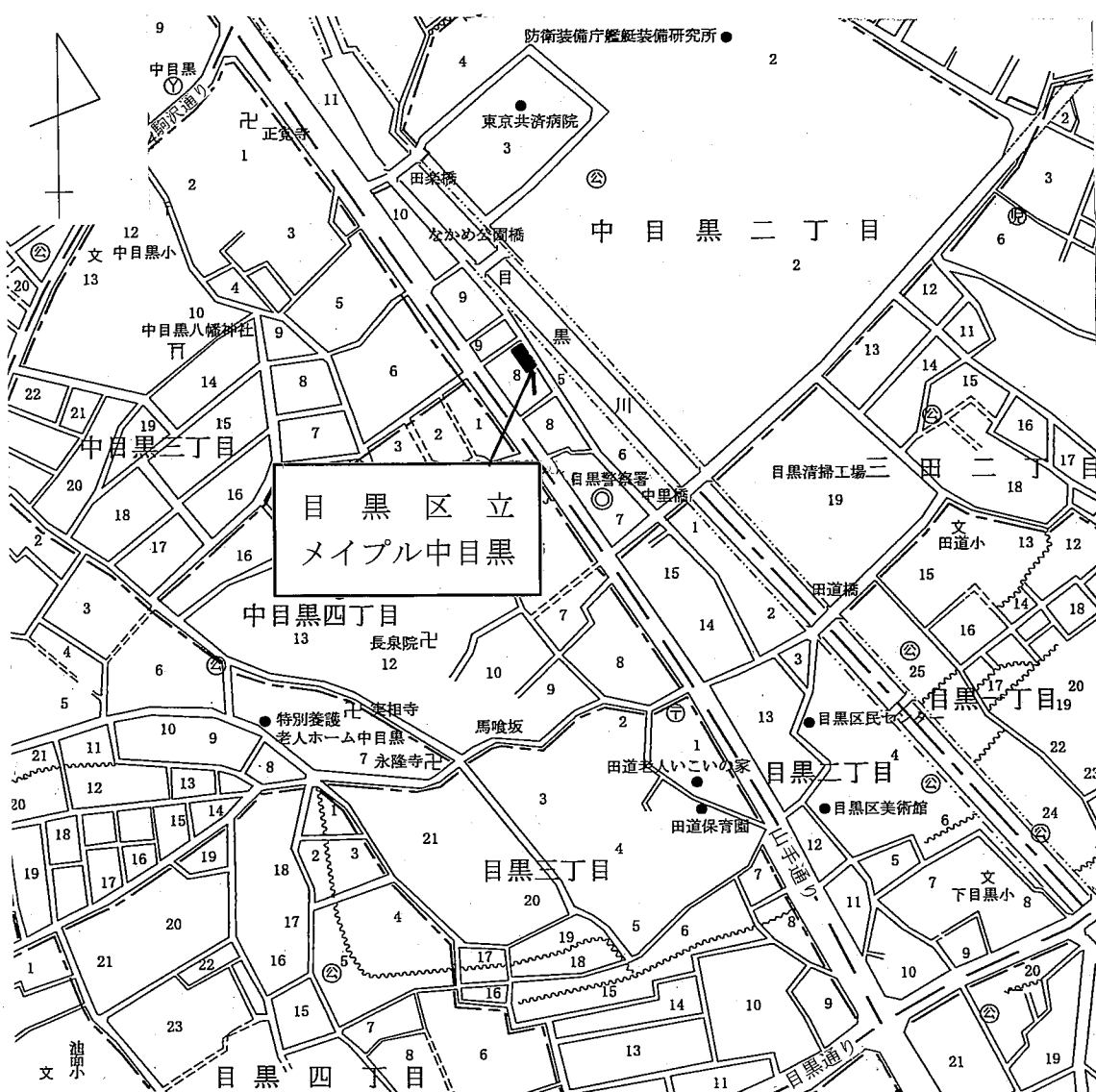
(_____ は、改正点)

改 正 案				現 行 条 例			
別表（第3条関係）				別表（第3条関係）			
名称	位置	種別		名称	位置	種別	
目黒区立三田一丁目住宅	東京都目黒区三田一丁目 11番26号	一般用住宅	区有	目黒区立メイプル中目黒	東京都目黒区中目黒二丁目8番2号	一般用住宅	借上げ
(現行に同じ。)				(省 略)			
目黒区立東が丘一丁目住宅	東京都目黒区東が丘一丁目6番4号	一般用住宅 ・福祉施設 等従事者用 住宅	区有	目黒区立東が丘一丁目住宅	東京都目黒区東が丘一丁目6番4号	一般用住宅 ・福祉施設 等従事者用 住宅	区有
				目黒区立五反山ヒルズ	東京都目黒区東が丘一丁目17番5号	一般用住宅	借上げ

資料 2 (その1)

目黒区立メイプル中目黒位置図

(東京都目黒区中目黒二丁目8番2号)



資料 2.(その2)

目黒区立五反山ヒルズ位置図

(東京都目黒区東が丘一丁目17番5号)



不燃化特区の事業継続及び事業区域の拡大等の申請について

1 経緯等

区では、老朽化した木造住宅が密集し、かつ公共施設等の整備が不十分な地域（以下「木密地域」という。）である「目黒本町五丁目地区」において昭和63年度から、「目黒本町六丁目・原町地区」において平成13年度から、国の補助制度を活用した木造住宅密集地域整備事業（以下「木密事業」という。）により、老朽建築物の除却・建替えの促進や公園等の整備、防災街区整備事業を活用した建物の共同化など、防災性と住環境の向上を図ってきた。

一方、東京都では、木密地域を燃え広がらない・燃えないまちとするため、震災時に特に甚大な被害が想定される地域（以下「整備地域」という。）を対象として不燃化特区を指定し、令和2年度までの目標として、整備地域の不燃領域率70%及び延焼遮断帯を形成する主要な都市計画道路（以下「特定整備路線」という。）100%の整備を掲げ、取組を進めてきた。

本区では、「原町一丁目・洗足一丁目地区」及び「目黒本町五丁目地区」が不燃化特区に指定され、平成26年度から、東京都の制度を活用した助成事業により、目標を不燃領域率70%として不燃化を促進してきた。さらに、都では、特定整備路線である都市計画道路補助第46号線の事業を進めており、区は、都と連携して道路整備と一体的に進める沿道まちづくりを展開してきた。沿道まちづくりとしては、地区計画による建替えルールへの指導や都市防災不燃化促進事業の推進、防災街区整備事業による建物の共同化、建替え助成等の取組を行うことにより、沿道の建築物の不燃化を促進し延焼遮断帯の形成を進めてきた。

こうした中、都は、令和2年3月、東京都防災都市づくり推進計画の基本方針改定において、不燃化特区制度の活用や特定整備路線の整備について、取組を令和7年度まで延長することとした。

本区の不燃化特区では、これまでの取組により不燃領域率は向上しているものの目標には届いていないことから、事業を継続し引き続き不燃化に取り組む必要がある。また、補助46号線の後背地であり不燃化特区に隣接する目黒本町六丁目及び洗足一丁目の一部は、東京都建築安全条例第7条の3による新たな防火規制（以下「新防火規制」という。）が導入されているものの不燃化特区に比べて不燃領域率が低いことから、不燃化を進める必要がある。

こうしたことから、不燃化特区の事業を継続することに加えて、区域を目黒本町六丁目全域及び洗足一丁目の一部に拡大することとして、東京都に申請する。

[不燃領域率の推移]

地区等	年度	平成23年度末	令和元年度末	備考
原町一丁目・洗足一丁目地区		52%	59.7%	現行区域
目黒本町五丁目地区		50%	64.7%	
目黒本町六丁目		—	54.9%	拡大予定区域
洗足一丁目（拡大予定区域： 5～9番、29～30番）		—	54.4%	

平成23年度末は都が公表する正式値、令和元年度末は区算出値

2 不燃化特区の事業継続及び事業区域の拡大等の申請について

(1) 不燃化特区の事業継続について

「目黒本町五丁目地区」については、都が特定整備路線である補助46号線を令和4年度までの目標として整備を進めている。沿道の不燃化率は60%を超えたことから延焼遮断帯の機能は確保されたものの、地区の不燃領域率は64.7%と目標である70%には届いておらず、後背地の不燃化の促進が必要である。

「原町一丁目・洗足一丁目地区」については、補助46号線の用地取得は6割弱程度である。また、不燃領域率は59.7%と「目黒本町五丁目地区」に比べて低くなっており、今後も、道路整備と一体的に進める沿道まちづくりを進めていくとともに、後背地の不燃化を進める必要がある。

こうしたことから、不燃化特区については、事業を継続することとして、都に申請する。

(2) 事業区域の拡大等について

新たに不燃化特区に指定されるためには、新防火規制の導入が要件となっている。現在、新防火規制が導入済みでありながら不燃化特区に指定されていない目黒本町六丁目全域及び洗足一丁目5～9番、29～30番は、不燃化特区と比較すると不燃領域率が5～10%程度低く、不燃化を促進する必要がある。そのためには新防火規制だけではなく、不燃化特区事業による助成金などの支援を合わせて行うことで、相乗効果が期待できる。

こうしたことから、不燃化特区の事業区域を目黒本町六丁目全域及び洗足一丁目5～9番、29～30番にまで拡大することとして都に申請する。申請に当たっては、これまでの都との協議により、現在の不燃化特区と拡大区域を合わせて1つの地区とする。

3 申請内容について

(1) 概要

ア 地区名：目黒本町五・六丁目、原町一丁目、洗足一丁目地区

イ 事業区域：目黒本町五丁目、目黒本町六丁目、原町一丁目の全域、洗足一丁目の一部（1～24番、29～30番）

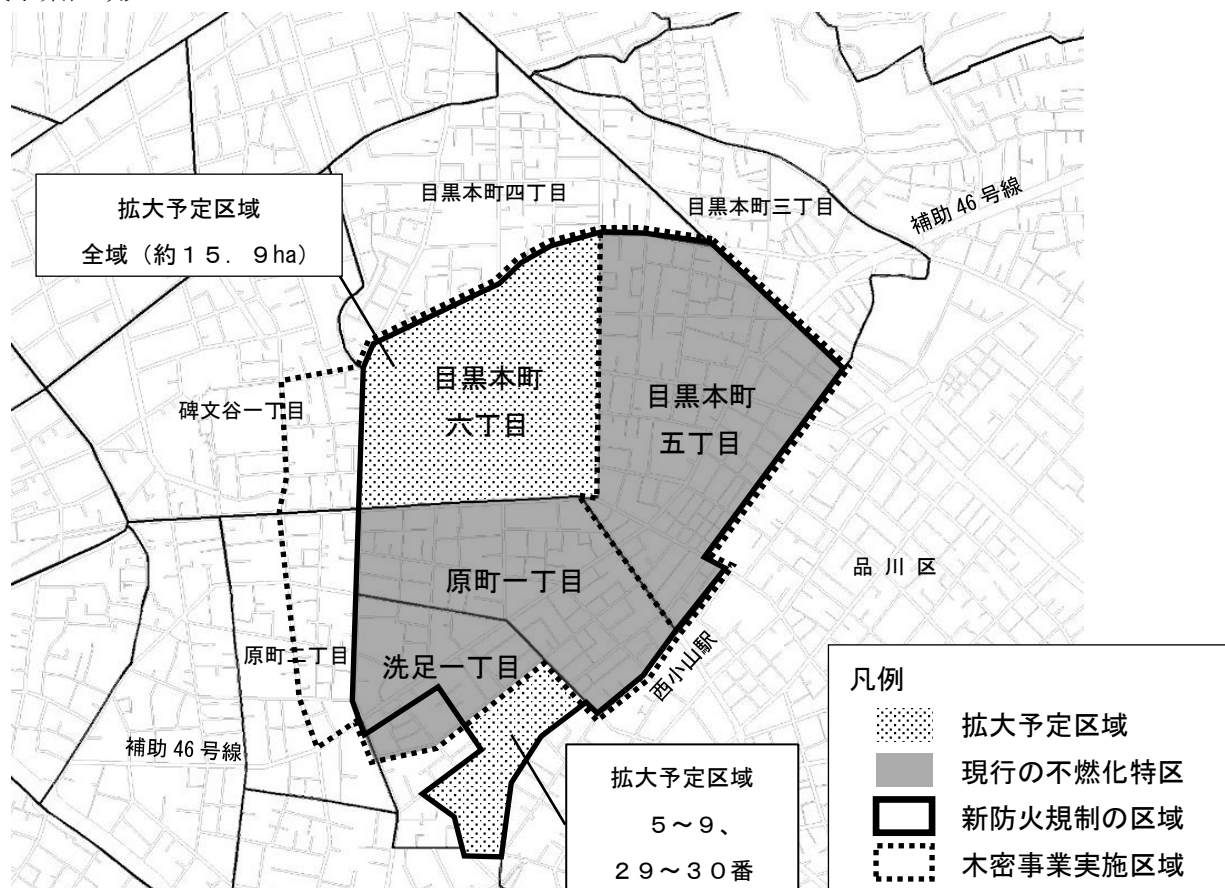
ウ 事業面積：約57.2ha

エ 事業期間：令和3年度～7年度

オ 事業目標：不燃領域率70%

	現行の不燃化特区		拡大後の不燃化特区
地区数	2地区		1地区
地区名	原町一丁目・洗足一丁目地区	目黒本町五丁目地区	目黒本町五・六丁目、原町一丁目、洗足一丁目地区
事業区域	原町一丁目全域、洗足一丁目の一部（1～4番、10～24番）	目黒本町五丁目全域	目黒本町五丁目、 <u>目黒本町六丁目</u> 、原町一丁目全域、 <u>洗足一丁目の一部（1～24番、29～30番）</u>
事業面積	約18.6ha	約18.8ha	約57.2ha
事業期間	平成26年度～令和2年度		令和3年度～7年度

[事業区域]



(2) 取組内容

東京都防災都市づくり推進計画や目黒区耐震改修促進計画などの関連計画と整合を図りながら、申請に当たり作成する整備プログラムに、不燃化特区における取組を位置づける。

なお、助成要件や助成金額等の詳細については、今後、東京都と調整を図っていく。

ア コア事業

(ア) 道路整備と一体的に進める沿道まちづくり (継続)

東京都が実施中である都市計画道路補助第46号線の整備に合わせて、区が行っている「道路整備と一体的に進める沿道まちづくり」を引き続き実施する。

(イ) 共同化の促進 (新規)

西小山駅前を中心に事業が進められている防災街区整備事業等の共同化を促進する。

イ コア事業以外の事業

(ア) 都市計画道路補助第46号線の整備 (継続：都施行)

引き続き、東京都が、特定整備路線である都市計画道路補助第46号線の整備を行う。

(イ) 不燃化建替えの支援 (継続・新規)

「継続」老朽建築物の除却や不燃化建替えへの助成、専門家派遣などの支援を引き続き実施する。

「新規」無接道敷地等の個人での建替えが困難な敷地に対する支援を行うことにより、不燃

化建替えへつなげる取組を行う。

(ウ) 公園等整備（継続）

既存公園の拡張や新設の公園・広場の整備を進める。

(3) 整備スケジュール

別紙「整備スケジュール」のとおり

4 財源内訳

都1/2、区1/2※

※区の1/2については、財調交付金を算定する際に基準財政需要額として全額算入される。

5 今後の予定

令和2年12月	4日	不燃化特区指定申請
3年	2～3月	不燃化特区指定及び整備プログラムの認定
	3月	目黒区不燃化推進特定整備事業助成金交付要綱改正
	4月	統合した不燃化特区（目黒本町五・六丁目、原町一丁目、洗足一丁目地区）における事業の実施 住民説明会の開催

以 上

整備スケジュール

別紙

事業区分	事業内容		令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
ア コア事業	(ア) 道路整備と一体的に進める沿道まちづくり	継続	沿道まちづくり活動支援					
			【原町一丁目・洗足一丁目】都市防災不燃化促進事業の実施					
イ コア事業以外の事業	(イ) 共同化の促進	新規	原町一丁目7番・8番地区防災街区整備事業			調査・検討		原町一丁目9番・10番地区(検討中)
			目黒本町地区		原町・洗足地区			
イ コア事業以外の事業	(イ) 不燃化建替えの支援	継続 (都施行)	助成事業等の実施					
		新規	無接道敷地等への支援実施					
		継続	用地取得・整備					
	(ウ) 公園等整備	継続	用地取得・整備					

※点線は検討中、もしくは延伸手続き中の事業

2020年11月18日

弊社発注工事における不適切な路盤材の使用について

東京ガス株式会社

東京ガス株式会社は、ガス導管を道路等に敷設する工事等を行う場合には、指定された道路復旧を行うことを条件に、担当行政から道路占用許可等を受け、その上で工事を発注しております。

このたび、弊社が日鉄パイプライン&エンジニアリング㈱（以下、「NSPE」）等に発注したガス導管敷設工事463件の内、337件*において、指定された材料以外の不適切な路盤材を使用した施工が行われ、その上で事実と異なる記載の工事完了届を行政に提出していたことが判明したため、行政に報告し、お詫びいたしました。 ※NSPE・キャブテ共同企業体に発注した75件を含む（施工は全件NSPE）

弊社といたしましては、このような事態が生じたことを重く受け止めており、お客さまならびに行政をはじめ関係者の皆さまに大変ご迷惑をおかけしましたことを心からお詫び申し上げます。今後、速やかに詳細な再発防止策を策定し、徹底してまいります。

記

1. 不適切な路盤材の使用の概要と件数

(1) 不適切な路盤材の使用の概要

ガス導管敷設工事後に道路等を埋め戻す際、「再生粒度調整砕石」を使用するよう指定された路盤部に「再生クラッシュラン」を使用して道路等の埋め戻しを行っていました。

(2) 件数

337件

2. 判明した経緯

本年9月26日にNSPEより、施工中の現場において指定された材料以外の不適切な路盤材を使用した施工が行われていたとの報告を受けました。その後、NSPEが2016年4月以降に施工した463件のガス工事を全数調査したところ、11月15日に、337件で同様の事象が発生していたことが判明いたしました。

3. 弊社の対応

(1) 不適切な路盤材を使用した施工案件への対応

弊社では、不適切な路盤材を使用した施工案件337件の路面点検を終え、舗装のひび割れ等の不具合が発生していないことを確認しており、路面点検を継続することで、安全性を確保するよう管理を徹底してまいります。しかしながら、道路占用許可時に申請した仕様と異なり舗装を適正に復旧できていないことから、是正工事を実施することを前提に、今後の対応については専門家の知見を得つつ、行政との協議を踏まえて対応いたします。

(2) NSPE以外の工事会社への対応

弊社が工事を発注するガス導管敷設工事会社に対して、調査（現場抜き取り調査、聞き取り調査等）を実施しております。

4. 発生原因について

(1) 弊社に起因するもの

指定された路盤材を用いて施工されたことについての弊社での確認は、ガス導管敷設工事会社が作成する落成検収図書に添付された工事用黒板写真を目視で確認・判別するのみとなっており、結果として管理が十分ではありませんでした。そのため、ガス導管敷設工事会社からの書類の審査が不十分なままとなり、弊社から行政に提出する工事完了届の内容が事実と異なってしまいました。

(2) NSPEに起因するもの

NSPEからは、①担当部署における希薄なコンプライアンス意識、②施工管理者に対する路盤材の特性等に関する教育の不足、③路盤材の調達に関する管理の不足等を背景に、施工管理者の施工時間遵守の意識が強く働きすぎた結果、事実と異なる書類を提出した、との報告を受けております。

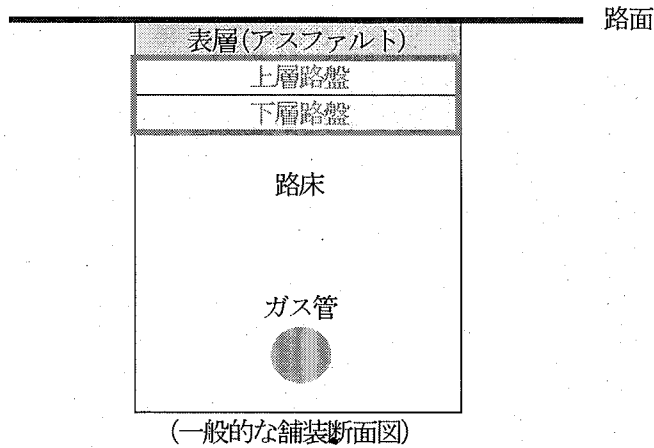
5. 弊社における再発防止策について

路盤材の仕様が明記された伝票を確認することに加え、現場抜き取り検査項目に路盤材の確認を追加することで、事実と異なる報告や不適切な施工の防止を図ることとし、今後行政とも調整してまいります。

また、NSPE 内の再発防止策に加え、弊社が工事を発注するガス導管敷設工事会社に対して、施工管理者・施工班に対する法令・契約仕様の順守、不適切行為防止に関する教育を実施いたします。

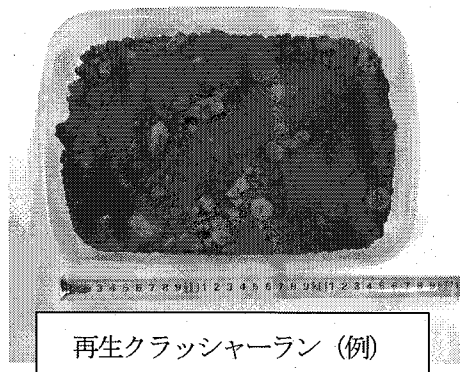
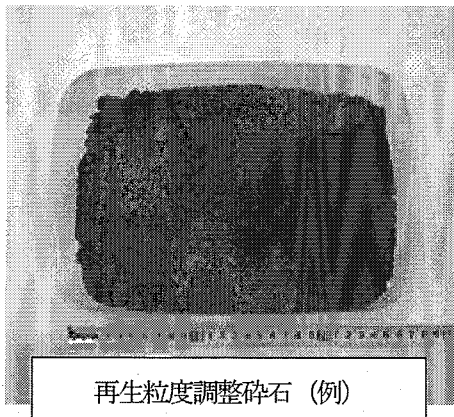
【参考1：舗装の構造】

- ・路盤および表層からなり、路床上に構築されています。
- ・上層路盤部または下層路盤部に「再生粒度調整碎石」を使用するよう指定されたガス導管敷設工事現場で、「再生クラッシャーラン」を使用していました。



【参考2：路盤材】

- ・再生粒度調整碎石、再生クラッシャーランは、アスファルトやコンクリート等の建設廃材を破碎したものです。一般的には、再生粒度調整碎石は廃材を割ったものに粒度調整材(破碎屑、砂等の細粒骨材)を入れているもの、再生クラッシャーランは廃材を割った状態のもので。



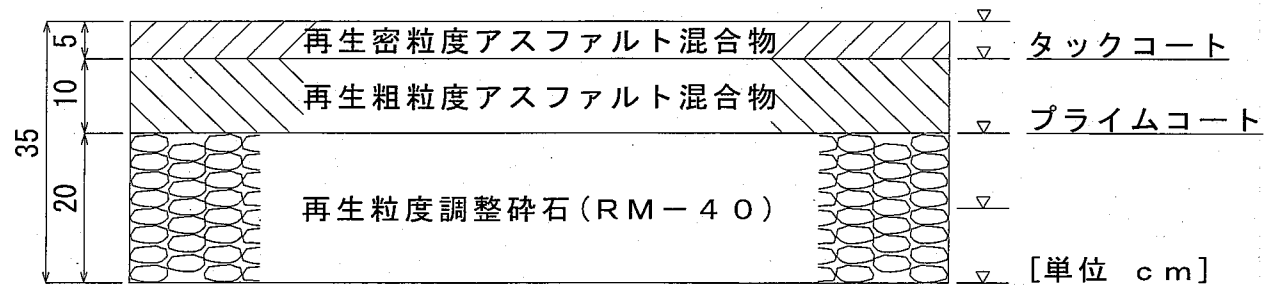
報道機関のお問い合わせ先

東京ガス (株) 広報部報道グループ 担当 熊谷・塩澤

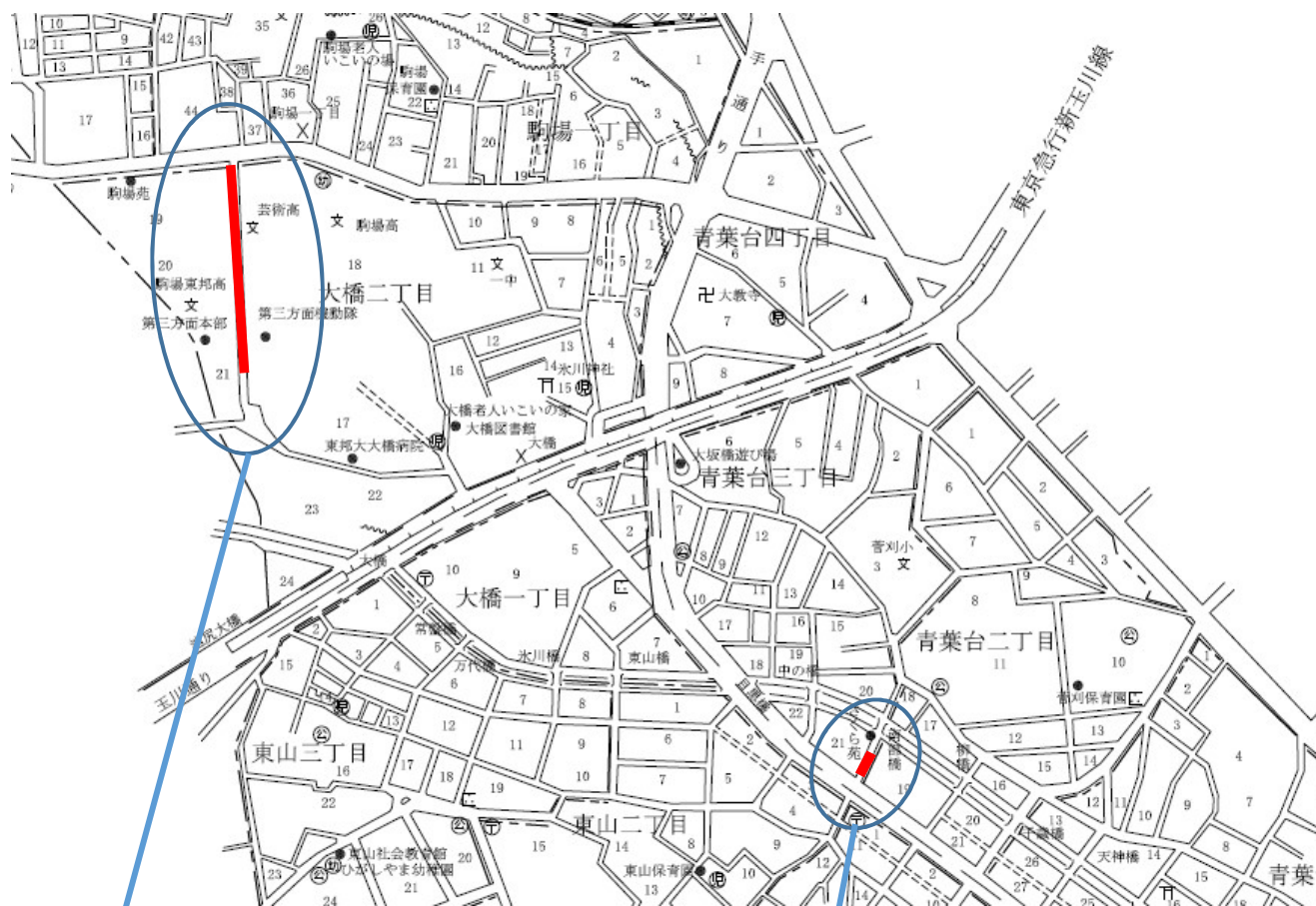
電話 03 (5400) 7675

舗装構造図

(アスコン舗装35型)



位置図



大橋 2 - 18 ~ 17

青葉台 2 - 19

羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果 (7/1~8/31)

- 騒音測定 of 地点ごとに計算した機体サイズ別の実測値の平均と、住民説明会等でお示した推計平均値を比較したところ、7月においては、約65%は推計平均値と同等、約8%は推計平均値以上、約27%は推計平均値以下、8月においては、約63%は推計平均値と同等、約8%は推計平均値以上、約29%は推計平均値以下であることが確認できた。
- 結果については、新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、かつ、小型化・軽量化の状況下での結果であることに留意する必要。
- 騒音発生状況のよりきめ細かな把握を行うために、固定騒音局での測定に加えて、追加で計2週間の測定を実施しており、結果については、後日、公表する。

騒音測定局ごとの実測値の平均と推計平均値の比較

実測値の平均と推計平均値を比較すると、7月は**同等:33局(65%)**、**推計平均値以上:4局(8%)**、**推計平均値以下:14局(27%)**
 8月は**同等:32局(63%)**、**推計平均値以上:4局(8%)**、**推計平均値以下:15局(29%)**
 【6月】同等:33局(65%)、推計平均値以上:4局(8%)推計平均値以下:14局(27%)

※実測値:各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値

※「実測値の平均」の小数点を切り上げて、「推計平均値」と比較

推計平均値以上

推計平均値以下

単位:dB

測定局	大型機			中型機			小型機		
	実測値の平均		説明会等でお示していた推計平均値	実測値の平均		説明会等でお示していた推計平均値	実測値の平均		説明会等でお示していた推計平均値
	7月	8月		7月	8月		7月	8月	
第五葛西小学校(江戸川区)【C離陸】	66.8 ▲ ¹	65.8 ▲ ²	77~68	64.0	63.4	76~61	64.1	63.8 ▲ ¹	74~65
東京都交通局大島総合庁舎(江東区)【C離陸】	66.8 ▲ ¹	68.1	74~68	65.2	64.5	73~61	64.9	64.5	71~65
国立医薬品食品衛生研究所(川崎市)【B離陸】	84.4 ▲ ⁶	84.1 ▲ ⁶	91	82.6	82.3	-	82.6 ▲ ³	82.8 ▲ ³	86
羽田小学校(大田区)【B離陸】	75.0 ▲ ¹	75.7	76	72.2	71.9	-	72.0	71.4	72
八幡木中学校(川口市)【C着陸】	64.1 ▲ ¹	65.3	68~66	62.3	63.4	64~60	62.6	63.1	65~58
岸町公民館(さいたま市)【A悪天/A好天】	62.8 ▲ ²	63.1 ▲ ¹	70/66~65	58.3	60.4	66~64/62~58	62.1	61.8	67~63/63~56
袋小学校(北区)【C好天】	65.1	65.4	68~66	62.1	63.2	64~60	62.8	62.9	65~58
赤塚第二中学校(板橋区)【A/C着陸】	63.0 ▲ ³	64.0 ▲ ²	68~66	61.2	62.3	64~60	60.8	61.0	65~58
練馬区職員研修所(練馬区)【A/C着陸】	64.4 ▲ ²	65.3 ▲ ¹	70~67	62.8	63.0	66~61	62.4	61.9	67~59
千早小学校(豊島区)【C着陸】	66.5	65.3 ▲ ¹	69~67	64.5	63.5	65~61	63.3	63.0	66~59
落合第二小学校(新宿区)【C着陸】	68.6	68.0	69~68	67.3 ⁺³	66.9 ⁺²	65~63	64.9	65.2	66~61
小淀ホーム(中野区)【C着陸】	67.2	67.1	70~68	66.5 ⁺¹	66.5 ⁺¹	66~63	64.3	64.6	67~61
広尾中学校(渋谷区)【A/C着陸】	69.2 ▲ ¹	67.8 ▲ ³	71	66.5	65.8	-	64.2	64.0 ▲ ¹	65
田道小学校(目黒区)【A着陸】	73.2	72.8	74~73	71.8 ⁺¹	72.0 ⁺¹	71~69	70.5	70.4	71~68
高輪台小学校(港区)【C着陸】	75.1	74.1	76~73	73.4	72.6	74~69	72.1	71.2	73~68
東京都南都下水道事務所品川出張所(品川区)【A着陸】	78.1	76.3	80~76	76.0	74.9	78~72	74.5	73.7	77~71
東京都立産業技術高等専門学校品川キャンパス(品川区)【A/C着陸】	69.2 ▲ ⁴	68.2 ▲ ⁵	74	68.5	67.1	-	67.2	66.8 ▲ ¹	68
東京都下水道局八潮ポンプ所(品川区)【A/C着陸】	73.0 ▲ ¹	70.9 ▲ ³	74	70.7	69.3	-	70.1 ⁺³	68.6 ⁺¹	68
大森第五小学校(大田区)【A着陸】	64.2 ▲ ⁴	65.4 ▲ ³	69	63.1	62.8	-	61.8 ▲ ³	63.7 ▲ ¹	65
計 19騒音測定局	同等	7局(37%)	9局(47%)		10局(77%)	10局(77%)		16局(84%)	13局(68%)
	推計平均値以上	0局(-)	0局(-)		3局(23%)	3局(23%)		1局(5%)	1局(5%)
	推計平均値以下	12局(63%)	10局(53%)		0局(-)	0局(-)		2局(11%)	5局(26%)

【測定結果(7月)】目黒区立田道小学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度、羽田空港からは11km程度に位置する。
- ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

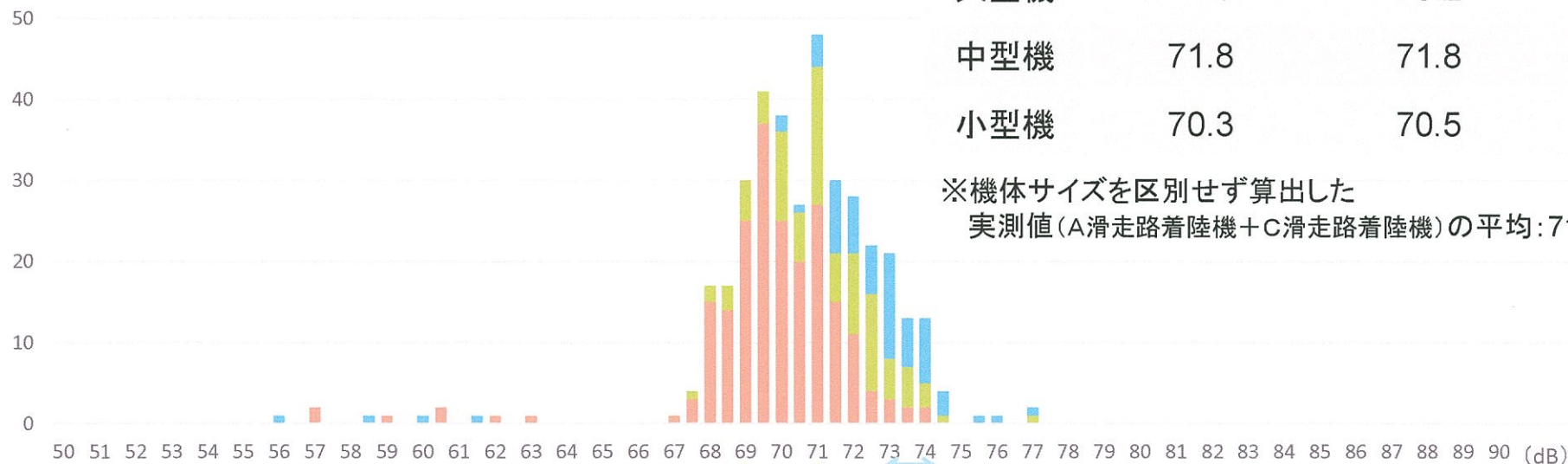
単位: dB

○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。

(回数) 60

騒音発生回数: 369



■ 小型機 ■ 中型機 ■ 大型機 ※矢印は説明会等でお示した推計平均値

	実測値の平均 (A滑走路着陸機+ C滑走路着陸機)	A滑走路着陸機 の平均	説明会等でお示し した推計平均値
大型機	72.9	73.2	74~73
中型機	71.8	71.8	71~69
小型機	70.3	70.5	71~68

※機体サイズを区別せず算出した
実測値(A滑走路着陸機+C滑走路着陸機)の平均: 71.3dB

Lden	4月	5月	6月	7月
	40.2	40.0	41.1	42.7

Lden: 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標
* 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている。

【測定結果(8月)】目黒区立田道小学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

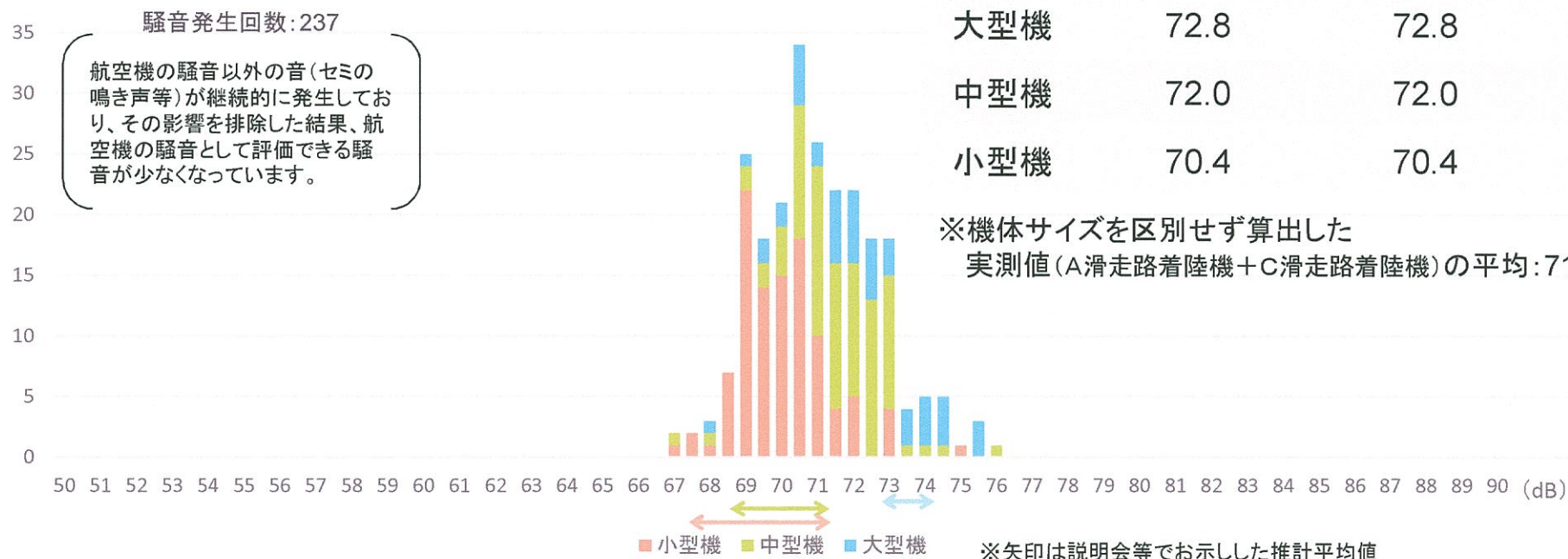
- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度、羽田空港からは11km程度に位置する。
- ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

単位: dB

○実測値の分布

実測値(各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値)ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。

(回数) 40



Lden	4月	5月	6月	7月	8月	平均
	40.2	40.0	41.1	42.7	42.1	41.4

Lden: 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標
 * 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている。

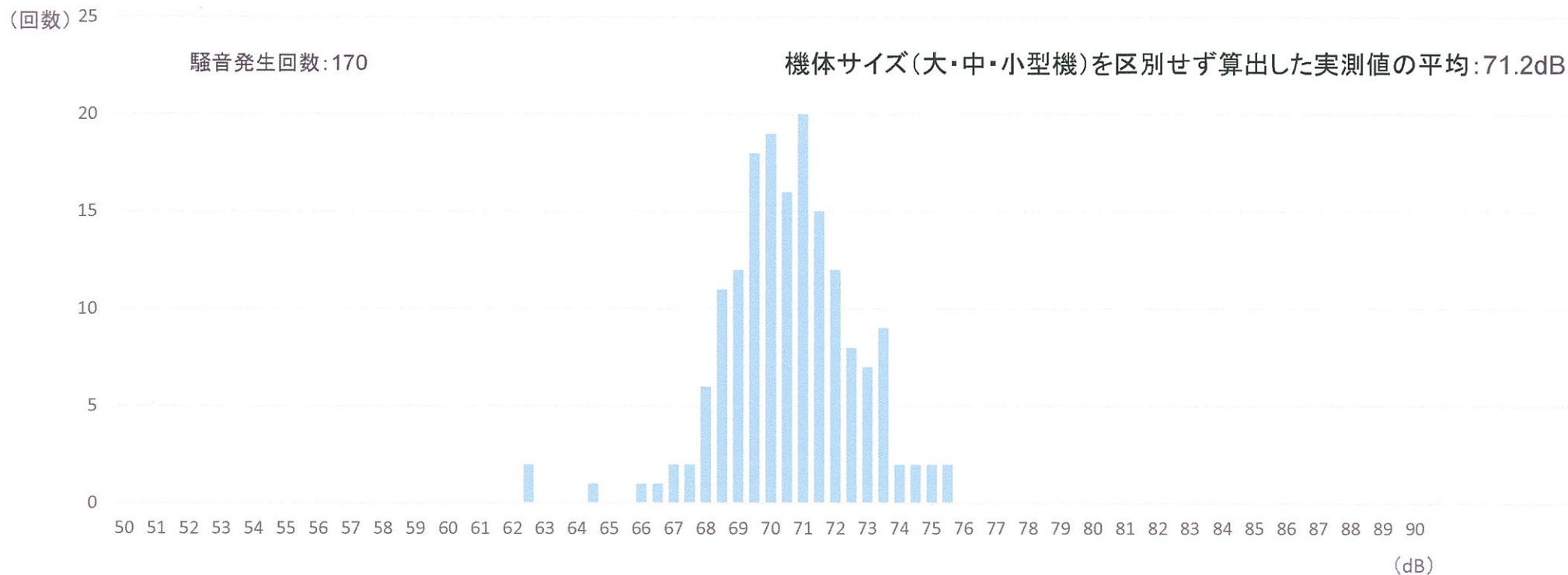
【測定結果(9月速報値)】目黒区立田道小学校

○飛行経路と測定地点の位置関係等

- ・A滑走路着陸経路の側方400m程度、羽田空港からは11km程度に位置する。
- ・C滑走路着陸経路を使用した航空機は距離が遠いため音が小さい。

○実測値の分布 ※各数値は速報値として集計したものであり、精査前であるため参考値です。

実測値（各航空機が通過したときに発生した騒音の最大値）ごとにその発生回数をお示しすると、以下のとおり。



Lden

9月

39.5

Lden: 航空機騒音を音の大きさ、継続時間、発生した時間帯の3要素で評価する指標

* 実測値及びLdenの算出に当たっては、新飛行経路を飛行した航空機の騒音以外の音は除いている。