

第13回都市計画制度小委員会  
参考資料

# 目 次

1. 地役権活用事例(特例容積率適用地区)
2. 信託活用事例(神保町一丁目南部地区第一種市街地再開発事業)
3. 協定制度の新たな展開について(都市利便増進協定)平成23年都市再生特別措置法改正
4. 広域調整を市町村側から問題提起している事例
5. 都市計画道路網見直しの事例(仙台市)①②
6. 都市計画道路網見直しの事例(さいたま市)
7. 二段階都市計画概念図(阪神・淡路大震災復興事業)

# 1. 地役権活用事例(特例容積率適用地区)

## ■特例容積率適用地区の制度概要

第一種・第二種低層住居専用地域及び工業専用地域を除く用途地域内の適正な配置及び規模の公共施設を備えた土地の区域において、関係権利者の合意に基づき、他の敷地の未利用容積を活用するもの。

土地の高度利用を図るべき地区を都市計画として決定

都市計画に定められた指定容積の合計の範囲内で、複数敷地間で特例的な容積率制限を適用

特例容積率適用地区内における具体的な容積移転については、関係権利者の発意と合意を尊重して特定行政庁が指定

## ○地役権について登記簿上の記載例

承役地を、要役地に建築する建物に対する建築基準法で定める容積率の算定上、特例敷地として使用し、将来にわたり要役地の特例容積率の確保のため、承役地において、承役地の面積に基準容積率を乗じた面積から要役地に容積移転した面積を超える建物の建築をしてはならない。

→ 関係権利者の合意を担保する措置として、地役権を設定し、容積移転の内容を登記簿に明示

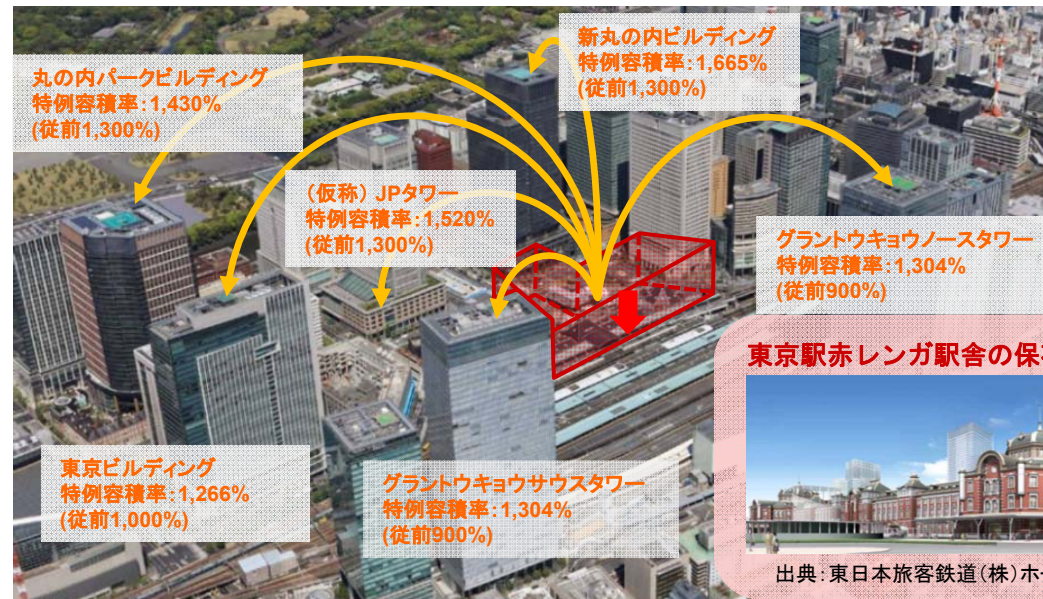
## ■【事例】 東京駅赤レンガ駅舎の保存・復元と容積移転の活用

### ○ 大手町・丸の内・有楽町地区 (千代田区・中央区)

面積: 116.7ha 都市計画決定日: 平成14年6月28日

東京駅舎の保存・復元に必要な200%分を残して残りの容積率を周辺地区に移転して有効活用(指定容積率900%のうち約700%分を移転)

特例容積率適用地区の区域



東京駅赤レンガ駅舎の保存・復元



出典: 東日本旅客鉄道(株)ホームページ

## 2. 信託活用事例(神保町一丁目南部地区第一種市街地再開発事業)

資料2・3ページ関係

- 民事信託の導入により、多数の権利者の権利の一本化を図り一括運用(所有と利用の分離)
  - (メリット)
    - 各権利者が個別に資金調達する場合に比べて資金調達が円滑化
    - テナント誘致の合理化・契約の単純化
    - 一体的かつ安定的な大規模オフィスビルの運用を実現
    - 大街区化(16街区を3街区に集約。容積率の有効利用など高度利用)

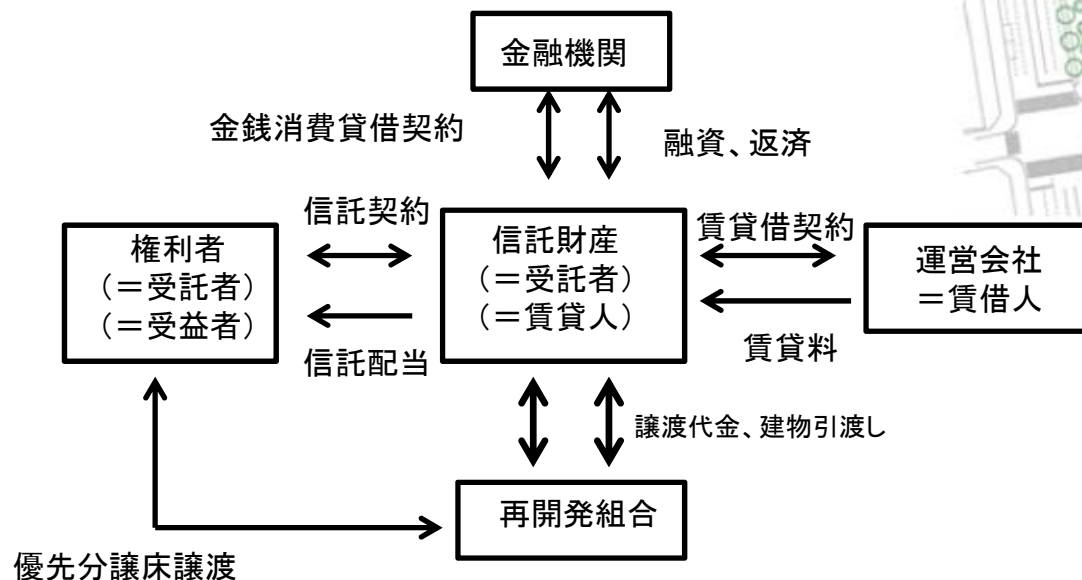
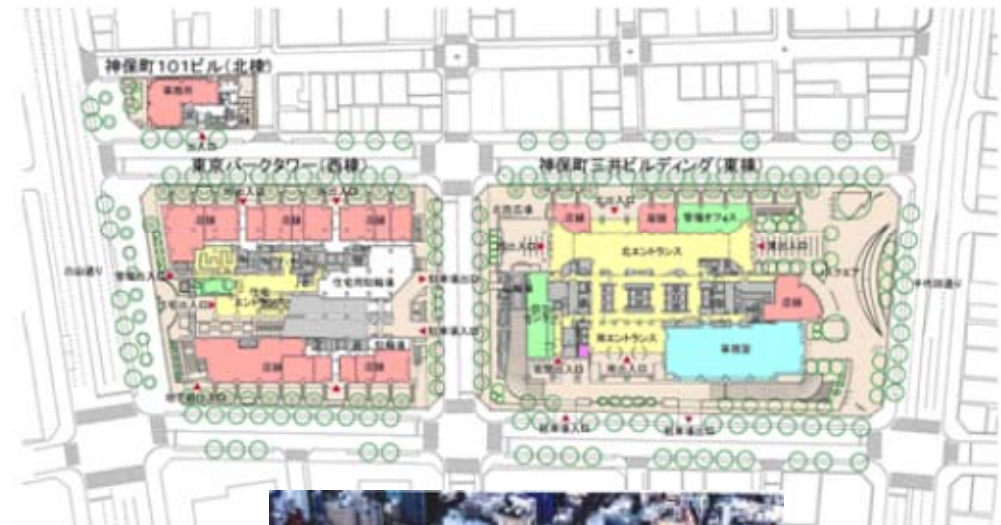


図:財団法人都市みらい推進機構ホームページ

- 都市再生整備計画の区域において、まちなぎわいや憩いの場を創出する広場等について、居住環境の向上にも資するよう、地域住民が自主的な管理のための協定を締結。オープンカフェやフリーマーケット等のイベントを開催。
- まちづくり団体も参加し、ノウハウを提供。国・自治体が必要なサポートを実施。

- ➡ **地域の実情・ニーズに応じたルールによるまちづくりが実現。**
- ・地域住民等のまちづくり参画の促進、それを通じた満足度の向上。
  - ・公共公益施設の管理を民が行うことで、公共側の財政負担の軽減も期待。

#### 【都市利便増進協定】

##### ①協定締結者

- 地域住民
- 都市再生整備推進法人（市町村長が指定したまちづくり会社、特定非営利活動法人、一般社団・財団法人）

##### ②協定により定める事項(例)

- まちづくり会社が広場を管理・運営。その際、イベントの開催等、賑わいを創出する取組も併せて推進。
- まちづくり会社が広告板を設置し、その管理を行うとともに、広告収入をまちづくり活動に充当。
- ベンチ、緑地などの清掃・補修等を地域住民が自ら実施。

等

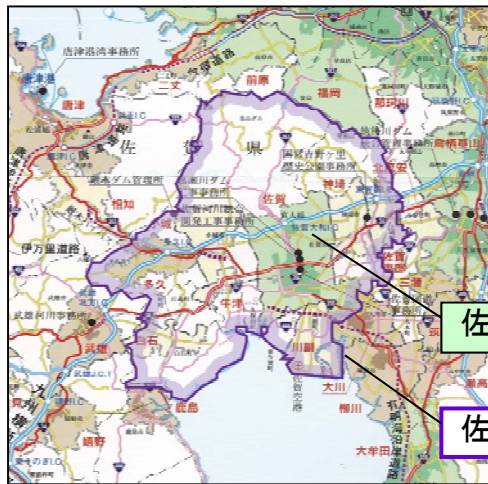
市町村長による認定

国や地方公共団体による援助（情報提供、助言等）

【対象地域のイメージ】



まちなぎわいや憩いの場を提供する施設



佐賀都市計画区域

佐賀市10%通勤圏

■佐賀市都市計画マスタープラン 平成19年3月策定  
コンパクト化を目指す中心都市の市町村マスタープランにおいて、圏域の周辺町村部との広域調整の必要性(具体的には都市計画区域外となっている地域への人口流出の抑制)を言及。

### 4章 まちづくりの基本方針

(1) まちづくりの基本的な方針

1) 都市機能集約型のまちづくり

人口減少、少子高齢社会の到来や地域コミュニティの維持の重要性、また、都市生活に必要な機能配置のあり方や効率的で質の高い行政サービスのあり方などを踏まえ、今後は、既存の都市機能の有効活用を図りつつ、生活に必要な都市の機能が中心市街地や地域拠点にコンパクトにまとまった都市機能集約型のまちづくりを目指していくものとします。

【現状】

- ◇人口減少、少子高齢社会の到来
- ◇自家用車に依存した暮らしの進展
- ◇都市生活に必要な機能の郊外流出
- ◇市街地の拡大、中心市街地の空洞化

【このままだと】

- ◇自家用車に依存したまちとなり、自家用車を利用しない人には不便なまちへ
- ◇市民への福祉・生活サービスなどの非効率化
- ◇地域コミュニティ維持が困難に
- ◇都市の魅力の低下、地域個性の喪失(自然環境、歴史・文化などの消失)
- ◇エネルギーや環境問題への悪影響

そこで…

これからのまちづくりの方向①

生活に必要な都市の機能が中心市街地や地域拠点にコンパクトにまとまった

**都市機能集約型のまちづくり**

### 8章 実現化に向けて

(3) 国・県との連携、協力

質的な道路整備や拠点整備などにおいては、国・県をはじめとする関係機関との調整が必要となります。

1) 国や県との調整

都市計画は、基本的には佐賀市が進めることとなりますが、法制度上、国・県でしかできないものもあります。

国や県が所管する事業や法制度の運用については、この都市計画マスタープランに基づき、調整を図り、協力を要請していきます。

2) 広域行政との対応

佐賀市は、佐賀都市計画区域を形成していますが、他の周辺町に都市計画区域が未指定の町があり、そこへ人口などが流出しています。

このため、都市計画区域のあり方の検討を県へ要請していきます。



## 5. 都市計画道路網見直しの事例(仙台市)①

資料2・7ページ関係

### ●都市計画道路網見直し手続きにおける合意形成手段

- ・都市計画道路網見直しの手続きにおいて、市民説明会やパブリックコメントを実施し、市民意見を反映
- ・市民説明会においては、道路網見直しだけでなく都市交通戦略や道路整備計画など、都市交通の全体像も説明

□平成20年11月 「仙台市都市計画道路網見直し方針(案)」 公表

■平成20年11月～12月

パブリックコメントを実施

○意見書提出数	: 35通
○意見総数	: 46件
①見直しの考え方に関する意見	: 8件
②その他の意見	
・ 検討対象道路の計画の継続に関するもの	: 19件
・ 検討対象道路の計画の廃止に関するもの	: 6件
・ 土地利用(建築制限)に関するもの	: 3件
・ 道路整備に関するもの	: 6件
・ その他	: 4件

□平成21年3月 「仙台市都市計画道路網見直し方針」 策定

□平成22年6月 都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網(案)」 公表

■平成22年 6月～7月

パブリックコメントを実施

○意見書提出数	: 24通
○意見総数	: 41件
・ 都市計画道路網の見直し全般に関する意見	: 6件
・ 個別区間の評価結果などに関する意見	: 16件
・ 道路の整備などに関する意見	: 9件
・ その他の意見	: 10件

■平成22年 6月、10月～12月 市民説明会を実施

○計13回開催、延べ311名参加

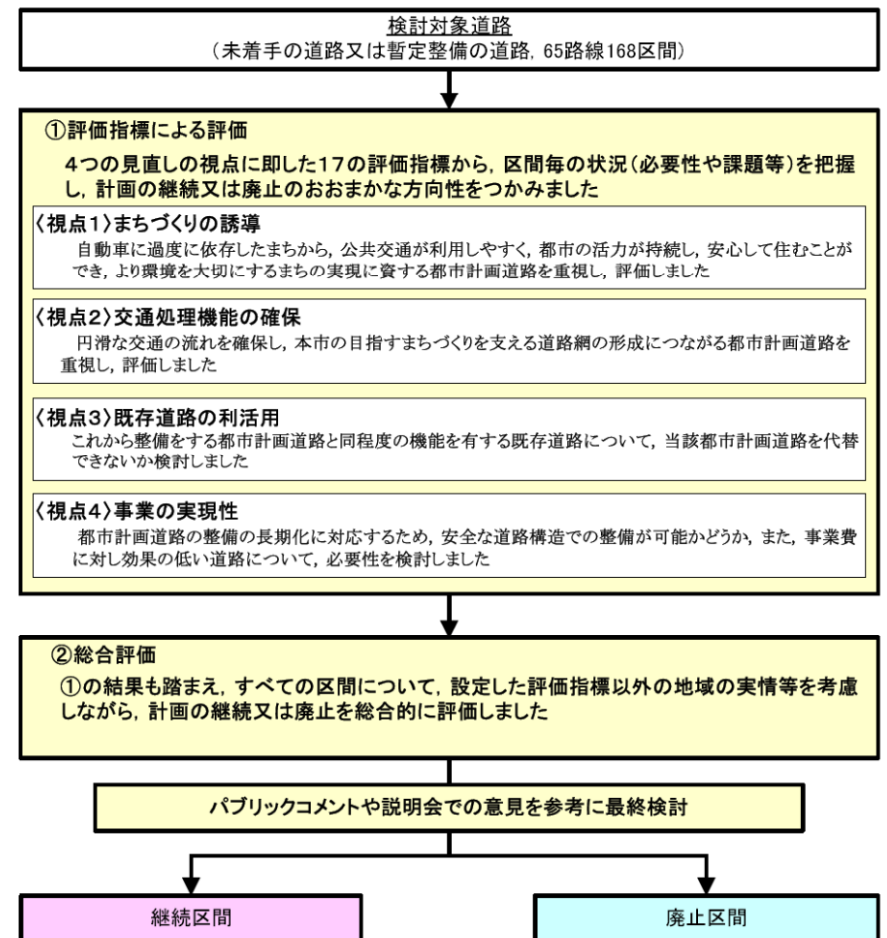
□平成23年1月 都市計画道路網の見直しによる「新たな幹線道路網」及び今後の都市計画の変更手続きについて 公表

□平成23年度から順次 廃止区間に関する都市計画の変更手続き

### ●「新たな幹線道路網」(平成23.1月)概要

#### (1)都市計画道路の評価方法

- ・未着手の道路または暫定整備の道路を検討対象道路
- ・評価指標による評価、総合評価のステップに加え、パブリックコメントや説明会の意見を参考に継続区間、廃止区間に分類



出典:仙台市公表資料

# 5. 都市計画道路網見直しの事例(仙台市)②

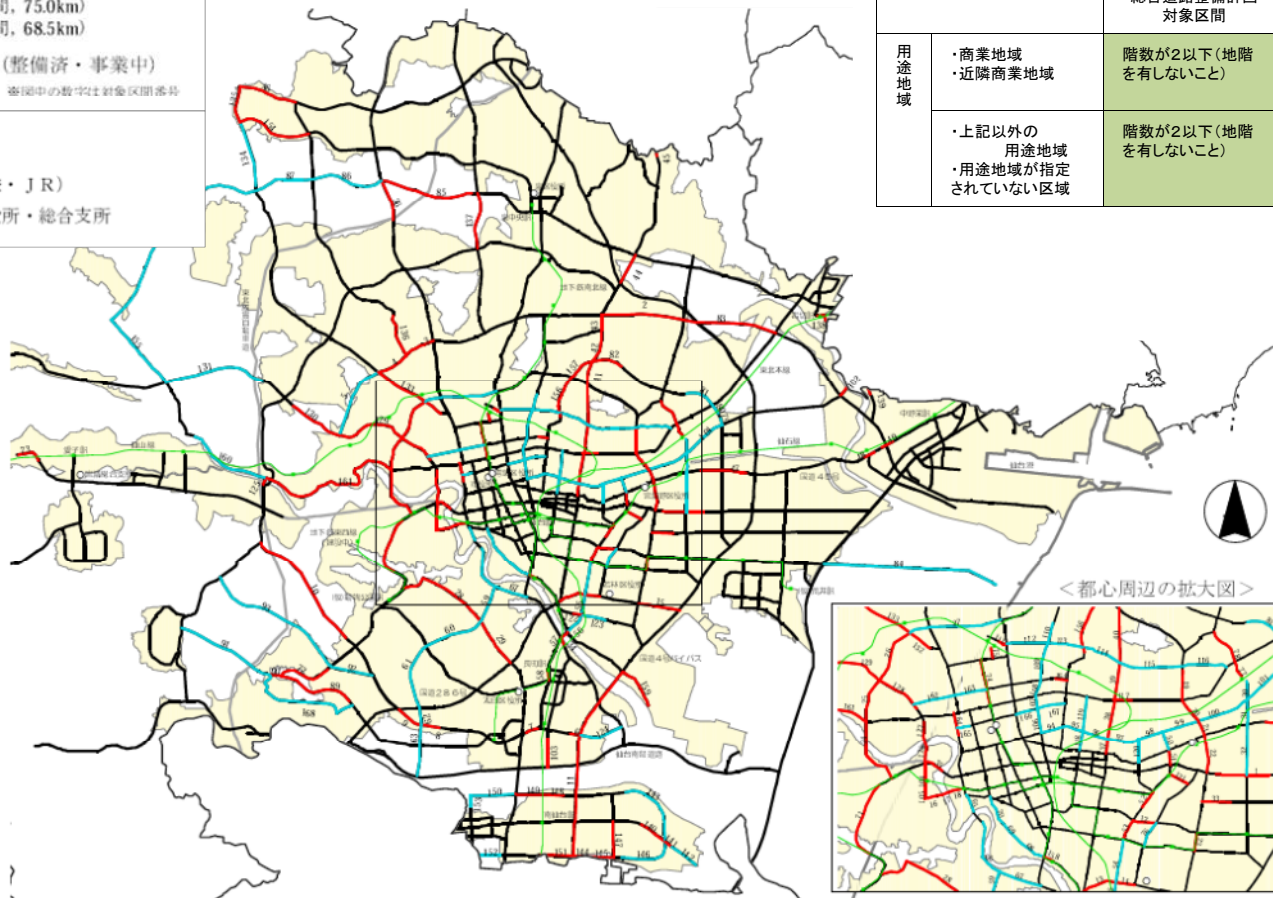
## ●「新たな幹線道路網」(平成23. 1月)概要

### (2)都市計画道路の評価結果

検討対象道路	168区間	143.5km
継続区間	98区間	75.0km
廃止区間	70区間	68.5km

〰 継続区間 98区間, 75.0km  
〰 廃止区間 70区間, 68.5km  
〰 都市計画道路 (整備済・事業中)  
※国中の数字は対象区間番号

市街化区域  
— 鉄道 (地下鉄・JR)  
 市役所・区役所・総合支所



### (3)「新たな幹線道路網」策定に伴う建築制限の取扱

- ・ 廃止となる区間について都市計画変更手続きが完了するまでの間、都市計画法第54条の建築制限を適用しない
- ・ 継続となる区間について、整備優先度の高い区間に該当しない区間は、同法第54条の基準に関し、3階建ての建築を可能とする

都市計画法第53条の建築許可における階数基準

用途地域	継続区間			廃止区間
	整備優先度の高い区間		整備優先度の高い区間に該当しない区間	
	総合道路整備計画対象区間	左記以外の区間		
・商業地域 ・近隣商業地域	階数が2以下(地階を有しないこと)	階数が3以下(地階を有しないこと)	階数が3以下(地階を有しないこと)	制限なし (構造上の制限もありません)
・上記以外の用途地域 ・用途地域が指定されていない区域	階数が2以下(地階を有しないこと)	階数が2以下(地階を有しないこと)	階数が3以下(地階を有しないこと)	



## ●「道路網計画づくりの指針(案)」(平成23年7月)※概要

### (1) 抜本的な見直しの考え方

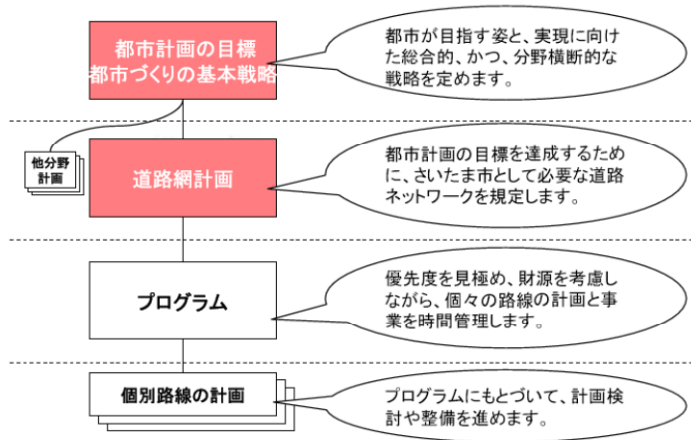
- ①道路の必要性和事業性を考慮した新しい「道路網計画」を位置づけ
- ②財政計画と連動して、道路の計画・整備を時間管理
- ③計画の段階から、より開かれた計画づくり(市民参加)

### (2) 抜本的見直しの手法～その1～新しい計画体系

- ・全ての計画が同じ方向性に基づいて策定
- ・計画間の不整合や非効率を排除可能
- ・計画と事業の関係が明確となるため、個々の路線の進捗管理がしやすい

新しい計画体系と構成要素

意味



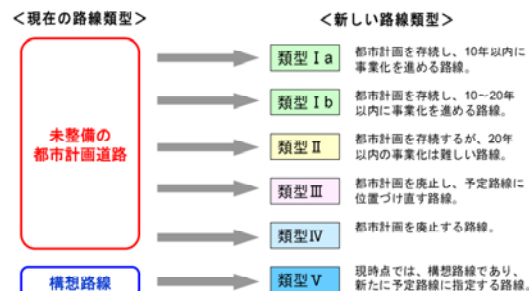
※パブリックコメント実施中(平成23年7月11日～平成23年8月12日)

<http://www.city.saitama.jp/www/contents/1309834461172/index.html>

- ・持続可能なまちづくりに向けたさいたま市の都市計画のあり方
- ・都市づくりの基本方針(案)
- ・道路網計画づくりの指針(案)
- ・高度地区の検討方針(案)

### (3) 抜本的見直しの手法～その2～新しい路線類型

- ・未整備の都市計画道路を路線の必要性や事業化の目処に合わせ、5つの類型に分類
- ・概ねの事業時期が明らかになるとともに、今後必要性を主張する可能性のある路線を明示することが可能



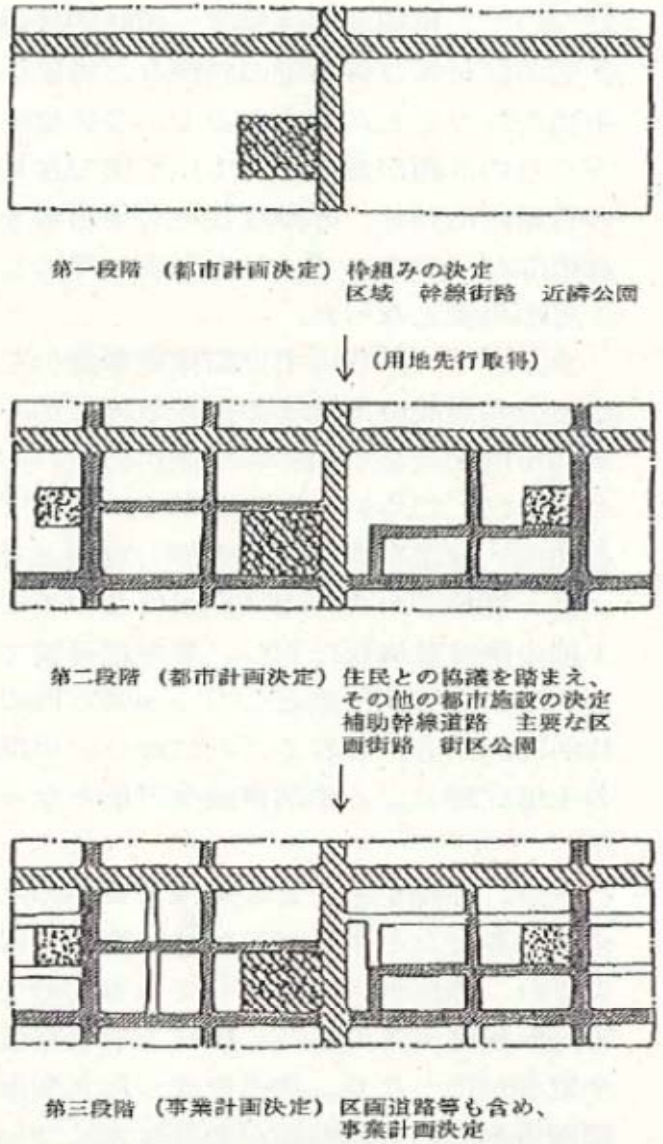
### (4) 道路網計画の策定方法

- ・前提となる条件を整理した上で、都市構造から見た検証と道路の役割・機能からみた検証を実施
- ・時間軸との関係、代替機能の可能性を加味しながら望ましい道路網を検討



出典:さいたま市  
公表資料

二段階都市計画概念図



通常

