

開発の早い段階における調整

- 都市の急速な拡大、高層建築物の建築、大規模開発の発生などを背景として増加する近隣紛争等に対し、地方自治体において、条例又は要綱に基づき、開発事業等に関して一定の指導・調整を行う仕組が制定されている。

土地利用をめぐる紛争等

- 開発許可の裁判事例では、開発許可の取消しを求める事例が6割。原告は、近隣住民が約8割。
- マンション建築等をめぐっての近隣紛争が多い

■開発行為に該当しない紛争事例

問題	件数
開発行為とならないマンション等をめぐる近隣紛争・裁判	21
雨水排水や崖崩れなどの災害危険性の懸念	6
マンションへの大量入居や前面道路幅員が狭いための交通問題	5
その他	26
回答自治体数	43

■係争対象の内訳



■原告者の種別

原告者の種別	件数
近隣住民	25 (78.1%)
開発事業者	2 (6.3%)
その他	1 (3.1%)
不明	4 (12.5%)
合計	32

開発許可制度の課題と今後のあり方に関するアンケート(平成20年2月)

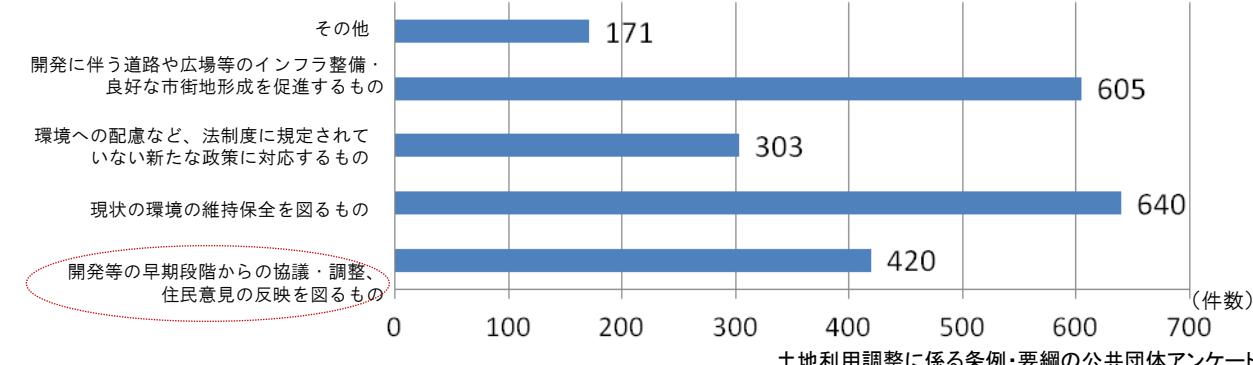
土地利用に関する条例・要綱等の制定状況

- 条例・要綱の制定数は年々増加しており、制定の目的は「現状の環境の維持保全を図るもの」「開発等の早期段階からの協議・調整、住民意見の反映を図るもの」が半数以上。

■条例・要綱制定状況（制定年別）



■条例・要綱制定状況（目的別）

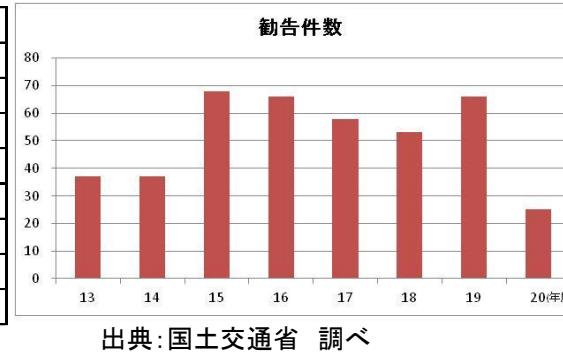


都市計画に関連する勧告制度の例

●地区計画に基づく届出・勧告制度

- 一定の行為について届出を要するものとし、市町村長は当該行為が計画に適合していない場合には勧告することができる。

年度	届出件数	勧告件数
13	34,519	37
14	34,830	37
15	40,802	68
16	50,881	66
17	51,841	58
18	53,996	53
19	48,433	66
20	42,810	25



《勧告の効果と課題》

(平成21度に全国地区計画推進協議会が地方自治体に対し行った調査への回答)

○勧告の効果について

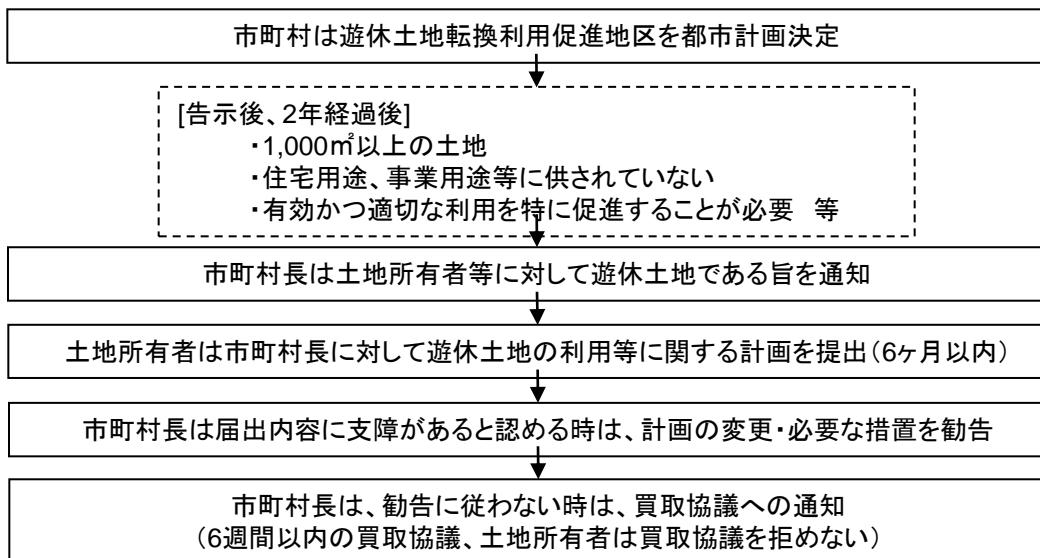
- 一定の効果・担保力がある。
- 適合していないことを施主に再認識させる。
- 建築条例化を進めるきっかけとなった。

○勧告の問題・課題について

- 曖昧な内容では勧告が困難。
- 強制力、拘束力、罰則規定がない。
- 勧告後の対応が課題。
- 建築条例化していない項目は変更がなされない。

●遊休土地転換利用促進地区制度

- 相当期間にわたり住宅や事業等の用途に供されていない市街化区域内の遊休土地（5千m²以上）について、都市計画に遊休土地転換利用促進地区を定めることができる。
- 遊休土地の土地所有者等に対し、市町村長による通知、勧告、買取協議の措置を講じることにより、計画的な土地利用転換を積極的に実現。



所在地	地区数	面積(ha)	計画年月日	通知・届出(地区数)	地区指定理由	現在の利用状況
川崎市	5地区	4.6 (5件計)	平成3.12.26	3地区	土地区画整理事業完了後も、長期間未利用地であったため	共同住宅等
東京都墨田区	1地区	1.0	平成4.7.13	1地区	社宅跡地として長期間未利用地であったため	共同住宅等

※ 6地区において全て、勧告、買取協議は行われていない。

また、既に遊休土地が解消されたことより都市計画は廃止されている。

(参考)国土利用計画法に基づく遊休土地に対する通知・勧告制度

	通知した遊休土地	利用・処分完了		未利用・未処分	
		件数	面積(ha)	件数	面積(ha)
本則遊休土地		245	220.2	172	133.8
				73	86.4

公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりの事例（富山市）



●公共交通の活性化と併せ、沿線居住を推進する地区への住宅取得補助等を実施

《公共交通の活性化》

全ての鉄軌道と一定水準以上のバス路線を「公共交通軸」として位置づけ、活性化を推進

○路線（合計19路線）

- ・鉄軌道：6路線（市内全ての路線）
- ・バス路線：13路線（60本以上／1日）

「都心地区」及び「公共交通沿線居住推進地区」への住宅取得補助等により、公共交通沿線への居住を推進

○「都心地区」

- ・富山駅を中心とした都心（約436ha）

(補助限度額)

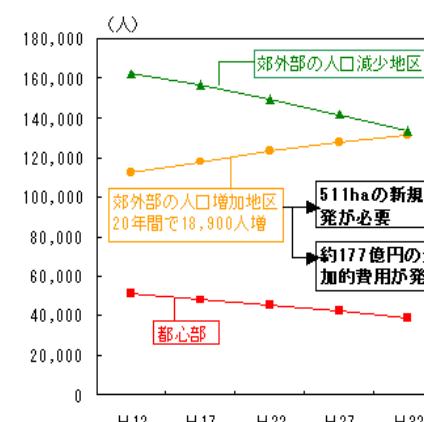
- ・住宅取得補助（市民向け）：50万円／戸
- ・共同住宅建設補助（事業者向け）：100万円／戸
(低層階に店舗、医療・福祉施設等を併設する場合、加えて2万円／m²を補助)

○「公共交通沿線居住推進地区」

- ・鉄軌道駅から500mもしくはバス停※1から300mの範囲かつ用途地域が定められている区域※2

※1:運行頻度の高いバス路線(1日概ね60本以上)のバス停
※2:都心地区、工業地域及び工業専用地域を除く

- (補助限度額)
- ・住宅取得補助（市民向け）：30万円／戸
(高齢者と同居する場合、加えて10万円／戸を補助)
 - ・共同住宅建設補助（事業者向け）：70万円／戸



(参考)富山市における平成12年から20年後の人口推計と新規開発規模

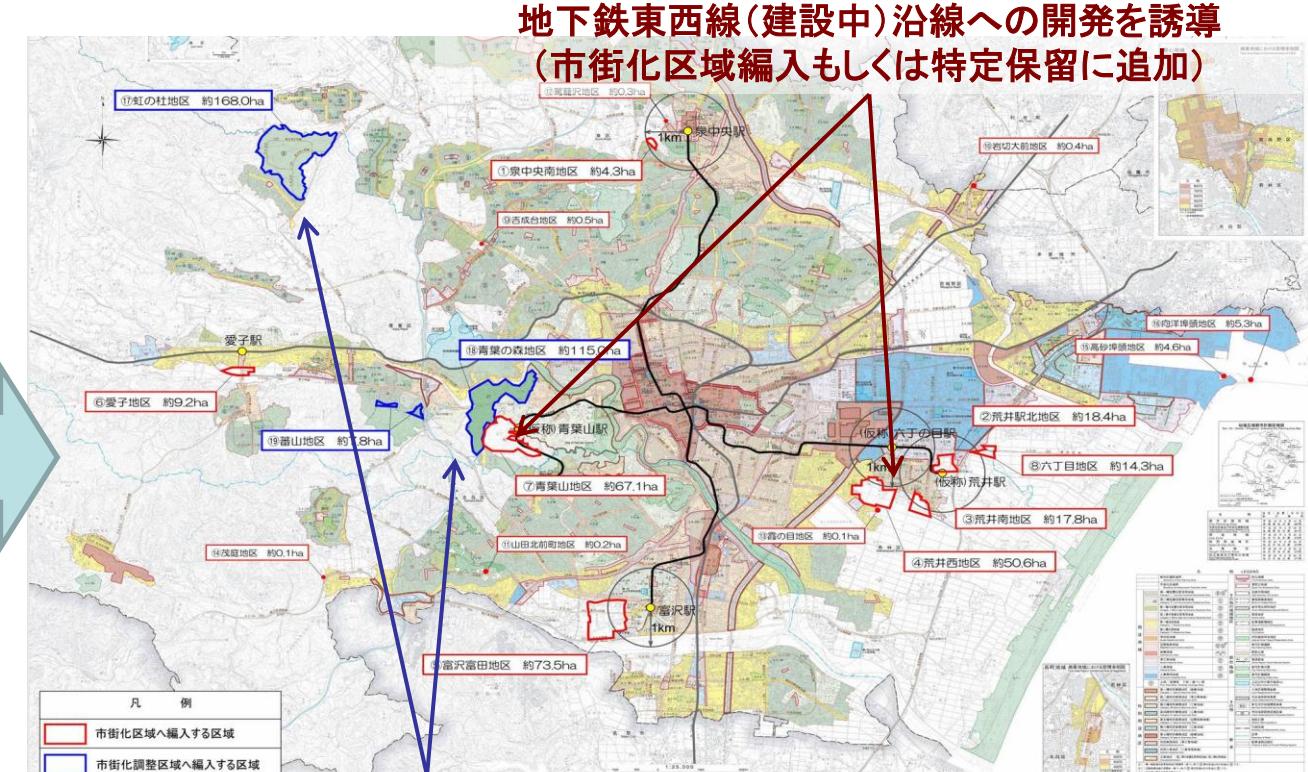
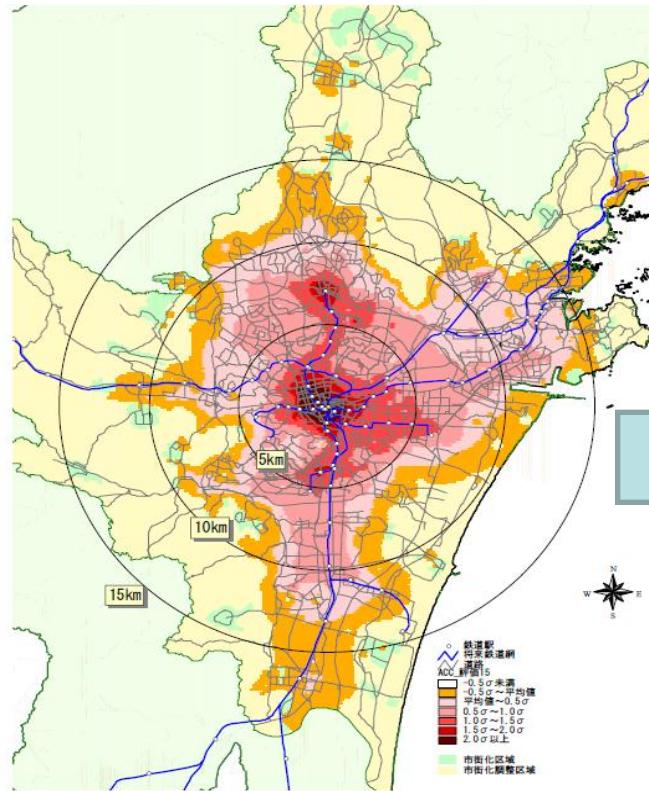
・富山市では、市街地の拡散を放置すると、今後20年間で郊外部の人口は18,900人増（総人口22,100人減）となり、市街地の拡散に伴い、新たに511haの新規開発、約177億円の追加的費用が発生するとしている。

注)追加的費用とは、市街地の拡散に伴い新たに発生する都市施設の維持・更新費用。維持費用には、注1)の費用のほか、ごみ収集に要する費用も含む。更新費用は、道路、街区公園、下水道管渠の施設更新。

出典:富山市資料

アクセシビリティ指標を活用した市街地の評価の事例（仙塩広域都市計画区域）

- 将来交通ネットワークを加味し、パーソントリップ調査データによりアクセシビリティ(※)指標を算出。
- その評価結果をもとに区域区分を見直すべきエリアを抽出し、都市計画の変更に反映。



出典:宮城県作成資料

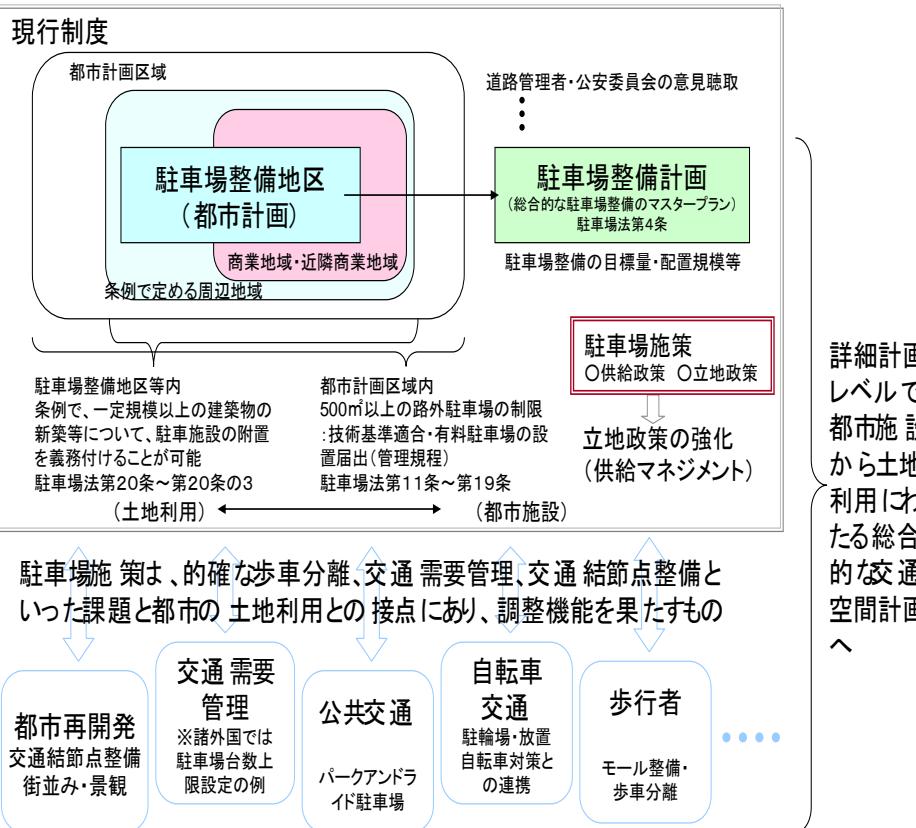
「人口減少・高齢社会を迎えるにあたっては、効率的で持続可能な、過度に自動車交通に頼らないコンパクトなまちづくりが求められる。このことから、新たな市街地形成に合わせて都市交通を整備するという従来の考え方を転換し、既存の都市交通を前提とした土地利用計画を考えることを基本原則とし、公共交通軸周辺に居住・業務・商業機能が集約した市街地の形成を目指すこととする。」

(宮城県都市計画審議会資料より抜粋)

※アクセシビリティとは：一般的には、「到達しやすさ」を表す指標であり、ITの利用可能性や高齢者・障がい者の利用しやすさを表現するもの。ここでは、「出発地から見た目的地の魅力度」と「目的地への近接性」で示される交通のしやすさを表している。

駐車場施策を基軸とした調整機能の強化

●駐車場施策を基軸とした調整機能のイメージ



《新しい時代の都市計画のあり方はいかにあるべきか(第二次答申)》抄 平成19年7月 社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会

第1部 都市交通・市街地整備関係

第5章都市交通施策のあり方

2. 展開すべき主要な施策

(5)つなぎの施設(交通結節点、駐車場)の整備
③駐車場の戦略的な配置・整備

駐車場については、共同化・集約化等による適切な配置と整備を促進する施策が重要である。具体的には、公共交通のサービス水準を向上させる施策と連動したP&R駐車場整備、歩行者優先地区のフリンジへの共同化・集約化等商業機能・街並みの連続性や快適な歩行者空間を形成する施策と整合のとれた駐車場整備など戦略的なつなぎの施設の配置・整備を促進すべきである。なお、自動二輪車駐車場については、絶対的に量が不足しており、立地条件に応じた工夫を行いつつ整備を促進することが必要である。また、案内システムの充実など既存駐車場の有効活用を図るべきである。

第1部 都市交通・市街地整備関係

第7章 今後取り組むべき課題

2. 都市交通施策に関する課題

(3)駐車場の戦略的整備方策
駐車場について、歩行者優先地区のフリンジへの共同化・集約化、公共交通優先施策と連動したP&R駐車場の整備など、土地利用や交通管理とも連動した取組が必要である。このような総合的な交通施策の一環として、駐車場の戦略的な配置が可能となるよう、例えば、附置義務駐車施設について、建築物内に限定せず地区内での共同の施設整備、既存建築物が参加する仕組み、施設整備に代えた納付金制度の確立等の制度的対応を検討すべきである。

(4) 中心市街地等での歩行者空間の確保方策

中心市街地等では既存の道路空間が限られているが、道路と建築敷地の中間領域を半公共的な歩行者空間とすることは、賑わい形成の観点からも有効である。

また、歩行者と公共交通が共存するトランジットモール化は、モール内の短距離移動支援や自家用車を使わない多様な人の来街が可能となることに加え、フリンジパーキング等の施策を併せて展開することにより活性化に寄与すると考えられることから、関係者との合意形成や連携を図りつつ、こうした重複的な空間利用により賑わいのある歩行者空間が実現する仕組みを検討すべきである。

さらに、事業の計画・実施の際に、歩行空間、緑、景観等を要素とする快適な歩行環境が、適切なものであるかどうかについて、継続的に確認し、実現していく仕組みを設けるべきである。