

## B 計画内容の実現に資する制度等の一覧

ここでは、本編で示した4つの計画モデルについて、それらを実現する既存の制度手法を整理するとともに、密集住宅市街地整備促進事業（以下、「密集事業」）の事業地区を対象として実施したアンケート調査から読みとれる一般的な傾向や、参考となる特徴的な取り組み事例について紹介する。

### 第1章 地区防災軸の整備について

#### 1.1 道路を整備する手法

##### 1.1.1 手法の分類

###### ア・方法

現道拡幅方式：すでにある道路の両側もしくは片側を拡幅する

新規整備方式：道路がない部分に新規に道路をつくる

###### イ・整備時期

個別建替時方式：沿線家屋の建替えに先立って建築主との事前協議を行い、道路に予定する部分からの建築物の後退を求め、後退した部分を道路状に築造する

路線限定整備方式：道路管理者となる者が、道路法第18条の区域決定告示した路線について、用地買収や築造工事を実施する

###### ウ・制度

新たな建築物が道路となるべき部分に立地しないことを求め、かつ、道路となる部分を道路として整備することが必要であり、

個別建替時方式では、整備計画への位置付け、もしくは地区施設の都市計画決定（さらには予定道路の指定）をし、当該用地を公社などが取得する。追って首長に売却し、道路事業とする場合もある

路線限定整備方式は、道路事業（都市計画道路の都市計画決定及び事業もこれに相当）

##### 1.1.2 密集事業地区の傾向

###### (1) 計画策定手法

平成12年度に実施した密集事業を実施中の全国158地区を対象とするアンケート調査によると、幅員4mを超える道路の計画位置については、「消防活動困難区域を解消できる位置に計画する」という回答がもっとも多く、全地区の約54%、東京圏では約70%もの地区がそう答えている。次に多いのが、「すでにある程度の幅員がある道路を位置づける」という実現可能性を重視したもので全体の約44%、次いで、「道路の段階構成の配置モデルに基づく」というものと、「住民合意が得られた・得られそうなような場所」というのがほぼ同数で、全体の約1/4であった。（なお、ここでいう東京圏とは、東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県、名古屋圏とは、愛知県、大阪圏とは、大阪府、兵庫県、京都府、奈良県、和歌山県のことを指しており、回答は複数回答方式である。）

###### (2) 整備手法

次に、幅員4mを超える道路の整備手法についてみたのが、表1.1.2である。整備手法は、個別建替時方式と路線限定方式の違いに加え、道路の中心線から両側に等距離ずつ拡幅するか、片側のみを拡幅するかの違いを加味している。

整備手法として最も多いのは「個別建替時・等距離拡幅方式」で全体の約36%であり、特に東京圏は多く57%の地区で採用している。次に多いのが現道が無い所での「新規整備方式」で、全体の26%を占め、特に三大都市圏以外の地域では、6割弱もの地区が採用している。大阪圏では、「路線限定整備・片側拡幅方式」が最も多い。なお、「その他」としているものには、区画整理による整備が多い。

表 1.1.1 幅員 4 m 超道路の計画策定手法

	1. 東京圏	2. 名古屋圏	3. 大阪圏	4. その他	全体
ア. 消防活動困難区域の解消	48 (69.6)	3 (60.0)	15 (32.6)	17 (50.0)	83 (53.9)
イ. 段階構成の配置モデル	30 (43.5)	0 (0.0)	6 (13.0)	5 (14.7)	41 (26.6)
ウ. その他の基準	12 (17.4)	0 (0.0)	5 (10.9)	4 (11.8)	21 (13.6)
エ. すでに幅員のある道路	34 (49.3)	4 (80.0)	21 (45.7)	9 (26.5)	68 (44.2)
オ. 利用可能な用地上	2 (2.9)	2 (40.0)	4 (8.7)	3 (8.8)	11 (7.1)
カ. 建替困難な場所	5 (7.2)	3 (60.0)	10 (21.7)	9 (26.5)	27 (17.5)
キ. 住民合意が得られた場所	14 (20.3)	3 (60.0)	14 (30.4)	8 (23.5)	39 (25.3)
ク. その他	9 (13.0)	1 (20.0)	4 (8.7)	14 (41.2)	28 (18.2)
ケ. 計画していない	1 (1.4)	0 (0.0)	8 (17.4)	0 (0.0)	9 (5.8)
回答地区数	69	5	46	34	154

表 1.1.2 幅員 4 m 超道路の整備手法

	1. 東京圏	2. 名古屋圏	3. 大阪圏	4. その他	全体
ア. 個別建替時・等距離拡幅方式	39 (57.4)	2 (40.0)	12 (25.5)	2 (5.9)	55 (35.7)
イ. 個別建替時・片側拡幅方式	9 (13.2)	3 (60.0)	3 (6.4)	2 (5.9)	17 (11.0)
ウ. 路線限定整備・等距離拡幅方式	11 (16.2)	1 (20.0)	8 (17.0)	7 (20.6)	27 (17.5)
エ. 路線限定整備・片側拡幅方式	10 (14.7)	2 (40.0)	14 (29.8)	8 (23.5)	34 (22.1)
オ. 新規整備方式	8 (11.8)	2 (40.0)	10 (21.3)	20 (58.8)	40 (26.0)
カ. その他	9 (13.2)	3 (60.0)	12 (25.5)	12 (35.3)	36 (23.4)
キ. 未決定	17 (25.0)	0 (0.0)	5 (10.6)	2 (5.9)	24 (15.6)
回答地区数	68	5	47	34	154

(3) 整備実績

(a) 都市圏別の状況

表 1.1.3 と図 1.1.1 は、都市圏別に、幅員 4 m を超える道路の用地取得の実績をみたものである。地区面積や事業期間による影響をなくするため、「用地取得速度」(ヘクタール当たりの年間平均用地取得面積)も求めて比較した。「進んでいる地区の割合」とは、アンケートの中で「整備は比較的順調に進んでいる」と回答した地区の割合で、事業主体の主観的な評価を示している。取得面積には、再開発や地区改良などによる取得が若干含まれている。

用地取得 0 の地区が全体の過半を占めており、道路整備はなかなか進まないというのが実態であるが、中でも三大都市圏以外の地域の実績が極めて高いことがわかる。三大都市圏以外の地域は、大都市圏と比べて、密集の度合いがそれほど高くないこと、地値も比較的安いことなどが要因であろうか。

図 1.1.1 で事業経過年数と用地取得実績の関係をみると、経過年数 4、5 年あたりの後発組が大きな実績を上げているが、その多くは三大都市圏以外や大阪圏である。それを過ぎると、時間をかけている割には実績が上がらない地区が増えるが、年数が 15 年を過ぎるような初期からの地区では、長い間取り組んでいることによるそれなりの実績が見られる。

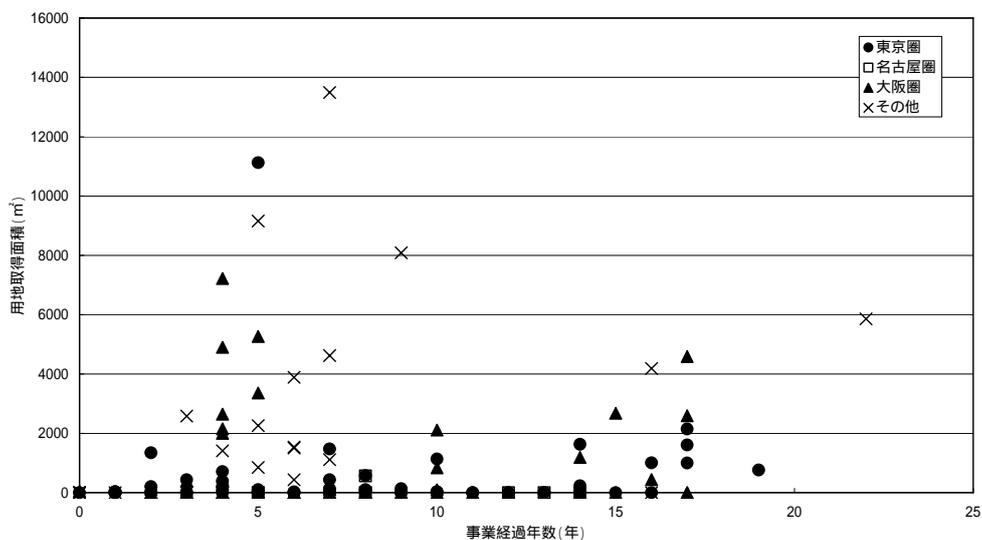


図 1.1.1 幅員 4 m 超道路の用地取得実績

表 1.1.3 幅員 4 m 超道路の用地取得実績

	地区数 (地区)	平均用地 取得面積 (㎡)	用地取得速度 (㎡/ha/年)				平均 速度	進んでい る地区の 割合(%)
			地区数 (地区)					
			0	~ 10	10 ~ 20	20 ~		
1. 東京圏	70	387.9	37	27	3	3	7.87	12.9
2. 名古屋圏	6	94.3	5	0	1	0	2.57	16.7
3. 大阪圏	47	921.4	26	12	0	9	8.17	21.3
4. その他の地域	35	1742.0	20	2	1	12	42.09	28.6
全体	158	835.4	88	41	5	24	15.34	19.0

(b) 計画策定手法別の状況

表 1.1.4 は、計画策定手法と整備実績の関係をみたものである。「建替困難な場所に計画する」という積極的な手法は、用地取得速度の速さとなって現れている。平均取得面積が最も大きいのは「利用可能な用地上に計画する」というもので、主観的な評価でもこれが最も進んでいると評価されている。計画手法で最も多かった「消防活動困難区域の解消」は、思うようには進んでいないようである。

表 1.1.4 幅員 4 m 超道路の計画策定手法と用地取得実績の関係

	地区数 (地区)	平均用地 取得面積 (㎡)	用地取得速度 (㎡/ha/年)				平均 速度	進んでい る地区の 割合(%)
			地区数 (地区)					
			0	~ 10	10 ~ 20	20 ~		
ア. 消防活動困難区域の解消	83	560.0	43	29	3	8	9.25	19.3
イ. 段階構成の配置モデル	41	687.0	23	12	0	6	10.77	19.5
ウ. その他の基準	21	298.5	15	6	0	0	0.30	4.8
エ. すでに幅員のある道路	68	655.7	36	21	3	8	7.15	25.0
オ. 利用可能な用地上	11	1812.8	3	4	1	3	24.77	54.5
カ. 建替困難な場所	27	1110.0	13	2	2	10	28.03	22.2
キ. 住民合意が得られた場所	39	1368.6	17	11	2	9	15.70	25.6
ク. その他	28	1171.8	18	5	1	4	19.96	25.0
ケ. 計画していない	9	14.8	8	1	0	0	0.02	0.0
全体	154	784.9	85	41	5	23	13.30	19.5

(c) 整備手法別の状況

表 1.1.5 で整備手法による実績の違いをみると、「個別建替時・等距離拡幅方式」、「個別建替時・片側拡幅方式」、「路線限定整備・等距離拡幅方式」、「路線限定整備・片側拡幅方式」、「新規整備方式」というように、整備手法が積極的になるに従って用地取得速度も上がる様子がうかがえる。

東京などの高密度な大都市圏では、拡幅の困難さによる合意形成の困難さなどから、「個別建替時・等距離拡幅方式」を用いることが多いが、それはすなわち整備に時間がかかるということを意味している。なお、後でみるように、大都市圏においても早期の整備に成功している事例がある。

表 1.1.5 幅員 4 m 超道路の整備手法と用地取得実績の関係

	地区数 (地区)	平均用地 取得面積 (㎡)	用地取得速度 (㎡/ha/年)				平均 速度	進んでい る地区の 割合(%)
			地区数 (地区)					
			0	~ 10	10 ~ 20	20 ~		
ア. 個別建替時・等距離拡幅	55	337.7	25	26	4	0	1.61	12.7
イ. 個別建替時・片側拡幅	17	530.3	9	6	1	1	7.22	5.9
ウ. 路線限定整備・等距離拡幅	27	1550.0	12	6	2	7	15.75	25.9
エ. 路線限定整備・片側拡幅	34	1625.5	14	11	2	7	23.46	44.1
オ. 新規整備	40	1715.0	16	7	3	14	39.46	35.0
カ. その他	36	457.2	28	6	0	2	7.87	22.2
キ. 未決定	24	178.6	21	2	0	1	2.79	0.0
全体	154	784.9	85	41	5	23	13.30	19.5

(d) 計画担保手法別の状況

道路の計画線の担保手法についても簡単にながめる。表 1.1.6 をみると、最も多いのは整備計

画等の位置付けに基づく「任意の指導」によるもので、全地区の約半数がこの方法を用いている。次に多いのは区画整理などの「その他の手法」で、全体の約1/4である。

用地取得速度との関係を見ると、地区計画の「地区施設」、「壁面の位置の制限」という強い担保手法を用いたものが、平均的には進みが速いことがわかる。ただし、地方圏などで「任意の指導」により強力に整備を進めている地区では、地区施設以上の非常に高い実績を上げている。

表 1.1.6 幅員 4 m 超道路の計画担保手法と用地取得実績の関係

	地区数 (地区)	平均用地 取得面積 (㎡)	用地取得速度 (㎡/ha/年)				平均 速度	進んで いる地区の 割合 (%)
			地区数 (地区)					
			0	~ 10	10 ~ 20	20 ~		
ア. 任意の指導	78	998.5	33	28	4	13	12.70	25.6
イ. 壁面の位置の制限	10	1464.5	0	9	0	1	17.96	30.0
ウ. 地区施設	16	1375.6	2	8	1	5	40.45	25.0
エ. その他	40	487.8	27	9	0	4	9.01	17.5
オ. 未決定	39	469.3	32	4	0	3	7.73	5.1
全体	154	784.9	85	41	5	23	13.30	19.5

#### (4) 整備が進まない理由

最後にアンケート結果から、幅員 4 m を超える道路の整備が進まない理由を整理する。進まない理由として挙げられたもののうち最も多かったのは、「住民の合意が得られないこと」で、全体の半数強の 78 地区がそう答え、次いで「財源不足」が 51 地区、「マンパワー不足」が 34 地区、「その他」が 30 地区、「庁内の合意が得られない」が 28 地区であった。東京圏では「財源不足」を理由にする地区が多く、地価の高さを反映している。

一方、「整備は比較的順調に進んでいる」という地区も 30 地区あり、特に三大都市圏以外の地域でそう答える割合が多い。

住民の合意が得られない具体的な理由としては、沿道の敷地の狭さ、将来の通過交通量の増加、駐車・駐輪の増加といった回答が多かった。

表 1.1.7 幅員 4 m 超道路の整備が進まない理由

	1. 東京圏	2. 名古屋圏	3. 大阪圏	4. その他	全体
ア. 庁内の合意が得られない	23 (34.3)	0 (0.0)	5 (10.6)	0 (0.0)	28 (19.2)
イ. 財源不足	37 (55.2)	1 (20.0)	10 (21.3)	3 (11.1)	51 (34.9)
ウ. マンパワー不足	23 (34.3)	2 (40.0)	7 (14.9)	2 (7.4)	34 (23.3)
エ. 住民の合意が得られない	44 (65.7)	3 (60.0)	23 (48.9)	7 (25.9)	77 (52.7)
オ. その他	9 (13.4)	1 (20.0)	11 (23.4)	9 (33.3)	30 (20.5)
カ. 整備は比較的順調に進んでいる	9 (13.4)	1 (20.0)	10 (21.3)	10 (37.0)	30 (20.5)
回答地区数	67	5	47	27	146

表 1.1.8 幅員 4 m 超道路の整備について住民の合意が得られない理由

理由	件数	理由	件数
敷地が狭い。建物が建たなくなる	15	建替えの意志がない	1
土地が減る。狭小宅地になる	9	高齢化	1
通過交通の増加	8	計画が認知されていない	1
拡幅地の駐車・駐輪の増加	4	計画時の住民との対話不足	1
補償面の差異	4	半数の同意しか得られなかった	1
拡幅の必要なし	4	権利関係の整理が困難	1
総論賛成、各論反対	3	道路中心線を決定できない	1
補償についての合意が得られない	3	代替地	1
事業への不満・反対	3	線形	1
過去に拡幅・整備を行った	2	行政不信	1
現在の生活形態に不満がない	2	防災に対する意識の低下	1
住民のニーズに対応しきれない	2	商店街で道路を拡幅した時の影響の懸念	1
税控除の差異	2	2項道路部分の用地買収を行わないため	1
仮換地指定の不満	2	合併施行の区画整理への反対	1
修復型まちづくりの限界	1	協議会で検討中	1

### 1.1.3 参考になる特徴的な事例

表は、整備の進捗度が高いなど、整備手法を検討する際に参考となる特徴的な事例である。以下では、地区名で()の数字を付けた事例について、簡単に紹介する。

事例の特徴	地区名
きめ細かな合意形成のもとに、道路事業を使って整備し、整備の進捗度が高い事例	・練馬区江古田北部地区・北町地区：(1) など
代替住宅、代替地を用意することで整備の進捗度が高い事例	・北区神谷1丁目地区：(2) ・練馬区練馬地区 など
現道がない場所に新設道路を位置付けたり、両側拡幅にこだわらないなど、柔軟な対応により効率的に整備している事例	・練馬区練馬地区 ・浦安市猫実5丁目地区 ・豊島区東池袋4・5丁目地区 ・中野区南台1・2丁目地区 ・北区神谷1丁目地区 など
敷地の再編成や建物の共同化と併せて、道路整備を進めている事例	・寝屋川市東大利地区：(3) ・門真市朝日地区 ・上尾市仲町愛宕地区 ・長崎市斜面市街地：(4) など

#### (1)練馬区江古田北部地区等

##### (a)概要

練馬区では、練馬地区(20.0ha)、江古田北部地区(43.68ha)、北町地区(31.1ha)の3地区で密集事業を実施中である。昭和56年から環境改善事業を開始した練馬地区は、大都市圏の密集市街地の中では道路、公園等の整備の進捗率が高いことが特徴的であるが、他の江古田北部地区、北町地区においても、道路整備をはじめ積極的な取り組みがなされており、成果が上がっている。

江古田北部地区と北町地区の特徴は、住民意向の把握や啓発活動、合意形成を入念に行っていることである。まず、密集事業の「整備計画推進事業」を活用し、地区を限定しながら、アンケート調査と称して全戸に対する戸別訪問を行う。この戸別調査により、各戸の事情、要望などを把握するとともに、行政職員の顔を覚えてもらい、事業について理解を深めてもらうという。ほかに、ワークショップや建替え相談会などを繰り返し行ってきたことが、事業の推進において次第に効果を見せつつあると行政の担当者は評価している。

##### (b)主要生活道路の整備

アンケート調査でみたように、大都市圏においては、幅員6mクラスの道路を整備する場合、個々の建物の建替えに併せて拡幅するという方法をとることが多いが、練馬区では道路事業により、整備路線を定めて積極的に用地取得・整備に取り組んでいる。

基本的に道路の中心線から両側に等距離拡幅であるが、地形の状況や一方に鉄道があるなどやむをえない場合には片側拡幅も取り入れる。中心線から2mを超える部分のみ買収し、買い取り価格については、公示価格等を基準に、最終的には練馬区財産価格審議会の評定を受けて決定する。道路事業であるため、譲渡取得に対する課税については5000万円の特別控除を受けている。

##### (c)江古田北部地区

江古田北部地区は平成4年度から密集事業を開始した。図や写真に示すとおり、道路の用地取得・整備やコミュニティ住宅の建設が進んでいる。

コミュニティ住宅(区立小竹住宅)の建設は、用地交渉や建替え相談に臨む際、従前居住者に対して移転先の候補として示すことができ、事業の推進に有効であったと評価されている。また、コミュ

ニティ住宅だけでなく、代替地も1ヶ所、地区内の売却希望の土地を買い取って用意した。

住民の活動については、地区全体の協議会と併行して、7ヶ所でまちづくりの検討を進めている(共同化5ヶ所、公園1ヶ所、商店街1ヶ所)。商店街(音大通り)の懇談会では、街並み誘導型地区計画、連担建築物設計制度など、各種の制度が適用可能かどうかの検討もしている。

密集事業による建替促進については、補助の対象が賃貸住宅で、しかも世帯向け住宅の設置を義務づけているため、本地区で一般的な比較的小規模な敷地(100~150㎡前後)ではなかなか適用が難しく、実績が上がっていない。また、本地区の周辺には3つの大学があり、単身向けの住戸を希望する事業者が多いことも、要件に合わない理由のようである。

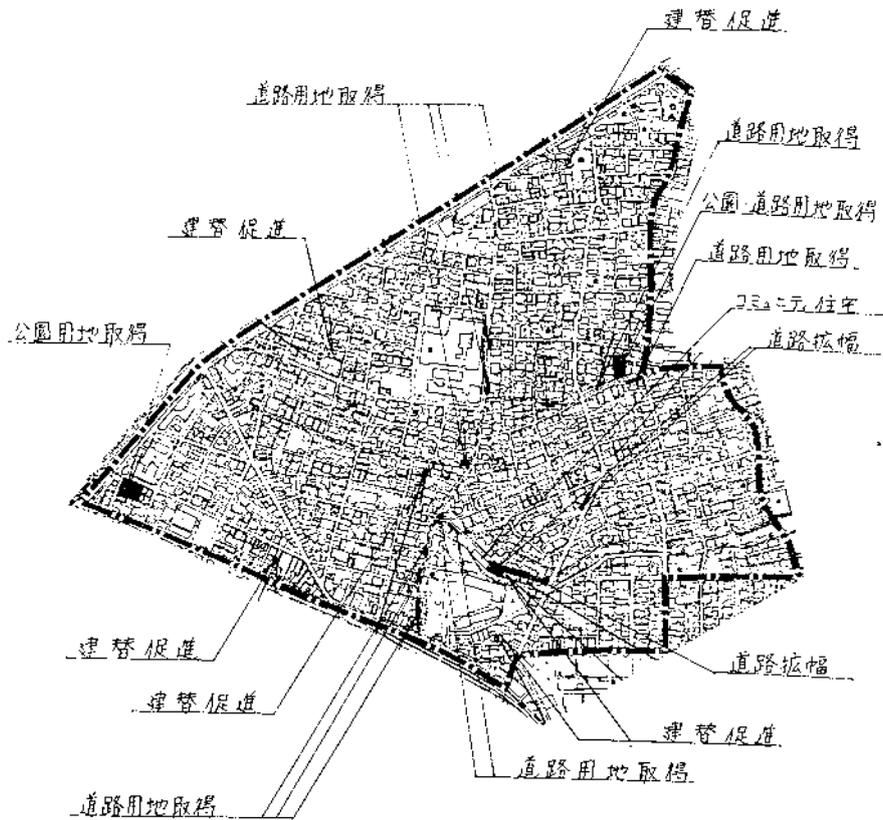


図 1.1.2 江古田北部地区の整備実績(平成11年度末現在)



写真 1.1.1 完成した主要生活道路3号線  
(手前右側が小竹住宅)



写真 1.1.2 道路の拡幅が進む



### (3) 寝屋川市東大和地区

はじめに地区全体の整備計画の中で、新規の通り抜けを含む道路と公園の基盤の計画と、建物整備のゾーン分けを定め、その後は、ゾーン毎に共同建替えを実現させながら、徐々に基盤を整備している。

共同建替えでは、敷地境界上の二重壁方式を用いており、二重壁にするにあたって、敷地を整形化するために等積交換したり、敷地面積の拡大のため隣地を取得したりしている。

(省略)

図 1.1.5 寝屋川市東大和地区の整備計画

#### ● 民間建替ゾーン

##### ○ 第1次ゾーン

- ① 3名の共同建替でスーパー特賃適用(スーパー特賃はp82,83 参照)
- ② 共同化の形態は、敷地境界上の二重壁方式
- ③ 隣地の取得による敷地面積の拡大
- ④ 敷地境界は、建て替え後の建築形態を良好なものにするため等積交換により境界変更

建替区分	3名の共同建替		
融 資	大阪府特定賃貸住宅建設資金融資あっせん制度密集地区共同建替分(通称、スーパー特賃)		
敷地面積	1,072㎡	建ぺい率	54.7%
		容積率	155.8%
住宅戸数	26戸		
従前戸数	6棟 89戸		

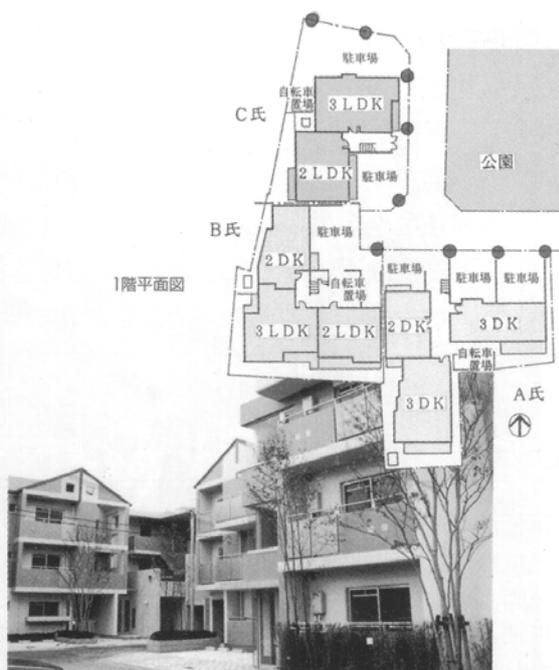


図 1.1.6 寝屋川市東大和地区第1次ゾーンの二重壁を使った共同建替え  
(出典：『密集住宅市街地のまちづくりガイドブック』)

#### (4)長崎市の斜面市街地の整備

##### (a)斜面市街地の問題

長崎市の斜面市街地は、段々畑を這い上がるように形成されたため、道路の多くは狭隘な階段や急坂で構成されており、日常生活が不便だけでなく、消防車や救急車等の緊急車輛や宅配サービス車輛の進入が不可能になっている。このような状況の中で、若年層の流出により人口減少と高齢化が進行し、老朽住宅の割合が増え、地域の活力が低下するといった悪循環に陥っている。

##### (b)斜面市街地再生事業の取り組み

長崎市ではこうした斜面市街地の特性を踏まえて、「住み続けられるまちづくり」「災害に強いまちづくり」「活力あるまちづくり」の3点をまちづくりの目標として掲げ、「共同建て替えを中心とする住まいの再建と生活道路の一体的整備」を基本的な方向性とする斜面市街地再生事業を開始した。

斜面市街地再生事業は、再生の必要性が高い地区やまちづくり気運が高まっている地区において、「まちづくりの勉強会」を行うことからスタートし、併せて、自治会等の組織とまちづくりへの認識について意見交換を行い、必要に応じて次の段階に進む。その後、「まちづくり協議会」を設立し、地元住民と協働で、まちづくり構想や整備計画の立案を進めながら、基礎的な調査やアンケート調査を実施する。「まちづくり協議会」は、地元住民が事業の進捗状況を把握する場としても活用される。

住民は、一般的に地区内での永住意向が強く、特に高齢者の場合はその傾向が強いが、一方で、緊急時や災害時に対して不安を抱いている住民が多く、基盤整備の必要性については概ね合意が得られる状況にある。また、戸建て住宅指向は強いものの、中には道路やオープンスペースの確保のため、共同住宅での生活を希望する住民も見られる。

事業の着手に当たっては、接道不良住宅や高齢化といった状況から、生活再建が可能かどうかの判断が重要なポイントとなるため、住民の意向を踏まえて住宅と道路整備のイメージを構築し、同時に権利関係や事業費などの概算を算定することによって、各住民が参加の是非を主体的に判断できるようにするための材料を提供している。また、検討の開始にあたり「検討を解する確認書」に署名・押印を求めて、後のトラブルに備えるとともに、事業着手の際にも、参加者全員が「事業に参加する合意書」に署名し、従前の資産を確認した後、事業計画の立案を開始する。

##### (c)稲佐・朝日地区

本地区では、密集事業の整備計画を策定した後、共同建て替えと道路整備を一体的に検討すべき曙町中道地区（約5000㎡）を「建て替え検討区域」として選定し、各世帯の戸別訪問を開始した。

戸別訪問によって得られた意向や権利関係及び地区の状況を踏まえ、模型の作成を繰り返しながら、住民の全員合意に努めた結果、現在の土地利用計画は次のとおりとなっている。

- ・道路の整備（拡幅及び新設）と共同化事業による一体的な整備を事業の基本的な枠組みとし、広場やオープンスペースの確保を進める。
- ・生活道路として幅員6mの道路を新たに築造する。その位置は、地区の北側の既存道路を拡幅し、さらに南側への新たなルートを確保する。
- ・戸別訪問により、共同建て替えや戸建て再建等に分類し、各自の意向に沿った住宅再建のプランニングとする。
- ・権利関係の調整等を円滑に進めるため、敷地整序型土地区画整理事業を合併させる。

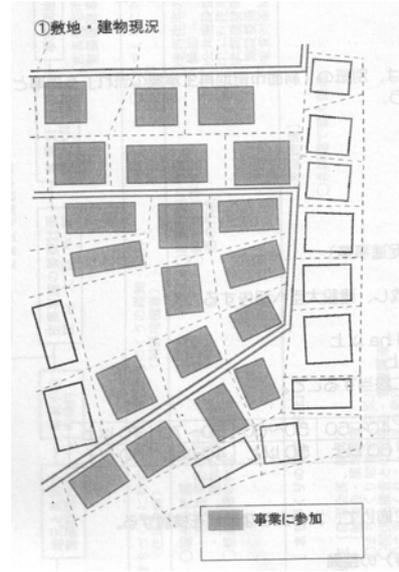
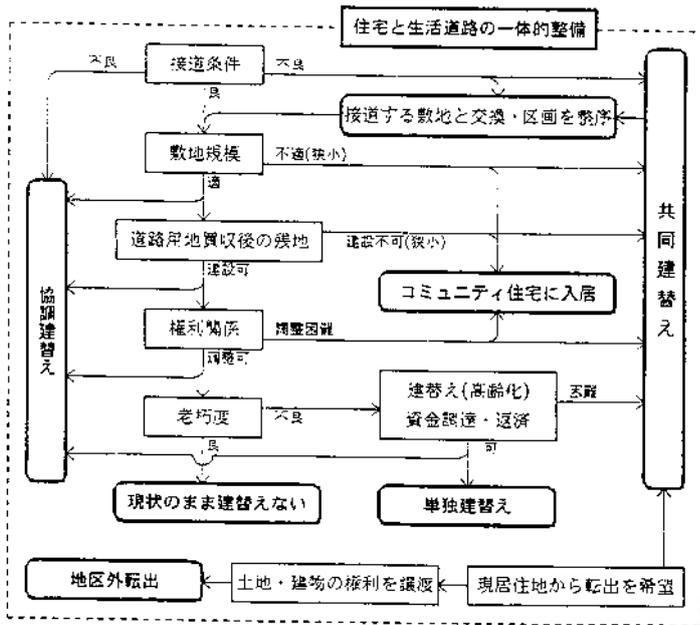


図 1.1.7 斜面住環境整備方策の選択

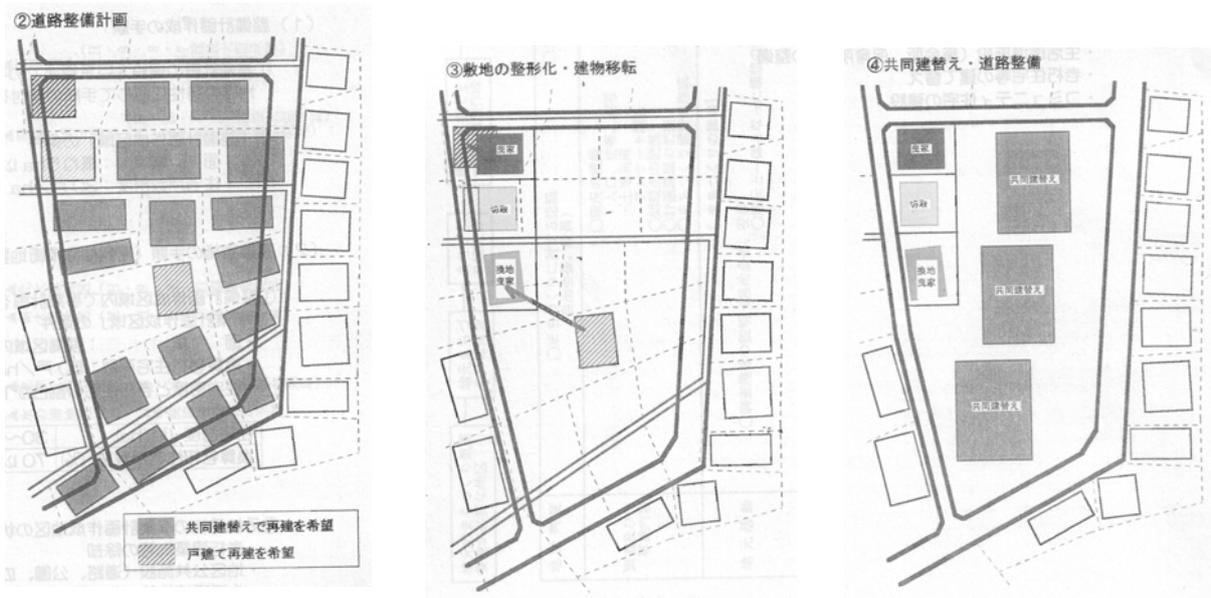


図 1.1.8 共同建替えを中心とする住まいの再建と生活道路の一体的整備 ( ~ )

1.2 沿道を不燃化・難燃化する手法

1.2.1 手法の分類

規制誘導	
防火地域制	
防災街区整備地区計画の特定地区防災施設	など
不燃化助成	
密集住宅市街地整備促進事業	
都市防災不燃化促進事業	
自治体独自の制度	など

## 1.2.2 密集事業地区の傾向

### (1) 整備実績

#### (a) 全国的な状況

ここでは、沿道の不燃化・難燃化に限定したものではないが、密集事業地区のアンケートから、建替促進制度による不燃化の取り組みの一般的な傾向をみることにする。

表1.2.1により都市圏別の状況をみると、東京圏の実績が非常に大きく、名古屋圏および三大都市圏以外の地域では実績がない。後者で実績がないのは、事業の出発点が住環境整備モデル事業やコミュニティ住環境整備事業で、そもそも建替促進の制度が無かったことにもよる。

なお「進んでいる地区の割合」とは、アンケートの中で「制度を使った建替が比較的進んでいる」と回答した地区の割合で、事業主体の主観的な評価を示している。

表 1.2.1 建替促進の実績

	地区数 (地区)	平均建替 促進実績 (棟)	建替促進速度 (棟/10ha/年)				平均 速度	進んでい る地区の 割合(%)
			0	~0.1	0.1~0.2	0.2~		
1. 東京圏	70	7.2	25	6	14	25	0.27	28.6
2. 名古屋圏	6	0.0	6	0	0	0	0.00	0.0
3. 大阪圏	47	2.9	22	18	4	3	0.06	12.8
4. その他の圏域	35	0.0	35	0	0	0	0.00	8.6
全体	158	4.0	88	24	18	28	0.14	18.4

図1.2.1をみると、おおよそ事業年数の経過に伴って実績が上がっていく様子がうかがえるが、図1.2.2の建替促進速度(10ha当たりの年間平均建替促進実績(棟数))をみると大きくばらついており、地区の立地条件や事業の支援手法などとの関連性が予想される。

#### (b) 建替促進事業が進んでいる地区の特徴

全国で建替促進速度が上位の10地区を抽出し、その特徴を読みとると、以下のような共通項が浮かび上がる。

##### 東京圏の交通立地条件のよい地区

建替促進事業の要件にあった建築物の需要、すなわち世帯向け賃貸住宅需要がある地区といえる。駅からやや離れた戸建て住宅主体の密集市街地や、駅至近であっても学生が多い地区では、建替え需要はあっても建替促進事業は活用されていない。

なお、建替促進事業の活用は東京圏に偏っているが、大阪圏の地区(池田・大利地区、豊中市庄内地区、寝屋川市萱島東地区など)では、まとまった範囲において建替促進事業等による共同化を推進する姿勢がうかがわれ、東京圏のように、どこで発生するかわからない個別建替えへの建替促進事業の活用は、積極的には想定されていないようにも見える。

##### 事業期間が長い地区

建替促進事業の進捗度が高い上位10地区の事業導入後の経過年数は、10年以上が5地区、5年以上が4地区、1年が1地区である。

13年：上目黒・祐天寺、荒川5・6丁目 / 7年：平和の森公園周辺

12年：目黒本町 / 6年：渋谷区本町

10年：仲宿、上板橋駅南口 / 1年：町屋2・3・4丁目

8年：世田谷・若林、南台4丁目

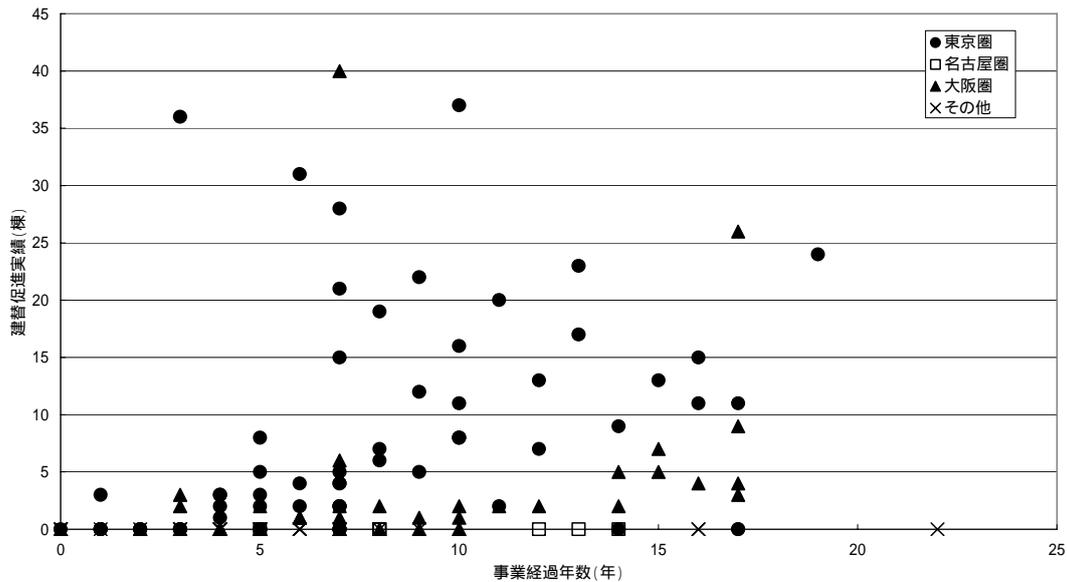


図 1.2.1 事業経過年数と建替促進実績

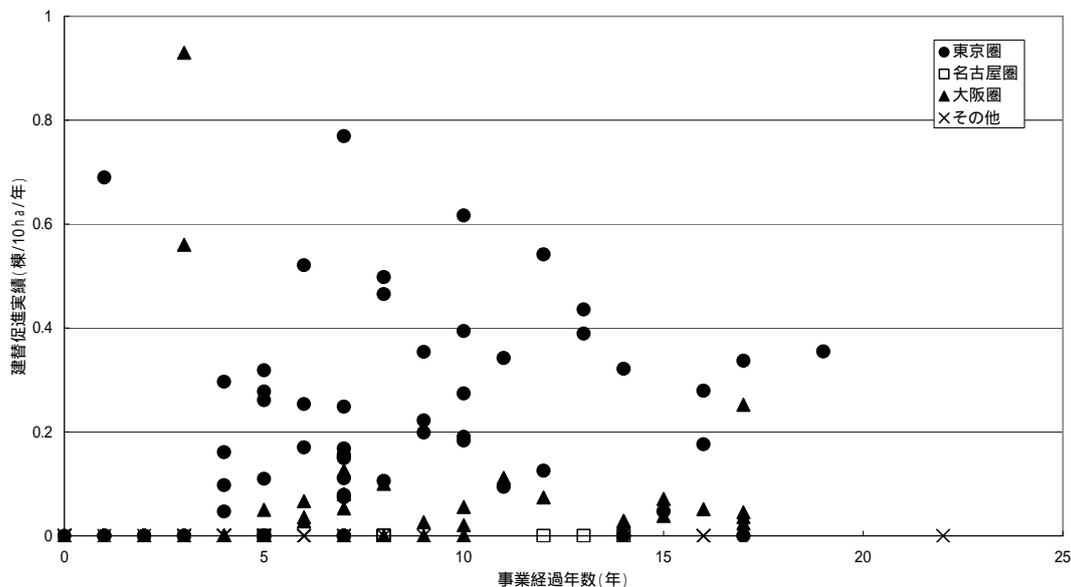


図 1.2.2 事業経過年数と建替促進速度

これだけではその背景を分析することは困難だが、あえて推論すれば、時間の経過とともに、行政の建替促進事業のPR場面が充実し、地権者へ制度が浸透しやすい、といったことが考えられる。

一方、経過年数が長くても、余り活用されていない地区は、又は の条件が整っていない地区である可能性は高いであろう。

前面道路条件が良好な敷地が中心

各地区の建替促進事業の実績分布図を見ると、建替促進事業が進捗している上位 10 地区のうち 4 地区は、建替促進事業の活用敷地に偏在が見られないが、残りの 6 地区は、偏りが見られた。

3.の世田谷・若林は、事業計画で消防活動困難区域を「重点整備区域」とし、重点的な整備をめざしているが、実際に活用されているのは同区域の外である。当地区における偏在は、前面道路幅員の違いも多少影響していそうだが、むしろ指定容積率の相違に起因していると考えられる(150%、300%)。また、5.は、1.~4.までの地区と比較して、地区全体の基盤条件が比較的良好な地区である。

表 1.2.2 建替促進事業の活用分布(上位 10 地区)

シア活 てが用 いる偏工 在り	1. 幹線道路沿道に偏っている	町屋 2・3・4 丁目, 荒川 5・6 丁目
	2. 基盤条件(前面道路)のよいエリアに偏っている	中野区平和の森公園周辺, 板橋区仲宿, 板橋区板橋駅南口
	3. 重点整備地区以外に偏っている	世田谷区世田谷・若林
られ活全 て用域 いさで	4. 前面道路幅員の広い敷地に限定されている	渋谷区本町
	5. 偏っていない	目黒区目黒本町, 中野区南台 4 丁目, 目黒区上目黒・祐天寺

このように、建替促進事業の活用を敷地レベル、街区レベルで見ると、実際に活用されているのは、整備を促進したい問題地区(例えば「重点整備街区」)ではなく、端的には幹線道路沿道のように、自立更新でも建替えていたであろう建築物が多いといえる。ヒアリングを行った板橋区ではこの矛盾を強く認識しており、何らかの運用改善を検討したいとのことであった。

(省略)

図 1.2.3 板橋区仲宿地区の建替促進実績(基盤条件の良い場所で制度が活用される)

(2) 建替促進を支援する試み

(a) 建替支援策

表1.2.3は、建替促進事業による助成以外に、どのような支援を行っているかを見たものである。支援を行っていないというのが6割弱で最も多く、行っている中では融資・利子補給が約37%で多い。その他では、家賃補助制度などの回答が見られた。

表 1.2.3 建替支援策

	1. 東京圏	2. 名古屋圏	3. 大阪圏	4. その他	全体
ア. 融資・利子補給	39 (59.1)	0 (0.0)	15 (34.9)	1 (3.1)	55 (37.4)
イ. 建替え後の借り上げ	6 (9.1)	0 (0.0)	3 (7.0)	0 (0.0)	9 (6.1)
ウ. その他	8 (12.1)	0 (0.0)	13 (30.2)	2 (6.3)	23 (15.6)
エ. 支援は行っていない	25 (37.9)	6 (100.0)	26 (60.5)	29 (90.6)	86 (58.5)
回答地区数	66	6	43	32	147

(b) 建替促進の活用策

表1.2.4をみると、建替促進活用のための取り組みとしては、まちづくりニュース等による事業のPRが最も多く、約半数の地区で行われ、次いで、建替意向調査の実施と何も行っていないが同数で約35%、コンサルタント派遣が約34%の地区で行われている。東京圏では、他の都市圏と比べて、全般的に多様な手法が活用されている。

表 1.2.4 建替促進の活用策

	1. 東京圏	2. 名古屋圏	3. 大阪圏	4. その他	全体
ア. ニュース等によるPR	53 (79.1)	5 (83.3)	9 (19.6)	7 (21.9)	74 (49.0)
イ. 建替意向調査の実施	29 (43.3)	4 (66.7)	15 (32.6)	5 (15.6)	53 (35.1)
ウ. 建替相談会の開催	37 (55.2)	0 (0.0)	3 (6.5)	1 (3.1)	41 (27.2)
エ. コンサルタント派遣	32 (47.8)	0 (0.0)	19 (41.3)	1 (3.1)	52 (34.4)
オ. その他の働きかけ	18 (26.9)	0 (0.0)	15 (32.6)	2 (6.3)	35 (23.2)
カ. その他	10 (14.9)	0 (0.0)	3 (6.5)	3 (9.4)	16 (10.6)
キ. 行っていない	10 (14.9)	1 (16.7)	20 (43.5)	22 (68.8)	53 (35.1)
回答地区数	67	6	46	32	151

(3) 制度が使われない理由

密集事業以外も含めた不燃化建替助成制度があまり使われない理由としては、賃貸住宅や規模等の補助要件が合わないこと、高齢者が多く資金面等で難しいこと、借地・借家人が多いこと、建替時期と補助交付の時期が合わないこと、などの回答が多かった。

表 1.2.5 不燃化助成制度が使われない理由

理由	件数	理由	件数
賃貸要件があるため	16	市の建替制度が確立されていない	2
高齢者が多く、資金的な面で難しい	15	再建される対象者がいない	2
敷地が狭小(要件に合わない、戸数を確保できない)	9	区画整理でまだ建替えの段階でない	2
建替スケジュールと補助スケジュールが合わない	9	権利関係が複雑	1
要件が合わない	7	権利調整が難しい	1
必要ないことなどから、取り組んでいない	7	合意形成中	1
要件が建て主の意向に合わない	6	斜線制限で思うような建替えができない	1
事業採算、建替後の経営が不安	6	傾斜地で隣地と高低差がある	1
借家人対応	5	建替えのための工事車両が進入できない	1
借地が多い	5	連棟が多く個々では建替困難	1
制度の周知不足	5	市中金利が低く、メリットになりにくい	1
建替資金が不足	4	特貸制度と都市居住再生融資のギャップ	2
手続きが手間な割に助成額が低い	4	権利調整費用しか出ない	1
社会経済状況	4	個人の建替えに支援しないため	1
自然更新による建替えが進んでいるため	4	コミ住事業として承認されたため、個別建替が対象外	1
自治体の予算確保が難しい	4	共同建替の意欲がない	1
事業を導入したばかり	4	道路の整備に集中している	1
建替え動機が低い	3	民間による分譲住宅の建替えが進んでいる	1
木造戸建て住宅指向が強い	3	事業期間が短い	1
接道制限で思うような建替えができない	2	最寄りの駅まで距離がある	1
戦前の長屋が多い	2	地区計画、防火地域などの制度を適用していない	1
ワンルームマンション等が多い	2	街路事業の遅れ	1
民間賃貸住宅の空室増	2	人員不足	1
計画検討段階で建主への説明ができない	2	コスト高	1

### 1.2.3 参考になる特徴的な事例

事例の特徴	地区名
防災街区整備地区計画の特定地区防災施設の指定事例	・中野区南台1・2丁目地区：(1)
道路沿線での不燃化建替えに対して、自治体独自の不燃化助成制度を持つ事例	・墨田区：(2) ・荒川区尾久地区 など
主要道路沿いに計画的に広場を整備している事例	・世田谷区北沢3・4丁目地区

#### (1)中野区南台1・2丁目地区

##### (a)まちづくりの経緯

中野区は、「南部地域防災まちづくり構想」に基づき昭和63年に基礎調査を始め、平成元年に「南台地区(1・2・4丁目)まちづくり計画案」を提案した。平成4年から関係する町会毎に勉強会が行われ、平成6年には住民との意見交換の場として「南台まちづくりの会」が発足し、検討が進められている。本地区は区内でも火災の発生件数が多く、地域の関心も高かったという。

事業としては、平成6年度から方南通りで街路事業が、平成7年度から都市防災不燃化促進事業と防災生活圈促進事業が始められ、平成10年には密集事業と東京都の木造住宅密集地域整備促進事業が、平成11年には東京都の緊急木造住宅密集地域防災対策事業が開始された。さらに平成12年には防災街区整備地区計画と建築条例が定められている。

##### (b)防災街区整備地区計画の概要

本地区の特性として、広域避難場所(広域防災活動拠点)があることと、接道不良住宅の存在がある。地区全体として防災拠点機能を高める必要性・緊急性や、重点的に主要生活道路の整備を進めること、接道不良住宅群の改善を図る事などを目的として、防災再開発促進地区を指定し、平成12年2月に防災街区整備地区計画を策定するとともに、平成12年3月に建築条例の制定も行った。

この防災街区整備地区計画では、災害時の延焼防止と避難の安全性の確保を図るため、区画道路等(幅員12m、6m)の2本を特定地区防災施設に位置付け、沿道の建築物等については特定建築物地区整備計画を定めている。本計画は、現時点で全国で唯一、特定地区防災施設と特定建築物地区整備計画を定めた事例となっている。

##### (c)事業の特徴

###### 不燃領域率向上のための多様な手法の活用

「緊急木造住宅密集地域防災対策事業整備誘導計画」(平成11年度)においては、本地区が密集市街地であると同時に広域避難場所を抱えていることから、不燃化の誘導及び主要生活道路の整備により、10年間で不燃領域率60%を達成することを整備目標としている。

表 1.2.7 南台1・2丁目地区の基礎的安全性の目標

区分	不燃領域率	不燃化率	空地率
現在	45.8%	36.9%	14.1%
10年後の目標	61.1%	51.8%	19.3%

不燃領域率を向上させる手法としては、地区外周の骨格的道路の沿道や広域避難場所の周辺(約120m)及び避難路等や主要な生活道路の沿道において、個別建替えや共同建替え等により重点的に不燃化を促進するとともに、主要生活道路の整備や公園・緑地の拡大により空地率を増やしていく方針である。

本地区では、複数の事業制度手法を活用することにより、地区の総合的な防災性能を向上させよう

としており、それらの関係は表 1.2.8 および表 1.2.9 のようにまとめることができる。

防災生活圏促進事業は幹線道路（方南通り、中野通り）の沿道と、広域避難場所の周辺で実施されており、特定建築物地区整備計画の区域における戸建住宅の不燃化建替えに対しても助成が出るようになっていいる。なお、平成 10 年度の制度改正により、特定地区防災施設の周辺では、戸建住宅の不燃化建替えに対しても密集事業により助成が出る「防災建替え」のメニューが用意された。

表 1.2.6 南台 1・2 丁目地区の防災街区整備地区計画

名称	南台一・二丁目地区防災街区整備地区計画
位置	中野区南台一丁目、南台二丁目、南台三丁目、南台四丁目、弥生町一丁目、弥生町三丁目、弥生町四丁目及び弥生町五丁目各町内
面積	約 25.8 ha
区域の整備に関する方針	本計画は、東京都の広域避難場所に指定された東京大学教育学部附属中・高等学校を中心とした防災拠点の形成を目指す。道路や公園等の公共施設の整備と地区特性に応じた建築物等の制限により、防災機能の確保と土地の合理的かつ健全な利用を図り、「安心して住み続けられるまち」の形成と維持増進を図ることを目的とする。
土地利用に関する基本方針	1 区内の幹線道路である中野通り、方南通り沿道では、延焼遮断帯としての機能の強化を図るため、建物の耐火化を進めるとともに、土地の高度利用を図る。 2 遊園商業地区については、商業、業務と住宅との調和がとれた快適な商店街の形成を目指す。 3 住宅地区については、戸建住宅と集合住宅を主体とした中低層住宅地とし、道路、公園及び広場等のオープンスペースの確保を図る。 4 住宅地区のうち、東京大学教育学部附属中・高等学校周辺の住宅街内においては、広域避難場所としての安全性の向上を図るため、道路基盤の整備と合わせ、共同化・協働化の積極的な推進により耐火性を推進し、中低層住宅地として整備する。 5 災害時の延焼防止及び避難の安全性確保の機能を確保すべき主要な道路、公園等の中で、特に建築物等と一体的に整備すべきものについては、特定地区防災施設とし、防災機能の維持、向上を図る。
地区施設及び地区防災施設の整備の方針	1 災害時の安全性確保及び良好な住環境の形成を図るに当たって、本となる道路、公園等について次の方針により整備する。 ① 災害時の避難、消防、救護活動等の機能強化及び良好な住環境の形成を図るため、道路基盤のネットワーク化を図る。また、整備に当たっては歩行者が安心して歩ける生活道路として整備する。 ② 身近にあり日常の生活や得る活動活動に資するため、公園、広場等を整備する。 ③ 災害時の延焼防止及び避難の安全性の確保の観点から主要な道路、公園については、地区防災施設とする。また災害時の地区内外からの避難経路の確保及び市街地特性から特に延焼防止機能等を強化すべき地区防災施設である道路については、特定地区防災施設として沿道建築物等と一体的に整備する。 4 広域避難場所の防災機能の向上及び得る消防活動等に資するため、同敷地内の雨水の排水機能に十分配慮し、広域避難場所内にのみならず、周辺の建築物等に関する制限を次のように定める。 ① 遊園商業地区においては、良好な商店街形成のため建築物の用途の制限を行う。 ② 住宅地区においては、敷地の細分化による居住環境の悪化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。また、良好な避難環境の維持の観点から、隣地境界線までの壁面の高さの制限を行う。 3 災害時に倒壊の危険性のあるブロック塀等を制限するとともに、うるおいのあるまちをつくるため、垣またはさくの構造の制限を定め、生け垣化を推進する。
建築物等の整備の方針	1 良好な住環境の形成を図るとともに防災機能の向上を図るため、地区の特性に応じた建築物に関する制限を次のように定める。 ① 遊園商業地区においては、良好な商店街形成のため建築物の用途の制限を行う。 ② 住宅地区においては、敷地の細分化による居住環境の悪化を防止するため、建築物の敷地面積の最低限度を定める。また、良好な避難環境の維持の観点から、隣地境界線までの壁面の高さの制限を行う。
防災施設	地区集積道路第 2 号 ※ 区画道路第 8 号

地区整備計画					
特防の定災地区	地区集積道路第 2 号 ※				
地蔵城区域	区画道路第 8 号				
種類	名 称	幅員 (m)	延長 (m)	面積 (㎡)	備考
	地区集積道路第 2 号 ※	1.2	約 8.0	約 9.60	拡幅
	区画道路第 8 号	6	約 31.0	約 18.60	拡幅
	計			約 28.20	
位置	中野区南台一丁目、南台二丁目、南台三丁目、南台四丁目、弥生町一丁目、弥生町三丁目、弥生町四丁目及び弥生町五丁目各町内				
面積	約 25.8 ha				
特定建築物	建築物の構造に関する防火上必要な制限	特定地区防災施設に指定された特定建築物地区整備計画区域内に建築する建築物については、防火上必要に依る構造とする。① 耐火建築物又は準耐火建築物とする。② 特定地区防災施設に指定された建築物については、防火上の構造等に関する制限を設ける等により有する構造とする。			
建築物の間の防火最低限度	特定地区防災施設に指定された特定建築物地区整備計画区域内に建築する建築物の間の防火最低限度は 1.0 分の 1 とする。				
建築物の高さの最低限度	特定地区防災施設に指定された建築物の各部分の特定地区防災施設からの高さの最低限度は 5.0メートルとする。				
建築物の用途の制限	① 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」第 2 条第 1 項第 5 号から第 8 号までに掲げる風俗営業の用に供する建築物及び同条第 6 項第 2 号から第 6 号までに掲げる風俗営業用特殊営業の用に供する建築物は建築してはならない。				
壁面の位置の制限	建築物の壁又はこれに代わる柱から、この防災街区整備地区計画による地区集積道路及び区画道路の中心線までの距離は、次の号数によらなければならない。 (1) 地区集積道路第 1 号は、4.75メートル以上 (2) 区画道路各号は、3.0メートル以上				
垣又はさくの構造の制限	道路に面する壁の垣又はさくの構造は、生け垣又は透視可能なネットフェンス等としなければならない。ただし、道路面から高さ 60センチメートル以内のブロック塀又はこれに類するもの、門柱及び門柱に接続する長さが 1メートル 20センチメートル以下のブロック塀等はこの限りではない。				
地区の細区分	名 称	面積 (ha)	住 宅 地 区		
	公園第 1 号	約 5.13	既設		
	公園第 2 号	約 2.96	既設		
建築物の用途の制限	① 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律」第 2 条第 1 項第 5 号から第 8 号までに掲げる風俗営業の用に供する建築物及び同条第 6 項第 2 号から第 6 号までに掲げる風俗営業用特殊営業の用に供する建築物は建築してはならない。				
建築物の敷地面積の最低限度	6.0㎡	ただし、次の各号の一に該当する土地については、その全部を、この敷地として使用する場合は、この限りではない。 1 建築物の敷地として既に使用されている土地 2 所有権その他の権利に基づいて建築物の敷地として使用する土地 3 地区施設の整備に係る土地 4 その他区長が公道上やむを得ないと認められた土地			
壁面の高さの制限	隣地境界線までの壁面の高さは、5.0メートル以上としなければならない。				

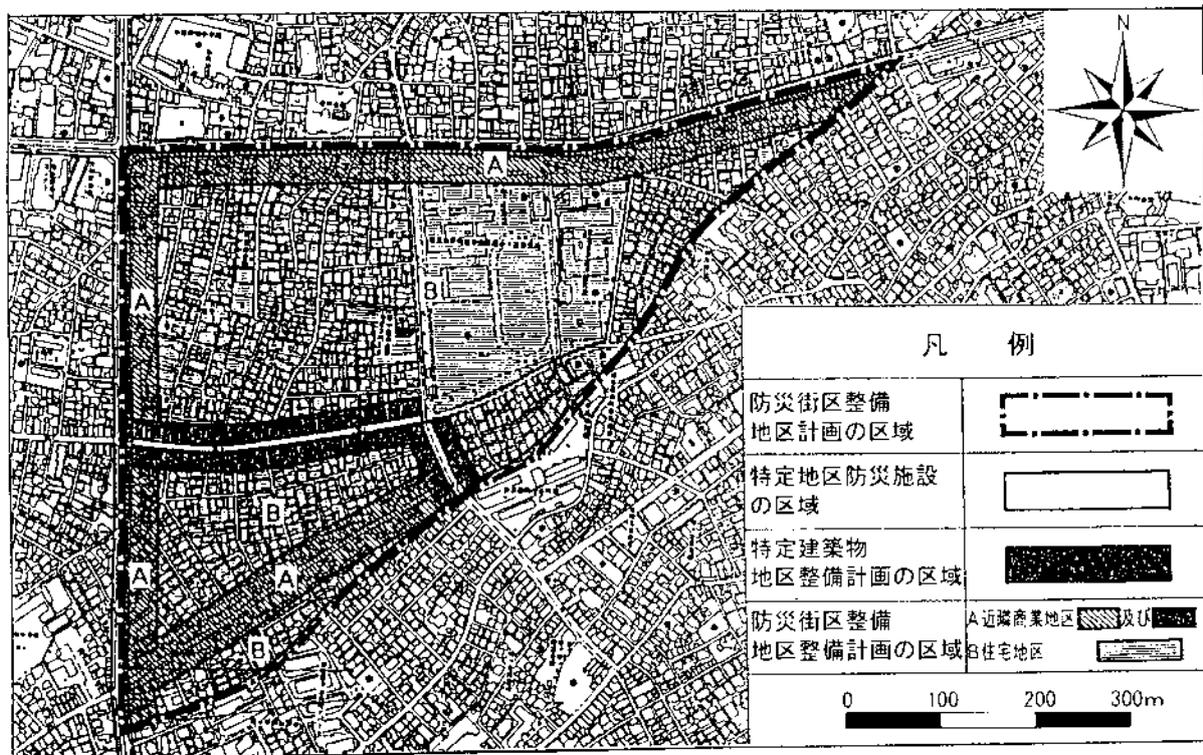
防災街区整備地区計画の区域、地区防災施設の区域、特定地区防災施設の区域、特定建築物地区整備計画及び防災街区整備地区整備計画の区域、地区の細区分の区域は、上述のとおりである。

理由 南台一・二丁目地区では、道路や公園等の基盤整備により災害時の安全性と日常的な快適性を確保するとともに、土地の合理的かつ健全な利用を推進し、「安心して住み続けられるまち」の形成と維持増進を図るため、本防災街区整備地区計画を定める。

※は知事承認事項

「防災街区整備地区計画の区域、特定地区防災施設の区域、特定建築物地区整備計画及び防災街区整備地区整備計画の区域、地区の粗区分の区域は、計画対表示とする。  
 理由：南台一・二丁目地区では、道路や公共の基盤整備により、災害時の安全性と日常的な快適性を確保するとともに、土地の合理的かつ健全な利用を推進し、安心して暮らせるまちの形成と維持増進を図るため、本防災街区整備地区計画を定める。

●南台一・二丁目地区防災街区整備地区計画 計画図（その1）



●南台一・二丁目地区防災街区整備地区計画 計画図（その2）

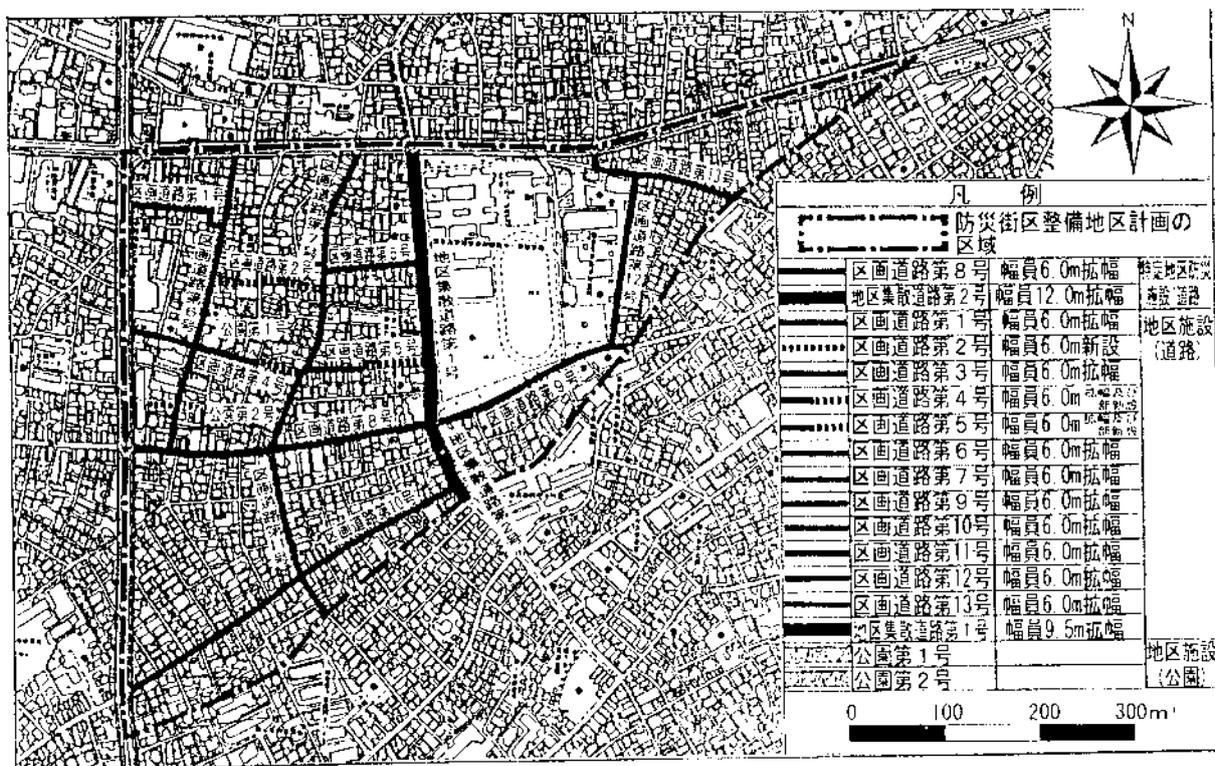
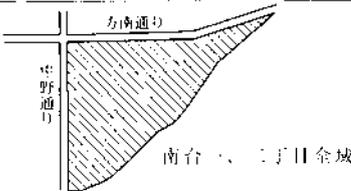
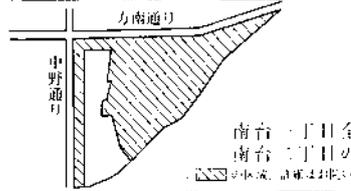


図 1.2.4 南台1・2丁目地区の地区計画図

表 1.2.8 南台 1・2 丁目地区の事業制度手法一覧

適用地区	事業制度手法	備考
地区全体	防災再開発促進地区	東京都の事業
	防災街区整備地区計画	
	密集住宅市街地整備促進事業	
	木造住宅密集地域整備促進事業	
	緊急木造住宅密集地域防災対策事業	
方南通り沿道	木造賃貸住宅地区整備促進事業	中野区の事業(後者は小規模な共同建替えに対して賃貸住宅に限らず助成)
	住宅等共同建築物整備促進事業	
方南通り沿道	都市防災不燃化促進事業	
幹線道路沿道及び東大附属中高校周辺	防災生活圈促進事業	東京都の事業
	防災生活圈形成促進のための建築物不燃化助成	中野区の事業
方南通り	街路事業	

表 1.2.9 南台 1・2 丁目地区の助成制度

	木造賃貸住宅地区整備促進事業 ～賃貸共同住宅を建てる場合～	防災生活圈促進事業 ～耐火建築物を建てる場合～
事業の概要	木造賃貸住宅地区整備促進事業とは、木造アパートや古い戸建て住宅を、一定の水準を満たす賃貸共同住宅に建て替える建築主に対し、建築費用の一部助成などの援助を行うことにより、これらの建て替えを促進し、住宅水準の向上、住環境の整備及び防災性の向上を図っていく事業です。	防災生活圈促進事業とは、災害時の延焼遮断帯となる幹線道路(方南通り、本郷通り、山手通り、中野通り)の沿道や、広域防災活動拠点(広域避難場所である東大附属中・高校)の周辺で、燃えにくい耐火建築物を建築する建築主に対して、建築費用の一部を助成することによって、災害に強いまちづくりを進める事業です。
利用できる地域	 南台 1・2 丁目全域	 南台 1 丁目全域 南台 2 丁目の一部 <small>(※木造、耐火建築物に限ります)</small>
従前建物件	従前の建築物が次のいずれかであること。 1. 木造賃貸住宅(木造アパート) 2. 老朽住宅(耐用年限の2/3を経過している住宅等)木造で築14年以上	(特に規定はありません)
助成対象建築物等	1. 敷地面積は、単独の建て替えの場合は100㎡以上、共同建て替えの場合は150㎡以上であること。 2. 建物は地上3階建て以上の耐火構造又は準耐火構造の建築物であること。 3. 単身者用住宅の延床面積の合計が、世帯用住宅の延床面積の合計を超えないこと。 4. 住宅規模は、単身者用住宅で1戸あたり21㎡以上、世帯用住宅で39㎡以上あること。 5. 賃貸用住宅が2戸以上であり、建物全体の延床面積の1/2以上であること。 <small>(その他の基準や助成対象者の要件等があります)</small>	1. 原則として2階建て以上、高さ7m以上の耐火建築物であること。 2. 敷地面積は40㎡以上であること。ただし、新たに敷地を分割する場合及び敷地共同化の場合は、60㎡以上であること。 3. 建築物の延床面積は、自己が居住する場合は60㎡以上、それ以外は100㎡以上であること。 <small>(その他の基準や助成対象者の要件等があります)</small>
助成の内容等	次の事項について、予算の範囲内で助成を行います。 1. 建築費用の一部助成 2. 設計費・建築設計費・工事監理費・共同施設整備費について、事業費の2/3を補助します。 3. 建築資金の融資あっせん、利子補給 4. 建築資金の融資あっせん、建築主の負担利率が共同建て替えで1%相当、単独建て替えで2%相当になるように、区が利子補給します。 <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;">*このほかにも、一定の要件を満たす防災上有効な共同・協調建て替えの場合には、建て替え後の建物の用途や階数に関係なく助成対象となる制度がスタートしましたのでご利用ください。</div>	次の事項について、予算の範囲内で助成を行います。 1. 基本助成金 対象建築物の1～3階までの延床面積に応じて助成金額を定めています。床面積が200㎡未満の場合は最低保証があります。(増築等の場合を除く) 2. 加算助成金 一定の要件に該当する場合には、基本助成金に加え、次の助成金が加算されます。 ○世帯住宅型建築物 ○共同建築物 ○協調建築物 ○住宅供給型建築物 ○仮住居費
まちづくり事業で建て替えを行う方などのために、南台まちづくり住宅(リ・ライフ南台)を用意しています。 (所在地：中野区南台3-1-15)		

## 新設道路の計画

本地区では、現道の無い部分に新設する区画道路を、防災街区整備地区計画の地区施設として位置付けていることが特徴であり、そのうち区画道路第2号の一部で買収が進んでいる。

地区施設道路のうち、特に新設道路の地権者に対しては、計画策定以前から戸別訪問などを何度も行い、事業開始時点で住民と区の間にある程度の信頼関係が築かれたという。また、保育園の移転跡地、建替え計画のある大規模敷地など、道路整備が比較的容易な場所を選んで新設道路を定めている。

区の担当者は、現在でも地権者から相談の電話があればできる限り個別訪問し、地権者の要望の把握や区の考えの説明を行っており、そのことが事業の推進に効果を上げているようである。一方、現在の大きな課題は、防災公園とその周辺道路の整備に多額の費用がかかることだという。

### (2) 墨田区主要生活道路沿道不燃化推進助成金交付制度

墨田区では、後述するように、昭和54年から区全域を対象に独自の不燃化助成を行ってきたが、全体的に不燃化率が相当上昇したことから、平成10年からは促進区域のみ助成することとし、一方それに加えて、不燃化率が依然として低い北部の密集市街地については、ミニ延焼遮断帯の形成を目的に主要生活道路沿道の不燃化助成を行う「主要生活道路不燃化推進助成金交付制度」を開始した。

不燃建築物に建て替えることが助成の前提であり、狭小敷地が多いことや経済状況もあって、実際の適用件数は少ないようである。

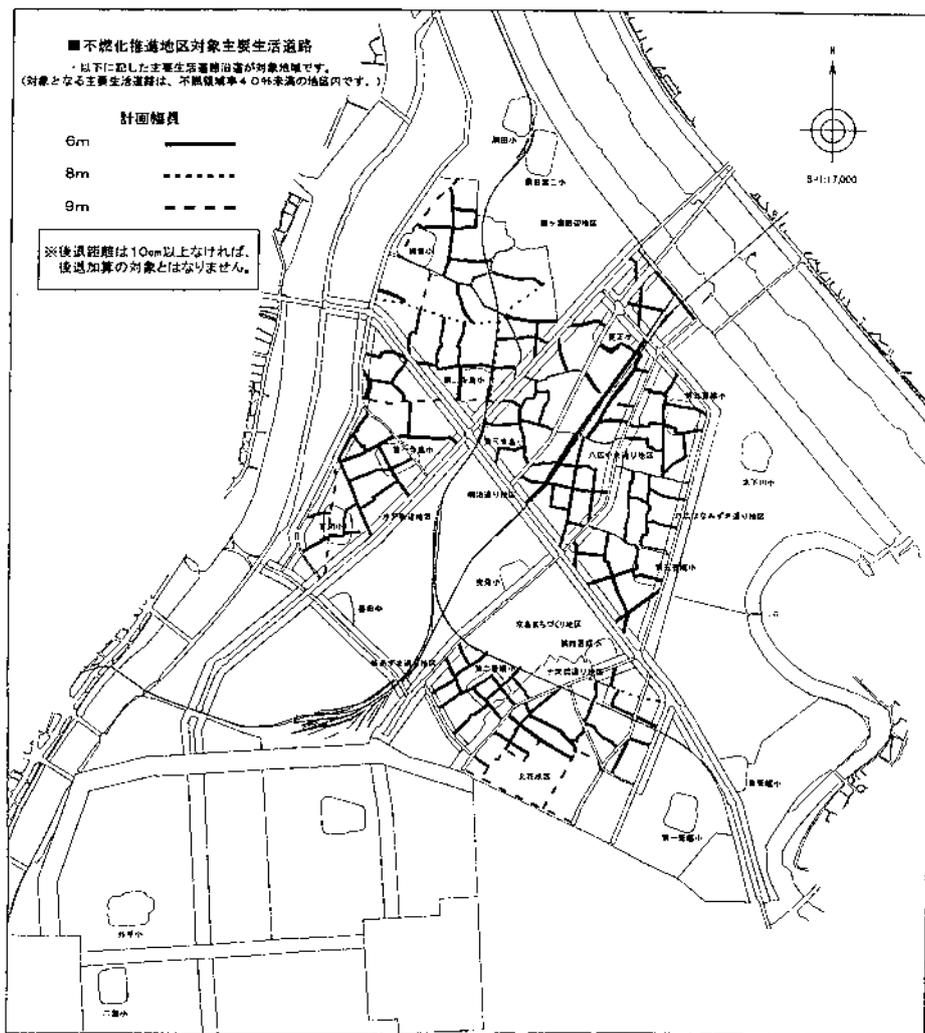


図 1.2.5 不燃化推進地区対象主要生活道路

表 1.2.10 墨田区主要生活道路沿道不燃化推進助成金交付制度の概要

種 類	対 象	助成額
基本助成	・不燃建築物 ・延べ面積 40 m <sup>2</sup> 以上 ・2 階建て以上	1 5 0 万円
後退加算 (基本助成に加算)	・主要生活道路沿道で道路計画に沿って 10 cm 以上後退したもの	9 0 万円
角地加算 (基本助成に加算)	・主要生活道路沿道で角地等にあり、二方向の道路・すみ切りにより後退したもの	9 0 万円

## 第 2 章 地区防災拠点周辺エリアの不燃化等について

### 2.1 手法の分類

規制誘導 防火地域制 防災街区整備地区計画の特定地区防災施設 など 助成、融資等 密集住宅市街地整備促進事業や都市防災不燃化促進事業 自治体独自の助成制度（融資あればその利子補給、助成額の引き上げ） 公庫からの資金融資、金融機関への融資斡旋 など
---

### 2.2 参考になる特徴的な事例（面的な建替促進の実態は第 1 章で示したとおり）

事例の特徴	地区名
拠点周辺エリアの補助内容を充実させることで、不燃化を進めようとしている事例	・墨田区不燃建築物建築促進助成金交付制度：(下記) ・中野区南台 1・2 丁目地区：1.2(1)
防火地域指定の際、容積率を緩和した事例	・杉並区蚕糸試験場跡地周辺地区

#### 墨田区不燃建築物建築促進助成金交付制度

墨田区では、昭和 54 年に墨田区不燃化促進事業を始め、区全域を不燃化促進区域と一般市街地に分け、両者で助成額に差を付けながら不燃化建替えに対する助成を行ってきた。規模に関わらず一律に助成する方法は簡明でアピール力があり、またこの助成制度があることで、防火地域の指定が比較的容易になり、不燃化の促進に有効であったようである。

平成 10 年、区内の不燃化率が相当上昇したことから、助成の対象を区全域ではなく、不燃化促進区域だけに限定し、一方で、前述のような主要生活道路沿道の不燃化助成制度を創設した。

不燃化促進区域は、避難地、避難路、防災活動拠点の 3 つであり、不燃化率が 70% を超えるとその促進区域の不燃化助成事業は終了となる。防災活動拠点（小中学校）周辺については、30m 以内の区域を促進区域としている。

表 2.2.1 墨田区主要生活道路沿道不燃化推進助成金交付制度の概要（平成 10 年 10 月現在）

種 類	対 象	助成額
基本助成	・不燃建築物 ・延べ面積 40 m <sup>2</sup> 以上 ・避難路区域は高さ 7 m 以上 ・避難地区域は 2 階建て以上 ・防災活動拠点区域は 2 階建て以上	2 4 0 万円
加算助成	・仮住居居住	要した費用の 2/3 (限度 4 0 万円)
主要生活 道路沿道にも適用	・共同化	1 0 0 万円 / 人
	・協調建替え	1 0 0 万円 / 棟
	・賃貸用共同住宅	1 0 0 万円 / 棟

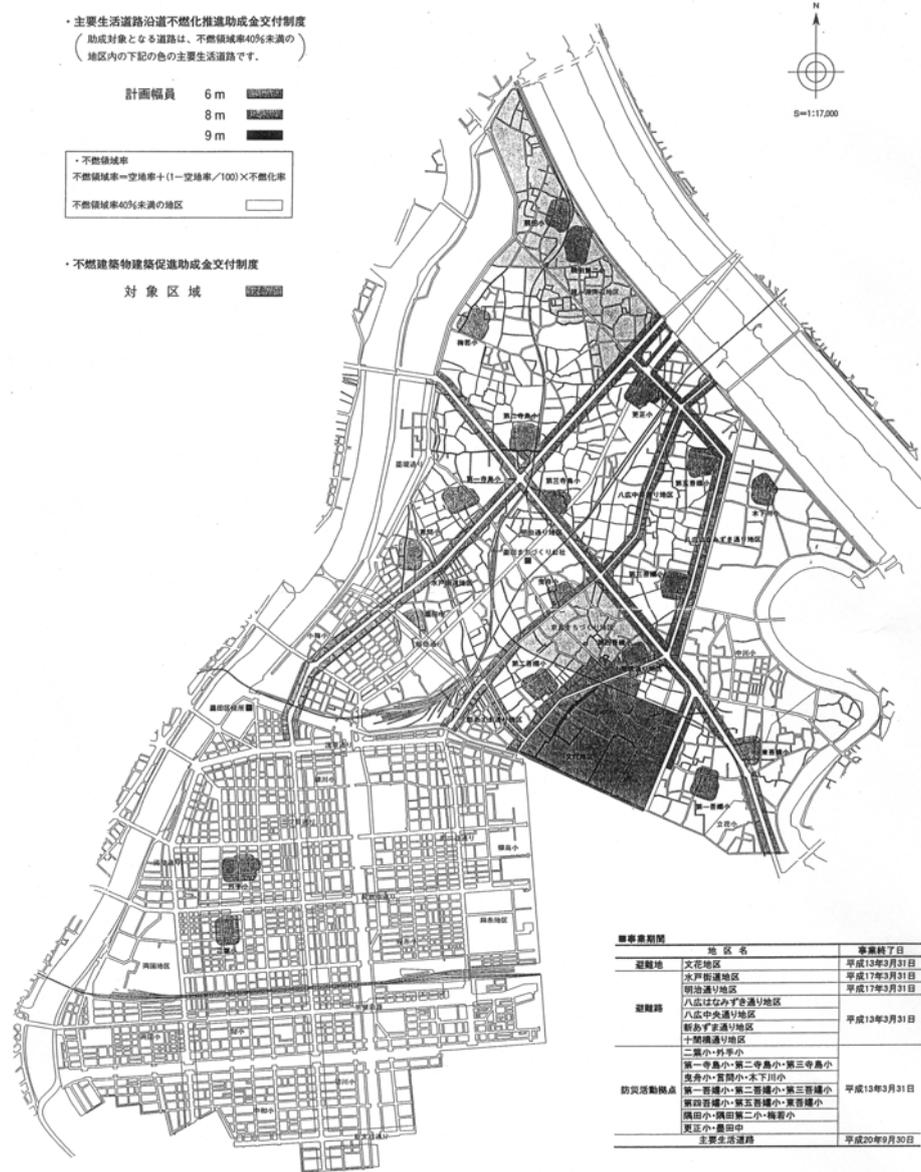


図 2.2.1 墨田区不燃化助成対象区域

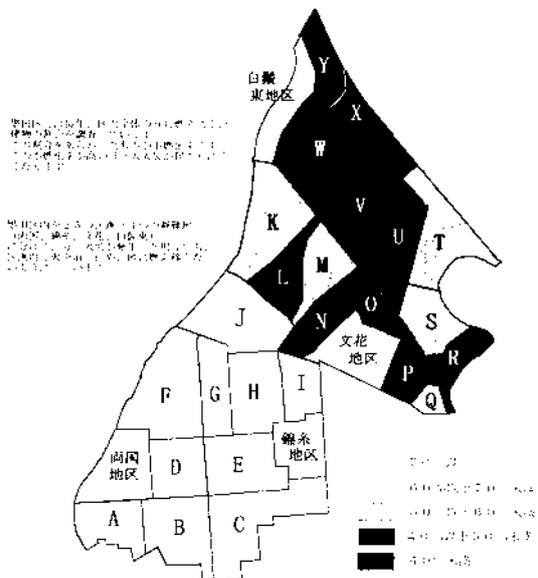


図 2.2.2 墨田区の不燃化率 (H.11.3 現在)

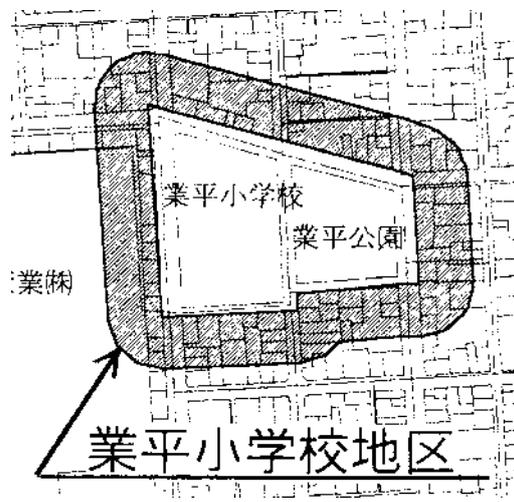


図 2.2.3 防災活動拠点周辺の不燃化区域

### 第3章 生活道路ネットワークの整備について

#### 3.1 手法の分類

<p>ア. 方法</p> <p>規制指導            建築基準法第42条2項後退及び同法第44条建築制限            助成誘導(いわゆる「狭あい道路拡幅整備事業」のメニュー)            現場での道路境界線を示す杭、鋸などを無償で支給            後退部分にあったブロック塀の除去、樹木・ガス水道施設の移設等に要する工事費の相当額を公費助成            後退部分の舗装工事、側溝整備工事を、市区町村が民の工事承諾を得て、施行し、これらを管理(民が工事する場合は公費助成し、その後のそれらの管理は民が行う)            後退部分を分筆登記し、その地目を公衆用道路とするための経費の助成ほか            後退して道路状とした土地に係る固定資産税の減免</p> <p>イ. 対象</p> <p>全路線の2項後退に対応            市区町村道のうち首長の指定する路線に限定</p> <p>ウ. 整備時期</p> <p>個別建替に応じて、随時、整備            路線の一定区間を一斉に拡幅するよう、首長又は関係地権者の申し入れにより、拡幅の期間、後退用地の区域、使用権原及び舗装整備に関して両者が協議(目黒区狭あい道路の拡幅整備に関する条例第9条など)</p>
--

#### 3.2 行き止まり道路の通り抜け化の傾向

狭あい道路拡幅整備事業の整備実績については研究の蓄積があるため、ここでは密集事業地区のアンケートを用いて、生活道路ネットワークの形成という観点から、行き止まり道路の通り抜け化の実態をみる。

##### 3.2.1 計画策定手法

表3.2.1は、密集事業地区において通り抜け化の計画位置を決定する際の考え方を整理したものであるが、地区数では、行き止まり道路の通り抜け場所は計画していない地区が最も多く、全地区の約4割がそのように回答している。

都市圏別の傾向をみると、大阪圏では約65%の地区が計画しておらず、これは大阪圏の道路ネットワークが比較的良好であることと関係があるかもしれない。次いで、回答は2割を下回るが、建物の建替えが困難な場所、住民合意が得られた場所、その他、という答えが多かった。東京圏では長い行き止まり道路を選んだという回答が2割を超えており、これも東京圏における全般的な道路基盤の悪さを反映している可能性がある。

表3.2.1 行き止まり道路の通り抜け化手法

	1. 東京圏	2. 名古屋圏	3. 大阪圏	4. その他	全体
ア. 長い行き止まり	14 (20.3)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	14 (9.7)
イ. 段階構成の配置モデル	8 (11.6)	0 (0.0)	2 (4.7)	2 (7.1)	12 (8.3)
ウ. その他の基準	10 (14.5)	0 (0.0)	2 (4.7)	0 (0.0)	12 (8.3)
エ. 利用可能な用地上	5 (7.2)	1 (20.0)	1 (2.3)	3 (10.7)	10 (6.9)
オ. 建替え困難な場所	15 (21.7)	4 (80.0)	4 (9.3)	4 (14.3)	27 (18.6)
カ. 住民合意が得られた場所	7 (10.1)	3 (60.0)	6 (14.0)	6 (21.4)	22 (15.2)
キ. その他	7 (10.1)	1 (20.0)	7 (16.3)	6 (21.4)	21 (14.5)
ク. 決めていない	23 (33.3)	0 (0.0)	28 (65.1)	10 (35.7)	61 (42.1)
回答地区数	69	5	43	28	145

### 3.2.2 整備実績

#### (1)都市圏別の状況

表3.2.2で通り抜け化の実績をみると、1カ所も実現していないという地区が圧倒的に多い。

都市圏別の実績では東京圏での実現が比較的多く、大阪圏がこれに次ぎ、名古屋圏と三大都市圏以外の地域は実績が0である。全国で最も実績が多いのは板橋区仲宿地区の9カ所であるが、この事例は後でみるように敷地内の土地を緊急時に限り通行できるよう協定を結んでいるもので、その土地は用地を取得したのではなく、いわゆる道路ではない。実績8カ所で第2位の世田谷区太子堂二・三丁目地区は、用地の取得・交換・借地、広場整備による通り抜け化など、多様な手法を用いている。

表3.2.2 行き止まり道路の通り抜け化実績

	地区数 (地区)	通り抜け実績 (カ所)			平均 実績	平均通り抜け 実現速度 (カ所/10ha/年)
		地区数 (地区)				
		0	1~5	5~		
1.東京圏	70	54	13	3	0.69	0.040
2.名古屋圏	6	6	0	0	0.00	0.000
3.大阪圏	47	42	5	0	0.19	0.022
4.その他の圏域	35	35	0	0	0.00	0.000
全体	158	137	18	3	0.36	0.024

#### (2)計画策定手法別の状況

表3.2.3で計画位置の決定手法による整備実績の違いをみると、「ウ.その他の何らかの基準」によるものの実績が多いが、この中で多いのは「二方向避難の確保」というもので、板橋区と世田谷区がそう答えている関係で実績が上がっている。2番目に多い「キ.その他」の中には、区画整理による実現という回答が多い。実現速度の2番目が「エ.利用可能な用地上」となっており、実現可能性の高さが実績に現れていると判断される。

表3.2.3 通り抜け化の計画策定手法と整備実績

	地区数 (地区)	通り抜け実績 (カ所)			平均 実績	平均通り抜け 実現速度 (カ所/10ha/年)
		地区数 (地区)				
		0	1~5	5~		
ア.長い行き止まり	14	12	2	0	0.29	0.014
イ.段階構成の配置モデル	12	11	1	0	0.17	0.004
ウ.その他の基準	12	5	5	2	2.17	0.085
エ.利用可能な用地上	10	8	2	0	0.50	0.064
オ.建替え困難な場所	27	23	4	0	0.30	0.032
カ.住民合意が得られた場所	22	19	3	0	0.27	0.040
キ.その他	21	17	3	1	0.62	0.051
ク.決めていない	61	56	5	0	0.13	0.003
全体	145	124	18	3	0.39	0.026

#### (3)整備手法別の状況

表3.2.4は、行き止まり道路の通り抜け化の方法を見たものである。実績がないというのが最も多いが、実現したものでは用地の取得と答えた地区が多い。ただし、実績や実現速度では、用地の借地や道路以外の施設整備（広場等）によるものが高い値を示している。

表3.2.4 通り抜け化の整備手法と整備実績

	地区数 (地区)	通り抜け実績 (カ所)			平均 実績	平均通り抜け 実現速度 (カ所/10ha/年)
		地区数 (地区)				
		0	1~5	5~		
ア.用地の取得	33	15	15	3	1.48	0.099
イ.用地の交換	6	4	1	1	1.67	0.028
ウ.用地の借地	1	0	0	1	8.00	0.118
エ.道路以外の施設整備	9	1	5	3	3.78	0.194
オ.その他	16	10	5	1	1.38	0.052
カ.実績なし	103	103	0	0	0.00	0.000
全体	147	127	17	3	0.38	0.025

### 3.3 参考になる特徴的な事例

下記のネットワーク型の整備事例は、「整備促進路線」以外の道路の扱いについて定めていないが、4 m道路の整備路線を限定しようとする本編の考え方と発想は似ている

事例の特徴	地区名
ネットワークとなるよう路線を指定して整備する事例	・足立区 ・横浜市：(1)
用地買収、広場整備など、様々な手法を用いて、行き止まりの通り抜け化を進めている事例	・世田谷区太子堂2・3丁目地区：(2)、北沢3・4丁目地区など
自治体独自の制度で、緊急時には民地を通り抜けられる旨の協定を首長との間で結んでいる事例 (注：この事例は、次の計画的な建替えにおける事例でもある)	・板橋区行き止まり道路の緊急避難路整備事業：(3)

#### (1) 横浜市のネットワーク型整備

横浜市では従来から狭隘道路問題に取り組んできたが、対象となる狭隘道路が膨大であるため、なかなか本格的な整備にまで踏み込めていなかった。このような条件を改善するため、対象を重点道路に絞り、平成7年3月に「横浜市狭あい道路の整備の促進に関する条例」を交付し、ネットワーク型の道路整備に着手した。

この制度は、市長が「整備促進路線」を指定してそれを告示し、その路線について重点的な助成措置を図ることに特徴があり、基本的には狭隘道路を建築時に4 mにまで拡幅することを目指している。

その特徴は、以下のとおりである。

- ・整備促進路線を市長が指定し告示する
- ・この整備促進路線沿いで建築確認申請を行う者は、事前協議が義務づけられている
- ・整備促進路線での拡幅整備のために、道路後退用地及びすみ切りの舗装費用助成、整備支障物件の除却または移設に関する費用助成、擁壁の除去または築造に関する費用助成等の助成を行う
- ・公道の拡幅整備については市で舗装整備する

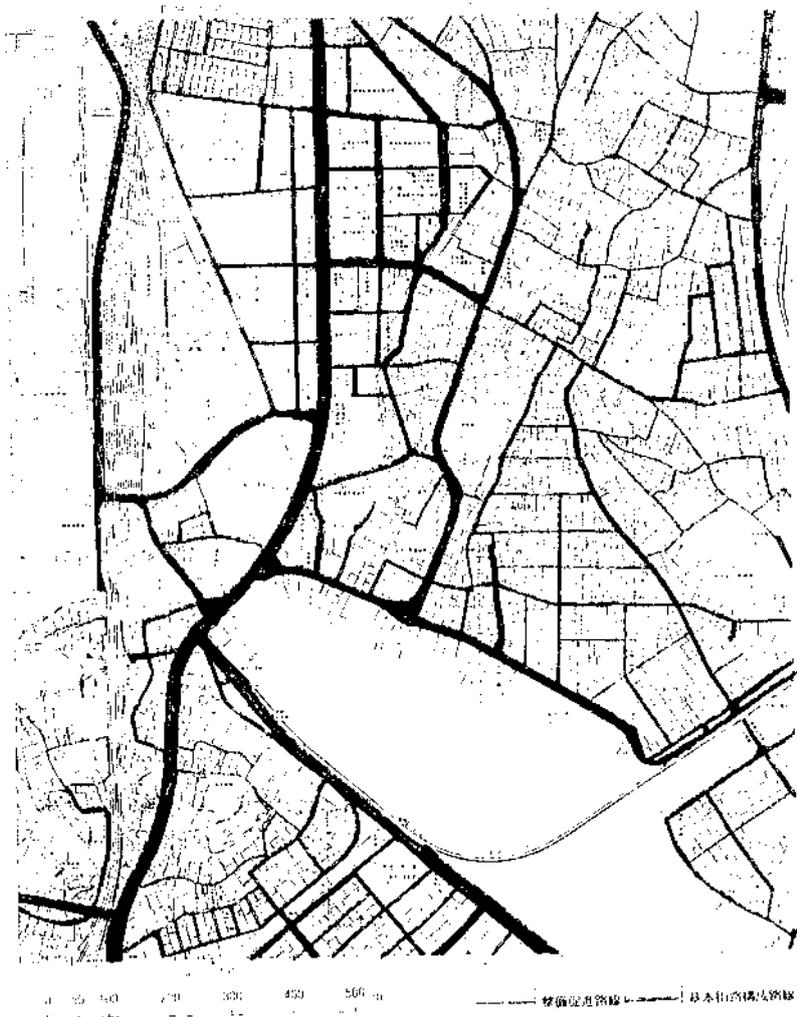


図 3.3.1 横浜市の整備促進路線の指定例

- ・すみ切り用地を寄付した場合の奨励金を支給する
  - ・整備促進路線以外でも市長が必要と認めた場合は、助成を行うことができる
- (参考：狭あい道路とまちづくり研究会(1996)『狭隘道路とまちづくり』地域科学研究会)

(2)世田谷区太子堂2・3丁目地区

太子堂2・3丁目地区は、すでに20年以上にわたって修復型まちづくりに取り組んでおり、公園・広場整備、建替促進、道路拡幅整備など多くの整備実績を上げている。通り抜け路整備の実績も多く、公園・広場整備による通り抜け化、建替えに伴う通り抜け空間の創出、それらの組み合わせなど、様々な方法を用いて通り抜け化を実現している。

(省略)

図3.3.2 太子堂2・3丁目地区のまちづくり事業実績(H.13.3.31現在)

### (3) 板橋区行き止まり道路の緊急避難路整備事業

#### (a) 事業の概要

板橋区が独自に平成9年から始めた制度で、区が行き止まり道路の奥にある家屋に働きかけて、震災などの災害時に庭等を通らせてもらう協定を結び、二方向の避難経路を確保するものである。

場所の特性に応じて、昔からの木戸を使う、塀などに新たに扉を設ける、段差にタラップを設置するなど様々な手法を用いている。避難路には表示板を兼ねた消火器ボックスも設置し、費用は1件あたり平均7～8万円で済む。密集事業地区を中心に実施しており、平成9年から平成12年度末現在までに区全体で22ヶ所の実績があり、これにより沿道281世帯の避難路が確保された。区はあらかじめ候補箇所を特定して地権者に積極的にはたらきかけているが、プライバシーや防犯面での不安から断られることも多いという。

#### (b) 仲宿地区

本地区では平成2年から密集事業が進められており、行き止まり道路の緊急避難路整備事業の対象地区となっている。下図は密集事業の事業計画図であり、行き止まり解消箇所が位置付けられている。平成12年現在、避難路確保の実績は9カ所となっている。

また、当該事業計画では、幅員4mへの拡幅整備路線を22路線位置付け、そのうちアメニティ細街路（または「緑の道」と呼称）としている3本3区間を優先整備路線に位置付けている。そして、アメニティ細街路では、道路境界線から0.5mの壁面後退及び緑化を要請し、その他の細街路については、0.5mの壁面後退を要請しているのが特徴的である。

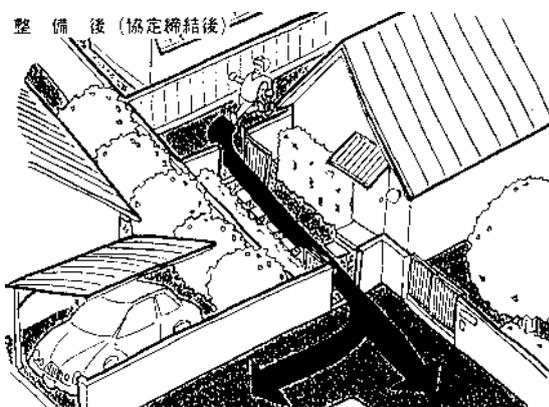


図 3.3.3 緊急避難路のイメージ



写真 3.3.1 緊急避難路の例

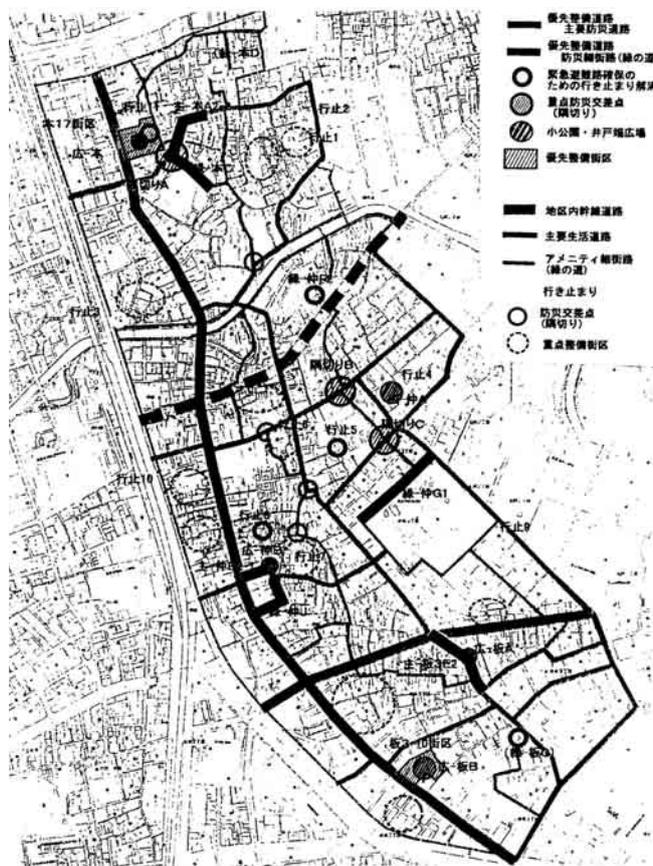
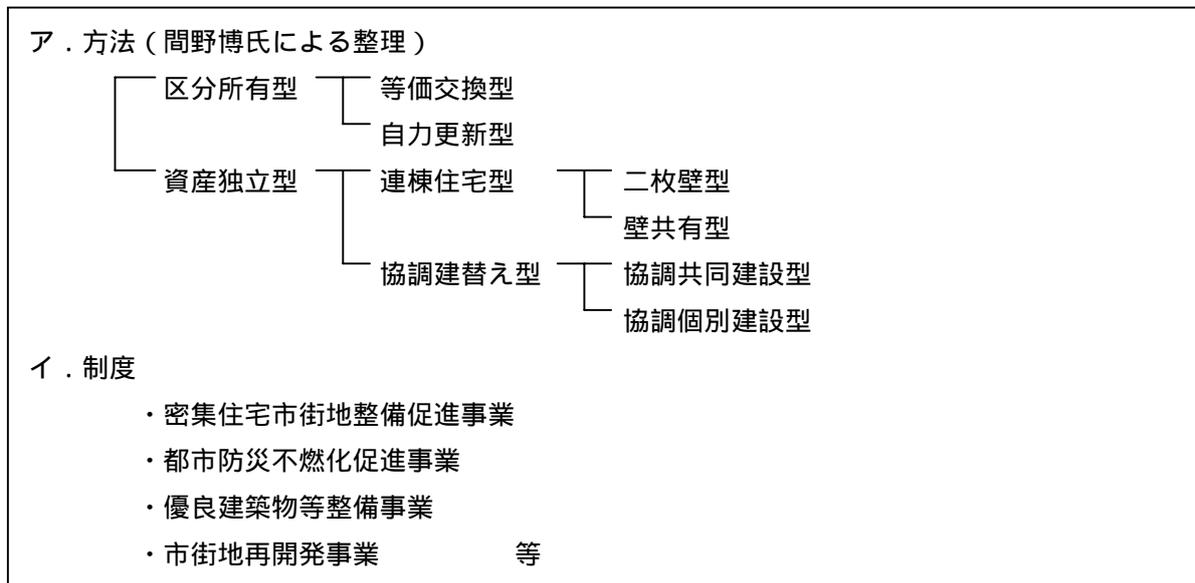


図 3.3.4 仲宿地区の事業計画図

## 第4章 計画的な建替えについて

### 4.1 共同建替え、協調建替え

#### 4.1.1 手法の分類



#### 4.1.2 参考になる特徴的な事例

大阪では、「計画建替え」制度の参考になる二重壁方式の共同建替えが多数実現している。

事例の特徴	地区名
土地・権利の交換分合を行いながら、二重壁方式の共同建替えを活用している事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寝屋川市東大利地区：1.1(3)</li> <li>・寝屋川市萱島東地区：(下記)</li> <li>・新宿区西新宿地区</li> </ul>
土地・権利の交換分合を行いながら、共有壁方式の共同建替えを活用している事例	<ul style="list-style-type: none"> <li>・門真市朝日地区</li> </ul>

#### 寝屋川市萱島東地区

##### (1)事業の概要

本地区では密集事業を進めていたが、阪神・淡路大震災を契機に住宅市街地総合整備事業を導入(15.9ha)し、より総合的な取り組みへ進展させるため、老朽化した木造賃貸住宅が密集した地区を「重点整備地区」に位置付け、建替え支援策を強化するとともに、大規模な工場跡地における「拠点の開発地区(住市総)」と重点整備地区の整備をリンクさせる事業計画を組み立てている。

拠点の開発地区においては、重点整備地区の受皿住宅を建設し、重点整備地区のうち主要生活道路整備に係るもの・木造集合住宅等老朽住宅敷地が500㎡以上連担する箇所は、特に共同・協調建替えを促進している。また、拠点の開発事業地区の受け皿住宅は、重点整備地区内の従前居住者用として幅広い収入階層に対応するため、府営住宅・府公社住宅(定借分譲・コーポラティブ分譲・特優賃)と多様な住宅を供給している。

その結果、拠点の開発地区における各種住宅建設とともに、重点整備地区の建替促進事業(基本的に共同化)と道路整備、個別建替えに伴う道路整備が徐々に進んでいる。





## 4.2 接道規定等の特例

本編でも検討しているが、ここでは「計画建替え」に活用可能な、あるいは参考となる現行の制度について整理する。

### 4.2.1 手法

制 度	適用除外内容	条件（密集地の通路を想定したもの）
水平距離の指定 (42条3項)	・後退により幅員 2.7m以上 4 m未満の幅員としたものを基準法道路として認める路線の指定	・既成市街地内にて、全般的な街路計画の検討を経て将来主要街路として必要な物を除き、 ・街区の整った地区内の補助道路で 地区内住民の利用が主で、車交通を想定しない 通り抜けできる 延長が 60mをこえない (以上、昭和 35 年 通達)
接道規定の特例許可 (43条ただし書き)	・法 42 条第 1 項各号に掲げる道路に 2 m以上接しなければならないという基準を、施行細則 10 条の 2 に定める基準に適合する建築物で、特定行政庁が交通上、安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可したものは、この限りではない、とする特例	・その敷地が、その建築物の用途、規模、位置及び構造に応じ、避難及び通行の安全等の目的を達するために十分な幅員を有する通路であって、道路に通ずるものに有効に接すること ・通路の幅員は 4 m以上、また、敷地は 2 m以上の長さで通路に接すること (以上、建築基準法施行規則第 10 条の 2、この詳細に特定行政庁が定める許可運用指針がある)
連担建築物設計制度 (86条2項)	・建築物が既に立地する一団の土地の区域内で新たに建築物を建築する場合、これらの建築物が同一敷地内にあるものとみなして、以下の特例を認める ・特例対象規定 ...接道規定 ...建ぺい・容積規制 ...斜線規制 ...日影規制 など	・地区内の地権者による計画への同意 ・新たに建築される建築物が、既存の建築物の位置及び構造を前提として、安全上、防火上及び衛生上必要な以下のような基準を満たすこと 道路に通じる十分な幅員の通路を設けること 各建築物の外壁の開口部の位置及び構造は、当該建築物間の距離に応じ、防火上適切な措置が講じられること 各建築物の各部分の高さに応じ、区域内に採光及び通風上有効な空地等を確保すること 建築物の高さは、他の建築物の居住の用に供する部分に対し、日影規制と同程度に日影となる部分を生じさせないこと (以上、建築基準法施行規則第 10 条の 1 7、この詳細に特定行政庁が定める認定運用指針がある)
建ぺい率規制の特例許可 (53条4項許可)	・特定行政庁が隣地境界線から後退して壁面線を指定等した場合に、特定行政庁が安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可したものの建ぺい率は、法第 53 条第 1 項から第 3 項までの規定による限度を超えるものとする事ができる	・53 条許可における防火上云々の基準として、 ...防火上の構造はその階数や規模に応じて準耐火建築物または耐火建築物とすること ... 1 階または 2、3 階の外壁は隣地境界線から一定距離以上、後退すること、など (大阪府や大阪市など特定行政庁が定めた許可運用指針がある)

#### 4.2.2 参考になる特徴的な事例

事例	概要	市街地の条件	建替えの合意形成の単位
神戸市近隣住環境計画制度「うるおいのある路地づくりタイプ」:(1)	・二項道路の拡幅において路面を2.7m以上確保すれば、それ以上は植栽等のうるおい空間として利用できるようにしたもの	・区域は、原則として幅員6m以上の区画道路等に囲まれた、100m×100m程度の整形な街区の一部であることが条件	・原則として、道路の交差点から交差点までの範囲を区域としている ・神戸市では、このタイプだけでなく、将来的には向こう三軒両隣など身近な範囲での合意により、建築規制の各種の緩和や弾力的運用を可能にする制度の拡充を目指している
東京都中央区月島地区:(2)	・幅員2.7m程度の路地沿いに建ち並ぶ狭小建物の建替え促進のために、街並み誘導型地区計画と工区型一団地認定を組み合わせ活用	・対象地区は、幅員5.45mの道路と10.91mの道路により、概ね50m×120mの街区が形成されている ・ほとんどの路地は、両端を外周道路に接続している	・地区内の路地は、地区計画の地区施設(幅員2.7m)に定められている ・道路から道路までの路地の両側の全敷地を含む区域で一団地の認定を受けると、路地の二項道路は廃止され、通路幅員2.7m、通路部分の敷地編入、街並み誘導型地区計画の各種緩和による個別の建替えが可能となる
京都市連担建築物設計制度<袋路再生>:(3)	・京都市都心部に多数存在する袋路(行き止まり通路)での建替え促進に連担制度を活用しようとするもの	・昭和25年当時既に存在した通路であることが条件で、実質的に都心部に限定される120m四方ないし60m×120m程度で街区が形成されている	・通路に接するすべての敷地を区域に含むこととしている。ただし前面道路に接する喉元敷地は除外される ・袋路は行き止まりが多いが、終端が区域界に接することを義務付けることで、将来通路を接続させる可能性を残している
大阪市の連担認定運用制度:(4)	・各住戸の出入口が敷地内通路に接している棟割長屋において、各住戸が他の住戸と独立して建替えを図る場合に接道規定の適用の特例として86条認定を適用	・敷地内通路(基準法道路でない)は、所定の距離以内で基準法道路に接続していることが条件	・かつての棟割長屋が位置する敷地
東京都荒川区近隣まちづくり推進制度:(5)	・不接道敷地での建替え促進等のため住民による計画策定により、連担制度等を活用して、基準法の一般規定を弾力的に運用しようというもの	・基盤未整備の密集市街地での適用 ・区域が基準法上の道路に4m以上接していることが条件(喉元敷地の参加を促す)	・向こう三軒両隣程度の小規模単位で住民同士が「近隣まちづくり計画」を作成し、周辺住民へも計画案説明等の合意形成努力をすることを条件として、地区計画に準じた手続きのもとに、連担制度等を運用しようというもの ・区長による事前協議・承認により、区域の拡大等を目指す
大阪市の53条4項建ぺい率許可制度:(6)	・地元の申し出と基本計画に基づき特定行政庁が壁面線を指定した後、建ぺい率の特例について審査し、許可する	・隣地境界線から後退して指定する壁面線等は街区を貫通することが原則 ・53条4項許可の条件として、準耐火建築物以上を建築すること	・平成15年2月現在の4事例(地区計画に基づく壁面の位置の制限による実績はない)で指定された壁面線は、いずれも、合意が得られた数筆の敷地にわたるものである

(1) 神戸市近隣住環境計画制度「うるおいのある路地タイプ」

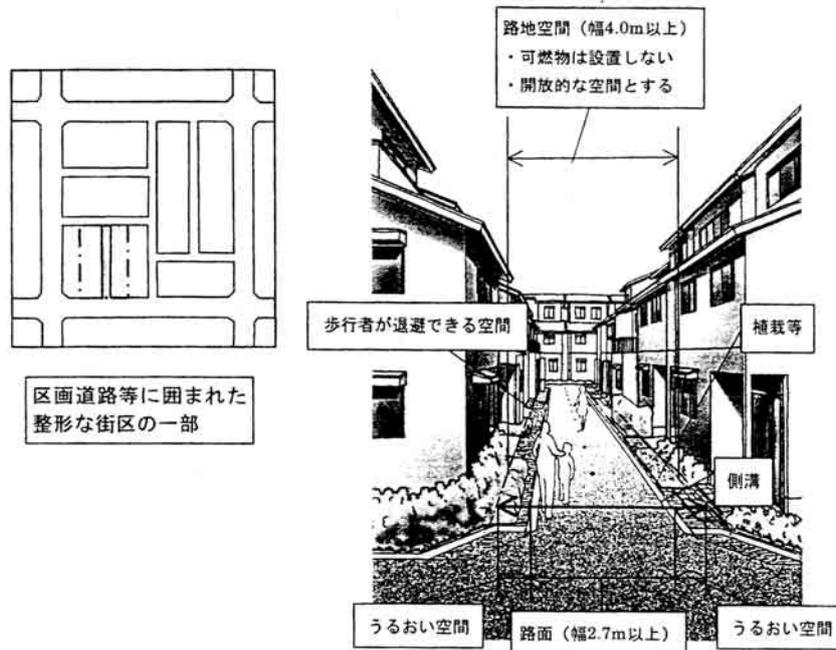
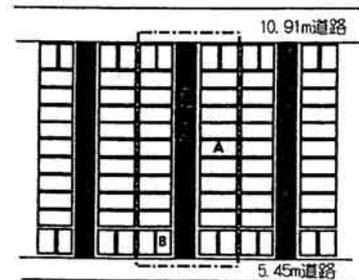


図 4.2.1 「うるおいのある路地づくりタイプ」のイメージ

(2) 月島地区



図 4.2.2 月島三丁目地区地区計画図



月島地区のまちづくりを検討する場合、左記図のように路地（通路として都市計画決定）を挟んだ一団地（公道から公道まで）の区域を基本とします。この区域を一団地認定の区域といいます。これは、災害時や緊急時における避難経路等を確保する観点から、まちづくりを考える区域として公道から公道までを一つの地域として位置づけているためです。しかし、月島地区の路地にはこのような形態ではないところもあります。そのような場合は区へご相談下さい。

図 4.2.3 まちづくりを考える一団地の区域例

(3) 京都市連担建築物設計制度<袋路再生>

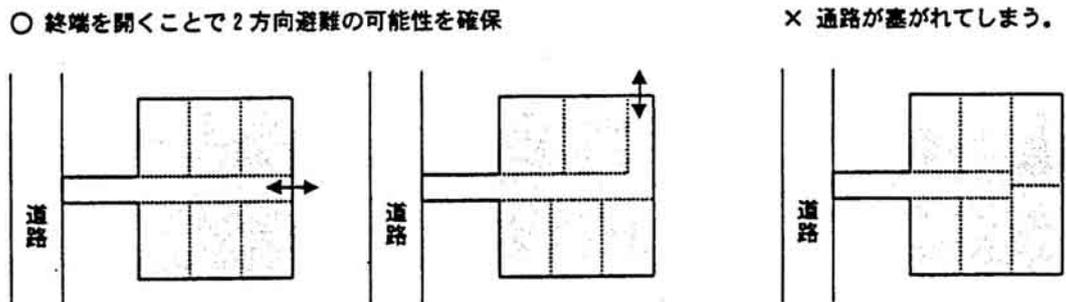


図 4.2.4 京都市連担建築物設計制度<袋路再生>における通路形態のイメージ

#### (4) 大阪市の連担建築物設計制度の利用

大阪市における基準法 86 条 2 項認定の利用については、法善寺横町の場合以外のものとして、長屋の建替えに連担制度を活用することを想定している（「協調建替型住宅設計制度」と呼称）。

このような長屋は市内でよくみられるタイプで、下図のような部分的な建替えを、長屋の存する敷地を一敷地とみなして各住戸がそれぞれ、適宜、建替えるとして連担認定制度を適用する。例えば、ある住戸の居住者が、借地借家だったものを地主家主から買い取って、建て替える場合が想定される。

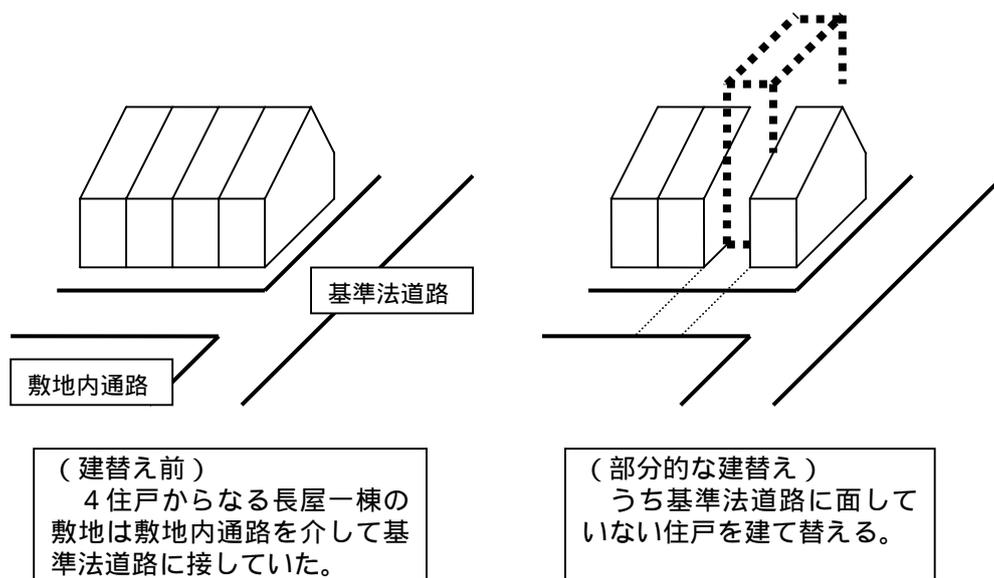


図 4.2.5 大阪市の連担建築物設計制度の活用イメージ

#### 本制度を適用できる要件

- ・すべての建築物の敷地の所有上の境界線について、合意していること
- ・上記の分割された各敷地が敷地内通路に 2 m 以上接すること
- ・区域の規模は、原則 500 m<sup>2</sup> 未満で、できる限り整形であり、敷地内通路を含み、敷地内通路に面するすべての建築物の敷地を含むこと
- ・敷地内通路は、概ね 20 年以上使用され、その幅員は原則 2.7m 以上、その上空は開放され、端部が基準法道路に接していること（袋地であれば一定距離以下の距離）
- ・現況の建築物は、原則として住宅、階数が 3 以下、高さ 10m 以下、区域全体の容積率が一定の限度以下であること

#### 建替える建築物を認定しうる要件

- ・用途は、原則、住宅
- ・構造は、準耐火建築物または耐火建築物
- ・規模は、建ぺい率、容積率が一定の数値以下であること
- ・高さは、10m 以下で階数 3 以下（地階を除く）通路を基準法道路とみなして道路斜線制限を適用、各階の壁面は区域境界線から 1 m 以上、2 階は 0.5m 以上、3 階は 1.5m 以上後退
- ・敷地の規模は、60 m<sup>2</sup> 以上（既存建築物の建替えではこれ未満でも認めうる）
- ・通路の境界線（4 m 未満の場合は中心線から 2 m の線）を超えて建築できない

(5) 荒川区近隣まちづくり推進制度

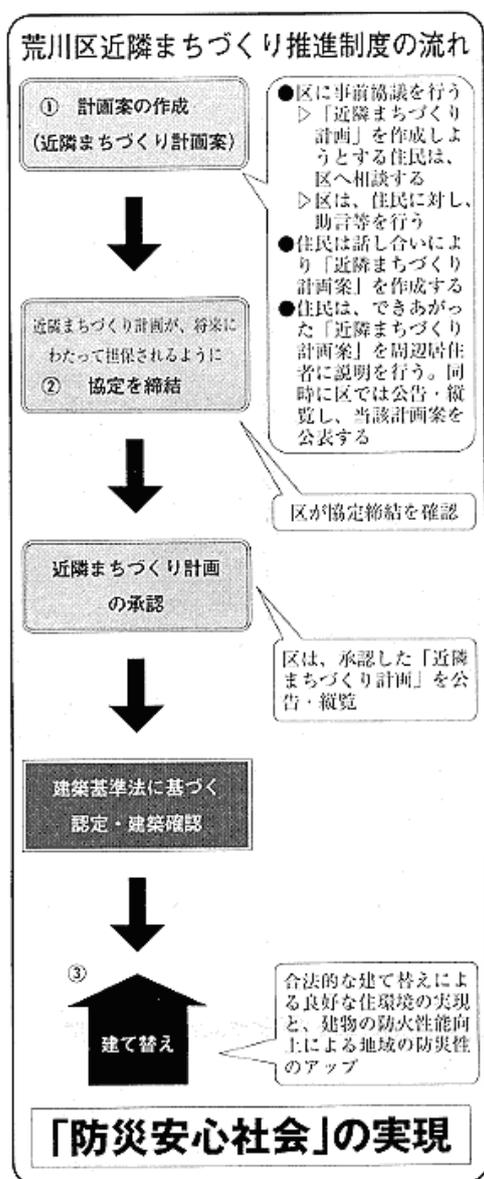


図 4.2.6 荒川区近隣まちづくり推進制度の概要

本制度を適用できる要件

- ・東京都防災都市づくり推進計画の重点整備地域内であること
- ・区域は全体で 500 m<sup>2</sup>未満で、不接道敷地を含む 5 ~ 6 軒程度の区域であること
- ・区域が道路に 4 m 以上接していること
- ・近隣まちづくり計画に基づき、協調して、順次建て替えを行うこと

協調建て替えの主な原則

- ・通路に面した外壁間距離が将来 4 m 以上となるよう建物を後退させること
- ・後退部分に工作物を設置しないこと
- ・建物は、耐火建築物または準耐火建築物で、地上 3 階以下、高さ 9.9m 以下
- ・区域の境界線から建物は 50 cm 以上 ( 3 階部分は 1 m 以上 ) 話すこと

(6)大阪市の46条壁面線指定とこれに続く53条4項許可

(a)46条壁面線指定

特定行政庁（大阪市長）による壁面線の指定は、地元からの申し出で壁面線の指定に関する計画を作成することから始まり、法46条各項の手続きを経て、公告される。これまでに指定された4本の壁面線は、数筆の敷地（建築行為の発意ある者の敷地）の建替えが予想される範囲で指定されている。

事例1：下図上左、3筆、2住（300/60）／事例2：下図上右、3筆、準工（300/60）、準防

事例3：下図下左、2筆、1住（200/60）／事例4：下図下右、2筆、1住（200/60）

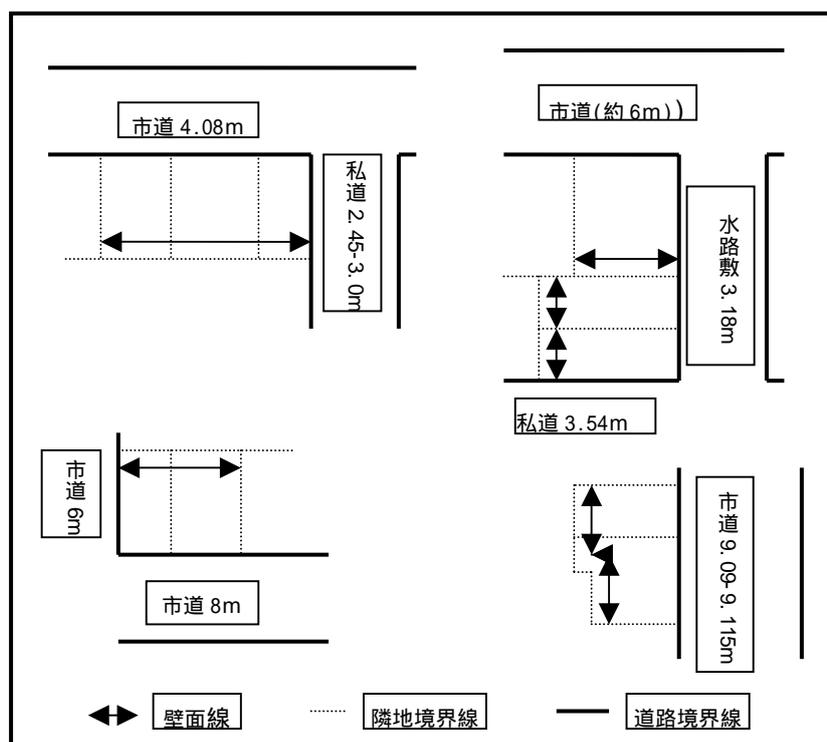


図 4.2.7 大阪市の46条壁面線指定・53条4項許可の事例

大阪市の壁面線指定の要件

- ・適用対象の区域：都市計画で建ぺい率が6/10と指定された地域のうち、一中高、工専地域以外  
このうち、臨港地区、風致地区は適用対象外
- ・適用対象となる街区：主たる土地利用が住宅地など
- ・指定の範囲：原則、一街区。但し既存建築物の建替え等は、概ね200㎡以上で概ね整形な範囲敷地
- ・壁面線の位置：原則、連続。前面道路と反対側の隣地境界線から0.5m以上後退した位置
- ・敷地の面積：60㎡以上。但し、既存建築物の建替え等はこの限りではない

壁面線が指定されると、「建築物の壁若しくはこれに代る柱又は高さ2mをこえる門若しくはへいは、壁面線を超えてはならない」（基準法47条。なお、この場合、「ひさしその他の建築物の部分で令135条の20で定めるもの」（法53条4項）は除く）という制限が働く。

（法53条4項によれば、特定行政庁による壁面線指定ではなく、大阪市長が都市計画決定する地区計画に定める壁面の位置の制限（正しくは大阪市長が同地区計画建築条例に定める壁面の位置の制限）でも、後述する許可が可能である。しかし、同意を得たい関係権利者の数からみたとりつけやすさからみて後者の場合は今後とも少ない、と思われる。）

(b)53 条 4 項許可

各建築行為に対しては、特定行政庁が「安全上、防火上及び衛生上支障がないと認めて許可」できるか否かの審査が、建築確認申請に先立って必要となる。

下記の許可要件からみて、一階の外壁は、建ぺい率規制を緩和しつつ、前面道路側とその後背側とに非建ぺい地を生み出し、左右は隣地境界線まで近づけることで、一階に居室を確保し、3階の外壁は、1階のそれよりもさらに後退、という建築物の外形となる。

大阪市の許可要件

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>・用途：住宅(併用住宅を含む)</li><li>・階数・高さ：3階以下、10m以下</li><li>・構造：準耐火建築物又は耐火建築物</li><li>・外壁の後退：3階外壁は前面道路と反対側の隣地境界線から1.5m以上後退</li><li>・外壁の開口部制限：隣地境界線（壁面線等に面する部分を除く）に面する部分の各室ごとの開口部面積の合計は0.5㎡以内</li></ul> <p>なお、この他、本制度の施行後、都市計画法29条開発行為が生じる場合は、開発許可に伴う道路の幅員を5m以上とする、という要件が付加される。</p> <p>また、本制度の施行後、開発許可に伴い築造された道路が、又は基準法42条1項5号位置指定を経て築造された道路が、前面道路となる敷地の場合には、当該建築物の外壁などを前面道路から1m以上後退する、という要件が付加される。</p> |
|--|

上記の場合は、建ぺい率の上限が1/10引上げられるが、2/10引上げられる場合として、防災性向上重点地区（大阪市防災まちづくり計画に定める地区）における既存建築物の建替えて、以下のいずれかにあたる場合がある。

- ・耐火建築物とした場合
- ・階数を2以下とした場合
- ・2階以上の壁面線に面する外壁を隣地境界線から1.5m以上後退した場合
- ・開口部（換気孔又は便所などの換気用窓を除く）を隣地境界線（壁面線に面する部分を除く）に面して設けない場合

(7) 既存特例制度の比較

(a) 類似制度の比較

上記のような既存の特例制度のうち、本編で提案した計画建替え制度に比較的近いと考えられる、中央区月島地区での取り組み、荒川区近隣まちづくり推進制度、大阪市建ぺい率許可制度の3つを比較すると、以下のようにまとめられる。

表 4.2.1 特例制度の比較

制度名称等		中央区月島地区	荒川区近隣まちづくり推進制度	大阪市建ぺい率許可制度
活用している制度		・街並み誘導型地区計画 ・一団地認定 / ・道路の廃止	・連坦建築物設計制度	・壁面線の指定 ・建ぺい率許可
手続きの大まかな流れ		建替え意向 区が将来計画を提示 一団地認定、廃道の合意 認定審査 道路の廃道、一団地認定 建築確認	建替え意向 住民による近隣まちづくり 計画案の作成、周辺への説明 近隣まちづくり協定の締結 区による計画の承認 連坦制度の認定 建築確認	建替え意向、申し出 住民による基本計画の作成 ・提出 市等による壁面線の指定 基本計画の作成、許可申請 建ぺい率許可 建築確認
計画の特徴	策定主体	区が検討して提示	区の助言・指導を受け、住民が作成	市等と相談・協議しながら住民が作成
	定める事項	路地全体の仮想建築計画	要綱7条の各号に定める事項（建築物の整備の方針及び計画、など6項目）	壁面線の指定計画
	策定手続き	区から住民への説明会	区との事前協議、住民による周辺居住者への説明会	市等との事前協議
	決定手続き	住民による同意書への実印の押印	住民による協定の締結と区による計画の承認	市等による計画の承認はなく壁面線の指定
適用できる区域の条件		・路地を挟んだ一短冊の区域	・東京都防災都市づくり推進計画の重点整備地域内 ・区域は500㎡未満で、5～6軒程度 ・区域が道路に4m以上接道	・建ぺい率60%の地域で一中高、工専以外 ・主たる土地利用が住宅地等 ・原則、一街区。ただし、既存建築物等の場合、概ね200㎡以上で概ね整形な範囲
区域の拡大可能性		特になし	区域拡大または隣での計画策定を区が働きかける	特になし

(b) 考察

- ・ 4.2.2の冒頭で簡単に触れたように、荒川区以外の2事例は街区形状や各敷地の規模・形状が比較的整っており、建築ルールを比較的定めやすいと考えられるのに対し、荒川区は基盤が劣悪であり、計画の項目の詳細な設定や区による計画の承認等の手続きはそのあたりの事情を反映しているともと思われる。
- ・ 荒川区では行き止まり路地が主体であり、そうした路地単位等で協調建替えを考えている。本来ならば、路地の通り抜け等が必要な街区もあるはずであり、荒川区でも働きかけという形でその可能性を模索しているようだが、最も望ましいのは、計画建替えの街区整備方針で検討したように、あらかじめ街区単位で通り抜けを計画して実現することであり、今後の検討課題である。
- ・ 本編でも述べたように、築造された後の道の維持管理の問題が残されており、協定のような仕組みが望まれる。