

# 建築協定と密集事業との併用により地区内の建替えを促進



## 大浜地区 福岡市博多区

4m未満の狭あい道路沿道に、ゆとりある道路空間を確保するため、建築協定により道路境界線から1mの外壁後退をルール化。協定に沿った共同住宅への建替えに助成する仕組みも用意し、修復型の住環境整備を実施中。

### 1 地区及び建築協定の概要

#### ■ 地区名・所在地

|      |                                     |
|------|-------------------------------------|
| 地区名  | 大浜地区                                |
| 所在地  | 福岡市博多区下呉服町7番216他、大博町他               |
| 最寄駅  | 福岡市営地下鉄箱崎線呉服町駅<br>駅北約0.3～1kmに位置     |
| 用途地域 | 商業地域（容積率400%、500%、600%、<br>建ぺい率80%） |

#### ■ 建築協定の概要

|         |                                 |
|---------|---------------------------------|
| 当初認可年月日 | 平成14年3月28日                      |
| 有効期間    | 10年間（平成24年3月27日）<br>自動更新（延長10年） |
| 締結型     | 合意型                             |
| 面積      | 17,087㎡（隣接地24,851㎡）             |
| 区画数     | 48区画（区画数は認可時のもの）                |

### 地区特性

大浜地区は、福岡市の都心縁辺部に位置する利便性の高い住宅主体の住商混在地区である。戦災を逃れ、戦後の戦災復興土地区画整理事業からも除外されたエリアである。

幹線道路に囲まれた地区内は、道路基盤が脆弱な上に、老朽化した狭小住宅が密集していたことから、平成12年2月に密集住宅市街地整備促進事業\*（以下、密集事業）の大臣承認を受け、現在も事業が進められている地区である。

\*現在の事業名は、住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）

図表1 建築協定の区域図



### 建築協定の特色

短冊状の狭小敷地が連担する狭あい道路沿いに、ゆとりある道路空間を創出することを目的に、道路境界線から1mの外壁後退ルールを盛り込んでいる。

また、建替えの機会と併せて道路沿いのゆとり空間の確保を段階的に誘導していくために、協定ルールに沿った共同住宅への建替えに対して密集事業による助成を行っている。

市は助成等によって徐々に合意率を高める「段階的な建築協定」と位置づけている。

図表2 建築協定の主な内容

|       |                            |
|-------|----------------------------|
| 外壁後退  | 建物の1階部分の外壁等の道路境界線より1m以上    |
| 形態・意匠 | 建築物等の外観・色彩、屋外広告物等は周辺の環境と調査 |

## 2 取り組みの内容

### 密集事業の取り組みの経緯

福岡市の都心部において人口流出が長期的に進む中で、都心縁辺部に位置する大浜地区においても人口減少と少子高齢化が進行し、地域の活力低下が課題となっていた。

バブル経済崩壊後、地区内では地価下落の影響によりワンルームマンションが増加し、人口構成のアンバランスが更に進行したため、地元住民は地域のまちづくりに危機感を抱き、平成4年に「大浜まちづくり協議会（以下、協議会）」を結成した。

協議会では、「三世代が安心して暮らせるまち」を地区全体のまちづくりの目標に掲げ、地区の住環境を改善するための整備構想等をワークショップ形式で検討していった。平成7年には、少しずつまちを良くするとの考えに立った独自のまちづくりルールとして、「道路境界線からセットバック」「形態・意匠面でのまちへの配慮」などの建替え時の約束を「まちづくり計画書」として取りまとめた。これが後の建築協定の基本となった。

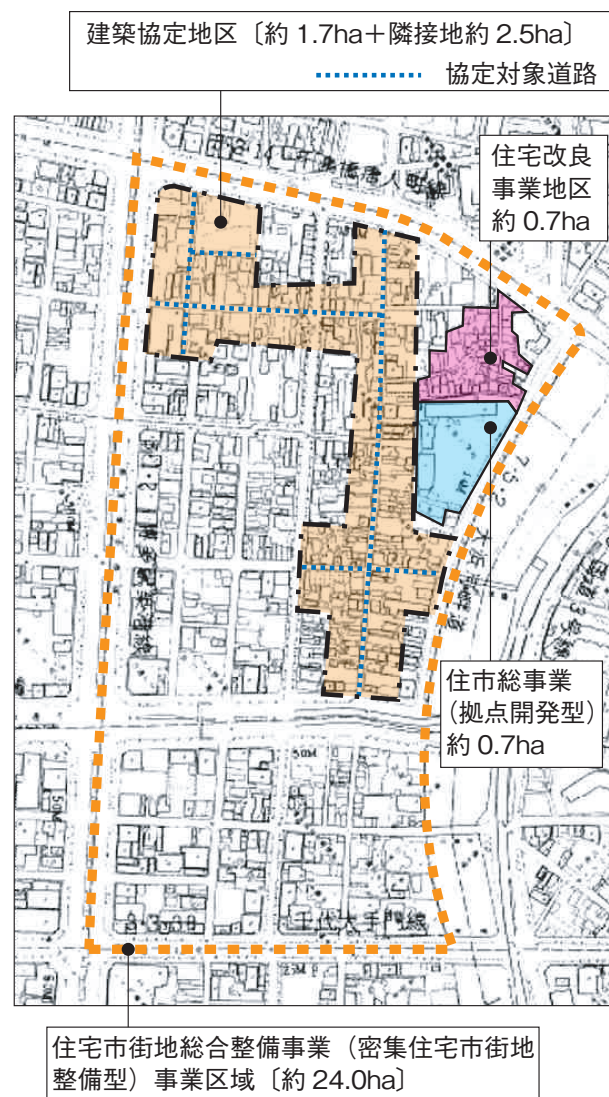
平成10年に、喫緊の課題であった「居住機能の整備＝地域のコミュニティの再生」に対応するため、「都心居住・博多部振興プラン」が作成され、以降、地域住民と市との協働のまちづくりがスタートした。その後、平成12年には、密集事業の大臣承認を受け、老朽住宅の除去、従前居住者向け住宅の建設、公園や優先整備道路等の整備を推進中である。

### 「段階的な建築協定」の締結

優先整備道路の整備を進める一方で、狭小敷地が連担する生活道路沿道については、建築協定により少しずつ修復型で道路空間を拡幅整備するとの考えのもとで、平成12、13年度の2ヵ年にわたり、建築協定案を市と協議会の協働により検討し、平成14年3月に認可するに至った。

建築協定の合意率は40%と必ずしも高くないが、市は協定ルールに沿った共同住宅への建替えに対して密集事業による助成を行うことで、隣接地の土地所有者等が徐々に協定に加入する「段階的な建築協定」と位置づけている。

図表3 大浜地区の密集事業等の概要



図表4 密集事業による建替え助成の概要

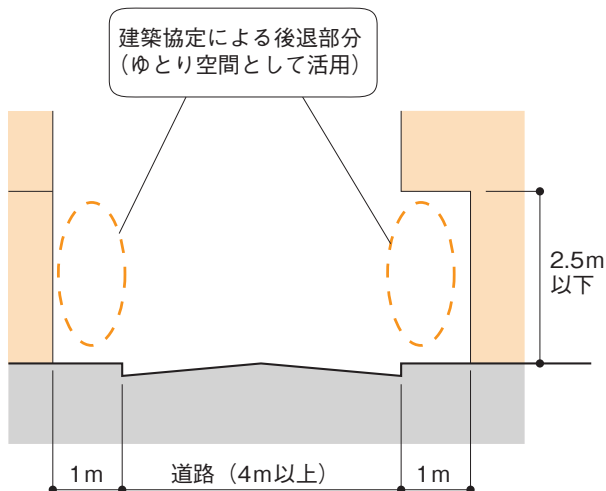
|      |       | 共同建替                            | 協調建替       | 協定に沿った建替 |  |
|------|-------|---------------------------------|------------|----------|--|
| 主な要件 | 建替前建物 | 老朽住宅等                           |            |          |  |
|      | 敷地面積  | 200㎡以上                          | 300㎡以上     | 要件なし     |  |
|      | 建替後   | 用途                              | 共同住宅等      |          |  |
|      |       | 階数                              | 3階以上       |          |  |
|      |       | 構造                              | 耐火又は準耐火建築物 |          |  |
|      | 住戸面積  | 各住戸の面積が55㎡～120㎡の範囲で、2以上の居室があること |            |          |  |
| 他の条件 | —     | 有効な空地の確保                        | —          |          |  |
| 助成内容 |       | 除去費、設計費、共同住宅整備費の2/3を限度として助成     |            |          |  |



## 建築協定のルール

大浜地区の特徴である道路境界線からの外壁後退規定は図表5のとおりである。なお、敷地の奥行きが8m未満の場合は、外壁後退すると建替えが困難となるため、適用除外規定を設けている。

図表5 外壁後退の概要



図表6 外壁後退部分の協定内容の抜粋

第8条 本協定区域内で別紙福岡市大浜地区建築協定区域図に記載する道路に面した敷地において新たに建築物等（「建築物に付属する門もしくは塀及び工作物を含む」以下同じ）を建築する場合、敷地の地盤面からの高さが2.5m以下の部分における建築物等は、当該道路の境界線から水平距離で1m以上離して設けなければならない。但し、敷地の奥行きが、当該道路の境界線から水平距離8m未満である敷地はこの限りではない。

当該道路が幅員4m未満で、法第42条第2項の規定により特定行政庁が指定した道路（以下「2項道路」という）の場合、本協定における当該道路の境界線は、同項の規定（2項道路の中心線からの水平距離2mの線をその道路の境界とみなす）にかかわらず、現況の道路境界を当該道路の境界線とする。

なお、外壁等の後退による空間（2項道路の場合、中心線からの水平距離2mの部分を除く）は、ゆとりの空間として活用するものとする。



比較的協定加入者が多い箇所（一部は建替後、外壁後退している）



建築協定区域隣接地が比較的多い箇所（奥行きが狭い敷地や短冊状の敷地が比較的多い）

## 3 今後の課題

### 協定ルールに基づく建替助成事例が少ない

戸建住宅から戸建住宅への建替事例は多く、協定ルールに沿って外壁後退している事例はあるが、平成14年3月に認可されてから現在までの助成実績は1件に留まっている。

なお、助成活用事例が1件と少ない理由は、3階以上の共同住宅に建替える資金の問題や間口の狭い敷地が多く、共同住宅に建替えることが難しいことなどにある。

### 隣接地への加入の促進

実際に助成を受けるには3階以上の共同化が要件となるなど、ややハードルは高いものの、協定加入の動機付けの一つとして、助成制度の周知を図り、引き続き、隣接地への協定加入を呼び掛けていく必要がある。