

# 都市再生特別措置法の改正案に係る 立体道路制度について

---

背景・必要性

人口増加社会では、都市計画に基づく規制を中心に開発意欲をコントロール

⇒人口減少社会では、開発意欲が低減し望ましい土地利用がなされない

都市のスポンジ化※ → コンパクト・プラス・ネットワークの推進に重大な支障

※都市のスポンジ化：都市の内部で空き地、空き家等の低未利用の空間が、小さな敷地単位で時間的・空間的にランダムに相当程度の分量で発生する現象

- 空き地(個人所有の宅地等に限り)は約44%増(約681km<sup>2</sup>→約981km<sup>2</sup>:大阪府の面積の約半分)(2003→2013年)

- 空き家は約50%増(約212万戸→約318万戸:ほぼ愛知県全域の世帯数)(2003年→2013年)

- ・生活利便性の低下
- ・治安・景観の悪化
- ・地域の魅力(地域バリュー)の低下

⇒ スポンジ化が一層進行する悪循環

要因と対策のコンセプト

- ・地権者の利用動機の乏しさ  
→低未利用地のまま放置
- ・「小さく」「散在する」低未利用地の  
使い勝手の悪さ



行政から能動的に働きかけ、コーディネートと集約により土地を  
利用(所有と利用の分離)

地域コミュニティで考えて身の回りの公共空間を創出(まずは使う)

官民連携で都市機能をマネジメント

「経済財政運営と改革の基本方針2017」、「未来投資戦略2017」、「新しい経済政策パッケージ」、「まち・ひと・しごと  
創生基本方針2017」において、都市のスポンジ化対策、未利用資産の有効活用等を措置するよう位置付け

法案の概要

都市のスポンジ化対策(都市機能誘導区域、居住誘導区域を中心に)

コーディネート・土地の集約

- 「低未利用土地権利設定等促進計画」制度の創設  
-低未利用地の地権者等と利用希望者とを行政がコー  
ディネートし、所有権にこだわらず、複数の土地や建物  
に一括して利用権等を設定する計画を市町村が作成

※所有者等探索のため市町村が固定資産税課税情報等  
を利用可能



- 都市再生推進法人(まちづくり団体等)の業務に、  
低未利用地の一時保有等を追加  
〔(税) 所得税等の軽減〕

- 土地区画整理事業の集約換地の特例  
-低未利用地を柔軟に集約し、まちの顔となるような  
商業施設、医療施設等の敷地を確保  
〔(予算) 都市開発資金貸付け  
〔都市開発資金の貸付けに関する法律〕〕

- 市町村は、低未利用土地利用等指針を作成し、  
低未利用地の管理について地権者に勧告が可能に

身の回りの公共空間の創出

- 「立地誘導促進施設協定」制度の創設  
-交流広場、コミュニティ施設、防犯灯など、地域コミュ  
ニティやまちづくり団体等が共同で整備・管理する施  
設(コモンズ)についての地権者による協定(承継効付)  
〔(税) 固定資産税の軽減〕

※ 周辺地権者の参加を市町村長が働きかけ



▶ 空き地や空き家を活用して交流広場・コミュニティ施設等を整備・管理



\* 長野市「パティオ大門」

\* 活性化施設(イメージ)

- 「都市計画協力団体」制度の創設  
-都市計画の案の作成、意見の調整等を行う住民団体  
、商店街組合等を市町村長が指定  
(身の回りの都市計画の提案が可能に)

都市機能のマネジメント

- 「都市施設等整備協定」制度の創設  
-民間が整備すべき都市計画に定められた施設(アクセス通  
路等)を確実に整備・維持
- 誘導すべき施設(商業施設、医療施設等)の休廃止届出  
制度の創設 -市町村長は、商業機能の維持等のため  
休廃止届出者に助言・勧告

都市の遊休空間の活用による安全性・利便性の向上

公共公益施設の転用の柔軟化、駐車施設の附置義務の適正化、立体道路制度の適用対象の拡充等を措置

【目標・効果】

※地方公共団体への意向調査等をもとに推計

低未利用地の利用を促進し、都市内遊休空間を賢く使うことで、民間の担い手による魅力的なまちづくりを実現

(KPI)・低未利用土地権利設定等促進計画の作成:約35件(2019~2023 [2019:3件 ↗ 2023:15件])

・立地誘導促進施設協定の締結:約25件(2019~2023 [2019:3件 ↗ 2023:10件])

⇒ 立地適正化計画を作成・公表した市町村のうち、今後10年間に、居住誘導区域に占める低未利用地の  
割合が、現状維持又は低下した市町村の割合:7割以上

# 立体道路制度の適用対象の拡充

- 現行制度において、都市再生緊急整備地域以外の一般道路では立体道路制度の活用が認められていない。
- 近年、地方都市においてもニーズが認められることから、本改正で全ての一般道路において立体道路制度活用が適用できるよう対象を拡充。

## 背景・課題

- ・近年、地方都市の駅前や中心市街地で市街地更新が必要。
- ・バリアフリー対応・回遊性の確保等の社会的要請に応えつつ土地の有効利用を促進することが求められている。

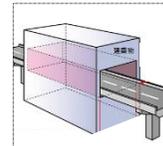
市街地環境との調和を図りながら道路空間の立体的利用を行うことが有効と考えられるが、現行制度上、都市再生緊急整備地域以外の一般道路では立体道路制度が活用できない。

※ 現行制度における立体道路制度の適用範囲

	都市再生緊急整備地域	その他の地域
自動車専用道路・高架道路	○	○
一般道路	○	×

重点的に高度利用化を図るべき地域である都市再生緊急整備地域を除き、適用対象は自動車専用道路等に限定

〈道路の立体的区域〉

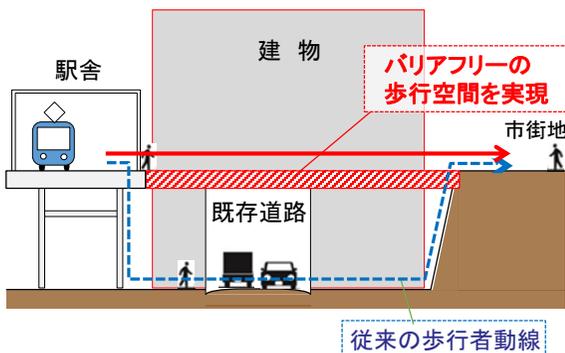


## 拡充内容

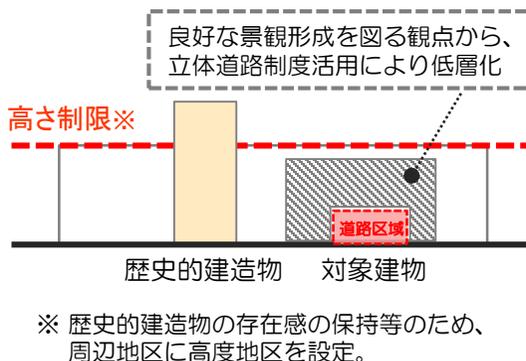
市街地の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進と都市機能の増進とを図るため必要な場合に、全ての一般道路において立体道路制度が適用できるよう対象を拡充

地方都市における道路上空を活用した土地の有効活用のニーズの例

### 1) バリアフリーや回遊性の向上



### 2) 市街地特性を活かしたまちづくり



### 3) 既存の駅前広場等の上空利用



# 新旧対照条文(立体道路制度の適用対象の拡充)

## ○都市計画法（昭和四十三年法律第百号）（抄）

（傍線部分は改正部分）

改正後	現行
<p>（道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画）</p> <p><b>第十二条の十一</b> 地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、<u>市街地の環境を確保しつつ、適正かつ合理的な土地利用の促進と都市機能の増進と</u>を図るため、道路（都市計画において定められた計画道路を含む。）の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、当該道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。この場合においては、当該区域内における建築物等の建築又は建設の限界であつて空間又は地下について上下の範囲を定めるものをも定めなければならない。</p>	<p>（道路の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うための地区整備計画）</p> <p><b>第十二条の十一</b> 地区整備計画においては、第十二条の五第七項に定めるもののほか、適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため、道路（都市計画において定められた計画道路を<u>含む、自動車のみ</u>の交通の用に供するもの及び<u>自動車の沿道への出入りができない高架その他の構造のものに限る。</u>）の上空又は路面下において建築物等の建築又は建設を行うことが適切であると認められるときは、当該道路の区域のうち、建築物等の敷地として併せて利用すべき区域を定めることができる。この場合においては、当該区域内における建築物等の建築又は建設の限界であつて空間又は地下について上下の範囲を定めるものをも定めなければならない。</p>

# 新旧対照条文(立体道路制度の適用対象の拡充)

## ○建築基準法（昭和二十五年法律第二百一号）（抄）

（傍線部分は改正部分）

改正後	現行
<p>（敷地等と道路との関係）</p> <p><b>第四十三条</b> 建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第四十四条第一項を除き、以下同じ。）に二メートル以上接しなければならない。ただし、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で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建築審査会の同意を得て許可したものについては、この限りでない。</p> <p>一 （略）</p> <p>二 地区計画の区域（地区整備計画が定められている区域のうち都市計画法第十二条の十一の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。）<u>内の道路</u></p> <p>2 （略）</p> <p>（道路内の建築制限）</p> <p><b>第四十四条</b> 建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。</p> <p>一・二 （略）</p> <p>三 <u>第四十三条第一項第二号の道路</u>の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該<u>道路に係る</u>地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて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るもの</p> <p>四 （略）</p> <p>2 （略）</p>	<p>（敷地等と道路との関係）</p> <p><b>第四十三条</b> 建築物の敷地は、道路（次に掲げるものを除く。第四十四条第一項を除き、以下同じ。）に二メートル以上接しなければならない。ただし、その敷地の周囲に広い空地を有する建築物その他の国土交通省令で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建築審査会の同意を得て許可したものについては、この限りでない。</p> <p>一 （略）</p> <p>二 <u>高架の道路その他の道路であつて自動車の沿道への出入りができない構造のものとして政令で定める基準に該当するもの（第四十四条第一項第三号において「特定高架道路等」という。）で、</u>地区計画の区域（地区整備計画が定められている区域のうち都市計画法第十二条の十一の規定により建築物その他の工作物の敷地として併せて利用すべき区域として定められている区域に限る。<u>同号において同じ。）内のもの</u></p> <p>2 （略）</p> <p>（道路内の建築制限）</p> <p><b>第四十四条</b> 建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。</p> <p>一・二 （略）</p> <p>三 <u>地区計画の区域内の自動車のみの交通の用に供する道路又は特定高架道路等</u>の上空又は路面下に設ける建築物のうち、当該地区計画の内容に適合し、かつ、政令で定める基準に適合するものであつて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るもの</p> <p>四 （略）</p> <p>2 （略）</p>