

## V 都市安全課関係

|     |                          |     |
|-----|--------------------------|-----|
| V-1 | 都市防災総合推進事業について.....      | 160 |
| V-2 | 宅地防災の推進について.....         | 165 |
| V-3 | 防災集団移転促進事業について.....      | 170 |
| V-4 | 都市災害復旧事業等について.....       | 174 |
| V-5 | 復興まちづくりのための事前準備について..... | 177 |

## V-1 都市防災総合推進事業について

### 都市防災総合推進事業の概要

避難地・避難路等の公共施設整備や、避難地・避難路周辺の建築物の不燃化、木造老朽建築物の除却及び住民の防災に対する意識の向上等を推進し、防災上危険な市街地における地区レベルの防災性の向上を図る取組を「都市防災総合推進事業」（防災・安全交付金の基幹事業）により支援

赤字下線部：R2年度予算案拡充事項

#### ○都市防災総合推進事業の概要

事業主体：市町村、都道府県等

| 事業メニュー                | 主な交付対象施設等                                                                                   | 国費率                    |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
| ①災害危険度判定調査            | ・各種災害に対する危険度判定調査                                                                            | 1/3                    |
| ②住民等のまちづくり活動支援        | ・住民等に対する啓発活動<br>・まちづくり協議会活動助成                                                               | 1/3                    |
| ③地区公共施設等整備            | ・地区公共施設（避難路、避難地（避難地に設置する防災施設を含む））<br>・地区緊急避難施設（指定緊急避難場所（津波避難タワー等）、避難場所の機能強化（防災備蓄倉庫、非常用発電等）） | 用地：1/3<br>工事：1/2<br>※1 |
| ④都市防災不燃化促進            | ・耐火建築物等の建築への助成                                                                              | 調査 1/3<br>工事 1/2       |
| ⑤木造老朽建築物除却事業          | ・密集市街地における木造老朽建築物の除却への助成                                                                    | 1/3                    |
| ⑥被災地における復興まちづくり総合支援事業 | ・復興まちづくり計画策定<br>・地区公共施設<br>・地区緊急避難施設                                                        | 1/2                    |
| ※激甚災害被災地              | ・高質空間形成施設<br>・復興まちづくり支援施設                                                                   | 1/3                    |

※1：南海トラフ特措法に基づく津波避難対策緊急事業計画に位置づけられ、一定の要件を満たす避難場所、避難路の整備については国費率2/3

#### ○地区要件

##### 施行地区

＜事業メニュー①～③＞  
災害の危険性が高い区域（浸水想定区域、土砂/津波/火山災害警戒区域（地域）等）を含む市街地、大規模地震発生の可能性の高い地域※2、重点密集市街地を含む市、DID地区  
＜事業メニュー④＞  
大規模地震発生の可能性の高い地域※2、重点密集市街地を含む市、DID地区、三大都市圏既成市街地、政令市、道府県庁所在地  
＜事業メニュー⑤＞  
重点密集市街地  
＜事業メニュー⑥＞  
激甚災害による被災地

※2：地震防災対策強化地域、南海トラフ地震防災対策推進地域、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震防災対策推進地域



津波避難タワー



備蓄倉庫



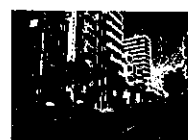
避難所



避難場所に向かう避難道路（階段）



避難場所となる公園



沿道建築物の不燃化 整備後

# 都市防災総合推進事業の拡充《令和2年度予算》

## 背景・目的

令和元年度台風第19号や平成30年7月豪雨等による住民等の避難の重要性や、近年の災害ハザードエリアの指定の促進状況を踏まえ、激甚化・頻発化する自然災害から命を守るための身近な逃げ場所を確保し、コミュニティレベルの災害対応力の強化を図る

## 拡充内容

| 現行                                                                                 | 拡充案                                                                                                                      |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>地区要件の見直し（事業メニュー①～③）</b>                                                         |                                                                                                                          |
| <b>地区要件</b><br>・三大都市圏の既成市街地<br>・大規模地震発生の可能性の高い地域<br>・指定市<br>・道府県庁所在の市<br>・DID地区    | ○ <b>災害の危険性が高い区域</b> （洪水浸水想定区域、土砂／津波災害警戒区域等） <b>を含む市街地を追加</b><br>○ 三大都市圏の既成市街地、大規模地震発生の可能性の高い地域の一部、指定市、県庁所在市は要件から除外      |
| <b>防災まちづくり拠点施設の見直し</b>                                                             |                                                                                                                          |
| <b>避難施設整備</b><br>○ 国費率：工事費のみ<br>1/2<br>間接補助の場合は、地方公共団体の補助する額の1/2又は全体事業費の1/3いずれか低い額 | ○ 防災まちづくり拠点施設を【 <b>地区緊急避難施設</b> 】に変更<br>・指定緊急避難場所の指定<br>・地区レベルの避難・防災計画への位置づけ等を要件<br>○ 国費率：工事費1/2、<br><b>用地費を対象化（1/3）</b> |

◇事業主体 地方公共団体

◇国費率

◇事業メニュー

: 1/2、1/3

- ①災害危険度判定調査
- ②住民等のまちづくり活動支援
- ③地区公共施設等整備
  - ・地区公共施設（避難路、避難地等）
  - ・地区緊急避難施設（津波避難タワー等）
- ④都市防災不燃化促進
- ⑤木造老朽建築物除却事業
- ⑥被災地における復興まちづくり総合支援事業

◇施行地区要件

<事業メニュー①～④>

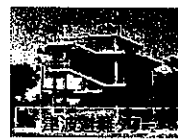
- ・災害の危険性が高い区域を含む市街地（①～③）
- ・大規模地震発生の可能性の高い地域
- ・重点密集市街地を含む市（②～④）
- ・DID地区
- ・三大都市圏の既成市街地（④のみ）
- ・指定市（④のみ）
- ・道府県庁所在の市（④のみ）

<事業メニュー⑤>

- ・重点密集市街地

<事業メニュー⑥>

- ・激甚災害による被災地



## 都市防災総合推進事業（防災・安全交付金）はこんなことにも使えます

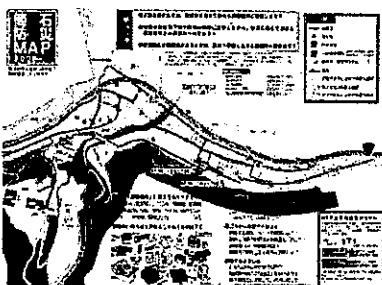
都市防災総合推進事業は、以下の内容について支援可能です。

### 【ソフト対策】

#### ○ 災害危険性の把握、ハザードマップなど

【災害危険度判定調査、住民等のまちづくり活動支援（1／3補助）】

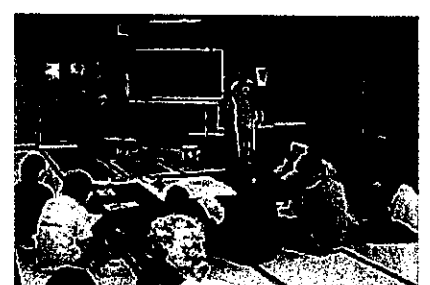
- ・中小河川や内水氾濫等の浸水シミュレーション、浸水想定作成
  - ・地域のハザードマップの作成、地区防災計画の作成
  - ・事前復興シミュレーションや住民ワークショップの開催、事前復興計画の作成
  - ・指定緊急避難場所や避難経路（民間施設含む）の災害安全性の調査
- 例：津波の耐浪性診断、崖崩れ・土石流に対する構造安全調査（耐震診断は不可）、避難路沿いの崖等の安全調査など（工事を行う場合は、地区公共施設等整備の設計費として対応することも可（1／2補助））



住民組織による防災マップの作成



まち歩きによる避難や危険箇所の啓発活動



防災ワークショップの開催

【ハード対策】

○ 地域の避難性や防災性向上のための避難路・避難地・空地の整備・改良

【地区公共施設整備（工事1／2、用地1／3補助）】

・避難路、避難地の整備

・避難路の安全性確保のための対策

例：アンダーパス等における排水ポンプ、排水路、避難路沿いの崖やブロック塀の崩落防止対策、火災により避難路の通行に支障が及ぼすおそれのある箇所における自主防災組織が活用する消火施設など

・避難地、防災公園の防災対策

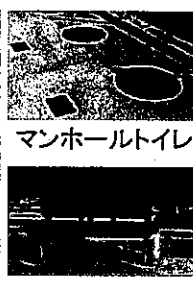
例：マンホールトイレ、非常用照明設備、飲料水確保のための耐震性貯水槽、浸水対策（排水路、ポンプ、地盤嵩上げ等）など

・災害危険性の高い場所におけるバッファゾーン（防災空地）の確保

例：密集市街地や文化財周辺における火除け地の整備、土砂災害の危険性の高い箇所における防災空地の整備など



避難地



かまどベンチ



避難路整備(道路の拡幅)

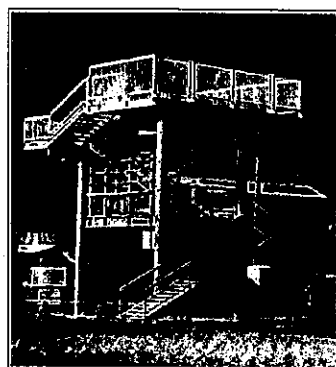
○ 地域の指定緊急避難場所の整備・機能向上

【地区緊急避難施設（工事1／2、用地1／3補助）】

・津波や洪水避難タワー、専ら避難のために必要な建物整備（指定緊急避難場所として指定することが必要。民間施設も可）

・既存の指定緊急避難場所（民間施設含む）の機能強化

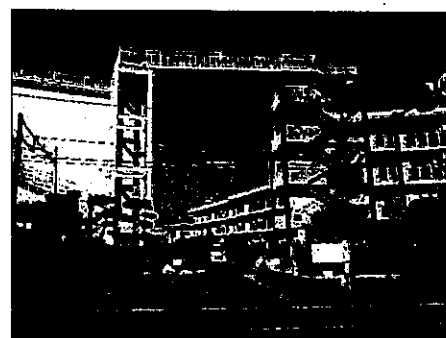
例：避難環境維持のための施設整備（非常用発電設備、備蓄倉庫、非常用照明、空調設備、停電時の通信確保等）、建物や周辺敷地の浸水・土砂対策（津波や土砂に対する構造改修、防水板・壁の設置、周辺の崖対策、避難場所の高床化等）、避難性向上のための施設改修（外付け階段や屋上への手すりの設置、自動解錠装置の設置等）など



津波避難タワーの整備



避難場所の機能追加  
(備蓄倉庫等)



既存施設(市営住宅)へ避難階段設置

「地震時等に著しく危険な密集市街地」※ 約6,000haについて、平成32年度までに最低限の安全性を確保し、おおむね解消することを目標に密集市街地の整備改善を推進。

(住生活基本計画(全国計画)(平成23年3月閣議決定)。平成28年3月の改訂時にも目標を継続。)

※ 密集市街地のうち、延焼危険性や避難困難性が特に高く、地震時等における最低限の安全性が確保されていない、著しく危険な密集市街地。

【地震時等に著しく危険な密集市街地(H24年10月公表)】

| 都府県  | 市区町村                                                | 面積      | 面積<br>(H29年度末) | 面積<br>(H30年度末) |
|------|-----------------------------------------------------|---------|----------------|----------------|
| 埼玉県  | 川口市                                                 | 54ha    | 54ha           | 54ha           |
| 千葉県  | 浦安市                                                 | 9ha     | 8ha            | 8ha            |
| 東京都  | 文京区、台東区、墨田区、品川区、目黒区、大田区、世田谷区、渋谷区、中野区、豊島区、北区、荒川区、足立区 | 1,683ha | 482ha          | 316ha          |
| 神奈川県 | 横浜市、川崎市                                             | 690ha   | 57ha           | 57ha           |
| 愛知県  | 名古屋、安城市                                             | 104ha   | 103ha          | 102ha          |
| 滋賀県  | 大津市                                                 | 10ha    | 10ha           | 10ha           |
| 京都府  | 京都市、向日市                                             | 362ha   | 357ha          | 357ha          |
| 大阪府  | 大阪市、堺市、豊中市、守口市、門真市、寝屋川市、東大阪市                        | 2,248ha | 1,980ha        | 1,885ha        |
| 兵庫県  | 神戸市                                                 | 225ha   | 199ha          | 199ha          |
| 和歌山県 | 橋本市、かつらぎ町                                           | 13ha    | 0ha            | 0ha            |
| 徳島県  | 鳴門市、美波町、牟岐町                                         | 30ha    | 26ha           | 26ha           |
| 香川県  | 丸亀市                                                 | 3ha     | 3ha            | 3ha            |
| 愛媛県  | 宇和島市                                                | 4ha     | 0ha            | 0ha            |
| 高知県  | 高知市                                                 | 22ha    | 22ha           | 22ha           |
| 長崎県  | 長崎市                                                 | 262ha   | 120ha          | 109ha          |
| 大分県  | 大分市                                                 | 26ha    | 0ha            | 0ha            |
| 沖縄県  | 嘉手納町                                                | 2ha     | 2ha            | 2ha            |
| 合計   | 41市区町                                               | 5,745ha | 3,422ha        | 3,149ha        |

【整備改善に向けた取り組み】

道路等の整備、沿道建築物の不燃化

建替による不燃化

従前居住者用住宅の整備

広域的避難場所の整備

老朽建築物の除却、公園・空地の整備、避難路の確保

「防災・安全交付金」「社会資本整備総合交付金」及び「密集市街地総合防災事業(H27創設 補助金)」等により地方公共団体の取り組みを支援

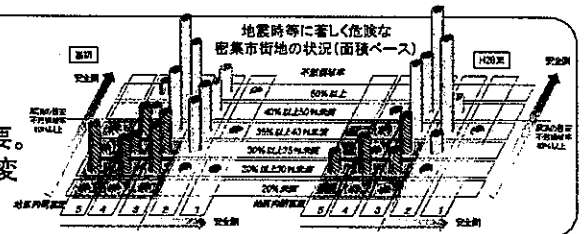
## 今後の密集市街地の整備改善・評価基準の検討に向けた基本的方向性について

国土交通省  
【機密性2】

【第1回 今後の密集市街地の整備改善・評価基準に関する検討会(H29.12.4 座長:糸井川教授(筑波大学))】において以下をとりまとめ。

### 1. 現状認識

- これまでの取組により密集市街地は着実に減少。
- 地震時等に著しく危険な密集市街地は平成28年度末時点で約4,039ha残っており、引き続き安全確保に係る取組を進めることが必要。
- 密集市街地においても、高齢化・空家の増加が見られ、こうした環境変化を十分に認識することが必要



### 2. 今後の安全確保に係る進め方

#### 従来型アプローチの転換

これまでの公共施設整備や共同建替等の面的アプローチに加え、きめ細かなアプローチにより安全性確保に係る取組を推進

#### きめ細かなアプローチ

- 空家の除却・有効利用
- 不燃建築物への建替促進
- 耐震・防火改修の促進

#### 長期のタイムスパンの視点

今後見込まれる世代交代も見据えた、より中長期の視点からの施策も充実していくことが必要

#### 推進体制の多様化

従来型アプローチからの転換を図るため、地域のNPO、民間事業者等と行政との連携により推進していくことが必要。

#### コンセプトの転換

安全性確保のみに着目せず、地域の価値を創造する取組の結果として安全性確保につなげる、総合的なアプローチが必要

#### 地域の特性に応じたアプローチ

大都市だけを念頭に置いた施策だけでなく、地方部等においては地域の特性に応じたアプローチが必要

### 3. 今後の評価・目標指標の検討の考え方

#### ① 安全確保の考え方は継続

現行の安全確保に係る考え方としての「延焼危険性」「避難困難性」は継続する

#### ② 指標の精緻化・わかりやすさの確保

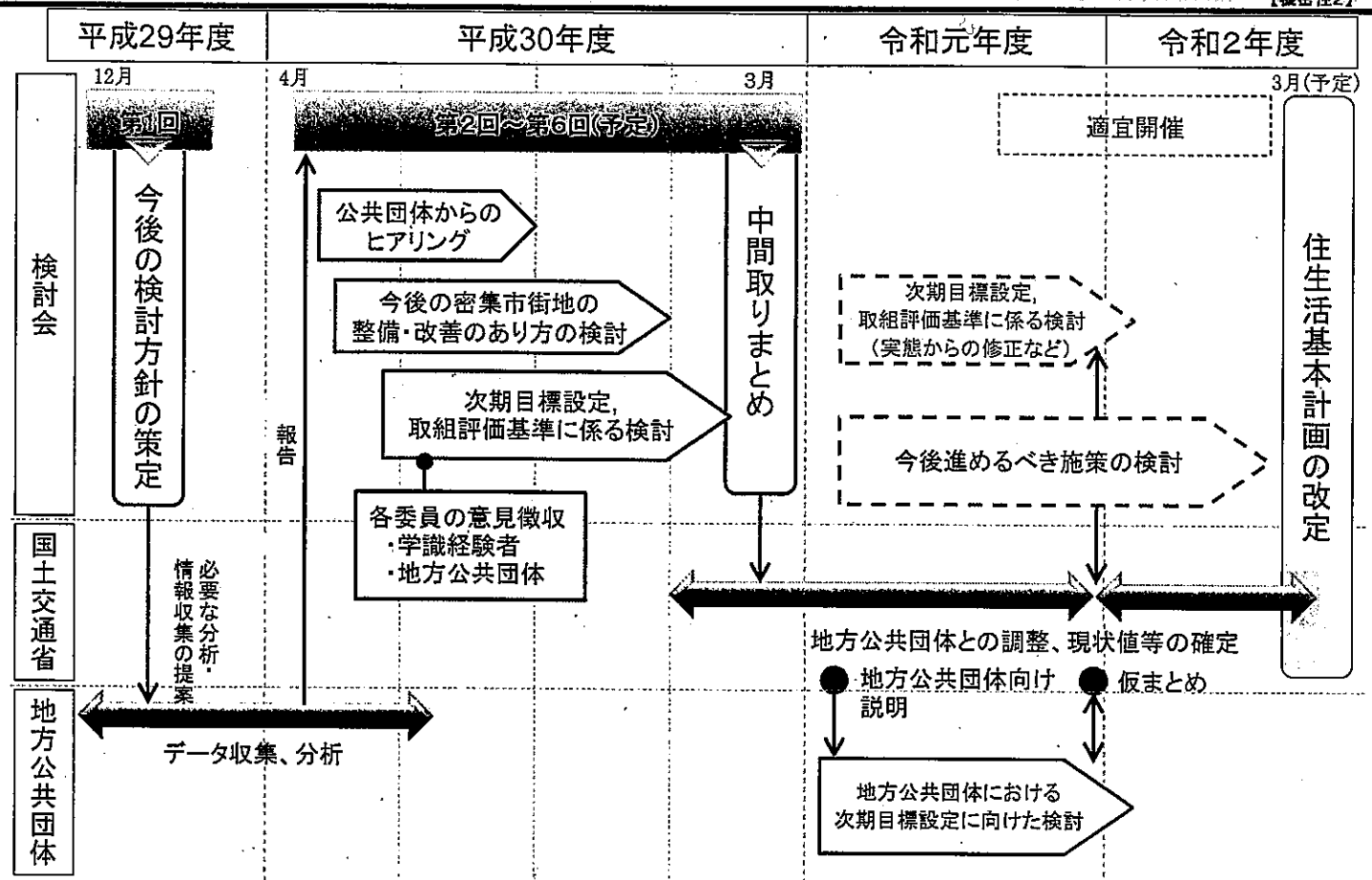
■ 密集市街地の抽出と取組の進捗評価を分離。進捗評価指標についてはわかりやすいものとする。

■ 準耐火建築物を不燃建物として評価するなど、技術進歩を反映することにより指標を精緻化する

#### ③ 地域強靱性を視点として追加

事前防災だけでなく地域の特性を踏まえた災害時の対応等も含めた総合的な地域の強靱性を視点として追加する

# 検討スケジュール



## V-2 宅地防災の推進について

### 今後の宅地の安全性確保の取組みについて留意していただきたい事項 国土交通省

○近年の様々な自然災害を受け、「防災」と「まちづくり」の連携が非常にクローズアップされているところです。宅地の安全対策においても、大規模盛土造成マップの公表率が令和元年度末で100%を迎えることで、事前対策の新たな段階に進んだといえます。

【令和2年度において特に留意していただきたい事項】

#### 1. 新たな目標について

大規模盛土造成マップの公表率が100%になったことに伴い、新たな目標をもって、盛土の安全性確認を進めていただくようお願いします。

○造成年代調査を令和2年度末までに完了すること。

○「どの盛土から調査を行うかを定める計画」（第二次スクリーニング計画）を令和4年度末までに終了すること。

上記2つの事項の計画的推進については、令和2年3月30日付事務連絡「今後の宅地防災対策の推進について」を発出しておりますので、庁内及び管下市町村で議論していただくようお願いします。

#### 2. 防災指針について

まちづくりの観点から、居住誘導区域内の宅地の安全対策は特に重要であり、令和2年度に都市再生特別措置法等の一部改正案に盛り込まれた新たな制度である「防災指針」に、宅地の安全対策について記載することを積極的に検討願います。

「防災指針」の中に「宅地の安全対策」を記載した場合に宅地の安全対策にかかる費用について、国費率の嵩上げ（1/4→1/2）が適用されることとなりますのでご留意ください。

- 頻発する地震に備え、宅地被害を防止・軽減するための宅地の耐震化が必要。
- 特に造成年代が古い盛土造成地は地震に脆弱なものが多いと考えられており、変状の点検や事前対策が急務。

## 地震ごとの被災宅地危険度判定結果

| 地震名       | 発生日          | 最大震度 | 被災宅地数 |
|-----------|--------------|------|-------|
| 阪神・淡路大震災  | 1995. 1. 17  | 7    | 1,874 |
| 鳥取県西部地震   | 2000. 10. 6  | 6強   | 294   |
| 新潟県中越地震   | 2004. 10. 23 | 7    | 1,118 |
| 福岡県西方沖地震  | 2005. 3. 20  | 6弱   | 351   |
| 新潟県中越沖地震  | 2007. 7. 16  | 6強   | 726   |
| 岩手・宮城内陸地震 | 2008. 6. 14  | 6強   | 98    |
| 東日本大震災    | 2011. 3. 11  | 7    | 3,592 |
| 熊本地震      | 2016. 4. 14  | 7    | 4,788 |
| 鳥取県中部地震   | 2016. 10. 21 | 6弱   | 617   |
| 鳥取県西部地震   | 2018. 4. 9   | 6強   | 120   |
| 大阪府北部地震   | 2018. 6. 18  | 6弱   | 58    |
| 北海道胆振東部地震 | 2018. 9. 6   | 7    | 59    |

※「危険」+「要注意」と判定されたもの

## 地震による大規模盛土造成地の被害



(東日本大震災:宮城県仙台市)



(北海道胆振東部地震:札幌市)

## 造成年代が古い盛土造成地は地震に脆弱(東日本大震災での検証)

- ・ 滑動崩落による被害を受けた盛土造成地の多くは70年代以前に造成。
- ・ 一方で、2006年以降(技術基準の強化)に造成された盛土造成地では、滑動崩落被害は発生していない。

| 造成年代 | 1949年以前   | 1950年代    | 1960年代      | 1970年代      | 1980年代      | 1990年代     | 2000～2005年 | 2006年以降   | 合計  |
|------|-----------|-----------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|-----------|-----|
| 地区数  | 2<br>(1%) | 7<br>(4%) | 81<br>(45%) | 46<br>(25%) | 31<br>(17%) | 10<br>(6%) | 2<br>(1%)  | 0<br>(0%) | 179 |

高度経済成長期にあたる1970年代までに造成された地区が全体の約3/4を占めている。

2006年～  
宅造成等規制法の改正  
＜技術基準の強化＞

1998年～  
宅防災マニュアル第一次改訂  
＜宅地の耐震に関する記述の充実＞

1961年～宅造成等規制法  
1968年～都市計画法  
＜宅地造成に関する規制の実施＞

# 宅地耐震化推進事業の概要

大地震時等における滑動崩落や液状化による宅地の被害を軽減するため、変動予測調査を行い住民への情報提供等を図るとともに、対策工事等に要する費用について補助する。

## ○ 大規模盛土造成地の変動予測調査等

大地震等が発生した場合に、大きな被害が生ずるおそれのある大規模盛土造成地の変動予測調査等(大規模盛土造成地マップの見直しや宅地液状化マップ作成、及び宅地擁壁等の危険度調査、応急対策工事等)に要する費用の一部を補助。

**事業主体** 地方公共団体、宅地所有者(間接補助)等  
**交付率** 1/3、1/2 (430補正措置、2020年度まで)  
**交付対象** ・大規模盛土造成地及び宅地の液状化による変動予測調査  
・宅地擁壁等の危険度調査 ・宅地擁壁等の応急対策工事



液状化しやすさマップ(千葉県)



擁壁の危険度調査



擁壁の防災対策

## ○ 大規模盛土造成地滑動崩落防止事業

大地震等に、一定の要件を満たす大規模盛土造成地が滑動崩落することを防止するために行われる事業に要する費用の一部を補助。



- 事業要件**
- ① 宅造成法第16条第2項の動土又は第20条第1項の指定を受けた区域であること
  - ② 下記のいずれかに該当すること
    - ・ 盛土面積3,000㎡以上かつ住戸10戸以上
    - ・ 勾配20度以上かつ盛土高さ5m以上かつ住戸5戸以上
    - ・ 盛土高さ2m以上かつ住戸2戸以上(震度の地震による激甚災害指定、擁壁被害1万坪以上等が要件)
  - ③ 滑動崩落により、道路(高速自動車国道、一般国道、都道府県道)、河川、鉄道、避難地又は避難路等に被害が発生するおそれのあるもの

**事業主体** 地方公共団体、宅地所有者(間接補助)等  
**交付率** 1/4、1/3、1/2 (熊本地震および北海道胆振東部地震の被災宅地の復旧に限る)  
**交付対象** 大規模盛土造成地の滑動崩落防止工事に要する設計費及び工事費

## ○ 宅地液状化防止事業

宅地と一体的に行われる道路等の公共施設の液状化対策事業に要する費用の一部を補助。



- 事業要件**
- ① 当該宅地の液状化により、公共施設(道路、公園、下水道、河川、水路その他公共の用に供する施設をいう。)に被害が発生するおそれのあるもの
  - ② 変動予測調査等により、液状化による顕著な被害の可能性が高いと判定された3,000㎡以上の一団の土地の区域でありかつ、区域内の建物が10戸以上であるもの
  - ③ 宅地液状化防止事業計画の区域内の宅地について所有権を有する全ての者及び借地権を有する全ての者のそれぞれ3分の2以上の同意が得られているもの
  - ④ 公共施設と宅地との一体的な液状化対策が行われていると認められるもの

**事業主体** 地方公共団体  
**交付率** 1/4、1/3、1/2 (熊本地震および北海道胆振東部地震の被災宅地の復旧に限る)  
**交付対象** 宅地と一体的に行われる公共施設の液状化防止工事に要する設計費及び工事費

## ● 大規模盛土造成地滑動崩落防止事業及び宅地液状化防止事業 共通

- 上記の現行要件に加え、平成19年4月1日以前に造成に着手された宅地で、以下①～③いずれかに該当するものについて地方公共団体が事業主体のものは交付率1/2
- ① 立地適正化計画において宅地の防災対策が定められる場合
  - ② 滑動崩落により人家10戸(避難路を有する場合は5戸)以上へ流出する場合
  - ③ 震度5弱相当で滑動崩落する場合



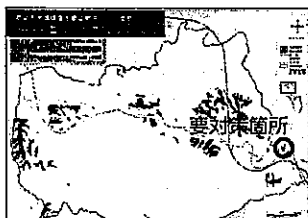
## 兵庫県西宮市による取組事例

○阪神・淡路大震災を契機に、盛土マップに掲載された市内100箇所の調査を行い、変状が発生している1箇所の要対策箇所が判明。

○23回の住民説明会を実施し、地元住民の「斜面对策協議会」において、工事への合意形成を図った。

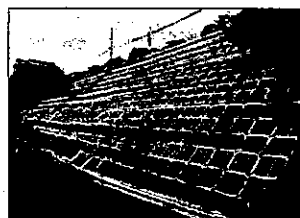
○2017年7月に工事着手、2018年10月に対策工事を完了。

西宮市の盛土マップ



100箇所の盛土のうち、1箇所が地震に脆弱なことが判明

対策工事の実施状況



斜面の強化や地下水の排除を行い、宅地の耐震化を図った

## 大阪府岬町による取組事例

○2009年度、地元自治会より擁壁の亀裂等の変状の通報を受けて応急処置を実施。

○2013年度より、当該箇所が防災上重要な道路(府道岬加太港線)に隣接していることも踏まえ、調査及び対策を検討。

○2016年6月に工事着手、2017年3月に対策工事を完了。

通報により判明した宅地の変状



擁壁上部に亀裂が発生

対策工事の実施状況



アンカー設置による斜面の安定化、幹線道路の保全を図った

## 宅地

## 宅地の滑動崩落及び液状化のソフト対策に関する緊急対策

## 国土強靱化

**概要:** 平成30年北海道胆振東部地震を踏まえ、全国の地方公共団体を対象に、宅地の滑動崩落及び液状化のソフト対策に関する点検を行い、

- ・大規模盛土造成地の危険性の把握が不十分な約1,100市区町村
- ・液状化の危険性の把握が不十分な約1,700市区町村

について、3カ年の緊急対策期間内に、宅地の安全性を「見える化」するための基礎マップの作成や安全性調査等の緊急対策を実施する。

府省庁名: 国土交通省

### 盛土造成地マップの作成・公表等

箇所: 約1,100市区町村

盛土造成地マップの作成・公表や盛土造成地ごとの調査を行っていない地方公共団体

期間: ① 2019年度まで ② 2020年度まで

実施主体: 国、都道府県、政令指定都市、市区町村

内容: ① 全国の盛土造成地マップの作成・公表

【国が実施】

② 盛土造成地ごとの造成年代調査等によるマップの高度化

【地方公共団体が実施】

⇒ 宅地の滑動崩落に対する安全性の「見える化」・事前対策の促進



大規模盛土造成地マップ

達成目標:

- ① 全国の盛土造成地マップの作成・公表率100%を達成 (現状: 66%)
- ② 盛土造成地の造成年代調査の実施率100%を達成 (現状: 37%)

### 液状化ハザードマップの作成・公表等

箇所: 約1,700市区町村

液状化ハザードマップの作成・公表や液状化ハザードマップの高度化を行っていない地方公共団体

期間: 2020年度まで

実施主体: 国、都道府県、政令指定都市、市区町村等

内容: ① 全国の液状化ハザードマップの作成・公表

【国が実施】

② 液状化ハザードマップの高度化

【地方公共団体が実施】

③ インフラ等の液状化被害推定手法の高精度化等

【国が実施】

⇒ 宅地の液状化に対する安全性の「見える化」・事前対策の促進

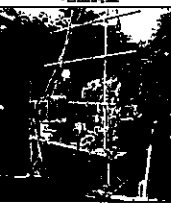
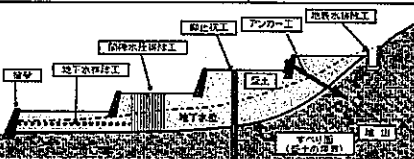


液状化ハザードマップ

達成目標:

- ・全国の液状化ハザードマップの作成・公表率100%を達成 (現状: 21%)
- ・高精度なインフラ等の液状化被害推定手法等を開発し、高精度な液状化ハザードマップの作成マニュアルを概成

- ・平成30年度補正より、盛土の安全性の把握調査の国費率を嵩上げ（ $1/4 \rightarrow 1/2$ ）（令和2年度まで）
- ・令和2年度より、優先すべき地域における対策の国費率を嵩上げ（ $1/3 \rightarrow 1/2$ ）

| 【対策の流れ】                                                                                                                                       | 令和元年度                                                         | 令和2年度                                                                                                                                        | 令和3年度～ |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| <b>Step1</b><br><b>マップの作成</b><br><br>盛土や液状化しやすい宅地がどこにあるか把握する | 全国の大規模盛土造成地マップを100%作成・公表※                                     | <br>国土交通省ハザードマップポータルサイトに掲載<br>※防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策に基づき実施 |        |
| <b>Step2</b><br><b>安全性の把握調査</b><br><br>地盤調査等により宅地ごとの安全性を把握する | 平成30年度補正より拡充<br>○調査の国費率を嵩上げ（ $1/3 \rightarrow 1/2$ ）〔令和2年度まで〕 | 造成年代調査は100%完了予定※<br>令和2年度予算（案）に計上<br>○調査実施主体を追加<br>地方公共団体 ⇨ +宅地所有者等                                                                          |        |
| <b>Step3</b><br><b>対策工事の実施</b><br>危険な宅地がある場合、対策工事を実施する<br>  |                                                               | 令和2年度予算（案）に計上<br>○優先すべき地域における国費率を嵩上げ（ $1/4 \cdot 1/3 \rightarrow 1/2$ ）<br>立地適正化計画において宅地の防災対策が定められる場合 等                                      |        |

## 全国の液状化ハザードマップの作成・公表について【3か年緊急対策】

### 全国をカバーする液状化ハザードマップ

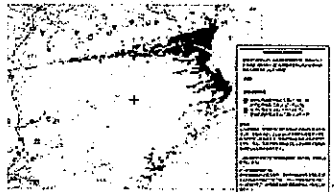
国が調査費を計上〔H30補正予算〕

- ✓ 47都道府県の地震被害想定調査報告書に含まれる液状化危険度分布図の活用した「都道府県液状化危険度分布図」と、過去の地震で液状化が発生した地形との関係を踏まえた「全国液状化しやすさ区分図」をハザードマップポータルサイト『重ねるハザードマップ』で公表する。

#### 【都道府県液状化危険度分布図】

液状化による危険性を把握する情報としては、都道府県が実施した地震被害想定調査等の液状化危険度分布図があるため、これらの情報を収集しました。

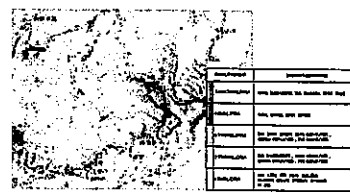
（参考：徳島県）



#### 【全国液状化しやすさ区分図】

液状化のしやすさ、しにくさといった目安を相対的に示すことを目的として、特定の地震は想定せずに、過去の地震で液状化が発生した地形を基に液状化しやすさを表示したもの。

（参考イメージ）



液状化するかどうかは地形だけで決まるものではなく、地震の規模や揺れ方、地下水位の高さなど、その地域の地盤状況や地震条件によって決まってきます。

液状化に関する基礎資料として広く活用されることを期待する

### 市町村による液状化ハザードマップ

- ✓ 市町村による詳細な液状化マップの作成・公表を支援

変動予測調査費の補助率を嵩上げ（ $1/3 \rightarrow 1/2$ ）〔H30補正予算 R2まで〕

#### 総プロ

リスクコミュニケーションを取るための液状化ハザードマップ作成手法の検討

地形による「液状化しやすさ」分布を詳細に把握し、具体的な被害をイメージさせる「液状化被害リスク」を示し、液状化に関する理解を深めるための情報も加えた液状化ハザードマップの作成

## 背景・目的

- ・宅地耐震化推進事業は複数宅地の地盤全体の強化を行うため事業量が大きく、**公共施設への被害防止も併せて実施**することから、これまで**地方公共団体が事業を実施**していることがほとんど。
- ・現在、切迫する大地震等に備え、滑動崩落や液状化被害の事前対策を推進しているが、甚大な被害が想定され、**優先すべき対策については、地方公共団体の負担を軽減し、事前対策を抜本的に強化**する。

## 拡充内容

| 現行                                                                                                                                                       | 拡充案                                                                                                     | ＜現行要件＞                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>① 大規模盛土造成地の変動予測調査等に間接補助メニューを追加</b>                                                                                                                    |                                                                                                         | <b>○大規模盛土造成地滑動崩落防止事業</b><br>①宅造法に基づく勧告、又は造成宅地防災区域の指定<br>②・盛土面積3,000㎡以上<br>かつ盛土上の家屋10戸以上<br>または<br>・盛土高さ5m以上<br>かつ盛土上の家屋5戸以上<br>③滑動崩落により、道路（高速道路、国道、都道府県道）、河川、鉄道、地域防災計画上の避難地又は避難路に被害が発生するおそれ<br><b>○液状化防止事業</b><br>①液状化により道路、公園、下水道、河川、水路等に被害が発生するおそれ<br>② 3,000㎡以上の区域<br>かつ 区域内家屋10戸以上<br>③公共施設と宅地との一体的な液状化対策<br>④宅地所有者の2/3以上の同意 |
| <b>事業実施主体</b><br>・地方公共団体                                                                                                                                 | <b>宅地所有者等の民間による実施</b><br>※平成19年4月1日以前に造成に着手された大規模盛土造成地を対象                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>② 宅地の事前対策の抜本的強化のため国費率を嵩上げ</b>                                                                                                                         |                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>国費率</b><br>・1/4、1/3※<br>・上限額：<br>・国費 4000万円/ha                                                                                                        | <b>優先すべ地域において1/2</b><br><b>実施主体：地方公共団体</b><br><b>上限額：事業費 1億6000万円/ha</b><br>※事業費は、個別宅地の保全対策にかかる工事費用を除外。 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| ※大規模盛土造成地マップの公表等により2020年度まで1/3<br>事前対策のイメージ<br>                        |                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>現行要件(右記)に加え、平成19年4月1日以前に造成に着手された宅地で、以下のいずれかに該当するものが対象。</b><br>①立地適正化計画において宅地の防災対策が定められる場合<br>②滑動崩落により人家10戸（避難路を有する場合は5戸）以上へ流出する場合<br>③震度5弱相当で滑動崩落する場合 |                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

## V-3 防災集団移転促進事業について

### 防災集団移転促進事業のポイント

地域・集落が抱える  
防災上の課題

- ⊗ 洪水や津波、土砂災害など、自然災害リスクが高い
- ⊗ 堤防整備など、ハード整備が困難
- ⊗ 地域から、住宅の移転要望がある

防災集団移転促進事業により、地域・集落の集団移転を進められます。  
災害前の移転にも活用できます。

#### 市町村による事業の実施

市町村が移転先の整備や移転者への助成などを行います。

- ・10戸（条件を満たせば5戸）からの集団移転が対象
- ・移転先の住宅団地の整備（住宅団地の場所は自由に決定）
- ・移転元地の買取
- ・移転者への助成（引越費用、住宅建築費用）

#### 移転者への支援

市町村が集団移転事業を行うことによる手厚い資金援助

- ・移転先の住宅用地の提供（貸付or分譲）
- ・移転元地の買取（家屋補償も可、譲渡所得控除もあり）
- ・引越費用や住宅建築費用（住宅ローン利子相当分）への助成

#### 国による特別の支援

特別法に基づき、市町村に対して手厚い財政支援を実施

- ・補助率：3／4
- ・地方財政措置（特別交付税等）と合わせて、実質、国が約94%を負担

集団移転による安全・安心な暮らしを実現

# 防災集団移転促進事業の概要(R2年度予算反映版)

- 住民の生命等を災害から保護するため、住民の居住に適当でないと認められる区域内にある住居の集団的移転を促進することを目的として、市町村が行う住宅団地の整備等に対し事業費の一部を補助
- 地域の合意形成の下、地域まるごとの集団移転を行い、地域コミュニティの維持、防災性向上を実現
- ※防災のための集団移転促進事業に係る国の財政上の特別措置等に関する法律（昭和47年制定）に基づく事業

## 【事業の要件】

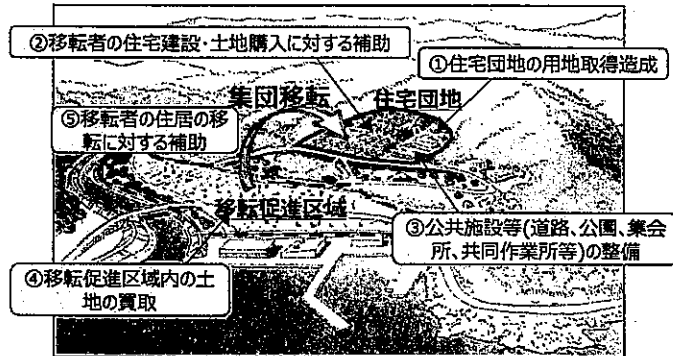
市町村は、移転促進区域の設定、住宅団地の整備、移転者に対する助成等について、集団移転促進事業計画を定める。

### 移転促進区域の設定

自然災害が発生した地域又は災害のおそれのある災害危険区域  
※事業区域を建築基準法第39条の災害危険区域として建築禁止である旨を条例で定めることが必要

### 住宅団地の規模

10戸以上（かつ移転しようとする住居の数の半数以上）であることが必要  
ただし、浸水想定区域・土砂・津波/火山災害警戒区域（地域）であって、堤防等の治水施設整備が不十分な場合は、5戸以上（事前移転の促進）



赤字下線部は令和2年度予算拡充事項

## 【国庫補助の対象となる主な経費】（補助率 3/4）

- ① 住宅団地の用地取得及び造成に要する費用（団地を移転者に分譲する場合は国庫補助対象外）
- ② 移転者の住宅建設・土地購入に対する補助に要する経費（住宅ローンの利子相当額）
- ③ 住宅団地に係る道路、飲用水供給施設、集会施設等の公共施設の整備に要する経費
- ④ 移転促進区域内の土地の買収に要する経費（やむを得ない場合を除き、移転促進区域内のすべての住宅の用に供する土地を買い取る場合に限り）
- ⑤ 移転者の住居の移転経費（引っ越し費用等）に対する補助に要する経費
- ⑥ 事業計画等の策定に必要な経費（補助率 1/2）

補助と地方財政措置をあわせて約94%が国の負担

国庫補助金 3/4

一般補助施設整備等事業費（充当率90%）

元利償還の80%を特別交付税措置  
■：国の負担分 ■：地方の負担分 50%を特別交付税措置

### 地方財政措置

- 1) 地方負担分については一般補助施設整備等事業費の対象（充当率90%）。その元利償還金の80%を特別交付税措置。
- 2) 一般財源分についても50%を特別交付税措置。

# 防災集団移転促進事業の拡充《R2年度予算》

## 背景・目的

制度創設47年間で初の抜本拡充！

- ・激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、堤防整備等のハード整備のみならず、災害ハザードエリアからの事前の移転も重要
- ・一方で、人口減少に伴う集落の小規模化や、事前移転のための合意形成の困難さ等の課題
- ・集団移転に対して、より小規模な移転を対象とすることにより、事業を使いやすくし、災害が発生する前の集団移転を促進

## 拡充内容

| 現行                                               | 拡充案                                                                                                     |
|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① 事業要件（戸数要件）の大幅な緩和<br>事業の実施要件である移転先の住宅団地の規模要件を緩和 |                                                                                                         |
| 住宅団地の規模要件<br>・10戸以上 かつ<br>・移転する戸数の半数以上           | ・災害危険区域の事前移転にあたり、洪水、津波、土砂等の災害危険エリア（浸水想定区域等）であって、治水事業が及んでいない地域：5戸以上<br>なお、「移転する戸数の半数以上」要件は維持<br>※政令・省令改正 |
| ② 移転元地の買収要件の緩和                                   |                                                                                                         |
| 元地要件<br>・全ての住宅用地を買い取ることが要件                       | ・所有者不明等、やむを得ず買収が困難な場合：買い取らなくても可<br>※省令改正                                                                |
| ③ 計画策定経費を新たに補助対象化                                |                                                                                                         |
| 計画策定経費<br>・補助対象外                                 | ・地域の合意形成や移転先の検討等に係る経費を新たに補助対象化（補助率 1/2、法定外の補助）                                                          |

◇事業主体：地方公共団体

◇補助対象：

- ・住宅団地の用地取得造成
- ・道路、公園等の整備
- ・移転者の住宅建設、引越費用への助成
- ・移転元地の宅地の買収
- ・事業計画等の策定 新規

補助率  
3/4  
(法定)

1/2



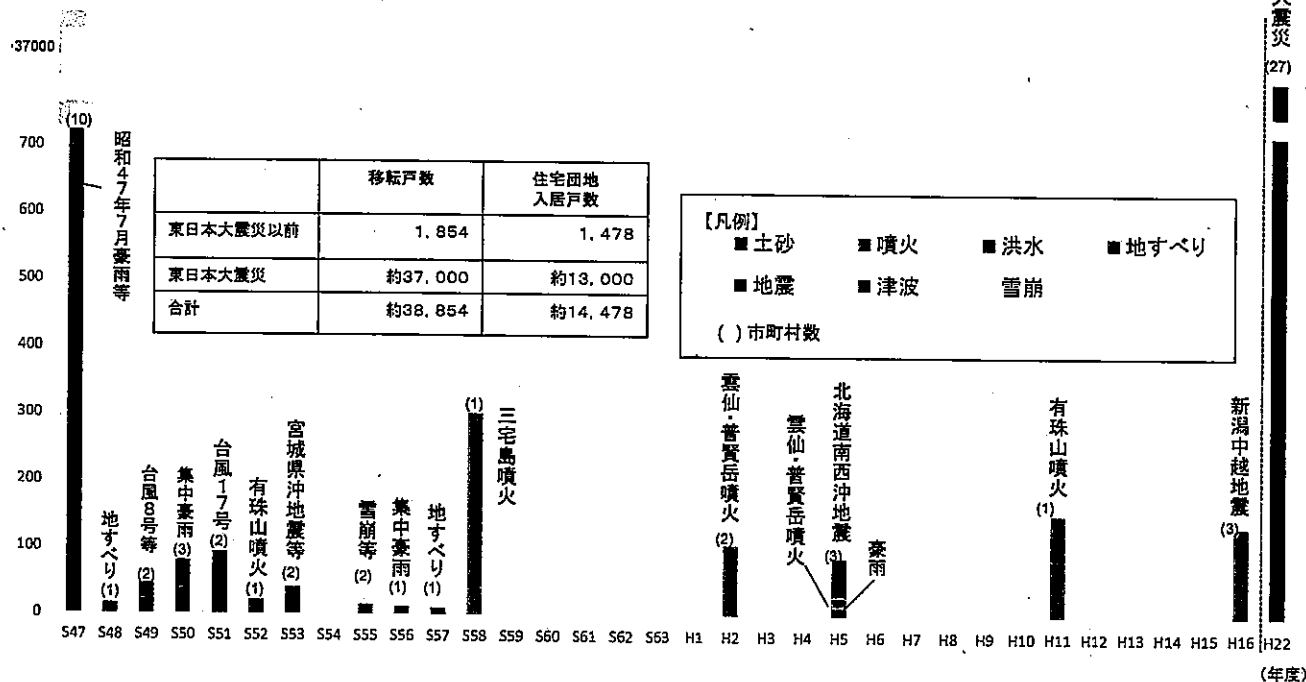
集団移転のイメージ

# 災害発生年度別の防災集団移転戸数

○過去、防災集団移転事業の移転戸数は、S47～H16年度間で発生した災害により延べ35市町村（17都道府県）、合計1,854戸。東日本大震災も含め、延べ62市町村（19都道府県）、合計約3万9000戸。

※東日本大震災では、27市町村、295地区で3万7千戸が移転（事業中のため概数）。

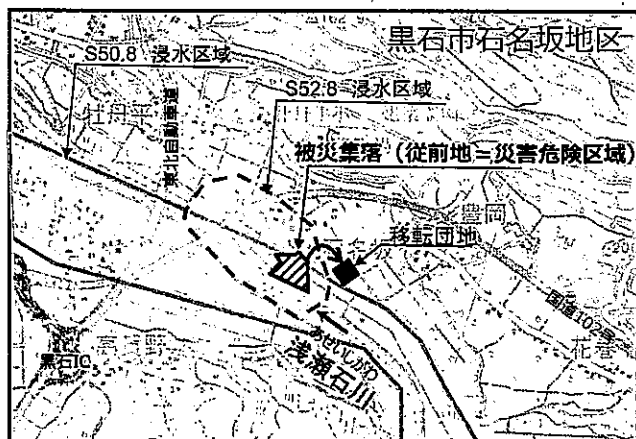
（移転戸数）【災害発生年度別の防災集団移転戸数】



## 被災した住宅地の移転に関する事業一覧

|             | 防災集団移転促進事業                                         | がけ地近接等<br>危険住宅移転事業                                           | 都市防災総合推進事業<br>(地区公共施設整備)                                        |
|-------------|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 事業概要        | 10戸以上の集落の集団的な移転を支援                                 | 住宅の移転を支援（1戸から対象）                                             | 防災のための広場・空地の整備を支援<br>(用地買取りにより個別移転を支援)                          |
| 補助率等        | ・個別補助事業（都市局所管）<br>・事業主体：市町村<br>・補助率：3/4（防集法に基づく）   | ・防災・安全交付金等（住宅・建築物安全ストック形成事業）（住宅局所管）<br>・事業主体：市町村<br>・補助率：1/2 | ・防災・安全交付金（都市局所管）<br>・事業主体：都道府県、市町村<br>・補助率：1/3（用地費）<br>1/2（整備費） |
| 対象区域        | ・災害が発生した地域<br>・災害危険区域                              | ・災害救助法適用地域（過去3年間）<br>・災害危険区域<br>・土砂災害特別警戒区域 等                | ・激甚災害市町村<br>・DID地区 等                                            |
| 対象物件等       | ・移転先住宅団地が10戸以上<br>かつ半数以上が団地に移転<br>※市町村による住宅団地整備が必須 | ・既存不適格住宅、地方公共団体が是正<br>勧告、避難勧告等を行った住宅 等                       | ・防災広場・空地の整備に伴う移転（公共<br>補償）                                      |
| 移<br>転<br>元 | ①土地の買取                                             | ○（補償費も対象）                                                    | ×                                                               |
|             | ②建物撤去                                              | ○<br>（補償費に含まれる）                                              | ○<br>（補償費又は整備費に含まれる）                                            |
|             | ③跡地の整備                                             | ×                                                            | ○<br>【限度額：②③⑥合わせて975千円/戸】                                       |
| 移<br>転<br>先 | ④住宅団地整備                                            | ○<br>（団地を分譲する場合は対象外）<br>【限度額：15.8～35.8千円/㎡】                  | ×                                                               |
|             | ⑤住宅建設助成                                            | 住宅ローン利子相当分を補助<br>【限度額：4,210～7,318千円/戸】                       | ×                                                               |
|             | ⑥引越費用                                              | ○<br>【限度額：975千円/戸】                                           | ○<br>【限度額：②③⑥合わせて975千円/戸】                                       |
| その他         | 全体の限度額：16.5～17.5百万円/戸<br>跡地を災害危険区域指定すること           | 上記の補助のほか、事業推進経費の補助あり                                         | 左記事業と組み合わせて実施することも可能                                            |

- 青森県黒石市石名坂地区では、昭和50年8月豪雨による河川氾濫により、全壊流出17戸、死者1名の被害。
- 地区の27戸が集団移転を行い、近隣の高台に住宅団地を整備し、S52.3に移転完了
- 従前地は災害危険区域とし、農地として利用。S52.8にも河川氾濫したが、同地区では被害はなく、再度災害を防止（以降現在まで、移転した団地では河川氾濫による浸水被害なし）。



## 被災状況 (S50.8)

- S50.8月集中豪雨により、岩木川水系浅瀬石川が氾濫
- 全壊流出17戸、半壊2戸、死者1名の被害

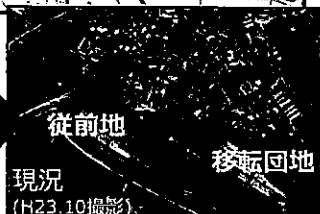


## 防災集団移転促進事業の実施

- 集落全27戸が移転し、うち26戸が移転団地に入居
- S51.5 従前地を災害危険区域指定により住宅の再建築禁止措置（農地として利用）
- S51.10～S52.3事業実施  
総事業費：約1.3億円（国費：98百万円）

## 再度の河川氾濫 (S52.8)

- S52.8集中豪雨により、浅瀬石川が再び氾濫
- 従前地は浸水したものの、移転団地は被害なし



**集落27戸の移転により再度災害を防止**

## V-4 都市災害復旧事業等について

### 都市施設の速やかな復旧を図る～都市災害復旧事業～

異常な天然現象（右図）により被害を受けた公園等の復旧を行う地方公共団体に支援を行い、民生の安定、公共の福祉を確保するもの

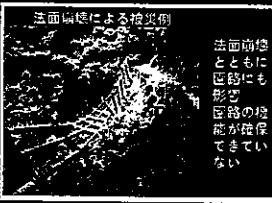
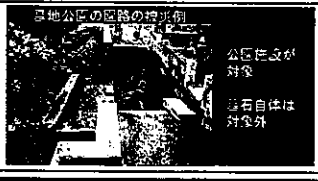
【対象】

[1] 災害を受けた公園、街路及び都市排水施設等の復旧事業

[2] 災害により市街地に堆積した多量の土砂の排除事業

担当：国土交通省 都市局 都市安全課（電話 03-5253-8402）

| 災害の種別                  | 異常な天然現象に該当するもの                                                                   |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| (1) 高潮、水               | (イ) 警戒水位以上の出水<br>(ロ) 警戒水位の定めがない場合河原蓋（低水位から天端まで）の5割程度以上の出水<br>(ハ) 比較的長時間にわたる暴風出水等 |
| (2) 降雨                 | (イ) 最大24時間雨量80mm以上<br>(ロ) (イ)未満でも時間雨量等が特に大（時間雨量20mm以上）                           |
| (3) 暴風                 | 最大風速（10分間平均）15m以上                                                                |
| (4) 高潮、波浪、津波           | 暴風若しくはその余波による異常な高潮若しくは波浪又は津波によるもので、被災の程度が比較的重微でないもの                              |
| (5) 地震、地すべり            | 社会生活上の被害                                                                         |
| (6) 干ばつ、噴火、異常低温、被害、落雷等 | 特に定めていない                                                                         |

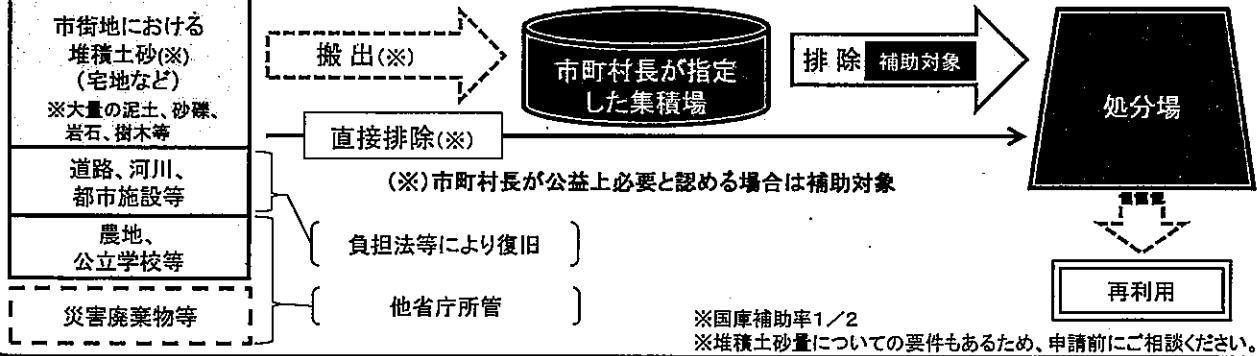
| 根拠法令等                                | 対象施設等                                                                 | 補助率                                     | 激甚 | 補助概要・事例など                                                                                                                                               |
|--------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 公共土木施設<br>災害復旧事業<br>費国庫負担法<br>（負担法）等 | 公園<br>（都市公園に設けられたもので、<br>園路及び広場、花壇などの<br>修景施設、休憩所、遊戯施設、<br>運動施設、トイレ等） | 2/3<br>～※<br>※水害、噴火、<br>地震、落雷等は<br>4/5～ | 激甚 |  <p>公園広場が対象<br/>公園に設けられたもので、園路及び広場、花壇などの修景施設、休憩所、遊戯施設、運動施設、トイレ等</p> |
| 都市災害復旧事業国庫補助に関する基本方針                 | 街路<br>（幅員6m以上の道路で<br>供用開始前のものなど）                                      | 1/2                                     | —  |  <p>公園に設けられたもので、園路及び広場、花壇などの修景施設、休憩所、遊戯施設、運動施設、トイレ等</p>             |
| 都市災害復旧事業事務取扱方針                       | 都市排水施設等<br>①下水道法の下水道以外の<br>都市排水施設及び附属施設<br>②公共が管理する広場・墓園<br>緑地・運動場など） |                                         |    |  <p>公園に設けられたもので、園路及び広場、花壇などの修景施設、休憩所、遊戯施設、運動施設、トイレ等</p>             |
|                                      | 堆積土砂排除事業<br>（土砂の流入等で多量の泥土、<br>砂礫、樹木等が市街地<br>（宅地など）に堆積したもの）            |                                         | 激甚 |  <p>公園に設けられたもので、園路及び広場、花壇などの修景施設、休憩所、遊戯施設、運動施設、トイレ等</p>             |



近年、頻繁に発生する台風や豪雨により多量の土砂が堆積する被害が増加。  
市街地(宅地など)に堆積した土砂については、「堆積土砂排除事業」により支援。

## 事業概要

災害により発生した土砂等の流入により、市街地(宅地など)に堆積した土砂等を排除する事業



## 査定時の留意点等

- 堆積土砂排除事業では、排除する土量推計の根拠が重要。査定時に土砂が撤去されている場合、現地には土量の算出根拠となる堆積が残っていない場合がある。
- 対策として査定時に確認ができるよう、写真等により堆積土砂の記録を充分に残しておくことが必要。



排除済の場合、痕跡による計測等が必要

## 新たな取り組み

- 「復旧・復興まちづくりサポーター」の創設...堆積土砂排除事業の経験を有している地方公共団体の職員やOBをサポートとして登録し、全国の地方公共団体に対して技術的な支援やノウハウの伝授を実施。
- 「宅地内からの土砂・がれき撤去の事例ガイド」の作成...被災者の生活再建には、速やかに土砂等を撤去することが大切であるため、地方公共団体向けに、土砂等の排除に必要な手順とそれぞれの工夫例など実務上のポイントを掲載したガイドを作成。ガイドの活用により、被災時に迅速に土砂等の撤去を進められるよう、事前に職員の育成等への活用を期待。

# 令和元年東日本台風(台風19号)の堆積土砂排除事業の活用

- 令和元年東日本台風(台風19号)により、まちなかに廃棄物やがれきとともに大量の土砂が堆積。
- 国土交通省と環境省が連携し、宅地内やまちなかに堆積した廃棄物や土砂を一括して撤去できるスキームを活用し、市町村が行う土砂等の撤去を促進し、被災者の生活の早期再建を支援。

## 「被災者の生活と生業の再建に向けた対策パッケージ」の概要

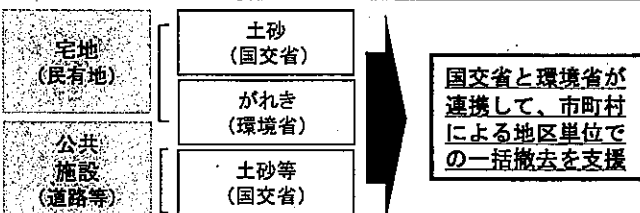
### (1)生活の再建

令和元年11月7日：台風19号等被災者生活支援チーム

#### ➤ 廃棄物・土砂の撤去

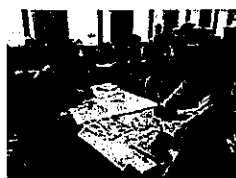
- 一環境省・防衛省と連携して、家屋内を含めて宅地内やまちなかに堆積した土砂等の迅速な撤去を実施
- 一市区町村の一括撤去に係る自治体の実質的な負担を軽減

#### ○がれき、土砂排除の連携スキーム



#### ○本省からの職員派遣等による技術支援

- 被災自治体(8県21市町)に本省都市局職員を派遣。  
土砂の堆積状況の把握及び被災自治体に対する技術的助言を実施。
- 自治体の要請に基づき、応援職員のための調整を実施。(平成30年7月豪雨の際に堆積土砂排除事業の実施経験のある自治体より派遣)  
派遣先：岩手県普代村、宮城県丸森町



事業活用に向け国土交通省より事業制度を説明

【東日本台風により被災し、堆積土砂排除事業を活用する地方公共団体】

7県13市町村

| 県名  | 市町名           |
|-----|---------------|
| 岩手県 | 久慈市、山田町、普代村   |
| 宮城県 | 丸森町           |
| 栃木県 | 佐野市           |
| 群馬県 | 富岡市、嬬恋村       |
| 埼玉県 | さいたま市、川越市、吉見町 |
| 東京都 | 八王子市          |
| 長野県 | 長野市、佐久市       |

※下線の3市町は、環境省と連携を実施。

【事業実施例(群馬県富岡市内匠(たくみ)地区)】



事業実施前



事業実施後

# 特殊地下壕等対策事業について

## 概要

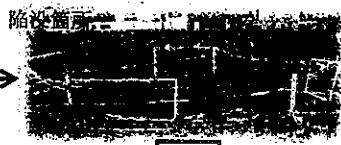
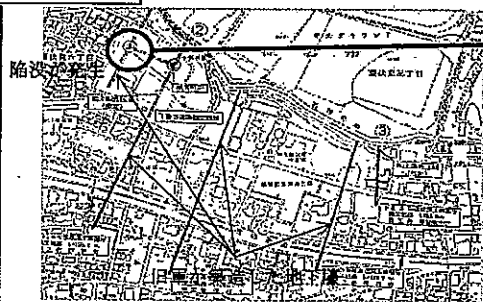
○旧軍等が築造した防空壕等の特殊地下壕が各地に現存  
新たに地下壕が発見される事例、経年劣化や壕上部の土地利用の変化等により危険度が上昇するものも散見

○地下壕の崩落による死亡事故や、地下壕が原因となる道路陥没、宅地においても家屋被害等が発生



◆市街地の安全・防災上の観点から、陥没等が顕著で危険度が増し放置し難い地下壕等について、地方公共団体が行う埋め戻し等に要する費用の一部を補助する（H33年度まで）

## イメージ



特殊地下壕(空洞)に対して埋戻しを行う



補助対象…1箇所当たりの事業費が200万円以上

## 財源構成

※国の補助率は1/2  
※地方負担分に対し、特別交付税措置が8割

国庫補助額  
(5/10)

特別交付税の1割  
(4/10)

実質  
負担額  
(1/10)



地方公共団体の  
実質負担は、  
事業費の1割

## V-5 復興まちづくりのための事前準備について

### 復興事前準備の必要性

#### 防災対策

被害を出さないようにハード整備を主に対策を行う

- ・防潮堤の整備
- ・建物の耐震化
- ・建物の不燃化 等

被害を完全に防ぐことは不可能

#### 減災対策

予め被害の発生を想定した上で、被害を最小限に抑えるため、ハード・ソフトによる総合的な対策を行う。

- ・避難地、避難路の整備
- ・ハザードマップの活用
- ・避難訓練の実施 等



#### 復興事前準備

防災・減災対策を行っても大規模な自然災害は発生する。

その際、迅速な復旧・復興を進めるための事前準備が重要。

- ・復興の手順や進め方を事前に決めておく
- ・復興における将来目標像を事前に検討・共有

- 市町村が、早期かつ的確な市街地復興のための事前準備に取り組むための取組内容・留意点をとりまとめたガイドラインを策定

## ガイドラインのねらい

- 復興事前準備の必要性和取組内容を明らかにし、市町村の復興事前準備の取組を促すこと
- 復興体制と復興手順を検討してもらい、地域防災計画と市町村マスタープランに復興事前準備を位置づける取組を促すこと

### 第1回委員会（7月31日）

- 復興事前準備に関する国の取組
- ガイドラインのイメージについて
- 検討の進め方、論点整理

### 第2回委員会（9月8日）

- 復興事前準備事例のヒアリング
- 復興事前準備に必要な取組事項の整理とガイドラインの構成案

### 第3回委員会（11月6日）

- ガイドラインの素案について
- 江戸川区でのスタディの実施報告

### 第4回委員会（12月26日）

- 和歌山県における復興計画事前策定について
- ガイドライン（案）について
  - ・既存計画への位置づけ
  - ・都道府県、コンサルタントに期待する役割等

### 第5回委員会（2月20日）

- ガイドラインのとりまとめ

### 【委員】

#### （学識）

- |       |                                  |
|-------|----------------------------------|
| 中林 一樹 | 明治大学 政治経済学研究科 危機管理研究センター特任教授     |
| 加藤 孝明 | 東京大学 生産技術研究所 都市基盤安全工学国際研究センター准教授 |
| 中村 英夫 | 日本大学 理工学部土木工学科 教授                |
| 竹谷 修一 | 国土技術政策総合研究所 都市研究部 都市防災研究室長       |
| 渡会 清治 | 認定特定非営利活動法人 日本都市計画家協会 副会長        |
| 松原 悟朗 | 都市計画コンサルタント協会 会長                 |

#### （地方公共団体委員）

- |       |                         |
|-------|-------------------------|
| 長尾 肇太 | 東京都 都市整備局 市街地整備部 企画課長   |
| 伊藤 敏起 | 和歌山県 県土整備部 都市住宅局 都市政策課長 |

#### 【オブザーバー】

- |       |                              |
|-------|------------------------------|
| 池田 泰雄 | 内閣府 政策統括官（防災担当）付 参事官         |
| 後藤 史一 | 国土交通省 土地・建設産業局 地籍整備課 国土調査企画官 |
| 東野 文人 | 国土交通省 都市局 都市計画課 企画専門官        |

#### 【事務局】

国土交通省 都市局 都市安全課

## ガイドラインの利用対象者

- ・復興まちづくりの主体となる市町村
- ・特に、復興事前準備の取組が進んでいない市町村の利用を想定

## ガイドラインで想定する災害

- ・本ガイドラインで想定する災害の種類は、「地震」と「津波」

### 概要

#### 第1章

##### 復興事前準備について

- ・“復興事前準備とは”と“復興事前準備の必要性”を整理する。

#### 第2章

##### 過去の大規模災害からの復興まちづくりについて

- ・実際に災害が生じた場合、復興まちづくりとそれに携わる職員がどのような取組を行うのかを理解できるよう、過去の大規模災害からの復興まちづくりの課題・教訓を整理する。

#### 第3章

##### 復興事前準備の取組内容について

- ・第2章で整理した過去の大規模災害からの復興まちづくりの課題・教訓と、復興まちづくりのための事前準備の取組事例をもとに、復興事前準備の具体的な取組内容を整理する。

#### 第4章

##### 市町村における復興事前準備の進め方

- ・市町村の復興事前準備に向けた取組を行いやすくするためのツールを提示する。復興事前準備の取組が進んでいない市町村が活用しやすいように、ステージ・Step方式で進め方を示す。

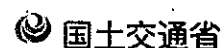
# 復興事前準備の取組とは

## 復興事前準備の取組内容と進め方

|       |                                                                                   |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 体制    | 復興体制の事前検討<br>復興を進めるにあたり、どのような体制で、どの部署が主体となって進めていくかを明確に決めておく。                      |
|       |                                                                                   |
| 手順    | 復興手順の事前検討<br>どのような時期に、どのような対応が生じるのかを把握、整理し、どのような手順で実施していくかを決めておく。                 |
|       |                                                                                   |
| 基礎データ | 復興訓練の実施<br>職員が市街地復興への理解と知見を得るための、復興訓練を実施する。                                       |
|       |                                                                                   |
| 目標    | 基礎データの事前整理、分析<br>どのような基礎データがあるのかを確認し、まちの課題を分析する。不足データの追加・充実、継続的な更新等、基礎データを整備しておく。 |
|       |                                                                                   |
| 目標    | 復興における目標等の事前検討<br>市町村での被害想定とまちの課題をもとに、被災後の復興まちづくりの目標と実施方針を検討しておく。                 |
|       |                                                                                   |

| ステージ                                       | 復興事前準備の取組                              |
|--------------------------------------------|----------------------------------------|
| ステージ1:<br>復興事前準備の必要性に気づき、自らのまちの取り組み状況を確認する | Step1: 復興事前準備の取組内容を学びその必要性に気づく         |
|                                            | Step2: 自らのまちの復興事前準備の取組状況を確認する          |
| ステージ2:<br>復興事前準備に取り組む                      | Step3: 基礎データと被害想定を重ね、まちの課題を集約し共有する     |
|                                            | Step4: 復興事前準備の必要性を問ひかけ、復興まちづくりの課題を認識する |
|                                            | Step5: 復興体制と復興手順を検討する                  |
|                                            | Step6: 計画に復興事前準備の取組を位置づける              |
| ステージ3:<br>事前復興計画づくりに取り組む                   | Step7: 事前復興計画を策定する                     |
|                                            | Step8: 基礎データを整理する                      |
| フォローアップ:<br>復興事前準備をフォローアップする               | Step1: 復興まちづくりに関する実務能力の習熟に向けた訓練を実施する   |
|                                            | Step2: 住民を含めて復興まちづくり訓練に取り組む            |
|                                            | Step3: 復興事前準備の取組や進捗状況を検証する             |

## 計画に復興事前準備の取組を位置づける



復興事前準備を継続的な取組とするため、市町村における既存の計画に位置づけを行う

### 1. 地域防災計画に、復興事前準備の取組を位置づける

地域防災計画に、復興体制、復興手順、復興訓練を位置づける

| 復興体制                                                                                     | 復興手順                                                                                                                       | 復興訓練                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>○災害復興本部の設置</li> <li>○復興計画・市街地復興計画の策定体制</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○復興基本方針の策定</li> <li>○復興計画・市街地復興計画の策定</li> <li>○復興事業の計画の策定</li> <li>○建築制限</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○訓練の取組方針</li> <li>○復興訓練の対象者、実施時期、回数</li> </ul> |

<復興まちづくりの実施手法のイメージの例>



出典：葛飾区都市計画マスタープラン平成23年7月

### 2. 市町村マスタープランに、復興事前準備の取組を位置づける

- ・市町村マスタープランの改訂時に、市町村の復興事前準備の取組の熟度に応じて記述することが望ましい
- ・復興まちづくりの基本的な考え方は、都市計画マスタープランの目標をもとにしつつ、被災前よりも災害に強いまちを目指す等、より良いまちを目指すことを念頭におく

#### 復興まちづくりの目標

- 復興で目指す都市構造の考え方
- 復興時の目標設定の考え方

#### 復興まちづくりの実施手法

- 復興まちづくりの実施手法のイメージ

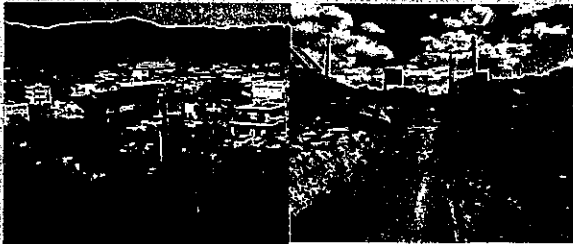
#### 復興まちづくりの進め方

- 復興まちづくりの進め方や、住民との関わり方

## <背景・経緯>

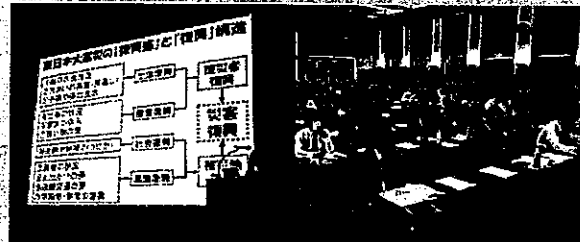
- 昨年の台風第19号の被災地においては、住民の生活再建のために宅地内からの堆積土砂の排除が必要となった一方、市町村では堆積土砂排除事業の実施にあたって技術職員が足りない等の課題もみられた。
- 一方で、いくつかの被災自治体においては、こうした復旧対策に追われる中、今後の災害リスクもふまえて今回被災した市街地をどのように復興するべきかという、復興まちづくりの議論を同時並行的に行うこととなった。
- こうしたまちの復旧・復興を円滑に実施するためには、あらかじめ災害に備えた平時の事前準備が重要であり、市町村からは、先導的な取組を実施している地方公共団体のノウハウを知りたいなどのニーズがあるところ。

## まちなかに堆積した土砂の排除（堆積土砂排除事業）



台風19号では河川氾濫や土砂崩れ等によりまちなかに多量の土砂が堆積（写真：宮城県丸森町）。宅地における土砂の撤去に遅れが生じ、生活再建に支障。市町村による堆積土砂排除事業の実施にあたり、技術職員不足等の課題が発生。当該事業の経験を有する他の地方公共団体からの応援職員を派遣。

## 復興まちづくりのための事前準備



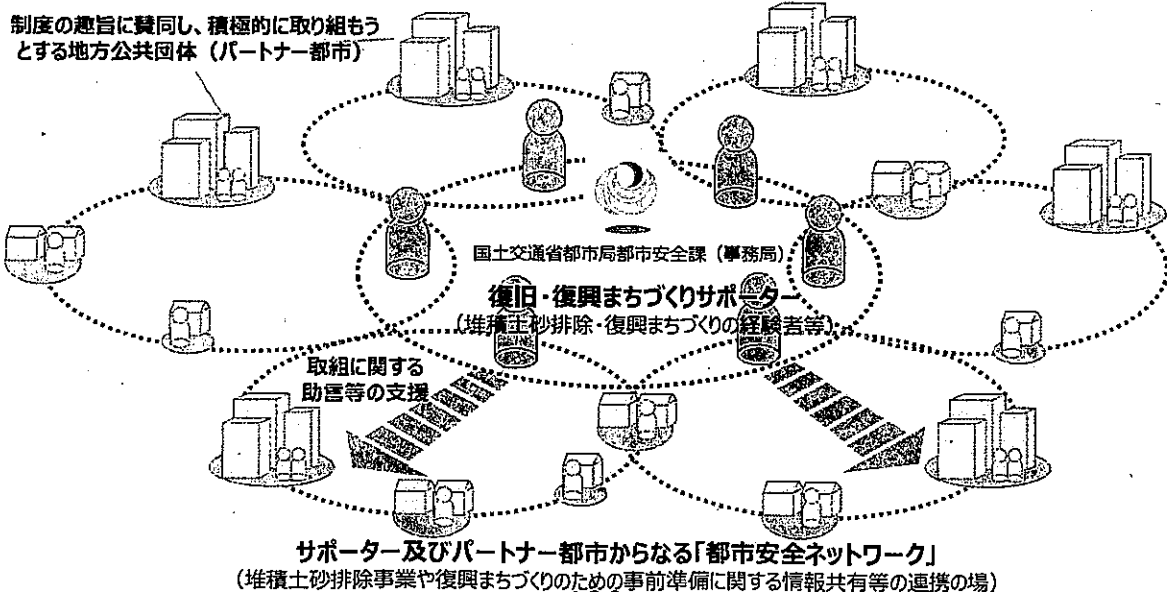
復興まちづくりの体制や手順等を事前に検討しておくことで、被災時に早期かつ的確に市街地復興計画を策定可能。「円滑な復興まちづくりへの推進会議」（R2.1.20開催）では、東日本大震災等における復興まちづくりの経験談や、先進的な事前準備の取組事例から教訓・ノウハウを得ようと約250名の自治体担当者等が参加。

# 復旧・復興まちづくりサポーターについて

## <制度概要（案）>

- ・「堆積土砂排除事業」「復興まちづくりのための事前準備」の2分野について、経験を有しており、他の地方公共団体へノウハウを伝授できる地方公共団体の職員及びOBを「復旧・復興まちづくりサポーター」として登録する制度を創設し、地方公共団体を技術的な観点から支援。
- ・あわせて、制度の趣旨に賛同し、サポーター制度等を活用して当該分野におけるノウハウを受け継いだり、相互の意見交換等を通じて、自らの対応力を高め、全国的に波及する一助としたいと考える地方公共団体を募集※（4/21）し（「パートナー都市」）、「都市安全ネットワーク」として整備。

※ 来る災害に備えて、復旧・復興まちづくりについて共に学びませんか？（[http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi06\\_hh\\_000043.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/toshi06_hh_000043.html)）



## VI 市街地整備課関係

|      |                           |     |
|------|---------------------------|-----|
| VI-1 | 市街地整備の基本方針について .....      | 182 |
| VI-2 | 市街地整備に関する重点事項について .....   | 184 |
| VI-3 | 令和2年度市街地整備事業関係予算について..... | 210 |

## VI-1 基本方針

### (1) 市街地整備の進め方

人口減少・高齢化の進展等の社会・経済情勢が変化し、価値観・ライフスタイルも多様化する中で、都市政策の方向性も、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出等、持続可能で人間中心のまちづくりへと大きく変化してきており、市街地整備も大きな方向転換が必要になってきています。

持続可能で人間中心の社会の実現を目指して、コンパクト＋ネットワークや都市再生に関する取組を推進しているところですが、土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市再生整備計画事業などの市街地整備に関する事業は、あくまでコンパクト＋ネットワーク等に対応したまちの将来像を実現するためのハード整備の手法です。

市街地整備を進めるに当たっては、単に「空間」・「機能」を確保するのではなく、エリアの「価値」・「持続性」を高めることを目指し、公民連携でエリアのビジョン（将来像）を共有し、多様な手法を組み合わせ、ハードとソフト一体の身の丈に合ったプロジェクトを、出来ることから、早く、柔軟に、連鎖的に進めていくことが重要です。

### (2) 令和2年度の重点的取り組み

令和2年度は、以下のような取り組みを積極的に進めていきます。

- ・東日本大震災、熊本地震などの大規模災害による被災地の一日も早い復興に向けて、被災自治体における土地区画整理事業や津波復興拠点整備事業等の支援
- ・防災・減災を主流化したコンパクトシティの推進に資する土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市構造再編集中支援事業等の支援とともに、地方再生モデル都市の形成・横展開の推進
- ・賑わい、憩いなど人が居心地良く過ごせるまちなかを実現する土地区画整理事業、市街地再開発事業、都市構造再編集中支援事業等の支援
- ・都市の国際競争力の強化に資する土地区画整理事業、市街地再開発事業等の支援
- ・スマートシティの加速化・高度化のため、モデルとなる先駆的取組の集中的支援とともに、都市再生整備計画事業等を活用した全国のまちづくりのスマート化の支援
- ・土地区画整理事業や市街地再開発事業等における無電柱化の推進



### (3) 市街地整備の今後の課題

我が国の都市基盤や市街地は昭和期に整備されたものを中心に老朽化・陳腐化が進行しており、また、人口減少・超高齢化、国際競争の激化、高まる災害リスクなど、市街地整備が直面する課題への対応が求められています。

国土交通省においては、市街地を取り巻く環境の変化に対応するため、今後の市街地整備のあり方や市街地整備手法のあり方について検討し、今後の市街地整備施策の方向性を示すことを目的として、令和元年9月に検討会を立ち上げ、8回にわたり議論を重ね、令和2年3月にとりまとめを行ったところです。

今後、とりまとめで示された「今後の市街地整備のあり方の転換の必要性」等について、ガイドラインの発出等を行うとともに、検討の必要性が示された課題については、その実態やニーズを把握し、検討を進めていく予定です。

## VI-2. 市街地整備に関する重点事項について

### (1) 地震や豪雨からの復旧・復興まちづくりの推進について

#### ① 東日本大震災からの復興

平成23年3月11日に発生した東日本大震災に対して、政府は、平成23年7月に「東日本大震災からの復興の基本方針」を策定。復興期間を令和2年度までの10年間とし、早期の生活再建に向けて宅地造成や基盤整備が着実に進められてきたところ。住まいの復興を目的とした土地区画整理事業を実施している地区においては、全体計画戸数の約98%の宅地が造成完了(令和2年2月末時点)しており、残る整備についても復興期間内に完了するよう、引き続き支援していく。

なお、土地区画整理事業等により造成された宅地等について、被災者の意向の変化により活用されていない宅地等が生じており、まちの将来イメージの提示や空き区画の情報提供、マッチングの取組等、地方公共団体による土地の有効活用に関する取組について、引き続き必要な支援をしていく。

また、今年度、市街地復興事業の検証を行うために、学識経験者や関係地方公共団体等からなる検証委員会を設置し、南海トラフ地震等の大規模災害に向けて、得られた教訓をとりまとめる予定である。

#### ○当課所管事業の事業規模および状況

|              | 現在の状況（令和2年2月末時点）                                                                |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 土地区画整理事業     | ・ 計画地区数50地区 <sup>注1)</sup><br>(都決・事業認可 50地区、工事着手 <sup>注2)</sup> 50地区、造成完了 46地区) |
| 津波復興拠点整備事業   | ・ 計画地区数24地区 <sup>注3)</sup><br>(都決・事業認可 24地区、工事着手 <sup>注2)</sup> 24地区 造成完了 24地区) |
| 市街地再開発事業     | ・ 2地区 <sup>注3)</sup><br>(都決・事業認可 2地区、建築工事着手 2地区)                                |
| 暮らし・にぎわい再生事業 | ・ 2地区 <sup>注4)</sup>                                                            |

注1) 住まいの復興工程表に基づく面整備事業を行う地区数を計上（岩手県、宮城県、福島県）

注2) 工事発注（設計付き工事発注を含む）済みの地区数

注3) 復興交付金が交付された地区数を計上（岩手県、宮城県、福島県）

注4) 中心市街地活性化基本計画の認定を受け、復興交付金が交付された地区数を計上

○民間住宅等用宅地（土地区画整理事業）の供給実績（令和2年2月末時点）

|     | 計画戸数※<br>(戸) | 完成戸数<br>(戸) | 進捗率<br>(%) |
|-----|--------------|-------------|------------|
| 岩手県 | 4,911        | 4,768       | 97.1       |
| 宮城県 | 3,238        | 3,233       | 99.8       |
| 福島県 | 1,207        | 1,207       | 100.0      |
| 合計  | 9,356        | 9,208       | 98.4       |

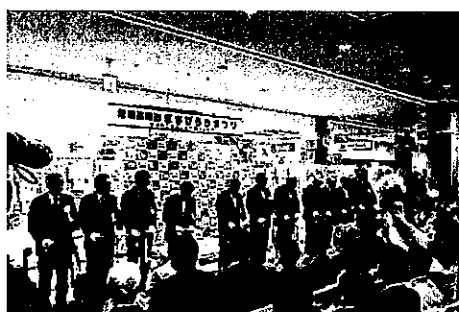
※計画戸数は、「住まいの復興工程表（令和元年9月末時点）」の戸数

○各地区におけるまちびらき

■高田地区（岩手県陸前高田市）

中心部の複合市街地が津波により壊滅的な被害を被ったことから、土地区画整理事業により、津波の浸水を免れる高さに嵩上することを基本として、山側にシフトした新しいコンパクトな市街地を整備。

平成30年9月30日に、まちびらき式典を開催。



まちびらき記念式典（平成30年9月30日）



まちびらき時の地区の状況

■閑上地区（宮城県名取市）

土地区画整理事業により、公共施設の再整備や地盤の嵩上げを行うと共に住宅地と商業地等の再編を実施し、安全な市街地の形成と産業の復興を推進。

令和元年5月26日に、まちびらき式典を開催。



まちびらき式典（令和元年5月26日）



地区の状況（令和元年6月撮影）

## ○福島再生加速化交付金の制度

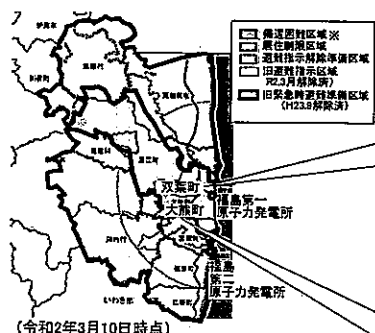
福島原子力災害被災地域において、避難指示・解除区域における住民の帰還を加速化するため、福島復興再生特別措置法を改正（平成27年5月7日施行）し、福島再生加速化交付金（帰還環境整備）のメニューに福島復興再生拠点整備事業及び都市再生区画整理事業を平成27年度に創設した。

うち、福島復興再生拠点整備事業については、避難者の安定した生活確保を早期に図るため、原子力災害被災市町村の再生・復興の拠点となる市街地（一団地の復興再生拠点市街地形成施設）を用地買収方式で緊急に整備する事業であり、令和2年2月現在、福島県双葉町、大熊町において事業を実施しているところ。なお、平成29年5月19日に福島復興再生特別措置法が改正され、帰還困難区域内においても、「特定復興再生拠点区域」を定めた場合、一団地の復興再生拠点市街地形成施設の指定が可能となった。

### 福島復興再生拠点整備事業 ～福島における復興・再生の拠点となる市街地整備の推進～

- 福島再生加速化交付金（帰還環境整備交付金）により、避難指示の解除又は解除の見通しが立っている区域において、復興・再生の拠点となる市街地（一団地の復興再生拠点市街地形成施設：都市計画に定める都市施設）の整備を支援。
  - 令和2年3月末現在、福島県 双葉町（中野地区、双葉駅西地区）、大熊町（大川原地区）の計3地区において事業を実施。
- ＜支援内容＞ ・計画策定費 ・公共施設等整備費：地区公共施設、高質空間形成施設、拠点支援施設 ・モニタリングポスト、用地取得造成費

一団地の復興再生拠点市街地形成施設の都市計画を定めることのできる区域※（避難解除区域等）

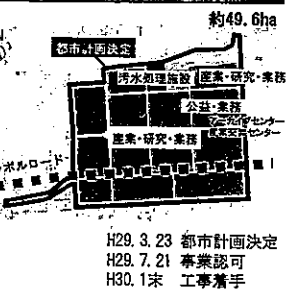


※ 帰還困難区域においては福島復興再生特別措置法（H29.5.19改正）に基づく「特定復興再生拠点区域」を定めた場合、指定が可能

双葉町は、「双葉町復興まちづくり長期ビジョン」において、避難指示解除準備区域、かつ、津波リスクが低い中野地区を「復興産業拠点」として、また、帰還困難区域にある双葉駅西地区を、帰還住民・就業者等のための「新たな生活の場」と位置付け、先行整備する両拠点が連携しながら町の復興を先導することとしている。



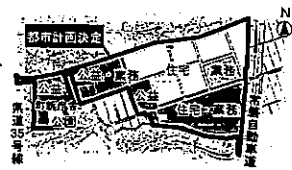
中野地区 復興拠点（産業拠点）



大川原地区 復興拠点 約18.2ha

大熊町は、平成25年度に復興まちづくりビジョンを策定し、居住制限区域内にある比較的積量の低い大川原地区に、新たな復興拠点を整備することを公表。帰還を望む住民のための町内復興拠点の整備を目指している。

H29.2.1 都市計画決定  
H29.3.3 事業認可  
H29.9末 工事着手



## ② 平成28年熊本地震からの復興

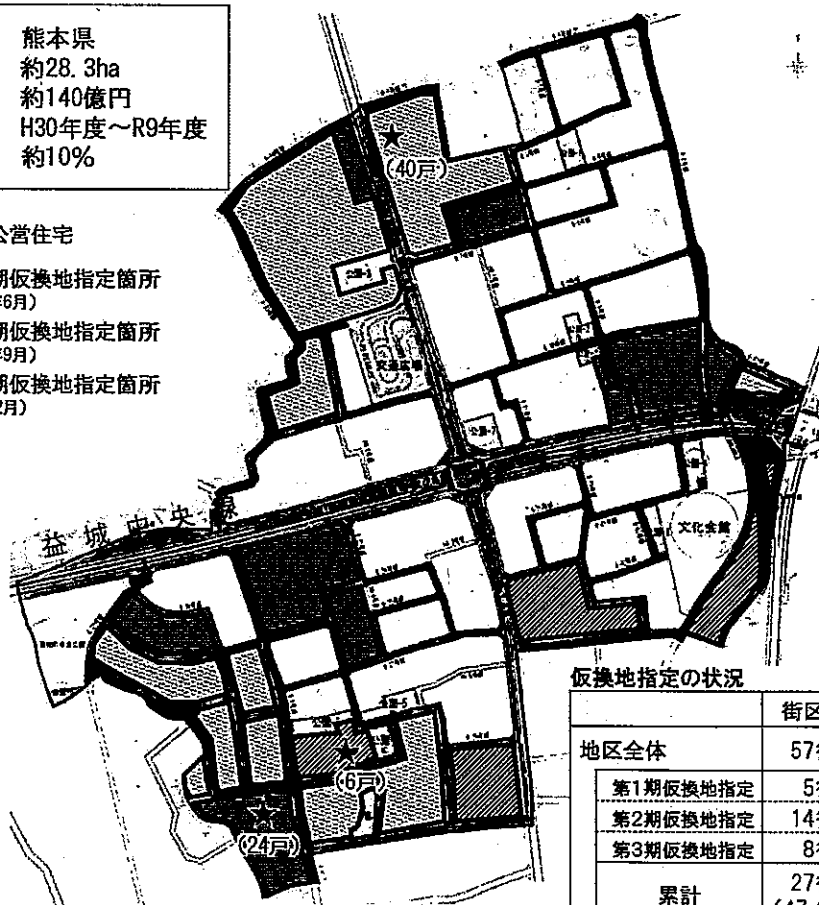
平成28年4月に発生した平成28年熊本地震では、多数の宅地被害が発生し、特に壊滅的な被害が生じた益城町においては、土地区画整理事業による復興まちづくりが進められている。平成30年3月の都市計画決定、同年10月の事業決定を経て、令和2年2月末までに約46%（面積ベース）で仮換地指定を行っており、令和元年11月より順次工事に着手しているところ。



- 施 行 者 熊本県
- 面 積 約28.3ha
- 総事業費 約140億円
- 施行期間 H30年度～R9年度
- 減 歩 率 約10%

★ 災害公営住宅

- 第1期仮換地指定箇所  
(R元年6月)
- 第2期仮換地指定箇所  
(R元年9月)
- 第3期仮換地指定箇所  
(R2年2月)



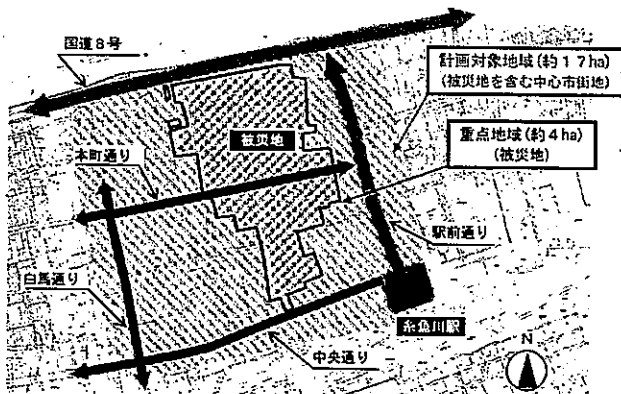
仮換地指定の状況

|          | 街区数             | 画地数              | 宅地面積              |
|----------|-----------------|------------------|-------------------|
| 地区全体     | 57街区            | 455画地            | 約19.7ha           |
| 第1期仮換地指定 | 5街区             | 33画地             | 約1.5ha            |
| 第2期仮換地指定 | 14街区            | 100画地            | 約4.7ha            |
| 第3期仮換地指定 | 8街区             | 78画地             | 約2.9ha            |
| 累計       | 27街区<br>(47.4%) | 211画地<br>(46.4%) | 約9.1ha<br>(46.2%) |

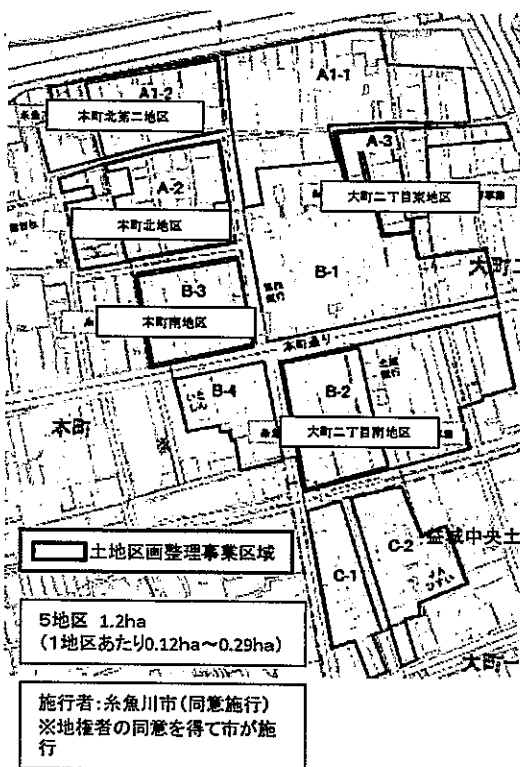
益城中央被災市街地復興土地区画整理事業

### ③糸魚川大火からの復興

平成28年12月に糸魚川市において発生した大規模火災により、糸魚川駅北側の約4haの地域が消失したことから、糸魚川市においては、被災地周辺を含めた中心市街地約17haの地域を対象に「糸魚川市駅北復興まちづくり計画」を策定し、細街路の拡幅や防災広場の整備等の「修復型のまちづくり」による早期復興に取り組んでいる。地区内には、狭小な宅地や不整形な宅地が存在し、道路拡幅等が困難な状況にあったことから、土地区画整理事業を街区単位で機動的に行い、道路の整備と宅地の整形化を実施している。



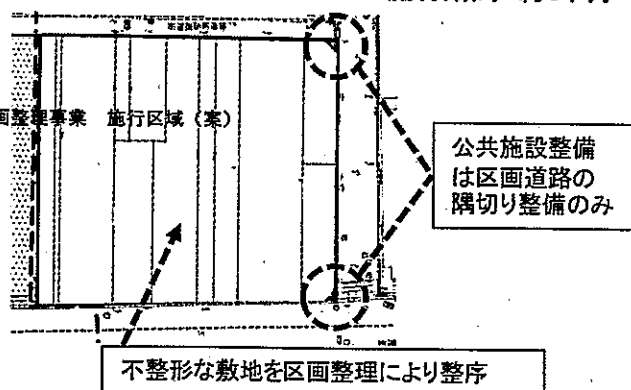
大火直後の被災地



#### 事業の特徴

- ✓ 市が同意施行者として個人施行による事業実施(非都市計画事業)
- ✓ 街区単位の小規模な範囲でスピード感をもって事業を実施(施行期間は各地区とも1年以内)
- ✓ 地区外へ転出意向のある土地を市が取得して公共用地に充当すること等により減歩率を緩和し、地権者負担を軽減

＜本町南地区＞ 0.25ha 施行期間 約6ヶ月



人口増加を前提とした拡張型のまちづくりから、災害リスクや高齢者の足の確保にも目配りしつつ、人口・世帯減少のもとで、地域の特性に応じた生産性の高いまちづくりが求められている。

その上で、医療・社会福祉・教育文化・子育て支援の都市機能や居住機能の誘導・整備と防災機能の確保等を推進する「都市構造再編集中支援事業」を創設するなど、関連諸制度を総動員し、また、コンパクトシティ形成支援チームによる省庁横断的な支援スキーム等を活用して、防災・減災コンパクトシティを強力に推進する。

- ・ 499都市が立地適正化計画について具体的な取組を行っている。(令和元年12月31日時点)
- ・ このうち、278都市が令和元年12月31日までに計画を作成・公表。

都市機能誘導区域、居住誘導区域ともに設定した市町村(●:275都市)、都市機能誘導区域のみ設定した市町村(○:3都市)

(令和元年12月31日時点)

合計499都市

## ○都市構造再編集集中支援事業の概要

○「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し集中的な支援を行い、各都市が持続可能で強靱な都市構造へ再編を図ることを目的とする事業。

事業主体：市町村、市町村都市再生協議会、民間事業者等

国費率：1/2(都市機能誘導区域内)、45%(都市機能誘導区域外)

### 対象事業

#### <市町村、市町村都市再生協議会>

○市町村が作成する都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画(都市再生整備計画)に基づき実施される次の事業等のうち立地適正化計画の目標に適合するもの

#### 【基幹事業】

道路、公園、河川、下水道、地域生活基盤施設(緑地、広場、地域防災施設等)、高質空間形成施設(歩行支援施設等)、高次都市施設、都市機能誘導区域内の誘導施設(医療、社会福祉、教育文化、子育て支援施設)等、土地区画整理事業等

#### 【提案事業】

事業活用調査、まちづくり活動推進事業(社会実験等)、地域創造支援事業(市町村の提案に基づくソフト事業・ハード事業)

#### <民間事業者等>

○都市再生整備計画に位置付けられた都市機能誘導区域内の誘導施設\*の整備

\*ただし、市町村又は都道府県が事業主体として公共公益施設等整備を行う事業であることを要件とし、事業主体に対する市町村の支援額と補助金(補助対象事業費の2/3)に国費率を乗じて得られた額のいずれか低い額を補助金の額とする。



※誘導施設については、三大都市圏の政令市・特別区を除く市町村及び当該市町村の民間事業者等を支援対象とする。

### 施行地区

○都市再生整備計画の区域が立地適正化計画の「都市機能誘導区域内」及び「居住誘導区域内」に定められている地区

ただし、次の市町村を除く※1。

- ・都市計画運用指針に反して居住誘導区域に土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンを含めている市町村
- ・市街化調整区域で都市計画法第34条第11号に基づく条例の区域を図面、住所等で客観的に明示していない等不適切な運用を行っている市町村

※1 令和3年度末までに国に提出されている都市再生整備計画に基づく事業はこの限りでない。

なお、次の区域を施行地区に含むことができる。

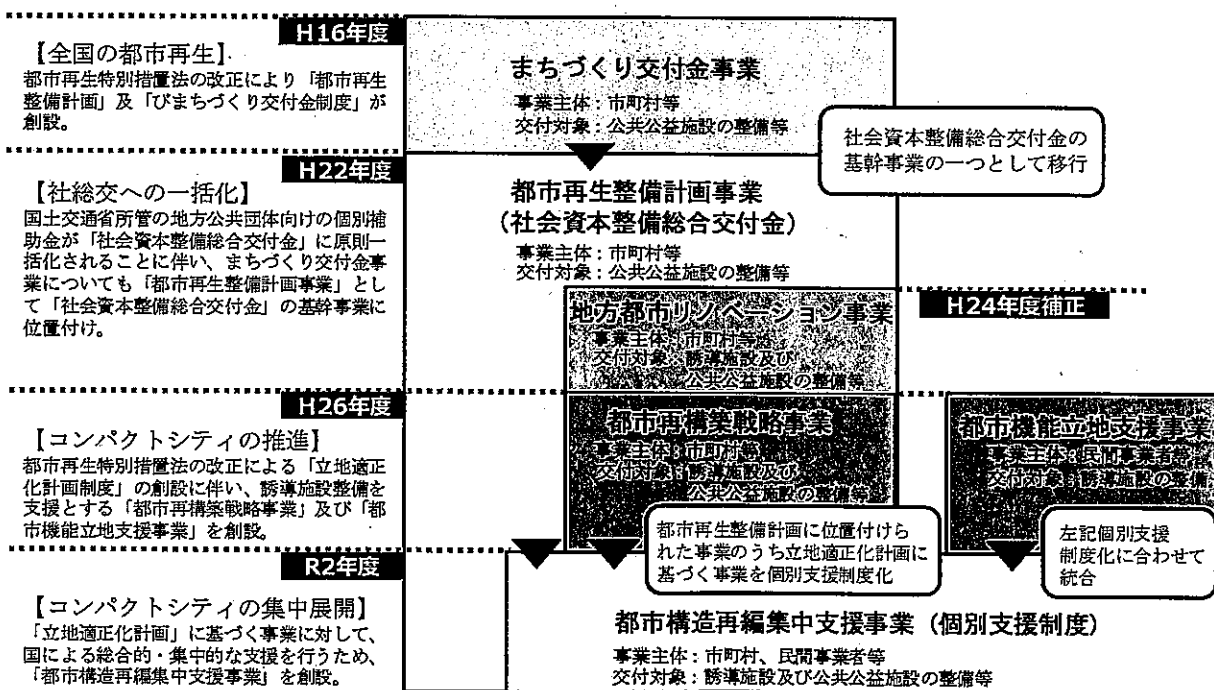
- ・水辺とまちが融合した良好な空間形成を推進する計画(以下「水辺まちづくり計画」という。)がある場合は、都市機能誘導区域及び居住誘導区域に隣接する水辺の区域※2

※2 交付対象事業は水辺まちづくり計画に位置付けられている事業等に限る(災害リスク等の観点から居住誘導区域外での整備が不適切な建築物及び災害時に使用する施設等の整備を除く)。

- ・空き地等が発生して外部不経済が発生する可能性がある市街化区域等内の居住誘導区域外において、あるべき将来像を提示している区域※3

※3 交付対象事業は緑地等の整備に限る。

## ○都市再生整備計画事業等の制度の変遷

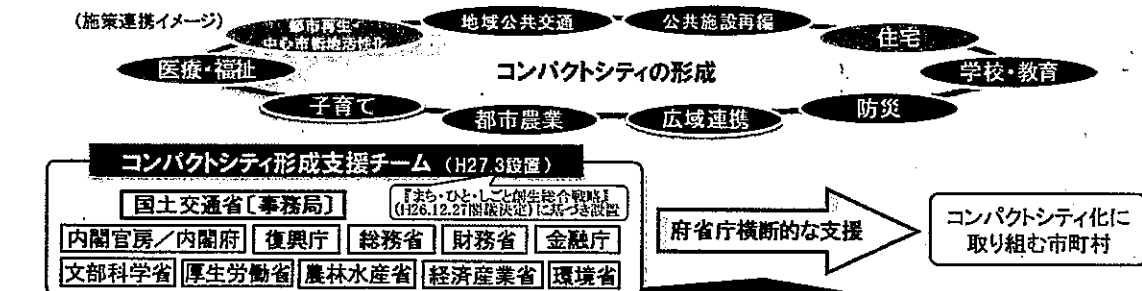




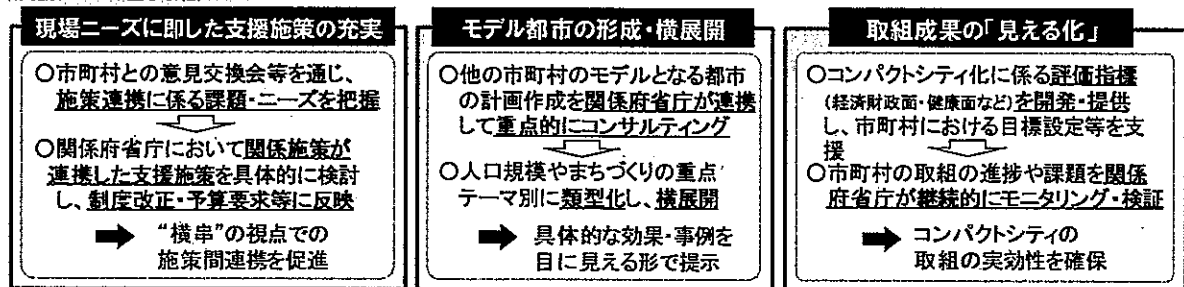
## ○コンパクトシティ形成支援チームによる省庁横断的な支援

○コンパクトシティの推進に当たっては、医療・福祉、地域公共交通、公共施設再編、中心市街地活性化などのまちづくりと密接に関係する様々な施策と連携し、整合性や相乗効果等を考慮しつつ、総合的な取組として進めていくことが重要。

○このため、まちづくりの主体である市町村において施策間連携による効果的な計画が作成されるよう、関係府省庁で構成する「コンパクトシティ形成支援チーム」を通じ、市町村の取組を省庁横断的に支援。



(支援チームの主な取組)



## ○地方都市の再生（モデル都市の選定と集中支援）

○国土交通省では、内閣府(地方創生推進事務局)と連携し、都市のコンパクト化と地域の稼ぐ力の向上に、ハード・ソフト両面から総合的に取り組む地方再生のモデル都市(地方再生コンパクトシティ)として、32都市を選定。

○ハード・ソフト両面のメニューにより、モデル都市の取組を平成30年度から3年間集中的に支援しており、全国のモデル事例となるよう、目に見える形で都市の再生を実現し、最終年度である令和2年度において、全国に横展開を図る予定。

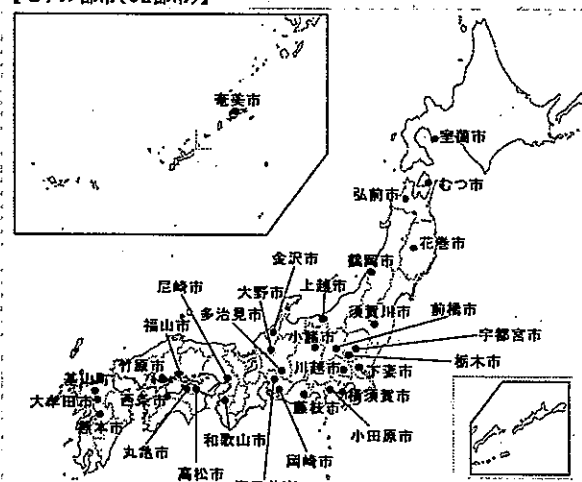
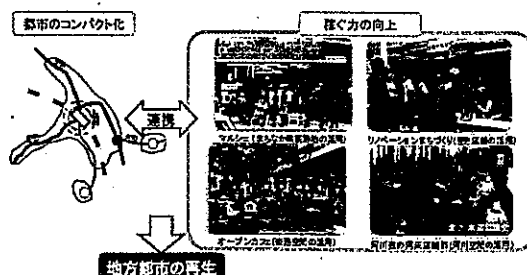
### 【モデル都市選定の狙い】

- ・地方再生のモデルとなる32都市を選定
  - 空き店舗対策、城下町の再生等にハード、ソフト両面から総合的な取組
  - 官民連携のもと、民の力を最大限引きだし、地域の「稼ぐ力」の再生する取組
- ・以下の支援メニューによる集中支援により、概ね3年以内に、目に見える形で都市の再生を達成

【支援メニュー】

- ・ハード：都市のコンパクト化、賑わい拠点形成、空き地再編 等  
都市構造再編集中支援事業  
社会資本整備総合交付金  
 (都市再生整備計画事業、都市公園・緑地等事業等)
- ・ソフト：地域ブランドの形成、プロモーション、起業支援 等  
地方創生推進交付金(内閣府)  
民間まちづくり活動促進・普及啓発事業  
 UR都市機構による人・ノウハウの支援 等

【モデル都市(32都市)】



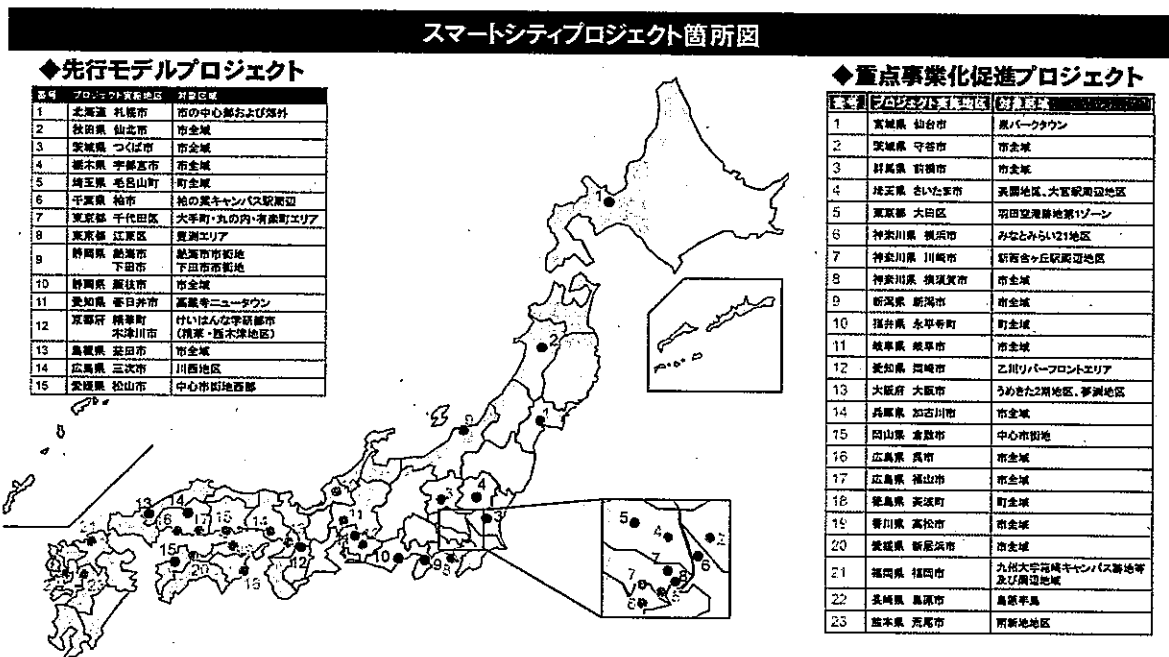
### (3) スマートシティの推進について

令和元年 6 月 21 日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針 2019（骨太の方針）」において、「デジタル化を推進し、新技術を活用して「スマートシティ※」を実現させていくことは、今後、各地域の生産性を向上させるとともに、利便性や快適性を高めることとなることから、Society5.0 時代のまちづくりの基本コンセプトに「スマートシティ」の実現を位置付け、その実現に向けた取組を加速化させる。」と掲げられるなど、国を挙げてスマートシティに取り組む方向性が打ち出されている。

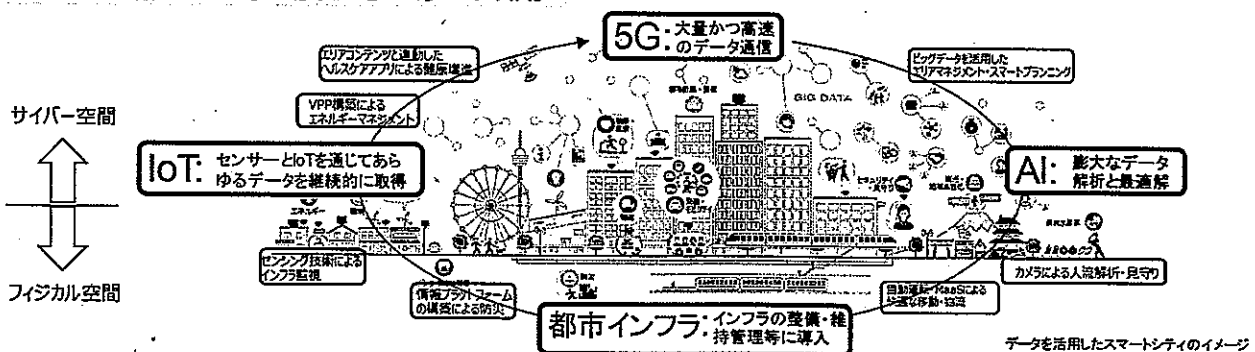
※都市の抱える諸問題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区

### ○モデルプロジェクトと実装支援

サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合した「Society5.0」の実現に向け、官民関係者の連携のもと、世界の先導役となるスマートシティモデルプロジェクトを推進するとともに、IoT 等を活用したセンシング型スマートシティの実装を支援する。



### デジタル技術の急速な進展とまちづくりへの活用



## ○スマートシティ官民連携プラットフォーム

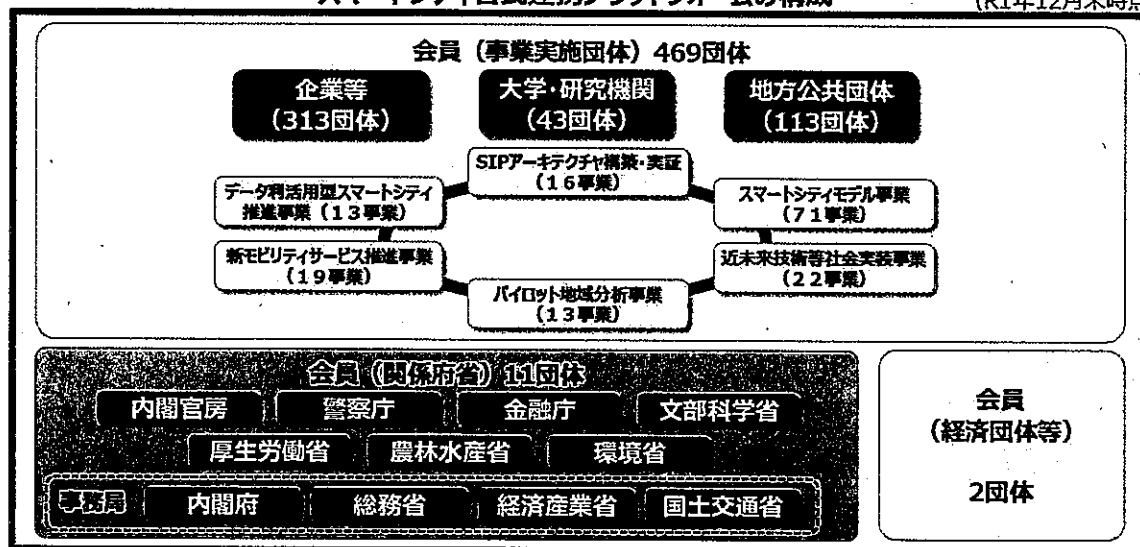
昨年6月に閣議決定された「統合イノベーション戦略2019」等に基づき、内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省は、スマートシティの取組を官民連携で加速するため、「スマートシティ官民連携プラットフォーム」を設立した。今後は、本プラットフォームを軸にスマートシティ関連事業を強力に推進していく。

### スマートシティ官民連携プラットフォームの概要

- 令和元年6月21日に閣議決定された「統合イノベーション戦略2019」等において、スマートシティの事業推進にあたり、官民の連携プラットフォームの構築を行うことが明記されたところ。
- 内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省は、スマートシティの取組を官民連携で加速するため、企業、大学・研究機関、地方公共団体、関係府省等を会員とする「スマートシティ官民連携プラットフォーム」を設立。
- 会員サポートとして、①事業支援 ②分科会 ③マッチング支援 ④普及促進活動 等を実施。

#### スマートシティ官民連携プラットフォームの構成

(R1年12月末時点)



## ○自動運転についての取組

昭和40～50年代に大量に供給され、急勾配が多い丘陵地での立地や、立体的な歩車分離が実施されていることが多い郊外住宅団地では、近年、高齢化が急速かつ一斉に進展しており、モビリティの確保に深刻な課題が生じている。

一方、自動運転の実用化に向けた技術開発が進展しており、公共交通ネットワークへ自動運転を導入することで、住民のモビリティ確保等に寄与するポテンシャルを有している。

本年度は、地方公共団体や民間団体による情報連絡会議を開催し、自動運転技術の活用も含めた郊外住宅団地における移動課題の解決に関する情報を共有・蓄積するとともに、端末交通導入のためのガイドライン（案）の作成を行う。また、ニュータウンの再生に向けて、端末交通（自動運転も含む）の導入を踏まえた施設の再配置やインフラの再整備についても中長期的な視点から検討を行う。

#### (4) 今後の市街地整備のあり方に関する検討会について

近年、我が国では、人口減少・少子高齢化が進行する中、地域活力の減退が懸念されるとともに、経済・産業活動の縮小等に伴う税収減により、地方公共団体等における財政的制約の高まりが顕著となっているほか、グローバル化による国際競争の激化、情報化・技術革新、災害の頻発化・激甚化等、社会・経済情勢の大きな変化に直面している。また、豊かさに関する意識の変化、働き手・働き方の多様化、社会貢献意識の高まり、生活の質（Quality of Life）が重要視されるようになる等、我々日本人の価値観・ライフスタイルも多様化している。

このような社会・経済情勢の変化や、価値観・ライフスタイルの多様化に対して、これまで国土交通省では、コンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に関する取組等の推進が図られてきた。

令和元年6月には、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、国の都市政策の基本的方向のアウトラインとして、『居心地が良く歩きたくなるまちなか』からはじまる都市の再生』が提言されたほか、令和元年7月には、「都市計画基本問題小委員会」において、立地適正化計画制度の制度創設5年を迎え、コンパクトシティ政策を次のステージに進めるため、コンパクトシティの更なる推進とともに、防災対策との連携の必要性が示されたところである。

本検討会は、これまで進められてきたコンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に関する取組や、懇談会等における提言等を踏まえ、特に、市街地を取り巻く環境の大きな変化に対応するため、今後の市街地整備のあり方や、市街地整備手法のあり方について検討し、今後の市街地整備施策の方向性を示すことを目的として、令和元年9月に立ち上げ、8回にわたり議論を重ね、令和2年3月にとりまとめを行ったものである。

『「空間」・「機能」確保のための開発』から、『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ

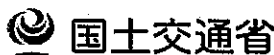
市街地を取り巻く環境は変化しているとともに、市街地整備に係る考え方も大きく転換が求められている。

そのため、地方公共団体におかれては、エリアの価値・持続性を高める上で、公民多様な主体が連携することが必須であると認識を新たにするとともに、各都市・地域において市街地整備を進めるに当たっても、その際に求められる考え方に大きなパラダイムシフトが起こっていることを強く意識し、市街地整備に取り組むことが望まれる。

# 市街地整備2.0

『「空間」・「機能」確保のための開発』から  
『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ

今後の市街地整備のあり方に関する検討会 とりまとめ



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

## 今後の市街地整備のあり方に関する検討会の概要

### 検討の趣旨・目的

近年、我が国では、人口減少・少子高齢化が進行する中、地域活力の減退とともに、経済・産業活動の縮小等による地方公共団体等の財政的制約の高まり、グローバル化による国際競争の激化、情報化・技術革新、災害の頻発化・激甚化等、社会・経済情勢の大きな変化に直面している。また、豊かさに関する意識の変化、働き手・働き方の多様化、社会貢献意識の高まり、生活の質が重要視されるようになる等、価値観・ライフスタイルも多様化している。

このような社会・経済情勢の変化や価値観・ライフスタイルの多様化に対し、国土交通省では、コンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に関する取組等の推進が図られてきた。令和元年6月には「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」において、国の都市政策の基本的方向のアウトラインとして、『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生』が提言されたほか、7月には「都市計画基本問題小委員会」において、コンパクトシティ政策を次のステージに進めるため、コンパクトシティの更なる推進とともに、防災対策との連携の必要性が示されたところ。

本検討会は、これまで進められてきたコンパクト・プラス・ネットワークや都市再生に関する取組や、懇談会等における提言等を踏まえ、特に、市街地を取り巻く環境の大きな変化に対応するため、今後の市街地整備のあり方や、市街地整備手法のあり方について検討し、今後の市街地整備施策の方向性を示すことを目的として、令和元年9月に立ち上げ、8回にわたり議論を重ね、令和2年3月にとりまとめを行ったものである。

### 検討の対象

本検討会では、市街地の新規整備だけでなく、再構築・機能更新を含め「市街地整備」と位置づけるとともに、限られた投資余力の中で、効果的にコンパクト・プラス・ネットワークや都市再生の取組を進める観点から、都市機能誘導区域や都市再生緊急整備地域等の拠点的な地区、いわゆる「まちなか」を主な検討対象とした。この際、まちなかの再構築は、土地地区画整理事業や市街地再開発事業等の法定事業のみでなされるものではないことに鑑み、リノベーション、任意建築、認定利用等、法定事業以外の手法の活用・連携も視野に、これらのハード・ソフトによる多様なアプローチを「市街地整備手法」と位置づけ、検討を行った。

さらに昨今、災害が頻発化・激甚化する中、令和元年に発生した台風第15号（令和元年房総半島台風）、第19号（令和元年東日本台風）による被害等も踏まえ、防災・減災に資する市街地整備の展開についても検討を行った。

### 検討の経過

- 第1回検討会（令和元年9月12日）事務局説明、委員及びゲストスピーカーによるプレゼンテーション
- 第2回検討会（令和元年10月1日）委員及びゲストスピーカーによるプレゼンテーション
- 第3回検討会（令和元年10月15日）委員及びゲストスピーカーによるプレゼンテーション
- 第4回検討会（令和元年10月23日）ゲストスピーカーによるプレゼンテーション、テーマ別の検討
- 第5回検討会（令和元年11月27日）テーマ別の検討
- 第6回検討会（令和元年12月16日）テーマ別の検討
- 第7回検討会（令和2年1月17日）テーマ別の検討、とりまとめ（素案）
- 第8回検討会（令和2年2月13日）テーマ別の検討、とりまとめ（案）

### 検討体制

- 【委員】（○：座長 ○：副座長）
- 尾崎 道生 東北大学大学院工学研究科都市・建築学専攻 准教授
  - 大橋 洋一 学習院大学法科大学院 教授
  - 岸井 隆幸 日本大学理工学部土木工学科 特任教授
  - 木谷 弘司 金沢市都市整備局 局長
  - 河野 雄一郎 （一社）不動産協会 都市政策委員長
  - 中川 雅之 日本大学経済学部 教授
  - 中原 信 神戸市都市再生整備本部 本部長
  - 中村 英夫 日本大学理工学部土木工学科 教授
  - 中山 靖史 （独）都市再生機構 都市再生部事業企画室長
  - 馬場 正尊 東北芸術工科大学デザイン工学部建築・デザイン学科 教授
  - 松本 香澄 （公財）東京都都市づくり公社 区画整理部長
  - 真野 洋介 東京工業大学環境・社会理工学院 准教授
  - 宮原 義昭 （株）アール・アイ・エー 会長
  - 村木 美貴 千葉大学大学院工学研究科 教授

### 【ゲストスピーカー】

- 小澤 英明 小澤英明法律事務所 所長
- 原井 拓 三井不動産（株）日比谷まちづくり推進部事業グループ グループ長
- 三輪 泰之 森ビル都市企画（株）調査企画部 部長補佐
- 馬崎 幸裕 富良野市経済部中心街整備推進課 課長
- 手塚 亮介 神戸市都市局市街地整備部 部長

### 【関係部局】

国土交通省住宅局

### 【事務局】

国土交通省都市局

## 「市街地のあり方」について

1. 市街地に対する評価軸の変化
2. 都市政策の方向性の変化
3. 求められる市街地のあり方の転換

2

### 市街地に対する評価軸の変化

- 社会・経済情勢の変化を踏まえ、価値観・ライフスタイルは多様化し、特に近年では、シェアリング・エコノミーの拡大や「モノ消費からコト消費へ」と言われるように、所有よりも利用、経験に価値が見出される社会となっている。
- 戦後から高度経済成長期にかけて、急激な人口増加等に対応するため、受け皿となる新たな住宅市街地の供給等の整備が進められてきたが、まずは需要に対し量的に充足することが求められ、ハードが新しいか古いか、必要な機能・水準を満たしているか等「空間がもたらす機能」が評価されてきた。
- 現在では市街地の整備も量的にはある程度充足してきた中、これまで以上に市街地を「つかう」という視点が重要となっており、これからの市街地は、人にとって居心地が良いか、人との関係が生まれるかどうか、魅力的・刺激的な経験ができるか等、「アクティビティがもたらす価値」が必要とされている。

#### 市街地に対する評価軸

##### 【これまでの市街地に求められてきたこと】

###### 空間がもたらす機能

- ハードが新しいか古いか
- 必要な機能・水準を満たしているか 等



##### 【これからの市街地に求められること】

###### アクティビティがもたらす価値

- 人にとって居心地が良いか
- 人との関係が生まれるかどうか
- 魅力的・刺激的な経験ができるかどうか 等



社会・経済状況の変化  
価値観・ライフスタイルの多様化

3

## 都市政策の方向性の変化

○社会・経済情勢の変化や、その変化に伴う価値観・ライフスタイルの多様化とともに、都市政策の方向性は、『**人間中心で持続可能な、安全で魅力的なまちづくり**』へと変化。

- ・ **Society5.0の実現やSDGsの達成が掲げられ、サイバー空間とフィジカル空間の融合により人間中心で持続可能な社会を実現する**というまちづくりの方向性が示されているとともに、『**スマートシティをまちづくりの基本に**』とのコンセプトのもと、その実現に向けた取組を加速させることとされている。
- ・ 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会において、『**居心地が良く歩きたくなるまちなか**』からはじまる**都市の再生**が提言され、国により取り組むべき施策等について、『**まちなかウォーカブル推進プログラム**』がとりまとめられるとともに、都市計画基本問題小委員会において、頻発化・激甚化する自然災害に対応するため、**安全なまちづくりのための総合的な対策を講じる**ことされ、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案が令和2年2月7日に閣議決定、国会に提出されたところ。

○まちづくりの現場となる各都市・地域の市街地においては、**地方都市と大都市とで異なった都市政策上の課題が顕在化**し、早急な対応が求められる状況にある。

- ・ 人口減少・超高齢化が進行するような地方都市を中心に、**都市機能立地のさらなる推進による地域活力の維持向上**。
- ・ 人口集中・グローバル化が進展するような三大都市圏や札幌・仙台・福岡等の大都市を中心に、**都市再生施策の更なる推進による国際競争力の強化や、地域の中核となる地域経済拠点の形成・強化**。

【国レベル】  
持続可能で人間中心のまちづくり  
Society5.0  
SDGs  
ウォーカブル 等



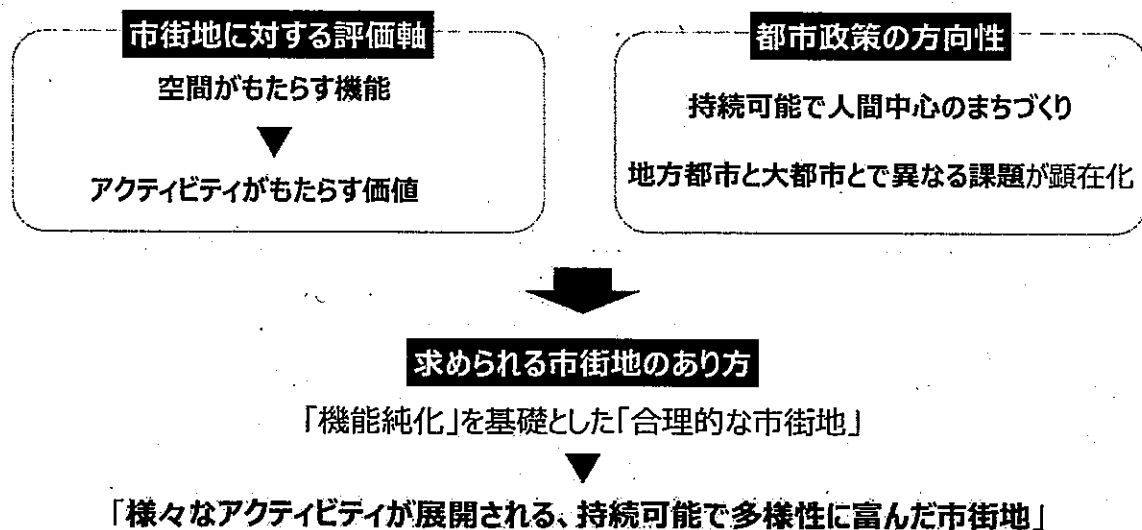
【現場レベル】  
地方都市と大都市とで異なる課題が顕在化  
地域活力維持向上  
国際競争力の強化  
地域経済拠点の形成・強化 等

4

## 求められる市街地のあり方の転換

○価値観・ライフスタイルの多様化を受け、市街地に対する評価軸は「空間がもたらす機能」から「アクティビティがもたらす価値」へと大きく変化。都市政策の方向性も国レベル・地方レベルで変化している中、求められる市街地の様相は、画一的なものではなく、**場所毎の特性やニーズに応じた多様なものへと変化**している。

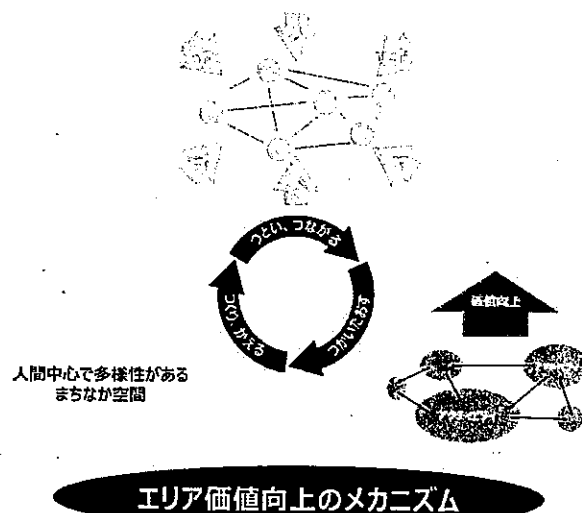
○「空間がもたらす機能」が重視されていた時代には、その獲得に向けて「**機能純化**」を基礎とした「**合理的な市街地**」が求められてきたが、「**アクティビティがもたらす価値**」が重視される現代においては、「**様々なアクティビティが展開される、持続可能で多様性に富んだ市街地**」へと、求められる市街地のあり方が大きく変化している。



5

## 求められる市街地のあり方の転換

- アクティビティが発生するには、多数かつ多様な人々がつどい、つながることが契機となり、そこでつながった人々がアクティビティを起こし、継続し、さらには自律的・連鎖的に展開し始める等、市街地を「つかいたおす」ことでエリアの価値が向上していく。
- 市街地には様々なアクティビティを受け止め、更なる展開を推進する仕掛け・仕組みが求められるが、建物が高く新しいことや、道路・オープンスペースが広いことが条件ではない。スクラップ・アンド・ビルドされたものだけでなく、古いものを活かしながら、時代のニーズに合わせ、循環しながら持続的に更新が進み、空間としての多様性が確保された市街地も必要。
- エリアで展開される多様な人々による様々なアクティビティをフィードバックし、人間中心で多様性に富んだ空間へとつくりかえることが重要であり、そのサイクルを持続的に回していくことが求められる。



6

## 「市街地整備のあり方」について

1. 市街地整備が直面する課題
2. 市街地整備の進め方の転換  
市街地整備 2.0 『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ

7



## 市街地整備が直面する課題

### ○堅牢性が高い建物（ビル）・都市基盤等の老朽化・陳腐化

- かつて土地区画整理事業等により整備された街路・公園・駅前広場等の都市基盤について、時間の経過による老朽化や、社会・経済情勢の変化による形態・機能の今日的ニーズとの不整合により、機能や魅力の低下が生じ、低未利用状態が継続するような地区も現れてきている。これらの事業により整備された敷地・街区についても、敷地・街区の規模・配置の見直しや機能の適正化が求められている。
- かつて市街地再開発事業等により不燃化・共同化された堅牢性が高い建物について、時間の経過による老朽化や、社会・経済情勢の変化による機能の陳腐化の進行により、事業者の撤退や防災性の低下が生じ、機能更新等が求められるものが増加している。
- 特に、駅周辺等の拠点的地区は、駅や駅前広場、デッキ・地下街等、非常に高度な利用がなされ、「まちの顔」としても重要な役割を果たしてきたが、今日的ニーズに十分対応できていない状況が発生している一方、複雑な権利関係や施設そのものが堅牢であることが更新をより難しくしている。

### ○人口減少・超高齢化、国際競争の激化

- 人口減少・超高齢化が進む中、特に地方都市においては、更なる地域活力の減退が懸念されるため、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要。
- 大都市においては、グローバル化の進展に伴い国際競争が激化する中、これまでに整備された市街地が持つ機能や性能が、社会情勢の変化に十分対応できなくなっているため、都市再生施策の更なる推進により、都市の魅力等を向上させ、我が国を牽引する国際競争力の強化や、地域の中核となる地域経済拠点の形成・強化を図ることが重要。

### ○高まる災害リスク

- 今後30年間に大規模な地震が発生する確率は極めて高いと言われており、引き続き、耐震性等防災性の向上を図っていく必要があるとともに、近年、各地で大規模水害が発生し、都市部においても浸水被害が発生しているが、今後、更なる水災害の頻発・激甚化が懸念される中、水災害リスクへの対応が求められる。

### ○エリアの状況に応じた複合的課題への対応

- 「防災性が低いながらも、まちなみ等空間としての魅力がある」という複合的な課題に関して、防災性向上のための更新・防災空地等のオープンスペースの確保と魅力の保全とのバランスが求められている場面において、一斉にスクラップ・アンド・ビルド型の更新を行うのではなく、段階的・連鎖的に更新・活用を進めることにより、古いまちなみと新しいまちなみが混在しコミュニティの時間的連続性が確保された魅力あるエリアを持続させていく等、複合的な課題への対応が必要となる場面が多々存在する。
- 複合的な課題に対応しつつ、市街地の再構築を進めていくには、個々の市街地の構成要素や一部の性質だけに着目するのではなく、エリアを見渡した、トータルな視点から課題を把握し、解決を図ることが重要である。

8

## 市街地整備の進め方の転換

～市街地整備 2.0『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～

### 基本的な考え方

- 市街地整備の進め方は、『行政が中心となって公共空間の確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発』から、『「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・取組」を組み合わせ、「エリアの価値と持続可能性を高める更新』へと、大きく転換する必要。
- これまでの『「空間」・「機能」確保のための開発』を「市街地整備1.0」とすれば、ポジティブスパイラルにより、『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』を進める「市街地整備2.0」とも呼ぶべき考え方へと転換が必要。

#### 【市街地整備を進める上での留意点】

- ① 公民多様な主体が連携し、エリアのビジョン（将来像）を構築・共有すること。
- ② 事業手法ありきではなく、エリアの状況や必要性に応じて、場所や期間を限定した社会実験、空き地等の暫定利用、リノベーション、街路や広場等の公共空間の再構築・利活用、任意建替、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の法定事業、エリアマネジメント活動等、多様な手法の中から最適なものを選択し、組み合わせること。
- ③ 一斉にエリア全体の整備・更新を行うのではなく、段階的・連鎖的に展開することで、エリアの中で取組を循環させ、エリア全体としての持続的な更新と価値向上を図ること。
- ④ ワークショップや社会実験、暫定利用の取組等できることから始め、徐々に大きなプロジェクトに移行していくLQCアプローチの視点を持つこと。
- ⑤ 不確実性が増す中、更なる社会・経済情勢の変化等に対応するには、ビジョンそのものも必要に応じて随時更新していくこと。
- ⑥ 「所有に重きを置いた取組」から、「利用に重きを置いた取組」へと考え方の転換を図ること。

#### 【個々の取組実施における留意点】

- ① 各取組においても、個々の事業区域を越えたエリア全体を視野に入れ、個別事業間の空間的・時間的な連鎖や連続性を予め考慮しながら進めることが必要である。
- ② 取組の実施段階では、ビジョンの構築・共有、事業実施、運営のサイクルを回しつつ、結果を都度フィードバックし、必要に応じて方向性を修正しながら進めること（ポジティブスパイラル）が望まれる。
- ③ エリアの中で、各取組とそれを取り巻く環境（ビジョン、関連する取組、実施主体、地域資源、地域の経済活動等）が相互作用しながら存在する、ビジョンの策定・共有、事業実施、運営の循環から成り立つバランスの取れたモデル、いわば「エコシステム（生態系）」というべき推進環境が求められている。

9

## 市街地整備の進め方の転換

～市街地整備 2.0 『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～

### 実現のための体制整備・役割分担

- 公民多様な主体が連携して取組を進めていくに当たっては、関係諸機関や権利者等との調整が円滑に進められる仕組みや場を整えることが重要であるとともに、各取組主体がそれぞれの役割を担いつつ、他の取組主体やその取組を見渡しなが、連携して進めていくことが重要である。
- 持続的なまちづくりの実現には、各取組主体の意欲が重要であるとともに、地元レベルの出資・融資により自立的に取り組むことが重要である。この際、国や地方公共団体等による金融支援や計画認定により、事業に対する信頼性を確保することは、特に事業の初期段階において活動を軌道に乗せるために有効。

### 都市規模別の進め方

○地方都市と大都市とは、市街地整備に係る前提条件やニーズが大きく異なることから、都市規模毎の人口動態、経済活動の状況、土地利用需要等都市政策上の課題の違い等を念頭に置き、戦略的に市街地整備に取り組むことが必要。

#### ① 地方都市

- ・市街地整備事業による開発利益に依拠した自立した事業計画は成り立ちにくく、大都市のように大規模民間事業者の参画を見込みにくい。
- ・地価上昇や就労者の増加等による税収増加をリターンとしてとらえ、行政が地域の最大の投資主体であることを自ら意識することが重要であり、立地適正化計画による都市機能立地の再編との連携も視野にいれ、行政が主導的に方向性を示しつつ、民間のプロジェクトに対して戦略的な位置づけを与え、支援していくことも有効。

#### ② 大都市

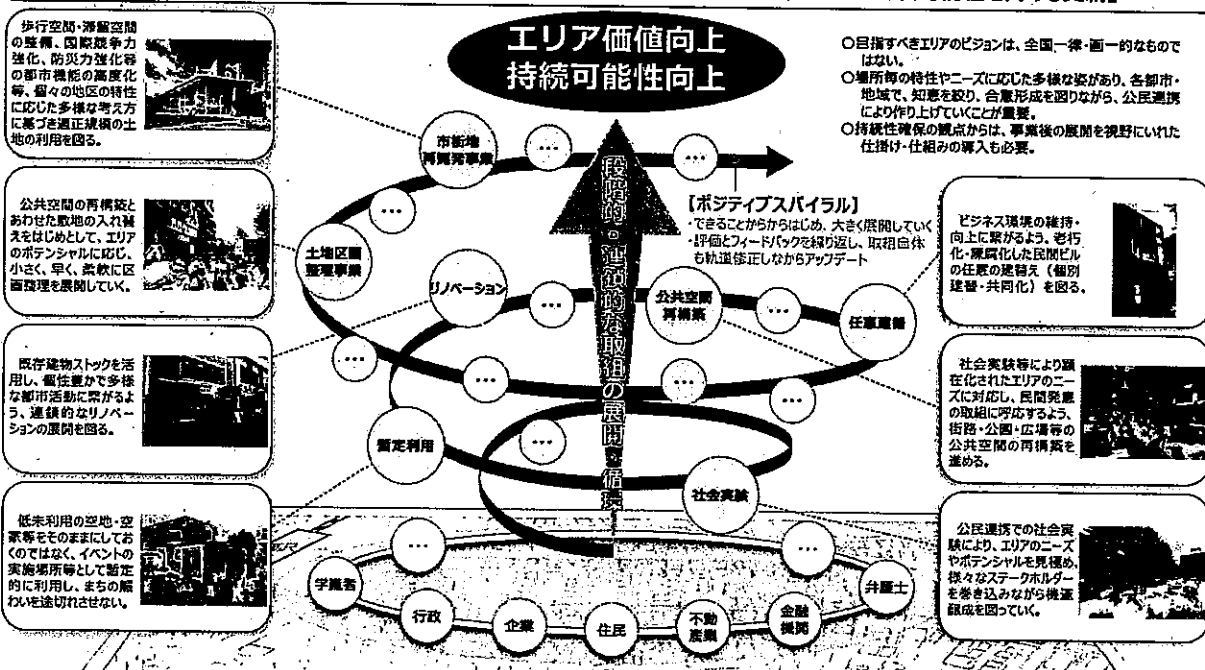
- ・市街地整備事業により一定の開発利益が期待でき、デベロッパー等大規模民間事業者が市街地整備事業を手掛けていることも多い。
- ・取組を実施する際に民間企業が参画することで、資本力を生かした資金調達や事業ノウハウを有する人材によるコーディネート等、円滑な事業の実施が期待できるため、民間主導の取組をベースとしながら、公共はサポートに回り、取組を推進していくことが有効。

10

## 市街地整備の進め方の転換

～市街地整備 2.0 『「空間」・「機能」確保のための開発』から『「価値」・「持続性」を高める複合的更新』へ～

「公民連携」で「ビジョンを共有し」、「多様な手法・取組」を組み合わせて、「エリアの価値と持続可能性を高める更新」へ



都市整備・建物

ポジティブスパイラルの土台となる、安全・安心の確保

11

# 「市街地整備手法のあり方」について

## 1. 総論

スピーディで柔軟な機能更新型市街地性手法の連鎖的展開

## 2. 各論

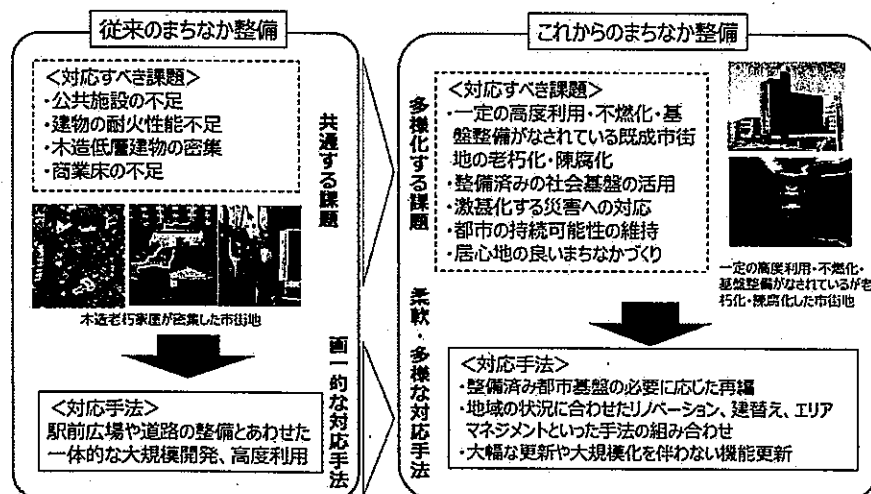
- ① 老朽化・陳腐化したビル群の再生
- ② 都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築
- ③ 防災・減災に資する市街地整備
- ④ 多様な地域活動との連携

12

## 【総論】スピーディで柔軟な機能更新型市街地性手法の連鎖的展開

- 目指すべきビジョンを実現しエリアの価値向上を図るには、面的・時間的なつながりを意識し、多様な手法を組み合わせ、できることから、早く、柔軟に、連鎖的に展開していくことが必要。
- 老朽化・陳腐化したビルや都市基盤の再構築が課題であり、社会的背景の変化により高度利用等の考え方についても多様化しつつあることに留意し、強制力のある法定事業も有効活用すべき。
- 持続可能性確保・競争力強化の観点から都市機能立地等の再編の受け皿となる市街地の再構築、近年の水災害の激甚化・頻発化を踏まえた水災害リスクへの対応を含む安全な都市形成、多様な地域活動との連携等空間のみならず持続的に価値を生み出す地区経営の視点が必要。

これからのまちなか整備のイメージ



13

## 【各論①】老朽化・陳腐化したビル群の再生

### 市街地再開発事業の適用に関する適切な運用（柔らかな再開発）

- 権利形態が複雑なビルの建替えに当たり、合意形成や建替えの実施が困難となる場合、一定の合意のもと強制力をもつ市街地再開発事業の適用が有効と考えられるが、「土地の利用状況が著しく不健全」である等法に定められた施行区域の要件や、建替え後の状態が事業の目的とする「土地の合理的かつ健全な高度利用」に該当するかが課題。
- 建物・都市基盤の老朽化・陳腐化の進行や、求められる整備水準の高まり等により、従前が「土地の利用状況が著しく不健全」と捉えられるケースも多いと考えられる。
- 「高度利用」についても、従前に比べ高層化・高層化を行わずとも、地区の特性に応じ、都市計画に適合すると考えられる土地の利用が行われれば足り、快適性等の向上のための歩行空間・滞留空間の整備等の都市機能の高度化の意味合いも含むと考えられる。
- 今の時代に合った適用の考え方について整理の上、地方公共団体等関係者へ周知を図り、この考え方に基づく「柔らかな再開発」を推進していくべき。
- 市街地再開発事業の組合設立に際し、宅地所有者及び借地権者のそれぞれの2/3以上の同意を得た上で、都道府県知事等に認可を申請することになるが、その認可については、法の規定を上回る要件を課さない等、適切な運用を図る必要がある。

#### 市街地再開発事業における考え方の変化

従来の再開発事業においては、以下のように要件を理解してきた

##### 「高度利用に関する要件」

- ・低層密集市街地の高層化

##### 「市街地の不燃化に関する要件」

- ・木造密集市街地の不燃化

##### 「土地の利用状況の不健全性に関する要件」

- ・道路等の公共施設の新規整備
- ・土地の利用が細分されている状態から、土地、権利を集約

現在は要件を以下のようには捉えることも可能

##### 「高度利用に関する要件」

- ・地域の実情にあわせた、物理的な高層化を伴わない高度利用

##### 「市街地の不燃化に関する要件」

- ・老朽建築物の更新も含めた市街地の更新

##### 「土地の利用状況の不健全性に関する要件」

- ・駅前の一等地が有効に活用されていない状態から、まちの賑わいを生み出すような空間の創出

14

## 【各論①】老朽化・陳腐化したビル群の再生

### 一定の整備がなされた市街地における市街地再開発事業の推進（事業成立性の向上）

- 建物の床需要が相対的に低く、従前に比べて建物の高層化・大規模化が必要とされない場合や、全体需要が大きくない場合には、容積率の割増は当該事業やエリアにとって有効ではないため、権利者らが組織したまちづくり会社等による保留床取得等、容積率割増以外の方法で事業成立性を高める方策について検討が必要。
- 従前の建物が高容積の耐火建築物である場合、除却費や補償費が相対的に大きくなり、事業成立を圧迫することもあるため、地区の状況に応じて、これまで市街地再開発事業の中で対応してきた費用の一部について地権者が負担する等、どのような対応が考えられるか併せて検討が必要。
- 事業規模の検討にあたっては、事業成立性のみならず、中長期的な視点からエリアのビジョン（将来像）を踏まえるとともに、周辺の公共施設への負荷等に配慮し、適正規模で開発されることが望ましい。

#### 市街地再開発事業の事業収支イメージの比較

| 従来の高層化・大規模化を図る再開発 |                  | これから求められる、既に一定の整備がなされた市街地における市街地再開発事業（更なる高層化・大規模化は行わないケース） |                  |
|-------------------|------------------|------------------------------------------------------------|------------------|
| 収入                | 支出               | 収入                                                         | 支出               |
| 1 保留床処分金          | 2 工事費            | 1 保留床処分金                                                   | 2 工事費            |
|                   | 3 補償費<br>4 土地整備費 |                                                            | 2 補償費<br>3 土地整備費 |
| 負担金等              |                  | 負担金等                                                       |                  |
| 補助金等              |                  | 補助金等                                                       |                  |
| その他               | その他              | その他                                                        | その他              |

＜従来の高層化・大規模化を図る再開発＞

- ①収入の大部分を高層化・大規模化により生み出される保留床処分金に期待
- ②高層・大規模であるため工事費も大きい
- ③木造であるため、除却費等の土地整備費や補償費が大きい（大きい）

＜これから求められる、既に一定の整備がなされた市街地における市街地再開発事業＞

##### 主な事業成立性の低下要因

- ①適正規模化により、保留床処分金が減（収入減）
- ②RC造等の固い建物を除却するため、土地整備費や補償費が増加（支出増）

##### 事業成立性の向上の改善策

- ①行政やまちづくり会社等が保留床を購入することにより保留床処分金を確保
- ②事業化前に地権者自らが借家契約を解除すること等により補償費の減
- ③権利者による負担金等の拠出、補助率割増制度の活用等による補助金の確保

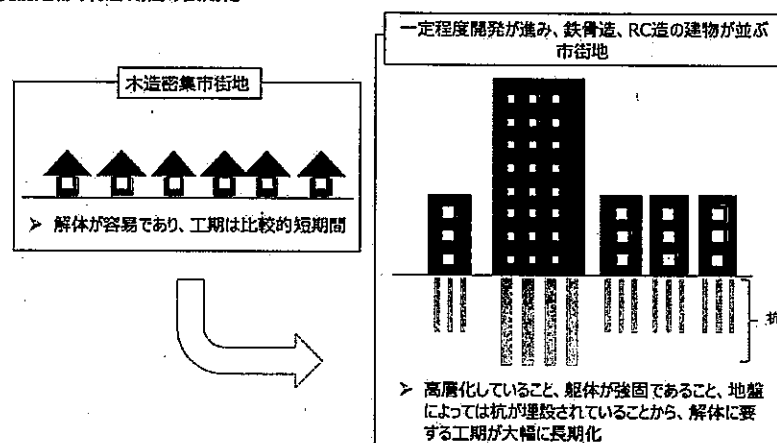
15

## 【各論①】老朽化・陳腐化したビル群の再生

### 一定の整備がなされた市街地における市街地再開発事業の推進 (従前建物の除却期間の長期化の対応した事業期間の短縮)

- 市街地再開発事業の施行区域において、従前の建物に高容積の耐火建築物が多い場合には、その解体や除却に要する期間が極めて長くなり、新しい建物の供用に至るまでの事業期間全体も長期化して事業効果の発現が遅くなり、さらには周囲のまちの活力の維持等にも影響しかねない。
- 事業効果を早期に発現させるとともに、老朽化した従前の建物による周囲への危害低減や周辺を含めたエリアの活力低下軽減を図るため、事業期間を短縮する方案が必要である。
- 事業期間の短縮につながる対応として、事業の分割や、従前からある空地等を活用した玉突き的な直接移転等により、連鎖的に事業展開していくことも有効である

従前建物の除却期間の長期化



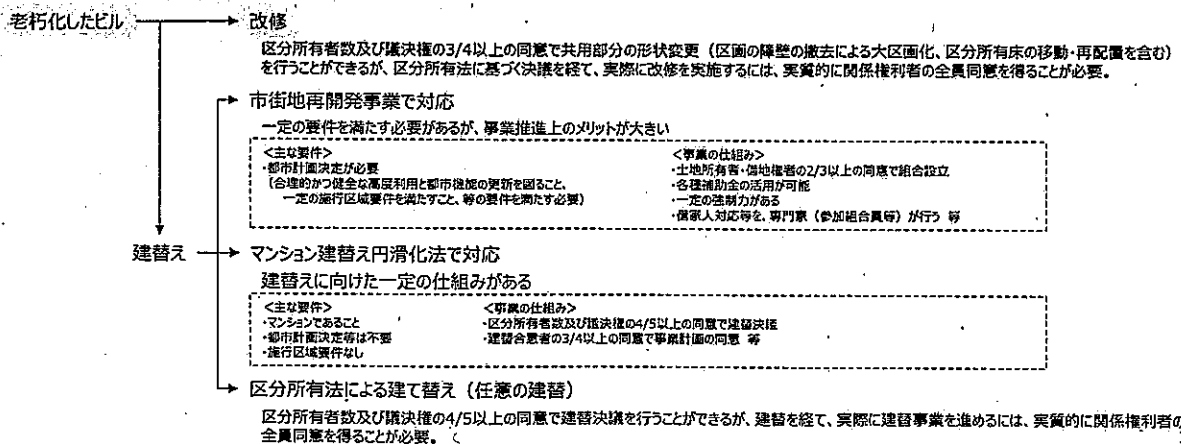
16

## 【各論①】老朽化・陳腐化したビル群の再生

### 市街地再開発事業によらない場合の建替え等の円滑化方策

- 区分所有等権利関係が複雑な非住宅ビルの建替えについて、市街地再開発事業の適用ができない場合、マンション建替え円滑化法の適用もできないため、区分所有法に基づく建替え決議を経て、実際に建替事業を進めるには、関係権利者と契約の上で実施することとなり、実質的に全員同意を得ることが必要となるため、一定の多数決に基づいた事業主体の組成や市街地再開発事業に準じた権利変換手法の導入等、非住宅区分所有ビルの建替えを円滑化する仕組みについて、都市政策の観点から必要性や意義等基本的な考え方も含め十分整理した上で、制度のあり方について検討すべき。
- 老朽化した区分所有ビルについて、形状等の著しい変更を伴う共用部分の変更を含むようなリノベーションを行うに当たっては、区分所有法に基づく決議を経て、関係権利者と契約の上で実施することとなり、実質的に全員同意を得ることが必要となるため、都市政策的観点からどのような必要性や意義が認められるか、政策目的を達成するためにどのような仕組みが可能か等根本的な事項も含め、十分な整理が必要。

### 老朽化したビルの改修・建替えに活用可能な制度の比較



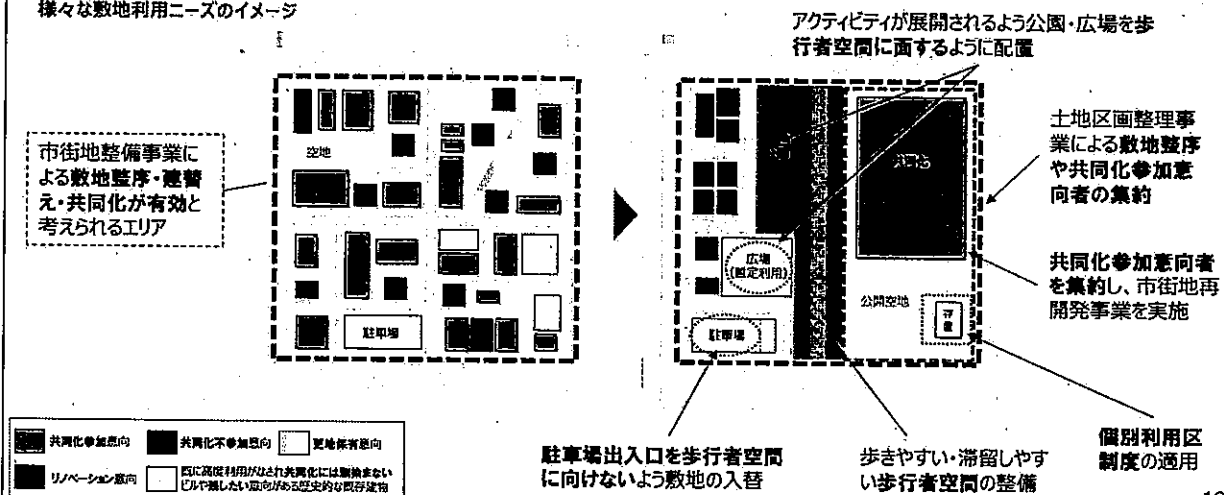
17

## 【各論②】都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築

### 様々な敷地利用ニーズに対応した多様な手法の柔軟な組合せ

- 市街地再開発事業等による建替え・共同化が有効と考えられる地区においても、多数の地権者が存在し、様々な保全・開発等の意向をもつ地権者が混在していることが多く、様々な敷地利用ニーズに対応していくことが必要。
- 土地区画整理事業・市街地再開発事業の一体的施行や立体換地制度、個別利用区制度、特例容積率適用地区制度や容積適正配分型地区計画制度等、多様な制度手法の活用上のノウハウ等について引き続き普及を図っていくとともに、必要に応じて制度の見直しや活用上の工夫に係る検討を進めていくべき。
- 多様な手法を柔軟に組合せながらエリアの再構築を進めていくためには、関係者間において、事業地区内外にわたるエリアのビジョンを共有することがますます重要。

#### 様々な敷地利用ニーズのイメージ



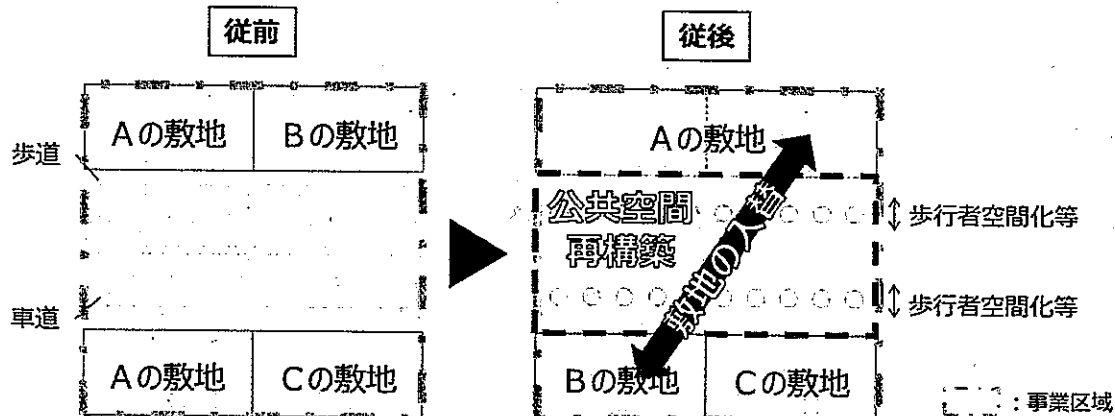
18

## 【各論②】都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築

### 土地区画整理手法による都市基盤の柔軟な再構築の推進（リノベーション型区画整理）

- 一定の整備がなされたまちなかにおいては、既成概念にとらわれない、小規模・短期間・民間主導等の「柔らかい区画整理」が活用されているが、更なる普及・展開に向け、全国での取組事例の共有を進めていくべき。
- 関係権利者の全員の同意を必要としない集約換地の特例の活用や、土地区画整理手法により散在する空間地を集約し、種地とすることで連鎖的な市街地整備へと繋げていく等の事業の迅速化・円滑化を推進すべき。
- 新たな価値を創出するような街路や公園・広場等の公共空間の再構築と、敷地の入替等周辺の敷地の再編を一体的に行うことで、エリアの価値向上に資するアクティビティが展開される魅力ある空間へと転換を図る「リノベーション型区画整理」の活用を図っていくべき。

#### リノベーション型区画整理事業のイメージ



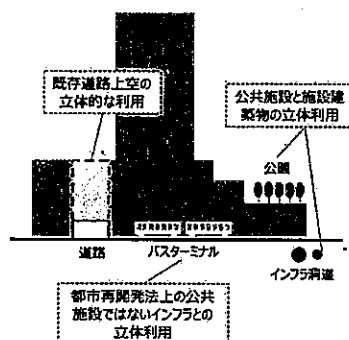
19

## 【各論②】都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築

### 立体的・重層的な空間利用の推進

- 市街地中心部等のエリアでは、限られた土地に交通基盤や各種設備インフラが集中し、**基盤・設備と建物や敷地の立体的・重層的な空間利用ニーズが増加**してきているとともに、**道路や公園等の公共施設とビル群が連続して使われるような空間としての一体性**もより一層求められている。
- 市街地再開発事業においては、立体利用部分の道路や都市高速鉄道に区分地上権を設定し権利変換を行う場合に、関係権利者全員の同意を要さず対応できるよう、制度改正が行われてきたところであるが、**既存道路の上空や地下において、施設建築物に区分地上権を設定して権利変換を行うようなケースや、公園と施設建築物を立体的に整備するようなケースは想定されていないため、立体利用部分の都市基盤の権利の担保の方法や位置づけ等の整理も含め、強制力を持つ法定事業がより柔軟に適用できるよう検討すべき。**
- 土地区画整理事業においては、事業と別に立体的な公共施設の整備を行う場合、**立体都市計画により利用の制約を伴う換地について、事業外で地権者に同意を得る必要があります。**事業推進に影響を及ぼすおそれがあるため、**立体都市計画が定められた宅地の評価方法の考え方の整理等、土地区画整理事業における立体的な公共施設整備の円滑化を図る方策について検討すべき。**

立体的・重層的な空間利用のイメージ



都市再開発法における都市基盤と施設建築物の立体利用の可否

|                       | 不可                                                                            | 可                   |                |                                |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------|---------------------|----------------|--------------------------------|
| 立体利用対象                | 公園、広場、緑地等                                                                     | 道路<br>(新設・既存)       | 都市高速鉄道<br>(既存) | 都市高速鉄道(新設)、<br>インフラ潤道、バスターミナル等 |
| 都市再開発法上の位置づけ          | 公共施設                                                                          | 公共施設                | 公共施設以外         |                                |
| 立体利用対象部分に係る都市基盤の権利の担保 | 立体利用対象となる公共施設(道路以外)用地の権利は、所有権として公共(国又は地公共体)に帰属させなければならないため、宅地上への権利変換による立体利用不可 | 立体利用対象部分を区分地上権として設定 |                | 特段の決まりなし                       |
| 同意条件                  | —                                                                             | 2/3以上同意             | 2/3以上同意        | 全員同意                           |
| 関連条文                  | 第82条                                                                          | 第109条の2             | 第109条の3        | 第110条                          |

20

## 【各論②】都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築

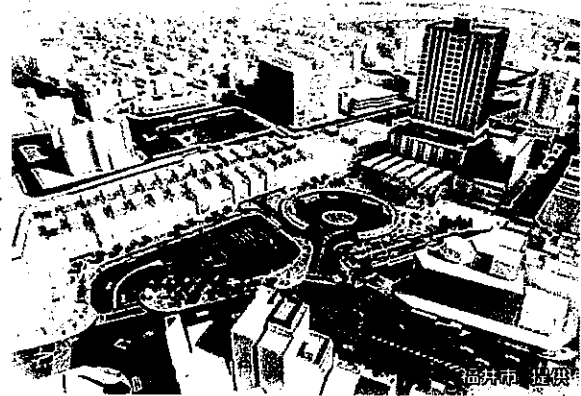
### 駅と周辺市街地の一体的再構築(「駅まち再構築」)の推進

- 都市の拠点となる駅およびその周辺市街地は、交通結節点として重要な機能を有するとともに、地域経済の集積する拠点地区として、これまで土地区画整理事業や市街地再開発事業等により、駅前広場やメインストリート、再開発ビル等の整備が行われてきた。
- 比較的早期に整備された地区においては、駅も含めて老朽化・陳腐化が進んでおり、近い将来、一斉に更新時期を迎えることになるが、複雑な権利関係や、空間利用の幅狭、施設そのものの堅牢性等により更新が困難な場合も想定される。
- 駅周辺市街地は、今後、**都市機能の立地や様々なアクティビティが展開される拠点、まちの顔として、都市政策上重要な役割を担うことが期待される場所であり、多様な手法を適切に組み合わせ、駅、駅前広場、周辺市街地の一体的な再構築(「駅まち再構築」)を強力に推進すべき。**

大都市における駅整備と合わせた市街地整備事業による駅まち再構築  
(渋谷駅周辺地区)



地方都市における連続立体交差事業等と合わせた市街地整備事業による駅まち再構築(福井駅周辺地区)



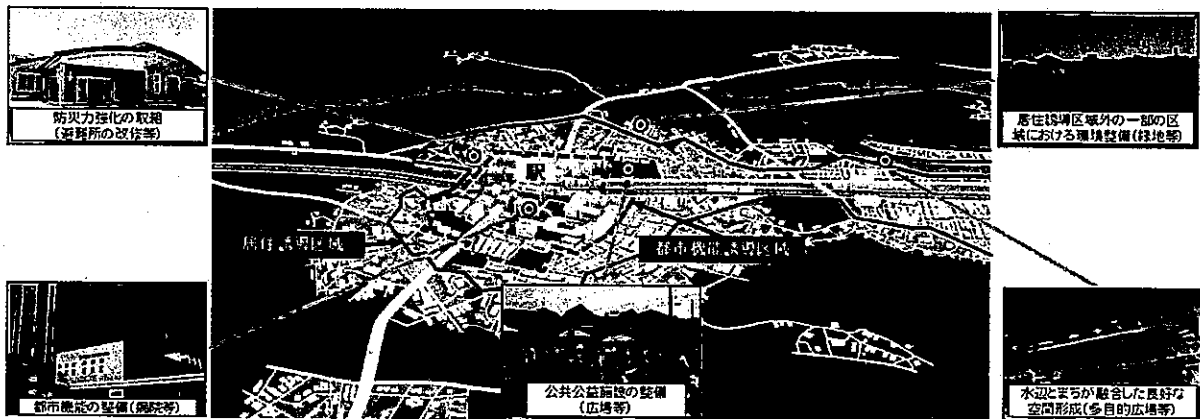
21

## 【各論②】都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築

### コンパクトシティ・スマートシティの実現に資する市街地整備の再構築の推進

- 立地適正化計画に基づく都市機能のまちなかへの立地に必要となる施設整備等に対して集中的な支援を行うべきであるが、その際、各地域においては、単なる施設整備や空間確保ではなく、まちなかの魅力を高め、コンパクトな都市構造の実現につながるものであることが不可欠。
- 市街地整備事業や都市再生整備計画に基づく各種事業により様々なアクティビティを呼び込むまちなかの魅力を高めていこうという取組事例を収集整理するとともに、コンパクトシティの実現に向けて市街地の再構築を進めていく考え方や、地域の価値・持続性の向上につながる都市再生整備計画策定の考え方をとりまとめ、周知・普及を図るべき。

立地適正化計画に基づく都市機能や公共施設等の整備



22

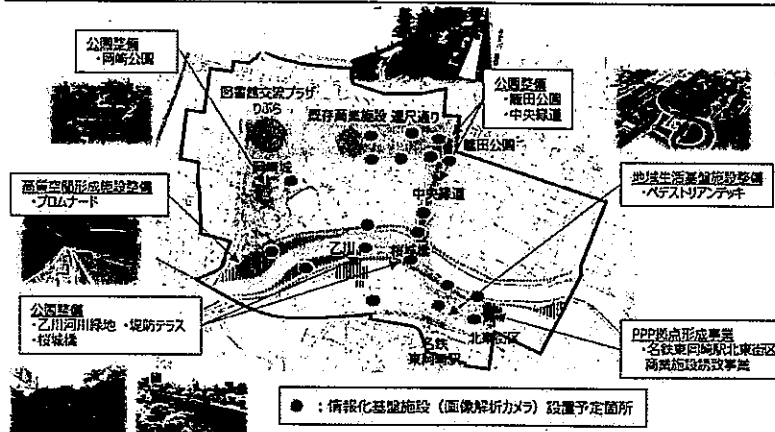
## 【各論②】都市機能立地の再編の受け皿となる市街地の再構築

### コンパクトシティ・スマートシティの実現に資する市街地整備の再構築の推進

- 「スマートシティをまちづくりの基本に」このコンセプトのもと、モデルとなるプロジェクトを強力に推進するとともに、公共施設等とセンサーや画像解析カメラ等の情報化基盤施設の一体整備に対する支援により、新技術やデータの都市インフラへの内装化を推進すべき。
- 持続可能性の確保を図るため、市街地におけるIoT技術と連携したエネルギーの面的利用の普及を推進するとともに、自動運転、MaaS、スマートプランニング等、新技術の展開に対応した市街地整備のあり方について、中長期的な観点から検討を進めていく必要がある。

新技術やデータの都市インフラへの内装化イメージ (愛知県岡崎市)

公園整備等に併せて、公園内及び東岡崎駅からのアクセス道路等に画像解析カメラを一体的に整備。時期・時間を限定せず人流データを収集し、分析することで、公園の整備効果等をより精緻に把握するとともに、中心市街地活性化に資する公共空間での民間イベントの検討等に活用。



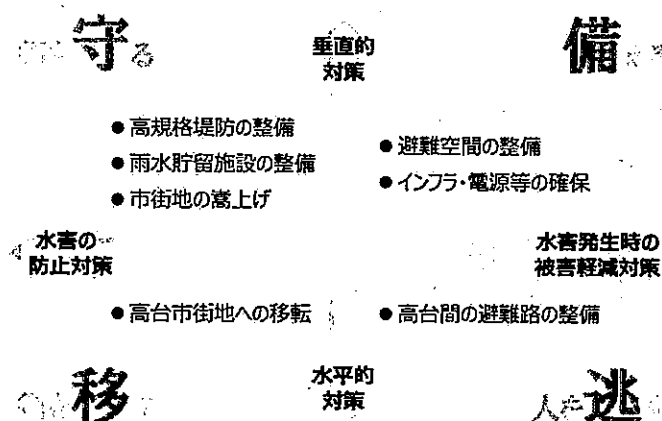
23



### 【各論③】防災・減災に資する市街地整備

- 水災害の頻発化・激甚化を踏まえ、地域のハザード・リスク情報の評価のあり方や、災害の発生の恐れのある区域（災害ハザードエリア）における土地利用のあり方の検討を踏まえ、防災・減災に資する市街地整備を推進すべき。
- 高規格堤防整備と連携した事業実施、雨水貯留施設の整備、土地の嵩上げ、水害時にも機能するインフラ・電源等の確保、建物内の避難空間やデッキ等の避難路の整備等の防災対策が講じられた市街地の早期整備が図られるよう、さらなる普及・促進に向けた事業手法の円滑化・柔軟化が望まれる。
- 整備に長期の時間を要する取組と、短期的に効果がある取組と合わせてバランス良く対策を講ずるとともに、種地確保等による連鎖的な事業実施の迅速化・円滑化を推進すべき。
- 災害ハザードエリアにおける市街地整備事業の施行に当たり、安全確保を促進する仕組み等、災害を防止または軽減するための対策を促す方策を検討すべき。

防災・減災に資する市街地整備事業の分類（例）



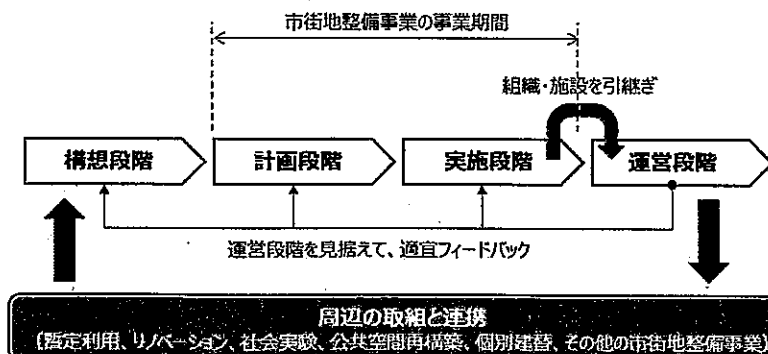
24

### 【各論④】多様な地域活動との連携

#### 事業後の展開を視野に入れた市街地整備事業の推進

- エリア全体における位置づけ、その他の取組との関係性を勘案し、事業区域だけにとどまらない空間的な連携を計画当初から想定することが必要。事業手法自体も、事業期間前後の取組との連動等、事業によって整備された空間がうまく使われ続けるための仕掛け・仕組みを計画段階から取り入れることが必要。
- エリアマネジメント活動を行うまちづくり会社等の組織が市街地整備事業の施行者となることや、市街地整備事業の施行者等を基にした組織がエリアマネジメント活動の主体となる等、エリア横断的に活動する組織が市街地整備事業を実施するといった事業実施体制の構築を推進していくべき。
- 市街地整備事業においてエリアマネジメント活動の拠点となる空間や施設を整備する等、事業後の展開の持続可能性に寄与する取組を推進していくべきである。
- これまでに市街地整備事業で整備された広場等パブリックスペースについても、優良な活用事例等の周知等、更なる活用の推進を図るべき。

エリアマネジメントを視野に入れた市街地整備事業の進め方（例）



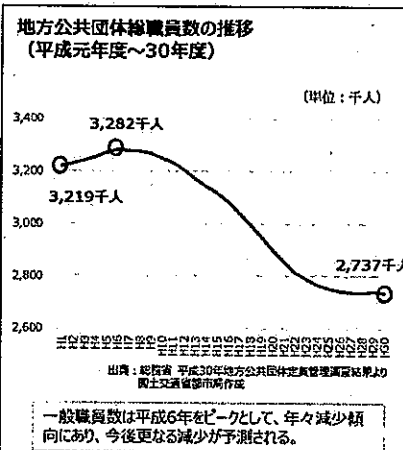
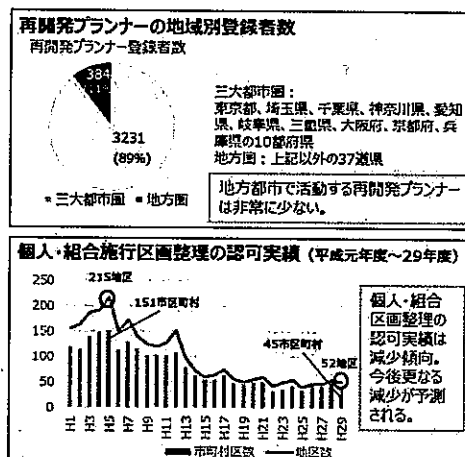
25

## 【各論④】多様な地域活動との連携

### 担い手の確保・育成、技術承継

- まちづくりの担い手は今後更に減少するとともに、これまで蓄積されてきた合意形成や調整の進め方等も含めた市街地整備事業を進める上でのノウハウや知見等技術が喪失してしまう懸念があり、公民が連携して取り組む必要がある。
- 各都市・地域において、可能なところから、早く、循環型で進めるような市街地整備事業の実施の機会をとらえ、担い手の確保・育成を図るべき。
- 民間事業者等を巻き込み、市街地整備技術に関する情報共有の場を確保する等、専門家が有する実践的なノウハウの共有等を適した市街地整備の技術承継を推進すべき。エリア価値の向上に効果の高い手法の選択・組合せを可能とするため、フラットな視点で手法の選択ができる人材を確保・育成することが重要。

担い手の減少に繋がる要因等



26

## 今後の課題

- 本検討会においては、「まちなか」を主な検討対象としたが、今回取り扱った以外の市街地の課題等については、別途、更なる議論を進めていくことが望まれる。
- 市街地整備の手法が確立された時代の社会・経済情勢と現在の社会・経済情勢の違いにより、市街地のあり方、市街地整備のあり方、市街地整備の手法のあり方についても自ずと変わってくる部分があり、不断の見直しが必要。
- その際、市街地整備の目的や仕組みも含めた根本的なあり方についても、議論を行っていくべき。
- 求められる市街地の姿は、常に変化し続けており、今後も社会経済情勢や人々の価値観の変化等を注視しながら都市政策上の課題への対応を図るとともに、目指すべき市街地の実現に向け、現行の制度や運用上の課題、新たな推進方策等について引き続き検討を実施すべき。

27

# 今後の市街地整備のあり方に関する検討会とりまとめ（概要）

【令和2年3月】

## 市街地整備2.0『「空間」「機能」確保のための開発』から『「価値」「持続性」を高める複合的更新』へ

### 市街地のあり方

#### 【市街地に対する評価軸の変化】

○価値観等の変化により市街地に対する評価軸は、『空間がもたらす機能』から、『アクティビティがもたらす価値』へと大きく変化

#### 【都市政策の方向性の変化】

○国レベル：持続可能で人間中心のまちづくり（Society 5.0、SDGs、ウオーカブル等）

○現場レベル：地方都市と大都市とで異なる課題が顕在化（地域活力維持向上、国際競争力強化等）

#### 【求められる市街地のあり方の転換】

○『機能純化』を基礎とした『合理的な市街地』から『様々なアクティビティが展開される、持続可能で多様性に富んだ市街地』へ

### 市街地整備のあり方

#### 【市街地整備が直面する課題】

○求められる市街地を実現する上で、堅牢性の高い建物（ビル）・都市基盤等の老朽化・陳腐化、人口減少・超高齢化、国際競争の激化、高まる災害リスクといった課題への対応は必須

○個々の建物・都市基盤等の課題のみならず、複合的な課題に対し、個々の構成要素や一部の性質だけに着目せず、エリアを見渡したトータルな視点から課題を把握し、解決を図ることが重要

#### 【市街地整備の進め方の転換】

～市街地整備2.0

『「空間」「機能」確保のための開発』から『「価値」「持続性」を高める複合的更新』へ～

○行政が中心に公共空間確保・宅地の整形化・建物の不燃共同化を大規模に志向した開発から、『公民連携』で『ビジョンを共有し』、『多様な手法・取組』を組み合わせて、『エリアの価値と持続可能性を高める更新』へ

○その際、地方都市と大都市の違いを認識した上で戦略を立てることが重要

### 市街地整備手法のあり方

#### 【総論】

～スピーディで柔軟な

機能更新型市街地整備手法の連鎖的展開～

○目指すべきビジョンを実現しエリアの価値向上を図るには、面的・時間的なつながりを意識し、多様な手法を組み合わせて、できることから、早く、柔軟に、連鎖的に展開していくことが必要

○老朽化・陳腐化したビルや都市基盤の再構築が課題

○社会的背景の変化により高度利用等の考え方についても多様化しつつあることに留意し、強制力のある法定事業も有効活用すべき

○持続可能性確保・競争力強化の観点から、都市機能立地等の再編の受け皿となる市街地の再構築が必要

○近年の水災害の激甚化・頻発化を踏まえ、水災害リスクへの対応を含め、安全な都市形成が必要

○多様な地域活動との連携等、空間のみならず持続的に価値を生み出す地区経営の視点が必要

#### 【各論】

①老朽化・陳腐化したビル群の再構築

○再々開発を含めた再開発の適切な運用に向け、今の時代に合った施行区域要件等の考え方について明確化すべき（流し再開発）

○既に一定の整備がなされた市街地においては、次に掲げようような事業推進上の課題に対応すべき

・更なる高層化・大規模化が必要とされていない地区における事業成立性の向上

・従前建物に高層RC建物が多い場合に、従前建物の除却期間の長期化へ対応した事業期間の短縮

○権利関係が複雑な非住宅ビルについて、市街地再開発事業に準じた権利変換手法等、課題等の円滑化方策を検討すべき

②都市機能立地等の再編の受け皿となる市街地の再構築

○区画整理・再開発の一体的施行等様々な手法を柔軟に組合せた市街地整備を一層推進すべき

○新たな基盤整備を行わない等、既成概念にとらわれない、都市基盤の柔軟な再構築等を更に推進すべき（リノベーション型区画整理）

○都心部等における都市基盤等と敷地・建物の立体的・複層的空間利用や駅と周辺市街地の一体的再構築を推進すべき

○立地適正化計画の実現や都市のスマート化に資する市街地の再構築を推進すべき

③防災・減災に資する市街地整備

○地域のハザード・リスク情報の評価のあり方等の検討を踏まえ、土地の嵩上げ、避難空間・避難路の確保等を推進するとともに、災害を防止または軽減するための対策を促す方策について検討すべき

④多様な地域活動との連携

○事業期間前後の時間的運動や、事業区域周辺との空間的連携等、事業後のエリアマネジメント活動等の展開を視野に入れた市街地整備事業を推進すべき

○各都市・地域において、担い手の確保・育成を図るとともに、専門家が有するノウハウの共有等を通じた技術継承を推進すべき

### 今後の課題

○その他、今回中心的に取り扱った「まちなか」以外の市街地の課題、時代の変化を踏まえた市街地整備の目的や仕組み等のあり方について、引き続き、検討を深めていくべき

28

### VI-3. 令和2年度市街地整備事業関係予算について

#### (1) 市街地整備事業関係予算（基本方針）

<個別補助金、貸付金等>

#### 令和2年度市街地整備課関係予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分                               | 令和2年度   |        | 前 年 度 (B) |        | 倍率 (A/B) |      |
|-----------------------------------|---------|--------|-----------|--------|----------|------|
|                                   | 事業費     | 国 費    | 事業費       | 国 費    | 事業費      | 国 費  |
| (一般会計)                            |         |        |           |        |          |      |
| 都 市 再 生 推 進 事 業                   | 168,126 | 82,754 | 20,465    | 10,188 | 8.22     | 8.12 |
| 都 市 構 造 再 編 集 中 支 援 事 業           | 141,939 | 70,000 | —         | —      | 皆増       | 皆増   |
| 国 際 競 争 拠 点 都 市 整 備 事 業           | 26,187  | 12,754 | 20,464    | 10,188 | 1.28     | 1.25 |
| 都 市 機 能 立 地 支 援 事 業               | —       | —      | 896       | 448    | —        | —    |
| 市 街 地 再 開 発 事 業 等                 | 27,154  | 1,900  | 30,534    | 2,110  | 0.89     | 0.90 |
| 防 災 ・ 省 エ ネ ま ち づ くり 緊 急 促 進 事 業  | 27,154  | 1,900  | 30,534    | 2,110  | 0.89     | 0.90 |
| 都 市 開 発 事 業 調 査 等                 | 448     | 448    | 448       | 448    | 1.00     | 1.00 |
| 都 市 開 発 資 金 貸 付 金                 | 1,248   | 1,213  | 1,435     | 1,285  | 0.87     | 0.94 |
| 用 地 先 行 取 得 資 金 融 資               | 1,178   | 1,178  | 1,135     | 1,135  | 1.04     | 1.04 |
| 土 地 区 画 整 理 事 業 資 金 融 資           | 70      | 35     | 100       | 50     | 0.70     | 0.70 |
| 市 街 地 再 開 発 事 業 等 資 金 融 資         | —       | —      | 200       | 100    | —        | —    |
| (行政経費)                            |         |        |           |        |          |      |
| ス マ ー ト シ テ ィ 実 証 調 査             | 225     | 225    | 112       | 112    | 2.01     | 2.01 |
| 災 害 時 業 務 継 続 地 区 整 備 緊 急 促 進 事 業 | —       | —      | 628       | 58     | —        | —    |

(注) 1. 土地区画整理事業資金融資及び市街地再開発事業等資金融資の事業費は、地方公共団体から組合等への貸付額（この2分の1を国から地方公共団体に貸付け）である。

2. 本表のほか、令和2年度国費として、

①社会資本整備総合交付金 762,652百万円（うち、臨時・特別の措置34,906百万円）がある。

②防災・安全交付金 1,038,804百万円（うち、臨時・特別の措置254,082百万円）がある。

③東日本大震災復興特別会計として、社会資本整備総合交付金の全体額 119,782百万円がある。

④コンパクトシティ形成支援事業 500百万円がある（まちづくり推進課、都市計画課、街路交通施設課及び公園緑地・景観課所管分を含む。）。

⑤密集市街地総合防災事業 674百万円がある（都市安全課所管分を含む）。

我が国の都市は、本格的な人口・世帯減少社会の到来、自然災害の頻発・激甚化、都市間競争など、大きな転換期を迎えている。各地域が抱える課題に寄り添いながら、令和時代の新たなまちづくりを推進する。

具体的には、人口増加を前提とした拡張型のまちづくりから、災害リスクや高齢者の足の確保にも目配りしつつ、人口・世帯減少のもとで、地域の特性に応じた生産性の高いまちづくりが求められている。

このため、市街地整備課としては、地域の特性に応じた防災力と生産性の高い都市構造に向け、立地適正化計画に基づき、都市・居住機能の誘導・整備や公共公益施設の整備、防災力強化の取組等に対し、総合的・集中的な支援を行うため、社会資本整備総合交付金（都市再生整備計画事業）から立地適正化計画に基づく事業を個別制度化した「都市構造再編集集中支援事業」を創設し、防災・減災を主流化したコンパクトシティの取組に対し重点的に支援する。

さらに、「Society 5.0」時代の到来を踏まえ、「スマートシティをまちづくりの基本に」（平成31年4月総理大臣発言）とのコンセプトのもと、IoT等のセンシング技術のまちづくりへの実装を推進させるため、公共施設等と情報化基盤施設の一体整備に対する支援を本格的に開始し、スマートシティの構築を進める。

加えて、さらなる成長が期待される都市の中心・中枢拠点において、都市基盤整備を重点的に推進し、国際競争力と生産性の高い都市に不可欠なビッグプロジェクトの推進を図る。

また、当課所管の社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金関係事業については、以下の重点配分方針に従い、事業を推進していくこととする。

#### 【社会資本整備総合交付金】

（都市再生整備計画事業）

- ① 立地適正化計画に適合する等国として特に推進すべき施策に関連する事業
- ② 一定のサービス水準を有する公共交通がカバーするエリアにおいて実施される交通結節点の改善促進などに資する事業

（都市再生区画整理事業・市街地再開発事業等・都市再生総合整備事業）

- ① 立地適正化計画を作成、又は確実に作成が見込まれる地域において実施され、かつ立地適正化計画に適合する事業

(都市再生区画整理事業・都市再生総合整備事業)

- ② 一定のサービス水準を有する公共交通がカバーするエリアにおいて実施される交通結節点の改善促進などに資する事業、及び大街区化などにより民間投資の誘導に資する事業、並びに地域公共交通網形成計画に資する公共交通の利便性強化に関する事業

(市街地再開発事業等)

- ③ 一定のサービス水準を有する公共交通がカバーするエリアにおいて実施され、かつ建築工事に着手している等、事業効果の発現が早期に期待できる事業

## 【防災・安全交付金】

(都市再生区画整理事業)

- ① 地震時等に著しく危険な密集市街地等において実施され、かつ老朽化建築物の多い地域等の改善促進に資する事業
- ② 国土強靱化地域計画に明記された事業
- ③ 立地適正化計画において防災対策が位置づけられ、当該立地適正化計画に基づき実施される事業

(市街地再開発事業等)

- ① 地震時等に著しく危険な密集市街地等において実施され、かつ建築工事に着工している等、事業効果の発現が早期に期待される事業
- ② 国土強靱化地域計画に明記された事業
- ③ 立地適正化計画において防災対策が位置づけられ、当該立地適正化計画に基づき実施される事業

## (参考 1 : 社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金制度の内容)

### <制度の変遷について>

- ・平成 22 年度に、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として、「社会資本整備総合交付金」を創設。
- ・平成 23 年度に、基本的に地方が自由に使える一括交付金にするとの方針の下、投資補助金を一括交付金化した「地域自主戦略交付金」を創設。社会整備総合交付金の都道府県分のうち、年度間、地域間の変動、偏在が小さい事業等について一括交付金へ移行。
- ・平成 24 年度に、地域自主戦略交付金について、都道府県分の対象事業を

拡大・増額するとともに、政令指定都市に一括交付金を導入。また、沖縄分については、県及び市町村を対象とした自由度の高い新たな一括交付金である「沖縄振興公共投資交付金」を創設。

- ・平成25年度においては、「防災・安全交付金」により、インフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保の取組を集中的に支援（地域自主戦略交付金は廃止）。
- ・令和2年度当初においても、引き続き集中的に支援。

### ＜社会資本整備総合交付金＞

#### ① 基本的な仕組み

- ・地方公共団体等は、地域が抱える政策課題を自ら抽出し、目標や目標実現のための事業等を記載した社会資本総合整備計画を作成、国に提出。
- ・国は、毎年度、当該計画に基づき交付額を算定して計画単位で交付金を交付。個々の箇所付けは計画に位置付けられた事業等の範囲内で地方公共団体等が自由に充当。
- ・基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高めるソフト事業についても、創意工夫を生かして実施可能。
- ・計画内の事業相互間であれば流用手続きは不要。事業の進捗に応じて、交付済みの交付金の返還や繰越の手続きをすることなく、地方公共団体等が各年度の国費率を調整することが可能。（国の負担等割合が個別の法令等に規定されている場合を除く。）
- ・地方公共団体等が自ら設定した目標について、計画期間終了後に事後評価・公表を行う。

#### ② 交付対象事業

##### イ 基幹事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するための基幹的な事業。

##### ロ 関連社会資本整備事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹事業と一体的に実施することが必要な各種の社会資本整備事業（基幹事業としての交付対象要件を満たさないものを除く。）。

##### ハ 効果促進事業

社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業等。ただし、交付金事業者の運営に必要な人件費、賃借料その他の経常的な経費への充当を目的とする事業等を除く（全体事業費の20/100を目途）。

#### ③ 単年度交付限度額

### 単年度交付限度額

$$= \text{基幹事業分} + \text{関連社会資本整備事業分} + \text{効果促進事業分}$$

(事業費×国費率)                      (事業費×国費率※)                      (事業費×国費率※)

※基幹事業の要件を満たす事業は基幹事業と同じ。基幹事業の要件を満たさない事業は国の負担等割合が個別の法令等に規定ある場合は当該割合、規定ない場合は1/2。  
(道路事業と一体となって実施される効果促進事業は交付要綱附属第Ⅲ編第2章第2参照)

#### ④ 予算額

平成25年度：9,031億円

平成26年度：9,124億円

平成27年度：9,018億円

平成28年度：8,983億円

平成29年度：8,940億円

平成30年度：8,886億円

平成31年度：8,713億円

令和2年度：7,627億円

(うち、臨時・特別の措置349億円)

### <防災・安全交付金>

#### ① 防災・安全交付金の概要

- ・地域におけるインフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保の取組を集中的に支援するため、平成24年度補正予算において、「防災・安全交付金」を創設。
- ・地域の防災・減災、安全を実現する「整備計画」に基づく地方公共団体等の次の取組について、基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備や効果促進事業を総合的・一体的に支援。

#### ✓ 地域住民の命と暮らしを守る総合的な老朽化対策及び事前防災・減災対策の取組み

※老朽化したインフラの長寿命化など計画的・戦略的な維持管理の取組み、地震・津波や頻発する風水害・土砂災害に対する事前防災・減災対策、公共施設の耐震化等による安全性向上、密集市街地等の防災性の向上、防災公園の整備等

#### ✓ 地域における総合的な生活空間の安全確保の取組み

※通学路の交通安全対策、道路の無電柱化、歩道・公園施設等の公共空間のバリアフリー化等

#### ✓ 効果促進事業の活用による効果的な取組み

※ハザードマップ作成、避難計画策定、避難訓練等



※効果促進事業は全体事業費の20%目途（社会資本整備総合交付金と同様）

## ② 防災・安全交付金の特徴

- ・ 防災・減災、安全を実現するメニューに特化

※整備計画に位置付けることができる事業は、地域におけるインフラ再構築（老朽化対策、事前防災・減災対策）及び生活空間の安全確保に資する事業に特化

- ・ 防災・安全対策の一層の充実のため、交付金の支援対象メニューを拡大

※天井などの非構造部材まで含めた住宅・建築物の耐震化、既設エレベーターの安全確保、宅地の液状化対策 等

- ・ 個別事業分野にとらわれない事業計画の横串化・大括り化、事業ニーズに対応した重点的配分、効果促進事業の先進事例のリスト化等を通じ、地方自治体の使い勝手をさらに向上。

## ③ 予算額

平成25年度：1兆460億円

平成26年度：1兆841億円

平成27年度：1兆947億円

平成28年度：1兆1,002億円

平成29年度：1兆1,057億円

平成30年度：1兆1,117億円

平成31年度：1兆3,173億円

令和2年度：1兆388億円

（うち、臨時・特別の措置2,541億円）

（参考2：社会資本整備総合交付金交付要綱の主な改正内容（都市局市街地整備課関係事業部分））

### 【平成26年4月1日一部改正】

- ・ 都市再生整備計画事業の拡充（国策まち交制度の期間延伸）
- ・ 都市再生区画整理事業の拡充（密集市街地関係）

### 【平成26年8月1日一部改正】

- ・ 都市再生整備計画事業の拡充（都市再構築戦略事業の創設等）
- ・ 都市再生区画整理事業の拡充（交付対象地域の追加等）
- ・ 市街地再開発事業等の拡充（交付対象地域の追加等）

### 【平成27年2月3日一部改正】

- ・ 市街地再開発事業等の拡充（都市・地域再生緊急促進事業）

### 【平成27年4月9日一部改正】

- ・都市再生整備計画事業の拡充等
- ・市街地再開発事業等の拡充
- ・津波防災拠点都市整備事業の創設

【平成28年4月1日一部改正】

- ・市街地再開発事業等の拡充（施行区域面積要件の緩和等）
- ・都市再生区画整理事業の拡充（大街区化関係等）

【平成29年4月1日一部改正】

- ・都市再生整備計画事業の拡充（交付対象の追加等）
- ・都市再生区画整理事業の拡充（立体換地制度関係等）
- ・市街地再開発事業等の拡充（交付要件の緩和等）

【平成30年4月1日一部改正】

- ・都市再生整備計画事業の見直し等  
（都市再構築戦略事業の交付率・区域要件の見直し等）

【平成30年7月13日一部改正】

- ・都市再生区画整理事業の拡充（空間再編賑わい創出事業）

【平成31年4月1日一部改正】

- ・都市再生整備計画事業の拡充等  
（体育施設周辺整備の支援対象化（都市再構築戦略事業）、国策まち交  
制度の期間延伸、スマートシティ関連、国費率の変動）
- ・都市再開発支援事業の拡充（保留床面積要件の緩和）

【令和2年4月1日一部改正】

- ・都市再生整備計画事業の見直し等  
（都市構造再編集中支援事業の創設等に伴う見直し（都市再構築戦略事業  
を廃止等））
- ・都市再生区画整理事業の拡充  
（防災上必要な土地の嵩上げ費用を限度額算定に追加）
- ・都市再開発支援事業の拡充  
（リノベーション及び空地等の暫定利用を交付対象事業に追加等）

## (2) 市街地整備事業関係予算（拡充事項）

### ①都市構造再編集中支援事業（個別支援制度）の創設

「立地適正化計画」に基づき、市町村や民間事業者等が行う一定期間内の都市機能や居住環境の向上に資する公共公益施設の誘導・整備、防災力強化の取組等に対し、国による総合的・集中的な支援を行うため、都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金）のうち立地適正化計画に基づく事業を個別支援制度化し、「都市構造再編集中支援事業（個別支援制度）」を創設する。

#### 都市構造再編集中支援事業（個別支援制度）の創設

R2年度予算額 700億円（皆増）

○事業主体：市町村、市町村都市再生協議会、民間事業者等※1

※1.民間事業者等に対しては、都市機能誘導区域内の誘導施設整備を支援。

○施行地区：都市機能誘導区域内、居住誘導区域内等

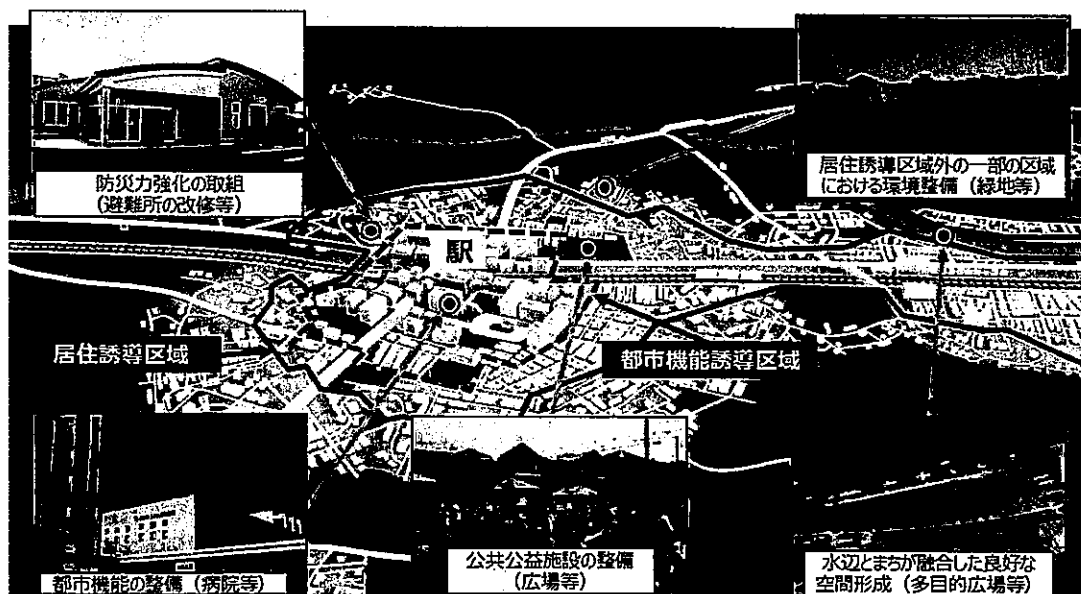
○対象事業：誘導施設※2（医療、社会福祉、教育文化、子育て支援）、※2.都市機能誘導区域内に限る。  
公共公益施設の整備、立地適正化計画に位置付けた防災力強化の取組 等

○補助率：1/2（都市機能誘導区域内）  
45%（居住誘導区域等）

－居住誘導区域から災害レッドゾーンの除外を徹底するため、都市計画運用指針に反しているものは支援対象から除外※3。

－郊外のにじみ出的な開発の抑止（都市計画法第34条第11号に基づく条例の運用厳格化）のため、不適切な運用を行っているものは支援対象から除外※3。

※3.一定の経過措置期間（2年間）を設定



※都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金）については、一定の経過措置期間（5年間）をおいた上で、立地適正化計画策定に向けた具体的な取組を開始・公表している等持続可能な都市づくりを進めていることを支援対象要件化。

## ＜その他個別の改正事項＞

### （ア）空き地等の発生による外部不経済の防止

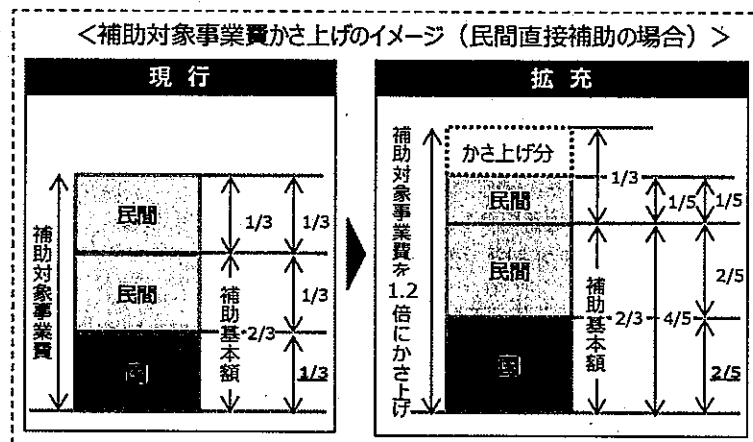
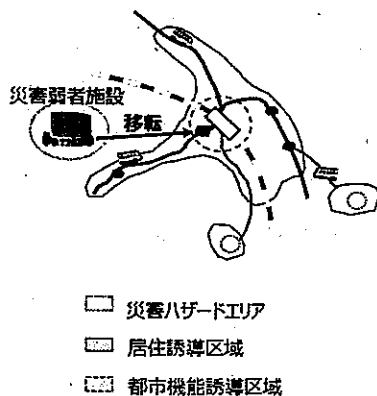
空き地等の発生による外部不経済の防止と戦略的な誘導のため、居住誘導区域外の一部の区域において緑地化等の最低限の整備を支援対象に追加する。

### （イ）水辺とまちが融合した良好な空間形成の促進

水辺とまちが融合した良好な空間形成を推進するため、都市機能誘導区域及び居住誘導区域に隣接する水辺の区域を支援対象に追加する（災害リスク等の観点から居住誘導区域外での整備が不適切な建築物及び災害時に使用する施設等の整備を除く）。

### （ウ）災害ハザードエリアから都市機能誘導区域内への移転の促進

防災対策を位置付けた立地適正化計画に基づく、民間による「災害弱者施設（病院、老人デイサービスセンター、乳幼児一時預かり施設等）」の災害ハザードエリアから都市機能誘導区域への移転を促進するため、当該事業の誘導整備にかかる補助対象事業費を1.2倍に嵩上げする。



### （エ）中枢中核都市と周辺市町村による広域連携の促進

中枢中核都市の機能強化のため、中枢中核都市が周辺市町村と連携した立地適正化計画を策定した場合、周辺市町村と機能分担して共同で活用・整備する誘導施設を支援対象に追加する。

#### 【誘導施設整備の支援対象】

|           |                                               |
|-----------|-----------------------------------------------|
| <b>現行</b> | 三大都市圏域の政令市及び特別区を除く市町村及び当該都市の民間事業者等            |
| <b>拡充</b> | 周辺市町村と連携した立地適正化計画を策定した中枢中核都市及び当該都市の民間事業者等を追加。 |



### （オ）民間ノウハウを活用した都市機能誘導の促進

官民連携による効果的な誘導施設の整備を推進するため、誘導施設の整備主体が市町村等の場合、施設の計画・設計段階における民間ノウハウの活用等を要件化する。

## (2) 市街地整備事業関係予算（拡充事項）

### ②都市再生区画整理事業の拡充

居住誘導区域内の市街地の防災性向上を図るため、浸水想定区域内で行われる土地区画整理事業について、一定の要件を満たす場合に、土地の嵩上げに要する費用を都市再生区画整理事業の補助限度額への算入を可能とする。

#### 都市再生区画整理事業（予算制度の拡充）

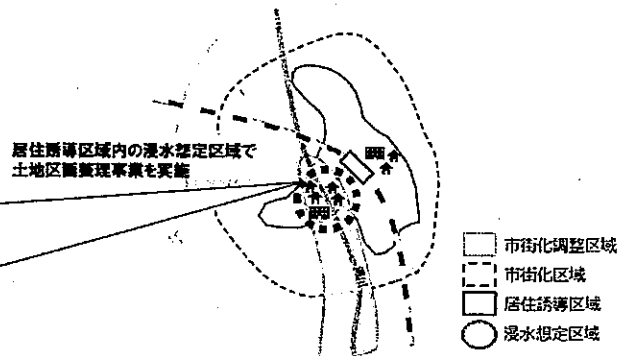
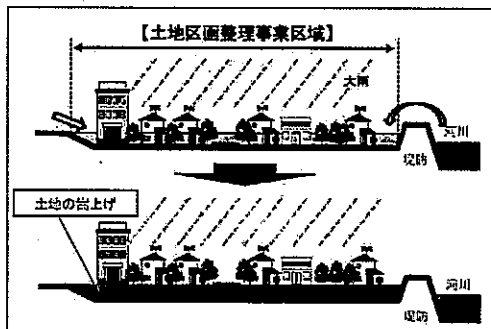
国土交通省

- 令和元年台風第19号等の水災害等の宅地災害等を踏まえ、増大する自然災害リスクに対応するため、立地適正化計画における防災対策の位置付けを推進するとともに、当該防災対策に基づく取組への支援を強化。

#### ■ 拡充内容

- ・ 居住誘導区域内の浸水被害の防止・低減を図るため、立地適正化計画に位置付けた防災対策として実施する土地区画整理事業について、土地の嵩上げ費用を補助限度額の算定項目に算入することが可能。（令和二年度予算より措置）

#### 【土地の嵩上げによる浸水対策のイメージ】



#### 【対象要件】

- ①、②および③を満たす場合について、土地の嵩上げ費用を都市再生区画整理事業の補助限度額に算入
- ①その面積が20ha以上であり、被災が想定される棟数が1,000棟以上の浸水想定区域内で行われる事業
  - ②居住誘導区域内であり、人口密度40人/ha以上の区域内で行われる事業
  - ③立地適正化計画に浸水対策が記載されており、当該立地適正化計画に即して行われる事業

## (2) 市街地整備事業関係予算（拡充事項）

### ③スマートシティ関係予算の拡充

スマートシティの分野での実証実験の実施や、公共施設等と情報化基盤施設の一体整備等に対する支援を拡充する。

### 【拡充】スマートシティモデルプロジェクト

スマートシティの分野で、我が国が世界の先導役となることを目指し、全国の牽引役となる先駆的な取組を行う先行モデルプロジェクトを募集し、スマートシティの取組を支援。

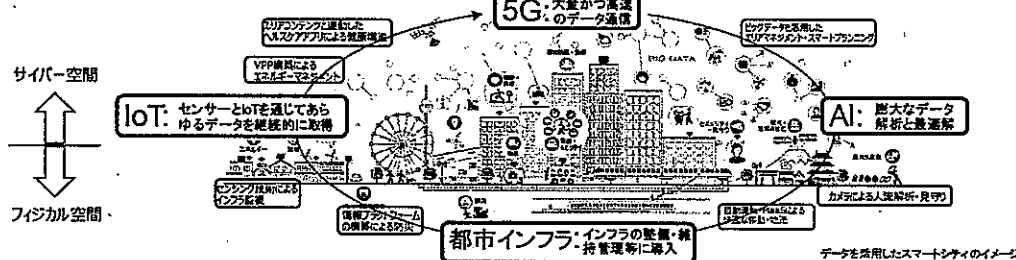
#### スマートシティモデルプロジェクト

全国の牽引役となる「先行モデルプロジェクト」を対象に、優れたプロジェクトにおける実証実験を支援。

- ※ 先進性、効率性、継続性、汎用性に基づき、有識者委員会の審査を経て選定
- ※ R元年に選定された先行モデルプロジェクトとR2年度に選定する先行モデルプロジェクトの中から、R2年度に実施予定の実証実験に対して支援
- ※ 実証実験への支援は1プロジェクトあたり2,000万円を上限とし、プロジェクト全体において同額以上の負担をコンソーシアムが行うことが必要

#### ○スマートシティの取組

サイバー空間とフィジカル空間を高度に融合した「Society 5.0」の実現に向け、官民関係者の連携のもと、世界の先導役となる取組を展開するとともに、スマートシティをまちづくりの基本コンセプトとして位置付け、AI、IoTなどの新技術やデータの活用と都市インフラを一体として戦略的・集中的に整備します。



#### 公募にあたっての留意点

- ・ 4月頃公募開始、6月頃採択を予定。
- ・ 応募は、民間事業者等及び地方公共団体を構成員に含む協議会（コンソーシアム）等の団体であることを要件とする。
- ・ 応募にあたっては、都市・地域におけるビジョン、具体的な取組方針、持続可能な運営体制、データの利活用方針等を記載した「スマートシティ実行計画」と「R2年度実証実験計画」の両方を提出

### 【拡充】IoT等のセンシング型スマートシティの実装支援

スマートシティの推進にあたり、IoT等のセンシング技術等の都市インフラへの内装化を推進するため、都市インフラ関係の主要事業において、データの公共的利活用を前提に、公共施設等と情報化基盤施設\*の一体的整備等に対する支援を実施。

※情報化基盤施設：センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先端的な技術を活用した施設等

#### 拡充内容等

|                            | 対象事業※1                                                                      | 対象事業者※2                                        | 補助率等                                     |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------|
| 都市再生整備計画事業                 | 一体的に行われる情報化基盤施設の整備に対し、引き続き支援を実施                                             | 市町村<br>市町村都市再生協議会                              | 概ね4割                                     |
| <b>拡充</b><br>国際競争拠点都市整備事業  | 道路・鉄道施設等の重要インフラの整備、市街地開発事業<br>+<br>一体的に行われる情報化基盤施設の整備を追加                    | 地方公共団体<br>都市再生機構<br>法律に基づく協議会                  | 1/3<br>(市街地再開発事業)<br>1/2<br>(市街地再開発事業以外) |
| <b>拡充</b><br>都市・地域交通戦略推進事業 | 都市交通システム整備<br>(公共交通、交通結節点等)<br>+<br>一体的に行われる情報化基盤施設整備、自動運転バスの実装に向けた社会実験等を追加 | 地方公共団体<br>法律に基づく協議会<br>都市再生機構<br>都市再生推進法人<br>等 | 1/3<br>(立地適正化計画に位置付けられた事業は1/2)           |
| <b>拡充</b><br>メガゾーン支援事業     | <支援限度額><br>公共施設等の整備費<br>+<br>情報化基盤施設の整備費用を追加                                | 民間事業者<br>(国土交通大臣の認定を受けた民間都市開発事業に限る)            | 「公共施設等整備費」または「総事業費の50%」のいずれか少ない額         |

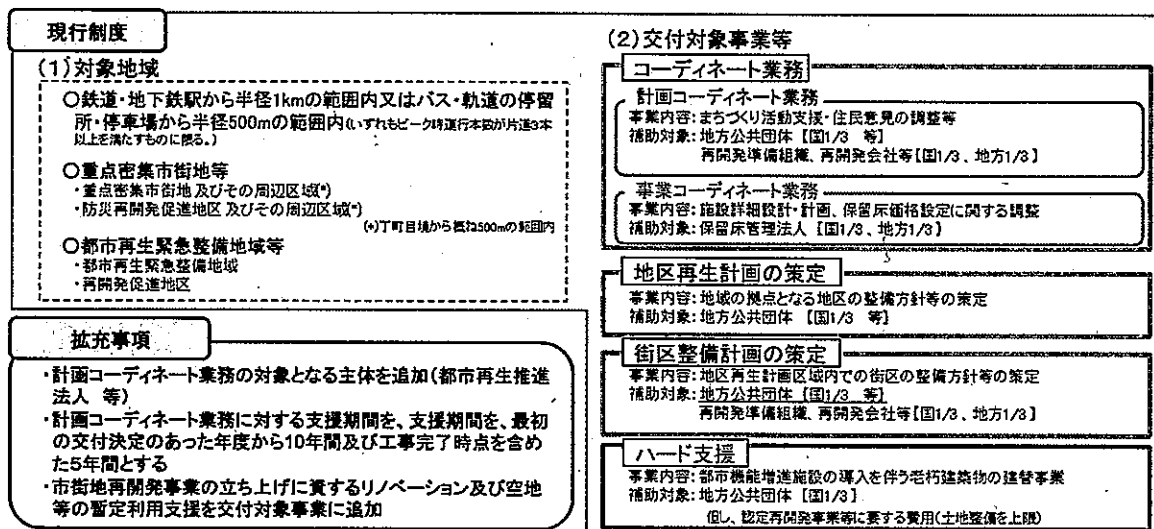
※1 情報化基盤施設を通じて取得される情報を、公共の取組等の用に供することが要件  
※2 スマートシティ官民連携プラットフォーム加入者に限る

市街地整備課関係

#### ④市街地再開発事業等の拡充

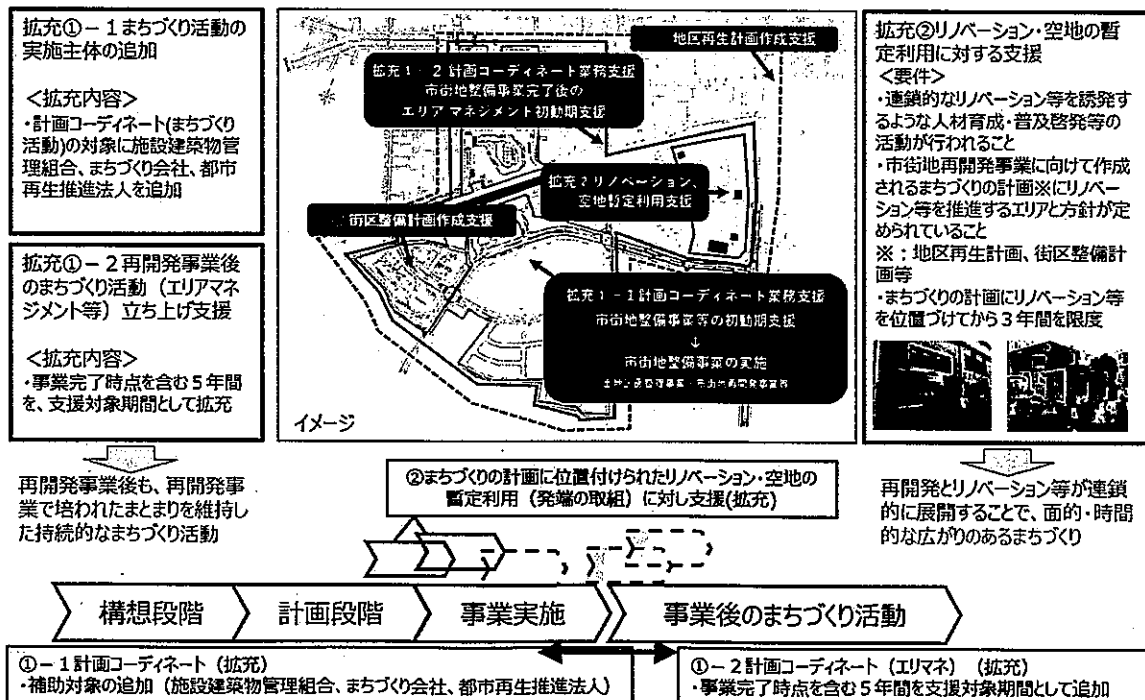
##### (ア) 都市再開発支援事業の拡充

ストックの更新・修復により、老朽化・陳腐化した市街地の再生を図るため、市街地再開発事業の立ち上げに資する中小ビル等の小規模なリノベーションや空地の暫定利用を交付対象事業に追加するとともに、計画コーディネート業務の拡充により市街地再開発事業後の効果を高めるまちづくり活動の立ち上げを支援。



#### 都市再開発支援事業の拡充 (R2～)

都市再開発支援事業を拡充し、市街地再開発事業につながるリノベーション等の取り組みを支援するとともに、市街地再開発事業後のまちづくり活動の立ち上げを支援する。



## (イ) 熊本地震の被災市街地の復興

平成 28 年 4 月に発生した熊本地震により被災した多くのマンションの建替え等による再生は、早急に取り組むべき課題である。

そのため、現行の熊本地震関連に限定した嵩上げ措置適用期限（令和 2 年 3 月 31 日まで）を延長することで、円滑な合意形成・建替えの実施等を支援し、市街地再開発事業による被災マンションの再生促進を図る。

**<拡充内容>**  
**【市街地再開発事業、優良建築物等整備事業】**  
 非常災害により建築物が滅失した市町村の区域内で行われる市街地再開発事業及び優良建築物等整備事業の交付率の嵩上げ  
 (1/3→2/5)の対象となる期限の延長  
 ⇒ (現行)令和2年3月31日までの交付申請(熊本地震関連に限定)  
 (改正)令和3年3月31日までの交付申請(熊本地震関連に限定)

**嵩上げ措置のイメージ**

| 【通常】     | 【適用時】    |
|----------|----------|
| 国 : 1/3* | 国 : 2/5* |
| 地方 : 1/3 | 地方 : 2/5 |
| 民間 : 1/3 | 民間 : 1/5 |

\* 地方公共団体の補助する額の1/2以内

## (ウ) 防災・省エネまちづくり緊急促進事業の拡充

昨今の災害の激甚化・多頻度化や南海トラフ地震等の大規模災害発生への備えに加え、パリ協定を踏まえた国際的な省エネルギー・環境対策の高まりなど、緊急的な政策課題に対応する先導的な住宅・建築物の整備を促進するため、事業要件の見直しを行った上で、制度を延長（事業の適用期限を令和 7 年 3 月 31 日まで延長）する。

## 防災・省エネまちづくり緊急促進事業

※下線部はR2予算による改正箇所

防災性能や省エネルギー性能の向上といった緊急的な政策課題に対応した、質の高い施設建築物等を整備する市街地再開発事業等の施行者等に対し、国が特別の助成を行うことにより、事業の緊急的な促進を図る。

### 【対象事業】

- ・市街地再開発事業
- ・優良建築物等整備事業
- ・地域優良賃貸住宅整備事業
- ・住宅市街地総合整備事業
- ・防災街区整備事業
- ・都市再生整備計画事業の交付対象事業
- ・地域住宅計画に基づく事業の交付対象事業
- ・認定集約都市開発事業

※その他、住宅部分については地域要件等あり

### 【事業概要】

#### <必須要件>

- ・高齢者等配慮対策(バリアフリー化)
- ・子育て対策(バリアフリー化、防犯性)
- ・防災対策(帰宅困難者支援[都市部]、構造安全性)
- ・省エネルギー対策(省エネルギー誘導基準への適合)
- ・環境対策(リサイクル性への配慮、劣化対策)

#### <選択要件>

- ・防災対策(帰宅困難者支援[地方部]、延焼遮断、津波に対する構造安全性、雨水対策)
- ・環境対策(ライフサイクルコスト、都市緑化(要件見直し)、木材利用)
- ・子育て対策(遮音性向上、居住環境、共働き世帯支援)
- ・生産性向上(BIMの導入)

### 【支援イメージ】

対象事業の通常交付  
 国 1/3等  
 地方 1/3等

補助率  
 3%、5%、7%

国の直接支援

土地整備費(除却費、補償費)

調査設計画費

### 【補助金額】

補助対象事業の建設工事費(他の国庫補助に係る補助対象事業費を除く)に対し、要件の充足数に応じて、以下の割合を乗じて得た額の範囲内とする。

|      |            |    |
|------|------------|----|
| 必須要件 | のみ         | 3% |
| 必須要件 | + 選択要件の1項目 | 5% |
| 必須要件 | + 選択要件の2項目 | 7% |

### 【適用期限】

令和7年3月31日  
 まで(期限を5年間延長)  
 (令和9年3月31日において完了しないものについては、同日後実施される事業の部分を除く。)



・事業の要件（防災・省エネまちづくり緊急促進事業）

| 項目   |          | 要件の内容                                                                                                                                    | 現行制度からの変更点                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                               |
|------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 必須要件 | 防災対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・免震装置の設置等、高い構造安定性</li> <li>・〔都市部〕<u>帰宅困難者支援</u></li> </ul>                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅性能表示制度における耐震等級（構造躯体の倒壊等防止）の等級2相当又は、免震装置等を設置した構造であること〔都市部〕</li> <li>・災害時における帰宅困難者等の一時滞在時の用に供する集会所 50 m<sup>2</sup>、防災備蓄倉庫（屋内 5 m<sup>2</sup>以上）を設置等</li> </ul>                                                                                                              | 都市部の地区は、選択要件から必須要件に引き上げ       |
|      | 省エネ対策    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネ誘導基準への適合</li> <li>・更新性</li> <li>・環境配慮</li> </ul>                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>〔住宅部分〕省エネ基準に対して、一次エネルギー消費量基準が0.9</li> <li>〔非住宅部分〕省エネ基準に対して、一次エネルギー消費量基準が0.8</li> <li>・住宅性能表示制度における更新対策（住戸専用部）の水準相当</li> <li>・3R（リデュース、リユース、リサイクル）等に配慮したものとする</li> <li>・住宅性能表示制度における劣化対策等級（構造躯体等）の等級3相当</li> </ul>                                                             | 〔住宅〕〔非住宅〕建築物省エネ法に基づく誘導基準に引き上げ |
|      | 環境対策     |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 選択要件から必須要件に引き上げ               |
|      | 高齢者等配慮対策 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリー化</li> <li>・子育て支援機能の導入</li> <li>・安全性</li> <li>・防犯性</li> </ul>                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>〔住宅部分〕住宅性能表示制度における高齢者等配慮対策等級（専用部分）の等級3以上</li> <li>住宅性能表示制度における高齢者等配慮対策等級（共用部分）の等級4以上</li> <li>〔非住宅部分〕高齢者等配慮対策等級（共用部分）の等級4相当又はバリアフリー法の建築物移動等円滑化誘導基準</li> <li>子育て支援機能（託児スペース、子育てに配慮したトイレ等）を設置</li> <li>・階段における子供が使用可能な高さへの手すりの設置、転落防止等</li> <li>・防犯優良マンション標準基準の水準に適合</li> </ul> |                               |
|      | 子育て対策    |                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 選択要件から必須要件に引き上げ               |
| 選択要件 | 防災対策     | <ul style="list-style-type: none"> <li>①〔地方部〕<u>帰宅困難者支援</u></li> <li>②延焼遮断機能</li> <li>③津波防災</li> <li>④雨水対策</li> <li>（①～④より選択）</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>〔地方部〕①災害時における帰宅困難者等の一時滞在時の用に供する集会所 50 m<sup>2</sup>、防災備蓄倉庫（屋内 5 m<sup>2</sup>以上）を設置等</li> <li>②延焼遮断</li> <li>③津波に対する構造安全性が確保されること</li> <li>④雨水貯留浸透施設を設置</li> </ul>                                                                                                            | 新規追加                          |
|      | 環境対策     | ライフサイクルコスト（全ての項目を充足すること）                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コンクリートの水セメント比 45%以下等</li> <li>・住宅性能表示制度において、維持管理対策等級（専用配管及び共用配管）がいずれも等級3相当</li> <li>・住宅性能表示制度における更新対策の等級（共用排水管）の等級3相当</li> </ul>                                                                                                                                             |                               |
|      |          | 都市緑化（①②より選択）                                                                                                                             | ①空地率 20%以上かつ敷地面積の 5%を緑化<br>ただし、条例で義務づけられた基準が上回っている場合は適用不可とする。                                                                                                                                                                                                                                                        | 要件の引き上げ                       |
|      |          |                                                                                                                                          | ②空地率 10%以上かつ敷地面積の 20%を緑化<br>ただし、条例で義務づけられた基準が上回っている場合は適用不可とする。                                                                                                                                                                                                                                                       | 要件の引き上げ                       |
|      | 木材利用     | 床面積 1 m <sup>2</sup> につき 0.01 m <sup>2</sup> 以上の木材を使用すること。                                                                               | 新規追加                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                               |
|      | 子育て対策    | 遮音性（全ての項目を充足すること）                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅性能表示制度における重量床衝撃音対策等級 4 相当、透過損失等級（界壁） 4 相当</li> <li>・住宅性能表示制度における軽量床衝撃音対策等級 4 以上</li> </ul>                                                                                                                                                                                 |                               |
|      |          | 居住環境                                                                                                                                     | 躯体天井高さ 2.650 mm以上                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 新規追加                          |
|      |          | 共働き世帯支援                                                                                                                                  | 子育て支援スペース、地域開放型コミュニティスペース、宅配ボックスの設置                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 新規追加                          |
|      | 生産性向上    | BIMの導入                                                                                                                                   | 設計や施工においてBIMを導入すること。また施工後に、BIMで作成された竣工図を事業者に引き継ぐこと                                                                                                                                                                                                                                                                   | 新規追加                          |



## **VII 街路交通施設課関係**

|              |                                |            |
|--------------|--------------------------------|------------|
| <b>VII-1</b> | <b>街路事業の基本方針について.....</b>      | <b>226</b> |
| <b>VII-2</b> | <b>令和2年度街路交通関係予算について .....</b> | <b>227</b> |
| <b>VII-3</b> | <b>街路事業をめぐる最近の話題について.....</b>  | <b>230</b> |

## Ⅶ－１．街路事業の基本方針について

街路は、多様な役割を担う都市における最も基礎的な公共空間であり、各地方公共団体におかれては、街路整備に積極的に取り組まれていることに、あらためて感謝を申し上げます。

### （１）予算の基本的な考え方

令和２年度は、個別補助制度の創設に伴い、補助事業については前年度比で予算は増加しているものの、交付金を含めた街路事業全体では前年度比で予算は減少している中、要望額は高い状況が続いており、配分は極めて厳しい状況にあります。

一方、交付金制度は、地方公共団体の判断で自由に新規事業着手が可能であるなど自由度の高い制度となっていることから、地方公共団体における事業管理が極めて重要となります。

こうした状況下においては、都市計画道路の見直しや整備プログラムの策定を行うなど、「選択と集中」を徹底しつつ事業の執行を行うことが重要となります。特に新規事業の着手にあたっては、「コンパクト＋ネットワーク」の実現に資する箇所等に厳選した上で、事業中箇所の残事業費等を勘案し、事業着手の時期等について慎重に検討されるようお願いします。

### （２）街路交通施策の新たな展開

少子高齢化の進展だけでなく、市民の価値観の変化や ICT 等の新技術の更なる進化等に伴い、まちづくりの方向も大きく変化してきています。

近年、世界各地で人中心のストリートへの転換などにより魅力的な都市空間を創出する取組が行われており、国内でもそうした事例が出始めています。令和２年度は、この取り組みをさらに進めるほか、鉄道沿線ごとの特徴を活かした魅力あるまちづくりの推進、国際競争力の強化に資する駅まち一体開発の加速化、自動運伝技術等の普及を見据えた街路交通施設のスマート化等に、地方公共団体と共に重点的に取り組んでまいります。

Ⅶ-2 令和2年度街路交通関係予算について

2. 令和2年度予算

街路交通関係予算総括表

(単位：百万円)

| 区 分                              | 2 年 度 (A)             |                | 前 年 度 (B)     |               | 倍 率 (A/B) |      |
|----------------------------------|-----------------------|----------------|---------------|---------------|-----------|------|
|                                  | 事 業 費                 | 国 費            | 事 業 費         | 国 費           | 事 業 費     | 国 費  |
| 都市局関係予算<br>(市街地整備)               |                       |                |               |               |           |      |
| 都市・地域交通<br>戦略推進事業                | 2,048                 | 692            | 1,754         | 692           | 1.17      | 1.00 |
| 地下街防災推進事業                        | 1,350                 | 450            | 1,350         | 450           | 1.00      | 1.00 |
| 国際競争拠点都市整備事業                     | 26,187<br>の内数         | 12,754<br>の内数  | 20,464<br>の内数 | 10,188<br>の内数 | 1.28      | 1.25 |
| まちなかウォークラブル推進事業                  | 300                   | 150            | -             | -             | 皆増        | 皆増   |
| (国際観光旅客税関連)<br>シェアサイクル導入<br>促進事業 | -<br>〔補助率 1/2〕<br>1/3 | 2,535<br>の内数   | -<br>(補助率1/2) | 3,050<br>の内数  | -         | 0.83 |
| 道路関係予算<br>(街路事業)                 |                       |                |               |               |           |      |
| 地域高規格道路、<br>IC等アクセス道路<br>その他     | 31,026                | 16,997         | 30,434        | 16,681        | 1.02      | 1.02 |
| 道路メンテナンス<br>事業補助                 | 385,725<br>の内数        | 222,298<br>の内数 | -             | -             | 皆増        | 皆増   |
| 交通安全・無電柱<br>化等                   | 82,531<br>の内数         | 45,000<br>の内数  | -             | -             | 皆増        | 皆増   |
| 連続立体交差事業                         | 93,950                | 50,500         | 90,924        | 49,029        | 1.03      | 1.03 |

- (注) 1. 本表のほかに、社会資本整備総合交付金(国費 762,652百万円(臨時・特別の措置分を含む))、防災・安全交付金(国費 1,038,804百万円(臨時・特別措置分を含む))がある。
2. 本表のほかに、道路事業の内数として、街路交通調査、連続立体交差事業資金貸付金がある。
3. シェアサイクル導入促進事業は、国際観光旅客税財源充当額(ICT等を活用した多言語対応等による「まちあるき」の満足度向上)2,535百万円の内数。

## 【拡充・創設事項】

### ○まちなかウォーカブル推進事業補助制度の創設(補助金・交付金)

・都市再生整備計画事業(社総交)等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する補助制度を創設。

### ○都市・地域交通戦略推進事業の拡充(補助金・交付金)

・スマートシティの推進にあたり、IoT等のセンシング技術等の都市インフラへの内装化を推進するため、データの公共的利活用を前提に、都市交通システム整備(公共交通、交通結節点等)と一体的に行われる情報化基盤施設(センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先端的な技術を活用した施設等)の整備、自動運転バスの社会実装に向けた社会実験等を補助対象事業に追加。

### ○地下街防災推進事業の拡充

・地下街の構造物としての健全度を長期間確保し災害時に避難施設として機能を確保させるため、漏水対策を補助対象事業に追加(通路等公共的空間の防災性向上に資する施設の整備と併せて行うもの)。

### ○シェアサイクル導入促進事業の拡充

・補助対象事業者(協議会(地方公共団体を構成員に含む)を追加(補助率 1/3))。  
・補助対象経費に利便性向上に資する貸出・返却窓口等(拠点機能)の導入を追加。  
・補助対象経費にマイクロモビリティ(電動キックスケーター等の次世代モビリティ)に関するものを追加。

### ○無電柱化推進計画事業補助制度の創設

・「無電柱化の推進に関する法律」に基づき国により策定された「無電柱化推進計画」に定めた目標の確実な達成を図るため、地方公共団体において定める推進計画に基づく事業を計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設

### ○道路メンテナンス事業補助制度の創設

・道路の老朽化対策において、点検結果を踏まえ策定される長寿命化修繕計画に基づいて実施する道路メンテナンス事業(橋梁、トンネル等の修繕、更新、撤去等)について、計画的かつ集中的に支援する個別補助制度を創設。

### ○交通安全対策補助制度(地区内連携)の創設

・一定の区域において関係行政機関等や関係住民の代表者等との間での合意に基づき、計画的かつ集中的に実施していく必要のある交通安全対策(速度低下、進入抑制等を促す面の対策や歩道の設置等)を支援する個別補助制度を創設。

## 2. 政策目的の実現にむけた街路事業の推進

街路事業の予算が厳しい昨今、事業実施にあたっては、都市・地域総合交通戦略や立地適正化計画、公共施設等総合管理計画等に位置づけられた事業に「選択と集中」を図り、街路が都市や地域において将来にわたり質の高い都市インフラストックとなるという観点から整備効果の高い箇所に重点化することが必要です。

具体的には、たとえば、以下の考え方に基づいて、目標を設定のうえ、街路事業を実施することが重要です。

この際、新規の事業着手については、事業箇所の位置づけや整備効果に加え、事業中箇所の残事業費等も勘案して、慎重に検討することが必要です。

### I コンパクト+ネットワーク

#### 1) コンパクト：交通結節機能の向上や公共交通を支援する街路

安心・安全、健康福祉の面で市民の生活を支える街路

〔事業例：交通結節機能の向上や公共交通支援により、都市や地域の拠点を形成し、都市再生に資する街路事業 等〕

#### 2) ネットワーク：産業・経済を支える街路

〔事業例：・物流ネットワークの強化に資する、港湾・空港・IC等の整備と連携し、ストック効果を高めるアクセス街路事業  
・開かずの踏切等を解消する連続立体交差事業〕

### II 都市インフラストックの質の維持・向上

街路空間や施設の再構築により、都市インフラストックの質の維持・向上が図られる街路事業

〔事業例：・計画幅員内での空間再配分を行う街路事業  
・都市内大規模道路構造物の耐震補強を実施するなど、都市インフラストック再生型の街路事業  
・歴史的環境を保全しながら、面的な街路整備を実施する〕

### III 防災・減災、国土強靱化に向けた取組

密集市街地における道路整備や無電柱化等、防災・減災、国土強靱化に資する街路事業





## (2) 立地適正化計画における公共交通の位置付け

多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進するためには、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保する必要があります。

このため、交通事業者等の関係者と連携のもと、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等について総合的に検討し、公共交通の確保等の施策を立地適正化計画に記載して頂きたい。

### 立地適正化計画について（都市再生特別措置法の改正）

#### 背景

・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

#### 法律の概要

##### ●立地適正化計画（市町村）

- ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成。
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）

##### 都市機能誘導区域

生活サービスを提供するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

##### ◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 （特例）

・民間機構による出資等の対価化 （特例）

・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 （特例）

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 （特例）

##### ◆歩いて暮らせるまちづくり

・附属施設駐車場の集約化も可能

・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ

・歩行空間の整備支援 （特例）

##### ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

・誘導しない機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請

##### 居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

##### ◆区域内における居住環境の向上

・区域外の公営住宅を売却し、区域内で建て替える際の売却費の補助 （特例）

・住宅事業による都市計画、景観計画の提案制度 （例：低層住宅専用地域への用途変更）

##### ◆区域外の居住の緩やかなコントロール

・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

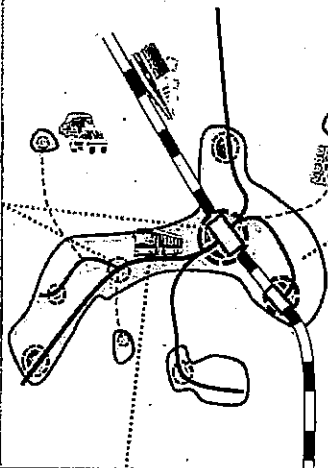
・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

##### ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ

・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための認定制度

・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 （特例）



##### 公共交通：維持・充実を図る公共交通網を設定

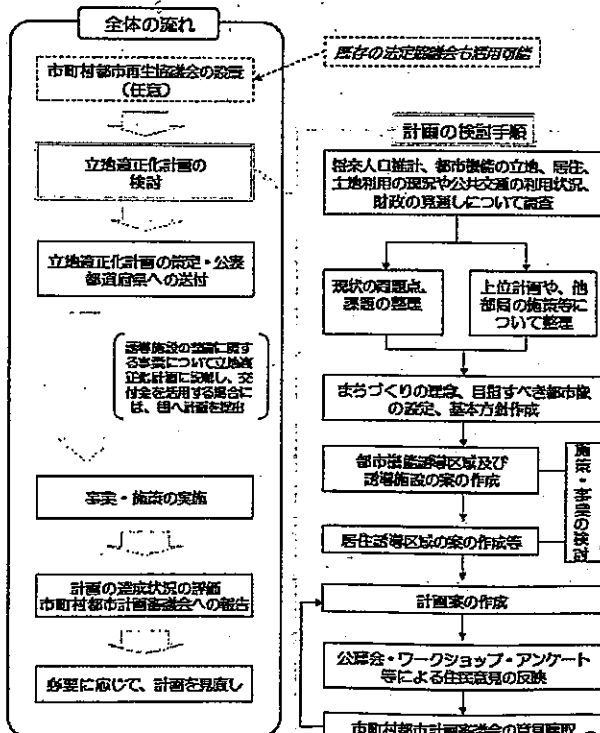
##### ◆公共交通を軸とするまちづくり

・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への誘引、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）

・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場の整備支援 （特例）

※下線は法律に規定するもの

### ○立地適正化計画制度を活用する際の検討の進め方の一例



第8版 都市計画運用指針(平成27年1月) 抜粋

#### ○公共交通等に関する事項

##### ①基本的な考え方

多極ネットワーク型のコンパクトシティを推進するためには、居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスを確保する必要があります。

このため、交通事業者等の関係者と連携のもと、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等について総合的に検討し、居住の誘導のために講ずべき公共交通の確保等の施策を立地適正化計画に記載することが望ましい。

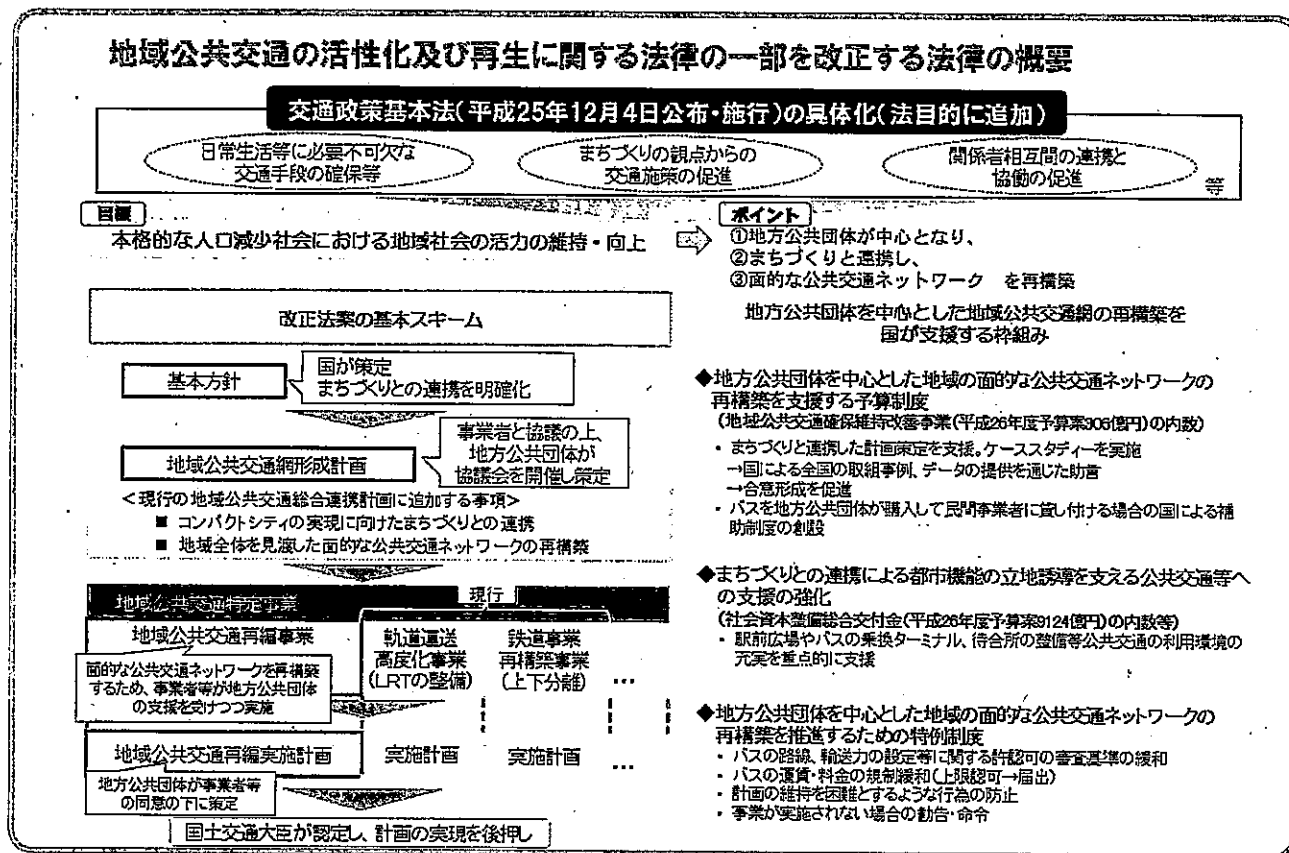
##### ②留意すべき事項

1) 公共交通の確保に係る施策については、基幹的な公共交通軸の形成と定時性の向上や運行の多頻度化などのサービスの充実のほか、居住誘導区域内における公共交通軸へのアクセスの確保及び都市機能誘導区域内における公共交通軸から都市機能へのアクセスの確保のための施策を総合的に検討することが望ましい。

2) 異なる交通モードの乗換場所となる交通結節点については、乗換利便性やバリアフリー等に配慮し検討することが望ましい。また、徒歩、自転車、公共交通等と組み合わせ、最適な交通手段の利用を促す取組についても検討することが考えられる。なお、居住誘導区域と都市機能誘導区域との間の公共交通によるアクセスの利便性について、わかりやすく示すため、例えば一定水準以上のサービス(頻度、速達性等)で運行する路線等を基幹的な公共交通の軸として設定するなど、立地適正化計画に記載することが望ましい。

### (3) 地域公共交通網形成計画におけるまちづくりとの連携について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」は、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築について位置付けることとなっています。



#### ◇立地適正化計画、地域公共交通網形成計画等との連携について

前述の「立地適正化計画」や「地域公共交通網形成計画」の策定に合わせた、都市・地域総合交通戦略の見直しにも積極的に取り組んで頂きたいと考えております。

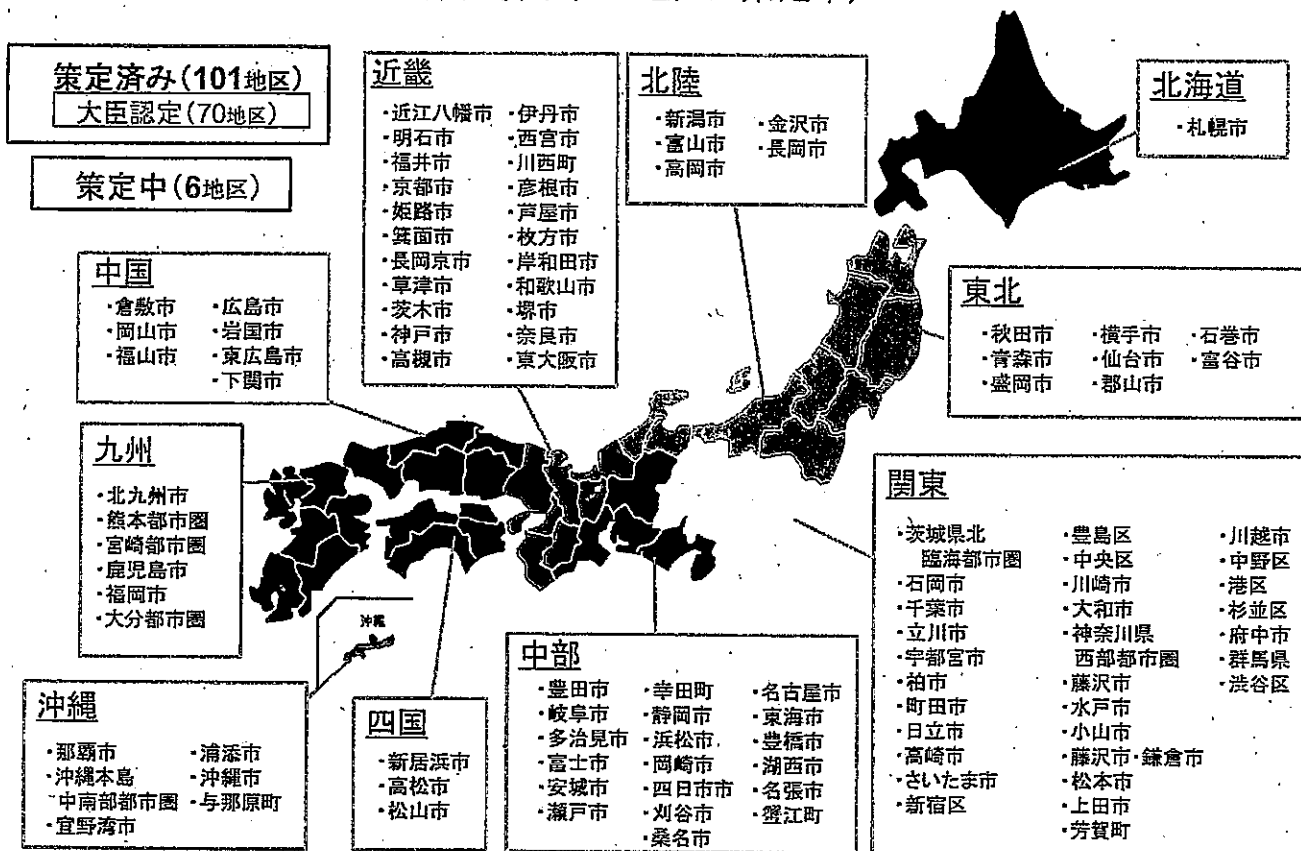
両計画とも、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築について位置付けることから、都市・地域総合交通戦略とも同様の内容となることも考えられます。特に「地域公共交通網形成計画」については、同じ協議会で両者を議論・検討を進めることも十分に考えられます。

それぞれの都市、地域により組み合わせは様々なパターンが考えられますが、「立地適正化計画」、「地域公共交通網形成計画」そして都市・地域総合交通戦略が整合のとれたものとするとともに、相互に連携・補完しながら、積極的な活用を図られますようお願いいたします。

#### (4) 都市・地域総合交通戦略の策定状況

平成31年3月現在、107地区が戦略策定に取り組んでいます。

(うち101地区が策定済み、6地区が策定中)



#### (5) 都市・地域総合交通戦略の今後の展開

##### ①都市・地域総合交通戦略の見直しについて

戦略策定から概ね5年以上経過している地区などについては、適宜戦略の見直しが必要だと考えられます。主な見直しの内容として、市の上位計画の変更や、バス路線の廃止等の社会情勢の変化による施策の見直し・追加等が挙げられます。また、上述の現状を踏まえ、交通施策と併せて、土地利用や都市機能の配置等に関する施策を含め、市民のライフスタイルを変えるための施策を具体化し、実効性の高い実施プログラムとして戦略に盛り込むことが重要です。

また、戦略の見直しに際しては、これまで取り組んできた戦略の成果や効果をきちんと分析・評価を行った上で、次期総合交通戦略の内容に反映させることが必要です。

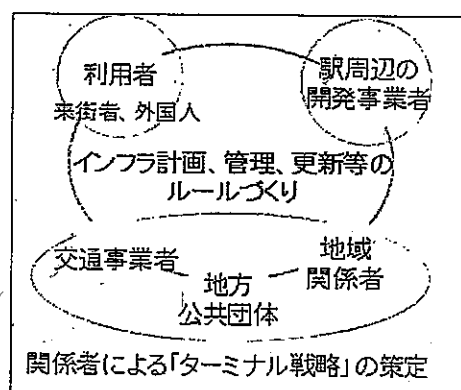
## ②「交通ターミナル戦略」について

拠点駅及びその周辺区域は、都市基盤整備や都市開発事業の進捗により、拠点性を高めてきている一方で、歩行空間は重層化・複雑化しており、多くの段差が存在し、案内標識も施設所有者により異なるなど、利用者にとって極めてわかりづらく、使いにくい空間となっています。

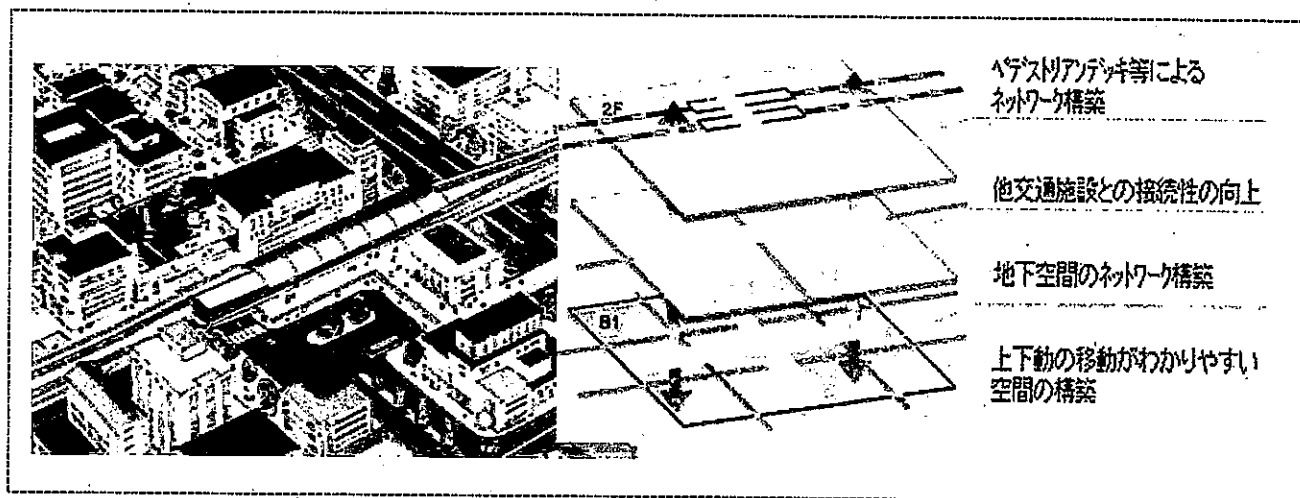
こうした課題を解決するためには、一定の広がりを持った地区全体を見渡し、都市開発事業者、交通事業者（鉄道事業者、バス事業者等）を含めた地域の関係者が、利用者の視点から、エリアの将来像やそれを支える歩行空間等のネットワーク計画を共有し、その実現に向けて必要な整備や施設の運用、管理等を戦略的に進めるための計画（交通ターミナル戦略）を作成することが有効です。

（定めるべき内容）

- ・ 民間の所有する公共的空間も含めた歩行空間等のネットワーク計画
- ・ バリアフリー化やエリア全体を統一した案内標識等の施設整備方針
- ・ 施設整備に関わる役割分担や整備時期 等



【誰もがわかりやすく、バリアフリーで使いやすい地上・地下の各層におけるネットワーク構築】



交通ターミナル戦略策定を通じて、既存施設の有効活用による公共投資の最適化と、計画の事前明示による民間都市開発の促進により、ストック効果の最大化が図られることを期待しています。

### ③「地区交通戦略」について

近年のまちづくりの動向を見ると、道路整備の進展や車離れなどに伴い、都心部の自動車交通量が減少する中、「まちなか」における人間中心の都市空間づくりの必要性が謳われ、その取組が全国各地で急速に展開されてきています。民間主導で自動車交通本位の街路空間を歩行者優先の空間に再構築したり、低未利用地を魅力的な空間として利活用したりするなど、人々のアクティビティを高める都市空間の創出やそれら活動が、都市の魅力やエリアの価値向上につながるという認識が浸透してきています。

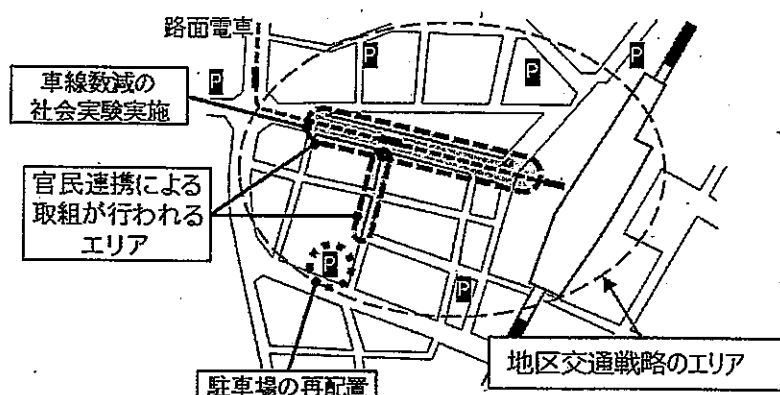
このように、民間主導による「まちなか」の都市空間の創出が、行政主体のハード先行のまちづくりから脱却した新たな都市再生のムーブメントとなりつつあり、こうした取組を単発で終わらせることがないよう、都市の中心拠点における目指すべきまちの姿を官民の関係者が共有し、民間呼応型のまちづくりを展開していくための方法論が求められています。

これらの状況を踏まえ、今後の総合交通戦略についても、「まちなか」において歩行者優先の街路空間を構築し、民間活動による利活用と連携し魅力的な都市空間を創出していくための戦略づくりを推進することが重要です。

地区交通戦略は、総合交通戦略のうち都市の中心部といった「まちなか」等にエリアを限定した、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるための計画です。すなわち、民間のまちづくり活動と呼応し、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すための、「まちなか」におけるまちづくりの方向性と解像度の高い交通施策を位置づけるための計画制度です。

平成31年度から、都市・地域交通戦略推進事業において、歩行空間の整備や整備にかかる社会実験の実施など、地区交通戦略に係る支援メニューを拡充しています。

#### <イメージ>



(豊島区 池袋グリーン大通り)

## (6) 都市・地域総合交通戦略の策定に対する支援

地方公共団体が中心となり道路管理者、警察、公共交通事業者、地元団体などの関係者で構成する協議会等において、総合的な交通のあり方や必要なハード・ソフトの施策及びそれらの実施プログラム等を内容とする都市・地域総合交通戦略の策定に対して支援します。

### ◇支援メニューの例◇

- i) 都市・地域総合交通戦略調査（街路交通調査費補助）
- ii) 社会資本整備総合交付金等（都市・地域交通戦略推進事業）

## (7) 都市・地域総合交通戦略に基づく事業に対する支援

都市・地域交通戦略推進事業等により、徒歩、自転車、自動車、公共交通など多様なモードの連携が図られた、自由通路、駐車場等の公共的空間や公共交通などからなる都市交通システム全体に対して、総合的に支援します。

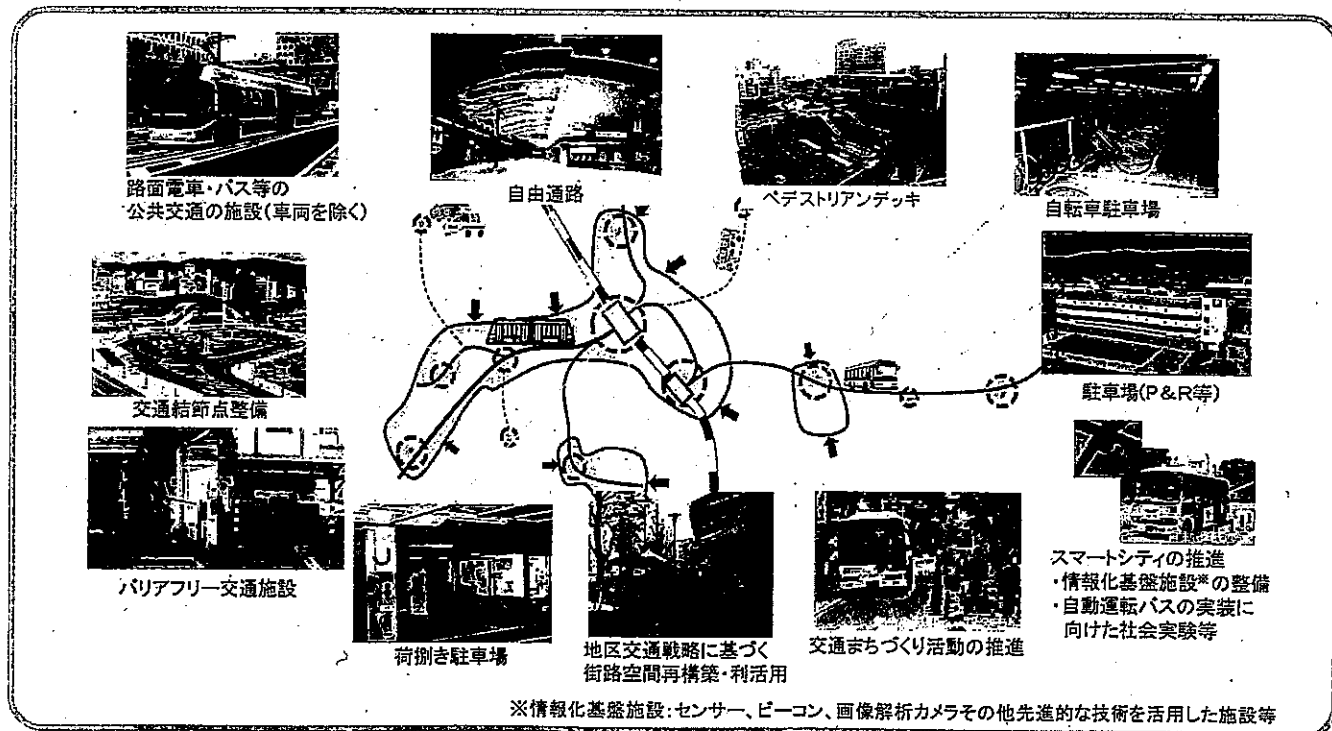
都市・地域交通戦略推進事業は、社会資本整備総合交付金と補助金があり、交通ターミナル戦略など一部の対象事業と、交付対象者が違います。

### ①都市・地域交通戦略推進事業の概要

都市・地域総合交通戦略等に基づき、パッケージ施策として総合的に支援します。平成31年度より、交付対象者を拡充しております。（下記下線部）

○交付対象者：地方公共団体（交付金）、協議会、都市再生推進法人、認定地域来訪者等利便増進活動実施団体等（補助金）

○交付率：1／3、1／2（立地適正化計画に位置付けられた事業等）



## ○交付率（補助率）嵩上げ

- ・ 立地適正化計画に位置付けられた事業に対して、重点的に支援します。  
同計画に位置付けられた事業のうち、以下の要件を満たすものについては、通常の1/3から1/2に嵩上げします。

- ① 居住誘導区域内であり人口密度が40人/ha以上であること
- ② 居住誘導区域外で行う施設整備で、都市機能誘導区域（都市再構築戦略事業の中心拠点区域又は連携生活拠点区域の要件を満たす区域に限る）を結ぶバス路線等の公共交通に係るもの

※連携生活拠点区域：複数の市町村が連携して策定した立地適正化計画に位置付けられた都市機能誘導区域内で、公共用地率15%以上などの要件を満たす区域

## ○立地適正化計画に位置付けられていない事業の取り扱い

- ・ 立地適正化計画に位置付けられない事業については、鉄道、バス等でピーク時運行本数が片道で1時間あたり3本以上ある公共交通に係るものに限る。

## ② R2 制度拡充（スマートシティの実装支援）

政府では、スマートシティの推進（6-1を参照）にあたり、IoT等のセンシング技術等の都市インフラへの内装化を推進しています。令和2年度より、都市・地域交通戦略推進事業において、都市交通システムの整備における情報化基盤施設の一体整備及び自動運転技術の導入を進めるための支援の追加について、制度拡充を行いました。具体的には、自動運転バスの社会実験及び実装に必要な自動運行を補助する施設（磁気マーカー等）の整備、情報化基盤施設（センサー、ビーコン、画像解析カメラその他先進的な技術を活用した施設等）の整備について支援を追加しております。

## 2 居心地が良く歩きたくなる街路づくり

### 2-1 居心地が良く歩きたくなる街路づくりの必要性及び効果

昨年6月、産学官のまちづくり関係者からなる「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」より、今後のまちづくりの方向性として、「コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成することにより、内外の多様な人材・関係人口の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現する都市を構築していくべき」と提言されています。

#### 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

(今後のまちづくりの方向性(令和元年6月26日「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」提言より))

- 官民のパブリック空間(街路、公園、広場、民間空地等)をウォーカブルな人中心の空間へ転換・先導し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- これにより、多様な人々の出会い・交流を通じたイノベーションの創出や人間中心の豊かな生活を実現し、まちの魅力・磁力・国際競争力の向上が内外の多様な人材、関係人口を更に惹きつける好循環が確立された都市を構築

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進  
※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



**都市構造の改変等**

- 都市構造の改変(通過交通をまちなか外へ誘導するための外周道路整備等)
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備(人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等)等

**居心地が良く歩きたくなるまちなか(イメージ)**

|                  |                |                                             |
|------------------|----------------|---------------------------------------------|
| <b>Walkable</b>  | 歩きたくなる         | 居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたい、歩きたくなる。          |
| <b>Eye level</b> | まちなかに開かれた1層    | 歩行者目線の1階部分等に店舗やラベがあり、ガラス張りで見えたり、人は歩いて楽しくなる。 |
| <b>Diversity</b> | 多様な人の多様な用途、使い方 | 多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。         |
| <b>Open</b>      | 開かれた空間が心地良い    | 歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。      |





まちなかを構成する重要な要素の1つである街路は、誰もがアクセスできる最も基礎的な公共空間です。我が国においては、中世以降、街路は市が立つ場であり、また大衆文化が花開く場であり、近現代においては新たなストリート文化を生み出す場となるなど、街路は日常生活を支える人々の交流・活動の場として、西洋の広場文化とは異なる、ユニークな空間を形成してきました。

一方、環状道路の整備を通じたまちなかの通過交通の迂回等も進む中、ともすればクルマが優先する通行空間であったまちなかの街路を、人々が行き交い、様々な出会いと交流が生み出される、「居心地が良く歩きたくなる」ウォーカブルなストリートとすることが求められています。



なお、ストリートをクルマ中心から人中心のウォークアブルな空間に転換していくことは、人々が安全・快適に滞在できる空間を確保できることのみならず、沿道商店街の売り上げ上昇、地価の下げ止まりといった都市経営面の効果や、子どもが安心して遊び、過ごすことのできる場の創出、災害時の一時避難場所や避難経路の確保、人と人との繋がり の構築等を通じたインクルーシブな社会（社会的包摂）の実現等、多面的な効果を有するものです。

## 2-2 基本的考え方

ストリートの転換にあたっては、都市を構成している「街路」・「建築」と、人や物の流れである「交通」を併せて考えていかなければなりません。さらに、街路を単に路面上だけでなく、沿道等も含め、人の視界に入る空間全体、すなわち「囲み空間（エンクロージャー）」をストリートとして一体的に捉え、デザインを考えていく必要があります。

また、ストリートの役割には2つの側面があり、すなわち、通行のための「リンク（通行）」機能と滞在のための「プレイス（滞在）」機能があります。ストリートを転換する際には、この2つの機能双方を考慮しながら空間構成を検討していくことが大切です。

さらに、ストリートのデザイン・設えは、アクティビティを踏まえながら考えていかなければなりません。公共と民間プレイヤーとが、試行や社会実験などで実際に使いながら、将来のストリートのビジョンを共有しつつ、デザインを決めていくことが重要です。

## 2-3 これまでの具体的な取り組み

### （1）官民連携による街路空間再構築・利活用の事例集 発刊（平成 29 年度）

歩行者中心の街路を目指した街路空間の再構築や、官民連携による沿道や地域と一体となった街路空間の利活用等の具体的な事例集を作成し公開しています。（街路交通施設課HP：<http://www.mlit.go.jp/toshi/gairo/index.html>）

### （2）マチミチ会議（全国街路空間再構築・利活用推進会議）（平成 30 年度～）

「居心地の良い歩きたくなる街路づくり」を全国に広げていくため、全国の担当者が一堂に会し、有識者の講演や先進的に取り組んでいる自治体担当者らのパネルディスカッションを通じて知見を深めるための場として、平成 31 年 3 月に全国街路空間再構築・利活用推進会議（通称マチミチ会議。事務局：街路交通施設課）を立ち上げました。令和元年度は、元ニューヨーク市

交通局長ジャネット・サディク＝カーン氏の来日を捉えた特別講演会や第2回全国会議を神戸市で開催しました。



ジャネット・サディク＝カーン氏来日記念講演会（令和元年5月）



第2回マチミチ会議（令和2年1月）

【第1回の様子】



【第2回の様子】



マチミチ会議の開催状況

### （3）地方勉強会（平成30年度～）

全国の担当者らが、街路空間再構築・利活用の先進事例を現地で学ぶための地方勉強会を開催しており、平成30年度は大阪、さいたま、北九州で、令和元年度は、仙台、岡崎、松山で開催しました。視察に加え、ワークショップ形式で参加者の課題等を意見交換し、自治体担当者同士のネットワークづくりの場にもなりました。



#01大阪

開催日：2018.10.12  
視察地：御堂筋空間再編社会実験  
参加：66名（31自治体）



#02さいたま

開催日：2018.10.26  
視察地：おおがやストリートテラス2018社会実験  
参加：61名（27自治体）



#03北九州

開催日：2018.12.13  
視察地：魚町サンロード商店街  
参加：83名（33自治体）



#04仙台

開催日：2019.7.26  
視察地：定禅寺通  
参加：70名（34自治体）



#05岡崎

開催日：2019.10.18  
視察地：原生通り・遠尺通り  
参加：76名（38自治体）



#06松山

開催日：2020.2.17  
視察地：花園町通り・ロープウェイ通り  
参加：44名（29自治体）

#### (4) ウォーカブル推進都市の募集

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成を目指し、“WE DO”～Walkable、Eyelevel、Diversity、Openをキーワードとするこれからのまちづくりの方向性に賛同し、ともに取組を進めるウォーカブル推進都市を令和元年7月より募集しており、令和2年2月末時点で238団体の賛同があったところです。

募集目的：各種施策の情報提供や国内外における先進事例の情報共有今後の政策づくりに対するご意見を伺い、検討に活用

応募要件：①人口規模の大小等に関わらず、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」づくりに、首長はじめ団体として賛同する地方公共団体

②何らかの取組を実施中あるいは構想等を有する地方公共団体

ウォーカブル推進都市については随時募集しており、今後も引き続き各種施策や先進事例の情報共有を進めるとともに、まちなかウォーカブル推進事業など、予算措置等の支援制度も活用しながら各都市の取組の状況に応じてきめ細かい支援を進めていきます。

#### 2-4 支援制度

##### (1) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなか創出に向けた制度改正

多様な人々が集い、交流する「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを創出するため、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」を、第201回通常国会に提出（令和2年2月7日閣議決定）しているところです。

この法律案においては、市町村が都市再生整備計画に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域（滞在快適性等向上区域）を設定できることとし、当該区域について以下の措置を講ずることとしています。

- ①官民一体で取り組む「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出（例：公共による車道の一部広場化と民間によるオープンスペース提供等）について、予算・税制両面から支援
- ②民間事業者が公園内でカフェ、売店等を設置するための協定制度の創設
- ③まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入（メインストリート側ではなく反対側の道路に駐車場の出入口を設置）
- ④イベント実施時などにまちづくり会社等の都市再生推進法人が道路・公園の占用手続等を一括して対応等

<参考：報道発表資料「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」  
[https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05\\_hh\\_000271.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/toshi05_hh_000271.html)>

## (2) 財政的支援

社会インフラの整備等の財政的支援については、「社会資本整備総合交付金」等により広く支援してきたところですが、市町村・民間事業者等による取り組みや産学官等の多様な主体が連携する取り組みを推進していくため、令和2年度予算における新規予算制度の創設、税制改正等を盛り込んでおり、ストーリーの改変に向けてはこれらの制度の活用が可能です。

### ① まちなかウォークアブル推進事業

都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援するものです。

事業主体：【交付金】市町村等 【補助金】都道府県、民間事業者等

国費率：1/2

施行地区：都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、まちなかウォークアブル区域（周辺環境整備に係る事業を含む）

※補助金については、令和2年度当初配分に係る要望調査等を、令和2年度当初（4月目途）より行う予定としておりますので、追ってお知らせします。

### まちなかウォークアブル推進事業の創設（都市再生整備計画事業の拡充）

〇都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業。

**事業主体等** 【交付金】市町村、市町村都市再生協議会  
国費率：1/2

【補助金】都道府県、民間事業者等

**施行地区**

- ①都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、
- ②まちなかウォークアブル区域（周辺環境整備に係る事業を含む）

※まちなかウォークアブル区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定

**対象事業**

- 【基幹事業】  
道路、公園、既存建造物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニューに限定
- 【提案事業】  
都市再生整備計画事業と同様（提案事業率は2割を上限とする）

〇ウォークアブルな空間整備

- 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変
- まちなかウォークアブル区域を支える周辺環境の整備  
例）街路の広場化、パブリック環境の創出、公共空間の芝生化・高質化 等

〇アイレベルの刷新

- 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供
- 1階部分の透明化等の修景整備  
例）沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等

〇滞在環境の向上

- 『滞在環境整備事業』を新たに基幹事業として創設
- 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備
- 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査  
例）社会実験の実施、デザイン検討・利活用施設の導入 等

〇景観の向上

- 景観資源の活用  
例）外観修復、照明施設の整備、道路の美観化 等

## ② 社会資本整備総合交付金事業（道路事業・街路事業）

地方公共団体が行う道路の新設、改築、修繕又は維持（除雪に係る事業又は降灰の除去事業に限る。）に関する事業を支援するものであり、車線を減らして歩道を広げるなど、歩行者の滞留・にぎわい空間の整備にも充てられます。

### 2-5 ストリートデザインガイドライン

人中心のストリートへの改変に向けた基本的な考え方については、令和元年に立ち上げた「ストリートデザイン懇談会」における学識経験者、地方公共団体等からの意見を踏まえ、これからのストリートデザインのポイントとなる考え方を様々な例示とともに示した「ストリートデザインガイドライン―居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書―（バージョン1.0）」を令和2年3月に策定しました。HP上に公開されていますので、人中心のストリートの創出にあたっては本ガイドラインを参考としてください。

#### ●ストリートデザイン懇談会

([http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000087.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000087.html))

#### ●ストリートデザインガイドライン

―居心地が良く歩きたくなる街路づくりの参考書―（バージョン1.0）

### 2-6 今後の予定

#### （1）地方勉強会、全国会議の開催予定

令和2年度は、各都市において現地勉強会、東京で全国会議の開催を予定しています。その他にも街路空間の再構築・利活用の機運を高めるための取り組みを進めてまいります。

#### （2）各地方公共団体による「マチミチ会議」への支援

各地方公共団体で街路空間再構築・利活用関連のシンポジウムを主催する場合は「マチミチ会議」の名前を積極的に使っていただきたく、周知等協力

しますのでお気軽にご相談ください。また、広く取組みの状況を把握したいので、「マチミチ会議」を開催する際には街路交通施設課へご一報ください。

## 2-7 その他

### (1) マチミチ通信の配信

マチミチ会議事務局 ([hqt-machi-michi@mlit.go.jp](mailto:hqt-machi-michi@mlit.go.jp)) では、マチミチ会議会員(※)に対して、公共性の高い街路空間再構築・利活用に関する取組をはじめとする各種情報発信を「マチミチ通信」として行っています。ご地元の取組紹介やイベント案内等、何か発信したい場合も随時受け付けておりますので、お気軽に上記アドレスまでご相談ください。

※令和2年3月時点で、官民含め約 1,100 名の方が会員に登録されています。

### (2) 街路交通施設課HPにおける情報発信

このほか、居心地が良く歩きたくなる街路づくりに関する情報は、街路交通施設課のHPにて公開していますので、是非ご覧ください。



URL : [https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000081.html](https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000081.html)

### 3. 駐車場施策

#### (1) 駐車場政策を巡る直近の状況

昭和32年の駐車場法制定以降、道路交通の円滑化を図る目的として都市における自動車の駐車のための施設の整備を進めてきました。さらに、駐車施設の整備を推進する標準駐車場条例の改正があった平成3年以降では約2.9倍の台数の伸びとなっています。一方、自動車保有台数の推移を見ると、平成3年当時と比べて約1.3倍程度と横ばいの傾向となっていること、また瞬間路上駐車台数についても近年横ばいの傾向となっており、今後はこのような量的な供給が充足されつつある社会状況を踏まえ、平成29年12月に社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」において、社会経済情勢の変化に対応した、今後の駐車場整備における基本的な考え方がとりまとめられました。とりまとめの内容は以下のとおりとなっています。

#### <駐車場が抱える課題>

- 自動車保有台数の伸びは鈍化しつつあるが、駐車場供用台数の伸びはほとんど変わらないため、駐車需要や地方公共団体が策定するまちづくり計画等と整合していない地域が見られるようになってきている。
- 附置義務駐車場については、都市内一律で定めた原単位の適用が行われることがほとんどであることから、地域ごとの駐車需給特性が十分に反映できず、利便性が高い公共交通が発達した大都市部では、需要を超える駐車場が整備されてしまう場合もみられる。
- 高密度に店舗が立地しているエリアでは、個々の店舗に附置義務駐車場の設置を求める場合、店舗スペースの削減、まちなみの分断等により、まちの賑わいを阻害するほか、当該駐車場に出入りする自動車と歩行者が錯綜し、安全で快適な歩行が困難になる懸念がある。
- 主に地方部の中心市街地などにおいて、地域の駐車需要やその将来見通しだけでなく、まちづくり計画等も考慮されずに駐車場が無秩序に整備され、まちの賑わいに影響を及ぼしている場合が多いと考えられる。
- 乗用車用と比較し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場については、十分な整備ができていない地域がある。

#### <課題解決に向けた基本的な考え方>

- 駐車需要やまちづくり計画等に基づく駐車場施策に再構築。

#### 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車場の整備

- 都市内一律で定めた原単位の適用を原則とはせず、駐車需給特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車場の整備も認める必要がある。

- 地域の関係者により、駐車需要やまちづくり計画等との整合性等をきめ細かく検討した上で得られた地域ルールに基づいた附置義務駐車場の整備を行うことも考えられる。

#### まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置

- 地域ルール等に基づく場合、附置義務駐車場の隔地化や集約化を柔軟に認め、敷地単位ではなく地域単位で駐車需要に対応することや、原単位の見直しとあわせて余剰が生じている既設駐車場を隔地先や集約先として活用することも考えられる。
- 計画的に駐車場の整備や活用を図るためには、駐車場施策とまちづくりに関する施策が適切に連携することが必要であり、歩行者優先を図るエリアの場合は、駐車場の位置、規模、出入口の位置の制限やフリンジ駐車場の料金を安くすることによる自動車流入抑制も有効。

#### 駐車場の整備・活用プロセスの一体的推進

- 長期的な視点を持って、駐車場の整備や活用を総合的・計画的に推進するため、調査の段階から整備後のマネジメントを見据えて一体的に取り組むことが必要。その際、公共駐車場と民間駐車場の適切な役割分担を図ることが重要。
- 必要な整備量より既設駐車場が多い場合は、まちづくり計画等を踏まえた上で、他用途への転用も検討するべき。

#### 地域の状況に応じた駐車場の整備・活用等

- まちの賑わい創出に有用な場所にある駐車場では、イベントの実施等賑わい創出に貢献できる取組について検討することが望ましい。
- 集約先の駐車場など今後も必要な駐車場については、地域の課題解消などに貢献できるように緑化等の高質化を図ることが望ましい。
- 地域の需要やまちづくり計画等との整合性を考慮し、荷さばき用駐車場、観光バス用駐車場、自動二輪車用駐車場の整備を促進。

とりまとめの「本文」、過去の会議資料等については、以下の国土交通省HPに掲載しております。

[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204\\_toshishisetsuwg01.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_toshishisetsuwg01.html)

#### (2) 駐車場施策を推進する視点

駐車場の量的整備が着実に進展する中、駐車場施策を推進するにあたり、特に考慮すべき視点としては、

- まちづくりとの連携
- 附置義務の適正化
- 自動二輪車駐車対策
- 荷さばき駐車対策



- 観光バス駐停車対策
- 路外駐車場のバリアフリー化
- 機械式立体駐車場の安全対策

等があり、これらの事項については本年1月に開催した全国駐車場政策担当者会議でも情報提供及び所要の対応の要請をしています。会議資料は国土交通省のホームページ（下記URL）にも掲載していますので、適宜ご参照ください。

[http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000042.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000042.html)

#### ① まちづくりと連携した駐車場施策

近年、まちづくりにおける駐車場の配置について様々な課題が顕在化しています。地方部の中心市街地などにおいて、コインパーキングと呼ばれる民間の小規模平面駐車場が増加傾向にあり、まちの賑わいに影響を及ぼしている地域が見られます。これは、中心市街地の衰退に伴って商店等が撤退した跡地の活用に当たり、比較的低いリスクで一定の収益が期待できる資産運用手段として駐車場経営が選択されるケースが多いことに起因していると考えられます。

また、附置義務駐車場を含む民間駐車場の整備がまちづくり計画等を考慮せずに進められ、地域内の交通、土地利用、まちなみ景観等に悪影響を及ぼしているケースもあります。

今後の駐車場施策は、地域の現在及び将来の駐車需要を把握し、まちづくり計画等と整合を図ることで、適切な場所に適切な量を整備することが可能となるように再構築を図ることが重要です。そこで、まちづくりと駐車場の連携に焦点を当て、まちの将来像から、都市空間のあり方、そのために必要な駐車場の量、場所、配置のきめ細かなコントロール、さらには駐車場から新たな土地利用への転換といった、様々な側面からその考え方を整理した「まちづくりと連携した駐車場施策ガイドライン（基本編）」を平成30年7月に策定・公表しました。さらに、平成30年3月には、本ガイドライン（基本編）を踏まえた各地でのケーススタディ等を通じて得られた知見を基に、パーソントリップ調査の活用やビッグデータ解析をはじめとした駐車需要の分析手法、地域ルールによる附置義務台数の削減実態など、駐車場施策の検討に係る、より実践的なポイントをとりまとめたガイドライン（実践編－調査・分析）を策定・公表しました。

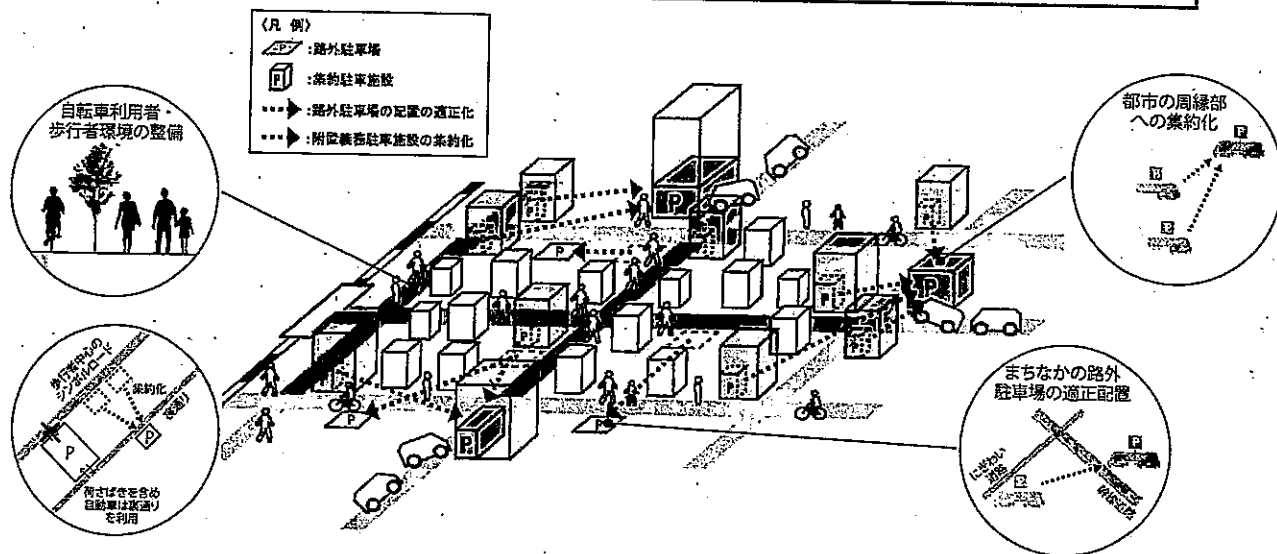
## <目指す都市構造>

都市の周縁部(フリンジ)への集約化、まちなかの路外駐車場の適正配置

+

公共交通の利用環境の充実、自転車利用者・歩行者環境の整備

歩行者等にとって利便性・安全性の高い「健康に歩いて暮らせるまちづくり」の実現。  
まち並みの連続性確保、賑わいや都市魅力の創出も期待。



目指す都市構造へのまちづくりを進めていくには、主に以下のような手段が考えられます。

### ○ 現行の駐車場法制度の活用

- ・ 隔地による附置義務駐車施設の確保 等

### ○ 駐車場法の特例制度の活用

- ・ 都市の低炭素化の促進に関する法律（附置義務駐車施設の集約化）
- ・ 都市再生特別措置法（立地適正化計画による附置義務駐車施設の集約化及び路外駐車場の配置適正化、都市再生駐車施設配置計画による附置義務駐車施設の台数及び配置の適正化）

（国土交通省のホームページ（[http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000040.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000040.html)）にて、手引きを公表）

## <参考> 「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」について

第201回通常国会に提出予定の「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」（令和2年2月7日閣議決定）では、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかエリア（滞在快適性等向上区域）において、

- ・ 路外駐車場の配置を適正化するための届出・勧告制度
- ・ にぎわい空間となるメインストリート等への駐車場の出入口設置規制
- ・ 附置義務駐車施設の集約化

の制度創設を予定しています。

## 駐車場法の特例制度(都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案)

都市再生整備計画(市町村が策定)

○滞在快適性等向上区域(第46条第2項第5号)・・・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかつくりに取り組む区域

○路外駐車場配置等基準(第46条第14項第3号(イ))・・・路外駐車場の配置及び規模の基準

○駐車場出入口制限道路に関する事項(第46条第14項第3号(ロ))

・・・安全かつ円滑な歩行の確保等を図るため駐車場の自動車の出入口の設置を制限すべき道路に関する事項

○集約駐車施設の位置及び規模(第46条第14項第3号(ハ))

↓<路外駐車場>

特定路外駐車場  
(条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○市町村長への届出

(第62条の9第1項)

・特定路外駐車場を設置しようとする者

・設置に着手する30日前までに届出

○勧告(第62条の9第1項第3号)

・市町村長は、届出の内容が路外駐車場配置等基準に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる

・市町村長は、勧告をした場合、必要に応じて土地の取得のあっせん等の措置を講ずるよう努めなければならない

↓<路外駐車場>

出入口制限対象駐車場  
(歩行者の安全及び滞在の快適性に及ぼす影響が大きいものとして条例で定める一定規模以上の路外駐車場)

○出入口の設置制限(第62条の10第1項)

・自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けてはならない(やむを得ない場合として条例で定める場合を除く)

○市町村長への届出(第62条の10第2項・第3項)

・駐車場出入口制限道路に面する土地に出入口制限対象駐車場を設置しようとする者、出入口の位置を変更しようとする者

・設置又は変更に着手する30日前までに届出

○勧告・命令(第62条の10第4項・第5項)

・市町村長は、届出の内容が規定に適合しない場合、設置者に対して必要に応じて勧告することができる(出入口の位置に関する設計の変更等)

・市町村長は、設置者が勧告に係る措置をとらなかった場合、安全かつ円滑な歩行の確保に特に支障を及ぼすおそれがあると認めるときは、当該勧告に係る措置について命ずることができる

○歩行者の安全の確保等についての配慮(第62条の11)

・現に駐車場出入口制限道路に接して出入口制限対象駐車場の出入口を設置している場合等においては、安全かつ円滑な歩行の確保等についての適正な配慮をして当該駐車場を運営しなければならない

↓<附置義務駐車施設>

○附置義務駐車施設の集約化  
(第62条の12)

・附置義務条例により、集約駐車施設等への駐車施設の設置を義務づけることが可能

駐車場法(現行)

附置義務条例に基づき当該建築物の敷地内に駐車施設を設置

駐車場法の特例

3/4の附置義務条例が制定可能に

① 集約駐車施設内に設置させる

② 建築物の敷地内に設置させる

③ ①が②のどちらかに設置させる

○出入口の設置制限(第62条の12)

・附置義務条例により、条例で定める規模以上の附置義務駐車施設に対し、自動車の出入口を駐車場出入口制限道路に接して設けることを制限する旨を規定することが可能

### ○ 駐車場法以外の法制度の活用

- ・都市計画法
- ・景観法
- ・道路交通法 等

### ○ 自主条例の制定

- ・駐車場配置適正条例
- ・まちづくり条例 等

### ○ 他事業との連携

- ・土地区画整理事業 等

## ② 附置義務の適正化

附置義務駐車施設の設置の基準となる原単位(附置を義務づけられる駐車施設1台あたりの建築床面積)が、建築物用途の別に適用地域全域に均一に適用され、地域や建築物ごとの駐車需要特性を十分反映できていない場合が見られます。

このため、条例に定める原単位が各都市の状況に適合しているかどうか改めて検証することに加え、都市内一律で定めた原単位の適用を原則とするのではなく、地域の駐車需要特性や建築物の用途を反映した附置義務駐車施設の整備も認める必要があります。

例えば、公共交通機関への近接性等により駐車需要に差異が見られる場合には、

附置義務の対象地域を細分化し、地域毎に異なる原単位の適用をすることが適當です。また、大規模な建築物の開発事業に関し、開発の行われる地区の特性を踏まえ、周辺の交通対策を含めた総合的な計画の中で駐車需要量が予測され、必要な駐車施設の台数が算定される場合には、当該算定方法を活用することが適當と考えられます。

国土交通省では、平成26年8月1日に標準駐車場条例を改正し、附置義務の原単位の一部を改正するとともに、鉄道駅やバスターミナル等に近接し、駐車需要が低いと認められる建築物について、附置義務の弾力的な運用ができる旨を明記しました。

さらに、平成30年7月13日には、地域や建築物の特性に合わせた附置義務の適正化について通知しています。

### ③ 自動二輪車駐車対策

自動二輪車の駐車場は着実に増加していますが、依然として不足している地域もあります。このため、駐車場確保に向けて以下の取組の推進をお願いします。

#### ○ 駐車場整備計画の策定・改定

自動二輪車の駐車場の需要及び供給の現況等を把握の上、必要に応じ、駐車場整備計画の策定・改定を行っていただきますようお願いします。

#### ○ 附置義務条例への自動二輪車の追加

平成18年の駐車場法改正により、駐車施設の附置義務条例に自動二輪車用の駐車施設を追加することが可能になっています。

今後とも、自動二輪車の駐車需要を踏まえ、適切に条例の改正等を実施していただくようお願いします。

<条例制定都市>

塩竈市（平成19年2月22日施行）、横浜市（平成19年12月1日施行）、川崎市（平成20年4月1日施行）、大阪市（平成20年6月1日施行）、さいたま市（平成21年4月1日施行）、川越市（平成24年7月1日施行）、京都市（平成26年10月1日施行）、神戸市（平成27年12月18日施行）、福岡市（平成29年4月1日施行）、那覇市（令和2年1月1日施行）

#### ○ 自転車等駐車場での自動二輪車の受け入れ

自転車等駐車場においては、管理条例の改正等により自動二輪車の受け入れが可能であり、国土交通省では、これまで以下の通知を発出しています。

引き続き、自転車等駐車場での受け入れの推進をお願いします。

- ・平成22年4月20日国都街発第6号「自転車駐車場における自動二輪車の受入について（通知）」（国土交通省都市・地域整備局長街路交通施設課長から都道府県及び政令市担当部長宛）
- ・平成23年5月12日国都街発第11号「自動二輪車の駐車対策について（通知）」（国土交通省都市・地域整備局長街路交通施設課長から都道府県及び政令市担当

部長宛)

- ・平成30年7月13日国都街第39号「荷さばき及び自動二輪車の駐車対策について(技術的助言)」(国土交通省都市局街路交通施設課長から都道府県及び政令市担当部長宛)

→自転車法に基づく自転車駐車場の管理に関する条例等に自動二輪車を位置づける改正等を行うことにより、自転車駐車場における自動二輪車の受入れが可能である旨を周知

#### ○ 路上自動二輪車駐車施設の設置

道路上における自動二輪車駐車場の整備の促進を図るため、平成18年に道路法施行令が改正され、自動二輪車駐車器具の道路占用が可能になっています。

#### <参考> 自動二輪車駐車場整備の事例等

一般社団法人日本自動車工業会のホームページ(下記URL参照)では、駐車場や自転車等駐車場において自動二輪車駐車場を整備した事例について、その方法等を紹介しています。自動二輪車駐車場の整備にあたっての参考にしてください。

[http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/MC\\_Parking\\_2016.html](http://www.jama.or.jp/motorcycle/environment/MC_Parking_2016.html)

また、一般社団法人日本二輪車普及安全協会のホームページ(下記URL参照)では、全国の自動二輪車駐車場についての情報収集・発信を行っています。

<http://www.jmpsa.or.jp/society/parking/>

各地方公共団体で自動二輪車の駐車場を整備したときは、ホームページ等を通じて情報発信に努めていただきますようお願いいたします。

#### ④ 荷さばき駐車施設の整備促進

荷さばき作業が荷さばき駐車場以外の一般の道路上等で多く行われると、道路混雑や交通安全の低下を招くおそれがあります。このため、一般の道路上等での荷さばきを抑制する観点から、荷さばき駐車場の整備を積極的に推進する必要があります。なお、下記の方策を含めた荷さばき駐車対策に関する通知(平成30年7月13日国都街第39号)についても、適宜ご参照ください。

#### ○ 路上荷さばき駐車施設の設置

短時間駐車を行う貨物車に対しては、地域住民、道路管理者、交通管理者、荷さばきを行う貨物事業者、荷さばきを受ける荷主などの関係者が協議し、関係者の視点に配慮した道路空間の再構築等により、路上荷さばき駐車施設を設置することも有効と考えられます。

#### ○ 附置義務による荷さばき駐車施設の設置

附置義務条例により、建築主に対して荷さばき駐車施設の附置を義務づけること

が可能であり、標準駐車場条例では、荷さばき駐車施設の附置に関する条項を設けています。

#### ○ 共同荷さばき駐車場の整備

地元商店街で共同の荷さばき駐車場を整備する等の荷さばき対策も有効です。この場合、社会資本整備総合交付金の活用が可能です。

#### ⑤ 観光バス駐停車対策

近年のインバウンド需要の拡大に伴い、観光バスによる長時間の路上駐車や交通渋滞等が発生しており、その地域に訪れる観光バスをいかにして受け入れるかが、今後のインバウンド需要に対応するための課題です。

その課題解決の実現に向けて、関係者が課題を共有するとともに、観光バス受入体制の強化を推進していくことが必要です。

#### ○ 観光バス駐車場整備に対する支援制度

都市・地域交通戦略推進事業で、観光バスの路上駐停車により、周辺の交通に著しく支障が生じている地域において、地方公共団体や、地域の関係者などにより安全かつ円滑な都市交通の確保の観点から、観光バスを受け入れるための交通施策や施設整備等を戦略的に進めるための計画（観光バス受入計画）を作成した場合、当該計画に基づく観光バス駐車場整備を計画的に支援します。（平成29年度拡充）

#### ⑥ 路外駐車場のバリアフリー化

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」において、特定路外駐車場<sup>※1</sup>の新設等の際には国土交通省令で定める基準（移動等円滑化基準<sup>※2</sup>）への適合が必要となります。移動円滑化の促進に関する基本方針（平成23年3月31日告示）、交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）及び第4次社会資本整備重点計画（平成27年9月18日閣議決定）において、平成32年度末までにバリアフリー化された特定路外駐車場の割合<sup>※3</sup>を約70%にするという目標が設定されています（平成30年度末現在64.8%）。なお、移動等円滑化基準は、地方公共団体の条例によって必要な事項を付加すること（上乘せ）が可能です。

平成30年11月1日にその一部が施行された改正法では、路外駐車場管理者に対して、新設特定路外駐車場のバリアフリー状況の利用者への情報提供、及びバリアフリーマップを作成する市町村への情報提供が努力義務化されました。

第201回通常国会に提出予定の改正法案（令和2年2月4日閣議決定）では、路外駐車場管理者に対して、管理する新設特定路外駐車場における高齢者障害者等用施設等（路外駐車場車いす使用者用駐車施設）を円滑に利用するために必要とな

る適正な配慮についての広報活動及び啓発活動の実施が努力義務化される予定です。

※1 特定路外駐車場：駐車場法第2条第2号に規定する路外駐車場（道路法第2条第2項第6号に規定する自動車駐車場、都市公園法第2条第2項に規定する公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

※2 移動等円滑化基準：移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準。車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設を1以上設けること、及び、当該施設から道又は公園、広場その他の空地までの経路のうち1以上を、高齢者、障害者等が円滑に利用できる経路にすることを定めている。

※3 バリアフリー化率：移動等円滑化基準に適合した路外駐車場の数／特定路外駐車場の数

## ○ 車椅子利用者用駐車スペースへの配慮

車椅子利用者の駐車施設について、屋外駐車場においては屋根の設置、立体駐車場・地下駐車場においてはリフトカー等の車高の高い車に配慮した天井高さの確保が求められています。また、車両の規格の変化等に伴い、例えば、大型ワンボックスカーの後部から車椅子で乗降することを考慮した駐車スペースの奥行き拡大など、近年様々なニーズが生じているところ、駐車場の利用実態等を踏まえ適切な設計の検討を行うようお願いします。

## ○ 車椅子利用者用駐車スペースの適正利用の促進

車椅子利用者用駐車スペースの適正な利用を促進する仕組みとして、車椅子利用者用駐車スペース等を利用できる対象者の範囲を設定し、施設管理者の任意の協力の下、条件に該当する希望者に車椅子利用者用駐車スペース等の利用証を交付するパーキングパーミット制度が、平成31年1月時点において、37都道府県において導入されています。

また、パーキングパーミット制度の導入とあわせて、軽度障害者、高齢者、妊婦等用に「通常の幅で施設出入口に近い駐車スペース」を設ける「ダブルスペース」を導入することが有効とされています。

## ○ 駐車場の無人精算機におけるユニバーサル対応

移動円滑化基準への適合だけでなく、無人精算機におけるユニバーサル対応についてもご配慮いただきますようお願いします。

（参考）ユニバーサルデザイン対応型精算機

- ・ カメラが設置されており、障害者手帳をかざすことで、インターフォンを介さずに、障害者割引の適用が可能。
- ・ 料金の投入口が低く、車いす利用者にも対応。

等

## ⑦ 機械式立体駐車場の安全対策

機械式立体駐車場における一般利用者等の死亡・重傷事故は、平成19年度以降、

少なくとも36件発生しており、児童が亡くなる痛ましい事故も発生しています。

国土交通省では、機械式立体駐車場の安全性の一層の向上を図るため、平成25年11月、「機械式立体駐車場の安全対策検討委員会」（座長：向殿政男・明治大学名誉教授）を設置し、計4回にわたり検討を行い、その成果を平成26年3月に報告書がとりまとめました。

この報告書を踏まえ、機械式立体駐車場に関わる製造者、設置者、管理者、利用者が早期に取り組むべき事項を「機械式立体駐車場の安全対策に関するガイドライン」として同年3月に策定・公表（平成26年10月改定）し、関係団体に対して要請を行うとともに、消費者庁及び立体駐車場工業会と連携して、利用者に向けた注意喚起を行っています。

更に、平成28年9月に機械式立体駐車場の安全対策及び適正利用のさらなる推進のために、一般の方にも一層分かりやすくなるよう、ガイドラインに基づく安全対策の具体的な実践例や関連する過去の事故事例等を取りまとめ、写真やイラストも交えて解説を加えた手引きを作成し、関係団体に対して安全対策及び適正利用のさらなる推進について要請しました。

安全対策の実効性確保に向けた制度的対応として、平成27年1月1日より「駐車場法施行規則の一部を改正する省令」が施行され、駐車場法施行令第15条に基づく大臣認定制度の下で、同条に規定する特殊の装置（以下「機械式駐車装置」という。）の構造・設備と併せて安全性を確保するために必要な機能（以下「安全機能」という。）についても一体的に認定を行う仕組み、そして安全機能に係る認証に際して第三者機関の技術的知見を活用する仕組みを構築しており、平成28年7月からは、駐車場法の対象となる路外駐車場（駐車のために供する部分の面積が500㎡以上の不特定多数の者が利用する時間貸し駐車場等）について、新たな大臣認定を受けた装置の設置が義務づけられています。マンションでは、地方自治体の条例に基づき附置義務として設置された駐車場に大臣認定を受けた装置の設置が義務づけられている場合もあります。

機械式駐車装置の安全確保に係る以上の取組により、機械式駐車装置の利用に係る安全性は向上してきていますが、重大事故の発生を更に抑制するため、平成29年12月に社会資本整備審議会「都市計画基本問題小委員会都市施設ワーキンググループ」において、今後の機械式駐車装置の安全確保について基本的な考え方がとりまとめられました。とりまとめの内容は以下のとおりとなっています。

#### <課題>

##### 製造・設置時の安全確保上の課題

○現行の大臣認定制度はマンション駐車場等は対象外

○JIS規格を満たす駐車装置の製造・設置は任意（設置後の点検等による安全確保上の課題）



- 点検の実施は駐車場法に特段の規定がない
- 保守点検業者により点検項目や判断基準が異なる（既設装置の安全確保上の課題）
- JIS 規格で求める駐車装置内に人がいることを示す人感センサー等安全装置が設置されていない既設装置が多い

#### <施策の具体的方向性>

##### 製造・設置時の安全確保

- 製造者、設置者、管理者に対して JIS 規格を満たす駐車装置の製造、設置を促す
- JIS 規格の内容や JIS 規格を満たす駐車装置の製造、設置の重要性の周知徹底を図る
- JIS 規格を満たす駐車装置の普及状況をモニタリング（設置後の点検等による安全確保）

##### 設置後の点検等による安全確保

- 標準的な点検項目とそれぞれの点検項目に対して改修の必要性等の有無を判断できる判断基準を策定
- 策定した点検項目と判断基準の周知徹底を図る
- 適切な点検がされているか保守点検業者等の点検状況をモニタリング
- 点検を行うことができる者については、講習の実施などによる技術力の確保・向上を図る
- 優良な保守点検業者を登録する仕組みを設ける（既設装置の安全確保）

##### 既設装置の安全確保

- 追加的な費用負担を要しても、安全確保に係る取組は必要であることの周知・啓発活動を継続的に行う
- 製造者や設置者等の各主体により、受け取り方が異なることを考慮した事故リスク情報や安全確保に係る取組の効果等のわかりやすい情報提供

#### <今後に向けて>

- JIS 規格を満たす駐車装置の設置が促進されない場合は、必要に応じ、さらなる方策を検討
- 点検が適切かつ確実に行われない場合は、必要に応じ、第三者による安全性の確認など新たな制度的枠組みを検討
- 自助努力による安全確保を阻害しないか等の課題を踏まえた、既設装置の安全確保のための支援方策を引き続き検討

とりまとめ「本文」、過去の会議資料等については、以下の国土交通省HPに掲載し

ております。

[http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204\\_toshishisetsuwg01.html](http://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/s204_toshishisetsuwg01.html)

また、平成30年7月には、このとりまとめに基づく「設置後の点検等による安全確保」の推進に向けて、点検の質を確保し、安全性能を確実に維持する観点から、「機械式駐車設備の適切な維持管理に関する指針」を策定・公表しました。本指針は以下の国土交通省HPに掲載されています。

[http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000086.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000086.html)

#### 4. 自転車利用環境の整備

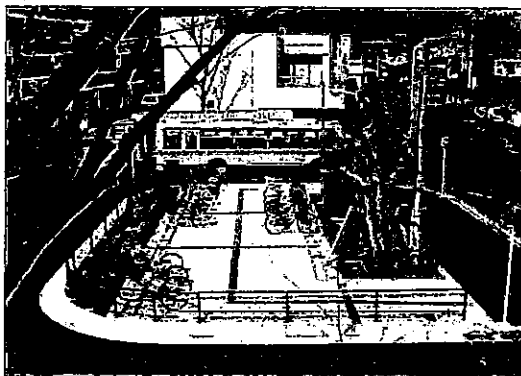
地球環境問題への対応や「コンパクト＋ネットワーク」の推進等、活力ある快適で健康的なまちづくりを進めるうえで自転車の担う役割は大きく、自転車の利用を促進しようという機運が高まっています。

地方公共団体におかれましては、自転車を都市の交通手段の一つとして捉え、利用環境の整備や自転車を活かしたまちづくりに取り組んで頂きたいと考えています。

(1) 自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドラインについて

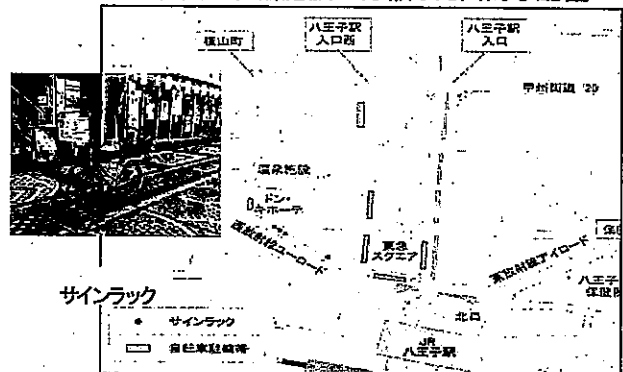
平成24年11月、放置自転車対策を中心にとりまとめた「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」に、コンパクトシティの形成等まちづくりの観点を踏まえた自転車等駐車場整備方策やコミュニティサイクルの導入方策等を追加し、各都市での取組事例を織り交ぜながら平成28年9月に改訂しておりますのでご活用下さい。

## ■バス停における自転車等駐車場の整備



【出典：厚木市】

### ■小規模な駐輪施設の分散した面的な配置



【出典：八王子市'HP】

本ガイドラインについては、下記ホームページをご参照下さい。

([http://www.mlit.go.jp/toshi/crd\\_gairo\\_tk\\_000015.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html))

また、国土交通省では警察庁と連携し、各地域において自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底、放置自転車等の総合的な取組が進められるよう、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出しています。(平成24年11月策定、平成28年7月改定)

## (2) 自転車駐車場整備に対する財政的支援について

自転車駐車場整備に対する主な支援制度として、社会資本整備総合交付金による財政的支援があります。

都市機能の集約と、公共交通ネットワークでその集約した区域を連携する、コンパクト＋ネットワークの実現を図るにあたり、ネットワークを形成する公共交通については、特にバス交通の再編が急務となっています。

このバス交通の利用促進を目的に、端末交通の自転車とのアクセス性を高めるため、サイクル&バスライドの結節点となるバスの停留所に設置される自転車駐車場の整備については、平成27年度より補助要件を一部緩和しています。

### 社会資本整備総合交付金交付要綱 附属編（抜粋）

基幹事業名：イー13－（8）都市・地域交通戦略推進事業

目的： 都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的とする。

交付対象事業：自転車駐車場の整備

自転車駐車場（駐車台数200台以上（整備計画に位置づけられ、複数個所でネットワークを形成している場合は合計で200台以上）の駐車施設。ただし、立地適正化計画に位置付けられた事業であって、かつ、戦略（ただし、国土交通大臣の認定を受けているものに限る。）に位置付けられた事業であって、かつ、再編実施計画に位置付けられた地域公共交通再編事業に係る停留所等に設置する自転車駐車場は、50台以上（複数箇所設置の場合は合計で50台以上）の駐車施設。）整備に要する費用のうち、次に掲げるもの。

#### （1）設計費

- ① 基本設計費 自転車駐車場の基本設計に要する費用
- ② 実施設計費 自転車駐車場の実施設計に要する費用

#### （2）施設整備費 自転車駐車場の工事に要する費用

※ 下線部：平成27年度拡充部分

### (3) シェアサイクル（コミュニティサイクル）の整備推進について

国土交通省では、平成21年度から地方公共団体と連携し、日本の自転車利用環境等に適応したコミュニティサイクルシステムの普及促進に取り組んでいます。

また、平成30年6月に閣議決定された自転車活用推進計画（（5）に後述）においては、シェアサイクルに関して、令和2年度までにサイクルポート設置数を1,700箇所とすることを目標としています。

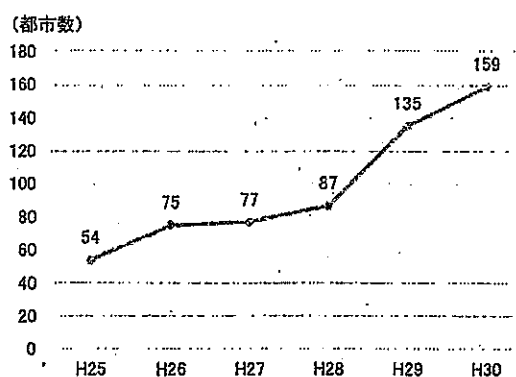
平成31年3月31日時点で、シェアサイクルは159都市で本格導入されており、都市の人口規模にかかわらず、広く展開されており、導入期から成長期へ移行していると言えます。また、自治体だけでなく、鉄道事業者やバス事業者等の参画も進んでいるところです。さらに、インバウンドをはじめとした観光施策の進展に伴い、シェアサイクルの需要は一段と高まってきています。

各都市の導入目的は多岐にわたっており、「公共交通の機能補完のため」「地域の活性化のため」「観光戦略の推進のため」を上位に挙げる都市が多くなっており、近年では鉄道駅でのポート設置による公共交通との連携、経路検索システム等の導入、近隣自治体とのシステム共同化等、新たな取組も進展しています。

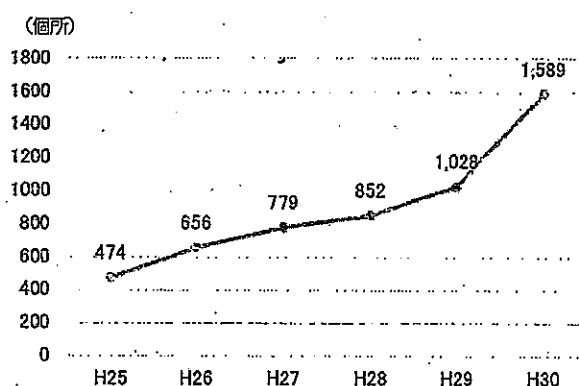
これからのシェアサイクルは、観光振興をはじめとした地域づくりを担う移動手段として、行政と民間が官民連携のもと、更なる役割を担っていくことや、多様な主体の参画によって、利用者にとってより利用しやすいものになっていく必要があると考えています。

引き続き、シェアサイクルに関する普及促進を進めていきますので、導入団体、検討団体等におかれましては、広く情報提供等頂きますよう、よろしくお願い致します。

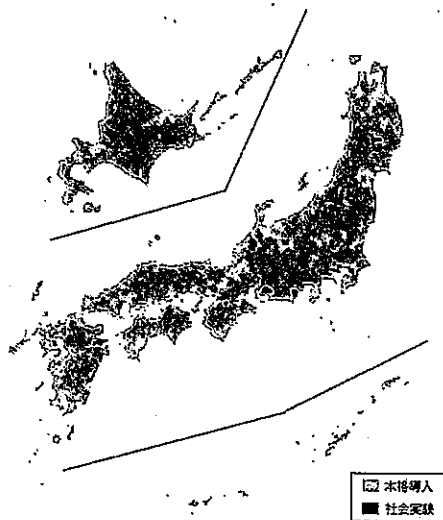
■ シェアサイクルの実施都市数の推移



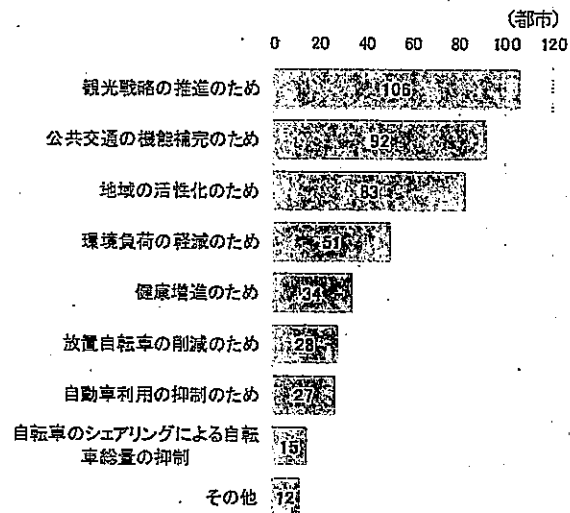
■ シェアサイクルのポート数の推移



## ■ 本格導入及び社会実験中の都市



## ■ シェアサイクル導入の目的



## 【都市再生特別措置法に基づく占用特例】

平成23年及び平成28年の都市再生特別措置法改正により、都市再生整備計画に記載・公表することで、シェアサイクルのポートの道路占用における無余地性の基準緩和及び都市公園の占用許可対象に追加されます。

シェアサイクルの利用促進を図るため、本制度の活用について今後ご検討いただければと考えています。

## 【全国シェアサイクル会議について】

シェアサイクル（コミュニティサイクル）の取組について幅広い情報交換を行い、会員相互の連携・交流を図ることを目的とし、全国シェアサイクル会議を開催しております。関西で初開催となった、令和元年11月の第10回全国シェアサイクル会議では、国土交通省からの情報提供、地方公共団体や交通事業者からの事例紹介のほか、シェアサイクルに関するテーマ別の分科会を実施しました。また、（一社）日本シェアサイクル協会による展示会を同時開催しました。本年度においても、第11回全国シェアサイクル会議の開催予定をしております。

※ 本会議の資料については、下記ホームページをご参照下さい。

([http://www.mlit.go.jp/toshi/crd\\_gairo\\_tk\\_000015.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/crd_gairo_tk_000015.html))

当該会議への参加を希望される場合は、街路交通施設課二輪駐車場係までご連絡をお願いします。

#### (4) シェアサイクル導入に対する財政的支援について

シェアサイクル導入に対する新たな支援制度として、平成31年度より、国際観光旅客税を活用したシェアサイクル導入促進事業を創設し、シェアサイクル導入の支援をしております。

さらに、令和2年度は、より多様な主体の参画や様々なモビリティへの対応、拠点機能への支援等を強化するため、制度拡充を行いました。

補助金の活用にあたっては地域要件等を確認の上、積極的なご検討をよろしくをお願いします。

なお、国際観光旅客税を活用した自転車に関する取組については、自転車活用推進本部及び観光庁とも連携し進めてまいります。

**シェアサイクル導入促進事業**

 国土交通省

手軽な移動手段である自転車を様々な場所で貸し借りできる「シェアサイクル」について、より「見つけやすく」「使いやすい」シェアサイクルの導入を支援し、観光地で便利な移動手段の確保を進める。

**シェアサイクル導入促進事業**

◇補助内容 (マイクロモビリティに関するものを含む)

- ・分かりやすい案内サインの整備
- ・アプリやWEB等での情報提供
- ・多言語化されたシェアサイクルの導入
- ・クレジットカード払い等の導入
- ・自転車の管理システムの導入
- ・サイクルポート、周辺環境の整備
- ・拠点機能の導入

◇補助事業者 : 地方公共団体及び協議会

◇補助率 : 地方公共団体 1/2  
                  協議会 1/3

※観光庁が指定する地域において実施されるものが対象

○シェアサイクルとは

相互利用可能な複数のサイクルポートを設置することで、都市内において利便性の高い交通手段を面的に提供するシステム

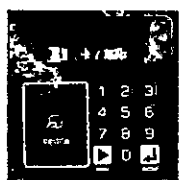


サイクルポート、周辺環境の整備





拠点機能の導入



クレジットカード払いの導入

※下線部は拡充内容

#### (5) 自転車活用推進法について

平成28年12月、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした自転車活用推進法（議員立法）が成立しました。

この法律では、重点的に実施されるべき施策として、自転車道等の施設整備やシェアサイクルの施設整備、公共交通機関との連携促進など国土交通省に関連するものが位置づけられています。

-261-

平成29年5月には、自転車活用推進法が施行され、平成30年6月に自転車活用推進計画が閣議決定されました。自転車活用推進計画では、「シェアサイクルの普及促進」や「地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進」等を施策として位置づけています。

| 自転車活用推進法の概要                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>目的・基本理念</b> (1-2条)<br><b>&lt;目的&gt;</b><br>・基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること<br><b>&lt;基本理念&gt;</b><br>・自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること<br>・自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと<br>・交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること<br>・交通の安全の確保が図られること | <b>基本方針</b> (8条)<br>①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐輪場の整備、時間制限駐停車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する |
| <b>国等の責務</b> (3-4条)<br>・国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する<br>・地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する<br>・国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める                                                                                                                                                   | <b>自転車活用推進計画</b> (9-11条)<br>・政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する<br>・都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める                                                                                                                                                                                                |
| <b>公共交通関係事業者の責務等</b> (5-7条)<br>・自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める<br>・国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める                                                                                                                                                                                            | <b>自転車活用推進本部</b> (12-13条)<br>国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))<br><b>その他</b><br>・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条)<br>・自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2-3条)<br>・市区町村に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)                                                                    |

施行期日:公布の日(平成28年12月16日)から6月以内で政令で定める日(附則1条)

## 自転車活用推進計画の概要

### 1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け  
自転車活用推進法に基づき策定する。我が国の自転車の活用に関する基本計画
- (2) 計画期間  
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法(議員立法)  
2016年12月9日成立  
(衆・参とも全会一致)  
2017年5月1日施行

### 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

#### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 自転車通行空間の計画的な整備の促進  
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数  
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)  
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク形成認可件数  
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)
- 路外駐輪場の整備や違法駐車取りの推進等による自転車通行空間の確保
- シェアサイクルの普及促進  
【指標】サイクルポートの設置数  
【実績値】652箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)
- 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 自転車のIoT化の促進
- 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

#### 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 公園や公園等の活用による安全に自転車で乗れる環境の創出
- 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
- 自転車運動の促進  
【指標】活動的自転車平均歩数  
【実績値】15,244(2015年度)→目標値 19,444(2020年度)

#### 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出  
【指標】全国的なサイクリング環境の整備を目標とするモデルルート数  
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

#### 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 高い安全性を備えた自転車の普及促進  
【指標】自転車の安全基準に定めるマークの普及率  
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)  
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数  
【実績値】48人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画値(10人)に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることも目指す。(2020年度)※(注)10人未満
- 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進  
【指標】自転車点検の取扱件数  
【実績値】60,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度)※(注)10人未満
- 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
- 学校における交通安全教室の開催等の推進  
【指標】交通安全について指導している学校の割合  
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)
- 自転車通行空間の計画的な整備の促進(再掲)
- 災害時における自転車の活用の推進

### 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を確実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

### 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等
- 財政上の措置等
- 附則に対する今後の取組方針  
→道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討  
→自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保険制度の必要性等を検討



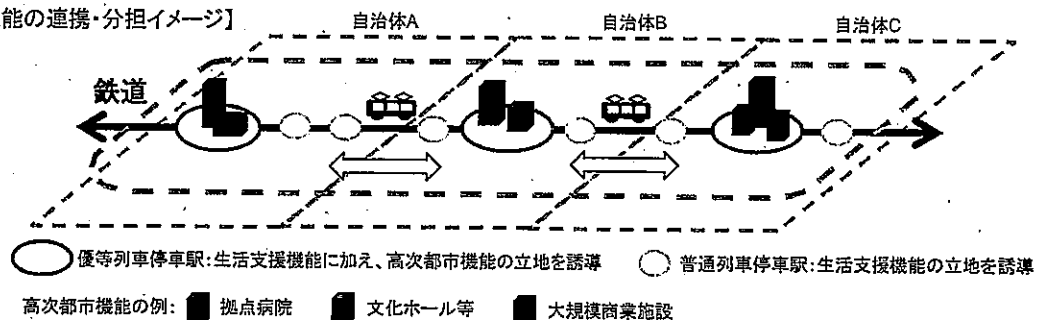
## 5 鉄道沿線まちづくり

### (1) 背景と課題

#### <鉄道沿線まちづくり>

鉄道沿線を軸に都市機能が集積するという構造を活かしつつ、交通結節点である駅周辺に福祉、子育て支援、買い物等の生活支援機能を誘導するとともに、拠点病院、大規模商業施設、文化ホール等の高次の都市機能については沿線の市町村間で分担・連携し、あわせてサービス向上等によってフィーダー（支線）交通を含む公共交通機能の強化を図るまちづくりの手法

【都市機能の連携・分担イメージ】



- ・大都市郊外部や地方都市周辺をはじめとする鉄道沿線においては、人口減少、高齢化を背景に、都市サービス、都市経営の持続性の低下が懸念されています。
- ・このような中では、鉄道を軸として必要な都市機能を沿線都市群で分担・連携することによって、沿線で急増する高齢者への対処等の課題に対して効率的・効果的に実施可能となります。
- ・また、鉄道事業者との連携により、例えば、事業性を確保した上での「沿線パスの発行」や「沿線施設へのわかりやすいアクセスガイドの掲示・配布」、「高齢者にやさしい待合スペースの整備」、「鉄道利用者へのPR」等の面で、さらなる効果が期待されます。

### (2) 鉄道沿線まちづくりに関する取組状況

#### 1) 平成24年度～26年度

- ・平成24年度～25年度には、東武伊勢崎線、小田急小田原線の2路線について、勉強会やWGを開催し、沿線の地方公共団体と鉄道事業者が連携したまちづくりについて、モデルプラン等を検討しました。
- ・平成26年度には、鉄道事業者と地方公共団体等の連携実態や検討の経緯等をアンケート、ヒアリングにより調査し、課題を整理しました。

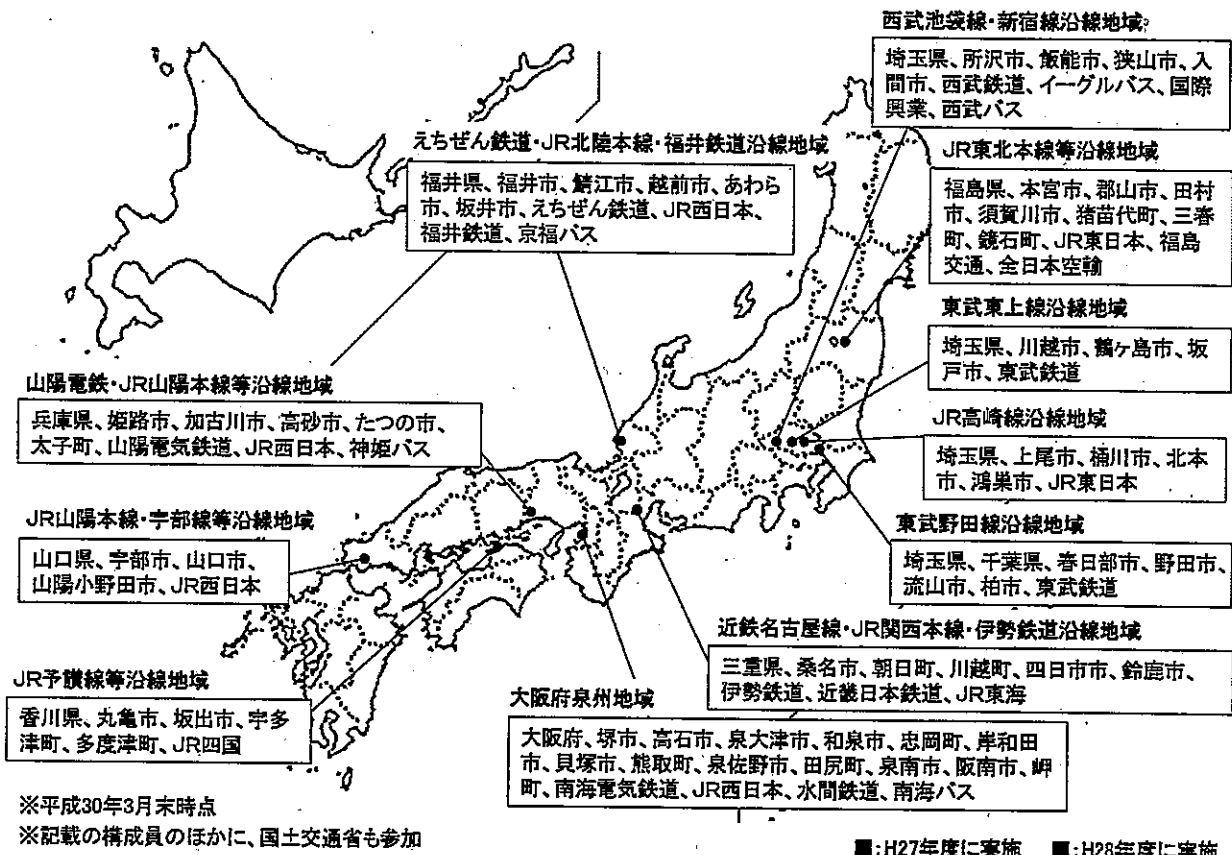
#### 2) 平成27年度～

- ・沿線地方公共団体・鉄道事業者等の連携に向けた場づくりの方針を示すため、平

成27年12月に「鉄道沿線まちづくりガイドライン（第一版）」を策定しました。

（URL：[http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi\\_gairo\\_tk\\_000036.html](http://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_gairo_tk_000036.html)）

- ・以下の地域において鉄道沿線まちづくりに関する勉強会を開催しました。
- ・平成29年度には、鉄道沿線まちづくりの新たな展開に向けて「鉄道沿線まちづくりに関する講演会」を開催しました。



#### 全国の鉄道沿線まちづくり勉強会の開催状況

#### 3) 平成30年度

- ・鉄道沿線の魅力向上やブランディングに向けた取組を進めることにより、持続可能な鉄道沿線を目指す、新たな鉄道沿線まちづくりの進め方に着手し、モデル地区においてケーススタディを開始しました。
- ・ケーススタディの結果を踏まえ、多様な主体が連携した鉄道沿線まちづくりを進めるにあたってのステップ毎に、連携の推進に向けたポイント、支援の方向性等について検討しました。

#### 4) 令和元年度（平成31年度）

- ・鉄道沿線ごとの特徴を活かした魅力あるまちづくりをより推進するため、平成3

0年度ケーススタディ実施地区に加え、新たな地区でケーススタディを実施しました。

- ・これまでの鉄道沿線まちづくりで得られた知見や新たな進め方、社会環境の変化等を踏まえ、平成27年に発出した「鉄道沿線まちづくりガイドライン」の改訂に着手しました。

## 5) 今後の展開

- ・平成28年度より、コンパクトシティ形成支援事業について、鉄道沿線市町村と鉄道事業者が連携したコンパクトシティの推進（鉄道沿線まちづくり）を図るため、「広域的な立地適正化の方針」の支援対象に現行の地方公共団体に加え、鉄道沿線市町村と鉄道事業者を含む「鉄道沿線まちづくり協議会」を追加しており、引き続き支援を行っていきます。なお、既に以下の2つの協議会では支援を活用して、「広域的な立地適正化の方針」を策定しています。

### ①播磨圏域鉄道沿線まちづくり協議会

「中播磨圏域の立地適正化の方針」（平成29年3月）

### ②泉北地域鉄道沿線まちづくり協議会

「泉北地域の広域的な立地適正化の方針」（平成29年3月）

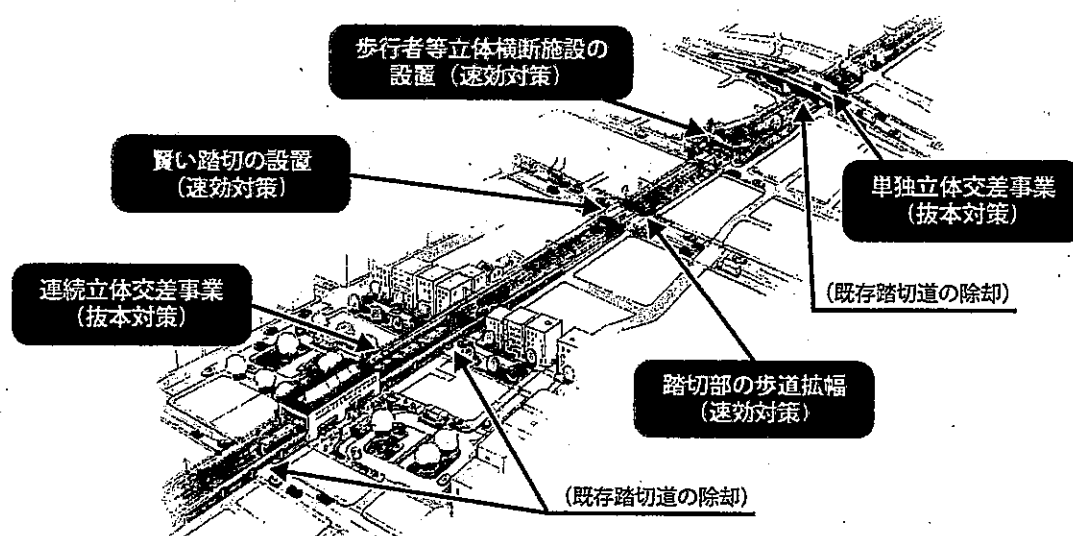
- ・令和2年度は、引き続き、鉄道事業者と地方自治体の間に国がコーディネートで入る形で、鉄道沿線のブランディングを推進する取組や「鉄道沿線まちづくりビジョン」の作成等を支援するとともに、鉄道沿線まちづくりガイドライン（第二版）を発出します。また、全国の地方公共団体や鉄道事業者等を対象とした、鉄道沿線まちづくり講演会を開催し、鉄道沿線まちづくりの更なる全国展開を図ります。

## 6 踏切対策の促進と連続立体交差事業等

### (1) 踏切対策としての連続立体交差事業等の位置付け

開かずの踏切等による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、連続立体交差事業等により踏切除却を行う抜本対策と踏切拡幅等により安全性の向上等を図る速効対策を推進しています。

|      |                                                                     |
|------|---------------------------------------------------------------------|
| 抜本対策 | 連続立体交差化など、踏切自体を除却することにより、踏切問題を抜本的に解消する対策                            |
| 速効対策 | 踏切の歩道拡幅、立体横断施設の整備、遮断時間の短縮を図る賢い踏切の導入など効果が早期に発現する踏切交通の円滑化、安全性の向上を図る対策 |



踏切対策のイメージ

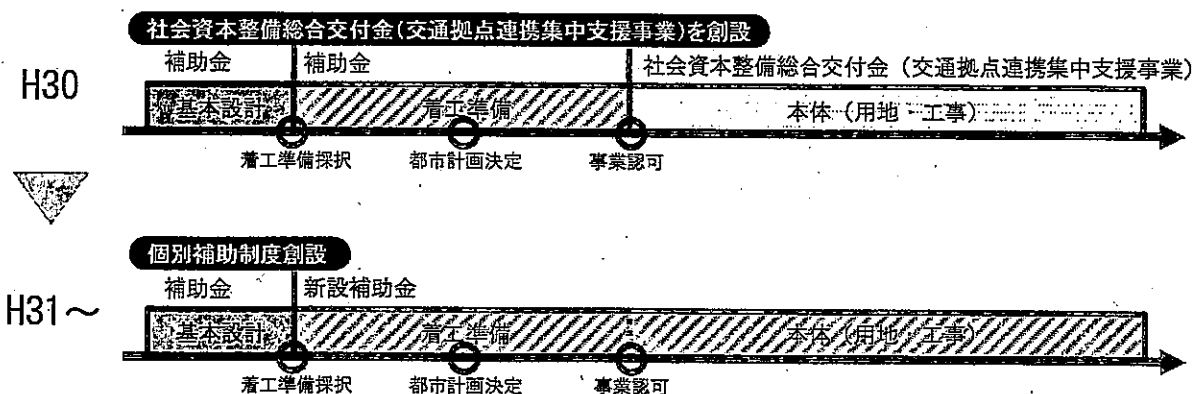
### (2) 令和2年度の連続立体交差事業の状況

事業中箇所数 : 3.8箇所  
 平均事業費 : 約580億円/箇所  
 平均整備延長 : 約3.1km/箇所  
 踏切除却数 : 約8本/箇所  
 着工準備箇所数 : 1.0箇所

### (3) 連続立体交差事業等の進め方

#### 1) 連続立体交差事業の変遷

- ・連続立体交差事業は、昭和44年9月に建設省と運輸省との間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定（建運協定）」によって確立しました。
- ・以降、省庁再編や社会情勢の変化に伴い建運協定は見直され、現在は平成19年8月に改正された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」及び「同細目要綱」（連立要綱・細目要綱）において、事業の施行方法や都市計画事業施行者と鉄道事業者の費用負担等が定められています。
- ・平成22年度の社会資本整備総合交付金への移行に伴い、連続立体交差事業は、道路の改築に関する「基幹事業」として実施されることとなりました。
- ・平成28年度からは、「開かずの踏切」を含む連続立体交差事業について、防災・安全交付金を活用することが可能となっています。
- ・平成29年度には、概略設計、詳細設計や都市計画手続き等の着工準備段階に対して、検討の熟度に応じた集中的な支援を行うための個別補助制度を創設しました。
- ・平成30年度には、社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金において、国庫債務負担行為を活用しながら個別箇所ごとに計画的かつ集中的な支援を実施するため、社会資本整備総合交付金（交通拠点連携集中支援事業）を創設しました。
- ・平成31年度からは、計画的かつ集中的に支援するために、新たに個別補助制度を創設しました。（防災・減災、国土強靱化のための3カ年緊急対策分を除く）なお、基幹道指定を行う（不交付団体を除く）ことにより、道路財特法施行令及び道路法施行令に基づく補助の割合の特例を適用し、従前通りの補助率で支援することとします。



連続立体交差事業制度変更概要

#### (4) 連続立体交差事業及び限度額立体交差の進め方

- ・連続立体交差事業等は大規模かつ特殊な事業であることから、計画内容、事業費、費用負担等について鉄道事業者と協議が適切に行われることが重要です。
- ・連続立体交差事業は事業実施に際しての関係機関が多岐に及び、また、道路と鉄道の立体交差化という都市交通の円滑化に加えて、駅周辺の中心市街地の再生、活性化等に対する期待が大きいため、事業の効果を最大限に発揮させるとともに事業を円滑に推進することを目的として、連続立体交差事業調査（補助調査）によって事前に多角的、総合的な観点から調査、計画を行います。
- ・街路交通施設課では、地方公共団体における事業計画の策定や鉄道事業者との協議が円滑に進むよう、比較設計協議・詳細設計協議（変更時を含む）等をはじめとして、積極的に支援を行っています。

##### ○ 鉄道側との協議における注意点

- ・計画内容と事業費の妥当性
- ・増加増強費の妥当性
- ・費用負担の妥当性
- ・高架下の公共利用計画及び残存鉄道用地の処理方法
- ・鉄道事業者の管理費の妥当性 等

## 7 スマートシティ・自動運転の実現に向けた取組

### 7-1 スマートシティの実現に向けた取組

#### (1) 国土交通省におけるスマートシティの取組

近年、IoT (Internet of Things)、ロボット、人工知能 (AI)、ビッグデータといった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術の開発が進んできており、これらの技術をまちづくりに取り込み、都市の抱える課題の解決を図っていくことが求められています。

<これまでの主な経緯>

○2018年6月15日 (未来投資戦略、骨太の方針の閣議決定)

未来投資戦略、骨太の方針でスマートシティの取組を位置付け

○2018年8月21日

都市局にて、「スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】」を公表

○2018年11月16日 (国土交通技術行政の基本政策懇談会 中間とりまとめ)

様々なデータと新技術を掛け合わせてスマートシティを推進する旨を明記

○2018年11月19日 (石井大臣と経団連との懇談会)

スマートシティに関して、経団連と Society5.0 時代のスマートシティの実現に向けた連携・協力合意

○2018年12月14日～2019年1月25日

自治体、企業等からのニーズ・シーズの提案募集

○2019年2月8日

ニーズ・シーズの提案募集結果 (技術提案: 146 団体 398 件、ニーズ提案: 61 団体 271 件) を国土交通省 HP に掲載

スマートシティに関する相談窓口を設置

○2019年3月15日～2019年4月24日

スマートシティモデル事業の実施に係る公募 (73 団体から提案)

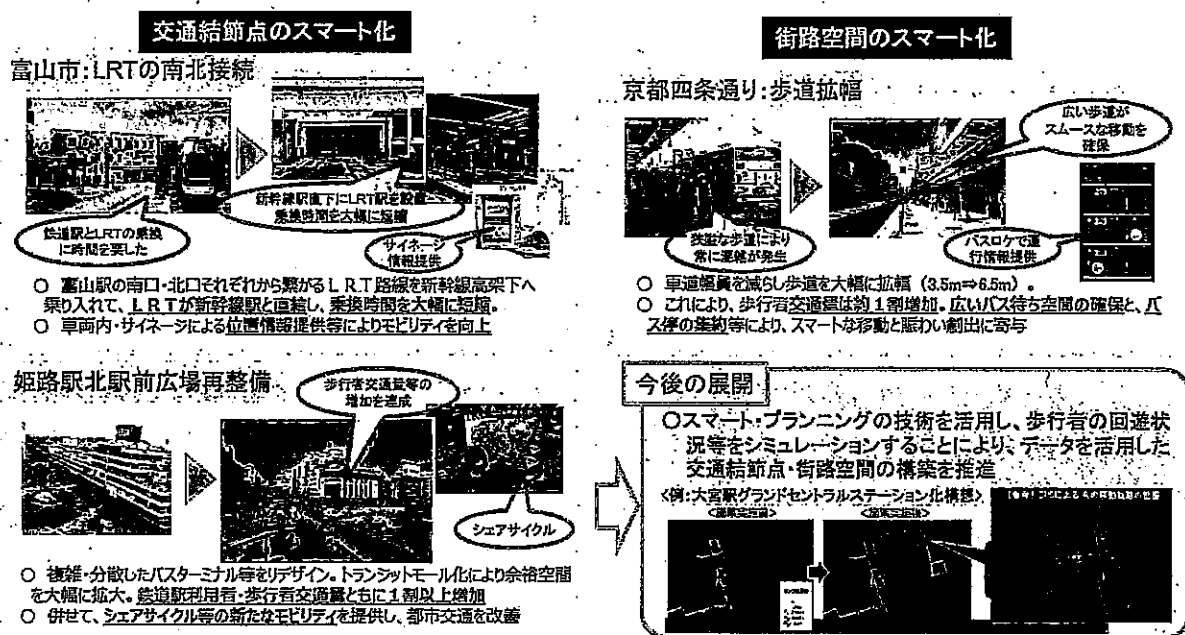
⇒先行モデルプロジェクト (15 事業)、重点事業化促進プロジェクト (23 事業) を選定

○2019年8月

内閣府、総務省、経済産業省、国土交通省が共同で「スマートシティ官民連携プラットフォーム」を設立。2019年12月末時点で、469の企業、大学、地方公共団体等が会員として参画。

## (2) まちづくりの先駆的な施設整備等の取組

まちづくり・インフラ整備の観点から見ると、公共交通を基軸とした望ましい都市・交通の実現に資するよう、交通結節点や走行空間等をスマート化していくことが重要となります。新たなモビリティサービス時代のまちづくりに求められる要件として、「人口が集中し、過密な都市でも」、「無駄な待ち時間なく、移動できる」ことが重要で、アプリ等のソフト施策とともに、都市空間そのもののリデザインによる移動時間の短縮・スマート化を図ることが求められています。



まちづくりの先駆的な施設整備等の取組事例

## 7-2 自動運転の実現に向けた取組

### (1) 自動運転を取り巻く状況

自動運転は、交通事故の削減や高齢者等の移動手段の確保等の課題解決に大きな効果が期待されています。政府全体の取組として、「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017 (平成 29 年 5 月 30 日)」において、2025 年までの自動運転の実現に向けたシナリオに基づき、各省庁が制度検討、実証実験等を実施しており、その中で 2020 年を目途に、高速道路での高度な自動運転や、限定地域での無人自動運転サービスの実現等を目指しているところです。

### (2) 国土交通省自動運転戦略本部

#### 1) 設置の趣旨

交通事故の削減、地域公共交通の活性化、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待される自動車の自動運



転について、G7交通大臣会合、未来投資会議等の議論や産学官の関係者の動向を踏まえつつ、国土交通省としての的確に対応するために、平成28年12月に国土交通大臣を本部長とした国土交通省自動運転戦略本部を設置しました。

## 2) ワーキンググループについて

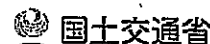
実務的な見地から効率的に検討を行うため、以下の通り、本部の下に自動車局、道路局及び関係各局からなるワーキンググループを設置しています。

- 自動運転環境整備ワーキンググループ
- 自動運転技術開発・普及促進ワーキンググループ
- 実証実験・社会実装ワーキンググループ

## 3) 自動運転戦略本部における都市局の取組

都市局の取組については、「自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装」の中に、「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討」が位置付けられ、ニュータウンにおける自動運転サービスや、基幹的なバスにおける自動運転サービスの社会実装に向けた実証実験等の取組を推進しています。

## 自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取り組み(2019年11月)



| 1. 自動運転の実現に向けた環境整備                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 2. 自動運転技術の開発・普及促進                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>(1) 車両に関する安全基準の策定、制度整備</p> <p>① 国際的な協力の主導<br/>G7交通大臣会合等の場を活用し、我が国が主導して、国際的な協力の下で自動運転の早期実用化に向けた取組みを推進する。</p> <p>② 自動運転車両の安全基準等の策定<br/>- 国連において、引き続き我が国が議論を主導し、自動運転に係る車両安全基準の策定に向けた検討を進める。<br/>- 乗用車の自動ブレーキの基準、サイバーセキュリティ対策の基準等<br/>- レベル3以上の自動運転車両が満たすべき安全性に係る要件について整理し、2018年9月にガイドラインを公表。</p> <p>③ 自動運転技術に対応する自動車整備・検査の高度化<br/>- 整備工場が先進技術の点検整備を適切に実施する環境を整備。<br/>- 自動運転技術に対応する新たな検査手法を検討し、2019年3月に最終とりまとめを公表。</p> <p>④ 道路運送車両法の改正<br/>2019年5月に道路運送車両法改正案が成立。来年度の施行に向け、政令令を作成していく。</p> <p>(2) 自動運転の実現に向けた制度・環境整備</p> <p>① 自動運転における損害賠償責任の検討<br/>「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」にて、運行供用者責任の維持等の方針を公表(2018年3月)、引き続き保険会社等から自動車メーカー等に対する求償の在り方について検討中。</p> <p>② 自動運転車の運送事業への導入に係る検討<br/>無人自動運転車両を導入する場合に従来の同等の安全性・利便性を担保するために、運送事業者が対応すべき事項等について、2019年6月にガイドラインを公表。</p> <p>③ 国家座標に基づく3次元地理空間情報の利活用基盤の整備<br/>- 高精度なGNSS測位と自動運転用高精度3次元地図が国家座標に基づき整合する、利活用可能な基盤を整備し自動運転を推進</p> <p>④ 自動運転に対応した道路空間の基準等の整備<br/>- 自動運転車のための路面標示、電磁誘導線及び専用の空間など、自動運転に対応した道路空間の整備や管理の基準等を整備。</p> | <p>(1) 車両技術</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動ブレーキなどを備えた車「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発・導入促進(自動ブレーキの新車乗用車搭載率: 84.5% (2018年))。</li> <li>自動ブレーキの性能評価・公表制度に基づく結果公表。</li> <li>大型自動運転バス車両の開発促進。</li> <li>自動速度制御装置や電子牽引に係る技術要件等のガイドライン策定に向け検討。</li> </ul> <p>(2) 道路と車両の連携技術</p> <p>① 自動運転を視野に入れた除雪車の高度化<br/>除雪車の操作等を自動化する技術を段階的に開発し、高度化された除雪車の実証実験を一般道で実施。</p> <p>② 高速道路の合流部等での情報提供による自動運転の支援<br/>高速道路の合流部等での自動運転を支援する道路側からの情報提供の仕組み等について、2018年1月から開始した官民共同研究を進める。</p> <p>(3) 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装</p> <p>(1) 移動サービスの向上</p> <p>① ラストマイル自動運転による移動サービス<br/>6ヶ月程度のサービス実証や試験システムの高度化を図るとともに、2020年度の中国自動運転バスの実証に向けた取組みを実施。</p> <p>② 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス<br/>道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験について、長期間(1~2ヶ月程度)の実験を引き続き実施し、整備の整った箇所から順次、社会実装を実現する。</p> <p>③ 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討<br/>都市交通における自動運転技術の活用を図るため、2018年度よりニュータウンにおける自動運転サービスや基幹的なバスにおける実証実験等を通じた都市交通のあり方を検討する。</p> <p>④ 空港における自動運転実証実験<br/>空港の地上支援業務に用いる車両の自動運転を実現するため、2019年度は、官民連携によるトローイングトラクター等を対象とした空港内実証実験を行う。</p> <p>⑤ 次世代型交通ターミナルの整備<br/>自動運転等の最先端テクノロジーの集積場を集約した次世代型ターミナルの整備を推進する。</p> <p>⑥ MaaSの普及促進<br/>全国19地域の実証実験への支援を通じ、地域や観光地における移動の利便性向上に資するMaaSの全国普及を推進する。</p> <p>(2) 物流の生産性向上<br/>トラックの隊列走行について、後続車無人システムの実証実験(後続車内有人状態)を行うとともに、新しい物流システムに対応した運送経路インフラの活用の方針について検討。(中国と共同で公表(2019年8月))</p> |

## 自動運転の実現に向けた今後の国土交通省の取り組み(2019年11月)

### (3) 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会

#### 1) 設置の趣旨

将来的な自動運転の活用に向けて、自動運転の普及が都市構造・都市交通や交通施設にどのような影響を及ぼすか抽出・整理し、都市にとって望ましい自動運転技術の活用のあり方を検討するために、平成29年11月に有識者からなる「都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」を設置しました。

また、今後の都市交通課題に対する自動運転の活用について実務的な見地から検討するために、検討会の下に「ニュータウン分科会」、「基幹的なバス分科会」を設置し、実証実験の実施に向けた検討等を行っています。

- 自動運転技術の進展は都市に対して正負両面の側面があると考えられ、移動の概念や都市構造等に影響を及ぼす可能性がある。
- 今後、自動運転技術が進展し、自動運転が普及していくことを見据え、都市における自動運転の活用方策の検討や、適切に対応できる環境づくりの推進が必要である。

○技術開発の動向を踏まえつつ、自動運転技術の普及が都市に対して与える影響を抽出・整理し、自動運転技術を活用するために、以下の二つの観点から検討を行う。

#### ①自動運転技術の都市への影響可能性の抽出・整理と対応についての検討

- 都市施策との関係について
- 都市交通との関係について
- 交通施設との関係について

#### 検討会

座長：森本教授  
(早稲田大学)

- ・自動運転の都市施策・都市交通・交通施設への影響可能性の抽出・整理
- ・課題整理と対応方針のロードマップの整理
- ・自動運転を活用した施策推進方策の検討

#### ②今後の都市交通に関する課題を踏まえた自動運転技術の活用についての検討

- ニュータウンにおける高齢者の移動の円滑化
- 公共交通（基幹的なバス、BRT等）や端末交通等におけるサービス向上

#### 分科会

・ニュータウン分科会  
座長：森本教授  
(早稲田大学)

・基幹的なバス分科会  
座長：森川教授  
(名古屋大学)

- ・ニュータウン・基幹的なバスの課題の整理
- ・課題解決に向けた自動運転の活用方策の検討
- ・実証実験の実施に向けた検討

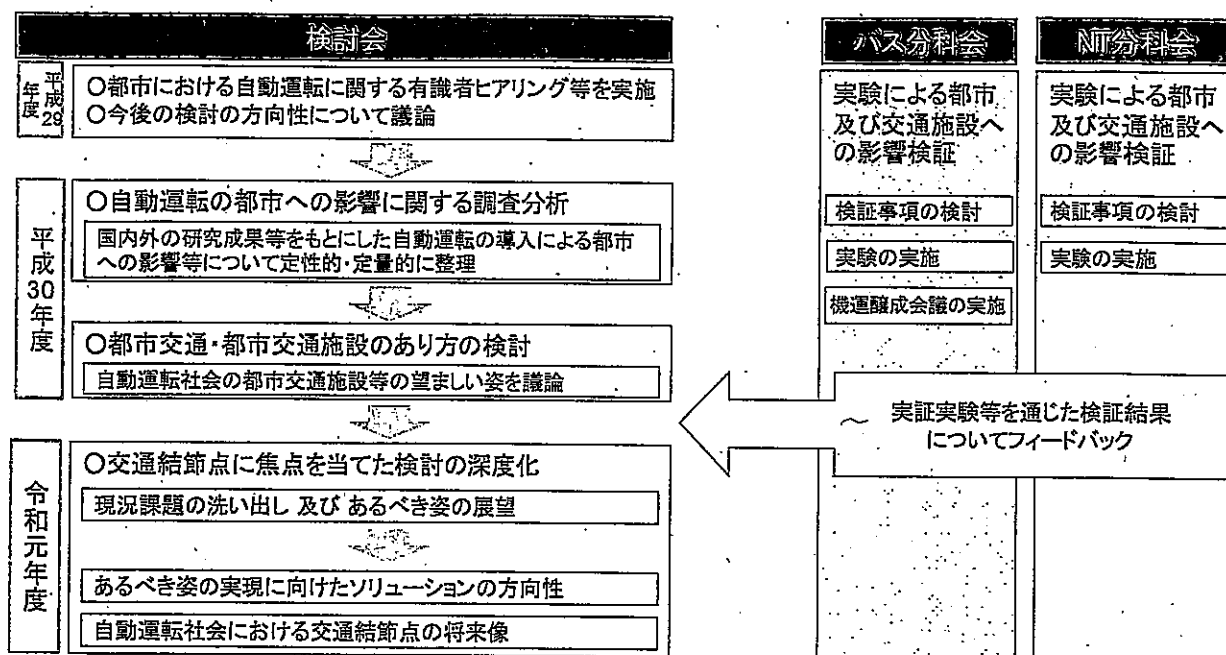
都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会 検討事項

#### 2) 検討状況

##### ①令和元年度とりまとめ

過年度の検討において、自動運転社会における望ましい都市交通・都市交通施設のあり方について議論を進めてきたところ、令和元年度は、より具体的に議論を進めるため、駅前広場をはじめとする「交通結節点」に焦点を当て、現況課題を網羅的に洗い出した上で、将来のあるべき姿について検討しました。

※新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から、令和2年3月に予定していた検討会の開催が延期となったため、令和元年度の検討成果のとりまとめについては、令和2年度に改めて実施する予定です。



検討会等の開催履歴

## ②令和2年度以降の対応方針

自動運転技術は急速に進展する一方、その普及は段階的に進むと見込まれ、さらにまちづくりは中長期的な時間軸で行われます。このため、例えば、将来の不確実性も見据えた自由度の高い整備形態等を含め、時間軸ごとの具体的な整備のあり方を考える必要があります。

また、乗り物の形や、乗り物の中での過ごし方も自由度が向上するなど、モビリティや人々の行動変容等、多角的な検討が求められます。

そこで、令和2年度以降の検討においては、これらの観点を踏まえ、自動運転社会における交通結節点の整備方策等について、より具体的に議論を深化させていく予定です。

### 3) 実証実験等の取組

#### ① ニュータウンにおける実証実験等の取組

将来求められる公共交通サービスへの自動運転技術の導入による効果・課題を踏まえ、実証実験を平成30年度に実施しました。また、令和元年度は、平成30年度の実証実験の結果から、ニュータウンにおける移動課題解決の可能性と自動運転技術の活用に向けた課題を整理するとともに、特に端末交通部分における住民の移動ニーズの分析を行いました。

#### □ ニュータウンにおける移動ニーズについて

##### ○ 短距離移動（1～2km）の公共交通サービスの効果

- ・ 段差・勾配移動時の負担解消効果への期待
- ・ 地区内施設への移動ニーズと既存交通との乗換えに対する一定のニーズを確認
- ・ 所要時間が短縮されることへのニーズはそれほど高くない

##### ○ ルート・車両選定における課題

- ・ 移動ニーズに対して、必ずしも適切なルート・車両が選定できていない
- ・ バス停での乗換ニーズがあるが空間的制約で物理的な同時乗換ができていない

- ニーズを踏まえ、段差・勾配の解消、ラストマイルのアクセスを重視したルート・車両を検討

- 既存公共交通との乗り換えについて、施設整備および運用面における円滑な乗り換え方策を検討

#### □ 自動運転技術に関する課題

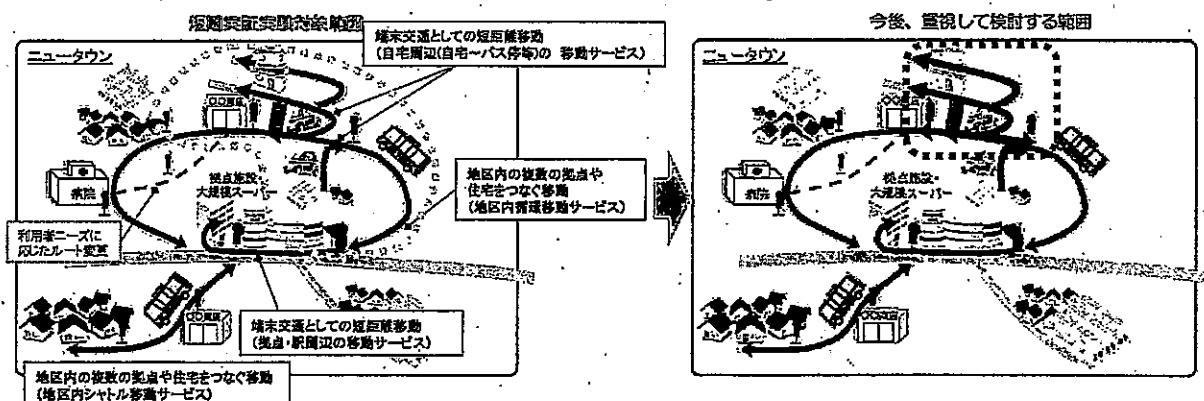
##### ○ 一般車両・歩行者との混在空間における走行

- ・ 実験中、一般車両や歩行者との接触回避のために、手動介入が発生
- ・ 特に、駐停車車両の回避や、すれ違い・後方車両の追越し時に手動介入が多数発生
- ・ 一般車両の運転手の、自動運転車両に対する受容性に課題（不安・不快感を感じる人が多い）

- 現在の自動運転技術では、団地内道路や歩車未分離の道路等においては、安全走行のため低速での走行が必要
- 一般車両・歩行者との混在空間での無人運転技術の実現には、時間を要する（近い将来での実現は非現実的）
- ニュータウンでは住民の移動課題を解決することが急務

- 歩行者や自転車との混在については、低速での自動運転車等、歩行者との親和性向上の施策を検討

- 一般車両との混在については、自動運転車両の優先・専用空間化や歩行者空間の活用等、一般車両との混在空間を最小化する方策・運用を検討



ニュータウンにおける移動課題の解決に向けた検討

#### ② 基幹的なバスにおける実証実験等の取組

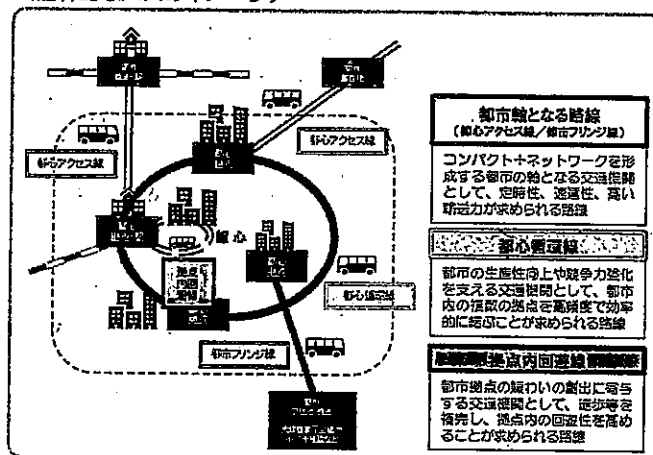
令和元年度は、特に都市中心部で課題となる、歩行者の多い区間やバス停等の交通施設における課題の検証を想定した実証実験として、東池袋での実証実験を実施しました。

また、平成30年度より自動運転の導入機運醸成に向けた、地方公共団体やバス事業者等が自動運転導入の必要性や関連情報の共有する会議を開催しております。令和元年度は大阪市で開催し、全国から82団体、138名の参加がありました。今後も継続し、さらに全国的な展開を図るべく取組を進めてまいります。

※新型コロナウイルスの感染拡大防止の観点から、令和2年3月に予定していたバス分科会の開催が延期となったため、令和元年度の検討成果のとりまとめについては、令和2年度に改めて実施する予定です。

- 「基幹的なバス分科会」において、「都市軸となる路線」に加え、「都心循環線」、「拠点内回遊線」を対象範囲とした。
- 自動運転技術だけでなく、基幹的なバスの高度化と組み合わせ、課題解決・機能向上を図っていくこととする。
- 実証実験の実施に加え、基幹的なバスへの自動運転導入の機運醸成に向けた取り組みも推進する。

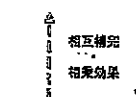
#### <基幹的なバスのイメージ>



#### <自動運転技術による課題解決>

- 自動運転技術と、専用走行空間の確保やバス停の高度化などの基幹的なバスに関する技術との組み合わせにより、基幹的なバスの課題解決・機能向上を図る。
- 自動運転技術の発展に応じて、駅前広場等における正着など早期に効果が現れる技術の適用可能性も検討する。

#### 自動運転技術の運用



基幹的なバスに関する  
技術の高度化

- 多様なサービスニーズへの対応
- 輸送ニーズへの柔軟な対応
- 持続安定的な事業の運営

#### 今後の取組

- 拠点内回遊型バスなど基幹的なバスにおける実証実験を実施  
平成31年度は、都心部における歩行者の多い区間や駅前広場等の交通施設における課題の検証を想定
- 新技術の導入機運の醸成に向け、地方公共団体やバス事業者等が情報共有を図る場を開催

### 基幹的なバスにおける自動運転サービス

## 8 国際競争力強化に向けた交通インフラ整備

### <国際競争拠点都市整備事業の概要>

#### 国際競争拠点都市整備事業（公共公益施設整備型）

##### 事業の目的

成長著しい中国、シンガポール等と比べ、アジアでの経済社会における地位が急激に低下しつつある我が国の大都市において、市街地の整備により、交通利便性や業務機能の集積の程度が高く、経済活動が活発なビジネス拠点となる地域を形成し、大都市の国際競争力の強化を図る。

##### 事業地域等

- ・都市再生特別措置法に基づき国が指定する特定都市再生緊急整備地域において実施される事業
- ・特定都市再生緊急整備地域の整備計画※に位置付けられる事業

##### 特定都市再生緊急整備地域（令和2年3月時点）

- |              |                    |
|--------------|--------------------|
| ・札幌都心地域      | ・羽田空港南・川崎殿町・大師河原地域 |
| ・東京都心・臨海地域   | ・名古屋駅周辺・伏見・栄地域     |
| ・新宿駅周辺地域     | ・大阪コスモスクエア駅周辺地域    |
| ・渋谷駅周辺地域     | ・大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域 |
| ・池袋駅周辺地域     | ・神戸三宮駅周辺・臨海地域      |
| ・品川駅・田町駅周辺地域 | ・福岡都心地域            |
| ・横浜都心・臨海地域   |                    |

※特定都市再生緊急整備地域の整備計画  
国、地方公共団体、民間事業者等により  
構成される都市再生緊急整備協議会に  
おいて作成

##### 補助の対象

###### ■補助対象事業

都市の国際競争力強化につながる都市開発事業に関連して必要となる以下の公共公益施設の整備等の事業

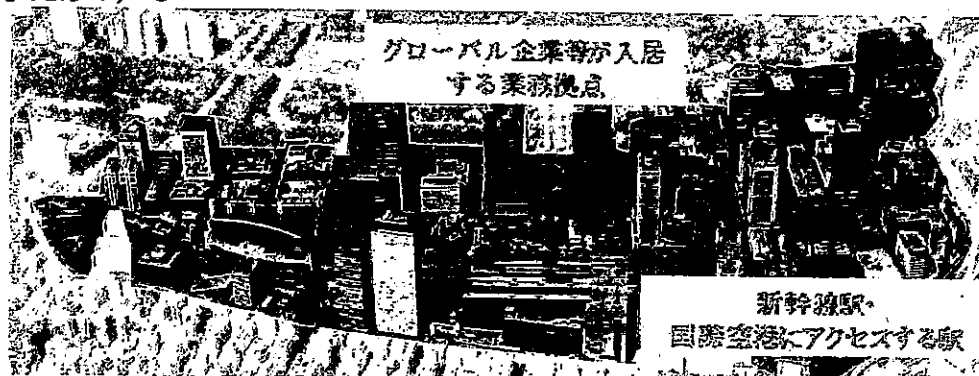
- |                              |                                 |
|------------------------------|---------------------------------|
| ・道路 ※高規格幹線道路、地域高規格道路、一般国道を除く | ・鉄道施設                           |
| ・バス高速輸送システム（BRT）             | ・バスターミナル                        |
| ・鉄道駅周辺施設                     | ・市街地再開発事業                       |
| ・土地区画整理事業                    | ・公共公益施設の整備と一体となった<br>情報化基盤施設の整備 |

###### ■補助対象事業者

地方公共団体、都市再生機構、法律に基づく協議会（間接補助も可）

###### ■補助率

1/2または1/3



地域の拠点や基盤となる都市拠点インフラの整備を支援