

## まちづくり委員会行政視察概要

1 視察月日 令和5年10月16日（月）～10月17日（火）

2 視察先及び視察事項

・名古屋市

日時 10月16日（月）

視察事項（1）老朽木造住宅除却助成について  
（2）立地適正化計画について

・静岡市

日時 10月17日（火）

視察事項（3）パークレット（ハニカムスクエア）について

3 視察委員

（委員長）林敏夫（副委員長）川島雅裕（委員）浅野文直、橋本勝、末永直、岩隈千尋、田倉俊輔、春孝明、那須野純花、重富達也、飯田満

4 視察概要

（1）老朽木造住宅除却助成について

説明者：名古屋市住宅都市局都市整備部市街地整備課長 鈴木明廣

ア 助成制度導入の目的・概要

名古屋市では、都市の将来像・まちづくりの基本方針となる都市計画マスタープラン及び災害対応のための基本的な計画となる地域防災計画を踏まえた上で、震災に強い市街地の形成に向けた取組方針として、「震災に強いまちづくり方針」を定めている。

本方針の中で定められている様々な施策の1つとして、「燃え広がりにくい市街地づくり」を掲げており、具体的な取組内容として老朽木造住宅の除却・建て替えを挙げていることから、震災時に火災が広がらない市街地整備を進めるための支援策として、老朽木造住宅除却助成を実施することとなった。



本助成制度は昭和56年5月31日以前に着工した木造住宅の除却費用を助成するものであり、住宅として使用している建物、又は申請日の1年以内に使用してい

た建物が助成の対象となり、空き家は対象とならない。除却費用の3分の1かつ限度額40万円の助成を行っている。対象の建物は旧耐震木造住宅、狭あい道路沿いの建物及び耐震診断の評点が低い木造住宅である。

#### イ 制度導入時における検討事項・スケジュール

本助成制度の内容を検討する際に、防火改修助成の導入や、建築基準法上で定められた道路に敷地が2メートル以上接していなければならない接道義務の緩和に資する助成内容、不燃化建物への建て替え助成等に関する内容について、検討を行った経過がある。

助成対象地区の範囲については、不燃領域率及び避難困難性等に課題があり、優先的に木造住宅除却を進めるべきであると判断した4地区に対して、制度導入時は助成を行うこととした。その後は木造住宅密集地域等、新たに助成対象地区の範囲拡大を都度検討・実施している。

助成金額としては木造住宅密集地域とそれ以外の地域で、各地域特性に応じて助成金額をどう算定するか検討し、現行の助成制度において木造住宅密集地域については除却費用の3分の1かつ限度額40万円、それ以外の地域は20万円の助成金額を定めることとなった。

また、国の補助金の活用について検討したが、市は昭和56年以前に建てられた木造住宅であれば耐震診断の実施有無を問わず助成を行うこととしているが、国は耐震診断を実施していることを補助金交付の要件としていることから、補助金の活用には至っていない。

助成制度導入に当たるスケジュール経過として、平成25年度に除却助成制度導入の検討を開始し、防災のための木造住宅市街地改善プログラムの概略を策定した。平成26年度に同プログラムを策定し、助成制度の他都市事例の調査及び制度内容の検討を経て、平成27年度に4地区を対象に除却助成制度を開始した。

#### ウ 事業の利用状況・効果

木造住宅除却助成の利用件数の推移として、制度導入時の平成27年度は5件であったが、年々利用数は遡増している。令和3年度に助成の対象地区を11地区に拡大したことで直近2年間は特に利用数が増加しており、令和4年度は51件の利用があり、制度導入時の10倍以上の利用件数に推移している。

#### エ 今後の展望・課題等

現状の課題として、地区によって助成制度の利用格差が生じており、建物の建て替えが進んでいない地区が一定数存在している。また、助成対象の要件として、現在居住している建物に限られること及び店舗等は助成の対象外のため、助成制度の利用条件の厳しさに関して市民から指摘を受けている。

今後の展望として、令和3年度に除却助成対象地区を拡大したことで、制度導入時と比較して利用件数は増加しているが、当該助成制度の認知度が低いと考えられるため、各局と連携した上で名古屋市全体に助成制度の案内を行い、地域防災力の向上に努めたい。

※主な質疑内容等

**(委員) 令和3年度の予算執行状況について**

(説明者) 予算1,900万円に対し、執行率は100パーセントとなっている。

**(委員) 全市を対象とした助成制度の利用件数について**

(説明者) 令和4年度に利用対象を全市に拡大しており、全体の制度の利用件数は令和4年度で51件であるが、新たに拡大した分の利用件数については把握していない。

**(委員) 不燃領域率の判断基準について**

(説明者) 国の基準に基づき、不燃領域率が40パーセントを下回っている地区については助成対象とすることを検討した経過があるが、実際の助成制度導入時は不燃領域率が市内で最も低い地区から順に4つ指定した上で助成制度を開始した。

**(委員) 各地区における不燃領域率の調査頻度について**

(説明者) 予算に限りがあることや調査に時間を要することから、予算を確保できた際に対象地区を選定した上で不燃領域率の調査を実施している。

**(委員) 接道許可の緩和について**

(説明者) 通常、建築物の敷地は道路に2メートル以上接しなければならないとされているが、建築基準法第43条より、道路に面していなくても道幅が0.9メートル以上であり、建築審査会の同意を得て許可が出れば建物の建て替えを行うことができると定められている。

**(委員) 接道許可の緩和に伴う道路整備について**

(説明者) 接道許可の緩和に伴い拡幅整備を行う道路に面する敷地については、隣接する道路の拡幅に応じ、協力する義務はないものの、自主的に協力を得られる場合は特定通路かど地拡幅整備支援事業の助成対象となる。

**(2) 立地適正化計画について**

説明者：名古屋市住宅都市局都市計画部都市計画課長 森本恭行

名古屋市住宅都市局都市計画部都市計画課都市計画係長 稲垣太郎

**ア 事業の目的・概要**

人口構造の変化や激甚化する自然災害等、様々な社会課題に対応可能な都市づくりのため、駅を中心とした徒歩圏内に多様な都市機能が適切に集約された「集約連

携型都市構造」を、目指すべき都市構造として掲げている。その目指すべき都市構造を実現するため、都市機能や居住を誘導する範囲や鉄道駅周辺に必要な拠点施設の立地誘導の促進等を定めた「なごや集約連携型まちづくりプラン」（立地適正化計画）を平成30年3月に策定した。

計画概要として、各市街地を拠点市街地、駅そば市街地、郊外市街地の3つに分類し、都市機能誘導に当たる基本区域は拠点市街地、駅そば市街地とし、居住誘導に当たる基本区域は全ての市街地を対象としている。それぞれの誘導区域において、災害リスクが存在する範囲を除外することや、都市機能誘導区域においては良好な居住環境を維持すべき範囲については除外するなど、各範囲の特性に応じて適正に区域設定を行っている。

## イ 計画改訂の背景

立地適正化計画を平成30年3月に策定した後に、都市再生特別措置法の改正が行われ、土地の活用やまちづくりに関する制度の創設等がなされた。また、令和2年度に都市計画マスタープラン2030を策定し、当該マスタープランとの整合を取ることや法改正への対応のため、令和5年3月に立地適正化計画を改定した。

## ウ 令和5年3月改定の概要

計画改定の主な項目として、誘導区域の考え方及び区域等の見直し、災害対応の取組強化、都市機能集約に関する取組の拡充等の3項目を中心に計画の改定を行った。

### ① 誘導区域の考え方及び区域等の見直し

都市誘導区域については、駅付近への都市機能の誘導をより推進するために、駅そば市街地の都市機能誘導区域の範囲を見直し、鉄道駅から800メートル圏域を誘導区域としていたが、より近く都市機能が集約された範囲で市民が暮らすことができる環境形成が望ましいことから、600メートル圏域に狭めることとした。当該区域の見直しにより、従来よりも市域全体で約2,700ヘクタール都市機能誘導区域を縮減することで、都市機能の一層の集約化を図ることとした。

居住誘導区域については、災害リスクの観点において国が新しい洪水等の浸水想定に関する基準の新たな見直しが示されたことに伴い、新しい基準に準拠した区域の見直しを実施している。また、大規模公園・緑地を居住誘導区域内に新たに追加しており、工業地域を誘導区域から除外することを令和6年度から実施予定である。

### ② 防災対策の強化

都市機能及び安全な居住の誘導を行うため、防災指針を作成した。指針作成に当たり、災害リスク分析を行う上で各地区の浸水リスクや液状化可能性等のハザード

情報と、各地区の人口分布や住宅階数等を考慮した上で、市内全体でどの地区が危険であるか一目でわかる地図を作成し、災害リスクの可視化を行った。また、指針の中で減災の取組に係る「ハザード低減」、被害対象を減少させるための取組に係る「リスク回避」、早期復旧・復興のための取組に係る「リスク低減」の3つの観点から災害リスクを適正に分析した上で、総合的に防災に関する取組を実施するものである。

また、居住誘導区域の中でも一定程度の災害リスクは存在しており、リスクが存在する範囲を全て誘導区域から除外すると居住誘導ができなくなるため、誘導区域内で災害リスクがある旨の周知を行う「要安全配慮区域」を名古屋市独自で指定した。区域としては、発生頻度及び浸水・液状化等の程度が高い地区は居住誘導区域外とし、それ以外の浸水・液状化等が中程度以上となることが予期される区域を要安全配慮区域として定めている。

### ③ 都市機能集約に関する取組の拡充

都市機能集約に関連した取組として、低未利用土地等を活用し、地元が共同で整備及び管理する空間・施設について、地権者合意による協定を締結可能な制度である「立地誘導促進施設協定制（コモンズ協定）」を実施している。

また、実際の土地利用状況を把握した上で利用状況・土地利用計画との整合を図ることを明示しており、ウォークアブルなまちづくりの推進として、街路空間を再編し、歩行者中心の道路空間形成を推進する取組を新たに追加している。

### エ 今後の展望・課題等

令和5年3月に改定した立地適正化計画に基づき、都市機能の誘導については地域拠点に文化・スポーツ交流施設や子育て・高齢者交流施設等の誘導施設を適正に誘導できるよう、都市計画制度を活用した上で各取組を展開する予定である。また、居住の誘導については、地元の合意を経た上で地域ニーズに見合った誘導地区を定めることや、各地区の浸水リスクの調べ方等が記載されている「浸水に備える」等のチラシの配布等を通じて災害リスクの周知を行うなど、適正な居住の誘導をに努めたい。

そのほか、低未利用土地の有効活用については運用を行う上で課題が一定数存在している状況だが、ウォークアブルなまちづくりの推進は実証実験を含めて今後更に展開していきたいと考えている。

### ※主な質疑内容等

**（委員）** 居住誘導区域外等における建物等の開発に係る届出の実績について

**（説明者）** 立地適正化計画を平成29年度末に策定した後の実績として、平成30年度は約60件、令和4年度は約42～43件である。名古屋市内は基盤整

備等が盤石であるため、整備しやすい区域が多く存在することから、一定数の届出が出されたことは想定内である。

また、都市機能誘導区域外における開発に係る届出については、今年度1件初めて提出された。

**(委員) コモンズ協定における税優遇措置の有無について**

(説明者) 従来は国の制度として税制優遇措置に関する制度が設けられていたが、現在は終了しており、国の制度の利用実績としては青森県むつ市において行われた2件のみである。

**(委員) 逆線引きの検討状況について**

(説明者) 名古屋市は人口が約233万人で非常に多くの市民が在住しているため、逆線引きを実施して市街化調整区域に変更した場合、多くの市民が居住できなくなることが予見されることから、実施は難しいと考えている。

**(委員) 市街化調整区域における宅地開発の可能性について**

(説明者) 名古屋市内の市街化調整区域は農業振興地域として指定されている地区や、山地が存在するため、宅地開発を行うことは難しいと想定される。

**(3) パークレット (ハニカムスクエア) について**

説明者：静岡市建設局道路部道路計画課副主幹 堀井一嗣

**ア 事業の目的・概要**

第3次静岡市総合計画において、静岡市は5大構想を掲げており、その中で「まちは劇場」の推進という構想を位置づけている。それを踏まえ、居心地がよい空間や、まちの至る所で様々な人が集まることができる空間を創出できる事業として、車道の一部を転用して造られた空間であるパークレットを設置した。



**イ 設置経緯**

静岡市の来街者アンケートにおいて、「中心市街地に欲しい施設・サービス」の項目の回答として、第1位は過去5年連続で休憩スペース・ベンチという結果であったことから、人々が憩える空間のニーズが高いと認識している。

また、設定された路上の枠内に車を止め、手数料200円を支払い、チケットを購入すると40分間駐車可能となるパーキングチケット制度を昭和62年から継続して実施していたが、稼働率及び収入の大幅な低下を踏まえ、本制度を令和2年3

月末に廃止した。

こうした社会的ニーズの高まりや利用可能な空間が見出されたことに加え、パーキングチケット制度終了と同時期に新型コロナウイルス感染症が流行し、屋外空間の需要がより一層増加した背景等を踏まえ、歩行者等の空間を創出する取組として、パークレット設置の社会実験を開始した。

#### ① 検討事項、調整スケジュール

コロナ禍の屋外需要に対応するため、令和2年度の上半期中に設置できるよう、警察等の関係各所と実施に向けた調整を行った。

主な検討事項として、休憩施設としての有効性、にぎわいづくりへの貢献度合い、交通への影響及び安全性の確認、設備の維持管理等の検討を実施した。

#### ② 近隣及び民間等の関係団体との調整内容

パークレット設定箇所付近の地元商店街との調整の中で、地元が愛着を持つ道路空間との調和したデザインの要望があったことから、静岡市の道路所管部署のみで設計を行わず、都度地元商店街と協議・調整し、地元の合意を経た上で要望のあったデザインを反映させた。

警察との協議では、事業における安全対策に注力すべきであることから、パークチケット制度の際に使用していた駐車空間を活用してパークレットと併せてガードレール基礎を設置することで、利用者が道路へ飛び出さないような安全対策を施した。

民間事業者との連携の取組として、静岡市産の杉であるオクシズ材を使用実績が豊富な静岡木材業協同組合へ、パークレットの設計、製作、施工を依頼した。また、パークレットのデザインは市内でエリアリノベーションを手掛けるCSA不動産に別途依頼を行った。

#### ウ 利用状況・効果

##### ① 利用者数の推移

令和2年11月の調査では、9時から21時にかけて1日の延べ利用人数は266人、一時の最大利用人数は17人であった。11時以前及び20時以降の時間帯を除き、1時間当たり15人以上の利用者が確認できたことから、時間帯を問わず、様々な人にとっての憩いの空間と成り得たと考えられる。



## ② 市民、事業者からの意見・要望

市民等の利用者ニーズの把握方法として、パークレット設置箇所にQRコードを貼付したアンケート調査を実施し、「こうした空間があれば今後も利用したい」との回答が96パーセントを占める結果となり、利用者満足度は高い事業であったと認識している。

また、タクシー及びバス事業者等に対してもアンケート調査を実施しており、「タクシー通行時に危険を感じたことがない」と回答した割合は9割以上であったことや、バス事業者からは「車が停車していた時よりも道路全体の見通しがよく、飛び出し等の危険性がなく安全性が高まった」との意見があった。供用中、交通事故等のトラブルは一切発生していないことから、パークレット設置後も安全性が担保されていたと考えられる。

## エ 今後の展望・課題等

安全対策として設置したフェンスについては、対岸の歩道からの視界が狭くなると道路沿線の店舗からの指摘を受け、警察と協議した上でフェンスを撤去した結果、道路を横断する人や車道側を向いて着座する利用者が増加したことから、機能性と安全性の両立が課題であると認識している。また、パークレットは20メートル以上にわたるため、占有面積が大きい点や容易に移設を行うことが難しい点も課題として挙げられる。

今後の展望として、七間町通りは令和4年4月、呉服町通りは令和5年3月にパークレットを撤去しているが、社会実験を実施した中で判明した課題を踏まえ、新たな施設を整備できるよう検討を行う予定である。

## ※主な質疑内容等

### (委員) キッチンカー導入の可能性について

(説明者) 他都市で実施している例はあるが、静岡県警と協議した中では、車両であるキッチンカーが歩道に侵入することは望ましくないと指摘を受けたことから、実施は難しいと考えられる。

### (委員) 国の補助金活用について

(説明者) 従来は車線数を増やす等の道路機能の向上に限って国から補助金が出ていたが、車道を新たに歩道として整備する等の取組についても国から補助金が出ることとなったため、適宜活用している。

### (委員) 道路舗装における補助金の有無について

(説明者) 歩行とみなすことが可能な取組として車道の一部を段差付きのゴムチップに舗装した箇所については、あくまで仮設であることから国の補助金等は出ていない。

### (委員) パークレット撤去後の市民意見について



(説明者) パークレットをまた設置してほしいとの意見を市民等から受けている。

**(委員) 設備の維持管理に係る協定について**

(説明者) 町なかのベンチと同様の位置づけとなる道路附属施設としてパークレットを設置しており、地元商店街と覚書を交わしている。

**(委員) 維持管理費用について**

(説明者) パークレットの維持管理において、修繕が必要な場合等がほとんど発生せず、費用はほぼ発生していない。

**(委員) パークレットの設置費用について**

(説明者) 1台当たり約300万円の費用がかかる。短期間での利用を想定していたため、防腐剤等を使用していないことから、費用は縮減できていると認識している。

**(委員) 広告掲出に係る道路占用料について**

(説明者) 地元商店街が広告を掲出するに当たって発生する道路占用料は、免除となっている。

**(委員) パークレットのデザイン設計について**

(説明者) 地元の不動産会社がボランティアでデザイン設計を実施した。道路占用上、広告を掲示することで収益を得ることを認められていないことから、公共施設の費用に充当することを目的として広告の掲出が可能か調整中である。