

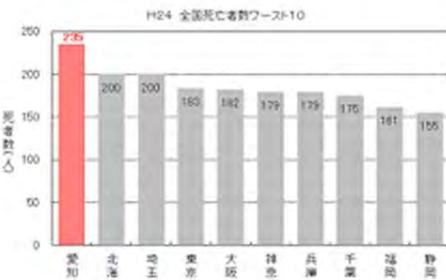
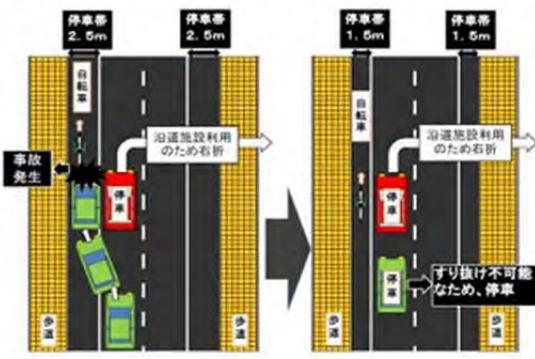
25	地域の実情に応じた都市計画の決定		まちづくり 権限移譲
団体名	にいざし 新座市(埼玉県)	人口	162,036 人
事例のポイント	<p>○ 従来は、新座市域内の用途地域指定等に係る都市計画決定権限は埼玉県が有しており、市が独自に用途地域指定を行うことができないという課題が存在。</p> <p>○ 平成 24 年 4 月、地域地区のうち三大都市圏の既成市街地若しくは近郊整備地帯等の区域を含む都市計画区域内の用途地域等に関する都市計画の決定権限が都道府県からすべての市町村へ移譲されたことで、市が用途地域の指定方針を決めることが可能になり、目指す将来像や地域の実情に応じた独自性のあるまちづくりを実現。</p>		
背景・目的	<p>新座市では、従来は、市域内の用途地域の指定等に係る都市計画決定権限を埼玉県が有しており、県は、幹線道路に沿って用途地域を指定する場合は、道路境界線から 25m、30m 又は 50m の幅で指定するという指定基準を定めていた。</p> <p>市は、本事例地区については、目指す将来像を考慮して、道路境界線から 30m 幅の沿道用途指定を希望していたが、これまで市域において 30m 幅での沿道用途指定の実績がなかったことから、県との協議に時間を要し、その後の土地区画整理事業の進捗への影響が懸念されていた。また、本地区の将来像にふさわしいまちづくりを行う上で支障となるおそれがあった。</p>		
内容	<p>第 2 次一括法による都市計画法の改正で、平成 24 年 4 月、地域地区のうち三大都市圏の既成市街地若しくは近郊整備地帯等の区域を含む都市計画区域内の用途地域等に関する都市計画の決定権限が都道府県からすべての市町村に移譲され、市が目指す将来像や地域の実情に応じて用途地域の指定方針を決めることが可能になった。</p> <p>具体的には、新座駅に近接する区域は、生活及び経済の拠点となる地区であるため、駅前には商業地域を指定し、駅から延びる都市計画道路新座駅北口通線沿道については、近隣商業地域を指定することで、連続性のあるにぎわいを創出したいと考えた。</p> <p>その際、道路境界線からの幅を他地区と同じ 25m 幅とすると、商業利用がかなり制限される懸念があったことから、30m 幅での沿道用途を定めることとした。</p> <div data-bbox="335 1411 1420 1702" style="text-align: center;"> <p>従前</p> <p>平成 25 年 4 月 16 日～</p> </div>		
効果	<p>今後は、より地域の住民に身近で、市域内の実情や課題を認識している市が、主体的に判断できる範囲が拡大されたことで、より効率的なまちづくりの実現が期待できる。</p>		
担当課 関連サイト	<p>新座市都市整備部まちづくり計画課 http://www.city.niiza.lg.jp/soshiki/32/</p>		

26	開発行為の許可		まちづくり 条例による事務処理特例制度
団体名	よこてし 横手市(秋田県)	人口	97,994人
事例のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ○ 開発許可と建築確認の申請窓口が別々にならないよう、平成19年4月、事務処理特例条例により、都市計画法に基づく開発行為の許可権限が市に移譲された。 ○ 開発許可と建築確認の窓口が一本化されたことにより、申請者の負担が軽減。また、両事務の担当部局の緊密な連携により円滑に事務を処理できるようになった。 		
背景・目的	<p>横手市では、一般住宅に係る宅地分譲や福祉施設の建設等、開発許可を伴う建築確認の申請が年に5件程度ある。</p> <p>同市においては、平成19年4月に、建築基準法97条の2第1項の規定により建築主事を置いたことから、従前は県が行っていた建築確認の事務のうち、小規模な建築物(延べ面積が200㎡以下の木造以外の平屋建築物等)に係るものについては市が行うこととなった。しかし、都市計画法に基づく開発行為の許可事務については県が権限を持ったままであったため、同一の建築物に係る開発許可と建築確認について、許可申請者が県と市それぞれの窓口に出向く必要が生じるおそれがあった。</p>		
内容	<p>平成19年4月、事務処理特例条例により、都市計画法上の開発行為の許可事務についても併せて市に移譲された。これにより、同許可及び開発後の土地に造られる小規模な建築物に係る建築確認を市が一貫して実施できるようになり、窓口が一本化された。</p> <p>なお、平成24年4月には、建築基準法4条2項の規定により建築主事を置いたことから、建築確認が必要な全ての建築物について市が建築確認の事務を行うこととなったため、現在では開発許可と建築確認の窓口が市に一本化されている。</p>		
効果	<p>開発許可と建築確認の申請手続きがどちらも市で完結するようになり、申請者の負担が軽減した。また、地域の状況をよく知る市において、開発許可と建築確認の両担当部局が緊密に連携し、円滑に事務処理を行うことができるようになっている。</p>		
担当課 関連サイト	横手市建設部都市計画課 http://www.city.yokote.lg.jp/koho/page400069.html		

27	歴史的風土保存区域における行為規制	まちづくり 条例による事務処理特例制度
団体名	奈良県	人口 1,405,453 人
事例のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第2次一括法の施行に伴い、県内の風致地区内における建築等の規制は原則として市町村が行うこととなった。 ○ 歴史的風土保存区域・風致地区それぞれにおける行為の許可等の事務を一体的に実施するため、平成 25 年4月、事務処理特例条例により、歴史的風土保存区域内における許可等に係る権限を市町村に移譲。 ○ 両手続の窓口が市町村に一本化され、申請者の負担が軽減。 	
背景・目的	<p>奈良県では、歴史的風土保存区域として約 8,400 ヘクタール(明日香村歴史的風土保存地区を含む。)が指定されているが、これらはほぼ都市計画法上の風致地区に含まれており、両区域における建築等の行為の許可等についても審査内容がほぼ同様である。第2次一括法施行前は、歴史的風土保存区域及び風致地区に係る行為の許可等の権限はいずれも県が有していた。</p> <p>第2次一括法の施行に伴い、県内の風致地区内に係る許可等は原則として市町村が行うこととなった。他方で、歴史的風土保存区域に係る許可等の権限は県に残ることとなるため、申請者はほぼ同様の内容の申請を市町村と県それぞれに対して行う必要性が出てきた。</p>	
内容	<p>風致地区に係る権限移譲に併せて、平成 25 年4月、事務処理特例条例により、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法に基づく歴史的風土保存区域における行為の許可等についても市町村に権限を移譲した。これにより、歴史的風土保存区域及び風致地区に係る許可等の申請について、どちらも市町村で手続が完結するようになった。</p>	
効果	<p>歴史的風土保存区域及び風致地区における行為の許可等について、申請窓口が市町村に一本化され、申請者の負担が軽減した。</p>	
担当課 関連サイト	<p>奈良県くらし創造部景観・環境局景観・自然環境課 http://www.pref.nara.jp/dd.aspx?menuid=12757</p>	

28	風致地区内における建築許可		まちづくり 条例による事務処理特例制度																								
	団体名	香川県	人口	1,010,707 人																							
事例のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ○ 同一の町内に存在する複数の風致地区内における建築等の規制に関し、許可権者が異なるという状態を避けるため、平成 25 年 3 月、事務処理特例条例により、県条例による風致地区内における建築等の許可権限を当該町に移譲。 ○ 当該町内の風致地区に係る申請窓口が一本化され、手続が簡素化された。 																										
背景・目的	<p>第2次一括法の施行に伴う政令改正により、都市計画法上の風致地区内における建築等については、2以上の市町村にわたる10ヘクタール以上の風致地区に係るものを除き、市町村が条例により規制できるようになった。しかし、県内の宇多津町にある複数の風致地区のうち、一方(風致地区A)は町の条例による規制対象となり、もう一方(風致地区B)は丸亀市と宇多津町にまたがることから県の条例による規制が存続することとなったため、同一の町内にある風致地区内の行為に係る規制でありながら、建築等を行うに当たって風致地区Aでは町の許可、風致地区Bでは県の許可が必要ということになり、手続が分かりにくい状態となることが危惧されていた。</p>																										
内 容	<p>平成 25 年 4 月、事務処理特例条例により、県の「風致地区内における建築等の規制に関する条例」に規定する当該風致地区内における許可等の事務を町に移譲した。これにより、町内の風致地区内における建築等の許可についてはどちらも町が行うことができるようになった。</p> <p>(参考:事務処理特例条例により下線部の移譲を実施)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2" rowspan="2"></td> <td>風致地区A (宇多津町のみ)</td> <td colspan="2">風致地区B(2市町にわたる)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>宇多津町部分</td> <td colspan="2">丸亀市部分</td> </tr> <tr> <td colspan="2">(よるべき許可基準)</td> <td>(町の条例)</td> <td colspan="2">(県の条例)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">許可 事務</td> <td>平成 24 年度まで</td> <td>県</td> <td>県</td> <td>県</td> </tr> <tr> <td>平成 25 年度から</td> <td>町</td> <td>県 → 町</td> <td>市(※)</td> </tr> </table> <p>※ 「風致地区内における建築等の規制に関する条例」により、市が許可事務を実施</p>						風致地区A (宇多津町のみ)	風致地区B(2市町にわたる)			宇多津町部分	丸亀市部分		(よるべき許可基準)		(町の条例)	(県の条例)		許可 事務	平成 24 年度まで	県	県	県	平成 25 年度から	町	県 → 町	市(※)
			風致地区A (宇多津町のみ)	風致地区B(2市町にわたる)																							
				宇多津町部分	丸亀市部分																						
	(よるべき許可基準)		(町の条例)	(県の条例)																							
許可 事務	平成 24 年度まで	県	県	県																							
	平成 25 年度から	町	県 → 町	市(※)																							
効 果	<p>県の条例で規制される風致地区と町の条例で規制される風致地区それぞれに係る許可申請の窓口を町に一本化することで、申請手続の煩雑化を避けることができた。</p>																										
担当課 関連サイト	<p>香川県土木部都市計画課 http://www.pref.kagawa.lg.jp/kgwpub/pub/cms/detail.php?id=500</p>																										

29	津波避難路の基準		まちづくり 義務付け・枠付けの見直し
団体名	宮城県	人口	2,318,692 人
事例のポイント	<p>○ 宮城県では、平成 24 年 12 月、津波避難路については、車道・歩道を拡幅して整備する独自の基準を含む「県道の構造の技術的基準等を定める条例」を制定。</p> <p>○ 緊急時に、緊急車両が車道に乗り捨てられた車を避けて通行することや、歩行者の円滑な避難を可能とした。</p>		
背景・目的	<p>宮城県では、東日本大震災の経験を踏まえ、学識者、沿岸市町、沿岸消防本部等で構成されている「宮城県津波対策連絡協議会」において、復興に向けたまちづくりにおける避難路等の整備に際して留意すべき事項等を整理した「津波避難のための施設整備指針(平成 24 年 3 月)」を策定し、その指針に沿った施設整備を進めている。</p>		
内容	<p>従来、道路構造令の基準では、平地部の都道府県道の車道(3種3級)の幅は 7.5m以上、歩道の幅は 2.5m以上とされていたが、第1次一括法により改正された道路法に基づき国の基準が「参酌すべき基準」とされた。</p> <p>これを受け、宮城県では、平成 24 年 12 月、「県道の構造の技術的基準等を定める条例」を制定し、市町村地域防災計画等法定の計画で津波に襲われた際の避難路として位置づけられた道路(津波避難路)については、「津波避難のための施設整備指針」に沿って車道の幅を 8.0m以上、歩道の幅を 3.5m以上確保することを定めた(平成 25 年 4 月施行)。</p> <div style="text-align: center;"> <p>整備のイメージ</p> <p><車道幅員></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>国の基準</p> <p>例)第3種3級の道路の場合 (単位:m)</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>県独自基準</p> <p>※車道幅員8m以上を確保</p> </div> </div> <p><自転車歩行者道・歩道の幅員></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>国の基準</p> <p>例)歩道の場合 (単位:m)</p> <p>※路上施設0.5m以上を含む</p> <p>2.50以上</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>県独自基準</p> <p>※路上施設0.5m以上を含む (単位:m)</p> <p>3.50以上</p> </div> </div> <p>※自転車歩行者道の場合 幅員3.5m以上</p> </div>		
効果	<p>車道を拡幅して整備することにより、津波発生等の緊急時に、車道に乗り捨てて避難する場合にも緊急車両が通行できる幅員を確保することができる。また、歩道の幅を拡幅することにより、津波発生等の緊急時の歩行者の円滑な避難につながる。</p>		
担当課 関連サイト	<p>宮城県土木部道路課 http://www.pref.miyagi.jp/soshiki/road/</p>		

30	すり抜け車両防止のための停車帯幅員の縮小		まちづくり 義務付け・枠付けの見直し																																												
団体名	愛知県	人口	7,462,800 人																																												
事例のポイント	<p>○ 愛知県では、平成 24 年 3 月、停車帯をすり抜ける車両や停車帯での違法駐車が多いため、その防止のため「道路構造の技術的基準を定める条例」を制定。</p> <p>○ 停車帯の幅を狭めた構造基準により、すり抜け車両や違法駐車防止による交通事故の減少を見込む。</p>																																														
背景・目的	<p>愛知県は、平成 15 年以降、交通事故死者数全国ワースト 1 位を続けており、交通事故の防止が喫緊の課題である。また、自動車依存度が高く、交通量も多く、各地で道路渋滞が大きな問題となっている。</p>																																														
内容	<p>従来、道路構造令の基準では、停車帯の幅は 2.5m 以上とされていたが、第 1 次一括法により改正された道路法に基づき国の基準が「参酌すべき基準」とされたことを踏まえて、愛知県では、事故のケースとして、本線上で停車している車両の脇をすり抜ける車両によって引き起こされる軽車両やバイクとの接触事故が多いとした公安委員会からのヒアリング結果を考慮して、平成 24 年 3 月、「道路構造の技術的基準を定める条例」を制定し、停車帯の幅について 1.5m を標準とすることを規定した(同年 4 月施行)。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="422 1041 798 1075"> <p>死者数ワースト 10(平成 24 年)</p>  <table border="1"> <caption>H24 全国死者数ワースト10</caption> <thead> <tr><th>都道府県</th><th>死者数</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>愛知</td><td>226</td></tr> <tr><td>北海道</td><td>200</td></tr> <tr><td>埼玉</td><td>200</td></tr> <tr><td>東京</td><td>185</td></tr> <tr><td>大阪</td><td>181</td></tr> <tr><td>徳島</td><td>179</td></tr> <tr><td>兵庫</td><td>179</td></tr> <tr><td>千葉</td><td>170</td></tr> <tr><td>福岡</td><td>161</td></tr> <tr><td>群馬</td><td>155</td></tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="901 1041 1276 1075"> <p>死傷事故件数ワースト 10(平成 24 年)</p>  <table border="1"> <caption>H24 全国死傷事故件数ワースト10</caption> <thead> <tr><th>都道府県</th><th>事故件数</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>愛知</td><td>49,851</td></tr> <tr><td>大阪</td><td>48,232</td></tr> <tr><td>東京</td><td>47,429</td></tr> <tr><td>福岡</td><td>43,170</td></tr> <tr><td>神奈川</td><td>37,049</td></tr> <tr><td>静岡</td><td>36,946</td></tr> <tr><td>埼玉</td><td>35,606</td></tr> <tr><td>兵庫</td><td>34,096</td></tr> <tr><td>千葉</td><td>22,937</td></tr> <tr><td>群馬</td><td>18,430</td></tr> </tbody> </table> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p style="text-align: right;">停車帯の幅の違いによる 事故防止イメージ</p> </div>			都道府県	死者数	愛知	226	北海道	200	埼玉	200	東京	185	大阪	181	徳島	179	兵庫	179	千葉	170	福岡	161	群馬	155	都道府県	事故件数	愛知	49,851	大阪	48,232	東京	47,429	福岡	43,170	神奈川	37,049	静岡	36,946	埼玉	35,606	兵庫	34,096	千葉	22,937	群馬	18,430
都道府県	死者数																																														
愛知	226																																														
北海道	200																																														
埼玉	200																																														
東京	185																																														
大阪	181																																														
徳島	179																																														
兵庫	179																																														
千葉	170																																														
福岡	161																																														
群馬	155																																														
都道府県	事故件数																																														
愛知	49,851																																														
大阪	48,232																																														
東京	47,429																																														
福岡	43,170																																														
神奈川	37,049																																														
静岡	36,946																																														
埼玉	35,606																																														
兵庫	34,096																																														
千葉	22,937																																														
群馬	18,430																																														
効果	<p>現在 2 か所に変更後の基準に基づく整備が予定されており、今後順次整備が進むことで停車帯を走行する「すり抜け」車両や停車帯に違法駐車する車両を防止することができ、交通事故の抑制効果が見込まれる。</p>																																														
担当課 関連サイト	<p>愛知県建設部道路建設課 http://www.pref.aichi.jp/dourokensetsu/</p>																																														

31	交通量の少ない道路の整備基準		まちづくり 義務付け・枠付けの見直し
団体名	くどやまちょう 九度山町(和歌山県)	人口	4,908人
事例のポイント	<p>○ 九度山町は、町の面積の9割が紀伊山脈の支脈に覆われる山岳地帯であり、平成25年3月、交通量の少ない道路について独自の基準を定めた「九度山町町道の構造の技術的基準を定める条例」を制定。</p> <p>○ 道路延長の短縮により用地買収の地元負担も軽減しながら、国の基準では困難であった集落をつなぐ道路整備を可能とした。</p>		
背景・目的	<p>九度山町は、町の面積の約9割を紀伊山地の支脈に覆われており、急傾斜地が多く国の基準による道路整備計画を断念せざるを得ない状況が多々発生していた。</p>		
内容	<p>従来の道路構造令の基準では、山地部の市町村道であっても路肩幅員は0.5m以上とされ、路肩幅員を含めた最小道路幅員は4.0mであった。</p> <p>第1次一括法により改正された道路法に基づき国の基準が「参酌すべき基準」とされたことを踏まえて、平成25年3月、「九度山町町道の構造の技術的基準を定める条例」を制定した(同年4月施行)。</p> <p>具体的には、設計速度が20km以下で、かつ、計画交通量おおむね100台/日以下の道路については地形的要因その他やむを得ない理由を有する道路に限って、路肩幅員を0.25m以上とすることで、最小道路幅員を3.5mとする基準等を設けた。</p> <div data-bbox="461 1196 1225 1709" data-label="Diagram"> <p>The diagram illustrates the road width standards. It shows a cross-section of a road with a car in the center. The total width including both shoulders is 3.50m. The road width (excluding shoulders) is 3.00m. Each shoulder is 0.25m wide. The text below the diagram is '<整備イメージ>' (Maintenance Image).</p> </div>		
効果	<p>平成27年度に測量設計を実施する等の取組を進めており、道路用地を買収する際の地元負担の軽減、歩道を狭くすることで拡幅に必要な面積が縮減することによる用地補償費の節減や地域の実情に応じた道路整備につながる。</p>		
担当課 関連サイト	<p>和歌山県九度山町建設課 http://www.town.kudoyama.wakayama.jp/dd.aspx?menuid=1</p>		

32	坂の多い地域の道路構造基準		まちづくり																																					
			義務付け・枠付けの見直し																																					
団体名	長崎市(長崎県)	人口	439,539人																																					
事例のポイント	<p>○ 長崎市では、急傾斜の坂が多い地域の特性に対応するため、平成23年12月、「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」を制定し、国の基準よりも急勾配の道路を整備できるよう独自の道路構造基準を策定。</p> <p>○ 従来の基準では用地や工期がより多く必要となり、場合によっては断念せざるを得なかった急傾斜地での道路整備を可能にすることで、車の通行が可能となり買物・通院等の日常生活や救急搬送等の防災機能の観点で、住民の利便性向上。</p>																																							
背景・目的	<p>長崎市は、平地にある市街地を取り囲むように山が連なるすり鉢状の地形であり、高台まで家が連なっているため、坂が多く、坂自体も急なものが多い街である。</p> <p>斜面地に適合した道路整備を行う場合、国の基準では道路を迂回させなければならず、整備延長が長くなることで、多くの用地が必要となり、事業費もかかり、完成までに長い時間を要している。</p>																																							
内容	<p>従来、道路構造令の基準では、坂の縦断勾配は12%以下とされていた。第1次一括法により改正された道路法に基づき国の基準が「参酌すべき基準」とされたことを踏まえて、平成23年12月、「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」を制定し、急な坂が多い実情に配慮して、道路の縦断勾配を17%まで引き上げ可能とした(平成24年10月施行)。</p> <p>「長崎市市道の構造の技術的基準を定める条例」で定める独自基準の概要 設計速度20キロ/時の新設道路における縦断勾配の上限値の緩和の内容</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" rowspan="3">道路の区分</th> <th colspan="4">縦断勾配の上限値(%)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">道路構造令</th> <th colspan="2">長崎市条例</th> </tr> <tr> <th>通常</th> <th>地形の状況等 やむを得ない場合</th> <th>通常</th> <th>地形の状況等 やむを得ない場合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">第3種</td> <td>普通道路</td> <td>9</td> <td>12</td> <td>9</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>小型道路</td> <td>12</td> <td>—</td> <td>17</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">第4種</td> <td>普通道路</td> <td>9</td> <td>11</td> <td>9</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>小型道路</td> <td>12</td> <td>—</td> <td>17</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>				道路の区分		縦断勾配の上限値(%)				道路構造令		長崎市条例		通常	地形の状況等 やむを得ない場合	通常	地形の状況等 やむを得ない場合	第3種	普通道路	9	12	9	17	小型道路	12	—	17	—	第4種	普通道路	9	11	9	17	小型道路	12	—	17	—
	道路の区分		縦断勾配の上限値(%)																																					
道路構造令			長崎市条例																																					
通常			地形の状況等 やむを得ない場合	通常	地形の状況等 やむを得ない場合																																			
第3種	普通道路	9	12	9	17																																			
	小型道路	12	—	17	—																																			
第4種	普通道路	9	11	9	17																																			
	小型道路	12	—	17	—																																			
	<p>(縦断図) 道路</p> <p>I: 縦断勾配</p> <p>H: 垂直距離</p> <p>L: 水平距離</p> <p>$I (\%) = H/L \times 100$</p>																																							
効果	<p>急勾配の地域の生活道路整備について、国の基準に従うと用地や工期が多く必要となるが、基準の緩和により整備に係る費用や工期を短縮でき、住民の利便性の向上につながっている。</p> <p>※新基準で整備された例: 市道大鳥町大谷町1号線 延長=79m(平成26年5月末完成部分、全体計画は459m)、縦断勾配最大16.889%</p>																																							
担当課 関連サイト	<p>長崎市土木部土木総務課 http://www.city.nagasaki.lg.jp/soshiki/164/166/167/index.html</p>																																							