

副本

〔都市計画運用指針〕

○都市計画運用指針

(平成二十三年四月八日国都計第六二号)
国土交通省

最近改正 平成二十六年三月三一日国都計第二一〇号

目次

I 運用指針の策定の趣旨	平成二十三年四月八日国都計第六二号
II 運用指針の構成	平成二十三年四月八日国都計第六二号
III 都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方	平成二十三年四月八日国都計第六二号
III-1 都市計画の意義	平成二十三年四月八日国都計第六二号
III-2 運用にあたっての基本的考え方	平成二十三年四月八日国都計第六二号
1 総合性、一体性の確保	平成二十三年四月八日国都計第六二号
2 都市計画区域の指定	平成二十三年四月八日国都計第六二号
3 マスター・プランの策定	平成二十三年四月八日国都計第六二号
4 都市の将来像を実現するための適切な都市計画の選択	平成二十三年四月八日国都計第六二号
5 適時適切な都市計画の見直し	平成二十三年四月八日国都計第六二号
6 情報開示の促進	平成二十三年四月八日国都計第六二号
III-3 土地利用について	平成二十三年四月八日国都計第六二号

- D 「通知76六〇四八・九」
- 1 区域区分制度の適切な運用 五三・259・三
 - 2 市街地における用途の適正な配置その他適切な土地利用の実現 五三・259・三
 - 3 市街地の外における都市的土地利用への対応 五三・259・三

三章 都市 一節 都市計画 「都市計画法」

五五三・259・六

4 審査基準の明確化等	五三・259・三〇
5 許可不要の開発行為について	五三・259・三〇
IV 都市計画制度の運用のあり方	五三・259・六
N—1 都市計画区域及びマスター・プラン	五三・259・三〇
N—1—1 都市計画区域	五三・259・三〇
1 都市計画区域の指定に関する基本的な考え方	五三・259・三〇
2 都市計画区域を指定する地域の選定	五三・259・三〇
N—1—2 マスター・プラン	五三・259・三〇
1 都市計画区域マスター・プラン	五三・259・三〇
2 市町村マスター・プラン	五三・259・三〇
N—2 都市計画の内容	五三・259・三〇
N—2—1 土地利用	五三・259・三〇
A 準都市計画区域	五三・259・三〇
B 区域区分	五三・259・三〇
C 都市再開発方針等	五三・259・三〇
D 地域地区	五三・259・三〇
1 用途地域	五三・259・三〇
2 特別用途地区	五三・259・三〇
3 特定用途制限地域	五三・259・三〇
4 高層住居誘導地区	五三・259・三〇

5 高度地区	五三・259・八七
6 高度利用地区	五三・259・八七
7 特定街区	五三・259・八七
8 都市再生特別地区	五三・259・八七
9 特定防災街区整備地区	五三・259・八七
10 美観地区	五三・259・八七
11 臨港地区	五三・259・九
12 駐車場整備地区	五三・259・九
13 風致地区	五三・259・九
14 緑地保全地区	五三・259・二六
15 生産緑地地区	五三・259・二三
16 歴史的風土特別保存地区等	五三・259・一四
17 伝統的建造物群保存地区	五三・259・一三
E 促進区域	五三・259・一三
F 遊休土地転換利用促進地区	五三・259・一四
G 地区計画	五三・259・一四
H 防災街区整備地区計画等	五三・259・一四
I—2—2 都市施設	五三・259・一〇
1 都市施設全般にわたる事項	五三・259・三七
1 都市施設に関する都市計画の基本的考え方	五三・259・三七

D [通知⑦六〇四八・九]

2 都市施設に関する都市計画の見直しの考え方	五三・259・二五
3 環境・景観への配慮	五三・259・二四
4 都市施設の立体都市計画	五三・259・二四
5 都市施設を都市計画決定する際の配慮事項	五三・259・二四
A 施設別の事項	五三・259・二五
A-1 交通施設	五三・259・二五
1 交通体系の基本的考え方	五三・259・二七
2 都市圏の交通施設に関する都市計画の考え方	五三・259・二九
3 都市計画区域マスター・プラン、市町村マスター・プランへの位置付け	五三・259・二九
4 地区の交通施設に関する都市計画の考え方	五三・259・二九
A-2 道路	五三・259・二九
1 都市における道路の機能と道路種別	五三・259・二九
2 道路の都市計画の考え方	五三・259・二九
3 交通広場	五三・259・二九
A-3 都市高速鉄道	五三・259・二七〇
1 都市高速鉄道の都市計画の考え方	五三・259・二七一
2 都市高速鉄道の都市計画の取扱い	五三・259・二七四
A-4 自動車駐車場・自転車駐車場	五三・259・二七五
1 自動車駐車場の都市計画の考え方	五三・259・二七五
2 自動車駐車場に関する都市計画の取扱い	五三・259・二七六
A-5 自動車ターミナル	五三・259・二七六
1 自動車ターミナルの都市計画の考え方	五三・259・二七七
A-6 その他交通施設	五三・259・二七七
1 その他交通施設について	五三・259・二七八
2 通路	五三・259・二七九
3 交通広場	五三・259・二七九
A-3 道路の都市計画の取扱い	五三・259・二七〇
1 道路の都市計画の取扱い	五三・259・二七一

三章 都市 一節 都市計画 「都市計画法」

五五三・八

B 公園、緑地等の公共空地

五三・259
二九

1 公共空地の都市計画の考え方

五三・259
二九

2 公共空地の都市計画の変更

五三・259
二五

3 区域区分その他の関連する制度との関係

五三・259
二五

4 民間事業者に係る公園等の整備の方針

五三・259
二五

C 供給処理施設

五三・259
二六

C-1 下水道

五三・259
二九

1 下水道の都市計画の考え方

五三・259
二九

2 下水道の都市計画の取扱い

五三・259
二九

C-2 汚物処理場、ごみ焼却場、その他
の廃棄物処理施設

五三・259
二九

1 廃棄物処理施設の都市計画の考え方

五三・259
二九

2 廃棄物処理施設の計画にあたっての
留意事項

五三・259
二九

C-3 その他の供給施設

五三・259
二九

1 その他の供給施設について

五三・259
二九

2 地域冷暖房施設

五三・259
二九

D 河川及び防水、防砂、防潮の施設

五三・259
二五

1 河川の都市計画の考え方

五三・259
二五

2 河川等の都市計画の取扱いについて

五三・259
二四

3 防水、防砂、防潮の施設の取扱い

五三・259
二九

E 教育文化施設、社会福祉施設

五三・259
二七

F 一団地の住宅施設

五三・259
二七

G 一団地の官公庁施設

五三・259
二〇

H 流通業務団地

五三・259
二〇

I 防災都市施設

五三・259
二〇

V-2-3 市街地開発事業

五三・259
二〇

1 市街地開発事業の都市計画の考え方

五三・259
二〇

2 他の都市計画との関係等

五三・259
二〇

3 市街地開発事業の都市計画の見直し

五三・259
二〇

V 都市計画決定手続等

五三・259
二〇

1 都市計画決定手続に係る基本的考え方

五三・259
二九

2 個別の都市計画決定手続等について

五三・259
二九

3 都市計画の提案制度

五三・259
二九

4 都市再生特別措置法に規定する都市計画の提案
制度

五三・259
二四

I 運用指針策定の趣旨

現行の都市計画法は、昭和三〇年代後半からの高度成長の過程で、都市への急速な人口・諸機能の集中が進み、市街地の無秩序な外延化が全国共通の課題として深刻化していた社会経済状況を背景に、線引き制度、開発許可制度等の導入を骨格として昭和四三年に制定されたものである。以来、基本的には都市計画制度の運用の面においても、こうした新たな枠組みに対応して、スプロールの防止を図る一方、計画的な新市街地の開発・誘導に重点が置かれるなど、集中する人口や諸機能を都市内でいかに適正に配置するかという考え方が反映された運用の積み重ねが行われてきたものといえよう。

しかしながら、都市をめぐる社会経済状況は大きく変化している。人口については、少子高齢化の急速な進行により、都市への人口集中は全国的には沈静化してきており、一般的には都市の外へ向かって開発圧力も小さくなつてきている。また、産業の立地については、交通・通信網の整備とモータリゼーションの進展等に伴い、立地上の制約条件がなくなつてきている。さらに、質の高い住まい方、自然的環境や景観の保全・創出に対する国民的意識も高まつてきていている。

こうした、いわば都市化の時代から安定・成熟した都市型社会への移行という状況に対応するために、今般、都市計画法の改正

が行われたところであるが、都市計画制度は実際に使われてこそ有効に機能するものであることからすれば、今後の運用は、前に述べた今回の改正の背景である社会経済環境の変化に的確に対応して行われることが望まれる。そのためには、制度の企画・立案に責任を有する国として、今回の改正を含め、都市計画制度全般にわたつての考え方を参考として広く一般に示すことが、地方公共団体の制度の趣旨に則った的確な運用を支援していくうえでも効果的である。

もとより都市計画制度の運用は、自治事務として各地方公共団体自らの責任と判断によって行われるべきものであるが、都市計画法は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与するという目的を達成するためには、各地方公共団体が適切に都市計画制度を活用することを求めているところである。本指針は、国として、今後、都市政策を進めしていくうえで都市計画制度をどのように運用していくことが望ましいと考えているが、また、その具体的な運用が、各制度の趣旨からして、どのような考え方の下でなされることを想定しているか等についての原則的な考え方を示し、これを各地方公共団体が必要な時期に必要な内容の都市計画を実際に決め得るよう、活用してもらいたいとの考えによるものである。

また、本指針はこうした考え方の下に策定するものであること

D 「通知⑦六〇四八・九」

から、地域の実情等によつては、本指針で示した原則的な考え方によらない運用が必要となる場合もあり得るが、当該地域の実情等に即して合理的なものであれば、その運用が尊重されるべきである。

なお、本指針は、前記の趣旨を全うすることにとどまらないものであり、都市整備に関して国が行う各種の施策支援についても、今後、前記の趣旨を踏まえ、この指針の考え方沿つて行われるべきものと考えている。

(注) 本指針の策定の趣旨は、本章に示したとおりであり、

地方自治法第二四五条の四の規定に基づき行う技術的な助言の性格を有するものである。したがつて、都市計画法第十八条第三項の規定に基づき都道府県が決定する都市計画について国土交通大臣が協議を受ける場合に、当該都市計画が同意をすべきものであるかどうか国土交通大臣が判断する視点を示しているものではない。

II 運用指針の構成

I に掲げた運用指針の策定の趣旨に照らし、本指針は以下の三部から構成している。

○都市計画制度の運用にあたつての基本的考え方

今後の都市のあり方を踏まえ、土地利用、都市施設等の都市

計画制度をいかに活用していくことが望まれるか、制度の企画・立案に責任を有する国としての基本的な考え方を示すもの。

○都市計画制度、手続の運用のあり方

適時適切に具体的の都市計画制度、手続が運用されるよう、個々の都市計画の決定、変更等にあたつて参考となる考え方、基準をわかりやすく示すもの。その意味で、地方公共団体の実際の判断に十分役立つよう、具体的な数値等を例示することにより、よりわかりやすい形で示すことに留意したところ。

○個別政策課題への対応

社会経済状況の変化を踏まえ、都市の抱える諸課題を個別にとりあげ、都市計画的視点からする対応の基本的な考え方を明示すること等により、各地方公共団体が目指すべき都市像を実現するための取り組みを支援しようとするもの。(別途、順次本指針に追加される。)

本指針においては、都市計画制度のうち、今後、地方公共団体の都市計画で活用されることが多いと想定されるもの及び国として積極的に活用される必要があると考えるものについて指針を示したところであり、今後、必要に応じて追加がなされて行くものである。

D 「通知⑦六〇四八・九」

調査等により、都市計画の運用実態を把握のうえ、都市計画の運用上の課題を整理し、これを毎年社会資本整備審議会都市計画分科会に対して報告を行うこととし、必要に応じて、本指針の改訂を行うこととする。また、都市計画制度の改正があつた場合には、適宜本指針の改訂を行うものである。

(注) 本指針の語尾等の表現について

本指針に記述されている各事項間には当該事項によるべきとする考え方による差異があることから、次のような考え方で記述している。

① ～べきである。～べきでない。

法令、制度の趣旨等から記述された事項による運用が強く要請されると国が考えているもの。

② ～ことが望ましい。～ことは望ましくない。

制度の趣旨等から、記述された事項による運用が想定されていると国が考えているもの。

③ ～ことが(も)考えられる。

安定成熟した都市型社会にあっては、全ての都市がこれまでのような人口増を前提とした都市づくりを目指す状況ではなくなつてきており、都市の状況に応じて既成市街地の再構築等により、都市構造の再編に取り組む必要があるが、その取り組みにおいては他の都市との競争という視点に立った個性的な都市づくりへの要請の高まりに応えていかなければならない。さらには、幅広く環境負荷の軽減、防災性の向上、バリアフリー化、良好な景観の

地、基盤施設用地、緑地・自然環境を適正に配置することにより、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするものである。

このためには、様々な利用が競合し、他の土地の利用との間でお互いに影響を及ぼしあうという性格を有する土地について、その合理的な利用が図られるよう一定の制限を課する必要があるが、都市計画はその根拠として適正な手続に裏打ちされた公共性のある計画として機能を果たすものである。

III 都市計画制度の運用にあたっての基本的考え方

III-1 都市計画の意義

都市計画は都市内の限られた土地資源を有効に配分し、建築敷

保全・形成等、都市が抱える各種の課題にも対応していく必要性が高まってこよう。このため、各地方公共団体にあっては地域の実情を十分踏まえつつ、これまで以上に都市計画を積極的に活用することが求められる。

Ⅲ—2 運用にあたっての基本的考え方

1 総合性、一体性の確保

都市計画は農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保するためには、個々の都市計画が総体として定められることで、この目的の実現に向け、必要と考えられる事項の全てに配慮して、個々の都市計画が総体として定められるものでなければならない。また、定められる個々の都市計画の内容も、土地利用規制と都市施設の計画との連携等、一体のものとして効果を發揮しうるよう総合的に決められることが必要である。

このように都市計画の総合性、一体性が確保されることにより、公的セクターを中心とした公共施設等の基盤整備と、民間セクターを中心とした建築活動が、バランスよく進むことで、都市の健全な発展と秩序ある整備の実現を期そうとするものである。

前記の意味で、都市計画は、総合性、一体性が確保されなければならぬが、都市は固定的でなく、社会経済状況の変化の中で変化するものである以上、目指すべき都市像を実現するために、不斷に変更も含めて新たな都市計画が決定されいくという動的な性格を有していなければ、その機能が十分に果たされるものではないと言えよう。そして、新たな都市計画の決定は、総体としての都市計画という観点から、その都度、総合性、一体性が確保されているか吟味されるべきものである。特に、今後の安定、成熟した都市型社会では、限られた都市空間について、いかに地域の実情にあわせてその利用の適正な配分を確保して行くかとの視点が重視されてくるものと考えられ、これまで以上に都市計画の総合性、一体性の確保に意を用いて行く必要がある。

なお、都市計画の決定にあたっては、市町村が中心的な主体となるべきであり、市町村の区域を超える特に広域的・根幹的な都市計画についてのみ、都道府県が決定することとしている。したがつて、都道府県が都市計画を決定するときは、市町村との十分な連携・調整を図るべきであり、特に市町村からの案の申し出がある場合には、当該案の熟度や地域の実情等を十分に踏まえ適切に都市計画を決定することが望ましい。

2 都市計画区域の指定

「一体の都市として総合的に整備、開発及び保全」すべき
都市計画区域は、都市計画を策定する区域の単位となるもの
であり、その指定が適切に行われることが各都市計画制度の
適切な運用の前提となるものである。その指定にあたって
は、必ずしも行政区划単位でとらえるのではなく現実の市街
地の広がりや住民の生活圏域なども考慮し、現在及び将来の
都市活動に必要な土地や施設が、相当程度その中で充足でき
る範囲で設定すべきである。この際、一体の都市として整
備、開発又は保全する必要のない土地は都市計画区域に含め
るべきではないが、近年、商業施設やレジャー施設などの大
規模施設等が郊外部の土地や山間部などに散発的に立地する
事例も見受けられることから、これらに適切に対応できるよ
うな都市計画区域の指定に留意するべきである。

3 マスター・プランの策定

(マスター・プランに要請される役割)

都市計画は、その目的の実現には時間を要するものである
ことから、本来的に長期的な見通しをもつて定められる必要
がある。

また、個々の都市計画の決定にあたっては、その必然性、

妥当性が説明される必要があるが、これが総体としての都市
計画の一部を構成するものである以上、将来の目指すべき都
市像との関係を踏まえ、総合性、一体性の観点から常に検証
されなければならない。

このため、都市計画法（昭和四三年法律第一〇〇号。以下
「法」という。）第六条の二の規定に基づく都市計画区域の整
備、開発及び保全の方針（以下「都市計画区域マスター・pla
n」という。）、法第一八条の二の規定に基づく市町村の都市
計画の基本方針（以下「市町村マスター・プラン」という。）に
おいては、それぞれ住民に理解しやすい形であらかじめ長期
的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向け
ての大きな道筋を明らかにしておくことが、極めて重要であ
り、そうした機能の発揮こそマスター・プラン（「都市計画区
域マスター・プラン」及び「市町村マスター・プラン」をいう。
以下同じ。）に求められているといえよう。

マスター・プランにおいて、どのような都市をどのような方
針の下に実現しようとするのかを示すことにより、住民自ら
が都市の将来像について考え、都市づくりの方向性について
の合意形成が促進されることを通じ、具体的の都市計画が円滑
に決定される効果も期待しうるものである。

(都市計画区域マスターープランと市町村マスターープランの関係)

都市計画区域マスターープランは、一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象として、都道府県が一市町村を超える広域的見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的な方針を定めるものである。

一方、市町村マスターープランは、都市計画区域マスターープランに即し、都市計画区域内の各市町村の区域を対象として、住民に最も身近な地方公共団体である市町村が、より地域に密着した見地から、その創意工夫の下に、市町村の定める都市計画の方針を定めるものである。

前記のような両マスターープランの趣旨からすると、都市計画区域マスターープランにおいては、広域的、根幹的な都市計画に関する事項を主として定め、市町村マスターープランにおいては、地域に密着した都市計画に関する事項を主として定めることが要請される。しかし、両マスターープランともに都市の将来像とその実現に向けての道筋を明らかにしようとするものであり、そのために必要であれば記載事項を策定主体の判断で追加することは認められるべきである。ただし、自

らが決定権限を有していない事項を記載するにあたっては、決定権限を有する者との間で必要な調整が図られるべきであり、都道府県と市町村の間で意見聴取、案の申し出等を行うことを通じて調整が図られるべきである。

(都市計画区域マスターープランの対象期間)

都市計画区域マスターープランは、その要請される役割からすれば、基本的には、長期的にみて安定が求められる。

また、都市計画区域マスターープランに即して定められることとなる具体的の都市計画は、それが総体として、都市施設整備、市街地開発事業とあわせて、民間セクターの建築活動に対する規制、誘導により目指すべき都市像を実現しようとするとるものであり、建築物の更新間隔等を勘案すれば、都市計画区域マスターープランにおいては、おおむね二〇年後の都市の姿を展望したうえで、都市計画の基本的方向は定められることが望ましい。

但し、市街化区域のうち、おおむね一〇年以内に市街化を図るべき区域に関連する事項（市街化区域の規模等）については、その趣旨に鑑み、おおむね一〇年後の将来予測を行つたうえで定められることが望ましい。

また、都市施設、市街地開発事業については、優先的にお

D 「通知76六〇四八・九」

おむね一〇年以内に整備するものを整備の目標として示すことが望ましい。

(マスター・プランの記載事項)

前記のような考え方にしてば、マスター・プランの対象期間は相当長期間となることから、マスター・プランに詳細な計画内容を記述するには限界がある。また、従前の、線引きに伴う「整備、開発又は保全の方針」においては、個々の都市計画に関する記述の羅列となつてゐるものが多く見られたが、前記のようなマスター・プランに要請される役割からすると、マスター・プランにおいては、どのような方針でどのような都市を作ろうとしているのかを地域毎の市街地像等で示すとともに、主要な土地利用、都市施設、市街地開発事業について将来のおむねの配置、規模等を示し、住民が将来の大まかな都市像を頭に描きつつ、個々の都市計画が将来の都市全体の姿の中でどこに位置付けられ、どのような役割を果たしているかを理解できるようにすることが望ましい。

(マスター・プランの見直し)

前述のように、マスター・プランは長期的に安定が求められるものであるが、これは、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にし、その実現に向けての大きな道筋を明らかにし

ておくというマスター・プランの持るべき基本的性格からくるものである。

しかし、今後、一定の需要が前提となる大規模開発計画等が、都市の将来像を決定する性格を有しながら、かつての右肩上がりの時代のように計画内容や波及効果等の見通しが直ちには立たないことから、その方向性を決められず、マスター・プランに記載することが困難である等、マスター・プランの策定段階でその都市の将来像やその実現に向けた大きな道筋を決定するには限界がある場合が増加することが見込まれる。

また、予定したプロジェクトの大幅な変更や予定していなかつたプロジェクトの決定等マスター・プラン策定段階には想定していなかつたような状況が発生することも考慮する必要がある。

従つて、今後のマスター・プランには、策定後の状況の変化を受けて適切な政策判断が可能となるような弾力性も必要となる場合が増加すると考えられる。こうした要請に応えるため、策定時点である程度見通しが可能な事項について記載をし、その後、ある程度明確な見通しが立つた事項を追加する等記述内容に弾力性を持たせる、あるいは部分的改訂を機動

的に行う等の対応を視野に入れてマスター・プランの策定を行い、そのフォローアップを行うことが望ましい。

4 都市の将来像を実現するための適切な都市計画の選択

都市内の土地は、道路、公園等の公共施設、その整備を前提とする建築物等の敷地及び保全すべき緑地等に大別されるが、基本的には公共施設の整備は公的セクターがあたり、建築物等の建築は民間セクターがあたるとの官民の役割分担の下で、都市の将来像の実現に向けた都市の整備、開発及び保全を図るため、適切に具体的の都市計画を選択していくことが必要である。

土地利用計画は、一定のひろがりのある市街地や地域について、それぞれのおおまかな将来像を示し、個別の建築活動の規制誘導を通じて、その実現を図ることを役割としている

が、主として民間の建築行為、開発行為を前提とするところからその時々の経済状況の影響を受けるとともに、基本的に目的の実現には時間を要すること、きめ細かい対応でなく大枠での誘導にならざるを得ないこと、また、規制内容についても、住民の理解を得ることとの関係で限界があり、特に地区計画等詳細な土地利用計画の策定は、地道な努力の裏打ちが必要とされること等に特性があるといえる。

こうしたことを踏まえれば、目指す都市の将来像の実現は、単一の制度のみにより完成しうるものではないと考えるべきであり、各都市計画制度の特性を活かしつつ、総合的、一体的な都市計画の適用が考えられるべきである。例えば、

D 「通知76六〇四八・九」

良好な戸建て住宅地の形成は、土地区画整理事業により積極的に市街地を作り出す方策、地区計画により地区施設の計画と建築の規制を行い、民間の建築活動の展開とともに順次実現していく方策、道路、公園などの公共施設を先行整備したうえで低層住居専用地域が持つ規制メニューにより、建築物の形態規制を通じて市街地の更新を待つ方策などが考えられる。

それぞれの地域や地区で、いかなる都市計画により望ましいまちづくりを実現するかは、各都市計画制度の役割と特性を踏まえ、財政その他の資源、都市全体における相対的な優先順位等の観点から総合的・一体的に検討されるべきである。

5 適時適切な都市計画の見直し

都市計画は、法第二一条に変更に関する規定があるとおり、社会経済状況の変化に対応して変更が行われることが予定されている制度であり、基礎調査の結果や社会経済状況の変化を踏まえて、変更の必要性が吟味されるべきものである。

しかし、一方で、都市計画施設の整備、市街地開発事業の実施、土地利用の規制・誘導を行って、目指すべき都市像を

実現するためには、相当程度長期間を要することから、都市計画には一定の継続性、安定性も要請される。

したがって、都市計画の変更を検討するにあたっては、その都市計画の性格を十分に踏まえる必要があり、例えば、根幹的都市施設等継続性、安定性の要請が強いと考えられるものについては、その変更はより慎重に行われるべきである。ただし、このような都市計画についても、都市計画決定当時の計画決定の必要性を判断した状況が大きく変化した場合等においては、変更の理由を明確にした上で変更することも考えられる。

6 情報開示の促進

具体的の都市計画は、都市の将来像を実現するためのものであるが、その決定に住民の理解が得られ、その内容がルールとして受け入れられるためには、住民が、都市の将来像が望ましいものであること、その実現のために総合的、一体的に都市計画を進める必要があること、具体的な都市計画の目的、内容等が適切であることについて理解することが必要である。このことは、都市計画決定手続の円滑化を図り、都市計画の内容を円滑に実現する上で重要である。

そのためには、都市計画における情報開示を促進し、住民

が都市の将来像と具体的な都市計画を常に確認、理解する機会を得ることを可能とすることが必要である。このため、都市計画の図書として作成されている総括図、計画図、計画書について、可能な限り、常に住民が容易に閲覧・入手が可能な状態にしておくことが望ましい。この場合、地域の実情に応じて、都市計画情報の整備（デジタル化を含む）、都市計画図書の管理の充実、都市計画情報センターの設置等の措置をとることが望ましい。

また、都市計画決定にあたり住民に示す都市計画の理由の記述については、当該都市計画の都市の将来像における位置づけについて説明することが望ましい。この場合、具体的の都市計画が即地的に決定され、土地利用制限を課するものであることに鑑み、当該都市計画の必要性、位置、区域、規模等の妥当性についてできるだけわかりやすく説明するべきである。

III—3 土地利用について

1 区域区分制度の適切な運用

（区域区分の意義）

市街化区域と市街化調整区域の区分（以下「区域区分」という。）は、無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計

画的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の優良な農地との健全な調和等、地域の実情に即した都市計画を樹立していく上で根幹をなすものである。

一方、区域区分は、これを前提として他の都市計画の内容が連動して決定されるものであることから、適正な権利制限という視点に立って、その必要性について厳密に検討すべきである。

（区域区分の考え方）

区域区分の要否の判断及び区域区分を定めるにあたっての判断は、「無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図る」という目的を達成するため、以下の視点から行なうことが望ましい。

（1）市街地の拡大の可能性

人口及び産業の動向及びそれにより発生する新たな都市的土地利用の需要を適切に見通すとともに、市街地内の土地利用の現況を把握し、市街地の再編の必要性を加味したうえで、将来の都市的 土地利用の需要と比較し、増加人口が現状の市街地で収容しきれないことが明らかである、あるいは産業が必要とする新たな土地が市街地内に確保できる見通しがないなど、周辺の土地を大量に都市的 土地利用

D 「通知⑦六〇四八・九」

たっては、交通機関分担等の交通の特性や都市構造、土地利用等を反映した分析や予測が必要である。このため、交通主体である人の動きに着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の位置など多面的な実態把握をすることが望ましい。

(パーソントリップ調査)

ただし、自動車利用率が卓越している小規模な都市圏においては、例えば自動車の動きに着目し、自動車交通の移動の起終点や目的等を実態把握する自動車起終点調査等の比較的簡易な調査で足りる場合も考えられる。

また、現状の交通実態に対する利用者の認識や将来の都市交通に対する市民の意向意識の動向把握も必要となる場合があることから、上記実態把握とあわせて市民意識を把握することも有効と考えられる。

③ 交通施設の計画の検討

交通施設の計画を検討するにあたっては、目指すべき都市構造や土地利用を踏まえつつ、交通機関別に将来交通需要予測を行つたうえで、効率的

3 都市計画区域マスター・プラン、市町村マスター・プランへの位置付け

交通施設は、都市の骨格を形成し、都市構造に大きく影響するものであることから、都市計画の目標を実現するための交通体系の整備の方針及び主要な交通施設の配置の方針等を都市計画区域マスター・プランに定めたうえで、これを踏まえて各交通施設の都市計画を定めるべきである。

一方、市町村マスター・プランにおいては、都市計画区域マスター・プランに即し、地域に密着した観点から、都市交通調査において検討された内容のうち必要な事項や地区の課題に対応した事項を定めることが望ましい。

4 地区の交通施設に関する都市計画の考え方

① 各地区の状況によつては、良好な居住環境の保全、中心市街地の活性化、都心部等における交通の輻輳・集中の解消などその地区特有の都市交通

上の課題に対応する必要がある場合が考えられる。その場合、上記二の都市交通調査等を踏まえ、例えば、地区内の立地施設の特性を考慮した

交通需要の把握等の追加調査を行うなど、当該地区におけるきめ細かな調査・検討を行うことが望ましい。

このような特定の課題に対応する必要のある地区の調査においては、地区内交通の安全性や利便性、快適性の確保、広域的道路との整合性、バスや鉄道等の公共交通の利用促進等に配慮しつつ、

補助幹線街路、区画街路、歩行者専用道、自転車専用道、自動車駐車場、自転車駐車場等の交通施設の必要性、配置、規模等について検討を行い、必要なものを都市計画に定めることが望ましい。

② 大規模な都市開発や大幅な容積率の緩和等の実

施により、新たに相当規模の交通量の発生及び集中が想定される場合については、開発地区及びその周辺地区において開発等に伴う発生集中交通量を予測・評価し、必要に応じて当該開発等の計画内容の見直しや、地区周辺の道路、鉄道等の都市

A-2 道路

1 都市における道路の機能と道路種別

(1) 道路の機能

都市における道路は、以下のようないくつかの機能を有している。

- ① 都市における円滑な移動を確保するための交通機能
- ② 都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための空間機能
- ③ 都市構造を形成し、街区を構成するための市街地形成機能

(2) 道路の種別

道路の都市計画を定めるにあたっては、主として交通機能に着目して次のような道路種別を設定し、これらを適切に組み合わせて、道路の機能が十分發揮できるようにする必要がある。

- ① 自動車専用道路

計画の変更等について総合的に検討することが望ましい。

D 「通知⑦六〇四八・九」

都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等専ら自動車の交通の用に供する道路

② 幹線街路

都市内におけるまとまつた交通を受け持つとともに、都市の骨格を形成する道路

③ 区画街路

地区における宅地の利用に供するための道路

④ 特殊街路

ア 専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路

イ 専ら都市モノレール等の交通の用に供する道路

ウ 主として路面電車の交通の用に供する道路

2 道路の都市計画の考え方

(1) 都市交通調査に基づく適切な計画の検討

道路の都市計画を定めるにあたっては、目指すべき都市像を実現するため、放射道路や環状道路の配置など、道路の様々な機能が十分發揮できるような配置を検討するとともに、計画交通量に基づく車線数の検討や、歩行者、自転車のための空

間、路面電車やバス停等の公共交通のための空間の検討など、道路のもつ様々な機能が各道路の担うべき役割に応じて適切に確保されるよう構造等を検討することが望ましい。

これらの検討は、都市交通調査に基いて行うことが望ましい。

(2) 都市における道路の配置等の考え方

都市における道路の都市計画を定めるにあたっては、広域的な道路網との整合はもとより、土地利用や他の都市施設との十分な連携のもとに、自動車専用道路、幹線街路、区画街路及び特殊街路を適切に組み合わせることにより都市計画道路網を形成するとともに、都市の骨格となるよう配置することが望ましい。

また、地形、地質等の自然条件、市街地の形態や現況の土地利用、あるいは保全すべき自然環境、歴史的環境等の社会的条件を踏まえて、以下の考え方により都市計画を定めることが望ましい。

① 自動車専用道路

自動車専用道路は、都市間高速道路を国の計画に適合しつつ国土レベルの広域的な自動車交通を処理するように適切に定めるとともに、大都市等においては、都市高速道路を、幹線街路と連携して広域的な交通や都市内の交通を適切に処理することができるよう配置することが望ましい。

他の道路との接続は、専用の出入路において広域的な自動車交通を適切に分担するよう接続する道路及び接続位置を定めることが望ましい。この場合、できる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続すべきであり、区画街路とは接続しないこととすべきである。

また、他の都市計画道路とは立体交差とすべきである。

② 幹線街路

幹線街路は、特に多様な機能を有していることから、次とおりさらに区分して計画することが望ましく、これらの役割分担した道路が適切に組み合わされるよう配置することにより円

滑な交通処理、良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等が図られるようすることが望ましい。

・主要幹線街路

主要幹線街路は、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し都市に出入りする交通及び都市内の枢要な地域間相互の交通を集約して処理できるよう適切に配置することが望ましい。また、主要幹線街路は、特に高い走行機能と交通処理機能を有し、都市構造に対応したネットワークを形成するよう計画することが望ましい。

都市幹線街路

都市幹線街路は、都市内の各地区又は主要な施設相互間の交通を集約して処理することができるように適切に配置することが望ましい。特に市街地内においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内から通過交通を排除し良好な環境を保全するよう適切

D [通知⑦六〇四八・九]

に配置されることが望ましい。

・補助幹線街路

補助幹線街路は、主要幹線街路又は都市幹線街路で囲まれた区域内において、当該区域の発生又は集中する交通を集約し適正に処理することができるよう、また区域内において良好な都市環境を実現するため区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

幹線街路は、自動車専用道路とも区画街路とも接続することができるが、自動車専用道路とはできる限り交通機能として規格の高い幹線街路と接続することが望ましく、また、区画街路と接続する場合には区画街路を極力集約して接続することが望ましい。

また、走行機能と交通処理機能を重視する幹線街路については、交差点において右折車線等を考慮した幅員とすべきであり、その他の幹線街路についても極力右折車線等を考慮した幅員

とすることが望ましい。特に走行機能と交通処理機能を重視する幹線街路が他の幹線街路と交差するものについては、原則として立体交差とするべきである。

③ 区画街路

区画街路は、適切な規模、形状の街区を形成するとともに、幹線街路等で囲まれた区域内に発生又は集中する交通を円滑に集散するよう、また区域内を通過する自動車交通の進入を誘導しないよう配置することが望ましい。

④ 特殊街路

・歩行者専用道等

特殊街路アに相当する歩行者専用道、自転車専用道、自転車歩行者専用道については、以下の考え方により計画を行うことが望ましい。

歩行者専用道については、住宅地や商業地等における平面的な歩行者専用道、駅周辺部における立体的な歩行者専用道（ペデストリアンデッキ、地下道等）等が考えられ、歩行

者の交通の動線と整合を図るとともに、車道との交差をなるべく避け、あるいは立体交差を行い、他の道路の歩道や区画街路、公共交通と連携して歩行者交通のネットワークを形成するよう配置することが望ましい。

自転車専用道等については、通勤、通学、買い物、業務等日常の自転車交通の用に供する道路、レクリエーションのためのサイクリングコース等が考えられ、それぞれ自転車交通の主要な動線と整合を図るとともに、他の道路や公共交通と連携して自転車交通のネットワークを形成するよう配置を行うことが望ましい。

歩行者専用道等においては、快適な通行の用に供し、良好な都市環境、都市景観の形成を図るため、緑化、溜りの空間に配慮して計画を定めることが望ましい。

・ 都市モノレール専用道等

特殊街路ウに相当する路面電車道について

は、鉄道等他の交通機関との接続を確保し都市交通の利便性を増進するとともに、他の都市計画道路と一体となつて適切に都市交通を分担し、都市内の主要な地区又は施設を効率

続を確保し都市交通の利便性を増進するとともに、他の都市計画道路と一体となつて適切に都市交通を分担し、都市内の主要な地区又は施設を効率的に連絡するよう配置することが望ましい。

都市モノレール専用道等については運行に必要な基本的施設（本線部、支線部、乗降部等）を一体的に定めることが望ましい。

なお、計画にあたっては、他の交通機関との連携を図るために必要となる駅前広場等の交通結節施設を計画し、また、今後の高齢化等に配慮し、バリアフリーのために必要となる施設に配慮した区域、構造となるように計画を行うことが望ましい。

・ 路面電車道

D 「通知76六〇四八・九」

的に連絡するよう配置することが望ましい。

路面電車道については運行に必要な基本的施設（本線部、支線部、乗降部等）を一體的に定めることが望ましい。

(3) 空間機能に配慮した道路の計画

道路の計画にあたっては、例えば以下のように空間機能に配慮することが望ましい。

① 道路における良好な都市空間の形成

都市内道路は、都市内において連続した公共空間を提供し、良好な都市環境を確保する上で重要な役割を担つており、特に歩道や植樹帯は公園、緑地等とあいまつて都市内の貴重な緑と憩いの空間を提供している。このため、幹線街路の計画にあたっては、地域の状況に応じ歩道、植樹帯等の空間を積極的に確保するよう計画することが望ましい。区画街路や特殊街路（歩行者専用道等）についても都市内の歩行者ネットワーク等を構成する場合については緑化や溜りのための空間を確保していくことが望ましい。

② 防災機能からの道路の配置

都市内道路は災害時の避難路や延焼遮断の防災のための空間としての機能を勘案して配置することが望ましい。避難路は、平成八年建設省告示第一〇二九号に従い、広域避難地またはこれに準ずる安全な場所へ通ずる幅員一五m以上の道路又は幅員一〇m以上の緑道とし、避難路の沿道は、建築物の不燃化等を図ることが望ましい。また、避難地となる公園等と一体的に計画することが望ましい。

③ 都市のシンボルとなる道路の計画

都心部や文化施設の集積地区等で都市の顔となり景観形成の軸となる道路については、十分なアメニティ空間が確保された広幅員道路として計画することが望ましい。このような都市のシンボルとなる道路については、必要な交通機能を担う車道幅員を確保したうえで、全体幅員の過半を車道以外の幅員とすることが望ましく、また、沿道の建築物と一体となり都市の顔としてふさわしい景観形成を図ることが望まし

い。

(4) 交通広場の計画

鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい。

① 交通広場の位置

交通広場の位置については、交通安全、円滑な交通処理の観点から、周辺街路との接続のあり方、また都市の玄関口としての景観形成の観点から、周辺建築物や街並みとの調和等に十分配慮しながら、適正な位置を選定することが望ましい。

環境空間は、当該広場の都市における景観形成上の位置づけ等を勘案しながら、歩行者の滞り、緑化や修景施設のために必要な規模を確保するとともに、周辺の建築物と一体となって都市の玄関口にふさわしいシンボルとしての景観が形成されるよう、その規模を定めることが望ましい。

適正に確保されるよう定めるべきである。

② 交通広場の規模、構造等

交通広場の規模は、交通機能の確保のための交通空間と、公共的なオープンスペースとして良好な環境形成のための環境空間が、それぞれ適正に確保されるよう定めるべきである。

なお、今後の高齢化の進展等に配慮し、バリ

D 「通知⑦六〇四八・九」

アフリーラのためには必要となる幅員や施設に配慮した規模、構造となるよう計画を定めることが望ましい。

(3) 交通広場の立体利用

周辺の土地利用が高度に行われており、平面的に区域の確保が難しい場合、あるいは歩行者と車両との交錯をなくしたサービス水準の高い歩行者交通ネットワークの形成を図ることが望ましい場合等においては交通広場を立体的に整備することも考えられる。特に、歩行者空間を立体的に計画する場合には、駅や周辺建築物等との動線を勘案することが望ましい。

(5) 道路構造令の適用

都市施設として都市計画に定める道路のうち道路法上の道路として新設又は改築されるものについては、その計画事項である幅員、線形等が道路構造令（昭和四五年政令第三二〇号）に適合している必要がある。

また、既に決定されている都市計画道路のうち、整備着手時点における道路構造令の規定に

従つて整備されているものについては、現行の道路構造令を遡及して適用する必要はないが、今後、新設又は改築を行うものについては、都市計画決定されている幅員が現行の道路構造令の一般規定を適用した場合に十分であるかを検証したうえで、必要に応じ都市計画を変更すべきである。

この場合、沿道に堅固な建築物が立地している等により、道路構造令の一般規定を適用することが事業費の高騰等社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、関連する都市計画道路の変更等を行い、当該道路の機能の一部を代替させることにより、道路構造令の一般規定に適合させて整備することが望ましい。しかしながら、この方法により道路構造令の一般規定に適合できない場合であつて、上記のように道路構造令の一般規定をそのまま適用することが社会経済上多大な影響を及ぼすものと判断される場合には、住民の合意形成や技術、費用の面等特別の理由によりやむを得ない場合に限り、既決定の都市計画道路について道路構造令中の各例外規定を適用する余

地もあると考えられる。

(6) 土地利用に応じた道路の配置

道路の都市計画にあたっては、市街地の土地利用形態に整合した配置とする必要がある。

住宅系市街地においては、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内において、通過交通を排除し良好な環境を保全するよう、これらの幹線街路を配置することが望ましい。

都市郊外の住宅系の新市街地においては、一km

を標準とする近隣住区を囲むように主要幹線街路、都市幹線街路を配置することとし、これらに囲まれた区域から通過交通を排除し良好な住宅地としての環境を保全するようになることが望ましい。これらに囲まれた区域内においては補助幹線街路を適切に配置することが望ましい。住宅系の既成市街地においては、現状の市街地形態を勘案し、新市街地における配置の考え方を踏まえつつ、主要幹線街路、都市幹線街路で囲まれた区域内において、通過交通を排除し良好な環境を保全するようになることが望ましい。

また、住宅系市街地において大量の交通、重交通を処理する幹線街路を新たに計画する場合は、複数の代替案の比較検討を行う等、市街地の環境について細心の注意を払う必要がある。この場合、沿道の土地利用転換の誘導や建築物の一体整備あるいは環境施設帶の設置等、それぞれの地域の特性に応じ道路空間とし調和した沿道の都市空間が形成されるよう、都市計画を定めることが必要とされる。

商業系市街地については、商業業務施設の集積状況に応じて住宅系の新市街地よりも高い密度で幹線街路を配置し、円滑な都市活動を確保することが望ましい。この場合、商業系市街地内に不要な通過交通が入らないよう必要に応じて商業系市街地周辺に環状道路を配置し、周辺に駐車場等を一体的に定めることも考えられる。

工業系市街地については、工場の敷地規模等により大きく変動するので一概に示すことは困難であるが、一般的には住宅系の新市街地よりも低い密度で幹線街路を配置し、大型車交通を円滑に処

D 「通知⑦六〇四八・九」

自転車交通の機能を十分發揮させながらこのようないくつかの問題の解決を図るために、駅や量販店等の周辺に利用しやすくかつ十分な規模の自転車駐車場を整備する必要があり、自転車駐車場を都市計画に積極的に定め整備を進めることが望ましい。

自転車駐車場の計画においては、周辺の市街地の

状況、自転車の動線、改札口までの距離、公共交通利用促進等を勘案し、位置及び収容台数を定めることが望ましい。また駅周辺においては、高架橋の下や地下鉄駅上部の空間に計画する等、立体的かつ有效地に空間を利用するよう計画することが望ましい。

4 自転車駐車場に関する都市計画の取扱い

自転車駐車場を都市計画に定める場合においては、法第一一条第一項一号の「駐車場」として都市計画決定を行うことが望ましい。ただし、自転車駐車場で道路と一体としての機能を有すると認められるものについては、法第一一条第一項一号の「道路」に含めて都市計画決定することも考えられる。

A—5 自動車ターミナル

1 自動車ターミナルの都市計画の考え方

自動車ターミナルには、バスターミナルとトラックターミナルがあり、バスターミナルは、都市間の路線バス、都市内バス、観光バスの発着及び他の交通機関との乗り換えの場としての機能を、トラックターミナルは、トラックの発着を集約し、交通の円滑化と輸送効率を高める機能を有している。

バスターミナルの計画にあたっては、他の交通機関との連携を考慮し配置することとし、将来のバスの交通需要を踏まえ、その規模を定めることが望ましい。

トラックターミナルの計画にあたっては、道路、鉄道等他の交通施設や流通業務市街地との整合性を考慮し配置することとし、将来の物流の見通しに基づきその規模を定めることが望ましい。

2 自動車ターミナルの都市計画の取扱い

① 都市計画に定める自動車ターミナル

都市計画区域内において、一定規模以上の自動車ターミナル（おおむね五〇〇m²以上をその目安とする）を建設しようとするときは、自動車交通の集中等、都市交通体系にとって特に重要な影響

を及ぼす施設となるものと考えられることから、これを都市施設として積極的に都市計画に定めることが望ましい。

(2) 自動車ターミナルと道路との関係

自動車ターミナルの都市計画決定にあたっては、周辺の都市計画道路について当該自動車ターミナルに発着する自動車交通に対応するよう検討し、必要に応じ道路計画や自動車ターミナルの構造の見直しを行う等、都市計画上相互に整合がとれた計画とすることが望ましい。

A—6 その他交通施設

1 その他交通施設について

都市計画に定める都市施設の種類については、法第一條及び令第五条において定められているが、

その他交通施設として、空港、軌道（都市高速鉄道に該当するものを除き、路面電車は含まれる。）、通路（道路に該当するものを除く。）、交通広場（道路、広場に該当するものを除く。）が考えられるので、必要に応じ都市計画に定めることが望ましい。

2 通路

(1) 通路の都市計画の考え方

通路は、公共的な通行の用に供する施設であつて道路とすることが適切ではないものについて都市計画に定めるものである。

通路の計画にあたっては、他の道路における歩道等と連携し歩行者のネットワークを形成するよう配置することとし、歩行者の交通量や歩行者の溜まりの空間を考慮し、その規模を定めることが望ましい。また快適な通行の用に供し、良好な都市環境、都市景観の形成を図るため緑化や憩いの空間に配慮して計画を定めることが望ましい。

特に、建築物との複合的な空間となる場合においては、立体都市計画制度を活用することが望ましい。

3 交通広場

(1) 交通広場の都市計画の考え方

交通広場については、道路の一部を構成する交通広場については法第一一条第一項第一号における「道路」に含めて都市計画決定することとするが、歩行者空間を中心とするもの等それ以外の交

D 「通知76六〇四八・九」

通広場については、その他の交通施設の「交通広場」として都市計画を行うことが望ましい。

交通広場の計画にあたっては、他の道路における歩道等と連携し歩行者のネットワークを形成するよう配置することとし、歩行者の交通量や歩行者の滞りの空間を考慮し、その規模を定めることが望ましい。また、快適な通行の用に供し、良好な都市環境の形成を図るための緑化や憩いの空間、良好な都市景観をそなえたシンボルとしての空間、さらに地域の活性化の核となるイベント等の空間にも配慮して計画を定めることが望ましい。

特に、建築物との複合的な空間となる場合においては、立体都市計画制度を活用することが望ましい。

B 公園、緑地等の公共空地

1 公共空地の都市計画の考え方

(1) 公園

公園とは、主として自然的環境の中で、休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーション及び大

震火災等の災害時の避難等の用に供することを目的とする公共空地である。

① 種別及び名称

ア 種別

公園に関する都市計画において定める種別は、規則第七条第五号に規定するとおり、街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、広域公園及び特殊公園とされているが、その区別は次に示すとおりである。なお、都市の人口規模等の関係上、地区公園と総合公園又は運動公園の機能等を併せ有する公園を計画しようとする場合は、当該公園の主たる機能により区分することが望ましい。また、主として動植物の生息地又は生育地である樹林地等の保護を目的とする都市公園となるべきものについては、複合的な機能を併せ有する場合は当該公園の主たる機能により区分することが望ましい。

この場合は、緑地として決定することも含めて検討することが望ましい。

i 街区公園

三章 都市 一節 都市計画 「都市計画法」

五五三・259・二八〇

主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園

ii 近隣公園

主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園

iii 地区公園

主として徒歩圏域内に居住する者の利用に供することを目的とする公園

iv 総合公園

主として一の市町村の区域内に居住する者の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園

v 運動公園

主として運動の用に供することを目的とする公園

vi 広域公園

一の市町村の区域を超える広域の区域を対象とし、休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園

vii 特殊公園

ア) 主として風致の享受の用に供することを目的とする公園

i) 動物公園、植物公園、歴史公園その他特殊な利用を目的とする公園

イ) 名称

公園に関する都市計画において定める名称は、番号及び公園名とし、番号の付し方は以下の凡例に示すところによることが望ましい。

凡例 番号の付し方

○・○・○○

i 区分 規模 一連番号

区分として付する番号は、種別により次とおりとする。

区分二 街区公園

区分三 近隣公園

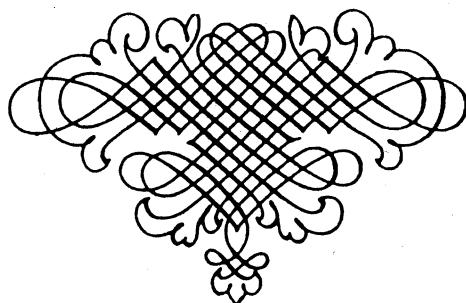
区分四 地区公園

区分五 総合公園

区分六 運動公園

区分七 特殊公園 ア)に該当するもの

基本 行政通知 処理基準



基本行政通知編集委員会
編 集

ぎょうせい
