

『2218 現代都市計画』

対象：建築学部

■教科書 実践から学ぶ まちづくり入門講座

2026. 01. 01 訂正

P. 22 6 行目

(誤) 716 万戸

(正) 約 72 万戸

P. 24 下から 3 行目

(誤) (約 14ha)。

(正) (住宅エリア 約 1.6ha/会場 約 5ha)。

P. 24 下から 2 行目

(誤) 現在は 6 戸が現存し、

(正) 現在は数戸が現存し、

P. 45 4 行目～P. 46 1 行目

(誤) 主な施策としては、「住宅市街地総合整備事業（住宅団地ストック活用型）」、「スマートウェルネス住宅等推進事業」などがあります。とくに、「地域居住機能再生推進事業」では、NPO 法人等の非営利法人または地域再生の推進を図る活動を行うことを目的とする会社を自治体が地域再生推進法人として指定し、直接交付可能にしている点が特筆できます。過疎化が進む団地では「移動スーパー」や「コミュニティバス」などの導入が進められています。

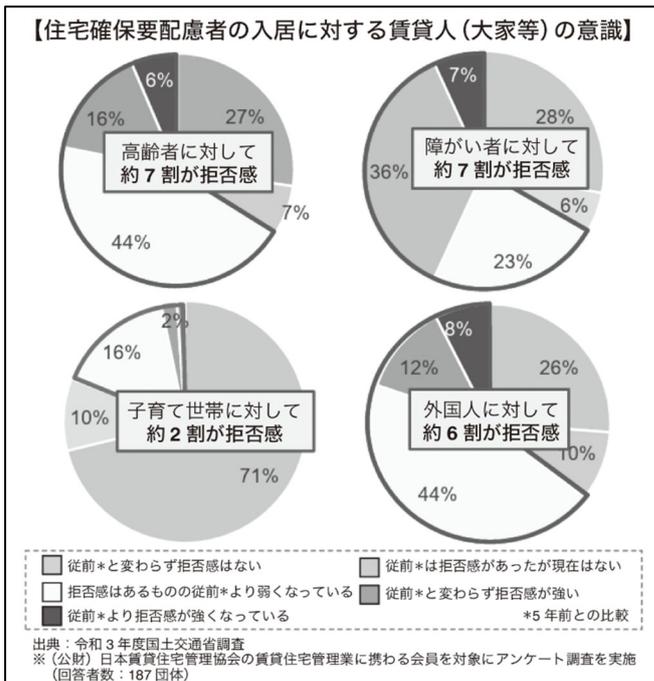
(正) 施策としては、「住宅市街地総合整備事業（住市総）」や「スマートウェルネス住宅等推進事業」などがあります。住市総の「地域居住機能再生推進事業」では、自治体が設置する協議会に民間事業者が参画した体制が整備され、改正地域再生法では自治体が NPO 法人等を「地域再生推進法人」として指定して計画提案主体となり得る仕組みなど、自治体を介しつつも民間による直接的な関与を強化した官民連携型の団地再生が進みつつあります。

(誤) 国交省が2019年に実施した不動産業者に対する調査では、入居制限(条件付き含む)している世帯属性として、外国人世帯が約6割、低額所得者が約5割、高齢者、障害者世帯も約4割近い業者が入居を制限していると答えています。その理由としては、高齢者世帯で孤独死と保証人問題、低所得者の家賃滞納、障害者や外国人世帯で生活習慣や近隣とのトラブルなどが挙がっています。

そして、今後必要な支援としては、見守り生活支援の充実と家賃債務保証、高齢者では死亡時の残存家財処理があがっています。

2021年の調査報告書(図5-2-1)でも、高齢者、障害者、外国人に対して、6～7割の業者が、依然と拒否感を持っており、とくに精神障害者を不可とするものは25%と他に比べて多く、総じて、近隣とのトラブルや生活サイクルの齟齬に関する理由が多いと報告されており、今後必要な支援として、見守り生活支援の充実と家賃債務保証、高齢者では死亡時の残存家財処理が挙がっています。

(正) 国土交通省「住宅セーフティネット制度の現状について(令和5年7月)」
 (図5-2-1) 資料によると、2021年度の不動産事業者向け調査では、高齢者や障がい者に対しては約7割、外国人に対して約6割の大家等が「入居に拒否感がある」と回答。その理由として、入居者間の協調性、孤独死と保証人、家賃滞納などの問題があり、今後必要な支援として、物件情報の発信、見守り支援の充実、家賃債務保証、トラブル相談対応などが挙げられています。



P. 71 1行目

(誤) (2015/5/26 施行・2025/2/26 改正)

(正) (2015年2月施行、2023年12月改正)

P. 76 8行目～

(誤) 町全体をホテルとして活用して地域貢献する事例(次ページコラム)なども生まれているなど、玉石混交状態にあるように思います。

現在、コロナ禍で一度失速した観光需要も回復傾向にあります。違法民泊も増加していることから、無許可での民泊営業に対する罰金の上限引上げなどの旅館業法改正をはじめ観光庁と厚生労働省を中心に構成される「違法民泊対策関係省庁連絡会議」¹⁸でも、違法民泊に対する取り締まりや対策が検討されています。

(正) 多文化共生を具現する新たな拠点や町全体をホテルとする地域貢献の実践(次ページコラム)など、コレクティブなまちの要素となるような実践が生まれているのも事実で、玉石混交状態にあるように思います。とはいえ現状は、特区民泊による地域軋轢や不動産投機と不在管理等の問題が顕在化するなど(大阪市は2026年5月29日をもって新規申請を停止)、全国でも民泊に関わる問題が増加しており、「違法民泊対策関係省庁連絡会議」¹⁸でも、違法民泊に対する罰則や条例改正などの対策が検討されています。今後は、「悪貨が良貨を駆逐する」ことがない施策展開が必要だと考えます。

P. 123 6行目～

(誤) 第2次交通政策基本計画(令和3年～令和7年)¹³では、3つの基本方針が掲げられています。基本的方針Aは、公共交通の利便性向上と交通ネットワークの統合を目的としており、持続可能な移動手段を確保するための施策が多く盛り込まれています。一方、基本的方針Bでは、交通インフラの安全性向上と強化を重視し、自然災害や老朽化に対する対策が求められています。そして基本的方針Cは、新技術の活用やデジタル化による交通サービスの高度化を目指すものであり、自動運転技術などの導入が検討されています。

基本的方針Aのもとで注目されるのが、MaaS(Mobility as a Service)、CASE(Connected, Autonomous, Shared & Electric)、グリーンスローモビリティ、そしてラストワンマイルの4つの概念があります

(正) 第2次交通政策基本計画(令和3年度～令和7年度)¹³では、A・B・Cの3つの基本方針が示されています。基本的方針Aは「誰もが快適かつ容易に移動できる交通の維持・確保」を掲げ、地域公共交通の再編や交通サービスの質向上を通じて、持続可能な移動手段の確保を目指しています。基本的方針Bは「高機能で生産性の高い交通ネットワークの強化」を目的とし、交通インフラの高度化、物流

機能の最適化、デジタル化や自動運転など新技術の活用を重視しています。基本
的方針 C では、災害や事故、感染症などの異常時にも安全・安心が確保される持
続可能な交通の実現を目指し、老朽化対策や安全確保、脱炭素化の取組が示され
ています。また、MaaS (Mobility as a Service) やグリーンスローモビリティ、
CASE (Connected, Autonomous, Shared & Electric) 、ラストワンマイルといっ
た概念も、本計画の文脈の中で整理され、政策的活用が進められています。

P. 134 下から 4 行目

(誤) 密集市街地の「不燃領域率」が 40%以上、「木造建築物割合(木防建ぺい
率)」が 20%以上、「地区内閉塞度」がレベル 1 または 2 に該当するエリア
(正) 密集市街地の「不燃領域率」が 40%未~~満~~、~~「木造建築物割合(木防建ぺい
率)」が 20%以上、「地区内閉塞率」がレベル 3 以上~~に該当するエリア

P. 167 6 行目～

(誤) 当時大阪市は、「マイルド HOPE ゾーン」(表 13-1-1 参照)という施策を進
めており、このような建物を利活用する手法として、
(正) 当時大阪市は、「マイルド HOPE ゾーン」(表 13-1-1 参照)⁴という施策を
進めていた~~が~~、このような建物を利活用する手法として、

P. 168 8 行目～

(誤) 空堀地区では、マイルド HOPE ゾーン⁴に位置づけられた「空堀 HOPE ゾーン
協議会」の活動を通じて、
(正) 空堀地区では、~~大阪市~~ HOPE ゾーン~~事業~~に位置づけられた「空堀~~地区~~ HOPE ゾ
ーン協議会」の活動を通じて、