

# LRT等の都市交通整備の まちづくりへの効果

平成22年11月

都市・地域整備局  
道路局  
鉄道局

## － 目次 －

1. 評価の目的、必要性、視点
2. 対象施策の概要
3. 評価について
4. 政策への反映の方向

# 1. 評価の目的、必要性、視点

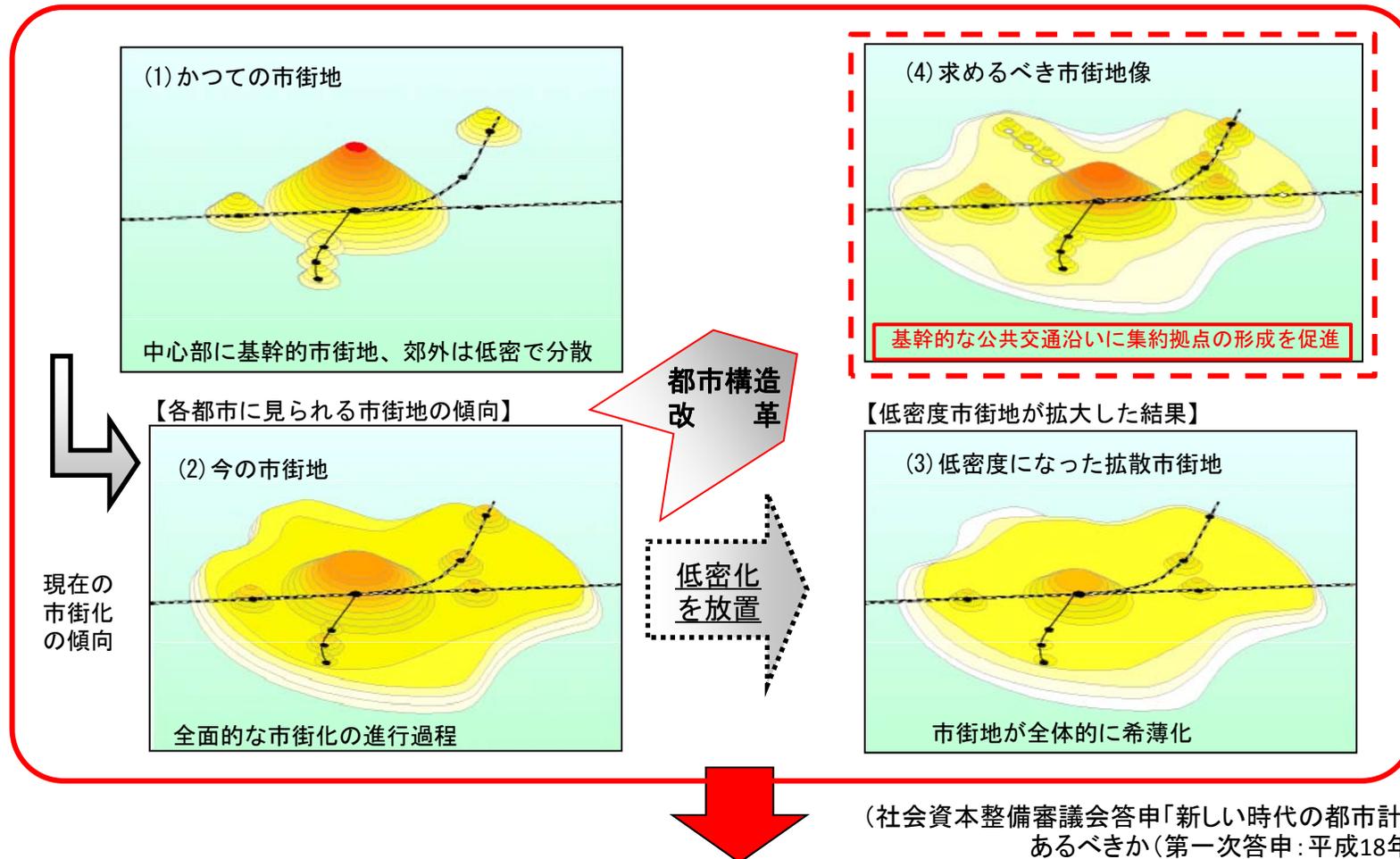
- ・集約型のまちづくりと実現する上で、LRT等の都市交通整備は重要であり、国としても「LRTプロジェクト推進協議会」の設置、補助制度の充実を行っている
- ・これらを踏まえ、LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果を評価するものである



## 2. 対象施策の概要

### 《集約型のまちづくりへの必要性》

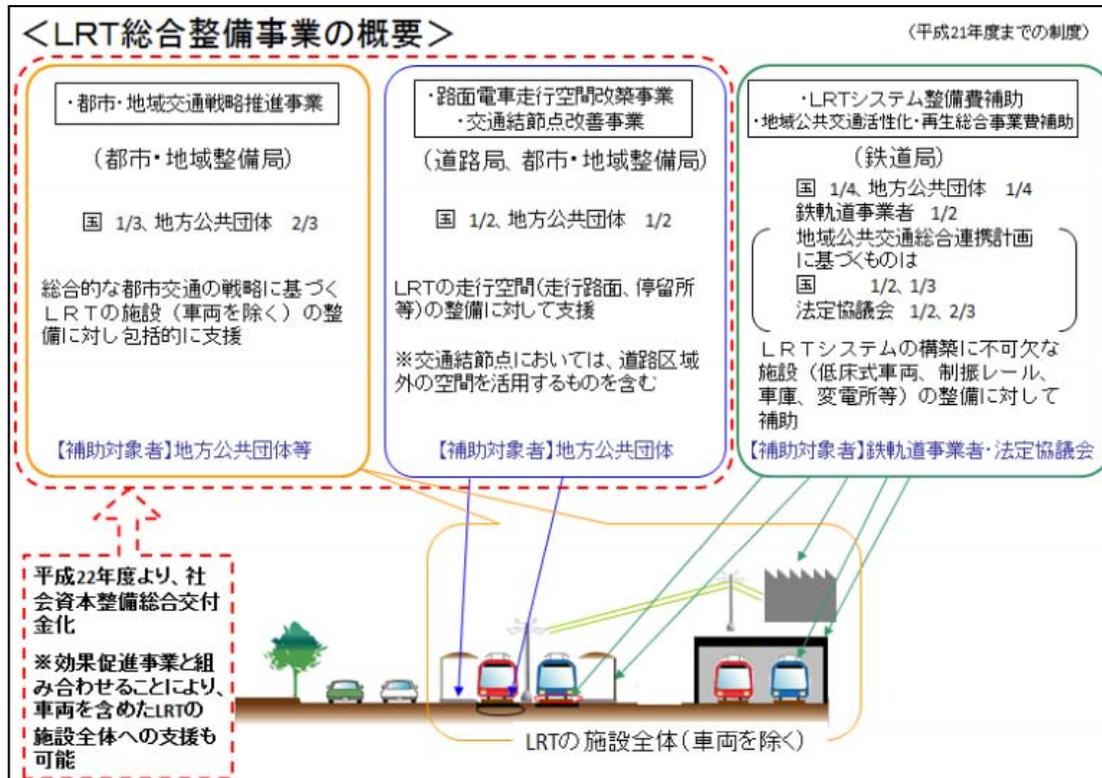
- 戦後、各都市の市街化は鉄道・軌道に沿って発展、その後道路・モータリゼーションの発達により低密度の市街地として拡散
- 今後、人口減少に適応するコンパクトな集約型都市構造への再編が不可欠



集約型のまちづくりを推進するためには、基幹的な公共交通が重要

## 2. 対象施策の概要

LRT等については、関係部局(国土交通省都市・地域整備局、道路局、鉄道局、警察庁)で連携して、導入を目指す都市を支援するため、LRTプロジェクト実施要綱を定め、随時各都市の策定段階の計画へのヒアリングやアドバイスを行うとともに、LRT総合整備事業等による一体的な支援を実施している



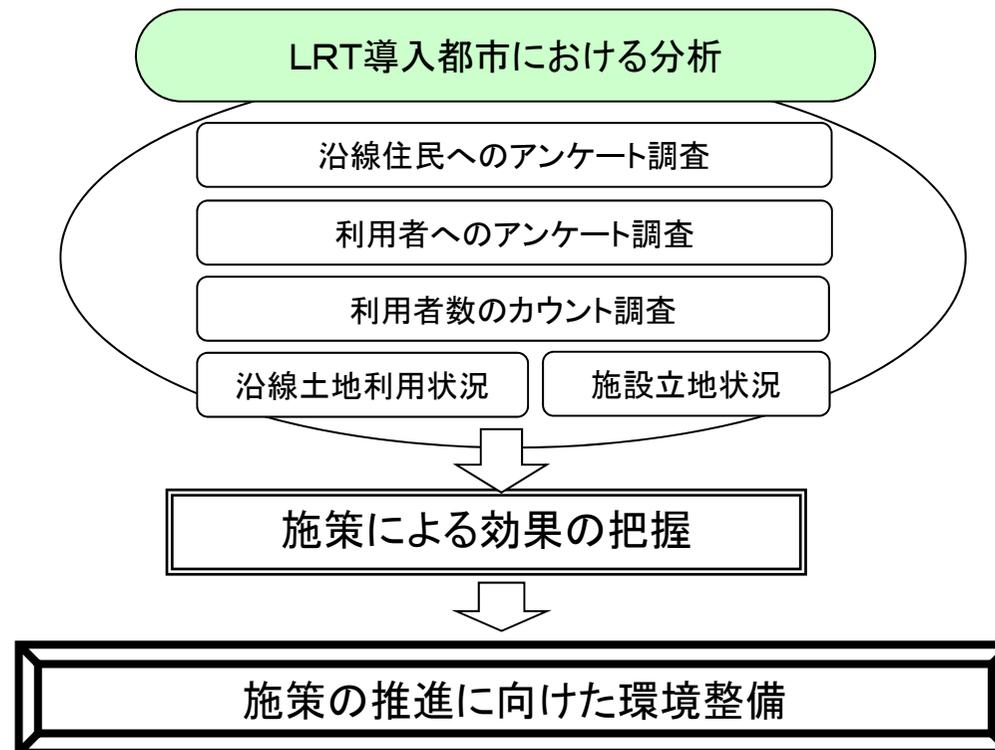
### ○LRTの特徴

- ・中量輸送の中で安価  
地下鉄(約200~300億円/km)  
新交通システム・都市モノレール  
(約50~100億円/km)  
LRT(約20~40億円/km)
- ・ユニバーサルデザイン
- ・環境への配慮
- ・柔軟な輸送力
- ・高い走行性
- ・静かで揺れの少ない軌道
- ・都市景観に配慮した架線
- ・安全で快適な電停
- ・まちづくりと対応した多様な走行空間
- ・質の高いサービス
  - ・使いやすさ
  - ・わかりやすさ
  - ・定時性、速達性
  - ・シンボル性、デザイン性

### 3. 評価について

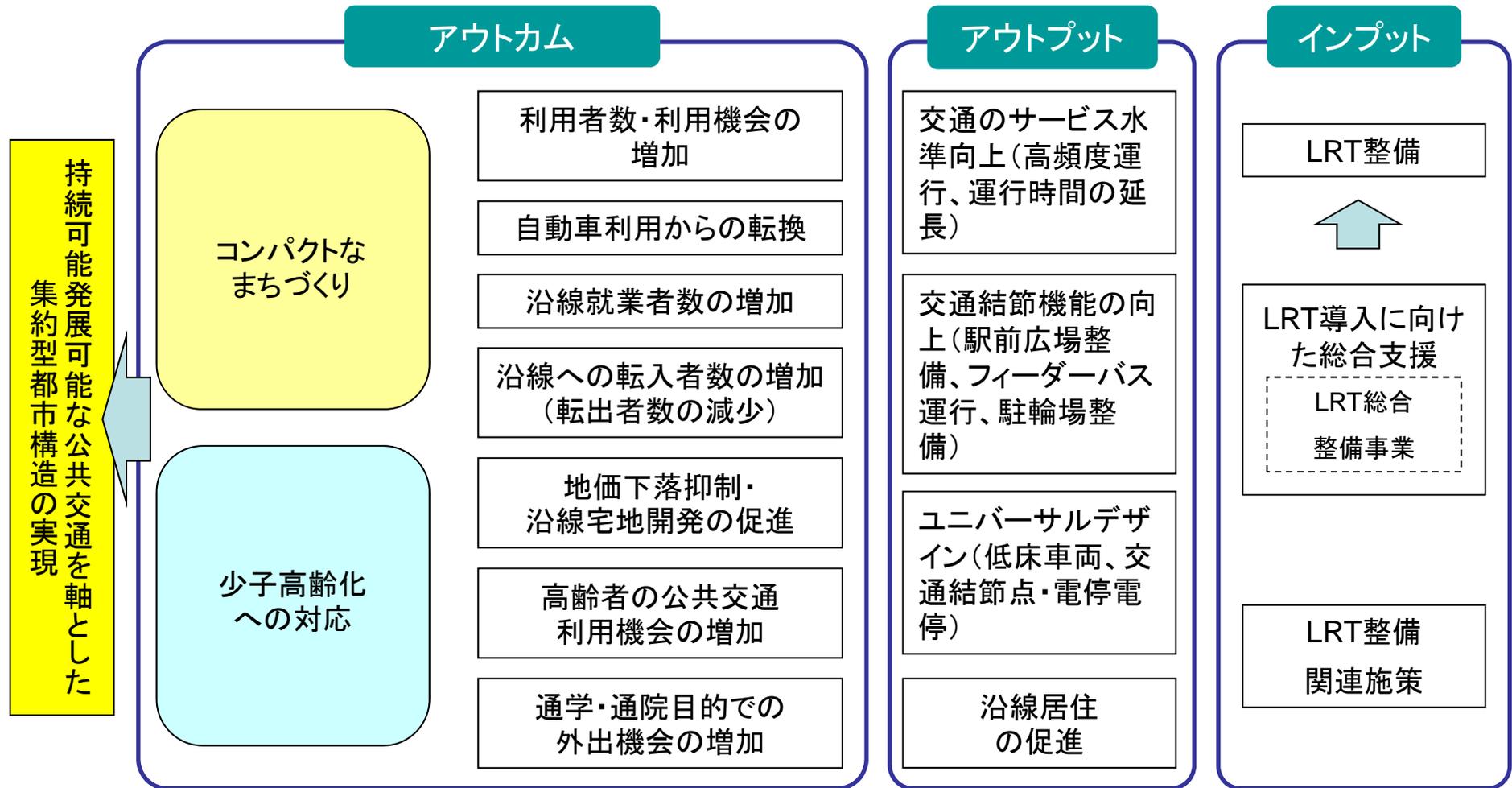
LRTについては、これまで平成18年度に富山市にライトレールが導入されていることから、富山市への導入結果を分析することとする。

なお、分析に当たっては現在導入を目指して検討が行われている都市の状況も踏まえて分析する。



# 3. 評価について

## (1) 分析手法



# 3. 評価について

## (2) 評価対象

### ○ 富山ライトレールの概要

施工者: 富山市

(平成18年4月29日開業)

事業費: 約58億円

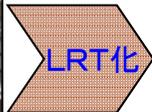
工期: H17.2~H18.4



バリアフリー化された  
電停13駅整備

高頻度運行

JR西日本 富山港線



富山ライトレール



### ■ 運行サービスの向上

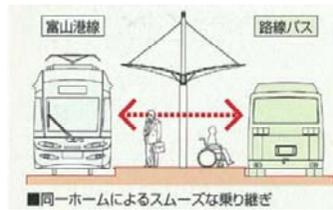
	JR西日本運行時	富山ライトレール
運行間隔	30~60分	15分(ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	5時台・23時台
駅数	9駅(富山駅除く)	13電停
車両	鉄道車両	全低床車両 <small>運賃は200円均一制。</small>

# 3. 評価について

## ○ LRT整備関連施策

### 1. 駅アクセスの改善

- ・駅前広場整備(2駅)
- ・フィーダーバス(2系統)
- ・自転車駐輪場整備(9箇所)
- ・アクセス道路整備



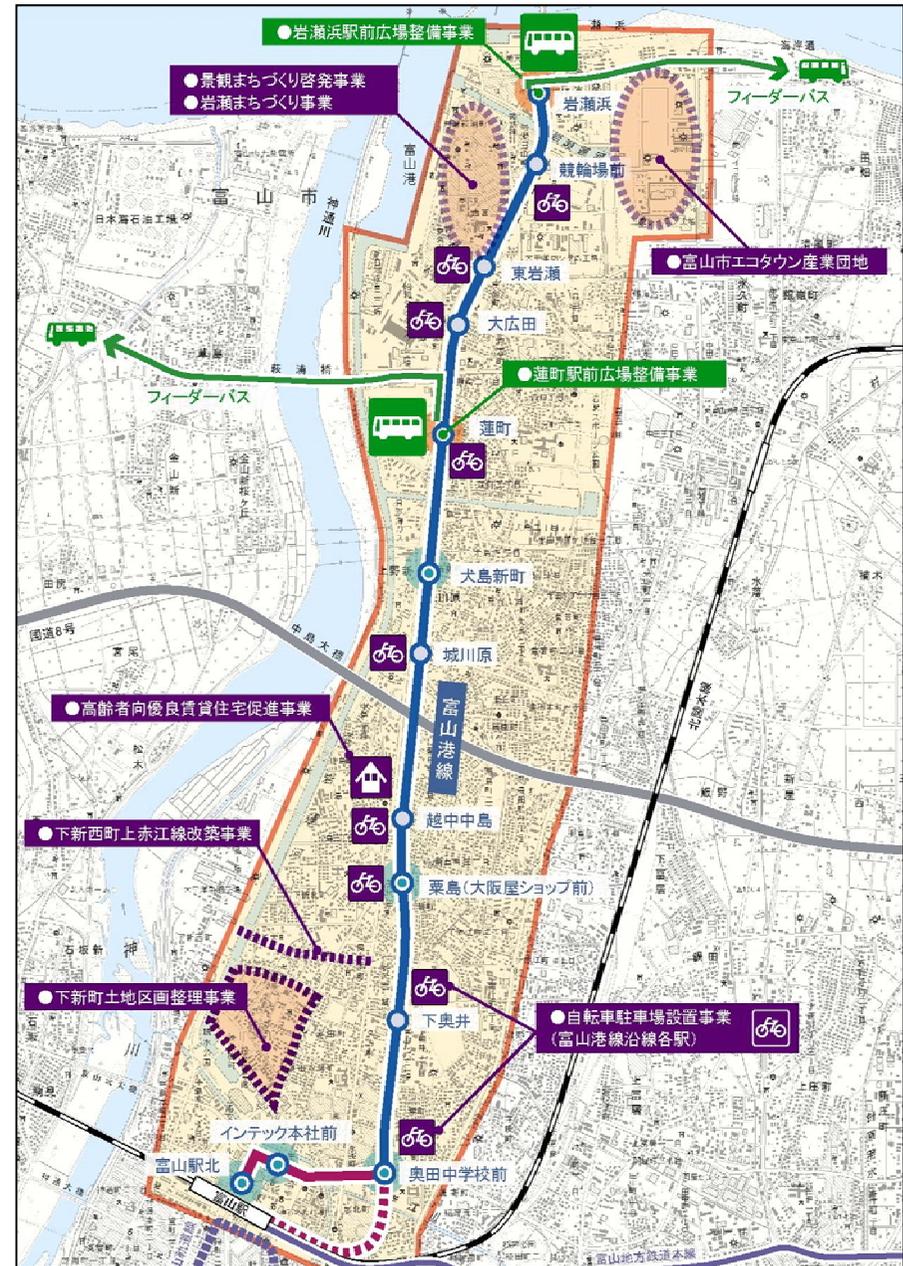
### 2. 駅周辺の住宅促進

- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の促進



### 3. 景観を活かした魅力あるまちづくり促進

- ・散策路の整備
- ・古い街並みの保存・活用
- ・休憩施設の整備

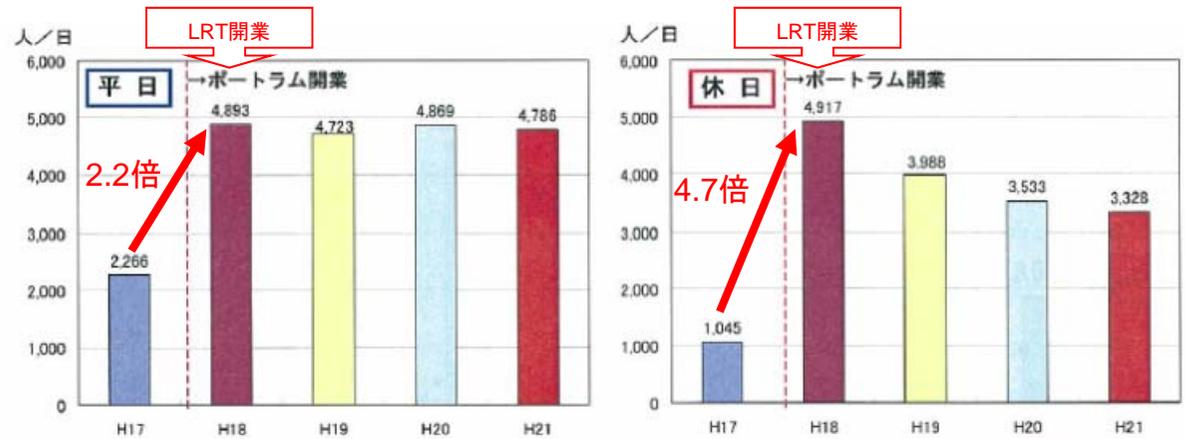


# 3. 評価について

## (3) 施策のアウトカム

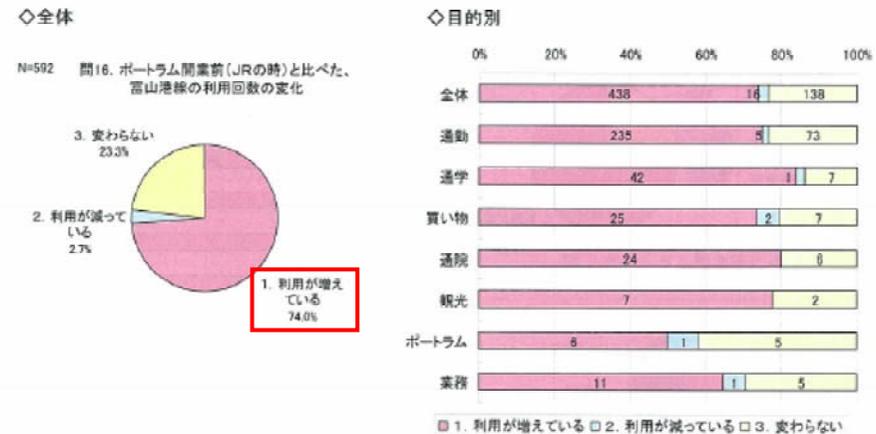
### ① 利用者数・利用機会の増加

- ・開業前後において利用者数の大幅な増加
- ・開業2年目以降も安定した利用者数による利用の定着



注：H17は実測値 H21年度は3月末見込み数  
 図 1日あたり乗客数の推移（年度別）

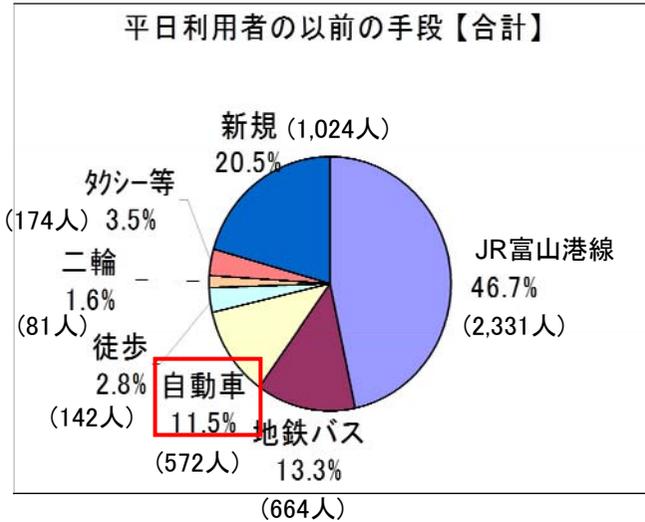
- ・LRT開業による利用頻度増が約3/4



# 3. 評価について

## ②自動車利用からの転換

平日



休日

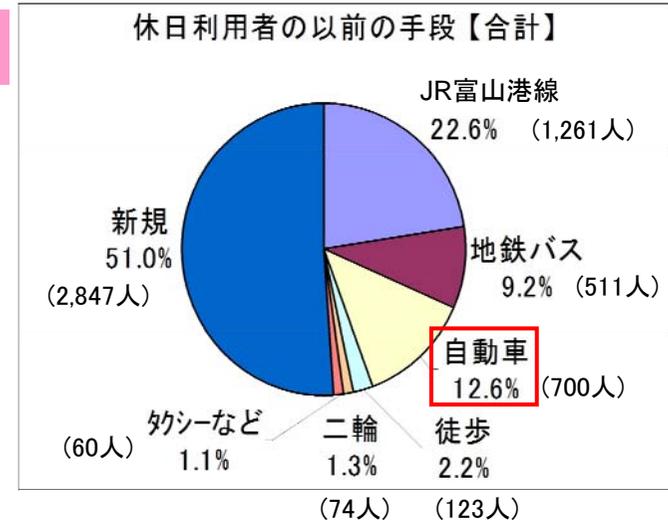
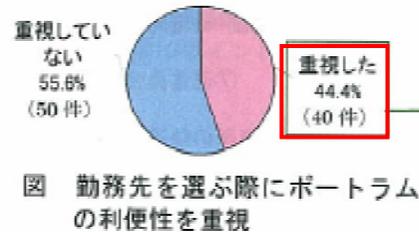
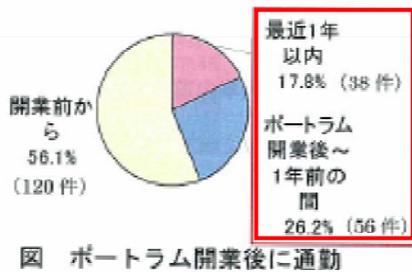


図 整備前(平成17年10月)と整備後(平成18年10月)との比較

- ・平日、休日ともに自動車からの転換が約1割程度発生
- ・休日については新規利用が約半数であり、新たな需要喚起

## ③沿線就業者数の増加



- ・LRT開業による沿線就業者の増加
- ・LRT利便性向上による沿線就業への効果

# 3. 評価について

## ④沿線への転入者数の増加

### ア)人口の変化

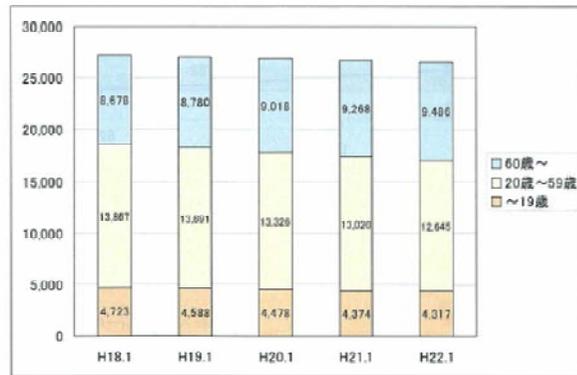


図 ライトレール沿線の人口変化 (年齢別)

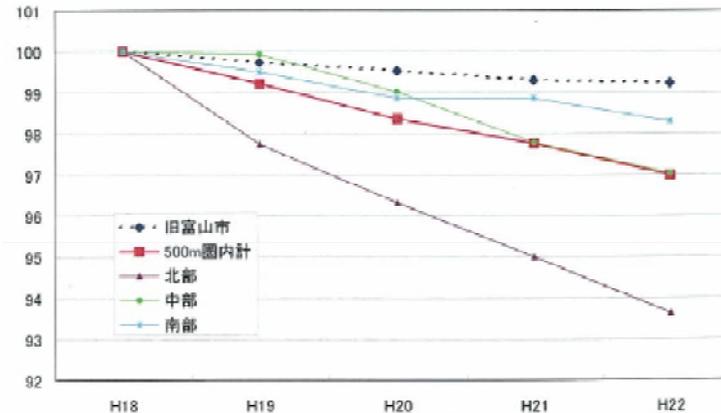
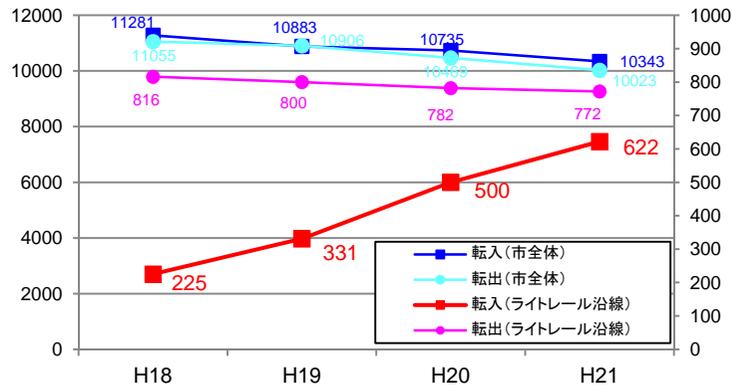


図 ライトレール沿線の人口変化 (H18を100とした指標)

### イ)転入・転出者数の変化



ライトレール沿線と富山市全体の転入・転出件数の推移

- ・人口減少傾向は歯止めは掛かっていない
- ・一方、沿線への転入者の増加、転出者の減少傾向が見られる

# 3. 評価について

## ⑤地価下落抑制・沿線宅地開発の促進

### ア) 地価の変化

LRT開業

表 地価公示価格 (円/㎡)

			H16.1	H17.1	H18.1	H19.1	H20.1	H21.1	H22.1
富山港線 沿線 500m圏域	住居系	平均(5箇所)	62,600	58,520	56,300	55,180	54,800	53,640	51,880
	商業系	平均(4箇所)	262,825	227,625	220,575	218,825	226,850	223,325	213,700
	工業系	平均(1箇所)	86,000	77,200	71,500	67,000	64,000	60,600	57,400
	平均(10箇所)		145,030	128,030	123,530	121,820	124,540	122,210	117,160
旧富山市 市街化区域	住居系	平均(44箇所)	64,262	58,604	55,849	54,013	52,926	50,544	48,277
	商業系	平均(18箇所)	177,900	159,105	148,725	142,850	140,945	138,579	137,822
	工業系	平均(13箇所)	49,950	45,350	42,436	40,407	39,121	37,200	35,046
	平均(75箇所)		89,847	81,128	76,463	73,596	72,273	69,594	67,475

- ・LRT開業後、沿線地価は下げ止まり傾向
- ・LRT開業後の地価は、他地域よりも高い水準で推移

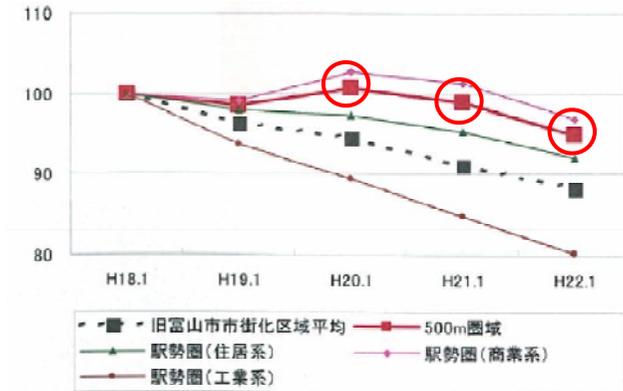


図 地価公示価格変化 (H18を100とした指標)

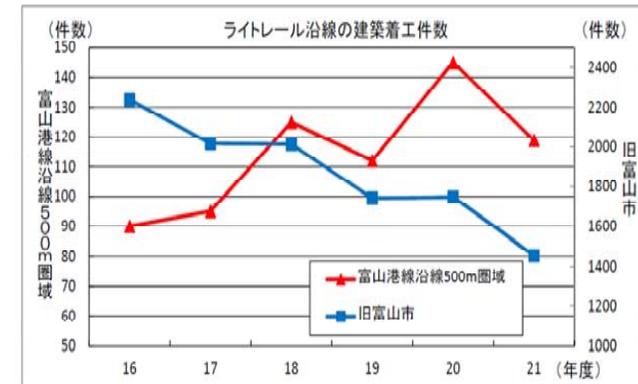
### イ) 新規着工

表 ライトレール沿線の建築着工件数 (500m圏域)

		16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
富山港線沿線 500m圏域	北部	16	18	22	27	20	18
	中部	20	27	31	18	30	29
	南部	54	50	72	67	95	72
	総計	90	95	125	112	145	119
旧富山市		2,238	2,018	2,014	1,742	1,747	1,455

注: H21年度は3月末見込み数

- ・LRT開業後、富山市内の傾向と比較して、着工件数は増加傾向



ライトレール沿線と富山市全体の建築着工件数の推移

# 3. 評価について

## ⑥ 高齢者の公共交通利用機会の増加

- ・高齢者層の利用者数の大幅な増加
- ・休日においては高齢者層が主要な利用者層のひとつ

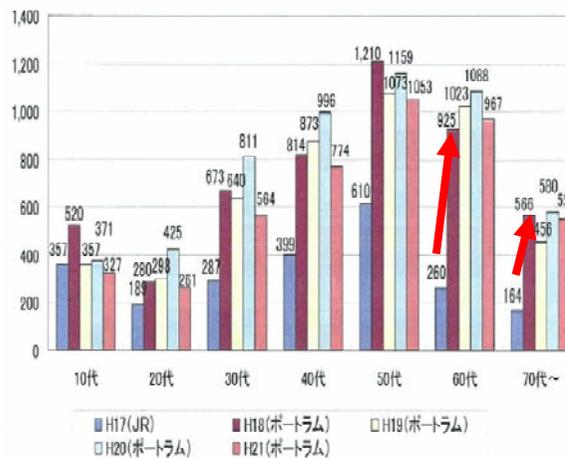


図 年代別利用者数の変化(平日)

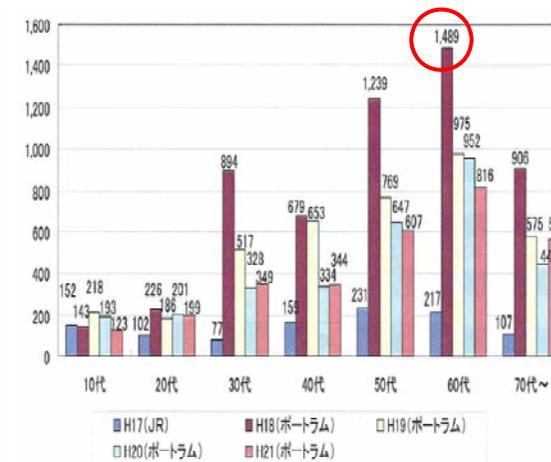
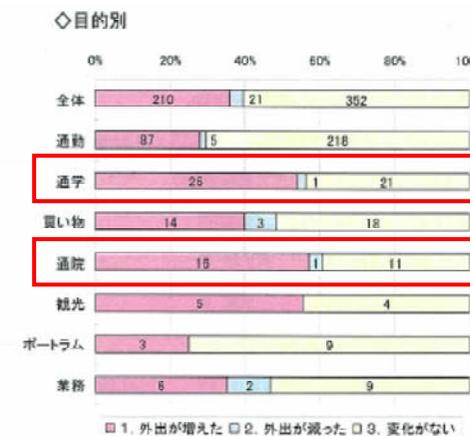
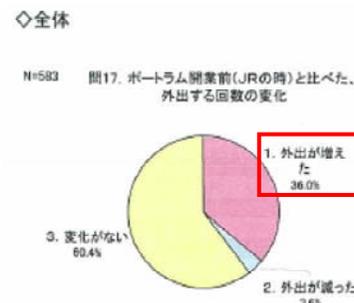


図 年代別利用者数の変化(休日)

## ⑦ 通学・通勤目的での外出機会の増加

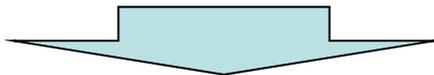
- ・LRT開業による外出機会増加が約1/3
- ・通学、通院目的の増加が顕著



### 3. 評価について

#### (4) 取りまとめ

コンパクトなまちづくり	利用者数・利用機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開業前後において<b>利用者数の大幅な増加</b></li> <li>・開業2年目以降も安定した利用者数による利用の定着</li> <li>・LRT開業による<b>利用頻度増が約3/4</b></li> </ul>
	自動車利用からの転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日、休日ともに自動車からの転換が<b>約1割程度発生</b></li> <li>・休日については新規利用が約半数であり、<b>新たな需要喚起</b></li> </ul>
	沿線就業者数の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT開業による<b>沿線就業者の増加</b></li> <li>・LRT利便性向上による沿線就業への効果</li> </ul>
	沿線への転入者数の増加 (転出者数の減少)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少傾向は歯止めは掛かっていない</li> <li>・一方、沿線への<b>転入者の増加、転出者の減少傾向</b>が見られる</li> </ul>
	地価下落抑制・沿線宅地開発の促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT開業後、<b>沿線地価は下げ止まり傾向</b></li> <li>・LRT開業後の地価は、<b>他地域よりも高い水準</b>で推移</li> <li>・LRT開業後、<b>着工件数の増加傾向</b></li> <li>・21軒の<b>宅地開発</b>の実施(H20年度)</li> </ul>
少子高齢化への対応	高齢者の公共交通利用機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者層の利用者数の<b>大幅な増加</b></li> <li>・休日においては高齢者層が主要な利用者層のひとつ</li> </ul>
	通学・通院目的での外出機会の増加	<ul style="list-style-type: none"> <li>・LRT開業による<b>外出機会増加が約1/3</b></li> <li>・<b>通学、通院目的の増加が顕著</b></li> </ul>



#### 《施策評価について》

沿線における地価の上昇、転入者や着工件数の増加等、LRT等整備による集約型のまちづくりへの効果が確認できた。

## 4. 政策への反映の方向

LRT等の整備は、集約型のまちづくりの推進に寄与することから、引き続きLRTプロジェクトや補助事業等による支援を行っていく必要がある。

その一方で、現在まちづくりの観点からLRTの導入を目指している都市では、市民や沿線住民、関連交通事業者、予算面等での合意形成を図るための取り組みを行っており、それに対する支援が必要となる。

このことから、以下のとおり今後政策に反映が必要である。

○LRTプロジェクト、LRT総合整備事業

事業等関連省庁、部局が連携した支援や事業のタイミングに合わせた集中的な支援

○地方公共団体がまちづくりとしてLRT等に取り組むためのノウハウのガイドライン等による提供

- ・集約型まちづくりに必要な交通とそれにあわせた都市機能集積のための方策
- ・合意形成のためのノウハウ提供
- ・海外導入事例 等

# 都市再生の推進

平成22年11月9日  
都市・地域整備局

# — 目次 —

<b>1. 評価の枠組み</b> .....	1
<b>2. 評価対象施策の概要</b>	
(1) 施策の全体像 .....	2
(2) 都市再生緊急整備地域における施策 .....	3
(3) 都市再生整備計画区域における施策 .....	5
<b>3. 評価手法</b>	
(1) 評価体系 .....	7
(2) 地域ごとの分析 .....	9
<b>4. 評価結果イメージ</b>	
(1) アウトカム指標①(都市再生事業における民間建設投資額等) ..	10
(2) アウトカム指標②(都市再生整備計画の目標の多様さ・住民等の発意 による事業を有する地区数・目標達成度) .....	11
(3) アウトカム指標③(都市再生整備事業における民間建設投資額 等) .....	12
(4) アウトカム指標④(施策に対する満足度) .....	13

# 評価の枠組み

テーマ

都市再生の推進

評価の対象

平成14年度創設以来の各種都市再生関連施策(税制・金融・財政支援、規制緩和)

評価の背景と目的

・都市再生関連施策については、いわゆるサブプライムローン問題に端を発した信用収縮の深刻化等の影響が依然として残っており、景況が未だ厳しい状況にあり、公的支援のニーズが高まる中、その重要性が一層増しているところである。加えて、都市再生特別措置法については、附則第2条において施行後10年以内(平成24年5月31日まで)に必要な見直しを行うこととされており、平成23年度までには同法の改正を含めた適切な対応をとる必要がある。  
・このため、これまでに実施してきた一連の都市再生関連施策について、平成22年度に評価をとりまとめる必要がある。

都市再生関連施策

→

都市再生特別措置法附則第2条に規定されている「施行後10年以内の見直し」を踏まえ、各種施策を評価

→

制度や運用等改善へ反映

評価の視点

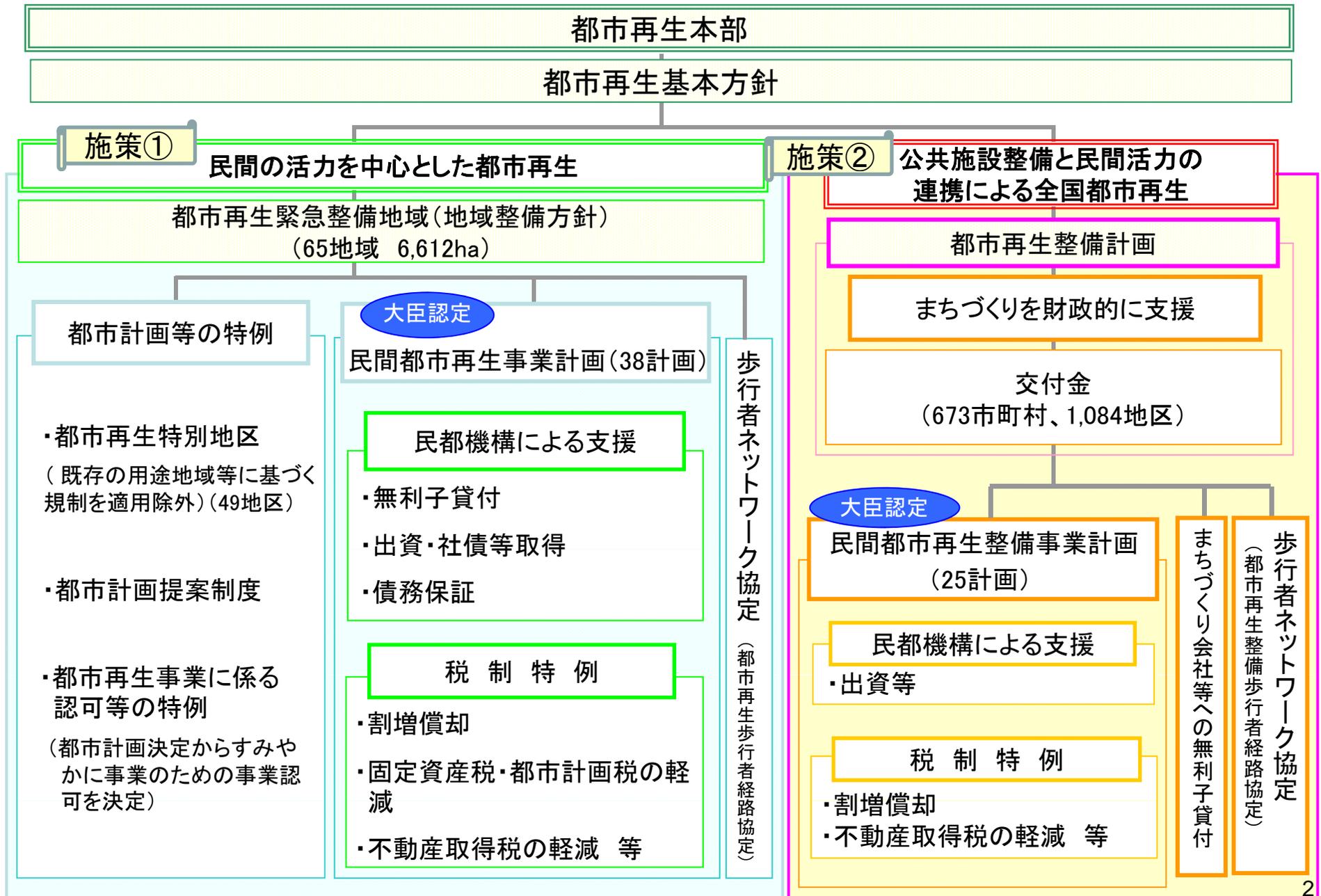
○民間の活力を中心とした都市再生

・都市再生関連施策による集中的、効率的な都市再生の推進  
(都市再生事業の推進、土地の合理的かつ健全な高度利用)

○公共施設整備と民間活力の連携による全国都市再生

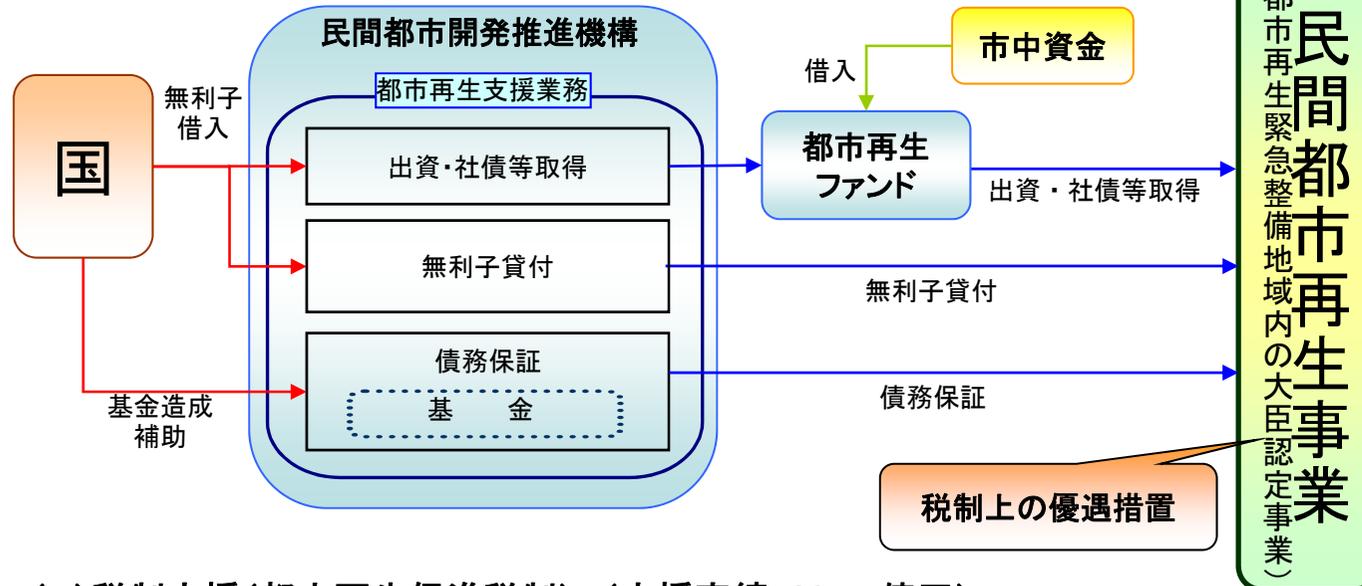
・地域の特徴に応じたまちづくりの推進  
(都市再生整備計画に位置づけられた事業の推進、都市再生整備事業の推進)

# 評価対象施策の概要



都市再生緊急整備地域内で、国土交通大臣認定を受けた民間都市再生事業に対して、出資・社債取得等の金融支援及び税制支援を行う（平成22年11月5日現在、38件を認定済み）。

### （1）金融支援（支援実績：1064.1億円）



●金融支援の事例

南青山1丁目団地建替プロジェクト  
(出資・社債等取得業務)

三宮駅前第1地区都市再生事業  
(無利子貸付業務)

高松丸亀町商店街民間都市再生事業  
(出資・社債等取得業務)

### （2）税制支援（都市再生促進税制）（支援実績：187.7億円）

#### ①認定事業者に係る特例措置

- 所得税・法人税 : 5年間5割増償却
- 登録免許税 : 建物の保存登記について本則4/1000を3/1000に軽減
- 不動産取得税 : 土地・建物について課税標準を5分の1控除
- 固定資産税・都市計画税 : 公共施設及び一定の都市利便施設について課税標準を5年間2分の1に軽減

#### ②認定事業に協力する従前地権者に係る特例措置

- 所得税・法人税・個人住民税 : 課税繰延・軽減税率

●税制支援の事例

UDXビル  
(秋葉原3-1街区)

東京ミッドタウンプロジェクト  
(六本木)

適用実績 (減税額: 億円) ※H21年度 まで	①認定事業者						②従前地権者
	所得税 法人税	登録免許 税(建物)	不動産取得 税(土地)	不動産取得 税(建物)	固定資 産税	都市計 画税	0
	151.39	3.31	0.71	24.94	6.20	1.15	

都市再生緊急整備地域においては、都市再生事業に係る都市計画の提案制度、都市再生事業に係る認可等の特例が受けられるほか、都市再生特別地区が定められている場合においては、当該地区内では容積率制限の緩和等の措置が講じられる。

都市再生特別地区における特例

都市再生特別地区では、容積率制限、用途規制の緩和等の特例措置が講じられる。

建築制限の種類	都市再生特別地区における取扱い
容積率制限 (建築基準法 § 52)	都市再生特別地区の都市計画で定める数値を適用
用途規制 (建築基準法 § 48)	都市再生特別地区の都市計画で定める誘導すべき用途については適用除外
特別用途地区内の用途規制 (建築基準法 § 49) 等	

全国 49 地区（平成22年3月末現在）

札幌市(2)、仙台市(2)、東京区部(20)、横浜市(1)、浜松市(2)、名古屋市(2)、岐阜市(1)、大阪市(12)、高槻市(1)、神戸市(1)、高松市(2)、広島市(2)、北九州市(1)

都市計画の提案制度

都市計画決定権者は、提案が行われた日から6ヶ月以内に、提案を踏まえた都市計画の決定等に関する処理を行わなければならない。

提案数 45 地区（全国 19 地域）

- ＜提案の内容＞ (平成21年3月31日時点)
- ・ 都市再生特別地区…………… 26 件
  - ・ 地区計画（再開発等促進区）…………… 8 件
  - ・ 都市計画道路…………… 6 件
  - ・ 市街地再開発事業…………… 4 件
  - ・ 都市計画広場…………… 2 件
  - ・ 高度利用地区…………… 1 件
  - ・ 土地区画整理事業…………… 1 件
- (計44件すべて都市計画決定済み。)

※ 1 地区につき複数件提案している場合もある。

認可等の特例

都市再生事業を施行するために必要な市街地再開発事業の認可等について、認可等権者（地方公共団体等）は、速やかに（3ヶ月以内）、行わなければならない。

- 都市再生特別措置法第46条第1項の都市再生整備計画に基づく事業等（提案事業も含む）
- 平成22年度創設の**社会資本整備総合交付金の基幹事業**として位置づけ。  
（既に国土交通大臣に提出された都市再生整備計画については、当該交付期間内は「特定計画」として、新たに社会資本総合整備計画を作成し提出することなく新交付金の交付が可能。）

採択地区数

平成16年度	: 355地区
平成17年度	: 385地区
平成18年度	: 362地区
平成19年度	: 253地区
平成20年度	: 163地区
平成21年度	: 187地区

社会資本総合整備計画（市街地整備分野）の作成

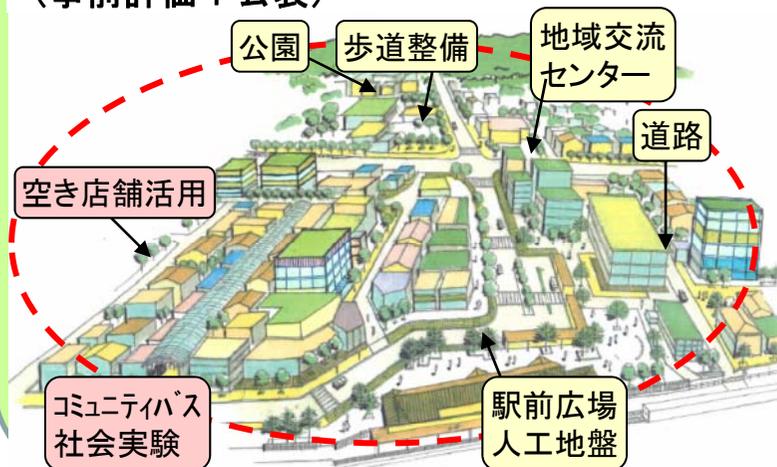
他の基幹事業を適宜組み合わせ、また必要に応じて一体的に実施する関連事業を組み合わせることにより、効果的なまちづくりを実施。

基幹事業

○都市再生整備計画事業（従来のまちづくり交付金事業）

基礎額となる国費は従来のまちづくり交付金の国費率計算と同様。（概ね4割）

市町村は**都市再生整備計画**作成、提出  
（事前評価＋公表）



道路、公園、河川、下水道、地域交流センター、高質空間形成施設、既存建造物活用事業等

+

（提案事業）  
コミュニティバスの社会実験等のソフト事業等

都市公園等事業、市街地整備事業、都市水環境整備事業 等

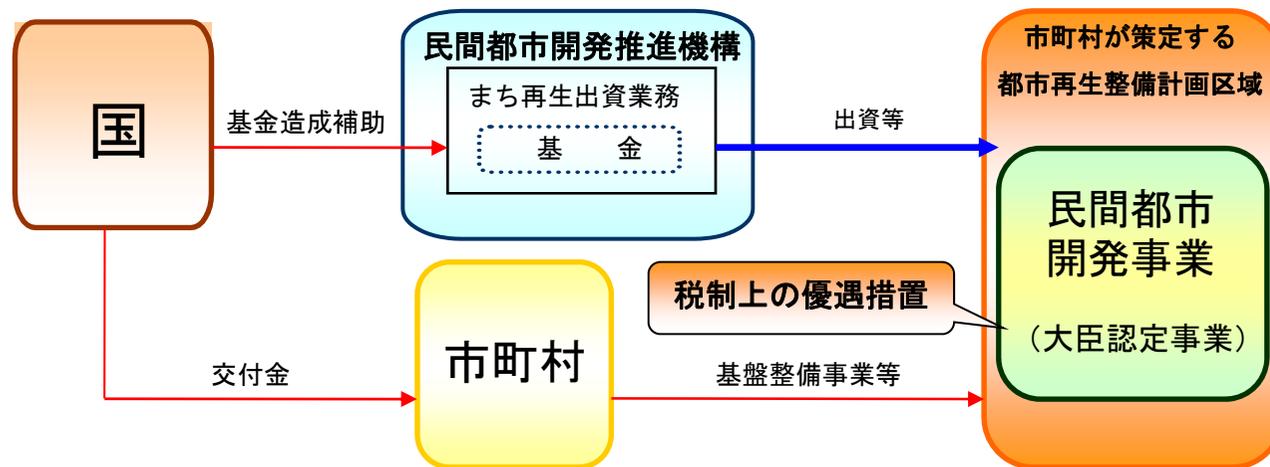
関連事業

関連社会資本整備事業

効果促進事業

都市再生整備計画の区域内において、市町村の作成した都市再生整備計画に記載された事業と連携して施行される国土交通大臣の認定を受けた民間都市開発事業に対して、金融支援や税制支援を行う（平成22年11月5日現在、25件を認定済み）。

### (1) 金融支援（支援実績：219.1億円）



●各種支援の事例

豊田市駅前通南地区第一種市街地再開発事業

仙台共同ビル

### (2) 税制支援（まち再生促進税制）（支援実績：2.7億円）

#### ①認定整備事業者に係る特例措置

- 所得税・法人税 : 5年間5割増償却
- 登録免許税 : 土地の移転登記について本則10/1,000を8/1,000に軽減  
建物の保存登記について本則4/1,000を3/1,000に軽減
- 不動産取得税 : 土地・建物について課税標準を5分の1控除（まち再生出資を受けたものに限る）

#### ②認定整備事業に協力する従前地権者に係る特例措置

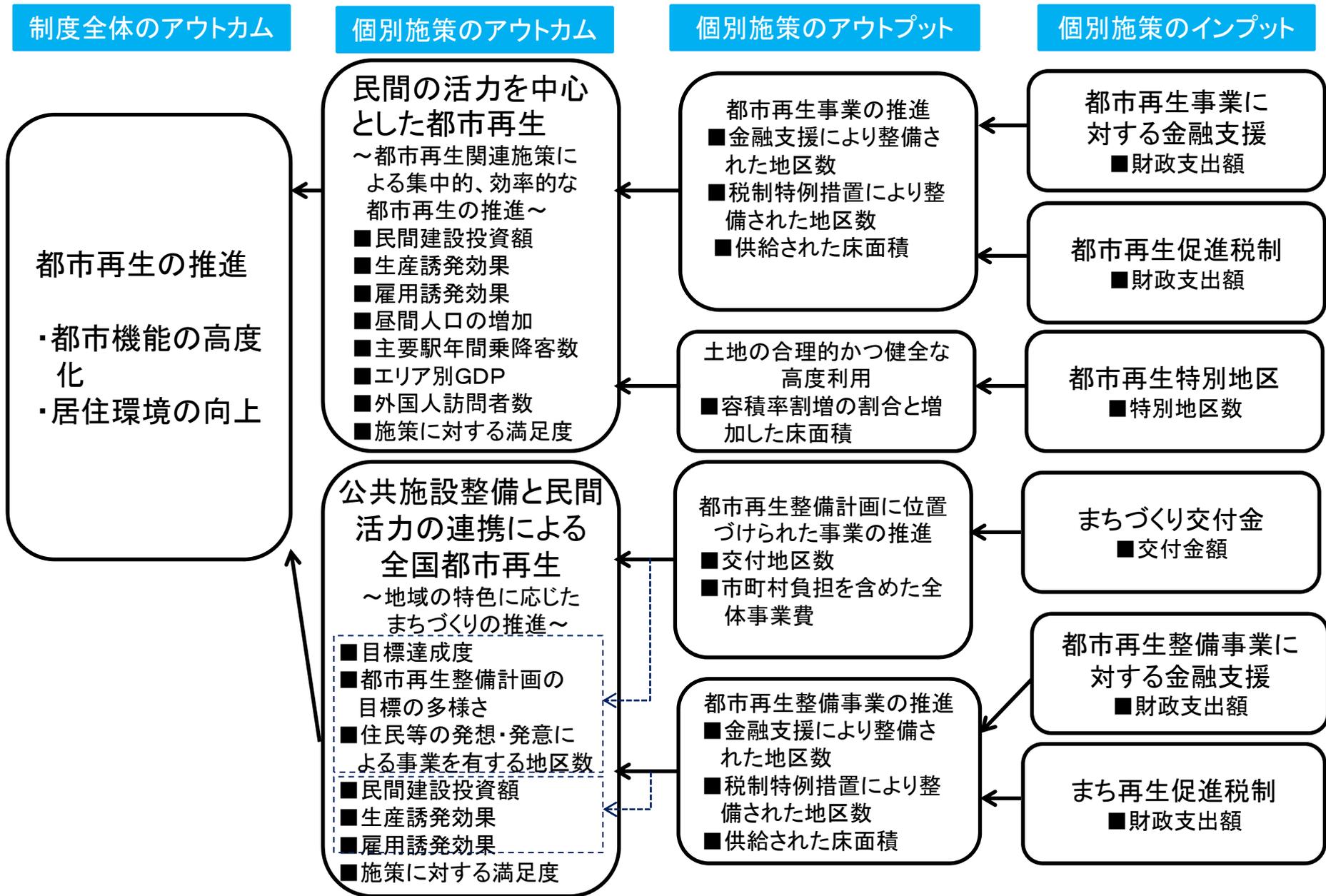
- 所得税・法人税・個人住民税 : 課税繰延・軽減税率
- 登録免許税 : 土地の移転登記について軽減
- 不動産取得税 : 土地・建物について課税標準を5分の1控除（まち再生出資を受けたものに限る）

適用実績  
(減税額:百万円)  
※H21年度まで

①認定整備事業者					②従前地権者			
所得税法人税	登録免許税(土地)	登録免許税(建物)	不動産取得税(土地)	不動産取得税(建物)	所得税、法人税 個人住民税	登録免許税	不動産取得税(土地)	不動産取得税(建物)
101.6	0.8	24.5	0	144.7	0	0	0.1	0.6

# 評価手法（評価体系①）

※以下のアウトカム、アウトプットの欄で掲げる評価指標は、一部の評価指標にすぎない。



## 評価手法（評価体系②）

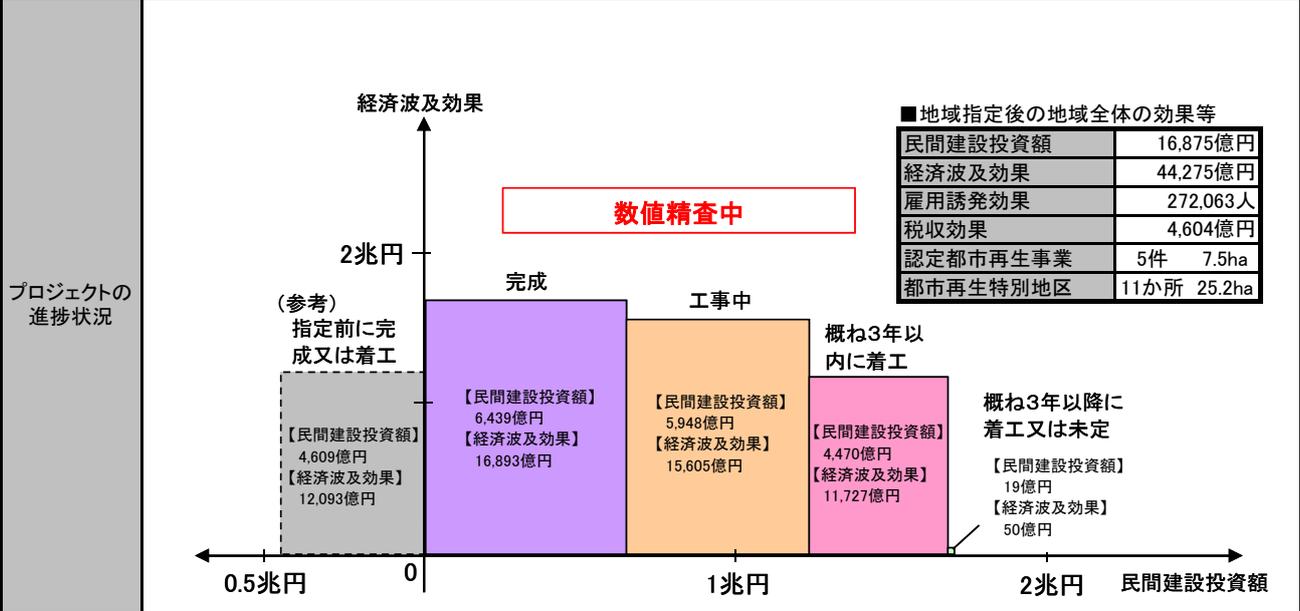
	目標	指標	指標値の把握方法	
個別施策のアウトカム	都市再生関連施策による集中的、効率的な都市再生の推進	指標① { 民間建設投資額・生産誘発効果・雇用誘発効果 昼間人口の増加 主要駅年間乗降客数 エリア別GDP 外国人訪問者数	国土交通省アンケート調査中	
			国勢調査	
			鉄道会社発表データにより集計	
			都民経済計算年報、業種別従業者数による按分を用いた推定	
			国際観光白書、訪日外国人旅行者調査・訪日外客訪問地調査 訪問率から算出	
	地域の特色に応じたまちづくりの推進	指標② { 都市再生整備計画の目標の多様さ 住民等の発想・発意による事業を有する地区数 目標達成度	指標③ { 民間建設投資額・生産誘発効果・雇用誘発効果 指標④ { 施策に対する満足度	都市再生緊急整備地域等における都市再生関連施策に係る基礎的データの把握等に関する調査(H22.3)(以下「緊急整備地域調査」)
				まちづくり交付金制度の効果等の把握に関する検討調査(H21.3)(以下「まちづくり交付金制度調査」)+最新データ
				まちづくり交付金制度調査
				まちづくり交付金制度調査+最新データ
				緊急整備地域調査(H22.3)
個別施策のアウトプット	都市再生事業の推進	金融支援により整備された地区数	国土交通省調べ	
		税制特例措置により整備された地区数	国土交通省調べ	
		供給された床面積	国土交通省調べ	
	土地の合理的かつ健全な高度利用	容積率割増の割合と増加した床面積	国土交通省調べ	
	都市再生整備計画に位置づけられた事業の推進	交付地区数	国土交通省調べ	
		市町村負担を含めた全体事業費	国土交通省調べ	
	都市再生整備事業の推進	金融支援により整備された地区数	国土交通省調べ	
		税制特例措置により整備された地区数	国土交通省調べ	
		供給された床面積	国土交通省調べ	

# 評価手法(地域ごとの分析)

○以下のように地域ごとにデータを収集した上で、それぞれの地域の指標値の動向を比較  
 ○地域間の比較をしながら、個別の施策のインプットがどのように集中的・効率的な都市再生の推進につながってきたか分析

## 東京駅・有楽町駅周辺地域

基礎データ	行政区域	千代田区、中央区	区域面積	320ha	指定年次	第1次指定(H14.7)
-------	------	----------	------	-------	------	--------------



都市機能の増進状況

- 地域整備方針の実現に資する施設として、多くの高次業務施設や業務機能を支える商業・文化・交流・宿泊施設が整備された。
- 特徴的な施設として、大手町カンファレンスセンター(大型国際会議場、ホール等)、三菱一号館美術館が整備された。
- 歴史的建造物として「三菱一号館」が復元された。

**記載について検討中**

※都市再生本部のホームページに記載されている公共施設(地方公共団体に要確認)(整備予定も含めて記入)

施設の種類	整備箇所	内容	整備面積・延長等	整備状況	事業費
交通広場	東京駅丸の内側	改良	〇〇〇㎡	地下整備済(H19)、地上整備中	〇〇億円
	東京駅八重洲側	改良	〇〇〇㎡	整備中(HO~HO)	〇〇億円
	有楽町駅	改良	〇〇㎡	整備済(H19)	〇〇億円
	合計	-	〇〇〇㎡	-	〇〇億円
道路	御幸通り	?	〇〇m	整備済(H22)	〇〇億円
地下歩行者空間	東京駅	新設	〇〇m	整備中(HO~HO)	〇〇億円

地元協議会等の活動状況

- 千代田区が「千代田区まちづくりグランドデザイン」(H15)、中央区が「東京駅前地域のまちづくりガイドライン2009」(H21)を策定
- 「NPO法人大丸有エリアマネジメント協会」が設立され、まちのマネジメントが展開されている。
- 官民連携による協議会が存在し開発を推進(大丸有地区再開発計画推進協議会、大丸有地区まちづくり懇談会)

**記載について検討中**

※地域整備方針の内容に応じて指標を設定

指標	エリア等	指定時	現在	変化(効果)
オフィス空室率(%) 【出典:CBリサーチ/エリス総合研究所「不動産白書」】	大丸有	2.5%(H14)	5.1%(H21)	2.6%上昇(H18(0.2%)から上昇傾向)
	日八京	7.7%(H14)	6.1%(H21)	1.6%下落(H18(1.4%)から上昇傾向)
	銀座	8.2%(H21)	7.2%(H21)	
主要駅年間乗降客数(千人) 【出典:東京都統計年鑑】	東京駅(乗車のみ)	161,494(H14)	171,463(H20)	
	日本橋	91,129(H14)	96,960(H20)	約6%増加(H16(88,332)から増加傾向)
	銀座	98,686(H14)	97,466(H20)	約1%減少(H19(100,591)をピークに減少)
地価(千円) 【出典:国土交通省地価公示・都道府県地価調査】	公:千代田5-42	18,700(H14)	28,000(H22)	約50%上昇(H20(34,700)をピークに減少傾向)
	公:千代田5-49	14,000(H14)	20,200(H22)	約44%上昇(H20(25,000)をピークに減少傾向)
	公:中央5-5	11,500(H14)	18,100(H22)	約57%上昇(H20(24,000)をピークに減少傾向)
	公:中央5-22	14,800(H14)	28,400(H22)	約92%上昇(H20(39,000)をピークに減少傾向)
国際級ホテル客室数 (エクスペディアで5つ星評価) 【出典:各ホテルのHP等】	-	77(H14.7)	829(H22.9)	約977%増加

その他

※他法令等(中活法、景観法等)による取り組みを記載

9

# 評価結果イメージ（都市再生緊急整備地域）

## 個別施策のアウトカム指標①（都市再生事業における民間建設投資額等）について

		施策コスト	効果		
			対象事業の経済波及効果	地域全体の経済波及効果	社会的派生效果
都市再生緊急整備地域	金融支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>支援額: 1064.1億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事業による経済波及効果:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>建設投資額: 1.2兆円</li> <li>生産誘発効果: 3.0兆円</li> <li>雇用誘発効果: 18.6万人</li> <li>税収増加: 3192億円</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>経済波及効果:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>建設投資額: 9兆円</li> <li>生産誘発効果: 24兆円</li> <li>雇用誘発効果: 145万人</li> <li>税収増加: 2.5兆円</li> </ul> </li> </ul>	<b>「都市の更新・機能強化効果」</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域に不足していた新たな機能の付加                             <ul style="list-style-type: none"> <li>保育施設の整備(清水建設本社ビル)</li> <li>文化施設の整備、歴史的景観の復旧(丸の内パークビルディング)</li> <li>コンファレンスセンターの整備(大手町地区再開発)</li> </ul> </li> <li>最先端技術の実用化                             <ul style="list-style-type: none"> <li>世界最高レベルの環境技術・機能の導入(清水建設本社ビル)</li> </ul> </li> <li>「新たな公」によるインフラの整備                             <ul style="list-style-type: none"> <li>地下街の更新(歌舞伎座建て替え)</li> <li>地下鉄橋脚・地域冷暖房設備の整備(東急文化会館跡地開発)</li> </ul> </li> <li>公共空間の複合利用・有効活用                             <ul style="list-style-type: none"> <li>区道の廃止による敷地の有効活用(銀座三越改修・増築)</li> <li>道路空間の広場への転用(日本郵政公社北海道支社建て替え)</li> </ul> </li> </ul>
	税制措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>減収額: 187.7億円</li> </ul>			
	規制緩和	<ul style="list-style-type: none"> <li>インフラに対する負荷の増大(容積率の上乗せにより、15.2万人の就業者が追加的に発生)</li> </ul>	精査中		

# 評価結果イメージ（都市再生整備計画区域①）

個別施策のアウトカム指標②（都市再生整備計画の目標の多様さ・住民等の発意による事業を有する地区数・目標達成度）について

## ○目標達成度

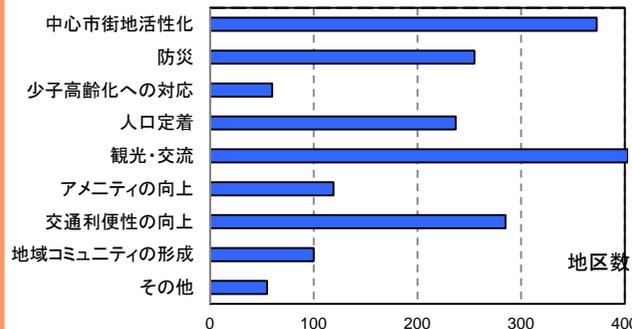
◆都市再生整備計画の目標を定量化する指標について、その指標の目標値をどれだけ達成したかを分析  
（平成21年度末までに終了した803地区、2816指標の分析）

目標値達成	未達成だが従前値より改善	目標値未達成
1823 (64.7%)	740 (26.3%)	253 (8.9%)

- 約9割の指標が目標値を達成又は、目標達成に至らずとも従前値より改善

## ○都市再生整備計画の目標の多様さ

◆都市再生整備計画の主な目標の分類  
（平成22年10月までに計画を策定した1887地区の分析）



- 地域の特色に応じて、多様な目標を設定
- 様々なまちづくりの課題に対応した都市再生に活用

## ●現状の取り組み

●これまでの地域の特色に応じて様々に行われてきた都市再生整備計画について、「都市再生整備計画を活用したまちづくり事例集」を作成・配布するなど、まちづくりに取り組む市町村への情報提供・支援を強化

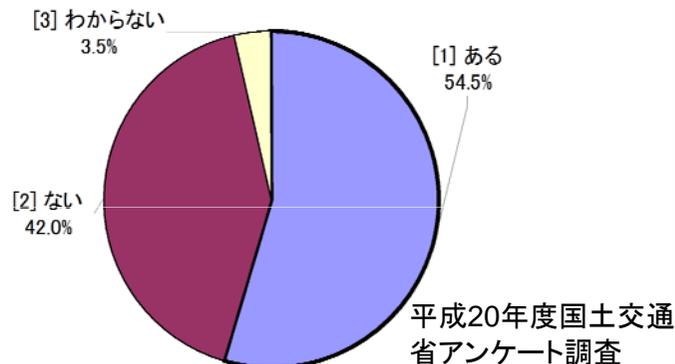
●「まちづくり交付金評価の手引き」や、市町村への事後評価サポートを行うなど、適切な事後評価の実施に必要なノウハウ等に関する情報提供を実施

●平成20年度に市町村都市再生整備協議会をまちづくり交付金の交付対象とし、住民や民間との連携促進を図ったが、これまでに活用はなく、民間とのより一層の推進が必要

## ○行政・住民や民間の連携・協働

◆住民等の発想・発意を活かした事業を実施したかどうかを整理（市町村アンケート）

当該地区では、住民等（住民や市民団体、商工会等のまちづくり関連団体等）の発想・発意を活かした事業がありましたか？（1つだけ選択）



- 半数以上の地区で、住民等（住民や市民団体、商工会等のまちづくり関連団体等）の発想・発意を事業に反映

# 評価結果イメージ（都市再生整備計画区域②）

## 個別施策のアウトカム指標③（都市再生整備事業における民間建設投資額等）について

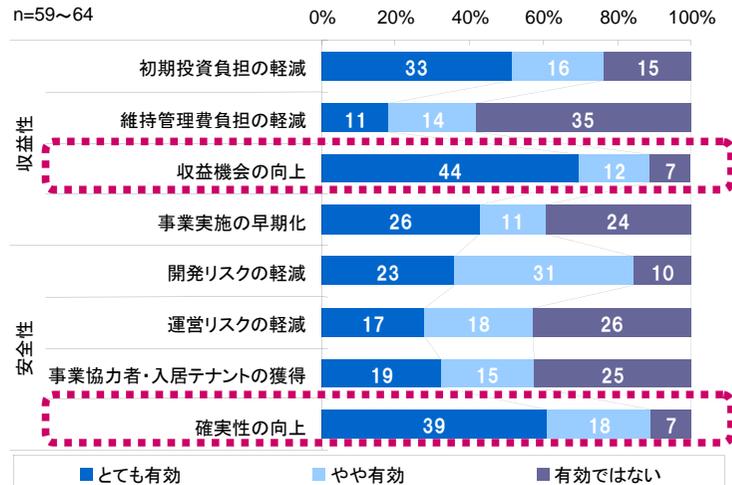
		施策コスト	効果		
			対象事業の経済波及効果	地域全体の経済波及効果	社会的派生效果
都市再生整備計画の区域	金融支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 支援額：219.1億円</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 対象事業による経済波及効果：                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設投資額： 3537億円</li> <li>・生産誘発効果： 9280億円</li> <li>・雇用誘発効果： 5.7万人</li> <li>・税収増加： 976億円</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間投資の誘発状況は区域によって大きく異なる。</li> <li>・県庁所在都市や大都市圏の郊外都市で、「中心市街地活性化」「観光・交流の促進」「拠点形成」を目的とした区域(岐阜市都心北部地区・東南部副次核形成地区等)では、民間による建設投資が多く、交付限度額の100~200倍にのぼる経済波及効果が生まれている。</li> <li>過疎地域では、民間による建設投資無し、という区域もある。</li> </ul>	<p><b>「呼び水効果」</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 県庁所在都市や郊外都市は、大都市に比べて民間の投資意欲が低く、民間のみによる事業創出は期待しにくい。認定事業や、まちづくり交付金による公共事業がきっかけとなって、周辺で民間不動産開発事業が誘発される可能性がある。</li> </ul> <p>(例)富山市中心市街地地区 認定事業「総曲輪通り南地区市街地再開発事業」により商業施設「総曲輪フェリオ」が建設されたのをきっかけとして再開発の機運が盛り上がり、周辺で再開発組合が結成された他、マンション・ホテルをはじめ民間不動産開発がいくつも立ち上がった。</p>
	税制措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 減収額： 2.7億円</li> </ul>			

# 評価結果イメージ

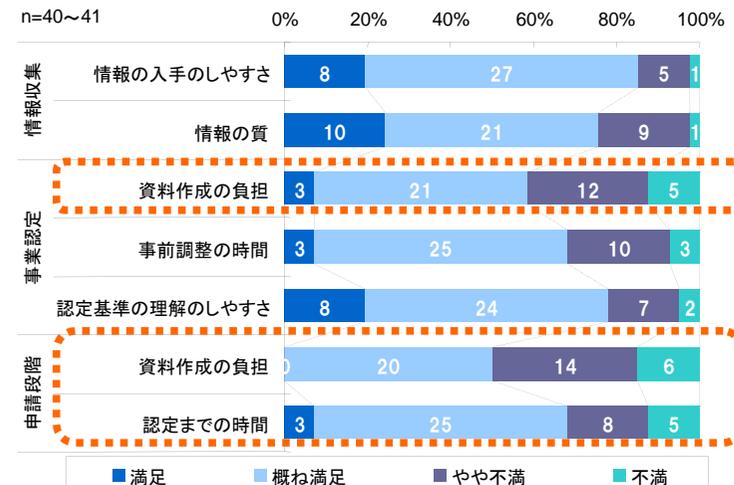
## 個別施策のアウトカム指標④(施策に対する満足度)について ~事業者からの評価~

- 事業者アンケート及びヒアリング調査、事業関係者ヒアリング調査、関係自治体ヒアリング調査を実施(※)。
- 民間事業者は、都市再生関連施策の活用による収益機会や事業確実性の向上を高く評価している。特に都市再生特別地区を活用できなかった場合、約7割の事業者が事業の中止又は規模縮小をした可能性がある。
- 一方、事業認定の手続きに関しては、資料作成の負担や協議時間の長さにおいて、多くの不満を有している。

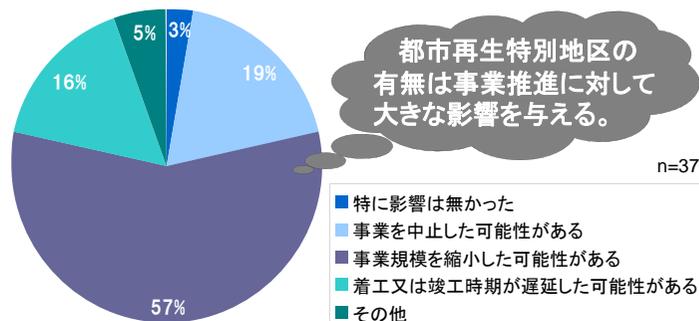
### ●都市再生関連施策を活用した効果



### ●事業認定の利便性及び改善点



### ●都市再生特別地区が活用できなかった場合の影響



### 「認定基準となる公共施設範囲の曖昧さと過大な資料作成負担」

- 審査基準である公共施設の範囲は、事業者が自らの判断で非法定の公共施設部分も明記した図面を作成する必要がある。
- 公共施設の基準を巡って何度も協議を重ねる必要があるため、資料作成負担増加や協議時間の長期化を招いている。

(※) アンケート、ヒアリング調査対象先について

- ・アンケートの調査対象先は、都市再生関連施策を活用した経験のある事業者、売上高10億円以上及び資本金1億円以上の不動産業を行っている事業者、不動産開発事業の開発企画に携わる事業者の総計412事業者(回収率は149/412事業者)。
- ・ヒアリングの調査対象先は、都市再生関連施策(都市再生特別地区を除く。)について、①利便性評価は有明南プロジェクトなど進捗中又は竣工後1年未満の7事業、②効果検証はUDXビル計画など竣工後1年以上を経過した8事業を対象としている。また、③都市再生特別地区の効果検証については、東京都、大阪市、札幌市、広島市、福岡市を対象としている。