

平成22年度 政策レビュー結果（評価書）

# 都市再生の推進

平成23年3月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	都市再生の推進	担当課 (担当課長名)	都市・地域整備局 まちづくり推進課長 栗田 卓也
評価の目的、必要性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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いる。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。</li> <li>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。</li> </ul>		
対象政策	都市再生関連施策		
政策の目的	<p>急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。</p>		
評価の視点	<p>都市再生関連施策の2つの施策群に対応して、次の2つの視点から、都市再生関連施策の効果を検証する。</p> <p>(政策評価の視点)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 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効果的かつ効率的な都市再生の推進</li> <li>② 公共施設整備と民間活力の連携による全国都市再生 地域の特色に応じたまちづくりの推進</li> </ul> <p>具体的な検証項目としては、都市再生関連施策の「効率性・効果性」、「創造性・主体性」、「多様性」、「運用性」の4項目である。</p> <p>(検証事項)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>① 効果的かつ効率的な都市再生が進められているか。(効率性・効果性、運用性)</li> <li>② 地域の特色に応じたまちづくりが進められているか。(創造性・主体性、効率性・効果性、多様性、運用性)</li> </ul>		
評価手法	<p>都市再生関連施策の活用の実態及びその効果について、定量的、定性的に分析する。具体的には、以下のような分析手法を用いて評価を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>アンケート・ヒアリング調査を用いた分析 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により、都市再生関連施策の有効性等を分析する。</li> <li>都市再生緊急整備地域の基礎的な分析 全国65地域について、効果的、効率的に都市再生が進められているか等を都市機能の高度化、公共空間の整備、街としての複合性・相乗効果などの観点から評価を行った。</li> <li>都市再生整備計画の基礎的な分析 延べ実施地区1,518地区の都市再生整備計画を用いて、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生が進められているかどうか等を、計画の目標や事業のデータ等から整理・分析する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">等</p>		

<p>評価結果</p>	<p>○ 都市再生緊急整備地域における都市再生事業に係る都市再生関連施策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①施策コストと効果の比較、②都市再生特別地区の活用状況、③経済波及効果を踏まえると、民間の資金とノウハウを十分に活用するものとして、都市の再生に寄与する効果があることがわかった。</li> <li>・ 事業者は、初期投資負担の軽減、収益機会の向上、事業の信頼性の向上、といった効果を認識。</li> <li>・ 一方で、現在の 65 の都市再生緊急整備地域において、都市再生関連施策の活用状況が異なっており、現在の都市再生関連施策が全ての地域において十分に機能したとはいえない。</li> <li>・ 事業者は、いずれの都市再生関連施策に関しても、資料作成費用や手続きに要する時間など手続き面のコストについて改善を望む声が多い。</li> </ul> <p>○ 都市再生整備計画区域における都市再生整備事業に係る都市再生関連施策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①施策コストと効果の比較、②経済波及効果を踏まえると、全国都市再生に寄与する一定の効果があることがわかった。</li> <li>・ 一方で、大都市と比べて民間活力が相対的にせい弱であることもわかった。</li> <li>・ 都市再生整備計画区域においては、地域の特色に応じて多様な目標を設定し、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生が、行政・住民や民間の連携・協働の下、進められつつある。</li> </ul>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>① アジア諸都市の台頭により、我が国都市の相対的な地位の低下が懸念される中、国の成長を牽引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を推進し、海外から企業・人等呼び込むことにより、大都市の再生を図ることが喫緊の課題</p> <p>○ 国の成長を牽引する大都市の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市開発事業の実施主体である民間事業者とこれを後押しする国・地方公共団体とが連携して各種施策を集中的に実施する体制</li> <li>・ 都市開発事業に対する資金供給の円滑化のための金融環境の整備</li> <li>・ 旺盛な民間活力を活用するため、企業の財務状況等を踏まえた都市開発事業の有効なインセンティブの付与</li> <li>・ 都市再生関連施策の手続の迅速化</li> </ul> <p>② 少子高齢化や人口減少の進展、国・地方を通じた財政状況の悪化といった状況の中、都市の魅力を向上させていくためには、行政だけではなく、企業やNPO等の民間主体のまちづくりへの積極的な参画を促し、官民連携によるまちづくりを推進することを通じて、自発的・自立的に地域のポテンシャルを活性化させていくことが重要</p> <p>○ 都市の魅力の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市町村による個性あるまちづくり</li> <li>・ 立ち上がり困難な都市開発事業への財政面・ノウハウ面などの支援</li> </ul> <p>○ 民間主体の参画によるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地域において様々な分野で活動するNPO等とも積極的に連携した、きめ細やかな施策の展開</li> <li>・ 官民連携によるまちづくりを推進するための新たな枠組み</li> </ul>

第三者の知見活用	評価にあたり、国土交通省政策評価会から意見を聴取（議事録及び配布資料は国土交通省ホームページに掲載）するとともに、国土交通省政策評価会委員である村木美貴千葉大学大学院工学研究科建築・都市科学専攻准教授に個別にご指導いただいた。
実施時期	平成 22 年度

## 目 次

<b>第1章 評価の目的、視点等</b> .....	<b>1</b>
1.1 政策レビューとは.....	1
1.2 政策レビューの目的・必要性.....	2
1.3 評価の対象・対象政策の目的.....	3
1.4 評価の視点・手法.....	3
(1) 政策評価の視点.....	3
(2) 政策評価の手法.....	4
<b>第2章 都市再生関連施策の概要</b> .....	<b>5</b>
2.1 都市再生関連施策の全体像.....	5
2.2 都市再生緊急整備地域における施策.....	7
(1) 民間都市再生事業計画の認定.....	7
(2) 認定事業に対する金融支援.....	8
(3) 認定事業に対する税制支援.....	10
(4) 都市計画等の特例.....	10
2.3 都市再生整備計画区域における施策.....	12
(1) まちづくり交付金.....	12
(2) 民間都市再生整備事業計画の認定.....	16
(3) 認定整備事業に対する金融支援.....	16
(4) 認定整備事業に対する税制支援.....	17
<b>第3章 都市再生関連施策の評価</b> .....	<b>19</b>
3.1 実績データ及びその評価～集中的かつ効率的な都市再生が進められているか.....	19
(1) 都市再生事業の推進.....	19
(2) 土地の合理的かつ健全な高度利用.....	22
(3) 民間の活力を中心とした都市再生.....	27
(4) 都市再生緊急整備地域における状況.....	34
3.2 実績データ及びその評価～地域の特色に応じたまちづくりが進められているか.....	47
(1) 都市再生整備事業の推進.....	47
(2) 都市再生整備計画に位置付けられた公共公益施設の整備に関する事業等の推進.....	50
(3) 民間主体の参画によるまちづくりの取組への意向.....	65
3.3 事業者・自治体による評価（アンケート調査及びヒアリング調査の結果）.....	66
(1) 都市再生関連施策を活用した効果.....	68

(2) 都市再生関連施策を活用しなかった理由	70
(3) 事業認定の利便性及び改善点	71
(4) 税制優遇の利便性及び改善点	71
(5) 金融支援の利便性及び改善点	72
(6) 都市再生特別地区の利便性及び改善点	75
3.4 評価のまとめ	77
(1) 都市再生緊急整備地域における施策の評価	77
(2) 都市再生整備計画の区域における施策の評価	77

## **第4章 今後の施策の方向性** 78

4.1 国の成長を牽引する大都市の再生	78
4.2 都市の魅力の向上	78

## 第1章 評価の目的、視点等

---

### 1.1 政策レビューとは

政策レビュー（総合評価方式）とは、国土交通省が行う政策評価の方式の一つである。「国土交通省政策評価基本計画」に基づき実施するもので、実施中の施策等が目的に照らして所期の効果を上げているかどうかを検証するとともに、結果と施策等の因果関係等について詳しく分析し、課題とその改善方策等を発見するものである。

政策レビューの実施テーマとしては、国土交通省の政策課題として重要なもの、国民からの評価に対するニーズが特に高いもの、他の政策評価の実施結果等を踏まえ、より総合的な評価を実施する必要があると考えられるもの、社会経済情勢の変化等に対応して、政策の見直しが必要と考えられるもの等について選定し実施するものである。

「都市再生の推進」については、平成 22 年度の政策レビュー実施テーマとして「国土交通省事後評価実施計画」に位置づけられている。

## 1.2 政策レビューの目的・必要性

我が国の社会・経済を魅力と活気にあふれ、国際競争力の高いものに変革していくためには、我が国の活力の源泉である「都市」を再生し、情報化や国際化、少子高齢化等に対応した都市機能の高度化、居住環境等の向上を図ることが必要である。

このためには、都市における活動の大部分を担う民間の主導による優良な都市開発を促進するとともに、民間資金を都市に誘導することが不可欠である。

こうした状況を踏まえ、都市再生の拠点となる地域に、資金やノウハウといった民間の力を集中的、戦略的に振り向け、都市の再生を強力に推進することを目的として平成14年に都市再生特別措置法が制定され、都市開発事業に対する金融支援措置や都市計画に係る特例措置等が創設された。

これらの措置を含む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。



### 1.3 評価の対象・対象政策の目的

本政策レビューの対象は、平成14年度創設以来の都市再生関連施策（税制・金融・財政支援、規制緩和。以下第1章及び第2章において同じ。）である。

都市再生関連施策は、急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上を図り、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的に講じられてきた。

本政策レビューでは、都市再生関連施策を、民間の活力を中心とした都市再生（いわゆる「大都市型」）と公共施設整備と民間活力の連携による全国都市再生（いわゆる「全国型」）に大別し、評価を実施する。

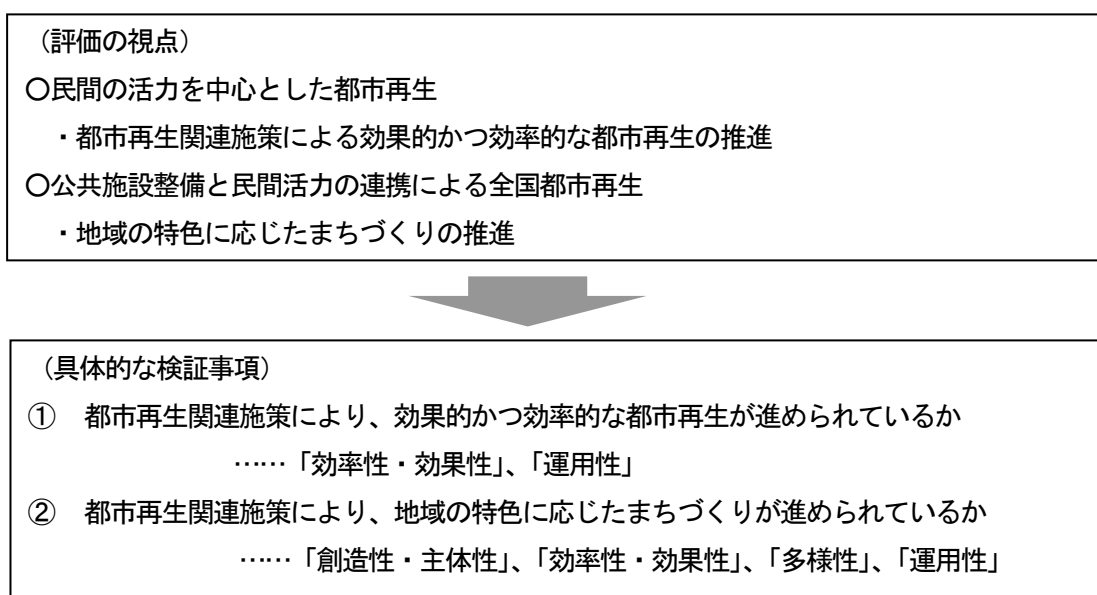
### 1.4 評価の視点・手法

#### （1）政策評価の視点

都市再生関連施策の2つの施策群に対応して、次の2つの視点から都市再生関連施策の成果を検証する。

具体的な検証項目としては、都市再生関連施策の「効率性・効果性」、「創造性・主体性」、「多様性」、「運用性」の4項目である。

■図表 1.4.1 政策評価の視点



## (2) 政策評価の手法

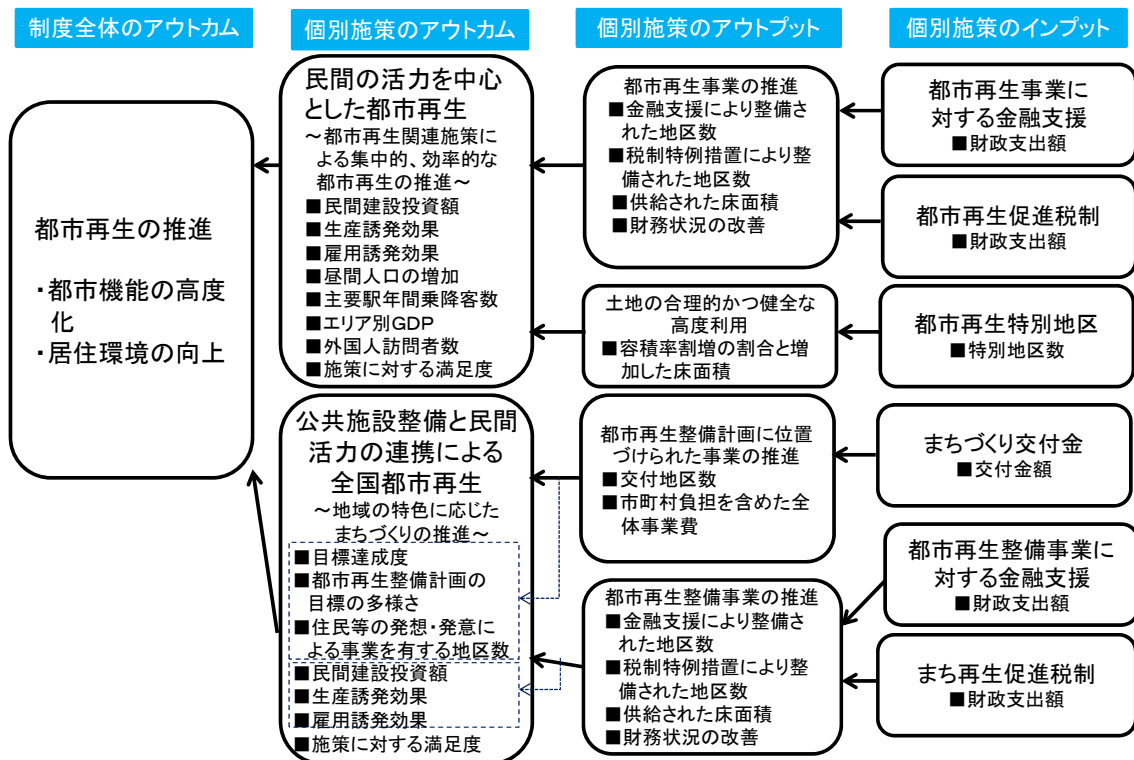
都市再生関連施策を活用し、都市再生が全国でどのように進められ、どのような成果をあげることができたのかを、定量的、定性的に分析を行う。

具体的には、図表 1.4.2 の政策評価の体系に沿い、各種情報収集・整理、都道府県等照会、来訪者・住民アンケート調査、事業者、自治体、事業関係者ヒアリング調査等を活用し、評価を実施した。

都市再生緊急整備地域については、都市再生特別措置法に基づき、平成14年7月の第一次指定から平成19年2月の第六次指定までに指定された65地域(約6,612ha)について、効果的、効率的に都市再生が進められているか等を、都市機能の高度化、公共空間の整備、街としての複合性・相乗効果などの観点から評価を行った。

また、都市再生整備計画区域については、例えば、延べ実施地区1,518地区の都市再生整備計画を用いて、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生が進められているかどうか等を、計画の目標や事業のデータ等から整理・分析した。

■図表 1.4.2 政策評価の体系



## 第2章 都市再生関連施策の紹介

---

### 2.1 都市再生関連施策の全体像

本章では、第3章で行う都市再生関連施策の評価の前提として、都市再生関連施策の紹介を行う。

戦後の我が国のまちづくりは、急速な経済成長と都市化の進展のなかで、道路、公園、下水道等の都市基盤の整備水準を向上させるための施設整備に全力を傾注し、大きな成果をあげてきた。現在、我が国の都市では、人口の8割が生活し、経済活動の大部分が営まれているなど、都市の役割はますます重要になっている。しかし、まちなみや住宅、社会資本の質において、いわゆる20世紀の「負の遺産」を多く抱えているため、人々の生活・活動・交流を支えるためには都市の再生が必要となっている。一方、従来の急速な都市化を前提としたまちづくりは既に役割を終えており、これからの安定・成熟した都市型社会のなかでは、人々の価値観や生活様式の多様化に対応した、本当の意味での快適さ、豊かさ、生きがいを感じられる、地域特性を活かした個性あふれるまちづくりを進めていくことが求められている。

このような都市再生に対する取り組みの重要性が高まるなか、都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進するため、平成13年5月、内閣総理大臣を本部長とする都市再生本部が設置され、平成14年6月には民間事業者による都市再生を促進するため、時間と場所を限定した措置を講じることを目的とした「都市再生特別措置法」が施行された。

現在、同法に基づき閣議決定された「都市再生基本方針」の下、「民間の活力を中心とした都市再生」と「公共施設整備と民間活力の連携による全国都市再生」が進められている。

具体的には、都市の再生のためには、民間の力を引き出し、それを都市に振り向け、新たな需要を喚起することが不可欠であるとの考え方の下、都市再生特別措置法第2条第3項の規定に基づき、政令で定める都市再生緊急整備地域において活用できる施策として、国土交通大臣認定を受けた都市開発事業に対して、金融支援である財団法人民間都市開発推進機構（以下「民都」という。）からの無利子貸付・債務保証、都市再生ファンド投資法人（以下「都市再生ファンド」という。）からの出資・社債等取得、税制特例措置の都市再生促進税制、規制緩和手法である都市再生特別地区が存在する。これらの施策により、優良な都市開発事業の立ち上げを支援している。

また、全国都市再生を推進するため、地方都市においては地域の実情を熟知した市町村が中心となり、都市の再生に必要な事業を一体的に実施することが効果的である。このため、「全国」を対象にして、地域住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図るため、平成15年11月の都市再生本部において、「全国都市再生のための緊急措置～稚内から石垣まで～」が本部決定され、市町村の創意工夫が活かせる新たな支援制度としてまちづくり交付金<sup>1</sup>が創

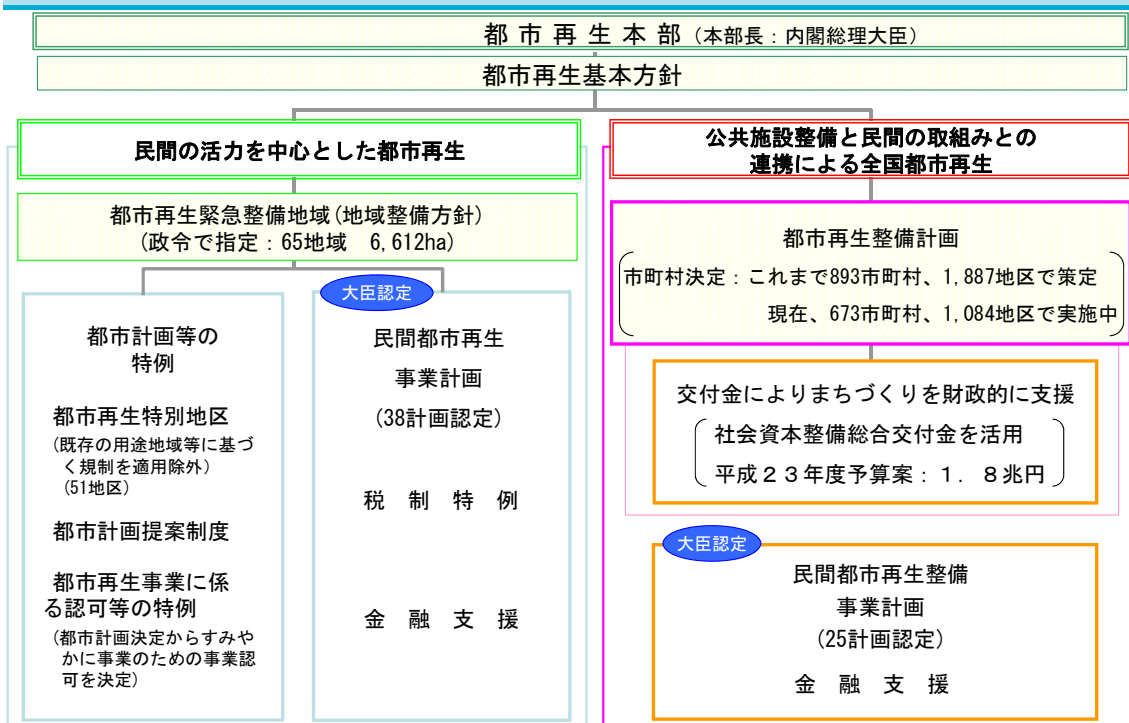
---

<sup>1</sup> 平成22年度より社会資本整備総合交付金に統合され、社会資本整備総合交付金の基幹事業の一

設された。同法第46条第1項の規定に基づき市町村が作成する都市再生整備計画の区域では、まちづくり交付金のほか、税制特例措置であるまち再生促進税制、金融支援である民都のまち再生出資がある。

■図表 2.1.1 評価対象施策の概要

## 都市再生制度に関する基本的な枠組み



平成23年3月1日現在

つである都市再生整備計画事業として位置付けられた。

## 2.2 都市再生緊急整備地域における施策

都市再生緊急整備地域における施策には、金融支援である民都からの無利子貸付・債務保証、都市再生ファンドからの出資・社債等取得、税制特例措置の都市再生促進税制、規制緩和手法である都市再生特別地区が存在する。

### (1) 民間都市再生事業計画の認定

都市開発事業において、金融支援や税制特例措置を活用するためには、国土交通大臣による民間都市再生事業計画の認定が必要である。事業計画が認定されるためには、下記の4つの基準に適合する必要がある。

■図表 2.2.1 事業計画認定の基準

「民間都市再生事業計画の認定基準（都市再生特別措置法第21条）」

- ① 当該都市再生事業が、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を緊急に推進する上で効果的であり、かつ、当該地域を含む都市の再生に著しく貢献するものであると認められること
- ② 建築物及びその敷地並びに公共施設の整備に関する計画が、地域整備方針に適合するものであること
- ③ 工事着手の時期、事業施行期間及び用地取得計画が、当該都市再生事業を迅速かつ確実に遂行するために適切なものであること
- ④ 当該都市再生事業の施行に必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分であること

また、国土交通大臣は、計画の認定をしようとする際には、予め関係地方公共団体の意見や当該都市再生事業の施行により整備される公共施設の管理者又は管理者となるべき者の意見を聴かなければならないとされている。

## (2) 認定事業に対する金融支援

民間都市再生事業計画の認定を受けた後、金融支援を活用する場合には、民都又は都市再生ファンドに対して所定の手続を行う必要がある。民都の無利子貸付・債務保証、都市再生ファンドの出資・社債等取得を活用するためには下記の5つの要件を満たす必要がある。

■図表 2.2.2 金融支援を活用するための審査基準

「民都の無利子貸付・債務保証、都市再生ファンドの出資・社債等取得を活用するための要件」	
①	都市再生緊急整備地域内の事業であること
②	民間事業者が行う都市開発事業であること (民間事業者が行う建築物等の整備に関する事業のうち、道路、公園、広場、緑地等の公共の用に供する施設の整備を伴う事業であること)
③	事業の区域面積が1ha以上であること (ただし隣接又は近接して一体的に都市開発事業が施行され、これらの事業区域の面積の合計が1ha以上になる場合は0.5ha以上となる)
④	事業計画について国土交通大臣の認定を受けた事業であること (都市再生の観点からみた事業の効果、地域整備方針への適合、事業の施行計画の妥当性、事業者の事業遂行能力等)
⑤	金融支援を行うものが、その実行について適当と判断した事業であること

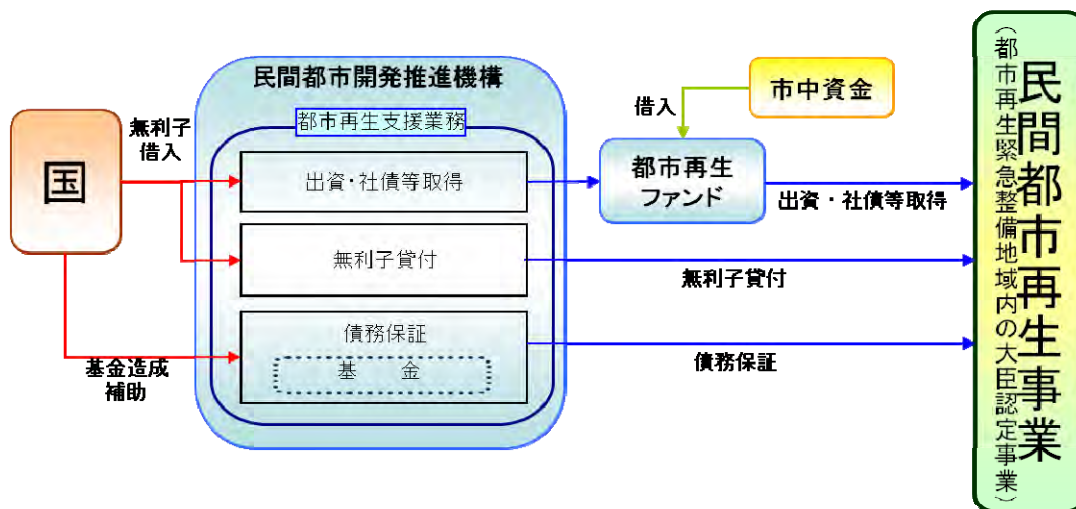
また、各金融支援の活用条件は、下記のとおりである。

■図表 2.2.3 都市再生事業に対する金融支援の活用条件一覧

① 無利子貸付		
貸付対象事業	都市計画施設、再開発等促進区に定められた2号施設または港湾計画に定められた港湾施設で、地方公共団体等の公共施設管理者に移管される施設を整備する事業	
貸付条件	貸付限度額	貸付対象事業費に貸付率(都市計画施設及び港湾施設は1/2、2号施設は1/3)を乗じた額
	償還期間	償還方法:20年以内(5年以内の据置期間を含む)
	償還方法	均等半年賦償還(繰上償還あり)
② 債務保証		
保証の対象	認定事業者の借入又は発行する社債に係る債務、認定事業者から認定建築物等を取得する者が行う資金の借入又は発行する社債に係る債務	
貸付条件	保証限度額	「総事業費の30%」又は「公共施設等の整備に要する額」の何れか少ない額
	保証期間	借入:借入から完済までの期間、社債:発行から償還までの期間
	保証料	民都が事業リスク等の審査を行ったうえで、一般の金融情勢に応じ、金融機関の保証料率等を勘案して事業毎に定める

③ 出資・社債等取得		
取得の対象	認定事業者に対する出資又はその発行する社債の取得、認定事業者から認定建築物等 を取得する者に対する出資又はその発行する社債の取得	
貸付 条件	取得限度額	「総事業費の50%」又は「公共施設等の整備に要する額」の何れか少ない額
	取得期間	事業の開始から安定稼働までの期間
	その他条件	その他の条件については、事業毎にその事業リスク等に応じて、都市再生ファンドと 事業者間で協議して定める

■図表 2.2.4 都市再生事業に対する金融支援の概要



■図表 2.2.5 民間都市再生事業に対する金融支援の事例



三宮駅前第1地区  
都市再生事業  
(無利子貸付業務)



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)



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)

### (3) 認定事業に対する税制支援

民間都市再生事業計画の認定を受けた後、税制特例措置を活用する場合には、各税務当局に対して所定の手続を行う必要がある。各税制措置の支援対象及び内容は、下記のとおりである。

■図表 2.2.6 認定事業に対する主な税制特例措置の支援内容一覧

対象者	段階	税目	対象	減免内容
<b>都市再生促進税制</b>				
<b>事業者</b>	事業準備段階	不動産取得税	土地	課税標準 1/5 控除
	竣工後段階	所得税・法人税	償却資産	5割増償却 (5年間)
		登録免許税	建物	軽減税率 0.4%→0.3%
		不動産取得税	建物	課税標準 1/5 控除
		固定資産税 都市計画税	公共施設等	課税標準 1/2 控除 (5年間)
<b>地権者</b>	事業準備段階	所得税・法人税	土地・建物	100%課税繰延 等

### (4) 都市計画等の特例

民間の資金やノウハウを活かした都市開発を誘導する観点から、既存の用途地域等の都市計画に基づく規制を適用除外とした上で、自由度の高い計画を定める都市再生特別地区、民間事業者等による都市計画の提案制度がある。さらに、都市再生事業を行うに当たっての時間リスクを軽減する観点から、確実に都市計画及び事業の施行に必要な認可等の手続きを一定期間内に実施するための特例が設けられている。

#### ① 都市再生特別地区

都市再生特別地区とは、都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等の建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域として都市計画に定められたものである。

この都市再生特別地区においては、下記のように建築制限の緩和が可能となる。



■図表 2.2.7 都市再生特別地区における建築制限の緩和事項

建築制限の種類	都市再生特別地区における取り扱い
用途規制 (建築基準法第 48 条)	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 (建築基準法第 49 条)	
容積率制限 (建築基準法第 52 条)	都市再生特別地区の都市計画で定める数値を適用 (なお、建ぺい率については、用途地域の都市計画で定める数値の緩和はできない)
建ぺい率制限 (建築基準法第 53 条)	
斜線制限 (建築基準法第 56 条)	適用除外 (都市再生特別地区の都市計画で定める制限を適用)
高度地区内の高さ制限 (建築基準法第 58 条)	
日影制限 (建築基準法第 56 条の 2)	適用除外 (ただし、日影規制の対象区域内に日影を生じさせる建築物については適用)

**② 都市再生事業に係る都市計画の提案制度**

都市計画決定権者は、都市再生事業に係る都市計画の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くてはならない。

**③ 都市再生事業に係る認可等の特例**

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。

## 2.3 都市再生整備計画区域における施策

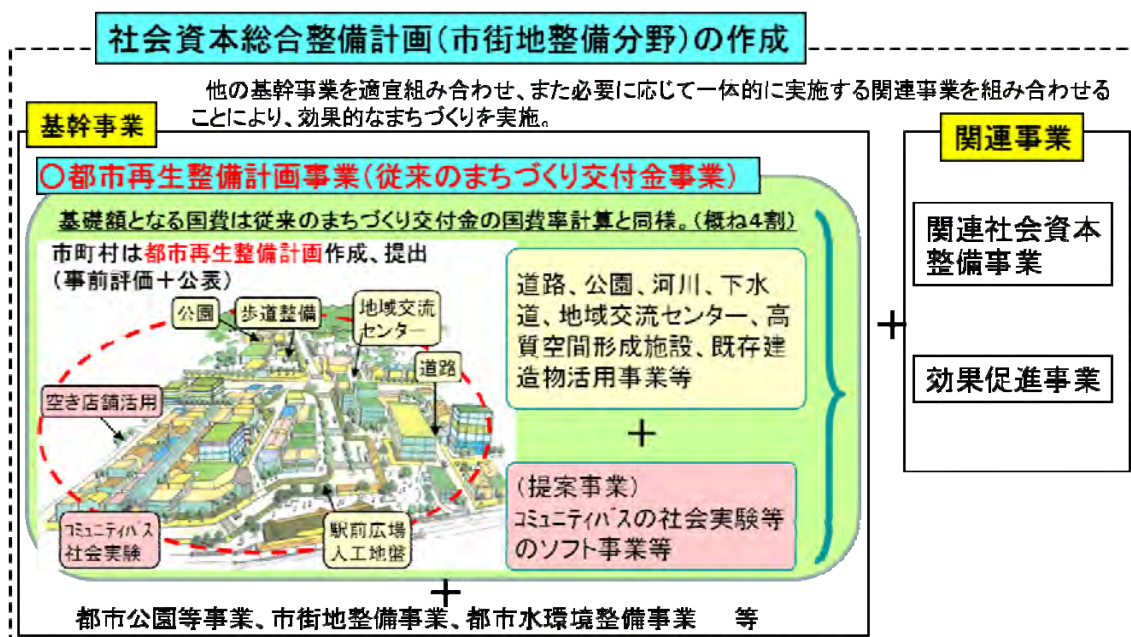
都市再生整備計画の区域は、都市再生基本方針等に即して、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画として市町村が定めることができる区域である。国は市町村が作成した都市再生整備計画が都市再生基本方針に適合している場合、交付金を年度ごとに地区単位で一括交付する。都市再生整備計画の対象となる地域や都市の規模等について限定はなく、全国の市町村で活用可能であり、特に民間活力が相対的に小さい地方の中小都市において有効に活用されるものと期待されている。また、都市再生整備計画の区域内において実施される一定の都市開発事業に対しては、国土交通大臣の認定を受けることを通じて民都の金融支援を受けることができるとともに、税制特例措置を活用することができる。

### (1) まちづくり交付金

#### ① まちづくり交付金の概要

まちづくり交付金は、都市再生整備計画に基づき市町村が公共公益施設の整備等を行う際に、整備に必要な費用に対して交付金を交付する制度である。個別の事業に対する支援制度ではなく、都市再生整備計画に対する支援制度であるため、都市再生整備計画に記載された内容の範囲内であれば、柔軟な事業執行が可能とされている。まちづくり交付金の特徴として①自主性・裁量性の向上、②使い勝手の向上、③ニューパブリックマネジメントの導入、④事業評価制度の導入、が挙げられる。なお、まちづくり交付金は、平成22年度より社会資本整備総合交付金に統合され、社会資本整備総合交付金の基幹事業の一つである都市再生整備計画事業として引き続き実施されている。

■図表 2.3.1 まちづくり交付金の全体像



■図表 2.3.2 まちづくり交付金の特徴

特徴	概要
①自主性・裁量性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生整備計画に基づき、国から示すメニュー（基幹事業）だけでなく、市町村の提案に基づく事業（提案事業）も対象に、年度ごとに交付金を地区単位で一括して交付する。</li> <li>まちづくり交付金では、事業ごとに国費率が設定されていないため、市町村は自由な予算配分（都市再生整備計画に位置づけのある、どの事業にいくら国費を充当するか）が可能となっており、市町村の自主性・裁量性に配慮している。</li> </ul>
②使い勝手の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりに必要な各種事業として、ハード事業からソフト事業まで多彩な事業を活用することができ、地域の実情に応じたまちづくりが可能である。</li> <li>また、事業間の流用は自由であり、総額の国費が変わらない場合、変更交付申請手続きを実質的に不要とするなど手続きを簡素化するとともに、交付金の要望や交付申請等の窓口を一元化することにより、使い勝手の向上を図っている。</li> </ul>
③ニューパブリックマネジメントの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市再生整備計画に記載したまちづくりの目標・指標が交付期間中にどの程度達成されているかを中心とした事後評価を実施し、公表することで、市町村のまちづくりに有効に活用することが可能である。</li> <li>具体的には、対象地区のまちづくりの課題や将来ビジョンを踏まえて、まちづくりの目標や数値目標を達成するために必要な事業を記載した都市再生整備計画の作成と客観的評価基準に基づく事前評価を実施（Plan）し、成果を意識しながら事業を実施（Do）する。交付終了年度に成果の達成度を評価（Check）するとともに、必要な改善点は速やかに改善（Act）を図り、次のまちづくりに経験を活かしていく一連のサイクルである。</li> </ul>

## ② まちづくり交付金の交付までの流れ

### ■ まちづくり交付金の対象

まちづくり交付金の交付対象は、市町村とされている。まちづくり交付金を交付する期間は、都市再生整備計画ごとにまちづくり交付金を受けて、交付対象事業が実施される年度から概ね3～5年とする。また都市再生整備計画に位置付けられたまちづくりに必要な幅広い施設等を対象としており、具体的には下記の通りである。

- 道路、公園、下水道、河川、多目的広場、修景施設、地域交流センター、土地区画整理事業、市街地再開発事業等
- 高齢者向け優良賃貸住宅、特定優良賃貸住宅、公営住宅、住宅地区改良事業等
- 市町村の提案に基づく事業（一定の範囲内）
- 各種調査や社会実験等のソフト事業（一定の範囲内）

交付対象事業を実施しようとする市町村は、都市再生基本方針等に基づき、次に掲げる事項を記載した都市再生整備計画を作成し、当該計画を国土交通大臣に提出しなければならないとされている。

- ① 都市再生整備計画の区域
- ② 都市再生整備計画の目標
- ③ 都市再生整備計画の目標を達成するために必要な交付対象事業
- ④ 計画期間
- ⑤ 都市再生整備計画の対象となる地区の名称
- ⑥ 都市再生整備計画の区域の面積
- ⑦ 交付期間における各交付対象事業の概算事業費
- ⑧ 関連事業（都市再生整備計画の目標の達成を図るため、交付対象事業に関連して実施される交付対象事業以外の事業等をいう。）
- ⑨ 交付期間
- ⑩ 都市再生整備計画の対象となる地区における整備方針
- ⑪ 都市再生整備計画の評価に関する事項
- ⑫ その他必要な事項

#### ■ 交付金の額

交付額は、都市再生整備計画に位置づけられた事業の実施に必要な事業の事業費に対して、概ね4割を交付する。

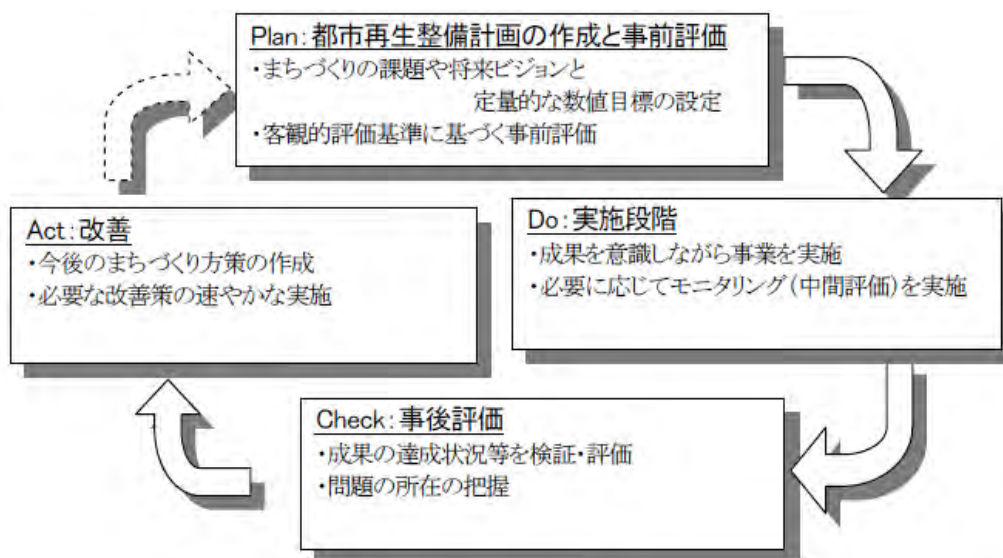
- 中心市街地活性化等の国として特に推進すべき施策に関連する地区への支援の拡充  
国として特に推進すべき施策に関連した都市再生を促進する観点から、まちづくり交付金において、中心市街地活性化基本計画や都市再生緊急整備地域、歴史まちづくり計画等の国として特に推進すべき施策に関連する地区であって一定の要件を満たす場合には、市町村が作成する都市再生整備計画に基づき実施する事業等に対する交付金の交付率の上限を45%（通常40%）とする拡充措置が平成21年度より設けられている。

### ③ 事後評価制度

まちづくり交付金では、市町村が事前にまちづくりの目標、目標を定量化する指標とその数値目標を設定し、事後評価において数値目標の達成状況等の確認と交付金事業の成果を踏まえた今後のまちづくり方策を作成するなど、ニューパブリックマネジメントの考え方に基づく評価手法を取り入れている。

具体的には、対象地区のまちづくりの課題や将来ビジョンを踏まえて、まちづくりの目標や数値目標を達成するために必要な事業を記載した都市再生整備計画の作成と客観的評価基準に基づく事前評価を実施（Plan）し、成果を意識しながら事業を実施（Do）する。交付終了年度に成果の達成度を評価（Check）するとともに、必要な改善点は速やかに改善（Act）を図り、次のまちづくりに経験を活かしていく一連のサイクルである。

■図表 2.3.3 まちづくり交付金における PDCA サイクル



出典)国土交通省(2008)「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」より転載

## (2) 民間都市再生整備事業計画の認定

都市開発事業において、金融支援や税制特例措置を活用するためには、国土交通大臣による民間都市再生整備事業計画の認定が必要となる。事業計画が認定されるためには、下記の4つの基準に適合する必要がある。

■図表 2.3.4 民間都市再生事業計画認定の基準

「民間都市再生整備事業計画の認定基準（都市再生特別措置法第64条）」

- ① 当該都市再生整備事業が、都市再生整備計画に記載された事業と一体的に施行されることによりその事業の効果を一層高めるものであり、かつ、当該都市再生整備計画の区域を含む都市の再生に著しく貢献するものであると認められること
- ② 整備事業区域が都市再生緊急整備地域内にあるときは、建築物及びその敷地並びに公共施設の整備に関する計画が、地域整備方針に適合するものであること
- ③ 工事着手の時期、事業施行期間及び用地取得計画が、当該都市再生整備事業を都市再生整備計画に記載された事業と一体的かつ確実に遂行するために適切なものであること
- ④ 当該都市再生整備事業の施行に必要な経済的基礎及びこれを的確に遂行するために必要なその他の能力が十分であること

また、国土交通大臣は、計画の認定をしようとする際には、予め関係市町村の意見や当該都市再生事業の施行により整備される公共施設の管理者又は管理者となるべき者の意見を聴かなければならないとされている。

## (3) 認定整備事業に対する金融支援

民間都市再生整備事業計画の認定を受けた後、金融支援を活用する場合には、民都に対して申請を行う必要がある。民都のまち再生出資を活用するためには下記の2つの要件を満たす必要がある。

■図表 2.3.5 金融支援を活用するための審査基準

「民都のまち再生出資を活用するための要件」

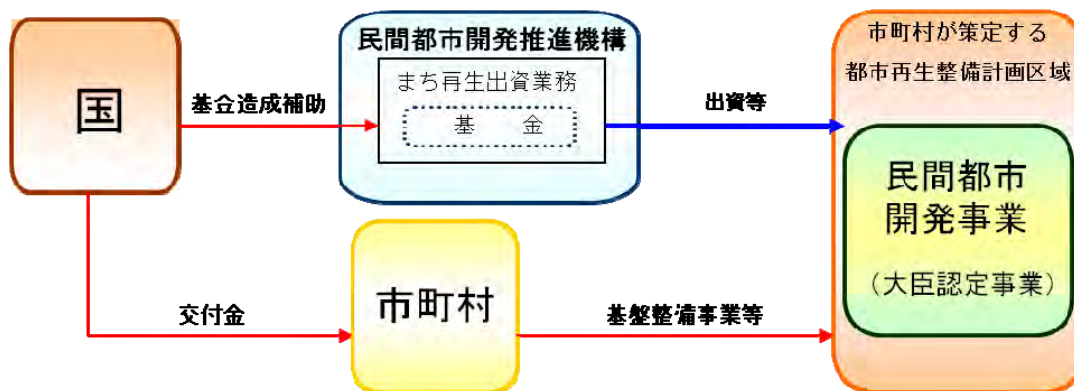
- ① 市町村が作成する都市再生整備計画の区域内であること
- ② 事業の区域面積が0.5ha以上であること（ただし三大都市圏の既成市街地等の区域以外や認定中心市街地活性化基本計画区域内における事業は0.2ha以上であること）

また、金融支援の活用条件は、下記のとおりである。

■図表 2.3.6 金融支援の活用条件一覧

まち再生出資		
貸付 条件	事業採算性	10年以内に配当等を行うことが確実であると見込まれること、劣後債の取得については契約等で定める期間内に償還を行うことが確実であると見込まれること
	出資限度額	「資本の額の50%」、「総事業費の50%」、「公共施設等整備費」のうち最も少ない額（なお、認定中心市街地活性化基本計画内の面積要件を受ける場合には、「資本の額の50%未満」、「総事業費の25%」となる。）
	出資種類	個々の事業者の資金ニーズに応じた対応が可能であるが、単独最劣後の条件での支援は出来ない。また、出資の出口については個別に協議する。

■図表 2.3.7 都市開発事業に対する金融支援の概要



■図表 2.3.8 都市開発事業に対する金融支援の事例



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

#### (4) 認定整備事業に対する税制支援

民間都市再生整備事業計画の認定を受けた後、税制特例措置を活用する場合には、各税務当局に対して所定の手続を行う必要がある。各税制特例措置の支援対象及び内容は、下記のとおりである。

■図表 2.3.9 認定整備事業に対する特例措置の支援内容一覧

対象者	段階	税目	対象	減免内容
<b>まち再生促進税制</b>				
<b>事業者</b>	事業準備段階	登録免許税	土地	軽減税率 1.0%→0.8%
		不動産取得税	土地	課税標準 1/5 控除
	竣工後段階	所得税・法人税	償却資産	5割増償却 (5年間)
		登録免許税	建物	軽減税率 0.4%→0.3%
		不動産取得税	建物	課税標準 1/5 控除
<b>地権者</b>	事業準備段階	所得税・法人税	土地・建物	100%課税繰延等
	竣工後段階	不動産取得税	土地・建物	課税標準 1/5 控除



### 第3章 都市再生関連施策の評価

#### 3.1 実績データ及びそれに対する評価 ～ 集中的かつ効率的な都市再生が進められているか～

##### (1) 都市再生事業の推進

都市再生事業を実施する場合、金融支援に拠出した金額分の機会費用である施策コスト（支援額）や税制特例措置による減収などの施策コスト（減収額）が生じている。これらの施策コストに見合う効果があがっていることが望ましい。

本節では、都市再生関連施策（金融支援・税制特例措置・都市再生特別地区。以下3.1（1）（2）において同じ。）の実施（インプット）に係る施策コストを算定し、効果と比較したい。

##### ① 都市再生関連施策の実施（インプット）に係る施策コスト

- ・ 推計方法

都市再生緊急整備地域における、都市再生関連施策について、施策コストを以下の方法で算定した。

■図表 3.1.1 評価対象施策の概要

施策	施策コストの考え方	施策コストの算定方法
金融支援	金融支援に拠出した金額分の機会費用（他施策への拠出ができないことを施策コストととらえる。）	対象事業の金融支援額
税制特例措置	税の減収	事業者からのヒアリングによる。
規制緩和	容積率割増による就業者増に伴うインフラ負荷の増大	容積率割増分の床面積を、経済波及効果の推計に用いた就業者1人あたり床面積（15㎡）で割り戻して、就業者増加分を推計。

推計結果

- ・ 都市再生緊急整備地域において、金融支援による施策コスト（支援額）は1064.億円、税制特例措置による施策コスト（減収額）は187.7億円と想定され、都市再生事業の実施に係る施策コストの8割は金融支援であった。

また、規制緩和に関しては、ここでいう金銭的な施策コストは発生しないが、容積率の上乗せにより、インフラに対して就業者15.2万人分の負荷が追加的に発生したと想定される。

■図表 3.1.2 都市再生関連施策の効果と施策コストの比較

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	● 支援額：1064.1億円	<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：0.3兆円</li> </ul> </li> <li>● 地域全体の経済波及効果：                             <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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「都市の更新・機能強化効果」 地域に不足していた新たな機能の付加                             <ul style="list-style-type: none"> <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>● 公共空間の複合利用・有効活用                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路空間の広場への転用（日本郵政北海道支社建替）</li> </ul> </li> </ul>
	税制措置	● 減収額：187.7億円		
	規制緩和	-		

■図表 3.1.3 本来の課税額に対する税制特例による軽減率（民間都市再生事業計画）

税目	対象物	特例の内容	本来の課税額	減税額	軽減率
法人税	償却資産	割増償却 50% 5年間	—	15,139 百万円	
登録免許税	建物	0.3% (H18 年度以前の認定の場合、0.15%)	1,067 百万円	331 百万円	31%
不動産取得税	土地	課税標準 1/5 控除	357 百万円	71 百万円	20%
	建物	課税標準 1/5 控除	12,469 百万円	2,494 百万円	20%
固定資産税	公共施設等	課税標準 1/2 5年間	1,240 百万円	620 百万円	50%
都市計画税	公共施設等	課税標準 1/2 5年間	229 百万円	115 百万円	50%
法人税以外 合計			15,362 百万円	3,631 百万円	24%

## ② 都市再生事業の発現

金融支援措置の適用実績と税制特例措置の適用実績はそれぞれ下記のとおりである。

1.2兆円の建設投資が行われ、約406万㎡の床面積、187.7億円の財務改善(減収額に相当)が確認された。

<都市再生関連施策の実施（インプット）に係る施策コストと効果について>

都市再生関連施策の実施（インプット）に係る施策コストは推計結果のとおり金融支援額（1064.1億円）と減収額（187.7億円）との合計値である1251.8億円と推計され、これら施策コストによって発現された都市再生事業の建設投資額（1.2兆円）と比較すると、施策コストは総事業費のおよそ10.4%であり、都市再生事業の実施は、効果的に進められたと考えられる。

### イ 金融支援の適用を受けて整備された地区数

金融支援には以下の支援を行っているが、金融支援の適用を受けて整備された地区数は延べ16地区（実質38地区中14地区措置済み。）であった。

－民都による無利子貸付、債務保証 8地区

※うち無利子貸付による整備地区は3地区、債務保証による整備地区は5地区

－都市再生ファンドによる出資・社債等取得 8地区

※うち出資による整備地区は1地区であり、社債取得の適用と併用

### ロ 税制特例措置の適用を受けて整備された地区数

38地区中21地区が税制特例措置の適用を受け、中でも不動産取得税に係る税制の適用実績が多く、課税繰延は適用実績がなかった。

## (2) 土地の合理的かつ健全な高度利用 (都市再生特別地区の活用状況)

### ① 都市再生特別地区の活用実績

「平成 20 年度都市再生緊急整備地域における事業投資効果等分析調査」(内閣府都市再生本部)の結果によると、都市再生緊急整備地域に指定された地域のうち、都市再生特別地区を活用したと回答したのは 19 地域中 41 地区であった。

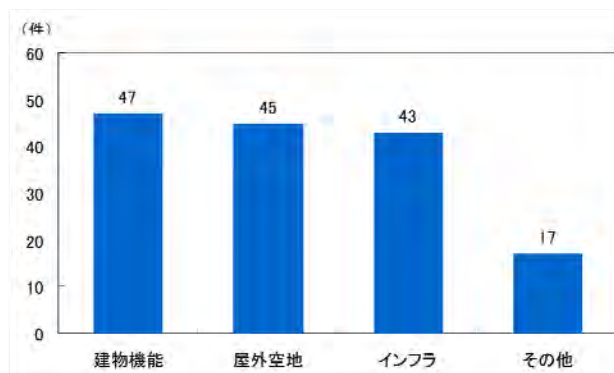
■図表 3.1.4 都市再生特別地区を活用した地域一覧及び都市再生特別地区数(2009 年 1 月現在)

都市名	都市再生緊急整備地域名	地区数
札幌市	札幌駅・大通駅周辺地域	2
仙台市	仙台駅西・一番町地域	2
東京都	東京駅・有楽町駅周辺地域	7
	秋葉原・神田地域	2
	新宿駅周辺地域	1
	大崎駅周辺地域	3
	渋谷駅周辺地域	1
横浜市	横浜山内ふ頭地域	1
岐阜市	岐阜駅北・柳ヶ瀬通周辺地域	1
浜松市	浜松駅周辺地域	1
名古屋市	名古屋駅周辺・伏見・栄地域	2
大阪市	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	11
高槻市	阿倍野地域	1
	高槻駅周辺地域	1
神戸市	神戸三宮駅南地域	1
広島市	広島駅周辺地域(広島駅南口地区)	1
	広島駅周辺地域(若草町第一地区・第二地区)	1
高松市	高松駅周辺・丸亀町地域	1
北九州市	小倉駅周辺地域	1
計	19 地域	41 地区

### ② 都市再生特別地区において達成された公共貢献

前述の調査結果によると、都市再生特別地区の活用によって達成された公共貢献の内容について把握したところ、達成された公共貢献の分野は都市機能(47件)、公共空地(45件)、インフラ(43件)、その他(17件)であった。

■図表 3.1.5 都市再生特別地区において達成された公共貢献の分野（複数回答）



また、具体的に達成された貢献内容として、建物機能においては地域コミュニティ施設、文化交流施設、子育て支援施設、商業・業務・住宅の整備、防災施設整備、福祉施設の整備といった公共・公益的な施設整備が多く挙げられていた。また、屋外空地においてもっとも多かったのが歩行者ネットワークの形成、また広場空間の整備や緑化も多く挙げられた。インフラにおいては、地下空間の整備、道路拡幅、都市計画道路や区画道路の整備が多く挙げられた。その他としては、景観への配慮や太陽光パネルの設置があった。

■図表 3.1.6 都市再生特別地区により整備された公共貢献の内容のまとめ

分野	具体事例
建物機能	地域コミュニティ施設、文化交流施設、子育て支援施設、商業・業務・住宅の整備、防災施設の整備、福祉施設の整備、広場・歩行者空間、屋上緑化
インフラ	地下空間の整備、道路拡幅、都市計画道路や区画道路の整備、タクシーベイの設置、地域冷暖房施設の導入
その他	景観への配慮、太陽光パネルの設置

2010年12月末時点では、容積率制限の緩和に係る特例措置の適用を受けた地区数は51に上り、51地区中9割以上で200%以上の容積率の緩和が適用され、104haの面積が生み出されている。

■図表 3.1.7 容積率の最高限度と増加した床面積(2010年12月末現在)

	位置	現行用途地域/ 容積率	容積率の 最高限度	床面積 (ha)	進捗状況 (未着工、工事中、完成済)
北3西4地区	北海道札幌市北3条西4丁目	商業地域/ 800%	1000%	1.3	完成済
北2西4地区	北海道札幌市中央区北2条西4丁目	商業地域/ 800%	1500% 800%	1.5	未着工
一番町三丁目南地区	宮城県仙台市青葉区一番町二丁目及び三丁目	商業地域/ 600%	1050%	0.6	完成済
中央一丁目広瀬通地区	宮城県仙台市青葉区中央一丁目地内	商業地域/ 600%	1100%	0.5	完成済
丸の内1-1地区	東京都千代田区丸の内1丁目	商業地域/ 900%	1300%	1.2	完成済
大手町地区	東京都千代田区大手町一丁目及び大手町二丁目各地内	商業地域/ 700%、1,300%	A:1590% B,C:1470%	12.4	完成済 (A地区)
丸の内2-1地区	東京都千代田区丸の内二丁目地内	商業地域/1,300%	1530%	1.7	完成済
大手町一丁目6地区	東京都千代田区大手町一丁目地内	商業地域/ 1,300%	1600%	1.5	工事中
日本橋室町東地区	東京都中央区日本橋室町一丁目及び日本橋室町二丁目各地内	商業地域/ 1,100%、600%	1300%	1.8	B・D街区:一部完了 A・C・E街区:未着手
銀座四丁目6地区	東京都中央区銀座四丁目地内	商業地域/ 800%、700%	1300%	0.9	工事中
京橋二丁目16地区	東京都中央区京橋二丁目地内	商業地域/ 800%、600%	1230%	0.7	工事中
大手町地区(B-1街区)	東京都千代田区大手町一丁目地内	商業地域/ 1470%	1570%	1.9	工事中
丸の内二丁目7地区	東京都千代田区丸の内二丁目地内	商業地域/ 1300%	1630%	1.7	工事中
京橋二丁目3地区	東京都中央区京橋二丁目地内	商業地域/ 800%、700%	1330%	1	未着工
銀座四丁目12地区	東京都中央区銀座四丁目地内	商業地域/ 800%、600%	1220%	1	未着工

京橋三丁目1地区	東京都中央区京橋三丁目地内	商業地域/800%・700%	1290%	1.3	工事中
淡路町二丁目西部地区	東京都千代田区神田淡路町二丁目地内	商業地域/600%、500%	北:990% 南:550%	2.2	工事中
神田駿河台三丁目9地区	東京都千代田区神田駿河台三丁目地内	商業地域/500%、600%	710% (A地区 1120%) (B地区 530%)	2.2 (A地区 0.7) (B地区 1.5)	工事中
神田駿河台四丁目6地区	東京都千代田区神田駿河台四丁目地内	商業地域/600%・500%	970%	1.3	工事中
西新宿一丁目7地区	東京都新宿区西新宿一丁目地内	商業地域/1,000%	1,370%	0.9	完成済
大崎駅西口E東地区	東京都品川区大崎二丁目及び大崎三丁目地内	準工業地域/300%	750%	2.4	完成済
大崎駅西口A地区	東京都品川区大崎2丁目地内	準工業地域/300%	650%	1.8	完成済
北品川五丁目第1地区	東京都品川区北品川五丁目地内	準工業地域/300%	A1: 1100% A2: 410% B: 400% C1: 710% C2: 400% D: 960% E: 400%	3.6	未着工
渋谷二丁目21地区	東京都渋谷区渋谷二丁目地内	商業地域/900%、800%	1400%	1.1	工事中
山内ふ頭周辺地区	神奈川県横浜市神奈川区橋本町2丁目1番1外	工業専用地域/200%	400%	7.1	完成済み (A街区とD街区の一部が未着工)
日ノ出町2丁目地区	岐阜県岐阜市日ノ出町2丁目	商業地域/800% (高度利用地区内)	1000%	0.6	完成済
鍛冶町地区	静岡県浜松市中区鍛冶町及び千歳町地内	商業地域/600%	900%	1.1	未着工
浜松駅前旭・砂山地区	静岡県浜松市中区旭町及び砂山町地内	商業地域/600%	1250% 600% 650%	1.6	工事中
名駅四丁目7番地区	名古屋市中村区名駅四丁目地内	商業地域/1,000%	1420%	1.8	完成済
名駅四丁目27番地区	名古屋市中村区名駅四丁目地内	商業地域/1,000%	1350%	0.8	完成済
ささしまライブ24地区	名古屋市中村区平池町四丁目地内	商業地域/500%	790%	2.4	未着工
名駅一丁目1番地区	名古屋市中村区名駅一丁目及び中村区名駅一丁目地内	商業地域/1,000%、800%	800% 1000% 1200%	2.9	未着工
心斎橋筋一丁目地区	大阪府大阪市中央区心斎橋筋一丁目地内	商業地域/1,000%	1300%	0.5	完成済
淀屋橋地区	大阪府大阪市中央区北浜四丁目及び今橋四丁目地内	商業地域/1,000%	1300%	0.8	完成済

角田町地区	大阪府大阪市北区角田町 地内	商業地域/ 1,000%	1800%	2.4	工事中
梅田二丁目地区	大阪府大阪市北区梅田二 丁目地内	商業地域/ 600%、800%	1500%	0.6	完成済
大阪駅地区	大阪府大阪市北区梅田三 丁目、大深町及び角田町 地内	商業地域/ 600% 準工業地域/ 200%	800%	8	工事中
西本町一丁目地 区	大阪府大阪市西区西本町 一丁目地内	商業地域/ 800%	1400%	0.7	工事中
本町三丁目南地 区	大阪府大阪市中央区本町 三丁目及び南本町三丁目 地内	商業地域/ 1,000%	1300%	0.5	工事中
小松原町地区	大阪府大阪市北区小松原 町地内	商業地域/ 800%	1600%	0.7	工事中
大阪駅北地区	大阪府大阪市北区大深町 地内	商業地域/ 800%、600%	1600% 1150%	5.5	工事中
中之島四つ橋筋 地区	大阪府大阪市北区中之島 二丁目及び三丁目地内	商業地域/ 1000%	1600%	2.2	工事中
大阪駅西地区	大阪府大阪市北区梅田三 丁目地内	商業地域/ 1000%、800%	1500%	1.4	未着工
阿倍野筋一丁目 地区	大阪府大阪市阿倍野区阿 倍野筋一丁目地内	商業地域/ 800%	1600%	2.3	工事中
大学町地区	大阪府高槻市大学町3 4 4-3番地他	第二種住居/ 200% 近隣商業地域/ 300%	400%	5.8	一部建築物建替 完了済
三宮駅前第1地 区	兵庫県神戸市中央区雲井 通7丁目	商業地域/ 800%	1600%	0.3	完成済
若草町第一地区、 第二地区	広島県広島市東区若草町 11、12、13、14番の一部、 及び23番	商業地域/400%	第一:600% 第二:400%	2.9	工事中
広島駅南口Bブ ロック	広島県広島市南区松原町 地内及び猿猴橋町地内	商業地域/ 900%	1100%	1.4	未着工
高松丸亀商店街A 街区周辺地区	香川県高松市丸亀町、内 町、及び片原町地内	商業地域/ 500%、550% (高度利用地区内)	550%	1.5	完成済
高松丸亀町商店 街G街区西及び 東	高松市丸亀町、鍛冶屋町、 古馬場町、及び瓦町地内	商業地域/ 650%、550% (高度利用地区内)	460% 650%	1.2	未着工
小倉駅南口東地 区	福岡県北九州市小倉北区 京町三丁目地内	商業地域/ 500%	900%	0.6	未着工



### (3) 民間の活力を中心とした都市再生の効果

#### ① 経済波及効果

国土交通省において試算したところ、図表 3.1.2 のとおり、全国の都市再生緊急整備地域において、都市再生関連施策（金融支援、税制特例措置。以下 3.1(3)において同じ。）に係る都市開発事業による建設投資額は約 1.2 兆円で、これに対し、建設波及効果総額（直接効果・一次波及効果・二次波及効果の合計）は約 3.0 兆円、雇用誘発効果は約 19 万人、税収の増加分は約 3,200 億円と推計された。

1.2 兆円の建設投資額によって、その約 2.5 倍の効果がもたらされており、さらに、先述した当該地域における施策コスト（支援額）1,251.8 億円（金融支援額 1,064.1 億円、減収額 187.7 億円）と比較すると、実に約 24 倍もの建設波及効果もたらされていると考えられる。

そして、全国の都市再生緊急整備地域において、これらの都市開発事業も含めた全建設投資額は約 9 兆円、これに対し、建設波及効果総額は約 24 兆円、雇用誘発効果は約 145 万人、税収の増加分は約 2.5 兆円と推計された。全建設投資額に対し、その約 2.7 倍の効果がもたらされていると考えられる。

上記、建設波及効果総額約 24 兆円を、粗付加価値額ベースに換算すると約 11 兆円となる。これは、平成 20 年度におけるわが国の GDP 494 兆円（『国民経済計算確報』による）の 2.2%に相当する。（この建設波及効果は 1 年間で生じたものではない点に留意する必要がある。）

## ② 消費波及効果

消費波及効果の算定ベースとなる消費支出として、「対象施設に新たに立地した店舗における売上」に着目し、国土交通省において試算したところ（※）、対象施設に新たに立地した店舗による売上高は年間 4.9 兆円で、これに基づく生産誘発効果総額は 9.9 兆円、雇用誘発効果は 81.6 万人、税収の増加分は 1.5 兆円と推計された。売上高に対し、約 2 倍の生産誘発効果がもたらされていると考えられる。

※ 都道府県・政令指定都市への照会に基づいて、全国の都市再生緊急整備地域における全ての都市開発事業（都市再生関連施策の対象となっているか否かは問わない）のうち、地域指定後に供用を開始したオフィス・住宅・商業施設を対象に、対象施設内の店舗の年間売上高及びこれらに対する経済波及効果について試算を行った。

消費波及効果の推計結果の詳細は次表のとおりである。

■図表 3.1.8 消費波及効果（新規立地店舗の売上による）の推計結果

地域 No	緊急整備地域名称	店舗 売上額 (億円)	経済波及効果(億円)			雇用誘発 効果 (人)	税収効果 (億円)	
			直接効果	間接効果 (1次)	間接効果 (2次)			生産誘発 額計
1	札幌駅・大通駅周辺地域	698	693	356	358	1,408	11,637	217
2	札幌北西条第六丁目周辺地域	0	0	0	0	0	0	0
3	仙台駅西一番町地域	323	321	165	166	651	5,381	100
4	仙台長町駅東地域	2,311	2,295	1,180	1,186	4,661	38,518	717
5	さいたま新都心駅周辺地域	193	192	99	99	389	3,217	60
6	川口駅周辺地域	981	974	501	504	1,978	16,347	304
7	千葉蘇我臨海地域	1,006	999	514	516	2,029	16,769	312
8	千葉駅周辺地域	243	242	124	125	491	4,055	75
9	千葉みなと駅西地域	0	0	0	0	0	0	0
10	柏駅周辺地域	118	117	60	60	237	1,960	36
11	東京駅・有楽町駅周辺地域	3,215	3,192	1,641	1,650	6,483	53,577	997
12	横状二号线新橋周辺・赤坂・六本木地	791	785	404	406	1,595	13,181	245
13	秋葉原・神田地域	522	518	266	268	1,052	8,695	162
14	東京臨海地域	2,639	2,620	1,347	1,355	5,322	43,980	818
15	新宿駅周辺地域	109	108	56	56	220	1,817	34
16	横状四号线新宿富久沼周辺地域	41	40	21	21	82	675	13
17	大崎駅周辺地域	145	144	74	74	292	2,413	45
18	渋谷駅周辺地域	431	428	220	221	869	7,182	134
19	横浜みなとみらい地域	307	304	156	157	618	5,109	95
20	横浜山内ふ頭地域	94	93	48	48	189	1,560	29
21	横浜駅周辺地域	785	778	401	403	1,583	13,079	243
22	戸塚駅周辺地域	467	464	238	240	942	7,783	145
23	横浜上大岡駅西地域	269	267	137	138	543	4,485	83
24	川崎駅周辺地域	1,667	1,655	851	856	3,362	27,785	517
25	川崎駅前・大師河原地域	807	802	412	414	1,628	13,454	250
26	浜川崎駅周辺地域	0	0	0	0	0	0	0
27	相模原橋本駅周辺地域	864	858	441	444	1,743	14,406	268
28	辻堂駅周辺地域	995	987	506	510	2,006	16,574	308
29	本厚木駅周辺地域	398	395	203	204	802	6,629	123
30	厚狹園駅周辺地域	0	0	0	0	0	0	0
31	浜松駅周辺地域	1,331	1,321	679	683	2,684	22,179	413
32	名古屋千種・鶴舞地域	273	271	139	140	551	4,553	85
33	名古屋駅周辺・伏見・栄地域	1,220	1,211	622	626	2,459	20,325	376
34	名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域	413	410	211	212	833	6,888	128
35	岐阜駅北・柳ヶ瀬通周辺地域	293	291	150	150	591	4,882	91
36	京都駅南地域	316	314	161	162	637	5,265	98
37	京都南船場小路通沿道地域	0	0	0	0	0	0	0
38	京都久世高田・向日寺戸地域	975	968	496	500	1,966	16,249	302
39	長岡京駅周辺地域	156	155	79	80	314	2,589	48
40	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	4,147	4,117	2,116	2,128	8,362	69,103	1,286
41	難波・津町地域	1,808	1,795	923	928	3,645	30,125	561
42	阿倍野地域	1,749	1,737	893	898	3,527	29,150	542
43	大阪コア駅7駅周辺地域	88	87	45	45	177	1,462	27
44	堺駅南地域	819	813	418	420	1,652	13,648	254
45	堺駅西地域	703	698	359	361	1,418	11,719	218
46	堺東駅西地域	190	189	97	98	383	3,168	59
47	守口大日地域	908	901	463	466	1,831	15,131	282
48	藤屋川市駅東地域	0	0	0	0	0	0	0
49	藤屋川貴島駅東地域	0	0	0	0	0	0	0
50	千原中央駅周辺地域	426	422	217	218	858	7,091	132
51	高槻駅周辺地域	274	272	140	141	552	4,563	85
52	神戸ポートアイランド西地域	254	252	130	130	512	4,236	79
53	神戸三宮南地域	242	240	123	124	487	4,026	75
54	尼崎臨海沿道地域	442	439	226	227	892	7,370	137
55	西日本旅客鉄道尼崎駅北地域	359	356	183	184	723	5,976	111
56	岡山駅東・表町地域	555	551	283	285	1,119	9,248	172
57	広島駅周辺地域	902	895	460	463	1,818	15,023	280
58	福山駅南地域	384	382	196	197	775	6,408	119
59	高松駅周辺・丸龜町地域	480	477	245	247	968	8,003	149
60	小倉駅周辺地域	312	310	159	160	629	5,200	97
61	北九州三基駅南地域	2,644	2,625	1,350	1,357	5,332	44,066	820
62	福岡善哉・臨海東地域	3,700	3,673	1,888	1,898	7,461	61,658	1,147
63	福岡天神・凌辺通地域	857	851	437	440	1,728	14,277	266
64	博多駅周辺地域	1,229	1,220	627	631	2,477	20,473	381
65	那覇旭橋駅東地域	100	100	51	51	202	1,670	31
合計		48,966	48,615	24,991	25,134	98,740	815,991	15,183

出典)国土交通省資料

### ③ 主要駅年間乗降客数

金融支援、税制支援及び規制緩和が活用され、整備が進み、供給される床面積が増加すれば、当該地区の駅利用者数も増加していくことが考え得る。そこで各地区に存する主要な駅での年間利用者数を調査した。国土交通大臣の認定を受けた都市再生事業が行われた地域に限ってみると、13地域中12地域で増加している。

■図表 3.1.10 都市再生緊急整備地域における主要駅年間利用者数

都道府県	都市再生緊急整備地域	主要駅年間乗車人員(千人)				H19までに整備された地区数	H19までに整備された延床面積
		駅名	指定時	現在	変化		
			(H14)	(H19)	(%)		
埼玉	川口駅周辺地域	川口駅	27,220	29,256	7	1	146,528
東京	環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域	浜松町駅	76,921	79,118	3	2	635,781
		新橋駅	148,358	158,120	7		
	秋葉原・神田地域	秋葉原駅	75,682	124,427	64	1	161,483
		お茶の水駅	51,102	47,721	▲ 7		
		神田駅	49,422	48,267	▲ 2		
	東京臨海地域	月島駅	13,050	19,776	52	3	347,016
		豊洲駅	9,340	25,070	168		
		有明駅・国際展示場駅	3,961	9,596	142		
	大崎駅周辺地域	大崎駅	24,692	63,377	157	1	152,013
		五反田駅	76,200	78,833	3		
神奈川	川崎駅周辺地域	JR川崎駅	57,810	68,067	18	1	250,344
		京急川崎駅	19,287	21,370	11		
愛知	名古屋駅周辺・伏見・栄地域	名古屋駅	199,847	209,134	5	1	193,874
		栄駅	37,893	38,435	1		
	名古屋千種・鶴舞地域	鶴舞駅	7,336	7,820	7	1	43,605
	難波・湊町地域	難波駅	10,339	9,964	▲ 4	1	63,139
		南海難波	52,476	47,798	▲ 9		
	堺臨海地域	周辺駅なし(アミューズメント事業)				1	40,642
守口大日地域	大日駅/地下鉄	4,163	5,095	22	1	173,300	

		大日駅／モノレール	1,418	2,236	58		
神戸三宮駅南地域		JR三宮駅	42,363	44,172	4	1	39,102
		阪急三宮駅	20,749	22,635	9		
		阪神三宮駅	15,427	16,414	6		
福岡天神・渡辺通地域		天神駅	22,070	20,749	27	1	18,137
		天神南駅	※七隈線 未開通	4,192			
		渡辺通駅		7,150			
		薬院駅		2,464			

出典)国土交通省調べ

#### ④ 外国人訪問率

訪日外客数は様々な要因により影響を受けているが、都市再生緊急整備地域への外国人訪問率の変化を調査したところ、増加しているか横ばいの地域が多いことが判った。また、訪問率が減少している地域についても、2009年と2010年の訪日外客数を比較すると29.2%増加していることを考慮すると、各地域への外客数はおおむね増加傾向にあると考えられる。

■図表 3.1.11 都市再生緊急整備地域における外国人訪問率

都道府県	都市再生緊急整備地域	外国人訪問率	
		2009年	2010年
北海道	札幌駅・大通駅周辺地域	6.6	7.6
	札幌北四条東六丁目周辺地域		
宮城	仙台駅西・一番町地域	1.8	1.7
	仙台長町駅東地域		
埼玉	さいたま新都心駅周辺地域	0.8	0.8
	川口駅周辺地域	0.7	0.6
千葉	千葉蘇我臨海地域	2.4	2.1
	千葉駅周辺地域		
	千葉みなと駅西地域		
	柏駅周辺地域		
東京都	東京駅・有楽町駅周辺地域	56.1	67.8
	環状二号線新橋周辺・赤坂・六本木地域	21.5	20.4
	秋葉原・神田地域	20.2	21.6
	東京臨海地域	5.1	7.6
	新宿駅周辺地域	34.8	34.8

東京都	環状四号線新宿富久沿道地域	3.9	10.9
	大崎駅周辺地域		
	渋谷駅周辺地域	20.3	23.3
神奈川県	浜川崎駅周辺地域	0.9	0.7
	川崎殿町・大師河原地域		
	川崎駅周辺地域		
	横浜山内ふ頭地域	8.3	7.6
	横浜駅周辺地域		
	横浜みなとみらい地域		
	戸塚駅周辺地域		
	横浜上大岡駅西地域	1.5	1.4
	辻堂駅周辺地域		
	相模原橋本駅周辺地域		
本厚木駅周辺地域			
岐阜	岐阜駅北・柳ヶ瀬通周辺地域	0.4	0.6
静岡県	東静岡駅周辺地域	0.6	0.7
	浜松駅周辺地域	0.7	0.7
愛知県	名古屋駅周辺・伏見・栄地域	9.0	10.1
	名古屋千種・鶴舞地域		
	名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域		
京都府	京都駅南地域	20.2	23.6
	京都南部油小路通沿道地域		
	京都久世高田・向日寺戸地域		
	長岡京駅周辺地域	0.2	0.1
大阪府	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	23.5	25.4
	難波・湊町地域		
	阿倍野地域		
	大阪コスモスクエア駅周辺地域	0.1	0.1
	堺鳳駅南地域		
	堺東駅西地域		
	堺臨海地域		
	千里中央駅周辺地域	0.7	0.3
高槻駅周辺地域			

大阪	守口大日地域		
	寝屋川萱島駅東地域		
	寝屋川市駅東地域		
兵庫	神戸ポートアイランド西地域	6.5	6.7
	神戸三宮駅南地域		
	尼崎臨海西地域	0.8	0.6
	西日本旅客鉄道尼崎駅北地域		
岡山	岡山駅東・表町地域	0.6	0.5
広島	広島駅周辺地域	4.1	3.8
	福山駅南地域	0.2	0.3
香川	高松駅周辺・丸亀町地域	0.2	0.2
福岡	小倉駅周辺地域	0.8	0.8
	北九州黒崎駅南地域		
	福岡香椎・臨海東地域	7.9	8.5
	博多駅周辺地域		
	福岡天神・渡辺通地域		
沖縄	那覇旭橋駅東地域	2.2	2.2

出典)JNTO

#### (4) 都市再生緊急整備地域における状況

上記(1)～(3)で述べてきたような状況の下、65の緊急整備地域において、都市機能の増進、主な公共施設の整備状況について、地方自治体は以下のように把握している。

■図表 3.1.12 都市再生緊急整備地域における状況

都 市 名	地域名	都市機能の増進状況	主な公共施設の整備状況
北海道	札幌市 札幌駅・大通駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>札幌駅周辺、特に北口周辺では、市の複合施設(男女共同参画センター、環境プラザ等)が低層部に入居した札幌エルプラザやオフィス棟と高層の住宅棟から成るD'グランフォート札幌駅前ステーションタワーなどが相次いで整備された。</li> <li>札幌駅前通沿道では、道内最大級規模のオフィスビル日本生命札幌ビルが整備され、商業棟と地下歩行空間により札幌と大通を連携する拠点となり、大通沿道では文化拠点として市民ホールが整備された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>円滑な自動車交通に寄与する創成川通のアンダーパス連続化事業にあわせ、上部の連続的な歩行空間にアメニティ空間を創出する創成川親水空間整備が進捗中である。</li> <li>都市再生特別地区を利用した民間プロジェクトにおいて、隣接する都市計画道路を廃止し、都市計画広場である北3条広場の整備が計画されている。</li> <li>都心部を繋ぎ、歩行者空間の充実や沿道施設との一体的な活用を図る札幌駅前地下歩行空間の整備が進捗中であり、整備に合わせたエネルギー供給のネットワーク化も図られている。</li> <li>市街地再開発事業の中で、市民交流複合施設としての多目的ホール等の整備が検討されている。</li> </ul>
	札幌北 四条東 六丁目 周辺地 域	<p>想定していた再開発事業が、景気の低迷により事業の採算性の確保に見通しが立たず、プロジェクトの関係者間の調整が難航しているため進展せず、いずれの機能も増進していない。</p>	<p>いずれも未着手、未整備となっている。</p>
宮城県	仙台市 仙台駅 西・一 番町地 域	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台駅西地区では、2つの再開発事業により、大規模店舗・オフィスからなる「仙台マークワン」、店舗・ホテルからなる「ソララプラザ」、オフィス・住宅(182戸)からなる「ソララガーデン(シティタワー仙台花京院)」が整備された。その他にも、オフィス・店舗からなる「東京建物仙台ビル」が整備されるなど、商業・業務機能が増進し、併せて居住機能も確保された。</li> <li>一番町地区では、オフィスや店舗・アトリウム・屋上広場等で構成される「仙台ファーストタワー」が整備され、商業・交流機能が強化された。また、一番町二丁目四番地区において商業・交流機能の強化及び居住機能の確保に向けて再開発事業を推進中。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>仙台駅北部東西自由通路の整備により、仙台駅を中心とする東西の歩行者ネットワークが充実した。</li> <li>愛宕上杉通の植栽整備や、一番町三丁目南地区での歩道状空地やアトリウムの緑化等により、緑化空間が創出された。</li> <li>新たな軌道系交通機関として、地下鉄東西線の整備が、H27年を目途に進められている。</li> </ul>
	仙台長 町駅東 地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>H19には北部約40haを対象として「街びらき」を行い、H21に商業施設「ヨークタウン あすと長町店」がオープン。商業機能が一部増進したが、現時点では土地区画整理事業が完成しておらず、業務機能等他の機能の導入には至っていない。</li> <li>駅北地区で、H23に商業施設「(仮称)ゼビオあすと長町店」、スポーツ施設「(仮称)SRGスポーツパーク」、H24にアリーナ施設「(仮称)ゼビオアリーナ」が立地予定であり、商業・文化機能が導入される予定。</li> <li>駅南地区では、都市型居住機能の導入に至っていない。</li> <li>JR線高架化や長町駅の移設が完了し、駅西側市街地との一体化に資する交通機能が充実した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅西側市街地との一体化を図るためのJR線高架化、長町駅移設が完了している。</li> <li>シンボルロードである長町大通り線、長町八木山線が完成しており、あすと長町環状線も整備中で、H24には完成予定となっている。</li> <li>駅前広場は、東口が整備済、西口も整備中でありH22中に完成予定となっている。</li> <li>駅北地区の憩いやにぎわいを創出する広場として、社の広場が概成しており、H22中に完成予定となっている。</li> </ul>



埼玉県	さいたま市	さいたま新都心駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「クラリオン(株)本社事務所・技術センター」、シネマコンプレックスを備えた大規模ショッピングセンター「コクーン新都心」が整備され、業務機能、商業・文化・アミューズメント機能が増進したが、国際交流機能の増進はみられない。</li> <li>・当該地域の隣接地では大規模マンションが多数整備されたが、地区内では都市型居住機能の導入が進んでいない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・開発事業と併せ、地区計画で定めた歩行者デッキの整備が実施され、歩行者ネットワークの形成が進んでいる。</li> <li>・平成21年度には、「さいたまスーパーアリーナ」の屋上面に、300KWの太陽光発電設備が新規に設置されたほか、「さいたま新都心駅東西自由通路」の照明施設は全面LED化されるなど、環境都市としての機能構築が進められている。</li> </ul>
	川口市	川口駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺地区において、店舗・公共施設・住宅の複合施設「キュポ・ラ」をはじめ、4つの事業が実現し、活気と賑わいに資する商業・業務機能、都市型居住機能等が充実・強化された。</li> <li>・並木元町地区の工場跡地の土地利用転換により、集合住宅・店舗・シネコン・スポーツ施設等で構成される「リボンシティ」が誕生し、商業・都市型居住・文化機能等が導入された。</li> <li>・歩行者デッキや公共駐車場がキュポ・ラとあわせて整備され、駅周辺地区の都市活動を支える交通機能が充実・強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各種道路はいずれも整備中となっており、H23年に完成予定となっている。</li> <li>・駅へのアクセス機能として、歩行者デッキや広場、公共駐車場が整備済みとなっている。</li> <li>・駅に隣接して図書館や市民ホール等、市民活動・交流施設が整備された。</li> <li>・並木元町地区では、土地利用転換にあわせ、約1.1haの並木元町公園や区画道路が整備された。</li> <li>・駅から並木元町地区間の歩行者空間の充実・強化は実施されていない。</li> </ul>
千葉県	千葉市	千葉蘇我臨海地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模ショッピングセンター「アリオ蘇我」、「ホームズ蘇我」、「GLOBO」、シネコンやアミューズメント施設、スーパー銭湯等を備えた「フェスティバルウォーク蘇我」が整備され、商業・アミューズメント機能は増進したが、業務機能は増進しておらず、居住機能においては未導入。</li> <li>・蘇我スポーツ公園内に、防災機能を備えたサッカー専用スタジアム「フクダ電子アリーナ」、スポーツ多目的広場「フクダ電子スクエア」が整備され、スポーツレクリエーション機能・防災機能がおおむね確保された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路川崎町南北線、川崎町東西線は、全線整備が完了している。</li> <li>・総合スポーツ公園は、先行的にサッカースタジアムとスポーツ多目的広場が整備されたが、残りのエリアは整備内容の見直し検討中(陸上競技場、フットサルコート→広場)。</li> <li>・親水性のある歩行者空間、緑地は整備中で、H26の完成予定となっている。</li> <li>・蘇我駅から地区内へのアクセス向上に資する蘇我駅前線は整備済みで、無電柱整備を今後実施予定。</li> </ul>
		千葉駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・科学館・保健福祉センター・子育て支援館・子ども交流館・店舗による複合施設「Qiball(きぼーる)」、434戸の集合住宅「千葉セントラルタワー」が整備され、商業・文化・交流・居住等の多機能複合市街地を形成しつつある。</li> <li>・現時点では、千葉駅前大通沿道での商業、業務機能の増進はみられないが、沿道の千葉西銀座(1・2街区)地区で事業実施の調整が進められている。</li> <li>・千葉駅前の交通拠点機能は、施行中の再開発事業により今後強化される予定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施行中の千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業により、千葉駅西口交通広場が整備される予定。</li> <li>・都市計画道路千葉港黒砂台線は整備中で、H23年度の完成予定となっている。</li> </ul>
	千葉みなと駅西地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前に、店舗・事務所・賃貸住宅の複合施設「シースケープ千葉みなと」や結婚式場「ベイサイドパーク迎賓館」が整備され、業務機能、商業機能が増進したが、業務機能の集積やにぎわい創出までは至っていない。</li> <li>・海沿いにレストラン・居酒屋・事務所で構成される「ケーズリゾートビル」が整備され、海辺空間との近接性を活かしたレクリエーション機能等が一部増進した。</li> <li>・増進すべき都市機能ではないが、複数の集合住宅と高齢者施設が整備された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場及び都市計画道路中央港一号線等の道路は整備済みとなっている。</li> <li>・道路整備が完了しており、駅から港への回遊性を高める歩行者ネットワークも形成済みとなっている。</li> <li>・親水性のある歩行空間、緑地として、旅客船さん橋と港湾環境緑地が整備中となっている。</li> </ul>	
	柏市	柏駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・190戸の集合住宅「ザ・柏タワー」が整備され、居住機能は増進したが、広域的な商業機能、業務・文化・交流・娯楽機能の導入は進んでいない。</li> <li>・柏駅東口歩行者専用高上式広場の耐震改修、舗装改築、エレベーター設置がなされ、柏駅への歩行者交通機能が強化された。</li> <li>・柏駅への交通アクセス機能を強化する末広あけぼの線は、整備中となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・柏駅東口地区の都市計画道路は、一部区間の整備が完了し、検討中の再開発事業に併せた一部区間の事業化が進められている。</li> <li>・柏駅西口地区の都市計画道路は、一部区間の整備が完了したが、未整備区間について事業化に向けた合意形成が難航している。</li> <li>・カーナビゲーションなどの携帯情報端末の普及により、設置型の駐車場案内システムの必要性が薄れており、未着手の状況。</li> </ul>

東京都	東京駅・有楽町駅周辺地域	<p>新丸ビル、グラントーキョーノースタワー、丸の内トラストタワーなど、東京駅直近ほかにおいて大型のオフィスビルがあいついで着工・竣工し、中枢業務拠点としての高次都市機能がさらなる集積を見ている。また、都市開発を通じての歴史的建造物の復元(日本工業倶楽部、三菱一号館等)も進んでおり、商業・文化機能等の多彩な機能の導入が進んでいる。</p> <p>教育・医療・情報機能に関しては、現在整備が進行中の多数のプロジェクトにおいて、子育て支援機能や国際医療サービス施設、学術・文化の総合ミュージアム機能、国際観光情報施設の整備が予定されており、集積が図られる見通しとなっている。</p>	<p>丸の内側では、東京駅舎の保存・復原事業と交通広場の再整備事業が一体的に進行しており、平成 24 年の完成に向けて整備が進められている。八重洲口においても交通広場の整備が進行している。有楽町駅周辺では、有楽町駅前再開発(イトシア)にあわせて交通広場が整備され、歩行者空間の快適性が向上した。</p>
	環状二号线新橋周辺・赤坂・六本木地域	<p>・緊急整備地域の指定前から整備が進められていた汐留地区、六本木六丁目地区(六本木ヒルズ)の開発が進行するとともに、六本木、赤坂、虎ノ門といった地区において、さらなる大規模な都市再開発が着工、竣工し、指定前とあわせて良好な住環境とともに、業務、商業、文化、宿泊機能等、多様な機能の導入、機能集積が急速かつ大規模に進行した。また、国際的な金融機関の一定の集積も見られる。</p>	<p>・汐留地区において環状二号线の整備が進行しているほか、公共的空地の確保・緑化や保水性舗装の整備等については、個別プロジェクトでの誘導が進められている。</p> <p>都市開発が実施された地区においては、サイン計画等での多言語対応が進められている。</p> <p>・また、浜松町駅周辺、汐留駅周辺に広場の整備がなされ交通結節機能の強化がはかられている。</p>
	秋葉原・神田地域	<p>・秋葉原地域では、産学連携施設や文化施設、業務施設等が複合した「秋葉原クロスフィールド」等が整備され、IT 関連産業、商業・業務・交流機能が強化された。また、交通広場や歩行者デッキ等が整備され、交通拠点機能も強化された。</p> <p>・神田地域では、カンファレンスセンターやコミュニティ施設、駅前立体都市広場、生活利便施設を併設した集合住宅(314 戸)などが整備中であり、教育・文化・交流機能の充実と居住機能の強化がなされる予定。</p>	<p>・ターミナル機能の充実や拠点性の向上に資する「つくばエクスプレス」が整備された。</p> <p>・秋葉原駅の交通結節機能として、2つの駅前広場や都市計画道路、都市計画駐車場等が整備された。</p> <p>・秋葉原地域では、屋外貫通路や歩行者デッキ等が整備され、神田地域では、歩行者通路やブリッジ、地下鉄出入口等が整備中であり、歩行者ネットワークが充実・強化される。</p> <p>・神田地域では、2つの地区で保水性舗装などのヒートアイランド対策がとられている。</p>
	東京臨海地域	<p>[晴海、豊洲、有明北、有明南、台場、青海、東雲]</p> <p>・「豊洲センタービルアネックス」(職)、「東雲キャナルコートCODAN」(住)、「シティタワーズ豊洲」(住)、「芝浦工業大学豊洲キャンパス」(学)、「アーバンドッグらぼーと豊洲」(職、住、遊)、「大江戸温泉物語」(遊)などが整備され、職・住・学・遊の多様な機能の複合市街地が形成されつつある。</p> <p>[佃、月島、勝どき、豊海、湊、入船、新富、明石町、築地]</p> <p>・2,794 戸からなる集合住宅「THE TOKYO TOWERS」や 712 戸からなる集合住宅「勝どきビュータワー」などが整備され、良好な居住機能が強化された。一方、業務・商業・文化・交流機能は未整備となっている。</p>	<p>・広域的な交通利便性を向上するための施設として、放射第 34 号線や首都高速道路晴海線(東雲ー豊洲間)、ゆりかもめ(有明ー豊洲間)などが整備され、環状 2 号线も現在整備が進められている。</p> <p>・新たな中央卸売市場は、H26 年度中の移転に向けて整備促進が進められている。</p> <p>・防災機能の強化として、「東京臨海広域防災公園」が整備された。</p> <p>・個別のプロジェクトの開発を通じて、水際の遊歩道や歩道状空地等の確保、公共的空地の確保や保水性舗装などを実施</p>
	新宿駅周辺地域	<p>・新宿駅周辺における開発整備に伴い、一部で歩行者デッキおよび地下歩行者空間が整備され、歩行者ネットワークが拡充されている。</p> <p>・新宿駅周辺における複合施設の整備により、教育機能、ホール等の文化機能を含めた複合的な都市機能が拡充されている。</p>	<p>・地下鉄副都心線(都市高速鉄道 13 号線)の整備により、東京西北部および池袋、渋谷の両副都心との連絡が強化され、広域的な交通利便性が向上している。</p> <p>・歩行者ネットワークについては再開発事業、都市再生特別地区の活用を中心に、新宿駅周辺における歩行者交通機能の改善・強化されている。西新宿の業務地域に近接する密集市街地においては、防災機能の向上と居住機能をはじめとする複合市街地整備の誘導が進みつつある。</p>

	環状四号線新宿富久沿道地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現時点ではいずれも未整備の状況だが、今後、西富久地区の再開発事業により、居住機能と商業機能の導入と、環状四号線の一部整備が行われる予定。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、西富久地区の再開発事業により、環状四号線の一部が整備がされる予定。</li> <li>・具体のプロジェクトが実現しておらず、ヒートアイランド現象を緩和する取り組みは実施されていない。</li> </ul>
	大崎駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オフィス・店舗・交流施設等が複合する「THINK PARK」、1084戸の集合住宅・生活利便施設等が複合する「大崎ウエストシティタワー」、オフィス・店舗・583戸の集合住宅等が複合する「アートビレッジ大崎」、オフィス・754戸の集合住宅・店舗が複合する「東京サザンガーデン」などが整備され、業務・商業・文化・交流・居住などの複合機能が増進した。また、工事中、今後着工予定の事業により、さらに複合機能が増進される見込み。</li> <li>・大崎駅西口駅前広場などが整備され、交通拠点機能が強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海副都心線が整備され、拠点性の向上とターミナル機能が充実した。</li> <li>・交通結節機能を高める大崎駅西口駅前広場や回遊性を高める歩行者専用道路が整備され、駅前広場機能や歩行者ネットワーク機能が充実・強化された。</li> <li>・複数の都市開発事業により、地域内道路網が整備された。</li> <li>・各都市開発事業により、まとまった公共的空地の確保・緑化や風の道の確保、保水性舗装などが実施され、ヒートアイランド現象の緩和に寄与。</li> </ul>
	渋谷駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プラネタリウム、図書館、ホール、保育園、等による文化・交流複合施設「渋谷区文化総合センター大和田」が整備されるとともに、都市再生特別地区による「渋谷二丁目21地区(渋谷ヒカリエ)」が平成24年春に開業予定であり、約2,000席のミュージカル劇場をはじめとした先端的で魅力ある商業・業務・文化・交流機能等が集積しつつある。</li> <li>・今後も、渋谷駅の土地区画整理事業や、都市再生特別地区、市街地再開発事業等による駅周辺開発が複数予定されており、これらの連携による、交通結節機能の強化が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下鉄副都心線(13号線)が平成20年に開業した。また、平成24年度の東急東横線との相互直化・地下化に向けて整備が進捗している。</li> <li>・渋谷駅街区土地区画整理事業(事業施行認可済)や都市再生特別地区の活用を中心とした駅及び駅周辺開発により、銀座線等を含む駅施設の大規模改良のほか、地形的特性に対応した立体的な歩行者ネットワークの整備、駅前広場や国道246号線等を活用した地下広場の整備、駅東西を結ぶ自由通路の整備など、駅改良と周辺開発が連携した整備が予定されている。</li> </ul>
神奈川県	横浜山内ふ頭地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山内ふ頭周辺地区の完成により、スーパーマーケット「ブラザ栄光生鮮館」、結婚式場「コットンハーバークラブ」、集合住宅「コットンハーバータワーズ(926戸)」、「マリナゲートタワー(250戸)」、「YMCA東かながわ保育園」が整備され、商業・居住機能による複合市街地が形成している。</li> <li>・温浴施設「インスパ横浜」がH19に整備されたが、H22.9に閉店。また、業務機能は未整備となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山内ふ頭地域へのアクセスを向上させるため、臨港幹線道路の一部が整備された。</li> <li>・海への眺望が開けたプロムナードや区画道路が整備され、安全で快適な歩行者ネットワークが形成された。</li> <li>・公園や街区内広場、緑地等が整備され、緑のネットワークが形成された。</li> </ul>
	横浜駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅直近部においては、インセンティブの必要性や交通基盤の脆弱性、都市基盤施設の輻輳など機能更新が難しい状況であるが、平成21年に策定された「エキサイトよこはま22」の実現に向け、平成22年には計画推進組織が立ち上がり、行政と民間事業者で協働した取組みによる機能更新に向けた取組みが始まったところである。</li> <li>・高島地区では開発により良好な都市型住宅が整備され、開発とあわせた万里歩道橋整備により歩行者交通機能の改善・強化がなされた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横浜駅整備事業において、みなとみらい21線を整備し、きた通路、みなみ通路の東西自由通路の開通や、万里歩道橋、ポートサイド人道橋のデッキが整備された。</li> <li>・今後の開発により、駅直近部の歩行者ネットワークの整備や自由通路出入口部の広場空間の整備等、民間開発との協働による整備の推進予定。</li> <li>・道路沿いや河川沿いの民間開発事業化とあわせた親水空間整備、地区内ネットワークの円滑化が検討されている。</li> </ul>
	横浜みなとみらい地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ここ数年において、日産やゼロックスなど、企業の自社ビルの他、テナントオフィスビルの計画・建設が進んでおり、業務機能の集積は高い。</li> <li>・文化・芸術としてエンタテインメント産業の誘致を進めており、マリノスタウンやアンパンマンミュージアムなどの施設が整備された。</li> <li>・大規模なタワーマンションの建設など住宅の開発は進んでいるが、生活利便施設の整備に課題が残る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間開発事業に伴い街区内に整備される歩行者空間や広場、緑地等は開発済みの街区においては整備されているが、未開発街区については未整備。</li> <li>・みなとみらい駅周辺(グランモール公園内)に自転車駐車場が整備済み。</li> <li>・都市基盤については、長期に渡った道路施設整備も平成20年までに整備完了し、公園についてもほぼ整備され、平成23年までにすべての計画公園が整備完了する。</li> <li>・また中央地区においては、共同溝が整備され、地区のライフラインをネットワーク化している。</li> </ul>

	戸塚駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺の生産・研究機能とも連携した業務機能は未整備の状況にある。</li> <li>・ 再開発事業により、商業施設「トツカーナ」が整備され、商業機能が増進した。</li> <li>・ 同再開発事業により、「区民文化ホール」がH25年3月に整備される予定であり、文化機能が増進される見込み。</li> <li>・ 多様な世代の住む都市型居住機能は未整備の状況にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 戸塚駅周辺の市街地を一体化する都市計画道路柏尾戸塚線は、区画整理事業により整備中で、H26年に完成予定となっている。</li> <li>・ 駅周辺の市街地の一体化、商業地のにぎわいの連続等に資する歩行者ネットワークとして、再開発事業により中央プロムナードや歩行者デッキなどが整備された。</li> </ul>
	横浜上大岡駅西地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上大岡B地区、上大岡C南地区の2つの再開発事業により、商業・業務・保育園等の生活サービス施設からなる「カミオ」、商業・映画館・フィットネスからなる「ミオカ」、307戸の集合住宅「横浜ヘリオスタワー」、346戸の集合住宅「上大岡タワーザレジデンス」が整備され、業務・商業機能の強化と、都心との近接性を活かした居住機能や生活支援機能の充実が図られた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 上大岡B地区、上大岡C南地区の2つの再開発事業により、都市計画道路横浜鎌倉線の拡幅およびペDESTリアンデッキの整備、並びに広場等のオープンスペースの充実が図られた。</li> </ul>
川崎市	川崎殿町・大師河原地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 多摩川に面して2棟の集合住宅「ミラリオ大師河原(240戸)」、「リヴィエマレ(207戸)」が整備され、良好な環境を備えた居住機能が強化された。また、「川崎大師祈禱殿」、「特別養護老人ホーム ゆとりあ」及び商業施設として「島忠ホームセンター川崎大師店」が整備されている。</li> <li>・ 配送センター「ヨドバシカメラアッセンブリーセンター」が整備され、物流機能が増進した。</li> <li>・ H23年3月には(財)実験動物中央研究所の新研究施設が整備される予定となっており、先端産業等の研究・生産機能も増進する見込み。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高速川崎縦貫線(大師ジャンクション)が整備され、広域交通アクセスが向上した。</li> <li>・ スーパー堤防は、大師河原一・二丁目地区は整備済で、殿町第一地区も整備中。また、大師河原一丁目地区に河川防災ステーションが整備された。</li> <li>・ 大師河原地区では、歩行者ネットワークの整備も完了。殿町三丁目地区では、H22.3、都市再生機構による土地区画整理事業が施行され、H22.10に地区内幹線道路の整備に着手した。</li> </ul>
	浜川崎駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南渡田地区では、民間サイエンスパーク「THINK」が整備され、研究開発拠点の形成、国際交流機能の増進が進んだが、循環型社会実現のための産業・業務・情報機能や海外からの研修生等を受け入れる教育・宿泊機能は未整備の状況にある。</li> <li>・ 小田栄地区では、2つの高齢者施設(特別養護老人ホーム「ピオラ川崎」、介護老人保健施設「葵の園川崎」と2棟の集合住宅(「アイランドブリーズ(533戸)」、「アイランドグレース(539戸)」)が整備され、良好な居住機能を中心とした複合市街地が形成された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南渡田地区では、川崎駅扇形線が拡幅整備中であるが、土地所有者の土地利用転換意向がなく、その他の公共施設は整備が進まない状況。</li> <li>・ 小田栄地区では、民間開発事業を主体とした土地利用転換と交通基盤整備が並行して進められ、概ね完了している。</li> </ul>
	川崎駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 店舗・ホールを備えた「ラゾーナ川崎プラザ」、事務所・ホール・店舗を備えた「ミュージア川崎」、シネコンや店舗を備えた「DICE」が整備され、商業・業務機能の高度化と文化・アミューズメント機能の集積が進んだ。あわせて407戸の集合住宅「ラゾーナ川崎レジデンス」、395戸の集合住宅「ブリリアタワー川崎」が整備され、都市型居住機能も増進した。</li> <li>・ 上記施設整備に合わせて、都市計画道路川崎駅西口線、川崎駅西口第1駅前広場、大宮中幸町線の整備、幸区・中原区方面のバス路線の川崎駅東口からの移転が行われるとともに、川崎駅東口駅前広場整備及び、川崎駅東西連絡歩道橋等のバリアフリー化が進められており、交通結節機能の改善・強化が図られている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅周辺の円滑な交通処理に資する都市計画道路幸町通線が整備済み。</li> <li>・ 西口地区の土地利用転換を支える道路として、都市計画道路川崎駅西口線、大宮中幸町線、川崎町田線等の整備が完了している。</li> <li>・ 川崎駅西口第1駅前広場が整備され、西口駅前広場が拡充された。</li> <li>・ 駅東西の回遊性向上を図るため、川崎駅東西連絡歩道橋や川崎駅東扇島線地上部(東口駅前広場)のバリアフリー化が進められている。</li> </ul>

	藤沢市	辻堂駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅北口地区では、複数の企業の研究開発施設やテクニカルセンター、事務所が整備され、既存の生産施設と連携した研究開発機能、業務機能が増進した。また、医療機能や商業機能、都市型住宅機能なども、進出事業者が決定しており、順次事業着手されている。</li> <li>・ 駅南口地区では、既存商業機能の強化を図るべく、駅南北自由通路(デッキ)と連続した南口デッキの整備工事に着手した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅北口広場の拡充、再整備が完了している。</li> <li>・ 駅北側と国道1号を南北に結ぶ道路(辻堂駅北口大通り線)及び藤沢羽鳥線を西伸する道路(辻堂神台東西線)は整備済みとなっている。</li> <li>・ 駅南北間を結ぶデッキは整備中であり、H23には歩行者ネットワークが構築される予定。</li> <li>・ 防災機能の強化に資する公園として約1haの「神台公園」が整備中で、H23年に完成予定となっている。</li> </ul>
	相模原市	相模原橋本駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋本地区では、敷地の共同化により、228戸からなる集合住宅「ザ・ハシモトタワー」と107戸からなる集合住宅「プライド橋本」が整備され、居住機能が拡充・強化された。</li> <li>・ 大山町地区では、民間提案による再開発等促進区を定める地区計画により、土地利用転換がなされ、イトーヨーカ堂を核店舗に136専門店からなる商業施設「アリオ橋本」、705戸からなる集合住宅「ミッドオアシスタワーズ」が整備されるなど、商業・居住・周辺都市と連携を視野に入れた交流等の都市機能の拡充・強化が進んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 3つの公園(小山公園、大山町ゆうひ公園、大山町あさひ公園)が整備済みとなっている。</li> <li>・ 橋本地区では、橋本新町通り線が整備済みで橋本駅北口線の拡幅整備も事業中である。</li> <li>・ 国道16号線から大山町地区へアクセスする道路は、拡幅整備に向けて調整中である。</li> <li>・ 地域内の歩行者ネットワークは検討中で、公園へアクセスする歩行者動線は整備が完了している。</li> </ul>
	厚木市	本厚木駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中町第2-2地区、本厚木駅南口地区の2つの事業化が検討されていたが、経済情勢悪化等の影響により事業化ができず、現在も事業計画を見直しているところである。そのため、これらの事業実施により増進される都市機能は、現在未達成の状況となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設については、開発事業の実施に伴い整備を行う予定とされており、これら事業の実施がされていない現状では、多くが未達成となっている。</li> </ul>
	岐阜県	岐阜駅北・柳ヶ瀬通周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 岐阜駅北地域では、「岐阜シティ・タワー43」内の商業施設、事務所・店舗・医療施設からなる「大岐阜ビル」が整備され、商業・業務機能が強化された。また、「岐阜シティ・タワー43」内に108戸の高齢者賃貸住宅と243戸の分譲住宅が整備され、都市居住機能が増進した。なお、卸売り商業機能は、工事中や計画中の再開発の実現により、今後再編が進む見込み。</li> <li>・ 柳ヶ瀬通り周辺地域では、実施済みの「岐阜高島屋」の増床や今後着工予定の再開発の実現により、商業機能が強化される見込み。</li> <li>・ 岐阜駅北口駅前広場が整備され、交通結節機能が強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 水と緑が豊富な里山広場を備え、バスターミナルの集約化を図る駅前広場が整備された。</li> <li>・ 駅周辺におけるペDESTリアンデッキは、駅前広場内は整備済みで、その他部分が整備中となっている。</li> </ul>
	静岡県	東静岡駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市庁舎等行政機能は未整備の状況。</li> <li>・ 情報・文化・芸術機能の集積については、指定前のH11年に静岡県コンベンションアーツセンター「グランシップ」が建設されたが、それ以降の集積はない。</li> <li>・ 単独利用の事務所や店舗、マンションなどの立地がみられ、商業・業務・居住機能が一部増進した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新市建設計画における東静岡地区の新庁舎建設事業は廃止となり、新たな土地利用として多目的アリーナをはじめとした公共施設の立地を検討している。(平成21年3月)</li> <li>・ 東静岡南北幹線については、平成20年2月よりJRの線路を跨ぐ東静岡南北幹線跨線橋の工事に着手、平成24年度完成、供用開始の予定。</li> <li>・ 東静岡中央線については、歩道の一部を除き平成18年度に全線開通した。残りの歩道整備については、周辺街区の整備に併せ整備中。</li> </ul>
	浜松市	浜松駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前広場に隣接して、店舗・ホール・事務所からなる新商業ビル、既存百貨店とを結ぶギャラリーモールがH23年11月に整備される予定となっており、これにより広域集客型大型商業施設の立地と駅前広場の賑わい創出が達成される見込み。</li> <li>・ 194戸の集合住宅と店舗からなる「シティータワー浜松」が整備され、都心居住が促進された。</li> <li>・ 他の都市機能は未整備の状況。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鍛冶町通りの地下道廃止、平面横断化、歩道の拡幅整備が完了している。</li> <li>・ 旭町交差点地下道の昇降設備は整備済。</li> <li>・ 区域内各所において音声案内サインを整備中。</li> </ul>

愛知県	名古屋市	名古屋千種・鶴舞地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賃貸住宅「ダイワハウス」、分譲住宅「ライオンズガーデン千種アーススクエア」、「イオン千種ショッピングセンター」、スポーツクラブ「メガロス千種」等が整備され、居住機能とともに商業機能等複合機能が増進した。</li> <li>・起業家育成施設「名古屋医工連携インキュベータ」、介護老人保健施設「太陽」が整備され、教育・研究・医療機能が充実した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新規整備の道路、公園、広場等については整備済みとなっている。</li> <li>・段階的に大学病院の更新が図られている。</li> </ul>
		名古屋駅前周辺・伏見・栄地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・名古屋駅前地区では市街地再開発事業による「牛島南地区(ルーセントタワー)」、都市再生特別地区による「名駅四丁目7番地区(ミッドランドスクエア)」及び「名駅四丁目27番地区(スパイラルタワーズ)」の整備によって、魅力と活気ある商業・業務・文化・交流等の複合施設が整備された。</li> <li>・太閤地区では、病院、中高層住宅などが地区計画によって機能的に立地し、複合的な機能が充実した。今後も、老朽化建物の更新などにより防災機能が強化される予定。</li> </ul>	<p>[名古屋駅東・伏見・栄]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・牛島南地区や名駅四丁目7番地区、名駅四丁目27番地区の民間都市開発にあわせた壁面後退により、歩道状空地が整備され、地下街と建築物の接続部分においては、広場の確保により歩行者空間が充実した。</li> <li>・また、それぞれの民間都市開発の中で、道路下の地下通路や既設地下街のバイパスとなる地下通路、交差点部における地下横断通路が整備されるなど重層的な空間活用により南北動線の主軸となる名駅通の歩行者空間が改善・拡充された。</li> </ul> <p>[笹島・太閤]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・街路事業、土地区画整理事業による都市計画道路椿町線や笹島線の整備が進められている。</li> <li>・ささしまライブ24地区内では民間都市開発にあわせたデッキ整備や、中川運河船だまり周辺の親水空間整備が予定されている。</li> </ul>
		名古屋臨海高速鉄道駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各地区の駅前には「名古屋港ショッピングモール」を始め、「名古屋野跡セントグレース大聖堂」等の結婚式場や、「大洋薬品オーシャンアリーナ」等のスポーツ施設が整備され、駅前への商業機能等の導入によりにぎわいが創出されつつある。</li> <li>・また、稲永・鴨浦地区では、定期借地権付分譲住宅「シティコーポ野跡」が整備され、居住機能が増進された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成16年10月に名古屋臨海高速鉄道西名古屋港線(あおなみ線)が開業した。</li> <li>・あおなみ線の開業にあわせ、野跡駅前広場及び金城ふ頭駅前広場が整備された。</li> <li>・稲永公園への歩行者動線の整備が行われた。</li> <li>・金城ふ頭地区では、平成24年度完成予定で、「金城ふ頭地区」緑地の整備が進められている。なお、港湾旅客施設の整備については検討中。</li> </ul>
京都府	京都市	京都駅南地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前立地を活かした大型商業施設「イオンモールKYOTO」、宿泊施設「ホテルピスタ京都」、「新都ホテル」、事務所「WAKATOビル」が整備され、観光客等広域的な集客機能を持つ商業・観光機能の増進が図られた。</li> <li>・情報化に対応した業務機能、文化・交流機能等及び都市型居住機能に関しては、未整備の状況にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都駅南口駅前広場を「歩くまち・京都」の玄関口にふさわしい機能や景観に配慮した駅前広場とするため、平成22年度に市民意見募集を実施した。今後、市民の声を踏まえて人と公共交通優先の「歩いて楽しいまち」の実現を目指して検討を進めていく。</li> <li>・歩行者ネットワークの充実・強化に関しては、未整備の状況にある。</li> <li>・地区内道路について、国道24号(八条坊門立体交差)は平成21年3月完成済み(本線部)、八条通は国道24号交差部分を除き、平成20年9月完成済みとなっている。</li> </ul>
		京都南部油小路通沿道地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内にはまとまった土地が不足し、企業への売却よりもロードサイドショップへの賃貸傾向が強い土地所有者の意識もあり、研究開発機能を持つ企業の集積は進んでいない。</li> <li>・一方、京都高速道路油小路線(直線区間)が完成するなど広域交通機能の充実強化は進んでいる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都高速道路油小路線(直線区間)がH20.1に完成し、H23.3完成を目指し油小路通再整備も進められている。</li> <li>・生活道路の整備については、道路整備の優先度が低く、未整備となっている。</li> <li>・地区内外のアクセス強化を図るための交通基盤の整備については、京都駅と地区とを直結するバスの導入に向けた取組を進めているところである。</li> </ul>
		京都久世高田・向日寺・向日市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本社・研究所「オムロンヘルスケア(株)」、小学校グラウンド「(学)真言宗京都学園」が整備され、業務・文化機能等が増進されたが、商業・居住機能等に関しては未達成となっている。</li> <li>・JR東海道本線の新駅設置と併せて駅前広場、駅前広場へのアクセス道路等が整備され、交通結節機能が強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR東海道本線の東西を結ぶ自由通路、駅前広場、駅前広場へのアクセス道路等については整備済みとなっている。</li> <li>・民間施行の土地区画整理事業がH21に完了し、地区内道路と公園等が整備された。</li> <li>・都市計画道路久世北茶屋線は整備済みとなっている。</li> <li>・阪急京都線の立体交差化事業については、現在事業中である。</li> </ul>

長岡京市	長岡京駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅西側地域は市街地再開発事業により、商業・交流・居住等の複合施設「パンピオ1号館・2号館」及びマンション2棟が整備され、商業・交流・居住等の都市機能が増進した。</li> <li>・駅東側地域では、「榊村田製作所本社ビル及び研究棟」が整備され、研究開発・業務等の都市機能は増進し、景観も一新したが、その他のエリアは、依然として福利厚生グラウンドとなっている。</li> <li>・上記の整備により、駅前の交通結節機能も充実している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設に関しては、概ね整備済みである。</li> </ul>
大阪府	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪駅周辺では複数の複合型民間都市開発事業の完了により、業務、商業、学術・文化、情報発信等多様な都市機能の集積が進んでいる。デパートを含む大規模商業施設のリニューアル事業により、広域的な商業機能の強化が進みつつある。</li> <li>・中之島においては、複数のオフィスビル整備により業務機能集積が進んでいるほか、国立国際美術館など先進的な文化機能が導入されている。御堂筋周辺では大規模商業施設のリニューアルやオフィスビルの整備により業務商業機能の高度化が進行しつつある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪駅周辺では北地区先行開発区域において土地区画整理事業により高い幅員の幹線街路を含む道路基盤の整備が進められているほか、駅を中心とした周辺での広場や歩行者ネットワークの整備が進められ回遊性の高い環境整備が行われてきている。</li> <li>・中之島では京阪中之島新線の開業により広域的な交通機能が充実したほか、新駅と隣接する民間開発やこれらに連絡する歩行者空間整備により、歩行者環境が充実してきている。</li> <li>・御堂筋周辺において「まちなみ誘導に関する指導要綱」、「建築美観誘導制度」の活用により、建替えられた建築物について、敷地内の歩行者空間の確保が図られている。道頓堀川において親水性の高い遊歩道整備を進められており一部が共用されている。</li> </ul>
	難波・湊町地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・難波地区では「なんばパークス」をはじめ、商業施設、オフィスビル、共同住宅等の複合多機能な開発が推進されている。</li> <li>・難波ターミナル周辺では、南海難波ターミナルビルの改修による歩行者空間の確保・インフォメーションセンターの整備、南海ビル改修工事、高島屋の増床が進められ、情報発信及び交通拠点機能を強化された。</li> <li>・湊町地区14区画中、2区画を残し地区開発が実施され、「難波サンケイビル」、商業施設「マックスパリュウ」、共同住宅「アーベインなんば」等の整備により、業務、商業、居住等の機能が増進した。</li> <li>・地区計画による誘導で、民間開発と併せて国際交流拠点の形成を図っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業により、地区幹線道路の整備はほぼ完了している。</li> <li>・なんばパークス事業等により、多目的広場や立体横断通路等が整備され、鉄道ターミナルと連続した歩行者空間を創出している。</li> <li>・南海難波ターミナルビル、南海ビル改修工事は完了し、併せて歩行者空間の充実が図られた。</li> <li>・湊町地区において中央広場を整備し快適な歩行者空間を創出した。</li> <li>・都市間高速バスの乗降等の利便性向上に資するバスターミナル及び隣接する交通広場等が整備された。</li> </ul>
	阿倍野地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阿倍野筋一丁目地区(近鉄百貨店建て替え)の開発や、阿倍野地区第二種市街地再開発事業による開発が進められるとともに、複合商業施設「あべの and」の整備により、複合市街地の形成が図られている。</li> <li>・阿倍野地区第二種市街地再開発事業により道路整備等が進められるとともに、複合商業施設「あべの and」の開発に併せて道路の新設・拡幅がされ、道路整備等による防災機能の強化が図られている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阿倍野地区第二種市街地再開発事業により、長柄塚線及び尼崎平野線の拡幅整備を予定している。</li> <li>・阿倍野筋一丁目地区の開発と併せて、建築物内での通路や広場等の歩行者空間の整備及び近鉄阿部野橋駅の改良を実施している。</li> <li>・常盤地区において、「あべの and」の開発と併せて道路新設・拡幅が実現したが、長柄塚線から and までの道路について、民間開発と併せた建築基準法52条11項(壁面指定)による拡幅を予定している。</li> </ul>
	大阪コスモスクエア駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・超精密加工機器メーカーなどの研究開発施設や研修施設、医療系大学が進出する等、一定の都市機能の増進が図られた。(H14.7以降、24施設約47haから40施設約59haの土地利用となり、2施設約1haが開発中。未利用地は民間所有地を入れて約25ha)</li> <li>・今後は、更なる企業集積を図るため、環境・エネルギー関連企業や大学等の誘致を進め、南・東アジアに開かれたビジネス交流・交易拠点の形成をめざす。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南港ポートタウン線の駅周辺での歩行者デッキやエレベータの設置、情報板の整備などが行われている。</li> <li>・情報通信基盤を支える情報管路が整備された。</li> <li>・居住者の安全な歩行者空間を形成するため、住宅から駅や学校への歩車分離を図るペDESTリアンデッキの整備を行うとともに、情報通信基盤を支える情報管路の整備を行った。</li> <li>・今後は、地区内の未利用地における開発に伴い歩行者数の増加が見込まれる箇所において、安全な歩行者ネットワークを構築するためペDESTリアンデッキの整備を行う必要がある。</li> </ul>

堺市	堺鳳駅南地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シネマコンプレックスを有する大規模商業施設「アリオ鳳」、共同住宅「サウスオールシティ」が整備され、商業、娯楽、居住等の都市機能を集積した複合的な市街地が形成されている。</li> <li>・「鳳公園(防災公園)」が整備され、防災機能の強化及び住環境の向上が図られた。</li> <li>・その他、収容台数約 3,700 台(2 棟)の駐輪場が整備され、駅前の交通結節点機能が強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路南花田鳳西町線が整備済みとなっている。(堺鳳駅南地域内)</li> <li>・平成 18 年度に鳳富木線より都市計画変更された鳳上線(駅前交通広場含む)については、通常の街路事業と沿道整備街路事業を活用し、整備を推進している。</li> <li>・駅前の交通結節点機能を強化するため、まちづくり交付金事業により、収容台数約 3,700 台(2 棟)の駐輪場が整備された。</li> </ul>
	堺東駅西地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「大阪地方・家庭裁判所堺支部庁舎」が建替えられ、行政機能が充実された。</li> <li>・共同住宅「堺東ヴューモ」が整備され、居住機能が強化された。</li> <li>・文化機能の再配置や交流機能の強化に関しては、未整備の状況である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでのところ整備された公共施設等はない。</li> </ul>
	堺臨海地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家電量販店や温泉施設、シネマコンプレックス、ポーリング場等を備えた「アミューズメント施設」等が整備され、商業、娯楽機能が増進されている。</li> <li>・また、南側および西側隣接地において、中小企業の集積拠点やシャープ新工場など都市型産業機能の形成が進み、北側隣接地ではサッカー・ナショナルトレーニングセンターが整備された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺臨海地域及びその隣接地を含む匠町、築港八幡町では道路は全て整備済みとなっている。また、阪神高速道路大和川線については、現在、整備中である。</li> <li>・新日本製鐵株の立替施行による水際線を活用した親水緑地や北側隣接地では国内最大規模のサッカー・ナショナルトレーニングセンター(J-GREEN 堺)が整備されており、また、西側では基幹的広域防災拠点としての大規模緑地の整備が進められている。</li> </ul>
豊中市	千里中央駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型商業施設「LABI 千里」、公共複合施設千里文化センター「コラボ」等の整備により、既存の都市機能が強化された。</li> <li>・住宅・商業複合施設「ザ・千里タワー」、「千里中央病院」の整備により、居住、福祉、生活支援等の機能が導入された。</li> <li>・バスターミナル機能の拡充及びペDESTリアンデッキの整備により、交通拠点機能が強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊中市千里文化センター「コラボ」整備に併せ、バスバースを拡充し、交通拠点機能を強化した。</li> <li>・第 1 立体駐車場及び第 2 立体駐車場を増設するとともに、新たに第 3 立体駐車場の整備を行った。</li> <li>・「ザ・千里タワー」整備に併せて駐輪場を整備し、域内交通の円滑化に寄与している。</li> <li>・ペDESTリアンデッキが整備され、安全性・快適性ととともに地区内の回遊性が高められた。</li> <li>・図書館等については、豊中市が千里文化センター(図書館、公民館、老人福祉センター)を千里中央地区再整備事業において新千里文化センター(市出張所、保健センター、図書館、公民館、老人福祉センター)に建替えることにより再整備を行った。</li> </ul>
高槻市	高槻駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅北側地域においては、平成 22 年に駐車施設「西武パーキング館」、市民開放施設を含む「関西大学高槻ミュージックキャンパス」が整備された。現在、超高層マンショントリハビリテーション病院等が整備中となっており、引き続き、商業・業務機能も増進される予定となっている。</li> <li>・駅南側地域については、教育・医療等の機能として、診療の中核となる総合棟「病院 7 号館」及び臨床力向上のための自学自習を核とした「新講義実習棟」が整備された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路については、平成 20 年 7 月に都市計画決定し、土地区画整理事業等による整備を進めており、古曽部天神線は H22 年度末に整備を終え、古曽部白梅線は H23 年度末に供用される予定である。</li> <li>・立体横断通路のうち、市施行分弁天跨線橋事業平成 22 年 12 月に供用開始しており、北東地区内の民間事業分については、平成 24 年 4 月には通行機能が確保される予定である。</li> <li>・医療系大学施設の建替えについては、事業計画に沿って順次工事が開始されており、一部完了済み。</li> </ul>
守口市	守口大日地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大日駅前広場等の公共施設整備が完了し、大型商業施設「イオン大日」、居住施設「サンマーク大日」が整備され、複合的な都市機能が集積した。</li> <li>・拠点周辺の密集市街地については、現在も事業中であり、災害に対する防災性の向上及び住宅・住環境の改善をはかる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場、自転車駐車を整備し、併せて府道京都守口線までの道路整備を実施したことにより、駅前の交通結節点機能強化とアクセス性について一定の向上が図られた。</li> <li>・しかし拠点周辺の密集市街地整備については、主要生活道路が路線間で未完成であり、今後も継続して整備を促進する必要がある。</li> </ul>



寝屋川市	寝屋川 萱島駅 東地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建物更新にあたって、従前居住者の戻り入居についての家賃補助制度を設けたが、移転を2回行うことなどにより実績がなかったため、従前居住者用住宅機能の確保については未達成となった。</li> <li>・ファミリー向けの都市型住宅への建替えと不燃化による防災性能の強化は、防災街区整備事業及び建替促進事業により一部の地区において達成された。</li> <li>・「萱島あやめ公園」等の公園が整備され、オープンスペースが確保された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活道路の拡幅や公園計画、親水空間の形成については地域住民に十分認識されており、建替えに併せた拡幅整備や小規模公園の整備が順次進むこととなる。</li> <li>・地域内水路について、親水空間の形成として、からくる親水公園の整備を完了させた。</li> </ul>
	寝屋川市 駅東地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寝屋川市駅東地区第二種市街地再開発事業により、音楽を主体としたホール等を備えた「地域交流センター」、教育文化施設「大阪電気通信大学」、居住機能として住宅棟が整備され、複合的な都市機能が集積した。</li> <li>・商業機能については、今のところ増進されていない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寝屋川市駅東地区第二種市街地再開発事業により、寝屋川駅前線の一部区間は整備済みとなり、残区間は27年度までに整備を完了する予定で進めている。</li> <li>・市民開放型大学や大学と連携した生涯学習施設、市民交流施設の整備は、寝屋川市駅東地区第二種市街地再開発事業により達成されている。</li> </ul>
兵庫 県	神戸 ポート アイランド 西地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「先端医療センター」、「理化学研究所発生・再生科学総合研究センター」、「神戸バイオ・イノベーション創造センター」、「神戸健康産業開発センター」等が整備され、産業・研究機能の増進が図られた。</li> <li>・上海・長江流域との交易・交流機能、情報文化機能、スポーツ・レクリエーション機能については、増進が遅れている。</li> <li>・コンテナバース跡地では「神戸学院大学」、「兵庫医療大学」、「神戸夙川学院大学」や物流施設が整備され、研究・開発、業務機能の増進が図られた。また、集合住宅が整備され、居住機能の増進が図られた。</li> <li>・市街地と結ぶ旅客船用施設が整備され、集客機能の増進が図られ、現在は7~9便/日が運行されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新交通ポートアイランド線は、H18.2に神戸空港まで延伸され、当地域内に2つの新駅が開業した。</li> <li>・岸壁の機能を残し広場整備を行うとともにオープンキャンパス化している背後地の大学との間に緑地を整備することにより、市民に利用しやすい都市空間が創出された。</li> <li>・また、最寄の新交通ポートアイランド線の駅から安全に通学等ができるように道路・通路整備を行うとともに歩行者用デッキが整備され、歩行者ネットワークが構築された。</li> </ul>
	神戸三 宮駅南 地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業、業務、シネマコンプレックス等を備えた「ミント神戸」が整備され、商業、業務機能とともに、映像文化施設等の文化機能、総合情報プラザなどの交流機能が充実された。</li> <li>・現時点では都心居住機能の増進は見られない。</li> <li>・また、ビル1階部分をバスターミナルとして供用し、駅前広場機能の強化を図り、交通結節機能が強化された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者の回遊性、利便性、防災性の向上を図るため、「ミント神戸」の西・南側に歩行者デッキ、建物内にバリアフリー用エレベーターを整備(地下1階~2階)し、歩行者空間が充実された。</li> <li>・また、広場から2階レベルへの快適な歩行者空間を確保するため、エスカレータが整備された。</li> <li>・敷地内の壁面後退により、歩道と一体になったゆとりある歩行空間が確保された。</li> <li>・三宮駅南交通広場の整備により、バスターミナルなどの駅前広場機能が補完された。</li> </ul>
尼崎 市	尼崎臨 海西地 域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・屋内温水プール、フィットネス、フットサル、屋外プール(夏期)、アイススケートリンク(冬季)等を備えた「尼崎スポーツの森」が整備され、スポーツ、レクリエーション機能が導入された。</li> <li>・環境関連産業等の導入や既存工業の高度化に資する支援機能としてパナソニックPDP(株)が誘致された。</li> <li>・賑わいを生む集客施設については、まだ整備計画はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・尼崎の森中央緑地については、兵庫県が計画に基づき、順次整備を遂行しているところである。</li> <li>・「尼崎スポーツの森」が整備されたことにより達成された。</li> <li>・道路整備に関しては計画に基づき、順次整備を遂行しているところである。</li> </ul>
	西日本 旅客鉄 道尼崎 駅北地 域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 尼崎駅とデッキで直結した複合商業施設「COCOE」、老人ホーム「グッドタイムリビング尼崎駅前」、業務施設「㈱アシックス関西支社」、分譲住宅「ローレルスクウェア尼崎ルネ・ガーデンテラス」等が整備され、都市機能を集積した複合的な市街地が形成された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・潮江緑遊公園が整備中となっている。</li> <li>・道路は、都市計画道路3本が整備済みで、残り2本が整備中となっている。</li> <li>・「関西国際大学」が整備され、広域文化・交流施設の整備は達成された。</li> </ul>

岡山県	岡山市	岡山駅東・表町地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所筋西側の地域においては、経済的・社会的な要因から進捗が遅れており都市機能は増進していない。</li> <li>・市役所筋東側の地域においては、まちづくり交付金事業によりホテル、店舗、住宅を備えた「本町プラザ」、優良建築物等整備事業により住宅、介護付有料老人ホーム、スポーツクラブ等を備えた「おかやまインターパークス」、住宅、商業施設を備えた「コア本町」、業務施設「山陽新聞本社ビル」等が整備され、複合的な機能が集積した。</li> <li>・表町地域については、関係者との調整難航から進捗が遅れている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岡山駅東地域については、都市計画道路下石井岩井線、駅前広場等の整備が完了している。</li> <li>・表町地域のバスターミナルの検討は、関係者との調整難航から進捗が遅れている。</li> </ul>
広島県	広島市	広島駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広島駅南口地区は、2ブロックで再開発構想が策定されているがいずれも未着工である。</li> <li>・広島駅北口地区では、業務・居住・商業・医療系等の複合的な都市機能の導入が計画されている。ホテル、店舗、業務等の複合施設「ACTIVE-INTER CITY HIROSHIMA」、分譲住宅、賃貸住宅、店舗、駐車場「ザ・広島タワー」、「グランアークテラス」が整備され、増進すべき都市機能の整備は進みつつある。</li> <li>・貨物ヤード跡地にはマツダスタジアム(広島市民球場)が整備され、防災機能の増進は達成されたが、周辺の集客施設等が未整備であり、一部未達成となっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広島駅南口地区については、事業の実現に向けて検討中であり、いずれも未着手となっている。</li> <li>・広島駅北口地区では、都市計画道路東部線は未着手だが、都市計画道路常盤若草線及び広島駅自由通路(ペDESTリアンデッキ等)は整備中となっている。</li> <li>・貨物ヤード跡地地区では、都市計画道路駅前大州線の歩道改良の整備は達成したが、拡幅整備は事業の進展を図っている最中である。また、貨物ヤード跡地の円滑な交通処理に資する道路整備及び道路改良は達成した。広島駅から貨物ヤード跡地地区への回遊性を高める歩行者空間の充実・強化についてさらに検討中である。</li> </ul>
	福山市	福山駅南地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存商業施設(駅構内)をリニューアルした「さんすて」が整備され、商業機能の強化・充実が図られた。</li> <li>・業務・文化機能等複合的な都市機能の導入は今のところ進んでいない。</li> <li>・「サーバスシティ福山駅前」都市型居住機能が導入された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場の再整備は現在進められている。</li> <li>・市道南本庄三之丸1号線(福山駅西町線)の整備は駅前広場の整備に先立ち完了し、駅へのアクセスは向上している。</li> <li>・伏見町地区市街地再開発事業の進捗が遅れていることにより、一体的に整備する市道伏見旭町1号線及び駅前と福山駅手城線をつなぐ歩行者空間の整備は未着手となっている。</li> </ul>
香川県	高松市	高松駅周辺・丸亀町地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高松駅周辺地区においては、「サンポート高松」の整備により、JR高松駅、駅前広場、港湾施設などの海陸交通の結節機能の強化ならびに公共、業務、商業施設を備えたシンボルタワーをオープンすることができ、高松駅周辺の都市機能の強化が図られた。</li> <li>・丸亀町地区においては、商業、コミュニティ、住宅、駐車、駐輪場を備えた「高松丸亀町番街」、商業、業務、住宅、医療モールを備えた「貳番街・参番街」のオープンにより、商業、居住、アミューズメント、文化等の都市機能を集積させ複合的な都市機能が増進し、商店街の通行量や居住人口が増加している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「サンポート高松」の整備により、合同庁舎A棟や国際会議場、文化芸術ホールなどの主要な公共施設がオープンし、各種会議やイベントなどに活用されている。</li> <li>・市街地とのアクセス強化のための都市計画道路浜ノ町栗林公園線は整備済である。</li> <li>・香川県施行の高松琴平電鉄連続立体交差事業を中止した。</li> <li>・丸亀町商店街では再開発事業の整備にあわせて壁面等を後退することにより、快適な歩行者空間が順次創出されている。</li> <li>・3町商店街の結節点である丸亀町商店街の北端(A街区)において、ドーム広場を整備したことにより年間200に及ぶイベントが開催されるなど、賑わいが創出されている。また、南端(G街区)では再開発事業の施工にあわせて市民広場が整備される予定である。</li> <li>・駐車場、駐輪場の適正配置により、歩行に支障となっていた路上駐輪等が減少しており、また、自走式による駐車場を確保することで来街者の利便性が向上している。</li> </ul>

福岡県	北九州都市	<p>小倉駅周辺地域</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業・業務・文化機能が集積した複合施設である室町一丁目地区プロジェクトの完成により、小倉都心部にふさわしい拠点施設の導入が図られた。</li> <li>・馬借一丁目1番地区においては、優良建築物等整備事業により共同住宅が完成し、また、西小倉駅前第一地区でも住宅と商業の複合施設が平成23年2月に竣工予定となるなど、都心居住が進められている。</li> <li>・小倉駅北口東地区については、準備組合が小倉駅北口全体の整備動向や市況を睨みながら事業化を目指して活動中である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路博労町線は、小倉駅南口東地区市街地再開発事業に併せて事業の完成を図る予定となっており、整備中となっている。</li> <li>・馬借一丁目1番地区では、共同住宅の整備により歩道・河川と一体となった空地整備を行い紫川沿川の良好な歩行者空間を形成し、魅力ある都市の顔づくりを行った。</li> </ul>
	北九州黒崎駅南地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・岸の浦一丁目地区においては、北九州広域医療院として「九州厚生年金病院」が移転開業し、医療機能が増進した。文化・交流機能や商業機能等その他の都市機能の増進については、中心市街地活性化法の中で事業推進を図っているところである。</li> <li>・幸神一丁目地区の一部は戸建住宅の開発が進んでおり、一部で居住機能の導入が進んでいる。</li> <li>・黒崎二丁目地区については、平成22年11月に準備組合を設立し、事業化を目指して活動を開始した。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路黒崎駅前線については、平成24年夏の整備完了を目指し、現在工事を進めている状況である。</li> <li>・文化・交流施設の導入については、PFI事業により整備、15年間の維持管理・運営を行うことで事業者を決定しており整備中となっている。</li> <li>・撥川の整備については、一部完成し、以降も下流部分の整備を順次進めている。</li> </ul>
福岡市	福岡香椎・臨海東地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・香椎地区においては、土地区画整理事業による都市基盤の整備を推進しており、NTTドコモ香椎ビルが建設されたが、さらなる広域的都市機能の導入については、今後の課題となっている。</li> <li>・臨海東地区では、福岡ビジネス創造センターが入居する「シーマークビル」、UR団地「香椎団地」の建替え、大規模商業施設「イオン香椎浜」、特別養護老人ホーム「アイランドシティ照葉」、住宅開発「照葉のまち」等が整備され、産業・業務、商業、居住機能等の都市機能が増進された。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・香椎地区においては、H16に西鉄宮地岳線（現西鉄貝塚線）移設高架化によりJR千早駅と西鉄千早駅の共同駅が開業している。この他、土地区画整理事業や鉄道の高架化により交通結節機能の強化や都市基盤の整備を推進してきている。また、地下鉄箱崎線と西鉄宮地岳線の連携強化については引き続き検討を行っている。さらに、千早駅周辺では景観形成地区指定及び地区計画により壁面位置の後退による歩行者ネットワークの形成を図っている。</li> <li>・臨海東地区においては、都市計画道路香椎アイランド線とアイランドシティ中央公園が整備された。この他、アイランドシティと香椎浜をネットワークする人道橋の整備を行っている。なお、情報通信基盤の整備については今後の課題となっている。</li> </ul>
	博多駅周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR九州による新博多駅ビル開発が平成23年春完了予定であり、広域交通拠点としての業務、情報交流、商業機能等の集積が見込まれている。</li> <li>・また、当該駅ビル開発とあわせて駅前広場の再整備により、駅周辺の回遊性や円滑な交通処理と、交通結節機能の強化が見込まれている。</li> <li>・博多駅周辺ではビルの建替えが計画されており、回遊性確保や交通結節機能強化が図られる見込みである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・博多駅博多口駅前広場の再整備は、平成21年度から着手し平成23年春に完了予定であり、円滑な乗換え動線の確保など交通結節機能の強化と、駅前広場上空デッキの整備による地上の歩行者ネットワークの充実・強化が見込まれている。</li> <li>・JR九州による地下街開発は平成23年春完了予定であり、商業集積とともに地下の歩行者ネットワークの充実・強化が見込まれている。</li> <li>・都市型水害への対応のため進めていた治水の根幹である御笠川改修事業は平成19年度末完了した。また、内水排除のための公共下水道整備については事業が進められている。</li> </ul>
	福岡天神・渡辺通地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天神地区では、既存地下街を延伸整備した新天神地下街の開業により、地下街に接続する地下鉄空港線・七隈線、西鉄天神大牟田線等の交通結節機能が強化され、地上交通の混雑緩和に大きく寄与するとともに、連担した商業施設による賑わいある回遊性の高い歩行者交通機能が強化された。また、新たな商業・業務機能が立地し、都市機能の強化が図られた。</li> <li>・渡辺通地区では、都心との近接性を活かした商業・業務機能及び都心居住環境をあわせもつた防災性の高い複合市街地の形成を目的とした渡辺通駅北土地区画整理事業が平成22年</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市南西部から都心部へのアクセスを強化する地下鉄3号線（七隈線）が平成17年2月に開業した。</li> <li>・天神地区では、地下鉄3号線（七隈線）の開業にあわせ新天神地下街が平成17年2月に開業し、都心部の回遊性を高める地下歩行者ネットワークが充実・強化された。また、民間開発に際し、公民が連携し、地上・地下の歩行者ネットワークの強化を図った。</li> <li>・渡辺通地区では、都市計画道路渡辺通春吉線を渡辺通駅北土地区画整理事業により整備し、平成22年3月に供用開始した。</li> </ul>

			11月に完了した。	
沖 縄 県	那 覇 市	旭 橋 駅 東 地 域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・モノレール駅前で行中の市街地再開発事業(H21一部完成、H23竣工予定)により、都市機能が増進している。</li> <li>・コールセンター等を備えた「オフィスコート」、パスポートセンター、県税事務所、県土木事務所などを備えた「県南部合同庁舎」等の整備により、業務機能の増進が図られた。</li> <li>・ビジネスホテル「東急ビズフォート那覇」の整備により、宿泊機能の増進が図られた。</li> <li>・分譲マンション「フレスコア旭橋」の整備により、居住機能の増進が図られた。</li> <li>・商業、生活サービス機能は検討中のバスターミナル街区において導入が検討されている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当地域の核施設であるバスターミナルについては現状においては事業化検討レベルにとどまっている。</li> <li>・駅前広場は整備済みである。</li> <li>・施行中の再開発事業において整備予定の歩行者専用道路、河川沿緑道整備等はH23年度末までに整備予定である。なお、歩行者デッキは先行街区の竣工とともに一部供用開始済みであり、他のデッキについても建物竣工と併せて段階的に供用開始する予定である。</li> </ul>

### 3.2 実績データ及びその評価 ～ 地域の特色に応じたまちづくりが進められているか～

#### (1) 都市再生整備事業の推進

都市再生整備事業を実施する場合には、金融支援に拠出した金額分の機会費用である施策コスト（支援額）や税制特例措置による減収などの施策コスト（減収額）が生じている。これらの施策コストに見合う効果があがっていることが望ましい。

本節では、都市再生関連施策（金融支援・税制特例措置。以下3.2において同じ。）の実施（インプット）に係る施策コストを算定し、効果と比較したい。

#### ① 都市再生関連施策の実施（インプット）に係る施策コスト

##### イ 推計方法

都市再生整備計画の区域における、都市再生関連施策の対象事業について、施策コストを以下の方法で算定した。

■図表 3.2.1 都市再生関連施策の施策コスト

施策	コストの考え方	コストの算定方法
金融支援	金融支援に拠出した金額分の機会費用（他施策への拠出ができないことを施策コストと考える）	対象事業の金融支援額
税制措置	税の減収	対象事業に関する事業者からのヒアリングによる。

ロ 推計結果

都市再生整備計画の区域において、金融支援による施策コスト（支援額）は220.6億円、税制特例措置による施策コスト（減収額）は2.7億円と想定され、都市再生整備事業に係る施策コストの多くが金融支援であった。

■図表 3.2.2 都市再生関連施策の効果とコストの比較

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	● 支援額:220.6億円	● 対象事業による経済波及効果: ・建設投資額: 3537億円 ・生産誘発効果: 9280億円 ・雇用誘発効果: 5.7万人 ・税収増加: 976億円	● 民間投資の誘発状況区域によって大きく異なる。 ・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。 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。	「呼び水効果」 ● 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。 (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。
	税制措置	● 減収額: 2.7億円			

■図表 3.2.3 本来の課税額に対する税制特例による軽減率（民間都市再生整備事業計画）

税目			本来の課税額	減収額	軽減率
法人税	償却資産	割増償却 50% 5年間	—	102 百万円	
登録免許税	土地	0.8%(H17 年度の認定の場合、0.7%)	3 百万円	1 百万円	30%
	建物	0.3%(H18 年度以前の認定の場合、0.15%)	58 百万円	25 百万円	42%
不動産取得税	土地	課税標準 1/5 控除	0 百万円	0 百万円	
	建物	課税標準 1/5 控除	724 百万円	145 百万円	20%
法人税以外 合計			784 百万円	170 百万円	22%

## ② 都市再生関連施策のアウトプット

都市再生整備計画区域における金融支援（支援実績 220.6 億円）及びまち再生促進税制（減収額 2.7 億円）は、計 23 件の事業に適用され、3,537 億円の建設投資が行われている。約 102 万㎡の床面積、2.7 億円の財務状況改善（減収額に相当）が確認された。

### イ 金融支援の適用を受けて整備された地区数

金融支援の適用を受けて整備された地区数は 23 地区である。

### ロ 税制特例措置の適用を受けて整備された地区数

4 地区が税制特例措置の適用を受けている。

税制の支援措置の適用を受けている地区数が金融の支援措置の適用を受けている地区数と比べると大幅に少ない。

## ③ 都市再生整備事業による経済波及効果

国土交通省において試算したところ、都市再生整備計画の区域において、都市再生関連施策（金融支援、税制特例措置）に係る都市開発事業による建設投資額は 3,537 億円で、生産誘発効果（直接効果・一次波及効果・二次波及効果の合計）は 9,280 億円、雇用誘発効果は 5.7 万人、税収の増加分は 976 億円と推計された。

3,537 億円の建設投資額によって、約 2.6 倍の生産誘発効果がもたらされていると考えられる。

## (2) 都市再生整備計画に位置付けられた公共公益施設の整備に関する事業等の推進

### ① まちづくり交付金の活用実績

都市再生整備計画区域は、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等に関する計画を定める区域であり、交付金を活用して公共公益施設の整備等が推進されている。このため、交付金（まちづくり交付金）の活用実績についてまとめる。

#### イ 交付地区数

まちづくり交付金は、制度創設以来、平成 22 年末までに全国延べ 1,887 地区で活用されている。また、概ね 3～5 年間の交付期間を終えた完了地区数は平成 21 年度までに 803 地区である。活用している又は活用したことのある市町村（東京 23 特別区を含む、以下同じ）は、平成 22 年 12 月末現在、全国 1,750 市町村の 51%にあたる 893 市町村である。

■図表 3.2.4 まちづくり交付金の活用状況(平成 22 年 12 月末現在)

	年度	地区数	構成比
開始地区数	平成 16 年度	355 地区	18.8%
	平成 17 年度	385 地区	20.4%
	平成 18 年度	362 地区	19.2%
	平成 19 年度	253 地区	13.4%
	平成 20 年度	163 地区	8.6%
	平成 21 年度	187 地区	9.9%
	平成 22 年度	182 地区	9.6%
	合 計	1,887 地区	100%
完了地区数	平成 18 年度	29 地区	3.6%
	平成 19 年度	61 地区	7.6%
	平成 20 年度	337 地区	42.0%
	平成 21 年度	376 地区	46.8%
	合 計	803 地区	100%

構成比は、合計地区数に対する各年度の地区数の割合を示す 出典)国土交通省資料

■図表 3.2.5 まちづくり交付金の活用市町村数 (平成 22 年 12 月末現在)

市区町村	市町村数	活用市町村	未活用市町村
市	786	601 (76.5%)	185 (23.5%)
政令指定都市	19	19 (100.0%)	0 (0.0%)
中核市	39	38 (97.4%)	1 (2.6%)
特例市	41	41 (100.0%)	0 (0.0%)
その他の市	687	503 (73.2%)	184 (26.8%)
東京特別区	23	19 (82.6%)	4 (17.4%)
町	757	243 (32.1%)	514 (67.9%)
村	184	30 (16.3%)	154 (83.7%)
合計	1,750	893 (51.0%)	857 (49.0%)

括弧内の%は、各市町村種別別の市町村数に対する活用市町村又は未活用市町村の割合を示す 出典)国土交通省資料



次に、まちづくり交付金を活用している市町村の割合をみると、都市規模が大きいほど高く、逆に都市規模が小さいほど低い。人口1万人未満の都市における活用は2割未満、人口1万～5万人の都市で約4割である。

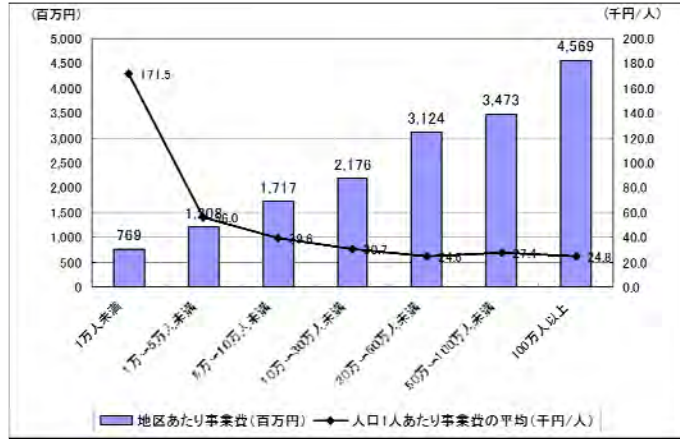
■図表 3.2.6 都市規模別の活用地区数、活用市町村割合  
(平成16年度～平成20年度までに開始した1,518地区(平成20年11月時点))



出典)国土交通省資料

1 地区当りの事業費と人口規模との関係を見ると、人口が大きい都市ほど1地区あたりの事業費が高くなっている。ただし、市町村人口当たりの事業費(市町村内の地区事業費の合計を人口で除したもの)は、人口が小さいほど高くなっており、人口1万人未満では著しく高い。

■図表 3.2.7 都市規模別の事業費（1地区あたり・人口1人あたり）  
 （平成16年度～平成20年度までに開始した1,518地区（平成20年11月時点））



出典)国土交通省資料

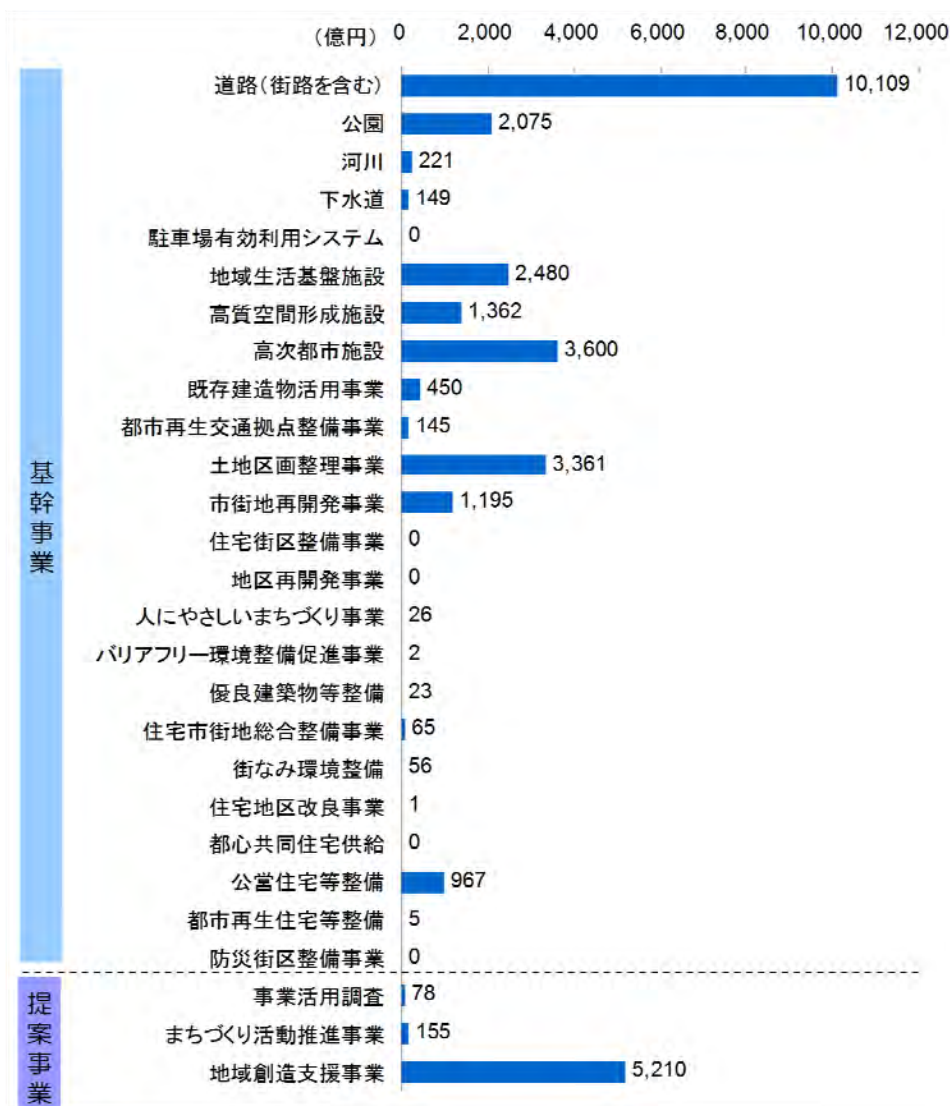
注)同一市町村内に複数地区がある場合には事業費を合算した。

ロ 市町村負担を含めた事業費

まちづくり交付金の5年間（平成16年度～平成20年度）の交付総額は8694億円であり、交付対象事業費の総額は3兆1,730億円である。交付対象事業費の内訳は、基幹事業費2兆6,290億円（83%）、提案事業費5,443億円（17%）となっている。

事業種類別にみると、道路（5,662億円）、街路（4,447億円）に次いで、提案事業の地域創造支援事業（5,210億円）が多い。また、基幹事業の土地区画整理事業（3,361億円）、公園（2,075億円）と同等の規模で、まちづくり交付金独自の高次都市施設（3,600億円）、地域生活基盤施設（2,480億円）等が活用されていることがわかる。

■図表 3.2.8 事業種類別の交付対象事業費（交付期間の事業費）  
 （平成16年度～平成20年度までに開始した1,518地区（平成20年11月時点））

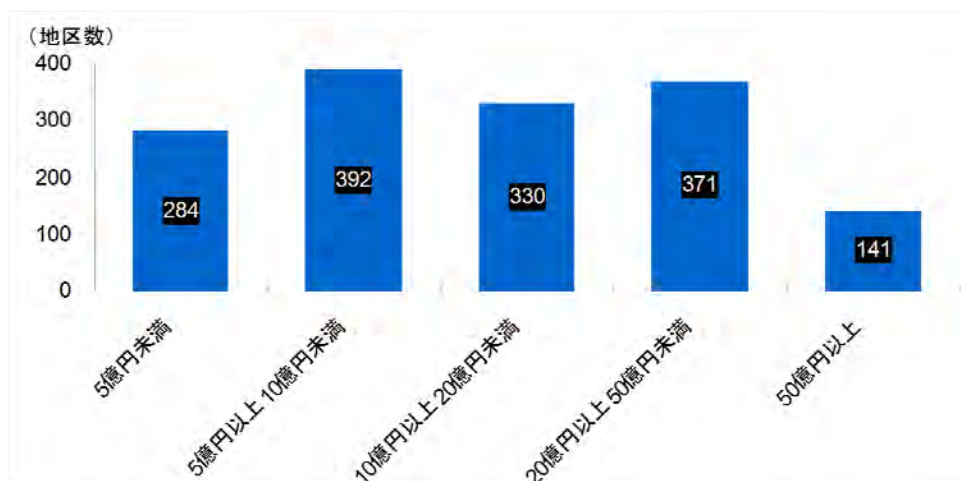


出典)国土交通省資料

1 地区あたりの交付対象事業費について、事業費規模別に地区をみると、事業費 10 億円未満の地区が合計 676 地区で約 4 割を占めている。また 50 億円以上の交付を受けた地区も 141 地区ある。

■図表 3.2.9 事業費別の地区数（交付期間の事業費）

（平成 16 年度～平成 20 年度までに開始した 1,518 地区（平成 20 年 11 月時点））

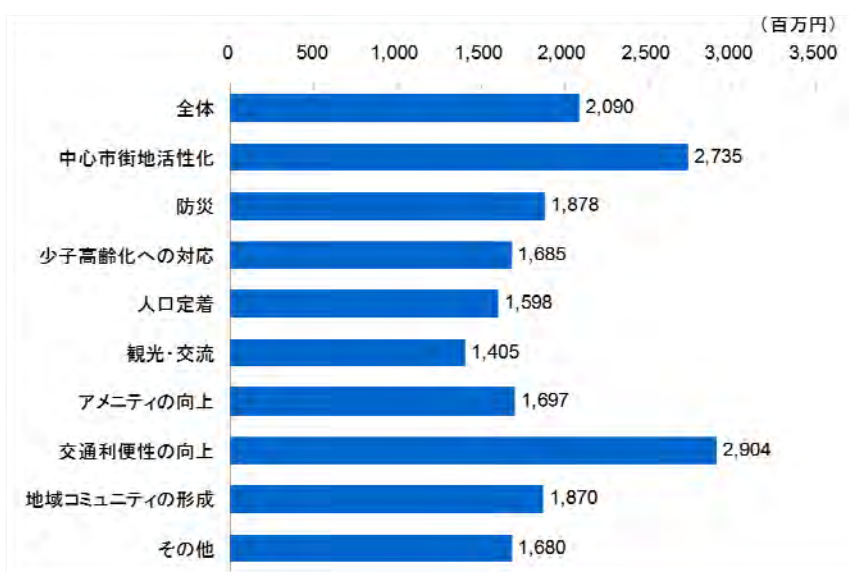


出典)国土交通省資料

目標別にみると、平均事業費が約 20 億円であるのに対して、「交通利便性の向上」(29 億円)、「中心市街地活性化」(27 億円) の 2 つのみが平均を上回る。平均以下の中でも「観光・交流」(14 億円)、「人口定着」(16 億円) を目標に掲げた地区では平均事業費が低い傾向である。

■図表 3.2.10 目標類型別の平均交付対象事業費（交付期間の事業費）

（平成 16 年度～平成 20 年度までに開始した 1,518 地区（平成 20 年 11 月時点））



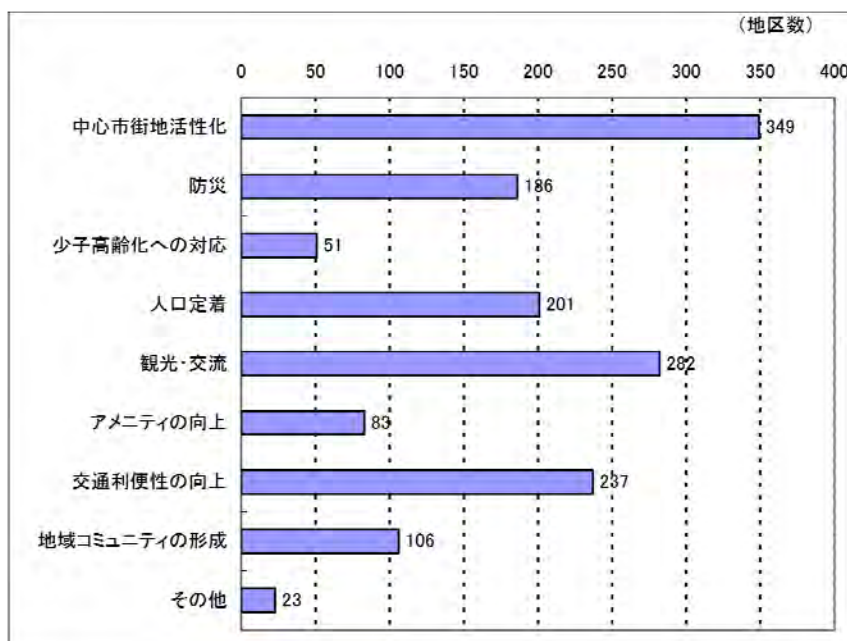
出典)国土交通省資料

## ② 都市再生整備計画の目標の実現

### イ 目標の多様性

- ・ まちづくり交付金により、様々な課題に応じたまちづくりが実施されてきた。

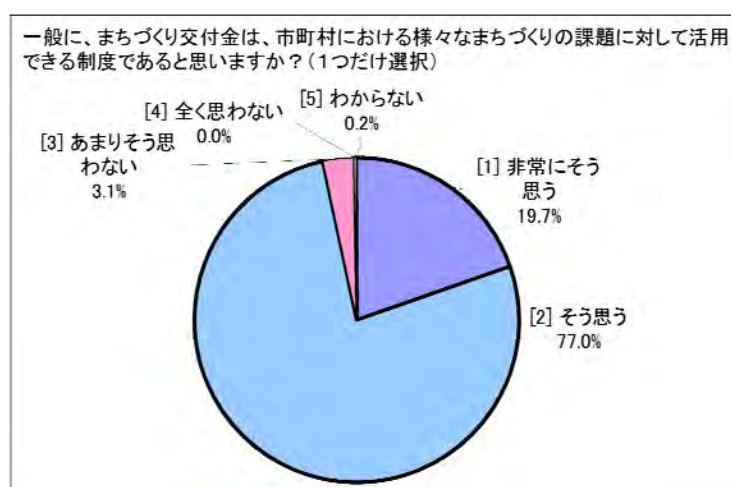
■図表 3. 2. 11 都市再生整備計画に記載された目標の種類  
(平成 16 年度～平成 20 年度までに開始した 1,518 地区 (平成 20 年 11 月時点))



出典)国土交通省資料

都市再生整備計画に記載された目標を比較すると、「中心市街地活性化」、「観光・交流」、「交通利便性の向上」といった地域経済の活性化ニーズが高い一方、「少子高齢化」、「アメニティの向上」「地域コミュニティの形成」等の社会的ニーズに対応した目標を掲げて活用している地区数が比較的少ない。

■図表 3.2.12 多様な課題に対する活用性に関する評価



出典)平成 18 年度～20 年度完了地区に対する市町村アンケート結果(平成 20 年度国土交通省実施)

また、平成 20 年度までに完了した地区(426 地区)の事業主体である市町村に、「一般にまちづくり交付金は、市町村における様々なまちづくりの課題に対して活用できる制度であると思うか」どうかについてアンケートしたところ、活用できると回答した市町村がほとんどであった。

ロ 目標を定量化する指標の多様性

- 平成 20 年度までに開始された 1,518 地区においては、延べ 4,688 指標が設定されており、多様な目標に対応した指標が設定されている。

1 地区当たりで見ると、3.1 指標であり、目標類型ごとに見ると、防災では「市街地安全性・防災性」指標、人口定着では「人口」指標、観光・交流では「観光入込客数」指標、交通利便性の向上では「駅乗降客数」指標というように、目標を適切に表現する指標が多く使われている。

■図表 3.2.13 目標別・指標類型別の指標割合

(平成16年度～平成20年度までに開始した1,518地区(平成20年11月時点))

凡例	探択地区の割合が40%以上
単位: %	探択地区の割合が20~40%
	探択地区の割合が10~20%

指標類型	地区数	全体										
		1,518	中心市街地活性化	防災	少子高齢化への対応	人口定着	観光・交流	アメニティの向上	交通利便性の向上	地域コミュニティの形成	その他	
指標数	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
人口(年齢階級別、転出入人口等を含む)	447	29.4	28.4	23.7	31.4	75.1	11.0	19.3	29.5	15.1	17.4	
世帯数(世帯主年齢階級別等を含む)	46	3.0	1.4	4.8	9.8	8.5	1.4	1.2	0.4	2.8	4.3	
新規住宅着工数、住宅戸数等	59	3.9	2.3	3.8	3.9	12.9	0.7	3.6	3.4	2.8		
観光入込客数(地区、地区内観光名所、地区内施設等)	421	27.7	30.7	9.1	9.8	12.4	72.7	20.5	12.2	13.2	8.7	
来街者数(地区、地区内商店街等)	140	9.2	19.8	2.2	5.9	6.0	10.6	6.0	5.5	1.9	8.7	
宿泊客数	44	2.9	1.7	0.5			12.1	2.4		0.9		
自動車交通量	59	3.9	3.7	4.3	3.9	2.0	4.3		8.0	0.9		
自転車交通量	35	2.3	4.0		3.9	1.0	1.4	2.4	3.4	2.8		
歩行者交通量	258	17.0	38.4	3.8	7.8	4.5	14.9	21.7	12.2	12.3	8.7	
違法駐車、路上駐車台数	17	1.1	1.1	1.1			0.7	1.2	1.7	1.9	8.7	
放置自転車台数	46	3.0	3.2	1.6	5.9	1.0	1.1	1.2	8.0	2.8	4.3	
渋滞延長、渋滞長	18	1.2	0.3	0.5		1.5	0.7		4.6			
交通所要時間	106	7.0	4.0	6.5	3.9	4.5	3.5	6.0	20.3	5.7		
駅乗降客数、乗客数(鉄道、電停)	266	17.5	20.1	4.3	9.8	10.4	15.2	18.1	40.5	4.7	13.0	
路線バス、コミュニティバス利用者等	49	3.2	4.9		2.0	1.5	4.3	2.4	4.6	2.8		
交通事故の発生件数(地区内)	49	3.2	2.9	4.8	7.8	1.5	2.1	1.2	4.2	3.8	8.7	
小売販売額、商業販売額	58	3.9	8.6	0.5		0.0	6.7	2.4	1.7		8.7	
商業従業者数	15	1.0	1.4	0.5		0.0	1.4	0.0	1.7		4.3	
来店者数	27	1.8	4.6	0.5		1.5	1.8	0.0	0.8			
店舗数、空き店舗数	93	6.1	15.2	2.2		5.5	4.6	6.0	2.5		4.3	
地域交流施設(交流センター、公民館等)の利用者数、回数等	239	15.7	20.1	7.0	15.7	10.9	17.7	10.8	9.7	39.6	8.7	
公共施設(公園、広場等)の利用者数、回数等	153	10.1	9.2	5.4	25.5	13.4	8.9	13.3	5.9	17.0	13.0	
その他の公益施設(医療・福祉施設、文化施設、子育て支援施設等)の利用者数、回数等	132	8.7	10.6	5.4	19.6	4.0	9.9	9.6	8.0	7.5	17.4	
道路、歩道の整備状況(面積率、延長等)	148	9.7	6.0	15.6	19.6	11.4	2.8	7.2	13.5	11.3	30.4	
公園、広場、緑地等の整備状況(人口当たり面積、誘致面積)	112	7.4	2.0	13.4	5.9	15.9	1.8	12.0	6.8	11.3	8.7	
市街地安全性・防災性(消防活動困難地域、狭隘道路率、避難圏域、避難地面積等)	245	16.1	9.5	50.0	21.6	14.4	5.0	12.0	12.2	19.8	21.7	
バリアフリー整備率	48	3.2	3.2	1.1	15.7	3.0	1.1	4.8	3.8	3.8	4.3	
イベントの開催回数	100	6.8	8.3	2.7	2.0	3.5	10.3	8.4	5.9	7.5		
イベントの参加者数、集客数、参加団体数	143	9.4	10.3	6.5	13.7	7.5	12.4	10.8	7.2	10.4	4.3	
まちづくりコミュニティ活動への参加者数、参加団体数	162	10.7	7.4	5.9	13.7	12.4	15.2	16.9	8.0	15.1	4.3	
まちづくり・コミュニティ活動の開催回数	66	4.3	1.7	6.5	5.9	5.0	2.1	4.8	4.6	12.3	4.3	
防災組織加入率・加入者数、防災活動参加率等	44	2.9	1.1	15.1		1.0	1.1	4.8	0.4	1.9		
地区	1	0.1								0.9		
アンケート調査	388	25.4	24.4	20.4	29.4	18.9	20.9	32.5	34.2	34.9	26.1	
その他	407	26.8	25.3	37.1	21.6	30.8	20.9	33.7	20.3	29.2	43.5	
指標数合計	4,688											

出典)国土交通省資料

#### ハ 目標達成度

- ・ 市町村が実施した事後評価結果によると、目標値を達成した指標は64%、目標値には達しなかったが一定の成果があった指標は26%、成果の見られない指標は9%であった。また、完了地区のうち93%の地区において目標値を達成した指標があり、まちづくり交付金の成果が確認された。
- ・ 平成21年度までに完了した802地区において、事後評価に用いられた指標は3,787指標ある。うち、都市再生整備計画に既に記載のあった「目標を定量化する指標」は2,833指標、事後評価時に新たに追加された「その他指標」は954指標である。
- ・ 都市再生整備計画に既に記載のあった2,833指標については、目標値を達成した指標（達成度○）は64%、目標値には達しなかったが一定の成果がある指標（達成度△）は26%、成果が見られなかった指標（達成度×）は9%となっている。（達成度○、△、×は事後評価シートに記載された数値目標の達成に関する市町村の自己評価である。）
- ・ 平成21年度までに完了した802地区のうち、93%にあたる744地区において、達成された指標があり、まちづくり交付金の効果が確認された。
- ・ 指標によって目標達成に差異があり、特に、商業販売額や従業員数など経済の影響を受ける指標で達成割合が比較的低い。



■図表 3. 2.14 事後評価における指標と達成状況

指標分類	指標数	達成別指標数					その他 指標	割合				
		○	△	×	計測 不能等	小計		○	△	×	計測 不能等	小計
全指標	3787	1,821	736	264	12	2,833	954	64.3%	26.0%	9.3%	0.4%	100%
1 人口(年齢階級別等を含む)	393	148	113	43	0	304	89	48.7%	37.2%	14.1%	0.0%	100%
2 世帯数(年齢階級別等を含む)	42	12	8	0	0	20	22	60.0%	40.0%	0.0%	0.0%	100%
3 新規住宅着工数、住戸数等	80	40	10	1	0	51	29	78.4%	19.6%	2.0%	0.0%	100%
4 観光入込客数	267	128	64	25	0	217	50	59.0%	29.5%	11.5%	0.0%	100%
5 茶街数	129	56	34	21	1	112	17	50.0%	30.4%	18.8%	0.9%	100%
6 産地数	31	11	10	3	0	24	7	45.6%	41.7%	12.5%	0.0%	100%
7 自転車交通量	40	14	7	3	1	25	15	56.0%	28.0%	12.0%	4.0%	100%
8 自転車交通量	8	2	1	1	0	4	4	50.0%	25.0%	25.0%	0.0%	100%
9 歩行者交通量	173	75	40	23	1	139	34	54.0%	28.8%	18.5%	0.7%	100%
10 駐車場の台数、違法駐車等の解消	32	15	2	1	0	18	14	83.3%	11.1%	5.6%	0.0%	100%
11 駐輪場の台数、放置自転車の解消	50	25	15	0	0	40	10	62.5%	37.5%	0.0%	0.0%	100%
12 流産延長、流産率	20	9	3	2	1	14	6	57.1%	21.4%	14.3%	7.1%	100%
13 交通所要時間	78	47	15	1	0	63	15	74.8%	23.8%	1.6%	0.0%	100%
14 駅舎混雑数、乗客数(鉄道、電鉄)	185	64	65	21	0	150	35	42.7%	43.3%	14.0%	0.0%	100%
15 路線バス、コミュニティバス利用者等	58	17	8	6	0	31	27	54.8%	25.8%	19.4%	0.0%	100%
16 交通事故の発生件数	43	24	6	3	0	33	10	72.7%	18.2%	9.1%	0.0%	100%
17 小売販売額、商業販売額	66	21	18	7	1	47	19	44.7%	38.3%	14.9%	2.1%	100%
18 就業数(商業・業務・工業就業者を含む)	25	7	7	3	0	17	8	41.2%	41.2%	17.6%	0.0%	100%
19 茶店数	10	4	3	1	0	8	2	50.0%	37.5%	12.5%	0.0%	100%
20 店舗数、空き店舗数(新規出店、商業以外の事業所も含む)	98	38	23	12	0	73	25	52.1%	31.5%	16.4%	0.0%	100%
21 地域交流施設(交流センター、公民館等)の利用者数・利用件数	141	85	17	8	0	110	31	77.3%	15.5%	7.3%	0.0%	100%
22 公共施設(公園、広場等)の利用者数・利用件数	97	66	13	8	0	87	10	75.9%	14.9%	9.2%	0.0%	100%
23 トロワカメ道路等の道路状況(道路状況、歩道整備状況、歩道整備状況)	133	78	13	11	1	103	30	75.7%	12.6%	10.7%	1.0%	100%
24 道路、歩道の整備状況(両側歩、延長等)	93	50	21	2	0	73	20	68.5%	28.8%	2.7%	0.0%	100%
25 公園、広場、緑地等の整備状況(人口当たり面積、緑地率)	67	35	13	3	0	51	16	68.6%	25.5%	5.9%	0.0%	100%
26 市民参加型(市民)活動の開催回数、回数(市民参加型、市民参加型)	268	191	28	1	1	221	47	66.4%	12.7%	0.5%	0.5%	100%
27 バリアフリー整備率	46	30	6	0	0	36	10	83.3%	16.7%	0.0%	0.0%	100%
28 イベントの開催回数	96	54	10	2	0	66	30	61.8%	15.2%	3.0%	0.0%	100%
29 イベントの参加者数、集客数、参加団体数	102	49	12	6	1	68	34	72.1%	17.6%	8.8%	1.5%	100%
30 まちづくり活動への参加者数、参加団体数	198	107	21	11	0	139	59	77.0%	15.1%	7.9%	0.0%	100%
31 まちづくり・コミュニティ活動の開催回数	61	43	5	3	0	51	10	84.3%	9.8%	5.9%	0.0%	100%
32 防災組織加入者数、防災活動参加率等	48	21	6	6	0	33	15	63.6%	18.2%	18.2%	0.0%	100%
33 地価	2	0	0	0	0	0	2					
34 アンケート調査(満足度等)	480	197	92	20	3	312	168	63.1%	29.5%	8.4%	1.0%	100%
35 地方公共団体の市町調査等	8	2	4	0	0	6	2	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	100%
36 その他(空き地解消、下水整備、農産物産等)	123	57	23	6	1	87	36	65.5%	26.4%	6.9%	1.1%	100%

【凡例】 ○:数値目標達成  
△:従前値より改善  
×:成果が見られない

※平成18年度～21年度に完了した303地区の3787指標について、指標分類別に上記99分類に分類し、分析  
※その他指標は、事後評価時に新規に追加した指標であり、目標値がなかったり、達成率は無い。

出典)国土交通省資料

ニ 多様なアウトカム(指標)の成果

- 事後評価結果によると、人口が平均1.10倍、観光入込客数が平均1.12倍になるなど、様々な指標で従前値に対する評価値の伸びが確認できる。
- まちづくり活動の参加者数が2倍になるなど、住民等との協働によるまちづくりの促進にも貢献している。

完了地区の事後評価結果より、単位が同一で数値の積み上げ計算が可能な指標を収集し、その従前値(まちづくり交付金の実施前の値)と評価値(事後評価時に計測した値)を集計し平均を求めたところ、様々な指標で従前値に対する評価値の伸びが確認できる。

■図表 3.2.15 事後評価結果にみる主なアウトカム指標の成果（平成18～20年度完了地区）

指標名	単位	サンプル (地区数)	指標実数の平均値		伸び
			従前値	評価値	
人口	人	157	4,317	4,730	1.10倍
観光入込客数	人/年	110	765,748	856,269	1.12倍
来街者数	人/年	30	387,345	479,957	1.24倍
歩行者交通量	人/日	52	10,636	11,853	1.11倍
駅乗降客数	人/年	27	8,378,216	8,688,657	1.04倍
地域交流施設の利用者数	人/年	30	126,904	161,934	1.28倍
公園・広場の利用者数	人/年	29	88,134	106,634	1.21倍
まちづくり活動の参加者数	人	41	939	1,916	2.04倍
まちづくり等に関する満足度	%	165	35	55	1.57倍

出典)国土交通省資料

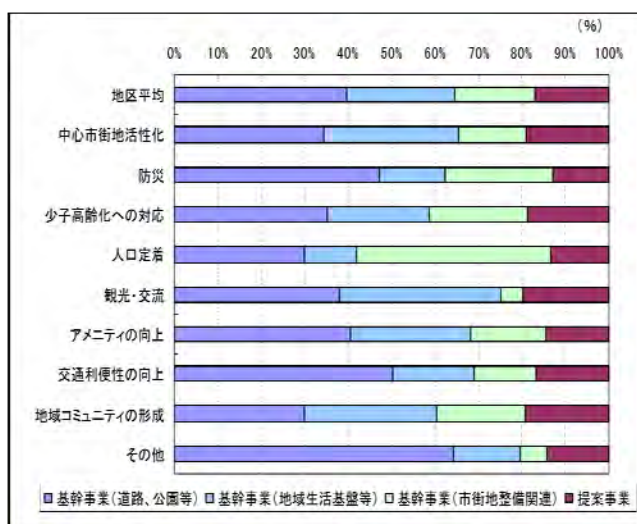
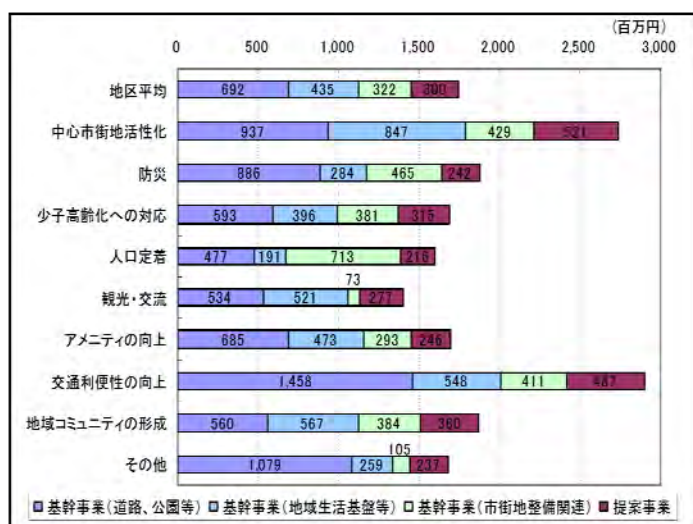
### ホ 提案事業の活用

- ・ 様々な提案事業を活用して、地域の創意工夫を活かしたまちづくりが進められている。

提案事業は、全事業費の2割程度を占めている。「中心市街地活性化」、「少子高齢化への対応」、「観光・交流」、「地域コミュニティの形成」において提案事業の活用割合が幾分高くなっており、ソフト事業を含めた多様な取組みによるまちづくりが進められている。

■図表 3.2.16 目標類型別の基幹事業・提案事業の平均事業費

■図表 3.2.17 目標類型別の基幹事業・提案事業の事業費割合



いずれも平成16年度～平成20年度までに開始した1518地区(平成20年11月時点) 出典)国土交通省資料

注)基幹事業(道路、公園等):道路、街路、公園、河川、下水道、駐車場有効利用システム

基幹事業(地域生活基盤等):地域生活基盤施設、高質空間形成施設、高次都市施設、既存建造物活用事業

基幹事業(市街地整備関連):都市再生交通拠点整備事業、区画整理事業、市街地再開発事業、住宅街区整備事業、

地区再開発事業、他

■図表 3.2.18 目標類型別の提案事業の実施割合

事業種区分	実施地区数	目標									
		1518	349	186	51	201	282	83	237	106	23
		実施割合	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
提案事業	590	38.9	47.0	29.0	37.3	29.9	40.1	47.0	37.6	38.7	47.8
まちづくり活動推進事業	355	56.3	61.3	42.5	60.8	56.7	63.1	63.9	54.9	46.2	30.4
地域創造支援事業	1,292	85.1	88.5	86.0	84.3	77.1	91.5	77.1	82.7	82.1	87.0
交付対象事業費計	1,518	100.0									

凡例  
 単位: %  
 当該事業を活用している地区の割合が75%以上  
 当該事業を活用している地区の割合が50%～75%  
 当該事業を活用している地区の割合が25%～50%

出典)上記目標類型別の基幹事業・提案事業の事業費割合から提案事業の部分を抜粋して再掲

提案事業の具体的な事業類型で実施割合が高いのは、公共施設等の整備活用、計画策定・調査の実施、啓発・研修活動等となっている。

■図表 3.2.19 目標類型別の提案事業内容の実施地区割合

(平成16年度～平成20年度までに開始した1518地区(平成20年11月時点))

出典)国土交通省資料

提案事業類型	実施地区数	目標									
		1518	349	186	51	201	282	83	237	106	23
		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
啓発・研修活動	183	21.1	26.4	22.9	21.6	21.4	25.8	32.5	22.4	25.5	17.4
イベント実施等	293	15.1	26.9	7.5	23.3	13.8	26.2	16.9	11.4	17.9	6.7
人材派遣	57	3.1	6.9	3.8	3.9	2.5	2.5	4.8	2.5	1.9	0.0
組織の立ち上げ・運営	206	11.5	15.5	12.4	9.8	9.0	15.2	16.9	13.1	15.1	17.4
計画策定、調査の実施	605	33.4	30.4	33.9	37.3	28.9	39.0	38.6	41.4	36.7	39.1
情報提供・広報	205	11.5	15.6	11.3	7.8	12.4	19.1	9.6	12.2	7.5	9.7
社会実験	195	10.7	23.2	3.9	3.8	5.5	14.5	10.8	11.8	10.4	9.7
ハコモノ施設の整備・活用	364	31.1	48.4	30.6	39.2	23.9	49.3	31.3	21.9	43.4	30.4
交通結節点の整備(鉄道駅関連施設)	46	8.2	11.5	1.5	5.9	4.0	8.9	6.0	25.3	3.8	4.3
公共施設(広場、道路等)の整備・活用	623	34.3	41.5	38.7	49.0	40.8	40.1	45.8	40.1	40.6	43.5
土地・建物の取得	129	7.1	11.5	4.8	11.8	14.4	7.1	8.4	5.1	5.7	0.0
	519	28.6	36.3	36.5	26.4	31.3	31.2	37.3	32.5	32.1	26.1

凡例  
 単位: %  
 採択地区の割合が40%以上  
 採択地区の割合が30%以上40%未満  
 採択地区の割合が20%以上30%未満

へ 住民等の発想・発意による事業を有する地区数

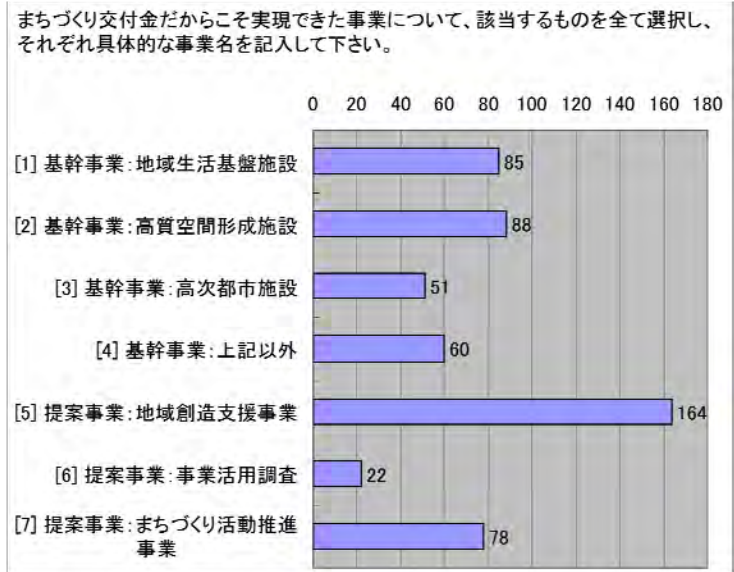
- ・ 住民等の発想・発意を活かした事業など、まちづくり交付金だからこそ実現できた事業が多い。

平成 20 年度までに完了した地区の 6 割以上の地区の市町村で、まちづくり交付金だからこそ実現できた事業があると回答しており、その内容は、提案事業や地域生活基盤施設、高質空間形成施設等である。



出典)平成 18 年度～20 年度完了地区に対する市町村アンケート結果(平成 20 年度国土交通省実施)

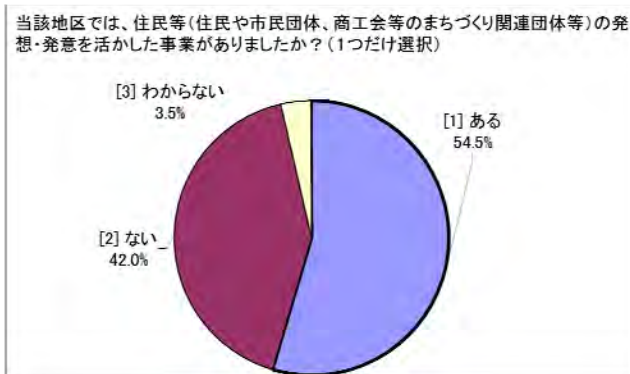
■図表 3. 2. 20 まちづくり交付金だからこそ実現出来た事業の有無



出典)平成 18 年度～20 年度完了地区に対する市町村アンケート結果(平成 20 年度国土交通省実施)

■図表 3. 2. 21 まちづくり交付金だからこそ実現出来た事業

平成 20 年度までに完了した地区の 5 割以上の地区の市町村が住民等（住民や市民団体、商工会等）の発想・発意が活かされ、事業が実施された、と回答している。



出典)平成 18 年度～20 年度完了地区に対する市町村アンケート結果(平成 20 年度国土交通省実施)

■図表 3. 2. 22 住民等の発想・発意による事業の有無



■図表 3. 2. 23 首長の発想・発意による事業の有無

### ③ まちづくり交付金ならではの活用事例

まちづくり交付金ならではの活用事例～観光集客施設への活用「鉄輪温泉地区」——

- 「鉄輪温泉地区」（大分県別府市）では、市道の美装化をきっかけとして、まちづくり交付金を活用した取組みが始まった。当該地区のメインストリートは、幾度にも渡る温泉管の掘返しにより、舗装はまだら模様になり、良好な景観が損なわれた状態が長く続いていたため、美装化の実施を検討していたが、市の単独事業では実施が困難であり、地元調整も難航していたところ、地域の実情に応じた取組みが可能なまちづくり交付金制度について知り、石畳の美装化とともに温泉管共同BOXの敷設を実現することができた。
- 「むし湯は、石<sup>せき</sup>菖<sup>しょう</sup>という草を用いたもので、全国でも珍しい施設である。このむし湯の建替えによるグレードアップを提案事業としてまちづくり交付金により実施しており、当該施設は平成18年8月にリニューアルオープンしたが、指定管理者であるNPO法人「鉄輪温泉共栄会」の活動や、市のPR活動、駐車場や道路美装化等の整備による相乗効果により、平成19年度の年間利用者数は以前の18,000人から34,000人に増加している。



出典)左及び中:別府市資料 右:国土交通省で撮影

■写真3.2.1 整備前の市道

■写真3.2.2 整備後の市道

■写真3.2.3 むし湯

- 市が、後継者がいなくなった旅館の買取りを打診された際、市・民間・鉄輪温泉共栄会で構成される「鉄輪温泉地区まちづくり整備事業受入協議会」において当該施設の鉄輪に相応しい活用を検討し、蒸し釜料理を活かした施設とすることに決定した。まちづくり交付金の活用を通じて地域住民との協働の体制が育成されていたことから、協議会からアイデアが出た平成19年12月からわずか1年間で具体的な構想をまとめることができた。

地域の創意工夫を活かしたまちづくり事例「美濃地区」——

- 「美濃地区」（岐阜県美濃市）では、中心市街地にある伝統的建造物群保存地区（以下、伝建地区）を活用しつつ、市民力を再生するまちづくりを推進している。伝建地区の保全と毎年のイベント（あかりアート展）の成功実績を基に、平成16年度からまちづくり交付金を活用して、伝建地区の周辺を含むエリアで交流人口を増やす取組みを総合的に展開している。

- 交流人口の増加は長年の課題であり、特に、伝建地区に回遊性を持たせるため、道の駅に車を止めて自転車で伝建地区に誘導すること、その過程で川沿いの散策も行うよう誘導することは市長のアイデアである。市の限られた財源を有効に活用するという観点から、計画段階から相乗効果を期待した内容にすることを考えていた。
- 市では、まちづくり交付金のスキームに習い、「市独自のまち交制度」を創設した。3つある学校区の住民を組織化し、住民税の1%（1地区2,000万円程度）を自由に使って、地域住民が自らまちづくりに取り組んでいる。



出典)美濃市資料

■写真3.2.4 道の駅

■写真3.2.5 伝建地区のまちなみ

地域の創意工夫を活かしたまちづくりの事例「旧勝山城下地区」

- 「旧勝山城下地区」(福井県勝山市)では、市長の「エコミュージアム構想」に端を発して、自然遺産、歴史・文化遺産、産業遺産を活かしたまちづくりを進めており、この構想を実現するツールとしてまちづくり交付金を活用し、絹織物機場を改装した地域交流センター、大清水空間、広場、散策路等を整備している。
- まちづくり交付金を活用する以前から住民との協議を積み重ねてきた経緯があり、まちづくり交付金による事業を進めるにあたっては、事業内容等に関する住民との協議の場「まちなか整備推進会議」が開催されるようになった。提案事業を活用してこの会議で議論された事業を実現する等、住民と共に培った成果を次に繋げていくことを意識して取り組んでいる。事業着手後も事業の進め方や整備内容について意見を聞く場として「まちなか整備推進会議」を開催している。
- 県が個人宅の修景への補助(歴史的街並み景観補助制度)を行っているが、申請された家屋のほとんどが都市再生整備計画の区域内であり、まちづくり交付金を活用したまちづくりにより住民の意識を高まっている。

出典)勝山市資料



■写真3.2.6 大清水空間

■写真3.2.7 地域交流センターに改装された旧機業場

### (3) 民間主体の参画によるまちづくりの取組への意向

官民連携によるまちづくりの取組が近年増加している。まちづくり団体のある市町村の数は、約3年間で約2倍に増加しているが、全国の市町村に占める割合はまだ1/4程度である。まちの管理・リニューアルへ民間の参加を促すため、今後の更なる促進策が求められている。

■図表 3.2.24 組織形態別のまちづくり団体数

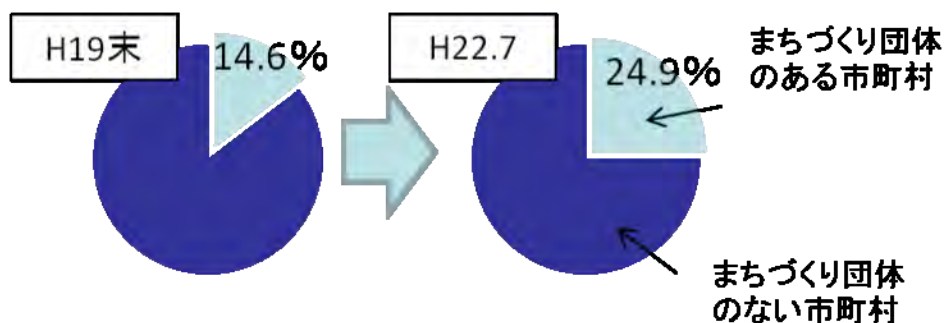
組織形態		総数	
社団法人	公益社団法人	0	11
	一般社団法人	8	
	特例社団法人	3	
財団法人	公益財団法人	1	19
	一般財団法人	0	
	特例財団法人	18	
NPO	認定 NPO	0	137
	非認定 NPO	137	
株式会社		189	199
合同会社		6	
有限会社		4	
任意団体		425	425
合計		791	791

出典：国土交通省都市・地域整備局調べ(全国 1750 市区町村に対するアンケート調査(平成 22 年 8 月末集計))

<まちづくり団体>：まちづくりの担い手となる民間組織(まちづくり会社、社団・財団法人、NPO、任意のまちづくり団体等。

ただし、商店街振興組合、商工会議所等の商業振興を主目的とした団体は除く)

■図表 3.2.25 まちづくり団体のある市町村の割合



### 3.3 事業者・自治体による評価（アンケート調査及びヒアリング調査の結果）

本節では、都市再生関連施策（金融支援・税制特例措置・都市再生特別地区。以下3.3において同じ。）を多面的に評価するため、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した。各調査の対象先状況は下記のとおりである。

■図表 3.3.1 都市再生関連施策の評価に関する調査対象先一覧

#### 〈アンケート調査対象先〉

● 対象者：412 事業者

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（全国市街地再開発協会会員法人及び社団法人再開発コーディネーター協会会員法人等）

● 回収率：149/412 事業者（36.1%）

#### 〈ヒアリング調査対象先〉

① 都市再生関連施策の利便性評価（主に進捗中又は竣工後一年未満の事業を対象）

地域	認定事業名
首都圏	千代田区 三菱商事ビル・古河ビル ・丸ノ内八重洲ビル建替計画
	江東区 有明南プロジェクト
	港区 虎ノ門・六本木地区 第一種市街地再開発事業
三大都市圏	大阪市 大阪駅改良・新北ビル開発 ・アクティ大阪増築事業
地方中枢都市圏	仙台市 (仮称)仙台共同ビル計画
県庁所在都市圏	金沢市 武蔵ヶ辻第四地区 第一種市街地再開発事業
その他都市圏	福山市 東桜町地区第一種市街地再開発事業



② 都市再生関連施策の効果検証（主に竣工後一年以上を経過した事業を対象）

地域		認定事業名
首都圏	千代田区	(仮称)UDX ビル計画
	川崎市	(仮称)川崎駅西口 堀川町地区開発事業
三大都市圏	名古屋市	(仮称)名駅四丁目7番 地区共同ビル建設事業
	神戸市	三宮駅前第1地区 都市再生事業
県庁所在都市圏	富山市	総曲輪通り南地区 第一種市街地再開発事業
	高松市	高松丸亀町商店街 民間都市再生事業
その他都市圏	いわき市	いわき駅前地区 第一種市街地再開発事業
	加賀市	片津山ホテルながやま 再生事業計画

③ 都市再生特別地区の効果検証（主に自治体を対象）

地域	ヒアリング対象先
首都圏	東京都 都市整備局 都市づくり政策部 開発企画課
三大都市圏	大阪市 計画調整局 計画部
地方中枢都市圏	札幌市 市民まちづくり局 都市計画部 地域計画課
	広島市 都市整備局 都市計画課
	福岡市 住宅都市局 都市づくり推進部 地域計画課

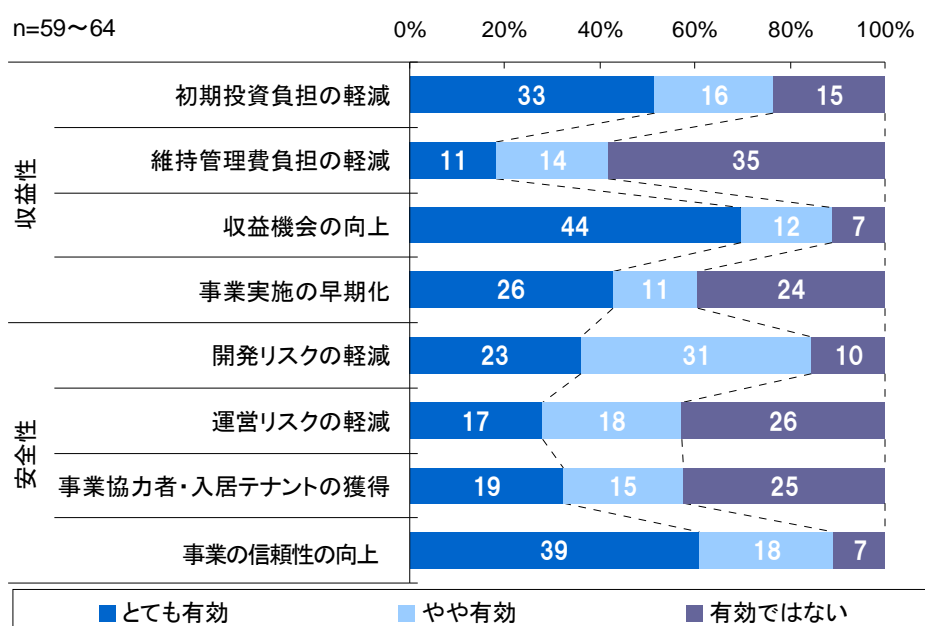
### (1) 都市再生関連施策を活用した効果

都市再生関連施策の活用効果をみると、回答者の約8割は「初期投資負担の軽減、収益機会の向上、事業の信頼性の向上」といった効果を認識している。一方、「維持管理費負担の軽減、運営リスクの軽減、事業協力者・テナントの獲得」は効果に対する評価が低い。

特に金融支援を活用した事業者は、信用収縮期の2008年下期において資金調達の負担軽減を目的として活用している場合が多い。そのため、事業の信頼性の向上や開発リスクの軽減といった面において、多大な効果を挙げていると認識している。特に地方都市では、まち再生出資によって、地方金融機関からも新たな融資が可能となるなど、地方都市に対する資金を円滑に調達するための必要不可欠な支援策となっている。

一方、大都市では、都市再生特別地区を活用する事業者が多いため、大幅な容積率緩和による収益機会の向上といった面において効果を挙げていると認識している。また、自治体においても、都市再生特別地区は「①既存制度では対象とはならない新たな都市機能の誘導、②既存制度には存在しない域外貢献の取組みの創出、③既存インフラの維持管理や更新の促進」といった点において非常に高い評価を行っている。

■図表 3.3.2 都市再生関連施策を活用した効果



出典)事業者アンケート調査結果を基に作成

■図表 3.3.3 都市再生関連施策による効果の具体的内容（事業者）

<p>「事業認定による事業の信頼性の付与効果」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 本事業では、大臣認定前に民都からの出資が見込めるという理由で、金融機関が土地取得費を貸し付けてくれた。これは、金融機関が本事業を国土交通省の審査を通過した事業であり、安全性が高い事業であると判断したからであると考えている。（地方中枢都市圏の事例）</li><li>● 認定事業では、国土交通省や民都などの事業者や金融機関ではない第三者による事業審査を行うため、特に金融機関からの事業に対する信頼性は向上する。（その他都市圏の事例）</li></ul> <p>「資金調達コストの低減による事業収支の拡大」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 負債調達分の一部をまち再生出資によって賄うことができたため、資金調達コストの低減による事業収支の改善効果は大きかった。（地方中枢都市圏の事例）</li><li>● まち再生出資が無かった場合、事業は頓挫した可能性は高い。特に地方都市では、自己資金が無ければ金融機関からの融資も困難である。そのため、自己資金を補填するまち再生出資は、事業を確実に実行するために非常に有効な手段であり、自己資本比率を高める唯一の手法である。（県庁所在都市圏の事例）</li></ul> <p>「都市再生特別地区の効果」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 都市再生特別地区を活用した容積率緩和は、事業収支上最も影響を受けた要素である。そのため、容積率の緩和が無ければ、この都市開発事業には取り組んでいなかった。（地方中枢都市圏の事例）</li></ul>
---

出典) 事業者ヒアリング調査結果を基に作成

■図表 3.3.4 都市再生関連施策を活用した効果の具体的内容（自治体）

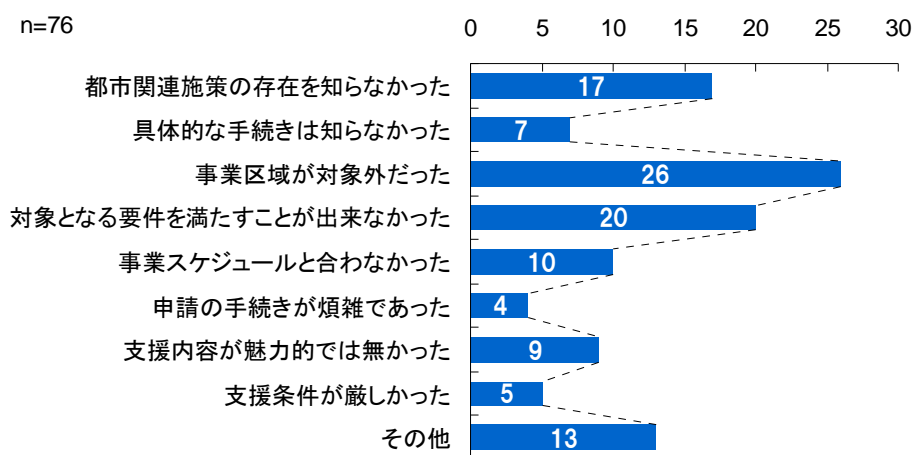
<p>「都市再生事業の実施に合わせた公共貢献を誘導し、民間による都市機能の向上を実現」</p> <ul style="list-style-type: none"><li>● 都市再生特別地区では、あらかじめ規制緩和において評価する貢献の内容が限定されておらず、地域整備方針に掲げる目標達成に資する貢献を評価対象と判断することが可能である。</li><li>● そのため、「国際金融拠点の整備、環境配慮不動産開発事業の推進、少子高齢化への対応、観光拠点の設置」といった新たな都市問題を民間の事業者の資金・ノウハウによって解決することが可能である。</li><li>● また、隣接する道路空間に存在している地下鉄駅への連絡通路の改修工事や、地域冷暖房施設の整備・更新、ペDESTリアンデッキの整備等を評価できるため、開発対象の敷地内のみならず都市機能を向上させることが可能である。</li><li>● さらに、広場の整備のみならず、維持管理や運営に至るまでを民間事業者が担うことを都市再生に貢献する取り組みとして最大限評価することで、官民連携したインフラの整備・維持管理を実現することが可能である。</li></ul>
--

出典) 自治体ヒアリング調査結果を基に作成

## (2) 都市再生関連施策を活用しなかった理由

都市再生関連施策を活用しなかった理由をみると、「事業区域が対象外だった」、「対象となる要件を満たすことが出来なかった」、「都市関連施策の存在を知らなかった」が多い。

■図表 3.3.5 都市再生関連施策を活用しなかった理由

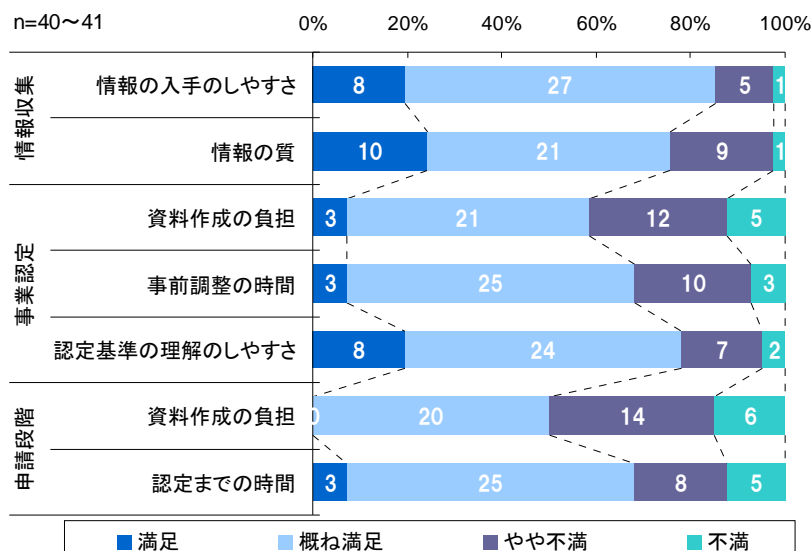


出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

### (3) 事業認定の利便性及び改善点

事業認定の手続きに関する利便性の評価をみると、事前調整や申請段階における「資料作成の負担」に多くの不満を抱えている。一方、この資料作成の負担と併せて、事前調整や申請段階における「協議時間の長さ」に関しても不満が多い傾向にある。

■図表 3.3.6 事業認定の利便性及び改善点



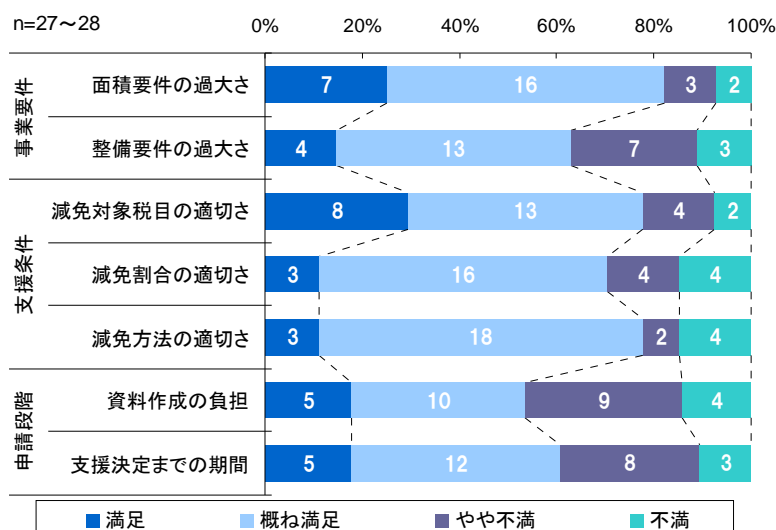
出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

### (4) 税制優遇の利便性及び改善点

#### ① 税制優遇を活用するための手続きに関する利便性の評価

税制優遇の手続きに関する利便性の評価をみると、「申請段階の資料作成負担」や「支援決定までの時間」に満足している業者は半数程度にとどまっている。一方、「減免対象税目の適切さ」等に関しては、概ね満足度が高い傾向にある。

■図表 3.3.7 税制優遇の利便性及び改善点

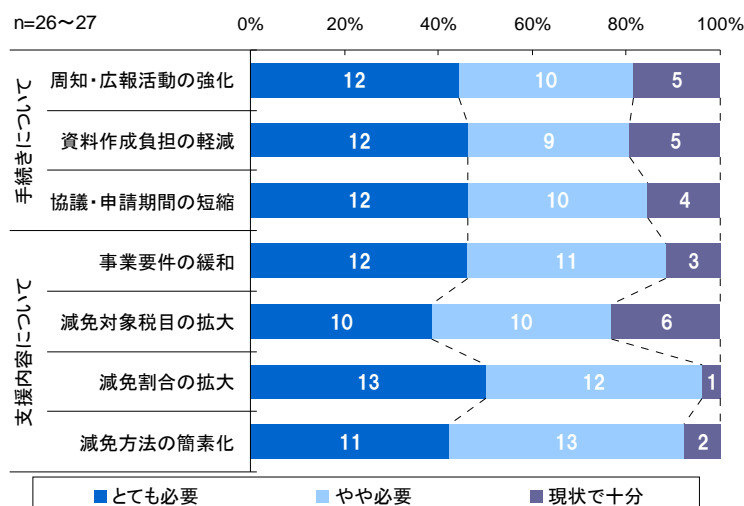


出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

## ② 税制優遇の利便性向上に向けた改善点

税制優遇の利便性向上には、「減免割合の拡大」と「減免方法の簡素化」を望む傾向がある。減免方法の簡素化では、現在の固定資産税及び都市計画税の減免対象が公共施設等に限定されているため、減免割合が低下しても建物全体を減免対象とするよう求める指摘もあった。

■図表 3.3.8 減免割合の拡大と減免方法の簡素化を望む事業者



出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

■図表 3.3.9 税制優遇の活用における改善点

### 「税制措置の適用範囲」

- 一定の公共施設の整備要件を満たせば、建物全体に減免措置を適用できるようにしてほしい。

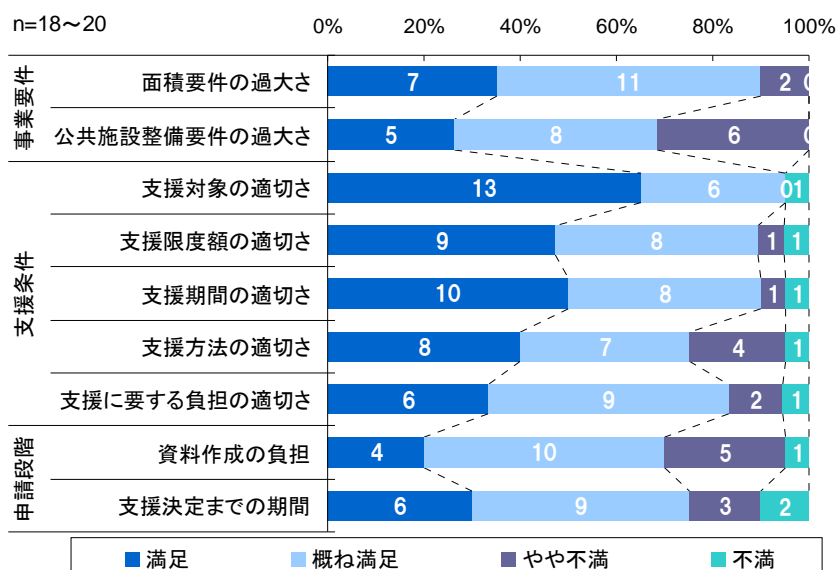
出典) 事業者ヒアリング調査結果を基に作成

## (5) 金融支援の利便性及び改善点

### ① 金融支援を活用するための手続きに関する利便性の評価

金融支援の手続きに関する利便性の評価をみると、「公共施設整備要件の過大さ」と「資料作成の負担」に多くの不満を抱えている。特に金融支援を活用するためには、大臣認定を受けた後に再度協議を行わなければならない、事業スケジュールとの齟齬を生じる可能性が高い。また、ヒアリング調査では、社会経済情勢によって社債等の要求金利が異なる点において不満を抱えている。一方、支援対象や支援限度額及び期間に関しては、概ね満足度が高い傾向にある。

■図表 3.3.10 金融支援の利便性及び改善点



出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

■図表 3.3.11 金融支援の活用における問題点

「支援活用に至るまでの事前協議の長さ」

- 当社では、実質的に大臣認定と金融支援の事前協議は並行して実施したが、大臣認定と金融支援のスケジュールは並行して実施することを前提として欲しいと考えている。

「地元負担に応じたまち再生出資額の上限定額」

- まち再生出資の限度額は、資本金の50%あるいは総事業費の50%と定められており、まち再生出資金額と同等分の地元負担が必要な場合があり、同額を確保するのに困難を要する。

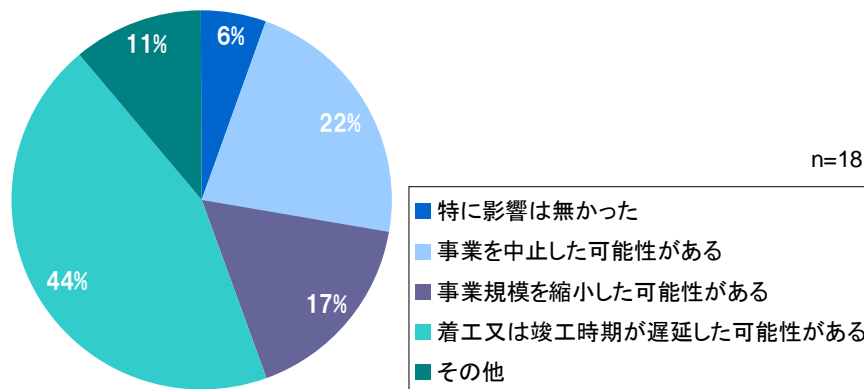
「社会経済情勢に影響される公的支援策の条件」

- 公的支援策の条件（特に金利条件等）は、民間の金融環境に影響されることが多いため、従来の不動産市況が活況であったときの条件では活用できない場合が存在する。
- そのため、公的支援を受けるメザニンの部分の支援内容が固まらないため、シニアローンの部分の支援内容も固まらず、事業遂行に影響が出る恐れが存在する。

出典) 事業者ヒアリング調査結果を基に作成

## ② 金融支援が活用できなかった場合の影響

金融支援が活用できなかった場合、約7割の事業者は着工又は竣工時期が遅延した可能性があったこと又は事業を中止していたことを指摘している。



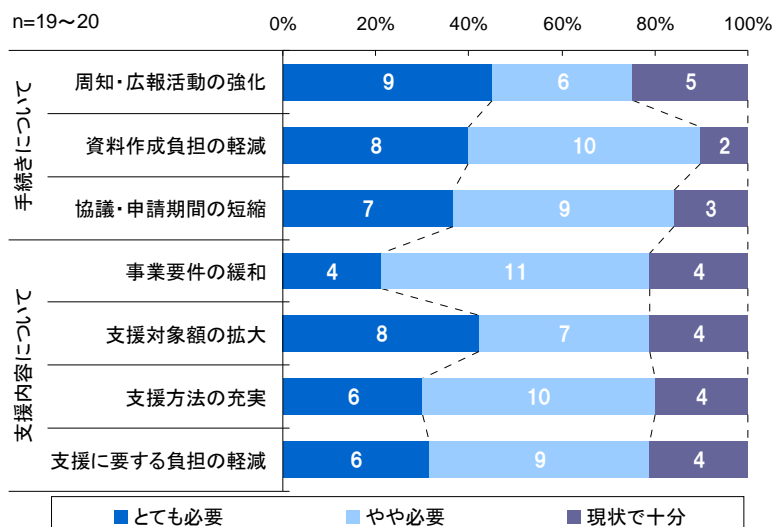
■図表 3.3.12 金融支援の活用の影響

出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

### ③ 金融支援の利便性向上に向けた改善点

金融支援の利便性向上には、手続きに関する改善を望む声が多く、特に「周知・広報活動の強化」や「資料作成負担の軽減」、さらには「支援対象額の拡大」を望む傾向がある。支援対象額の拡大に関しては、事業費に応じた支援額の設定を希望する事業者が多い傾向にあった。

■図表 3.3.13 金融支援の利便性及び改善点



出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

■図表 3.3.14 金融支援の活用における改善点

「事業規模に応じた金融支援枠の設定」

- 首都圏や三大都市圏では、大規模事業が多いため、金融支援の上限が抑えられては公的支援策として有効に機能しない恐れが存在する。

「地方都市における出資形態による支援策の見直し」

- 地方都市における都市開発事業では、大都市並みに配当を出すことは困難であり、第三者への売却等も困難であるため出口戦略が見えないことが多い。

出典) 事業者ヒアリング調査結果を基に作成

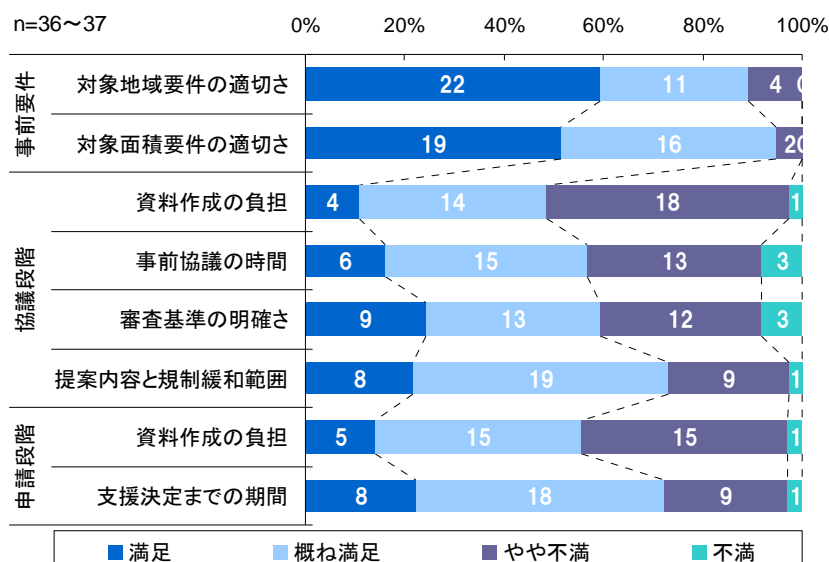


## (6) 都市再生特別地区の利便性及び改善点

### ① 都市再生特別地区を活用するための手続きに関する利便性の評価

都市再生特別地区の手続きに関する利便性の評価をみると、協議段階や申請段階の「資料作成の負担」、「事前協議の時間」や「審査基準の明確さ」に多くの不満を抱えている。これは、都市計画決定権を持つ自治体によって事前調整の手続きが大きく異なることや、民間の自由な発想を最大限活かすという都市再生特別措置法の趣旨を尊重するがゆえに審査基準等が明確にされていないことに原因がある。そのため、民間事業者にとっては多くの時間を要する手続きとなっている。一方、対象地域要件や面積要件に関しては、概ね満足度が高い傾向にある。

■図表 3.3.15 都市再生特別地区の問題点及び改善点



出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

■図表 3.3.16 都市再生特別地区の活用における問題点 (事業者)

「長期化する事前協議手続きと過大な資料作成の負担」

- 都市再生特別地区では、他の規制緩和手法とは異なり、各自治体において事業者の都市再生に貢献する取組みに対する規制緩和範囲を事前的に明示していない。
- そのため、自治体と取組み内容と規制緩和範囲に関する協議を行わなければならない。

「提案する取組みにおける公益性の説明の困難さ」

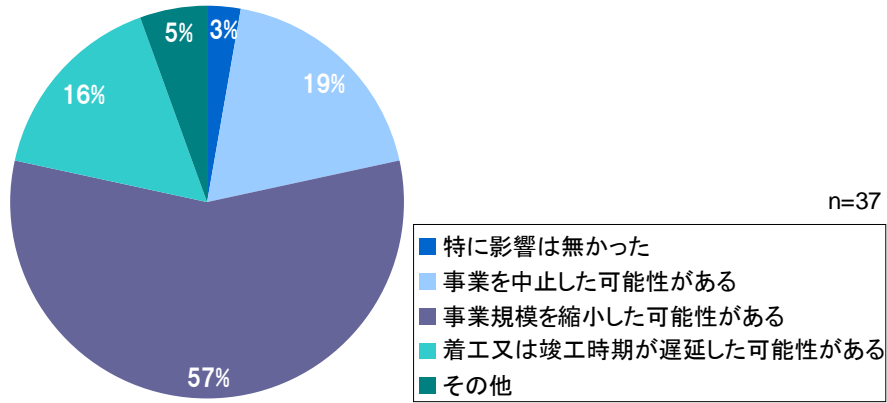
- 都市再生特別地区の協議では、提案する事業者側が如何に都市再生に貢献する取組みなのかという点を説明する必要がある。

出典) 事業者ヒアリング調査結果を基に作成

## ② 都市再生特別地区が活用できなかった場合の影響

都市再生特別地区が活用できなかった場合、約8割の事業者が事業規模縮小の可能性又は事業中止の可能性を指摘している。

■図表 3.3.17 都市再生特別地区が活用できなかった場合の影響



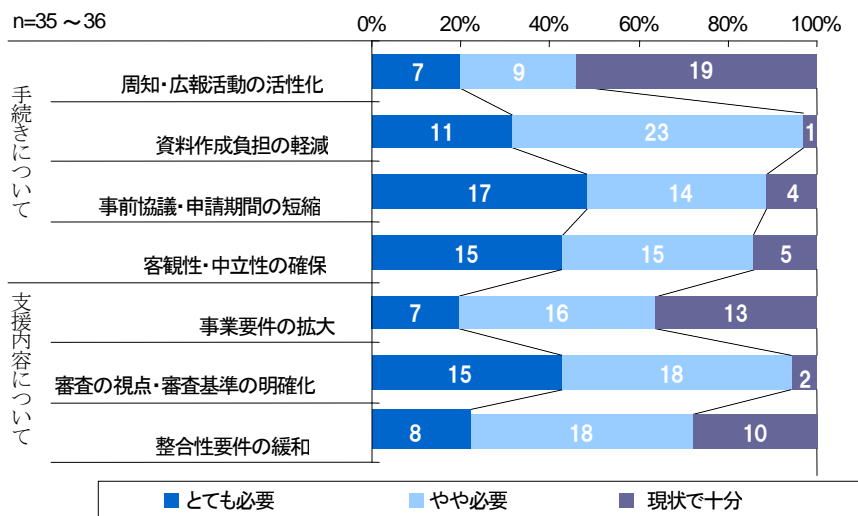
出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成

## ③ 都市再生特別地区の利便性向上に向けた改善点

都市再生特別地区の利便性向上には、「審査の視点・審査基準の明確化」、「事前協議・申請期間の短縮」について事業者から改善を望む声がある。

■図表 3.3.18 都市再生特別地区の活用の利便性及び改善点

出典) 事業者アンケート調査結果を基に作成



### 3. 4 評価のまとめ

---

#### (1) 都市再生緊急整備地域における施策の評価

3.1のとおり、都市再生事業の実施について、①施策コストと効果の比較、②都市再生特別地区の活用状況、③経済波及効果を踏まえると、都市再生緊急整備地域における都市再生事業に係る都市再生関連施策（金融支援・税制特例措置・都市再生特別地区。以下3.4において同じ。）は、民間の資金とノウハウを十分に活用するものとして、都市の再生に寄与する効果があることがわかった（3.1）。また、事業者は、初期投資負担の軽減、収益機会の向上、事業の確実性の向上、といった効果を認識しており、例えば、金融支援については、94%の事業者が金融支援を活用できなかった場合に事業推進に対して何らかの影響を与えると回答していることなど、多くの事業者が都市再生関連施策を活用できなかった場合、事業推進に対して何らかの影響を与えると認識していることがわかった（3.3）。

一方、現在の65の都市再生緊急整備地域において、都市再生関連施策の活用状況が異なっており、現在の都市再生関連施策が全ての地域において十分に機能したとはいえないと考えられる（3.1）。また、事業者は、いずれの都市再生関連施策に関しても、資料作成費用や手続きに要する時間など手続き面のコストについて改善を望む声が多いことがわかった。

#### (2) 都市再生整備計画の区域における施策の評価

3.2のとおり、都市再生整備事業の実施について、①施策コストと効果の比較、②経済波及効果を踏まえると、都市再生整備事業に係る都市再生関連施策は、全国都市再生に寄与する一定の効果があることがわかったが、大都市と比べて民間活力が相対的に弱いこともわかった。

また、公共公益施設の整備に関する事業等の実施については、地域の特色に応じて多様な目標を設定し、様々なまちづくりの課題に対応した都市再生が、行政と住民や民間団体との連携の下、進められていることがわかった。

## 第4章 今後の施策の方向性

---

### 4.1 国の成長を牽引する大都市の再生

国の成長の牽引役としての役割を果たす大都市について、近隣のアジア諸国は、国を挙げて国際競争力向上のための取組みを推進しており、その主要都市である上海、シンガポール、天津等の諸都市は、昨今著しい成長を遂げているところである。

これらアジア諸都市の台頭により、我が国都市の相対的な地位の低下が懸念される中、国の成長を牽引する大都市について、官民が連携して市街地の整備を推進し、海外から企業・人等呼び込むことにより、大都市の再生を図ることが喫緊の課題となっている。

### 4.2 都市の魅力の向上

少子高齢化や人口減少の進展、国・地方を通じた財政状況の悪化といった状況の中、都市の魅力を向上させていくためには、行政だけではなく、企業やNPO等の民間主体のまちづくりへの積極的な参画を促し、官民連携によるまちづくりを推進することを通じて、自発的・自立的に地域のポテンシャルを活性化させていくことが重要となっている。

#### 【大都市において求められる支援策】

- 都市開発事業に対する資金供給の円滑化のための金融環境の整備
- 旺盛な民間活力を活用するため、企業の財務状況等を踏まえた都市開発事業の有効なインセンティブの付与
- 都市再生関連施策の手続の迅速化

#### 【地方都市において求められる支援策】

- 市町村による個性あるまちづくり
- 立ち上がりが困難な都市開発事業への財政面・ノウハウ面などの支援
- 官民連携によるまちづくりを推進するための新たな枠組み