

4. 歩行者空間の整備（安全な歩行者通行の実現）について.....	401
(1) 歩行者空間の整備に関連する事業事例について.....	403
1) 汐留地区土地区画整事業.....	403
2) みなとみらい 21 中央地区土地区画整理事業（みなとみらい 21）.....	406
3) 品川駅東口地区開発事業.....	413
4) 福岡市橋本地区土地区画整理事業.....	417
5) 高松丸亀町商店街 A 街区市街地再開発事業.....	420
6) 晴海一丁目地区第一種再開発事業（晴海トリトンスクエア）.....	428
7) 六本木六丁目地区第一種再開発事業.....	431
8) 小倉駅前東地区第一種再開発事業（コレット（商業施設））.....	435
9) 千葉県海浜地区新市街地造成整備事業.....	440
10) コレド日本橋.....	445
11) （仮称）銀座四丁目 12 地区建設事業（歌舞伎座）.....	447
12) 天王洲アイル.....	450
(2) 歩行者空間の整備される際の事業分類及び活用された支援制度の概要について.....	454
1) 歩行者空間の整備を含む公共施設の整備を行うことを主目的とする事業内において整備されるもの.....	454
2) 民間事業者の行う良好な都市開発や、中心市街地活性化・商店街振興などの地域の活性化といった主たる事業の目的を達成させる中で、付随的に歩行者空間の整備が行われるもの.....	465
3) 都市計画等との調和を図りながら民間事業者において歩行者空間整備がされるもの.....	475
(3) 今後の歩行者空間の整備について.....	477
1) 敷地上にある歩行者空間について.....	480
2) 道路上を横断する歩行者空間について.....	481
3) 建物内を通過する歩行者空間について.....	481
(4) 歩行者空間の整備への支援方策（案）について.....	483
1) 補助.....	483
2) 融資.....	484
3) 課税面での優遇措置.....	484

4. 歩行者空間の整備（安全な歩行者通行の実現）について

交通結節点である鉄道駅周辺や中心市街地等において、一定の広がりを持った地区の都市開発の指針として、地区計画・建築協定等を作成して、歩行者空間の整備を誘導することにより、歩行者の安全を確保するとともに、魅力的なまちづくりを目指す取組みが進められています。歩行者空間の整備については、道路審議会、都市計画中央審議会、社会資本整備審議会等における答申や建議にておいて、その必要性とともに、官民一体の計画、整備制度の早期の整備が望まれているところです。例えば、都市計画中央審議会（平成 9 年 6 月 9 日）では、「建築物と一体となった歩行者空間として、駅前や中心市街地等、特に自動車交通が輻輳している地域においては、歩行者交通を自動車交通と分離させ、その安全、快適な移動を確保することかますます重要になってきています。この場合、歩行者の視点に立って、歩行経路の短縮と魅力ある歩行環境を創出するため、建築物を貫通した歩行者専用道路を整備するなど、建築物との一体的整備を進めることも重要である。」とされました。また、地域においても、安全に通行できる歩行者ネットワークの形成が進められ、道路管理者だけでなく、建築物の所有者である民間事業者と一体となった、魅力ある都市づくりの構築や整備が進められています。

さらに、わが国においては、今後、少子・高齢化の進展が加速されることが想定されていることから、高齢者が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが求められています。国土交通省では、このような生活環境の構築を目指し、「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築物に関する法律」（ハートビル法、平成 6 年）と「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（交通バリアフリー法、平成 12 年）を統合した「高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）を策定し、平成 18 年 12 月に施行されたところです。

このように、都市再生が重要な課題となっている昨今の情勢からも、官民の連携による歩行者空間の創出は、都市の活性化だけでなく、都市機能の再生にも寄与し、また、歩行者が快適で安心して通行できる道路となりえます。そこで、民間活力を活用するとともに連携が図られている整備事例である立体横断施設（ペDESTリアンデッキ、スカイウェイ、スカイウォーク）、商店街アーケード整備やその管理・運営、オープンスペースを活用した道路空間・歩行者空間の創出を中心として、整備概要を調査するとともに、支援の実態及び今後の支援方策について検討しました。

（立体横断施設（ペDESTリアンデッキ、スカイウェイ、スカイウォーク））

立体横断施設とは、車道を横断する歩行者あるいは自転車利用者を、自動車交通から立体的に分離することにより、歩行者等の安全を確保する施設です。形式によって、横断歩道橋及び地下横断歩道に分類することができます。

ペDESTリアンデッキとは、安全かつ快適な歩行者空間等をネットワークとして確保し、機能を強化するための歩行者用デッキ、歩行者通路等の歩行者・自転車の用に供する空間の整備であり、道路敷地外の空間を活用するものも含まれます。主に交通結節点において整備される事例が多く、交通機関を相互に連絡する乗り換えや乗り継ぎを効率的に確保することができ、主に鉄道駅、バスターミナル、自由通路や階段、駅前広場やバス交通広場、歩道などにデッキが設けられ接続されています。

また、スカイウェイやスカイウォークは、主に民間の施設と民間の施設を結ぶ施設間ブリッジのことを指し、道路区域にかかる部分については道路構造物となることから、官民一体となった整備される事例があります。つなぐ空間であるとともに、たまる空間という役割を有し、また、歩車分離を図り、歩行者等の安全に資することからも、快適な歩行者通行の実現が図られています。

これまでは、歩行者の安全確保、歩車分離による車両交通の輻輳緩和及びバリアフリーの推進等の観点から、地方公共団体が中心となり、歩道、横断歩道橋、歩行者専用道路等の整備が進められてきました。一方、交通結節点である鉄道駅周辺や中心市街地等において、一定の広がりを持った地区の土地開発の指針として地区計画、建築協定等を作成して、歩行者空間の整備を誘導することにより、歩行者の安全を確保するとともに快適で魅力的なまちづくりが進められています。地下、地上、デッキレベルで連続的に計画された歩行者空間ネットワークは、公共性が高いにもかかわらず、その整備、管理の費用負担も含め、民間事業者の積極的な対応により実施される事例が増えてきています。

(商店街アーケード整備及びその管理・運営)

近年、中心市街地の人口減少や高齢化、モータリゼーションの進展による郊外への大型商業施設の建設などにより、全国各地で中心市街地の衰退や空洞化が一段と深刻になっています。このような中、民間主導での中心市街地再開事業等が積極的に展開されており、商店街の活性化あるいはいぎわいあふれるまちづくりに向けた取組みが進められています。また、地域が一体となり、商店街や地域に特色のある取組みの中で、民間事業者によって、商店街やまちのにぎわいにつながる取組みが増えてきています。

(オープンスペース)

わが国における道路は、特に都市部における道路空間にゆとりが不足しています。今後、少子・高齢化社会の進展に伴い、道路整備においてもこれに対応することを考えていかなければなりません。このような社会情勢から、道路整備においても安心して歩ける歩道や憩いの場としての道路空間の整備が要請されているものと考え、また、歩行者通行の用に供されるなど、敷地内に日常一般に開放されたオープンスペース（公開空地）をもつビル建築事業等の推進を図っていく必要があります。

(1) 歩行者空間の整備に関連する事業事例について

民間事業者によって歩行者空間の整備が図られる場合、政策目的やその重要性、緊急性の度合いによって程度は異なるものの、事業とすることなどで一定の支援がされています。社会経済的な要因から、支援の程度に違いが生じることは当然のことですが、歩行者空間の整備は、公共の用に供する要素が多く含まれます。このため、政策的課題の重要性の度合いを勘案した民間活力の活用資する支援方策の検討を行うため、既存事例から、事業概要及び整備費用等の調査を行いました。

1) 汐留地区土地区画整事業

東京都港区において、旧国鉄汐留貨物駅跡地から浜松町駅に至る約 31 ヘクタールを 11 の街区の集合体として開発する汐留地区再開発は、東京都施行の土地区画整理事業により、都心と臨海部を結ぶ交通の重要な結節点と位置づけられました。大規模な土地利用の転換を図り、周辺地区と一体となった道路、公園等の都市基盤が整備と、民間の施設建設事業によって、業務・商業・文化・居住等を複合した新しいまちづくりがされました。官民が一体となって土地の合理的な高度利用並びに良好な都市環境の形成を図り、質の高い空間づくりに取組んだ事例です。

(i) 整備概要について

平成 2 年に、東京都が汐留地区の開発に関する基本方針が策定されました。この方針を踏まえ、平成 4 年に、「汐留土地区画整理事業」及び「汐留地区再開発地区計画」が都市計画決定されました。このうち、「汐留土地区画整理事業」は、平成 7 年に事業計画が決定されましたが、事業区域内に居住していた西地区の地権者は、この土地区画整理を契機に「西対策協議会」を編成し、汐留地区のまちづくりに向けた検討が始まりました。その後、西地区だけでなく、全 11 街区を考慮に入れて組織を再編することとされ、平成 7 年 12 月に「汐留地区街づくり協議会」が発足しました。

この汐留地区の再開発は、完成時の就業人口 6 万 1 千人、居住人口 6 千人を数える国内最大級の再開発プロジェクトであり、「汐留シオサイト」と名付けられています。

当該土地区画整理事業は、東京都によって進められ、公共施設（道路、デッキ、地下歩道、横断道）は、土地区画整理事業費約 1,463 億円で整備されました。このうち、歩行者デッキ、地下歩道は、都市計画決定がされ、道路として位置づけられています。したがって、当該地域の整備には、地方公共団体側の費用をもって整備されたこととなります。

当該地区の形成は、民間事業者の敷地内との一体的整備が求められており、この整備は、東京都によって策定された汐留地区再開発地区計画に位置づけられ進められました。

歩行者空間の整備のひとつであるペDESTリアンデッキについては、「汐留地区街づくり連合協議会」を設置し、部会での検討を行った上で、街並み整備（アーバンデザイン）における基本コンセプトやエリア・デザインなど、「汐留シオサイト」の街並み整備計画に基づいて、各民間事業者の敷地内の歩行者空間の整備については、各民間事業者による負担で整備されています。建物と一体となる建築費とされるため、ペDESTリアンデッキ単体での整備事業費やその他の支援の享受については明らかになっていませんが、周辺環境を含めた一体的な整備は、土地区画整理事業を持って、地方公共団体の負担にて整備がされました。このため、土地区画整理事業で整備されたデッキとの接続にかかるとは、民間事業者によつての負担があったものの、地域ブランド確立のための支援がされたと考えることができます。

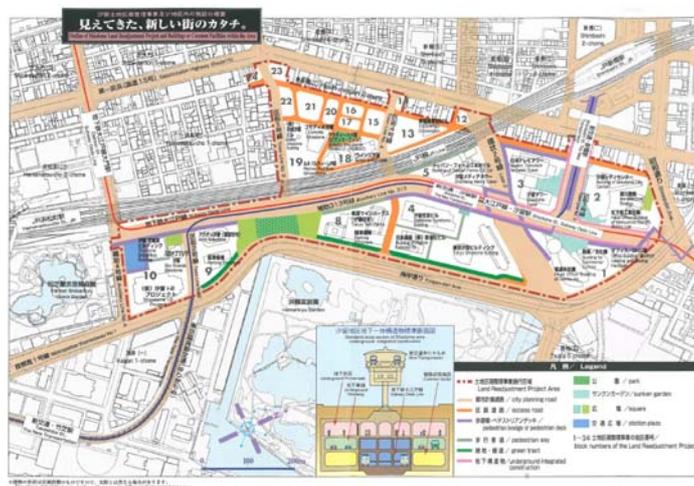


図 4-1 汐留土地区画整理事業及び地区内の施設の概要

出典：東京都パンフレット



図 4-2 汐留土地区画整理事業土地利用計画図

資料：東京都パンフレット

表 4-1 汐留地区土地区画整理事業の整備概要

事業名称	東京都都市計画事業土地区画整理事業
施工者	東京都
施行地区	港区東新橋一丁目、二丁目、浜松町一丁目及び湾岸一丁目の各一部
施行面積	約 30.7ha
施工期間	平成 6 年度から平成 23 年度
事業費	約 1,463 億円
減歩率	42.3%（公共：30.5%、保留地：11.8%）
整備される主な公共施設	<p>■都市計画道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環状 2 号線 幅員 40m、延長 400m ・補助 313 号線 幅員 40m、延長 1,067m ・港区街 2 号線 幅員 25m、延長 119m ・港区街 3 号線 幅員 40m、延長 159m ・港区街 4 号線 幅員 18m、延長 138m ・港区街 5 号線 幅員 16m、延長 288m <p>■交通広場：面積 2,522 m²</p> <p>■公園：2 箇所、面積 4,641 m²</p> <p>■区画道路：幅員 6～16m、延長長 1,703m</p>

資料：東京都 HP

歩行者空間の関係図

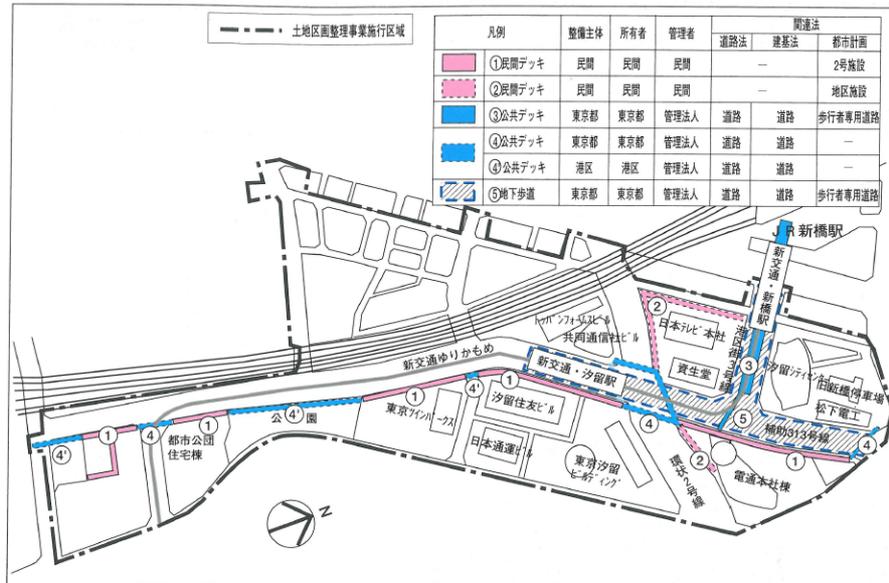


図 4-3 歩行者空間の関係図（汐留地区）

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集（（財）道路空間高度化機構）

(ii) 維持管理について

平成7年12月に発足した「汐留地区街づくり協議会」は、汐留地区再開発プロジェクト全体を自然との共生の下に安心・安全で潤いのある街とするため地元住民が主体となって設立された組織です。土地区画整理事業区域内の宅地所有者及び借地権者を会員、東京都及び港区を特別会員として構成されました。当該協議会では、グレードの高い公共インフラ整備について、官民が対等の立場で意見交換が行われ、また、任意団体であったことから、東京都及び港区と協議会の間で公共空間の管理協定を結ぶためには新たな法人組織が必要とされ、平成14年に「汐留シオサイト・タウンマネジメント」が設立されました。設立当時は有限責任中間法人でありましたが、現在は一般社団法人となっています。この法人は、公共施設の管理を目的としており、会員は汐留地区の地権者で構成されています。基金総額は、約4,300万円、出資者は全地権者で、延床面積比率で負担しています。

維持管理費用は、管理協定に基づき官民で分担して負担されています。年間で約3億円となっていますが、このうち行政負担が約1億円、民間負担が約2億円となっています。民間負担分のうち約1億円は、汐留地区内の地下通路（特殊街路港歩行者専用道第3号線）で実施されている店舗からの収益と、地下通路の壁面空間を活用した広告事業による収益から充当がありますが、これは、東京都によって占用許可がされていることによって実現していることから、維持管理費の創出に関する支援がされていると考えることができます。また、地権者負担については、地権者の保有するビルの有効容積率割合により、各地権者負担が決められています。

道路内に商業店舗を設置している数少ない事例であり、行政が施行する土地区画整理事業に合わせた地域の街づくりへの積極的な取組みが道路空間の有効活用につながっています。

表 4-2 汐留シオサイトの維持管理費用

区分	ランニングコスト	備考	
公共	1億円/年	—	
民間	地権者負担	1億円/年	—
	法人収益事業収入	1億円/年	地下歩道利便施設収入、広告収入
合計	3億円/年	—	

2) みなとみらい21中央地区土地区画整理事業(みなとみらい21)

神奈川県横浜市西区のみなとみらい21地区では、安全で快適な歩行者のための環境づくりを目的に、都市の骨格を形成する重要な施設として歩行者空間が位置付けられています。「クイーン軸」「キング軸」及び「グランモール軸」と呼ばれる3本のモールを骨

格として、地区全域において安全で快適な歩行者ネットワークが整備されつつあります。

この地区の開発は、横浜市が六大事業のひとつとして昭和 40 年に発表した「都心部強化事業」を発端としています。昭和 53 年には、国土庁、運輸省、建設省及び横浜市が共同して「横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会」を設け、横浜市がこの委員会からの提案に基づき、昭和 56 年に「都心臨海部総合整備基本計画（中間案）」を発表しました。これら関連政策に基づき、昭和 58 年にみなとみらい 21 事業が着工され、同時に臨海部土地造成事業、土地区画整理事業、港湾整備事業などにより基盤整備が進められました。

(i) 事業概要について

事業当初、横浜市と都市再生機構、その他少数の地権者でみなとみらい 21 街づくり協議会が組織され、この協議会で「みなとみらい 21 街づくり基本協定」の検討が行われました。昭和 59 年には、開発の調整及び誘導を目的として、株式会社横浜みなとみらい 21 が設立されました（現在、同社は解散しており、平成 21 年 4 月より一般社団法人横浜みなとみらい 21 が事業を開始しています）。昭和 63 年に、株式会社横浜みなとみらい 21 と地区の地権者との間で「みなとみらい 21 街づくり基本協定」が締結されています。この協定では、地権者の間でまちづくりについてのルールを自主的に決め、その基本的な考え方を共有し調和のとれたまちづくりを進めることを目的として、まちづくりのテーマや土地利用イメージとともに、水と緑、スカイライン・街並み・ビスタ、コモンスペース、建物低階層（アクティビティフロア）、色調・広告物、駐車場・駐輪場等のまちづくりの基本的な考え方が示されています。また、建築物については、敷地規模、高さ、ペDESTリアンネットワーク、外壁後退などの基準が示され、高度情報化社会への対応、都市防災、環境や周辺市街地への配慮など、都市管理に関する姿勢についても規定されています。また、この協定では、都心における歩行者空間のネットワークとして、街区をつきぬける形でペDESTリアンウェイを整備することが記されています。この協定の運営は、協定締結者で構成するみなとみらい 21 街づくり協議会により行われています。地区内の土地を譲渡する際には、この協定の遵守が条件とされていますが、協議会の構成員は順次増加しています。また、協定の締結後、まちづくりを進める中で発生する多様な需要に柔軟に対応することや、戦略的なまちづくりを行うため、協定の適宜見直しとともに、協定を補う各種の基準や指針、ガイドプラン等の関連細則が策定されており、その中のひとつとして、平成 4 年に「ペDESTリアンネットワーク設置指針」が制定されました。この指針では、地区内のペDESTリアンデッキについて、具体的な計画を進めていく上で必要な詳細なルール（目的や指針の位置付け等の基本事項、幅員や高さ等の通行性能、デザイン等）について記されており、民間敷地内に民間事業者が設置するデッキについてもルールに即した整備がなされています。さらに、協定に基づく自主的なルールによるまちづくりを法制度的にも確かなものとするため、1989（平成元）年に

「みなとみらい 21 中央地区計画」が都市計画決定され、この中の「地区施設等の整備の方針」において、安全で快適な歩行者空間のネットワークを形成することが記されています。ドック跡地及び埋立地の開発にあたり、地区内の面的な歩行者空間については、協定等によって、官民連携のもとデッキの整備、管理がされています。

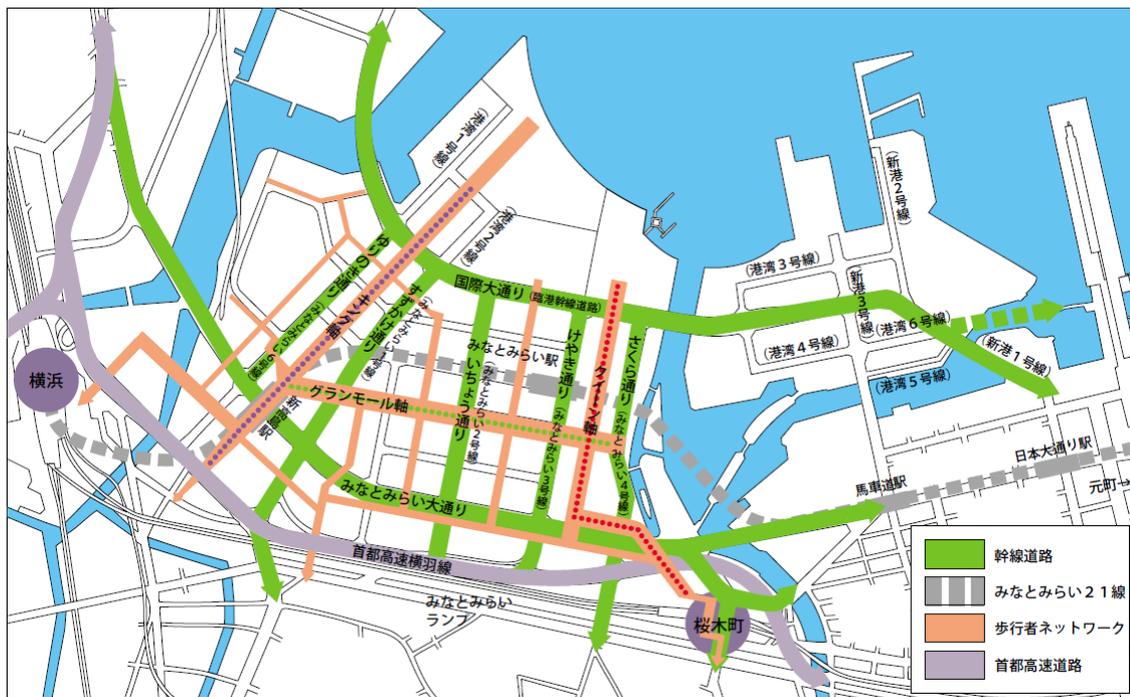


図 4-4 みなとみらい 21 の歩行者ネットワーク等状況図

資料：みなとみらい 21 インフォメーションパンフレット



図 4-5 みなとみらい大通り系デッキ



図 4-6 建物内通抜通路の例 「クイーンモール」

資料： http://www.qsy.co.jp/htm/f_even.htm

(ii) 整備費用について

みなとみらい 21 地区は、独立行政法人都市再生機構が事業主体となり、土地区画整理事業（横浜国際港都建設事業みなとみらい 21 中央地区土地区画整理事業）を活用した開発がされました。地区内のペDESTリアンデッキのうち道路横断部については、この土地区画整理事業の中で整備され、整備後に横浜市に移管されています。また、道路以外の部分であるクイーンモール及びコアステーションという、建物内の一般公開通路についても土地区画整理事業内での整備がされていますが、地権者区分を明確にするため、細部にわたり協定の締結をすることで実現できたようです。

当該地区の開発には、区画整理補助金として、国費及び横浜市費 86 億円、都市再生補助金として、国費及び独立行政法人都市再生機構負担金 9 億 4,500 万円、公共施設管理者負担金として、河川用地費相当分 64 億 6,200 万円、保留地処分金として 1,605 億 9,000 万円、事業費総額 1,765 億 9,700 万円となっており、補助金等による支援は約 160 億円でした。支出面を見てみると、公共施設整備費 427 億 3,000 万円のうち、道路 377 億 800 万円、公園 50 億 2,200 万円がかけられ、さらに、土地区画整理法第 2 条第 2 項¹に規定されている工作物等についての道路に関連する事業費では、公開通路については 185 億 5,100 万円、地下通路には 7 億 2,000 万円がかけられ整備されています。これは、クイーンモール内の公開通路と、コアステーション整備費用となっています。なお、土地区画整理事業においては、都市計画道路の用地賠償方式事業費への補助がありますが、この補助については、12m 以上の都市計画道路が対象となり、当該事業においても対象となりましたが、開発利益で賄うことができたため、道路に関する補助が少なくなっている

¹ 土地区画整理法第 2 条第 2 項：前項の事業（土地区画整理事業）の施行のため若しくはその事業の施行に係る土地の利用の促進のために必要な工作物その他の物件の設置、管理及び処分に関する事業又は埋め立て若しくは干拓に関する事業が前項の事業にあわせて行われる場合においては、これらの事業は土地区画整理事業に含まれるものとする。

ようです。（「既成市街地内の土地区画整理事業、被災市街地復興土地区画整理事業」にあっては、8m以上の都市計画道路の用地買収方式事業費）。

当該地区は、官民の連携によって管理がされていますが、土地区画整理事業であることから、民間の敷地建物部分については、事業外で整備され、民間事業者によって負担がされているものと想定できます。

なお、独立行政法人都市再生機構は、大都市及び地域社会の中心となる都市において、市街地の整備改善を行い、都市機能の高度化及び居住環境の向上を通じて都市の再生を図り、都市の健全な発展と国民生活の安定向上に寄与することを目的としています。機構事業のうち、市街地整備改善事業については、複雑な権利関係の調整等を伴い、事業化から資金回収まで長期間を要する大規模事業である場合が多く、この事業を実施するにあたっては、比較的短期の民間借入では対応が困難であり、機構の政策目的を実現する上で、有効な資金調達手段として、長期・低利での資金調達を可能とする財政融資資金からの借入れが行われています。その他、国からの支援として、一般会計からの補助金（国庫補助金）や特別会計からの無利子借入れ、さらには、政府保証債の発行など、事業主体である独立行政法人都市再生機構については、国等による支援が充実しています。また、独立行政法人都市再生機構は、法人税法の別表第一に規定されている地方公共団体や土地区画整理組合同様に、法人税法第4条において法人課税の義務が免除されていることから、事業を行う組織としても支援がされていると考えることができます。政策的な支援では、事業地区内の土地に権利を有せずとも施行者となることが可能（土地区画整理事業等）です。また、事業計画の認可に際し、権利者の同意は不要（土地区画整理事業等）であるとともに、道路等の公共施設の管理者の管理権限の代行（関連公共施設工事の直接施行）道路等の公共施設の管理者の管理権限の代行（関連公共施設工事の直接施行）ができます。

表 4-3 みなとみらい 21 中央地区土地区画整理事業費（単位：千円）

区分	金額	適用
区画整理補助金	8,600,000	国費及び横浜市費
都市再生補助金	945,000	国費及び独立行政法人都市再生機構負担金
公共施設管理者負担金	6,462,000	河川用地費相当分
保留地処分金	160,590,000	
計	176,597,000	

資料：独立行政法人都市再生機構

(iii) 維持管理について

みなとみらい 21 事業が着工された翌年の昭和 59 年 7 月に、みなとみらい 21 地区における業務機能、商業機能、文化機能等都心機能の集積並びにその適正な配置を図ること

を目的として、株式会社横浜みなとみらい 21 が設立されました。以来、株式会社横浜みなとみらい 21 は、みなとみらい 21 地区の街づくりの中心的な役割を担う主体として、多様な事業活動を展開してきました。株式会社みなとみらい 21 の資本金は 11 億円。出資構成は、公共セクターが横浜市、神奈川県、都市基盤整備公団等の 55%、民間セクターが地権者グループ、地元経済界等の 45%となっています。財源は、横浜市からの委託金が 8 億 8,000 万円、調査費が 5,000 万円、事務費が約 500 万円となっています。みなとみらい地区協議会及びみなとみらい 21 街案内運営委員会の財源は会費収入のみとなっています。

着工から 25 年が経過し街の成熟が進んできたことに伴い、平成 21 年 2 月にみなとみらい 21 地区の街づくりの舵取り役を新たに設立された一般社団法人横浜みなとみらい 21 にその役割が承継されました。

一般社団法人横浜みなとみらい 21 は、みなとみらい 21 地区の街づくりに関わる多様な主体の参画のもと、時代の変化を着実に捉えた新しいエリアマネジメントの実践を目指して平成 21 年 4 月に事業を開始しました。

事業活動費として、会費収入、収益事業収入のほか、横浜市からの補助金があり、平成 21 年度 8,100 万円、平成 22 年度 8,000 万円、平成 23 年度 7,600 万円の補助金収入がありました。

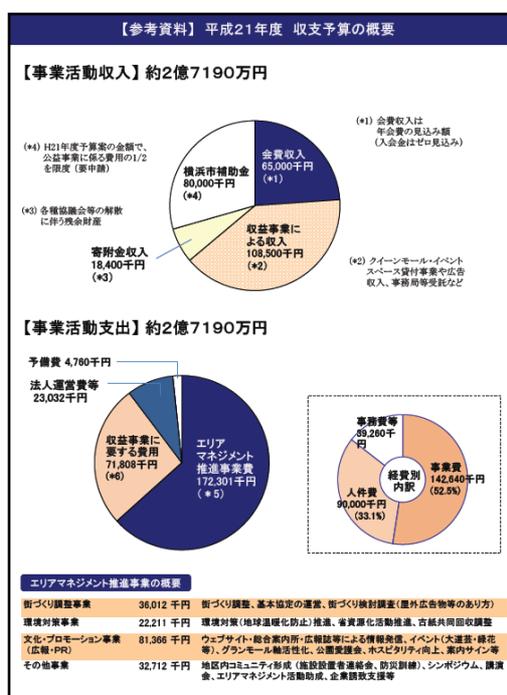


図 4-7 平成 21 年度一般社団法人横浜みなとみらい 21 収支予算の概要

資料：一般社団法人横浜みなとみらい 21HP

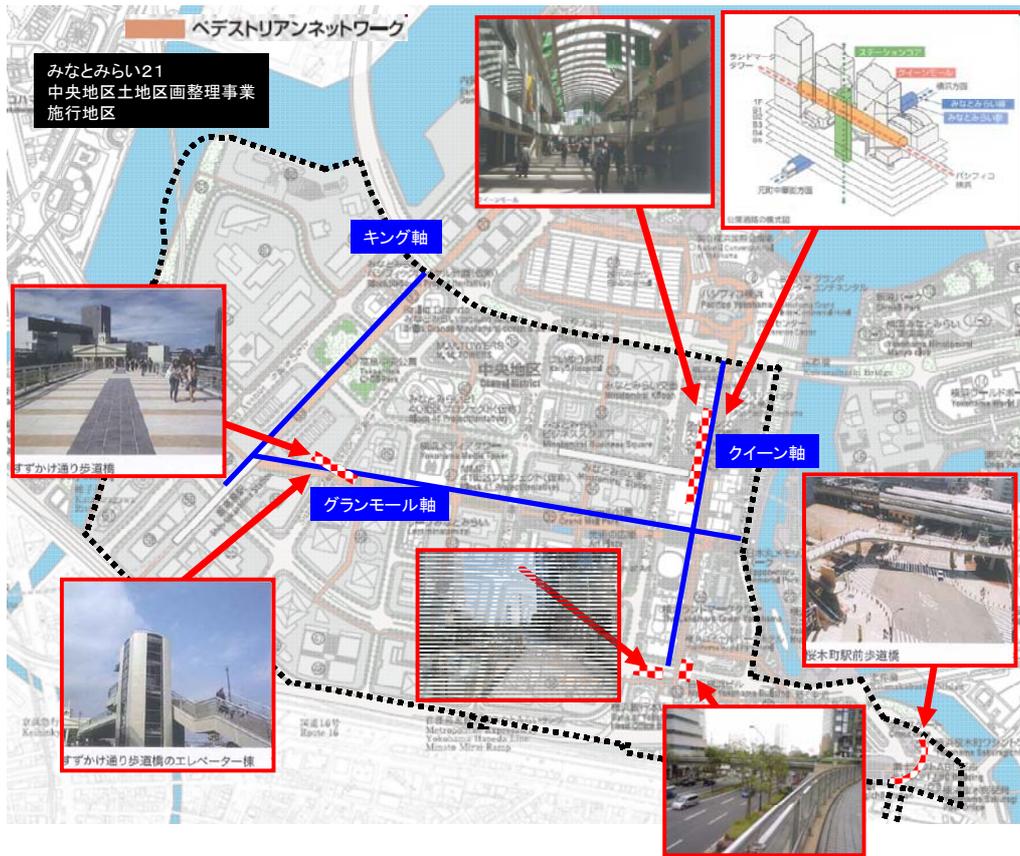


図 4-8 土地区画整理事業によって整備された歩行者空間

資料：みなとみらい HP (HIDO 改)

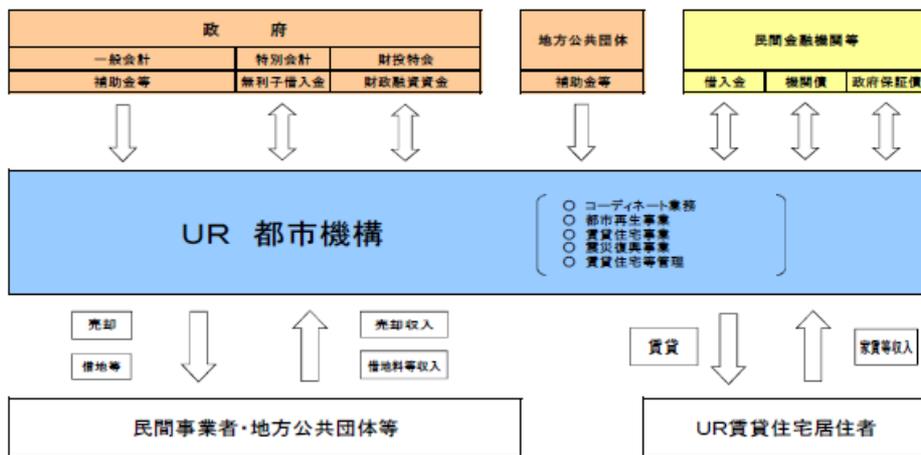


図 4-9 UR 都市機構の事業スキーム図

資料：国土交通省

3) 品川駅東口地区開発事業

品川駅東口地区は、品川駅の東側に隣接する旧国鉄の貨物ヤード跡地(約 14.91ha)を対象に地域交通拠点として土地の高度利用と都市機能の更新を誘導する目的で都市基盤施設の整備が図られる地区で、事業手段としては、①鉄道建設公団を代表とする共同施工により土地区画整理事業が行われた区域、②新日鉄興和不動産の開発行為によって先行開発された区域、③開発区域と幹線道路(旧海岸どおり)の間の交通環境改善のために港区の街路事業によって整備された区域の3つに分類されています。

当該地区では、地区内及び周辺への良好な歩行者動線を確保するためのスカイウェイと、歩行者交通動線から分離された適切な車両交通動線の確保のための地下車路ネットワークが整備されています。

品川インターシティについては、品川グランドコモンズに先行して開発され、事業の対象に建物の整備が含まれる再開発事業によって開発されました。このことから、敷地上にある歩行者空間だけでなく、建物内を通過する歩行者空間においても、当該事業で整備された可能性があります。一方、品川グランドコモンズは、土地区画整理事業によって整備され、土地区画整理事業で整備されたスカイウェイへ接続するための民間の敷地建物部分については、事業外での整備となります。したがって、複数事業によって周辺環境を含めた一体的な整備が、地域ブランド確立のための支援がされたと考えることができます。

(i) 品川グランドコモンズ

東京都港区と品川区にまたがる JR 品川駅東口(港南口)に立地する品川グランドコモンズは、業務機能、宿泊機能、商業機能、さらには居住機能といった機能を持つ複合開発であり、平成 15 年に竣工しました。

品川駅の旧国鉄ヤード跡地を、昭和 59 年 3 月に民間不動産会社(興和不動産)が取得してから、品川駅東口と高輪口を東西自由通路で結ぶことを構想し、都市計画学会による「品川駅周辺地域整備基本計画調査」の実施等を経て、平成 2 年 6 月、東京都・港区・品川区・国鉄清算事業団・東日本旅客鉄道株式会社により「品川駅東口再開発地区計画策定委員会」が設置され、整備方針が策定されました。

その後、平成 4 年 6 月に、「品川駅東口地区再開発地区計画」が都市計画決定され、この地区計画に基づいて品川駅東口地区再開発が実施されました。再開発地区計画は、当該地区の整備及び開発に関する方針として、土地利用の基本方針、公共施設等の整備の方針が定められており、この中に歩行者大空間、地下車路ネットワーク、歩行者専用通路の整備が盛り込まれています。再開発地区計画は、都心に近い立地を活かした業務機能を中心に、居住機能を併せ持つアメニティ豊かな環境を形成する複合的な再開発地区として、地域社会の活性化並びに市街地環境の整備改善を図ることを目標とされ、「土地

利用の基本方針」では「地区全体にわたり、土地の高度利用を推進するとともに、公共空地や敷地内空地を一体的に計画し、大規模で安全・快適かつ緑豊かな歩行者空間の創出を図る。また、適切な歩行者動線と車両動線の分離や地域の供給処理施設の空間等の確保のため地下空間の有効な活用を図る。」等が記されています。「公共施設等の整備の方針」では、「歩行者交通動線から分離された適切な車両交通動線の確保のため、地下空間を有効に活用した地下車路ネットワークを整備する。地区内及び周辺への良好な歩行者動線を確保するため、交通広場を起点に歩行者専用通路のネットワーク化を図る。」と記載され、「建築物等の整備の方針」では、「歩行者専用通路のネットワークを有効に活用し、複数の建築物の機能と空間の一体性を確保する。」と記されています。スカイウェイ及び地下車路は、地区施設として指定されており、土地購入者がこれらの施設を整備及び管理することが条件とされました。

品川グランドコモنزは、地区計画で6つに分けられた地区のうちB-1地区（敷地面積約52,000平方メートル）に立地しており、当該地区を所有する民間事業者10社により協議会が組織され、テーマごとにいくつかの分科会を設けてまちづくりの検討が行われました。また、地区全体では、初期段階から官と民が一体となって「品川駅東口地区開発協議会」を組織し、分科会において計画・デザインの調整、負担調整、工事、近隣対応などが網羅的に協議され、調整がなされた主要事項については、関係者間で協定を締結する形で整理がなされました。

(ii) 品川インターシティ

品川グランドコモنزに隣接する地区には、先行して開発された品川インターシティがあり、双方の街区の間に南北400メートル、幅45メートルの緑地（セントラルガーデン）が整備され、スカイウェイや地下車路によって、複数街区の一体的活用が図られています。なお、スカイウェイについては、品川グランドコモنز側のみ、住宅等への接続ルートであること、他街区とも接続していること、地区計画における地区施設であることが考慮され、終日開放されています。地区計画に盛り込まれた都市施設について、民間事業者が連携してスカイウェイ及び地下車路を整備（区道にかかる一部において道路占用）し、歩車分離による交通円滑化等に資する開発が実施されました。

スカイウェイについては、区道を上空で横断している道路占用部分を含み、全て民間で整備されており、管理については、各区画の範囲ごとに関係各社で管理されています。また、地下車路についても、道路占用により区道を地下で横断している部分を含み、全て民間により整備及び管理されています。このことから、事業者が負担した整備事業費については明らかになっていません。

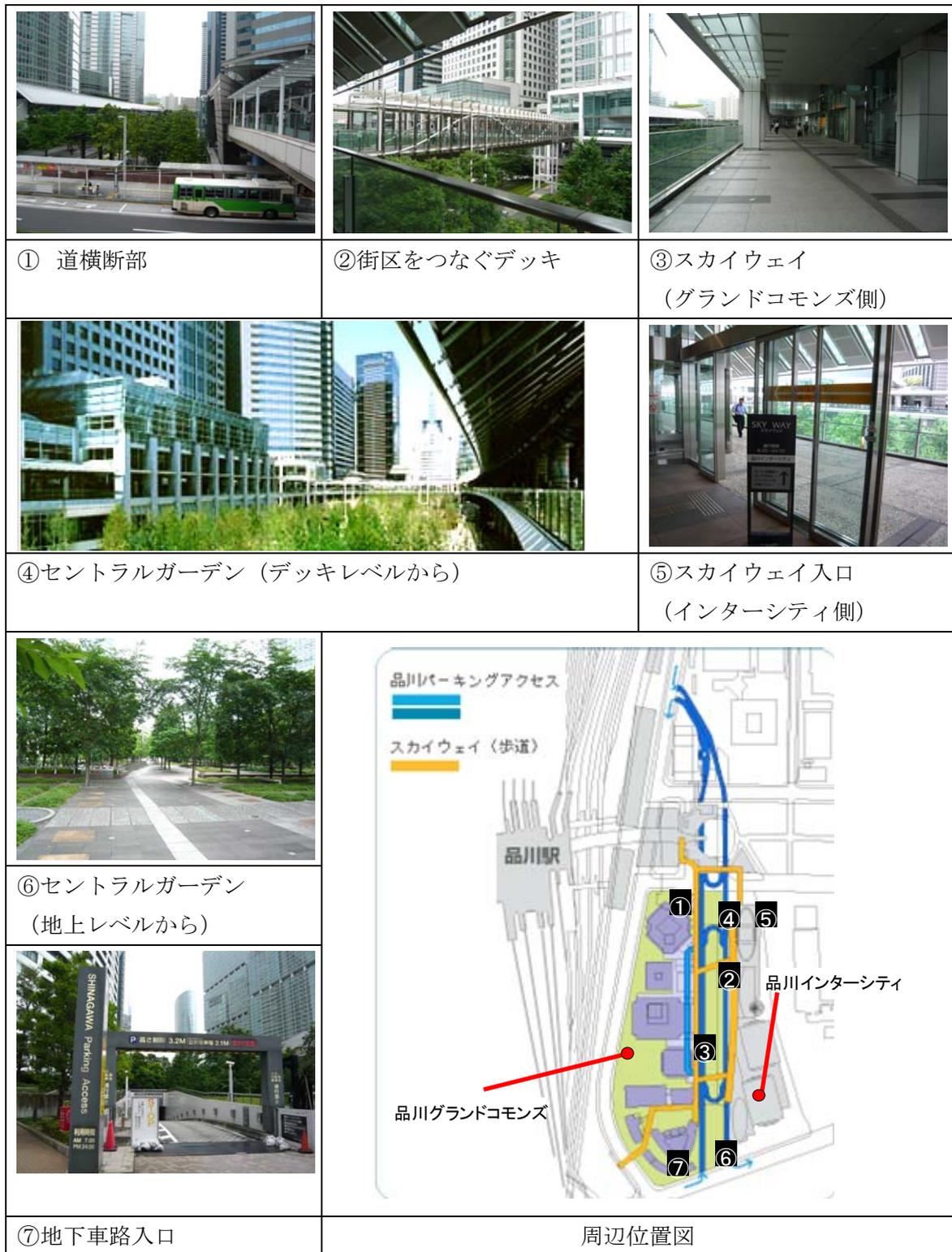


図 4-10 品川グランドcommons周辺写真図

資料：品川グランドcommons HP

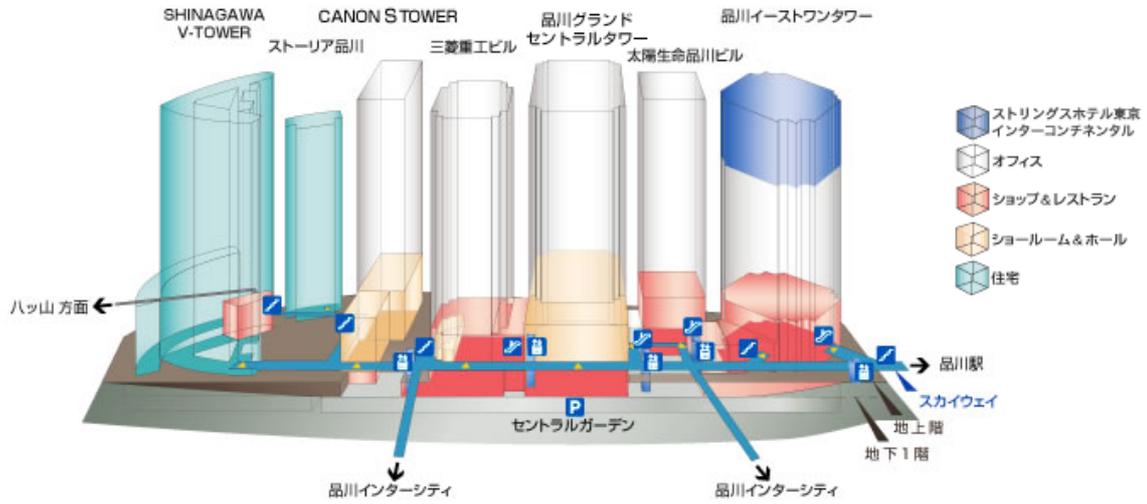


図 4-11 品川グランドcommons概要

資料：品川グランドcommons HP

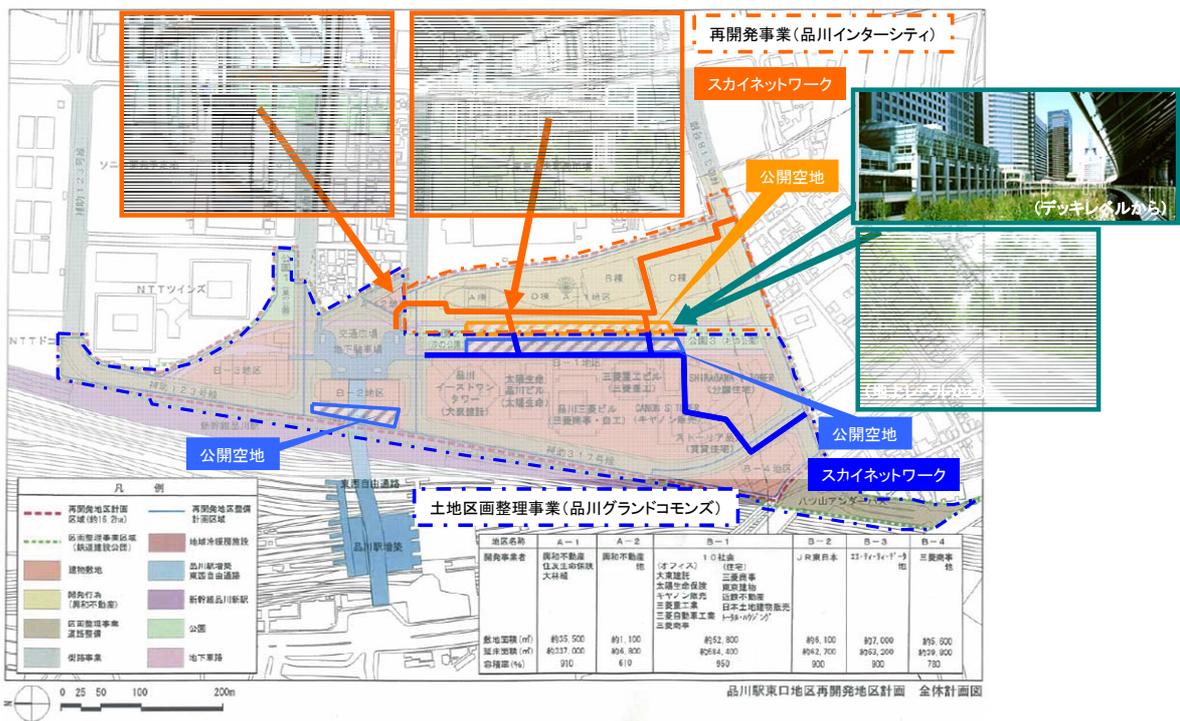


図 4-12 品川駅東口地区開発事業の街区図詳細

資料：品川インターシティ HP

4) 福岡市橋本地区土地区画整理事業

木の葉モール橋本は、「福岡市新・基本計画（区基本計画）」に沿って、福岡市西区の都市再生整備計画区域「七隈線沿線地区」内において、大型商業施設の誘致により街の賑わいを生みつつ住宅を計画的に配置し、道路・公園等の公共施設の整備改善を図る「福岡市橋本土地区画整理事業」の中核となる施設です。当該エリアは、福岡市営地下鉄「橋本駅」を拠点とした交通結節機能の強化とともに、駅周辺において良好な市街地形成を図るため地域住民による主体的な街づくりが目指されている地域であり、地域間を分断することのないよう福岡市営地下鉄「橋本駅」に連絡するデッキ等を整備することや、施設内の通路や本施設敷地内の歩道を地区計画通路とすることで周辺地域の歩行者の安全な通行を支援し結節機能の強化が図られています。また、植栽や親水施設などで四季を感じられるガーデンコートをはじめとした開放的な外部空間と1年を通じて快適に時間を過ごせるインナー空間とを双方整備することにより、地域住民のコミュニティ活性化の一助を担う公共性の高い事業と位置づけられています。

木の葉モール橋本は、福岡地所株式会社により、総事業費約80億円（一部土地代含む）で整備されました。資金調達の際には、公共施設等の整備に要する費用の範囲内行われる（一財）民間都市開発推進機構の長期・低利の資金援助である参加業務が活用され、参加額は30億円となっています。

当該事業は、事業費の支援が充実している土地区画整理事業が活用されたほか、民都機構の参加事業によって、橋本駅から木の葉モール橋本へ続く歩行者連絡通路の整備がされ、多くの支援を活用しながら、都市開発が一体的に進められました。

表 4-4 木の葉モール橋本施設概要

施設名称	木の葉モール橋本
所在地	福岡市西区橋本2丁目27番2号 (福岡市営地下鉄七隈線「橋本駅」前)
総事業費	約80億円（一部土地代含む）
敷地面積	約33,000㎡
延床面積	約84,000㎡
駐車台数	約1,500台
規模構造	鉄骨7階建（店舗1.2階、一部地下機械室）
着工	平成22年7月
開業	平成23年4月15日（金）
建築主/施設運営	福岡地所株式会社

資料：福岡地所株式会社

表 4-5 福岡市橋本土地区画整理事業 事業概要

所在地	福岡市西区橋本二丁目
面積	約8.3ha
事業手法	土地区画整理事業（組合施行）
地権者数	63名（事業認可申請時の同意者数：53名、同意率約83%）
事業費	約20億円（うち都市計画道路の公共施設管理者負担金等の市費約5.4億円）
減歩率	合算27.0%（公共12.3%、保留地14.7%）
公共用地率	20.6%
公共施設	①都市計画道路 姪浜飯森線の一部 W=27m、L=167m 長尾橋本線の一部 W=22m、L=50m ②区画道路 W=4m～9m ③公園 1カ所

資料：福岡市 HP



図 4-13 福岡市橋本土地区画整理事業区域並び歩行者連絡通路整備位置図

資料：福岡市 HP より HIDO 改

業務の流れ

- ①MINTO機構は共同事業者として工事費等の一部を負担します。
- ②建物竣工後、MINTO機構の建物持分を事業者に譲渡します。
- ③事業者は建物譲渡代金を20年以内の長期延払いでMINTO機構に支払います。



図 4-14 参加業務の流れ

資料：(一財)民間都市開発推進機構 HP

**木の葉モール 橋本
【福岡県福岡市】**

本事業は、福岡市西区の都市再生整備計画区域「七隈線沿線地区」において、大型商業施設の誘致により街の賑わいを創出し、外環状道路・都市高速沿道の拠点形成を図るもので、市営地下鉄「橋本駅」に連絡するデッキ等を整備するとともに、敷地内に結核や親水施設などで四季を感じられるガーデンコート(中庭)や開放的なモール空間を整備するなど公共性の高い事業です。



事業地	福岡県福岡市西区橋本二丁目
事業において整備される公共施設等	地下鉄駅連絡デッキ、ガーデンコート(中庭)、モール等
支援の形態	参加業務
共同事業者	福岡地所株式会社
事業施工期間	平成22年7月(着工)～平成23年3月(竣工)
MINTO機構の参加年月日	平成23年1月28日
参加額	30億円



駅に連絡するデッキ



道路(上:高速5号線、下:外環状道路)を跨いで駅に連絡するデッキを整備

図 4-15 参加業務事例 (木の葉モール橋本)

資料：(一財)民間都市開発推進機構 HP

5) 高松丸亀町商店街 A 街区市街地再開発事業

高松丸亀町商店街は、高松築城に起源を持つ約 400 年の歴史を持つ商店街であり、長く高松市を代表する商店街として栄えてきました。昭和 63 年の丸亀町生誕 400 年祭において、500 年祭を目指して 100 年持つまちづくりが提唱され、これを契機として青年会を中心として再開発の検討が始まりました。この成果が、平成 2 年度に高松丸亀町商店街再開発計画として取りまとめられ、以降、地元を中心とする組織や高松市、高松商工会議所など各レベルにおいて中心市街地・商店街の整備・再開発に向けた検討が行われました。平成 5 年度には A 街区の市街地再開発事業基本計画が策定され、同時に準備組合が設立されました。その後、再開発及びまちづくりの手法、スキームなどに関する多くの調査検討を同時並行的に行いつつ、地権者の合意形成、関係機関相互の調整などを行い、平成 10 年度に高松丸亀町まちづくり会社（第三セクター）の設立、平成 13 年度に A 街区市街地再開発事業の都市計画決定、平成 14 年度には A 街区の再開発組合の設立、都市再生緊急整備地域指定が行われました。平成 15 年度には、地権者の共同出資による高松丸亀町壺番街株式会社が設立され、翌平成 16 年度に権利変換計画の認可を経て平成 17 年 1 月に工事に着手され平成 18 年 12 月に竣工・再開発ビル（高松丸亀町壺番街）が竣工・オープンし、次いで平成 19 年 6 月に A 街区ドームが完成しました。



図 4-16 商店街風景

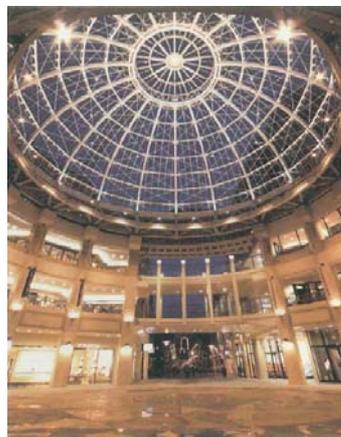


図 4-17 三町ドーム広場

資料：高松丸亀町商店街振興組合資料

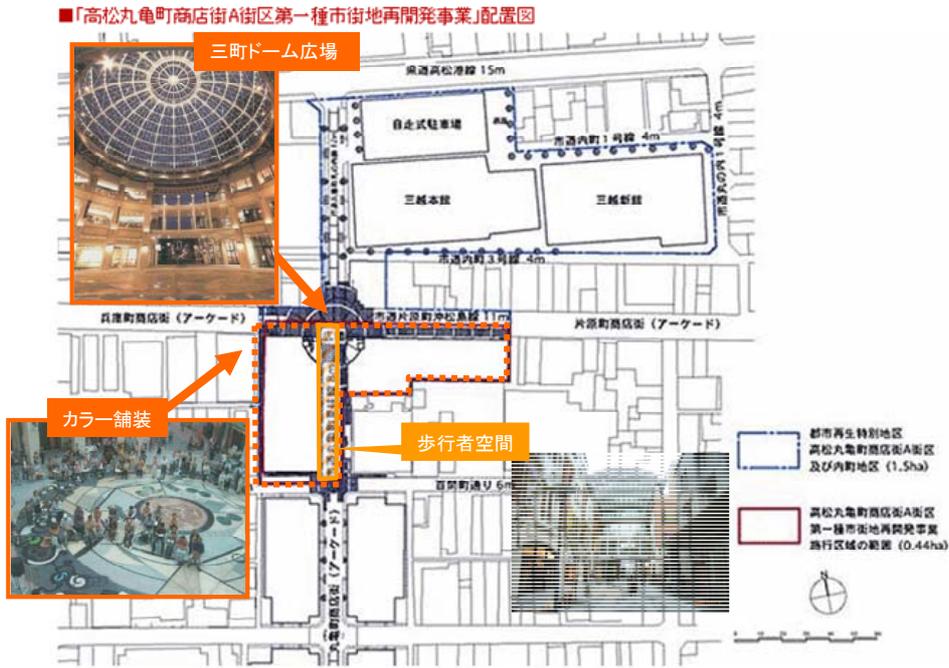


図 4-18 高松丸亀町商店街 A 街区第一種市街地再開発事業配置図

資料：国土交通省より HIDO 改



図 4-19 商店街位置図

資料：高松丸亀町商店街振興組合

(i) 整備経緯について

高松市の中心市街地の一角、高松丸亀町商店街においては、モータリゼーションの進展や市民ニーズの多様化、郊外型店舗の相次ぐ出店の影響を受け、商店街の歩行者通行量の減少が見られるようになりました。

1980年代末以降進めてられてきた丸亀町の商店街再生の試みであり、その第1弾として、A街区市街地再開発事業が進められました。高松市では大型店による激しい郊外立地競争が展開されており、こうした状況の中で400年の歴史を有する高松丸亀町商店街ということもあり、100年持つまちづくりを合言葉にして、南北に約470メートルある商店街の通りをAからGまでの7街区に区分して、各街区の特性に合った手法を取り入れた街づくりに取り組むこととされました。A街区は、こうした取り組みの先導事業として、土地の所有と利用を区分し、定期借地権方式とまちづくり会社方式を活用して土地活用を行い、さらにエリアマネジメントを導入して地区の持続的な発展を図りました。こうした手法は、地価の顕在化を抑制するとともに、土地の所有区分によって規定される従来の商店街運営の隘路を打開し、住民・消費者のニーズ動向に的確に対応しつつ商店街再生を図る方策として注目されています。

また、商店街の特性として、商業が自然発生的に集積したエリアであることから、土地の利用方法についての統制がとれず、八百屋の隣に床屋、揚げ物屋の隣に洋品店が店舗を構えるなど、地権者との間に契約関係があれば、どのような店を構えるのも事業主の自由です。丸亀商店街内の店舗も同様の状況であり、最終的には、半数以上がファッション系の店舗となるなど、店並びに偏りが生じていました。このような状況を打開すべく、土地の所有権と利用権を分離させることで、組合において店並びについて統制や、店舗の入れ換えシステムを導入できるようになっています。



図 4-20 高松市における大型店出店の様子

資料：高松丸亀町商店街振興組合

(ii) 事業手法、運営スキームについて

A 街区の権利変換は、都市開発法 110 条の全員同意型を採用しており、従前土地所有の形態を維持したまま保留床の商業床を取得した権利者等による共同出資会社である高松丸亀町一番館街(株)や住宅取得者等の建物所有者が、土地所有者と 62 年間の定期借地契約を締結することで土地代を顕在化させていない事業手法が取り入れられています。

A 街区の再開発事業では、壱番街の事業採算性を重点的に議論し、転出者を極力なくした定期借地による安価な保留床価格とすることで、テナントは比較的低額な家賃で安定した収入確保が可能となりました。

また、権利者に支払われる商業床の家賃と土地の借地料は全店舗の売上げに比例し、テナントとして出店している権利者はもちろん土地所有者の収入も売上げの善し悪しで増減するシステムとしており、権利者も応分のリスクを負う、言い換えれば権利者も事業に参加する運営スキームとなっています。

平成 18 年度からは、中小企業庁による戦略的中心市街地商業等活性化支援事業費補助金を活用しています。高松丸亀町壱番街株式会社、高松丸亀町商店街振興組合、高松丸亀町まちづくり会社を補助事業者とし、高松丸亀町商店街壱番街～参番街に対し、戦略補助金額約 29 億 600 万円（総事業費：約 80 億 5,100 万円、補助率 2 / 3）の支援がされました。

このように、高松丸亀町商店街では、再開発事業だけでなく、複数の事業や補助などの支援方策活用し、中心市街地のにぎわい創出に貢献する地域活性化が図られています。

■高松丸亀町商店街A街区の権利変換の仕組み

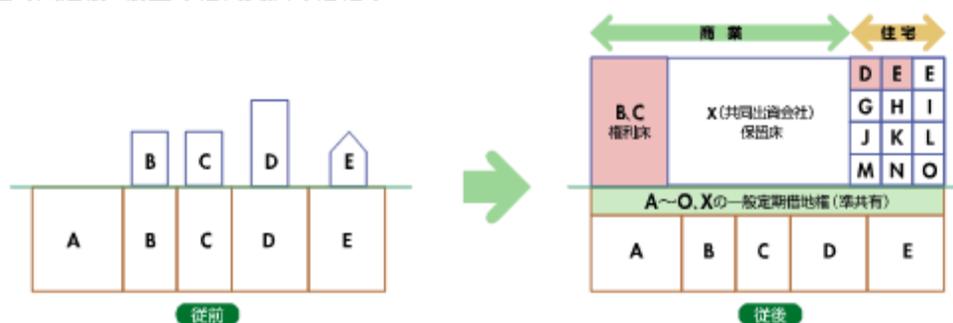


図 4-21 高松丸亀町商店街 A 街区の権利変換の仕組み

資料：国土交通省

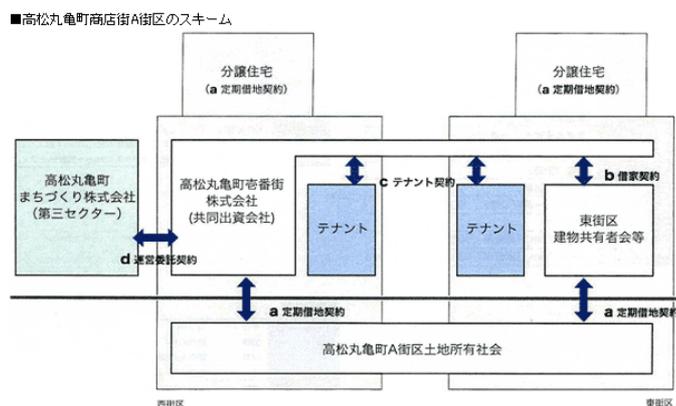


図 4-22 高松丸亀町商店街 A 街区のスキーム

資料：国土交通省

表 4-6 高松丸亀町商店街振興組合

組織概要	団体名称	高松丸亀町商店街振興組合
	所在地	香川県高松市丸亀町 13 番地 2
	設立年月日	1963 年 7 月
	主な事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 壱番街を含めたエリア全体を統括する役割を担う。 ・ 主な共同事業として、町営駐車場、共同アーケード、カラー舗装、カード事業、共同イベント、ポケットパーク、イベントホール、カルチャー館等を実施。 ・ アーケード、カラー舗装整備に関連して、商店街の歩行者専用道の清掃や維持管理を担っています。
維持管理の概要	活動概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高松丸亀町の商店街にある道路（市道）を管理。 ・ 基本的に、市道は“黒舗装”のグレードと定められていますが、商店街側の負担によってカラー舗装が実現。同様に共同アーケードも設置されています（公的支援制度を活用しているので全額民間負担ではありません）。カラー舗装整備時の振興組合と道路管理者側の協議によって、道路清掃等の維持管理を振興組合に依頼することとなりました。
	費用負担	<p>500万円/年</p> <p>※高松市道のカラー舗装、維持修繕（道路清掃、植樹管理、照明施設、ベンチ管理等）</p> <p>※振興組合の全体収入規模：年間6,500万円（町内会費）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路の維持管理活動に係わる費用は全額振興組合が負担。 ・ 年間の維持管理に要する費用は振興組合の収入から賄われています。

■「高松丸亀町商店街A街区第一種市街地再開発事業」施設概要

位置	高松市丸亀町, 片原町の一部
地域地区等	商業地域、防火地域 都市再生特別地区
事業名、地区面積	高松丸亀町商店街A街区第一種市街地再開発事業 約0.44ha
事業主体等	施行者:高松丸亀町商店街A街区市街地再開発組合 事業年度:平成14年度~平成18年度 総事業費 約65億円 設計管理:(株)まちづくりカンパニー・シーブネットワーク 施工:西松建設(株)・(株)合田工務店共同企業体
施設計画の概要	敷地面積:約3,100m ² 延べ床面積:約16,600m ² 西街区:約10,134m ² (地上10階、地下1階) 東街区:約 6,441m ² (地上8階) 商業施設:延べ面積約8,500m ² 住宅:47戸 文化施設:丸亀町レッツ

図 4-23 高松丸亀町商店街 A 街区第一種市街地再開発事業配置図

資料：国土交通省



図 4-24 高松丸亀町商店街 A 街区開業後に得られた効果

資料：国土交通省

(iii) アーケード舗装等について

昭和43年度に、国の高度化資金導入によって、アーケード及びカラー舗装工事を行ってから16年が経過したことで、アーケードはサビ、雨漏り等で補修費が年々かさみ、路面は車両の通行で痛みがひどく、雨の日はスリップ事故が多いとの苦情が多々ありました。何よりも他商店街に比べて暗い、まるでトンネルの中に入っているような不評であったことから、耐用年数も迫った2年前より明るい商店街を作ろうという機運が盛り上がり、改築の積立(昭和57年春から間口1mあたり3,000円)が始まりました。国からの支援である高度化資金利用の目処がつき、また高松市からの補助金の増枠の見通しがつき、工事が着工されるに至りました。また、駐車場においても従来どおりに現在地に平面駐車場として利用していましたが、駐車台数が20台31台であり、絶対数が完全に不足していました。6~7年前より現有地の駐車場の立体化を図っていましたが、たまたま隣接地の用地が買取可能になったため、モータリゼーションのますますの発達を考え、アーケード階層に伴った駐車場の同時整備に踏み切り、自走式的大型駐車場を

新築することとなりました。

昭和 58 年夏、理事長以上 43 名のアーケード・駐車場委員会を設立して、立案・計画・他都市見学業者引合・検討・県市へ計画提出・承諾と順序を重ね、昭和 59 年 7 月 16 日中小企業庁の認可事業となりアーケード及び路面は川崎運輸建設、来た駐車場は竹中工務店・富士車輛、南駐車場は、^{かまちようせいこう}鎌長精衡・IHI と契約し 11 月 20 日にオープンしました。

アーケード及びカラー舗装、町営南北駐車場の整備費用は、高松丸亀町町商店街振興組合が負担し、総工費は 15 億 5 千万円がかけられ整備されました。その内訳は、高度化資金 10 億円、市補助金 3 億円、自己資金 2 億 5 千万円となっています。組合では、高度化資金の返済について、15 年（3 年据置、12 年均等払）で、利子補給制度を活用したため、商店街は元金を返済するのみとなり、各店 1m あたり 3,000 円／月の間口割の負担金と駐車場の収益によって返済する計画が立てられました。

表 4-7 アーケード及びカラー舗装、町営南北駐車場の整備費用内訳

高度化資金	10億円
市補助金	3億円
自己資金	2.5億円

【参考：高度化資金について】

地域商店街活性化法の認定を受けた商店街の組合（商店街振興組合・事業協同組合等）が共同で取り組む事業を対象として、当機構と市町村（特別区を含む。）が一体となって資金の融資を行う制度であり、土地・建物・構築物・設備の取得費が貸付対象となります。

貸付対象事業は、地域商店街活性化法の認定計画に基づく以下の事業となります。

■認定商店街活性化事業（商店街振興組合、事業協同組合等が行う事業）

- 集団化事業
- 集積区域整備事業
- 施設集約化事業
- 共同施設事業

■認定商店街活性化支援事業（商店街活性化事業の円滑な実施を支援する事業。財団法人等主体）

- 商店街整備等支援事業

主な貸付条件は、貸付対象事業を実施するのに必要な土地、建物、構築物、設備であって、資産計上されるものです。貸付割合は、貸付対象施設の 80%以内で要件に該当するものについては、貸付金利は無利子となりますが平成 24 年度貸付決定文については年利 1.05%となっています。償還期限については、20 年以内（据置期間：3 年以内）であって市町村が適当と認める期限となっています。また、貸付にあたっては、事業者は地域商店街活性化法の認定を受ける必要があるとともに、市町村による診断の実施が必要

となります。

表 4-8 アーケード及び路面の整備概要

工事期間	昭和 59 年 7 月 16 日～11 月 20 日
建設工事費	7 億円
設計・施工	川重運輸建設(株)
総合デザイン	寒川商業建築研究所
構造と特徴	鉄骨平屋健全蓋式 自動手動開閉式アーケード 全長 470m、建築面積 4,300 m ²

表 4-9 町営北南駐車場の整備概要

工事期間	昭和 59 年 7 月 16 日～11 月 20 日	
建設工事費	5 億 5 千万円	
用地取得費	3 億円	
駐車場	南駐車場	北駐車場
設計	石川播磨重工業	富士車輛(株)
施工	(株)竹中工務店	(株)竹中工務店
駐車場の形態	自立式タワーパーキング 36 台 2 基連立	傾床自走式立体駐車場 7 階 8 層
収容台数等	収容最大寸法 高さ：1.5m 長さ：4.8m 前面空地 2 台 収容台数 74 台	収容者最大寸法 高さ：2.1m、長さ：4.8m 収容台数 296 台

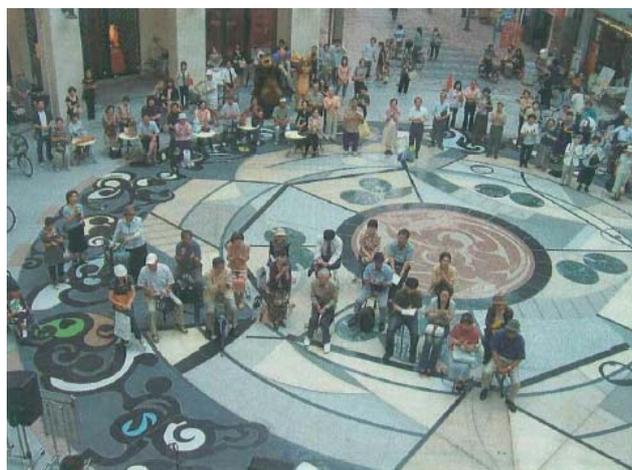


図 4-25 高松丸亀町商店街の写真、模型

資料：高松丸亀町商店街振興組合資料

6) 晴海一丁目地区第一種再開発事業（晴海トリトンスクエア）

晴海一丁目地区は都心と臨海副都心の間、東京駅から直線でわずか3 km と至近な位置にあります。地区内は、昭和30年代に住宅公団（現都市再生機構）が整備した晴海団地のほかに倉庫等の物流系施設が混在していました。昭和60年代に入ると、老朽化した住宅団地の建替え及び倉庫等物流系施設用地の土地有効活用が課題となり、一体的な再開発の検討が始まりました。

一方で晴海地区全体では、地権者が発足した「晴海をよくする会」が地区全体の再開発計画の検討を始め、昭和61年に全島106haのエリアに新しいまちを実現するためのビジョンを「晴海アイランド計画の提案」としてまとめられました。これは地権者自らがデザインした画期的な計画であり、この計画の中で晴海一丁目計画も先行するパイロット事業と位置付けられました。晴海一丁目計画は、その後都が作成した「豊洲・晴海開発整備方針」に沿ったかたちで、大規模な住宅施設と業務・商業拠点が高度に調和するまちとして整備が進められました。本事業の特徴として、組合施行による晴海一丁目西地区と、住宅建替えを中心とした公団施行の晴海一丁目東地区をひとつの都市計画のもとに行う「一計画二施行」という形で行われたことがあげられます。また、地権者が出資し設立した株式会社晴海コーポレーションが、都市計画決定前から開発の推進役を務め、事業期間中は組合事務局の機能の一部を担い、完成後も施設の維持管理を行っています。

晴海一丁目地区は、都市再生機構と組合2つの再開発事業の施行により、道路空間と民有地が一体的に利用され、歩行者空間の創出がされました。組合施行の西地区の総事業費は、1,523億9,600万円となっています。また、東地区の総事業費は、調査中ですが、当該事業は、都市再生機構・組合において、各種の支援を受けることができる再開発事業という形態を活用し、桜の散歩道と呼ばれる遊歩道や、地盤をつなぐ歩道橋（ふれあい橋、なかよし橋、さざなみ橋）などの歩行者空間の整備がされるとともに、公開空地の整備があわせて行われました。

(i) 創出された空間の管理について

晴海一丁目地区では、一計画二施行を採用したこともあり、通常とは異なる管理運営計画をたてる必要がありました。全体街区には区分所有法上、4つの管理組合ができますが、駐車場や車路、地域冷暖房施設、人工地盤、インナーモール、グランドロビーなどは4管理組合の共通使用部分となるため、計画段階から施行者である組合と公団が共通使用部分の管理運営計画、全体の管理者の位置付け等の問題について協議、検討が行われました。この二施行者間の協議の結果、各管理組合が設立された平成12年に「スーパーブロックの管理運営に関する協定」が締結された。同協定では、共通使用部分の管理（利用、保存、変更）と統一管理者の選任、費用負担、管理組合の協議事項等を定め

ており、この協定と各管理組合管理規約に基づき、晴海コーポレーションがスーパーブロックの統一管理者として選任されました。

晴海コーポレーションは昭和 63 年 12 月 1 日に地権者である 7 企業（東晴建物、住友商事、東京電力、大林組、日本建築センター、菱電運輸、第一生命保険）の出資で発足し、当該施設の管理にはエリアマネジメント手法が取り入れられています。

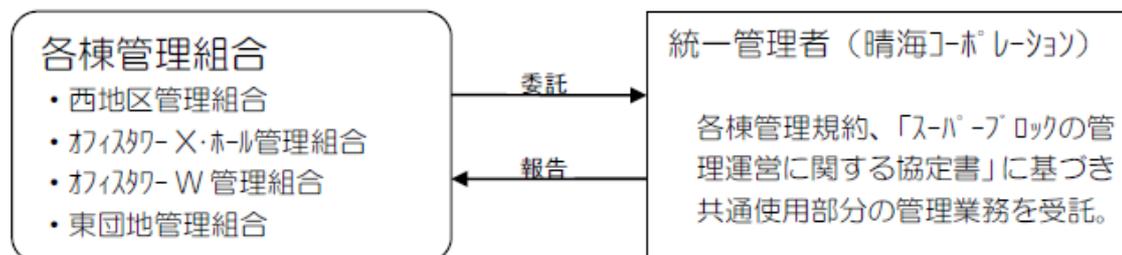


図 4-26 統一管理者による事業スキーム

資料：東京都 HP

(ii) 晴海コーポレーションの資金調達等

晴海コーポレーションは、設立 7 企業と住宅・都市整備公団の出資により、初年度、資本金 1 億 1 千万円で事業を始めましたが、市街地再開発事業が完了し施設が竣工した時点で減資し、現在資本金 3 千 8 百万円で運営しています。晴海コーポレーションの主な業務は共通使用部分の統一管理業務と街区広報業務ですが、あらかじめ定められた負担比率により、各管理組合が負担する運営管理費によって賄われています。晴海コーポレーションはその業務を効率的かつ合理的なコストで運営することに注力し、毎年の予算管理、承認手続を経て実施している。その成果は運営管理費の削減という形で各管理組合の収支に反映されることとなっています。

図 4-27 晴海アイランドトリトンスクエア概要

事例名称	晴海アイランドトリトンスクエア（道路空間と民有地の一体的な利用）
所在地	東京都中央区晴海 1 丁目
立地条件	都道 放射 34 号線（幅員 50m）沿い 用途地域：商業地域（80/500）、防火地域、高度利用地区、再開発地区計画（再開発等促進区）
整備主体	東地区：都市基盤整備公団（現独立行政法人都市再生機構） 西地区：晴海一丁目地区市街地再開発組合
適用制度	市街地再開発事業（晴海一丁目地区第一種市街地再開発事業） 再開発地区計画
権利関係	道路所有者：中央区、公開空地所有者：組合、管理者：晴海トリトン

開発事業概要	地区面積：東地区約 4.8ha 西地区約 5.2 ha 施設建築物：延床面積 東地区約 374,800 m ² 西地区約 296,800 m ² 竣工時期：平成 13 年 4 月 主な用途：事務所、住宅、商業施設、公益施設等
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> 区画道路に面して公開空地を設けている。 公開空地は地区の賑わいの中心となる広場として、広場に面して商業店舗が配置され、カスケードなどが整備されている。

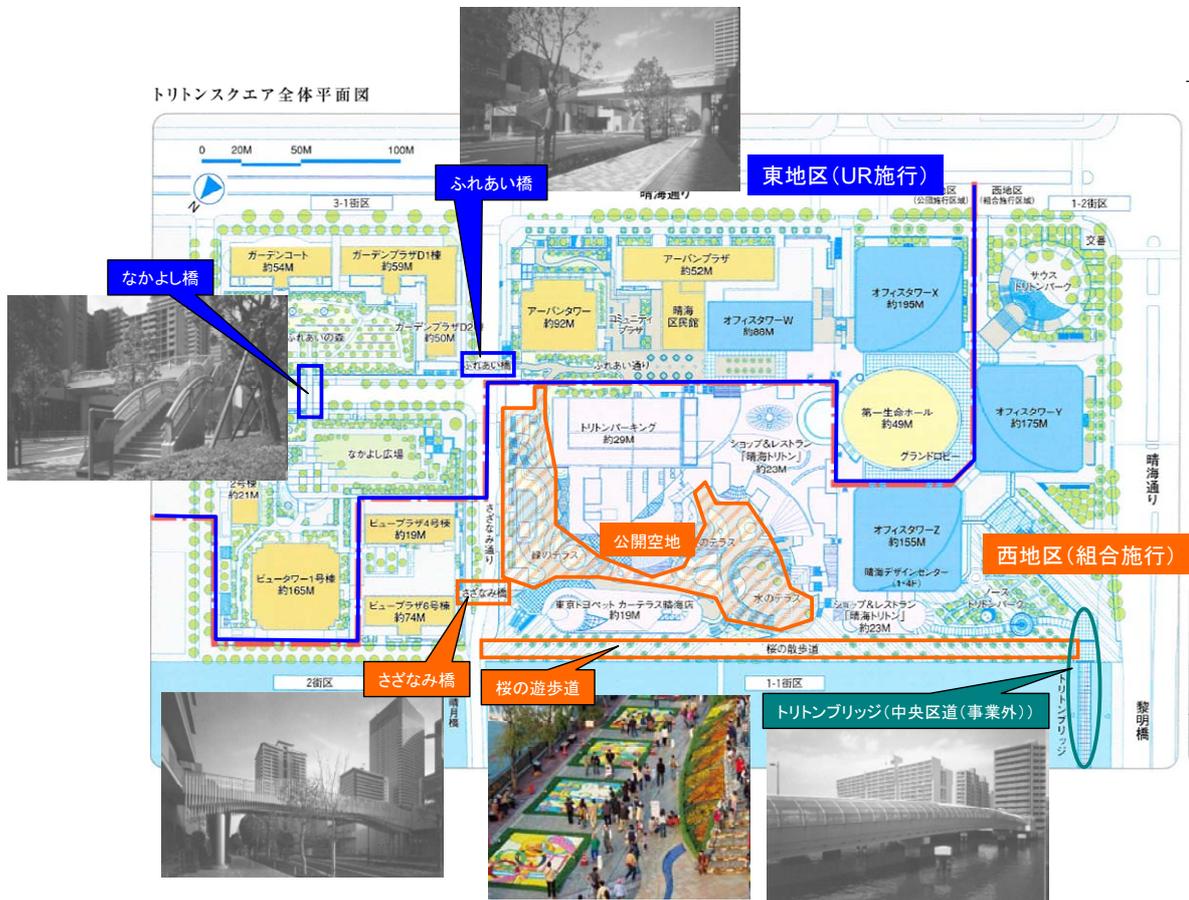


図 4-28 晴海一丁目地区における歩行者空間

資料：晴海アイランドトリトンスクエアパンフレットより HIDO 改

7) 六本木六丁目地区第一種再開発事業

六本木六丁目地区は、放射 22 号線（六本木通り）、環状 3 号線の結節点に位置しています。また、東京メトロ日比谷線と都営地下鉄大江戸線の乗換駅である六本木駅に近接し、都心部の交通の要衝となっています。本地区周辺は、幹線道路沿いの業務・商業施設と、その内側に広がる住宅地が混在する土地利用となっており、また、各国の大使館や文化・情報施設が点在し、地区内の毛利庭園とともに、国際性、文化性、情報性に富んだ地域です。従前、本地区中央には、老朽化したテレビ朝日の大型放送施設があり、地区の南側では細分化された宅地に中小規模の店舗・事務所と木造住宅が混在、密集していました。また、公共施設も未整備の状況にあり、都市防災上の課題を抱えていました。これらの状況を踏まえ、本事業では、放射 22 号線と環状 3 号線とを接続する連結側道、補助 10 号線と環状 3 号線を結ぶ地区幹線道路等の公共施設の整備とともに、旧毛利邸跡の保全・活用をはじめとした緑地、広場等の整備を目的とし、再開発されるに至りました。また、多様なライフスタイルに適合した都市型住宅を整備し、居住機能と商業・業務、文化、情報の各機能が高次に複合した安全で快適な市街地の形成が図られました。この開発事業に伴い、道路上空歩行者空間という公共空間の創出が図られました。

(i) 創出された道路上空歩行者空間の管理について

六本木ヒルズは、単独所有の建物を除き、区分所有法に基づき個々の建物にそれぞれ管理組合が設立されており、原則各敷地内をそれぞれの管理組合が管理することになっています。しかし、それでは地区全体を一体的な管理、マネジメントすることが困難なため、各管理組合の規約及び管理組合間の協定により、一体的管理運営範囲を規定した上で、当該部分の管理運営業務を「統一管理者」に委託することとされました。管理に必要となる費用は、街全体（全ての管理組合、所有者）で負担することとし、また、各建物の代表者で構成される「六本木ヒルズ協議会」を設立し、統一管理者の業務に関する決定機関として位置付け、統一管理者と管理運営内容に関する協議を行うこととしています。「統一管理者」は、上記の施設管理者としての役割と、地区全体のマネジメントを行う運営者としての役割の二つの役割を担っています。統一管理者として管理組合から委託をうけた森ビルでは、街の管理を行う「管理部」と、街の運営を行う「タウンマネジメント事業室」に業務を分担した上で、部署間の連携により地区全体の一体的な管理、マネジメントを行っています。森ビルは、六本木ヒルズにおけるこれらタウンマネジメントの取組を積極的にすすめるため、平成 15 年に、東京都により「東京のしゃれた街並みづくり推進条例」に基づく「まちづくり団体（公開空地等活用型）」として登録を受けています（登録第 1 号）。

(ii) 統一管理者の資金調達等

管理に要する費用については、必要な費用は区分所有者全員の応分負担としています。統一管理者である森ビルが、各管理組合等から管理費を徴収しています。運営に係る費用については、必要な費用は統一管理者である森ビルが負担する事となっています。一方、統一管理者は共通使用部分の運営による収益（街の活性化に資する場合に限られる）を当該費用に当てることができますが、事業収入が負担分に対し不足する場合は、統一管理者が負担することとなっています。共通使用部分を活用した収益事業について、統一管理者である森ビルは、六本木ヒルズの一体的管理運営部分（地区計画の地区施設など）において事業を実施し、事業で得た収入を運営に係る費用に充当し、街のイメージ向上につながるプロモーション活動を展開しています。

〔六本木ヒルズにおける共通使用部分の運営による収入の事例〕

- 街の協賛企業や広告スペースの販売による広告収入
- アリーナ等スペースにおける会場使用料収入
- 施設の視察等の収入
- 撮影、ロケーションの協力による収入

(iii) 維持管理について

六本木ヒルズの開発に伴い整備された公共施設の一部は、港区と六本木ヒルズ統一管理者による協定により、その日常管理の一部又は全部を六本木ヒルズ統一管理者が行うこととしています。道路上空歩行者空間という公共空間である「六本木緑地（環状3号線上部デッキ、通称「66 プラザ」）」は、全ての施設について、六本木ヒルズ統一管理者が緑地の周辺部と一体的に維持管理を行うこととしています。

〔66 プラザの六本木ヒルズ統一管理者の管理内容〕

- デッキ躯体を含む、各施設の清掃、補修等維持管理、改修
- 植栽管理（せんてい、散水）
- 装飾等の実施（パフォーマンス、イルミネーション等）
- 電気料金、水道料金負担

表 4-10 六本木ヒルズ66プラザ概要

事例名称	六本木ヒルズ66プラザ（歩行者デッキ）
所在地	東京都港区六本木六丁目
立地条件	都心部・駅前（東京メトロ・都営大江戸線六本木駅） 用途地域：商業地域 80/600、防火地域 都市計画上の位置づけ：再開発地区計画（再開発等促進区）、高度利用地区
対象道路	都道（環状3号線）
施設の位置づけ	道路上空歩行者空間（港区緑地） 再開発地区計画二号施設（その他の公共施設）
権利関係	土地所有者：東京都、施設所有者：港区（緑地） 施設管理者：六本木六丁目地区市街地再開発組合
整備主体	六本木六丁目地区市街地再開発組合
適用制度	第一種市街地再開発事業
開発事業概要	開発面積：11.0ha 延床面積：約 728,246 m ² 竣工時期：平成 15 年 4 月 主な用途：事務所、共同住宅、ホテル、店舗、美術館、映画館、テレビスタジオ、学校、寺院、備蓄倉庫、駐車場 2,571 台、住宅 793 戸（120,368 m ² ）
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> 市街地再開発事業により、都道環状3号線の既設トンネル上部に側道整備と合わせて、地下鉄六本木駅と森タワーを結ぶデッキを整備。 既設道路上空のため、立体道路の適用対象外であり、デッキを区の緑地に指定した。 なお、再開発地区計画の地区施設に位置づけられている。 区と管理協定を締結し、民間が施設の管理を行っている。

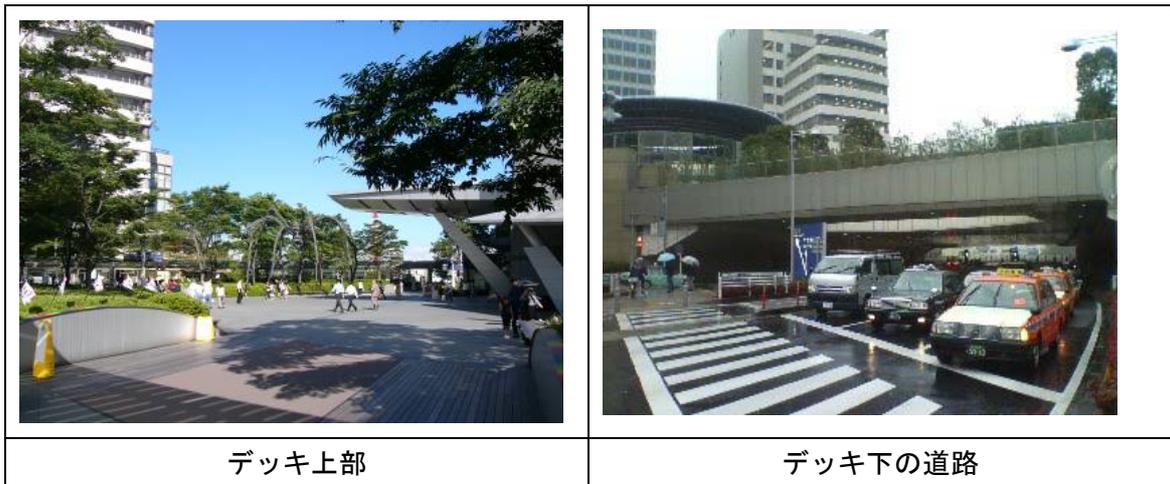


図 4-29 66 プラザ周辺写真

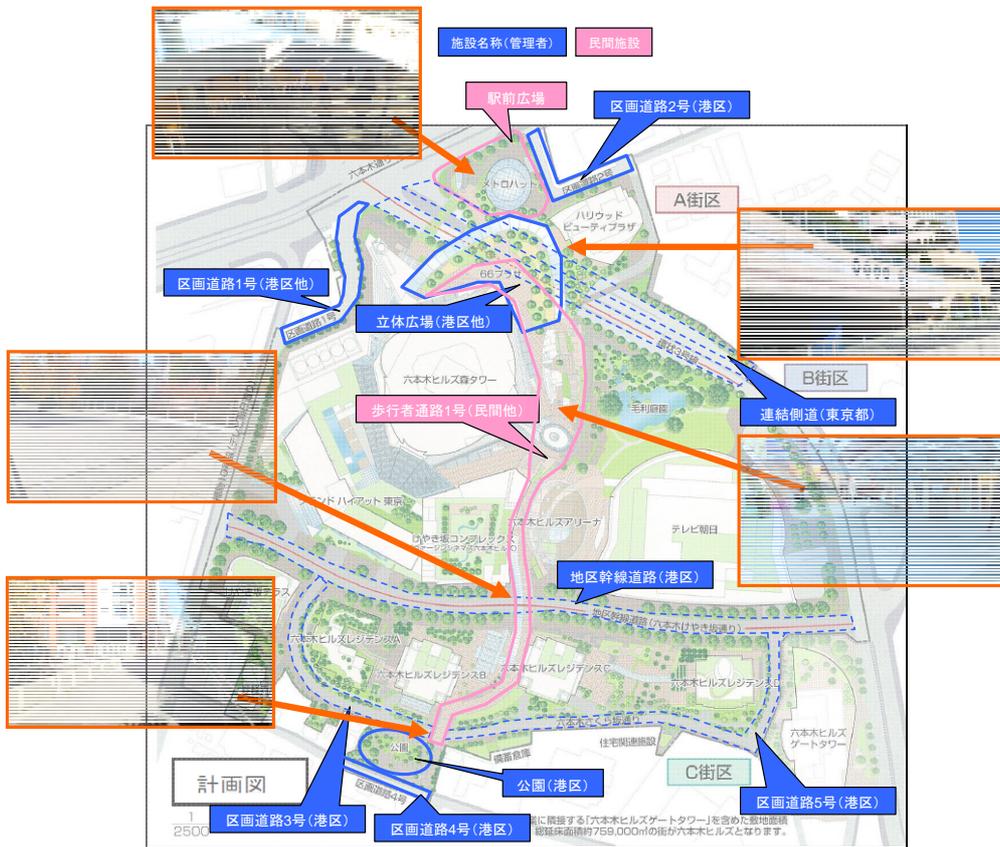


図 4-30 再開発事業により拡幅及び新設された公共空間等

資料：東京都 HP より HIDO 改

8) 小倉駅前東地区第一種再開発事業（コレット（商業施設））

福岡県北九州市の小倉駅は、新幹線、JR 鹿児島本線、JR 日豊本線の接続駅であり、北九州モノレールも直結するなど、広域交通の結節点として機能しています。駅付近の地区は、北九州市の都心として位置付けられ、西日本総合展示場やアジア太平洋インポートマートをはじめ、民間開発による宿泊施設や商業ビル、オフィスビル等が整備され、都心機能の強化充実が進められています。小倉駅周辺では、行政の発意及び主導により歩行者デッキや駅ビル内自由通路等の歩行者空間が整備され、これに民間事業者が接続デッキを整備することで、駅を中心とした連続性の高い歩行者空間が形成されています。

駅を中心とした交通施設整備は、駅周辺における交通結節機能の強化、分断された駅南北地区の連絡機能の強化、百万都市にふさわしい駅前広場とするための公共空間の量・質的向上という課題の解決のため、小倉駅南口駅前広場、小倉駅北口デッキ、都市モノレール小倉線及び小倉駅南北公共連絡通路といった都市施設等を有機的につなげ、駅周辺を多種の都市機能を持つ総合ターミナル地区へと再生させるプロジェクトと位置付けられています。

(i) 整備された歩行者空間

小倉駅を中心とした都心地区は、鹿児島本線や山陽新幹線によって南北に分断されおり、人の流動は小倉駅の東と西にある鉄道下の狭い通路に限定されていました。しかしながら、北口地区では、国際化・高度情報化に対応した国際コンベンションゾーンの形成を進め、これに伴った各種施設整備が行われ、当該施設と駅、南側商業地区との往来が増加してきました。そこで、駅南北間の歩行者ネットワークを強化するとともに新築の一体化を図り、都心部の回遊性を増し、賑わいを持たせるために、駅ビルを貫通し、道路上空を横断する平均幅員 30m の南北公共連絡通路の整備が行われました。

小倉駅南口においては、都市計画道路に位置付けられた駅前広場の上空に、歩行者用デッキが整備されています。この歩行者デッキは、駅前広場から周辺の施設に直接アプローチできるよう放射状の形状をしており、要所にはエレベーターやエスカレーターが設置されるなどバリアフリーにも配慮されたものとなっています。道路区域内は北九州市が整備し、民間敷地内は民間事業者により整備されています。南口デッキの整備主体は、道路用敷地内は北九州市、民間敷地内は民間事業者となっており、各々での費用負担がされています。幅員は、標準で 4.5m～9.4m。道路敷地内の駅舎側は JR 九州、市街地側は北九州市が所有しており、民間敷地内は民間事業者が所有しています。所有区分に応じて各事業者が管理をしており、北九州市と民間事業者の間で管理協定が締結されています。

小倉駅北口においては、駅と国道 199 号の北側地区とを結ぶかたちで歩行者デッキが整備されており、こちらについても、道路区域内は北九州市が整備し、民間敷地内は民

間事業者により整備され、各々での費用負担がされています。幅員は約 10mの雨避け屋根動く歩道の整備については、街並みまちづくり総合支援事業が活用されています。道路敷地内の駅舎側は JR 九州、市街地側は北九州市が所有しており、民間敷地内は民間事業者が所有している。所有区分に応じて各事業者が管理をしており、北九州市と民間事業者の間で管理協定が締結されています。

表 4-11 小倉駅周辺における交通施設整備の沿革

沿革	
平成 6 年	小倉地区都市拠点整備事業開始 特殊街路都市モノレール小倉線都市計画決定
平成 7 年	小倉駅地区街並み・まちづくり総合支援事業に移行
平成 10 年	南北公共連絡通路竣工 南口駅前広場・北口デッキ竣工 小倉駅ビル開業

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集（(財)道路空間高度化機構）

表 4-12 各事業の施設規模

	南北公共連絡通路	小倉駅南口駅前広場	小倉駅北口デッキ
駅前広場面積	—	7,200 m ²	16,000 m ²
通路・デッキ面積	6,100 m ²	3,000 m ²	6,000 m ²
幅員	平均 30m	4～35m	6～20m
各橋面積	4,800 m ² (JR 九州)	1,800 m ² (サウス+張り出し)	2,900 m ² (駅前線)
	1,300 m ² (JR 西日本)	400m (A 橋)	2,200 m ² (北口線)
		400m (B 橋)	900 m ² (シンボルプロムナード)
		400m (C 橋)	—
バスバース	—	8	9 (観光バス専用)
タクシープール	—	35	35
一般者プール	—	12	113
エレベーター	2	4	2
エスカレーター	10	12	6
階段	6	6	7
動く歩道	—	—	6
スロープ	1	—	1

資料：21 世紀へ向けた小倉駅周辺整備事業（北九州市）

(ii) 整備費用について

小倉駅南北公共通路整備については、街並み・まちづくり総合支援事業 60 億円、国土庁事業調整費 13 億円、北九州市単独費 10 億円、事業費合計 83 億円がかけられ整備されました。このうち、民間事業者による負担が 5.8 億円ありました。

小倉駅南口駅前広場整備については、臨時交付金 21 億円、北九州市単独費 10 億円、事業費合計 31 億円で整備されました。

小倉駅北口デッキ整備については、臨時交付金 33 億円、北九州市単独費 28 億円、事業費合計 61 億円で整備されました。

都市モノレール小倉線延伸については、インフラ事業費 105 億円のうち国庫補助金が 40 億円、インフラ外事業費 30 億円、事業費合計 135 億円で整備されました。

なお、小倉駅南口デッキは、小倉駅前東地区第一種市街地再開発事業によって整備された再開発ビルとデッキレベルでの接続がされています。当該再開発事業は、都心の賑わいの核となる商業施設を中心に、来街者の多様なニーズにこたえるためスポーツセンター等も設置され、また、地下には 539 台を収容する駐車場が整備されました。駅前広場等の周辺整備は、建築敷地に壁面後退線を都市計画決定し、駅前にふさわしい空地が確保されています。空地の規模は、駅前広場前面側に幅 20 メートル、施設建築物の西側に 10 メートル、東側及び南側に 4 メートルとし、合計面積は約 3,900 平方メートルに及んでいます。また、平和通り側の空地については、歩行者の安全性と快適性を高めるため、立体遊歩道（ペDESTリアンデッキ）が設けられています。さらに、周辺公共施設の整備として、新たな交通需要に対応するため、施行区域の東側と西側に幅員 12 メートルの区画道路が整備され、南側に位置する旧電車通り（通称勝山通り）からの進入路として、市道を 12 メートルに拡幅整備されました。当該再開発事業は、一般会計補助金 64 億 8,800 万円、保留床処分金・参加組合員負担金 393 億 1,300 万円、市街地再開発緊急促進事業 15 億 6,500 万円、市街地空間整備事業 2 億 2,600 万円、その他 2 億 4,900 万円、事業費合計 478 億 4,100 万円で整備されました。

表 4-13 各事業の事業費

事業名	各事業名	各事業費	事業費合計
小倉駅南北公共連絡通路整備事業	街並み・まちづくり 総合支援事業	60 億円 (国庫補助金 20 億円)	83 億円 (民間負担 5.8 億円含む)
	国土庁事業調整費	13 億円 (国庫補助金 4.4 億円)	
	市単独費	10 億円	
小倉駅南口駅前広場整備事業	臨時交付金	21 億円 (国庫補助金 11.5 億円)	31 億円
	市単独費	10 億円	
小倉駅北口デッキ整備事業	臨時交付金	33 億円 (国庫補助金 11.5 億円)	61 億円
	市単独費	28 億円	
都市モノレール小倉線延伸事業	インフラ事業費	105 億円 (国庫補助金 40 億円)	135 億円
	インフラ外事業費	30 億円	
事業費総額			310 億円 (国庫補助金 92.4 億円) (民間負担 5.8 億円)

資料：21世紀へ向けた小倉駅周辺整備事業（北九州市）

（単位：百万円）

収入		支出	
一般会計補助金	6,488	調査設計計画費	1,512
公共施設管理者負担金	-	土地整備費	150
保留床処分金 参加組合員負担金	39,313	補償費	8,255
市街地再開発緊急促進事業	1,565	工事費	35,050
市街地空間整備事業	226	宮籍費	824
その他	249	事務費等	919
合計	47,841	借入金利子	1,131
		合計	47,841

図 4-31 小倉駅前東地区第一種市街地再開発事業費の内訳

資料：北九州市 HP

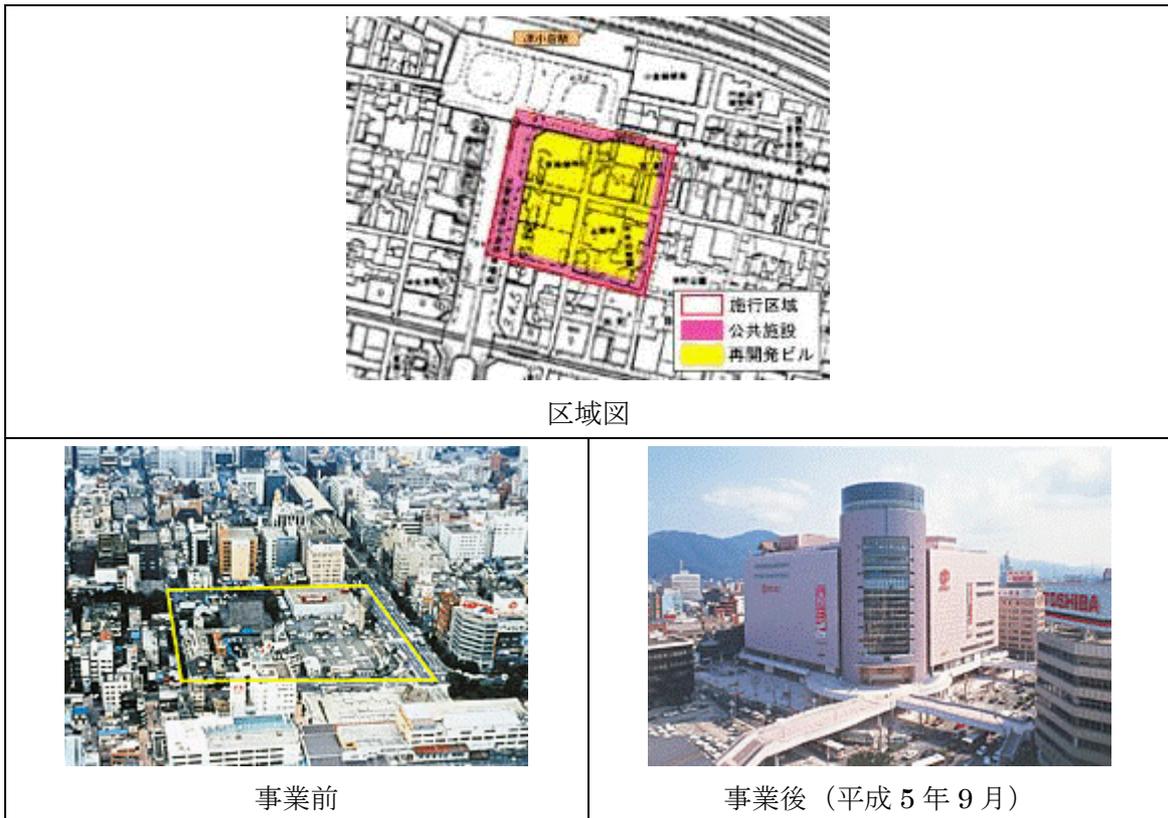


図 4-32 小倉駅前東地区第一種市街地再開発事業

資料：北九州市 HP



図 4-33 JR 小倉駅ビル全景（南口駅前）

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集（（財）道路空間高度化機構）



図 4-34 北九州市小倉駅北口デッキ

資料：日建設計 HP

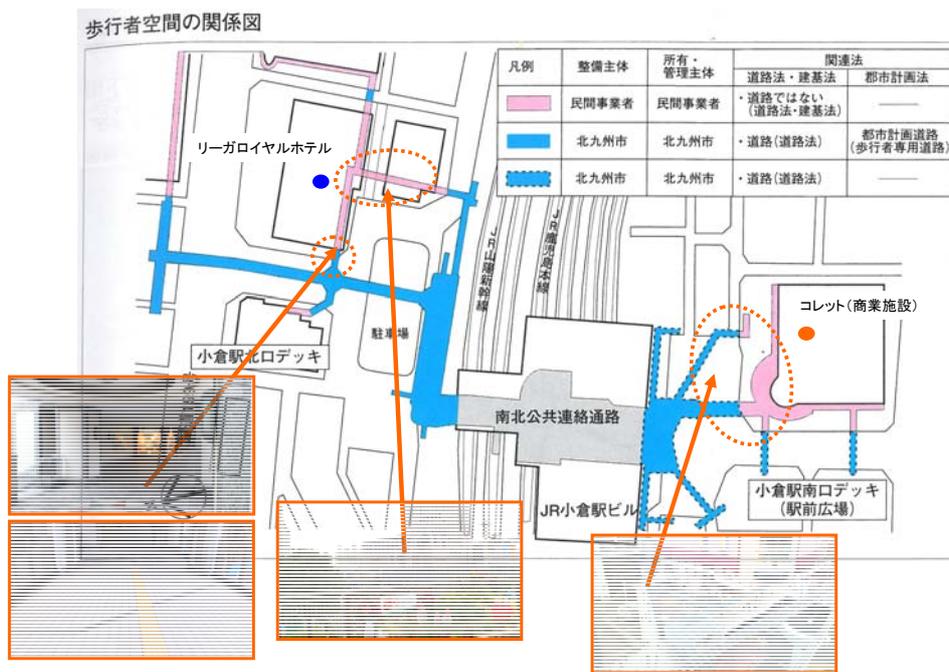


図 4-35 歩行者空間の関係図（小倉周辺）

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集（（財）道路空間高度化機構）

9) 千葉県海浜地区新市街地造成整備事業

千葉県千葉市美浜区の幕張新都心は、千葉県企業庁が昭和48年から埋め立て造成した土地に、国際交流機能、国際的業務機能、中枢的業務機能、研究開発機能、学術・商業・文化機能、スポーツ・レクリエーション機能、住宅機能等の諸機能の一体的な集積を目

指して開発されてきました。

幕張新都心は、昭和 58 年に千葉県産業三角構想の基幹プロジェクトとして進められてきました。昭和 63 年に、「幕張新都心中心地区計画」が都市計画決定され、この中の「地区施設の整備方針」において、「利便性と安全性の向上を図るため、建築物と一体となったスカイウェイ・システムを導入し、この機能を保全する。」と記され、スカイウェイ整備が担保されています。また、同年、千葉県企業庁では、幕張新都心内のタウンセンター地区及び業務研究地区について、学識者、千葉県及び千葉市で構成する委員会による検討を踏まえ、「幕張新都心環境デザインマニュアル」を策定しています。このマニュアルは、対象地区における最小限度必要な環境デザイン項目について、計画標準及び計画標準設計として原則的な考え方を示すことにより、地区内で開発を行う民間事業者が計画を具体化するにあたりマニュアルを参照してその意味と展開及びイメージ等を計画に反映させるとともに、さらに創意と工夫を加え、より質の高い都市環境の創出が図られるようまとめられたものです。公共スカイウェイについては、「道路等公共の空間に設置される主要なスカイウェイは、原則として公共スカイウェイとする。」等の位置付けがなされ、道路構造物として整備されています。民間敷地内のスカイウェイについては、「公共的なスカイウェイのほか敷地内通路あるいは建築物と一体となったスカイウェイを整備し、地上の歩行者空間とあわせ立体的な歩行者空間ネットワークを形成する。」と位置付けられています。

千葉県企業庁では、幕張 A 地区、幕張 C 地区、幕張新都心について、市街地造成整備事業を進めています。なかでも、幕張新都心では、千葉業務核都市の業務施設集積地区として、東京湾臨海部に広がる幕張を中心とした地域の新市街地造成整備が進められている我が国でも最大級の新都市開発事業となっています。平成元年の幕張メッセのオープン以来 20 周年を迎え、幕張新都心も「職・住・学・遊」の集積が進み、複合機能都市として成熟期を迎えつつあります。現在、中核的施設である幕張メッセのほか、国の内外を代表する企業 15 社のオフィスビル、物販、飲食、アミューズメントなど多数の商業施設、6 つのホテル、3 大学、3 高等学校（うち 2 校は中学校を併設）、専門学校、インターナショナルスクール、8 つの研究・研修・教育施設等が立地しているとともに、約 2 万 3 千人が居住し、来訪者を含めると日々約 14 万人の人々が活動する街となっています。また、国際的な業務機能を中心に商業・業務機能の一層の充実とこれに対応した交通施設の充実による土地の高度利用を進めることとされています。また、住宅地区については、魅力的な都市デザインと快適な住居環境を目指した都市型の住宅地として土地の合理的かつ健全な高度利用を図ることとされています。また、千葉県によって宅地開発が進められており、東京都心と新東京国際空港の地位観点という立地を活かし、世界・日本そして首都圏を対象とした商業・業務・文化・レクリエーション等の諸機能を兼ね備えた高度な都市機能を有する国際的な拠点として、育成整備する。特に A 地区は幕張メッセ（常設国際見本市）を拠点として、世界の懸け橋としての役割を担う先進技術産業

に関する展示、国際会議をはじめとする技術と文化の国際交流の場として誘致を進めるとともに、豊かな都市環境を備えた個性ある新都心に相応しい住宅地を形成し、質の高いまちづくりが図られている地域です。

千葉市においては、幕張新都心中心地区を景観形成推進地区に位置づけ、敷地利用と建築形態等にわけ、景観形成の基準を設けています。歩行者空間の整備として、スカイウェイの整備が進められ、敷地内通路等による歩行者の利便性の向上、街路と一体となった景観の形成、ランドマークやシンボルの形成など景観の質的充溢を目指して、敷地内にアーパンスペース（都市空間）を様々な形で確保することとされています。そのなかの、スカイウェイ・アプローチ広場としては、建築物の壁面後退によるアーパンスペースの一部に、地上とスカイウェイを接続する階段やエスカレーターを設置したスカイウェイ・アプローチ広場を設け、歩行者の利便性の向上と効果的な修景演出を図ることとされています。また、階高・高さについても、スカイウェイが接続する建築部分の床高は、スカイウェイのレベルに整合させ、歩行者が利用しやすいように配慮することとされています。さらには、スカイウェイ開口部については、地上階やスカイウェイ設置階など歩行者の主動線には、賑わいと街の表情を形成するため、ショーウィンドウや窓等の開口部を設けるよう配慮することとされています。

幕張新都心においては、道路と民間敷地部分がスカイウェイに接続される形で歩行者空間の整備がされ、千葉県企業庁で整備した「道路構造物（横断歩道橋）」、民間の施設と施設を結ぶ民間整備による「施設間ブリッジ」及び民間敷地内における民間整備・管理の「敷地内通路」により構成されています。基本的には、民間敷地部分については、民間事業者の費用負担で、スカイウェイ部分の整備がされています。これは、分譲する際の契約として、スカイウェイの整備への協力を内容としたことで、民間取得部分の敷地と道路部分の接続が実現し、スカイウェイネットワークの整備が進められることとなりました。このように、当該地域では、行政がデッキを整備するとともに、環境デザインマニュアルによって地区内の民間事業者と連携を図り、対象地区全体で一体的な歩行者空間の整備が実現しています。

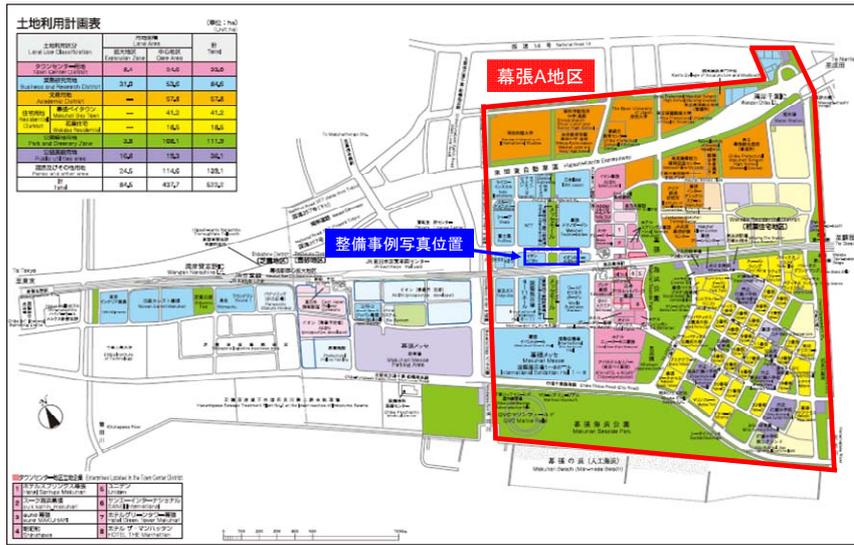


図 4-36 幕張新都心位置図

資料：千葉県企業庁 HP



図 4-37 幕張新都心平面図（スカイウェイ・ネットワーク）

資料：幕張メッセ HP



図 4-38 幕張新都心現況①



図 4-39 幕張新都心現況②

10) コレド日本橋

当該土地の所有者であった東急百貨店によって既存建物を解体した後、(一財)民間都市開発推進機構に土地を引渡しが行われ、三井不動産、東京急行電鉄、東急不動産の3社が同機構より土地を借り受けて建築計画が推進されました。(一財)民間都市開発推進機構では、このように、民間事業者による優良な都市開発事業の促進を図るため、民間都市開発事業の用に供される見込みの高い、都市部の低・未利用地を先行的に取得し、当該事業を施行する者に譲渡を行う「土地取得・譲渡業務」が行われていました。(事業見込地等の取得は平成17年3月31日をもって終了)。事業主体である三井不動産株式会社、東京急行電鉄株式会社、東急不動産株式会社によって、計画地に地上20階、地下4階のオフィス・商業の用途からなる複合ビルが建設されました。総事業費は約900億円となっています(三井不動産450億円、東京急行電鉄270億円、東急不動産180億円)。

表 4-14- 日本橋一丁目ビルディング施設概要

建築名	日本橋一丁目ビルディング
事業主	三井不動産、東京急行電鉄、東急不動産
事業費率	三井不動産50%、東京急行電鉄30%、東急不動産20%
所在地	東京都中央区日本橋一丁目4番1号(A街区)、6番1号(B街区)
敷地面積	8,185.23㎡(A街区5,611.21㎡、B街区2,574.02㎡)
延床面積	約98,100㎡(うち駐車場約10,900㎡含む)
主要用途	事務所、店舗、駐車場
建物高さ	約120m(最高高さ)
駐車台数	約250台

資料：東京急行鉄道株式会社 HP

コレド日本橋【東京都中央区】

当機構が取得した土地に、三井不動産株式会社、東急不動産株式会社他が事業者となり、商業・業務複合施設を建築したものです。

東京メトロ銀座線、東西線、都営浅草線「日本橋」駅に地下通路で直結しており、アクセス至便な施設として都心のにぎわい拠点となっています。

事業者名	三井不動産株式会社・東急不動産株式会社(他2者)
所在地	東京都中央区日本橋一丁目
敷地面積	約8,200m ²
延床面積	約98,100m ²
構造規模	S造 一部SRC・RC造、地上20階・地下4階・他1棟
事業用途	事務所、店舗
竣工時期	平成16年1月



図 4-40 土地取得業務事例（コレド日本橋）

資料：（一財）民間都市開発推進機構 HP

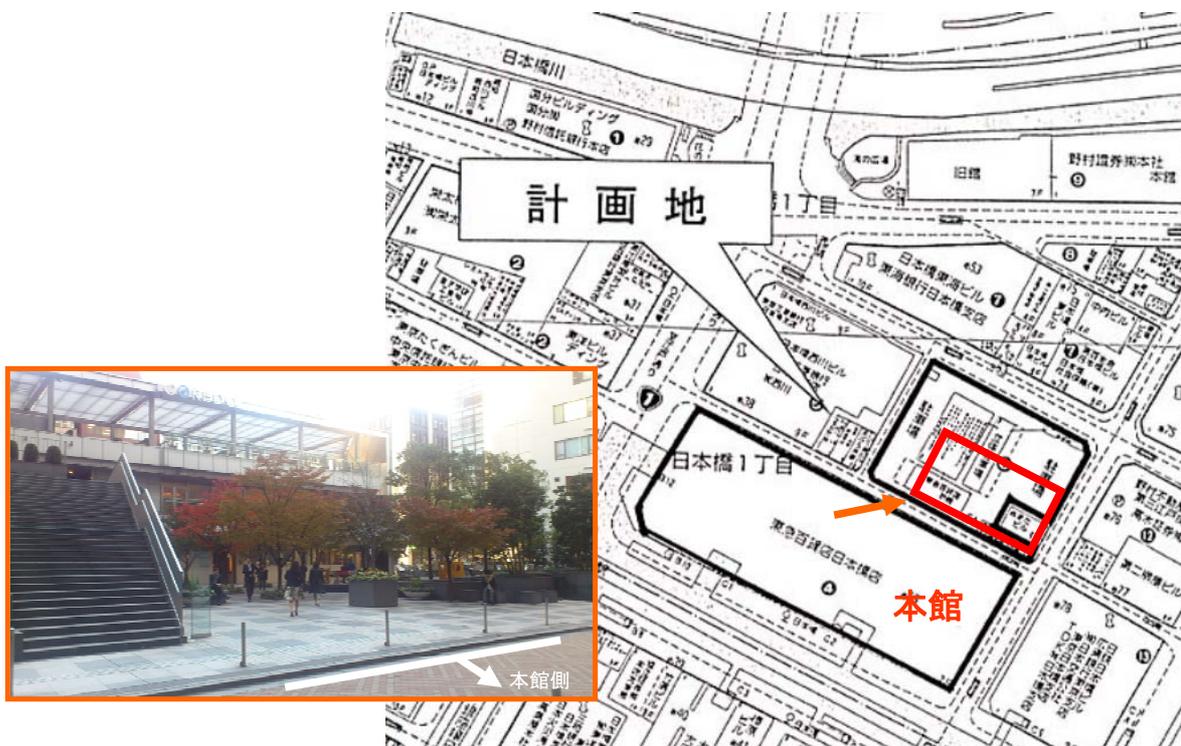


図 4-41 コレド日本橋計画地図面

資料：三井不動産 HP より HIDO 改

1 1) (仮称) 銀座四丁目 12 地区建設事業 (歌舞伎座)

歌舞伎座の建替えは、認定民間都市再生事業計画として進められています。都市再生事業の目的は、「歌舞伎」は、江戸時代の初めに誕生し、400 年以上の歴史を有する日本を代表する古典芸能であり、国内外から文化的価値を認められています。歌舞伎の専用劇場である「歌舞伎座」には、年間約 100 万人が観劇に訪れており、歌舞伎及び歌舞伎座は、多くの人々に親しまれています。現在の歌舞伎座は、大正 13 年（1924 年）に建築され、すでに築後 85 年余（改修後 59 年）が経過し、建物の老朽化や劇場舞台設備の陳腐化が著しくなっているほか、耐震性能や防災性能の確保、バリアフリー化への対応など、諸機能の更新が急務となっています。当該計画では、歌舞伎専用劇場の機能の更新を行い、あわせて世界に向けて文化の創造・発信ができるよう取組みを進めるとともに、伝統文化の継承や、文化振興によるコミュニティづくりの促進を図る。さらに、歩行者ネットワークの強化、駐車施設の集約整備、防災支援機能の強化など都市基盤の整備や、緑化の推進、CO2 排出量削減への積極的な対応など、課題の解決に向けた取組みを進め、東京の都市再生の実現を図ることが目的とされています。

公共施設は、道路（1,386.07 m²）、地下広場（地区施設、1,300 m²）及び歩道上空地と（800 m²）なっています。

当該事業は、資産を取得・保有し、その資産を裏付けにした証券を発行して資金を集めることを目的として設立された法人である特定目的会社によって進められています。この特定目的会社は、不動産の流動化・証券化の核となる組織で、一定の税制上の優遇措置が与えられています。

資金については、(一財) 民間都市開発推進機構の出資・社債等取得業務（現在は新規の支援は行っていません）を活用し、社債 100 億円の引き受けがありました。

(一財) 民間都市開発推進機構が行っていた、出資・社債等取得業務は、再生特別措置法に規定する都市再生に資する優良な民間都市開発事業を施行する認定事業者等に対する出資等事業を行う都市再生ファンド投資法人に対して貸し付けるものです。



図 4-42 出資・社債等取得業務概要

資料：(一財) 民間都市開発推進機構 HP

表 4-15 (仮称)銀座四丁目12地区建設事業規模概要

階数	建築面積	延べ面積	敷地面積
地上29階 塔屋2階	5,930.92 m ²	93,911.60 m ²	6,800.11 m ²

(仮称)銀座四丁目12地区建設事業
【歌舞伎座建替計画】
【東京都中央区】

建替前の歌舞伎座は、大正13年(1924年)に建築され、すでに築後85年余が経過し、建物の老朽化や劇場舞台設備の陳腐化が著しくなっているほか、耐震性能や防災性能の確保、バリアフリー化への対応など、諸機能の更新が急務となっていました。

本計画では、歌舞伎専用劇場の機能の更新を行い、あわせて世界に向けて文化の創造・発信ができるよう取組みを進めるとともに、伝統文化の継承や、文化振興によるコミュニティづくりの推進を図ります。さらに、歩行者ネットワークの強化、駐車施設の集約整備、防災支援機能の強化など都市基盤の整備や、緑化の推進、CO₂排出量削減への積極的な対応など、課題の解決に向けた取組みを進め、東京の都市再生の実現を図ることを目的とします。



事業地	東京都中央区銀座四丁目203-5 他
事業において整備される公共施設等	道路、地下広場、歩道状空地 等
国土交通大臣の認定年月日	平成22年2月24日
認定事業者	KSビルキャピタル特定目的会社 株式会社歌舞伎座
支援対象者	KSビルキャピタル開発特定目的会社
支援の形態	都市再生ファンド投資法人による 出資・社債等取得(社債取得)
事業施工期間	平成22年10月(着工)～平成25年2月(竣工予定)
支援年月日	平成22年3月30日
社債取得額	100億円

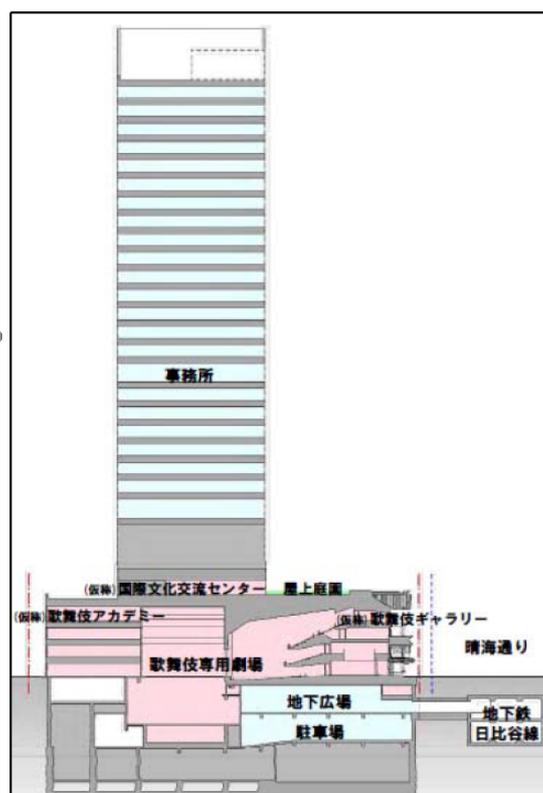


図 4-43 出資・社債等取得業務事例 ((仮称)銀座四丁目12地区建設事業)

資料：(一財)民間都市開発推進機構 HP

【計画地周辺地図】



■ 事業施行区域

■ 地下通路との接続及び環境整備範囲

図 4-44 (仮称) 銀座四丁目 12 地区建設事業計画地周辺地図

資料：(一財) 民間都市開発推進機構 HP



図 4-45 (仮称) 銀座四丁目 12 地区建設事業周辺状況図

資料：国土交通省

●事業概要

(仮称) 銀座四丁目12地区建設事業【歌舞伎座建替計画】

1. 都市再生特別措置法第21条第1項に基づく民間都市再生事業認定日

※平成22年2月24日認定

2. 都市再生ファンド投資法人による支援額

社債取得 100億円 (下記TMK事業費の22.2%)

3. 事業概要

- (1) 認定(予定)事業者
【ワフス部分】 K Sビルキャピタル特定目的会社 (平成21年12月設立、松竹(株)100%出資)
・資産流動化法に基づく特定目的会社 (TMK)
・都市再生特別措置法第29条第1項第2号ホ及び同法施行規則第5条第1項による支援
- 【劇場部分】 (株)歌舞伎座 (松竹(株)の持分法適用会社 東証2部上場)
- (2) 支援対象者 K Sビルキャピタル特定目的会社
- (3) 所在地 東京都中央区銀座四丁目203-5他
- (4) 交通 東京メトロ 日比谷線・都営 浅草線 「東銀座」駅 徒歩1分
- (5) 都市計画 商業地域/防火地域
・容積率 800%・600%：加重平均 670% 建蔽率 80%+耐火=100%
・銀座地区地区計画【容積率約1,220%】
- (6) 敷地面積 6,800m² (事業施行区域 10,398m²)
- (7) 前面道路幅員 南側 3.6m (現況 3.3m) 東側 1.1m 北側 4m 西側 4.4m
- (8) 建築面積 5,931m² (建蔽率 87%)
- (9) 延床面積 93,912m² (※容積対象部分 82,961m² 容積率 1,220%)
- (10) 構造・規模 地下SRC造・地上S造 地下4階・地上29階建
- (11) 用途 事務所、劇場、交流施設、教育施設、店舗、駐車場
- (12) 総事業費 全体事業費 60,000,000千円
TMK事業費 45,000,000千円
- (13) 工期 (予定) 解体工事 平成22年5月～
本体工事 平成22年10月～平成25年2月

図 4-46 (仮称) 銀座四丁目12地区建設事業概要

資料：(一財)民間都市開発推進機構 HP

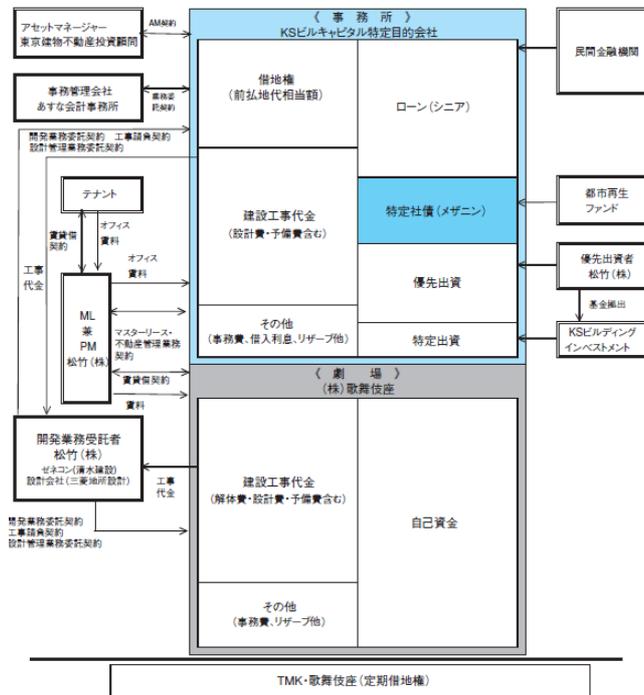


図 4-47 (仮称) 銀座四丁目12地区建設事業スキーム

資料：(一財)民間都市開発推進機構 HP

1 2) 天王洲アイル

(i) 概要

東京都品川区に位置する天王洲アイルは、開発者同士が協調的に計画調整をしたことで、良好な市街地が形成されている点に特徴があり、1985年、天王洲の地権者22社による「天王洲総合開発協議会」の発足とともに総面積22haに及ぶ都市計画によって整備されました。また、同協議会の発意によりスカイウォークが整備され、これは、民間事業者が整備する公共的な建物敷地内のデッキ及び建築物内の通路（建物敷地内スカイウォーク）を敷地間のデッキ（道路横断部スカイウォーク）により接続して全体のネットワークを形成するもので、地区計画及び建築協定により担保されています。幅員は、原則として4m以上で、施設利便性を高めるため屋根のある構造とし、また、段差が生じる場合にはスロープを併設するなど、高齢者や障害者へ配慮された構造とされています。

スカイウォークは、モノレール駅を中心として、各施設が2階レベルでつながっており、地上部の車両交通と立体分離することによる輻輳緩和機能があり、要所にはエスカレーターやエレベーターが設置され、高齢者や障害者に配慮した歩行者空間の形成がされています。また、建物相互間の連絡による地域の一体性や雨に濡れずに地区内を移動できるといった利便性の向上も兼ね備えられています。

(ii) 整備について

敷地内のスカイウォークの建設費は、各自開発事業者が原則負担しており、開発プロジェクト相互が同一時期の場合は相互調整して建設費用負担割合を決定したことから、民間事業者が所有するビル等の事業費に含まれ、スカイウォーク整備に要した事業費については明らかになっていません。また、都市計画決定及び建築協定の締結をするのみで、再開発事業等としていないことから、国費等の補助金はありませんでした。建物敷地内スカイウォークは各開発事業者が所有し、道路横断部については、開発事業者が整備後、品川区に移管されています。

歩行者空間の関係図

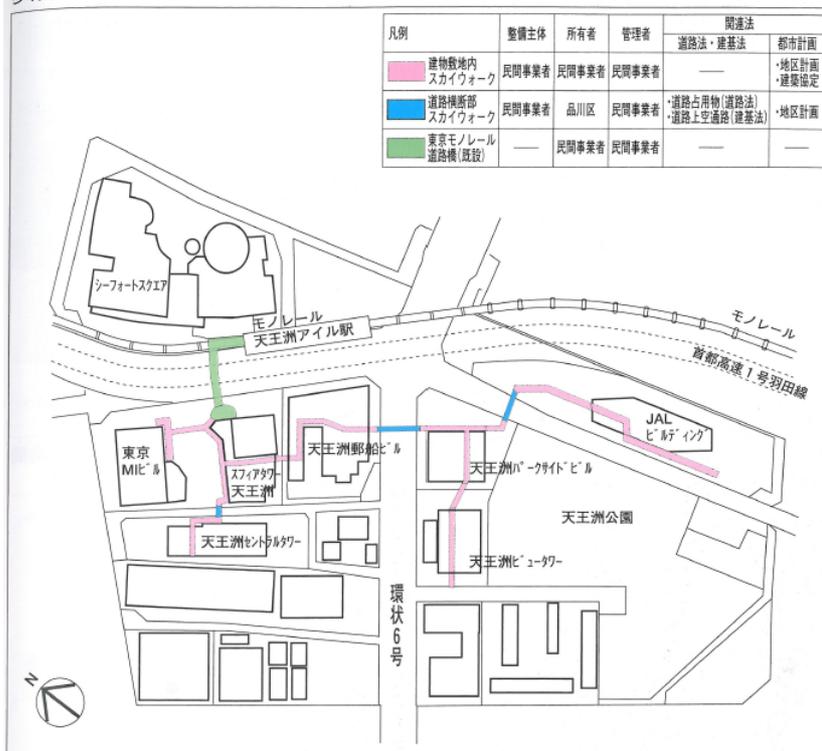


図 4-48 歩行者空間の関係図(天王洲アイランド)

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集 ((財) 道路空間高度化機構)

表 4-16 天王洲アイランドにおける歩行者空間整備の沿革

沿革	
平成 3 年	「東品川 2 丁目地区計画」都市計画決定
平成 4 年	モノレール新駅開業
平成 5 年	東品川 2 丁目地区スカイウォークに関する建築協定認可
平成 6 年	スカイウォーク整備着工
平成 8 年	スカイウォーク第一段階整備完了

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集 ((財) 道路空間高度化機構)

(2) 歩行者空間の整備される際の事業分類及び活用された支援

制度の概要について

歩行者空間の整備は、目的を異にした複数の事業の中で行われることが多く、その事業形態を分析すると、根底となる事業の目的に違いがあります。これらを分類すると、

- 歩行者空間の整備を含む公共施設の整備を行うことを主目的とする事業内において整備されるもの
- 民間事業者の行う良好な都市開発や、中心市街地活性化・商店街振興などの地域の活性化といった主たる事業の目的を達成させる中で、付随的に歩行者空間の整備が行われるもの
- 都市計画等との調和を図りながら民間事業者において歩行者空間整備がされるものの3つの視点に分けることができます。

これらの事業には、国土交通省をはじめとし、事業に応じた支援がされていますが、内容だけでなく、事業が行われる時期によって変化が生じる社会経済情勢によっても支援の程度に違いがあることがあります。このため、歩行者空間の整備が行われる事業事例について、既存の支援制度を分析するとともに、民間事業者に対する一定の支援方策についての検討を行いました。

1) 歩行者空間の整備を含む公共施設の整備を行うことを主目的

とする事業内において整備されるもの

(例：土地区画整理事業、市街地再開発事業)

土地区画整理事業や市街地再開発事業においては、事業の本来目的が、公共施設の整備を行うことにあることから、道路や公開空地の整備のほか、地下通路の整備を行うことにより、歩行者空間の整備が当該事業の中で行われます。事業の実施に際しては、政策的な意味合いが強く、国や地方公共団体からの補助金や交付金という支援がされています。

(i) 土地区画整理事業

土地区画整理事業とは、既成市街地や新市街地において、公共施設の整備改善と宅地の利用増進を目的として換地手法を用いて土地の区画形質を整え、道路・公園等の公共施設の新設・改良を行い、健全な市街地の形成や良好な住宅地の供給などを行なう事業です。このことから、事業の本来の目的は、土地の区画形成を整えることであり、建築物及び建築敷地の整備は事業内には含まれていません。したがって、例えば、道路上（地下を含む）に整備されたものを除いた建築物内の歩行者空間や、民間の敷地部分にある

ペDESTリアンデッキ等の歩行者空間の整備については、当該事業の対象とされていません。

①計画段階（事業化検討段階）における支援制度

土地区画整理事業が施行される場合、まちづくり基本調査（A調査）と、区画整理事業調査（B調査）、区画整理促進調査（C調査）が行われます。A調査とは、区画整理予定地区を含む市街地整備の緊急性が高い地区について、市街地環境評価、整備課題の整理等を行った上でまちづくりの基本構想を作成し、基本構想の実現方策の検討を行うものです。B調査とは、基本構想等に基づき区画整理施行地区を設定し、現況測量や区画整理設計を行い、事業計画の案を作成するものです。C調査とは、事業に対する理解を深め、説明会の開催、意識調査、換地設計の準備、組合設立の準備等を行うものです。これらの調査は、土地区画整理事業を円滑に推進するため、事業化される前に行われる調査であり、補助の対象（補助率1/3）となっています。（社会資本整備事業特別会計道路整備勘定）。

また、都市再生区画整理事業を行う場合には、既成市街地の再生・再構築を実施するための事業計画の案の作成による支援が社会資本整備総合交付金からの支援がされます。原則として施行予定者に交付され、重点地区については、補助率1/2、一般地区については補助率1/3とされています。

②事業段階における支援制度

(a) 事業費に関する支援

国土交通大臣が施行する土地区画整理事業については、その全額を国が負担することとなっています。また、国土交通大臣の指示を受けて都道府県又は市町村が施行する土地区画整理事業については、政令で定めるところにより、事業に要する費用の一部を国が負担することとされており、都市計画道路、国道、府県道、公園、河川等の重要な公共施設を整備する場合に、その公共施設用地の取得の費用の額の範囲内で、その公共施設の管理者に対して、その土地区画整理事業に要する費用の負担を請求することができる公共施設管理者負担金という制度によって、事業費負担の軽減が図られる支援がされています。

上記以外の事業に要する費用については、原則として、施工者が負担することとなっていますが、一定の範囲内で、国や地方公共団体より、整備費用についての支援がされています。例えば、国による支援としては、施行区域内の道路が整備されることに着目し、それらの道路を用地買収方式により整備することとして積算した事業費の額等を限度額とする支援（国費率1/2、5.5/10～9/10）が行われています（社会資本整備事業特別会計道路整備勘定）。また、防災上危険な密集市街地及び空洞化が進行する中心市街地等都市基盤が脆弱で整備の必要な既成市街地並びに被災した市街地におい

て、土地区画整理事業の実施により、都市基盤の整備と併せて街区の再編を行い、もって土地の有効利用を促進するとともに、安全・安心で快適に暮らすことができ、活力ある経済活動の基盤となる市街地への再生・再構築を図ることを目的としている都市再生区画整理事業では、地区要件等に応じた一般会計による国庫補助が適用されます。

(b) 課税面での特例措置

土地取得や譲渡などを行う場合には通常、所得税、法人税、地価税、印紙税、登録免許税、住民税、事業税といった課税がされますが、土地区画整理事業において当該取引を行う場合には、一定額が控除される軽減や非課税、減額などの支援措置がとられています。

例えば、用地の先行取得を行う際には、個人組合又は、会社施行土地区画整理事業において、一定の宅地造成を行う個人又は法人に対して土地等を譲渡した場合の譲渡取得税の軽減として 1,500 万円の控除が認められます（区画整理会社に譲渡する場合、区画整理会社の株主等を除く）。また、事業施行のために必要な登記にかかる登録免許税が非課税となる措置がとられます。

(c) 融資における支援

土地区画整理事業は、道路、公園等の公共施設の整備と宅地の整備とを一体的に行う事業であり、宅地の供給や都市の再生に大きく貢献する事業です。国において、無利子貸付金制度という支援メニューがあり、土地区画整理事業を施行する組合・個人施行者・区画整理会社、あるいは保留地管理法人等に対し、地方公共団体が無利子貸付けを行う場合に、その資金の一部について国が無利子資金を貸し付けることにより、組合等の金利負担の軽減や保留地処分の促進を図り、円滑な土地区画整理事業の推進を図るものとなっています。

また、日本政策投資銀行においては、地域再生プロジェクトの形成・事業化に対するアドバイスをを行うとともに、認定された地域再生計画に合致し償還確実性が見込まれる事業については、民間金融機関とも協調しつつ、低利融資等による対応がされています。

	◆ 事業資金貸付金	★ 保留地取得資金貸付金
貸付内容	組合等の事業費に対する貸付け	保留地管理法人等の保留地取得費に対する貸付け
貸付対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理組合 ・個人施行者 ・区画整理会社 ・地方公共団体(組合事業を引き継ぐ場合のみ) 	<ul style="list-style-type: none"> ・施行者、組合員、区画整理会社の株主等の出資による保留地管理法人 ・区画整理会社
活用の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・保留地処分までの「つなぎ資金」が確保できます。 ・無利子の資金であるため、金利負担が軽減されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公募で売却できない保留地の早期売却が可能となります。 ・事業費確保が早まり、事業の早期終息が可能となります。

図 4-50 無利子貸付金制度概要（土地区画整理事業）

資料：国土交通省 HP

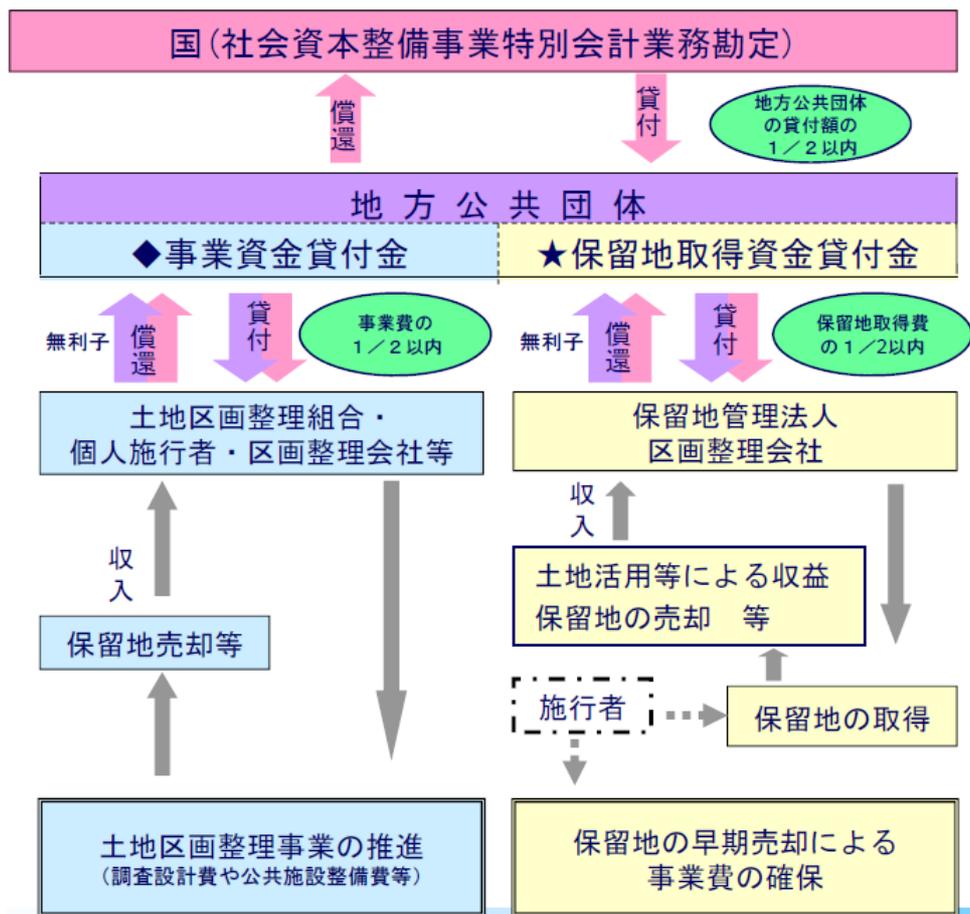
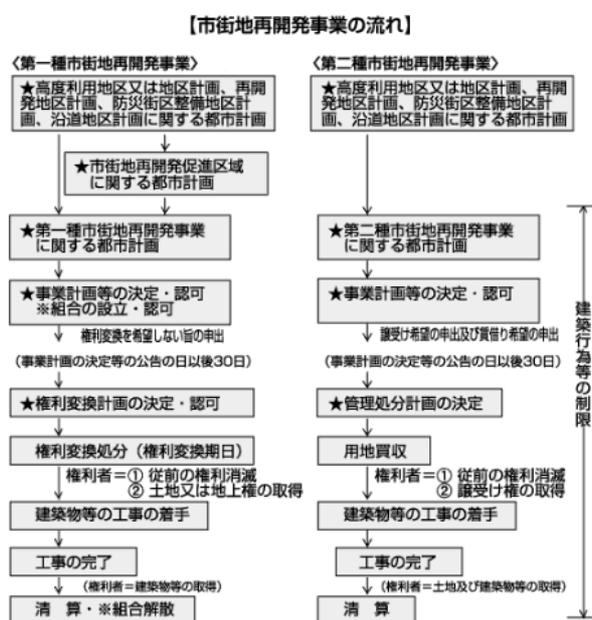


図 4-51 無利子貸付金の流れ（土地区画整理事業）

資料：国土交通省 HP

(ii) 市街地再開発事業

市街地再開発事業とは、市街地内の都市機能が低下していること等が認められる地域において、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備等を行うことにより、市街地の土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図ることが目的とされている事業です。事業内容は、土地の高度利用と都市機能の更新を図る地区において「地区内の建築物の全面的な除却」「中高層の不燃化共同建築物の建築」「公園、緑地、街路灯の公共施設の整備」であり、したがって、建物に附属する形で敷地上に整備されたペデストリアンデッキ等の歩行者空間については、当該事業内において整備できる事業となっています。



注) ★は、都市計画法、都市再開発法に基づいて、それぞれの段階において、案の縦覧等が行われ、権利者等の意見を聴取することとなっている。

※は、組合施行事業の場合。

図 4-52 市街地再開発事業の流れ

資料：(一社)再開発コーディネーター協会

①計画段階（事業化検討段階）における支援制度

市街地再開発事業に関する国等の支援は、社会資本整備総合交付金という国土交通省全体の交付金制度が創設されたことにより、個別補助金としての支援ではなく、社会資本整備総合交付金の基幹事業の1つのメニューとして支援が行われています。計画段階への支援としては、調査設計計画に係る国の交付金があり、権利変換計画又は管理処分計画の認可前にあっては、その最初に交付決定のあった年度から、原則として、5年間を限度としています。

再開発組合等事業では、交付の対象となる地方公共団体の補助に要する費用の額の1/2に相当する額の支援が行われ、計画段階においてその対象となるのは調査設計計画であり、事業計画作成費、地盤調査費、建築設計費が含まれます。

②事業段階における支援制度

(a) 事業費に関する支援

市街地再開発事業に関する国の補助には、計画段階における調査設計計画費のほか、土地整備費（建築物除却費、整地費、仮設店舗等設置費、補償費等）、共同施設整備（空地等にかかる費用、供給処理施設に係る費用、その他施設にかかる費用）、防災性能強化費等について、国費率1/3（市街地再開発組合等に対しては、国1/3、地方公共団体1/3）の補助があります。中心市街地活性化基本計画の認定を受けた地区(予定含む)については、土地整備費及び共同施設整備費の交付対象額に1.2または1.35が乗じられます。また、都市計画道路の整備に要する費用に対する交付（公共施設管理者負担金補助においては、交付率1/2等）という支援があります。

(b) 課税面での特例措置

市街地再開発事業は、都市の中心商店街や駅前をはじめとする中心市街地内の木造家屋が密集して防災上危険な地区や、駅前広場等の公共施設の整備の遅れている地区の再整備を行うことによって、活力あふれる豊かなまちづくりを推進する事業です。国において、無利子貸付金制度という支援メニューがあり、市街地再開発事業を施行する組合・個人施行者・再開発会社、あるいは保留床管理法人等に対し、地方公共団体が無利子貸付けを行う場合に、その資金の一部について国が無利子資金を貸し付けることにより円滑な市街地再開発事業の推進が図られています。

また、日本政策投資銀行においては、地域再生プロジェクトの形成・事業化に対するアドバイスをを行うとともに、認定された地域再生計画に合致し償還確実性が見込まれる事業については、民間金融機関とも協調しつつ、低利融資等による対応がされています。

	● 組合等資金貸付金	■ 保留床取得資金貸付金
貸付内容	組合等の事業費に対する貸付け	保留床管理法人等の保留床取得費に対する貸付
貸付対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地再開発組合 ・個人施行者 ・再開発会社 	<ul style="list-style-type: none"> ・施行者、組合員、再開発会社の株主等の出資による保留床管理法人 ・再開発会社
活用の効果	<ul style="list-style-type: none"> ・保留床処分までの「つなぎ資金」が確保できます。 ・無利子の資金であるため、金利負担が軽減されます。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公募で売却できない保留床の早期売却が可能となります。 ・事業費確保が早まり、事業の早期終息が可能となります。

図 4-53 無利子貸付金制度概要（市街地再開発事業）

資料：国土交通省 HP

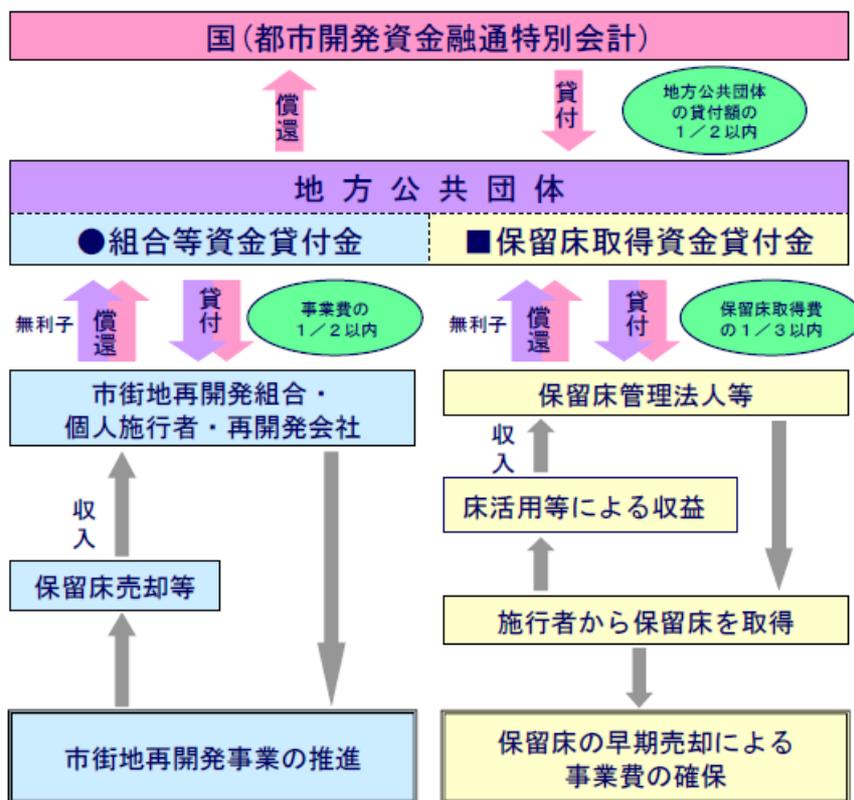


図 4-54 無利子貸付金の流れ（市街地再開発事業）

資料：国土交通省 HP

(c) 融資における支援

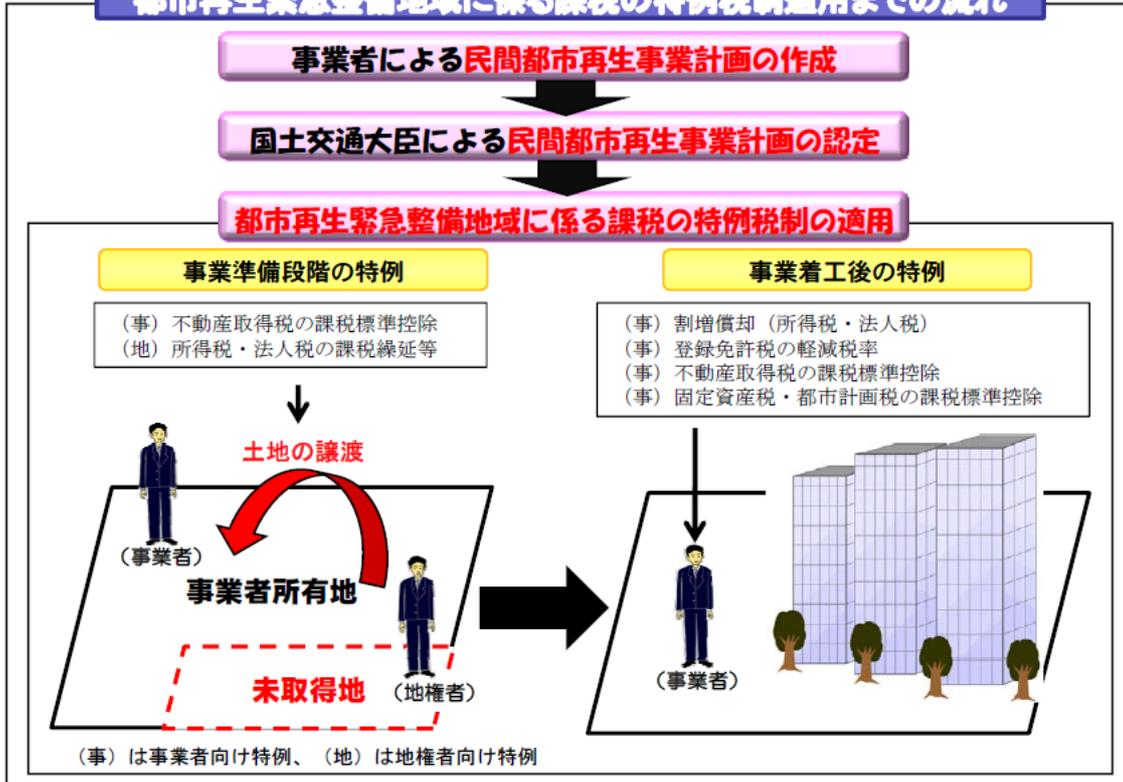
税金においては、権利変換についての財産の移動が無かったものとみなされ、所得税・法人税や不動産取得税はかかりません。これらの税の他、固定資産税や事業所税、登録免許税などにおいて各種優遇措置が講じられます。

例えば、都市再生緊急整備地域は、国家戦略として、都市再生の拠点として緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域（政令で指定）であり、都市再生を緊急に図るためには、この地域において民間資金を集中的に都市開発に誘導することが必要とされています。このことから、都市再生緊急整備地域において、国土交通大臣の認定を受けた事業及び法定の市街地再開発事業については、土地・建物の譲渡・取得段階の税負担は、原則ゼロであるとともに、土地・建物の保有段階の税負担は、原則1/2と、大幅な割増償却が認められます。また、都市再生に向けた事業実施の前提となる土地の整形・集約化を円滑に進めるために必要となる税制上の支援措置の拡充等の措置が講じられ、土地・建物の取得・譲渡・保有の各段階において税制の特例措置が設けられています。

都市再生緊急整備地域に係る税制特例の概要

都市再生特別措置法に基づく民間都市再生事業計画の認定を受けると、事業者や地権者の皆様の税負担が大幅に軽減されます！

都市再生緊急整備地域に係る課税の特例税制適用までの流れ



税制特例の内容

対象者	時期	税目	対象	軽減の内容
事業者	事業準備段階	不動産取得税	土地	課税標準1/5控除 特定都市再生緊急整備地域の場合 1/2控除
		所得税・法人税	償却資産	50% 割増償却(5年間)
	事業着工後	登録免許税	建物	軽減税率0.4%→0.3% 特定都市再生緊急整備地域の場合 H24.3.31以前認定 0.15% H24.4.1以降認定 0.2%
		不動産取得税	建物	課税標準1/5控除 特定都市再生緊急整備地域の場合 1/2控除
		固定資産税 都市計画税	公共施設等	課税標準2/5控除(5年間) 特定都市再生緊急整備地域の場合 1/2控除(5年間)
地権者	事業準備段階	所得税・法人税	土地・建物	課税繰延・軽減税率 等

(注) 登録免許税に係る特例は、平成25年3月31日までに民間都市再生事業計画の認定を受けた場合、その他の税目に係る特例は、平成25年3月31日までに対象資産を取得又は譲渡する場合に限ります。

図 4-55 都市再生緊急整備地域に係る税制特例の概要

資料：国土交通省

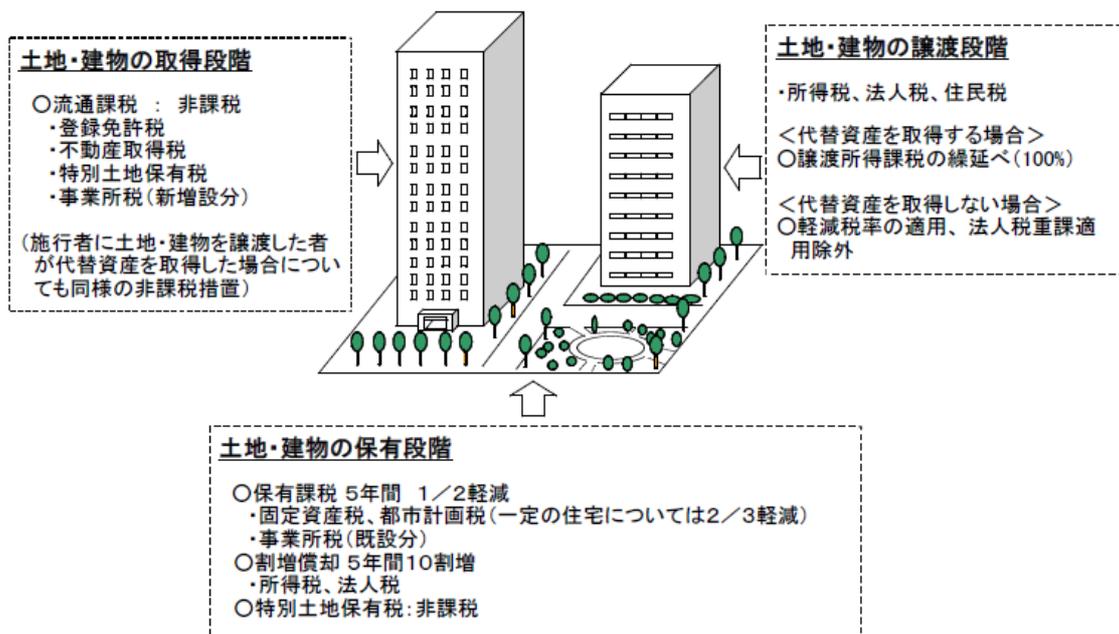


図 4-56 都市再生促進税制（都市再生緊急整備地域に係る特例措置）の概要

資料：国土交通省 HP

(d) その他の助成制度

その他の助成制度として、財政融資資金の活用が考えられます。財政投融資とは、租税ではなく、有償資金、すなわち金利を付して返済しなければならない資金を用いて、民間では困難な大規模・超長期的プロジェクトを実現したり、民間金融では困難な長期資金を供給したりすることにより、財政政策のなかで有償資金の活用が適切な政策分野に効率的・効果的に対応する仕組みです。その意味で、財政投融資は財政政策を金融的手法を用いて実施する手段といえます。財政融資資金は国債（財投債）の発行を通じて金融市場から調達した資金等を、財政融資資金として政府が支援するに相応しい事業を行う国の特別会計や地方公共団体、公庫・銀行、独立行政法人などに融資しています。国の信用に基づき最も有利な条件で資金調達しているため、長期・固定・低利での資金供給が可能となります。財政投融資の貸付け対象である、住宅金融支援機構、日本政策投資銀行からの融資がされる場合には、国からの支援がされているものとみなすことができます。なお、両法人は、国、地方公共団体又は特別の法律により設立された法人に対して確実かつ有利な運用となる融資を行うことにより、公共の利益の増進に寄与することを目的とした財政融資資金の運用ができる法人（財政融資資金法第 10 条）であり、国が 100%出資をしている特殊会社です。平成 23 年度に財政融資資金の新規貸付対象は、日本政策金融公庫（4 兆 6,870 億円）及び日本政策投資銀行（3,000 億円）となっています。

財政融資資金について

【目的】国、地方公共団体又は特別の法律により設立された法人に対して確実かつ有利な運用となる融資を行うことにより、公共の利益の増進に寄与すること(財政融資資金法第1条)

【対象】財政融資資金法第10条に基づき、国、地方公共団体、その他以下に掲げる法人等に運用することができる。

財政融資資金法（昭和26年3月31日法律第100号）
 (財政融資資金の運用)
 第10条 財政融資資金は、次に掲げるものに運用することができる。
 三 法律の定めるところにより、予算について国会の議決を経、又は承認を得なければならない法人の発行する債券
 四 前号に規定する法人に対する貸付け
 七 特別の法律により設立された法人(第三号に規定する法人を除く。)で国、第三号に規定する法人及び地方公共団体以外の者の出資のないものうち、特別の法律により債券を発行し得るものの発行する債券
 八 前号に規定する法人に対する貸付け

※ 平成23年度において、財政融資資金法第10条第1項第7号の法人に該当し、第8号の規定に基づき、財政融資資金の新規貸付けを受けている特殊会社(国等100%出資)は存在しない。

平成23年度に財政融資資金の新規貸付対象となっている特殊会社(国100%出資)

日本政策金融公庫(4兆6,870億円)
 ・上記の財政融資資金法第10条第1項第3号の法人に該当し、第4号の規定に基づく貸付け(予算の国会議決に加え、政府の常時すべての株式保有を法定)

日本政策投資銀行(3,000億円)
 ・株式会社日本政策投資銀行法第22条及び第24条に基づく貸付け(政策金融改革による完全民営化までの移行措置)

図 4-57 財政融資資金について

資料：独立行政法人改革に関する分科会 第3WG（第5回）

(e) その他の国による支援制度

小倉駅南北公共連絡通路では、街並み・まちづくり総合支援事業が活用されました。この制度は、街路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業等の基幹的な事業の実施にあわせて、さらに質の高い都市空間を形成するために必要な各種施設の整備を総合的に支援することにより、基幹的な事業の効果を高め、個性豊かな街並みと地域の創意工夫を活かしたまちづくりを推進するものとされていました。施行者は、地方公共団体、住宅・都市整備公団・地域振興整備公団（現 UR 都市機構、独立行政法人中小企業基盤整備機構）、公社、第3セクター、組合、民間からなり、以下の事業要件が整理されました。

- ①市町村が「街並み・まちづくり総合計画」を策定していること
- ②土地区画整理事業、街路事業などの「基幹的な事業」が実施されていること
- ③地区計画等が定められること

街並み・まちづくり総合支援事業による補助は、当該交付要領に従って交付されていましたが、平成12年4月1日に廃止されることとなりました。かわって、都市再生推進事業費補助交付要領が定められ、事業に対する補助対象等が定められることとなりました。新たな都市再生推進事業費補助については、地域生活基盤施設（地区施設である道路や講演、多目的広場、公開空地など）、高質空間形成施設（地域生活基盤施設に付随し

て整備される電線地中化など)、高次都市施設(地域交流センター、高度情報センター)に対し、設計費や施設整備費に対して補助がされることとなっています。

(f) 地方公共団体による支援制度

前述したとおり、千葉県企業庁では、幕張A地区、幕張C地区、幕張新都心では、市街地造成整備事業が進められています。千葉県企業庁は、この事業の中で「道路構造物(横断歩道橋)」を整備しました。この道路と、民間の施設と施設を結ぶ民間整備による「施設間ブリッジ」、民間敷地内における民間整備・管理の「敷地内通路」がスカイウェイでつながり、道路と民間敷地部分の接続によって歩行者空間の整備がされています。基本的には、民間敷地部分については、民間事業者の費用負担で、スカイウェイ部分の整備がされています。これは、分譲する際の契約として、スカイウェイの整備への協力を内容としたことで、民間取得部分の敷地と道路部分の接続が実現し、スカイウェイネットワークの整備が進められることとなりました。このように、当該地域では、行政がデッキを整備するとともに、環境デザインマニュアルによって地区内の民間事業者と連携を図ることが支援となっています。



図 4-58 幕張新都心スカイウェイ

資料：イオンモール株式会社

2) 民間事業者の行う良好な都市開発や、中心市街地活性化・商店

街振興などの地域の活性化といった主たる事業の目的を達成させ

る中で、付随的に歩行者空間の整備が行われるもの

(例：土地取得・譲渡事業、参加事業、融通事業、出資・社債取得業務〔現在は、メザニン支援業務、まち再生出資業務〕(民都機構)、住宅金融支援機構、日本政策投資銀行の融資、戦略的中心市街地中小商業等活性化支援事業費補助金制度(中小企業庁)、社会資本整備総合交付金(都市再生整備計画事業))

民間事業者の行う良好な都市開発、中心市街地活性化・商店街振興などの地域活性化という事業を達成させることが主たる目的であり、その目的達成に付随して歩行者空間の整備が行われるものです。ここでの支援は、政策的に重要な課題へ対応する場合には充実した支援が行われ、一方、民間事業者が良好な都市開発を円滑に行い、中心市街地の活性化や地域活性化に資する施策を推進するための支援については、政策的に緊急性を要しないものであるため、一般的な支援となっているものもあります。したがって、当該事業では、政策的に重要な課題であるかどうか判断されることにより、その支援方策の充実度合いに違いがみられるものとなっています。

例えば、公共施設等の整備に要する費用についての支援として、(一財)民間都市開発推進機構における、土地取得・譲渡事業(平成6年～平成16年)という支援がされた経緯があり、この事業は、社会経済的に大きな課題となったバブル崩壊後の土地市場等の低迷を背景にした政策的なものであったのと同時に、比較的緊急性の高い課題を解決する必要があったため、土地の譲渡とあわせて利子補給制度も充当され、支援の程度が手厚いものとなりました。そこで、民間事業者の行う良好な都市開発、中心市街地活性化・商店街振興などの地域活性化という事業を達成させることが主たる目的であり、その目的達成に付随して歩行者空間の整備が行われるものについては、政策目的の緊急性や重要度によって支援内容やそのレベルが違い、社会的経済的情勢を考慮しながら支援の程度が決められてきたところであることから、過去に行われてきた支援方策を含め整理しました。

(i) 計画段階(事業化検討段階)における支援制度

民間事業者の事業の円滑化に資するための都市計画の策定がされることにより、国や地方公共団体の行う公共施設等の基盤整備とあわせて、都市機能の高度化や地域の活性化を図るための都市開発や地域開発が図られることとなります。

(ii) 事業段階における支援制度

①事業費に関する支援

(a) 土地取得・譲渡事業業務について（平成 16 年まで）

土地取得・譲渡事業は、民間事業者による優良な都市開発事業の促進を図るため、民間都市開発事業の用に供される見込みの高い、都市部の低・未利用地を先行的に取得し、当該事業を施行する者に譲渡する事業です。

バブルの発生とその崩壊を経て景気の低迷や地価の下落等が続き、都市開発事業の採算性の不透明、設備投資意欲の減退などにより、民間都市開発が停滞するなかで、経済対策としての土地の流動化が重要な政策課題とされました。これを受けて、平成 6 年 2 月 8 日に決定された政府の「総合経済対策」において、公共施設の整備を伴う優良な民間都市開発事業の適地で事業化の見込みが高いものを先行的に取得する制度を臨時かつ緊急の措置として創設することが打ち出されました（事業見込地等の取得は平成 17 年 3 月 31 日をもって終了）。これは、都市部での未利用地などは、放置することなく、有効利用と民間都市開発による基盤整備の促進に積極的に活用されるべきものであり、ひいては、土地市場の活性化や景気対策にも資することとなるとの観点によるものでした。こうした土地を先行的に取得し、将来の民間都市開発事業に活用するいわゆる土地取得・譲渡業務の実施については、民間都市開発事業を支援する唯一の公的な機関である民間都市開発推進機構において実施することとされました。このため、民都法等の改正ならびに平成 5 年度第 3 次補正予算（平成 6 年 2 月 23 日成立）による財政措置等が行われ、平成 6 年 3 月 15 日から民都機構において土地取得・譲渡業務が開始されました。平成 7 年には、制度の拡充が図れ、予算措置として、取得資金等の政府保証枠が 5 千億円から 1 兆円へ拡大し、調達金利が公共特利を超えた差について、調達金利の 40%相当（1%を上限）の利子補給金が支給され、また、事務管理費及び運営資金のための無利子貸付金を 291 億円から 814 億円へ増額が図られました。この政策は、バブル経済崩壊後の厳しい経済情勢の中で、優良な民間都市開発事業を推進して土地の有効活用を図る制度として進められたものであり、事業見込み地の取得及び管理に係る借入金に対し、機構が支払う利息の一部について一般会計から利子補給金が交付されていました（平成 15 年までの交付額は約 95 億円（対象は平成 9 年度までに取得した事業見込地に係る借入利息金が対象））。さらに、税制上の特例措置として、土地の所有権移転に係る登録免許税や不動産取得税等について優遇措置が講じられており、このような支援の中、民間事業者によるオープンスペース（公開空地）の整備等、歩行者空間の整備が行われてきました。

制度創設から土地の取得を終了した平成 17 年 3 月末までに 227 件の土地の取得を行い、このうち平成 23 年 3 月末現在で 206 件の土地において都市開発事業が実施されています。

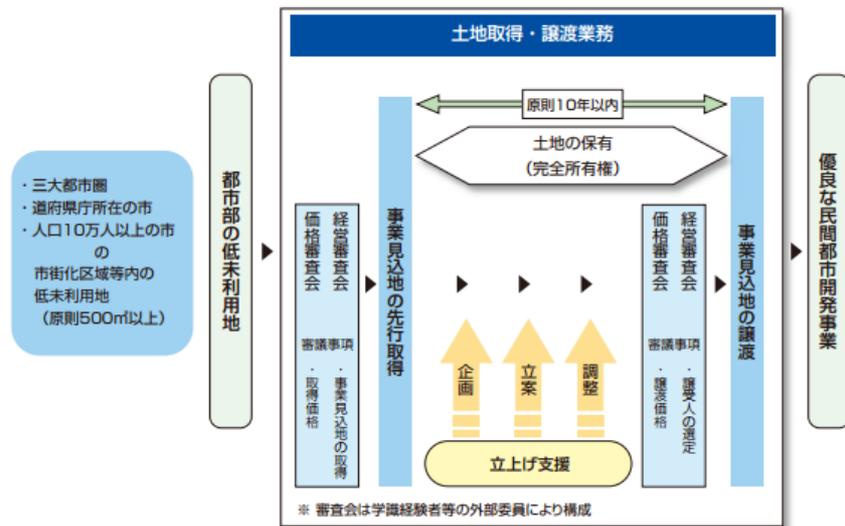


図 4-59 土地取得・譲渡業務のスキーム

資料：(一財) 民間都市開発推進機構 HP

(b) 参加業務 (平成 22 年まで)

参加業務は、民間の都市開発事業に対して長期・低利の資金援助を行う制度であり、民都機構が、共同事業者として工事費等の一部を負担し、建物竣工後に機構の建物持分を事業者に譲渡する手法による支援制度です。事業者は建物譲渡代金を 20 年以内の長期延払いで民都機構に支払うというスキームで運用されてきました (平成 22 年新規採択停止)。土地取得・譲渡事業のように、国の政策としてのとしての緊急性の程度は高くありませんでしたが、事業に対する資金援助だけでなく、適切なコンサルティングやアドバイス等を積極的に行うとともに、関係行政当局とのパイプ役を果たすなど、事業の円滑な推進に貢献するものとしての機能が果たされてきました。



図 4-60 参加業務の流れ

資料：(一財) 民間都市開発推進機構 HP

(c) 融通業務（平成 20 年まで）

「特定民間都市開発事業」を施行する者に対し、長期かつ低利の資金を融資することによりその事業の推進を図るもので、公共施設等の整備に充てるための長期かつ低利の資金を民間事業者に貸し付ける支援です（平成 20 年新規採択停止）。当該事業では、多目的ホール、駐車場、オフィスビル、ショッピングセンター、ホテル及び港湾関連施設（倉庫、旅客ターミナル）等において、公共施設・都市利便施設等の整備を伴う優良な民間都市開発プロジェクトに対しての支援であり、この事業の中で歩行者空間の整備がされてきました。

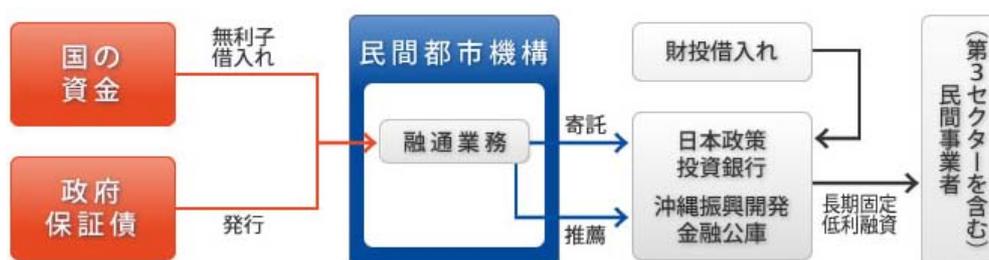


図 4-61 融通業務の流れ

資料：（一財）民間都市開発推進機構 HP

(d) 出資・社債取得業務

都市再生ファンド投資法人が、再生特別措置法に規定する都市再生に資する優良な民間都市開発事業を施行する認定事業者等に対し、出資または社債等を取得する際に、民都機構が法人に対して、無利子貸付若しくは出資として貸付を行うことによって支援がされています。当該事業では、道路、地下広場、歩道状空地等の公共施設等が整備されます。



図 4-62 出資・社債等取得業務概要

資料：（一財）民間都市開発推進機構 HP

(e) メザニン支援業務

国や市町村が定める特定の区域において行われる防災や環境に配慮した新規の優良な民間都市開発事業に対し、特に調達が困難なミドルリスク資金を安定的な金利で長期に

供給する支援です（メザニンとは中2階の意味で、金融機関が、従来より主に取り組んできたシニアファイナンス（シニアローン等）よりも返済順位が低く（リスクが高く）、事業者等によって提供させるエクイティとの間に位置するファイナンスのこと）。

支援の要件としては、国土交通大臣の認定を受けた民間事業者が施行する都市開発事業であることや、特定都市再生緊急整備地域又は都市再生緊急整備地域又は都市再生整備計画の区域内であることとなっており、認定事業者及び認定整備事業者に対する貸付又は認定事業者及び認定整備事業者が発行する社債の取得となっています。限度額は、「公共施設等整備費（公共施設＋都市利便施設＋建築利便施設）」か「総事業費の50%」のいずれか少ない額に対しての支援が行われます。

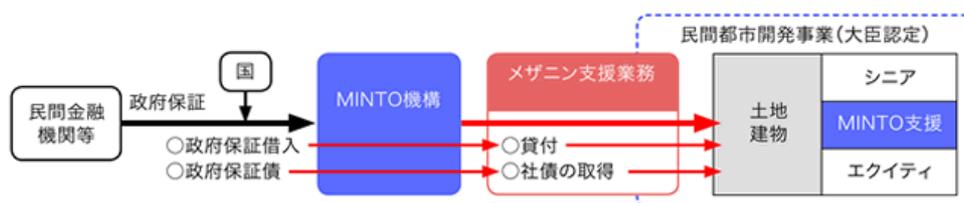


図 4-63 メザニン支援業務の流れ

資料：（一財）民間都市開発推進機構 HP

(f) まち再生出資業務

市町村が定める都市再生整備計画（市町村が作成する公共公益施設の整備等に関する計画）の区域内で民間事業者が実施する都市開発事業に対する支援です。MINTO 機構が出資を行うことにより、事業者に近い立場から立ち上げ支援が行われます。また、民間拠点施設整備事業に対する立ち上げ支援も行います。一律に出資形態が固定されておらず、事業者の資金ニーズに応じた個別・柔軟な出資(株式の取得、特定目的会社の優先出資証券の取得、匿名組合出資 等)が受けられます。当該出資により、事業全体のリスクが縮減されることが呼び水となり、民間金融機関の融資等の資金が調達しやすくなるメリットを有します。

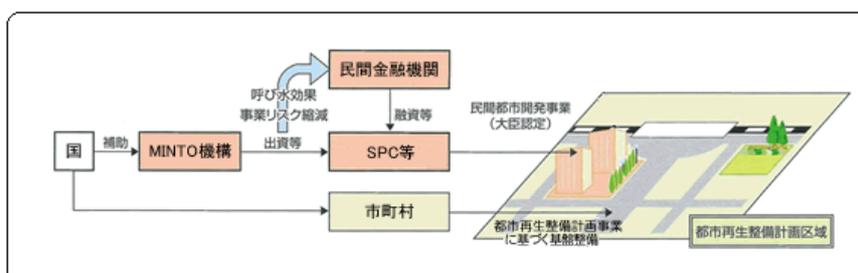


図 4-64 まち再生出資業務の流れ

資料：（一財）民間都市開発推進機構 HP

(g) 住宅金融支援機構、日本政策投資銀行の融資

独立行政法人住宅金融支援機構においては、小規模な共同建替えから法定再開

発やマンション建替えをはじめ、地区計画等に適合する建替え事業等、市街地環境の整備・改善に資する事業について、融資を通じて支援する「まちづくり融資」制度があります。また、日本政策投資銀行においても、主に保留床の取得予定者の信用力を裏づけに融資がされています。民間金融機関に比べると、比較的有利な条件での融資がされていますが、個別案件ごとに審査が行われるため条件は異なるようです。これらの融資制度を活用し、市街地整備にあわせた歩行者空間の整備を行うことができます。

まちづくり融資は、短期事業資金として、対象事業費の100%を上限とする年利1.34%（平成24年10月現在）の建設・購入資金の融資制度があります。また、長期事業資金に対する建設資金では、繰上返済制限制度を利用しない場合には、調査設計計画費、土地・借地権取得費、建築工事費、補償費、参加組合員負担金等の事業費の上限を100%とする年利3.04%（35年固定金利）、1.95%（15年固定金利）とする融資や、繰上返済制限制度を利用する場合の、2.75%（35年固定金利）、1.72%（15年固定金利）とする融資があります。購入資金としても融資制度があり、保留床購入費等が対象とされ、2.92%（35年固定金利）とされている制度です。

(h) 社会資本整備総合交付金

国土交通省では、平成16年にまちづくり交付金を創設しましたが、平成22年度からは、社会資本整備総合交付金に統合し、同交付金の基幹事業である都市再生整備計画事業として、地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的としています。交付金の交付要件には、社会資本総合整備計画を作成し、国土交通大臣に提出するとともに、公表することが条件となっています。当該計画は、活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった基幹事業の分野ごとに作成され、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されています。交付は年度ごとに行われ、期間は概ね3～5年、国費率は、事業費に対して概ね4割となっています（交付金の額は一定の算定方法により算出）。

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金を一つの交付金に原則一括し、地方公共団体にとって自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金として平成22年度に創設されました。活力創出、水の安全・安心、市街地整備、地域住宅支援といった政策目的を実現するため、地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、目標実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備やソフト事業を総合的・一体的に支援できる制度です。

従前の補助金との違う特徴は、これまで事業別にバラバラで行ってきた関係事務を一

本化・統一化され、計画に位置付けられた事業の範囲内で、基幹となる社会資本整備事業の効果を一層高めるソフト事業についても、創意工夫を生かして実施可能です。



図 4-65 社会資本整備総合交付金の概要

資料：国土交通省 HP

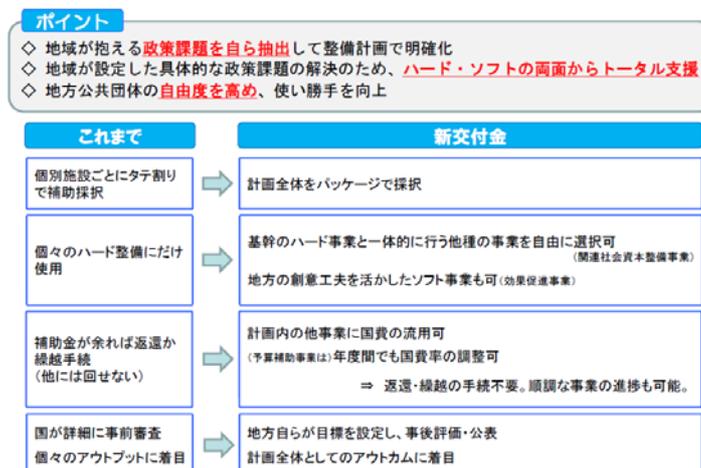


図 4-66 社会資本整備総合交付金の特徴 1

資料：国土交通省 HP

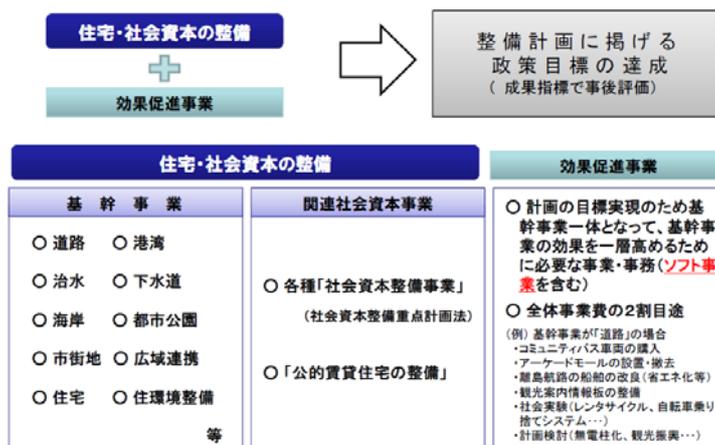


図 4-67 社会資本整備総合交付金の特徴 2

資料：国土交通省 HP

②課税面での特例措置

特定民間再開発事業及び特定の民間再開発事業は、既成市街地等において、優良な民間の再開発を促進するため、税制の優遇措置を適用する制度があります。細分化された土地をひとつにまとめ建物を集約することで、広場などの空地を設け、防災性の向上や地域の活性化を図ることができる事業であり、民間事業者によって進められる事業が当該認定事業となる場合には、土地等所有者に対し、税の減免措置を行うことで、民間の再開発事業が促進されることとなります。また、当該事業は、「優良建築物等整備事業」や「認定再開発事業」制度と併せた活用をすることにより、補助金と税制優遇を重ねて受けることが可能です。

表 4-17 事業認定基準

事業名	特定民間再開発事業 (地区外転出事情)	特定の民間再開発事業
特例の内容	1 事業のために土地等を譲渡し、事業により建築された建築物等を取得する場合の買換特例 2 事業のために土地等を譲渡し、特別の事業により地区外に転出する場合 ・居住用財産→軽減税率	1 事業のために長期保有の土地等を譲渡する場合 ・所得税(個人住民税)の軽減税率 2,000万円以下 10% (4%) 2,000万円超 15% (5%) ・法人税5%重課税の適用除外
適用対象区域	1 三大都市圏の既成市街地等 2 都市再開発法第2条の3第1項第2号の地区 3 高度利用地区 4 地区計画等の区域(容積率又は高さの最低限度が条例で定められているものに限る) 5 認定中心市街地の区域 6 都市再生緊急整備地域 7 認定整備事業計画の区域	1～7まで左に同じ
対象事業要件	以下の要件をすべて満たすもの 1 地上4階以上の中高層耐火建築物を整備 2 施行地区面積が1,000㎡以上 3 都市施設用地または一定の空地の確保 4 地区内の従前権利者が2人以上 5 従後の地権者が従前地権者を含む2人以上の共有	以下の要件をすべて満たすもの 1 地上4階以上の中高層耐火建築物を整備 2 施行地区面積が1,000㎡以上(注) 3 都市施設用地または一定の空地の確保 4 地区内の従前権利者が2人以上 (注)認定再開発事業の認定を受けているものにあっては500㎡以上
税目	所得税	所得税・法人税・住民税
申請手数料	特定民間再開発事業 (32,000円) 地区外転出事情認定 (24,000円)	特定の民間再開発事業 (31,000円)

資料：仙台市 HP

③国土交通省以外の助成制度等の活用

(a) 戦略的中心市街地中小商業等活性化支援事業費補助金制度

中小企業庁の戦略的中心市街地中小商業等活性化支援事業費補助金制度など、他省庁の助成制度を活用することで、歩行者空間の整備が実現される場合もあります。

戦略的中心市街地商業等活性化支援事業費補助金は、コンパクトでにぎわいあふれるまちづくりを実現するため、中心市街地の活性化に関する法律（以下「中心市街地活性化法」という。）に規定する内閣総理大臣の認定を受けた中心市街地活性化基本計画（以下「基本計画」という。）に基づき、地域の自治体、商店街、商業者又は地権者などの幅広い関係者と連携を図りながら実施する商業施設又は商業基盤施設の整備事業（以下「施設整備事業」という。）及び商業等の活性化に寄与する事業（以下「活性化事業」又は「活性化支援事業」という。）に対して支援が行われています。

施設整備事業（ハード事業）では、来街者又は居住者利便施設として、コンサートホールやスポーツ広場などの教養文化施設や、来街者または居住者を誘導及び滞留させるための施設であるコミュニティ広場やイベント広場などを整備することができます。また、商業等業務円滑化施設としての共同荷捌き場やストックヤードの整備をすることができます。活性化事業（ソフト事業）では、商店街の活性化に寄与することが見込まれるイベント関連の支出や委員等謝金やシステム開発などに利用することができます。

表 4-18 戦略的中心市街地中小商業等活性化支援事業費補助金制度

対象者	補助率	補助金下限額	
		ハード事業 (ソフト事業と一体)	ソフト事業
民間事業者 (全ての事業者より自治体を除いたもの)	1/2 以内	ハード事業 (ソフト事業と一体)	1,000 万円
		ソフト事業	150 万円
民間事業者 (まちづくり会社等)	2/3 以内	ハード事業	2,000 万円
中小企業者 (商工会議所、商工会、商店街振興組合等)	2/3 以内	ハード事業	2,000 万円
		ソフト事業	200 万円

(平成 24 年 5 月募集時)

(b) その他の支援（内閣府地域活性化事務局の支援による利子補給制度）

内閣府地域活性化事務局では、平成 24 年度に特定地域再生制度を創設しています。少子高齢化への対応など全国の地域に共通する重要な政策課題について、国が特定政策課題として設定して、その課題解決に取組み地域を重点的・総合的に支援する制度となっています。政策課題としては、地域における少子高齢化の進展に対応した良好な住環境を形成すること、地域における未利用の又は利用の程度の低い資源を有効に活用した産業の振興とされています。当該制度は、地方公共団体によって、特定政策課題の解決

に資する特定地域再生事業を記載した地域再生計画を作成し、内閣総理大臣に認定を申請することが必要です。認定されると、以下の支援措置を受けることができます。

○ **民間事業者への融資に関する特定地域再生支援利子補給金の支給**

特定政策課題の解決に資する事業の実施者が金融機関から当該事業を実施する上で必要な資金を借入れる場合に、国が金融機関を指定した上で利子補給金の支給が受けられます。この支援により、事業資金を低利で借入れることができるため、事業の円滑な実施につながることを期待できるとともに、雇用機会の創出や地域経済の活性化なども期待することができます。利子補給金の支給期間は、5年間となっています。

○ **社会福祉の増進等に取り組む株式会社への出資に係る課税の特例（株式譲渡益からの控除）**

特定政策課題の解決に資する事業を行う株式会社に対する投資について、広く民間から集めるために、投資時点では、投資額を他の株式譲渡益から控除されます。倍極東により損失が発生した場合には、その損失を翌年以降 3 年間に渡って株式譲渡益から控除させるという支援です。

○ **公共施設等の除却に要する経費を地方債の起債対象とする地方債の特例**

施設の統廃合により不要となった公共施設又は公用施設については、老朽化等による危険性の増大や一定の維持管理コストの発生が見込まれるため、特定政策課題の解決に資する当該施設の除却について、地方債の起債対象とされます。

○ **特定政策課題解決に資する地域再生計画の策定・事業の実施に対する特定地域再生事業費補助金の交付**

特定政策課題の解決に資する地方公共団体への調査費用等として、1,000 万円を限度として全額補助がされます。地方公共団体、公共的団体、NPO・一般法人等のうち地域再生推進法人として指定されたものが、地域再生計画に記載された特定政策課題に資する事業を実施する場合に、補助率 1/2 の補助金が交付されます。

なお、当該施策の推進によって、都市再生による民間投資の促進されることが期待されており、都市再生緊急整備地域内の民間投資見込みは約 12 兆円、経済効果は約 23 兆円となっています（H21.10 推計値）。また、都市再生緊急整備地域の指定・決定・認定状況は、以下の通りです。

- **都市再生緊急整備地域**：計 63 地域、約 7,783ha（24.1.25 現在）
- **特定都市再生緊急整備地域**：計 11 地域、約 3,396ha（24.1.25 現在）
- **都市再生特別地区の決定状況**：58 地区（24.6.11 現在）
- **民間都市再生事業計画の認定状況**：49 計画（24.9.3 現在）

3) 都市計画等との調和を図りながら民間事業者において歩行者

空間整備がされるもの

(例：都市計画に基づき、民間事業者が個別に行う市街地整備等)

都市計画の策定は、地方公共団体によって行われ、都市計画の総合性・一体性が確保されることにより、公的セクターを主とした公共施設等の基盤整備と、民間セクターを主とした建築活動が、バランスよく進むことで都市の健全な発展と秩序ある整備の実現を期そうとするものとなっています。この都市計画により、民間事業者による市街地整備等に伴い、歩行者空間の整備がされることがあります。都市計画決定がされることは、すなわち、民間事業者の事業の円滑化を図るための一助となっていますが、地区計画を実現させるための事業であるにも関わらず、民間事業者の整備費用の負担のもと、共用部分や公開空地など、歩行者空間の創出が図られるとともに、地区計画の実現を担うプロジェクトとして、土地の有効利用を担う事業が展開されている場合があります。

一方で、民間事業者による良好な都市開発にあわせ、歩行者空間の整備が行われる場合には、その時々々の社会情勢や経済的な要因が勘案され、その重要度にあわせた支援が行われているところです。例えば、総合設計制度では、500㎡以上の敷地で、敷地内に一定割合以上の空地を有する建築物については、計画を総合的に判断して、敷地内に歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地（公開空地）を設けるなどにより、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、特定行政庁の許可により、容積率制限や斜線制限、絶対高さ制限の緩和が図られることから、民間事業者への支援となる制度となっています。このように、民間事業者では、収益を増加させる制度を利用するなどの間接的な支援を活用し、歩行者空間の整備を行っているものの、直接事業費に反映されるような費用面での支援が行われていないのが現状としてあります。過去には、(一財)道路開発振興センターによる道路開発資金によって、民間事業者への融資として支援されてきましたが、当該制度は、平成21年度をもって新規の貸出が停止しています。

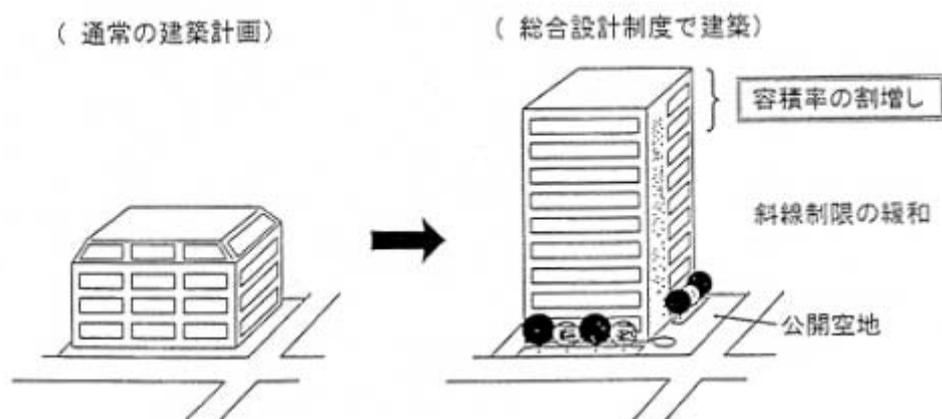
今後も、幅広く環境負荷の軽減、防災性の向上、バリアフリー化、良好な景観の保全・形成、歩いて暮らせるまちづくり等、都市が抱える各種の課題にも対応していく必要性が高まっていくことが想定され、今後は、民間事業者においても、これまで以上に都市計画を積極的に活用することが求められてくるでしょう。これまでも、民間事業者に対し、一定の規制緩和をするなどの政策的な誘導をすることで、その目的を達成させているという役割を果たしてきた都市計画ですが、事業費用を直接支援することにできる制度の充実を図ることで、さらなる民間事業者による良好な都市開発が促進されるものと考えられます。

(i) 計画段階（事業化検討段階）における支援制度

民間事業者の事業の円滑化に資するための都市計画の策定がされることにより、地方公共団体の行う公共施設等の基盤整備とあわせて、民間事業者によって整備される施設周辺において、一体的な開発が推進されることとなります。

(ii) 事業段階における支援制度

500 m²以上の敷地で敷地内に一定割合以上の空地を有する建築物について、計画を総合的に判断して、敷地内に歩行者が日常自由に通行又は利用できる空地（公開空地）を設けるなどにより、市街地の環境の整備改善に資すると認められる場合に、特定行政庁の許可により、容積率制限や斜線制限、絶対高さ制限を緩和される総合設計制度があります。事業費による支援ではありませんが、民間事業者においては、総合設計制度を活用して建物建築を行うことで、容積率の割り増しというインセンティブを受けることができます。



建築物の容積率の割増しの限度(運用上の区分)

名称	名称	名称
総合設計制度(昭和45年創設)	基準容積率の1.5倍かつ200%増以内	
市街地住宅総合設計制度(昭和58年創設)	基準容積率の1.75倍かつ300%増以内	住宅の割合が1/4以上の場合
都心居住型総合設計制度(平成7年創設)	基準容積率の2.0倍かつ400%増以内	住宅の割合が3/4以上の場合
敷地規模型総合設計制度(平成9年創設)	上記の区分に応じ、各々の限度内	敷地規模に応じ容積率を割増し

図 4-68 総合設計制度の概要

資料：国土交通省 HP

(3) 今後の歩行者空間の整備について

道路は、私たちの暮らしの中で、重要な社会基盤であり、今後も道路を活用したよりよいまちづくりが推進されていく中では、歩行者空間の整備もあわせて進められていくこととなるでしょう。歩行者空間の整備を促進していく場合には、国や地方公共団体だけで進められるのではなく、地域が一体となった土地利用のなかで、まちづくりが形成されることが望ましいことから、民間活力を最大限活用して行くことが重要な視点となってきています。

土地の利用については、様々な利用が競合し、互いに影響を及ぼしあうという性格を有するため、その合理的な利用が図られるよう一定の制限を課する必要があります。都市計画は、この制限を通じて都市全体の土地の利用を総合的・一体的観点から適正に配分することを確保するための計画であり、都市計画法の適用を受け、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する計画を定めることを通じて都市のあり方を決定する性格を有しています。

都市計画は、地方公共団体により策定され、地域づくりに生かされることとなります。これまでは、人口増を前提とした都市づくりを目指す状況でありましたが、人口増が見込めなくなっている昨今では、都市の状況に応じた既成市街地の再構築等により、都市構造の再編に取り組んでいく必要があります。また、他の都市との競争という視点に立った個性的な都市づくりへの要請の高まりに応じていくとともに、環境負荷の軽減、防災性の向上、バリアフリー化、良好な景観の保全・形成、歩いて暮らせるまちづくり等、都市が抱える各種の課題への対応も必要となってくるものと思われます。このため、各地方公共団体にとっては、地域の実情を十分踏まえつつ、都市計画を策定していくことが重要となります。また、都市計画の有する目的の実現には、時間を要し、本来的に長期的な見通しをもって定められる必要があります。このことから、どのような都市をどのような方針の下のもとに実現しようとするのかを、都市計画区域マスタープラン及び市町村マスタープランが策定され、住民自らが都市の将来像について考え、都市づくりの方向性についての合意形成が促進される仕組みがあります。このような上位計画の上に、個別の地区計画が策定され、事業の実施が行われています。

民間事業者においては、地方公共団体において策定された都市計画に基づき、地域の開発を推し進められていますが、これからも、都市の状況に応じた工夫が必要であり、開発エリアや地域実情に合わせたマスタープラン等に基づいた開発計画を進めていくことが求められます。

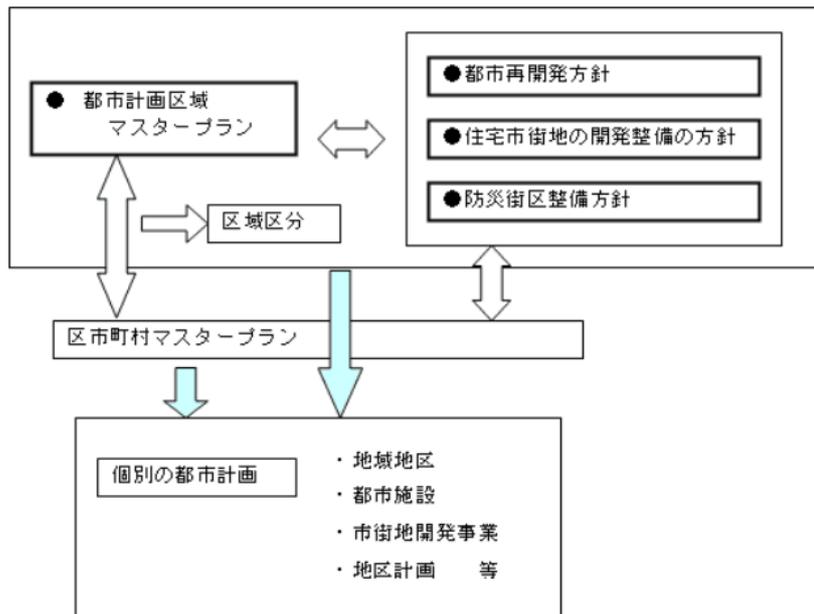


図 4-69 都市計画マスタープラン等の概念図

資料：東京都 HP

これまでの調査でも明らかになったように、歩行者空間の整備については、土地区画整理事業や市街地再開発事業といったような、政策的意味合いが強く、国や地方公共団体においても積極的な対応がされているものの以外でも、複数の事業によって整備することができます。また、国や地方公共団体などでは、事業に応じ、また経済的な社会的背景をもとに支援を行ってきた経緯があり、いまなお、継続して支援が行われているものもあります。あわせて、新規に支援制度を創設し、民間事業者にとっても利用しやすい制度であるような工夫も続けられています。これまでみてきた事例にもあるとおり、民間事業者が地域の開発をする際には、地方公共団体の策定する都市計画等に沿い、事業計画を立てることや、複数の事業を組合せるなどの工夫を施すことで、支援を受けられる体制が整えられています。これまでも、これに伴い、地域を一体化させるまちづくりが行われ、歩行者空間の整備が実現されていることから、民間事業者においては、国や地方公共団体などで、既に支援制度とされているものを十分に活用することが可能です。今後、民間事業者においての開発計画を、既存の支援を用いて進めることを考えると、地方公共団体の進める地区計画決定に適合するよう事業計画や事業内容を作成するなど、民間事業者側における工夫も求められます。しかしながら、見直しや工夫を施しても、国や地方公共団体の支援制度を活用できない事業や要件に該当しない場合も中には存在します。事業の中で採算性の確保ができるとの判断があれば、国や地方公共団体の支援を待たずとも、単独で、事業をすることは可能ですが、できるだけ支援を受けたいと思う民間事業者もいることでしょう。このような事業者へは、支援方策を考えて行く必要がありますが、歩行者空間がど

のような区分においてできるのかを踏まえつつ、今後の歩行者空間の整備促進のための支援方策についての検討を進めることが重要となります。そこで、歩行者空間の整備の形態についての区分を考えてみると、敷地、道路、建物に区分することができ、以下のような形態となります。

- ①建物に付属する形で敷地上に整備されるもの
- ②地下空間を含む道路上に道路を横断する形で整備されるもの
- ③建物内を通過または固着する形で整備されるもの

今後、歩行者空間の整備が進められていく場合には、事例にも見られたとおり、②の道路区域となる部分については、道路管理者によって整備され、道路以外の部分（①③）については、民間事業者の敷地と、当該土地の建築物を活用し、歩行者空間の整備を実現させていくことと思われます。この、民間事業者によって整備される歩行者空間の整備については、民間事業者がどのような事業手法を採用するのかによって、活用可能な支援方策が異なってくるため、敷地、道路、建物に区分した整備される場所ごとの整備手法について整理することとします。

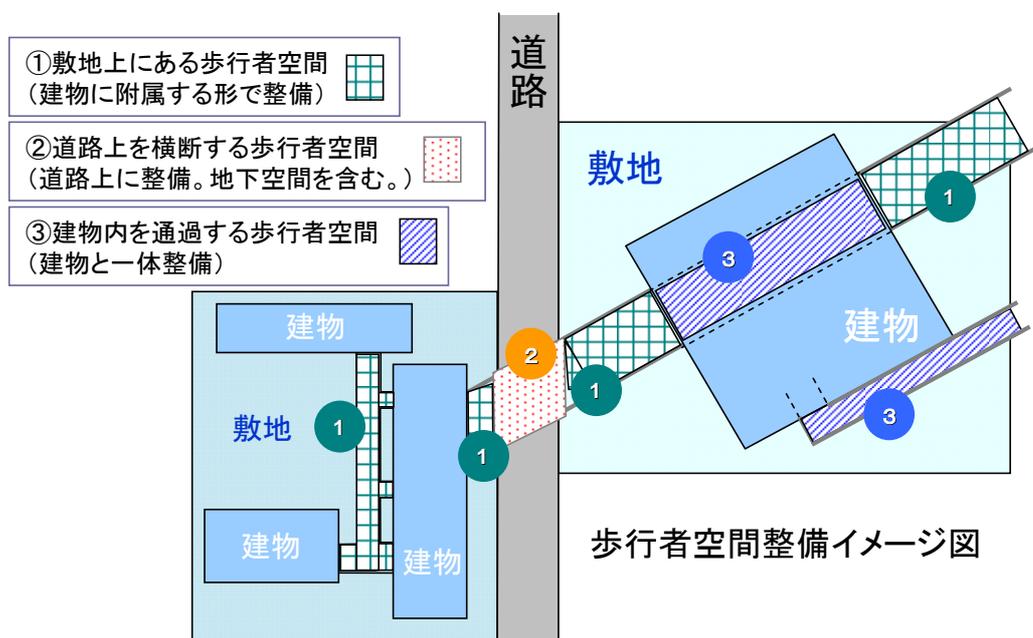


図 4-70 歩行者空間整備イメージ図

1) 敷地上にある歩行者空間について

敷地上にある歩行者空間については、道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業である土地区画整理事業では、本来事業として整備することができます。また、市街地再開発事業においても、都市再開発法に基づき、市街地内の老朽木造建築物が密集している地区等において、細分化された敷地の統合、不燃化された共同建築物の建築、公園、広場、街路等の公共施設の整備等を行うことにより、都市における土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図る目的であることから、事業として行者空間を整備することができます。両者の違いは、土地区画整理事業は、土地の区画形成を目的としていることから、事業内容が建物にまで及びませんが、市街地再開発事業では、建物整備までが含まれます。このことから、敷地内の歩行者だけでなく建物内を通過する歩行者空間の整備に活用することが可能です。この2つの事業については、政策目的としての意味合いが強い事業であることから、国や地方公共団体からの補助金や交付金、課税の優遇措置を受けられるなど、支援制度が充実しています。しかしながら、事例をみると、道路法の道路として位置づけられている公共デッキや地下歩道を除く民間デッキ等の部分については、建物敷地内での整備がされているため、当該事業による課税面での特例措置との関連はないものと思われます。このため、民間デッキの整備部分に関しては、都市計画等との調和を図りながら民間事業者において歩行者空間整備がされるものと同様の扱いがされていると考えられます。

一方、民間事業者の行う良好な都市開発、中心市街地活性化・商店街振興などの地域の活性化といった主たる事業の目的を達成させる中で、付随的に歩行者空間の整備が行われるものがあります。当該事業については、国土交通省の社会資本整備総合交付金の活用が考えられますが、当該事業が創設される前には、コレド日本橋では、民間都市開発推進機構の土地取得・譲渡事業が活用されています。歌舞伎座の立替においても、出資・社債等取得事業を活用し、敷地上にある歩行者空間の整備が進められています。また、高松丸亀商店街のように、国土交通省における支援制度である市街地再開発事業と、中小企業庁の補助金制度や中小機構の高度化資金を活用し、商店街のアーケード整備を行っており、複数事業を組み合わせることによって敷地上の歩行者空間が整備されている事例もあります。

そのほかに、天王洲アイルの再開発のように、都市計画等との調和を図りながら民間事業者において歩行者空間整備がされるものがあり、当該事業については、特段の事業として整理されていないため、特定の支援制度を活用することは難しいと考えられます。しかしながら、公共の用に供することができる歩行者空間の整備がされる事業であることから、国や地方公共団体における、事業としての支援や、資金的な支援が必要であると思われます。

2) 道路上を横断する歩行者空間について

道路上を横断する歩行者空間については、土地区画整理事業及び市街地再生事業においては、当該事業の本来目的であることから、整備することが可能です。両事業においては、管理者負担金という形で、道路管理者からの事業費負担があります。福岡市橋本土地区画整理事業では、当該事業とあわせて民間都市開発推進機構の参加業務によって木の葉モール橋本という建物整備が行われ、福岡市営地下鉄七隈線「橋本駅」から連絡橋「はしもとふれあい橋」で直結する形での道路上を横断する歩行者空間の整備がされています。

幕張新都心のように、地方公共団体の整備する事業の中で整備されることもあります。幕張新都心については、新市街地造成事業として、道路上を横断する歩行者空間についての整備が行われています。

また、民間都市開発推進機構の土地取得・譲渡事業を活用したコレド日本橋や、出資・社債等取得事業を活用した歌舞伎座の建替えにおいても、民間事業者による事業の中で道路上の歩行者空間が創出される事例があります。このように支援制度を活用せず、民間事業者によって道路上に歩行者空間の整備がされる事例もあり、天王洲アイルの再開発事業が該当し、事業者において整備費用を負担がされ、その後道路管理者へ移管するという事業手法がとられている事例もあります。当該事業は、民間事業者にとっても、総合設計制度を活用し、公共施設を整備することで、容積率の緩和というインセンティブが得られるほか、駅などとの連続性を可確保したまちづくりをすることができるため、民間事業者にとってもメリットとなりえます。さらに、都市計画決定がされている区域内であることから、地域からの理解も得られており、事業者にとっては事業を比較的容易に進めることができます。しかしながら、公共の用に供することができる施設であっても、政策的な支援に乏しく、今後の整備の促進を図る上では、国や地方公共団体における資金的な支援も必要であると思われます。

3) 建物内を通過する歩行者空間について

土地区画整理事業においては、建物については対象とされていないことから、建物内を通過する歩行者空間の整備については、対象外となります（みなとみらい 21 の建物内公開通路については、土地区画整理法第 2 条第 2 項を根拠とし、整備の実現が図れた事例）。

市街地再開発事業においては、主な対象事業が建物整備にあることから、建物に付属する歩行者空間については、当該事業の中で整備することができます。しかしながら、建物内を通過する歩行者空間については、公共の用に供している場合でも、建物整備費用にて整備されている可能性があります。

千葉県企業庁によって進められている幕張新都心の開発では、歩行者空間であるスカイウェイの整備は地区計画に位置づけられるとともに、新市街地造成事業のなかで行われて

おり、民間事業者は敷地の分譲の際に、スカイウェイの整備方針とその遵守を契約内容することで、民間事業者による整備負担によって歩行者空間の整備が実現している事例があります。

また、新規分譲住宅などで、民間の敷地内において、近隣住民も利用できるような公共の通路が整備される箇所がありますが、これらの整備による税の恩典の事例は、調査した限りにおいては、見受けられませんでした。固定資産税に関わる部分でもあるため、税の恩典があれば好ましいとの意見もあることから、公共の用に供している歩行者空間である場合には、課税による優遇措置を考えることが必要であると思われます。

事業目的 整備区域	(1)歩行者空間の整備を含む 公共施設の整備を行うことを主目的とする事業			(2)民間事業者の行う良好な都市開発、 中心市街地活性化・商店街振興などの 地域の活性化といった 主たる事業の目的を達成させる中で、 付随的に歩行者空間の整備が行われるもの		(3)都市計画等との調和を 図りながら民間事業者 において歩行者空間整備 がされるもの
	土地区画整理事業	市街地再開発事業	その他	国土交通省系	国土交通省以外	
①敷地上にある歩行者空間 (建物に附属する形で整備)	沙留地区 ・沙留シオサイト みなとみらい21 中央地区 品川駅東口 ・品川グランドcommons 福岡市橋本	晴海一丁目 六本木六丁目 ・六本木ヒルズ 小倉駅前東地区 ・コレット(商業施設) 品川駅東口 ・品川インターシティ 高松丸亀商店街A街区		コレド日本橋 (土地取得・譲渡事業) 銀座四丁目12地区建設事業 ・歌舞伎座 (出資・社債等取得事業) 木の業モール橋本 (参加業務)	高松丸亀商店街 (中小機構の高度化資金) (中小企業庁の補助金制度)	天王洲アイル 沙留シオサイト 幕張新都心 ・イオンタワーなど
②道路上を横断する歩行者空間 (道路上に整備。地下空間を含む。)	沙留地区 ・沙留シオサイト みなとみらい21 中央地区 品川駅東口 ・品川グランドcommons 福岡市橋本	晴海一丁目 六本木六丁目 ・六本木ヒルズ 小倉駅前東地区 ・コレット(商業施設) 品川駅東口 ・品川インターシティ 高松丸亀商店街A街区	幕張新都心 (新市街地造成事業)	銀座四丁目12地区建設事業 ・歌舞伎座 (出資・社債等取得事業) 木の業モール橋本 (参加業務)	高松丸亀商店街 (中小機構の高度化資金) (中小企業庁の補助金制度)	天王洲アイル
③建物内を通過する歩行者空間	みなとみらい21中央地区 ・クイーンモール、 コアステーション内 公開通路 ※土地区画整理法 第2条第2項により、 公開通路整備を実現		小倉駅前 (小倉駅前南北公共 連絡通路整備事業)			天王洲アイル 品川グランドcommons 幕張新都心 ・イオンタワーなど 小倉駅前 ・リーガロイヤルホテルなど

補助金・交付金、融資制度の活用ができる
課税面での優遇がある
公的機関の支援制度の活用ができる

図 4-71 歩行者空間整備が行われる区域及び事業目的について

(4) 歩行者空間の整備への支援方策（案）について

歩行者空間がどのような区分においてできるのかを整理した場合に、道路上の道路については、道路管理者により整備されることが望ましいと考えることから、民間事業者にかかわりが深い部分は、①建物に付属する形で敷地上に整備されるもの、③建物内を通過または固着する形で整備されるものとなります。

民間事業者においては、国や地方公共団体などで、既に支援制度とされているものを十分に活用している場合もありますが、中には開発計画が小規模である場合や、都市計画に適合しない場合もあり、既存の支援を受けることができなかった事業もあったものと推察できます。また、事業の中で採算性の確保ができるとの判断によって、国や地方公共団体の支援を受けることなく事業が進められたものもあることでしょう。しかしながら、今後より一層の歩行者空間の整備推進を図るのであれば、これらの場合に対しても支援方策が必要であると考えられるため、事務局（案）として、「補助」「融資」「課税面での優遇」による支援方策を提案することとします。

1) 補助

補助による支援を考えてみると、計画段階と施設整備を行う事業段階に分けることができます。計画段階では、都市計画やマスタープランなど、地方公共団体等によって位置づけられることが必要です。土地区画整理事業の場合には、計画の段階で、まちづくり基本調査（A調査）と、区画整理事業調査（B調査）などの、調査費用の補助のほか、事業段階においては、道路整備に充当することができる管理者負担金や、公共用地の取得に要する事業費に対する支援、国や地方公共団体からの補助金や交付金を活用することができます。このことから、その事業費負担においては、手厚い支援がされていることとなります。しかしながら、民間事業者の敷地内で整備される公共的なデッキを整備する事業費については、民間事業者による費用負担がされていると考えることができることから、当該整備費用についての支援方策が必要であると考えます。

また、地方公共団体の作成する都市計画やマスタープランをベースに、事業計画を進めていく場合には、公共側が、民間事業者によって整備される事業を計画内へ反映することも支援の一方策であると考えられます。土地区画整理事業によって整備された土地に、民間事業者によって建物の整備がされる場合や、民間事業者が都市計画等との調和を図りながら歩行者空間の整備するような事例について、計画内への反映を図ることは、事業段階において、建物整備に充当することのできる補助金や交付金での支援として結びつけることができます。また、地域活性化や中心市街地の活性化といった支援事業の中に、これらの歩行者空間の整備事業を対象とするなど、対象事業の要件を広げることひとつの支援方策であると考えます。

2) 融資

土地区画整理事業や市街地再開発事業が行われる場合について、事業主体が、国・地方公共団体、独立行政法人都市再生機構である場合には、予算要求によって事業費の確保ができること、また、起債等の手法もあることから、事業費に関する融資についての検討は必要ないでしょう。また、組合や個人施行による事業についても、すでに多くの支援が施されていることから、支援方策を検討する余地は少ないものと考えられます。

民間事業者の行う良好な都市開発、中心市街地活性化・商店街振興などの地域の活性化といった主たる事業の目的を達成させる中で付随的に歩行者空間の整備が行われるものについては、民間都市開発推進機構の支援を活用することができます。しかしながら、現在は、バブル経済崩壊後の土地政策というような、政策として緊急度の高い事業がないことから、以前に比べると、支援の充実度は減少しているものと思われるため、支援の充実を検討することも必要であると思われる。

日本政策金融公庫や日本政策投資銀行が行う財政融資資金を活用することができますが、特定の事業を支援しているとはいえ、民間事業者が歩行者空間を整備する場合に必ず活用することができる制度設計とはなっていません。このように、支援の充実を考える上では、複数事業を組み合わせ、工夫をしながら事業を行っていくことは重要なことではありますが、それに応じる支援制度の充実を図っていくことも必要であると思われる。

3) 課税面での優遇措置

民間事業者が個別に開発を行う事業については、土地取引を伴う場合に、登録免許税、固定資産税、不動産取得税等の課税があります。道路法の道路上にある歩行者空間の整備と考えられるものは、非課税であることから、ペDESTリアンデッキのほか、オープンスペース（公開空地）の整備など、歩行者空間の整備と考えられる共用部分についても同様の取扱いがされる支援方策が考えられます。例えば、共用部分にかかる面積を、課税の対象から控除し、控除した部分についてのみ評価額の査定を行い、課税の対象面積の軽減を図るという支援方策が考えられます。

(参考) 土地区画整理事業関係税制の概要 (平成 24 年度市街地整備課関係予算概要)

フロー	内 容
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">用地の先行取得</div>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 個人、組合及び会社施行土地区画整理事業において、一定の宅地造成 を行う個人又は法人に対し土地等を譲渡した場合の譲渡所得課税の軽減 (1,500 万円控除) (区画整理会社に譲渡する場合、区画整理会社の株主等を除く。) (租特 § 34 の 2 ②三、65 の 4 ①三)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">都市計画の決定</div>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共団体等施行土地区画整理事業のために土地等を譲渡した場合の譲渡所得課税の軽減 (2,000 万円控除) (租特 § 34②一、65 の 3 ①一) ・ 優良住宅地の造成等のために土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得課税の軽減 (区画整理会社に譲渡する場合、区画整理会社の株主等を除く。) (租特 § 31 の 2 ②十二・十五、62 の 3 ④十二・十五)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">事業計画の決定</div>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業施行のため必要な登記に係る登録免許税の非課税 (登法 § 5 六) ・ 減価補償金を交付すべきこととなる場合において公共施設充当地として土地等を譲渡した場合の譲渡所得課税の軽減 (代替資産取得の特例又は 5,000 万円控除) (租特 § 33①三の五、33 の 4、64①三の五、64 の 2、65③、65 の 2 ①) ・ 一定の期間内に土地区画整理事業により特定市街化区域農地の計画的宅地化を図る場合の固定資産税及び都市計画税の納税義務の免除等 (地附 § 29 の 5 ①・③) ・ 個人施行者又は施行者との契約に基づきその施行者に代わって土地区画整理事業を実施する優良宅地造成事業者が施行地区内に有する 1,000 ㎡以上の一定の棚卸資産に係る地価税の軽減 (地価税 5 分の 1 特例) (租特 § 71 の 7 ①二) → (当分の間、凍結) ・ 再開発法、大都市法、拠点都市法による促進区域内の土地の買取りの対価に係る譲渡所得課税の軽減 (1,500 万円控除) (租特 § 34 の 2 ②二十、65 の 4 ①二十) ・ 地区整備計画等が策定され、かつ土地区画整理事業が行われる区域内の特定市街化区域農地に係る固定資産税及び都市計画税の減額 (地附 § 29 の 6)
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">仮換地の指定、 使用収益の停止</div>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仮換地指定後 3 年以内に住宅用地として譲渡した場合で、一定の住宅建設を行う個人又は法人に対して土地等を譲渡した場合の長期譲渡所得課税の軽減 (租特 § 31 の 2 ②十七、62 の 3 ④十七) ・ 仮換地及び保留地予定地に係る固定資産税及び特別土地保有税の課税対象者の特例 (地方 § 343⑤、585⑤) → (特別土地保有税については当分の間、凍結) ・ 仮換地、保留地予定地又は参加組員取得予定地を取得した場合の不動産取得税のみなし取得の特例 (地方 § 73 の 2 ⑩・⑪) ・ 仮換地の指定があった場合の地価税の課税価格の計算の特例 (地価 § 20) → (当分の間、凍結) ・ 使用収益が停止されている土地に係る特別土地保有税の非課税 (地方 § 587 の 2) → (当分の間、凍結) ・ 建築物等の移転補償費における総収入金額不算入 (換地不交付に伴う移転補償金については、区画整理会社の株主等を除く) (所得 § 44)

<p>建築物等の移転 又は除去</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物等の除却（対価）補償費についての譲渡所得課税の軽減（代替資産取得の特例又は5,000万円控除）（換地不交付により転出する区画 整理会社の株主等を除く）（租特 § 33②二、33の4、64②二、64の2、65③、65の2） ・ 換地処分による従前地の譲渡についての譲渡所得に係る所得税等の課税の特例（租特 § 33の3①、33の6、65①三） ・ 換地処分による従前地の譲渡についての事業所得等に係る所得税等の課税の特例（租特 § 28の4③三、63③三）
<p>換地処分</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 換地処分による換地の取得及び施行者の保留地（大都市法、拠点都市法、中心市街地活性化法、バリアフリー法）の取得に対する不動産取得税、特別土地保有税（取得分）の非課税（参加組合員が取得する宅地に係るものを除く）（地方 § 73の6③、587） →（特別土地保有税については当分の間、凍結） ・ 従前地が非適用土地であった場合における換地及び保留地に係る特別土地保有税（保有分）の非課税（地方 § 587） →（当分の間、凍結） ・ 利便施設等の用に供する土地を施行者から取得した場合の特別土地保有税の非課税（地方 § 586②） →（当分の間、凍結） ・ 換地又は保留地に係る固定資産税の課税対象者の特例（地方 § 343⑥）
<p>換地処分に伴う 登記</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 換地処分に伴う登記に係る登録免許税の非課税（同意施行者が取得する保留地、参加組合員が取得する宅地及び保留地の処分に係るものを除く）（登法 § 5六） ・ 事業の施行に伴う地番変更の登記に係る登録免許税の非課税（登法 § 5五）
<p>清算金の徴収交付、 減価補償金の交付</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 清算金及び減価補償金に係る譲渡所得課税の軽減（代替資産取得の特例又は5,000万円控除）（換地不交付の場合の清算金については、区画整理会社の株主等を除く）（租特 § 33①三、33の4、64①三、64の2、65③、65の2） ・ 組合、会社又は公共団体等施行の土地区画整理事業で、既存不適格建築物等の存する一定の宅地について土地区画整理法 § 90により換地不交付とされた場合の清算金に係る譲渡所得課税の軽減（換地不交付の場合の清算金については区画整理会社の株主等を除く）（1,500万円控除）（租特 § 34の2②二十一、65の4①二十一） ・ 過小宅地として換地不交付とされた場合に取得する代替不動産に係る不動産取得税の課税標準の特例（地方 § 73の14⑩） ・ 換地処分に伴い特別勘定を設けた場合の特例（租特 § 65③、64の2） ・ 優良宅地の分譲についての事業所得等に係る所得税等の特例（租特 § 28の4③五・七、63③五・七） ・ 宅地開発税の免除（地方 § 703の3③） ・ 大都市法、拠点都市法、中心市街地活性化法、バリアフリー法、被災市街地法による同意保留地の対価に係る譲渡所得課税の軽減（1,500万円控除）（租特 § 34の2②二十、65の4①二十、阪 § 13③、19③）
<p>宅地の分譲</p>	