

資料 1

H13. 10. 29

都心再生について

都心5区長の提言をふまえて

平成13年10月

目 次

I	都心再生に向けての提言	1
	1 提言の背景	1
	2 提言の概要	2
	(1) 新たな仕組みの創設と全国一律規制の見直し	
	(2) 都心居住推進のための施策を大幅充実	
	(3) 21世紀型施策推進の仕組みの充実	
II	(仮称) 開発特区制度の創設	13
	1 目的	13
	2 類似事例・制度について	13
	3 千代田区における活用のイメージ	17
III	容積移転制度の充実	18
	1 目的	18
	2 我が国における容積移転制度について	19
	(1) 建築基準法に基づく制度	
	(2) 都市計画法に基づく制度	
	3 海外における容積移転制度について	23
	4 千代田区における活用のイメージ	25

<参 考>

- ・ 都心5区長の提言 本文 (平成13年8月23日提出)
- ・ 都市再生本部の活動

I 都心再生に向けての提言

1. 提言の背景

・ 現在政府の都市再生本部が、本部長である小泉首相のもとに都市再生の取り組みを進めています。政府が先頭に立ったこの取り組みに対し、今回の都心5区長の提言には、「まちづくりの主体は基礎的自治体である区であり、区が自主・自律のまちづくりを行っていくために、自らの考えを国や都に対し積極的に発信していくべきである。」との考えが根底にありました。

21世紀は、都市間競争の時代といわれています。こうした時代の流れの中、東京という都市の魅力を高め、国際的都市間競争に勝ち抜いていける都市に再生していく鍵は、都心の再生にあります。そして、都心における最重要課題は、まさしく住機能の回復であることから、「都心の住機能の回復」を提言の第一の基本認識としました。

さらに、都市再生とはまさにまちづくりの構造改革であるにとらえ、「全体の均衡と一体性」を重視する 20世紀型の街づくりの仕組みを変革し、21世紀の「選択と集中の時代」に相応しい新たな仕組みを構築していくことを第二の基本認識としました。

こうした基本認識のもと、今後とも関係団体とも協力しながら、国や都に積極的な働きかけを行い、千代田区の地域特性を生かしたまちづくり施策を推進していくものです。

さらに、都心再生にかかる様々な事業が早期に着手されることで、景気低迷期における景気浮揚、雇用促進等に大きな役割を果たすとともに、消費の拡大、アウトソーシングによる関連企業への刺激などといった多大な経済効果がもたらされることとなります。これにより、千代田区民の生活に活力と潤いを与えることを期待するものです。

<参考>

千代田区型地区計画制度誕生の背景と経緯

現在、千代田区のまちづくりの重要なツールの一つとなっている「千代田区型地区計画制度」は、いわゆる「用途別容積型地区計画制度」と「街並み誘導型地区計画制度」を併用することにより成り立っている。

平成2年に創設された「用途別容積型地区計画制度」は、狭い道路に面した敷地においては、活用が難しい制度であった。

そのため、平成6年から国に対して、新たに道路斜線の緩和や道路幅員による容積率の逓減に対する緩和ができる制度づくりを要請してきた。

そうした区の積極的な働きかけの結果、平成7年2月に千代田区の地域特性にあった「街並み誘導型地区計画制度」が創設されたものである。

2. 提言の概要

平成13年8月23日、千代田・中央・港・新宿・渋谷の5区長が、小泉首相・都市再生本部長と副大臣・国土交通大臣・都市再生副本部長に対し、都心再生に向けての提言を行った。

提言の概要は以下のとおりである。

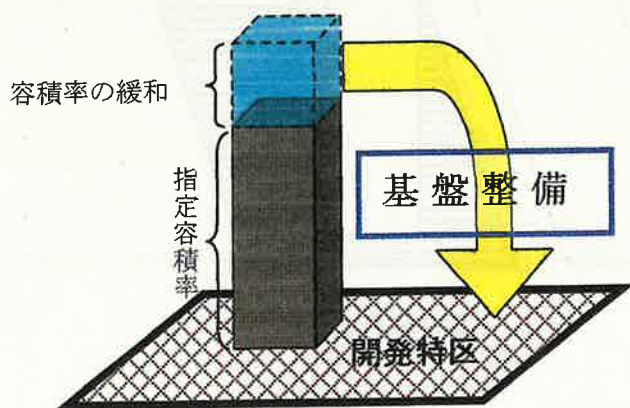
- (1) 新たな仕組みの創設と全国一律規制の見直し
- (2) 都心居住推進のための施策を大幅充実
- (3) 21世紀型施策推進の仕組みの充実

(1) 新たな仕組みの創設と全国一律規制の見直し

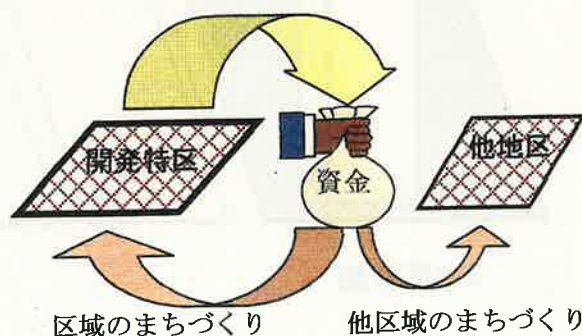
① 開発特区制度の創設

- 駅や幹線道路に接し大規模な基盤整備が必要とされる地域や面的に建築物の更新が行われる地域を「(仮称)開発特区」と位置づける。
- 開発特区においては、次の2点について、区がコントロールし、まちづくりを行う。
 1. 現在は都が主導権を握っている建築物の用途や容積率等の決定権限を区に委譲する。
 2. 現在は都税となっている都市計画税を減免し、それに代わって区が徴収する新たな税を創設し開発特区等のまちづくり財源として確保する。

開発特区のイメージ



都市計画税の減免と新たな税の新設



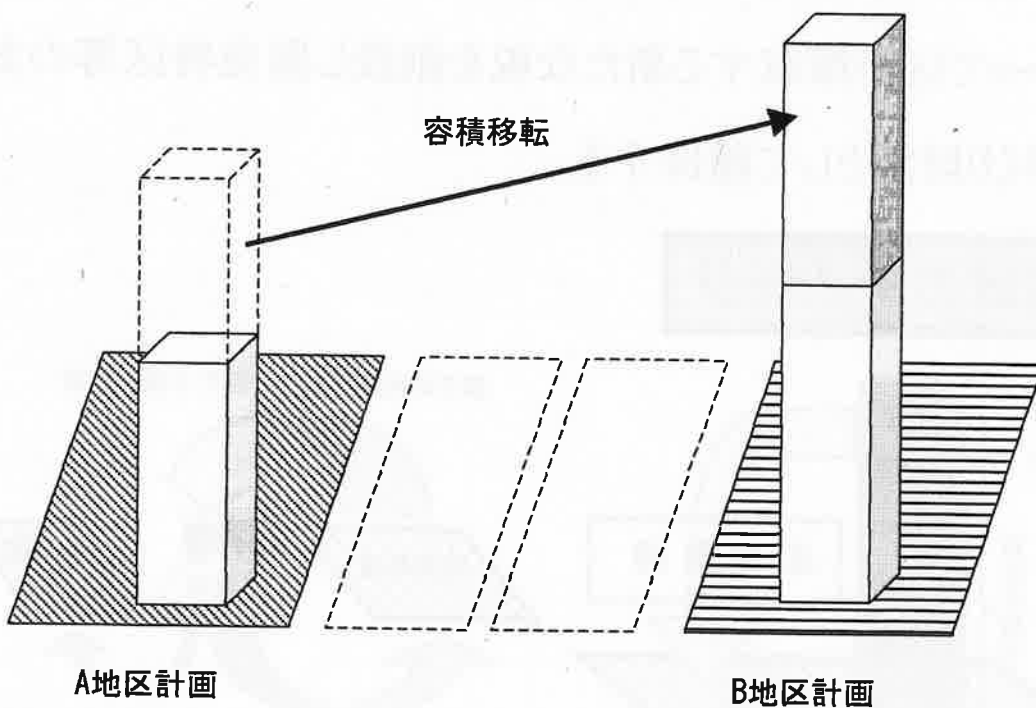
※ 必要に応じて容積率制限を行うこともある

② 容積移転制度の拡充

- 区内において、一律に容積率を規制することが不合理な場合に、隔地での容積移転を可能にする制度を確立する。
 - 住環境の確保・保全等を実現するために、異なる地区計画間等の容積移転ができる制度を創設する。
 - 上記、容積移転制度の運用に向け、TMO(※)などを活用し容積移転履歴を管理する仕組み等を整備する。

※TMO[town management organization]:民公協調によるタウンマネジメント機関,まちづくり機関。

異なる地区計画間での容積移転のイメージ



③ 全国一律規制の見直し

・市街地整備に関する全国一律の規制は、大都市における地域特性、商業特性からは過大な義務付けとなっている場合があり、都市部における建物の更新を阻害する一因となっている。この全国一律規制の見直しを行い、それぞれの地域の実情に合ったルールを確立する。

ケース1 大規模小売店舗立地法(大店立地法)による規制

駐車需要の充足と周辺住民、事業者の利便の確保を図るため売り場面積に応じた必要な駐車台数が定められている。

(現状)

・全国一律規制により車で来る客が少ない都心にも大きな駐車場が必要となる。



(問題点)

・土地のない都心では駐車場を立体化または地下化する必要があり、店舗建設費が余計にかかり、新築や建物更新が困難。

ケース2 道路斜線制限及び道路幅員による容積率の制限

道路斜線や道路幅員による容積率の逡減が、用途地域により一律に規制されている。

(現状)

・道路斜線規制等が一律に適用されることにより容積率や形状が制限を受ける。



(問題点)

・都心での合理的な土地利用が阻害される場合がある。

ケース3 工業(場)等制限法

産業及び人口の過度の集中を防止するため、都心での工場及び大学等の新增設が制限されている。

(現状)

・1,500㎡以上の教室の新增設を必要とする大学は郊外への移転を余儀なくされている。



(問題点)

・大学は地域活性化の核となるが、区内にある大学は、この規制のため教室数を増やすことが出来ない。従って、学生数も増やすことが出来ない。

まちづくり用語の解説

用途地域

- ・用途地域とは、都市計画区域において、住宅と工場などのように、性格や機能上相互に悪影響を及ぼすおそれのある施設が同一の地域に存在することを避けるため、地域に最も相応しい建築物の用途を誘導し、無秩序な混在による環境の悪化等を防止する地域の区分です。

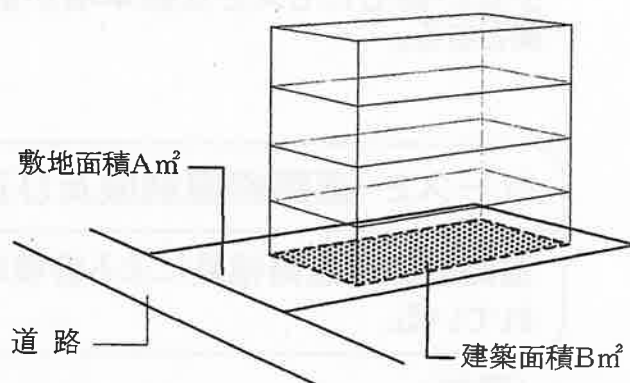
建ぺい率

- ・建ぺい率とは、建物の建築面積（建坪）を敷地面積で割った数値です。

$$\langle \text{建ぺい率}(\%) = \text{建築面積} (B \text{ m}^2) \div \text{敷地面積} (A \text{ m}^2) \times 100 \rangle$$

- ◇たとえば、敷地面積(A)120 m²で、建築面積(B)60 m²の建物を建てれば、建ぺい率は50%となります。

注)建築面積は、建物を真上からみたときの面積です。必ずしも1階の床面積とは一致しません。

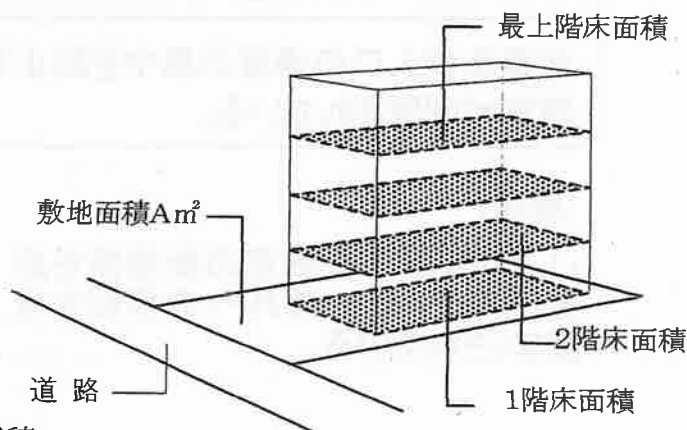


容積率

- ・容積率とは、建物の延べ床面積を敷地面積で割った数値です。

$$\langle \text{容積率}(\%) = \text{建物の延べ床面積} (C \text{ m}^2) \div \text{敷地面積} (A \text{ m}^2) \times 100 \rangle$$

- ◇たとえば、敷地面積(A)120 m²で、延べ床面積(C)240 m²の建物を建てれば、容積率は200%となります。



- ◇延べ床面積(C m²) = 1階床面積 + 2階床面積 + … + 最上階床面積

基準容積率

①幅員 12m以上の道路に接する敷地の場合

➡ 都市計画図に示された指定容積率はその敷地の基準容積率となります。

②幅員 12m未満の道路に接する敷地の場合

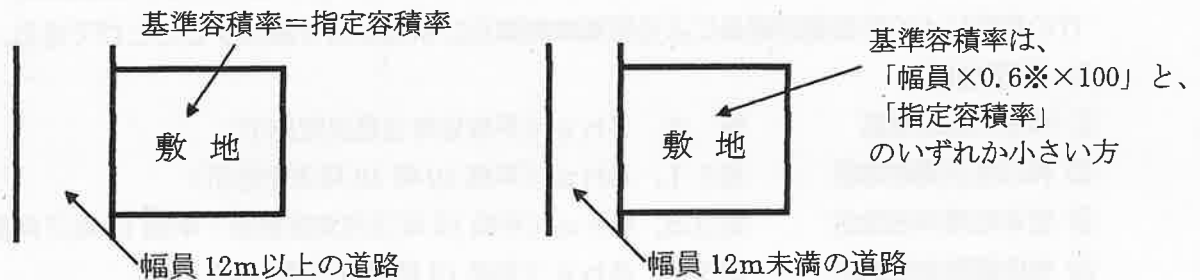
➡ つぎのいずれか小さいほうが基準容積率となります。

- 道路の幅員に0.6(※商業地域の場合)を掛けた値
- 都市計画図に示された指定容積率

《 $\text{基準容積率} = \text{道路の幅員} \times 0.6 (\text{※}) \times 100$ 、かつ、指定容積率以下 》

※第一種住居地域、第二種住居地域では、0.4が係数となります。

◇たとえば、幅員 8 mの道路に接する敷地では、指定容積率が 600%であっても、基準容積率は 480% ($8 \times 0.6 \times 100$) となり、それ以上の利用はできません。

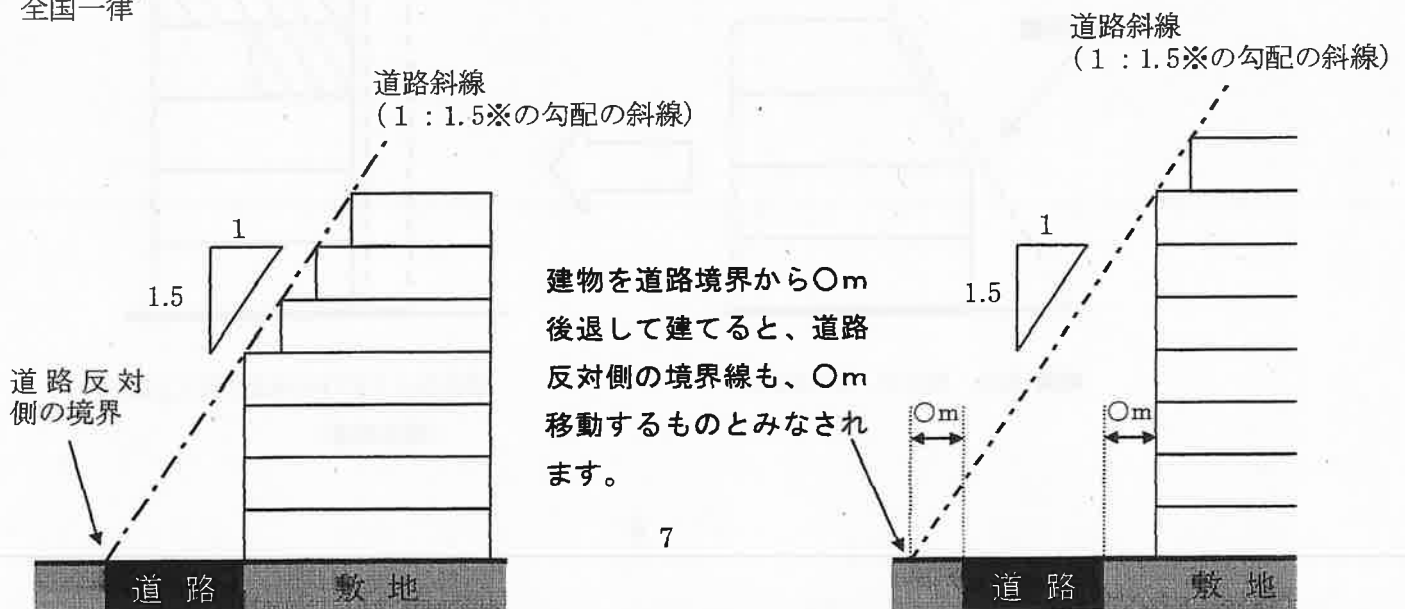


道路斜線制限

- ・道路斜線制限とは、道路の反対側の境界から、1 : 1.5 の勾配 (※商業地域の場合) でひいた斜めの線 (道路斜線) の中に建物をおさめなくてはならないという、建物の形状を制限するものです。

※第一種住居地域、第二種住居地域では、勾配が 1 : 1.25 となります。

全国一律



千代田区型地区計画

千代田区型地区計画とは、「用途別容積型地区計画」と「街並み誘導型地区計画」を併用した地区計画のことである。

(1) 用途別容積型地区計画

住宅減少の著しい地区等において、住宅を含む建築物の容積率の上限を引き上げ、地区における住宅用途の確保を図る。

地区整備計画において、『容積率の最高限度・最低限度』、『敷地面積の最低限度』、『壁面の位置の制限』等を定め、必要な事項を条例化した場合は、住宅を含む建築物に関する容積率を指定容積率の1.5倍まで割増しすることができる。(前面道路幅員による容積率の逓減あり)

(2) 街並み誘導型地区計画

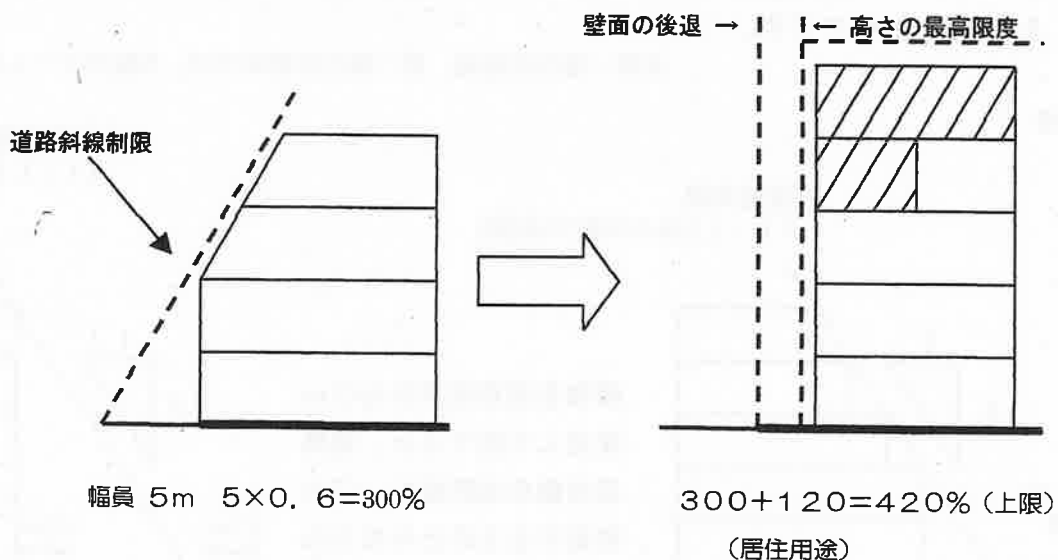
建物の壁面の位置や高さを揃えて街並みを整え、良好な居住環境を確保する場合に形態制限を緩和する。

地区整備計画において、『容積率の最高限度(指定容積率の範囲内)』、『敷地面積の最低限度』、『壁面の位置の制限』、『高さの最高限度』等を定め、必要な事項を条例化した場合は、特定行政庁の認定により前面道路幅員による容積率制限及び斜線制限を緩和することができる。

(3) 指定地区

- ① 神田和泉町地区 約 4.3 ha (平成9年3月決定告示)
- ② 神田佐久間町地区 約11.8 ha (平成10年10月決定告示)
- ③ 岩本町東神田地区 約33.8 ha (平成12年3月決定告示・平成13年7月変更告示)
- ④ 神田錦町南部地区 約12.8 ha (平成12年3月決定告示)
- ⑤ 神田紺屋町周辺地区 約 4.5 ha (平成12年7月決定告示)
- ⑥ 一ツ橋二丁目周辺地区 約12.4 ha (平成12年10月決定告示)

[商業地域(500%) 前面道路幅員5mの場合のイメージ図]



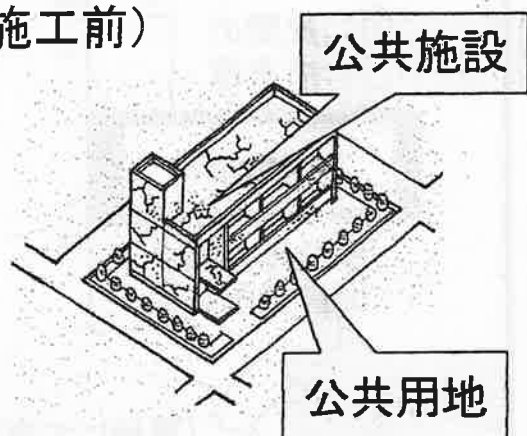
(2) 都心居住推進のための施策を大幅充実

① 公共用地活用・総合整備

民間活力の導入：PFI方式、民間定期借地権

- ・ユニバーサルデザインに留意
- ・地元自治体への事前協議を義務化

(施工前)



(施工後)



(出典：社団法人全国市街地再開発協会)

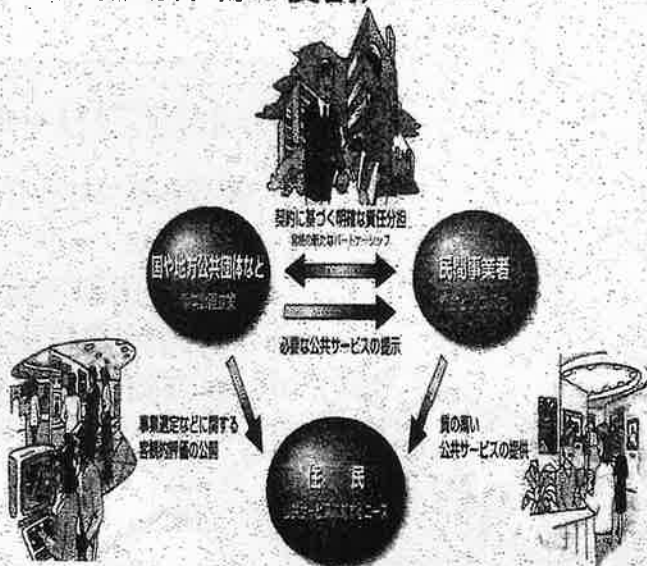
PFIとは

PFI (Private Finance Initiative) とは、公共施設等の設計、建設、維持、運営に民間資金とノウハウを活用し、効率的で質の高いサービスの提供を図る事業のこと。

(PFI事業の例)

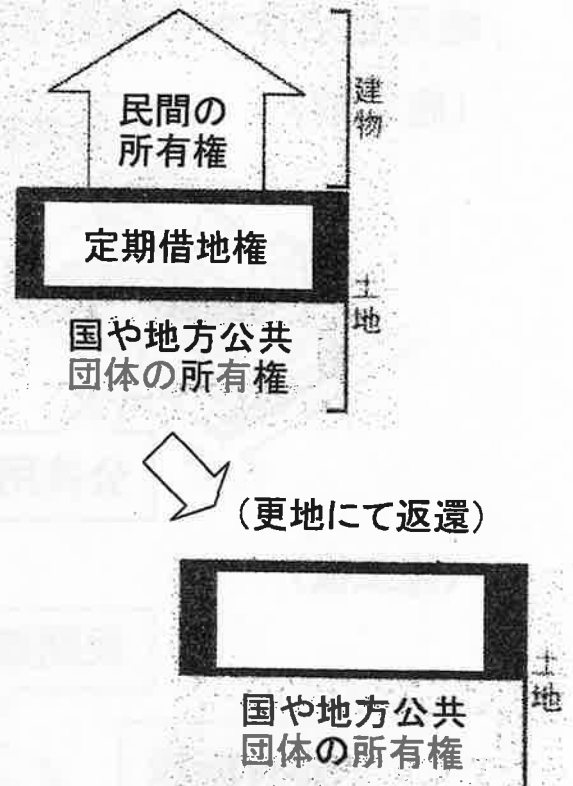
- ・廃棄物処理
 - ・公園
 - ・道路
 - ・美術館
 - ・公的住宅
 - ・物流施設
 - ・リサイクル
- 等

(PFI推進体制の役割)



民間定期借地権とは

定期借地権とは、新借地借家法 (H4.8.1 施行) で認められた権利。五十年以上の存続期間を定めた場合、期間満了後は、土地を返すことを内容とする借地権制度。



ユニバーサルデザインとは

ユニバーサルデザインとは、障害の有無、年齢、性別、国籍、人種等にかかわらず多様な人々が気持ちよく使えるようにあらかじめ都市や生活環境を計画する考え方。“すべての人が人生のある時点で何らかの障害をもつ”ということをも、発想の起点としている。

(【障害】=視覚、聴覚、肢体、知的など、さまざまな障害があり、同じ障害でも程度の差がある。また誰もが、怪我などで一時的に障害をもつこともあるし、言葉のわからない土地に行けば移動制約者となる。)

② 居住環境の再生：首都高速道路の地下化

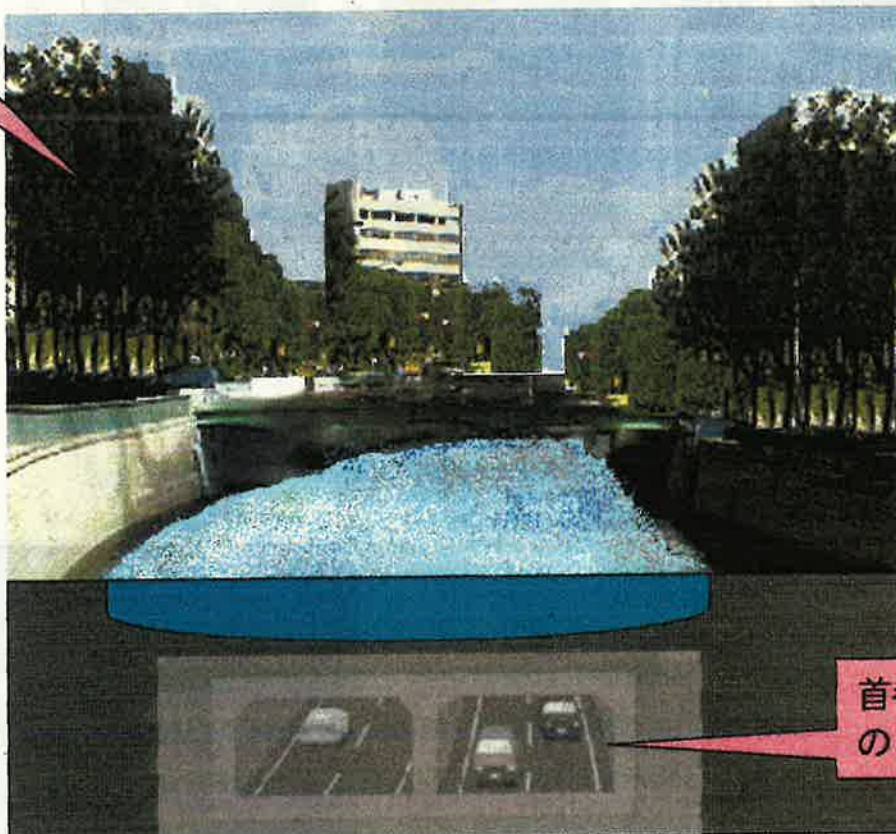
都心に再び豊かな緑と水辺環境を創出し、快適で魅力ある都市としていくために、都市基盤の抜本的な更新・整備により、居住環境の再生を推進する。



現在の日本橋川
(宝田橋付近)



水辺の
緑化



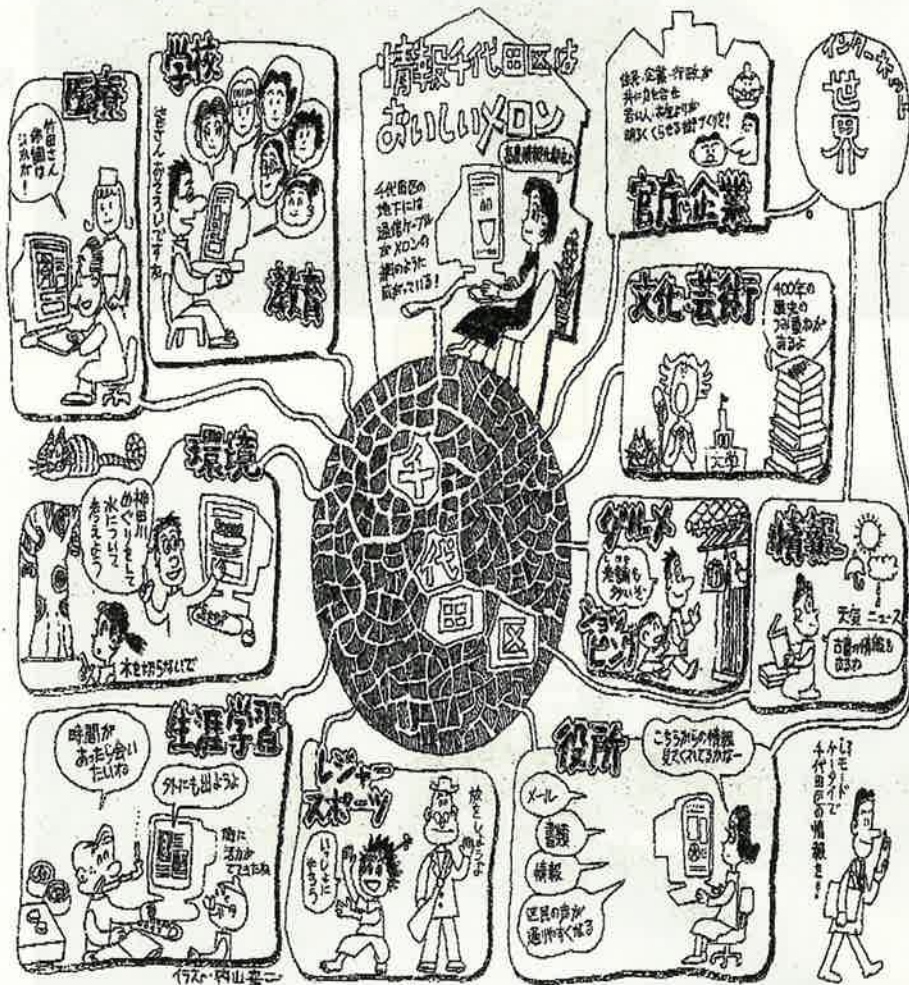
首都高速道路
の地下化

(3) 21世紀型施策推進の仕組みの充実

① 情報都市化実現・交通インフラ整備促進

- 都心区を情報モデル都市に指定し、光ファイバーを敷設する。併せて大型国費投入により短期間でデジタルケーブルテレビ等新情報ツールの普及を図る。
- 都心部でのLRTの導入や交通結節点の再整備。環状道路と関連する広域幹線道路の整備の早期実現化。

実現後の生活
イメージ例



出典：千代田区
高度情報化都市
研究会

LRT (Light Rail Transit)



Ⅱ (仮称) 開発特区制度の創設

1 目的

駅や幹線道路に接し大規模な基盤整備が必要とされる地域等におけるまちづくりを進めるにあたって、現在、区としては大きく2点の問題があると考えられる。

まず、まちづくりの基本ツールである用途・容積率の指定については、東京都が主導権を握っており、区が主体となってまちづくりをコントロールできない点である。

次に、区では、まちづくりの財源を確保することが難しいことである。まちづくりの財源としては、現在「都市計画税」があるが、都税であることから区では活用できない。さらに、使途が都市計画事業に限られていることから、都心区では対象事業が極めて限られてしまうことも問題である。

このような問題を踏まえ、(仮称) 開発特区制度を創設する。

駅や幹線道路に接し大規模な基盤整備が必要とされる地域や、面的に建築物等の更新が行われる地域を「(仮称) 開発特区」と位置付ける

(仮称) 開発特区においては、大規模基盤整備とまちづくりを一体的かつ早急に推進していくため、次のような仕組みを構築する。

① 土地利用に関する権限の拡充

(仮称) 開発特区内の事業を適切に誘導していくため、建築物の用途や容積率等の決定については、基礎的自治体である区が行う。

② まちづくり財源の確保

(仮称) 開発特区においては、現在、都が徴収している都市計画税の減免を行い、一方で、区が徴収する新たな税を創設し、(仮称) 開発特区等のまちづくり財源として活用する。

2 類似事例・制度について

(1) エンタープライズゾーン

(2) B I D

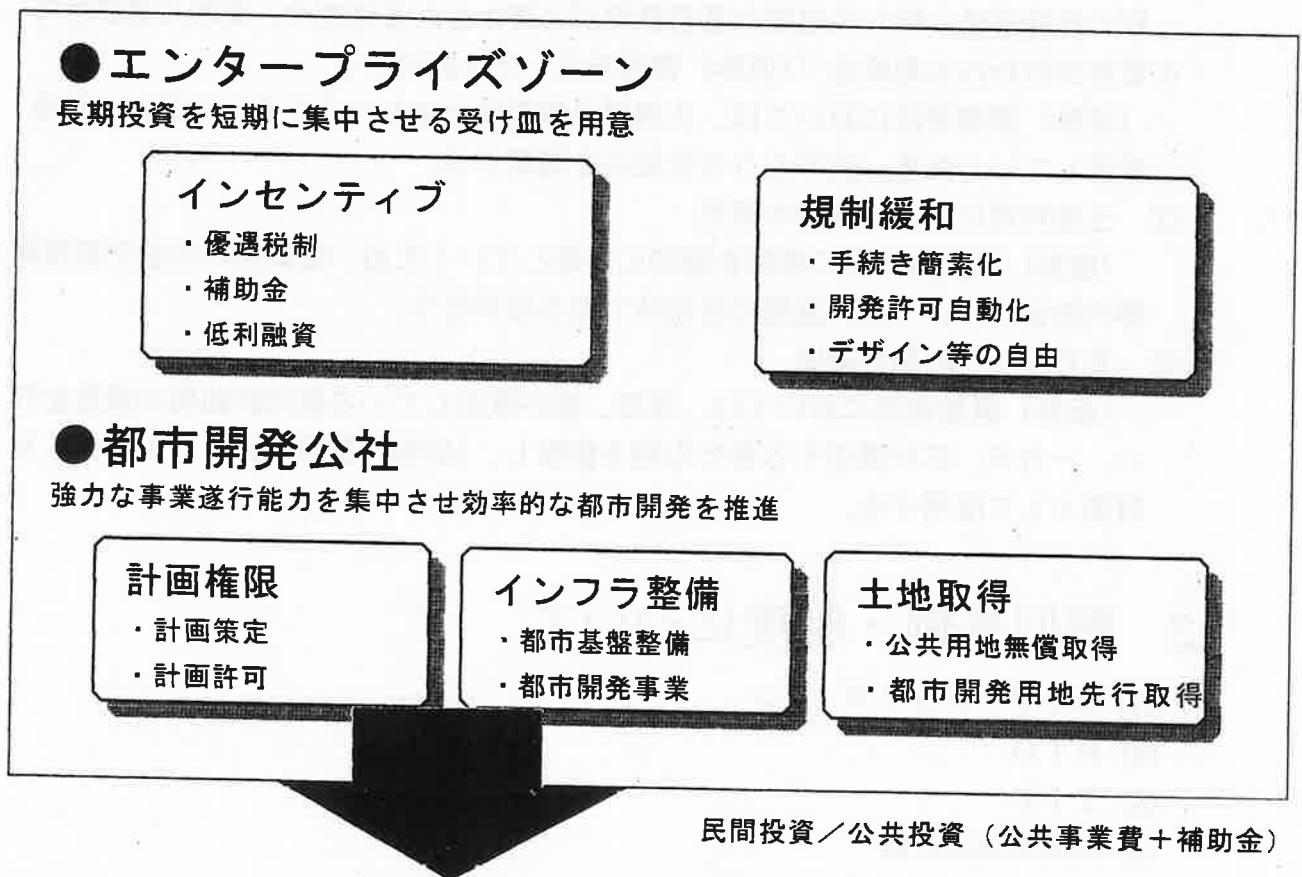
(3) T I F

(4) 再開発地区計画

(1) エンタープライズゾーン

1980年当時英国のサッチャー政権は民間活力による経済再生を掲げ（経済のビックバン）エンタープライズゾーンと都市開発公社の制度を創設した。

民公パートナーシップによる都市再生の手法であるエンタープライズゾーンは開発規制の緩和・迅速化と投資に対する減税を期限付きの特例として指定したもので、ドックランズ開発がその代表例としてあげられる。都市開発公社は10年間の時限措置で編成され、都市計画、開発計画等の許認可、土地の取得、都市基盤整備などに係る一切の仕事を迅速かつ強力に遂行したものである。



民間投資／公共投資（公共事業費＋補助金）

イングリッシュ・パートナーシップに移行
キャップ・ファンディング（開発を採算にのせるのに必要な補助制度）

(2) BID

Business Improvement District(ビジネス改善地区)

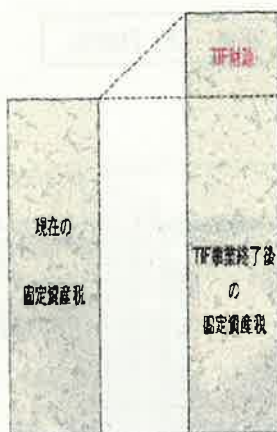
BID エリアを都市計画上に定め、BID エリア内の事業が自主的にエリアの運営と発展を行えるように、その事業資金を特別な資産査定から定める。具体的にはエリア内の固定資産税の一部を「特定課税」として別枠徴収し、この資金を再び BID エリアの運営組織に還元する。アメリカ ミルウォーキー市の事例では NPO を資金の受け皿としている。期限は無制限で、解散には 50%以上の土地所有者の申し立てと議決が必要とされていた。

(3) TIF

Tax Increment Financing (事業資金調達)

TIFエリアを都市計画区域として指定し、そのエリア内の開発事業で生じる不動産価格の上昇分(固定資産税の増収分)を、従来のように一般財源に算入するのではなく、事業の原資とする。具体的には増収見込み分を前倒しで公債を発行して、それを事業資金として調達し期限は25~30年とする。起債返済後は固定資産税として一般財源に充てるものである。

◆TIF財源のしくみ

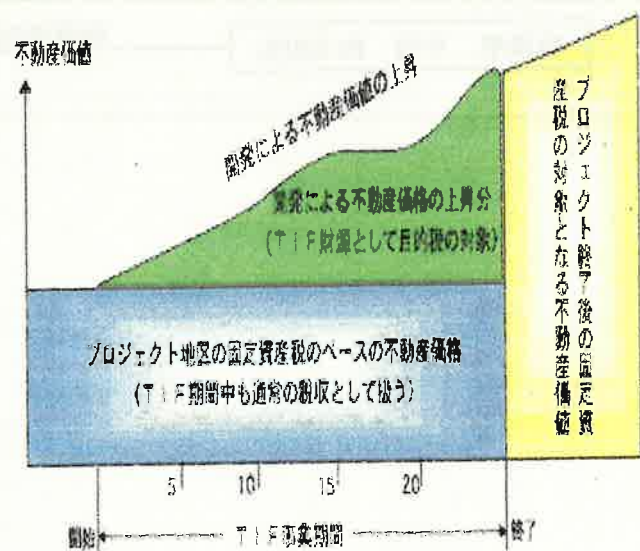


- ・TIFの期間は25~30年間が一般的(この期間に公共事業の原資とした起債を返済)
- ・TIF事業による税収の増加分を当のTIF事業の財源とするための目的税とする制度
- ・TIF事業による税収の増加分を当のTIF事業の財源とするための目的税とする制度

■ TIF事業で不動産価値を上昇させ、この開発利益で先行投資した公共事業費を回収する

・TIFが行われる地域は、市場での開発圧力がないような地域であるため、公共事業が実現しなかった場合、その地域の不動産価値は今後も横ばいと考えられる

◆TIFによる開発利益還元



(4) 再開発地区計画(都市計画法第12条の4)

<概要>

- 大規模低・未利用地の再開発に際して、公共施設・空地の確保を条件に形態制限(容積率制限、斜線制限、用途制限)を緩和する。また、必要に応じて、容積率の移転が出来る。(後述)

都市計画道路の拡幅
地区施設整備(区画道路)
2号施設の整備

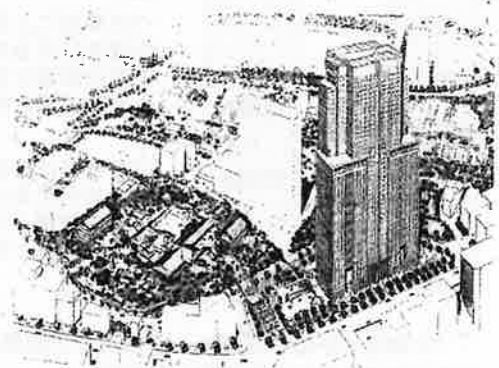
- 地区幹線道路
- 緑地 ・ 地下広場
- 地下歩行者専用通路



容積率 平均 約 520%

容積率の緩和

容積率 平均 約 750%



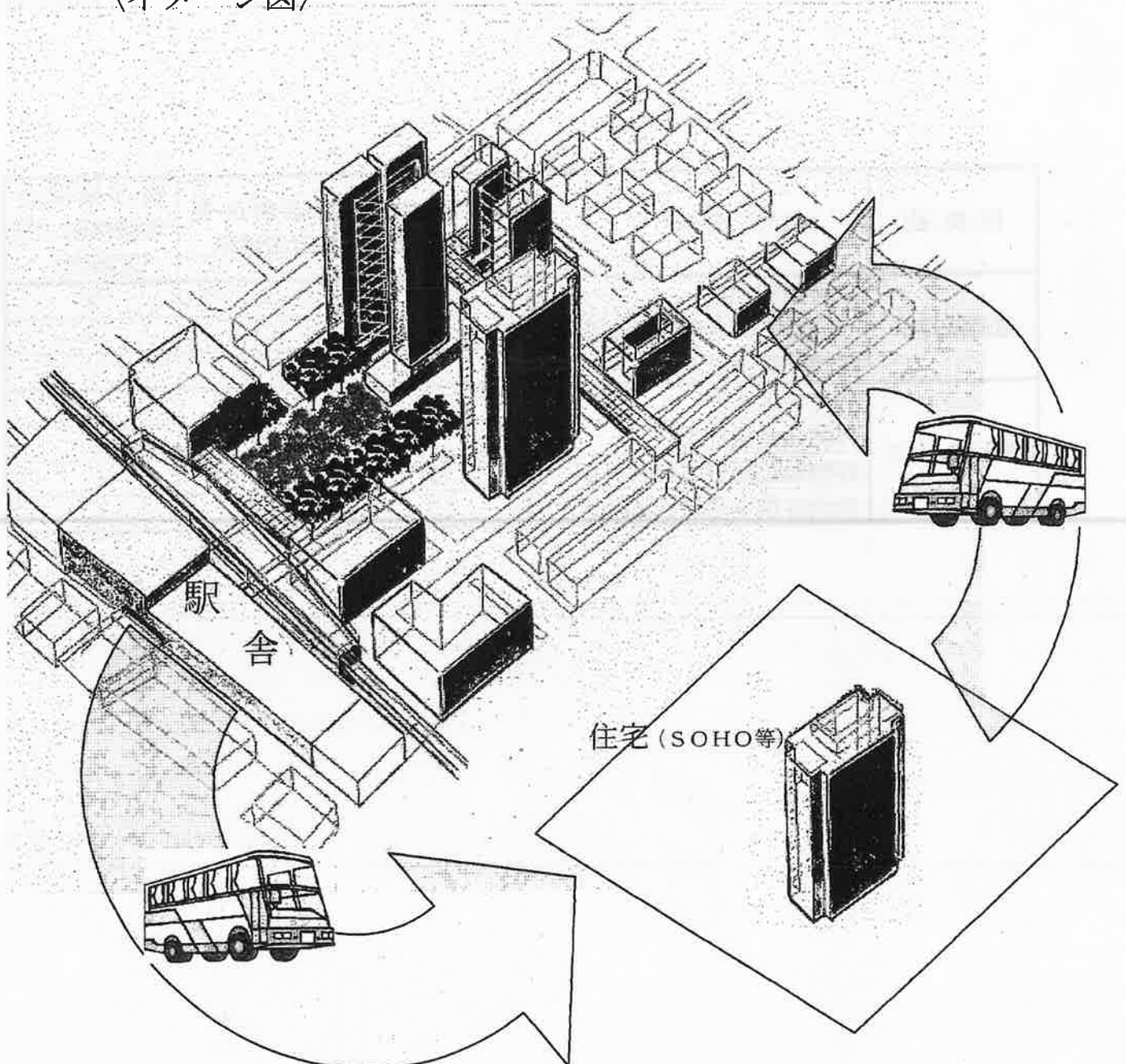
3 千代田区における活用のイメージ

(仮称) 開発特区では、区が用途・容積率の指定や新税によるまちづくり財源を確保し、(仮称) 開発特区や関連する地域のまちづくりを推進する。

〈整備事項の例〉

駅舎の改良、駅周辺のバリアフリー化、広場・自由通路・ペDESTリアンデッキ等の整備、住宅(SOHO等)、子育て施設、駐車場、情報インフラ、循環バス

〈イメージ図〉



Ⅲ 容積移転制度の充実

1 目的

容積移転に関しては、現在、都市計画法、建築基準法に規定がある。しかし、それらの制度活用においては、同一地区計画区域内、一団の敷地内、近接の敷地内等の制限があるため、現実にはその活用の範囲が極めて限定された区域内にとどまっている。

そこで、住環境の確保・回復を図る地区、歴史的建造物や緑の保存を図る地区等と業務・商業機能の発展・回復及び基盤整備を誘導する地区との間で容積移転が出来る制度を創設し、人が住み、働く魅力あるまちづくりを進めようとするものである。

根拠法	制度名称	隣接敷地間の容積移転	隣接街区間の容積移転	飛び地間の容積移転(同一区域内)
建築基準法	総合設計制度	○	×	×
	一団地の総合的設計制度	○	○	×
	連担建築物設計制度	○	×	×
都市計画法	特定街区制度	○	×	×
	再開発地区計画	○	○	○
	容積適正配分型地区計画	○	○	○
	特例容積率適用区域制度	○	○	○

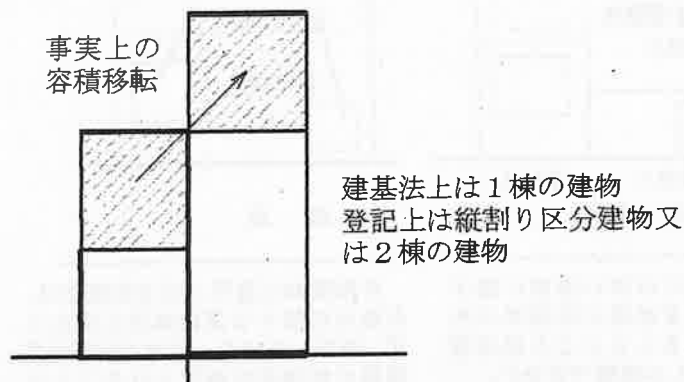
2 我が国における容積移転制度について

(1) 建築基準法に基づく制度

①総合設計制度(建築基準法第59条の2)

<概要>

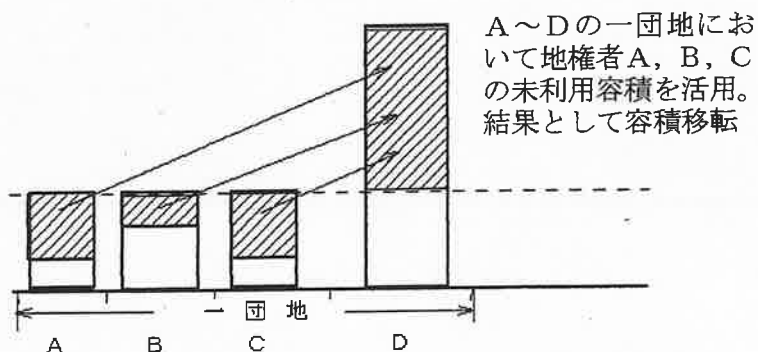
- 敷地を共同化し、一建築物とする場合、一定規模の空地確保等を条件として、形態制限(斜線制限、高さ制限、容積率)を緩和する。
- 一建築物とすることにより隣接敷地間で事実上容積移転が可能。隣接街区間、飛び地への容積移転は不可。



②一団地の総合的設計制度(建築基準法第86条第1項)

<概要>

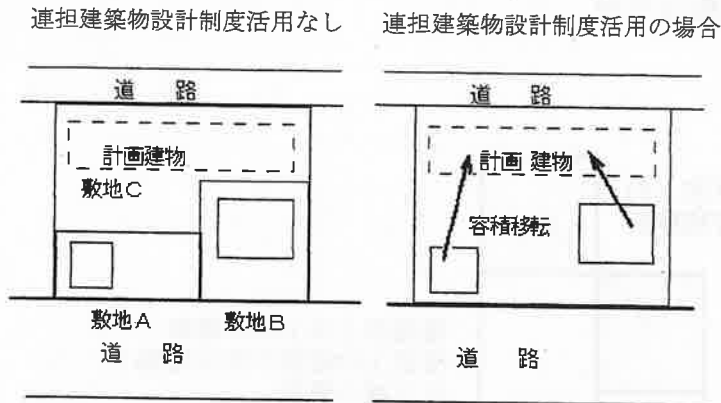
- 一定規模の空地確保等を条件として、複数の敷地全体を一つの敷地と捉えることで、形態制限(隣地斜線制限、日影規制、接道規制、容積率、建ぺい率等)を緩和する。
- 隣接敷地間、隣接街区間での容積移転は可能。



③連担建築物設計制度(建築基準法第86条第2項)

<概要>

- 一団地の総合的設計制度の追加項目として新たにできた制度。総合的設計制度は一団の土地に建築物を新たに建築する場合の規定であるため、既存の建物を含んで一団地認定はされないが、連担建築物設計制度では既存建物の敷地も含んで一団地認定される。
- 隣接敷地間の容積移転は可能。



敷地Cは狭い道路に接することを前提に容積率が決定されることがなり低容積の建物しか建築できない。

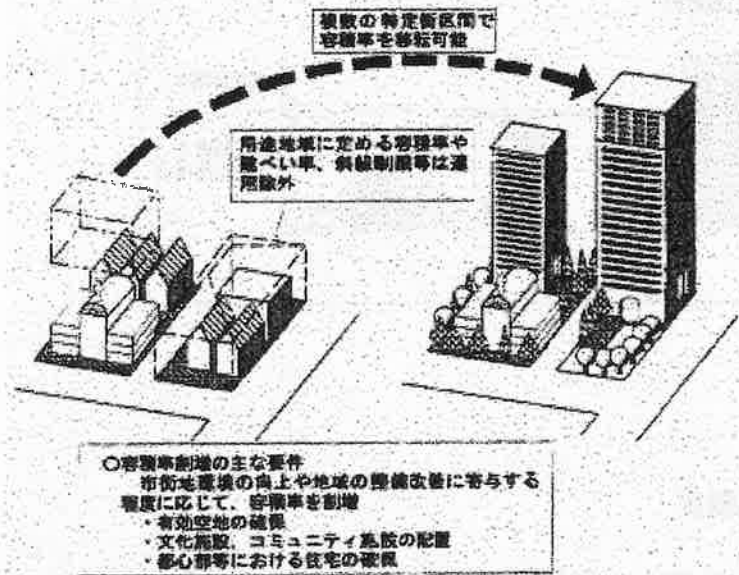
計画建物に適用となる容積率は、各敷地に接する道路幅員に関わらず、連担している一団地の前面道路幅員の容積率が適用されることとなる。この結果、敷地Cに高容積の建物を計画することが可能になる。

(2) 都市計画法に基づく制度

① 特定街区制度(都市計画法第8, 9条)

<概要>

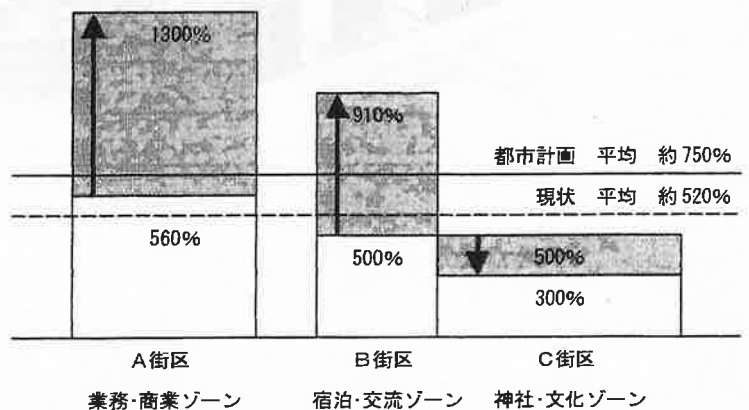
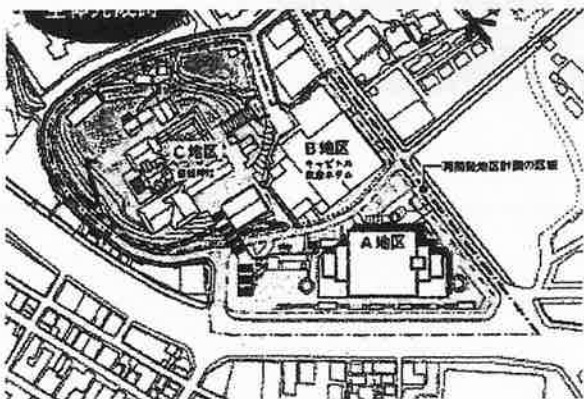
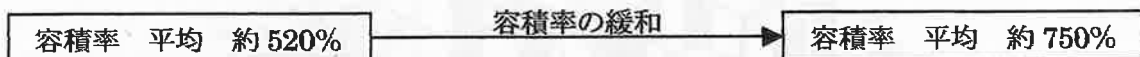
- 市街地の整備改善を図るための街区の整備・造成が行われる地区について、一定規模の空地確保等を条件として、形態制限(容積率、建築物高さ等)を緩和する。
- 隣接敷地間、隣接街区間の容積移転は可能。



② 再開発地区計画(都市計画法第12条の4)

<概要>

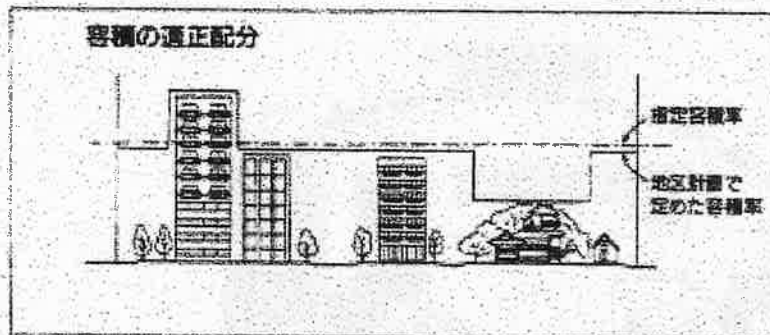
- 大規模低・未利用地の再開発に際して、公共施設・空地の確保を条件に形態制限(容積率制限、斜線制限、用途制限)を緩和する。
- 再開発地区計画区域内の容積移転が可能。



③容積適正配分型地区計画制度

<概要>

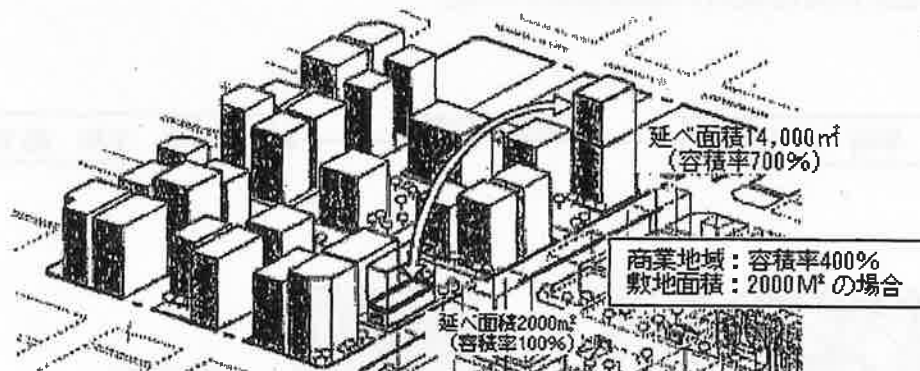
- ・ 地区内の総容積の範囲内で容積率の適正配分を行う制度。
- ・ 容積適正配分型地区計画区域内の容積移転が可能。



④特例容積率適用区域制度

<概要>

- ・ 十分な公共施設を備えた商業地域内において、利用可能容積率の範囲内で敷地間の容積率の配分を認める制度。
- ・ 特例容積率適用区域内の容積移転が可能。



3 海外における容積移転制度について

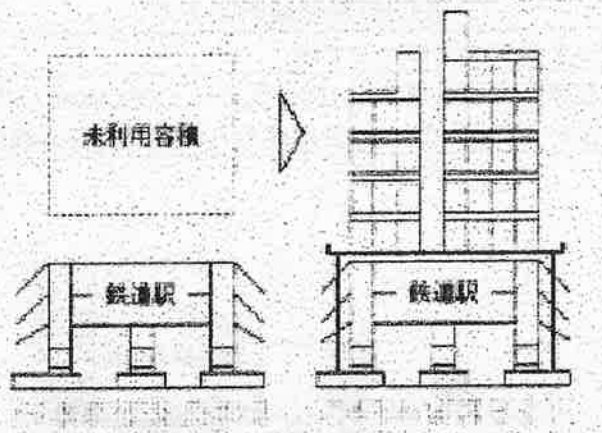
米国では、広く空中権と呼ばれるものとして次の3つの形態がある。

(1) 空中権 (Air Right)

～その土地の空中権をその土地で実現する場合～

<概要>

- ・ 空中権は土地の上部空間を水平に区画して建築的に利用する権利。
- ・ 空中権は土地所有権の構成要素の一つ(立体的・階層的区分)として把握され、我が国の土地の区分地上権または建物の区分所有権と類似している。
- ・ 米国での空中権開発の最初の例は、1908年のニューヨーク・グランドセントラル駅の上空利用。事例としては、鉄道、学校等の空中権の売却・賃貸がある。

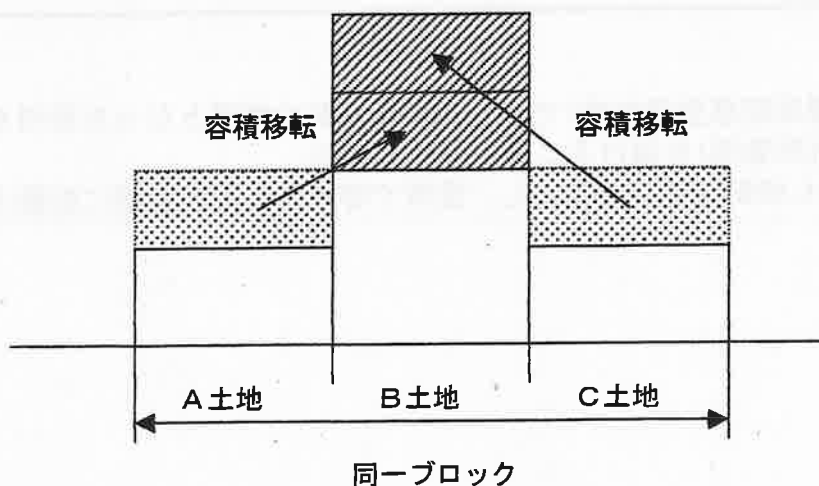


(2) Zoning Lot Merger (敷地併合により移転が可能になる開発権)

～その土地の空中権を隣接する土地で実現する場合～

<概要>

- ・ 地権者および土地の利害関係人は、合意により、1ブロック内に所在する複数の隣接画地を併合して一画地とする旨の権利宣言書を作成し、これを市又は郡の登記所に登録し、建築許可申請の際に提出すれば、ゾーニング規制上の一敷地として取り扱われ、一敷地内の複数の画地間で開発権の移転が可能となる制度である。
- ・ Zoning Lot Merger は、複数建築物が一敷地内に見なされることにより、容積率等も一体的に適用されることから、我が国の連担建築物設計制度と類似している。

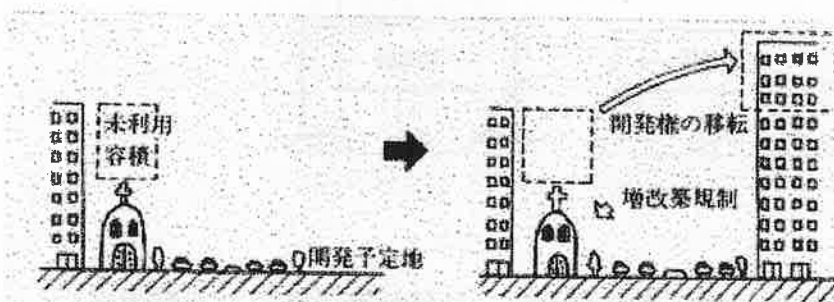


(3) TDR (移転可能な開発権, Transferable Development Right)
 ~その土地の空中権を離れた他の土地で実現する場合~

<概要>

- TDR はゾーニング条例等に基づき、土地所有権を伴わないで、歴史的建造物等の敷地から他の敷地へ移転できる容積等の開発権。
- 歴史的建造物、オープンスペース等の地域住民にとって重要な公共的利益と認められる建造物や空間を、行政が都市計画の手法を用いて保護を図るものである。
- 具体的には、地方自治体がその実状に応じてゾーニング条例やTDRプログラムを作成し、詳細を規定している。
- ニューヨークでは複数地から余剰容積を集めてプールする TDR Bank がある。
- TDR の送り地・受け地のエリアはある程度制限されている。

	送り地・受け地のエリア
ニューヨーク	・マンハッタンの一のエリア内
ロサンゼルス	・空中権を移転する敷地から 1500 フィート(約 450m) 以内の地域 ・低層地区から高層地区、住居地区から商業地区等の制約あり



□TDR の承認条件

TDR の承認条件として、通常、送り地・受け地双方に下記のような条件が出される。

送り地	受け地
<ul style="list-style-type: none"> ・建物保存計画の作成 ・TDR の価格の 5% を建物維持に充当 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境インパクト調査の実施 ・地元の承認 ・道路寄付 ・公共施設の提供

□登記

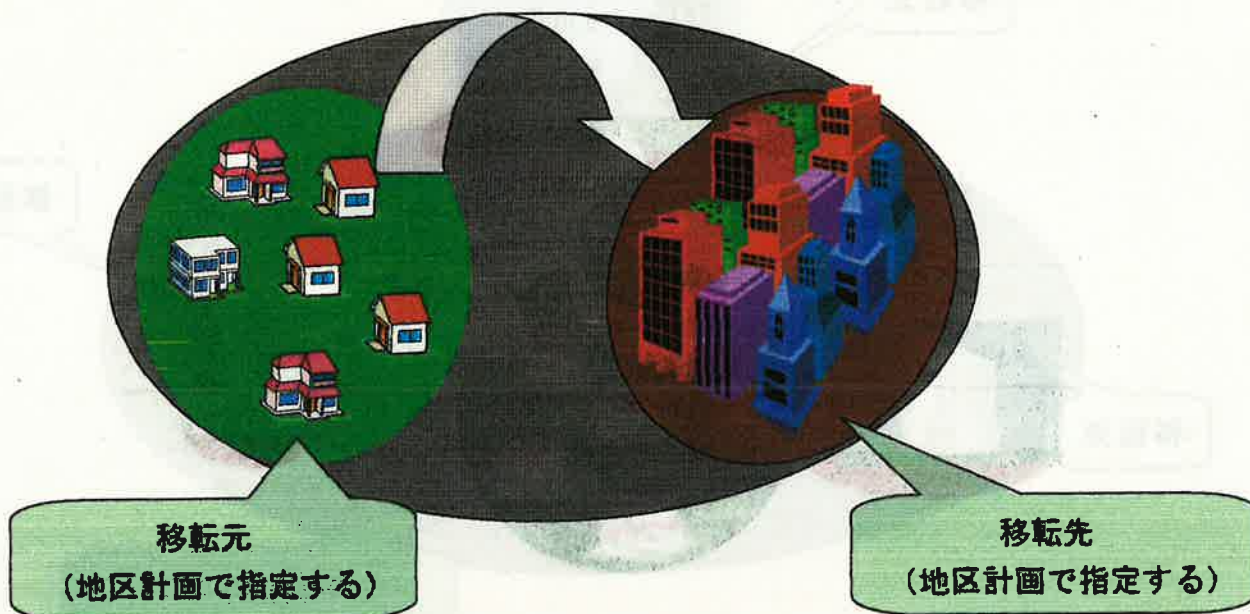
- 米国の登記(権原証書登録制度)では、物権の変動の原因となった取引を証する書面(Deed、譲渡証明書等)を届けることになっている。
- 役所に対しても移転証書等を提出し、役所で容積移転履歴台帳に記載される。

4 千代田区における活用のイメージ

ケース1

移転元 □ 良好な街並み・住環境を維持保全する地区（住居系用途地域）や景観を保存すべき地域とする。

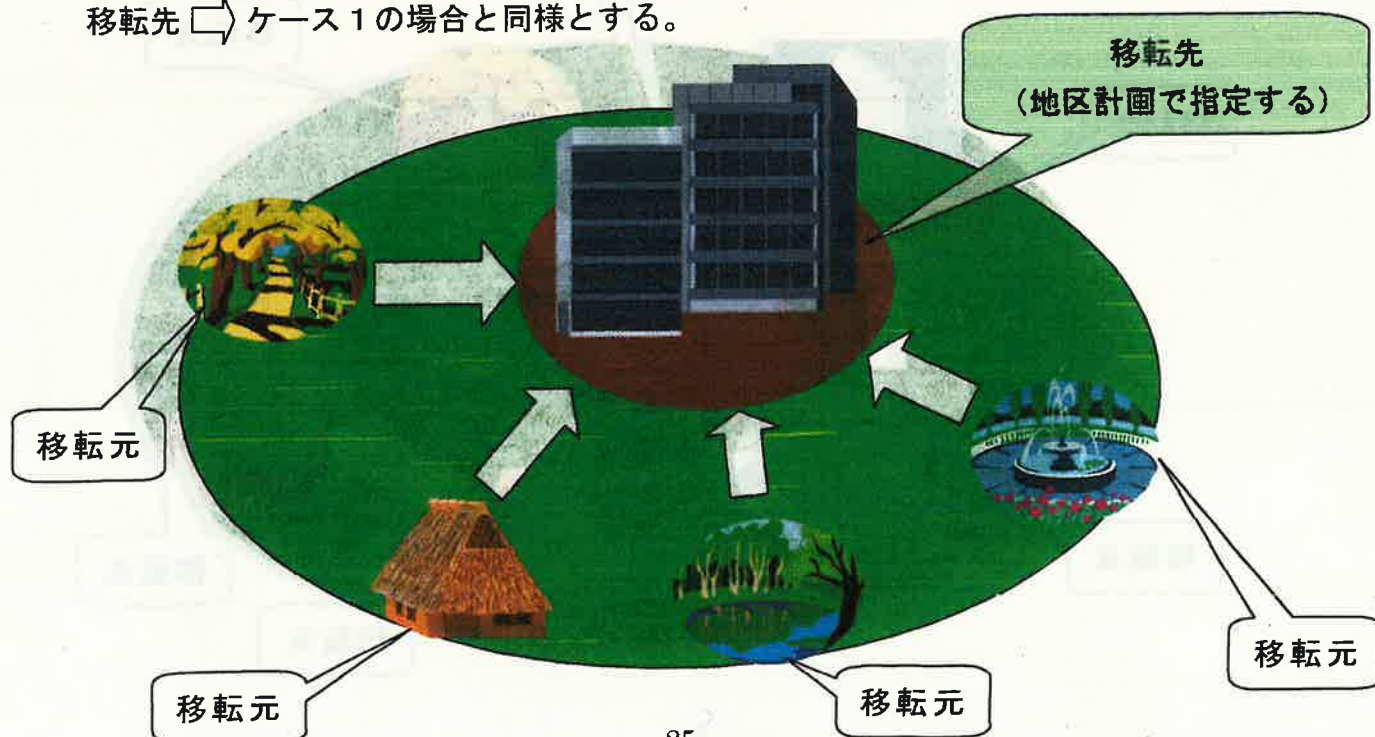
移転先 □ 業務・商業機能の発展・回復及び基盤整備を誘導する地域とする。



ケース2

移転歴 □ 歴史的建造物を保存する敷地、寺社境内の敷地、または緑の保存を図る地区とする。

移転先 □ ケース1の場合と同様とする。



ケース3

移転元 □ ケース1の場合と同様とする。

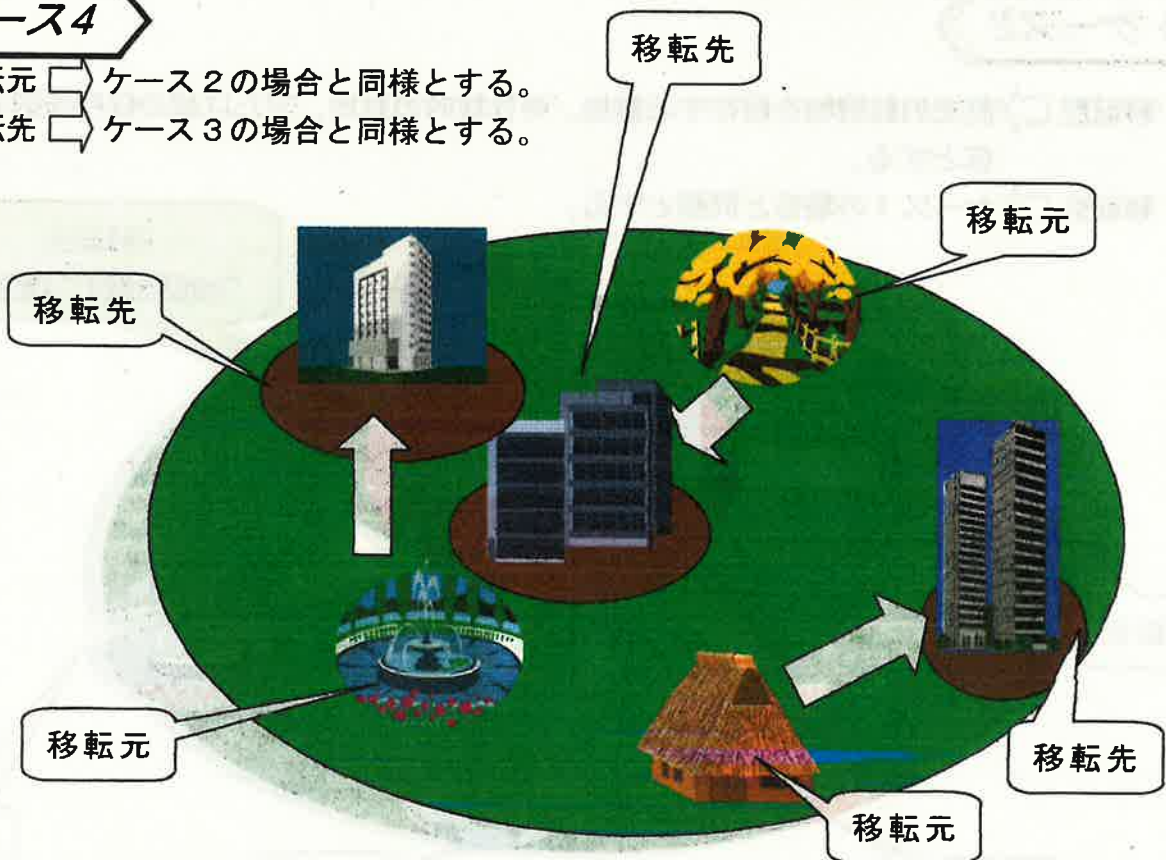
移転先 □ 高容積の建物を建築しても周辺環境に対して支障がない幹線道路沿いの街区、川沿いの街区、または鉄道線路沿いの街区などとする。



ケース4

移転元 □ ケース2の場合と同様とする。

移転先 □ ケース3の場合と同様とする。



〈効 果〉

- ① 地域の意向に沿ったメリハリのあるまちづくりが可能になる。
- ② 住環境の維持・保全が図れる。
- ③ 景観保全が図れる。
- ④ 業務・商業機能の一層の発展が期待できる。
- ⑤ 必要があれば余剰容積を売却することも可能となる。

〈課 題〉

地域の合意形成が大前提（地区計画等）であるが、現時点では以下の仕組みも未整備である。

- ① 権利の担保
 - ・ 法律上の規定がなく、容積率という権利の性格が明確でない。
 - ・ 移転した容積率について、権利保全・担保が不十分。
 - ・ 容積の渡し地と受け地との関係が不明確で、取引安全を図る公示手段（登記等）がない。
- ② 経済的評価（価格）が不安定
 - ・ 容積移転の対価は、容積移転当事者双方の利害が調整された価格となり、評価額の計算式はなく、経済的評価が不安定。
- ③ 税制の未整備
 - ・ 所得税法、法人税法、地方税法等の現行の税法においては、容積移転に係る権利金等の対価又は地代等の支払いに関する規定がない。

〈 参 考 〉



都心再生に向けての提言

千 代 田 区
中 央 区
港 区
新 宿 区
澁 谷 区

平成13年 8月

都心再生に向けての提言

大都市東京とりわけ都心地域は、国際レベルでの都市間競争時代に、日々競争力を失いつつある現状である。住環境においても、住宅供給量は上向きつつあるものの、商店等生活関連機能の喪失をはじめとする「住機能」の低下が著しいため、大きく減少してしまった定住人口を回復させるまでには至っておらず、都市の存立基盤をゆるがしかねない深刻な状況が続いている。

東京再生の原点は都心にあり、その意味で都心の再生は、まさに21世紀の国土のあり方を左右する最重要課題である。したがって、まちづくりに責任を持つ基礎的自治体としても、これまで地区計画の活用や都心居住施策の推進等により、この課題に積極的に対応してきたところである。

しかしながら、都心再生を進めていくにあたっては、財政制度をはじめとする現行のシステムが、極めて脆弱なものであると言わざるを得ない。われわれは、こうした多くの課題を克服し、21世紀の国づくりをリードする都心再生に向けて、国・都及び民間の十分な理解と強力な支援の中で、自ら主体となって、住民とともに地域からの新たなまちづくりを展開すべきものと考えている。

以下の提案は、都心再生に向けて、緊急に取り組むべき事項であり、民間分野を含めあらゆる主体が、力を合わせて現在の都市の危機を打開するために、速やかな対応を国に望むものである。

1. 都市存立の基盤は、そこに人々が住み、働くことにあり、都市再生施策の構築に当たっては、まず住機能を確立する視点を明確化されたい。また、都市間競争激化の時代背景を踏まえ、住機能及び業務・商業機能の調和・発展が都心再生に不可欠であるという認識を明示されたい。

2. 都心地域にふさわしいまちづくりの仕組みを創設するとともに、全国一律規制の見直しを図りたい。

都心地域の再生には、従来のまちづくりの仕組みでは限界があり、都心地域の特性を踏まえた新たな制度の創設や、全国一律の規制の見直しが喫緊の課題となっている。

都市整備の基本となる都市計画の規制・緩和等について、地元自治体の主体性がより一層発揮でき、かつ民間活力を活用できる仕組みを創設されたい。

(1) 開発特区制度の創設

駅や幹線道路に接し大規模な基盤整備が必要とされる地域等、一定の条件をそなえた区域を開発特区として指定し、その区域における用途・容積率を地元自治体が定めることができるようにすることにより、大規模基盤整備とまちづくりが一体となって早急に推進できる仕組みを創設する。あわせて、開発特区内における税の徴税権・減免権を新たに地元自治体に認める。さらにその際、都心部の街区が極めて狭小であることから、既存道路の再編においても立体道路制度が活用できるようにする等、各種の規制緩和を実施する。

(2) 容積率移転制度の拡充

同一自治体内において、一律に容積率を規制することが不合理な場合に、隔地での容積移転を可能にする制度を確立する。この際、TMOの活用による容積管理等の仕組みの整備もあわせて行う。

(3) 全国一律規制の見直し

市街地整備に関する規制については、例えば、現行の大店立地法の駐車場基準の規制は、大都市における地域特性、商業特性からは過大な義務付けとなっており、銀座、秋葉原、新宿、渋谷等の地域の建物更新を阻害しかねない。このため、それぞれの地域の中で新たなルールを確立することができるよう、全国一律の規制の見直しを行うべきである。

3. 都心居住推進のための施策を大幅に充実されたい。

魅力ある都心居住のため、民公が協力して都心再生を行える施策を

大幅に充実されたい。

(1) 公共用地を活用した都心居住の推進

公共用地を活用した都心居住を推進し、その実施に当たっては、PFI方式や民間定期借地権の導入など民間活力を最大限活用するとともに、ユニバーサルデザインに留意する。なお、住宅供給に当たっては、その内容について地元自治体への事前協議を義務づけることとする。

(2) 総合的整備

上記開発に当たり、周辺地域に対しても貢献するよう、憩いの場となる公園等のオープンスペースの整備、地域の防災拠点としての機能の充実を図る。さらに周辺地域のバリアフリー化もあわせて促進する。

(3) 居住環境の再生

都心に再び豊かな緑と水辺環境を創出し、快適で魅力ある都市としていくために、首都高速道路の地下化など、都市基盤の抜本的な更新・整備により、居住環境の再生を推進する。

4. 時代のニーズにあった、21世紀型施策推進の仕組みを充実されたい。

都市再生施策の構築に当たっては、時代のニーズに対応する新たな施策の展開が求められている。民公協調の仕組みを充実させるとともに、効率的・効果的な都市整備の視点から、国、都、区及び都市基盤整備公団の役割分担を適切に見直す必要がある。

また、特に区の施策のうち、都市再生に必要不可欠な施策、あるいは近年急速に行政需要が増大している施策については、財源確保・移譲を図るなど、推進方策を大幅に拡充されたい。

(1) 情報都市化の実現

- ① 都心区をデジタル情報都市のモデル都市に指定し、情報インフラとなる光ファイバーを2年程度で敷設する。あわせて、デジタルケーブルテレビ等新情報ツールの普及を、大型国費の投入により短期間

で促進し、世界の窓口となるデジタル情報都市を実現する。

- ② 今後の少子・高齢化の進展を視野に入れ、ITツールを活用した福祉システム等、モデル的民公共同開発を国等が財政支援する。

(2) インフラ整備の促進

都心に過度の通過交通を発生させないよう、首都圏環状道路と関連する広域幹線道路の整備を早期に実現するとともに、都心部でのLRTの導入や交通結節点の再整備など、効率的な公共交通の整備を推進する。

平成 年 月 日

国土交通大臣 扇 千景 殿

千代田区長 石川 雅己

中央区長 矢田 美英

港区長 原田 敬美

新宿区長 小野田 隆

渋谷区長 小倉 基