



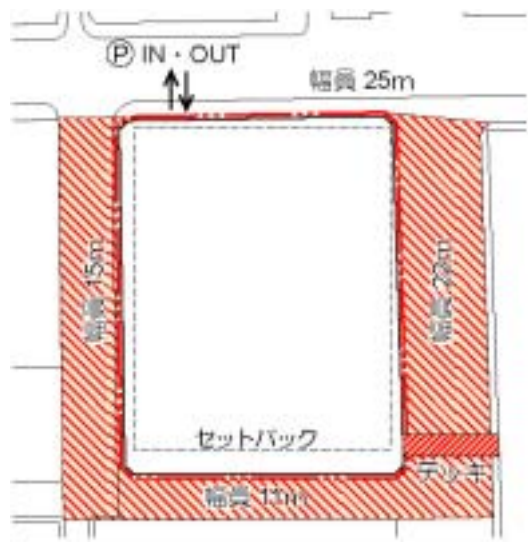
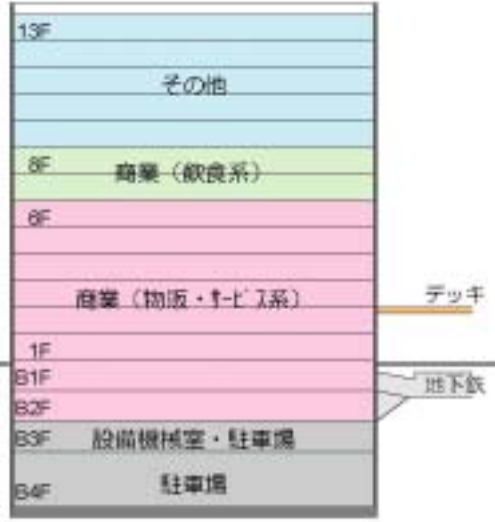
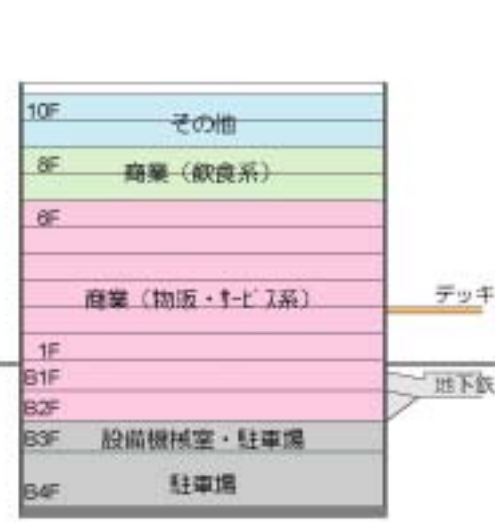

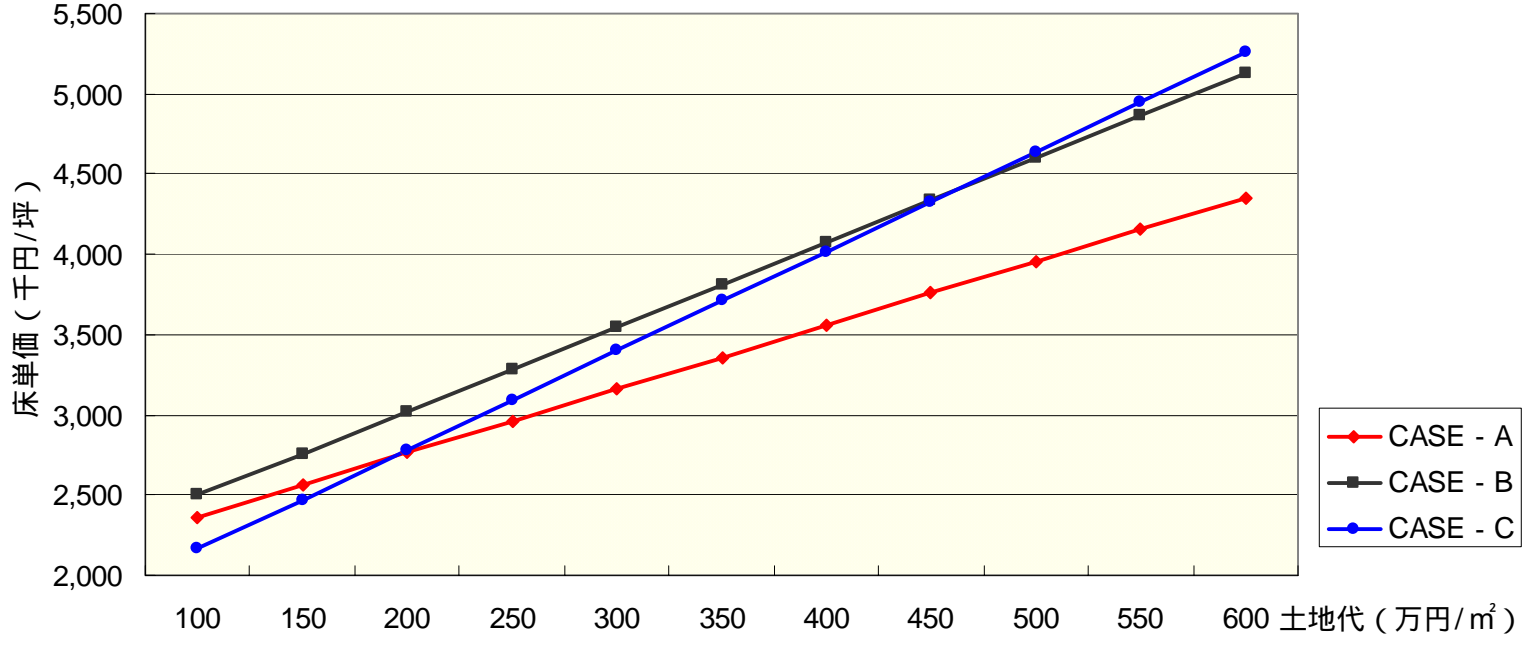
**<モデルスタディ>
スタディ概要**

目的	都市再開発法制定後、早期に第一種市街地再開発事業の都市計画決定を受け、準備組合活動が続けられている地区。都市再生緊急整備地域の指定を機に、都市再生特別地区の活用を前提としたモデルスタディを行い、課題クリアの方策を探る。
地区の現況	当地区は某ターミナル駅の駅前に位置しており、パチンコ店や飲食店等の低層商業施設が集積し、周辺には大規模商業施設が立地する、賑わいのある“駅前繁華街立地”である。広幅員の幹線道路に接道するものの、その他周辺道路は一方通行で幅員が狭い等、歩行者と車両の動線が錯綜し、安全性を欠く状況である。また、鉄道により分断された地域を繋ぐ通路の開通により、歩行者交通量の増加が見込まれている。広域的には、駅への主要なアクセス道路である国道が慢性渋滞の状況にある。現在は賑わいのある地区だが、このような交通の現状や建物の老朽化問題等を抱え、将来的な街の地盤沈下が危惧されている。
主要課題	<p><交通計画> 道路整備は行政の緊急課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路拡幅 ・歩行者専用道路の整備（歩車分離） ・歩行者ネットワークの整備（歩いて楽しい街づくり）...地下・GL・デッキレベル ・隣接街区のサービス動線確保（周辺地域の交通計画まで配慮） <p><施設計画></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車台数の確保（床増加に伴う附置義務台数の増加） 事業計画上の負担 ・グラウンドレベルの専有面積の確保（地権者がグラウンドレベルの専有床取得を希望） <p align="right">← 車両交通量増加</p>
現行の都市計画	用途地域 : 商業地域 建ぺい率 : 80% 容積率 : 800% 防火・準防火地域 : 防火地域 高度利用地区 : 高度利用地区（容積率 950%、壁面の位置の制限あり） 市街地再開発事業等 : 第一種市街地再開発事業 その他 : 駐車場整備地区

	↓					
	大幅な容積率の緩和 1,200 %		現行 950 %		容積はダウンゾーニング 壁面の位置の制限 解除 駐車場附置義務の緩和 800 %	
貢献（ハード）	事業者負担 道路の歩道化 デッキ整備	行政負担 公共駐車場	事業者負担 道路の歩道化 デッキ整備	行政負担 公共駐車場	-	行政負担 道路の歩道化 デッキ整備
特区活用の意義	<p><事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> ・高容積を取得することで、様々な用途が複合した集客力の高い施設整備が可能 <p><街づくり></p> <ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域の開発促進（起爆剤） 				<p><事業者></p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場整備が不要 ・行政がデッキと歩道整備を負担 <p><街づくり></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地区内の車両交通量が減少（交通環境の抜本的改善） ・安全な歩行者空間の整備により、歩いて楽しい街づくりを誘発 	
ネガティブチェック	<ul style="list-style-type: none"> ・集客施設整備による交通量の増加をチェック 発生集中交通量の推計（時間帯（昼・夜、平日・土日）のずれ、実PJでは原単位や係数を行政と協議） ・開発規模の増大による事業計画の適性をチェック 資金計画 / 事業者の進出意向ヒアリング 				<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場撤廃による支障をチェック 地域が連携した車両交通低減のためのシステム構築 / 車需要がない計画 ・身障者への配慮 専用駐車場設置 / ユニバーサルデザイン 	

定量的比較

	↓					
結果	<ul style="list-style-type: none"> ・専有面積の増加により、<u>床単価が減少</u> ・増床分に対する市場ニーズに<u>リスクあり</u> ・行政負担はやや<u>減少</u>（公共駐車場の割合の減少分） ・事業者負担額（附置義務駐車場を含む）はやや<u>増加</u> 	<基準>		<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場緩和により、<u>床単価がやや減少</u> ・増床分の<u>リスクなし</u> ・行政負担は道路とデッキを整備しても<u>減少</u>（Aより減額） 事業者負担が<u>大幅減額</u> ・基準階床面積が増加 ・工期短縮と、期間に係わる補償費が減額 ・初期投資が減額 		
	<p>一般的には、容積率の緩和を受けるCASE - Aの床単価が一番安価となり、最も事業性が高い（CASE - Cも現行よりは向上）。よって、市場ニーズがあれば、容積率の緩和という手法が事業推進への鍵となる。</p> <p>地方都市中心市街地等で地価が低い地区においては、CASE - Cの床単価がAよりも安価となる。さらにCASE - Cは、増床分のリスクがない、事業者の公共負担が大幅に減少する等のメリットがあり、交通環境の改善という都市再生への貢献度も大きい。</p> <p>またCASE - Aにおいても、駐車場附置義務の緩和は事業性向上のための有効な手法となる。</p> <p>実プロジェクトにおいて、“市場ニーズに即した容積率の緩和を受ける。”という手法だけでは事業が成立しない場合は、さらに駐車場附置義務の緩和を受けることで、事業性の向上と開発の推進を目指したい。</p>					
課題	都市計画法以外の法（ここでは駐車場法や大店立地法等）の規制緩和					

	CASE - A <容積率緩和>	CASE - B <現行>	CASE - C <駐車場附置義務緩和>
容積率	1,200 %	950 %	800 %
建ぺい率	80 %	80 %	100 % (1~2Fはセットバックし歩道状空地を確保)
公共整備	事業者負担	行政負担	事業者負担
道路	-	-	-
デッキ	-	-	-
公共駐車場	-	-	-
			
			
階数	13F / B4F	10F / B4F	8F / B2F
駐車場台数	528 台	439 台	80 台
(駐車場条例)	(428 台)	(339 台)	(285 台)
(大店立地法)	(指針による台数：約 250 台)		
高層部工事費割合【 1】	(11%)	(4%)	(なし)
事業者負担(附置義務駐車場含む)【 2】	やや大 (111%)	- (100%)	小 (3%)
行政負担【 2】	やや小 (91%)	- (100%)	小 (61%)
床単価			
工期・補償費	長・大 (145%)	- - - (100%)	短・小 (52%)

<注>【 1】事業費に対する高層部工事費の割合。商業以外の用途(その他)については事業に対するリスクとなる。

【 2】CASE-Bを100%としたときの公共施設(道路、駐車場、デッキ等)整備費の増減率。事業者負担には附置義務駐車場整備を含む。