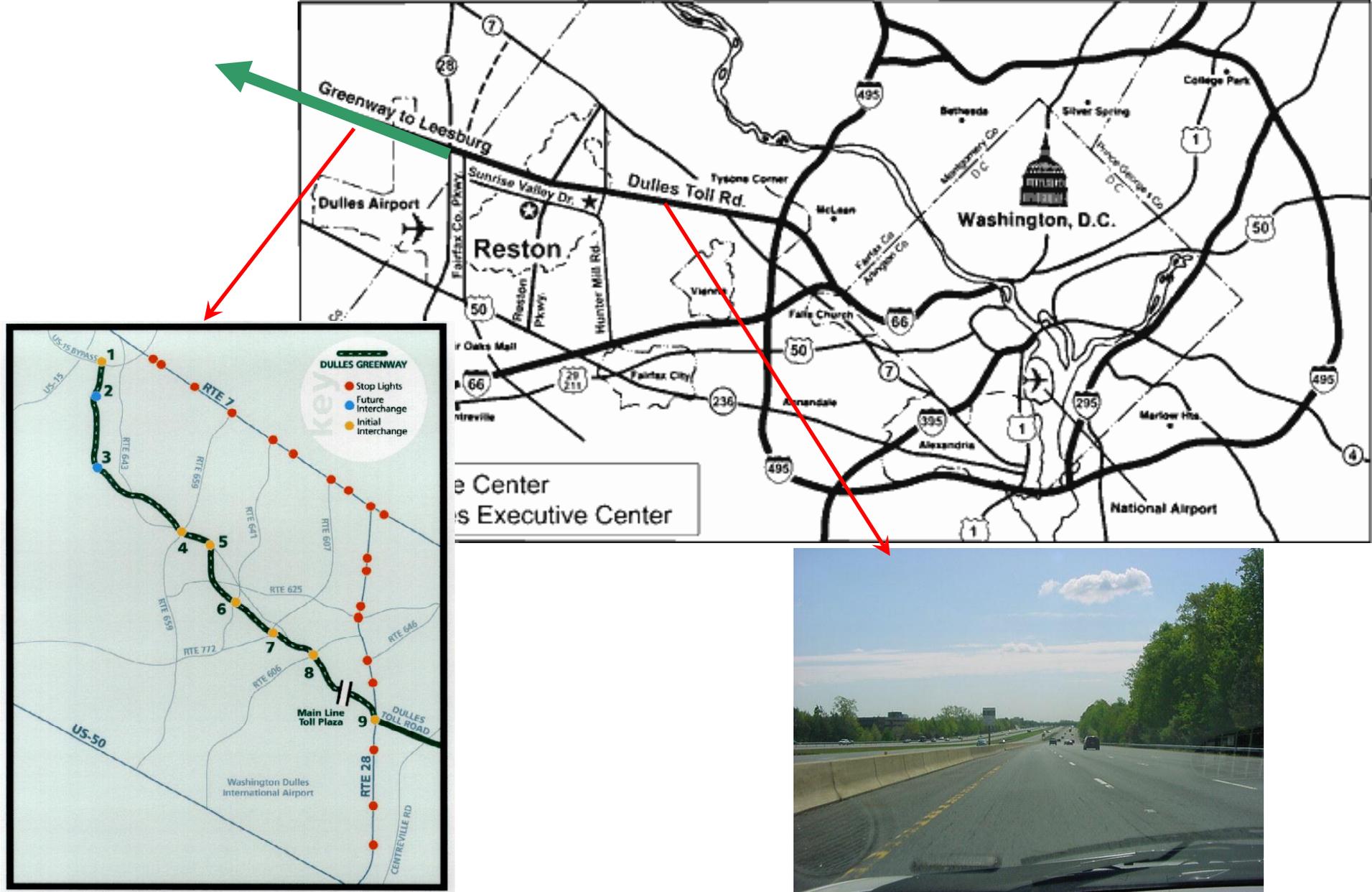


官民連携（PPP／PFI）事業の 推進に向けて

京都府立大学 公共政策学部
教授 青山公三

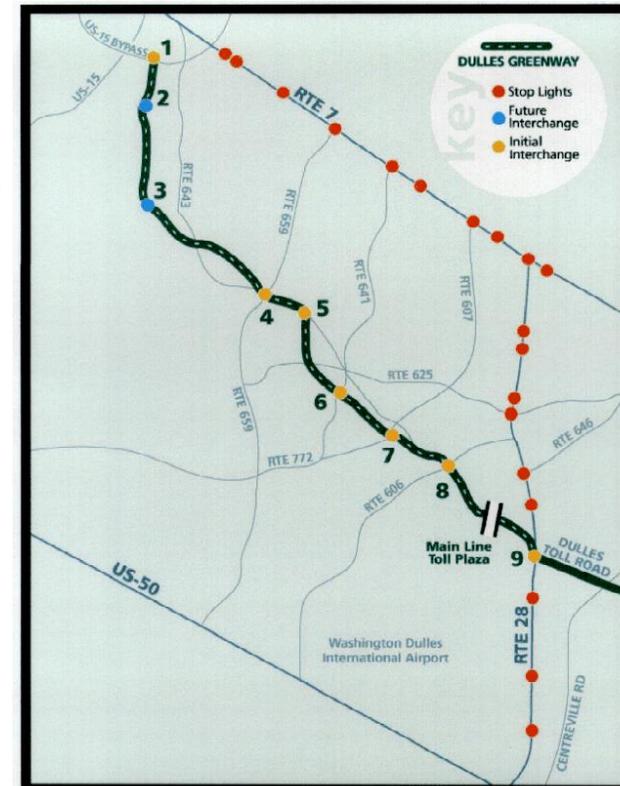
米国事例①ワシントンDC郊外の民間による高速道路建設(Dulles Greenway)



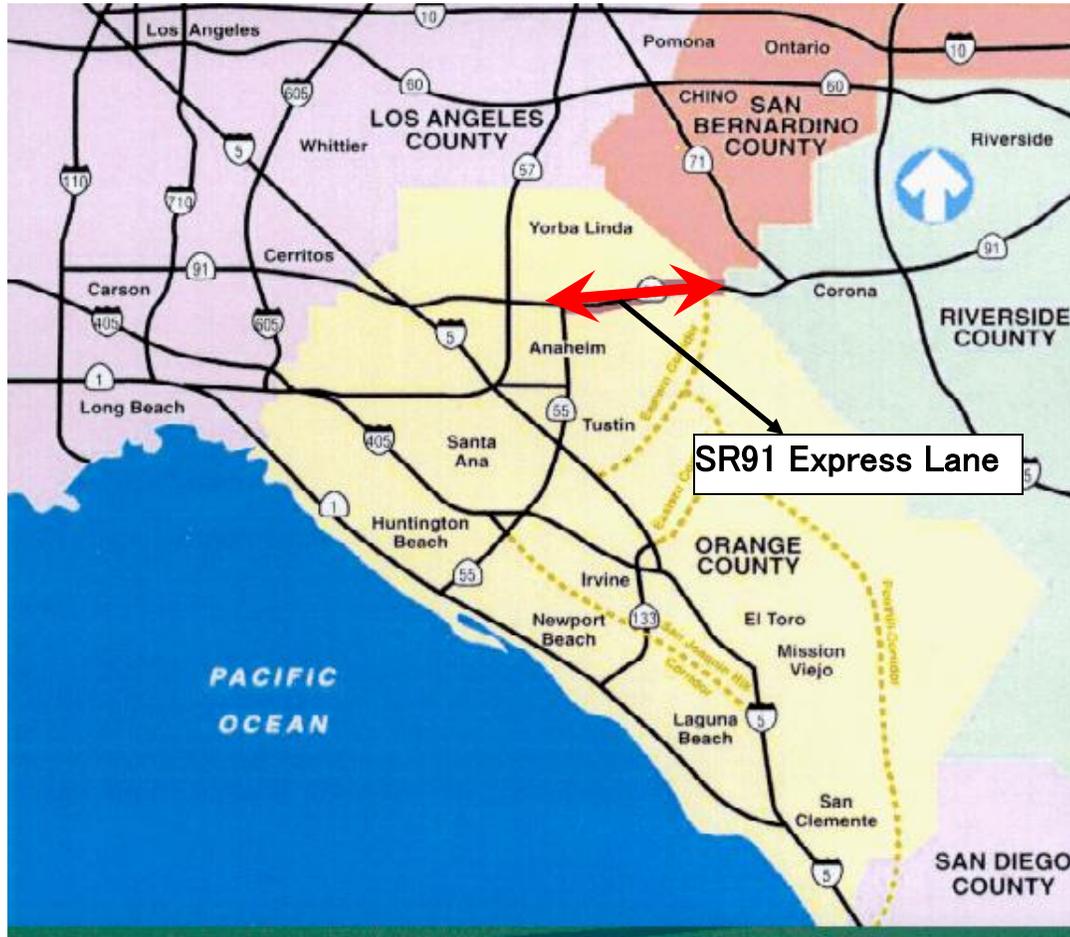
米国事例① ワシントンDC郊外の民間による高速道路建設 (Dulles Greenway)

Dulles Greenwayの概要

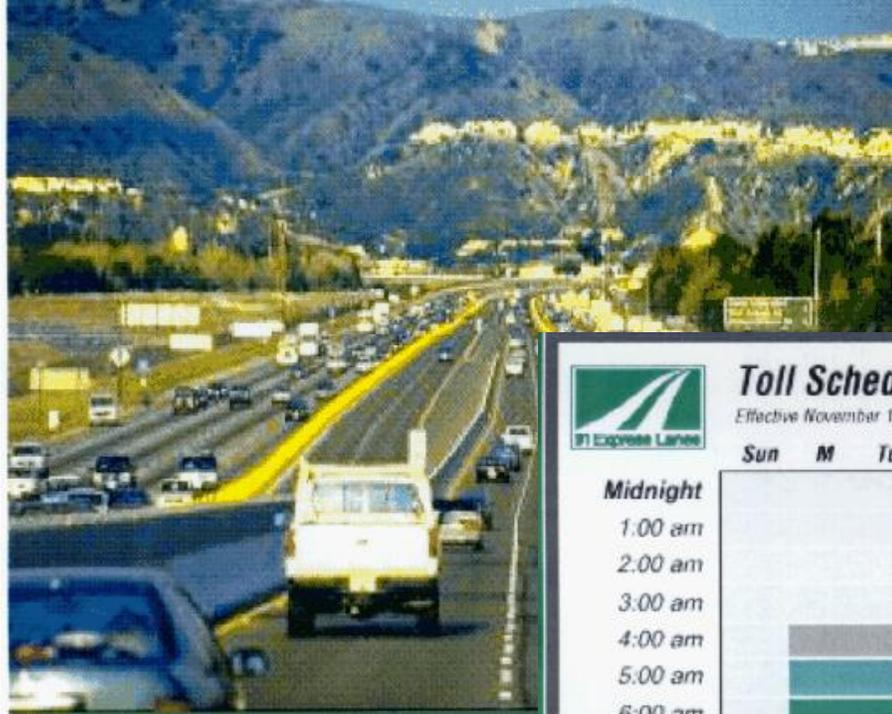
- 延長: 22km (片側2車線 将来の交通量増加に対応し拡張余地有)
- 1995年にオープン
- BOT (Build Operate Transfer) 方式による建設(30年間の運営)
- 運営主体:
Toll Road Investors Partnership (TRIP)
- 総建設費3億5,000万ドルうち3億3,200万ドルを
債券発行で調達。民間金融保証を得る
- 1999年にリファイナンス
この間通行料金は\$1.80→\$1.00→\$1.90



米国事例② ロサンゼルス郊外の民間による高速道路建設(SR91 Express Lane)



- 1995年開通
- 延長16km (片側2車線)
- 建設はCalifornia Private Transportation Company (CPTC) 1億3,500万ドル
- CPTCは州と35年のBOT契約
- 時間帯、曜日などによって変わる料金システム
- 2002年にOrange County Transportation Authorityが2億750万ドルで買い取る
- 年間営業収入は3000万ドル



Toll Schedule *Westbound*

Effective November 1, 2001 Riverside Co. Line to 55

Sun M Tu W Th F Sat

Time	Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat
Midnight							
1:00 am							
2:00 am			1.00				
3:00 am							
4:00 am			1.90				
5:00 am		3.20				3.10	
6:00 am		3.30				3.20	
7:00 am		3.60				3.50	1.45
8:00 am	1.45	3.30				3.20	1.70
9:00 am			2.65				2.05
10:00 am							
11:00 am	2.05						
Noon							
1:00 pm			1.70				2.30
2:00 pm		2.30					
3:00 pm							
4:00 pm						2.05	2.45
5:00 pm		2.45					
6:00 pm						2.40	2.05
7:00 pm						1.70	
8:00 pm	2.05						
9:00 pm			1.00				
10:00 pm							
11:00 pm							



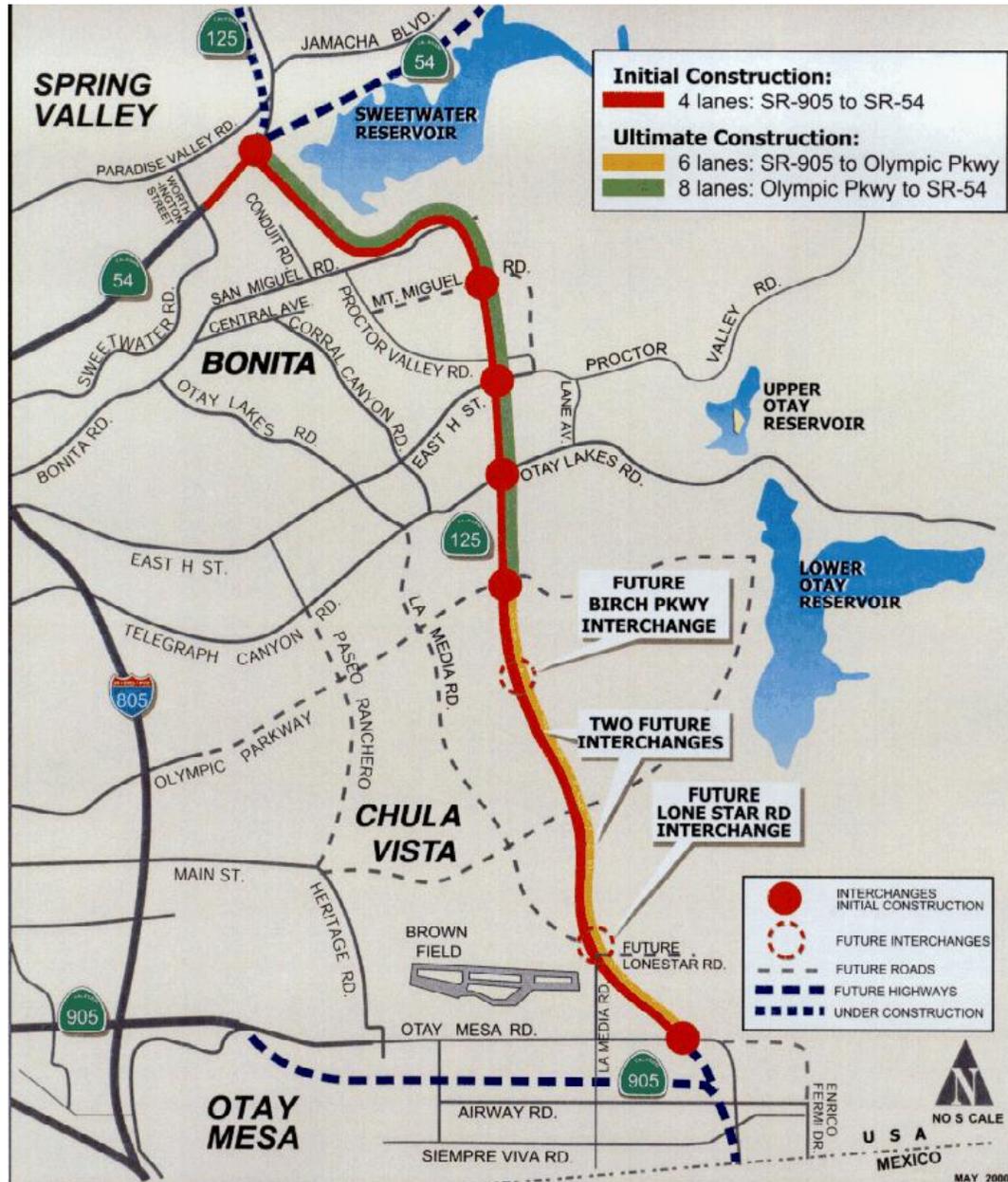
Toll Schedule *Eastbound*

Effective November 1, 2001 55 to Riverside Co. Line

Sun M Tu W Th F Sat

Time	Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat
Midnight							
1:00 am							
2:00 am							
3:00 am			1.00				
4:00 am							
5:00 am							
6:00 am							
7:00 am							
8:00 am	1.35		1.70				
9:00 am							
10:00 am	2.05						2.05
11:00 am							
Noon						2.50	
1:00 pm	2.40	2.25		2.50	3.90	2.40	
2:00 pm		3.25		3.35			
3:00 pm		3.50		3.75			
4:00 pm		4.25		4.75			
5:00 pm	2.05	4.75					
6:00 pm	3.50	3.65	3.75	3.95	4.25	2.05	
7:00 pm		2.50		3.55	3.95		
8:00 pm				2.25	3.55	1.70	
9:00 pm		1.70			2.25		
10:00 pm		1.00			1.70		
11:00 pm							

米国事例③ サンディエゴ郊外の民間による高速道路建設(SR125)



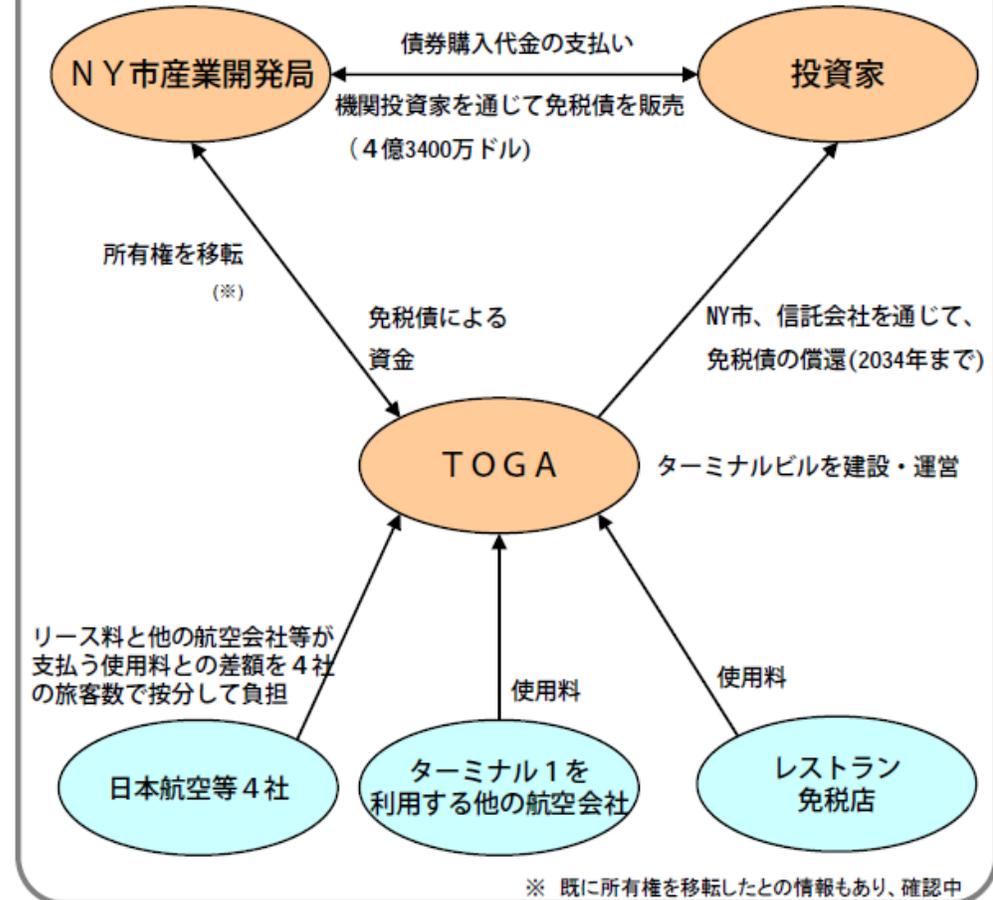
- 2005年開通
- 延長20km (片側2車線)
南側15kmが民間建設
- 建設はCalifornia Transportation Ventures (CTV)
総工費 5億6,000万ドル
- CTVは州と35年のBOT契約
- CTVは資産税に相当する地代を州に支払っている
- 道路用地は多くは州への寄付
地主はその見返りに開発
- CTVは高速道路周辺で住宅開発が行われると1戸につき、1,000ドルの開発負担金を徴収できる

- ▶ 旅客ターミナルビルの設置・管理については、PFI (BOT方式)により、航空会社等の民間主体が行っている。
- ▶ BOT (Build Operate Transfer)方式とは、民間事業者が施設等を建設後、維持・管理・運営し、事業終了後（建設に要した資金を回収するための期間終了後）に公共施設等の管理者に当該施設の所有権を移転する方式のこと。
- ▶ 空港管理者はこれらの民間主体から土地利用料を徴収している。

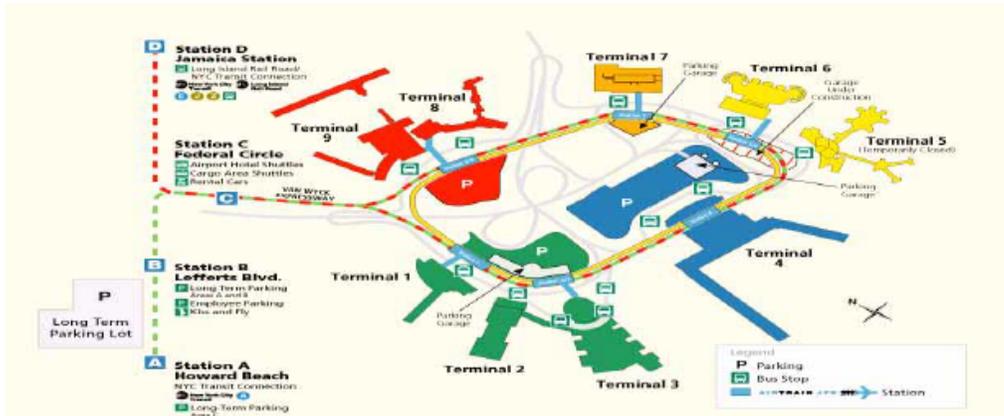
旅客ターミナルビルの管理運営主体

- ターミナル1 : 日本航空、エールフランス航空、大韓航空、ルフトハンザ航空の合資会社 (TOGA)
- ターミナル2・3 : デルタ航空
- ターミナル4 : JFK IAT (非航空会社)
- ターミナル5 : 閉鎖中
- ターミナル6 : ジェットブルー
- ターミナル7 : 英国航空
- ターミナル8・9 : アメリカン航空

ターミナル1の資金スキーム



※ 既に所有権を移転したとの情報もあり、確認中



米国事例⑤ ニューヨーク 80・20プログラム

1983年以來 10,000戸以上、CRA、LIHTCなどを活用

住宅開発公社が免税債を発行しディベロッパーに低利融資



ニューヨークにおける80/20プログラム

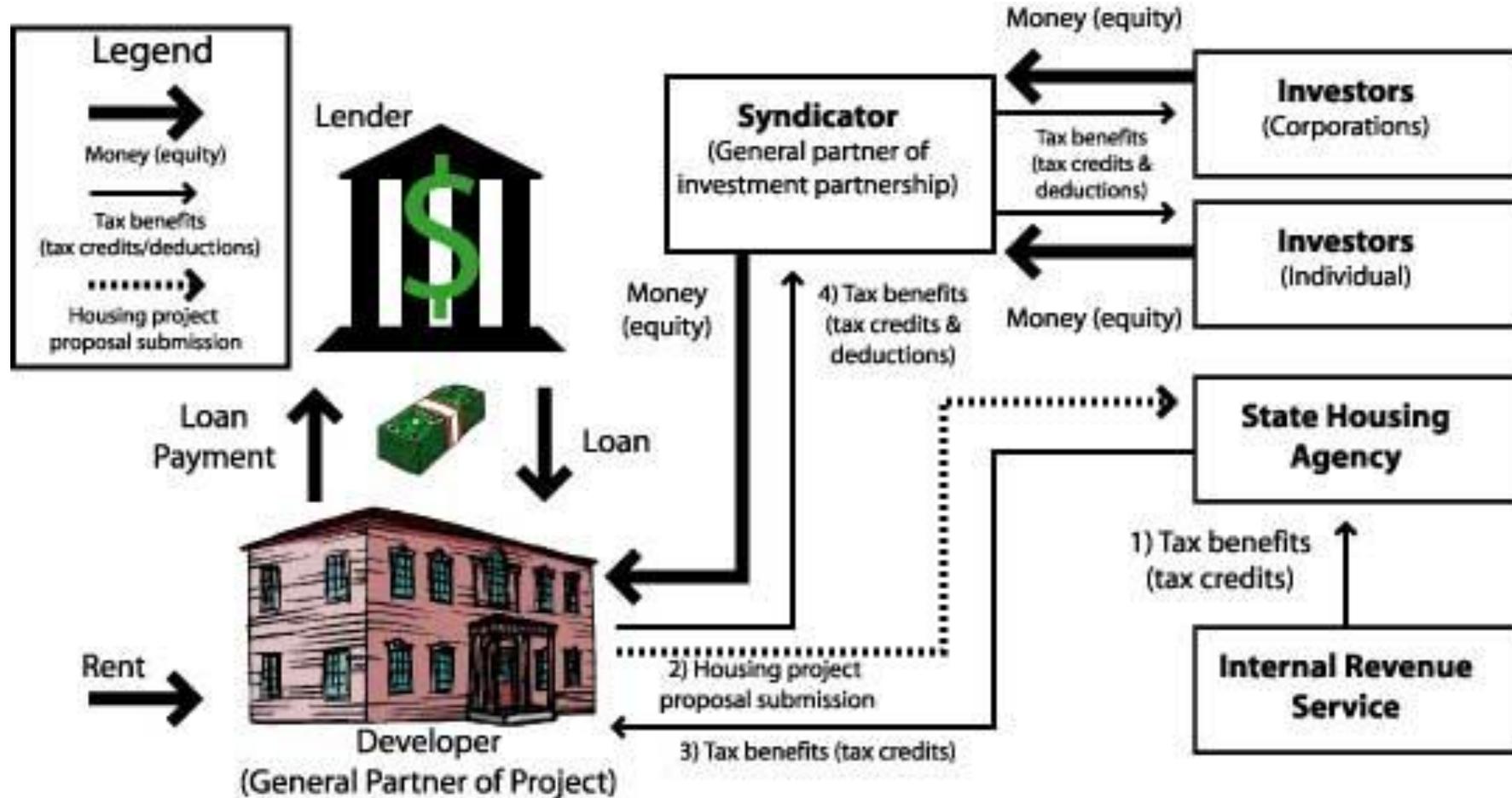
●背景

- ・ニューヨークは1930年代から80年代にかけ、公営住宅を18万戸以上建設してきた。
- ・しかし低所得者層だけを集める住宅開発への疑問
- ・公共が建設し、公共が維持管理するのは限界
- ・70年代後半から、低所得者向け住宅への政府の直接関与をやめ、間接関与へと変化してきた
- ・民間にインセンティブを与えることにより民間が低所得者向け住宅を建設し、維持管理を行うプログラムが活用されるようになってきた。

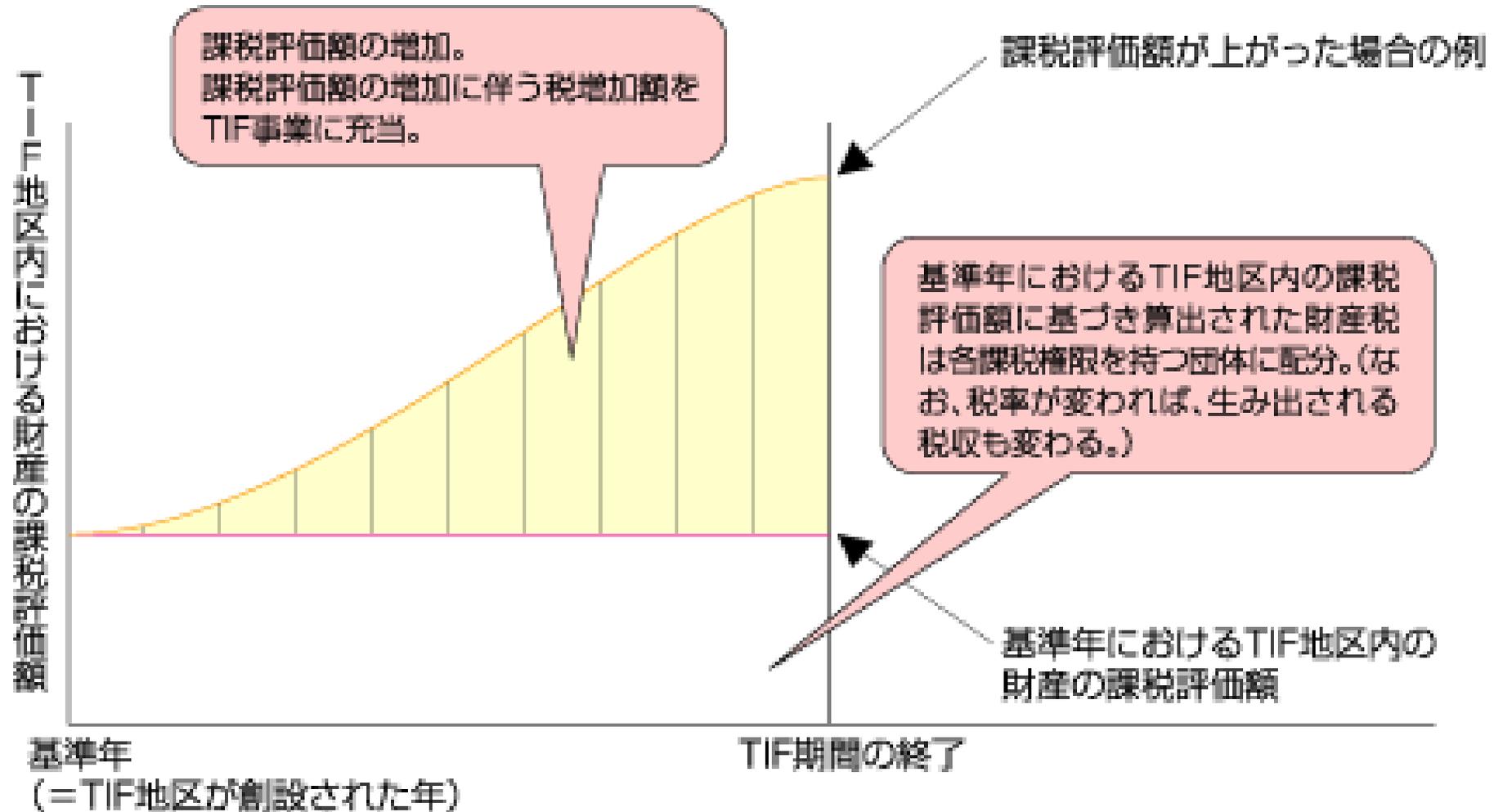
- ディベロッパーは、一定の要件を備えた20%の低所得者向け住宅を建設し、維持管理すれば、固定資産税の減免をはじめ、様々な優遇措置さらには、住宅開発公社(HDC)から開発資金の低利融資も受けられる

- 一定年限(20~30年)の維持管理をすれば、住宅の売却も可能になる

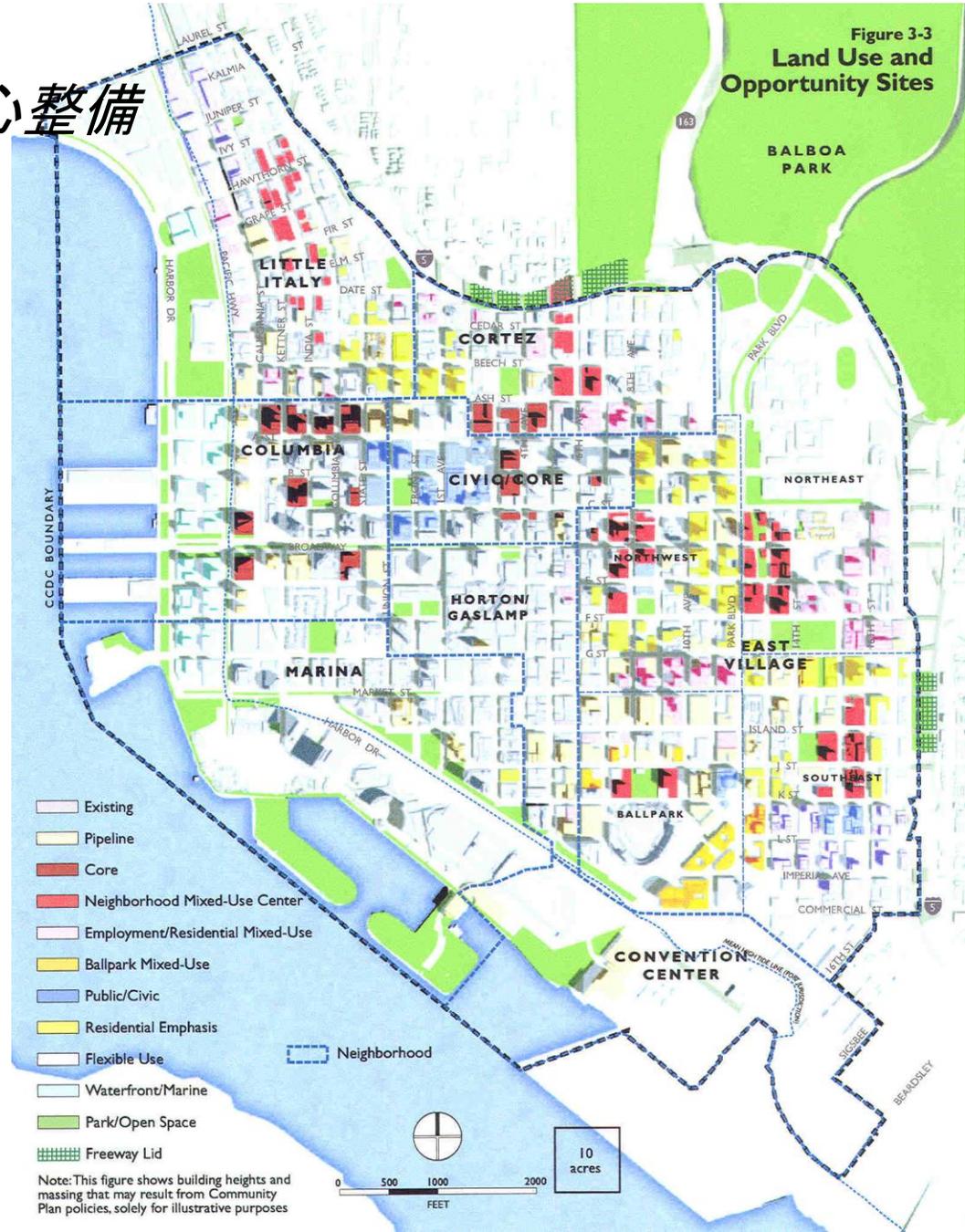
● *Low Income Housing Tax Credit (LIHTC)*
 : 1986年創設 低所得者向け住宅投資減税

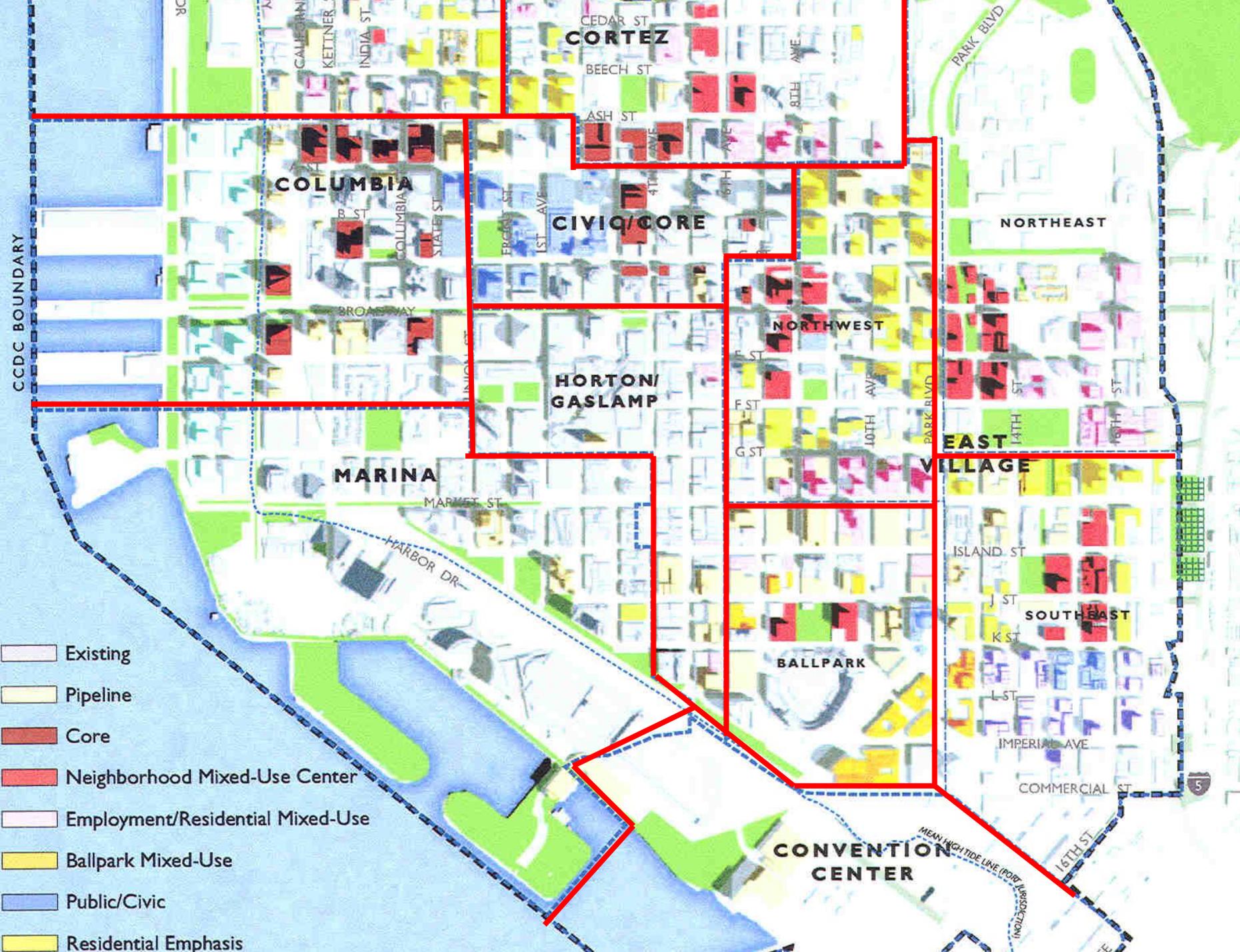


参考：TIF(Tax Increment Financing)とは？



サンディエゴ TIFによる都心整備





● サンディエゴ TIFによる都心整備

市が設立したCCDCがプロジェクト推進

◎ CCDCはまず市街地の中で整備すべき地区を設定

◎ 地区が決まったらその地区の公園、道路、歩道などの基盤整備計画を策定し、それに対応する整備費を算定

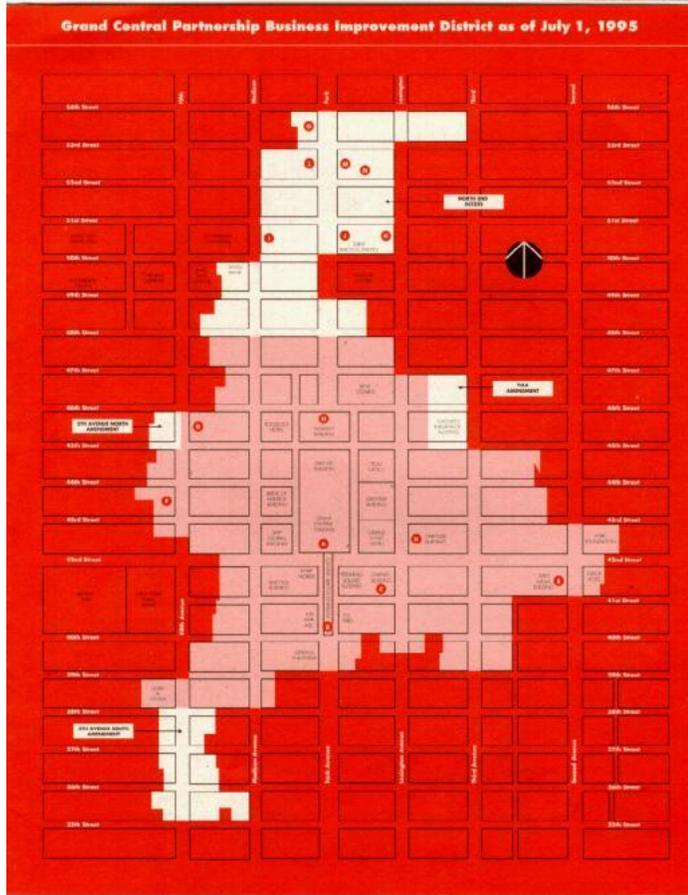
◎ その整備費が、将来の当該地区で行われる開発による固定資産税によってまかなえることを確認し、整備費相当額の公債を発行

◎ 公債発行によって得られた資金で基盤整備を行い、整備済み地区から民間開発の推進を促す



ニューヨークの都心を変えたBID (Business Improvement District)

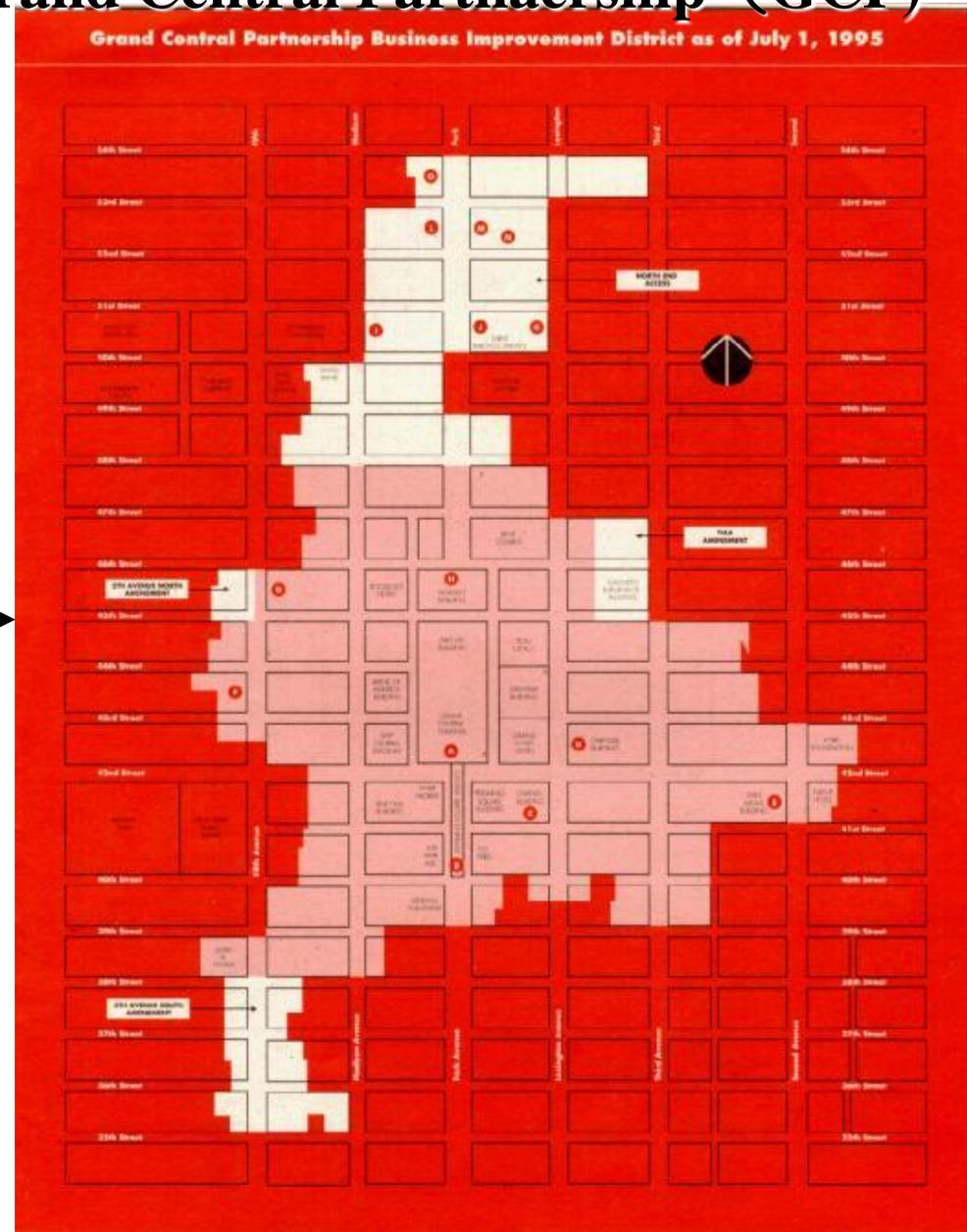
- ニューヨークのBIDの制度自体は州が市にBIDを認可する権限を与え、**市が地区からの申請に基づき期限付きで認可**する(通常は5年)一種の地区自治制度



- 一定の地区の地主、建物所有者達が、区域内の土地・建物の資産税 (Property Tax) に**評価税 (Assessment Tax)**を上乗せして支払い、その上乗せされた税を**地区の改善に使う**ことを同意
- 同意を得るために発起人たちは**長期的な見通しも含めた事業計画**を作成し、**資産保有者の分担額**を提示
分担額は**資産割と面積割**の方法がある
- 資産所有者の**2分の1以上の賛成**が得られれば決定
- 上乗せ税は市が**税として徴収**し、その税額分を、そっくり、区域内の地主・建物所有者が組織する**ノンプロフィットの組織 (BID組織)**に還元する
- BID組織は、その還元された資金を使って**地区改善の様々な努力を開始**する

ニューヨークにおけるBIDの具体例 その①

Grand Central Partnership (GCP)



BID が行う様々な地区改善事業

● 地区の清掃



GCPが行う公的な空間整備、設備整備

● 歩道環境の整備



BID が行う様々な地区改善事業

● 歩道環境の整備



BIDが行う様々な地区改善事業

● 歩道環境の整備



BID が行う様々な地区改善事業

● 警備

市内の繁華街の大部分
にBIDが形成

それぞれのエリアで
BIDのセキュリティが
犯罪防止の警備

BIDのセキュリティと
警察との連携

その結果、繁華街での
犯罪の激減



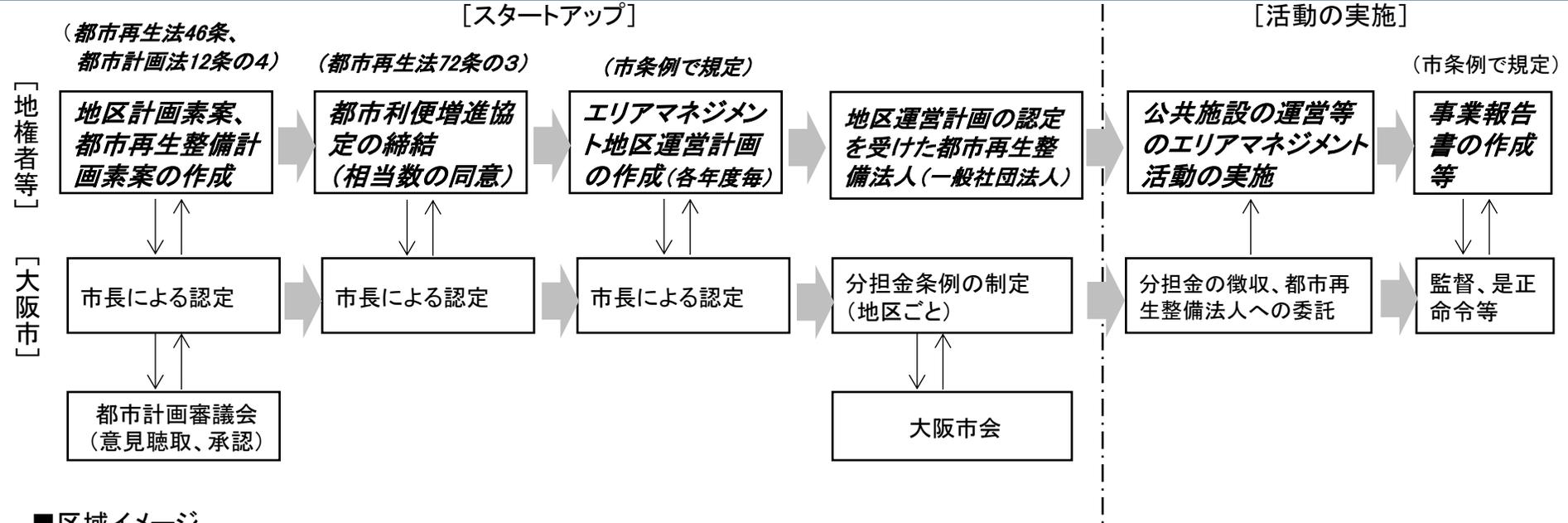
全米各都市の犯罪発生率

人口ランク	都市名	州	2010人口	10万人あたり 凶悪・粗暴犯	10万人あたり 窃盗犯
1	New York	NY	834万人	582	1,675
2	Los Angeles	CA	384万人	559	2,335
3	Chicago	IL	283万人	(調査せず)	4,236
4	Houston	TX	228万人	986	5,056
5	Philadelphia	PA	156万人	1,189	3,708
6	Phoenix	AZ	154万人	518	3,973
7	Las Vegas	NV	142万人	893	3,051
8	San Antonio	TX	139万人	606	6,346
9	San Diego	CA	131万人	428	2,341
10	Dallas	TX	131万人	701	4,907
	東京区部2010		885万人	83	1,170
	大阪市2010		267万人	117	1,935
	京都市2010		147万人	84	1,544
	名古屋市2010		226万人	82	1,846

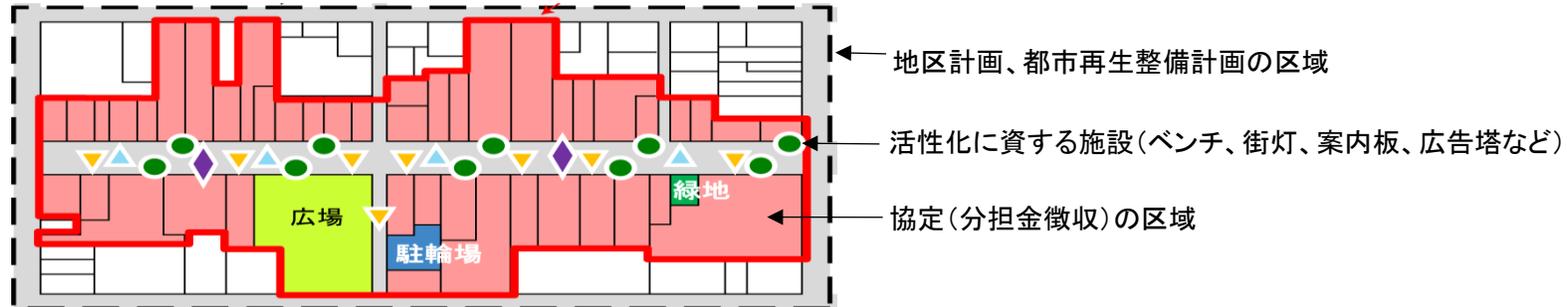
資料: アメリカ各都市はFBI犯罪統計

<http://www.fbi.gov/about-us/cjis/ucr/crime-in-the-u.s/2010/crime-in-the-u.s.-2010/tables/10tbl08.xls/view>

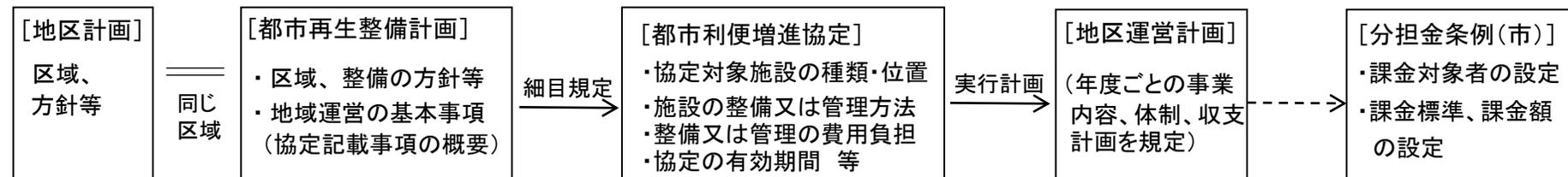
大阪市エリアマネジメント活動促進条例に基づく エリアマネジメント団体の設立・事業プロセス等



■ 区域イメージ



■ 各種の計画、協定の関係

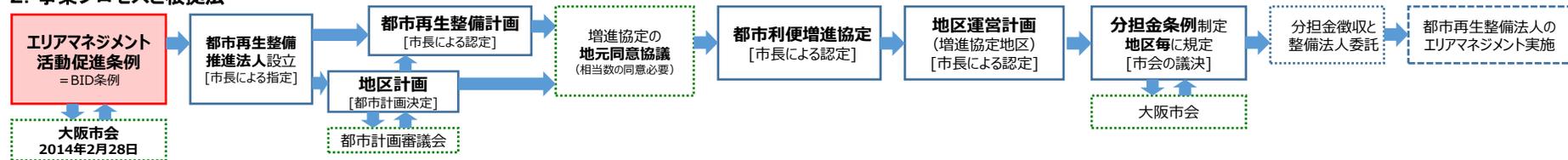


大阪版BID制度について: 根拠法と手続きの流れ

1. 組み合わせる法律と制度 早期立ち上げと実績の積み上げをねらい、4つの現行法、3計画・1協定の4つの組み合わせによる制度設計となっている。

	①BID団体の公的位置づけ	②交付対象事業の計画の位置づけ	③資金の徴収と交付	
都市計画法		地区計画	分担金徴収	分担金の地元交付
都市再生特別措置法	都市再生整備法人	都市再生整備計画 ↓ 都市利便増進協定		
一般社団法人法	一般社団法人			
地方自治法			分担金条例	
エリアマネジメント活動促進条例		地区運営計画(増進協定地区)		交付金

2. 事業プロセスと根拠法



都市再生整備推進法人の設立

- まちづくりの担い手として行政の補完的機能を担う団体を、都市再生法人として市町村が指定
- 国等による支援(無利子貸付、税制特例等)が受けられる他、都市再生整備計画の市町村への提案、都市利便増進協定締結が可能

地区計画

- 地元発意のもと、特定地域において地権者の一定の合意に基づき、市町村が定める整備と保全計画
- 都市再生整備推進法人が素案を作成し市に要請、都計審承認で決定。道路、公園等公共施設、用途などの決定が可能。

都市再生整備計画

- 市町村が都市再生基本方針に基づき作成する公共公益施設整備計画
- 民間主体のまちづくりの取組み(ベンチ、広告板、オープンカフェ設置等)の計画位置付けが可能。官民連携の手法。

都市利便増進協定

- 通常水準以上の道路、公園、広場の都市利便増進施設(ベンチ、街灯、案内板、広告塔、防犯カメラ等)の一体的な整備または管理に関する協定
- 都市再生整備計画に規定された区域内の地権者等が締結し、市町村が認定。相当数の地元同意が必要。

※国交省と小林教授が検討したエリアマネジメント法案に関する内閣法制局協議の結果、法制化は断念されたものの、道路施設活用に関する協定は法制化すべきとの意見を踏まえ、特措法改正時に盛り込まれたもの。

地区運営計画
(増進協定地区毎で年度毎)

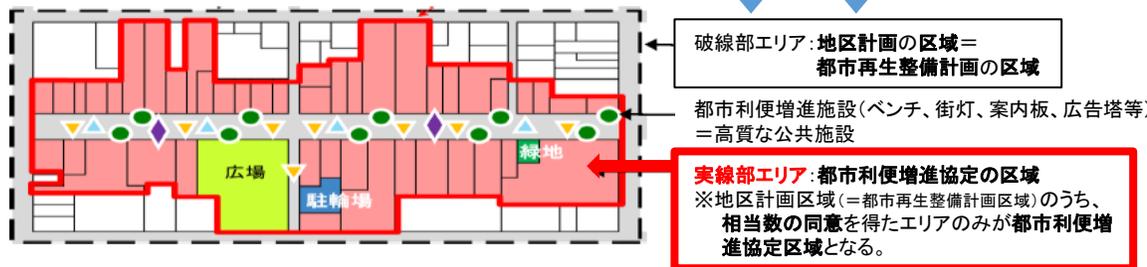
都市利便増進協定の実行計画として年度毎に以下を規定

- 事業内容
- 体制
- 収支計画

分担金条例(市が制定)

地区毎に以下を規定

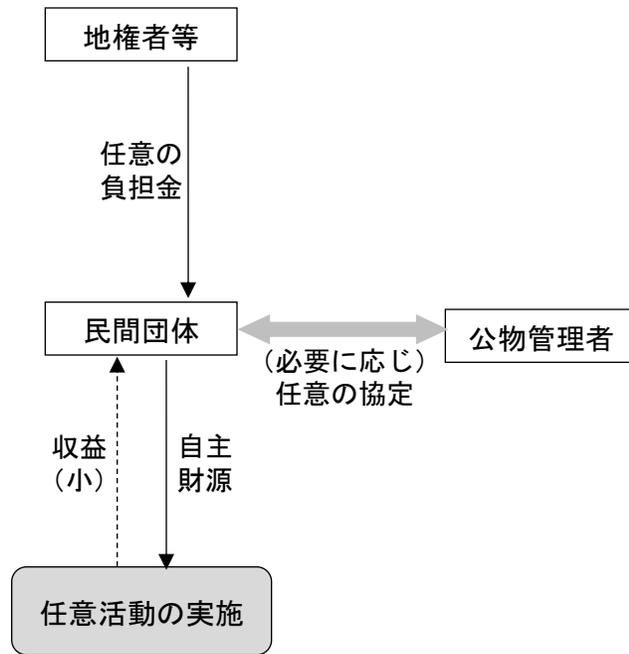
- 課金対象者
- 課税標準
- 課税額



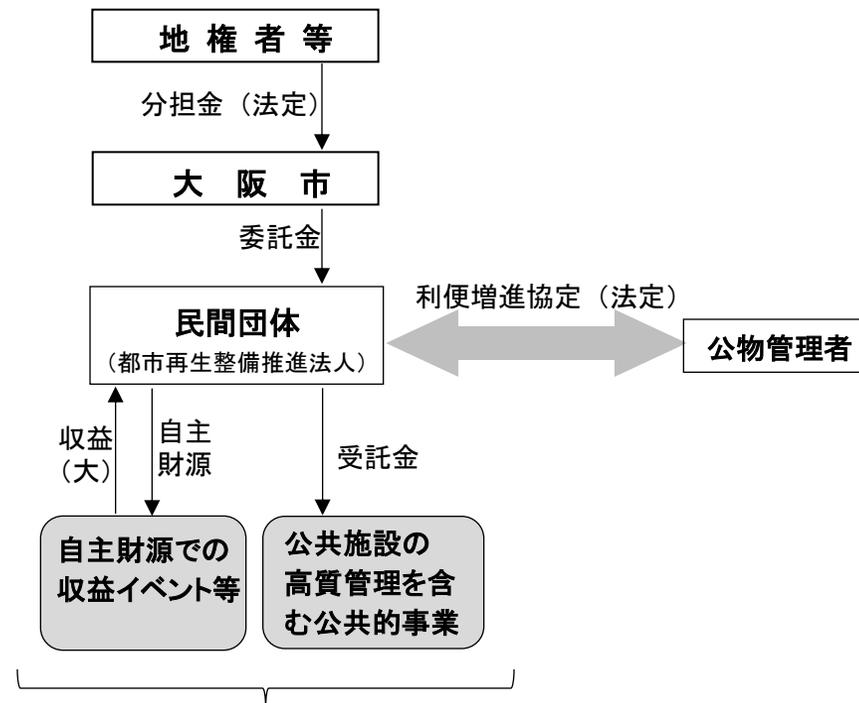
大阪版BID制度の適用による意義

- ・ 民間団体(都市再生整備推進法人)は、行政が安定的に徴収する財源のもとで活動できる (活動財源を公金として確保できる)。
- ・ 民間団体(都市再生整備推進法人)は、協定に基づいてより大きな裁量のもとで **公共空間を活用した事業展開が可能** となり、事業収益の確保などが期待される (自主財源を確保しやすい)。
- ・ 民間団体(都市再生整備推進法人)は、**分担金を財源**として、単なる公物管理にとどまらず、**公共性のある事業を含めた幅広いエリアマネジメントに発展**する可能性がある (今後の幅広い事業展開が期待される)。

<従来の民間団体の活動イメージ>



<大阪版BID制度によるエリアマネジメント>



地域の一体的な管理、運営、プロモーション等による付加価値の向上

まとめ

- ◎ 民間は市場の動きに敏感
- ◎ 民間のセンスを導入することで、事業が成功
- ◎ 行政は民間が投資をしたくなるような制度、環境を用意することで事業が成功に結び付く
- ◎ 将来の税収を先取りして民間の投資を導く手法は、リスクもあるが、「損して得取れ」的
- ◎ さまざまな組み合わせによる事業が必要