

第 5 章 協働型道路整備手法に関する検討

第5章 協働型道路整備手法に関する検討

5-1 検討の概要

播磨臨海地域道路を検討するうえで課題となっている多大な事業費について、臨海部に企業が多く立地している当地域の特色を踏まえ、コスト縮減に向けた企業等との協働メニューの検討を行った。

国内外の事例から取り上げた協働メニューは以下のとおりであるが。

これらの手法について、それを実施する上で関連する法令や課題の整理等を行うとともに、企業ヒアリングの結果を踏まえた播磨臨海地域における適用の可能性について検討を行った。

- ① 工場敷地からの道路用地の提供について
- ② 民間地権者からの道路用地の提供について
- ③ 道路の上空利用について
- ④ 緩衝緑地帯の代替地に対する用地提供
- ⑤ 商業施設との一体開発
- ⑥ 物流施設との一体的整備
- ⑦ 道路整備のための基金の創設
- ⑧ 開発による税収増分の道路整備資金化（T I F）
- ⑨ 命名権の付与

5-1-1 協働型道路整備手法の検討

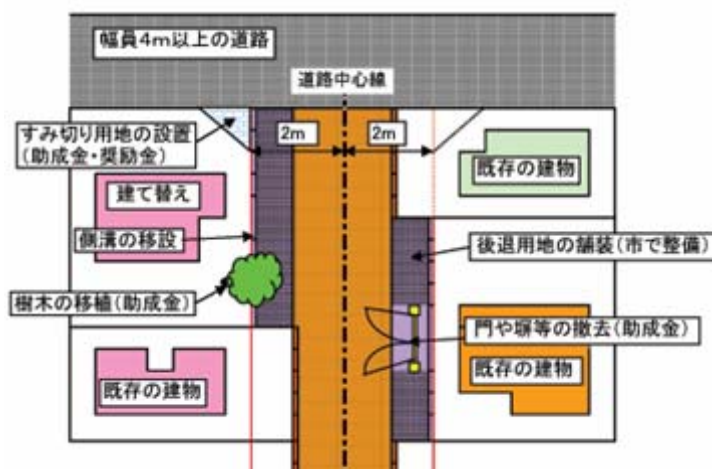
(1) 工場敷地からの道路用地の提供について

◇ 既往の事例

○ 道路後退用地整備事業（上尾市、市原市、毛呂山町）

【後退道路用地等の整備事業】

居住者・企業から道路用地を無償提供していただき、報償金・登記に対する補助金を交付するもの。提供用地を道路として、市町が整備を行うことにより、安全で良好な生活環境を実現しようとする事業。



3事例についての用途提供に対する対応として、報奨金が設定されているが、わずかな額である。なお、各市ともに、4m道路を整備するための事業制度であり、都市計画道路等広幅員に対する適用事例はない。

市町名	関連法令	用地提供に対する対応
上尾市	道路後退用地寄附	- 道路幅員 1.8 メートル以上 4 メートル未満の市道に接する道路後退用地について、市では寄附 条件：分筆登記が完了していて、かつ、市道と私有地の境界が決まっていること - 分筆登記に対する報償金は 18 万円を上限として支給
市原市	狭あい道路後退用地整備事業	- 対象となる道路：市街化区域内にある幅員 4 m 未満の市道又は市道認定外道路（市が底地を所有しているものに限る。） - すみ切り用地を寄附したときは、奨励金を交付。奨励金の額は、すみ切り用地面積の固定資産税評価額に相当する額。
毛呂山町	後退道路用地等の整備事業	- 測量及び分筆登記に対する補助金 上限は 20 万円 隣地境界、道路境界が確定していない場合、境界を確定する費用は個人負担。 - 後退用地等の無償譲渡に対する報償金の上限は 12 万円。 後退用地の面積により報償金額が変わる。

◇ 関連法令

播磨臨海地域の４市２町の制度の状況をみても、制度の適用は４ｍ道路又は６ｍまでの道路拡幅のための制度であり、都市計画道路への適用事例はない。なお、高砂市、播磨町については該当する制度がない。

市町名	名 称	補助等
姫 路 市	姫路市安全・安心生活道路整備要綱	寄付の場合は分筆・所有権移転に係る登記の費用を市が負担 無償使用の場合は固定資産税、都市計画税を免除
加古川市	加古川市生活道路整備要綱	寄付・買取りの場合は測量並びに分筆・所有権移転に係る登記の費用を市が負担。 使用契約の場合は測量費を市が負担、無償の時は都市計画税・固定資産税を免除 後退道路用地内の既存の門等の除去・移設費を補償、上限 100 万円
高 砂 市	要綱なし	
明 石 市	明石市建築行為等に係る後退道路用地の確保及び整備に関する要綱	寄付・買取りの場合は測量並びに分筆・所有権移転に係る登記の費用を市が負担 無償使用の場合は測量・分筆の費用を市が負担、固定資産税・都市計画税を免除 後退道路用地に係る既存の門等の除去する費用を補償、買取りの場合上限 100 万円、無償使用の場合上限 50 万円
播 磨 町	要綱なし	
稲 美 町	稲美町建築行為等に係る後退道路用地の確保及び整備に関する要綱	寄付・買取りの場合は測量・分筆及び所有権移転登記の費用を町が負担 無償使用する場合は測量・分筆の費用を町が負担、固定資産税・都市計画税を免除 後退道路用地に係る既存の門等を除去する費用を補償、上限 50 万円

◇ 播磨臨海地域での適用候補地点

姫路市広畑や加古川市臨海部等、敷地面積の大きい企業等が集積している箇所

◇ 課題

① 道路整備の進捗の不確実性

早い段階で具体的な道路整備計画を示し、企業のメリットを提示していくことが必要。

② 企業施設存続の不確実性。

③ 地区施設道路の線形決定のために個々の地権者との合意形成が必要。

◇新設路線の線形検討

用地買収型で新設路線を整備する場合であっても、事業期間内での速やかな道路整備を行うには、地権者の意向など用地買収の実現性を重視したうえで線形の設定を行うことが必要であり、線形について十分な協議が必要。

◇拡幅路線地権者への働きかけ

市町の担当者は長期間をかけて、地区施設道路沿道の全ての地権者と面談し、その意向確認と十分な説明を行い、整備への協力要請が必要。

参考 <http://www.aihc.jp/genba/nakano.html>

◇ 実現性・適用性

- ① 企業周辺の水路部、通路、遊休地といった空間の提供は、企業活動への影響は少ないと考えられ、提供の可能性はあると考えられる。
- ② 高規格幹線道路、都市計画道路の整備のコスト削減に向けた対応として、無償提供は考えられるが、**道路後退用地整備事業の適用による幹線道路の整備事例がないため、実現可能性は高いものではない。**

そのため、個別交渉により、次のような効果を説明することで無償提供（補償、買取上限額の範囲内）を求めていくことが必要である。

- ◇ 企業側は提供した用地の固定資産税や都市計画税の軽減の措置を受けることができる。また、播磨臨海道路との一体的整備により、土地の資産価値が高まる。
- ◇ 企業は播磨臨海道路との一体的整備により、物流等の貨物車の移動のしやすさを享受できることで、物流コストの削減、人件費の削減などのメリットを受ける。

用地提供を求めるために、道路整備により企業等の人件費が節約される効果が、提供する用地の価値よりも大きいことを示すことが考えられる。

【試算例】

便益・効果：時間短縮→製造に要する時間短縮→人件費の節約

北九州（国道事務所管内）の例：地域全体で 320 万円／分

対象地域全体の製造業の時間当たり労働賃金 3,248 千円／分	×	対象事業の総短縮時間（物流） 135 分／日	×	製造業の平均月間出勤日数 21.8 日／月	×	12（月／年）	＝	1,152 億円／年
1		2		3				

資料：物流を支援する道路整備について 北九州国道事務所 調査課

播磨臨海地域においては、提供される用地費＜人件費の節約を示すことが考えられる。ちなみに、播磨臨海地域の場合、提供する用地は、幅員 50m、延長 50,000m、用地単価 10 万円／㎡とすると → 2,500 億円。

これに対して、播磨臨海地域（河川国道管内）の従業者数、交通量配分の結果をもとに時間短縮効果を算出し、これを人件費の節約に換算し、比較していくことが考えられる。なお、この考え方を適用する場合、新たな道路整備の有無による総走行時間の差を求める必要がある。

(2) 民間地権者からの道路用地の提供について

◇ 既往の事例 : (1) に同じ

- ① 道路後退用地整備事業 (上尾市、市原市、毛呂山町)

◇ 関連法令

- ① 播磨地域の各市町の条例 (1) 参照のこと

◇ 播磨臨海地域での適用候補地点

姫路市大塩・的形地区等、敷地面積の大きい未利用地がある箇所

◇ 課題

- ① 道路整備の進捗の不確実性

早い段階で具体的な道路整備計画を示し、企業のメリットを提示していくことが必要。

- ② 企業施設存続の不確実性。

- ③ 地区施設道路の線形決定のために個々の地権者との合意形成が必要
(内容は (1) に同じ)

◇ 実現性・適用性

- ① 企業が道路整備に必要な用地の確保に対して協力姿勢をみせている。

- ② その他は (1) と同じことが考えられ、道路整備の効果を説明し、整備に必要な用地の提供を求めることで、いくつかの箇所において用地買収よりも少ない金額で用途を確保することができると考えられる。

(3) 道路の上空利用について

◇ 事 例

- ① オフィスビルとの立体利用（阪神高速 11 号池田線：梅田出路）
- ② SA/PA との立体利用（阪神高速：泉大津 PA）
- ③ 立体的空間を生かした再開発計画（都道：環状 2 号線）
- ④ 住宅との立体利用（東京外かんデュプレ西大和：和光市）

① オフィスビルとの立体利用（阪神高速 11 号池田線：梅田出路）

全国でも有数の商業・業務地域である梅田周辺の利便性向上を図るとともに、大阪池田線の渋滞を緩和するため、**立体道路制度**を活用し、民間の事務所ビルの中を貫通する高速道路の出口を、平成 4 年 8 月に供用開始。

道路の権原としては区分地上権を設定しており、道路とビルは構造的に分離している。



オフィスビルとの立体利用
阪神高速・梅田出路(大阪市)

② SA/PA との立体利用（阪神高速：泉大津 PA）

関西国際空港と大阪都心間を結ぶ湾岸線等の道路網の利便性向上に資するため、港湾再開発と都市機能の拡充が進められている泉大津市域において、パーキングエリアを建設。その中に土地の所有者が建設するビルのフロアを、**立体道路制度**を活用して公団が取得（区分所有権）し、高速道路利用者のための休憩施設等を設置している。休憩施設等の権原としては、ビルの敷地部分の共有持分（区分所有権に伴う敷地利用権）を取得している。

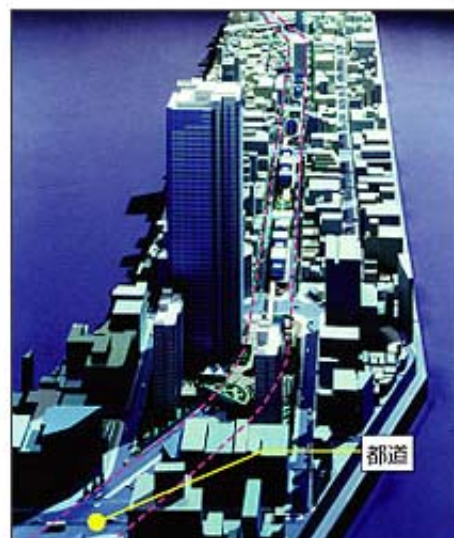


SA/PAとの立体利用
阪神高速・湾岸線泉大津パーキングエリア(泉大津市)

③ 立体的空間を生かした再開発計画（都道：環状2号線）

これまで、道路の上下空間に建物を建設することは道路管理上の観点から原則として禁止されていた。しかし、平成元年に法令が改正され、道路の上下空間に建物を一体的に建築できる**立体道路制度**がつけられた。

環二地区では、虎ノ門街区でこの制度を適用し、環二本線の地下トンネルの上下部に建物を重ね、敷地の有効活用を図っている。



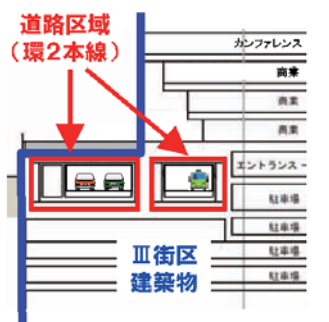
立体的空間を生かした再開発計画
都道・環状2号線(東京都・港区)

④ 住宅との立体利用（東京外かんデュプレ西大和：和光市）

西大和市団地の敷地内を通過する東京外環自動車道の高架構造を大深度地下方式に変更して、その道路上に賃貸住宅を建設。**立体道路制度**を活用し、全国に先行して整備された。



住宅との立体利用
東京外かんデュプレ西大和(和光市)



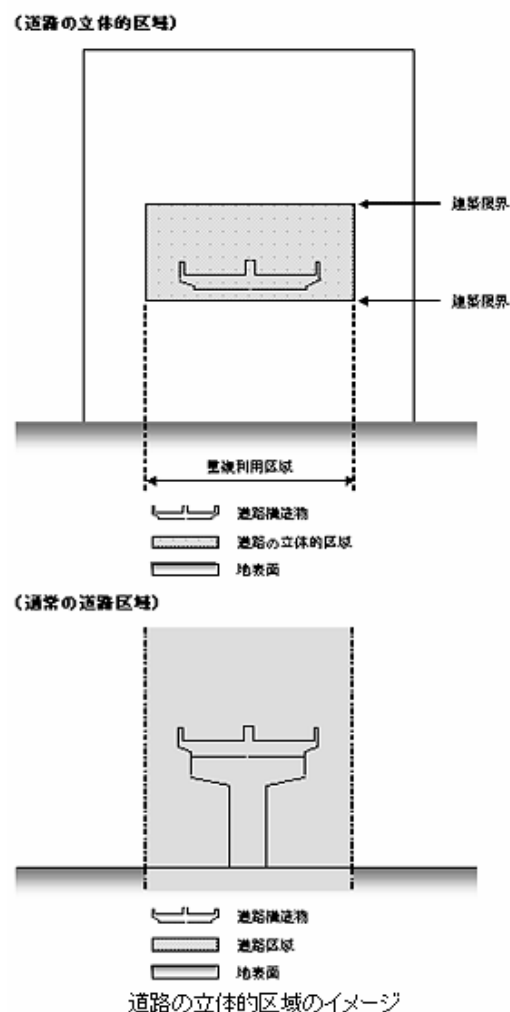
Ⅲ街区建築物の断面イメージ

◇ 関連する法令

【立体道路制度の仕組み】

立体道路制度は道路法、都市計画法および建築基準法の条文から成り立っている。道路の区域を上下方向に限定（道路の立体的区域）し、地区計画に道路の区域のうち建物の敷地として併せて利用すべき区域（重複利用区域）と、建物の建築が可能な上下の範囲（建築限界）を定めている。

また、重複利用区域では建築基準法による建築制限が緩和される。



<道路の立体的区域>

一般に、道路区域は道路の上下空間の全域にわたって定められるが、「道路の新設または改築を行う場合」において、「適正かつ合理的な土地利用の促進を図るため必要があると認めるとき」は、道路管理者は道路区域を立体的に限定することができる（道路法 47 条の 5）。

立体的区域を定めた道路の敷地に関する権原は、原則として区分地上権となる。これに伴い、土地の所有者は道路の立体的区域以外の空間については、道路に支障がない限り、自由に私権を行使することが可能となる。

<道路内建築制限の緩和>

道路の上下空間には原則として建物は建築できない（道路内建築制限）こととされているが、立体道路制度を適用する場合、一定の手続を経てそれが可能となる。

なお、自動車駐車場・モノレール道等は建築基準法上の道路と解釈されないので、これらの施設の上部等に建築される建築物は道路内建築制限の対象外となる。

また、トンネルとみなされた道路の上空や、高架構造の道路の路面下の場合などは、従来から道路内建築制限の対象外で、道路の種別は特に限定されない。

【立体道路制度】

平成元年に創設された「立体道路制度」は、道路として利用する空間と、建物として利用する空間を互いに調整し、両者の共存を認める制度。

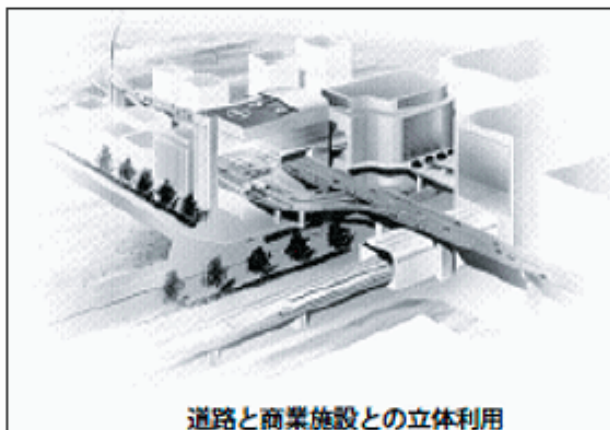
同制度の創設以前は、道路の上下空間に建物を建設することは道路管理上の観点等から原則として禁止されていたが、現在では同制度を適用すれば、道路の上下空間に建物を一体的に建築し、市街地環境に配慮した整備を行うことができる。

【立体道路制度の適用対象】

- (1) 道路の新築時・改築時に適用が限定される
- (2) 都市計画施設である道路で、自動車専用道路および特定高架道路（自動車が沿道に出入りできない構造の道路、歩行者・自転車専用道路等）等

【立体道路制度活用によるメリット】

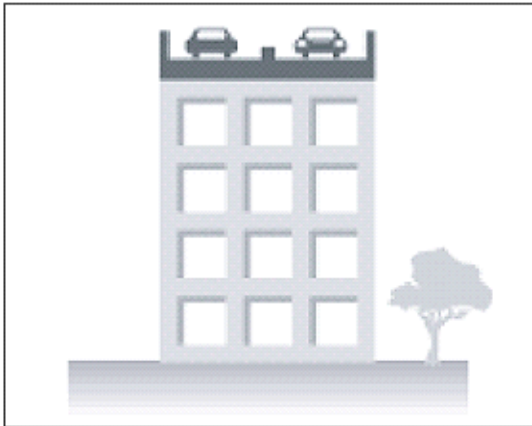
- (1) 従前居住者の継続的な居住
工事期間を除き、従前の場所における居住や営業が可能となる。
- (2) 道路整備と併せたまちづくりの展開
道路として必要な空間以外は他の用途に利用できるため、地域分断を解消し土地を有効に活用して周辺のまちづくりを進めることができる。
- (3) 敷地への影響の軽減
敷地が接道しなくなったり、敷地面積の減少で容積率が減じたりすることなく、従前と同様の建築物が建築可能となる。
- (4) その他
道路事業者にとっても、道路として利用する空間のみの権原を取得することで道路整備が可能となるため、道路用地取得費の削減や事業の円滑な展開につながる。



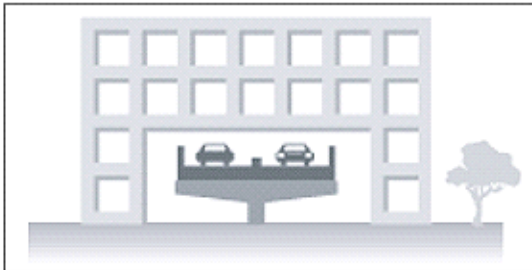
【道路と建築物の位置関係】

1) 道路本体における立体道路のパターン

1. 高架道路下部空間のみ利用



2. 高架道路の上部空間と隣接地との一体利用

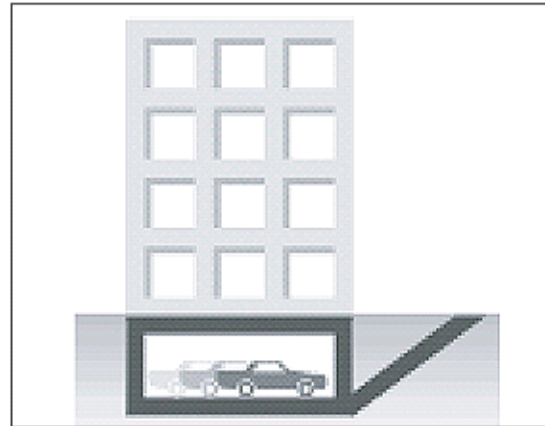


3. 地下道路の上部空間のみ利用



2) 道路本体以外での立体道路パターン

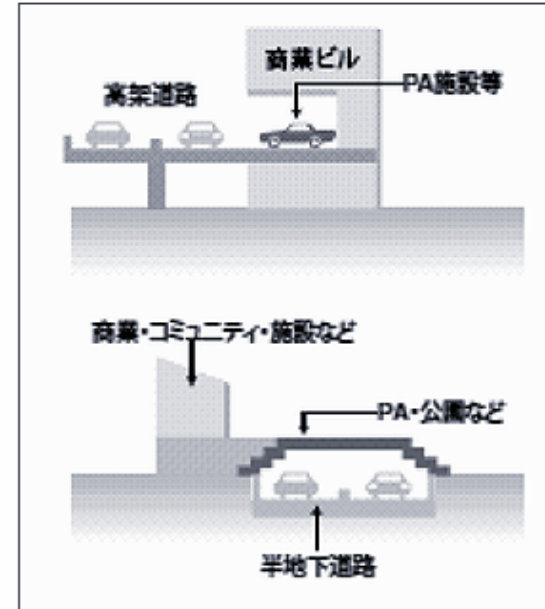
1. 駐車場



2. 換気場



3. SA・PA施設



資料：財団法人 道路空間高度化機構 <http://www.doukuu.or.jp/gyoumu/seido.html>

◇ 播磨臨海地域での適用候補地点

姫路市広畑や加古川市臨海部等、敷地面積の大きい企業等が集積している箇所

◇ 課題

- ① 道路整備の進捗の不確実性
- ② 工場の施設が密に配置されており、道路の橋脚整備に合わせて、建物の改築や一部の施設移転が必要になり、このような費用負担について検討が必要となる。
- ③ 地権者との合意に向けて取り組むとともに、手続により第三者の判断を求めるなど、地権者が受け入れやすい方法を幅広く検討していくことが必要である。

◇ 実現性・適用性

- ① 播磨臨海地域は生産施設が多く、企業の施設の移動が容易ではないことから、上空利用に対するニーズは高くなるため、立体制度の活用が必要となる。
- ② 立体道路制度の適用事例が多く、大企業等は道路整備に対して協力的な意向を示していることから、実現性が高いものと考えられる。

(4) 緩衝緑地帯の代替地に対する用地提供

◇ 事 例

① 高砂市の公園（高砂市：公園整備 あらい浜風公園）

【計画内容】荒井地区の臨海部の土地（兵庫県企業庁、㈱神戸製鋼所高砂製作所と三菱重工業㈱高砂製作所の用地）を借地し、海へのアクセス道及び親水緑地として整備する。 整備規模：港湾緑地整備 2.7ha
(アクセス部 800m×20m、親水部 300m×40m)



資料：あらい浜風公園（高砂市 HP）

◇ 関連する法令

【パブリックアクセス事業】民地に立地する民間事業の協力のもとに、港湾管理者がその用地を借り上げて、親水緑地を整備する手法。

パブリックアクセス事業関連

<http://www.sea.pref.mie.jp/mirainet/isewan/access/1-1.pdf>

◇ 播磨臨海地域における適用候補地点

播磨臨海部地域の企業敷地

◇ 課 題

- ① 工業地と住宅地を分離している機能を果たしている緩衝緑地帯を移動することについて住民との調整が必要。

◇ 実現性・適用性

- ① 代替地として、企業等が保有する水路部、通路、遊休地といった空間の提供は、企業活動への影響は少ないと考えられ、提供の可能性はあると考えられる。
- ② 現在の緩衝緑地帯を移動すること、新たな緩衝緑地帯を作ることも含めて、住民合意を得ることで、実現化の可能性は高まる。

(5) 商業施設との一体開発

◇ 事 例

① 三井アウトレット・パーク（概要）

「陽気な南欧の港町」をテーマに、教会やホテルなどさまざまなコンセプトで設計された建物が、入り江にたどえたフィッシャリーナを囲むように配置されている。明石海峡大橋を間近に望む絶好のロケーションで、海辺の散策も楽しめるほか、世界のグルメが楽しめるレストランや週末に開催される野外イベントなど、ショッピングだけではない魅力がある。



<http://www.j-outlet.com/>

② 梅田北ヤードの一体的開発（2011年に街開きする先行開発区域）

計画では、Aブロックの38階建てビルの4割を占める商業施設部分には有名ブランド店などを集め、Cブロックには「ハイグレードなサービスを提供する」ホテルを誘致する。

先行開発区域と600m東の新御堂筋を結ぶ道路建設計画では、予定地に阪急グループが所有する施設が多いため「移転交渉や周辺開発が容易になる」。



http://osaka.yomiuri.co.jp/eco_news/20061102ke05.htm

◇ 関連する法令

① 再開発地区計画（市街地再開発法第7条の8の2）

市街地再開発手法の中で、幹線道路整備と一体となった沿道都市開発の活用により整備を進める。

② 都市計画法

道路整備は都市計画決定に基づき、自動車専用道路として位置づける。

また、土地利用、開発計画、交通処理計画を作成し、都市計画として位置づける。

◇ 播磨臨海地域における適用候補地

姫路市大塩・的形地区等、敷地面積の大きい未利用地がある箇所

◇ 課 題

- ① アクセス道路がないことから、幹線道路の整備にあわせて、地域の道路整備を進めていく必要がある。
- ② 広域的な需要を誘発するための魅力的な商業施設の計画が必要。

◇実現性・適用性

- ① 移転等の施設が少ないことから、商業施設と一体的に道路整備を行うことの問題は少ない。
- ② 新たな商業施設と一体的に開発する場合は、移転交渉や周辺開発が容易になる。
- ③ 道路整備事業の内容が明確になれば、協力する企業は多く、実現性は高い。
- ④ 道路との一体的整備により、周辺企業の物流の効率化が図られ、地域の道路整備とあわせて対応することにより、地域の交通渋滞の緩和等も図られる。
- ⑤ 開発地が大きく既存施設が少ないことから、実現性は高い。

(6) 物流施設との一体的整備

◇ 事 例

① 土浦市の計画事例

物流に関する業務トリップを高速道路に誘導することによって主要幹線道路である国道6号線や国道354号線への業務トリップの侵入を防ぐ。

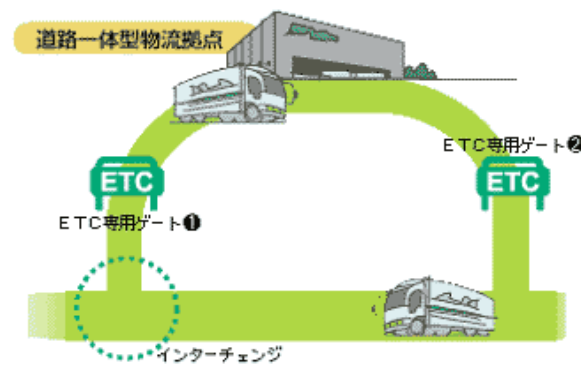
これにより一般道の渋滞を緩和し、時間コストの低減と環境面においてCO₂削減を実現する。

より効率的な物流を行う為10社ほどのテナント企業を受け入れる敷地15haの大規模物流拠点を整備する。

位置は常磐自動車道桜・土浦ICにETC特別ゲートを設けることでリスクの抑えた積み替え作業が可能になる。

またこの物流拠点にて行う作業は、①倉庫機能②商品管理 ③梱包 ④発送手続きの4業務である。

<http://toshisv.sk.tsukuba.ac.jp/jisshu/jisshu3/report/report2004/g2/6-1.html>



② 美濃関 JCT 付近に道路と広域物流拠点の一体的整備

名古屋都市圏の物流輸送効率向上支援のため、全国に先駆けて東海環状と東海北陸道が交わる美濃関 JCT 付近に道路と広域物流拠点の一体的整備を進める関ロジスティクスを指定している。

<http://www.mlit.go.jp/road/koka4/2/2-14.html>



参考 ○道路一体型広域物流拠点整備モデル事業

高規格幹線道路等の沿線又はその近傍において、道路と計画的・一体的に、都市間の貨物輸送拠点としての物流施設が集約して立地する物流拠点として整備され、次の要件を備えているもの。

1. 高度に情報化・機械化されたシステムによる貨物車の積載効率向上を通じた交通量の削減
2. 大型貨物車の既成市街地への流入防止
3. 拠点内で道路情報等を提供するシステムの構築による貨物車交通の秩序化
4. 物流施設の無秩序な立地を防止するための受け皿
5. 高規格幹線道路等のインターチェンジを活用した地域振興

◇ 関連する法令

① 流通業務市街地整備法（物流拠点の整備）

【流通業務市街地の整備に関する法律の目的】

都心の区域に流通業務施設が過度に集中しているため流通機能の低下及び自動車交通の渋滞をきたしている大都市における流通業務市街地の整備に関し必要な事項を定めることにより、流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図り、もって都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的としている。

② 再開発地区計画（市街地再開発法第7条の8の2）

市街地再開発手法の中で、幹線道路整備と一体となった沿道都市開発の活用により整備を進める。

③ 都市計画法

道路整備は都市計画決定に基づき、自動車専用道路として位置づける。

土地利用、開発計画、交通処理計画を作成し、都市計画として位置づける。

◇ 播磨臨海地域における適用候補地点

姫路市大塩・的形地区等、敷地面積の大きい未利用地がある箇所

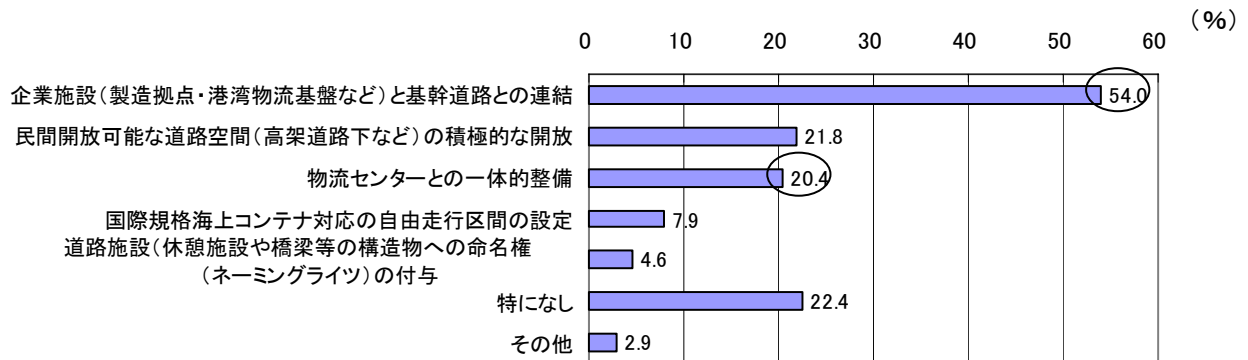
◇ 課 題

- ① 播磨臨海地区の物流拠点のニーズ把握、効果検討
- ② 物流拠点計画の策定、参加業者の調整
- ③ 計画の具体化がないと協議が難しいことから、道路の線形、具体的な計画内容を早急に詰めていくことが必要である。
- ④ 整備費用の低減のためには、物流拠点及び物流拠点と高規格道路とを連絡するダイレクトアクセスランプの整備費用について企業等に協力を求めることが必要である。
- ⑤ アクセス道路がないことから、高規格幹線道路の整備にあわせて、南北方向など地域の幹線道路整備を進めていく必要がある。

◇ 実現性・適用性

- ① 播磨臨海地域には物流施設の拠点化が進んでいないことから、整備の必要性は高い。
- ② 企業アンケートにおいても、「企業施設（製造拠点・港湾物流基盤など）と基幹道路との連結」（54.0%）が最も高く、企業及び商工会議所のトップも要望していることで、地域に受け入れられやすい。

【企業として道路整備に関連して期待する施策】



- ③ 道路整備事業の内容が明確になれば、協力する企業は多く、実現性は高いと考えられる。
- ④ 物流交通の大型車両化や積載効率の向上で、多くの効果があり、整備のメリットは大きい。
 - ◇ 車両の大型化による貨物車交通の削減
 - ◇ 物流コスト削減は物価を低減
 - ◇ 物流交通効率化により、大型貨物車の生活道路の通過割合が減少し、交通安全や環境保全に貢献
 - ◇ 地域の就業機会の増大
- ⑤ 播磨臨海地域道路との一体的整備により、大塩・的形地区周辺企業の物流の効率化が図られ、地域の道路整備とあわせて対応することにより、地域の交通渋滞の緩和等も図られる。

(7) 道路整備のための基金

◇ 事 例

1. 大多喜町道路整備推進基金条例(平成2年条例第7号)第6条
2. 中野区道路・公園整備基金条例 (平成18年)
3. 日の出町三吉野桜木地区整備基金条例 (平成18年)

1. 大多喜町道路整備推進基金条例

平成2年3月16日 条例第7号

第1条(設置の目的) 大多喜町の道路整備の推進を図るため、大多喜町道路整備推進基金(以下「基金」という。)を設置する。

第2条(基金の額) 基金として積み立てる額は、当該年度の歳入歳出予算で定める額とする。

第3条(管理) 基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

第4条(運用益金の処理) 基金の運用から生ずる収益は、大多喜町一般会計歳入歳出予算に計上してこの基金に繰り入れするものとする。

第5条(処分) 基金は、第1条の目的を達成する事業に充てる財源とする場合に限り、これを処分することができる。

第6条(委任) この条例に定めるもののほか、基金の管理及び処分に関し必要な事項は、町長が別に定める。

附 則 この条例は、公布の日から施行する。

2. 中野区道路・公園整備基金条例

第1条(設置) 中野区の道路及び公園の整備に要する財源を確保するため、中野区道路・公園整備基金(以下「基金」という。)を設置する。

第2条(積立額) 基金として積み立てる額は、中野区一般会計予算(以下「予算」という。)の定めるところによる。

第3条(管理) 基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

2 基金に属する現金は必要に応じ、最も確実かつ有利な有価証券に代えることができる。

第4条(運用益金の処理) 基金の運用から生ずる収益は、予算に計上して、この基金に繰り入れるものとする。

第5条(繰替運用) 区長は、財政上必要があると認めるときは、確実な繰戻しの方法、期間及び利率を定め、基金に属する現金を歳計現金に繰り替えて運用することができる。

第6条(処分) 区長は、第1条に規定する道路及び公園の整備の財源に充てる場合に限り、基金の全部又は一部を処分することができる。

第7条(委任) この条例に定めるもののほか、基金の管理及び処分に関し必要な事項は、区長が別に定める。

附則 この条例は、平成18年4月1日から施行する。

3. 日の出町三吉野桜木地区整備基金条例

平成 18 年 12 月 6 日 条例第 38 号

第 1 条(設置)三吉野桜木地区の大規模商業地区に出店する大型商業施設と土地所有者との賃貸借契約終了後の道路整備等を円滑に行うため、日の出町三吉野桜木地区整備基金(以下「基金」という)を設置する。

第 2 条(積立額)基金として積み立てる額は、一般会計歳入歳出予算で定める。

第 3 条(管理) 基金に属する現金は、金融機関への預金その他确实かつ有利な方法により保管しなければならない。

2 基金に属する現金は、必要に応じ、确实かつ有利な有価証券に換えることができる。

第 4 条(運用益金の処理) 基金の運用から生ずる収益は、一般会計歳入歳出予算に計上して、この基金に繰り入れるものとする。

第 5 条(処分) 基金は、第 1 条の目的を達成するため、その全部又は一部を処分することができる。

第 6 条(繰替運用) 町長は、財政上必要があると認めるときは、确实な繰戻しの方法、期間及び利率を定めて、基金に属する現金を歳計現金に繰り替えて運用することができる。

第 7 条(委任) この条例に定めるものを除くほか、基金の管理に関し必要な事項は、町長が別に定める。

附 則 この条例は、公布の日から施行する。

【参考基金】

鉄道整備基金法(平成 3 年法律第 46 号): 1992 年 4 月 26 日に公布された鉄道整備基金について定めた法律である。

国土の均衡ある発展と大都市の機能の維持及び増進を図る観点から緊要な課題となっている新幹線鉄道、主要幹線鉄道及び都市鉄道の計画的かつ着実な整備を促進するとともに、鉄道の安全性及び利便性の向上を図るための施設の改良、業務運営の能率化その他鉄道事業の健全な発達を図る上で必要となる事業又は措置を支援するため、鉄道事業者等に対して補助金の交付、無利子の資金の貸付けその他の助成を総合的かつ効率的に行う。

◇ 関連する法令

- ① 単独の市町での実施では、市町の事例にあるような条例を作成して実施する。
- ② 民間の企業も出資する場合は、第3者機関（行政以外）を設立し、運営するための取り決めを定める。

◇ 課題

- ① 銀行預金の他、投資の場合は損失もありえる
- ② 経済変動により民間の参画・協力が得にくい状況が発生する。

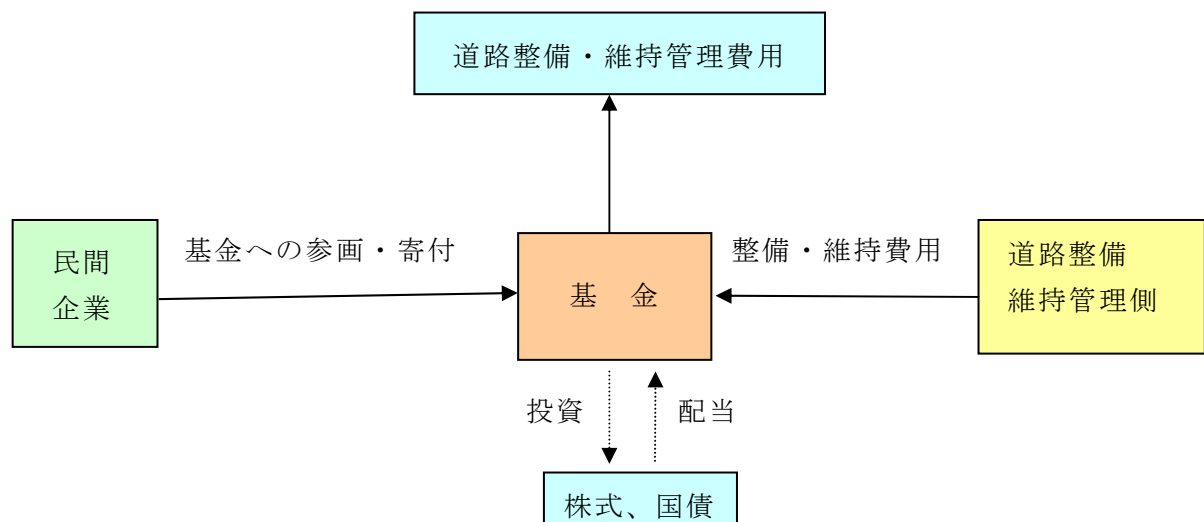
◇ 実現性・適用性

- ① 地域の未来を考える企業は多く、大手企業のヒアリング結果でも、整備内容が固まった時点で協力の意向があることから、協力が得られやすい。
- ② ヒアリングの結果でも、「地元で基金を集めるなどの協力は可能」とする協力意向があり、大手企業をはじめとする企業の協力は得られやすい。
- ③ 近年、多くの企業が社会貢献により企業の価値を高める行動をとっており、播磨臨海地域の活性化に向けて基金に参画する企業（企業から見ると寄付行為）は多いと想定され、実現性の高い方法と考えられる。
- ④ 臨海地域の大手企業と沿道市町が出資して基金を運営することはできるが、経済変動による基金の減少が発生することがあり、安定的な投資が必要であることに留意が必要である。

また、基金への寄付行為に対して税制上の優遇措置を検討していくことも必要と考えられる。

【基金イメージ】

道路整備基金に道路特定財源を活用しないものとして、臨海部企業の参加を中心とした投資家を想定する信託基金の管理には大手銀行の信託方式等の適用も考えられる。



(8) 開発による税収増分の道路整備資金化 (TIF)

◇ 事 例

① アメリカ合衆国カリフォルニア州

TIF は、地方政府の設定した「増加税収（期待）区域（Tax Increment District: TID）」において、主として当該区域における開発に伴う将来の固定資産税の増加税収を償還財源として債券（TIF 債）を発行し、得られた資金で用地買収、商業施設等の建設を促進するための都市基盤整備や都市環境整備を行う手法。

◇ 関連法令

① 日本国内での法令は整備されていない

◇ 播磨臨海地域における候補地点

姫路市大塩・的形臨海部開発地区

都市周辺に残された貴重な大規模平坦地、海に関する多様な資源・ポテンシャルといった当地区の持つ地域特性を生かし、土地区画整理事業や道路整備事業などの都市基盤整備を進めていくことが必要とされている。

これまで広域レクリエーション拠点等の開発計画があったが、現在では白紙の状態である。

【過去の計画例】

広域レクリエーション拠点として、住んでも訪れても海浜の魅力を享受できる住・遊機能を備えた海洋性リゾート拠点の形成を図る。

市・民間	：土地区画整理事業の推進
県	：的形マリーナ計画の推進



◇ 課題

- ① 現行制度で TIF を導入するには、国の補助事業との関係や、固定資産税の特定地区を対象とした目的税的使い方、起債制限等について制度上の課題がある。
 - 公共が用地を整備し、民間投資を誘発するという基本的な枠組みが必要である。ただし、民間投資を誘発する際の様々な優遇措置などについて、根拠などを明確化し、大胆な優遇措置が取れるように、税制度の分権化などを強く国に働きかけていく必要がある。
 - 日本の公債制度の中に、特定財源債 (Revenue Bond) や免税債 (Tax Exempt Bond) の発想を取り入れた制度ができるように、地方を挙げて国に働きかける必要がある。

参考資料：平成 15 年度自主研究概要報告

「アメリカにおける都市開発資金の調達手法に関する調査」

(財) 名古屋都市センター

② 債権を購入する投資家のリスク回避

一般財源債の起債制限の対象とならない一方、想定していた税収増がない場合は債務不履行の恐れがある

◇ 実現性・適用性

- ① 大塩・的形地区における播磨臨海地域道路と物流施設・拠点施設との一体的整備や、商業施設との一体的整備により、地域の土地の価値・資産価値が高まることから税収の増加が期待できる。
- ② 国（日本）による制度の改善が必要。
- ③ TIF の考え方の基になっている「開発利益の還元」については、以前より議論されており、受け入れられやすいものと考えられる。

(9) 命名権の付与

◇ 事 例

- ① 箱根ターンパイク（東洋ゴム工業）
- ② 日華化学前駅（日華化学）
- ③ 徳島小松島港和田島緑地（命名権販売中）

<参考>道路のネーミングライツに係る国・他県事例

国や地方公共団体が管理する公道でネーミングライツを導入した事例はない。

私道では神奈川県内の有料道路である「TOYO TIRES ターンパイク(旧名称：箱根ターンパイク)」があり、これが国内唯一の道路のネーミングライツ導入) となっている。(平成 19 年 3 月から名称変更。契約期間 5 年、契約料未公表)

資料：道路のネーミングライツ導入検討報告書

平成 19 年 12 月 ネーミングライツ研究会（新潟県土木部道路管理課）

<http://www.pref.niigata.lg.jp/dourokanri/1204650937469.html>

① 箱根ターンパイク（東洋ゴム工業）

ターンパイクは箱根から小田原に続く尾根を基に作られた道路。その昔、豊臣秀吉が小田原攻めに向かう際にこの道を通過したとされている。そのため、ターンパイク沿いの尾根は“関白道”とも呼ばれ、小田原攻めに由来した地名が数多く残されている。「箱根ターンパイク」は、ネーミングライツ(命名権)により 2007/3/1 から「TOYO TIRES ターンパイク」(トヨータイヤターンパイク)となる。



3月1日 セレモニーの様子



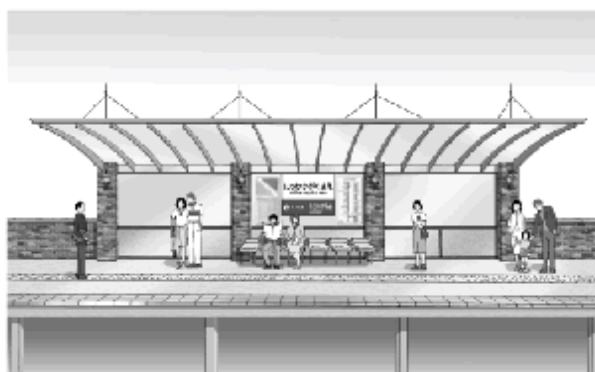
② 日華化学前駅（日華化学）

日華化学前駅 - Nikka Kagaku-Mae Station

福井県福井市八ツ島町 30-9

えちぜん鉄道三国芦原線の駅。福井県内では、福井鉄道のハーモニーホール駅以来10年ぶりとなる新駅設置により平成19年9月1日から開業。

県内初となるネーミングライツとして、日華化学が駅名の命名権を購入して「日華化学前」となったことでも話題となった。10年間で600万円の権利料を支払っており、名称は日華化学社内からのアンケートで決定した。



日華化学前駅

③ 徳島小松島港和田島緑地（命名権販売中）

徳島小松島港和田島緑地におけるネーミング・ライツ制度パートナー企業募集 について

1 募集の目的

徳島小松島港和田島緑地は、平成16年にオープンした新しいスポーツ施設であり、小中学生の陸上競技、サッカー及び野球などの各種大会から、お年寄りのグランドゴルフ大会まで、幅広い年代の方々にご利用いただいています。

企業側には、これら施設の命名権を取得することで、地域社会と密着した企業としてのイメージアップ効果が期待できます。また、県としても得られた収入により、施設の管理運営のみならず、県民サービスの向上に幅広く活用することができることから、今回、ネーミング・ライツ制度のパートナー企業を募集するものです。

2 募集期間

平成20年3月3日（月）から平成20年3月31日（月）まで

3 募集の対象となる施設

徳島小松島港和田島緑地及び多目的広場・野球場

4 募集概要

（1）希望期間

5年間

（2）希望金額

5年間で500万円以上（消費税は別途負担）

（3）施設名称

施設の名称に愛称として、企業名・商品名等を命名することができます。

（4）名称変更に伴う費用等

既存サインの変更、新設サインの設置及び期間終了後の原状回復等に要する費用については、別途パートナー企業の負担とします。

また、工事については、パートナー企業が発注し、施工するものとします。

（5）選定方法

県が設置する「徳島県ネーミング・ライツ制度パートナー企業選定委員会」において、名称・金額・契約期間等を総合的に審査した上で決定します。

資料：

<http://www.pref.tokushima.jp/generaladmin.nsf/BidView/7D1287A3D04C8306492573F70011BF50>

◇ 関連法令

① 道路法

道路の路線名いわゆる道路の正式名称例えば県道新潟小須戸三条線など）を変更することは道路法上困難ですが、道路の通称名（弥彦山スカイラインなど）の変更については、法的制約はなく、また、道路法第4条に「道路を構成する敷地、支壁その他の物件については、私権を行使することはできない」とあるが、ここでいう「私権の制限」とは、物理的な占使用を対象としており、命名権を付与することは制限の対象にはならないため、道路の通称名のネーミングライツ導入を検討することはできる。

資料：道路のネーミングライツ導入検討報告書

平成19年12月 ネーミングライツ研究会（新潟県土木部道路管理課）

◇ 課題

- ① 命名した企業の不祥事のため名前が変わることもあり、命名主の信用に左右されるなどのデメリットもある。
- ② ネーミングライツを期待している企業は少ないものの、今後PRを進め、参画企業を募集していくことが必要である。

◇ 実現性・適用性

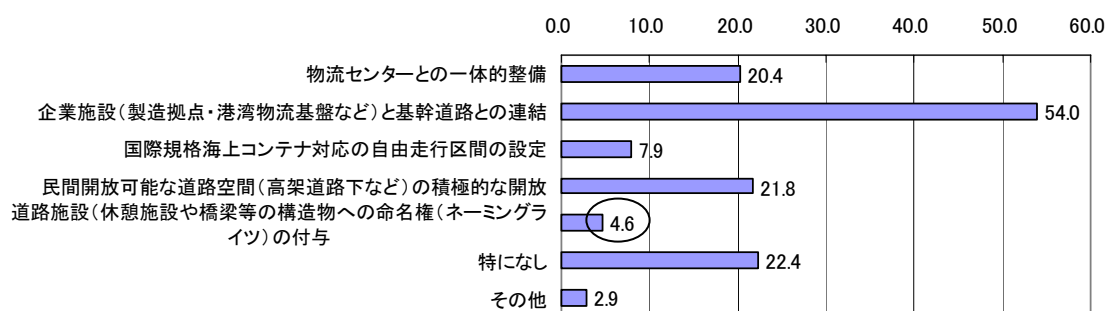
- ① 5年間、10年間の金額が500万円から1,000万円程度であれば、大企業なら十分に参加できる
- ② 企業と基幹道路間を連絡するランプなど、地区の他の企業、居住者等へのPR、SA・PAなど適用範囲は広い
- ③ 企業アンケートでは、道路整備に関連して期待する施策の中で「ネーミングライツ」を選択している企業は5%程度であるが、卸売・小売業や情報・通信業の企業で関心がもたれている。

※アンケートでの業種区分（5区分）

- ・ 製造業 1.3%
- ・ 卸売・小売業 10.5%
- ・ 運輸業 4.3%
- ・ 情報・通信業 18.2%
- ・ その他 5.7%

- ④ 実施しやすい施策であり、企業のPR媒体として、実現性は高いと考えられる。

【道路整備に関連して期待する施策】



5－2 検討結果

各種手法のうち、③道路の上空利用、⑤商業施設との一体開発、⑥物流施設との一体的整備については、具体的な事例も多く、地域内の大手企業の意向があり、大塩・的形地区など開発需要がある土地があることから、実現性が高い手法と考えられる。

①工場敷地からの道路用地の提供、②民間地権者からの道路用地の提供は、幹線道路が通常は「用地の買収」であり、道路後退用地整備事業（4m道路等の整備手法）を幹線道路に適用した事例はないことから、企業等との協議の中で検討していくことが必要である。企業の協力意向の強さにより実現する可能性がある。

④緩衝緑地帯の代替地に対する用地提供については、地域において企業が公園整備に用地提供等で水路部、通路、遊休地といった空間について協力した事例があることから、可能性はあるが、環境施設帯など沿道環境を保全する施設の移設に沿道住民が容易に賛同するかどうかが問題になると考えられる。そのため、実現に向けては地域との十分な対話が必要と考えられる。

また、⑦基金の創設については、鉄道事業等での実施、市内道路の整備等の事例はあるが、大規模道路に対する適用はこれから検討が必要とされるものであり、地域の行政・民間企業を含めた組織により、具体的な基金の創設を図っていくことが必要である。

地域の企業が中心となり連携することにより実現性は高まると想定されることから、今後とも協働の働きかけを継続していくことが必要である。

⑧開発による税収増分の道路整備資金化（T I F）については米国等での事例があり、国内では開発利益の還元として検討されていることから、今後、国による制度づくりとともに実現化を図っていくことが必要とされている。

表 各種事業手法の概要

	既往の事例	関連法令	候補地区・地点	実現性・適用性
① 工場敷地からの 道路用地の提供	・道路後退用地整備事業（上尾市、市原市、毛呂山町）	・姫路市安全・安心生活道路整備要綱など	○播磨臨海地域の企業敷地	・幹線道路の整備事例がない ・企業に経済的メリットを示す ○
② 民間地権者からの道路用地の提供	・道路後退用地整備事業（上尾市、市原市、毛呂山町）	・姫路市安全・安心生活道路整備要綱など	○姫路市大塩・的形地区等の大規模未利用地	・用地の協力を積極的姿勢をみせている ・企業に経済的メリットを示す ○
③ 道路の上空利用	・オフィスビルとの立体利用 ・SA/PAとの立体利用等	・立体道路制度 	○播磨臨海地域の企業敷地	・立体道路制度の適用事例が多い ・用地の協力を積極的姿勢をみせている ◎
④ 緩衝緑地帯の代替地に対する用地提供	・高砂市の公園地元大手企業の協力により成立	・パブリックアクセス事業など	○播磨臨海地域の企業敷地	・水路部、通路、遊休地といった空間を想定 ・緩衝緑地帯を移動することの住民合意必要 ○
⑤ 商業施設との一体開発	・三井アウトレット・パーク ・梅田北ヤードの一体的開発	・再開発地区計画（市街地再開発法第7条8の2） ・都市計画法	○姫路市大塩・的形地区等の大規模未利用地	・開発の必要性が高く、開発意向が強い ◎
⑥ 物流施設との一体開発	・土浦市の計画事例 ・関市の広域物流拠点計画	・流通業務市街地整備法 ・再開発地区計画 ・都市計画法	○姫路市大塩・的形地区等の大規模未利用地	・開発の必要性が高く、開発意向が強い ・物流拠点整備の必要性が高い ◎
⑦ 道路整備のための基金	・大多喜町道路整備推進基金条例など	・市の条例	○播磨臨海地域	・企業の協力意向がある ・基金の運営では安定的な投資が必要である ○

凡例 ◎：事例・制度とも問題なく実現性は高い ○：実現性はあるが制度等の課題がある

	既往の事例	関連法令	候補地区・地点	実現性・適用性
⑧ 開発による税収増分の道路整備資金化（TIF）	・アメリカ合衆国カリフォルニア州	・日本国内での法令は整備されていない	○姫路市大塩・的形地区等の大規模未利用地	・国による制度の改善が必要 ・「開発利益の還元」は受け入れられやすい ○
⑨ 命名権の付与	・箱根ターンパイク ・日華化学前駅等	・道路法	○道路施設、ランプ、付属施設など	・企業の賛同意向がある ・企業のPR媒体として、実現性は高い ○

凡例 ◎：事例・制度とも問題なく実現性は高い ○：実現性はあるが制度等の課題がある

企業との協働メニューとして、適用が考えられる9つの手法について課題、実現性等を検討した結果、比較的企業に受け入れやすい協働メニューとして以下の3項目が挙げられる。

③「道路の上空利用」

播磨臨海地域では生産施設等が臨海部に林立していることから、私有地の上空を利用する整備手法が挙げられる

⑤「商業施設との一体的整備」

敷地面積の大きい未利用地等を地域の活性化とあわせて有効活用する整備手法が挙げられる。

⑥「物流施設との一体的整備」

播磨臨海地域では物流施設・物流拠点が足りない地域であることから、トラックターミナル等の一体化整備が挙げられる

また、播磨臨海地域道路の課題であるコスト削減に向けた協働メニューとしては、①「工場敷地からの道路用地の提供」、②「民間地権者からの道路用地の提供」、③「道路の上空利用」、④「緩衝緑地帯の代替地に対する用地提供」が挙げられるが、これらの具体化を図るためには、道路整備の具体的な計画をある程度示す必要があり、今後の更なる検討には工夫が必要である。

一方、企業等の協働意欲は極めて高く、単に目先の費用と便益だけを考えている企業ばかりではなく、地域の未来のための投資と考えている企業も多いことから、従来のように行政が計画して示すだけでなく、計画の具体化の段階においても企業等との協働で進め、早い段階での計画の提示ができるようにしていくことが重要と考えられる。