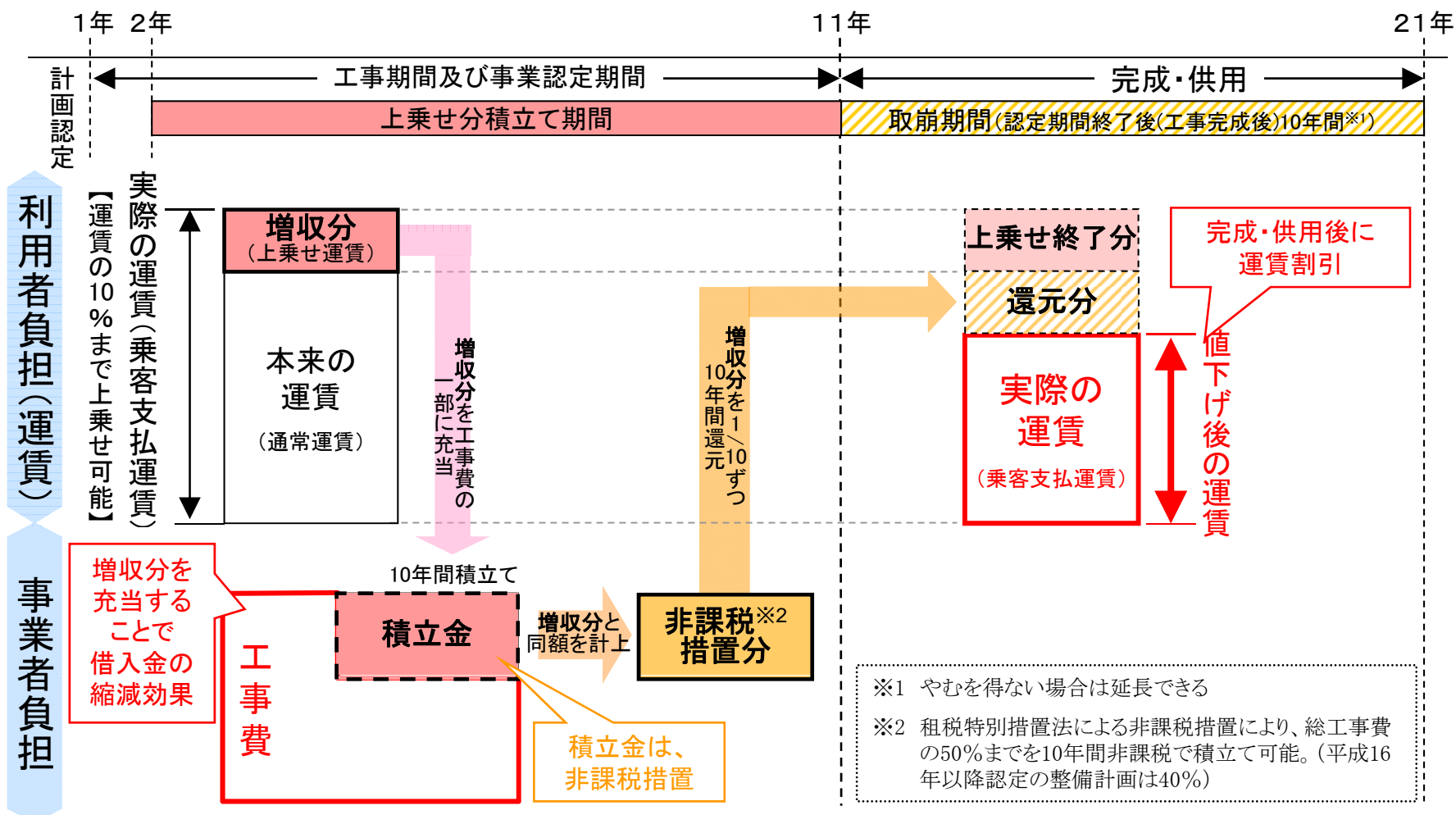


特定都市鉄道整備積立金制度

特定都市鉄道整備促進特別措置法
〔昭和61年4月30日法律第42号〕

- ① 工事費の一部を運賃に上乗せし、増収分を非課税で積立、工事費(及び供用後の資本費)に充当する制度
- ② 事業者・利用者双方の負担が平準化・軽減される

■期間と仕組み



特定都市鉄道整備積立金制度を活用した事例

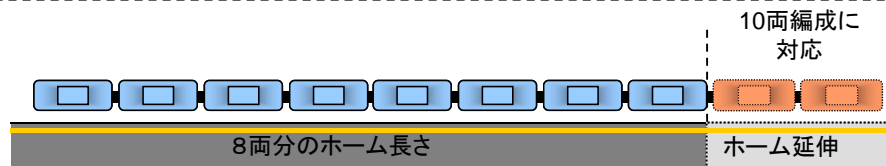
- ① 京王電鉄は、1987年に10年以内で実施可能な2事業に制度を活用して運賃値上げ
- ② 供用後、当初計画通りに運賃値下げを実施

■事業概要

- 1987年 特定都市鉄道整備事業計画認定（2事業）
- 1988年 運賃改定時から上乗せ開始（運賃6.0%上乗せ）
- 1997年 工事竣工・供用開始（運賃9.1%値下げ）

① 京王線長編成化工事（全工事費303億円）

- ・全駅長編成化（8両→10両化）に伴うホーム延伸（21駅）



② 井の頭線車両大型化工事（全工事費329億円）

- ・車両大型化（18.5m→20m編成長増）に伴うホーム延伸（11駅）



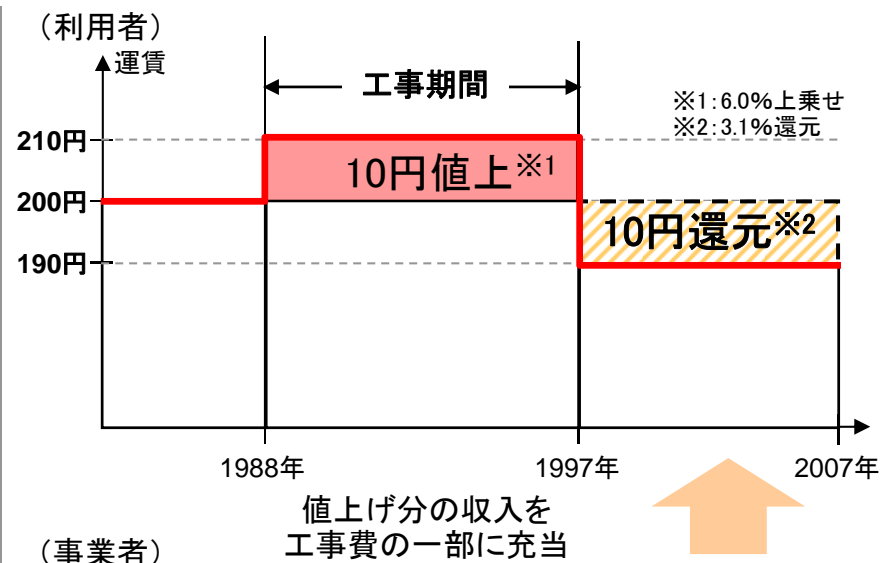
井の頭線3000系（18.5m、3ドア車両）

車両
大型化

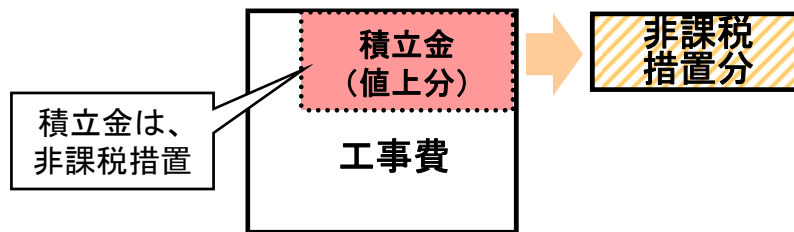


井の頭線1000系（20m、4ドア車両）

■運賃改定の変遷（事例として200円とした場合）



（事業者） 値上げ分の収入を工事費の一部に充当
非課税措置分を10年間利用者へ還元

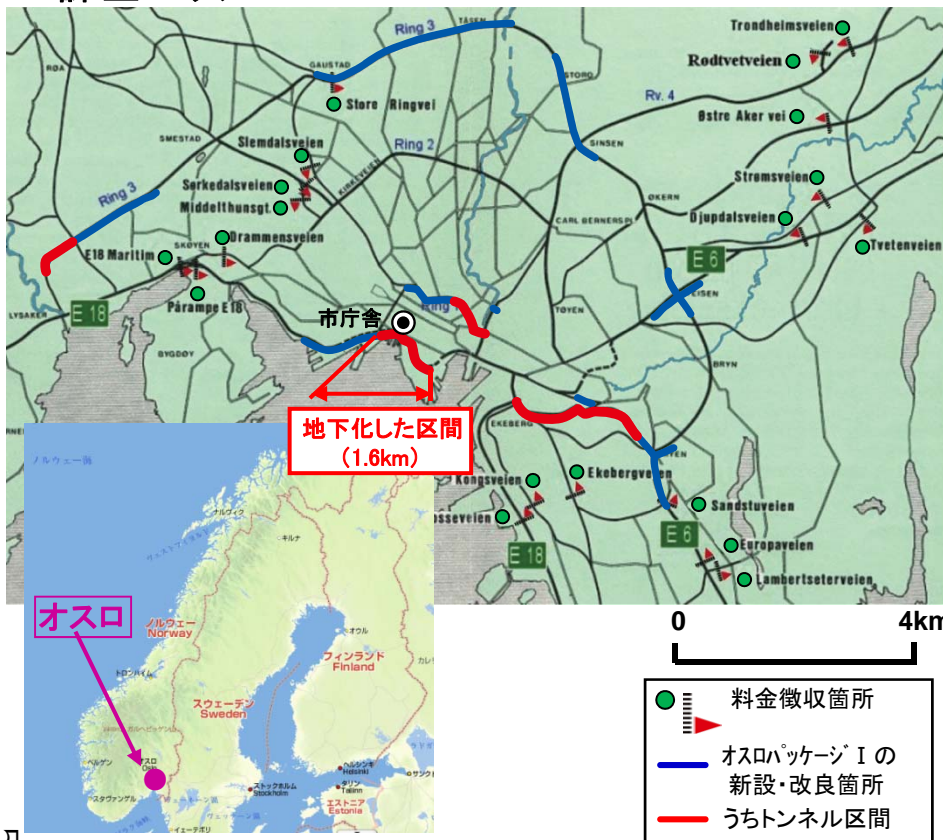


輸送需要が好調だったこと、経営努力を行ったことから、2007年以降も運賃を据え置きにすることができた

オスのロードプライシング課金収入を活用した道路整備

- ①オスロでは、道路整備等の財源確保のため、1980年代から、ロードプライシング導入の議論が始まり、1990年から導入
- ②まず、第1期(1990~2007年)として、財源の55%を課金収入、45%は国費により、幹線道路の地下化も含む道路整備等を実施
- ③現在も、新たな事業の財源確保のため、ロードプライシングを継続中

■課金エリア



■ロードプライシングの概要

課金時間帯	24時間
課金対象車両	対象エリアに流入する車両 (バス、緊急車両、バイク等は免除)
課金方法	車載器搭載による電波通信を活用した課金
課金額	3.5トン以下 21.6クローネ/回 (292円/回) 3.5トン以上 64.8クローネ/回 (875円/回) (ETC未登録車は、1.25倍の課金額) ※2012年8月時点
収入の用途	道路投資および公共交通インフラ整備投資

■第1期(1990~2007)の概要

事業推進主体	国、オスロ市、アーケシュフース県
事業費	110億クローネ (約1,500億円)
財源	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課金収入 55% 利用者負担 ・ 国の補助金 45% 税金負担
財源の用途	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路投資 80% ・ 公共交通インフラ整備投資 20%

※円換算は2012年8月時点の為替レート: 13.5円/クローネによる

立体道路制度

- ① 道路用地の取得が困難な場合や再開発に際して土地の高度利用を図る必要がある場合に適用可能な制度で、用地取得コストの削減や道路用地の有効活用が可能
- ② ただし、適用が高速道路等の新設・改築、かつ、道路整備と建築物等の整備を一体的に行う場合に限定されていることから、今後、適用の拡大について検討が必要

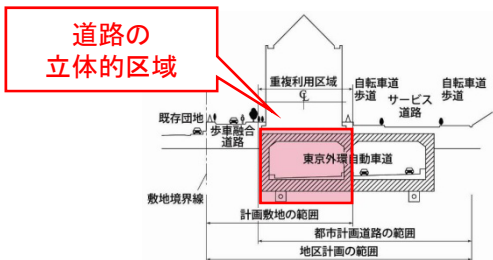
■住宅との立体利用事例(デュプレ西大和)

【対象路線】

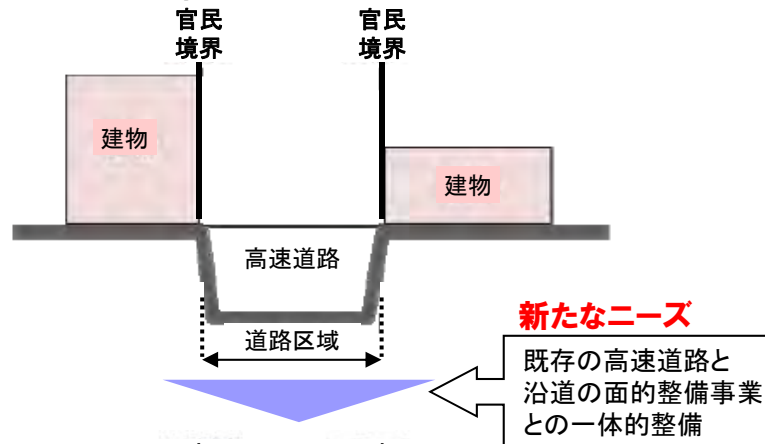
東京外環自動車道(埼玉県和光市)

【整備概要】

蓋掛け構造の上部空間に住宅を建設



■適用範囲の拡大に向けた必要検討事項



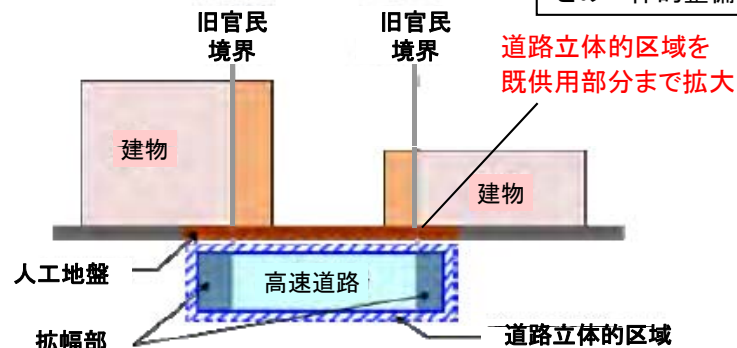
■オフィスビルとの立体利用事例(梅田出路)

【対象路線】

阪神高速道路(大阪府大阪市)

【整備概要】

道路とビルを一体的に整備



道路拡幅を実施する場合における道路と建築物の一体的な整備のあり方や費用分担等の検討が必要

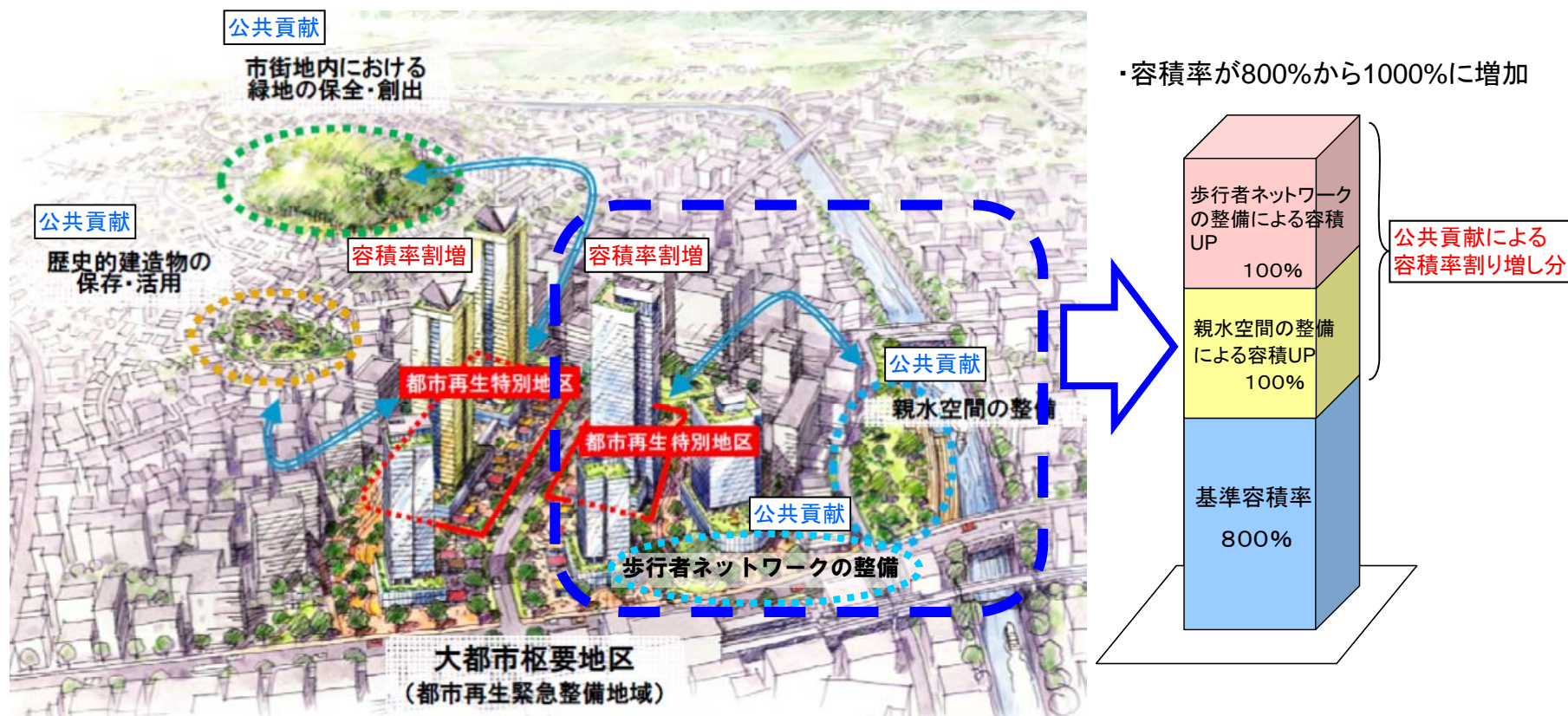
出典:

- ① 検討の背景と道路空間に係る制度概要(国土交通省)
- ② (財)道路環境・道路空間研究所HP

都市再生特別措置法

- ① 都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区では、既存の都市計画で定められた規制を除外し、高度利用を図る特別の用途、容積、高さ等を都市計画で定められる
- ② 公共貢献による容積率割増等を原資とし、インフラと一体となった再開発事業を実施可能

■ 都市再生特別地区における公共貢献の取組みによる高度利用(容積率割増)のイメージ



都市再生緊急整備地域

- 都市再生緊急整備地域においては、都市再生事業に係る都市計画の提案制度、都市再生事業に係る認可等の特例が受けられる他、都市再生特別地区が定められている場合においては、当該地区内では容積率制限の緩和等の措置が講じられる

■ 都市再生緊急整備地域

・都市再生緊急整備地域とは

都市再生特別措置法に基づいて、都市の再生の拠点として、都市開発事業等を通じて、緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として、政令で指定する地域

全国63地区(7,783ha) 東京7地区(2,760ha)

※H24.1.25時点

・都市再生緊急整備地域のメリット

(1) 都市計画の特例

都市再生特別地区の指定、都市計画の提案、期限を区切った都市計画決定の実施が可能

(2) 国からの金融支援

大臣認定された民間都市開発プロジェクトに金融支援

(3) 税制上の特例の措置

認定事業者、従前地権者に対し、所得税、法人税、固定資産税等の特例措置を実施

■ 特定都市再生緊急整備地域

都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力の強化のため、都市開発事業等の円滑かつ迅速な施行、緊急かつ重点的な市街地の整備を推進することが特に有効な地域を指定（例：東京都心臨海地域等）

[特定都市再生緊急整備地域のメリット]

- ・官民連携による整備計画作成
- ・道路の上空利用のための規制緩和
- ・民間都市開発プロジェクトの認定の迅速化（3ヶ月→45日）
- ・税制支援（都市再生緊急整備地域よりも、支援を深掘り）

■ 都市再生特別地区

都市再生緊急整備地域内の区域で、既存の都市計画で定められた規制を除外し、高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列等を都市計画で定められる（例：丸の内パークビルディング等）

[適用除外できる規制]

