

③活動財源

○不動産税評価額を基準とするBID税の徴収
⇒アメリカの不動産税は、日本の固定資産税に類似のもの

注) イギリスのBID税は事業所税評価額(年間の賃貸料基準) ベース

⇒平均的には収入の3/4は税の交付

⇒BID税額を日本の固定資産税ベースの税率に換算すると、都計税率に近い0.2~0.3%程度

⇒なお、ニューヨーク市内の約60の団体の平均収支額は、09年で1.5億円程度

【NY市内のBIDの年間収支規模】

25万ドル以下	21団体
25~50万ドル	14団体
50~100万ドル	9団体
100~500万ドル	8団体
500万ドル以上	6団体
	計58団体

注) 規模が最小のBIDは5万ドル/年

【税額の決め方】

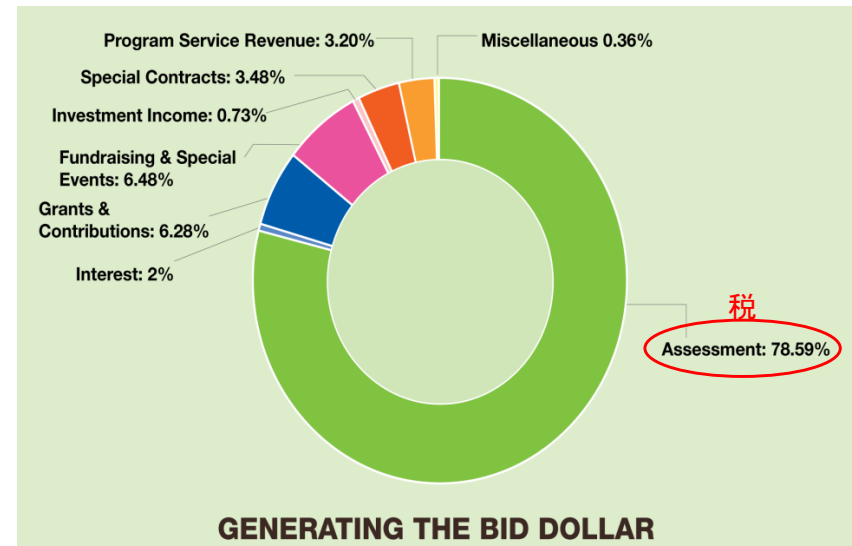
○税額は、以下のように決定

- ①BIDの認可期間=5年間の活動計画を策定
- ②その活動に必要な税収総額を算出
- ③それを不動産評価額割り(床面積割りの場合もあり)で、個々の不動産所有者に按分

※税率を決めるのではない。活動に必要な費用から負担額を逆算する。

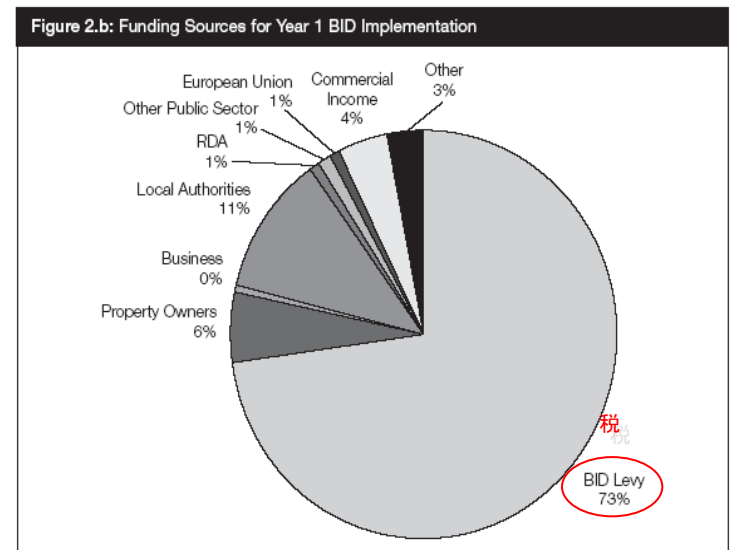
※イギリスのBIDも同様の必要額ベースの算出を行うが、徴税段階で税率換算をしている

ニューヨーク市内のBIDの収入の内訳



図の出所: NYC/SBS「BID Fiscal Year 2009 Annual Report Summary」。NY市内の約60のBIDの年間収入の内訳

イングランドのBIDの収入の内訳



図の出所: DCLG「The Development and Implementation of Business Improvement Districts」(Jan.2007)。金額ベース

■マンハッタンの大規模BIDの、収支から見た活動の特徴

～SAFE & CLEAN活動への支出割合(40～50%)は似通っているが、地域によって、その他の活動にかなりの違いがある。⇒地域の自主性の現われ～

- GCP : Grand Central Partnerships
- ・GC駅を囲むエリアのBIDで、マンハッタンで最初に設立された。
 - ・業務地区であり、歩道の環境整備(ハード含む)に力を注いでおり、プロモーション等はあまりやっていない(そのため税依存大)
 - ・歩道の環境改善のために、20年償還の債券を発行して4,000万ドルの資金を調達(民間まちづくり団体が債券を発行できる!)
 - ・税額は、1.72ドル/m²

- TSA : Times Square Alliance
- ・NY第1の繁華街。ミュージカルのメッカ
 - ・観光客などの来街者へのサービス改善に力を注いでおり、市と連携して歩行者空間改善に取り組み

- ADNY : Alliance for Downtown New York
- ・ウォール街を含む金融業務地区
 - ・昼間機能・金融中心の街からの脱皮を目指し、住宅誘致(オフィスの住宅転用の先駆)、IT産業誘致、観光振興等に力を注いでいる地区
 - ・税額は、1.94ドル/m²

[3つのBIDの年間収支の比較 FY2010、単位：千ドル(%)]
Support & Revenues

	GCP	TSA	ADNY
Assessment revenue	11,564 (93)	10,381 (71)	12,683 (75)
Grants, contributions & sponsorship	15 (0.1)	3,027 (21)	4,147 (25)
Program service revenue & interest	845 (7)	1,195 (8)	
Total	12,424 (100)	14,604 (100)	16,830 (100)

注) GCPで、Pershing Square rental incomeは、PSR&Iに算入した。
Special event revenueが136千ドル計上されているが、収入側でexpenseとして控除されており、収支合計には算入されていない。

Expenses

	GCP	TSA	ADNY
Public safety	2,780 (21)	3,757 (25)	3,103 (18)
Sanitation	3,255 (25)	3,370 (23)	3,741 (21)
Marketing, communications & events	979 (7)*1	3,351 (23)	4,311 (24)*2
Economic development	—	1,223 (8)*3	2,035 (11)
Social services	204 (1)	—	811 (5)
Capital improvements (街灯更新等)	4,455 (34)*4	190 (1)*5	—
Visitor center (観光案内所)	—	1,188 (8)	—
Transportation (無料バス含む?)	—	—	1,804 (10)
Management and general	1,515 (12)	1,755 (12)*6	1,925 (11)*7
Total	13,158 (100)	14,833 (100)	17,731 (100)

*1 Corporate affairs *2 Promotion & Marketing *3 Policy, planning & design ; business improvement
*4 Capital improvements(2,483)に、District-wide maintenance(1,186)、Horticulture(786)も加算した値
*5 Public improvement *6 Administration *7 Fundraising(159)も加算した値

出所：各BIDのAnnual Report 2010による。特に支出については、支出項目の区分がBID毎に違うので、同様な内容を持つと推定されるものを並べて表にした。ただし、区分の細目が不明なので、同じものを比較しているかどうかは確実ではない。

5. ニューヨーク都心のBIDの事例

①マンハッタン中心部(=ミッドタウン)のBIDの区域図

・ニューヨークのシンボル道路というべきブロードウェイの車線削減や一部通行止めを行い、歩行者空間を拡張する事業を市が実施中。沿道のBIDは、この市の動きに連携し、拡張後の歩行者空間の管理を分担



②タイムズスクエアのブロードウェイ歩行者プラザ化とBID

- 市のブロードウェイ再生の中で、ニューヨーク随一の繁華街＝タイムズスクエアでは、ブロードウェイを自動車通行止めし、歩行者広場に改変中
- 幹線道路の通行止めを行うことによる交通影響の把握等を目的に、2009年に通行止めの実験を実施
⇒下の写真が、実験前／実験中の写真。ニューヨーク市交通建設局DOTのHP掲載のもの
- 実験結果を踏まえ、市長が通行止めの決断を行い、仮設状態のまま、通行止めを継続
- その後、昨年度から、本設工事に着手 ⇒次ページが、計画図
- この人の広場は、実験中から地元BIDが管理を引き受けており、本設工事完了後も引続き空間管理を担う約束
⇒地元BIDが管理を担う約束で、市が事業に踏み切ったとの経緯

中央の、車が通っていないのがブロードウェイ
左の写真は、下の写真の上の方からのローアングルのもの



Before



After(2009年の実験中)



ニューヨーク市HP掲載の写真