

駐車場整備事業

駐車場整備：事例1

○ 事例名等

事例名	立体式駐車場の廃止
団体名	富山県
事業名(事業区分)	駐車場整備事業
法適用区分	全部適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,080,160	行政区域内面積(km ²)	4,247.61
供用開始年月日	昭和51年11月1日	周辺駐車場の需要・供給調査の実施有無	有
立地	富山駅から徒歩5分圏内	構造	立体式
駐車場使用面積(m ²)	1,247	収容台数(台)	170
一時間あたり料金(円)	324	一日平均駐車台数(台)	74
営業時刻	24時間営業	職員数(人)	1

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

富山駐車場は、市街地における交通施策の一環として、昭和51年に富山駅前に建設し、営業を開始したが、施設の老朽化が進んでいたことから、今後のあり方を検討していく必要があった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

- ・建設後37年余りが経過し(平成25年度末時点)、施設の老朽化が進んでいたこと
- ・周辺地域に民間駐車場が整備されてきたこと
- ・県行政改革推進会議で「民間主導でサービス提供を行うことが適切な分野」に位置づけられたこと
- ・平成25年度包括外部監査において「老朽化が進んでおり、売却を含めた検討が望まれる施設」とされたこと

以上を踏まえ、富山駐車場の今後のあり方について検討した結果、富山駐車場廃止の結論に至った。

なお、解体後の跡地については、隣接する一般会計所有地と合わせて企業局が一体的に管理することとし、有効活用策が決まるまでの間、民間駐車場事業者に土地の貸付を行っている。

※富山駐車場廃止に係る実施過程は以下のとおり

時期	事 項
H26.7	①富山駐車場廃止の方針決定
H27.2	②平成27年度県行革取組項目として公表
H27.9	③県営駐車場管理条例の改正
	④住民説明会の実施(2回)
H27.10	⑤富山駐車場廃止
H27.11	⑥駐車場解体工事着工
H28.3	⑦駐車場解体工事終了

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

①方針決定

- ・今後のあり方について検討し、立体駐車場の解体を決定。

②H27年度県行革取組項目として公表

③県営駐車場管理条例の改正

- ・条例から富山駐車場に関する事項を削除。

④住民説明会の実施(2回)

- ・地元住民に対して解体工事の内容等について事前説明会を実施。

⑤富山駐車場廃止

- ・平成27年10月1日をもって廃止。

⑥駐車場解体工事着工

- ・周辺建物等の事前調査を実施の上、工事に着工。

※参考図



(2) 効果

建設から37年余りが経過し、老朽化が進み、採算性が低下している施設を廃止することで

- ・当面は、跡地について隣接する一般会計所有地と合わせて企業局が一体的に管理することとし、有効活用策が決まるまでの間、民間駐車場事業者に土地の貸付を行い、広場式駐車場として活用し、
- ・将来的には、富山駅周辺におけるまちづくりとして活用可能な利益性の高い土地として利用する。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

- ・駐車場需要がある地域に位置する遊休地については、次の理由から広場式駐車場として活用することが有効であること
 - ①広場式駐車場実施に伴う設備設置等の工事は比較的簡易であること
※参考 富山駐車場跡地の場合: 工事期間 約10日間
 - ②定期的に民間駐車場事業者からの貸付収入を確保できること
- ・公の施設を廃止し、普通財産として管理することで、跡地の活用策が決まり次第速やかに対応できること

(2) 今後の課題等

- ・跡地は駅周辺の利便性の高い地域に立地することから、まちづくりに資する有効活用策について引き続き検討していく必要がある。

○問合せ先

担当課	富山県経営管理部財政課		
TEL	076-444-3168	MAIL	kohei.fujita@pref.toyama.lg.jp

駐車場整備：事例2

○ 事例名等

事例名	駐車場整備事業の廃止及び跡地の有効活用
団体名	福岡市
事業名(事業区分)	駐車場整備事業
法適用区分	非適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,500,955	行政区域内面積(km ²)	343.4
供用開始年月日	昭和44年9月1日	周辺駐車場の需要・供給調査の実施有無	有
立地	JR博多駅から徒歩4分	構造	広場式
駐車場使用面積(m ²)	2,561	収容台数(台)	88
一時間あたり料金(円)	8:00～22:00 300円 22:00～8:00 150円	一日平均駐車台数(台)	218.3
営業時刻	0:00～24:00(24時間)	職員数(人)	5

※表中の計数はH26年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

昭和32年度から博多駅地区土地区画整理事業が進められ、現在の位置に博多駅が移転・整備されるなど、新たなまちづくりが進むとともに、自動車台数の増加に伴い、駐車場の確保が課題となっていた。

このため、山陽新幹線の乗り入れや、博多駅周辺地区のまちづくりの進展に伴う将来的な駐車需要の増加に対応し、路上交通の円滑化を図るため、昭和44年に都市計画決定し、供用を開始したもの。

しかしながら、博多駅周辺においては、都市計画決定当時と比べて民間駐車場が増加するなど、当時の駐車容量不足は解消するとともに、社会状況の変化により、市営博多駅駐車場の必要性が低下してきていた。

	収容台数(台)		備考
	昭和47年	平成25年	
届出駐車場	187	6,631	約35倍
内訳	都市計画 駐車場	88	391
	附置義務 駐車場	0	2,144
	その他の 届出駐車場	99	4,096

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成25年6月に策定した行財政改革プランにおいて、市営博多駅駐車場については、「現状や周辺状況を見極めながら、交通課題の解消に資する他の行政用途への利用転換などについて検討する」としており、有効活用策について検討を行ってきた。

① 平成25年6月 行財政改革プラン

- ・設置当初に比べ、民間駐車場の増加など、周辺状況の変化により、公共施設として市が運営する必要性が低下してきている駐車場もある。
- ・市営博多駅駐車場については、設置目的を踏まえ、現状や周辺状況を見極めながら、交通課題の解消に資する他の行政用途への利用転換などについて検討を進める。

② 平成26年3月議会

- ・有効活用の検討状況について報告
- ・博多駅周辺の交通課題の解消や観光振興、まちの賑わいづくりに資する活用策を検討

【有効活用の方向性】

- ・観光バス駐停車場・高速乗合バス停留所機能の確保
- ・博多駅から広がる賑わいのさらなる向上
- ・民間資金・ノウハウ等を活かした有効活用

③平成26年12月議会

- ・市営博多駅駐車場の廃止
- ・跡地はバス乗降場(クルーズ対応貸切バス, 高速乗合バス等)の確保
- ・独立行政法人都市再生機構に対し, バス乗降場の確保を条件として土地を定期借地契約で貸付ける。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1)取組の具体的内容とねらい

博多駅は、九州の玄関口であり、陸の広域交通拠点として、九州・アジアなどとの広域的な交流を促進するため、広域交通拠点として今後も、より一層の機能強化を図る必要がある。

しかしながら、博多駅周辺では、筑紫口駅前広場のバスプールがピーク時は満車であるため、クルーズ船対応の貸切バスの乗降場が確保できていないことや、平成25年8月の高速乗合バス制度の変更に伴い、旧高速ツアーバスが、道路上で暫定的に停留所を確保し乗降しており、交通混雑の一因となっているといった交通課題がある。

公共用地である市営博多駅駐車場用地を活用して、バス乗降場機能を確保することで、これらの交通課題の解消と観光振興を図る。

事業手法としては、独立行政法人都市再生機構が事業者となり、土地については、市と定期借地契約を締結し、低層階にバス乗降場を確保したビルを建設する。

(2)効果

博多駅周辺の交通課題の解消や観光振興、まちの賑わいづくりに資することが期待される。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1)他の自治体の参考となると考えられる点

・駐車場施設の事業廃止の検討にあたって、あらかじめ、当該駐車場の近隣200m圏内の収容台数(約1,900台)とピーク時利用台数(約1,600台)を調査し、当該駐車場(88台)を廃止しても、周辺駐車場が駐車場需要を十分にまかなえることを確認していること。

・駅近の土地として高度利用が期待できたこと。

上記の点を踏まえ、事業廃止及び跡地の有効活用を検討していること。

○問合せ先

担当課	福岡市 道路下水道局 管理部 駐車場施設課		
TEL	092-711-4443	MAIL	parking.RSB@city.fukuoka.lg.jp

○ 事例名等

事例名	立体式駐車場の民営化
団体名	浜松市
事業名(事業区分)	駐車場整備事業
法適用区分	非適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	809,027	行政区域内面積(km ²)	1558.06
供用開始年月日	昭和61年3月15日	周辺駐車場の需要・供給調査の実施有無	有
立地	浜松駅から徒歩10分圏内	構造	立体式
駐車場使用面積(m ²)	1,013.53	収容台数(台)	172
一時間あたり料金(円)	300	一日平均駐車台数(台)	95
営業時刻	7:00～23:00	職員数(人)	1

※表中の計数はH26年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

浜松駅北口周辺の駐車場需要に応えるため、昭和61年に万年橋駐車場を開設した。浜松市は土地を所有せず、地権者法人(以下、法人)が各地主から土地を借り受け、法人から浜松市が転借していた。また、当該借地上に、地主と市が区分所有する立体式駐車場を建設した。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

- ・浜松市は、平成17年8月に行財政運営全般にかかる改革について審議を進めることを目的とした「浜松市行財政改革審議会(以下、「行革審」)」を設置した。
- ・行革審では、市営駐車場について、社会情勢が変化してきており市が税金を投入してまで運営する必要性は希薄になってきているとし、「市営駐車場の内、供給過多で運営収支がとれない駐車場の廃止に向けた駐車場経営計画策定」の答申を発した。
- ・万年橋駐車場については、「土地賃貸借契約満了時(平成26年10月)までに、駐車場部分を処分することにより経営から手を引くこと」と答申した。
- ・上記答申を踏まえ、市は法人へ「契約満了以降、契約を更新しない。建物は解体する」と告げ、協議を進めた。
- ・法人は、建物の耐用年数を鑑み、契約の更新を希望した。
- ・協議を重ねる最中に、法人は駐車場と商店街がより一層協力して商業振興に取り組んでいく意思を抱き始め、駐車場を自らが運営し、商店街への集客装置となるよう変えていく構想をまとめた。
- ・法人は、駐車場運営を希望したものの運営経験が無く、運営に対して不安感を持っていた。そこで、一時的に市から駐車場を賃借することにより駐車場運営を経験し、運営の見込を計ることとした。
- ・市は、将来的に法人へ駐車場を所有権移転(売買)することを前提に賃借を承認し、平成23年4月から貸し付けた。
- ・貸付以降、売買について協議を継続し、貸付契約満了時(平成26年10月22日)に売買することとした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

- ・当駐車場は、商店街や百貨店へ来訪する駐車場として機能してきたが、商業環境の変化により来訪者数が減り、駐車場利用も減ってきていた。
- ・法人は、将来の駐車場のあり方として、自動車を駐車する来訪者を待つのではなく、駐車場自体が来訪目的になるよう駐車場内でのイベント開催や情報発信が必要であると認識を深めていった。
- ・また、駐車場の経営面では、特定者への優遇措置等を採用し、経営改善を図っていく案も検討した。
- ・そのためには、駐車場を存続させ、イベント等を企画し開催していくため、法人自らが運営していくこととした。
- ・市は公共施設の適正な所有として「借地解消」に取り組んでおり、借地契約満了までに所有権移転を目的としていた。その中で、一時的な貸し付けが可能と判断した。
- ・さらに商店街振興策が同時に立案でき、中心市街地の活性化の一助となった。

(2) 効果

赤字経営であった駐車場の売却と借地料の解消が図られた。また、以前は市営駐車場のため特定者に対する貸出（フロア貸など）ができなかったが、民営化後、特定者への優遇措置を取ることが可能となった。
さらに、法人自らがイベントを企画・開催することで、駐車場と地域の商店街の連携が深化したと思われる。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

権利関係が複雑であった駐車場について、①貸付、②譲渡と段階的に手続きを踏むことで、民間経営に移行することができたこと。

(2) 今後の課題等

駐車場施設の解体時にかかる費用について、浜松市も応分の負担を行う旨、法人と契約しており、将来、一時に多額の費用負担が見込まれること。

○問合せ先

担当課	浜松市都市整備部交通政策課		
TEL	053-457-2910	MAIL	kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

駐車場整備：事例4

○ 事例名等

事例名	民間活用(PFI)による駐車場の 建替・大規模修繕・維持管理運営
団体名	大阪府箕面市
事業名(事業区分)	駐車場整備事業 (箕面市立箕面駅前駐車場・駐輪場等再整備運営事業)
法適用区分	非適用

○ 団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	135,587	行政区域内面積(km ²)	47.9
供用開始年月日	第一駐車場：昭和55年4月1日 第二駐車場：昭和63年11月3日	周辺駐車場の需要 ・供給調査の実施有無	無
立地	【第一駐車場・箕面自転車駐車場】 阪急箕面駅から徒歩3分圏内 【第二駐車場】 阪急箕面駅から徒歩10分圏内	構造	立体式
駐車場使用面積(m ²)	【第一駐車場・箕面自転車駐車場】3,492 【第二駐車場】2,938	収容台数(台)	【第一駐車場・箕面自転車駐車場】 第一駐車場：自動車285台、自動二輪27台 駐輪場：自転車744台、原付バイク120台 【第二駐車場】自動車281台
一時間あたり料金(円)	【第一駐車場・箕面自転車駐車場】 第一駐車場：自動車(8:00～20:00) 200円、 (20:00～8:00) 100円、 自動二輪(1日あたり) 300円 駐輪場(1日あたり)：自転車100円 原付バイク200円 【第二駐車場】 自動車(8:00～20:00) 200円、 (20:00～0:30、6:30～8:00) 100円	一日平均駐車台数(台)	【第一駐車場・箕面自転車駐車場】 第一駐車場：485台 駐輪場：501台 【第二駐車場】208台
営業時刻	【第一駐車場・箕面自転車駐車場】 24時間営業 【第二駐車場】 午前6:30～翌日午前0:30	職員数(人)	0

※表中の計数はH27年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

・箕面市の駐車場施設は、構造設備や機能の老朽化が進んでいるだけでなく、景観面においても課題であり、箕面駅前第一駐車場及び箕面自転車駐車場は建替、箕面駅前第二駐車場は大規模修繕が必要な時期にあった。
・そこで、PFI事業として、建替や大規模修繕を行い、施設の維持管理及び運営を一体的に行うことで、民間の資金、経営能力及び技術力を活用して、更なる駐車・駐輪環境の向上、良好な景観の形成及び回遊性創出による地域の活性化を図るとともに、市の財政負担の軽減を図り、効果的・効率的な事業実施を目指すこととした。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

・本事業の対象施設では、従前より運営に指定管理者制度が導入されていたため、引き続き運営に民間事業者のノウハウを活用する観点から官民連携手法を導入することが検討された。
・整備手法については、手法の比較検討を実施した結果、BTO方式が最も優れていると考えられたことから、本事業ではBTO方式を基本とするPFI事業として事業化することとなった。
・公表後の民間事業者との質問回答等を踏まえて最終的な事業方式をBTO方式に決定した。
・なお、検討の過程では、当初は駅前中心市街地活性化の観点や施設整備を伴う施設を対象とする観点から、当初の対象施設は第一駐車場及び自転車駐車場とされていた。しかし、当時は第一駐車場及び第二駐車場を対象とした指定管理者制度を導入しており、第二駐車場を業務範囲としない場合には、それまで実施されていた「第一駐車場と第二駐車場の一体管理による運営の効率化」が保たれなくなることが懸念された。
・このため、最終的には第二駐車場の大規模修繕も含めた業務をPFI事業の業務範囲とし、一体的な運営を事業者委ねることとした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

・本事業は、既存の箕面駅前第一駐車場・駐輪場の再整備にあたり、PFI事業者が提案する地域活性化施設を含めた複合施設を一体的に整備し、さらに第二駐車場の大規模修繕と併せて、PFI事業者が維持管理・運営を実施する事業である。

(2) 効果

・箕面市は、複合施設の整備に係る費用の一部を整備期間中に年度払で支払う。複合施設の整備に係る費用の残額及びその他の施設の整備費用については割賦払いで支払う。

・PFI事業者は、駐車場・駐輪場の利用料金及びテナントからの賃貸料を収入とし、この中から、箕面市より割賦払で支払われる金額を負担金及び賃貸料として箕面市へ支払う。また、第二駐車場の収入から維持管理負担金を差し引いた金額を指定管理納付金として箕面市に支払う。

・建替後の駐輪場施設の利便性向上等による自転車駐車台数の増加。(1日平均駐輪台数:472台→501台)

・民間事業者の視点を活かした経営改善に効果的な事業(レンタサイクルやカーシェアリング)の実施。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

・駅前の回遊性創出のため、駐車場だけではなく、地域活性化に資する複合施設を一体的に整備することをPFI事業の要件とした。

・市が目指す活性化の方針と合うような提案が得られるよう、実施方針の段階から「飲食の提供や飲食物その他の物品の販売など、回遊性を創出し、地域の活性化に資する施設とする」と施設内容を例示する等の工夫を行った。

(2) 今後の課題等

・駐車場利用者をこれまで以上に増加させる方策の検討

○問合せ先

担当課	箕面市 地域創造部 交通政策室		
TEL	072-724-6746	MAIL	koutuu@maple.city.minoh.lg.jp

駐車場整備：事例5

○ 事例名等

事例名	民間活用(指定管理者制度の導入)
団体名	香川県高松市
事業名(事業区分)	駐車場整備事業
法適用区分	非適用

○団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	429,451	行政区域内面積(km ²)	375.41
------------	---------	---------------------------	--------

【高松駅前広場地下駐車場】

供用開始年月日	平成13年5月13日	周辺駐車場の需要 ・供給調査の実施有無	無
立地	JR高松駅から徒歩5分圏内	構造	地下式
駐車場使用面積(㎡)	18,826	収容台数(台)	396
一時間あたり料金(円)	20分ごと(2時間まで)100円 30分ごと(2時間を超える)100円	一日平均駐車台数(台)	426
営業時刻	6:30～24:00	職員数(人)	20

【南部駐車場】

供用開始年月日	昭和62年1月14日	周辺駐車場の需要 ・供給調査の実施有無	無
立地	琴電瓦町駅から徒歩10分圏内	構造	立体式
駐車場使用面積(㎡)	8,846	収容台数(台)	408
一時間あたり料金(円)	25分ごと100円	一日平均駐車台数(台)	110
営業時刻	0:00～24:00	職員数(人)	5

【**杣場川駐車場**】

供用開始年月日	昭和63年4月8日	周辺駐車場の需要 ・供給調査の実施有無	無
立地	香川県中央病院から徒歩10分圏内	構造	広場式
駐車場使用面積(㎡)	7,442	収容台数(台)	227
一時間あたり料金(円)	30分ごと100円(普通) 30分ごと500円(大型)	一日平均駐車台数(台)	121
営業時刻	0:00～24:00	職員数(人)	2

※表中の計数はH28年3月末時点

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

平成15年9月の地方自治法の改正により、「公の施設」の管理運営について、指定管理者制度が導入され、公共的団体等に限らず、株式会社等の民間事業者も「公の施設」の管理運営ができるようになった。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

高松市では、平成16年9月に指定管理者導入指針が策定され、駐車場を始め、駐輪場や体育館などのスポーツ施設等について、それまで管理委託していた施設について、原則として平成18年4月1日から「指定管理者制度」に移行することとした。

県営駐車場との共有部分を有するシンボルタワー地下駐車場及び隣接2駐車場と、その他の中央駐車場ほか4駐車場とに分けて、下記のとおり、指定管理者に管理運営を委ねている。

なお、指定期間は、5年間を一区切りとしており、現在、第Ⅲ期目の期間中である。

(第Ⅰ期:平成18年度～22年度、第Ⅱ期:平成23年度～27年度、第Ⅲ期:平成28年度～32年度)

〔A共同企業体〕

- ・中央駐車場
- ・南部駐車場
- ・美術館地下駐車場
- ・杣場川駐車場
- ・瓦町駅地下駐車場

〔B株式会社〕

- ・高松駅前広場地下駐車場
- ・シンボルタワー地下駐車場
- ・高松駅南交通広場駐車場

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

この制度の目的は、多様化する利用者ニーズに、より迅速・的確に対応するため、駐車場の管理・運営の経験が豊富な民間ノウハウを活用し、駐車場事業の企業性の向上を図ることにある。

(2) 効果

施設の管理権限を指定管理者が有することから、小規模修繕等については、本市に同意を得ることなく、自らが実施し、スピーディな対応が可能となっており、住民サービスの向上に繋がっている。

また、現在は、利用料金制を適用しておらず、使用料の増収を図る観点から、報奨金・違約金制度の導入により、経営努力を促し、モチベーションの向上を図るとともに、管理経費の縮減等を図っている。

なお、公営駐車場という基本的な趣旨から、民間駐車場との関連もあり、料金体制の見直しも容易ではなく、数字上では、年間の駐車台数も、指定管理制度導入前から増加はなく、ほぼ横ばい状況である。

今後とも、料金改正も含めて、各駐車場に即した利用促進対策を図ってまいりたい。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

指定管理者が、運用基本指針に基づき、年度に1回以上、利用者へのアンケートを実施し、それを基に本市が、評価(モニタリング)を行い、評価結果をホームページ等にて公表することにより、次期の募集や協定などに反映させている。

また、評価結果を受け、事前精算機及び電子マネー対応型のカード券売機を新規に導入するなど、指定管理者側において、利用促進・サービス向上の取組として、必要な改善等の措置を講じているところである。

(2) 今後の課題等

高松市が、取組目標にも掲げている、①施設の経年劣化への対応、②集客力の向上と収益促進は、長期的な課題として残されており、今後も指定管理者と連携して、各施設に即した対策を検討してまいりたい。

〇問合せ先

担当課	高松市都市計画課		
TEL	087-839-2455	MAIL	toshikei@city.takamatsu.lg.jp

駐車場:事例6

○ 事例名等

事例名	民間活用(指定管理者制度の導入)
団体名	熊本県
事業名(事業区分)	駐車場事業
法適用区分	全部適用

○団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	1,786,651	行政区域内面積(km ²)	7409.5
------------	-----------	---------------------------	--------

【県営有料駐車場】

供用開始年月日	昭和55年3月1日	周辺駐車場の需要 ・供給調査の実施有無	無
立地	熊本市役所から徒歩10分圏内	構造	立体式
駐車場使用面積(m ²)	8523.0	収容台数(台)	348
一時間あたり料金(円)	最初の1時間200円 以降30分毎100円	一日平均駐車台数(台)	525
営業時刻	0:00～24:00	職員数(人)	1

【県営第二有料駐車場】

供用開始年月日	平成3年2月1日	周辺駐車場の需要 ・供給調査の実施有無	無
立地	JR水前寺駅から徒歩30分圏内	構造	広場式
駐車場使用面積(m ²)	931.8	収容台数(台)	37
一時間あたり料金(円)	10,000円/月	一日平均駐車台数(台)	36
営業時刻	0:00～24:00	職員数(人)	0

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成29年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成28年10月1日時点。それ以外の計数は、H29年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1)取組の背景

- ・県営有料駐車場は、熊本市中心市街地に位置し、中心商店街に近接するなど立地条件が優れており、運営開始から優良な経営を維持してきた。
- ・一方、郊外の大型商業施設立地や民間大型駐車場の増加などから、近年利用低下が続いていた。
- ・このため、広報の強化やサービス向上に取り組み、平成24年度以降利用台数は徐々に回復してきたが、従来の料金徴収業務委託では、サービスの向上等に限界があった。

(2)検討を開始した契機・導入過程

- ・平成20年度に外部有識者による「熊本県営有料駐車場事業検討委員会」で今後の事業のあり方を検討した結果、当面現行形態での事業継続を決定したが、中心市街地の再開発計画の動向等を見ながら、改めて検討することとなった。その際、指定管理者制度の導入も検討されたが、経営コスト縮減が進んでいること等の理由から、導入のメリットが少ないと判断された。
- ・その後、駐車場運営を専門とする多数の駐車場運営企業が成長を続けてきた中で、そのノウハウを活用するため指定管理者制度の導入を平成24年度に決定した。
- ・その後、平成26年度に条例改正、平成27年度に選定作業を行い、平成28年度から指定管理者による運営を開始した。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

・県営有料駐車場は、公営駐車場として安定的に駐車スペースを提供し、交通渋滞の緩和や中心市街地の振興に寄与しており、今後も安定的な経営の下、利用者サービスの向上を図るとともに、更なる利用拡大の必要がある。
・このため、優れたノウハウを有する優良な企業を選定するとともに、そのノウハウを発揮させるため、施設の利用に係る料金を指定管理者が自らの収入として収受することができる利用料金制を採用した。
・また、募集時には広く周知を図るとともに、応募にあたっては設備を含めた運営に関する様々な提案ができることとした。

(2) 効果

・競争性を確保できた(8者から応募)結果、納付金が予定価格を大きく上回り、経営基盤が更に強化できた。
・指定管理者の提案により、クレジットカードやICカード等に対応し、車番認証システム(ナンバープレートで入出庫を管理)を採用した高機能な自動精算システムや誘導灯等を導入したことで、利用者サービスが向上した(設置費用は指定管理者の負担により実施)。
・最大料金を導入する等、利用しやすい料金体系としたことや、駐車場の利用実態を見ながら柔軟に料金変更を行うなど、専門事業者のノウハウを活用した運営がなされている。
・緊急時の対応や従業員の接客教育の徹底等も行われており、平成29年2月に指定管理者が実施した利用者アンケートの結果は良好である。
・移行後間もなく熊本地震による甚大な被害が発生したが、企業局との緊密な連携の下、前震後の車両避難等、迅速かつ適切に対応したことで利用者への被害が発生しなかった。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

・運営等の自由度を高め、ノウハウが発揮しやすい形で募集を行った結果、高いレベルでの競争となった。
・企業局への提案時に、基本納付金算定の根拠となる料金収入見込みの提出を求め、その額を上回った場合は上回った額の1/2を変動納付金として納めるよう定めている。
・熊本城マラソン開催時に休憩所等として駐車場の一部を開放する等、企業局が実施する地域振興への協力等を仕様書に記載した。このことにより、指定管理者が独自に地元で開催されるイベントへの協力を実施する等の成果もみられた。

(2) 今後の課題等

・次回の指定管理者選定時も高い競争が確保できるよう、指定管理者と連携した利用拡大や制度の点検等を図る必要がある。
・施設の老朽化等による設備更新費用を確保しながら、安定した利益を活用した県政貢献や地域貢献について検討を行っている。

○問合せ先

担当課	熊本県企業局総務経営課		
TEL	096-333-2597	MAIL	ksomukeiei@pref.kumamoto.lg.jp

駐車場:事例7

○ 事例名等

事例名	茂原駅南口公共駐車場に係る指定管理者制度の導入
団体名	千葉県茂原市
事業名【事業区分】	駐車場整備事業(指定管理者制度)
法適用区分	非適用

○団体及び事業の概要

行政区域内人口(人)	89,751	行政区域内面積(km ²)	99.92
供用開始年月日	平成4年5月1日	周辺駐車場の需要・供給調査の実施有無	有
立地	JR外房線茂原駅から徒歩1分圏内	構造	立体式
駐車場使用面積(m ²)	3,288	収容台数(台)	252
一時間あたり料金(円)	200	一日平均駐車台数(台)	282
営業時刻	00:00～24:00	職員数(人)	0

※上記表中の「行政区域内人口」は、平成31年1月1日時点。「行政区域内面積」は、平成30年10月1日時点。それ以外の計数は、H31年3月末時点。

1. 取組の背景、検討を開始した契機・導入過程

(1) 取組の背景

駐車場事業は民間事業者による運営が可能な事業であり、公共駐車場事業においても、指定管理者制度を導入し、民間事業者による運営が行われている施設が複数存在する。よって、実績のある事業者も多く、公共事業として、信頼性、公平性、個人情報保護などを確保した事業運営が可能である。

また、指定管理者制度を導入することで、駐車場の運営に関する業務等は、豊富な駐車場運営実績がある事業者が指定管理者として行うこととなり、サービス向上が図られると共に、市直営方式による職員への業務負担の軽減を図ることができる。

(2) 検討を開始した契機・導入過程

平成28年度当時、利用状況の厳しい中、事業を継続するにあたり、今後の施設運営の健全化とサービスの向上を図るため、本市の指定管理者制度導入に関する基本方針に基づき指定管理者制度を導入することとなり、平成30年4月1日より指定管理者による管理が開始された。

また、本市初となる利用料金制による指定管理者制度を導入することで、事業費の縮減と指定管理者から一定の納付金を徴収することにより、安定した歳入の確保を図ることとした。

2. 取組の具体的内容とねらい、効果

(1) 取組の具体的内容とねらい

豊富な駐車場運営実績がある民間事業者の経営ノウハウを活用することで、安定した歳入の確保を図りつつ、管理運営コストの縮減が期待できる。

また、事業者の経営努力によっては収益が収支計画よりも大幅に増えることも想定され、各年度の収入実績が収支計画上の収入を超過した場合は、超過した額の二分の一の額を分配金として市に納めてもらうこととした。

さらに、収入が見込みより少ない場合は事業者の負担となるため、事業者からは、場内環境の改善や空きスペースの利活用、利用者にとってもより利用しやすいサービスの提供といった新たな発想についての提案が想定された。

また、サービス向上のため、セルフモニタリング(日常・定期巡回・随時)のほか年1回のアンケート調査などを指定管理者で実施し、その結果をフィードバックして、業務品質の改善を図ることが期待された。

(2) 効果

利用料金制を採用することで、会計事務の効率化が図られ、指定管理者の自主的な経営努力を促進することが可能となり、場内照明のLED化など環境整備のほか、利用料金の引き下げ、クレジットカードや交通系ICカードなど多様な支払方法等の導入などサービスの向上が図られた。また、市は、指定管理者から利用料金収入の一部を収入の増減に係わらず固定納付金として受けることにより、安定した歳入が確保でき、用地借上料などの経費に充てることが可能となった。結果として一般会計からの繰入金を大幅に削減することが可能となり、行政負担の軽減を図ることができた。

また、収支計画よりも収益が増となった場合は、事業者の利益になるため、事業者側にインセンティブ効果が期待でき、利用者に対する利便性の向上に繋がったものと考えている。

さらに、指定管理者が導入するシステムの活用により、利用実態の見極めなどが可能となり、システムで把握したデータを活用し、利用者ニーズに配慮した、より効率的な運用施策を行うことができる。

3. 他の自治体の参考となる点、今後の課題等

(1) 他の自治体の参考となると考えられる点

駐車場事業を始めるにあたり、設備整備など初期投資が必要となるため、事業者が投資しやすいよう指定期間を5年間とした。期間を短くした場合、投資との兼ね合いから市への固定納付額の設定に影響を及ぼす可能性がある。

また、収支計画を超えた場合の分配金は、事業者側だけでなく市側にとってもプラスに働くものと考えている。

(2) 今後の課題等

供用開始から30年近くが経過し、施設の老朽化が進んでおり、計画的に修繕を実施していく必要がある。また、近隣に新たな民間駐車場が開業したり、テレワーク等の新たな生活様式が広がっていく中で、利用者数を維持・増加させていくためには何が必要なのか、利用者のニーズを把握した上で検討していくことが重要である。

○問合せ先

担当課	茂原市都市建設部都市計画課		
TEL	0475-20-1546	MAIL	kotsuseisaku@city.mobara.lg.jp