

第5回行革審意見要旨（駐車場・駐輪場への民間活力導入）

【駐車場】

1. 静岡駅北口・清水駅東口駐車場：指定管理者制度の活用について

（岩崎会長）

- 指定管理者に管理委託するだけでは民活の効果はないため、いかにして利用率を上げるかが重要である。祭事の主催者との連携により、駐車料金の一部は主催者側から徴収できる可能性がある。民間であれば縦割りを排除し、横の連携でビジネスを考えることができるため、特に清水駅東口駐車場については、河岸の市やマリナート等と連携する体制を整えて欲しい。
- 民間活力が導入され、駐車場の利用率がどの程度向上したかが効果である。民活することで、駐車場を利用する人がどの程度増えたのか、また周辺のまちづくりに効果があるかがポイントである。指定管理者制度を導入することで、いろいろな施策が展開でき、利用率が向上するような制度になっているかが大事である。
- 駐車場の月極利用者の利用実態を調査・管理すれば、月極の駐車スペースも一時貸して利用でき、収容台数以上の利用が可能である。民間であれば管理上の問題が発生しないよう対策し運営をすることで、事業収益を向上させる。利用率を向上させ、利用者にも喜ばれる効率的な運営方法の追求が必要である。指定管理者には上限価格の設定のみを提示し、極力制約を少なくすることで様々な工夫ができるよう進めることが望ましい。

（西村委員）

- 指定管理者制度は受託者が施設をマネジメントし、付加価値をつけていくものである。静岡市のまちづくりを進めるための成果に結び付けることが重要である。

（狩野委員）

- 指定管理者制度は、本来まちづくりをより良い方向に導くため、市と指定管理者が一体となり、良好な関係を保つための方向づけをするものである。指定管理者が利用料金を自由に設定（無料・割引）ができるよう進めて欲しい。

（的場委員）

- 指定管理者を選定する際、業者は利用率の向上やサービスの提供の方法を示しているため、指定管理者が利用率を上げる努力をしているのか、民間ならではのサービスを提供しているのか、当初の目的を達成するよう確認・監視することが重要である。

（内野委員）

- 指定管理者制度を導入・公募する際は、駐車料金の値段設定、年間収支計画、市への納付金額などについて、いろいろなアイデアを募ることが必要である。

2. 草薙駅前駐車場：駐車場運営の民間移行について

（岩崎会長）

- 草薙駅前駐車場は、民間の手法を導入して経営改善することが市の提案であるが、立地条件が良い場所であるため駐輪場、駐車場だけでなく、他の利用方法についても可能な条件設定ができるのではないかと。また、現在の利用状況から規模を縮小することで、経営は成り立つが、市民の利便性が低下しないよう検討が必要である。

（的場委員）

- 民間ノウハウや知恵、努力を重ねることで、利用率が向上し、市民に喜ばれるかが大事である。行政が駐車場を運営することは限界であるため、草薙駅前駐車場は、市の土地を定期借地で提供し、民間の知恵と資金で運営するのであれば、提案どおり進めていただきたい。

（望月委員）

- 駅前であるため、立地条件も魅力的であり、一定の面積もあるので民間であれば、いろいろなアイデアが考えられると思う。

（西村委員）

- 草薙駅前駐車場、用途が限定されていないのであれば、駐車場・駐輪場機能を維持しながら、民間活力を導入し、まちづくりを進めていくことであると思う。

3. その他（中心市街地の駐車場、経営状況の分析など）

（小林委員）

- 静岡の中心市街地が賑わう理由は、駐車場がたくさんあり、車で買い物に行けるからである。車で中心市街地に行けなくなると郊外のショッピングセンターへ行くことになり、人が集まらなくなる。
- 静岡の中心市街地には、島田、藤枝、焼津、御前崎などから電車や車で来るが、徐々に広域化し、山梨、富士市方面からも来る。今も中心市街地で商業施設が活性化している地方都市は他になく、買い物客は減っているが、駐車場があり交通の便がよいので、この程度で留まっている。駐車もでき、かつ自転車等の便も良くしないと中心市街地が寂れる可能性があるため、しっかり分析が必要である。現在も商業施設は、駐車場を充実させているので、お客さんの利便性を考える必要がある。

（岩崎会長）

- 中心市街地に駐車場のニーズがあれば必ず民間が参入しているので、民間でできることは民間に任せればよい。そうすればまちを取り巻くような環境につながる。

(内野委員)

- 草薙駅前駐車場が赤字運営となっているため、まずは料金設定や収支決算など経営状況の分析を行う必要がある。

【駐輪場】

1. 駐輪場：民間活力の導入手法について

(岩崎会長)

- 駐輪場は各所にあるため、郊外の駅近くの駐輪場はまちづくりの観点とは別問題であるため、市街地と郊外を分けて考える必要がある。
- 駐輪場は非常に多く様々な運営手法があるため、建物の有無などハード面で分ける方法でよいのか。駅近くの駐輪場は、市民サービスの典型であり、パーク&ライドの機能を促進させることである。民営化やアセットマネジメントを進める一番の狙いは、市の管理経費が多額であるため、民間の手法を採り入れ、財政負担を軽減することならば、まず、赤字の駐輪場をどうするのか考えるべきである。

民活を導入する際は幾つかのパターンに分け整理する必要がある。

- 1点目は、アセットマネジメントの手法は市が提示し、その方法を民間にオーダーし、その時の条件を提示すればよい。駅前の一等地であれば、平面駐輪場以外にも様々な利用方法が考えられるため、そのような運営方法を検討して欲しい。
- 2点目は、郊外の駅の近くにあるパーク&ライドの駐輪場の観点から考え方をまとめる必要がある。
- 3点目は、中心市街地の路上駐輪対策の観点からまとめる必要がある。その際、黒金町、追手町、青葉通りの3つの駐輪場は、料金が同じだが、利用率が高い駐輪場は料金が高く、利用率が低ければ料金も安くして当然である。利便性は価値であるため、料金に差をつけることで、需要が変化する可能性がある。
- 3点目の視点で整理・運営した上で、なお中心市街地に放置自転車が少なく、駐輪場が不足する場合は新設も考えるべきである。その際、他都市の事例にある立体駐輪場を考え、いかに土地を少なくするかが重要である。街中に高度化された駐輪場があれば便利である。需要があれば民間の運営も考えられるため、駐輪場と商業施設として活用するなど、土地の高度化も併せて検討する業者が出てくる可能性もある。

(西村委員)

- 利用率が140%ある駐輪場の利用者は通勤や通学がほとんどだと考えられる。駐輪場については、利用目的や導線、利用者の割合などをしっかり分析する必要がある。また、まちづくりの観点と利用者の利便性の観点では、駐輪場の問題は違ってくるので、駐輪場は幾つかに分けて考える必要がある。

-
- 空間や時間、資源をいろいろな人達で共有する「シェアリングエコノミー」が時代の流れである。自転車も含め、徹底的に有効活用する方法を見つけることが必要である。

(小林委員)

- 駐輪場は多数あり、全部を同様に進めることは難しい。市から提案された、土地を借地し、民間に駐輪場を設置・運営する手法のうち、安倍川駅と草薙駅前、新規の駐輪場なので提案どおり進め、民間業者からアイデアを募ればよいので、結論を出して良い。
- 新規と既存の駐輪場は整理の方法が違う。新規は、立地条件が良いので駐輪場だけでなく、立体的で他の施設と併用するよう進めればよい。既存の駐輪場は、工夫の余地がないため、分けて進める方がよい。

(的場委員)

- 市から提案された3つの民活導入の手法についての考え方は良くまとめられていると理解している。
- 現在、無料・有料の駐車場については、施設の整備状況や有人管理の有無などにより、区分されているが、今後、民活導入を進める際は、適切な管理運営方法に加え、市民へのメリット、デメリットを踏まえた上で、料金体系のあり方も検討して欲しい。
- 他都市でもそうであるが、行政が運営することで多額のメンテナンス費が必要になる場合があるため、駐輪場の運営には、整備センター方式という建設方法がある。整備センター方式では、センターが市場調査をし、承諾すれば駐輪場を整備・管理運営してくれる手法であり、財政的な負担も少ないため、そのような手法の検討も必要である。

2. コンパクトシティ・駐輪対策について

(岩崎会長)

- 駐輪場の方向性については、コンパクトシティという考え方がポイントである。街中に入ってくる自転車対策が課題である。自転車が歩道を走り、また駐輪することで歩行者妨害となるほか、街の景観も損なうため対策が必要である。放置自転車対策をしなければ静岡の街は良くならないため、徹底してやるべきである。効果の問題ではなく、市がその姿勢を示す必要がある。
- 放置自転車の問題は諮問事項ではないため結論を出す必要はないが、行革審から、今後の課題を明示していくことも1つの役割である。今後の問題として、中心市街地の放置自転車対策も取り組むべきであるので、行革審から提言しても良いと考える。例えば、再開発で市が場所を確保し、駐輪場のタワーを建設する際に立体構造的に利用することも出てくる。放置自転車対策の考え方をしっかり提言するべきである

(望月委員)

- 静岡市の商業の売上は20年程低迷しており、まちづくりの方向性を変える時期であることは、商店街の方の共通認識であり、その1つの考え方がコンパクトシティである。方向性としては車から人へ、コンパクトシティの周りに駐車場を設置し、徒歩や自転車で時間をかけて楽しんでいただく方向性は間違っていないと商店街は考えている。駐輪場の位置付けは非常に重要であるが、商店街でも放置自転車が非常に景観的に悪い。今後の駐輪場の整備方針は、街の景観、時間の過ごし方に係る重要な考え方である。
- 放置自転車をなくすことは難しいが対策は必要である。放置自転車は危険であり、またモラルも関係する。綺麗な街にするために、どのようなアクションプランを策定し放置自転車を無くすか、そして利用率を向上させるかが重要である。1、2年では達成できないが、信念を持ち進めることが必要である。

(望月委員)

- 自転車のまちづくりを進める際、市民の協力、産業界の協力も必要である。例えばコインパーキングを設置する際、併せて駐輪場も作るなどの条例を作ることも考えられる。また、市が補助金を支出する建物等は、駐輪場の設置台数を倍にする、街中で商売をして、相応の利益がある場合は自転車のまちにする負担をしてもらうよう考えても良い。

(狩野委員)

- 市が駐輪場を作っても、放置自転車は少なくなる。近くのカラオケ店前には多くの自転車が駐輪してあり歩行できない状況であり、危険である。これらを取り締まらなければ、自転車対策キャンペーンなどでは解決できない。

(狩野委員)

- 業者は儲かれば良いのではなく、例えば、コインパーキングの枠を貸しきり、駐輪させるなど、企業側にも努力するよう行政で考えて欲しい。

(小林委員)

- 放置自転車という言葉は市民には馴染んでいない。多くの人是一日中放置している自転車と捉えているため、地図の表記も駐輪禁止とした方がよい。放置と駐輪は違うため、言葉の定義が不明確である。放置自転車は、モラルの問題であるため、どんなに施設を作っても守らない人がいれば、放置自転車を厳しく取り締まらなければ直らない。自転車のマナーを市民に浸透させることが静岡市の方針であり、まちづくりであるため、環境を良くしていくことは大切である。

3. 自転車政策について

(西村委員)

- 世界水準の自転車都市を目指すには、大きな目的を共有した上で、地域の経済界、民間も一緒に協力していく必要がある。地域の企業なども含め、自転車のまちを作るという大きな目標を市民全体で共有し、初めて各論に入っていく。世界水準の自転車都市という目的が市民にも、市役所の全体の中にも浸透させる必要がある。

(小林委員)

- 「世界水準の自転車都市“しずおか”」と掲げているが、世界水準とは自転車の台数だけではないので、世界一自転車のマナーが良いまち静岡などでも良いと考える。放置自転車はモラルの問題であり、自転車を利用する静岡市民の意識、マナーが世界一であることにつながっていけば良い。