

第7期 第5回 静岡市行財政改革推進審議会 会議録

1 日 時 平成28年12月19日(月) 14:00～17:00

2 場 所 静岡庁舎本階3階 第3委員会室

3 出席者 【委員】

岩崎清悟会長、内野孝宏委員、狩野美佐子委員、小林敏宏委員、西村やす子委員
的場啓一委員、望月啓行委員

【行政】

池谷総務局長、石野総務局次長、三宅総務局参与、川崎参与兼行政管理課長
山口政策法務課長、和田参与兼人事課長、大石参与兼財政課長

〔関係局〕

都市局

〔事務局〕

遠藤行政管理課行財政改革推進担当課長、窪田副主幹、兵庫主査

4 傍聴者 なし

5 会議内容

【会議内容】

- 1 開会
- 2 議事「駐車場・駐輪場への民間活力の導入について」
- 3 閉会

岩崎清悟会長：それでは、次第に沿って進めていく。はじめに、審議スケジュールと審議事項の確認について、事務局から説明願いたい。

《略：事務局説明》

岩崎清悟会長：次に駐車場・駐輪場への民間活力の導入について都市局から説明願いたい。

《略：都市局説明》

岩崎清悟会長：ただ今、説明いただいた内容は審議する中でも適宜、質問、確認しながら進めていきたい。また、議論する順序であるが、まちづくりの方向性としては、駐輪場、特に自転車交通をどうするかが静岡市にとって大きな課題であると思う。このため、はじめに駐車場への民間活力導入の方法について皆様からご意見、ご質問をいただき、その後、駐輪場について議論したい。審議対象の駐車場について、再度、簡単にご説明願いたい。

交通政策課：資料3の2頁に3つの駐車場の現状を記載しているが、エキパ（静岡駅北口地下駐車場）は、国道1号と静岡駅前広場の場所に一体的に作った駐車場で、国と市が半分ずつ施設を所管しており、現在、指定管理者制度に向けて作業を進めている。また、清水駅東口駐車場については、既に指定管理者制度を導入している。駐車場の経営状況について、「駐車場別歳入・歳出状況の推移」で説明させていただく。清水駅東口駐車場については、平成27年度の歳入が33,700千円、歳出が108千円となっている。これは指定管理者制度において利用料金制を導入しており、基本的には駐車場運営の収益で管理運営を賄っていただくが、管理運営費を上回った収益分を毎年、市へ固定納付額として33,700千円を納付いただいている。エキパの平成27年度の収支状況についてであるが、括弧書きの数字が管理運営に係る経費であり、歳入が121,935千円、歳出が71,444千円、差し引き約50,000千円の黒字になっている。ただし、施設全体の経費では、建設費の償還分があるので歳入歳出の総額はもう少し大きな数字になっている。建設費の償還分については、駐車場運営の収益だけで賄いきれないので市から繰入金などを充当しているが、経営全体で見れば黒字の状況である。これについては指定管理者制度に向けた作業をしているところである。次に、草薙駅前駐車場の経営状況であるが、27年度の管理運営については、歳入が19,583千円、歳出が30,929千円で歳出が超過している。当施設は、平成9年から稼動している機械式の駐車場で修繕に費用がかかるほか、需要があまり伸びていないため収入が少ない状況である。このため、草薙駅前駐車場については、土地は借地、施設は解体して民間が設置・運営する方法で民間移行を進めていきたいと考えている。

岩崎清悟会長：利益が出ている駐車場は指定管理者制度で運営し、赤字の駐車場は民間に建設・運営を任せるという趣旨でよいか。

交通政策課：エキパは国と半分ずつ施設を所管しているため、売却する方法は採用できない。清水駅駐車場は、既に指定管理者制度で運営しており、現段階で他の手法に切り替えることは難しいと考えている。草薙駅前駐車場は検討の余地があるため、民間移行を提案させていただいた。

岩崎清悟会長：第6期の行革審で民活を導入していくという結論になったが、全部の駐車場が審議の対象であったのか。

事務局：アセットマネジメントにおける駐車場全体の方向性としては、民営化となったが、民営化の手法は、指定管理者制度、民間委託、PFI・PPP、民営移行の4つの手法があり、この4つが1括りで駐車場の民営化という方向性になっている。指定管理者制度も民営化の選択肢の1つであるが、草薙駅前駐車場は現在、民間委託の手法を採用しており、運営自体を民間移行することで更に民営化を進めたいという提案である。

岩崎清悟会長：草薙駅前駐車場は、一時預かりの利用客が伸び悩んでいるため、現在の経営状況が赤字となっているが、民間移行を進めるにあたり何か見通しはあるのか。

交通政策課：資料3の5頁左下「駐車場毎の考え方」をご覧ください。草薙駅前駐車場は、現在146台が稼働しているが、施設規模が適当であるのかを検討し、その後、需要の確認、適正規模の決定、民間事業者への参入意向の確認、導入手法の決定という流れで進めていく予定である。現状のままでは赤字であり、民間参入が期待できないため、建物を解体し建設・設置・運営は民間に任せる手法を検討している。

岩崎清悟会長：草薙駅前駐車場の稼働率はどのくらいなのか。

交通政策課：草薙駅前駐車場は、146台のうち約100台を月極で貸し出している。稼働状況は、資料3の4頁の左下「駐車場・駐輪場の将来推計」に1日あたりの利用台数を記載しており、平成27年の駐車場利用台数は、1日あたり141台であり、ほぼ稼働している状況である。ただし、駐車場は駐車時間が利用料金に反映されるため、利用台数の多寡が収入に反映されるとは一概に言えないが、収容台数に対し1日1台程度は利用されている状況である。

岩崎清悟会長：諮問の対象は草薙駅前駐車場だけと考えてよいのか。

交通政策課：エキパは国との合築のため民間移行が難しく、清水駅東口駐車場は指定管理者制度で運営しているため、草薙駅前駐車場について審議していただきたい。

岩崎清悟会長：草薙の駐車場は駅前でよいか。

交通政策課：草薙駅前駐車場は、補足資料1に記載している草薙駅前西駐輪場と一体の施設のため、駐車場の位置としては駅のすぐ南側である。

岩崎清悟会長：建物の解体後、民間で駐車場を建設することを視野に入れているという理解でよいか。

交通政策課：そうである。現在の建物を完全に壊して更地にし、駐輪場と小規模な駐車場にする方法など手法はいろいろあるため、それらについてはこれから検討していく。

岩崎清悟会長：駅前の土地であり条件はいいので、駐輪場や駐車場以外にショッピング施設なども併設することは可能なのか。

交通政策課：可能であると考えている。市から示す条件としては駐輪場、駐車場が何台必要であるという設定はさせていただくが、それ以外の付加機能は自由としている。駐輪場、駐車場のみを建設する場合や、それらに加え商務や業務系の施設を建設する場合もあると思う。

岩崎清悟会長：市としては駐輪場、駐車場の機能を確保することだけが条件であるのか。

交通政策課：基本的にはそうである。

岩崎清悟会長：駅前であるため、都市計画上の問題はないということによいか。

交通政策課：そうである。

望月啓行委員：草薙駅前駐車場は自走式なのか。

交通政策課：機械式である。

望月啓行委員：土地の面積はどの程度なのか。

交通政策課：面積は857㎡である。

望月啓行委員：駅前という立地条件も魅力的であり、それだけの面積があればいろいろなアイデアが考えられると思う。

西村やす子委員：この土地で利用が限定されないのであれば、審議会で議論するレベルではないと思う。つまり駐輪場や駐車場の機能を維持したまま、まちを作るような話であると感じた。

指定管理者制度を詳しく理解していないが、静岡市内に幾つか管理している施設があると思う。資料では、総合計画の概要などが記載され、まちづくりの考え方において指定管理者制度の導入検討が記載されている。このため、民間が管理運営することで、静岡市のまちづくりや情報発信等において、どのような価値が付いたのか、また成果があるのか伺いたい。

交通政策課：指定管理者制度についてという理解でよいか。

西村やす子委員：指定管理者制度は受託者がその施設をマネジメントし、付加価値をつけていくものだと理解している。民間が管理運営した場合、まちづくりという大きな観点で具体的にどのような効果が出ているのか伺いたい。

交通政策課：通常、民間に管理を委託する場合は、市が細かい部分まで指示する。ただし、指定管理者制度の場合は、管理を全て指定管理者に任せているので、市に確認しなくても裁量の範囲内であれば自由に業務を実施できるという違いがある。しかし、まちづくりに対する具体的な効果については、現在、お示しできるものはない。

岩崎清悟会長：料金を設定する権限は指定管理者に与えられているのか。

交通政策課：指定管理者制度において、利用料金制を採用した場合は利用料金の上限額を行政側で設定し、その範囲内であれば自由に設定できる。

岩崎清悟会長：清水駅東口駐車場は近くにマリナートがあるが、祭事の主催者と連携し、駐車料金を割引したり無料にすることも可能なのか。

交通政策課：可能であると考えているが、祭事に合わせた無料化の経験はない。

岩崎清悟会長：市が駄目とは言えないという理解でよいか。

交通政策課：そうである。

岩崎清悟会長：西村委員の発言は非常に重要なことである。管理委託をしているだけでは民活の効果はない。どのようにして利用率を上げるかということである。祭事的主催者と連携すれば、駐車料金の一部は主催者側から徴収できるかもしれない。民間であれば縦割りを排除した、横の連携でビジネスを考えるということが出来る。料金の上限額を設定するだけでなく、あまり制約をせずに運営をしていけばいいと思う。

交通政策課：そこまで柔軟に考えたことがないため、明確な回答ができない。

岩崎清悟会長：何か制約があるのか。

交通政策課：料金設定は指定管理者に任せることはできるが、祭事などの日によって自由に料金を変更できるか分からない。

岩崎清悟会長：自由に設定できないのであれば驚くべきことである。

狩野美佐子委員：指定管理者に任せることは、民間に丸投げすることと混同されている方もいるのではないかと。指定管理者制度とは元々、まちづくりをより良い方向に導くために、市と指定管理者が一体となり、良好な関係を保つという方向づけで行うものである。仕様書や契約書において、明示すれば解決できる問題ではないか。

交通政策課：明確な回答はできないがご意見については承知した。

内野孝宏委員：稼働率がかなり高くても赤字なのは、そもそも料金設定が間違えているのか、それとも業務委託では料金変更はできないからなのか。当初の収支計画はどうなっていたのか。民活を考える前に、その辺をチェックすることから始めるべきである。どういう民活の方式に

するかはその後のことである。収支決算の状況がよく分からないまま、どう民活していくのかを問われても判断が難しい。月極は安定した収入が入ってくる。残りの台数は、それ程多くないのに少し利用台数が少ないだけで1,000万円以上赤字になるという計画なのか。

交通政策課：草薙駅前駐車場は平成9年から稼動して19年目であるが、その間、施設内の機械を更新していない。また、利用が少ないこともあり、約200台収容できる駐車場であるが、機械を一部停止して146台を稼動させている。現在は機械の部品も製造されていないので、なんとか運営している状況である。また、月極は約100台であるが月極の価格設定は高くないので、それだけでは収入が支出に追いつかないという状況である。

内野孝宏委員：周辺の駐車場と比べても安いのか。

交通政策課：同額程度で、月極は1ヶ月9,000円である。

内野孝宏委員：機械の件については、原価償却や修繕費などの費用を今まで計上していなかったということか。機械の修繕の件と経営状況が赤字になるということは違うと思う。

交通政策課：建設当初は何年後に機械を更新するという計画があったはずだが、現在まで更新されておらず、修繕費が多くなり赤字になっている状況である。

岩崎清悟会長：議論の整理をさせていただく。3つの駐車場のうち、エキパと清水駅東口駐車場は指定管理者が管理する。その方法について1つ意見が出ている。民活が導入されて駐車場の稼働率がどのくらい向上したかを知りたい。それが民活の効果だと考えている。利益が上がったかどうかではなく赤字が出なければ良い。民活することで駐車場を利用する人がどのくらい増えたのか、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。指定管理者制度にすることで、いろいろな施策が展開でき、稼働率が向上するような制度になっているかが大事である。この件について整理できていなければ、次回までに検討いただきたい。しかし、草薙駅前駐車場は別の問題で、老朽化しているので現状のままでは維持できず、民間の手法を導入して経営改善したいということが市の提案だと思う。その手法について、立地条件が良い場所を駐車場、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この質問があった。市は今の利用状況から規模を縮小しなければならないということだが、そうすることで経営は成り立つが、市民の利便性が低下することにならないか検討が必要である。

的場啓一委員：行政の会計に減価償却という考えはないので、修繕が必要になったら、その都度実施することになる。草薙駅前駐車場の歳入は24年度と25年度を比べると25年度が増えている。理由は分からないが歳入が増える努力はしていると思う。先程、前橋市の事例があったが、市はこの方法が良いと考えているのではないか。市が土地を定期借地して、民間のノウハウや知恵、努力を重ねて、どういうことをすれば利用率が向上し、市民に喜ばれるかということだと思う。行政では限界なので民間の知恵と資金で運営し、その代わり土地は市が提供するのであれば、そのような方向で進めていただきたい。また、清水駅東口駐車場については、指定管理者を選定する時に業者から我社であれば、こういう方法で利用率を上げる、また、今までになかったサービスが提供できると業者は示していると思う。そうした上で業者を決定しているはずなので、原点に立ち返り指定管理を任せている業者は稼働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確認していただきたい。その時、提示したこと、実施していることが違えば、指導をして当初の目的を達成できるよう監視をすることが重要で

あると思う。

岩崎清悟会長：清水駅東口駐車場の月極については、駐車スペースは24時間、利用者に占有されていることになるのか。

交通政策課：特定している訳ではなく、開いているスペースに入れていただく。

岩崎清悟会長：月極の方が利用されるパターンを調べて管理すれば、月極のスペースも一時貸しとして利用できる。そこまでやらないと駄目である。例えば、草薙の場合も146台以上貸すことができる。民間であれば問題が起こらないように対策して運営をする。そうしないと事業収益は伸びていかない。そうすれば稼働率が向上し、利用者にも喜ばれるので、そのような方法を追求していくことが必要である。指定管理者には上限価格の設定程度のみとし、極力制約を少なくして、あとはいろいろな工夫ができるようにしていただくことが望ましい。しかし、市としては条例などにより、できること、できないことがあると思うので、その辺を整理していただきたい。必要なら審議会から条例改正についても意見することができる。

交通政策担当部長：他の委員からも指摘を受けているので、市民の利便性の向上を第一とし、指定管理者制度で運営する際の制約などについて整理させていただく。そして、稼働率、効率の良い運用方法や現状の運営についても併せてお示しさせていただきたい。

岩崎清悟会長。是非、願います。清水区はマリナートや河岸の市、ウォーターフロントなども含め、いろいろな利用方法が考えられる。それらと連携できるような体制を整えていかななくてはならない。

的場啓一委員：清水駅東口駐車場の指定管理者が現在行っている自主事業は何があるのか。

交通政策課：河岸の市を利用する方が清水駅東口駐車場を利用する場合は、駐車料金の一部を河岸の市が一部負担するという料金割引を行っている。また、指定管理者が清水テルサ周辺で軽トラ市というイベントを主催している。

内野孝宏委員：指定管理者選考委員をしたことがあるが、清水駅東口駐車場でも駐車料金の値段設定、年間収支計画、市民への納付金額などについて、何社かでコンペを行ったのではないかと。そうすればいろいろな案が出てくるのではないかと。

交通政策課：指定管理者を採用した時の条件についての詳細は不明だが、今後はご指摘いただいた方法を採用していきたい。

狩野美佐子委員：清水駅東口駐車場は、あまり市場の競争性がない地域という説明を受けたことがあるが、草薙駅前駐車場は、市場の競争性についてどう考えているのか。

交通政策課：清水駅周辺は平面の土地があり、需要があれば簡単に駐車場は作れるので、実際に駐車場は幾つかある。草薙駅周辺もコインパーキングが何箇所もある。また、南口については再開発のビルが建設されているが、そちらの駐車場の一部も一時預かりで営業しているので、競争性はあると考えている。

岩崎清悟会長：駐車場の審議は以上とするが、指定管理者制度については制約や運営の方法、草薙駅前駐車場については、PFIや民活した場合の条件設定、駐車場以外の利用方法などについて整理をし、次々回にもう一度提案をしていただきたい。それでは暫時休憩とする。

《休憩》

岩崎清悟会長：それでは再開する。駐輪場の民間活力導入方法について、まず確認したいのは静岡のまちづくりとの関係である。先程の説明では、静岡駅や清水駅周辺の中心市街地という大きな2つの拠点があり、その拠点の中ではできるだけ歩行と自転車を中心とした交通体系を考えいくことが市の考え方であると理解してよいか。

交通政策課：そうである。歩いて楽しいまちづくりと考えている。

岩崎清悟会長：当審議会は都市計画を考える機関ではないので、皆様にご意見を伺うほどでもないと思うが、街中に車は必要ないという点は共通認識としてよいか。

小林敏宏委員：それはないと思う。静岡の中心市街地がなぜ賑わうかという点で車で買い物に行けるからである。駐車場がたくさんあるので買い物に行く気になる、車で中心市街地に行けなくなると全て郊外のショッピングセンターへ行くのではないか。そうすると人が集まらなくなる。静岡は自転車で買い物に来る方、通勤の方が多いので、路上に自転車が溢れてしまうと景観が悪い、維持管理の上で商店街の方も困るので、青葉駐輪場を作ったと解釈しているがどうか。

交通政策課：放置自転車が非常に多くなり、景観的にも空間的にも阻害する問題となった。そして、静岡の中心市街地、東静岡、清水都心、草薙などを自転車の条例で放置禁止や規制区域として設定し、その受け皿として駐輪場を整備していきたいということである。

望月啓行委員：小林委員から意見もあったが、基本的にはまちづくりの方向性を共通認識として持たないと議論が進まないと思う。個人的な意見であるが、私も紺屋町に土地を所有しており、紺屋町、呉服町、両替町、七間町がどう発展していくか非常に興味がある。また、静岡市の商業の売り上げは、20年程低迷しており、今までのまちづくりが曲がり角に差し掛かっていることは商店街の方の共通認識である。そこで、今までのまちづくりを変えていくことからすれば、コンパクトシティなどが1つの考え方であると思う。周りに駐車場を設置して、そこから徒歩か自転車で来ていただく。紺屋町の再開発でもよく議論されたが、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て徒歩で時間をかけて楽しんでいただくという方向性は間違っていないと商店街は考えている。そういう意味でも駐輪場の位置付けは非常に重要であるが、現状の駐輪状況は非常に景観的に悪い。商店街を見ても至るところに自転車を置いている。どう駐輪場を整備するかは、街の景観、時間の過ごし方に係る重要な考え方である。確認したいが、資料3の6頁に駐輪場の利用率140%と記載されているが、これは駐輪場が足りないという解釈でいいのか。それならば利用率が高く収益が出ており、ニーズがある駐輪場にはもっと投資をして、まちづくりに繋げていただきたいと思います。

交通政策課：黒金町は駅のすぐそばであるため駅まで自転車で来て停めていく方、JRを使って駐輪場から出て行く方もいるので、収容台数より利用台数が多い。一方、追手町は収容台数の半分しか利用がなく稼働率はあまりよくない。全体で見れば、駅の近くは100%前後の利用率である。しかし、中心市街地の地下にある追手町と青葉駐輪場は50%程度、また郊外にはもう少し利用率が低い駐輪場もある。ただし、放置自転車の数からすれば、全ての駐輪場の収容台数では充足できない状況となっている。

岩崎清悟会長：重要なポイントの1つとして、コンパクトシティという考え方がある。つまり、コンパクトシティの外側にパーキングがあれば、近くに駐車場がないから中心市街地に来ない

という考えにはならないと思う。今までの資料や説明からも、静岡市はコンパクトシティというまちづくりを目指していると感じた。商店街としての方向性もそうなのか伺いたい。

望月啓行委員：商店街を変えなくてはいけないと考えている方はコンパクトシティという方向性であるが、今までのお客様の導線を考えると車を大事にしたい方もいる。7割ほどが変えても良いという考えだと思うが、もちろん反対派の方もいる。

小林敏宏委員：例えば、静岡のまちに来ている方はどの方面の人が多いのか、西は島田、藤枝、焼津、御前崎などの方も来る。その方達は電車や車で来る人も多い。現在は、徐々に広域化して山梨方面、県内では富士市方面からも来る。理想としては環境などに配慮したコンパクトシティが良いが、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いと思う。静岡で買い物されるお客さんは減っているが、むしろ駐車場があるのでこの程度で留まっているのではないかと。その理由の一つとしては駐車場があり、交通の便がいいことが大きいと思う。常に車で移動している方達は不便になったら来なくなり、郊外に行ってしまうのではないかと。車がない方が良いのではなく、駐車もできて、なおかつ自転車等の便も良くする、一方を削除すると静岡の中心市街地が寂れる可能性があるため、しっかりと分析をしていただきたい。街中の駐車場が閑散としているなら理解できるが、買い物客用に駐車施設を充実させている状況なので、やはりお客様の利便性を考えた方がいいのではないかと。静岡はまだ奇跡的に中心市街地に人が集まっていると思う。そこを間違えてしまうと静岡のまちの良さが無くなってしまっているのではないかと。

岩崎清悟会長：街中に駐車場が必要かどうかであるという議論ではなく、本件は駐輪場の方向性についてであるため、一旦整理をする。小林委員の意見のとおり駐車場のニーズがあれば必ず民間が参入しているので、それでいいと思う。そうすればまちを取り巻くような環境になる。民間でできることは民間に任せておけばいいので、市の政策の中にも入っていない。むしろ街中に入ってくる自転車をどうするかが課題である。自転車が歩道を走ると歩行者が歩きづらくなる、そして自転車が歩道に駐輪することで街の景観が損なわれ、歩行者の障害にもなっているため、その対策をしなくてはならない。本日の議論は街中にある自転車をどう規制するのか、あるいは規制ではなく受け入れて留め置く場所を考えられるのか、その方向性を審議することが大事である。そして駐輪場については、長田地区等もあるので市街地ばかりでなく、市街地と郊外を分けて考える必要がある。郊外の駅の近くの駐輪場、静岡の中心市街地の駐輪場をどうするかは、まちづくりの観点からすると別問題であると思うので、2つを分けて考えた方がいいと思う。

西村やす子委員：利用率が140%ある駐輪場は通勤や通学に利用する方がほとんどだと思う。駐輪場については、利用目的や導線、利用者の割合などをもっと分析した方がいい。今回、駐輪場の民活の方法を提示していただいたが、その方向性になった1番の理由とその効果について伺いたい。

交通政策課：コスト面で言えば、今まで市で整備、管理していたが民間の資金が投入されれば市の財政負担も軽くなる。また、行政ではできない民間ならではの運営手法により、市民の方にもメリットがあると思う。そして利便性が向上し、利用する方が増えることで、放置自転車が減り、まちの景観も良くなると考えている。どのような手法になるかはこれからであるが、民

活していきたいと考えている。

西村やす子委員：現状の課題を明確に認識されていないので、どの部分に対し意見していいのかわかりづらい。会長の意見のとおり、駐輪場は幾つかに分けて考える必要がある。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、もう少し明確にしたいだけだと議論しやすい。

内野孝宏委員：戦略がなく手法ばかりを議論してもよく分からない。資金がある民間業者なら良いが、施設を作る時に担保が必要になった場合、市は土地を提供できるのか。

交通政策課：具体的な検討までは至っていない。

内野孝宏委員：仮に民間に土地を売却した場合は、どう利用しても市は関与できないのか。

交通政策課：土地も全て民間に渡してしまうと駐輪機能がない施設として利用される可能性があるため、土地を売却することはしないという考えである。

内野孝宏委員：民間事業とする場合に税制上の優遇、補助などは考えていないのか。

交通政策課：具体的な検討までは至っていない。

岩崎清悟会長：今回、検討の対象となっている駐輪場はすごく多いが、全体を対象として民活導入を図るということでよいか。

交通政策課：全部を対象として考えている。ただし、規模が小さいもの、土地は民間であるなど、いろいろと条件がある。しかし、市の土地を民間に渡してしまうと将来的にどうなるかわからないので、土地を売却する手法は採用しない。例えば、資料3の③の手法については、土地は借地で、建物を現状のまま譲渡するものは4つ候補となる駐輪場があるが、建物についても売却できればと考えている。次に、④の手法については、現在は平面の駐輪場として利用しており建物は無い。これについても土地は借地であるが、駐輪場の設置、運営を民間に任せたいが、駅に近い駐輪場以外の機能も持たせた施設としても利用できるのであればお任せしたい。③、④以外については指定管理者制度で運営したいと考えているが、順番としては、③、④を検討した後、対象外になった駐輪場を指定管理にしたい。ただし、施設規模が小さく、民活が採用できないものは従来どおりとしたい。

岩崎清悟会長：3つのパターンに分けるという考え方であるが、駐輪場は数が多いので様々なパターンがあると思う。現状では建物の有無などハード面で分けているがそれでいいのか。

交通政策課：機能で考えた場合、青葉と追手町の駐輪場は、定期利用ではなく買い物等で利用していただいているが、それ以外は駅に近いので通勤、通学などで乗り換えていただくなど、大きく分けて2つの機能がある。

岩崎清悟会長：駅の近くの駐輪場は、市民サービスの典型であると思う。つまりパーク&ライドの機能を促進させるということ。そして、民営化やアセットマネジメントを進める一番の狙いは、市が管理すると多額の経費が必要であるため、民間の手法を採り入れ、市の財政負担を軽減することだと思いがいかか。

交通政策課：そうである。

岩崎清悟会長：それならば、大きく赤字になっている駐輪場をどうするのかを先行して考えるべきではないか。駐輪場全体をどう民活するかという議論は大雑把すぎると思う。駅周辺の黒金駐輪場は黒字で、街中の追手町の駐輪場は赤字であり、この2つの駐輪場は典型的な例示であ

る。今後、市は黒字の駐輪場も民間に任せていく考えがあるのか。

交通政策課：指定管理のみで運営する場合を考えていた時は、幾つかの駐輪場をグループ化して民間に任せることを考えていた。その場合は、黒字と赤字の駐輪場をセットにするつもりであった。現在は、例えば安倍川駅（みずほ側）駐輪場や草薙駅北駐輪場については、元々駐輪場を作る目的で土地を取得しているので、新たに駐輪場を整備する際は、今までどおり市が建設するとコストがかかるので、民活が導入できないか考えているところである。用途として駐輪場の必要台数を示し、その他は、その街に合うものを民間に任せたいと考えている。

岩崎清悟会長：1つはそのような考えで幾つか提案をしたらどうか。グループにする必要はないと思う。草薙駅と安倍川周辺の駐輪場の両方を管理しなくてはならないとなれば、どこも受託しないのではないか。アセットマネジメントの手法として、例えばPFI方式で行うなどの手法は市で考え、審議会が考える必要はないと思う。PFIで行うのであれば、その方法を民間にオーダーし、その時の条件は何かということを示唆すればいい。草薙駅前駐車場と同様に利用の仕方は、平面駐輪場以外にもあるのではないか。様々な事業をしている民間の方からすれば、駅前の一等地なのでいろいろなことが考えられると思うので、それが可能となるような提示をしたらどうか。もう一つは郊外型の駅の近くにあるパーク&ライドの駐輪場をどうするかという考え方でまとまってくるのではないか。そして、最初に議論した中心市街地の路上駐輪が困るので、これをどう解決するかである。これはパーク&ライドとは別の問題であり、この路上駐輪をどうするかが市の交通政策上の一番大きな問題であると思う。歩行者や買い物客にも影響がある。その問題をどう解決するかという観点からまとめてみたらどうか。それぞれで方法が違ってくるのではないか。例えば、黒金町、追手町、青葉の3つの駐輪場は、料金が同じだと思うが、あり得ないと思う。利用率が高いところは料金がなくて当然である。利用率が低ければ料金も安くして当然である。行政の典型的な考え方と違って、利便性に差がある駐輪場を同じ料金にすることは民間では考えられない。利便性は価値であるため、当然、料金に差をつける必要がある。そうすれば需要が変化するかもしれない。その上で、なおかつ街中に放置自転車がなくて駐輪場が不足するならば新設することを考える。それが補足資料2で示された前橋市の立体駐輪場の事例であると思う。つまり土地をいかに少なくするか、街中の土地の価格が高い場所で、平面駐輪場を設置することは時代遅れである。例えば、市の建物の上に設置する方法もあると思う。設備投資が必要と考えるかもしれないが、需要があれば民間で運営してもらえばいい。あるいは、平面駐輪場の土地を一部駐輪場にして、残りは商業施設として活用するなど、土地の高度化も合わせて検討する業者も出てくると思う。民活を導入する場合は幾つかのパターンに分けることで、アプローチの方法は違ってくるので、そのようにして民間が参入できる機会を与えられるようにすればいい。単に黒字と赤字の駐輪場をセットにして、委託しても何も進歩はないと思う。

小林敏宏委員：そもそも民間で駐輪場を請け負う業者がいるのか。

岩崎清悟会長：前橋市の事例は民間業者が運営しているため、可能性はあると思う。

狩野美佐子委員：姫路では民活で業者が駐輪場と駐車場をセットで運営しており、稼働率がかなり良いと話を聞いた。

岩崎清悟会長：現在の駐輪場は機械式でかなり高度利用が進んでいる。静岡の中心市街地のよう

に土地が狭い場所では、いかに土地を有効利用するかが大事である。特に街中に自転車で来る方については、周辺に高度化された駐輪場があれば便利である。そのような状況を踏まえ、いろいろなアイデアを出させるようなグルーピングをして、民間の意見を伺ったらどうか。前期の行革審で民活導入をしていくよう結果が出ているので、様々な手法について検討していく必要がある。

小林敏宏委員：駐輪場にはいろいろな施設があり、全部を同様に進めることは難しいと思う。本日、ご提案のあった、資料3の6頁にある手法④の4つの検討対象候補地のうち、安倍川駅と草薙駅の駐輪場はこれからのので、提案どおりに民活を進めることでいいと思う。その上で、民間業者からアイデアを出してもらえばいい。この2つについては、結論を出して良いのではないかな。また、今後、新規で設置する駐輪場と既存の駐輪場は違うと思う。新規については、立地もいいので駐輪場だけを作るのではなく、立体的で他の施設も併用するよう進めればいい。アイデアが必要であれば提案したいと思う。一方、既存のものに関しては工夫の余地がなく、青葉の駐輪場を立体駐車場にすることは難しく、次元が違うことなので、分けて行う方が良く思う。

的場啓一委員：市の土地の上に既存の建物の駐輪場があり、民間に譲渡するものは③の手法、市の土地の上に建物がなく、これから民間の知恵でいろいろな施設に利用いただくことが④の手法で、③、④に当てはまらないものは⑤の指定管理者とする民活導入の考え方は良くまとめられていると理解している。しかし、1つ重要なポイントとして確認したいが、駐輪場には有料と無料があり、その違いは何で区分しているのか。行革の審議会なので、市の歳入を増やすために無料の駐輪場を有料にしたいと考えているのか。それとも、無料については永久に市民に自由に停めていただいて良いと考えているのか。有料と無料の切り替えについての考え方を伺いたい。もう1点は、駐輪場は基本的に儲かる施設で、民間が参入し商売できる施設と言われている。他の自治体でも、行政が商売をすれば失敗してしまう場合がある。例えば、草薙駅前駐車場のよう機械式で整備してしまい多額のメンテナンス費が必要になるということにもなってしまう。駐輪場の運営には、整備センター方式という運営方法があるが、静岡市はどう考えているのか。整備センター方式とは行政が駐輪場を管理運営するのではなく、元々は競輪の収益で運営する整備センターがあり、センターが市場調査をして承諾すれば駐輪場を作って管理運営してくれる手法である。そうすれば静岡市民の税金を使わずに済むので、そのような手法も検討されているのか、確認したい。

交通政策課：1点目の有料駐輪場の考え方であるが、基本的には雨風を防げる建屋がある、あるいは警備員がいて有人管理をしている、また消防設備や防犯設備の安全面が確保されている駐輪場が有料である。無料の駐輪場は屋根もなく、スペースのみを提供している。永久に無料にするかについてであるが、例えば安倍川駅東口のみずほ側の駐輪場は無料であるが、西口駐輪場を有料化したため、同様に有料化したい。しかも市が設置するのではなく、民間の活力を導入したいと考えている。もう1点の整備センター方式については具体的な検討をしたことはないで、今後、民活の手法と併せ、整備センター方式の導入も検討していきたいと考えている。

的場啓一委員：もし、市民が有料の駐輪場に警備員は要らないので無料にして欲しいという意見が多数を占めたら、有料から無料にするという方向もあるのか。

交通政策課：現在、有料の駐輪場を無料にすることは考えていない。

望月啓行委員：先程のまちづくりの話であるが、静岡市は自転車の利用を促進していくのか。統計の方法は分からないが、車であれば1人当たり何台、所有率が何%であるので、駐車場の収容率としてどの程度を満たしているという数字があると思うが、市はもっと自転車で街中に来て欲しいと考えているのか、それとも経費の削減が先なのか伺いたい。

交通政策課：移動する際にどの方法で移動するのかを表した分担率というものがある。今、静岡市の自転車の移動分担率は18%程である。静岡市は自転車利用計画においても利用を促進したいと考えている。全国的に18%はそれ程低い方ではないが、世界には自転車の分担率が30%もある都市もあるので、できるだけ増やしたいと考えている。

望月啓行委員：例えば、30%まで増やすのであれば相当な数値目標であると思う。そのような政策があるならば、同時にアセットマネジメントも議論していく必要があると思う。

交通政策課：そのとおりである。

岩崎清悟会長：まちづくりの観点から、放置自転車の問題をどうするのか、議論で触れられていない。放置自転車や路上駐輪がどの程度なのか実態が分からない。このため、既存の駐輪場の民活導入方法を検討するだけでなく、不足する駐輪場の機能をどうするのかという議論も同時にしないと大事な部分が欠落してしまう。放置自転車のデータ等はあるのか。

交通政策課：直近のデータであるが、平成27年の放置自転車の数は、静岡地区が1,432台、清水地区が49台、合計1,481台である。

岩崎清悟会長：ほとんどは静岡の中心市街地の問題であり、1,432台というのはすごい数である。中心市街地だけの数字なのか。

交通政策課：そうである。

狩野美佐子委員：放置自転車の規定区域と禁止区域があるが、その区域の内の状況であるか。

交通政策課：静岡地区の自転車区域のマップで説明させていただく。

狩野美佐子委員：放置自転車は市が駐輪場を作っても、駐輪しない方が大勢いると思う。近くのカラオケ店の前には毎日、多くの自転車が駐輪してあり歩行できない状況である。そのような場所を取り締まらなければ、自転車対策キャンペーンを行っても追いつかない。駐輪場を建てないことと、放置自転車が多いことは直結しないと思う。

交通政策課：葵区、駿河区には自転車等の放置禁止区域、放置規制区域があり、この区域の中で一定の時間に何台停まっていたかを測定したものが放置自転車の台数である。

望月啓行委員：放置自転車はどうしても出てしまうと思うが、何もしない訳にはいかない。放置自転車は危険な面もあるし、モラルも関係してくる。綺麗な街にするためにも、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のかということ。1、2年では達成できないかもしれないが、信念を持ち進めていくことが必要である。

岩崎清悟会長：そのとおりだと思う。放置自転車対策をしなければ静岡の街は良くならない。徹底してやるべきである。効果が出るかの問題ではなく、市がその姿勢を示さなくてはならない。現在、自転車等の放置禁止区域、放置規制区域内に市が活用可能な土地はあるのか。

交通政策課：駐輪場に活用するという理解でよいか。

岩崎清悟会長：そうである。自転車等の放置禁止区域、放置規制区域内で活用できる土地がある

ならば、民活導入ができないのか。アンケートなどでアイデアを募ってもいいと思う。また、その場合は自転車の利用者はそれだけ利便性を得ているので、もちろん有料でいい。

西村やす子委員：街中に家、会社があるが青葉や追手町の駐輪場を利用したことがない。無料の駐輪場は防犯面で不安がある。無料でも利用されない理由は防犯面にもあるのではないかと。もう1つは基本理念に「世界水準の自転車都市“しずおか”」と大きな目標になっているが、いろいろな意味で水準に達していないと感じている。この静岡市の理念である世界水準とはどのようなイメージなのか。今、交通政策課と議論しているが、この問題は、交通政策課だけでなく、様々な部署と連携して構築していく問題だと思う。前々回の審議会でも所管部署だけで議論すると大きな目標が見えてこない感じがした。放置自転車をなくすことだけでなく、ハード的、ソフト的、マインド的という柱も含め、世界水準の自転車都市を作るならば、もう少し大きなしっかりとした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と思う。地域の企業なども含め、自転車のまちを作っていくという大きな目標を市民全体で共有して、初めて各論に入っていくのではないかと。世界水準の自転車都市という目的が市民にも、市役所全体の中にも浸透していないのではないかと。

交通政策課：自転車利用計画を策定する際に市の庁内関係部局が集まり進めてきた。市民に完全に浸透しているか明確に回答できないが、関係部局で共有し進めていく体制は取っている。また、「世界水準の自転車都市“しずおか”」と非常に大きな目標掲げており、難しいことであるが、世界のトップクラスでは自転車分担率が30%という都市もあるため、高い目標にしている。また、この計画自体は庁内の24課が連携した検討連絡会のほか、学識経験者や市民、経済界、交通事業者、警察などから構成される、自転車を活かしたまちみがき検討会という組織も関係して策定したので、これから積極的にPRして施策を推進していく中で、自転車を利用しやすいまちを作りたいと考えている。先ほどの青葉と追手町の駐輪場については、どちらも有料の管理人がいる駐輪場であるが、構造的に地下であるため、スロープを上り下りするなど不便であるため、利用率が5割程度であると考えている。

西村やす子委員：青葉と追手町の駐輪場については誤解であった。現在、シェアリングエコノミーといい、空間や時間、資源をいろいろな人達で共有していくことが時代の流れである。自転車も含め、徹底的に有効活用していく方法を見つけることができるのではないかと。

交通政策課：シェアリングという観点で実験的な事業は行っている。しかし、実際には利用者の使い勝手が悪いという事実もある。それらを踏まえ、継続的に検討していく。

内野孝宏委員：審議の方法であるが、いろいろな戦略があり、手法をどうするのかということがある。世界水準の自転車都市という大きな目標があるのは理解できるのが、中心市街地のあり方、商店街の自転車の使い方、観光地に近い場所の自転車のあり方など、それぞれを整理し個別に議論するのか、それとも手法だけを議論するのか、審議方法を示していただけるのか。個別に手法を考えると問題点や注意点、資金面などが様々であるため、どう整理して進めていきたいのかお伺いしたい。

交通政策課：今回は、建物や土地の分類から3つの手法をさせていただいたが、議論する中で、機能的に青葉と追手町の駐輪場は中心市街地で、それ以外はサイクル&ライドのような機能なので、同じ扱いはできないと理解した。そう考えると追手町と青葉だけでグループになると思

う。その他に静岡駅と由比、蒲原などは需要が違うので、サイクル&ライドという観点であっても大きく2つくらいに分かれるのではないか。そのような観点で今後検討を進めていきたい。岩崎清悟会長：次々回、最終的なとりまとめの際に、今日の議論を踏まえて、分類して提案していただくことが必要である。追加で議論した放置自転車問題は提案とは関係ないことであるので結論を出す必要はない。行革審なので、今後の課題を明示していくことも1つの役割であると思う。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、行革審からの提言としても良いのではないか。例えば、再開発の際に市が場所を確保し、駐輪場のタワーを建設する際、立体高度的に利用することも出てくると思うので、そのような考え方はしっかり提言するべきである。

小林敏宏委員：「世界水準の自転車都市“しずおか”」は、市長の思い入れもあり、マニフェストからきていると思っている。世界水準とは台数ばかりではないので、世界一自転車のマナーが良いまち静岡などでも良いのではないか。また、先ほどから放置自転車という言い方をしているが、市民には馴染んでいないと思う。ほとんどの方は、放置自転車とは一日中放置しているような自転車と捉えているのではないか。そのため、地図の表記も駐輪禁止とした方がいい。放置と駐輪は違うものであるが、言葉の定義がはっきりしていない。駐輪禁止であれば、その場所に停めることは駄目ということ。自転車放置規制区域と自転車放置禁止区域があるが、放置とはどこまでが許容範囲なのかということになる。ただし、そうすると利便性が失われてしまう可能性もある。少し買い物に来て、荷物を載せて帰るだけなら許されるのかということ。通学で自転車を利用している学生はものすごく多く、学校帰りに街に寄っていくお客さんであることも否定できない。先ほど狩野委員が言われたようにカラオケ店の前であっても、きちんと並べれば良いし、有料の駐輪場に入れてもらうかはモラルの問題である。それが自転車を利用する静岡市民の意識、マナーが世界一ということにもつながっていけば良いと思う。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。市民に「何でこの場所に自転車を置いてはいけないのか。」と言われたいよう取り組んでいくことが静岡市の方針であり、まちづくりであると思う。駐輪場の需要があれば整備することも必要である。そのようにして、環境を良くしていくことは大切であると思う。

望月啓行委員：アイデアであるが、自転車のまちづくりを進めるにあたっては、行政の問題もあるが、市民の協力、産業界の協力も必要であると思う。例えば100円パーキングで10台のスペースを作る際は、1スペースは駐輪場を作るという特別な条例を作るのはどうか。商業施設であれば、駐輪場は何台以上設置することを条例で義務としている都市もある。また、市が補助金を支出している建物等は、駐輪場の設置台数を倍にするなどの方法もあるので、街中で商売をして、相応の利益がある産業には自転車のまちにする負担をしてもらうことを考えても良いのではないか。

狩野美佐子委員：望月委員の意見に賛成であり、カラオケ業者は学生を多く呼び込み、儲ければ良いという考え方ではなく、例えば100円パーキングの1枠を貸しきり、その場所に駐輪させるような方法で企業側にも努力していただくことを交通政策課でも考えて欲しい。自転車が歩道に置かれ、老人が通行する時に車道を通ることは交通事故の元であり、非常に危険であると感じている。

西村やす子委員：静岡市の若い職員と行財政改革について、いろいろな話をする面白い意見が出てくる。職員はすごく考え、ここに至るまでにすごく議論をしているはずである。民間の会社でも部長や役員と話しても議論の経緯が分からず、会社に確認するなど終わってしまう。課長もいろいろなプロジェクトを抱え、今日、この場で話をしていると思う。この場で議論するまでに、世界水準都市の件も含め、放置自転車や街中の景観などをどうするかは、現場で一生懸命議論したものが提示されていると思う。現場で議論していた職員と話せば、もっと建設的な話ができるのではないかと。様々な世代で価値観も違うので、みんなで静岡市を良くするような会議ができたらいいいのではないかと。

岩崎清悟会長：これまで議論してきた考え方を集約したものが提示されていると理解している。それでは、今日、委員から出された意見などを整理し、次々回のとりまとめの際に提示していただきたい。

交通政策担当部長：委員の意見を整理したものを再度提示し、ご意見いただきながら、まとめていく方法でよいか。

岩崎清悟会長：そうである。委員から全て意見は出たと考えているので、整理していただきたい。それでは、議事については以上とする。次回の予定について事務局から説明願いたい。

《略：事務局説明》

岩崎清悟会長：次回のユニークベニューについては、駿府城公園が対象であるため、議論を広げすぎないように進めていく。委員の皆さんには、既に紅葉山庭園などをご覧いただいているので、最初にユニークベニューとして使えるかどうか、素直なご意見を伺うところからスタートしたい。その後、ユニークベニューは静岡市の経営に大事なことであるため、そのような観点を含め、今後の駿府城公園の整備のあり方、その周辺の歴史文化施設のあり方などについてもご意見を伺いたい。委員の皆さんには、予めご意見を整理しておいて欲しい。

そのほか特になければ、本日の内容は全て終了したため、以上で第5回行財政改革推進審議会を終了する。

署名 静岡市行財政改革推進審議会

会長 岩崎 清悟