

浜松駅周辺公共施設に係る民間活力導入可能性調査

参 考 資 料

平成26年2月

浜松市

もくじ

第1章 事業者ヒアリング

1.1. 事業者ヒアリング

A タイムズ 24 (ヒアリング資料) 回答	参 1
B 名鉄協商 (ヒアリング資料) 回答	参 7
C 三井不動産リアルティ (ヒアリング資料) 回答	参 12
D エムテック (ヒアリング資料) 回答	参 17
E, H 浜松まちづくり公社 (ヒアリング資料) 回答	参 22
F 株式会社中部 (ヒアリング資料) 回答	参 27
G 遠州鉄道 (ヒアリング資料) 回答	参 31
I 前田建設 (ヒアリング資料) 回答	参 35
J 鹿島建設 (ヒアリング資料) 回答	参 40
K 清水建設 (ヒアリング資料) 回答	参 45
L 大和リース (ヒアリング資料) 回答	参 50
M 札幌大通まちづくり株式会社 議事録	参 55

1.2. 追加アンケート (カーシェアリング、レンタカーの導入可能台数、支払い可能借地料)

A タイムズ 24 (ヒアリング資料) 回答	参 59
B 名鉄協商 (ヒアリング資料) 回答	参 62
C 三井不動産リアルティ (ヒアリング資料) 回答	参 65
L 大和リース (ヒアリング資料) 回答	参 68

第2章 不動産市況の把握

2.1. 駐車場周辺路線価	参 71
2.2. 浜松市都心参考月極め駐車場料金	参 74
2.3. 浜松市中心部貸店舗・貸事務所平米単価	参 75
2.4. 浜松市内トランクルーム相場	参 77

第3章 各種参考資料

3.1. 浜松市駐車場条例の一部を改正する条例路	参 80
3.2. 都市再生整備推進法人	参 81
3.3. 道路占用許可の特例	参 83
3.4. 特定容積率適用区域制度	参 87
3.5. 立体都市公園制度	参 88
3.6. 都市再生安全確保計画制度	参 89

第4章 用語集

4.1. 用語集	参 91
----------	------

第1章 事業ヒアリング

1.1. 事業ヒアリング

A. タイムズ 24（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業（カーシェアリング等）について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成 25 年 12 月 10 日（火） 10:00~12:00

場所 タイムズ 24 株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします

※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者を設定する方式の導入を検討しています。

（回答）

- ・ 駐車場施設を買い取り（国9割、民間1割）、13年間の営業権を買って運営している物件がある。
- ・ 利用料金制で行っているが、運営管理に関して国との協議が多く資料作りに費やすため、民間から土地を借りて運営する場合に比べてメリットが小さい。

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）

—

- 参加可能な事業方式

PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など

（回答）

- ・ 修繕費について、大規模修繕を事業範囲に含めなければ、PFI（公共施設等運営権制度）、PPP 参加は可能。
- ・ 土地・建物（設備）の購入までは考えていない。

PFI（Private Finance Initiative）：公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

PPP（public private partnership）：行政と民間が協力して公共サービスを効率的に運営すること。官民パートナーシップ、官民連携ともよばれる。

3-2 事業対象範囲について

●対象とする駐車場について（単独管理の可能性、複数一括管理の可能性）

※単独の場合、複数一括管理の場合、それぞれどのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）の収入増加を見込むことが可能か

（回答）

- ・対象駐車場について、単独での管理は条件の差が大きいため、参入できない箇所が出てきてしまう。したがって、6ヶ所一括で管理する方がよいのではないか。
- ・収入増加の見込みについて、収益の増加は見込めるが、条件等をもう少し詳細に詰めないと定量的には回答できない。
- ・駅前広場と駐車場との一体管理については、目的が異なるため分けた方がよいと考える。（不動産事業者とのグループ参加もなくはないが、その場合、店舗等を整備・運営する会社が主となることが予想され、駐車場を利用する対象者の範囲が狭まる可能性がある。）

●付帯事業について（必要性の有無）

（回答）

- ・駐車場事業を中心に考えているため、他業種のグループとの参入は考えていない。（具体の付帯事業については問 3-5 参照。）

3-3 事業期間について

●適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）

※10年～20年の長期契約は可能か

（回答）

- ・10年後は先が見えないため、3～5年が適当と考える。できれば、試験的に、指定管理者として3年ぐらい事業運営して状況を見てみたい。その際の条件としては以下が考えられる。
 - 利用料金制にする
 - タイムズ24のサイン（ロゴ）を明示する
 - カーシェアリングの導入
 - 電子マネー決済の導入（JR等との提携）

3-4 付帯事業について（カーシェアリングについて）

●全国及び浜松市における御社のカーシェアリングの導入状況について

（回答）

・タイムズ 24 としては、下記の駐車場規模（2013 年 8 月現在）を保有しているため、今後は、これら施設をカーシェアリングの基地（ステーション）として有効活用することにより、更なる事業拡大を図っていきたいと考えている。

→ 駐車場事業を実施している箇所=12,755 箇所

→ 駐車スペース=43,700 台分

（※2013 年 8 月現在のカーシェアリング車の台数=6,700 台）

●今回の対象施設に対してカーシェアリング導入の可能性について

（回答）

・事業に参入する場合は、付帯事業として、積極的に導入していきたいと考えている。

3-5 付帯事業について（その他）

●事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います

※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か

（回答）

・駐車場事業を中心に考えているため、自社グループという観点からは以下の付帯事業が挙げられる。（ただし、場所により適否あり）

→ 自動販売機

→ コインロッカー

→ レンタカー

→ 電気自動車の充電器設備

なお、立地がよければ、駐車場にスパなどを入れたテナントビルとして運営管理している物件がある。その観点からは、立地条件によるが以下の付帯事業が考えられる。

→ スパなどのテナントビル

→ 託児所

3-6 運営維持管理費について

- 今回の対象駐車場について、御社が運営維持管理した場合の運営維持管理費について伺います
- ※ どのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）のコスト縮減を見込むことが可能か

—

3-7 支払対価について

- 今回の対象駐車場について、市への支払い対価についてお伺いします。

① P F I（運営権売却）の場合

—

② 貸付の場合

—

③ 売却の場合

—

3-8 本事業を行うにあつての課題等

—

3-9 本事業を行うにあつての市への要望等

—

3-10 その他、ご意見があればご記入ください。

(駅前広場の付帯事業について)

- ・浜松は観光地として捉えたほうがよいのではないか。その観点からは、駅前にホテルが少ないため、ホテルを建設・運営して、観光地へは駅前の駐車場からレンタカー・カーシェアリングを利用させていただくという案が考えられる。

(その他、観光マップの作成、地元の店舗との提携など)

—

B 名鉄協商（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業（カーシェアリング等）について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成 25 年 12 月 6 日（金） 10:30~11:30

場所 名鉄協商株式会社 大型月ぎめ営業部

3. ヒアリング事項

3-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

●本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします

※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者を設定する方式の導入を検討しています。

（回答）

- ・一昨年前に、浜松に営業所を設け静岡方面の営業を展開している状況である。
- ・指定管理者の公募の際にも応募に参加している。
- ・事業の公募があれば是非参加したい。

●参加できない理由（もしくは参加できる条件について）

—

●参加可能な事業方式

PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など

（回答）

- ・指定管理者という方式でも土地賃貸借という方式でも参加可能である。
- ・（PFI（公共施設等運営権制度）は、土地賃貸借に似ていると思うが、土地所有者が市であれば参加は可能である。）
- ・土地を購入するところまでは考えていない。自社で土地まで購入して運営している駐車場はほとんどない。

（中日本）

PFI（公共施設等運営権制度）と土地賃貸借の違いについては調べてご報告する。

PFI（Private Finance Initiative）：公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

PPP（public private partnership）：行政と民間が協力して公共サービスを効率的に運営すること。官民パートナーシップ、官民連携ともよばれる。

3-2 事業対象範囲について

●対象とする駐車場について（単独管理の可能性、複数一括管理の可能性）

※単独の場合、複数一括管理の場合、それぞれどのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）の収入増加を見込むことが可能か

（回答）

- ・単独で見た場合、広場式・自走式駐車場である東田町などは例えば 24 時間営業にするなどやり方によっては可能性がある。また、複数一括管理についても可能性があると考えている。ただし、機械式駐車場は参入が難しい。（機械式駐車場は他社（エムテックなど）が力を入れている状況がある。）
- ・料金体制や営業時間などを見直せば、十分収益は見込めると考えられる。ただし、現時点でどれぐらいの収益増が見込まれるかの回答は難しい。

●付帯事業について（必要性の有無）

（回答）

- ・収益事業は可能である。（問 3-4、問 3-5 参照）

3-3 事業期間について

●適切な事業期間とその理由について（5 年、10 年、15 年、20 年、20 年超）

※10 年～20 年の長期契約は可能か

（回答）

- ・原則として 3 年～5 年を考えている。それ以上になると周辺環境の変化など先が見えず、不安がある。
- ・PFI（公共施設等運営権制度）で例えば 10 年分を一括払いとなった場合は、支払い先が市（公共）であれば可能である。

3-4 付帯事業について（カーシェアリングについて）

- 全国及び浜松市における御社のカーシェアリングの導入状況について

（回答）

- ・カーシェアリングは現時点で既に行っている。

- 今回の対象施設に対してカーシェアリング導入の可能性について

（回答）

- ・カーシェアリング導入は十分可能である。

3-5 付帯事業について（その他）

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います
※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か

（回答）

- ・カーシェアリングの他に、自動販売機は設置している。
- ・オフィス街であれば店頭販売を行ったり、駅前であればグループ企業によりレンタカーなども行っている。
- ・駅北駐車場のような立体駐車場などで、空きスペースに店舗（飲食店など）を運営することは自社ではそういう部署がないため難しい。まず、本業（駐車場運営管理）で収益を上げて他に展開する方針としている。ただし、グループとして参入するというのであればいいアイデアが出るかもしれない。

3-6 運営維持管理費について

- 今回の対象駐車場について、御社が運営維持管理した場合の運営維持管理費について伺います
※どのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）のコスト縮減を見込むことが可能か

（回答）

- ・現時点でどれぐらいの削減が見込まれるかの回答は難しい。

3-7 支払対価について

●今回の対象駐車場について、市への支払い対価についてお伺いします。

①PFI（運営権売却）の場合

—

②貸付の場合

—

③売却の場合

—

3-8 本事業を行うにあつての課題等

—

3-9 本事業を行うにあつての市への要望等

—

3-10 その他、ご意見があればご記入ください。

—

C 三井不動産リアルティ（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業（カーシェアリング等）について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成 25 年 12 月 27 日（金）15：30～

場所 三井不動産リアルティ株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします
 ※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者に設定する方式の導入を検討しています。
 (回答)
 ・参加可能である。ただし、条件による。(駐車場に係る機械設備等には投資するが、新たに建設を伴うものは採算が合わないため参加しない。ビルメンテは弊社だけではできないため、外注となり割高となり参加しにくくなる。)
- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 —
- 参加可能な事業方式
 PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など
 ・指定管理者であれば、利用料金制度を導入して行うことは可能である。
 ・駐車場に係る機械設備等には投資するが、土地・建物を買うとか、新たに建設するという事業は採算が合わないため基本的に行わない。

PFI (Private Finance Initiative) : 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

PPP (public private partnership) : 行政と民間が協力して公共サービスを効率的に運営すること。官民パートナーシップ、官民連携ともよばれる。

3-2 事業対象範囲について

- 対象とする駐車場について（単独管理の可能性、複数一括管理の可能性）
 - ※単独の場合、複数一括管理の場合、それぞれどのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）の収入増加を見込むことが可能か
 - ・ビルメンテに関しては、弊社は外注（協力会社）が必要となる。有人の場合の人の確保も外注が必要となる。
 - ・駐車場管理について、単独、複数一括に関してはどちらも可能である。
 - ・収益増は見込むことができると思うが、今の情報だけでは定量的にはお答えしにくい。
- 付帯事業について（必要性の有無）
 - ・駐車場会社としては店舗までを投資することは難しい。

3-3 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
 - ※10年～20年の長期契約は可能か
 - ・機械を更新するための投資をする場合は、収益にもよるがあまり短いと元がとれない。
 - ・一方、施設の老朽化による維持管理費の増大やマーケットを考えると10年は長い。
 - ・5年契約程度なら可能と思われる。

3-4 付帯事業について（カーシェアリングについて）

- 全国及び浜松市における御社のカーシェアリングの導入状況について
 - ・カーシェアリングは首都圏のみで行っている。
- 今回の対象施設に対してカーシェアリング導入の可能性について
 - ・今後の展開として、あるとすれば大阪、名古屋付近ということになる。浜松はまださきになる。

3-5 付帯事業について（その他）

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います
※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か
 - ・電気自動車の充電器設備（まだ、あまり普及していないため実績は少ない。）
 - ・余剰スペースについては、スペースを貸すことは考えられる。（例えばタクシーのヤードスペース）

3-6 運営維持管理費について

- 今回の対象駐車場について、御社が運営維持管理した場合の運営維持管理費について伺います
※どのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）のコスト縮減を見込むことが可能か
 - ・人件費の削減は可能かと思うが、具体的な項目は現状の資料では判断がつかない。

3-7 支払対価について

- 今回の対象駐車場について、市への支払い対価についてお伺いします。
 - ①PFI（運営権売却）の場合
—
 - ②貸付の場合
—
 - ③売却の場合
—

3-8 本事業を行うにあつての課題等

—

3-9 本事業を行うにあつての市への要望等

- ・ロゴを使用したい。
- ・駐車場名の変更をしたい。
- ・利用料金制について、事業者側が自由に設定できるか。
- ・24時間営業は可能か。
- ・上記等について、公共施設としての扱いとして、市の関与がどの程度かによって、決済のスピードが変わってくるが、事業者側で勝手に決定できる自由度がほしい。
(変える場合には、報告だけで良いのか、市との協議、決済が必要になるか。)

3-10 その他、ご意見があればご記入ください。

—

D エムテック（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業（カーシェアリング等）について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成 25 年 12 月 26 日（木） 14：00～

場所 株式会社エムテック本社

3. ヒアリング事項

3-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします
※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者に設定する方式の導入を検討しています。
 - ・弊社はメンテナンス会社を元々自社でやっているため機械式駐車場ばかりを 100 箇所ほど扱っているが、自走式でも参加したいと考えている。

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
—

- 参加可能な事業方式
PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など
 - ・貸付の場合は最低賃料が決まっていて、収益がそれを上回った場合には利益とすることができる。ただし、今の契約の中では、駐車場に関するものだけとなる。
 - ・貸付は、採算が取れる前提とすると、指定管理者に比べて自らの意思決定が迅速にできるなどスピード感がよく、民間側に融通が効くためやり易い。
 - ・土地・建物の購入についても、採算がとれれば可能性はある。（機械式駐車場のような立体駐車場の資産価値はほとんどないため、土地も合わせて購入することが多い。）
 - ・公共施設等運営権制度についても施設や土地まで購入するよりもやり易いかもしれない。

PFI（Private Finance Initiative）：公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

PPP（public private partnership）：行政と民間が協力して公共サービスを効率的に運営すること。官民パートナーシップ、官民連携ともよばれる。

3-2 事業対象範囲について

- 対象とする駐車場について（単独管理の可能性、複数一括管理の可能性）
 - ※単独の場合、複数一括管理の場合、それぞれどのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）の収入増加を見込むことが可能か
 -
- 付帯事業について（必要性の有無）
 - ・機械式駐車場ばかりを 100 箇所ほど扱っているが、機械式駐車場は危ないため、安全性に特に気を使う。このような観点から、弊社ではカーシェアリング程度の発想しか議論していない。

3-3 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
 - ※10年～20年の長期契約は可能か
 - ・先が見通せないため短いほうがよい。コインパーキング等の進出など変化が大きい。

3-4 付帯事業について（カーシェアリングについて）

- 全国及び浜松市における御社のカーシェアリングの導入状況について
 - ・実績はない。
- 今回の対象施設に対してカーシェアリング導入の可能性について
 - ・検討中であるが参入の見込みは低い。

3-5 付帯事業について（その他）

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います
 - ※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か
 - ・増改築する費用まで考慮する場合では採算がとれるイメージがない。やはり、施設は大きな改築をせずに、駐車場事業に関連する付帯事業程度と思う。

3-6 運営維持管理費について

- 今回の対象駐車場について、御社が運営維持管理した場合の運営維持管理費について伺います
- ※ どのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）のコスト縮減を見込むことが可能か

—

3-7 支払対価について

- 今回の対象駐車場について、市への支払い対価についてお伺いします。

① P F I（運営権売却）の場合

—

② 貸付の場合

—

③ 売却の場合

—

3-8 本事業を行うにあつての課題等

- ・ 弊社はメンテナンス会社を元々自社でやっている。したがって、修繕等にかかる費用を抑えるというのが弊社のビジネスモデルである。
- ・ 機械式である東田町駐車場に比べて他の市営の駐車場は、自走式であり維持管理費が少なく済む。
- ・ 東田町駐車場での運営・維持管理において、修繕等はほとんど注ぎ込まずに運営している状況でなんとか採算がとれている状態であり、何か大きな修繕費がでてきたら運営に支障をきたす状態である。
- ・ 観光地というと土日のみになるので、それよりは、平日の5日間をうまく利用者を増やす方法を考えた方がよい。

3-9 本事業を行うにあたっての市への要望等

- ・駐車場は目的地ではないため、市全体で人を呼び込むような方策を考えていただけるとありがたい。(浜松まつり等)

3-10 その他、ご意見があればご記入ください。

—

E, H 浜松まちづくり公社（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

事業者/ヒアリング資料

平成 26 年 1 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』及び『浜松駅前広場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場・駅前広場に関して、PFI 等の民間活用事業とした場合に、事業者としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。記入枠は適当に拡張、追加していただいても結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成 26 年 1 月 7 日（火） 14：30～

場所 浜松まちづくり公社

3. ヒアリング事項

3-1 駐車場事業

3-1-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
 ※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者を設定する方式の導入を検討しています。
 - ・事業参加は、条件によります。（参加の意思はあります。）

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 —

- 参加可能な事業方式
 PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など。
 - ・条件等によります。
 - ・公社としては、利用料金制になっても公社単独では苦しい。
 - ・現在の指定管理者（指定料金）の場合も全体委託料が決まっており運営は苦しい。
 - ・具体的にどの方式がよいかまでは検討できていない。

3-1-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
 ※10年～20年の長期契約は可能か。
 - ・公共施設等運営権制度の場合は長期の方がよいが、独立採算型とすると需要の見通しがつけにくいため収益が見込みにくい。運営権を一括で購入する場合は5年では短い。

3-1-3 付帯事業について

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います。
 ※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か。現行で考えられる付帯事業のメニューをお聞きします（道路法等法的規制については、考慮しなくて結構です）。
 —

3-2 駅前広場整備事業

3-2-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI 等の導入を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
 ※本事業では、駅前広場（特に北側）の道路区域を除外もしくは、立体道路制度等を活用して、再整備を検討しています。再整備の条件は、バスターミナル、公共施設（現在公共施設のメニューは想定していません。）、民間施設の複合施設を想定しています。
 - ・駐車場の指定管理者は一般公募であり事業方式が変わる場合は公募の内容が変わるということだが、駅前広場は随意契約（直接委託）であり、公社として所有している部分があるため委託につながっている。所有部分が無くなれば公募の形になるであろう。そういう中でも事業参加はしていきたい。
- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 —
- 参加可能な事業方式もしくは、本事業が成立可能な事業方式
 PFI（BTO、BOT、公共施設等運営権制度等）
 - ・PFI になっても参加はしていきたい。

3-2-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（15年、20年、25年、25年超）

—

3-2-3 民間事業について

- 民間事業の導入ですが、導入可能な整備のメニュー（分譲・賃貸住宅、オフィス、ホテル等）について、ご意見を伺います。

—

- 本事業に対して、モデルケースを想定して、事業費を提示して頂くことは可能ですか。もしくは、御社（御社で無くても結構です。）で、実施された公共施設と民間施設の複合施設での PFI に事例がございましたら、事業概要等をお知らせして頂ければと思います。

—

3-3 その他

3-3-1 本事業を行うにあつての課題（事業リスク）等

（駅前広場の整備の経緯）

- ・浜松駅北口の駅前については、昭和 55 年当時にバス事業者等とバス協議会を行って開発事業を行った経緯があり、公共施設ではあるがバス事業者の利便がよいようにバス施設を地上部に設けて、それ以外のトイレ、エスカレーターを兼ね備えた整備を行った。
- ・その中のバス事業に関することを当時の浜松市建設公社で行い、公共施設については市で整備して一体管理していくという趣旨であった。
- ・浜松まちづくり公社の前身は土地区画整理組合であり、平成 22 年 4 月にこの浜松まちづくり公社と浜松市建設公社が合併して現在の浜松まちづくり公社に至っている。
- ・このような経緯があるため、駅前広場単体というよりも公社の存在のあり方まで及ぶかもしれない。
- ・浜松まちづくり公社は、PFI 導入にあつたての公社の施設のあり方に関心がある。

3-3-2 本事業を行うにあつての市への要望等

—

3-3-3 その他、ご意見があればご記入ください。

—

F 株式会社中部（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

事業者/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業（カーシェアリング等）について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成25年12月24日（火）

場所 株式会社中部

3. ヒアリング事項

3-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします
※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者を設定する方式の導入を検討しています。
 - ・参加可能と考えます。

- 参加できる（しやすい）条件について
 - ・リスクを市/事業者で分担することで、本事業においても事業者にも利益が分配されること
 - ・改修する施設が国庫補助の対象であること
 - ・選定評価時に地元企業の参加が加点評価されること

- 参加しやすい事業方式
PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など
 - ・PFI方式が妥当と考えます。

PFI（Private Finance Initiative）：公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

PPP（public private partnership）：行政と民間が協力して公共サービスを効率的に運営すること。官民パートナーシップ、官民連携ともよばれる。

3-2 事業対象範囲について

- 対象とする駐車場について（単独管理の可能性、複数一括管理の可能性）
※単独の場合、複数一括管理の場合、それぞれどのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）の収入増加を見込むことが可能か
 - ・回答致しかねます。

- 付帯事業について（必要性の有無）
 - ・事業内容を限定せずに事業者の創意工夫を募るべきと考えます。

3-3 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
※10年～20年の長期契約は可能か
 - ・PFI方式の場合、20年が適切と考えます。※20年以降は施設等の大規模修繕が必要となる時期が到来するため、リスク負担が大きくなると考えます。

3-4 付帯事業について（カーシェアリングについて）

- 全国及び浜松市における御社のカーシェアリングの導入状況について
 - ・回答致しかねます。
- 今回の対象施設に対してカーシェアリング導入の可能性について
 - ・回答致しかねます。

3-5 付帯事業について（その他）

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います
※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か
 - ・可能と考えます。但し、駅前広場、駅北駐車場及び駅南地下駐車場に対しては、都市機能の再配置等一体的な整備が必要と思われます。具体的な事業については、事業内容を限定せずに事業者の創意工夫を募るべきと考えます。

3-6 運営維持管理費について

- 今回の対象駐車場について、御社が運営維持管理した場合の運営維持管理費について伺います
※どのような方策により、現状よりどの程度（何%程度）のコスト縮減を見込むことが可能か
 - ・回答致しかねます。

3-7 支払対価について

● 今回の対象駐車場について、市への支払い対価についてお伺いします。

① P F I（運営権売却）の場合

・ 回答致しかねます。

② 貸付の場合

・ 回答致しかねます。

③ 売却の場合

・ 回答致しかねます。

3-8 本事業を行うにあつての課題等

- ・ 物価変動リスク（設計、建設に係る費用）
- ・ 工事遅延リスク（地中障害物等事前に予知できなかった事象への対応期間）
- ・ 法制度リスク（例、付帯事業として再生エネルギー売電を考えた場合）
- ・ 既得権者（事業者、地権者）との調整 等

3-9 本事業を行うにあつての市への要望等

- ・ 市所有財産に係わる目的外使用となる場合、手続き、関連法規制等の整理
- ・ バス事業者との調整、バスターミナル、送迎車両のレーン代替地確保と整備

3-10 その他、ご意見があればご記入ください。

- ・ 駅前の利便性を生かした公共及び民間施設整備により、浜松中心部の活性化を切望します。
- ・ 新川北駐車場、東田町地下駐車場については、遠州病院跡地の活用策（見直し）と関係性を持って、早急な検討を希望します。

G 遠州鉄道（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

事業者/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』及び『浜松駅前広場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場・駅前広場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。記入枠は適当に拡張、追加していただいても結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成 26 年 1 月 9 日（火）13：30～

場所 遠州鉄道株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 駐車場事業

3-1-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者を設定する方式の導入を検討しています。
 - ・条件があれば参加の可能性はある。

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
—

- 参加可能な事業方式
PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など。
 - ・まずは、指定管理者（利用料金制）にして、段階的に行うのがよい。

3-1-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
※10年～20年の長期契約は可能か。
—

3-1-3 付帯事業について

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います。
※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か。現行で考えられる付帯事業のメニューをお聞きます（道路法等法的規制については、考慮しなくて結構です）。
—

3-2 駅前広場整備事業

3-2-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においてはPFI等の導入を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。

※本事業では、駅前広場（特に北側）の道路区域を除外もしくは、立体道路制度等を活用して、再整備を検討しています。再整備の条件は、バスターミナル、公共施設（現在公共施設のメニューは想定していません。）、民間施設の複合施設を想定しています。

- ・バスターミナル施設は利便性であるため必要である。
- ・今のバスターミナル施設は機能的であり、そのまま利用した方がよい。

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）

—

- 参加可能な事業方式もしくは、本事業が成立可能な事業方式
PFI（BTO、BOT、公共施設等運営権制度等）

—

3-2-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（15年、20年、25年、25年超）

—

3-2-3 民間事業について

- 民間事業の導入ですが、導入可能な整備のメニュー（分譲・賃貸住宅、オフィス、ホテル等）について、ご意見を伺います。

- ・バスターミナルありきで、道路区域を外して飲食店などの店舗を入れることはよい。
- ・公共交通（バスターミナル）を改修するのは賛成できない。ターミナルの形状を変えずに2階、3階に改造するのがよい。
- ・歩行者交通については、バス機能が地上で優先されて地上から地下を通行する形態になっており、動線として歩行者が優先されていない。また、地下は行き先がわかりにくく迷路になっている。これは改善する必要があると思う。

- 本事業に対して、モデルケースを想定して、事業費を提示して頂くことは可能ですか。もしくは、御社（御社でなくても結構です。）で、実施された公共施設と民間施設の複合施設でのPFIに事例がございましたら、事業概要等をお知らせして頂ければと思います。

—

3-3 その他

3-3-1 本事業を行うにあつての課題（事業リスク）等

- ・市の駐車場について、指定管理者（利用料金制）とした場合、公社+遠鉄アシストで行うとして、本当に周辺の民間駐車場と競争してよいかは疑問がある。

3-3-2 本事業を行うにあつての市への要望等

—

3-3-3 その他、ご意見があればご記入ください。

—

I 前田建設（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

建設会社/ヒアリング資料

平成 25 年 1 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』及び『浜松駅前広場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場・駅前広場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。記入枠は適当に拡張、追加していただいても結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成26年1月10日（金）

場所 前田建設工業株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 駐車場事業

3-1-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

●本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。

※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者に設定する方式の導入を検討しています。

—

●参加できない理由（もしくは参加できる条件について）

（回答）

- ・当社は業務として駐車場運営を実施しておらず、今後もその予定がないため。
- ・また、本駐車場事業の収益性が悪いと考えられるため。

●参加可能な事業方式

PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など。

（回答）

- ・参画できません。

3-1-2 事業期間について

●適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）

※10年～20年の長期契約は可能か。

（回答）

- ・事業条件（収益性、リスク分担）により期間は異なります。
- ・10～20年の長期契約の場合は、施設性能に係るリスク（修繕リスク等）を事業者が負担することは難しいと考えます。

3-1-3 付帯事業について

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います。
※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か。現行で考えられる付帯事業のメニューをお聞きします（道路法等法的規制については、考慮しなくて結構です）。

（回答）

- ・ 駅北駐車場を想定されていると思われませんが、以下の理由で付帯事業を実施することは難しいと考えます。
 - 駐車場施設を集客施設などへコンバージョンする場合、建築基準法、消防法上の規制をクリアするために相応の改修費用が見込まれること。
 - 収益施設に向かない立地であり、賃借料を軽減した場合でも、この初期投資費用を回収するだけの収益施設は難しいこと。

3-2 駅前広場整備事業

3-2-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI 等の導入を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。

※本事業では、駅前広場（特に北側）の道路区域を除外もしくは、立体道路制度等を活用して、再整備を検討しています。再整備の条件は、バスターミナル、公共施設（現在公共施設のメニューは想定していません。）、民間施設の複合施設を想定しています。

—

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）

（回答）

- ・ 原則として、当社が主体的に収益施設を保有し運営することは行いません。
- ・ 当社以外の運営企業とコンソーシアムを組成し、建設業務を実施する可能性はあります。

- 参加可能な事業方式もしくは、本事業が成立可能な事業方式

PFI（BTO、BOT、公共施設等運営権制度等）事業条件により各事業方式が可能と考えます。

—

3-2-2 事業期間について

●適切な事業期間とその理由について（15年、20年、25年、25年超）

（回答）

- ・事業条件（収益性、リスク分担）により期間は異なりますが、相応の整備費が見込まれることから20年以上ではないかと考えます。

3-2-3 民間事業について

●民間事業の導入ですが、導入可能な整備のメニュー（分譲・賃貸住宅、オフィス、ホテル等）について、ご意見を伺います。

（回答）

- ・バスターミナル機能が残される場合は、住宅用途は難しいと考えられます。
- ・バス利用者等を対象とした、比較的小規模な飲食・物販等の収益施設が成立する可能性はあると考えます。

●本事業に対して、モデルケースを想定して、事業費を提示して頂くことは可能ですか。もしくは、御社（御社で無くても結構です。）で、実施された公共施設と民間施設の複合施設でのPFIに事例がございましたら、事業概要等をお知らせして頂ければと思います。

（回答）

- ・マーケティングが必要なため事業費等を提示することはできません。
- ・公共施設と民間施設の複合施設でのPFIに事例については別紙をご参照ください。

3-3 その他

3-3-1 本事業を行うにあつての課題（事業リスク）等

- ・独立採算が想定されることから、需要変動リスクが最大のリスクと考えます。
- ・次に、物価変動リスク（建設費等の高騰により事業性が悪化）

3-3-2 本事業を行うにあつての市への要望等

- ・土地や建物の賃借料は条例で規定されていると思われませんが、立地等の問題や相応の初期投資額が見込まれることなどの理由により、市から事業者への思い切った優遇措置等が必要と考えます。

3-3-3 その他、ご意見があればご記入ください。

- ・事業条件が不明確すぎるため検討ができません。事業性が悪いと思われしますので、市から事業者への優遇措置等を提示して頂ければ、より詳細な検討が可能であると思われれます。

J 鹿島建設（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

建設会社/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』及び『浜松駅前広場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場・駅前広場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。記入枠は適当に拡張、追加していただいても結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成25年12月9日（月）

場所 鹿島建設株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 駐車場事業

3-1-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者に設定する方式の導入を検討しています。
-
- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 - ・当該事業は既存施設を利活用した、PFI や PPP 等の事業方式が採用されると思われます。どちらにしても、弊社は建設会社であり、ある程度の規模の建設工事が含まれなければ参画できません。
- 参加可能な事業方式
PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など。
 - ・事業主体となる駐車場運営会社様のご意向をご確認ください。

3-1-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
※10年～20年の長期契約は可能か。
 - ・事業主体となる駐車場運営会社様のご意向をご確認ください。

3-1-3 付帯事業について

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います。
※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か。現行で考えられる付帯事業のメニューをお聞きします（道路法等法的規制については、考慮しなくて結構です）。
 - ・既存の駐車場は、河川敷地上（2カ所）、地下駐車（2カ所）、立体駐車（2カ所）です。制約が多く、非常に転用・活用し難い状況であり、また、浜松駅周辺でも、テナント空室の建物も多く、新たな需要を見出し難い状況でありますので、そのまま、駐車場として活用されるか、売却されるかをご検討してはいかがでしょうか。

3-2 駅前広場整備事業

3-2-1 PFI 等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI 等の導入を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。

※本事業では、駅前広場（特に北側）の道路区域を除外もしくは、立体道路制度等を活用して、再整備を検討しています。再整備の条件は、バスターミナル、公共施設（現在公共施設のメニューは想定していません。）、民間施設の複合施設を想定しています。

—

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 - ・民間事業の導入で、一部床を所有して独立採算事業を行うなどリスクが高い事業については、非常に参画し難い状況です。また、仮に参画するとしても、床を所有するデベロッパーや独採事業を行う運営企業との協働が必須となります。
- 参加可能な事業方式もしくは、本事業が成立可能な事業方式
PFI（BTO、BOT、公共施設等運営権制度等）
 - ・事業内容が判然としないので、現段階では適否は回答致しかねます。

3-2-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（15年、20年、25年、25年超）
 - ・事業内容が判然としないので、回答致しかねます。

3-2-3 民間事業について

- 民間事業の導入ですが、導入可能な整備のメニュー（分譲・賃貸住宅、オフィス、ホテル等）について、ご意見を伺います。
 - ・駅周辺のオフィスは供給過剰であり、新たなオフィスを建設したとしても、他の建物の空室を誘引する可能性がございます。ホテル（ビジネスホテル含む）も供給過剰であり、新規参入は非常に困難です。
 - ・商業系についても、古くは西武デパートや松菱が撤退し、当該計画地では、駅の乗降客がメインとなるメイワンや遠鉄百貨店を残すのみとなっております。無料駐車場を完備し長時間滞在できる郊外型大規模商業施設（イオン、アピタ等）に対抗するのは難しいと思料します。駅直結の立地を鑑み、分譲住宅などは可能性があるかもしれませんが、近傍の高層の分譲マンションは人気が高かったとのことですが、市場調査・検討の結果ではございませんので、お含みおき下さい。
 - ・アイデアレベルですが老朽化している市役所を駅前に移転してはいかがでしょうか？容積も大きく消化でき、空洞化しつつある駅周辺部の集客を高め、コンパクトシティ化を推進することが可能と思料します。
- 本事業に対して、モデルケースを想定して、事業費を提示して頂くことは可能ですか。もしくは、御社（御社でなくても結構です。）で、実施された公共施設と民間施設の複合施設での PFI に事例がございましたら、事業概要等をお知らせして頂ければと思います。

3-3 その他

3-3-1 本事業を行うにあつての課題（事業リスク）等

- ・民間事業の導入にあたっては、行政側の支援、関与がどの程度あるのかなど、与条件の明確化が必要と思料します。
- ・こういった機能を導入するかにより、事業リスクは変わってきますので、主体になると思われるデベロッパーや運営企業にヒアリングされることをお勧めいたします。

3-3-2 本事業を行うにあつての市への要望等

- ・駅前市の顔であり、事業を推進するにあたり、市民の賛否は大きく影響します。行政としてのアカウンタビリティを十分果たす必要があると思料します。また、そもそも、市としては、コンパクトシティ化も含め、どのような街づくりを行うかのビジョンを明確にし、短期的な事業性だけでなく、長期的な街づくりの視点にたつて、どういった機能を導入するかを検討する必要があるのではないのでしょうか。

3-3-3 その他、ご意見があればご記入ください。

K 清水建設（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

建設会社/ヒアリング資料

平成 25 年 12 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒアリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』及び『浜松駅前広場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場・駅前広場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業について、御社・弊社間においてヒアリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒアリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。記入枠は適当に拡張、追加していただいても結構です。

2. ヒアリング日時・場所

ヒアリング日時・場所は、以下のとおりです。

日時 平成25年12月10日（火）

場所 清水建設株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 駐車場事業

3-1-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者に設定する方式の導入を検討しています。
 - ・当社による事業参加は難しいと思われま

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 - ・駐車場運営のノウハウがない
 - ・建設工事による収益が見込めない 等の理由によります。

- 参加可能な事業方式
PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など。
 - ・当社は建設会社であるため、建設が伴うものでないと取組みが難しいという前提で、事業期間がある程度長期であり、事業以外のリスクが少ないものであれば、参加可能かと思われま

3-1-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
※10年～20年の長期契約は可能か。
 - ・機械設備の耐用年数を考慮すると10年程度が適当と考えられます。

3-1-3 付帯事業について

●事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います。

※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か。現行で考えられる付帯事業のメニューをお聞きます（道路法等法的規制については、考慮しなくて結構です）。

・あくまでアイデアレベルであり、法規制等は全く考慮していません。

- 家庭用のレンタル農園
- 機械式納骨堂
- 簡易なスポーツ施設（フリークライミング練習場など）
- 電気自動車の充電スタンド＋休憩施設（自動販売機、ベンチなど）
- コインランドリー
- トランクルーム

3-2 駅前広場整備事業

3-2-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

●本事業においては PFI 等の導入を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。

※本事業では、駅前広場（特に北側）の道路区域を除外もしくは、立体道路制度等を活用して、再整備を検討しています。再整備の条件は、バスターミナル、公共施設（現在公共施設のメニューは想定していません。）、民間施設の複合施設を想定しています。

・民間が整備するバスターミナルや公共施設について、民間の役割がどの程度ということにもよりますが、民間事業者への求める役割内容と採算が見込める事業であれば事業参加は可能と思われます。

●参加できない理由（もしくは参加できる条件について）

—

●参加可能な事業方式もしくは、本事業が成立可能な事業方式

PFI（BTO、BOT、公共施設等運営権制度等）

・BTO方式によるPFIを想定しています。

3-2-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（15年、20年、25年、25年超）
 - ・事業内容により適切な事業期間は変わってきますが、例えばBOTでの賃貸住宅の場合は25年超も考えられます。

3-2-3 民間事業について

- 民間事業の導入ですが、導入可能な整備のメニュー（分譲・賃貸住宅、オフィス、ホテル等）について、ご意見を伺います。
 - ・現在の浜松駅前のマーケットから考えると、住宅系が主流になると思われます。特に賃貸住宅、サービス付き高齢者向け住宅や老人ホーム+病院などの高齢者向けの施設といった事が可能かと思われます。但し、分譲住宅は権利関係上、難しいのではないのでしょうか。
- 本事業に対して、モデルケースを想定して、事業費を提示して頂くことは可能ですか。もしくは、御社（御社でなくても結構です。）で、実施された公共施設と民間施設の複合施設でのPFIに事例がございましたら、事業概要等をお知らせして頂ければと思います。
 - ・現段階では、想定する条件が多岐にわたるため、モデルケースとして事業費を算出することは難しいです。
 - ・公共施設と民間施設の複合施設での事例を以下に挙げさせていただきます。
 - 2007年に事業コンペが行われた、那古野交通局跡地（市バス操車場として、バス回転場及びその通行路部分は名古屋市交通局が地上権を設定）
 - 2010年にオープンした東京都港区の神明小学校跡地において、区営マンション+区施設と民間賃貸マンションの2棟の建設・運営事業（※共にPFI事業ではありません。）

3-3 その他

3-3-1 本事業を行うにあつての課題（事業リスク）等

- ・既存のバスターミナルと周辺施設をどの程度の規模で再整備するか、民間事業者に対する付帯条件は何になるかによって、事業リスクは大きく異なってくると思われます。
- ・現状の課題として挙げられている「自動車の滞留による混雑」と再整備による「賑わいの創出」の両立させることが必要と思われます。

3-3-2 本事業を行うにあつての市への要望等

- ・バスターミナルと公共施設について民間事業者がどのように関わるかで、本事業のリスクが大きく変わると考えられますので、民間側のリスクが少なくなる方向でのご検討をお願いします。（バスターミナルや建物の維持管理は構いませんが、バスターミナルの運営となると、経験のある会社が限られてしまいます）

3-3-3 その他、ご意見があればご記入ください。

- ・事業内容の方向性が定まってくれば、より具体的な提案が可能となります。

L 大和リース（ヒヤリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

事業者/ヒヤリング資料

平成 26 年 2 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. ヒヤリングの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』及び『浜松駅前広場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

つきましては、該当する駐車場・駅前広場に関して、PFI等の民間活用事業とした場合に、民間企業としての参入の可能性、参入する場合の事業方式、事業対象範囲、事業期間等や付帯事業について、御社・弊社間においてヒヤリングを実施させていただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

なお、ヒヤリング回答については、御回答可能な範囲にて御対応いただければ結構です。記入枠は適当に拡張、追加していただいても結構です。

2. ヒヤリング日時・場所

ヒヤリング日時・場所は、以下のとおりです。

ヒヤリング先 大和リース株式会社

日時 平成 26 年 2 月 14 日 10:30～

場所 中日本建設コンサルタント株式会社

3. ヒアリング事項

3-1 駐車場事業

3-1-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI の導入（※公共施設等運営権制度の導入）を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
※本事業では、既存駐車場の所有権を市が保有したまま、当該施設の運営を行う権利を一定期間にわたり民間事業者を設定する方式の導入を検討しています。
 - ・運営権売却に対しての購入額や運営期間の検討、期間中の修繕費用の試算について、現時点では試算できないため事業参加の可否について十分な検討が必要と考えます。

- 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 - ・浜松駅南地下駐車場建設事業債償還約 30 億円の一部を事業者にて負担することについて、投資金額にもよりますが、駐車場収入のみでの事業化は困難であると考えます。
 - ・駅周辺の活性化も視野に定期借地による行政施設と民間施設の複合施設の整備など、他事業との複合化の検討も必要と考えます。

- 参加可能な事業方式
PFI（公共施設等運営権制度）、PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）、土地・建物（設備）の購入など。
 - ・PFI（公共施設等運営権制度）につきましては、運営収入保証や修繕等のリスク分担を御検討いただき、民間事業者のリスクが低減出来れば検討可能と考えます。
 - ・PPP（長期包括委託、貸付、指定管理者、その他）も、条件次第で検討可能です。土地建物の購入は全ての施設は難しいため、個別案件の検討となります。

3-1-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（5年、10年、15年、20年、20年超）
※10年～20年の長期契約は可能か。
 - ・市場変動要因から10年程度が望ましいと考えます。

3-1-3 付帯事業について

- 事業の採算性の観点から、収益が見込まれる付帯事業について、ご意見を伺います。
 ※稼働率の低い既存駐車場について、一部の余剰スペースやオープンスペースを他の用途に転用・活用したり、リニューアル（増改築）したりして、収益事業を行うことは可能か。現行で考えられる付帯事業のメニューをお聞きします（道路法等法的規制については、考慮しなくて結構です）。
 - ・ 駐車場収入を改善させる方法として、駐車場区画・導線の見直しや、料金設定の見直しが必要と考えます。また、近隣施設（商業テナント、ホテル、病院等）との提携強化や、ザザシティなどはテナント誘致も継続して行う必要があります。
 - ・ 駐車場余剰スペースの転用・活用につきましては、小規模物販施設を設置するための建物調査や周辺市場調査、利用者動向調査を行う必要があります。

3-2 駅前広場整備事業

3-2-1 PFI等の民間活用事業への参加の可能性について

- 本事業においては PFI 等の導入を考えていますが、事業参加の可否についてお伺いします。
 ※本事業では、駅前広場（特に北側）の道路区域を除外もしくは、立体道路制度等を活用して、再整備を検討しています。再整備の条件は、バスターミナル、公共施設（現在公共施設のメニューは想定していません。）、民間施設の複合施設を想定しています。
 - 参加できない理由（もしくは参加できる条件について）
 - ・ 駅前広場について、既得権益（バス事業者の使用料など）が不明であり、検討が難しいのですが、民間事業者で整備の上、バス会社より使用料が頂ける前提で、公共スペース部分整備への補助金・助成金が活用できれば事業化は可能と考えます。また、駅周辺活性化の意味でも、区役所などの公共施設との合築をご提案いたします。
 - 参加可能な事業方式もしくは、本事業が成立可能な事業方式
 PFI（BTO、BOT、公共施設等運営権制度等）
 - ・ PFI（BTOもしくはBOT、官民スペースの比率による）または、公共施設との合築が前提での定期借地方式。

3-2-2 事業期間について

- 適切な事業期間とその理由について（15年、20年、25年、25年超）
 - ・20年程度が最適と考えます。

3-2-3 民間事業について

- 民間事業の導入ですが、導入可能な整備のメニュー（分譲・賃貸住宅、オフィス、ホテル等）について、ご意見を伺います。
 - ・駅近接であれば、可能性は有ると考えます。
- 本事業に対して、モデルケースを想定して、事業費を提示して頂くことは可能ですか。もしくは、御社（御社でなくても結構です。）で、実施された公共施設と民間施設の複合施設でのPFIに事例がございましたら、事業概要等をお知らせして頂ければと思います。
 - ・PFIではありませんが、駅前の定期借地事業として、静岡県内で2箇所の運営実績があります。
 - BiVi藤枝（市有地活用、商業施設と公共図書館の合築）
 - BiVi沼津（UR所有地活用、駅前商業施設）

3-3 その他**3-3-1** 本事業を行うにあつての課題（事業リスク）等

- ・ 主な事業リスクとして、以下のリスクや課題があります。
 - 市場の変動による売上変動リスク
 - 上記に伴う投資回収リスク
 - テナント撤退リスク（付帯事業を行う場合）
 - 物価上昇リスク（駅前広場を再整備する場合）
 - 既存施設の老朽化に伴う修繕リスク
 - 利害関係者との調整

3-3-2 本事業を行うにあつての市への要望等

- ・ 現存駐車場の収入、支出の内訳の開示。
- ・ 駅前エリアへの商業テナント、企業誘致を図るべく優遇処置の検討。
- ・ 集客や利便性が高まる公共施設の移転。
- ・ 公共スペース整備に伴う補助金・交付金措置の検討。
- ・ 駅前広場の活用においては、道路区域の除外または、収益事業に伴う規制緩和の検討

3-3-3 その他、ご意見があればご記入ください。

- ・ 全ての駐車場を包括的に運営する場合に、採算が厳しい箇所もあるかと思しますので、個別での活用検討や、売却も視野にご検討されては如何でしょうか。

M 札幌大通まちづくり株式会社 議事録

札幌大通まちづくり株式会社 議事録

日時：平成 25 年 12 月 18 日（水） 10：00～11：00

場所：札幌大通まちづくり株式会社

出席者：札幌大通まちづくり株式会社 服部統括部長

中日本建設コンサルタント株式会社 佐々木、吉見

議 事	内 容
はじめに	<ul style="list-style-type: none"> 札幌大通まちづくり株式会社が行っている仕組み、取り組みについて伺いたい。
都市再生推進法人化に至る経緯について	<ul style="list-style-type: none"> もともと札幌大通まちづくり株式会社があった中で、たまたま特措法（都市再生特別措置法）の改正があり、都市再生推進法人としてまちづくり会社を認定してもよいということであったので、照らし合わせたら制度的に非常に事業を進めやすいものであったため、都市再生推進法人化することにした。
株式会社にした理由について	<ul style="list-style-type: none"> 札幌大通まちづくり株式会社は、この街を活性化させるために 2 年間をかけて準備をして立ち上げている。私（服部氏）が元の会社を退職しており、活動するためには何らかに所属する組織体を作った方がよいことから、札幌大通まちづくり協議会を立ち上げた。ただし、正直なところ機能はしていなかった。 組織の長が個人で契約することは可能である。ただし、市や行政からお金をもらおうとすると別かもしれない。 振興組合が 6 つあったため 1 つの組織体にまとめるという方法もあったし、NPO 法人という会員制による方法や社団法人という方法もあるが、事業を推進していく形態としては少し違う。 我々が検討しているときにまたまた会社法が改正されて株式会社も 1 円で立ち上げられるようになっていたこともあり、有限の責任の範囲で行うために株式会社とした。収益のための契約的なことはサブ的なことであり、主目的ではない。
都市再生推進法人のメリット・デメリット	<ul style="list-style-type: none"> デメリットはない。それは、自分たちがやりたいことがあって、都市再生推進法人になった方が事業が勧めやすいと思っているからである。具体的にいうと、札幌市が作成する都市再生整備計画等に対して、きちんと計画提案できるということがある。我々のエリアはもともと中活エリア（中心市街地活性化法エリア）だった。法が改正されて TMO（Town Management Organization：タウンマネージメント機関）も戸籍を失った状態で、新法の中では認定されていなかった。中小企業協議会でもともと特定目的会社を目指していたので、法的な位置付けについてもあった方が特に行政には認められていくと判断した。特例道路（道路占用許可の特例）では都市再生推進法人にならなくてもイベントはできるが、我々は法人になって計画的な提案をしていく。行政もパートナーという形でいっしょに地元住

議 事	内 容
	<p>民のために行って、その上で特例道路などの協定を結ぶ、というすべてのプロセスを全部やっていこうというところを目指している。</p> <p>したがって、デメリットはない。地元側がどう思うかであって、法人がメリット、デメリットがあるかないかということになってしまうのであれば法人はやめた方がよい。逆に、法人指定を受けたからといってバラ色かといえば、そういうものでもない。1つの手段にすぎない。</p>
官民連携について	<ul style="list-style-type: none"> ・簡単に官民連携といわれているが、意味していることは重く、連携ということは、それぞれが主体性を持って責任を持ってお互いがきちんとやるのが本来の官民連携である。提案できるからあれやりたい、これやりたいというのは提案ではなくて要望である。提案というのは、自分たちが何ができるかということと、その中で、行政の方にはここを支援していただきたいとか、ここは変えていただかないとできないなど、ちゃんと話をしていかなければならない。自分たちもやるのが明確になっていなければならぬ。汗もかかないといけないし、自腹も切らないといけないかもしれない。それがなくては官民連携はうまくいかない。行政はなにもやってくれないということになってしまう。
定例会について	<ul style="list-style-type: none"> ・行政の方との定期的な定例会は続けており、今では本当にざくばらんな話をできる関係にある。
地元商店街との調整について	<ul style="list-style-type: none"> ・調整はしていないという言い方になる。我々の役目は各商店街の意見を横串にした共通の内容、つまり、地域にとってプラスになることを行うことである。決して、会社として個々の商店街の利益になることは範疇ではない。それは、自分の商店街が考えてやっていくことである。 ・我々の会社に投資していただく際に、利益配当は無いことを明確にしており、納得していただいている。もし、利益が出た場合は街に還元している。その代わりに、自立して他に迷惑をかけないように実施している。
間接効果について	<ul style="list-style-type: none"> ・まだ、間接効果までは得られていない。 ・札幌大通まちづくり株式会社が行ってきた経済波及効果について、直接効果、間接効果に分けて数値的に計算すると、おそらく何億円、何十億円というインパクトは計算で出る。それを市役所は把握しているか、というのが疑問である。もうすでに市役所は還元を受けているはず。(佐々木) ・定量的な評価は必要であるとは思っている。 ・大学の経済学部での研究生の卒業研究などをしてもらう、などを行ったらどうか。 ・この会社が立ち上がってから、大学との連携は一切ない状況で

議 事	内 容
	<p>ある。この4年間はそこまでの余力がなく、事業を立案、遂行することで突っ走ってきた。最近、少しずつ、大学の先生方ともお話しする機会が増えつつあり、今後は、そういう連携も必要であると思っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 大学において、まちづくりの都市計画に関する学生に対して、例えば非常勤講師をされるとかという還元の仕方もあるのではないか。(佐々木)
会社運営について	<ul style="list-style-type: none"> • 事業を行うにあたっては、事業の収益性がどれくらいあるのかということと、リソース料として、それにかける人、時間が大きい、小さいという判断の中で、一番いいのはリソース料が少なく人、時間をかけなくてもよいものということになる。一番最悪なのは、人のリソースをかけても収益が全然入ってこないものである。実際に商店街の共通の意見を調整する中で、そういう事業も多々あるが、今後は、収益性のある事業を意識してやろうとしている。(公共空間活用、エリアマネジメントなど) • 内部留保についての考え方について、3月の年度末の期ごとの収支で判断している。そのためには、12月～1月にならないと(街に還元するための事業への)投資ができるかの判断ができないため、投資時期は悪い時期ではないが、どうしても3月になってしまう。 • 実際に行った事業は利益により内部留保した資金で、2期目には、ちょうど地下歩行空間が開通した年であったため、札幌駅前の商業施設と我々の地区にある商業施設と共同で都心部全体の共同販促を行うことにした。このとき、まちづくり会社として200万円を投下し、各館からも出資していただいていた。 • 3期目は、このエリア内だけで札幌ソナールというバッチを当社で作って従業員に渡して、もう一回笑顔でおもてなしをしないといけないという共通ツールを作った。
収益の還元の仕方について	<ul style="list-style-type: none"> • 道路占用料を国道において9割減免してもらっている。(現在、国道においては9割減免される。)それは、税の使い道が、この街に還元されない。だったら減免して欲しいということになるからである。
まちづくりのリーダーの育て方	<ul style="list-style-type: none"> • 札幌は服部がいたから出来たとよく言われる。しかし、私だけで出来たわけではなく、私を支えてくれる商店街の人もいたし、行政側でそういうことを受け止めてやってくれる人もいた。 • 各市町においても、商店街でも行政でも地元で根を張っている人がいるはずである。
行政の関わり方	<ul style="list-style-type: none"> • 我々が行うことに関して、行政の方が市ははっきりいって何もしません、と言われた。我々が何かすることに対しての支援はするというスタンスだった。行政側は2～3年で部署が変わる

議 事	内 容
	<p>ということもあるがそれは仕組みであるため仕方ないことであり、むしろ、民側がもっと汗かいてやっていく必要があると思う。</p>

1.2. 追加アンケート（カーシェアリング、レンタカーの導入可能台数、支払い可能借地料）

A タイムズ 24（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業
の検討に関する調査

駐車場事業者/アンケート資料

平成 26 年 2 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. アンケートの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

前回ヒアリングさせていただいた内容のうち、付帯事業（カーシェアリング、レンタカー）について追加のアンケートを実施することになりました。

つきましては、以下に示しましたアンケート事項にご回答をいただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

2. アンケート事項

本事業における付帯事業として、カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料について各駐車場毎にご回答をお願いします。

なお、その他考えられる付帯施設があれば、それを実施した場合についてもご回答をお願いします。

(駐車場位置は下図参照)

駐車場位置図



カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	導入台数 (台)	借地料 (円/台)
新川北	カーシェアリング	3	18000
	レンタカー		
新川南	カーシェアリング	1	15000
	レンタカー		
駅北	カーシェアリング	1	13000
	レンタカー		
東田町	カーシェアリング	3	15000
	レンタカー		
ザザシティ	カーシェアリング	3	15000
	レンタカー		
浜松駅南	カーシェアリング	3	20000
	レンタカー		

その他考えられる付帯施設を実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	施設箇所 (箇所)	借地料 (円/箇所)
新川北			
新川南			
駅北			
東田町			
ザザシティ			
浜松駅南			

B 名鉄協商（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/アンケート資料

平成 26 年 2 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. アンケートの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

先回ヒアリングさせていただいた内容のうち、付帯事業（カーシェアリング、レンタカー）について追加のアンケートを実施することになりました。

つきましては、以下に示しましたアンケート事項にご回答をいただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

2. アンケート事項

本事業における付帯事業として、カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料について各駐車場毎にご回答をお願いします。

なお、その他考えられる付帯施設があれば、それを実施した場合についてもご回答をお願いします。

(駐車場位置は下図参照)

駐車場位置図



カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	導入台数 (台)	借地料 (円/台)
新川北	カーシェアリング	1	
	レンタカー		
新川南	カーシェアリング	1	
	レンタカー		
駅北	カーシェアリング	1	
	レンタカー		
東田町	カーシェアリング	1	
	レンタカー		
ザザシティ	カーシェアリング	1	
	レンタカー		
浜松駅南	カーシェアリング	1	
	レンタカー		

その他考えられる付帯施設を実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	施設箇所 (箇所)	借地料 (円/箇所)
新川北	自動販売機	2	
新川南	自動販売機	2	
駅北	自動販売機	3	
東田町	自動販売機	2	
ザザシティ	自動販売機	5	
浜松駅南	自動反覆き	2	

C 三井不動産リアルティ（ヒアリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/アンケート資料

平成 26 年 2 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. アンケートの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

先回ヒアリングさせていただいた内容のうち、付帯事業（カーシェアリング、レンタカー）について追加のアンケートを実施することになりました。

つきましては、以下に示しましたアンケート事項にご回答をいただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

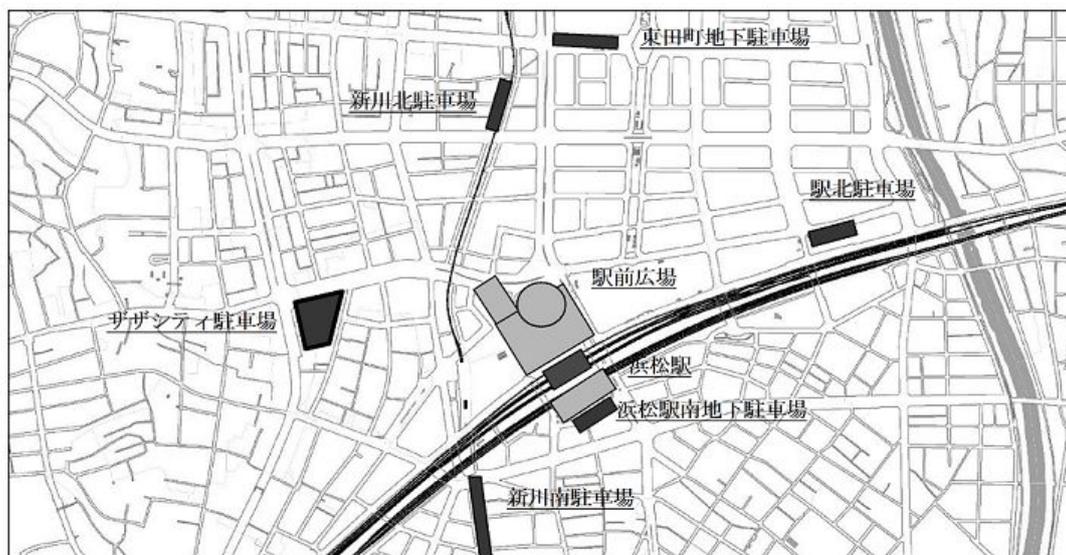
2. アンケート事項

本事業における付帯事業として、カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料について各駐車場毎にご回答をお願いします。

なお、その他考えられる付帯施設があれば、それを実施した場合についてもご回答をお願いします。

(駐車場位置は下図参照)

駐車場位置図



カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	導入台数 (台)	借地料 (円/台)
新川北	カーシェアリング		
	レンタカー		
新川南	カーシェアリング		
	レンタカー		
駅北	カーシェアリング		
	レンタカー		
東田町	カーシェアリング		
	レンタカー		
ザザシティ	カーシェアリング		
	レンタカー		
浜松駅南	カーシェアリング		
	レンタカー		

その他考えられる付帯施設を実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	施設箇所 (箇所)	借地料 (円/箇所)
新川北			
新川南			
駅北			
東田町			
ザザシティ			
浜松駅南			

L 大和リース（ヒヤリング資料）回答

浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業 の検討に関する調査

駐車場事業者/アンケート資料

平成 26 年 2 月

中日本建設コンサルタント株式会社

1. アンケートの目的

弊社は、現在、浜松市より『浜松駅周辺公共施設に係る公共施設等運営事業業務の導入可能性調査』に関する業務委託を受け、浜松市が事業運営している『市営駐車場』への民間活力の導入可能性について調査・検討を行っています。

前回ヒアリングさせていただいた内容のうち、付帯事業（カーシェアリング、レンタカー）について追加のアンケートを実施することになりました。

つきましては、以下に示しましたアンケート事項にご回答をいただき、同検討における資料として活用させていただきたいと考えております。

→ 弊社におきましては、現状、関西及び関東圏を中心にカーシェアリングの事業を行っておりますが、この度の期間では、市場調査も含めて検討できておりません。

PFI 事業への付帯であれば、SPCより自社ないしは他社への委託で対応は可能です。

レンタカーにつきましては、駅周辺に複数社存在しておりますので、市場的に厳しいと考えます。

2. アンケート事項

本事業における付帯事業として、カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料について各駐車場毎にご回答をお願いします。

なお、その他考えられる付帯施設があれば、それを実施した場合についてもご回答をお願いします。

(駐車場位置は下図参照)

駐車場位置図



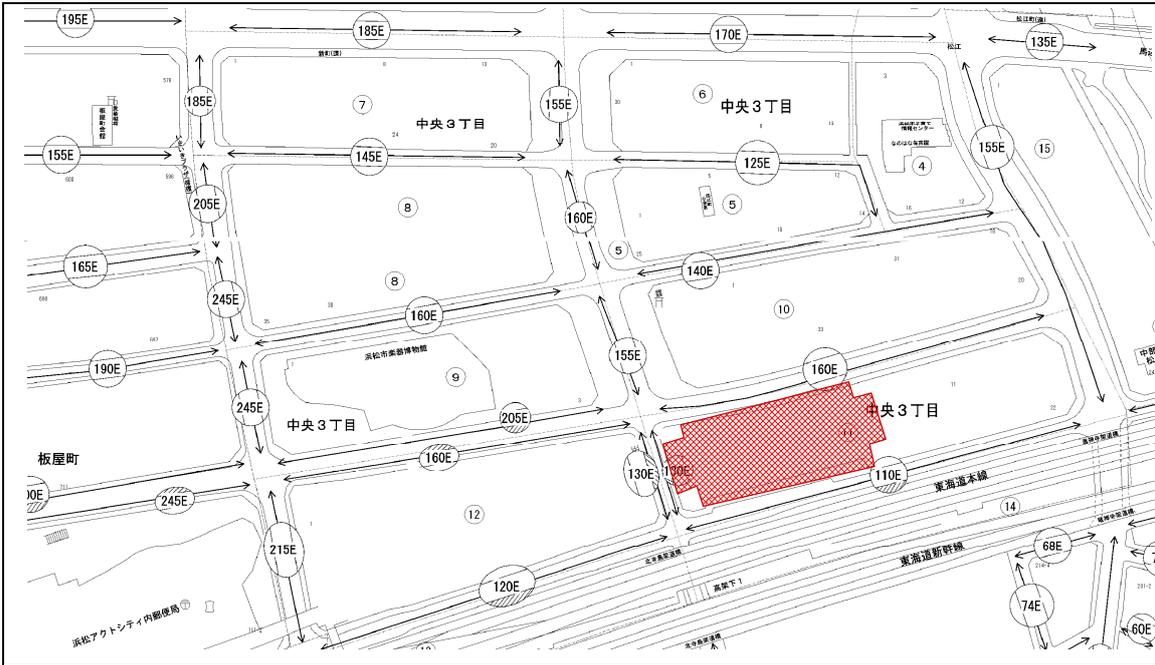
カーシェアリング、レンタカーを実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	導入台数 (台)	借地料 (円/台)
新川北	カーシェアリング	0台	
	レンタカー	0台	
新川南	カーシェアリング	0台	
	レンタカー	0台	
駅北	カーシェアリング	0台	
	レンタカー	0台	
東田町	カーシェアリング	0台	
	レンタカー	0台	
ザザシティ	カーシェアリング	0台	
	レンタカー	0台	
浜松駅南	カーシェアリング	0台	
	レンタカー	0台	

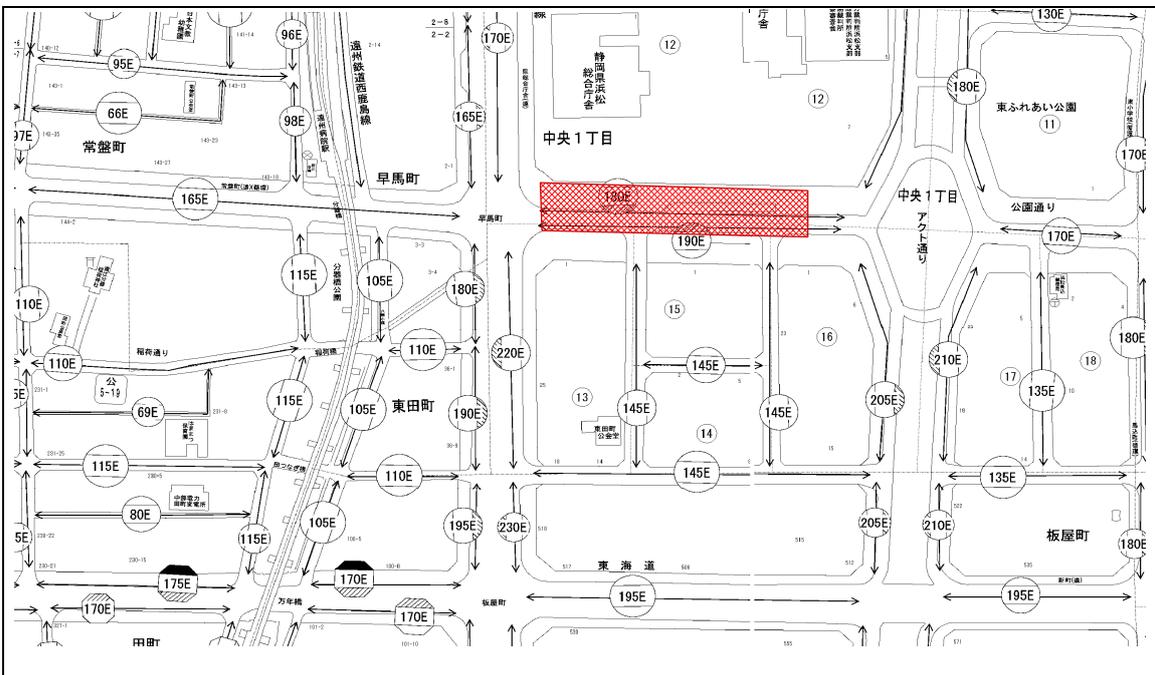
その他考えられる付帯施設を実施した場合の導入予定台数及び支払い可能な借地料

駐車場名	付帯事業	施設箇所 (箇所)	借地料 (円/箇所)
新川北			
新川南			
駅北			
東田町			
ザザシティ			
浜松駅南			

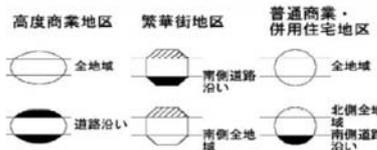
● 駅北駐車場周辺



● 東田町地下駐車場周辺



※ 路線価は路線に面する標準的な宅地の1平方メートル当たりの価額(千円単位で表示)のこと

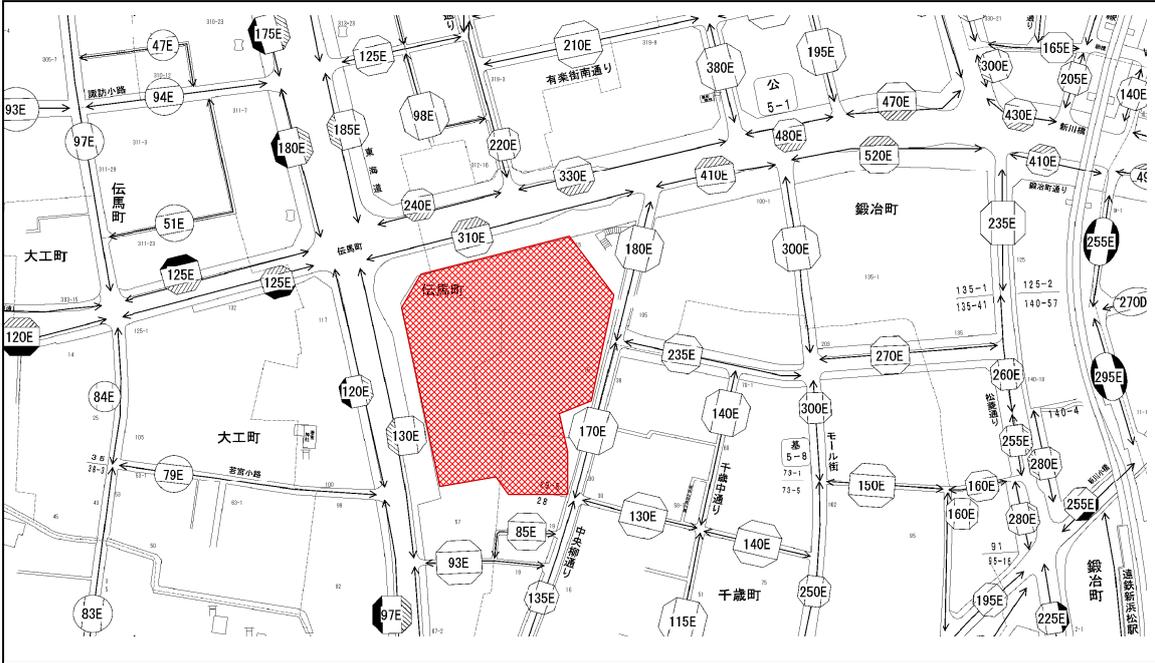


記号	借地権割合	記号	借地権割合
A	90%	E	50%
B	80%	F	40%
C	70%	G	30%
D	60%		

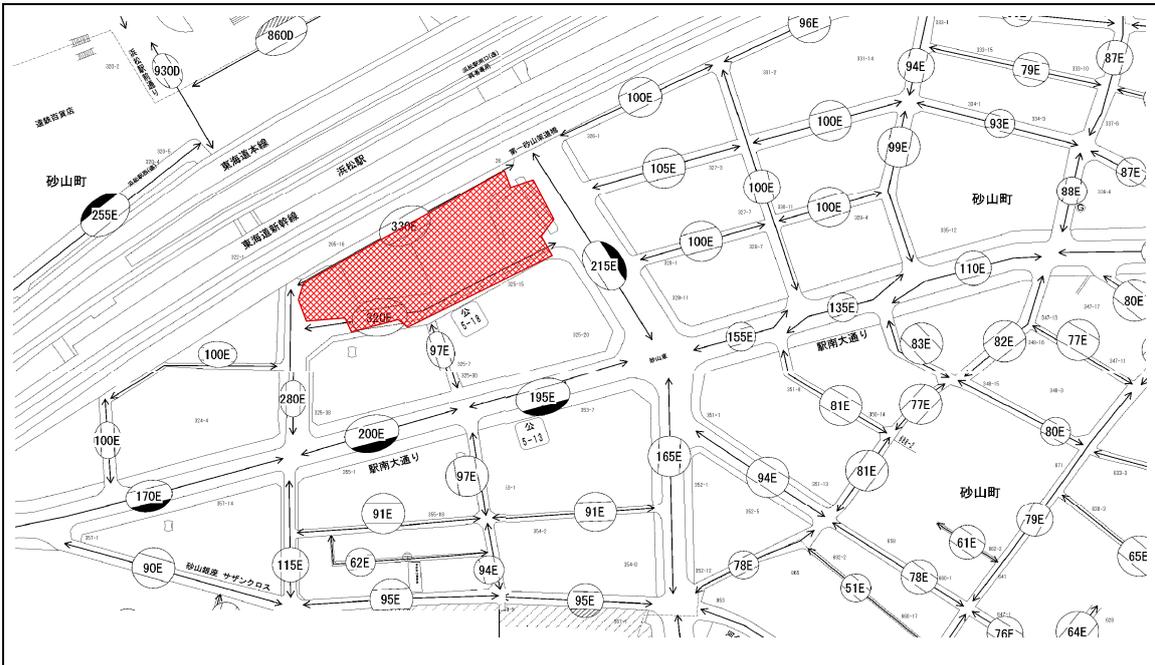
例: 125E

1平方メートル当たりの路線価が125,000円、借地権割合が50%で全域を表す

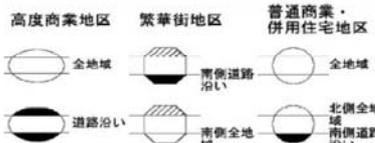
● ザザシティ地下駐車場周辺



● 浜松駅南地下駐車場周辺



※ 路線価は路線に面する標準的な宅地の1平方メートル当たりの価額(千円単位で表示)のこと



記号	借地権割合	記号	借地権割合
A	90%	E	50%
B	80%	F	40%
C	70%	G	30%
D	60%		

例: 125E

1平方メートル当たりの路線価が125,000円、借地権割合が50%で全域を表す

2.2 浜松市都心参考月極め駐車場料金

平成26年現時点での月極め駐車場のおおよその価格を把握するため、市内のいくつかの施設をピックアップした。

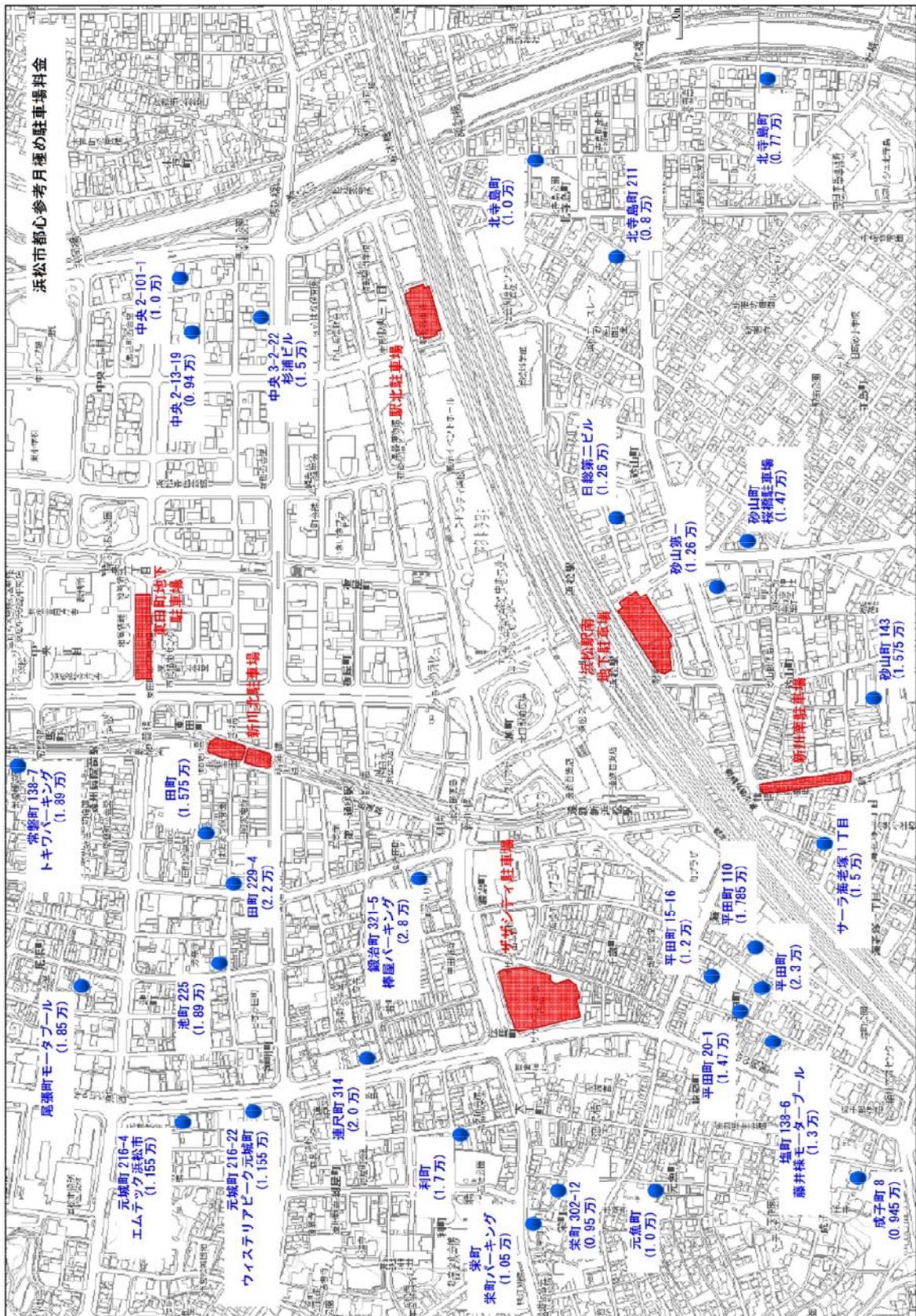


図 2.3.1. 浜松市都心参考月極め駐車場料金

2.3. 浜松市中心部貸店舗・貸事務所平米単価

あらゆる駐車場活用の可能性の中で貸店舗・貸事務所等のテナントを考慮した場合の市況として浜松市中心部の現在の相場を調査した。74箇所を調べた結果平均坪単価が0.29万円の数字を表した。

表 2.3.2. 浜松市中心部貸店舗・貸事務所平米単価相場表(1/2)

貸店舗・貸事務所	地区	家賃	管理費	敷金	保証金	礼金	面積	坪数	坪単価	m単価	築年数
山下ビル2階	鍛冶町	15万円	-	6ヶ月	-	-	69㎡	20.87坪	0.72万円	0.22万円	26年
鍛冶町オーシャンビルB1階	鍛冶町	18万円	31,500円	6ヶ月	-	-	69.9㎡	21.14坪	0.86万円	0.26万円	27年
鍛冶町オーシャンビル5階	鍛冶町	20万円	31,500円	6ヶ月	-	-	70.35㎡	21.28坪	0.94万円	0.28万円	27年
あかた様貸店舗・事務所1階	鍛冶町	25万円	-	8ヶ月	-	-	29.58㎡	8.94坪	2.8万円	0.85万円	新築
鍛冶町 貸店舗1階	鍛冶町	28万円	-	6ヶ月	-	-	54.18㎡	16.38坪	1.71万円	0.52万円	63年
鍛冶町貸店舗2階	鍛冶町	9.5万円	-	6ヶ月	-	-	31.6㎡	9.55坪	1万円	0.30万円	63年
ミゾグチビル1-3F	鍛冶町	16万円	-	5ヶ月	-	1ヶ月	67.65㎡	20.46坪	0.79万円	0.24万円	24年
山下ビル1階	鍛冶町	18万円	-	6ヶ月	-	-	38.12㎡	11.53坪	1.57万円	0.47万円	26年
マルHビル0階	鍛冶町	18.63万円	62,100円	6ヶ月	-	-	82.12㎡	24.84坪	0.75万円	0.23万円	54年
マルHビル4	鍛冶町	24.48万円	81,600円	6ヶ月	-	-	107.94㎡	32.65坪	0.75万円	0.23万円	54年
第一通り駅5分の店舗	鍛冶町	26.25万円	-	-	150万円	-	95.79㎡	28.97坪	0.91万円	0.27万円	34年
鍛冶町 貸店舗1階	鍛冶町	28万円	-	6ヶ月	-	-	54.18㎡	16.38坪	1.71万円	0.52万円	63年
浜松駅2分の店舗	鍛冶町	30万円	30,000円	3ヶ月	-	-	180.62㎡	64.63坪	0.55万円	0.17万円	22年
板屋町ビル3階	板屋町	5万円	2,000円	3ヶ月	-	-	32.16㎡	9.72坪	0.52万円	0.16万円	30年
東洋ビル602	板屋町	7.35万円	26,250円	6ヶ月	-	-	32.2㎡	10.04坪	0.74万円	0.23万円	33年
板屋町貸店舗(2F)2階	板屋町	36.75万円	36,890円	3ヶ月	-	-	126.41㎡	38.23坪	0.97万円	0.29万円	17年
大協土地ビル3-B	砂山町	4.82万円	6,890円	3ヶ月	-	-	21.75㎡	6.57坪	0.74万円	0.22万円	45年
大協土地ビル8-B	砂山町	4.9万円	8,170円	3ヶ月	-	-	25.76㎡	7.79坪	0.63万円	0.19万円	45年
砂山町貸事務所2階	砂山町	6万円	-	1ヶ月	-	1ヶ月	28.92㎡	8.74坪	0.69万円	0.21万円	36年
大協土地ビル2-C	砂山町	6.46万円	10,430円	3ヶ月	-	-	32.88㎡	9.94坪	0.65万円	0.20万円	45年
浜松駅2分の事務所	砂山町	6.93万円	31,500円	10ヶ月	-	-	39.66㎡	11.99坪	0.58万円	0.17万円	41年
大協土地ビル4-D	砂山町	7.61万円	11,710円	3ヶ月	-	-	36.9㎡	11.16坪	0.69万円	0.21万円	45年
浜松駅4分の事務所	砂山町	7.64万円	-	4ヶ月	-	-	34.57㎡	10.45坪	0.74万円	0.22万円	12年
駅前ビル3階	砂山町	11万円	5,000円	3ヶ月	-	-	63.89㎡	19.32坪	0.57万円	0.17万円	46年
大協土地ビル6-A	砂山町	15.41万円	30,820円	3ヶ月	-	-	97.06㎡	29.36坪	0.53万円	0.16万円	45年
錦木ビル2階	砂山町	17.5万円	-	3ヶ月	-	-	98.75㎡	29.87坪	0.59万円	0.18万円	39年
浜松駅1分の事務所	砂山町	18万円	20,000円	3ヶ月	-	-	66.87㎡	20.22坪	0.89万円	0.27万円	22年
浜松駅4分の事務所	砂山町	18.9万円	-	6ヶ月	-	-	56.67㎡	17.14坪	1.11万円	0.33万円	28年
浜松駅南ビルディング7階北側	砂山町	36.96万円	52,500円	10ヶ月	-	-	166.86㎡	50.47坪	0.74万円	0.22万円	19年
浜松駅南ビルディング7階南側	砂山町	43.05万円	52,500円	10ヶ月	-	-	170.32㎡	51.52坪	0.84万円	0.25万円	19年
浜松駅4分の事務所	砂山町	84万円	-	10ヶ月	-	-	379.83㎡	114.89坪	0.74万円	0.22万円	19年
浜松駅南ビルディング8階	砂山町	84万円	-	10ヶ月	-	-	379.83㎡	114.89坪	0.74万円	0.22万円	19年
浜松駅5分の店舗	砂山町	7万円	-	3ヶ月	-	-	25.5㎡	7.71坪	0.91万円	0.27万円	21年
生駒貸店舗1階	砂山町	8万円	-	3ヶ月	-	-	36.37㎡	11坪	0.73万円	0.22万円	39年
浜松駅10分の店舗	砂山町	11.03万円	5,250円	4ヶ月	-	-	85.71㎡	25.92坪	0.45万円	0.13万円	21年
ホムサンデ砂山 2階 Cエリア2階	砂山町	19.8万円	-	3ヶ月	-	1ヶ月	92.94㎡	28.11坪	0.71万円	0.21万円	新築

表 2.3.2. 浜松市中心部貸店舗・貸事務所平米単価相場表(2/2)

貸店舗・貸事務所	地区	家賃	管理費	敷金	保証金	礼金	面積	坪数	坪単価	m単価	築年数
浜松駅 10分の事務所	田町	5万円	1,000円	3ヶ月	-	1ヶ月	37.95㎡	11.47坪	0.44万円	0.13万円	37年
田町フースビル 5階	田町	20万円	20,000円	3ヶ月	-	2ヶ月	68.59㎡	20.74坪	0.97万円	0.29万円	27年
門井ビル 3階	田町	24.3万円	71,220円	10ヶ月	-	-	117.73㎡	35.61坪	0.69万円	0.21万円	46年
田町貸し店舗	田町	15.75万円	-	3ヶ月	-	-	50.01㎡	15.12坪	1.05万円	0.31万円	38年
第一通り駅 4分の店舗	田町	18.9万円	4,000円	5ヶ月	-	-	64.02㎡	19.36坪	0.98万円	0.30万円	57年
田町貸店舗 2階	田町	18.9万円	4,000円	5ヶ月	-	-	64.02㎡	19.36坪	0.98万円	0.30万円	57年
田町・NANOビル 2F	田町	21万円	-	5ヶ月	-	1ヶ月	103.4㎡	31.27坪	0.68万円	0.20万円	39年
第一通り駅 3分の店舗	田町	21万円	-	6ヶ月	-	1ヶ月	33㎡	9.98坪	2.11万円	0.64万円	6年
浜松駅 5分の店舗	田町	11.34万円	-	10ヶ月	-	-	19.84㎡	6坪	1.89万円	0.57万円	25年
遠州病院駅 4分の事務所	中央1丁目	18.08万円	22,600円	6ヶ月	-	-	74.7㎡	22.59坪	0.81万円	0.24万円	15年
イーステージ浜松 オフィス棟 305	中央1丁目	41万円	-	4ヶ月	-	-	150.27㎡	45.45坪	0.91万円	0.27万円	14年
遠州病院駅 6分の事務所	中央1丁目	42万円	-	6ヶ月	-	-	140.61㎡	42.53坪	0.99万円	0.30万円	8年
浜松駅 10分の店舗	中央1丁目	21万円	77,500円	6ヶ月	-	-	85.44㎡	25.84坪	0.82万円	0.25万円	16年
遠州病院駅 4分の店舗	中央1丁目	41万円	-	4ヶ月	-	-	150.27㎡	45.45坪	0.91万円	0.27万円	14年
浜松駅 11分の店舗	中央2丁目	33.19万円	-	5ヶ月	-	-	109.72㎡	33.19坪	1万円	0.30万円	15年
スカイランドビル 1階	中央3丁目	57.75万円	15,750円	6ヶ月	-	-	120.97㎡	36.59坪	1.58万円	0.48万円	11年
浜松駅 10分の事務所	伝馬町	31.5万円	-	6ヶ月	-	-	114.02㎡	34.49坪	0.92万円	0.28万円	13年
伝馬ビル 1階	伝馬町	31.5万円	-	5ヶ月	-	-	105.78㎡	31.99坪	0.99万円	0.30万円	34年
遠州病院駅 1分の事務所	常磐町	7.35万円	-	3ヶ月	-	-	34.39㎡	10.4坪	0.71万円	0.21万円	26年
常磐町	常磐町	33万円	-	2ヶ月	-	-	287.54㎡	86.98坪	0.38万円	0.11万円	50年
遠州病院駅 2分の店舗	常盤町	31.5万円	-	6	-	-	178.49㎡	53.99坪	0.59万円	0.18万円	39年
松老ビル 4階	海老塚町	12万円	10,000円	5ヶ月	-	-	73.3㎡	22.17坪	0.55万円	0.16万円	26年
マブチビル 2F	千歳町	15.75万円	21,000円	10ヶ月	-	-	74.77㎡	22.61坪	0.7万円	0.21万円	24年
平川屋第2ビル 3階部分	千歳町	18.75万円	62,517円	6ヶ月	-	-	98.41㎡	29.76坪	0.63万円	0.19万円	27年
浜松駅 5分の事務所	千歳町	21万円	10,000円	6ヶ月	-	-	86.15㎡	26.06坪	0.81万円	0.24万円	17年
ゴールドサークル千歳 2階	千歳町	25.2万円	-	6ヶ月	-	-	59.5㎡	17.99坪	1.41万円	0.42万円	44年
アオイビル 403	千歳町	25.2万円	6,000円	6ヶ月	-	-	92.09㎡	27.85坪	0.91万円	0.27万円	17年
千歳町堀ビル C号室	千歳町	13.6万円	22,806円	-	100万円	1ヶ月	35.93㎡	10.86坪	1.26万円	0.38万円	23年
千歳庄 202	千歳町	14.7万円	6,300円	10ヶ月	-	-	36㎡	10.88坪	1.35万円	0.41万円	25年
浜松駅 5分の店舗	千歳町	16万円	5,000円	6ヶ月	-	-	45.32㎡	13.7坪	1.17万円	0.35万円	35年
千歳町貸店舗 2階	千歳町	17万円	31,500円	6ヶ月	-	-	40.49㎡	12.24坪	1.39万円	0.42万円	12年
アオイビル 4階	千歳町	18万円	-	10ヶ月	-	-	56.66㎡	17.13坪	1.06万円	0.32万円	26年
浜松駅 5分の店舗	千歳町	18.7万円	31,164円	-	100万円	1ヶ月	49.06㎡	14.84坪	1.27万円	0.38万円	23年
浜松駅 5分の店舗	千歳町	24.67万円	23,950円	167万円	-	-	62.85㎡	19.01坪	1.3万円	0.39万円	25年
杉浦ビル 2階	千歳町	25.2万円	-	6ヶ月	-	-	59.5㎡	17.99坪	1.41万円	0.42万円	44年
ヴィーヴェ 3F	千歳町	27.3万円	-	260万円	-	-	86.62㎡	26.2坪	1.05万円	0.32万円	26年
千歳町渡邊ビル 1階	千歳町	28.35万円	26,250円	3ヶ月	-	-	64.3㎡	19.45坪	1.46万円	0.44万円	22年
	千歳町	39万円	-	420万円	-	-	98.8㎡	29.88坪	1.31万円	0.39万円	14年
									AVERAGE	0.29万円	

出典：賃貸不動産情報サイト アットホーム <http://www.athome.co.jp/bklist?ITEM=tr&ART=03&AREA=14&KEN=22&DOWN=1>

2.4. 浜松市内トランクルーム相場

駐車場スペース活用の可能性でトランクルームを想定し、現在の相場を調査した。

A 社 静岡県浜松市東区小池町

タイプ	幅×奥行き×高さ	m ²	坪数	月額	m ² 単価	坪単価
1	0.9m × 1.1m × 2.4m	0.97	0.32	¥3,900	¥4,021	¥12,371
2	1.4m × 1.1m × 2.4m	1.46	0.47	¥4,900	¥3,356	¥10,327
3	0.9m × 2.2m × 2.4m	1.94	0.63	¥5,900	¥3,041	¥9,358
4	1.4m × 2.2m × 2.4m	2.91	0.95	¥7,800	¥2,680	¥8,247
5	1.8m × 2.2m × 2.4m	3.89	1.26	¥9,800	¥2,519	¥7,752
6	2.7m × 2.2m × 2.4m	5.83	1.89	¥14,800	¥2,539	¥7,811
7	3.6m × 2.2m × 2.4m	7.61	2.47	¥19,800	¥2,602	¥8,006
8	2.2m × 5.4m × 2.4m	11.5	3.74	¥29,800	¥2,591	¥7,973




B 社 浜松市中区南浅田

タイプ	幅×奥行き×高さ	m ²	坪数	月額	m ² 単価	坪単価
1		2.43	0.7	¥4,050	¥1,667	¥5,510
2		3.24	1.0	¥4,900	¥1,512	¥4,999
3		4.86	1.5	¥6,450	¥1,327	¥4,387
4		6.48	2.0	¥9,200	¥1,420	¥4,693




C社 浜松市中区葵東

タイプ	幅×奥行き×高さ	m ²	坪数	月額	m ² 単価	坪単価
1	2.2m × 5.7m × 2.3m	12.96	3.9	¥30,000	¥2,315	¥7,652
2	2.8m × 2.2m × 2.3m	6.48	2.0	¥16,000	¥2,469	¥8,162
3	1.9m × 2.2m × 2.3m	4.21	1.3	¥11,000	¥2,613	¥8,637
4	1.4m × 2.2m × 2.3m	3.24	1.0	¥8,500	¥2,623	¥8,673
5	1.1m × 2.2m × 2.3m	2.59	0.8	¥7,000	¥2,703	¥8,935
6	0.9m × 2.2m × 2.3m	2.11	0.6	¥6,300	¥2,986	¥9,870



D社 浜松市東区小池町

タイプ	幅×奥行き×高さ	m ²	坪数	月額	m ² 単価	坪単価
1	3.8m × 5.0m × 2.8m	19.44	5.9	¥40,000	¥2,058	¥6,802
2	2.3m × 3.8m × 2.6m	9.07	2.7	¥23,000	¥2,536	¥8,383
3	2.3m × 3.5m × 2.0m	8.56	2.6	¥17,000	¥1,986	¥6,565
4	1.5m × 2.5m × 2.1m	3.89	1.2	¥9,000	¥2,314	¥7,648



E 社 浜松市東区植松町

タイプ	幅×奥行き×高さ	m ²	坪数	月額	m ² 単価	坪単価
1		7.92	2.4	¥17,800	¥2,247	¥7,417
2		7.59	2.3	¥17,000	¥2,240	¥7,391
3		6.60	2.0	¥15,000	¥2,273	¥7,500
4		4.95	1.5	¥11,000	¥2,222	¥7,333
5		4.29	1.3	¥9,600	¥2,238	¥7,385
6		3.96	1.2	¥8,900	¥2,247	¥7,417
7		3.30	1.0	¥7,500	¥2,273	¥7,500



F 社 浜松市南区卸本町

タイプ	幅×奥行き×高さ	m ²	坪数	月額	m ² 単価	坪単価
1	7.8m × 1.4m × 2.0m	2.45	0.7	¥4,900	¥2,000	¥6,612
2	5.0m × 10.0m × 3.8m	50.00	15.1	¥44,625	¥893	¥2,950
3	5.0m × 12.5m × 3.8m	62.50	18.9	¥55,781	¥892	¥2,950
4	10.0m × 7.5m × 3.8m	75.00	22.7	¥66,938	¥893	¥2,950
5	11.4m × 9.6m × 3.8m	123.00	37.2	¥109,778	¥893	¥2,950
6	5.0m × 7.5m × 3.8m	35.50	10.7	¥27,956	¥787	¥2,603
7	5.0m × 7.5m × 3.8m	37.50	11.3	¥29,531	¥787	¥2,603



第3章 各種参考資料

3.1. 浜松市駐車場条例の一部を改正する条例（H23.9.7議案第127号）

第 127 号 議 案

平成23年 9月 7日 提 出

浜松市駐車場条例の一部改正について

浜松市駐車場条例の一部を改正する条例を次のように定める。

浜松市長 鈴 木 康 友

浜松市駐車場条例の一部を改正する条例

浜松市駐車場条例（昭和39年浜松市条例第21号）の一部を次のように改正する。

別表第1 浜松市東田町地下駐車場の項及び別表第2 浜松市東田町地下駐車場の項を削る。

別表第3の1の(1)の表中「浜松市東田町地下駐車場」を削り、同表の備考の2中「及び浜松市東田町地下駐車場」を削る。

別表第4の1 浜松市東田町地下駐車場定期駐車券の項を削る。

附 則

この条例は、平成24年4月1日から施行する。

(第127号議案の説明資料)

交通政策課

浜松市駐車場条例の一部改正について

(提案理由)

浜松市東田町地下駐車場について、平成24年4月1日から民間への貸付を行うため、市施設として廃止することに伴い、条例の一部を改正するものです。

(改正内容)

浜松市東田町地下駐車場の廃止に伴い、別表中から東田町地下駐車場を削除するものです。

(施行期日)

この条例は、平成24年4月1日から施行するものです。

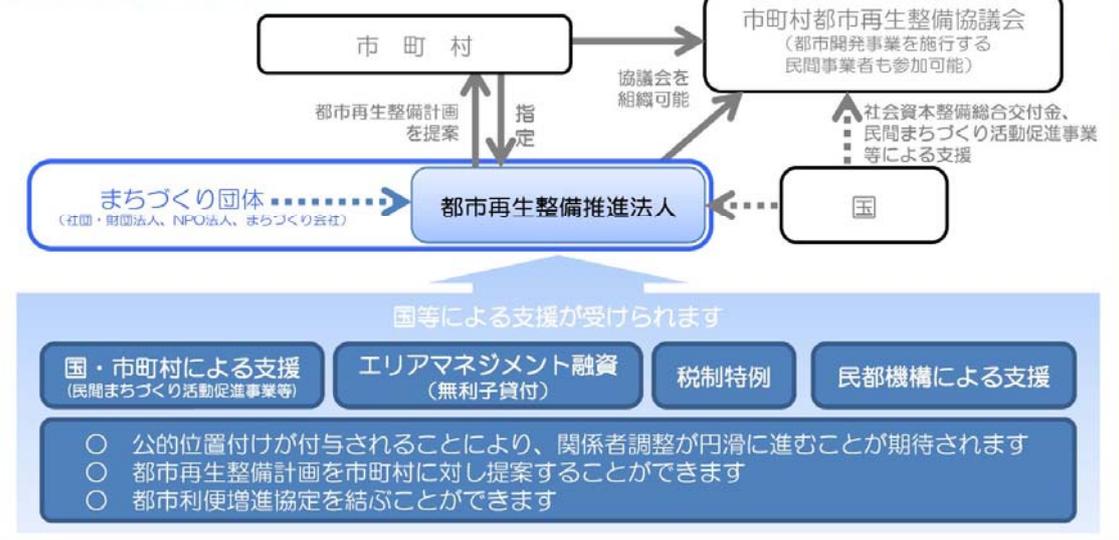
3.2. 都市再生整備推進法人

【都市再生特別措置法に基づく制度の活用手引き 国土交通省都市局まちづくり推進課】

○都市再生整備推進法人とは

都市再生整備推進法人（都市再生法人）とは、都市再生特別措置法（都市再生法）に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定するものです。市町村は、まちづくりの新たな担い手として行政の補完的機能を担いうる団体を、都市再生法人として指定できます。

●都市再生法人の関係フロー



●都市再生法人になれる法人

- ・まちづくり会社
 - ・NPO法人
 - ・一般社団法人（公益社団法人を含む）
 - ・一般財団法人（公益財団法人を含む）
- ※1 株式会社においては市町村の3%以上出資が必要です。

●都市再生法人の主な業務

- ・まちなかの賑わいや交流創出のための施設整備や管理運営
- ・都市開発事業の実施やその支援
- ・まちづくりに関する専門家派遣、情報提供等

○都市再生法人のメリット

都市再生法に基づく公的な位置付けが得られ、主に以下の事項が出来るようになります。

- ①都市再生整備計画の提案**
都市再生整備計画の作成や変更を市町村に提案出来ます。都市再生法人が行おうとしている事業を都市再生法人の発意により公的な計画である都市再生整備計画に位置付けることが可能となり、円滑な事業の推進につながります。
- ②都市利便増進協定への参画**
地域のまちづくりを地域住民が自主的に行うための協定制度に地権者以外では唯一参画が可能となります。
- ③市町村や国等による支援**
市町村や国からの積極的な支援（情報の提供や助言）を受けることができます。
- ④土地譲渡にかかる税制優遇**
都市再生法人に土地を譲渡した個人・法人に対して、譲渡にかかる所得税や法人税等の税制優遇があります。（ただし税制優遇には一定の条件があります）
- ⑤エリアマネジメント融資**
まちづくりを行う法人に対する国の融資制度であるエリアマネジメント融資の融資対象となります。（ただし融資にあたっては市町村の協力等一定の条件があります）
- ⑥民間まちづくり活動促進事業による支援**
都市再生法人が主体となったまちづくり計画・協定の作成やそれに基づく施設整備等に対する補助制度が創設されました。（ただし事業実施にあたっては市町村の協力等一定の条件があります）
- ⑦民間都市開発推進機構による支援**
住民参加型まちづくりファンド支援業務において、24年度から都市再生法人の指定を受けたまちづくり会社が支援対象に追加拡充されます。（ただし支援にあたっては市町村の協力等一定の条件があります）

上記の他にも、市が地域のまちづくりの担い手として公的に指定することにより、まちづくり会社の信用が担保されるとともに、市町村にとっても、地域のまちづくりの担い手として、積極的な支援が可能となります。

○都市再生法人の指定の手続き

都市再生法人の指定にあたっての主な手続きは、以下の通りです。

①都市再生法人の指定の申請

都市再生法人になろうとする法人が、市町村長に指定の申請を行います。

②市町村による審査

申請してきた法人が、都市再生法人の業務を適正かつ確実にを行うことができるかどうか審査します。

《都市再生法人の業務》（都市再生特別措置法第74条）

都市再生整備計画の区域など、都市の再生に必要な公共施設等の整備等を重点的に行うべき土地の区域における以下の業務です。審査にあたっては、都市再生法人になろうとする法人が行うことを予定している以下の全部または一部の業務を適正かつ確実にやるかどうかを審査します。

- (1) 都市開発事業を行う民間事業者に対する専門家派遣、情報提供、相談等の援助
- (2) 都市開発事業を行うNPO法人等に対する助成
- (3) 都市開発事業の実施や公共施設、駐車場、駐輪場の整備
- (4) 事業用地の取得、管理、譲渡
- (5) 公共施設、駐車場、駐輪場の管理
- (6) 都市利便増進協定*に基づく都市利便増進施設の一体的な整備及び管理
- (7) 都市再生に関する調査研究
- (8) 都市再生に関する普及啓発
- (9) その他の都市再生に必要な業務全般

*都市利便増進協定とは

都市再生整備計画の区域において、まちの賑わいや憩いの場を創出する施設（広場、駐輪場、緑地等）について、地域住民が自主的な管理を行うために都市再生法に基づき締結する協定制度です。都市利便増進協定の参加者には、地権者を原則としていますが、都市再生法人は、地権者でなくても協定に参加することができます。

③市町村長による指定

審査の結果、都市再生法人の業務を適正かつ確実に行うことができると認められる場合には、都市再生法人として市町村長が指定します。指定にあたって、市長村長は都市再生法人の名称、住所、事務所の所在地を公示しなければなりません。

④市町村長による監督等

- ・市町村長は、必要に応じて、都市再生法人に対して、業務の報告をさせることができます。
- ・また、都市再生法人が、必要な業務を適正かつ確実に実施していない場合には、市町村長が業務改善命令を出すことができます。
- ・命令に違反した場合には、都市再生法人の指定を取り消すことも可能です。

○都市再生法人の事例

札幌大通まちづくり株式会社

- 平成21年9月に大通地区の商店街等が中心となり、継続的にまちづくり活動を行う組織として設立。
- 収益事業で得られた利益は全てまちづくり事業に還元。地域の付加価値を維持・向上させる公共的な事業を展開。
- まちの賑わい・交流の創出や来街者の利便増進に寄与する取り組みを行うために、道路等の公共空間を有効活用。

都市再生整備推進法人に指定(H23.12)

今後、道路占用許可の特例等の制度を活用した都市再生整備計画の提案等が可能に！

札幌市

官民協働による新たな魅力やにぎわいの創出により、都心のまちづくりがより一層進展することを期待！

歩行者天国活用事業



オープンカフェ



活動エリア



まちなかマルシェ開催支援



エリマネ広告事業



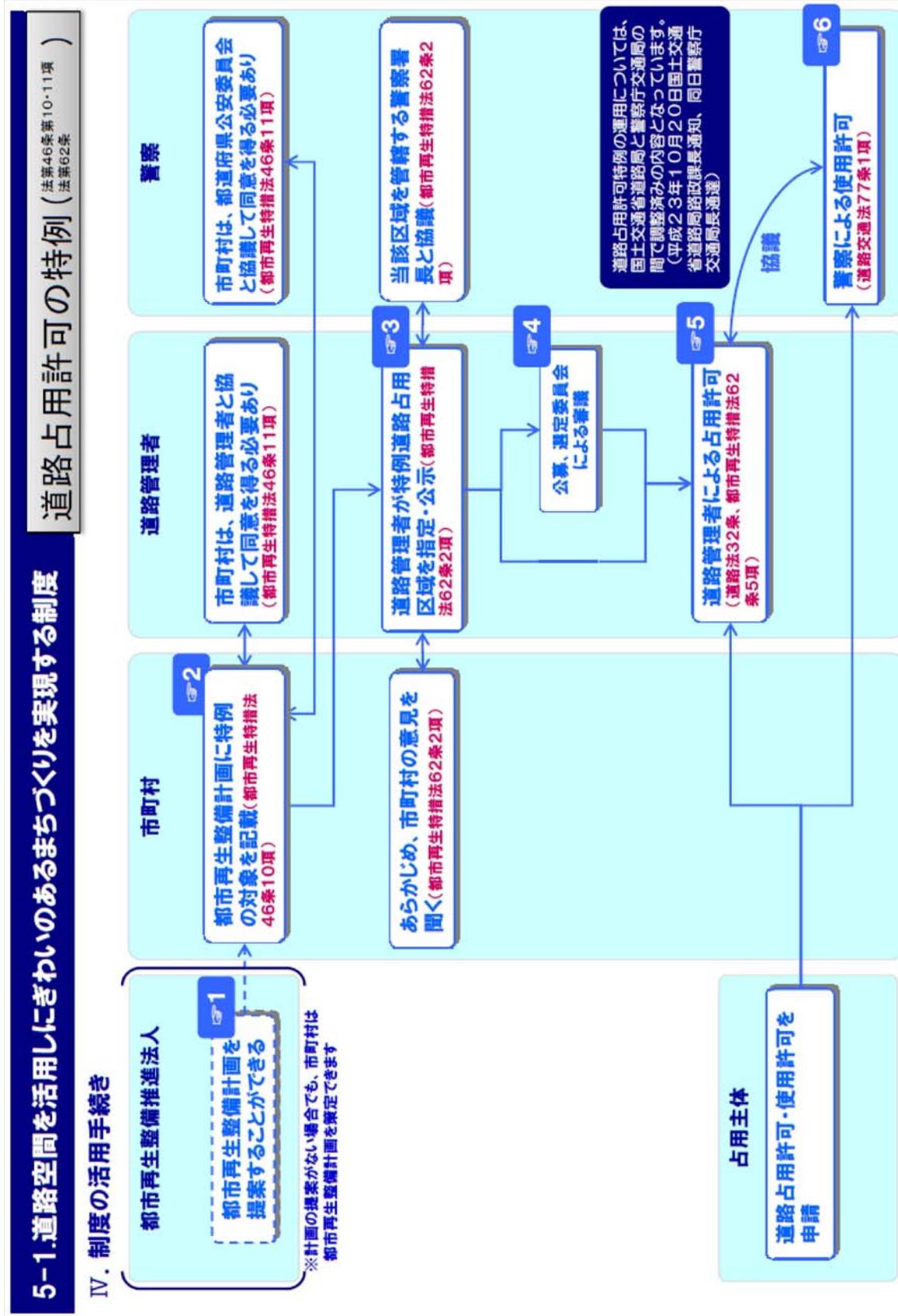
まちなかの美化清掃活動



自転車共同利用事業連携



3.3. 道路占用許可の特例



5-1.道路空間を活用しにぎわいのあるまちづくりを実現する制度

道路占用許可の特例(法第46条第10・11項 法第62条)

【注】以降で参照している通知の正式名称は以下の通りです。なお、本手引きでは、国が国の機関に対して示す「通達」及び地方公共団体に対して示す「技術的助言」をあわせて「通知」と呼称しています。

「道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知」

→国土交通省道路局路政課長通知「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行に伴う道路占用許可の取扱いについて」(平成23年10月20日、国道利第22号)

「道路法施行令に関する路政課長通知」

→国土交通省道路局路政課長通知「都市再生特別措置法の一部を改正する法律の施行等に伴う道路法施行令の改正について」(平成23年10月20日、国道利第20号)

「警察庁交通局長通達」

→警察庁交通局長「都市再生特別措置法の一部を改正する法律及び都市再生特別措置法の一部を改正する法律の一部の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令の施行に伴う交通警察の対応について」(平成23年10月20日、警察庁丙規発第24号)

5-1 都市再生整備推進法人が、都市再生整備計画を提案 ※提案がない場合でも、市町村は都市再生整備計画を策定できます

- 都市再生整備推進法人は、都市再生整備計画を提案しようとする場合、事前に市町村の都市再生整備計画を所管する部署に当該制度の活用意向を伝え、意見を聴取しておくことが望ましいと考えられます。市町村は、都市再生整備推進法人より当該制度の活用意向が示された場合、必要な意見を述べたり、助言したりすることが望まれます。
- 道路や河川敷地など公共空間を活用して活動を行うなど行政側の関係者が多数になると見込まれる場合、あるいは、推進法人がアイデア段階から行政側と意見交換しながら当該制度の活用検討を進めていく意向を持っている場合などは、行政側は、例えば市町村都市再生整備協議会を設置するなど、効率的かつ迅速に対応できる体制を構築することが望ましいと考えられます。

5-2 市町村が、都市再生整備計画に特例の対象を記載

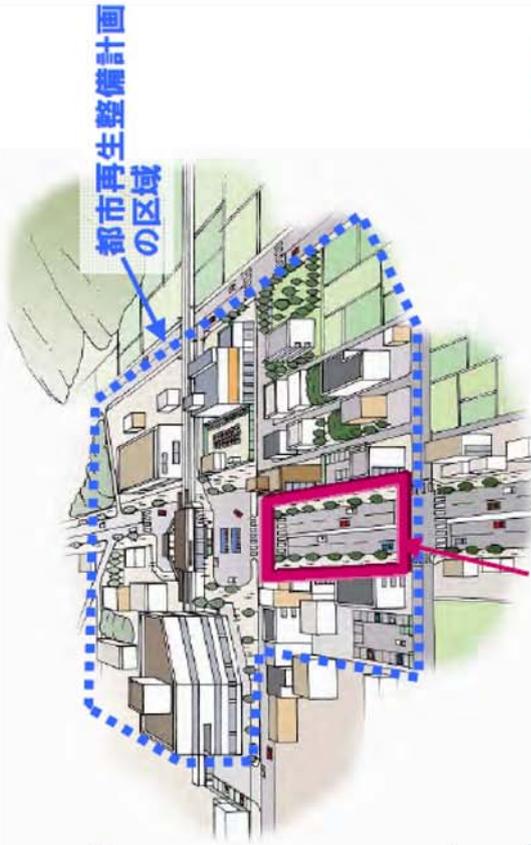
- 市町村は、「都市の再生に貢献し、道路の通行者又は利用者の利便の増進に資するもの」を占用許可を得て道路区域内に設置することについて、都市再生整備計画に記載することができます。(法第46条第10項、道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
 - 当該施設の設定に伴い必要となる「道路交通環境の維持及び向上を図るための措置」を、物件ごとに記載する必要があります。(法第46条第10項、道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
- 市町村は、上記記載を行おうとする場合、道路管理者及び都道府県公安委員会に協議して同意を得る必要があります。(法第46条第11項)
 - 道路管理者は、特例道路占用区域を指定し、無余地性の基準を除外して占用許可を行うことを見据え、道路の構造や交通の状況、将来の道路計画との整合等を考慮して、同意の判断を行います。(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
 - 都道府県公安委員会は、当該施設の設定が交通に与える影響等を勘案し、交通管理者として必要な意見を申し入れた上、交通の安全と円滑に支障がないと判断した場合に同意の判断を行います。(警察庁交通局長通達)

5-1. 道路空間を活用しにぎわいのあるまちづくりを実現する制度

道路占用許可の特例 (法第46条第10・11項
法第62条)

3 道路管理者が、特定道路占用区域を指定

- 市町村が道路占用に係る記載を含む都市再生整備計画を策定した場合、道路管理者は、計画に記載された施設の種類の他に、特例道路占用区域を指定します。(法第62条)
- 道路管理者は、上記区域を指定しようとする場合、市町村の意見を聞くとともに、当該区域を管轄する警察署長に協議する必要があります。(法第62条)
 - 市町村には、当該区域が都市再生整備計画の趣旨に適合したものかどうかについて意見を聞きます。
(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
 - 所轄警察署長は、当該区域内における交通流等の交通実態を勘案し、交通の安全と円滑に及ぼす影響等について検討した上、必要な意見を申し入れます。(警察庁交通局長通達)
- 道路管理者は、上記区域を指定した場合、以下3点を、事務所への備え付け、ホームページへの掲載等の方法により公示する必要があります。
(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
 - ① 都市再生特措法第62条第1号に規定する道路の区域を指定する旨
 - ② 特例道路占用区域 (図面)
 - ③ 当該区域に設けることのできる施設の種類 (広告塔・看板/食事施設・購買施設等/自転車貸借事業の用に供する自転車駐車器具)



道路占用許可の特例を
活用する予定区域
(都市再生整備計画に記載)

これをもとに、道路管
理者が特例道路占用
区域を指定

※記載方法のイメージは、P.29を参照。

4 公募、選定委員会による審議

- 特例道路占用区域を指定した道路管理者は、占用主体を選定するための委員会 (選定委員会) を設置し、施設等の設置に係る募集要領を策定、提案募集を行い、選定委員会において占用主体となるべき者を選定することができます。
(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
- ただし、特例道路占用区域で特定の者が占有を行うことについて十分な理由がある場合や、特例道路占用区域への占有希望者が一者しか想定されない場合は、一連の手続きを省略しても差し支えないこととされています。(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
 - 具体的には、都市再生整備計画の決定段階において、同等の手続きにより公平性の確保がされた上で事業主体が定められている場合など。
(路政課事務連絡)

5-1. 道路空間を活用しにぎわいのあるまちづくりを実現する制度

道路占用許可の特例 (法第46条第10・11項 法第62条)

5 道路占用許可手続

- 特例道路占用区域内で指定された施設の場合、占用許可の審査にあたり「無余地性の基準」(道路の敷地外に余地が無いためにやむを得ないものがあること)の適用が除外されます。ただし、特例が適用されるのは都市再生整備計画の計画期間内に限られます。(法第62条)
- 申請に際しては、従来と同様、道路法第32条第2項で定められた以下の事項を記載した書類を提出する必要があります。

➢ 道路の占用の目的	➢ 道路の占用の場所	➢ 工事実施の方法	➢ 道路の復旧方法
➢ 道路の占用の期間	➢ 工作物、物件又は施設の構造	➢ 工事の時期	

※直轄国道における占用許可申請書のフォーマットは、国土交通省のウェブサイトよりダウンロードすることができます。 <http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/senyo/senyo.html>

- さらに、「当該施設の設置に伴い必要となる、道路交通環境の維持及び向上を図るための措置」を記載した書面を添付する必要があります。(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
- 書面では、当該措置の実施計画(範囲、頻度、方法など)を記載する必要があります。
(国土交通省道路局路政課「都市再生特別措置法の一部を改正する法律等により導入された道路関係制度の概要について」『道路行政セミナー』2011.09より)
- 道路管理者は許可にあたり、「道路の構造を保全し、交通の危険を防止し、その他円滑な交通を確保し、又は道路交通環境の維持及び向上を図るために必要な条件を付すことができます」。(道路法第87条第1項、都市再生特措法第62条第5項)
- 具体的には、以下の点に関する条件を付すことが考えられます。(道路占用許可の取扱いに関する路政課長通知)
 - ✓ 「当該施設の設置に伴い必要となる、道路交通環境の維持及び向上を図るための措置」の履行を担保すること
 - ✓ 占用許可の更新回数に限定を課すなどの措置により、道路区域への物件の設置が既得権益化しないよう担保すること
 - ✓ 都市再生整備計画の変更・廃止もしくは、占用許可の期間が満了した場合における占用許可の取扱いを明確にすること

6 道路使用許可手続

- 道路に施設等を設置する場合、道路管理者による占用許可とともに、所轄警察署長の使用許可を受けする必要があります。
- 警察署長は、交通の妨害となるおそれがない場合、許可に付された条件に従って行われることにより交通の妨害となるおそれがない場合、または公益上又は社会の慣習上やむを得ないものである場合には許可をすることがあります(許可証を交付します)。その際、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図るために必要な条件を付すことができます。(道路交通法第77条)
- 通達では、使用許可を行うにあたり、食事施設等は長期間の占用となることが想定されるため、当該食事施設等の設置が直接的に交通の妨害となるおそれがない場合であっても、継続的な営業に伴い、利用者等による慢性的な混雑が発生させることが予想される場合等には、交通の安全と円滑を確保するための自主的な措置を講ずること等の必要な条件を付すこと、とされています。(警察庁交通局長通達)

注) 食事施設の場合、道路占用許可、道路使用許可のほかに、原則として「食品営業許可」が必要となります。(食品衛生法第52条)

- 営業所所在地を管轄する保健所を通じて都道府県知事に申請します。
- 食品営業許可の基準は、都道府県が条例により定めています。都道府県によっては、短期間で行われるものなどについては、通常の営業許可ではなく、管轄の保健所への臨時の出店に関する届出・申請の上、保健所の指導を受けることなどとしている地域もありますので、詳細は管轄の保健所にお問い合わせ下さい。

3.4. 特定容積率適用区域制度

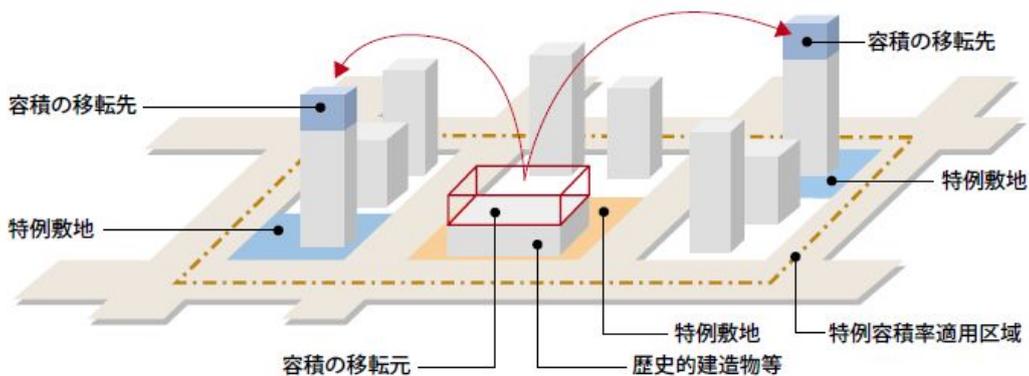
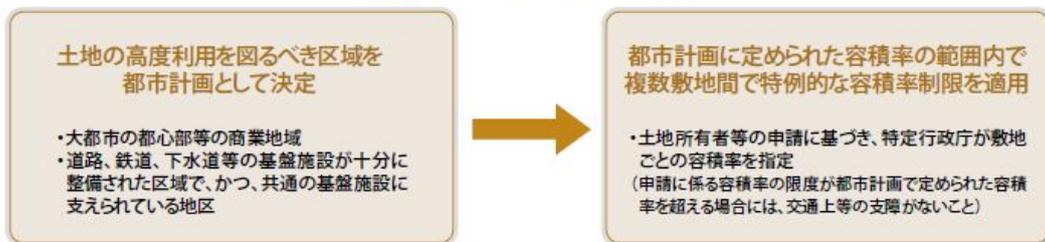
02 特例容積率適用区域制度



2000年の都市計画法・建築基準法の改正により、土地の高度利用を図るべき区域において、他の敷地で未利用となっている容積の活用を可能にする「特例容積率適用区域制度」を創設しました。

一例として、2002年6月、東京・大手町、丸の内、有楽町地区について、特例容積率適用区域が決定されています。これによって、東京駅の赤レンガ駅舎などの歴史的建造物の保存や文化的環境の維持向上が図られることとなり、さらに区域全体の土地の高度利用を促進することで、商業と文化の質の高い融合が可能となりました。

特例容積率適用区域制度の適用イメージ



出典) 内閣府 HP

3.5. 立体都市公園制度

根拠法	都市計画法 第59条の2	
概要	政令で定める一定規模以上の敷地を有し、かつ、敷地内に一定の空地を確保した計画で、特定行政庁が市街地の環境の整備に寄与すると認めて許可することにより、容積率制限または道路斜線制限等の高さ制限が一定の範囲で緩和される制度。	
主な対象施設と空地率	○用途地域によって必要な敷地規模	
	地域又は区域	敷地面積 規定で定められる面積
	第1種及び第2種低層住居専用地域	3,000㎡ 1,000㎡以上 3,000㎡未満
	第1種及び第2種中高層住居専用地域、第1種及び第2種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域又は工業専用地域	2,000㎡ 500㎡以上 2,000㎡未満
	近隣商業地域又は商業地域	1,000㎡ 500㎡以上 1,000㎡未満
	用途地域の指定にない地域	2,000㎡ 1,000㎡以上 2,000㎡未満
公開空地の要件	○基準建蔽率による一定の空地の割合（空地率）	
	法53条の規定による建築面積の敷地面積に対する割合の最高限度	空地の面積の敷地面積に対する割合
	10分の5以下の場合	1から建築面積の敷地面積に対する割合の最高限度を減じた数値に10分の1.5を加えた数値
	10分の5を超え、10分の5.5以下の場合	10分の6.5
	10分の5.5を超える場合	1から建築面積の敷地面積に対する割合の最高限度を減じた数値に10分の2を加えた数値
メリット	○歩行者が日常自由に利用できるもの	
	○最小幅が4m以上（道路と一体的利用ができる部分は幅2m以上）	
	○面積	
	地域又は区域	面積
	第1種及び第2種低層住居専用地域	300㎡以上
	第1種及び第2種中高層住居専用地域、第1種及び第2種住居地域、準住居地域、準工業地域、工業地域又は工業専用地域	200㎡以上
近隣商業地域又は商業地域	100㎡以上	
用途地域の指定にない地域	200㎡以上	
メリット	○容積率の緩和：一般的には基準容積率の1.5倍かつ200%以内となっているが、敷地内の公開空地率の大小による評価によって変化する。	
	○高さ制限緩和：敷地境界線上における計画建築物と一般規制による建築物との立面投影面積の比較による評価を行う。計画建築物の投影面積が一般建築物の投影面積を超えてはならない。	

※本制度については既に多くの事例があり、個別ケースで特徴も異なるため、特に事例は示さない。

出典) 国土交通省 HP

3.6. 都市再生安全確保計画制度

都市再生特別措置法の改正

大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成、都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設等の所要の措置を講ずる都市再生特別措置法の一部を改正する法律が平成24年3月30日に成立、7月1日に施行されました。

1. 目的の改正

この法律の目的において、都市の再生を図り、併せて都市の防災に関する機能を確保することを明示。

2. 都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成

(1) 都市再生緊急整備協議会（以下「協議会」という。）は、都市開発事業等を通じて、大規模な地震が発生した場合における滞在者等の安全の確保を図るための計画（以下「都市再生安全確保計画」という。）を作成することができることとする。

(2) 都市再生安全確保計画には、大規模な地震が発生した場合の滞在者等の安全の確保を図るために必要な退避経路、退避施設、備蓄倉庫等の施設（以下「都市再生安全確保施設」という。）の整備に関する事業等を記載することとする。

3. 都市再生安全確保計画に係る特例措置を創設

(1) 認定等に係る手続の特例

協議会は、都市再生安全確保計画に一定の認定等を要する建築物の建築等に関する事項を記載しようとするときは、認定等権者の同意を得ることができるとし、当該都市再生安全確保計画が公表されたときは、これらの認定等があったものとみなすこととする。

(2) 容積率の特例

都市再生安全確保計画に記載された事項に係る一定の都市再生安全確保施設の床面積は、容積率の算定の基礎となる延べ面積に算入しないこととする。

(3) 都市公園の占用の許可の特例

協議会が公園管理者の同意を得て都市公園に設ける一定の都市再生安全確保施設の整備に関する事業に関する事項を記載した都市再生安全確保計画が公表された後、2年以内に当該都市再生安全確保施設の占用の許可の申請があった場合は、当該公園管理者は、その占用の許可をすることとする。

(4) 都市再生安全確保施設に関する協定制度の創設

[1]土地所有者等は、その全員の合意により、都市再生安全確保計画に記載された事項に係る退避経路の整備若しくは管理に関する協定（退避経路協定）又は退避施設の整備若しくは管理に関する協定（退避施設協定）を、市町村長の認可を受けて締結することができることとし、当該認可の公告があった後において土地所有者等となった者に対してもその効力があるものとする。

[2]地方公共団体は、都市再生安全確保計画に記載された事項に係る備蓄倉庫を自ら管理する必要があるときは、当該備蓄倉庫の所有者等との間において管理協定を締結し、当該備蓄倉庫の管理を行うことができることとし、当該管理協定の公告があった後において当該備蓄倉庫の所有者等となった者に対してもその効力があるものとする。

都市再生特別措置法の改正(平成24年7月1日施行)

大規模な地震が発生した場合における都市再生緊急整備地域内の滞在者等の安全の確保を図るため、都市再生緊急整備協議会による都市再生安全確保計画の作成、都市再生安全確保施設の創設等の所要の措置を講ずる。

背景

- ◆ 東日本大震災の際に、管理者の異なる様々な施設が集積する大都市の交通結節点周辺等のエリアにおいて、避難者・帰宅困難者等による大きな混乱が発生。
- ◆ 首都直下地震等の大規模な地震が発生した場合には、建物損壊、交通機関のマヒ等により、甚大な人的・物的被害が想定。

⇒ 官民の連携によるハード・ソフト両面にわたる都市の安全確保策が必要

法案の概要

都市再生安全確保計画制度の創設

- 都市再生緊急整備地域（全国63地域を指定）の協議会（国、関係地方公共団体、都市開発事業者、公共公益施設管理者等（鉄道事業者、大規模ビルの所有者・テナント等）を追加）からなる官民協議会が、大規模な地震の発生に備え、
 - ・ 退避経路、退避施設、備蓄倉庫等（都市再生安全確保施設）の整備・管理
 - ・ 退避施設への誘導、災害情報・運行再開見込み等の交通情報の提供、備蓄物資の提供、避難訓練等について定めた計画（都市再生安全確保計画）を作成できることとする。
- 計画に記載された事業等の実施主体は、計画に従って事業等を実施。

都市再生安全確保計画の作成、計画に記載された事業等の実施に対し予算支援



都市における大規模地震発生時の安全を確保

第4章 用語集

4.1. 用語集

【A～Z】

DSCR

(Debt Service Coverage Ratio) 事業が生み出す毎年のキャッシュフローが元利金返済に十分な水準であるかを見る指標。元利金支払の余裕度を見るために用いられる。

$$DSCR = (\text{元利支払前キャッシュフロー}) / (\text{元利支払予定額})$$

*一般的にキャッシュフローの確実性が高いサービス購入型のPFI事業では、「1.01以上」が金融期間の目安となっている。

EIRR

(Equity Internal Rate of Return) 財務指標の一つで、自己資本に対する、事業期間を通じた最終的な収益率であり、事業者の出資金の現在価値と、配当の現在価値が等しくなる割引率に該当する。投資家にとっての採算性を計るための指標である。

*事業の内容（特にキャッシュフローの安定性）に即して、その時々々の経済・金融環境に応じた目標値を設定しており、事業規模、事業内容からみて無理のない出資額を見込んで、10%程度を目安として設定することが通例である。

BOT

(Build Operate Transfer) 民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式。

BTO

(Build Transfer Operate) 民間事業者が施設等を建設し、施設完成直後に公共施設等の管理者等に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営を行う事業方式。

PFI

(Private Finance Initiative) 公共事業を実施するための手法の一つである。民間の資金と経営能力・技術力（ノウハウ）を活用し、公共施設等の設計・建設・改修・更新や維持管理・運営を行う公共事業の手法。あくまで地方公共団体が発注者となり、公共事業として行うものであり、JRやNTTのような民営化とは違う。

PIRR

(Project Internal Rate of Return) 事業期間中のキャッシュフロー総額の現在価値が投下資本額の現在価値と等しくなる割引率に該当する。純粋な事業の採算性を計るための指標である。

*国土交通省が公表した「VFM簡易計算ツール（平成20年9月）」によると、PIRRは、SPCの借入金利と同じ値としている。

PPP

(Public Private Partnership)。公民が連携して公共サービスの提供を行うスキームをPPP（公民連携）と呼ぶ。PFIは、PPPの代表的な手法の一つ。

PPPの中には、PFI、指定管理者制度、市場化テスト、公設民営（DBO）方式、さらに包括的民間委託、自治体業務のアウトソーシング等も含まれる。

SOHO

(Small Office/Home Office) パソコンなどの情報通信機器を利用して、小さなオフィスや自宅などでビジネスを行っている事業者であり、特に個人企業家や自営業者が小規模オフィスや自宅で、独立してビジネスに取り組むことを称することが多い。

情報通信ネットワーク環境の整備やそれによるインターネットの普及拡大等を背景としてこのような新たな就労形態が徐々に広がりつつある。パソコン等の情報通信機器等を利用し、自宅などオフィス等から離れたところで仕事を行うことができる。

国民生活において、このシステムを利用することにより通勤のために要する時間やコスト等の負担が軽減されることは、ゆとりある生活の実現に貢献するとともに、交通量低減等の環境への負荷抑制にもつながるものと考えられる。

SPC

(Special Purpose Company) 特別目的会社。ある特別の事業を行うために設立された事業会社のこと。

PFI では、公募提案する共同企業体（コンソーシアム）が、新会社を設立して、建設・運営・管理にあたることが多い。

TSR

(Tokyo Swap Reference Rate) 東京市場における金利スワップ取引の平均値のこと。

PFI 事業では、設計・建設の対価相当分を算定する際の基準金利として使用されることがある。

VFM

(Value for Money) PFI 事業における最も重要な概念の一つで、支払 (Money) に対して最も価値の高いサービス (Value) を供給するという考え方のこと。

VFM の評価は、PSC と PFI 事業の LCC との比較により行う。この場合、PFI 事業の LCC が PSC を下回れば PFI 事業の側に VFM があり、上回れば VFM がないということになる。

公共サービス水準を同一に設定することなく評価する場合、PSC と PFI 事業の LCC が等しくても、PFI 事業において公共サービス水準の向上が期待できるとき、PFI 事業の側に VFM がある。

地方公共団体が事業を実施するに当たり、事業手法を選択する際の判断基準となるもので、PFI で事業を実施した方が低廉で良質なサービスの提供が可能であると見込まれた場合、PFI が適切であると判断される。

【あ行】

アカウンタビリティ

(accountability) : 説明責任のこと。行政においては、一貫性をもって取り組む「公共事業の説明責任」を「アカウンタビリティ」と呼び、公共事業の各実施段階を、国民に対してさらに説明性の高いものへと改善を図ること、また幅広く、わかりやすい情報を積極的に国民に提供し、共有しながら公共事業を進めることをいう。

オープンカフェ

歩道や広場の開放的な屋外スペースを利用した喫茶店やレストラン。欧米では至る所で見られる。近年日本でも地域活性化等のため活用が期待されている。効果としては賑わいの創出、回遊性の向上、景観の向上などがある。

【か行】

カーシェアリング

マイカーを所有するのではなく、複数の人が共同で車を所有するシステムのこと。

24時間365日、好きなときに好きな時間だけ車を利用することができ、レンタカーのように面倒な事前手続きの必要もなく、ごく短時間の利用を想定しているため、利用者にとってはレンタカーよりも便利で安価になるように設定されていることが多い。

そして車両を任意の車両ステーションに返却可能な方式をワンウェイ型といい、この方式では、利用者が任意の車両ステーションに車両を返却するため駐車車両分布の偏りがおこり、システムの利便性が低下する。また、返却する車両ステーションが予め決められたものはラウンド・トリップ型という。

キャッシュフロー

現金流動化。資金流入額。資金の流れを意味し、一般的には現金資金の流れを図表にした計算書を指す。税引き利益に減価償却費を加え、配当および役員賞与を差し引いた金額のことをいう。近年では、企業価値の評価にキャッシュフローを使うことが流行と言えるほど広く普及しているが、キャッシュフローの大きさが自己資金の余力とも言えるため、これが大きいほど設備投資などの際に外部資金への依存が小さくなり、企業財務の健全化・実態を表すひとつの指標となっている。作成が義務付けられ、貸借対照表、損益計算書、キャッシュフロー計算書を合わせて財務三表と呼ばれる。

出典 ASCII.jp デジタル用語辞典

金利スワップ

取引当事者が元本として定めた金額について取引当事者の一方が相手方と取り決めた利率又は約定した市場金利の期間における利率等に基づいて金銭を支払い、相手方が取引当事者の一方と取り決めた利率等に基づいて金銭を支払うことを相互に約する取引をいう。

現在価値

(PV、Present Value) 複数年にわたる事業の経済的価値を図るために、将来価値を一定の割引率で置きかえたもの。

【現在価値化の計算式】

$$t\text{年における価格}V_t\text{の現在価値} = V_t \times R_t$$

$$R_t = 1 / (1+r)^{(t-\text{基準年})} \quad R_t: \text{現在価値化係数} \quad r: \text{割引率}$$

公共施設等運営権制度

利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者を設定する方式。また、既存の施設においても新設の施設においても設定が可能である。

コミュニティサイクル

一つのサイクルポートを中心に往復利用されるシステムであるレンタサイクルとは違い、相互利用可能な複数のサイクルポートが設置され、面的な都市交通に供されるシステムである。要するに、街中に複数のサイクルポート（貸出・返却拠点）を設置して、どこのサイクルポートでも自転車の貸し出し返却が自由に行えるシステムで、

いわば、複数のレンタサイクルを結び付けるものであり、生活交通の利便性を追求している。

コージェネレーション

略してコージェネ、コジェネとも呼ばれる。天然ガス、石油、LP ガス等を燃料として、エンジン、タービン、燃料電池等の方式により発電し、その際に生じる廃熱も同時に回収する、熱電併給システムのこと。回収した廃熱は、蒸気や温水として、工場の熱源、冷暖房・給湯などに利用でき、電気と熱を無駄なく利用できれば、燃料が本来持っている総合エネルギー効率を約 75～80%まで高めることが可能である。また、需要に近い地点に設置されるため、分散型エネルギーシステムと呼ばれている。大規模電源等と比べ、エネルギーを運ぶ際のロスがほとんどない。

コンセッション方式

施設の所有権を移転せず、民間事業者インフラの事業運営に関する権利を長期間にわたって付与する方式。平成 23 年 5 月の改正 PFI 法では「公共施設等運営権」として規定された。

コンパクトシティ

コンパクトシティの概念や目的については、現状では、必ずしも万人共通の理解として定まったものはないように見受けられる。例えば、黒田・田淵・中村（2008 年）では、郊外の開発を抑制し、より集中した居住形態にすることで、周辺部の環境保全や都心の商業などの再活性化を図るとともに、道路などのハードな公共施設の整備費用や各種のソフトな自治体の行政サービス費用の節約を目的としているとされている。

一方、山崎・西野・岩上（2004）では、都市の構造分析手法を用いたコンパクトシティの検討により、我が国の都市のコンパクト化は、通勤通学等行動圏域の広さでなく、DID 人口密度や DID 人口の総人口に占める比率等の指標により測られる空間構造により定義されることが示されている。

市町がコンパクトであることは、DID 人口密度が高いことにより定義され、コンパクトシティの形成とは、市町村の中心部への居住と各種機能の集約により、人口集積が高密度なまちを形成することである。コンパクトシティの形成は、機能の集約と人口の集積により、まちの暮らしやすさの向上、中心部の商業などの再活性化や、道路などの公共施設の整備費用や各種の自治体の行政サービス費用の節約を図ることを目的としている。

【さ行】

サテライト（オフィス）

サテライト・オフィスとは、企業または団体の本拠から離れた所に設置されたオフィスのこと。本拠を中心としてみた時に衛星（サテライト）のように存在するオフィスとの意から命名された。

スプレッド

貸出金利と調達金利との差による利ざやのこと。

【た行】

デベロッパー

大規模に宅地造成を行う企業体。宅地開発業者。都市開発業者のこと。

【は行】

プロフィットシェアリング

会社の業績結果に応じて、年齢や役職などの定性指標ごとに配分されて支払われる賞与のこと。業績が上昇したときのみ支給されるという点でインセンティブと似ているところがあるが、個人ではなく年齢や役職などに区分される点で異なる。

【ま行】

メザニンローン

「融資」と「出資」の中間の方法をとる融資方法のこと。借り手の事業が立ち行かなくなったときは、元金、金利、もしくはその両方の返済の繰延べが認められる。ただし、メザニンローンは金利の支払いに関して、借り手に対し大幅に融通をきかせているかわりに、金融機関は通常より高金利を設定する。不動産開発やPFIによる開発など、短期的には収益が不安定な事業が主な対象となっており、近年徐々に利用が広がっている。

出典：内閣府 PFI 推進室
日本 PFI・PPP 協会
総務省
国土交通省
財務省
経済産業省
特別会計に関する法律
カーシェアリング比較 360°
小学館 デジタル大辞泉
BIZ トレンド
ASCII.jp デジタル用語辞典