

平成 25 年度第 2 回

横浜市庁舎駐車場 指定管理者 選定評価委員会 議事録

【日時】 平成 26 年 2 月 6 日（木） 9 時 30 分～11 時 40 分

【場所】 横浜市市民局区政支援部 A B 会議室

【参加者】 池田委員、植松委員、中村委員長、長谷川委員、山口委員（50 音順）

【議事内容】

1 はじめに

(1) 会議の非公開について

※事務局から、非公開とする旨の説明

（委員一同）異議なし

（委員長） 主旨説明を了承し、本委員会の会議は非公開とする。

(2) 作業スケジュールについて「資料 1-1、2」

※事務局から、「資料 1-1、1-2」に基づき説明

（委員一同）異議なし

（委員長） このスケジュールで進める。

2 議題

(1) 第 1 回委員会を受けて

ア 第 1 回委員会のまとめ

※ 事務局から、「資料 2」に基づき説明

（委員一同）異議なし

イ 資料の施設ごとの集計等について、他

※ 事務局から、「資料 3-1、3-2、3-3、3-4、4、4-2、5、5-2、7、8」の説明

(ブロック分けについて)

（委員） 現指定管理者が、ブロック割は 1 つを希望されているのは、（駐車場単体で見ると）採算の取れる所と取れない所があることに対し、全体として収支のバランスが取りやすいと考えているのか。

(事務局) その通り、スケールメリットを生かすため。

(アンケートについて)

(委員) アンケートは引き続き分析するのか。例えば、今まで車を使っていた人が有料化によって、車の使用を控えた場面があるか等、回答者の背景が見えてくるところもあるかもしれない。

(事務局) 引き続き分析する。

(委員) アンケートで出た意見や今後、出てくる意見の全てに対応していくわけにはいかない。相互理解によって進めていくしかないと思う。

(委員) 市の実施している施策を利用者がご理解しきれていない場合がある気がする。それは説明が足りていないのかもしれない。事情を知らない人から見ると、事業者がいきなり来て商売を始めたように見える。

他の市の施策でも時々感じるが、深く関わっている立場だと分かってもらえるだろうと思うが、案外、身近な人に聞いても、よくわからないと、言われることがある。説明していく所、情報提供していくべき所はどこなのか、考察としてあっていい。

(2) 次期指定管理に向けた課題等への対応骨子

※ 事務局から、「資料6、8」の説明

(ブロック分割シミュレーションについて)

(委員) 緑区は、5年間で平面式に移行し、収支が改善するということだが、具体的にはどういった工事か。

(事務局) これから耐震補強工事に入り、28年度末に終わる予定。その後、庁舎に隣接する機械式駐車場を解体し、そこに自走式の駐車場を作る。これにより誘導員が要らなくなり、赤字だった駐車場が好転して黒字になる見込み。

(委員) 完全に平面化して運用を始めるのが28年7月か。

(事務局) 現在は機械式駐車場が68台分で、平面式が5台ある。廃校した元小学校の敷地に仮設庁舎を設けた上で耐震工事を行う。28年4月に平面式が32台に増えて、28年6月で機械式を壊し、その後、平面が57、57、70台と駐車場の台数が推移する。これに伴って、基本的には無人にするという前提である。収支は、今の1台あたりの単価と、台数を基に算出している。

(委員) 駐車台数が現状と比べて少し減少するが、それは、問題ないか。

(事務局) 限られた敷地の中で、できるだけ台数を確保している。

(委員) この想定より収支は落ちるかもしれない。

(事務局) 現在の計画上ということでこの数値を示しているが、利用動向の推移までは、この数値には入っていない。

例えば、南区役所のケースで言うと、現行 32 台が、28 年 2 月に約 130 台の立体式の自走式の駐車場になる予定。これも今の数値を使って算出をしている。立地が中区寄りに移動し、周辺に有名な商店街や大きな病院、公共施設があるエリアで、元々その市有地は民間に貸付し、非常に利用率が高い時間貸しの駐車場として使われていた場所なので、お示した資料より、もっと利用率があがって収支は好転するだろうという予想はしている。しかし、そういった利用動向の推移までは入れずに、台数と単価で計算をしている。

(委員) 南区は区役所自体が大移動するのか。

(事務局) 現在の蒔田町から浦舟町へと区内を東側に動く。中区から続く商業地域の一角で、周辺にも商業施設があるので、区役所の駐車場も、周辺の既存民間駐車場も利用者が増えることが想定される。

また、整備計画がある他の区庁舎については、緑区は、一時期そばにある小学校跡地を仮設庁舎として活用するが現庁舎の耐震補強、港南区役所は 1 ブロック移動するが基本的にはほぼ同じ場所での建替え、金沢区役所は隣の公園を活用しての建替え、という状況なので、駐車需要というのはそれほど大きく変わらないと想定している。

(委員) 収支は緑区と南区が大きく変わる。両方とも良くなるのか。

(事務局) そのように想定はしている。

(委員長) まずは、1 ブロックにはしないと決定することによろしいか。

ブロックを分けようとする、2 か 3 か 4 か 5 か 6 があり、現在は 2 ブロックだが、2 ブロックのままにして分け方を変えるか、あるいは収支を見ていると 3 ブロック案もバランスがいいようにも感じる。3 ブロックあるいは 4 ブロックまでも検討の範囲とするかどうか、論点はそこだと思う。

事務局原案は、2 ブロックで 1 案か 3 案にしたいというところかと思う。

(委員) ブロックを変えると収支が変わるが、距離が近いというメリットは考慮せず収支だけで決めるのか。

(事務局) そういうことも含めて議論をお願いしたい。距離のメリットは、苦情対応、地域ごとに営業エリアでサービスカーを走らせたりできるメリットがある。南部、北部という塊だとやりやすい。

一方、収支のメリットも重要である。駐車場業をやっている会社はそれなりにキーステーションのようなものを持っていて、距離の問題が収支の問題を超えてまでのデメリットになるか、ということはある。全体で考えるとある程度やむを得ない所もある。

- (委員) 前半の話で、例えば緑区に関しても状況が変わってくるし、南区は自走式になる分、相当、採算性のいい駐車場になると思う。専門的には駐車需要の予測ができないことはないが、緑区に関しては、工事が本当に月ごとに順調に進むかという事が確認されていない、そう考えると予想しきれないと思うのであまり細かく悩みすぎないで決めた方がいいと思う。
- (委員) 民間企業の立場から言うと、現在は実質1社で管理しているが、1ブロックは収益的に安定できるし、人の配置も融通が効いてやりやすいかと思う。一方で2ブロック、3ブロックとなると、今以上に人員の手当がしにくくなる。5年間の限られた事業で、区役所からも整理員の配置に対する要望があるが、ブロックを割っていくと競争性は増すが、その分、企業としては人の配置とかメンテナンスとか厳しくなると思う。そういう意味でも、その間をとって2ブロックというのは妥当かと思う。
- (委員) 地区センターやケアプラザなどの指定管理では、市民から、なるべく近所の人を採用せよという意見が結構あったが、そういった意見はないか。
- (事務局) これは指定管理だけに限らず、地元企業の活性化という観点から、なるべく地元企業を使うという市の方針がある。現指定管理者は全国的な規模の会社であるが、そういうものとの折り合いもつけつつ、収支も成り立つように両面から考えなくてはならない。
- (委員) 最終的に確定する会社がどのような会社かにかかわらず、地元の会社も参入できることにも配慮する必要があるということか。
- (事務局) そのような機会も確保する必要がある。
- (委員) そうすると、2ブロックか。分け方は事業性確保といっても、若干、収支予測の中に不確定要素があるので、それは参考にするが、地理的なこと等を配慮した上で確定することになると思う。確認だが、事務局としては、現行よりは、案1か、案3がいいという感じなのか。
- (事務局) 収支の数字だけだと1だが、地理的なことを考えると2ないし3か。
- (委員) 私は、案1がいいと思っている。案3だと、右側のブロックは、磯子、鶴見、緑の機械式で大きく赤字が出ている3区が含まれているが、栄や青葉で大きく黒字が出ている。一方で左側のブロックは、神奈川区が大きく赤字、加えて南区は収支的には上がっていくのではないかという予想。緑区は2100万円の赤字を、2年間で解消できるのかわからない状況で、収益の変動性としては右の方がかなりハイリスク・ハイリターン型になり、さらに全体合計の800万円も下がるかもしれないリスクがあるが、左側はもっと伸びるかもしれない。左と右の格差が開く可能性が高いと考える。
- 案1は、緑区と南区といういい方向と悪い方向に振れる設定になって

いて、大きく赤字が出ている左側の神奈川、右が磯子、鶴見がバランスを欠いているように見える。事業性から見るとバランスのいい分け方だと思う。ただ地域性について不案内なので、1と3どちらがいいか。

(委員) ただ、大手が取るとすると、既に地元で駐車場をいくつも持っているから、実際に管理する時は融通すると思う。案1が運営管理しにくいと言うとそうでもなくて、ただ現行に比べるとなにかなると感じる。

(事務局) 収支の事を中心に検討していいかと思う。

(委員) 現指定管理者から別の事業者が変わった場合は、今ある機械は全部引き上げて、もう一度、別の事業者が新しく設置するという事になるのか。

(事務局) 元々、市役所が付けていた機械と、現指定管理者が入るときに交換したり、新たに付けた機械の2種類がある。現指定管理者が付けたものは引上げられるので、次期指定管理者が、新たに付ける。ただ、基本的にこの収支は5年間で取れるようにイニシャルコストを5で割って支出に計上されたり、リースも5年で割ってるので、基本的にはそれで計算されている。

(委員) まだ使える機械を撤去する手間もつたいなく映り、5年おきに変えなければいけないのかとも思うが、コストが契約にも入っていて、あくまで5年後には撤去するという前提で、やっているということか。

(事務局) そのとおり。

そういう意味で、現指定管理者が次期に応募した時は、今の機械が使えるので、コストの面で、他社に比べて相当、優位である。それはこの後の選定の評価に繋がるが。

(委員) それは致し方ない。

(委員) 横浜市庁舎は収支がかなり良くなる余地のある所だと思うので、市庁舎が入っていない方のブロックの想定収支が良い方がいいのでは。

(事務局) 事業者としては、市役所に大きな魅力を感じているようで、やはり横浜市の駐車場管理を受けているということ自体が企業PRになる。区役所単独で公募された場合、手を上げるかどうかは、会社としては微妙だというのが正直なところのようだ。

(委員) そうすると、市庁舎のあるブロックに収支負担の重い場所をいくつか入れるべきではないか。

(委員長) リスクがうまく分散している所、その散らばり方という視点で、案1をベースに、今の意見も入れた上で、事務局で検討し、案を作成してください。

(併設施設の駐車について)

(委員) 区役所に併設されているスポーツセンターの駐車場について、独立して建っているスポーツセンターに、駐車場を整備するという話にまではならないが、公平性というのは考えなくてもよろしいか。

(事務局) スポーツセンター単体で建っている所は、スポーツセンター条例で設置された駐車場を持っていて、駐車場を含めて指定管理している。スポーツセンター利用者専用駐車場なので駐車場料金は周辺に比べるとかなり安い。

例えば利用者からのご意見があるのが、栄区のスポーツセンターに併設する駐車場で、元々区役所の駐車場として整備されていたものが、庁舎駐車場有料化のタイミングで有料化したものだが、隣の区である戸塚スポーツセンター駐車場との比較で、そちらは、スポーツセンターが持っている駐車場で、スポーツをする前提で3時間や5時間の単位で、スポーツセンター条例で料金を設定しており、周辺に比べて安くなっている。栄区の方は、時間単位で課金されていくので、差異は現実にある。

(委員) 準拠する条例や、管理のルールなどはやむを得ないとしても、市民から見た時に、同じようなが施設を使い、同じ事をしようとした場合、価格が同じことが好ましく、対応は難しいところ。また、スポーツの場合、かなり荷物を持っていく場合があるので、車利用に関しては致し方ない面があり、支払金額に差が出過ぎる事は好ましくない。

(委員長) 減免の仕方のルールを工夫していく一方で、スポーツ施設単体の方でも、全体の事を考えて料金を少し見直して頂きたいという事を、我々から具申をしておきたい。

(事務局) スポーツセンター側は、どうしてもスポーツ自体の方が中心になっているが、少しずつ働きかけていきながら、同じ市民の目線に立って、公平性を求めていきたいと思う。

(委員) 図書館も同様か。

(事務局) 図書館は、基本的には駐車場は設けられていない。ただし、総合庁舎として図書館が併設されている都筑区、磯子区では、有料化前は区役所の駐車場を無料で使っていた。

(委員) 今回のアンケート調査の中で、図書館に来ている人はどのような行動をとっているかという内容を作っておくと良かった。

(カーシェアについて)

(委員) カーシェアは今後、普及することが見込まれるが、運営主体は、自動車会社や、レンタカー会社など多様化すると思う。駐車場事業者でカーシェアをするという、タイムズしかない。一方で公用車のカーシェアについて

では、導入するべきだと思っている。公用車でのカーシェアと一般駐車場
で駐車場事業者がカーシェアを考えるのは分けた書き方をしておいた方
が良い。

(事務局) カーシェアは、提案事項の1つではないかと思っており、現指定管理者
からもカーシェアを導入したいという話はある。公募要件としては個々
の条件としては書かずにおくが、提案の中には、そういったことも出てく
るのではないか。

(委員長) その考え方で良い。

(電気自動車の減免について)

(委員) 電気自動車の全利用時間の減免について、電気自動車の普及促進と市役
所の駐車場をずっと占用してもいいというのは、違うような気がする。電
気自動車の減免を入れるのは、あまり良くないのではないか。

(事務局) 第1期の時は、横浜市として電気自動車の普及を促進させるとしていた
時期だった。今回の更新時に一考したい。

(委員) 電気自動車の話は、中々難しい。色々な研究者が居て、燃料電池の方が
いい、水素がいい、プラグインハイブリットがいいという意見等、色々あ
る。

ただ、車で来る時は、環境に優しい車で来てほしいというメッセージと
して、横浜市は環境未来都市に選ばれた都市なので、全ての交通に係る政
策で環境に関する何を何か打ち出した方がいい。出し方が今のままで
いいのかどうかは見直しをしてもいいが、完全に旗を降ろすことは、やり
にくい。

(メンテナンス費用について)

(委員) 施設の維持管理で、修繕は30万円未満だったら指定管理者が負担、30
万円を超えると市が負担、となっているが、先延ばしすることによって30
万円を超えたから市が負担する等のやりとりがあった事が区役所からのヒ
アリング内容にある。機械式の駐車場は、メンテナンス費用もかかるし、
危険性もあると思うので、金額だけでなく、修繕対応はタイムリーに対
応するような条件を付ける方向性で明確化してもらいたい。

(委員) 全く同意見。機械は、時間軸で考えてコストを考えていかないと、機械
が壊れて市民に被害を及ぼすといけないので、そのメンテの事でするい
事や、先延ばしが起きないようにルール作りが必要。早めにやった方がト
ータルで安いから、メンテの効果というのを最大限出すという事を前提
に、どちらが負担するという事は整理しながら、契約期間に物が壊れない

ようにするためのルールを考えて頂きたい。

(委員長) それでは、(2)については、説明資料をベースに、以上の議論やご意見を参考に次期募集要綱案等の作成をこの方向で進めることです承する。

(3) 選定審査基準について

※ 事務局から、「資料9-1、2、3」の説明

(委員) 横浜市としてどういう考え方で事業者に駐車場管理を行ってもらうかメッセージとして伝わる事が大事。特に市民サービスである事と全体の行動の変化を起こしたという事があったとすれば、メッセージが伝わったと思う。

(事務局) 参考までに、採点基準の大項目の配点数字の85、120、95は公表している。細かい配点は公表していない。これは、市はこういう考え方で公募するという意思表示になる。

配点も、今、説明した考えに基づいて、配分から計算をしていきながら各配点を出していくが、1番と3番の配点が縮小され、2番が膨らむ感じになると考えている。

前回応募してきた事業者に対しては、市としてはこういう風に考えて、少し方向転換しているというメッセージになる。

(委員) それでいいのではないか。

(委員) 実質的な所は、特に上段の30点。本日の資料で15分間減免が提案されているが、それを新たに提案事項として求めるのであれば、そこは評価の点を高くするという事か。

(事務局) そういった評価があつて、かつ、最低保証額などの配点を下げることによってメッセージとして伝わる。収支が悪いと困るが、儲けの事よりもお客様にどれだけ還元できるか、という視点に切り替えて行きたいと思っている。

(委員長) よろしいか。およそ事務局の意向は、各委員に賛同いただけた。

(全体総評)

(委員長) 公募要項の方向性としては、ブロック分けや減免の事など、ご意見をいただき、議論した方向で行くという事。また、採点の方針、選定審査基準に関しても、およそ事務局の懸念事項は、だいたい整理はしたと思う。

以上で議事を終了し、事務局に進行を返す。

3 その他

(1) 次回の日程の調整について

(委員長) この先、事務局で作業、調整後、本日の方向でスムーズに行くのであれば、資料を各委員あて郵送の上、各自確認とし、委員会で意見を交わさなければいけない事が出てきた時は、そのレベルに応じて開催した方がいいと判断されれば、その時は臨時に委員会を開催する。

原則的には郵送でよろしい。

(事務局) 次回の日程は、7月上旬に連絡をする。

以上