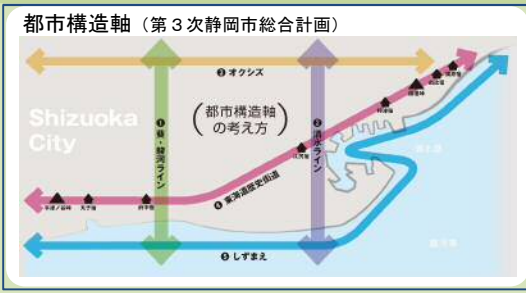


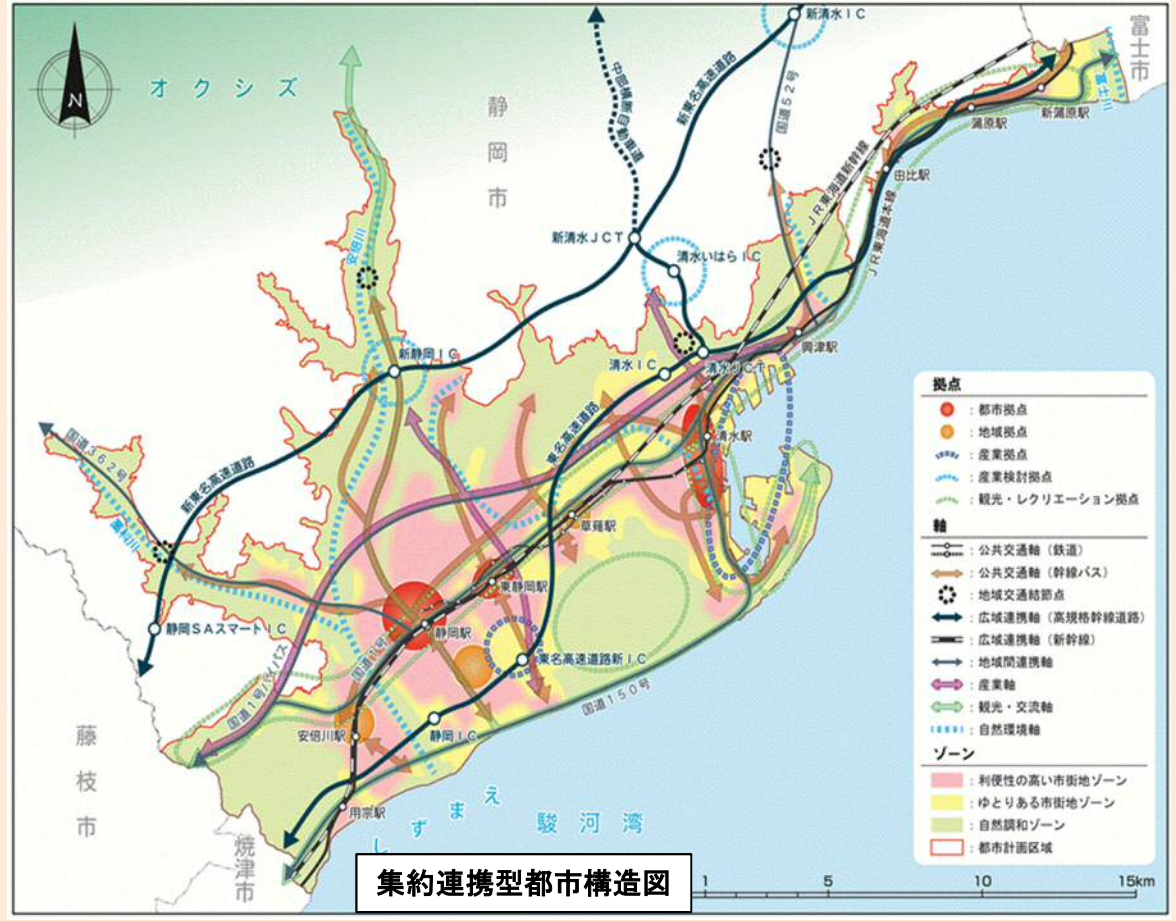
第3次静岡市総合計画（H26策定）

- まちづくりの目標：「世界に輝く静岡」の実現
- 目指す都市像：「歴史文化のまち」の実現
：「健康長寿のまち」の実現
- 6つの重点プロジェクト
「歴史」「文化」「中枢」「健康」「防災」「共生」
- 「健康」3つの政策
 - 1 「住み慣れた地域で、健康的に長生きできる仕組みづくり」
 - 2 「静岡の子どもたちが、笑顔で育つために」
 - 3 「楽しく歩いて自転車にも乗りやすいまちを創る」
- 10の分野、41の施策
「商工・物流」「農林水産」「観光・交流」「社会基盤」「都市・交通」「子ども・教育」「文化・スポーツ」「生活・環境」「防災・消防」「健康・福祉」
- 「都市・交通」分野の4つの政策
 - 1 「魅力と親しみのある「まちの顔」の創造を推進します」
 - 2 「地域の魅力と活力を高めるまちづくりを推進します」
 - 3 「安心と居るおいのある住環境の整備を推進します」
 - 4 「多彩な交流と活動を支える交通環境の充実を推進します」



静岡市都市計画マスタープラン（H27策定）

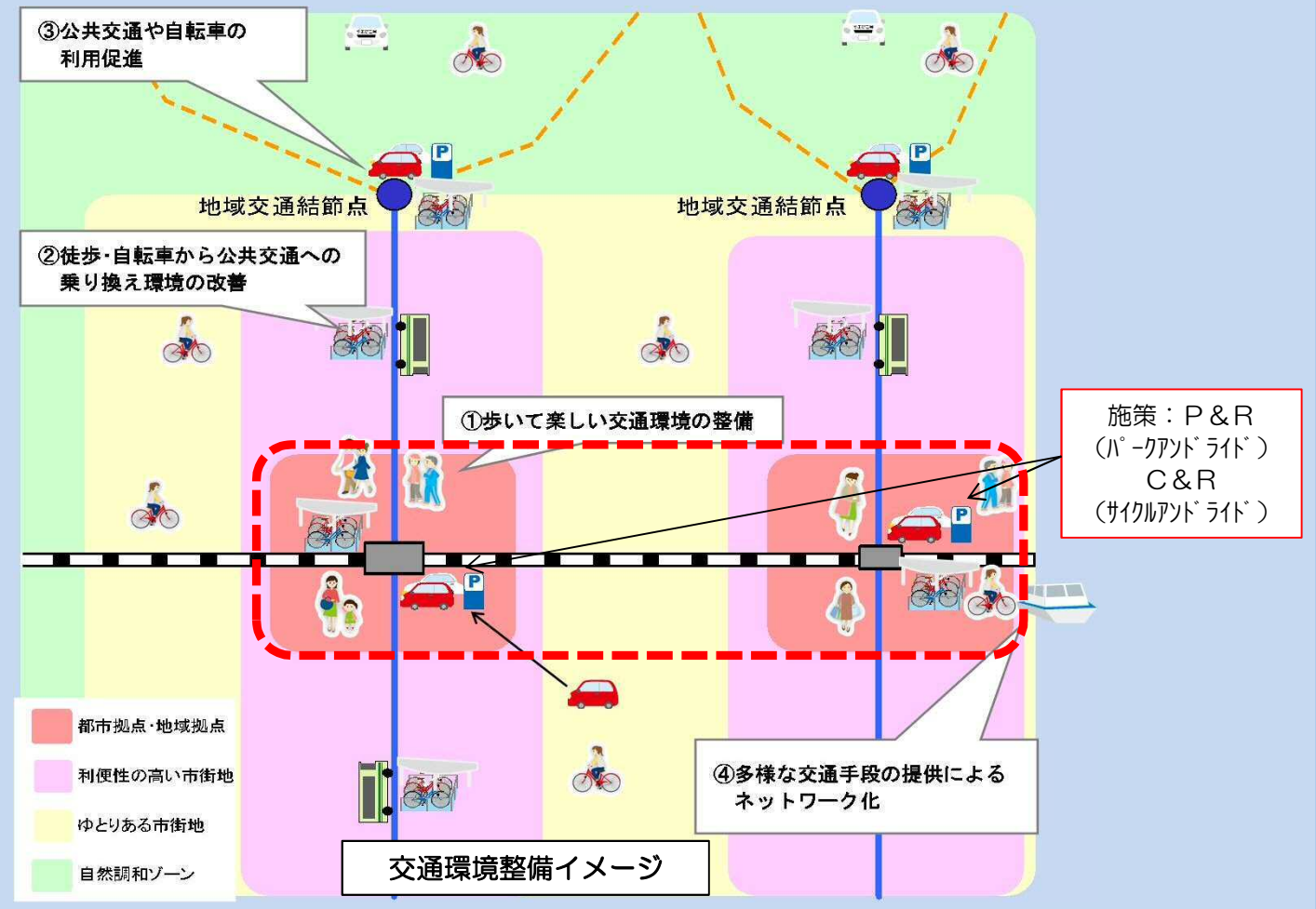
- 都市計画の目標：多様な主体の参加による協働のまちづくり
：にぎわいと魅力ある街なかづくり
：交流と活力による発展するまちづくり
：安心・安全・快適に暮らせるまちづくり
：人と自然が共に生きるまちづくり
- 目指す都市構造：集約連携型都市構造



静岡市総合交通計画（H28策定）

- 基本方針「集約連携型都市構造を支える総合的な交通体系の構築」
- 分野別の方針
 - 「公共交通分野」>公共交通網の再編
 - 「交通環境分野」>公共交通を使いやすい環境整備
 - 「道路分野」>拠点間のネットワーク化

「交通環境整備のイメージ」
集約連携型都市構造を目指し、公共交通を軸としたまちづくりが重要であり、公共交通や徒歩・自転車で移動しやすい環境整備を推進



静岡市自転車利用計画（H27策定）

- 基本理念「世界水準の自転車都市”しずおか”」の実現
>市民が積極的に自転車を選択し、誰もが安全で快適に自転車を利用できるまち
- 3つの対応の柱（43の施策）
 - 「ハード的対応」：安全・安心で快適な自転車利用ができる走行空間や施設などのハードインフラの充実を図る。
 - 「ソフト的対応」：自転車利用におけるルール、利用マナーの向上により、交通違反や事故の縮減を図る。
 - 「マインド的対応」：自転車の楽しさやメリット、利用に適した環境などの情報を発信し、自転車利用の促進を図る。

- > 「ハード的対応（12の施策）」のうち駐輪場に係る施策
 - ・「サイクル&バスライド駐輪場等の検討」
 - ・「駐輪場指定管理者制度（民間活力）の導入検討」
 - ・「駐輪場の利便性・安全性向上」
 - ・「多機能型駐輪場の検討」
 - ・「路上駐輪場等の検討」
 - ・「公共駐輪場の利用促進」
 - ・「民間駐輪場との連携・有効活用」



駐車場・駐輪場の現状

駐車場の現状について

1 施設の目的

駅周辺や商業地域において、駐車場不足による違法路上駐車は都市景観を損なうばかりでなく、歩行者の安全で快適な移動や都市活動・商業活動の妨げの要因となる。
違法路上駐車対策の一環として、地域の魅力を高める機能を有し、駐車需要の受け皿となる駐車を整備している。

2 設置・運営の状況

土地：市有地（静岡駅北口地下駐車場（以下エキパ）は一部国有地）
設置主体：静岡市（エキパは国と共同設置）
運営方法：民間事業者へ管理業務委託
（清水駅東口駐車場：H18指定管理者制度導入（H27利用料金制移行））
契約方法：施設毎に請負契約（清水駅東口駐車場は除く）

3 駐車場別利用台数の推移

単位：台/年

年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
1 エキパ	198,902	192,899	186,238	163,947	184,135
2 草薙	29,547	26,666	32,212	33,240	31,964
3 清水	99,663	106,487	102,306	95,510	100,564

4 駐車場別歳入・歳出状況の推移

単位：千円

年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	
1 エキパ	歳入	173,014 (141,477)	180,355 (136,832)	165,539 (126,589)	166,162 (111,352)	174,020 (121,935)
	歳出	172,986 (70,530)	180,207 (77,750)	165,407 (62,951)	166,027 (63,571)	173,900 (71,444)
2 草薙	歳入	137,529 (16,635)	140,421 (15,641)	142,908 (19,841)	146,315 (21,882)	136,180 (19,583)
	歳出	137,455 (28,499)	140,242 (28,486)	142,762 (28,206)	146,122 (28,765)	136,042 (30,929)
3 清水	歳入	(57,391)	(59,736)	(56,015)	(52,546)	33,700 ※納付金
	歳出	(23,274)	(22,196)	(40,881)	(23,015)	(108)

※歳入（ ）は使用料及び手数料、歳出（ ）は、業務管理費を示す。

5 施設写真



1. エキパ



2. 草薙駅前駐車場



3. 清水駅東口駐車場

駐輪場の現状について

1 施設の目的

駅周辺や商業地域での放置自転車は、都市景観を損なうばかりでなく、歩行者や身障者の通行を妨げ、事故や災害等の緊急時の対応にも支障をきたす要因となる。
放置自転車対策の一環として、地域の魅力を高める機能を有し、駐輪需要の受け皿となる駐輪場を整備している。

2 設置・運営の状況

土地：市有地、民有地（借地）
設置主体：静岡市
運営方法：民間事業者へ管理業務委託（清水駅東口駐輪場は除く）※有料駐輪場
契約方法：施設毎に請負契約（清水駅東口駐輪場は除く）※有料駐輪場
備考：無料駐輪場は清掃、指定時間内の自転車整理、警備※常駐者はいない

3 利用台数の推移（有料駐輪場）

単位：台/日

年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
利用台数	8,407	8,872	8,724	9,048	9,890
利用率（%）	88.9	93.8	92.2	89.9	98.2

4 歳入・歳出状況の推移

単位：千円

年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度
歳入	198,645	201,561	203,635	200,356	212,554
歳出	203,164	228,241	226,956	269,415	257,552

5 施設写真



追手町駐輪場（有料・建物地下）



清水駅西口第1駐輪場（有料・地上建物）

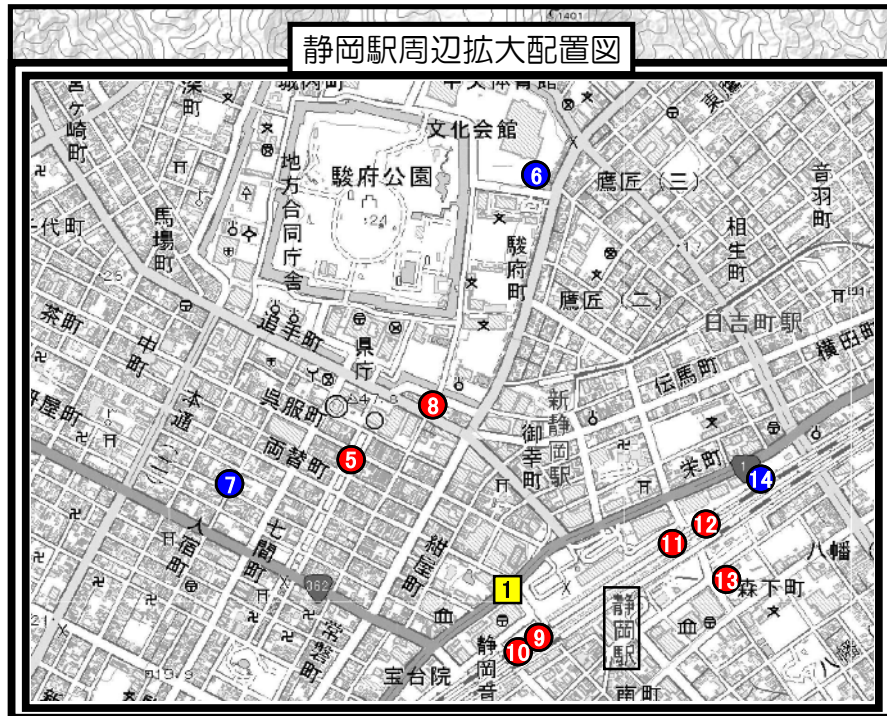


黒金町路上駐輪場（無料・平面）



駐輪場内の状況（東静岡駅南口駐輪場）

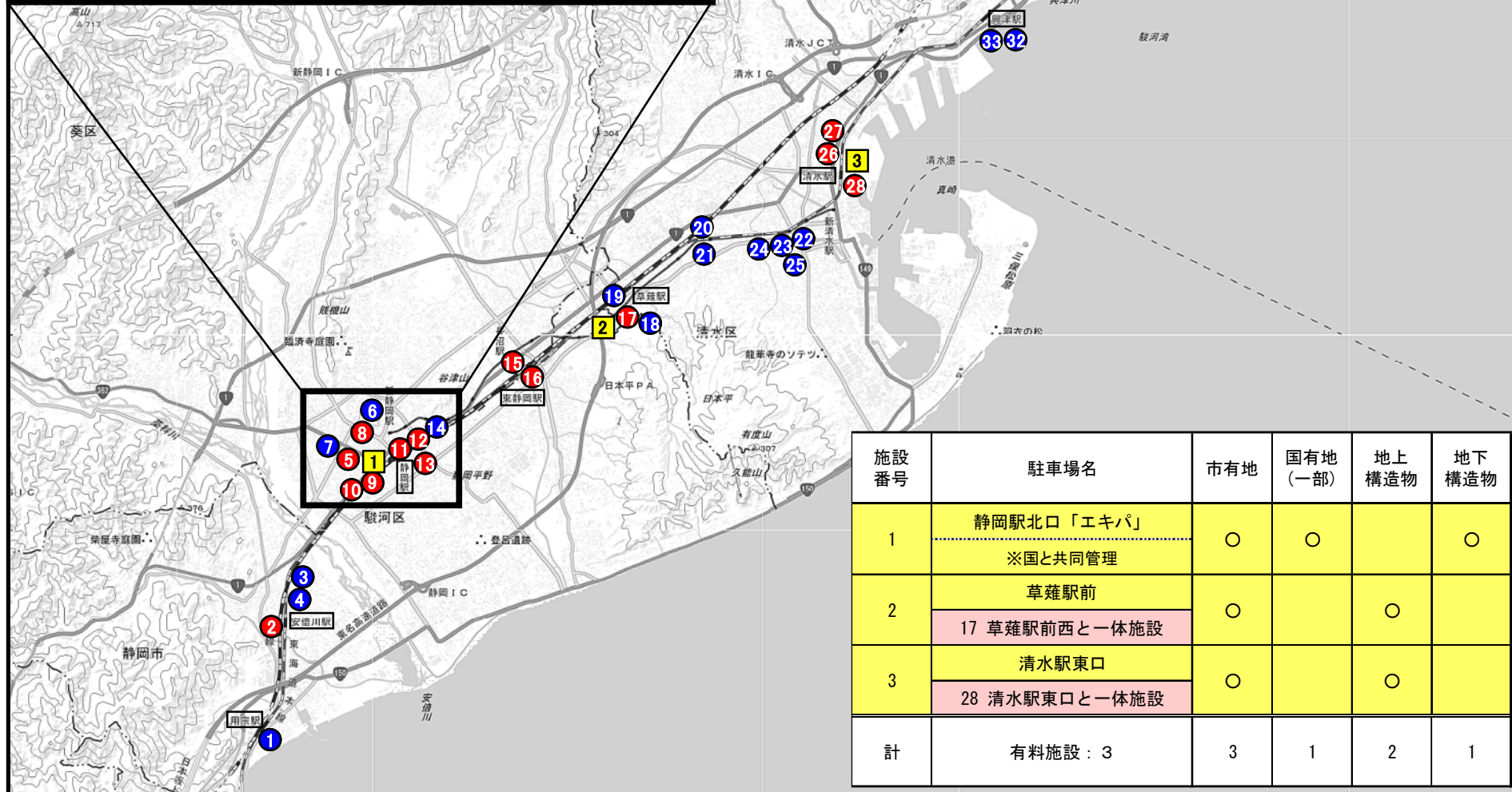
駐車場・駐輪場配置図



凡例

- 1 駐車場
- ① 有料駐輪場
- ④ 無料駐輪場

※数字：施設番号



施設番号	駐車場名	市有地	国有地(一部)	地上構造物	地下構造物
1	静岡駅北口「エキパ」 ※国と共同管理	○	○		○
2	草薙駅前 17 草薙駅前西と一体施設	○		○	
3	清水駅東口 28 清水駅東口と一体施設	○		○	
計	有料施設：3	3	1	2	1

施設番号	駐輪場名	民有地	市有地	平面	地上構造物	地下構造物
1	用宗駅	○		○		
2	安倍川駅西口		○		○	
3	安倍川駅(みずほ側)		○	○		
4	パールおさだ		○		○	
5	青葉通り		○			○
6	駿府町		○	○		
7	七間町通り		○	○		
8	追手町		○			○
9	黒金町西第1	○			○	
10	黒金町西第2	○			○	
11	黒金町東第1	○			○	
12	黒金町東第2	○			○	
13	森下町		○		○	
14	黒金町路上		○	○		
15	東静岡駅北口		○		○	
16	東静岡駅南口		○		○	
17	草薙駅前西		○		○	
18	草薙駅前東	○		○		
19	草薙駅北	○		○		
20	清水狐ヶ崎北側		○	○		
21	清水狐ヶ崎南側		○	○		
22	清水桜橋東側	○		○		
23	清水桜橋西側平屋	○		○		
24	清水桜橋西側2階	○			○	
25	清水桜が丘		○	○		
26	清水駅西口第1		○		○	
27	清水駅西口第2		○		○	
28	清水駅東口		○		○	
29	蒲原駅西		○	○		
30	蒲原駅東		○	○		
31	新蒲原駅前		○		○	
32	興津駅前		○	○		
33	興津駅前		○	○		
34	由比駅前		○			○
計	有料施設：15	4	11	0	12	3
	無料施設：19	6	13	16	3	0

・地理院地図 GSI Maps (<http://maps.gsi.go.jp/>)を加工して作成

駐車場・駐輪場への民間活力導入の方向性・手法について①

第6期 行革審からの答申（抜粋）

- 「駐輪場」については、より一層、指定管理者制度を導入する等「民営化」を推進するとともに「駐車場」については、積極的に売却することで、民間移行を進めていただきたい。
- 稼働率の低い「駐車場・駐輪場」については、適切な運営方法を含め、施設のあるべき形態についても併せて検討いただきたい。

施設群別マネジメント方針（H27策定）

駐車場 → 統廃合・民営化

施設の設置目的や利用実態を踏まえ、経営的観点からサービス継続の必要性を検討し、統廃合及び縮小により総量縮減を図る。また、官民の役割分担を明らかにし、民間事業者と連携した施設配置を行う。

駐輪場 → 継続・民営化

本市のまちづくりの観点から自転車の利用促進と駐輪場利用者の利便性を考慮し、施設の設置目的や利用実態を踏まえ、サービス継続の必要性を検討し、適正規模とすることで総量適正化を図る。また、維持管理コストの削減を図るため、最適な施設形態について検討する。

施設群別マネジメント方針 方向性の区分の考え方（抜粋）

民間事業者の参入が期待できる場合や、既に民間事業者が運営している状況があることなどを踏まえ、今後、民営化を進めるべき施設群について「民営化」と表しています。
 なお、ここでは、度合いの異なる「民営化」を広く指しており、①施設運営の主要業務の民間委託化、②指定管理者制度の導入、③PPP/PFI手法等による施設の整備・運営、④施設設置・運営の民間移行（民設民営）を「民営化」としています。

駐車場・駐輪場の将来推計

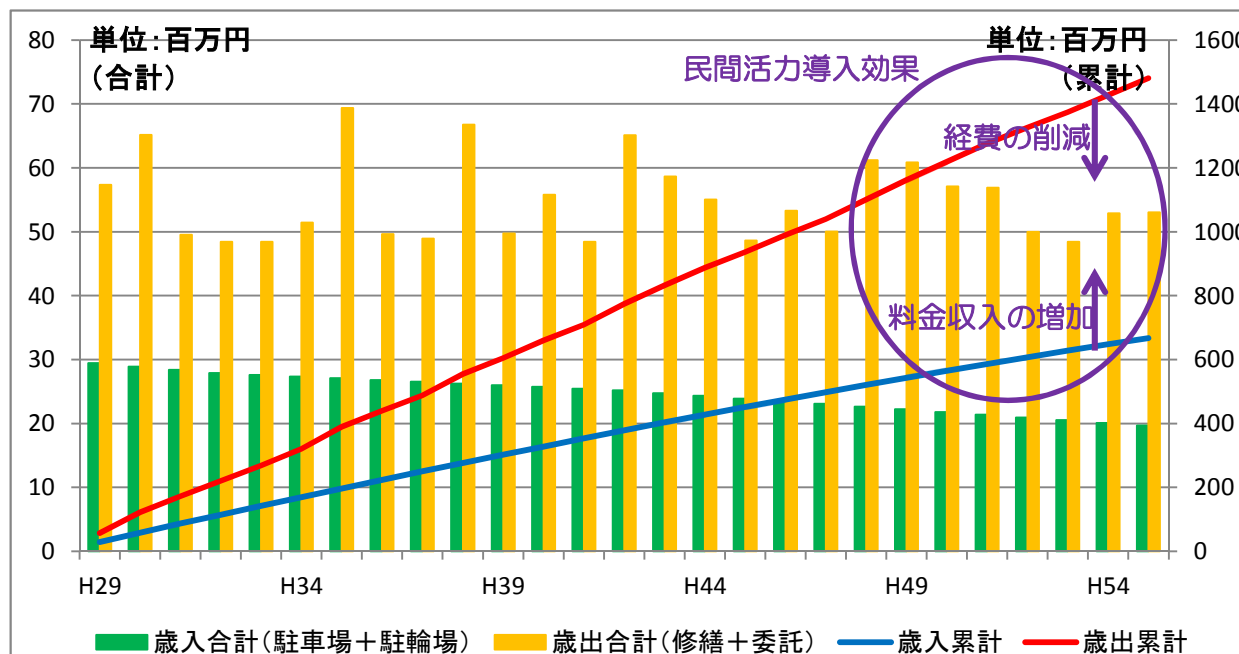
駅周辺にある駐車場・駐輪場が一体施設である草薙駅前駐車場・草薙駅前西駐輪場の将来需要予測とコストシミュレーションを例示する。

将来需要予測（利用台数）

	平成27年	平成32年	平成42年	平成52年
人口推移（%）	100.0%	91.4%	82.6%	68.7%
駐車場（台/日）	141	129	116	97
駐輪場（台/日）	555	507	458	381

※人口推移（%）は、静岡市アセットマネジメント基本方針より引用

将来コストシミュレーション



◆民間活力の導入◆

- 民間企業等の持つノウハウや資金を積極的に導入するなど、施設の整備や管理における官民の役割分担の適正化を図り、財政負担の軽減とサービス水準の向上を図る。

既存駐車場・駐輪場

【駐車場・駐輪場への民間活力導入の基本方針】

- あり方や必要性について、市民ニーズや政策適合性、費用対効果などの面から評価を行い、適正な施設規模を確保する。
- 経費削減効果、サービス水準の向上が期待される手法から検討を進める。

【前提条件】

- 駐車場・駐輪場のまちづくりにおける役割や、将来需要予測からも機能維持を必要とする。

土地・施設の所有パターン分類	方針実現のための手法	施設設置・運営のイメージ	手法No
<small>既存駐車場該当：無 既存駐輪場該当：無</small> <small>既存駐輪場該当：有 既存駐車場該当：有</small>	<small>既存駐車場該当：無 既存駐輪場該当：有</small> <small>既存駐輪場該当：無 既存駐車場該当：有</small>		
従来型 (業務委託)	従来型 (業務委託)	現状継続	運営：民間事業者(管理委託) 駐車場・駐輪場 (市有地) 駐輪場 (民有地)
土地譲渡 施設譲渡		譲渡 (土地・施設)	運営：民間事業者 駐車場・駐輪場 (民有地)
土地譲渡		譲渡 (土地：更地)	設置・運営：民間事業者 駐車場・駐輪場 (民有地)
	土地貸付 施設譲渡	譲渡 (施設) 貸付 (土地)	運営：民間事業者 駐車場・駐輪場 (市有地 (貸付))
	土地貸付	貸付 (土地：更地)	設置・運営：民間事業者 駐車場・駐輪場 (市有地 (貸付))
	指定管理	指定管理制度導入	運営：民間事業者(指定管理) 駐車場・駐輪場 (市有地)
土地譲渡	民間による土地利用	譲渡	民間利用 (民有地)

【指定管理者制度】

公の施設の管理に民間のノウハウを活用し、公共サービスの向上（サービスの内容、質の改善や効率化による料金の削減等）、経費の節減等を図ることを目的とした制度。
 （サービス向上事例：自転車無料点検サービス、電動空気入れやワイヤー錠の無料貸し出し、「こども110番」参加など）

新規駐輪場

【駐輪場への民間活力導入の基本方針】

- 新たに駐輪場を設置する際、その後の運営においても経済削減効果、サービス水準の向上が期待される手法から検討を進める。



駐車場・駐輪場への民間活力導入の方向性・手法について②



施設群別マネジメント方針

駐車場 ⇒ 統廃合・民営化 施設の設置目的や利用実態を踏まえ、経営的観点からサービス継続の必要性を検討し、統廃合及び縮小により総量削減を図る。また、官民の役割分担を明らかにし、民間事業者と連携した施設配置を行う。

草薙駅前駐車場（草薙駅前西駐輪場）におけるケーススタディ

駐車場・駐輪場機能
⇒ 周辺の民間で対応

手法No.	従来型	①	②	③	④	⑤	⑥
施設設置・運営のイメージ	運営：民間事業者(委託) [駐車場・駐輪場] [市有地]	運営：民間事業者 [駐車場・駐輪場] [民有地]	設置・運営：民間事業者 [民間利用] [駐車場・駐輪場] [民有地]	運営：民間事業者 [駐車場・駐輪場] [市有地(貸付)]	設置・運営：民間事業者 [民間利用] [駐車場・駐輪場] [市有地(貸付)]	運営：民間事業者(指定管理) [駐車場・駐輪場] [市有地]	[民間利用] [民有地]
内容	建物	民間が運営 市が所有	現状のまま譲渡 民間が運営	解体して更地 民間が設置・運営	現状のまま譲渡 民間が運営	民間が運営 市が所有	解体して更地 民間による土地利用
	土地	市が所有	譲渡 民間が所有	譲渡 民間が所有	市が所有	市が所有	譲渡 民間が所有
市民にとっての	メリット	・ 駐車場・駐輪場の機能が確保される	・ 民間のノウハウを活用したサービスを期待できる ・ 料金が安くなる可能性がある	・ 民間のノウハウを活用したサービスを期待できる ・ 料金が安くなる可能性がある	・ 民間のノウハウを活用したサービスを期待できる ・ 料金が安くなる可能性がある	・ 民間のノウハウを活用したサービスを期待できる ・ 料金が安くなる可能性がある	・ 民間のノウハウを活用したサービスを期待できる ・ 料金が安くなる可能性がある
	デメリット	—	・ 駐車場・駐輪場機能の継続性が不確実 ・ 料金が高くなる可能性がある	・ 駐車場・駐輪場経営の継続性が不確実 ・ 料金が高くなる可能性がある	・ 料金が高くなる可能性がある	—	—
市にとっての	メリット	・ 施設機能を恒久的に維持できる	・ 民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・ 譲渡後、維持管理費(※1)は不要 ・ 譲渡時、土地・建物ともに売却収入(※2、※3)が期待できる ・ 解体費用が不要	・ 民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・ 譲渡後、維持管理費(※1)は不要 ・ 譲渡時、土地の売却収入(※2)が期待できる	・ 民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・ 譲渡・貸付後、維持管理費(※1)は不要 ・ 譲渡時、建物の売却収入(※3)が期待できる ・ 貸付後、土地貸付収入(※6)が期待できる ・ 解体費用が不要 ・ 施設機能を恒久的に維持できる	・ 民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・ 譲渡・貸付後、維持管理費(※1)は不要 ・ 貸付後、土地貸付収入(※6)が期待できる ・ 施設機能を恒久的に維持できる	・ 民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・ 施設機能を恒久的に維持できる
	デメリット	・ 施設が老朽化しているため、大規模な修繕が必要 ・ 維持管理費(※1)が必要	・ 施設が老朽化しており、大規模な修繕(※5)が必要 ・ 駐車場・駐輪場の機能維持が不確実なため、違法駐車、放置自転車対策への影響が懸念される	・ 解体費用(※4)が必要 ・ 解体・建設中の代替地が必要 ・ 駐車場・駐輪場の機能維持が不確実なため、違法駐車、放置自転車対策への影響が懸念される	・ 施設が老朽化しており、大規模な修繕(※5)が必要	・ 解体費用(※4)が必要 ・ 解体・建設中の代替地が必要	・ 施設が老朽化しているため、大規模な修繕(※5)が必要 ・ 指定管理料が発生する
実現性	—	▲	△	▲	△	◎	×
総合評価(今後の方向性)	—	▲	▲	△	◎	△	×
既存駐車場の考え方	—	—	—	—	注1：草薙駅前駐車場	注2：清水駅東口駐車場 注3：(静岡駅北口地下駐車場：導入作業中)	—

<参考：草薙駅前駐車場における試算> (算定条件を設けており、実施の金額とは異なる。)

※1：維持管理費	約1,600万円/年	駐車場、駐輪場の歳出と歳入の差額
※2：土地評価額	約1億8,500万円	近隣の不動産鑑定評価額から算出
※3：残存財産価値	約2億5,600万円	施設整備費から定率法により算出
※4：施設解体費	約1億円	詳細な現場条件等は考慮せず算出
※5：施設修繕費	約1億2,800万円	機械式駐車場機器の大規模修繕
※6：土地貸付料	約1,100万円/年	近隣の不動産鑑定評価額から算出

駐車場毎の考え方

注1：草薙駅前駐車場（草薙駅前西駐輪場）：適正規模での民間活力導入【手法No.④】

- ・ 進め方
需要の確認 ⇒ 適正規模の決定 ⇒ 民間事業者へ参入意向の確認 ⇒ 導入手法の決定

注2：清水駅東口駐車場：指定管理者制度継続【手法No.⑤】（現行協定はH27～H31）

注3：静岡駅北口地下駐車場：指定管理者制度導入【手法No.⑤】作業中



駐車場・駐輪場への民間活力導入の方向性・手法について③



施設群別マネジメント方針

駐輪場 → 継続・民営化

まちづくりの観点から自転車の利用促進と駐輪場利用者の利便性を考慮し、施設の設置目的や利用実態を踏まえ、サービスの継続の必要性を検討し、適正規模とすることで総量適正化を図る。また、維持管理コストの削減を図るため、最適な施設形態について検討する。

既存（有料・無料）駐輪場について

☆は無料駐輪場についてのコメント ☆は無料駐輪場についてのコメント

駐輪場機能 ⇒ 周辺の民間で対応

手法No.	従来型	①	②	③	④	⑤	⑥	
施設設置・運営のイメージ								
内容	建物	民間が運営 市が所有・市が借用	現状のまま譲渡 民間が運営	解体して更地 民間が設置・運営	現状のまま譲渡 民間が運営	現状建物無、解体して更地 民間が設置・運営	民間が運営 市が所有・市が借用	解体して更地 民間による土地利用
	土地	市が所有・市が借用	譲渡 民間が所有	譲渡 民間が所有	市が所有	市が所有	市が所有・市が借用	譲渡 民間が所有
市民にとっての	メリット	・駐輪場の機能が継続される	<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>まちづくりにおける駐輪場の役割や、放置自転車対策からも機能維持を必要とするため、駐輪場機能の維持が不確実な手法No.①、②による民間活力は導入しない。</p> </div>	・民間のノウハウを活用したサービスが期待できる ・利用料金が安くなる可能性がある	・民間のノウハウを活用したサービスが期待できる ・利用料金が安くなる可能性がある	・民間のノウハウを活用したサービスが期待できる ・利用料金が安くなる可能性がある	<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>まちづくりにおける駐輪場の役割や、放置自転車対策からも機能維持を必要とするため、駐輪場を廃止する手法No.⑥は導入しない。</p> </div>	
	デメリット	—		・利用料金が高くなる可能性がある	・利用料金が高くなる可能性がある ☆利用料金が生じる可能性がある	☆利用料金が生じる可能性がある		
市にとっての	メリット	・施設機能を恒久的に維持できる	<div style="border: 2px solid red; border-radius: 15px; padding: 10px;"> <p>まちづくりにおける駐輪場の役割や、放置自転車対策からも機能維持を必要とするため、駐輪場機能の維持が不確実な手法No.①、②による民間活力は導入しない。</p> </div>	・民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・譲渡・貸付後、維持管理費は不要 ・譲渡時、建物の売却収入が期待できる ・貸付後、土地貸付収入が期待できる ・解体費用が不要 ・施設機能を恒久的に維持できる	・民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・譲渡・貸付後、維持管理費は不要 ・貸付後、土地貸付収入が期待できる ・施設機能を恒久的に維持できる	・民間のノウハウを活用した公共サービスの向上が期待できる ・施設機能を恒久的に維持できる		
	デメリット	・施設が老朽化しているため、修繕が必要な施設がある ・維持管理費が必要		・施設が老朽化しており、修繕が必要な施設がある	・解体費用が必要 ・解体・建設中の代替地が必要	・施設が老朽化しているため、修繕が必要な施設がある ・指定管理料が発生する		
実現性	—	—	—	△	○	◎	—	
総合評価（今後の方向性）	△	—	—	◎	◎	○	—	
検討対象	手法No.③、④、⑤の検討後、対象外の施設			土地：市有地、建物：有候補（施設番号）2、13、15、16など	土地：市有地、建物：無（小）候補（施設番号）3、7、14、19など	手法No.③、④の検討後、対象外の施設		

既存（有料・無料）駐輪場の考え方

全ての駐輪場について、手法No.③ ⇒ 手法No.④ ⇒ 手法No.⑤の順に民間活力導入の検討を行う。

○有料駐輪場の一部：市有地上にある既存有料駐輪場【手法No.③】

○無料駐輪場の一部：適正規模で民間活力導入【手法No.④】

・進め方

需要の確認 ⇒ 適正規模の決定 ⇒ 民間事業者への参入意向確認 ⇒ 導入手法の決定

○複数の駐輪場にグループ分けし、指定管理者制度導入【手法No.⑤】

・進め方

グループ分け（市内全域、地区別など） ⇒ 民間事業者への参入意向確認 ⇒ 導入規模決定

○無料駐輪場の一部：従来型で継続（利用者：少、建物：無）

<例示：静岡地区の有料駐輪場の状況>

施設名	収容能力	H27利用率	H27収入	H27支出（委託料）	H27支出（借地料）	H27収支
黒金町西第1	1,081台	142.00%	29,958千円	22,933千円	無償	38,109千円
黒金町西第2	950台	141.11%	32,735千円		1,651千円	
追手町	1078台	52.41%	14,781千円	21,644千円	—	-6,863千円