

第3章 パークマネジメント事業の検討

3-1 方向性の共有及び意向の整理

(1) ヒアリングの目的

「2-3. 対応方針の検討」を受け、四者が連携していく上で「公園に関する目指すべき方向性」と、パークマネジメント事業として取り組む「共用施設の再整備」に関して、四者の意向を整理・共有することを目的にヒアリングを行った。

(2) 公園に関する目指すべき方向性について

1) ヒアリングの結果と課題の整理

① 質問内容と主な意見（概要）

No.	質問内容	主な意見（概要）
1	公園内でのイベント開催に関して課題となっていることはありますか。	・イベント予定日に重複が発生した場合の調整対応
2	公園海側全体に関する課題や、さらなる賑わい創出のために必要と思われることがありましたらご教示ください。	・インフラ整備など、事業者が参入しやすい環境整備
3	現在、設置許可・管理許可・指定管理を受けている、受ける予定の範囲を変更したい希望はありますか。ある場合はどの範囲でしょうか。	・スタジアム外周に沿って範囲を拡張したい
4	この公園に対する将来像のイメージや、具体的な計画がありましたらご提示ください。	・「にぎわい」「イベント・スポーツ」をテーマとした活性化 ・スポーツの2大拠点。
5	F・Gブロック周辺、または幕張海浜公園海側全体に関する構想や計画はお持ちですか。可能でしたら内容のわかる資料の添付をお願いします。	・NFC（トレーニングセンター、関連施設）を開業予定 ・イベント時のテントを常設や広告塔設置を検討したい。 ・海へのアプローチなど。（海辺のグランドデザイン）
6	その他 自由意見等	・まずは四者で土地利用の将来イメージを共有し、合意形成を図る必要がある。 ・1者ではなく、より多くの者が力を生かして公園のポテンシャルを発展させていくべき。 ・遊具等がほとんど無いため、散策に来る目的を見出しにくいとの意見を頂いた。

②課題の整理

四者で幕張海浜公園に関する方向性を共有し、その実現に向けたソフト面、ハード面の整備について検討が必要

調査対象地域においては、NFC の設置や将来の F ブロックへの集客施設の導入によりさらなる魅力の向上が期待される。四者が協働してソフト・ハードの両面に関するパークマネジメント事業を行う上で、必要なしくみづくり、体制のあり方などについて十分な検討が必要である。

2) 公園の共有すべき長期的な方向性

- ・幕張海浜公園 DEFG ブロックは従来より策定されている整備方針のもと、民間活力の導入により「にぎわい」や「イベント・スポーツ」をテーマとして、更なる活性化を目指しているところである。
- ・ZOZO マリンスタジアム、NFC というスポーツの 2 大拠点にふさわしい公園。

これらの主な意見及び、「2-1. 現状の整理」で整理した上位計画等を踏まえ、公園の共有すべき長期的な方向性としては以下のとおりと考えられる。

パークマネジメント体制によるマネジメントの推進にあたっては、この方向性を関係者で共有しながら取り組んでいくことが望ましい。

図表 3-1・1 公園に関する目指すべき方向性

**2大スポーツ（プロ野球、サッカー）の拠点として、
「にぎわい」「イベント・スポーツ」をテーマとした公園の活性化を目指す**

(3) 共用施設の再整備内容に関する意向について

1) ヒアリングの結果と課題の整理

a) 既存のFブロック・Gブロック駐車場について

①質問内容と主な意見（概要）

No.	質問内容	主な意見（概要）
1	現在の料金体系（600円/日）について、考えていることをご教示ください。	<ul style="list-style-type: none">・利用需要に応じた柔軟／変動的な価格設定が望ましい。・時間制や利用目的との連動した料金設定等、新たな料金体系の検討も必要。
2	運営時間に関するご要望はありますか。	<ul style="list-style-type: none">・利便性向上の面で、施設の営業時間（プロ野球ナイトー含む）に配慮した運営時間設定が望ましい。
3	利用者の安全性、利便性の確保に関して、課題と感じていることはありますか。（夜間の安全対策・防犯対策も含む）	<ul style="list-style-type: none">・夜間は暗く、車両や歩行者の安全対策、防犯対策の充実が望ましい。・F駐車場からスタジアムへの横断歩道がない。・G駐車場入り口と隣接病院の救急車両動線が重複している。
4	上記以外で現状の駐車場運営に関する課題と感じることがあればご教示ください。	<ul style="list-style-type: none">・先着順のため、指定席のチケットを持っていても駐車場の利用が困難である。・駐車マスが車格に合わなくなっている。
5	駐車場利用者から、安全性・利便性などに関して意見や要望等が寄せられることはありますか。寄せられた意見・要望の主なものをご教示ください。	<ul style="list-style-type: none">・公共交通や送迎車両、駐車待ちの車両などが輻輳している。入庫待ちのオペレーション、動線の見直しなど検討が必要。

②課題の整理

スタジアム等の施設運営と連携した駐車場運営

既存のFブロック・Gブロックの駐車場の料金体系（600円/日）について、利用需要に応じた柔軟な価格設定が望ましいなどの意見があった。

現在の駐車場需要はZOZOマリンスタジアムの試合日やイベント開催日に集中しており、これらの試合観戦者やイベント参加者が駐車場を長時間にわたり占有する傾向にある。比較的短時間の利用にとどまる一般の公園利用者と同一の料金とするのではなく、時間制の料金体系の導入や施設利用者に対する優遇措置など、柔軟かつ変動可能な料金設定を検討することも有効である。

また、営業時間においても、現在のGブロック駐車場は17時30分までとなっており、ZOZOマリンスタジアムでのナイトー開催時には利用できない状況である。ZOZOマリンスタジアムにおけるナイトー開催を始めとする、公園内の各施設の運営実態を考慮した駐車場運営が求められている。

安全な歩行者動線の確保や夜間照明等の設置等、利用者の安全確保のための対策

夜間照明が暗い、少ないと感じているという意見が多く、車両及び歩行者が夜間にも安全に利用できるような対策が求められている。夜間の暗さによる防犯上の不安があるとの意見もあり、照明設備の充実に加え、監視カメラなどによる防犯対策についても検討が必要である。

また、Fブロック駐車場の駐車マスが小さく、普通車の車格に合っていないとの意見もあり、枠線が消失している箇所もあることから、白線の引き直しの際には、駐車場需要とのバランスを踏まえた車格の変更についても検討する必要がある。

加えて、Fブロック駐車場の路線バス乗降場から Zozo マリスタジアムまでの動線においては、横断歩道の標示も消失しており、歩行者の安全確保のためには、白線の引き直しが必要である。

公共交通と一般車動線の輻輳の解消

Fブロック・Gブロックの駐車場においては、バス、送迎車両、駐車場空き待ち車両の動線が輻輳し、路線バスが入場できないなど、スタジアム管理事務所に利用者からクレームが寄せられているとの意見があった。安全性への配慮が必要であるとともに、周辺の交通渋滞の原因にもなりうることから、動線の再検討に加えて、駐車台数の拡充や予約システムの導入等、車両の輻輳を解消するための対策について検討が必要である。

b) NFC 開業（平成 32 年予定）後の駐車場のあり方について

①質問内容と主な意見（概要）

No.	質問内容	主な意見（概要）
1	NFC 開業後の駐車場のあり方（駐車台数、動線、運営方法等）について、ご意見がありましたらお願いします。	<ul style="list-style-type: none">公園利用者増加による駐車台数の不足により周辺交通に影響が出ないように検討・協議を進めたい。利用者動線が変わる可能性があるため、必要に応じて駐車場への新たな進入経路を検討する必要がある。

②課題の整理

駐車台数の確保と、周辺交通の変化に対応する新たな動線計画の検討

NFC 開業後は、施設の利用や日本代表公開練習の見学、様々な講習会等への参加など、多くの人を訪れることで周辺交通にも変化が生じることが考えられる。駐車場需要の増加も見込まれるため、駐車台数の更なる拡充が求められるとともに、周辺交通に影響しないような進入路の設定についても検討する必要がある。

また、関係事業者間で連携して駐車場の利用調整を図り、ピーク時の混雑緩和を図ることも有効である。

c) NFC 開業後、幕張海浜公園のさらなる魅力創造のための F ブロックの活用（既存 F 駐車場は G ブロックに移設する想定）について

①質問内容と主な意見（概要）

No.	質問内容	主な意見（概要）
1	F ブロックに必要と考える施設や設備がありましたらご教示ください。	<ul style="list-style-type: none"> ・スタジアム、NFC 利用者以外にも多くの人を楽しめる施設や環境の整備が必要。（キーワード：スポーツ、各施設の連携、回遊性の向上） ・公共交通のアクセス性を高める乗降施設。
2	駐車場の利便性の面で課題となることはありますか。また、それを解決する手段として考えられることがありましたらご教示ください。	<ul style="list-style-type: none"> ・スタジアム利用者は、動線が長くなり負担増になる。 →対策としてスタジアムに隣接する立体駐車場の整備、浜田川への橋梁の整備 等
3	バスロータリーの移転についてお考えをお聞かせください。	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロータリー移転は利用者への負担が大きい。公共交通機関の利便性は一番良くすべき。 ・県道 15 号沿いに移設し、一般駐車場との混在を解消すべき。
4	その他 自由意見等	<ul style="list-style-type: none"> ・台数確保が課題になるので、出来る限り G ブロック駐車場は拡充整備すべき。

②課題の整理

既存施設利用者の利便性・安全性の確保

既存の F ブロック駐車場は ZOZO マリンスタジアムと NFC 予定地の中間に位置しており、G ブロックへ移設する場合はそれぞれの施設を利用する歩行者動線が長くなることが懸念される。G ブロックから F ブロック側へ橋を設置して直接アプローチできるようにするなど、現状の利用者の利便性にも配慮した動線計画が必要となる。

また、F ブロック駐車場の移設にあわせてバスロータリーを移設する場合、移設場所の検討にあたっては、ZOZO マリンスタジアムや NFC との位置関係及びバスや歩行者の動線計画について留意して計画する必要がある。

F ブロックにおいて、スポーツに関連し、多くの人を楽しめる施設や環境の整備

幕張海浜公園のさらなる魅力創造のためには、野球やサッカーのファン以外の人々も気軽に立ち寄ることのできる環境を整備する必要がある。

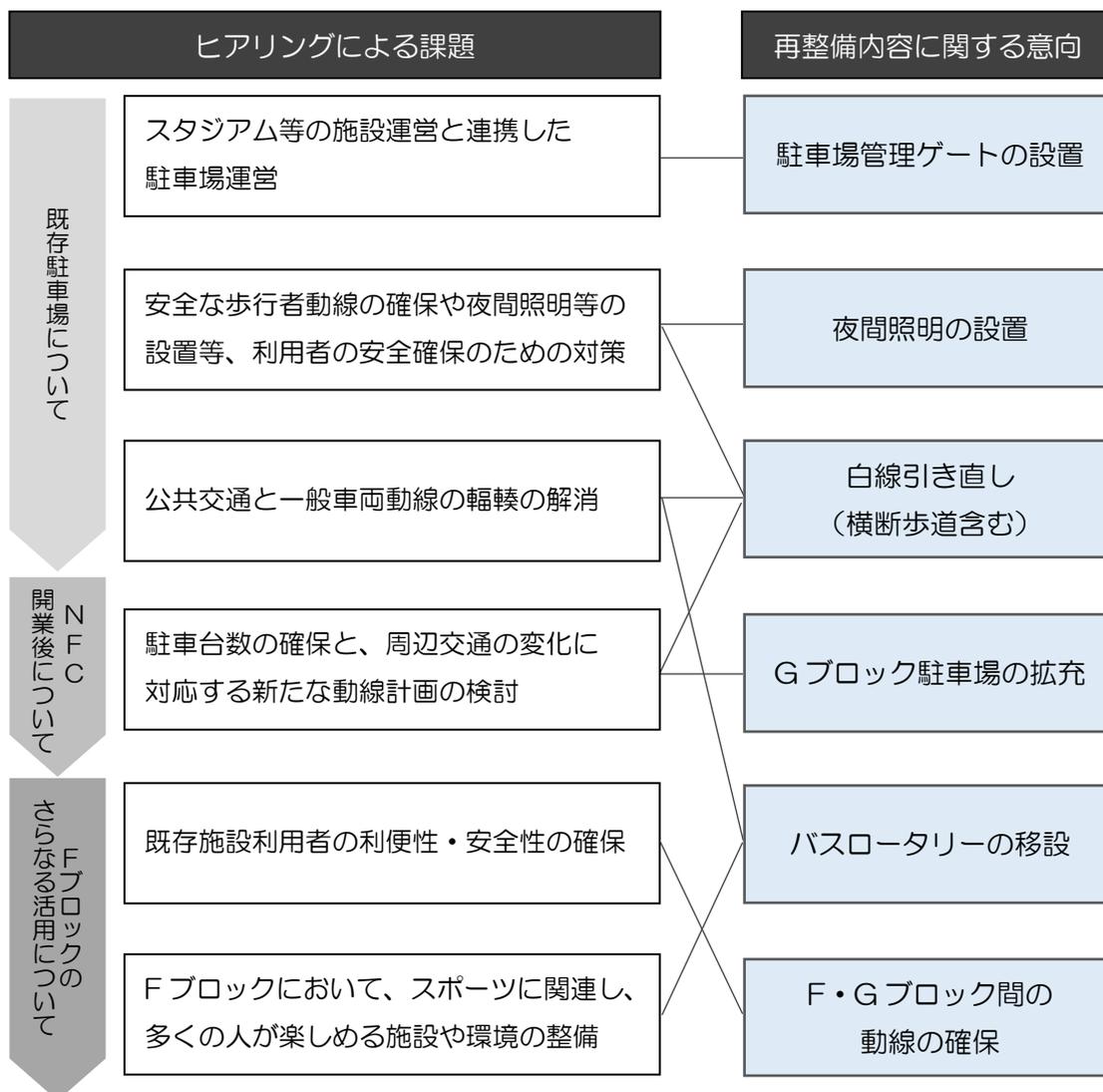
ZOZO マリンスタジアムでの試合開催日や NFC の日本代表公開練習日など以外にも、日常的な賑わいを創出できる環境づくりについて検討が必要であり、市民が気軽に訪れ、スポーツを通じた活動や交流を楽しめる施設や環境の整備が必要となる。

2) 共用施設の再整備内容に関する意向

1)にて整理した6つの課題より、共用施設の再整備内容に関する四者の意向をまとめると以下のとおりとなる。

共用施設の再整備内容については、次項にて費用対効果も踏まえて精査する。

図表 3-1・2 共用施設の再整備内容に関する意向



3-2 共用施設の施設規模・配置の検討

(1) 想定される施設需要

1) 現状の交通実態把握・分析

a) 公園内駐車場の利用実態

調査対象地域の共用施設としての駐車場 DEFG ブロックにある駐車場の利用実態について、平成 27 年度のデータを分析したところ以下のとおりであった。

いずれの駐車場も開催日と非開催日の差が大きく、休日の開催非開催比は 4.6 倍、平日は 6.5 倍となっている。F ブロック以外の駐車場についてもプロ野球ゲーム等の有無との関連が顕著に現れている。

プロ野球ゲーム開催日には、ZOZO マリンスタジアムに隣接している F ブロック駐車場の普通車の枠が満車となる日数は年間 98 日あり、プロ野球ゲーム開催 107 日中 9 割が満車になっている状況である。

また、プロ野球ゲーム開催も含めたイベント（年間 185 日・51%）による駐車場の延べ利用台数は平均 664 台/日と現状台数 1,706 台（大型車 13 台除く）の約 4 割程度となっている。

年間で A~G ブロックにて開催されるイベント開催時における最大の日延べピーク利用台数は、1,700 台/日と、現状の容量 1,706 台との比較では同程度となっているが、プロ野球ゲーム観戦目的の来場者は、DE ブロック駐車場よりもスタジアムに近い公園周辺にある駐車場を利用する傾向がある。

図表 3-2・1 DEFG ブロック駐車場の平成 27 年度駐車実績（まとめ）

	DE	F		G	合計	備考
		普通車	大型車			
現在の駐車場容量	966	577	13	163	1,719	※普通車は身障者用 12 台含む
最大日駐車台数	955	577	13	160	1,705	
満車日数(日)	0	98	10	0	—	
駐車場利用日(366-9)	357	357	357	357	1,428	駐車場未利用日:9
プロ野球ゲーム開催日平均駐車台数	155	519	3	50	726	
休日平均駐車台数	161	360	2	66	589	
休日かつプロ野球ゲーム開催日平均駐車台数	259	555	3	94	911	
休日かつイベント開催日平均駐車台数	205	439	2	76	722	プロ野球ゲーム開催日を含む
休日かつイベント未開催日平均駐車台数	34	127	0	37	198	
平日平均駐車台数	52	162	1	12	227	
平日かつプロ野球ゲーム開催日平均駐車台数	70	489	2	14	576	
平日かつイベント開催日平均駐車台数	73	330	2	19	424	
平日かつイベント未開催日平均駐車台数	38	44	1	6	89	

参考

プロ野球ゲーム開催日	107 日
休日かつプロ野球ゲーム開催日	48 日
休日かつイベント開催日	85 日
休日かつイベント未開催日	29 日

資料：千葉県

図表 3-2・2 県立幕張海浜公園有料駐車場 日延べ駐車台数
(平成 27 年度 DEFG ブロック駐車場)

備考	DE	F	G	合計
現状台数(台)	966	普通車:577 (身障者用 12 台含む) ※大型車:13	163	1,706 (身障者用 12 台含む)
試合等の開催日数	185 日			
年間の割合	51%			
プロ野球ゲームや音楽等のイベント開催日の日延べ利用台数の平均台数(台/日)	135	普通車:476 ※大型車:2	51	664 ※DEFG ブロックの日延べ利用台数(大型車含む)の合計台数の平均(イベント開催日)
《参考》 プロ野球ゲームや音楽等の A~G ブロックにて開催されるイベント開催日の日延べ利用台数のピーク台数(台/日)	711	普通車:789 ※大型車:81 (高校野球開会式日)	200	1,700 ※DEFG ブロックの 1 日延べ駐車台数の合計値のピーク利用台数

資料：千葉県

b) 周辺駐車場の利用実態（プロ野球ゲーム開催日）

前項の駐車場の他、公園内の ABC ブロック駐車場、公園周辺には幕張メッセやイオン、コストコなどの大規模施設の駐車場がある。

このうち、ABC ブロック駐車場、周辺駐車場について行ったデーゲーム開催日（平成 29 年 5 月 21 日）の一日累計駐車台数の調査資料からみると、ゲーム終了後の F ブロック駐車場の出庫ピーク時間帯である 16-17 時と 17-18 時の間の出庫台数をみると、試合来場者の駐車は ABC 駐車場で 74 台、周辺駐車場で約 600 台の計約 700 台となり、F ブロック駐車場と同じ傾向であることから、ZOZO マリンスタジアム来場者の一般車であると推察され（この日は試合が 14:00~16:47 で、F ブロック駐車場については 10:05 には満車）、ZOZO マリンスタジアムでのプロ野球ゲーム開催と、調査対象地域外を含めた駐車場の利用状況には相応の関係性があるといえる。

図表 3-2・3 ABCブロック駐車場 プロ野球ゲーム開催日の駐車実績【一日累計表】

平成 29年 5月 21日(日) 天候:晴

時刻	前日残		0 台		駐車台数	身	開催イベント							
	入庫	／ 累計	出庫	／ 累計										
0-1	1	／ 1	1	／ 1	0									
1-2	0	／ 1	0	／ 1	0									
2-3	0	／ 1	0	／ 1	0									
3-4	0	／ 1	0	／ 1	0									
4-5	1	／ 2	1	／ 2	0									
5-6	2	／ 4	0	／ 2	2									
6-7	12	／ 16	0	／ 2	14									
7-8	39	／ 55	1	／ 3	52									
8-9	62	／ 117	1	／ 4	113									
9-10	60	／ 177	4	／ 8	169									
10-11	70	／ 247	11	／ 19	228									
11-12	63	／ 310	12	／ 31	279									
12-13	52	／ 362	36	／ 67	295									
13-14	32	／ 394	21	／ 88	306									
14-15	25	／ 419	56	／ 144	275									
15-16	21	／ 440	56	／ 200	240									
16-17	12	／ 452	58	／ 258	194									
17-18	9	／ 461	83	／ 341	120									
18-19	4	／ 465	48	／ 389	76									
19-20	1	／ 466	31	／ 420	46									
20-21	0	／ 466	15	／ 435	31									
21-22	0	／ 466	16	／ 451	15									
22-23	1	／ 467	11	／ 462	5									
23-0	0	／	5	／										
0-	0		0											
			実残		1									

【イベント会場等】

- ① 国際展示場1ホール
- ② 国際展示場3ホール
- ③ 国際展示場5～6ホール・9～11ホール
- ④ 国際展示場7ホール
- ⑤ 国際展示場8ホール
- ⑥ 幕張イベントホール
- ⑦ ZOZOマリンスタジアム

プロ野球公式戦
千葉ロッテ 対 東北楽天ゴールデンイーグルス
入場者数 21,363人
入庫台数 約700台
マリン満車 10:05

資料：千葉県

公園周辺のある大規模施設の駐車場の入庫台数をみると、休日のZOZOマリンスタジアムでのプロ野球ゲーム開催日の1日の平均延べ入庫台数が非開催日を下回る状況が一部みられるが、周辺大規模施設の駐車場入庫台数とプロ野球ゲーム開催の関係に、相関関係はみられない。

図表 3-2・4 周辺大規模施設の駐車場入庫台数とプロ野球ゲーム開催の関係

	A)千葉ロッテ試合開催		B)千葉ロッテ試合非開催		差分(A-B)	AB計
	日数	平均入庫台数	日数	平均入庫台数		
月 平日	3	9,470	42	9,007	463	9,038
月 休日	4	14,512	3	15,968	▲ 1,456	15,136
火 平日	12	10,061	37	9,090	971	9,327
火 休日	0	—	2	17,109	—	17,109
水 平日	13	8,759	36	8,814	▲ 55	8,800
水 休日	1	16,211	2	17,651	▲ 1,440	17,171
木 平日	13	8,820	39	8,591	229	8,648
木 休日	0	—	1	16,529	—	16,529
金 平日	18	9,828	33	9,139	689	9,382
金 休日	0	—	1	20,570	—	20,570
土 休日	20	14,346	32	14,437	▲ 91	14,402
日 休日	21	17,274	31	16,873	402	17,035
計 平日	59	9,400	187	8,923	477	9,037
計 休日	46	15,738	72	15,827	▲ 90	15,792

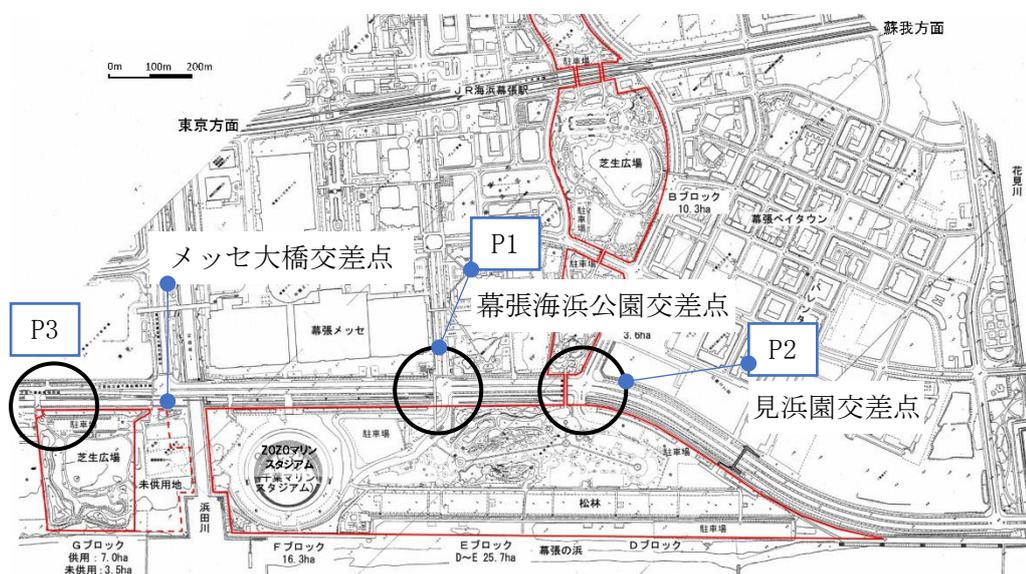
資料：施設管理者

c) プロ野球ゲーム開催日の交通量

NFC 設置・検討にあたって JFA が今年度実施した交通量調査結果に基づき、プロ野球ゲーム開催日の交通量を整理した。

なお、調査日は平成 29 年 5 月 21 日（日）千葉ロッテ 対 東北楽天ゴールデンイーグルス戦（デーゲーム）開催日であり、試合開始時刻は 14:00、試合終了時刻は 16:47、入場者数は 21,363 人（いずれも（一社）日本野球機構の公式記録より）だった。交通量調査時間は、8 時から 23 時の計 15 時間、調査地点は下図のとおり。

図表 3-2・5 調査地点位置図



① 車両交通量

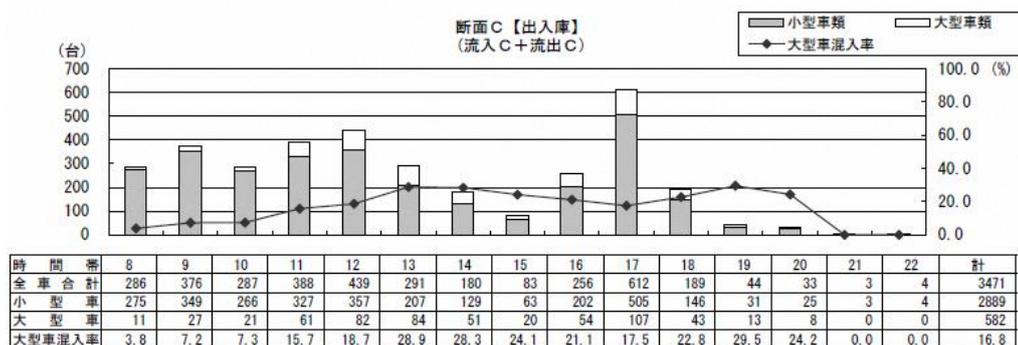
ZOZO マリンスタジアムでのプロ野球ゲーム開催日の車両の駐車がどのように周辺交通に影響を及ぼしているかを確認するため、ここではP1（Fブロック駐車場）・P2（DEブロック駐車場）・P3（Gブロック駐車場）の入出庫状況に着目する。

【車両全体】

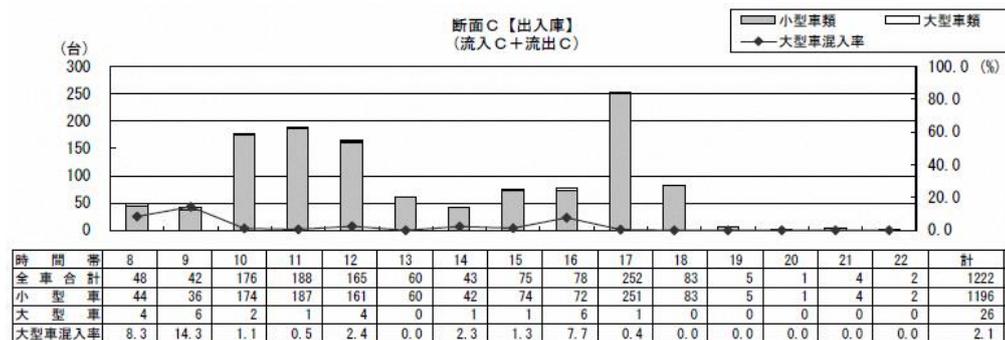
3つの駐車場における入出庫状況は、P1（Fブロック駐車場）で3,471台、P2（DEブロック駐車場）で1,222台、P3（Gブロック駐車場）で451台と、P1（Fブロック駐車場）が最も多くなっていることから、P1（Fブロック駐車場）における入出庫状況に着目し、周辺交通への影響を確認する。

図表 3-2・6 DEFG ブロック駐車場時間別入出庫状況（休日デーゲーム時）

◆P1（Fブロック駐車場）

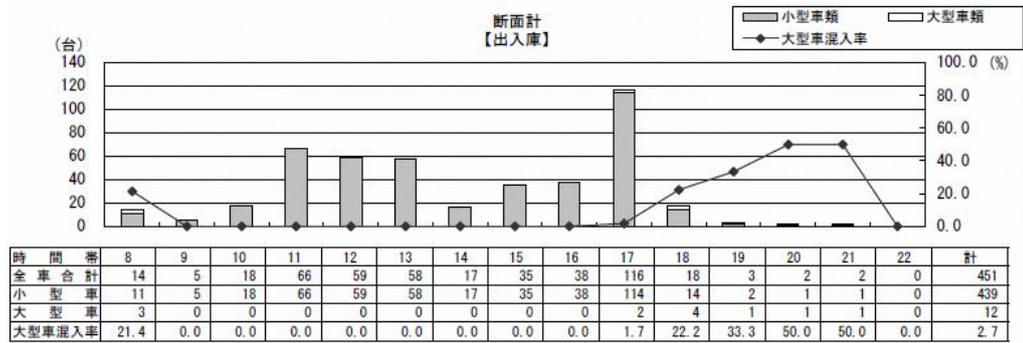


◆P2（DEブロック駐車場）



資料：JFA

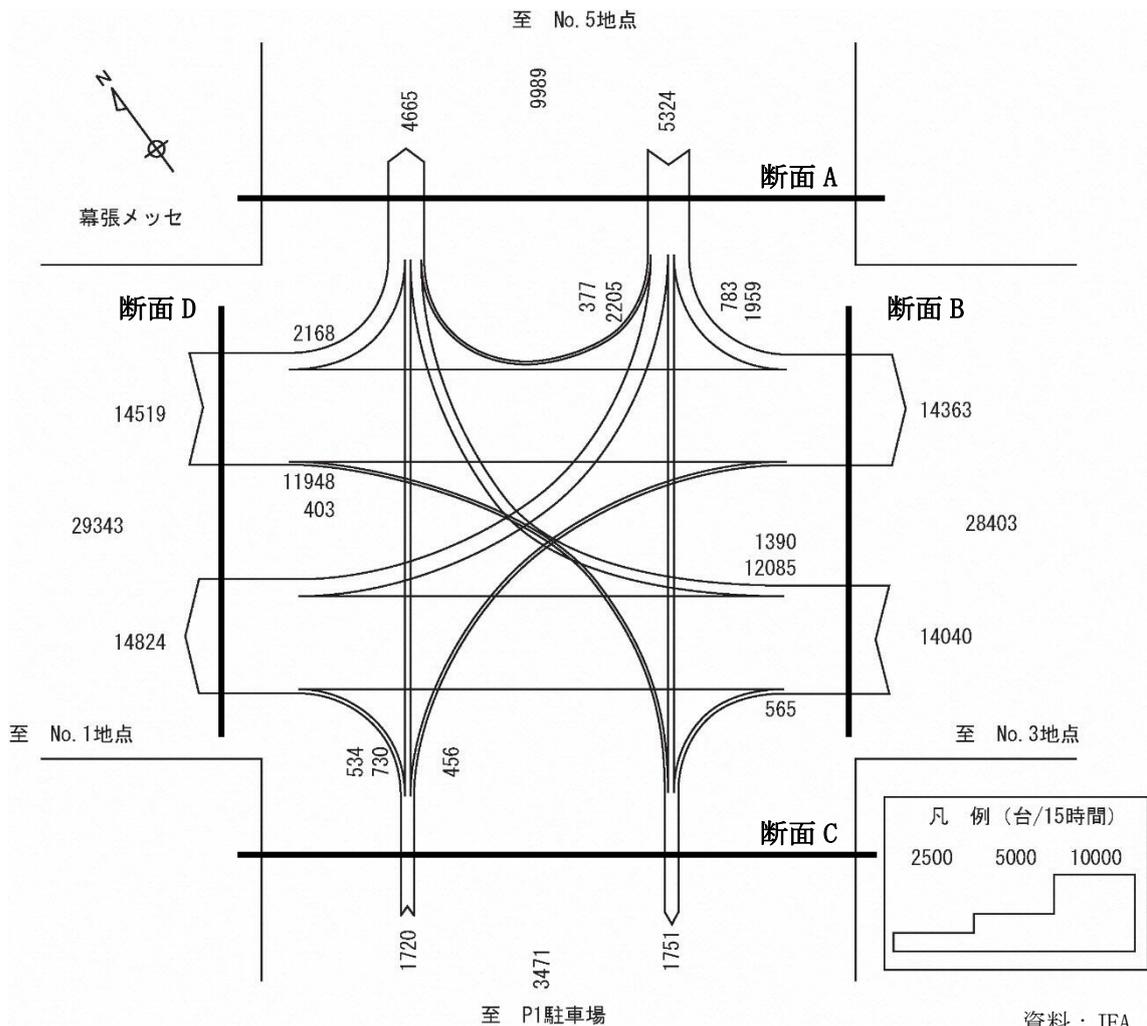
◆P3 (Gブロック駐車場)



資料：JFA

P1 (Fブロック駐車場) の入出庫口である幕張海浜公園交差点の交通流動図は、下図のとおりである。

図表 3-2・7 幕張海浜公園交差点交通流動図



交差点各断面各方向別において、P1（Fブロック駐車場）の入出庫が与える影響をみると、全体（15時間）では、断面Aの海浜幕張駅方面における駐車場からの出庫台数割合が16%と最も大きく、次いで、断面Aの公園方面における駐車場への入庫台数割合で15%となっている。

断面Aの海浜幕張駅方面における駐車場からの出庫台数割合は、ピーク時に35%まで増加し、周辺交通のうち、最も影響が大きくなっている状況である。

なお、各断面の交通容量をみると、断面Aで4車線24,000台/日、断面B及びDで6車線36,000台/日となっており、プロ野球ゲーム開催日の状況は、断面Aで約5割、断面B及び断面Dで約9割の状況となっていることから、断面B及びDにおいては、道路拡幅等を想定しない場合、交通量の増加分は約4,000台/日以内とする必要があるといえる。

図表 3-2・8 周辺道路の交通量とP1（Fブロック駐車場）の入出庫台数との関係

		全体（15時間）		ピーク時（P1入出庫合計ピーク：17時～18時）	
		各断面の車両交通量	P1の入出庫の台数と割合	各断面の車両交通量	P1の入出庫の台数と割合
断面A	海浜幕張駅方面【出庫】	4,665	730	637	223
			16%		
	公園方面【入庫】	5,324	783	456	70
			15%		15%
	計	9,989	1,513	1,093	293
			15%		27%
断面B	稲毛方面【出庫】	14,363	456	1,625	131
			3%		
	幕張メッセ方面【入庫】	14,040	565	1,102	14
			4%		1%
	計	28,403	1,021	2,727	145
			4%		5%
断面D	幕張メッセ方面【出庫】	14,824	534	1,250	142
			4%		
	稲毛方面【入庫】	14,519	403	1,574	32
			3%		2%
	計	29,343	937	2,824	174
			3%		6%

資料：JFA

【乗用車】

3つの駐車場における乗用車の時間帯別入庫状況をみると、いずれの駐車場も入庫台数の多い時間帯が数時間帯あり、ピーク時間帯は分散しているといえる。

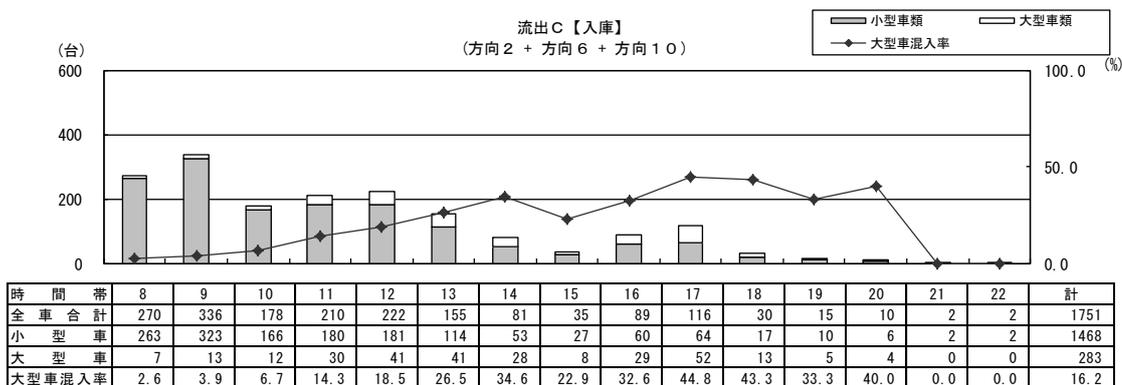
各駐車場の状況をみると、P1（Fブロック駐車場）では、8時台と9時台の入庫台数合計が586台と、現状の駐車場台数577台を上回っていることからこの時点で満車になっていると考えられるが、10時以降も試合開始14時まで100台から200台の入庫（公園内への流入）があり、また同時間帯で出庫も同数程度あることから、公園内駐車場が満車であっても公園内に流入し、駐車できずに公園から流出する状況が発生していると考えられる。

P2（DEブロック駐車場）では、10時台から12時台の合計が416台と15時間の合計575台の約7割を占めている。

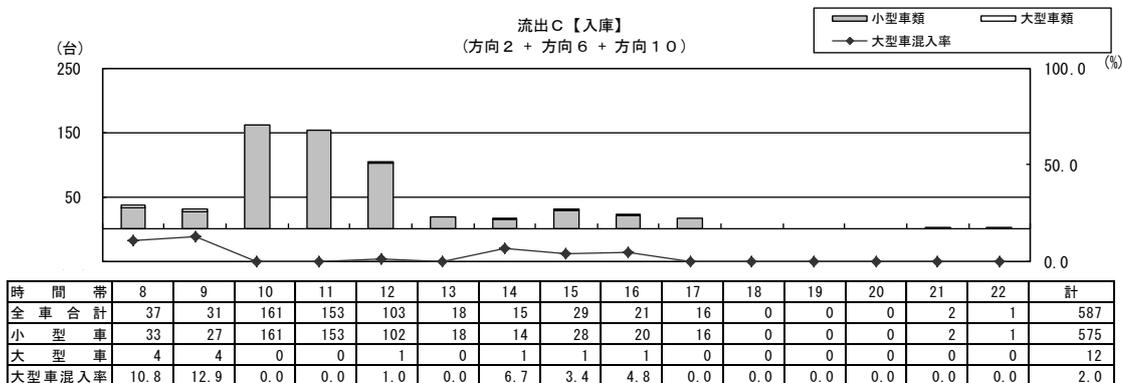
P3（Gブロック駐車場）では、11時台から13時台の合計が147台と15時間の合計212台の約7割を占めている。

図表 3-2・9 DEFGブロック駐車場時間帯別入庫状況（休日デーゲーム時）

◆P1（Fブロック駐車場）

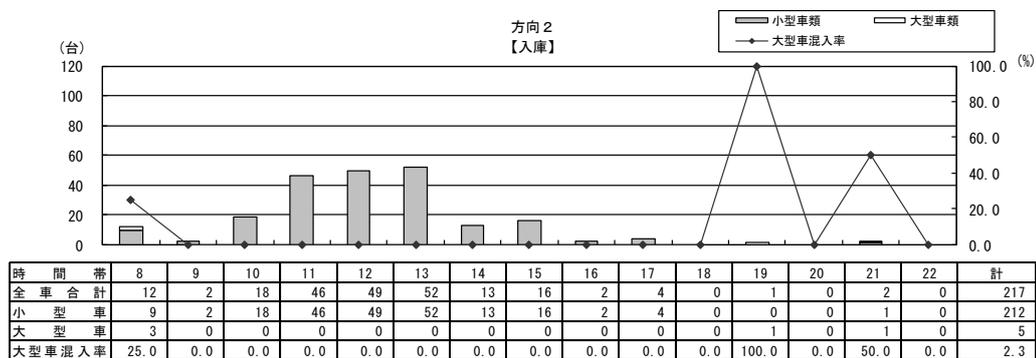


◆P2（DEブロック駐車場）



資料：JFA

◆P3 (Gブロック駐車場)



資料：JFA

3つの駐車場における乗用車の時間帯別出庫状況を見ると、いずれの駐車場も試合終了後17時台の約1時間に出庫が集中しており、P1 (Fブロック駐車場) で15時間合計1,421台の約3割(441台)、P2 (DEブロック駐車場) で15時間合計621台の約4割(235台)、P3 (Gブロック駐車場) で15時間合計227台の約5割(110台)と、P1 (Fブロック駐車場) からの出庫台数が最も多くなっている。

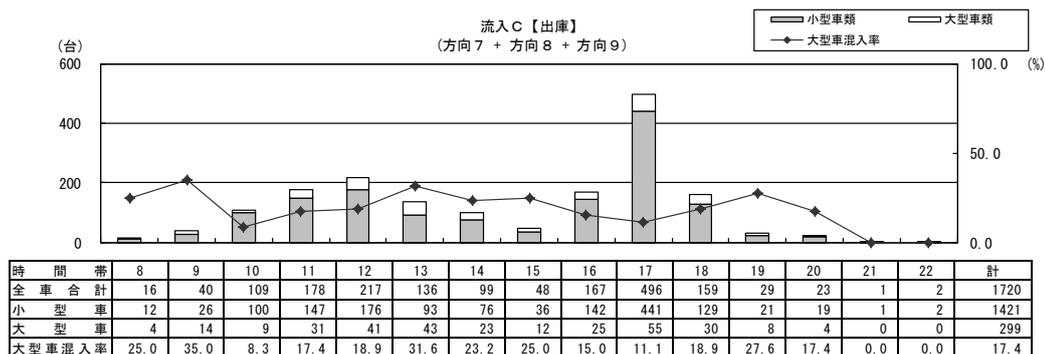
また、出庫台数が最も多いP1 (Fブロック駐車場) における17時台の出庫台数を方向別で見ると、海浜幕張駅方向への直進が223台と、稲毛方面131台や幕張メッセ方面142台の概ね1.5倍と多くなっている。

なお、当該交差点における17時台の信号現示をみると、1車線あたり1時間で約600台程度を処理できると考えられることから、右折車線を除く2車線で処理したとしても、約1200台の処理が可能となり、現状約500台に対し約700台程度の余裕があるといえる。

しかし、実際は、より短時間に出庫車両が集中していることも考えられることから、駐車場ゲートの処理能力と連動して出庫調整を行うことや交差点までの車路延長を確保することなどを検討することが必要である。

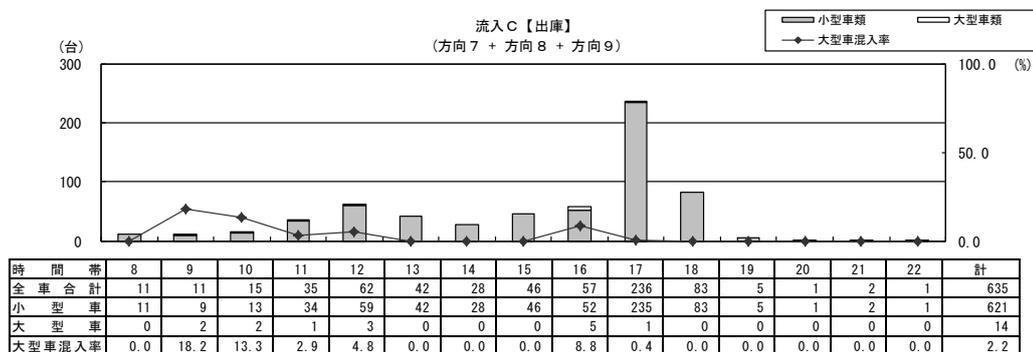
図表3-2・10 DEFGブロック駐車場時間帯別出庫状況 (休日デーゲーム時)

◆P1 (Fブロック駐車場)

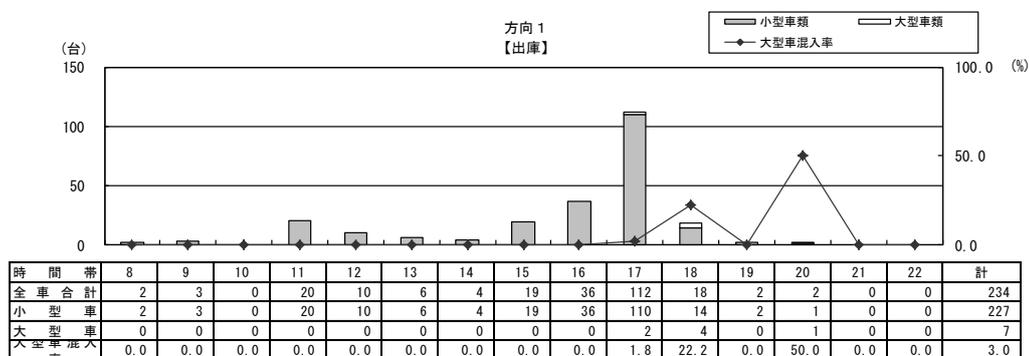


資料：JFA

◆P2 (DEブロック駐車場)



◆P3 (Gブロック駐車場)



資料：JFA

【バス】

バスの交通状況を、バスの入出庫がみられるP1 (Fブロック駐車場) でみると、時間帯別の入庫は、試合終了後の17時台が52台と最も多く、次いで、試合開始前2時間の12時台と13時台にそれぞれ41台となっている。

また、時間帯別の出庫は、17時台の55台が最も多く、次いで、13時台43台、12時台41台となっている。

なお、駐車場が満車になっているとみられる試合開始前の時間帯で、バスの入庫が多くなる12時台や13時台でも、100台から200台の乗用車の入庫がみられることから、空車待ちの乗用車がバスの進入を妨げないよう、満車時の入庫抑制や車路を分離することなどを検討することが必要である。

図表 3-2・11 Fブロック駐車場時間別入出庫状況

方向	流入C【出庫】(方向7+方向8+方向9)										流出C【入庫】(方向2+方向6+方向10)									
	小型車類			大型車類			合計	大型車 混入率 (%)	時間 係数 (%)	バイク	小型車類			大型車類			合計	大型車 混入率 (%)	時間 係数 (%)	バイク
	乗用車	貨物車	計	バス	貨物車	計					乗用車	貨物車	計	バス	貨物車	計				
8:00~9:00	11	1	12	4	0	4	16	25.0	0.9	5	262	1	263	7	0	7	270	2.6	15.4	20
9:00~10:00	26	0	26	12	2	14	40	35.0	2.3	8	322	1	323	12	1	13	336	3.9	19.2	13
10:00~11:00	100	0	100	8	1	9	109	8.3	6.3	5	165	1	166	12	0	12	178	6.7	10.2	21
11:00~12:00	145	2	147	29	2	31	178	17.4	10.3	6	178	2	180	30	0	30	210	14.3	12.0	22
12:00~13:00	176	0	176	41	0	41	217	18.9	12.6	12	181	0	181	41	0	41	222	18.5	12.7	23
13:00~14:00	93	0	93	43	0	43	136	31.6	7.9	5	114	0	114	41	0	41	155	26.5	8.9	43
14:00~15:00	76	0	76	23	0	23	99	23.2	5.8	9	53	0	53	28	0	28	81	34.6	4.6	16
15:00~16:00	34	2	36	11	1	12	48	25.0	2.8	6	26	1	27	8	0	8	35	22.9	2.0	4
16:00~17:00	133	9	142	22	3	25	167	15.0	9.7	23	56	4	60	28	1	29	89	32.6	5.1	2
17:00~18:00	434	7	441	55	0	55	496	11.1	28.8	49	64	0	64	52	0	52	116	44.8	6.6	3
18:00~19:00	122	7	129	30	0	30	159	18.9	9.2	23	17	0	17	13	0	13	30	43.3	1.7	2
19:00~20:00	18	3	21	8	0	8	29	27.6	1.7	8	10	0	10	5	0	5	15	33.3	0.9	0
20:00~21:00	18	1	19	2	2	4	23	17.4	1.3	9	6	0	6	4	0	4	10	40.0	0.6	0
21:00~22:00	1	0	1	0	0	0	1	0.0	0.1	1	2	0	2	0	0	0	2	0.0	0.1	0
22:00~23:00	2	0	2	0	0	0	2	0.0	0.1	0	2	0	2	0	0	0	2	0.0	0.1	0
合計	1389	32	1421	288	11	299	1720	17.4	100.0	169	1458	10	1468	281	2	283	1751	16.2	100.0	169
車種別係数	80.8	1.9	82.6	16.7	0.6	17.4	100.0	-	-	-	83.3	0.6	83.8	16.0	0.1	16.2	100.0	-	-	-

資料：JFA

② 歩行者交通量

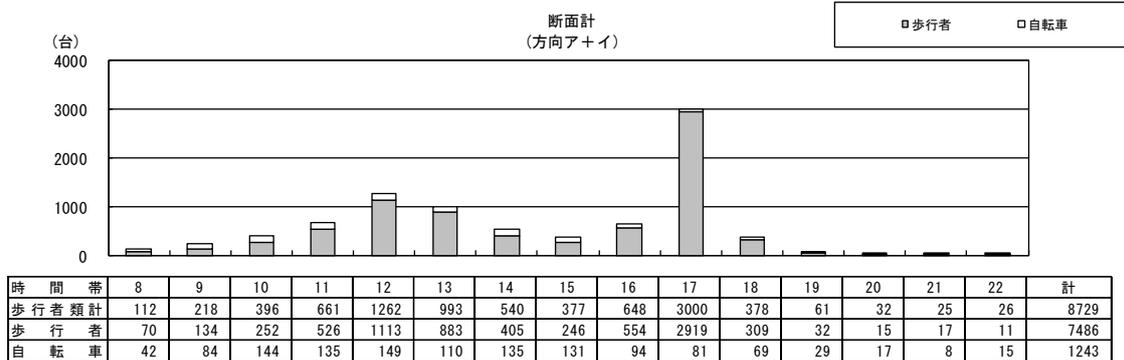
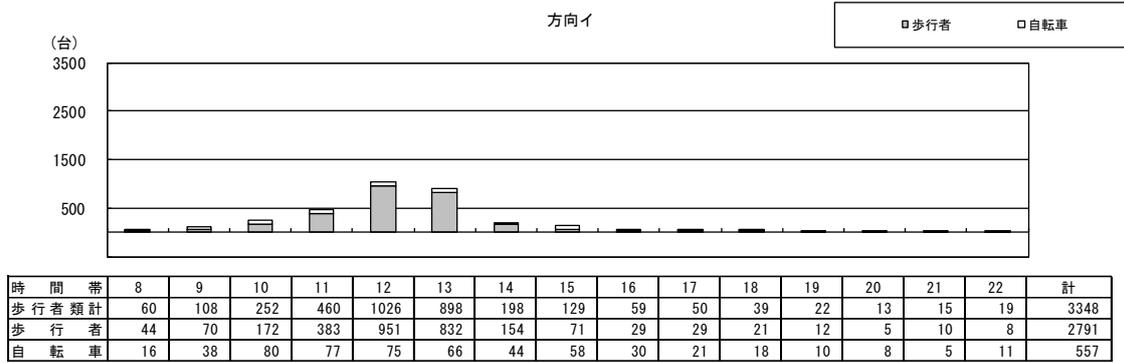
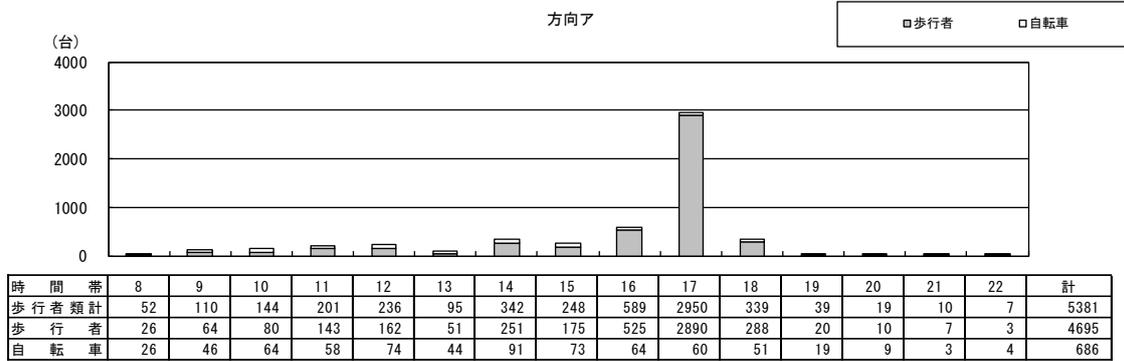
主要地方道千葉・船橋海浜線及び市道臨海線の県立幕張海浜公園側歩道における 15 時間の歩行者交通量をみると、メッセ大橋交差点が 7,486 人と最も多く、次いで幕張海浜公園交差点 828 人、見浜園交差点 745 人となっている。

メッセ大橋交差点の歩行者 7,486 人のうち、約 4 割の 2,919 人が試合終了後の 17 時台に集中しており、うちほとんどが習志野方向であることから、プロ野球ゲーム観戦目的の来場者が、Gブロック駐車場もしくは、幕張メッセ駐車場方面へ移動しているといえる。また、反対の稲毛方向へ向かう歩行者は、全体で 2,791 人と習志野方面へ向かう歩行者の約 6 割程度で、時間帯別では、12 時台に 951 人、13 時台に 832 人と全体の約 6 割が試合前の 2 時間に集中していることから、この歩行者の多くがプロ野球ゲーム観戦目的の来場者であると言える。

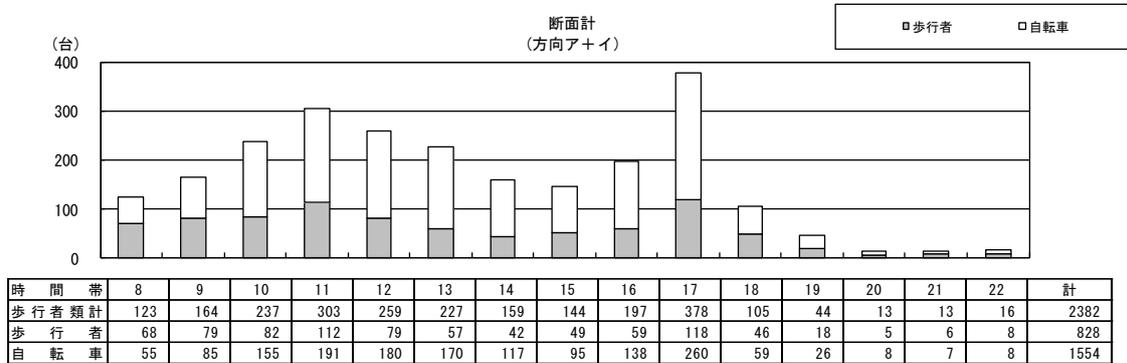
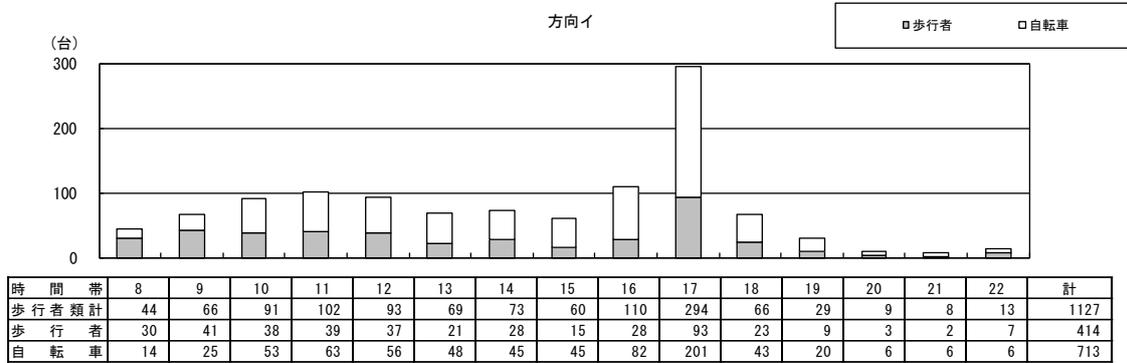
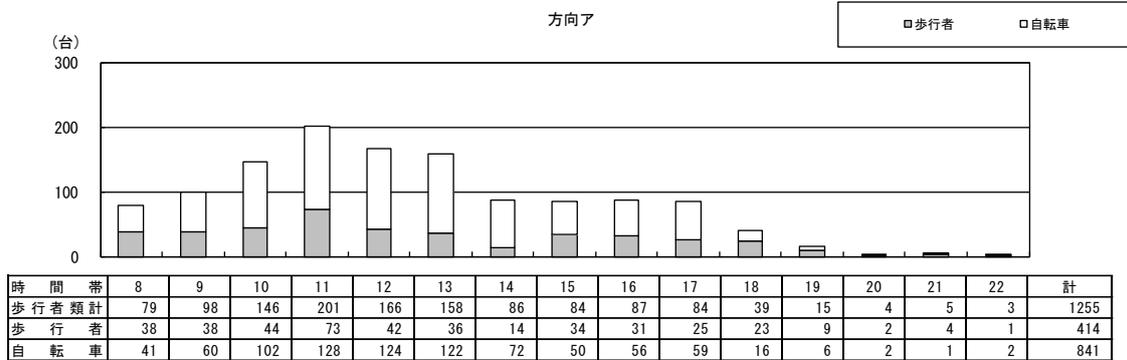
幕張海浜公園交差点及び見浜園交差点については、歩道橋などを利用してアクセスする人が多いことから、本交通量調査における歩行者交通量が少ない状況であったと考えられる。

図表 3-2・12 主要地方道千葉・船橋海浜線及び市道臨海線の
 県立幕張海浜公園側歩道における歩行者交通量

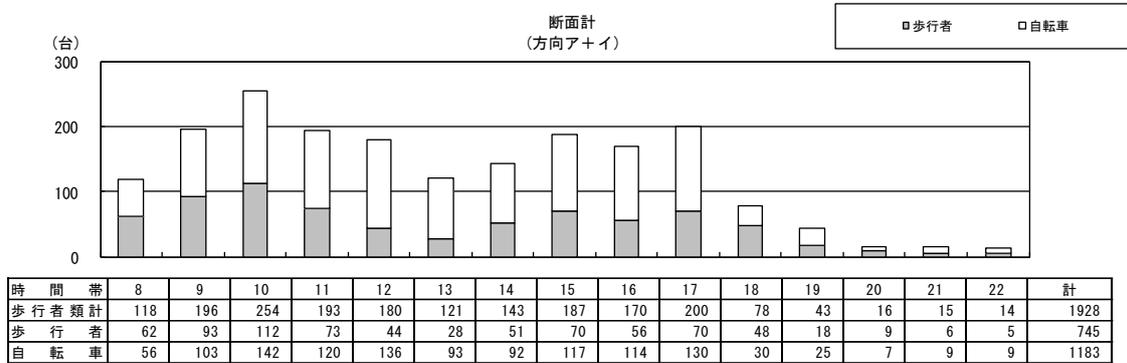
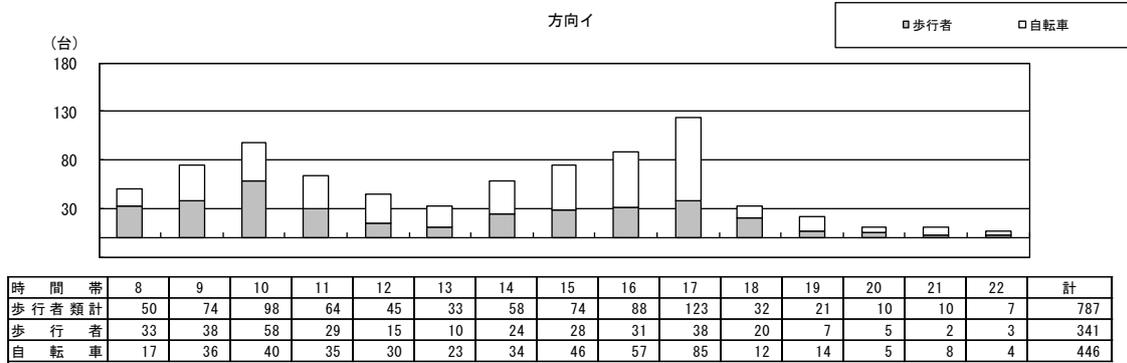
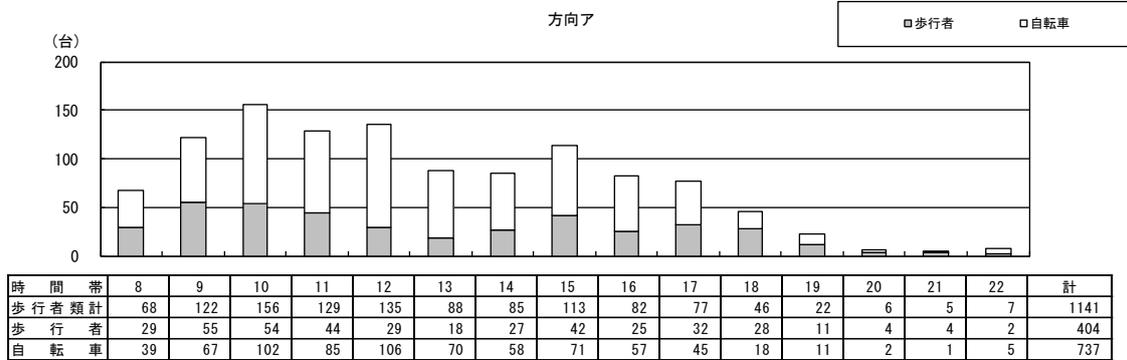
◆メッセ大橋交差点（ア：習志野方向、イ：稲毛方向）



◆幕張海浜公園交差点（ア：習志野方向、イ：稲毛方向）



◆見浜園交差点（ア：習志野方向、イ：稲毛方向）



資料：JFA

2) 施設の利用見通しを踏まえた想定交通需要の分析

a) 都市公園における駐車需要

都市公園にかかる必要駐車台数を標準的な係数を用いて算出すると下表のとおりとなる。係数の設定は、公園の種類によって利用者の密度が異なる考え方をしており、運動公園の係数が大きく必要台数が多くなる傾向にある。

当該公園の場合、運動公園として算出しても必要台数を満たしていることになる。

しかし、当該公園は東西に長く、駐車場が分散していることから、目的施設まで相応の距離があることから、利便性を考慮した配置や台数の確保を検討すべきと考える。

図表 3-2・13 都市公園としての駐車場必要台数（同乗率 2.5）

ブロック	広域公園	運動公園	現状台数
DE	278 台	638 台	966 台
F	176 台	402 台	577 台
G	114 台	261 台	163 台
合計	568 台	1,301 台	1,706 台

資料：国土交通省「平成 26 年度都市公園利用実態調査」
気象庁「千葉特別地域気象観測所の降水日数」
環境省「自然公園等施設技術指針」
日本造園学会「造園ハンドブック」

b) ZOZO マリンスタジアム来場者による駐車需要

ZOZO マリンスタジアムは、千葉ロッテの本拠地であり年間 72 日のプロ野球ゲームをはじめ、大小様々なイベントの会場としても利用されている。

そのため、一般的な広域公園とは異なる駐車需要があり、現状においても不足していると思われる向きもある。

DEFG ブロック駐車場の利用実態は次頁表のとおりであり、ZOZO マリンスタジアムでのプロ野球ゲーム開催や音楽等のイベント開催（年間 185 日・51%）における駐車場合計の平均利用台数は、664 台/日と現状台数 1,706 台の約 4 割程度となっている。

年間で A~G ブロックにて開催されるイベント開催時における最大の日延べピーク利用台数は、1,700 台/日と、現状の容量 1,706 台との比較では同程度となっているが、プロ野球ゲーム観戦目的の来場者は、DE ブロック駐車場よりもスタジアムに近い公園周辺にある駐車場を利用する傾向がある。

なお、他球団のスタジアム収容人員 1 人当たりの駐車場台数を図表 3-2・16~17 のとおり整理したが、12 球団中、最寄駅から所要時間 10 分以上の球場 4 箇所のうち、札幌ドームが 0.034 台/人、福岡 ヤフオク!ドームが 0.044 台/人と、ZOZO マリンスタジアムの 0.047 台/人（DF ブロック合計で算出）とほぼ同等となっている。

しかし、これらの球場の駐車場は、500m以内にあることが一般的で、ZOZO マリンスタジアムの場合、500m以内の駐車場は、FG ブロック駐車場の 740 台のみである。その点を踏まえて 1 人当たりの駐車台数を算出すると 0.025 台/人となり、他球場の水準を下回る。

なお、G ブロック駐車場は、利用時間に制限があり、また、D ブロック駐車場は、ZOZO マリンスタジアムから 1km ほど離れた場所にあることから、駐車場の再整備やその運用にあたっては留意することが必要である。

図表 3-2・14 駐車場（普通車）利用実態

ブロック	G	F	DE	合計(※5)
現状の駐車場容量	163 台	577 台	966 台	1,706 台(※4)
年間利用台数 (平成 28 年度)	8,723 台/年	86,238 台/年	36,145 台/年	131,106 台
利用可能日率（非降水日率＝約 70%）を踏まえた 日平均利用延べ台数	34 台/日	338 台/日	142 台/日	514 台/日
プロ野球ゲームや音楽等のイベント開催日 (年間 185 日・51%) 平均利用延べ台数(※1)	51 台/日	476 台/日	135 台/日	664 台/日
プロ野球ゲームや音楽等の A～G ブロックにて開催されるイベント開催日 ピーク利用延べ台数(※2)	200 台/日	789 台/日	711 台/日	1,700 台/日(※3)

※1 県からの提供資料（県立幕張海浜公園有料駐車場 駐車台数（平成 27 年度））による。

※2 日延べ駐車台数をピーク台数とする。

※3 DEFG ブロックの 1 日延べ駐車台数の合計値のピーク利用台数。

※4 身障者用含む

※5 大型車含む

図表 3-2・15 駐車場台数とスタジアム収容人員当たり駐車場容量（駐車場なし）

	球場名	収容人数 (人)	駐車場台数 (台)	1人あたりの 台数 (台)	最寄駅からの所要時間 (公式 HP より)	備考
1	横浜スタジアム (横浜 DENA ベイスターズ)	30,000	0	—	JR 根岸線関内駅 徒歩 2 分	
2	阪神甲子園球場 (阪神タイガース)	47,508	0	—	阪神甲子園駅 徒歩 2～3 分	

※順番は北から南

※収容人数は野球観戦時の人数

※各球団公式 HP より

図表 3-2・16 駐車場台数とスタジアム収容人員当たり駐車場容量（駐車場あり）

	球場名	収容人数 (人)	駐車場台数 (台)	1人あたりの 台数 (台)	最寄駅からの所要時間 (公式HPより)	備考
1	札幌ドーム (北海道日本ハムファイターズ)	42,270	1,451	0.034	地下鉄東豊線福住駅 徒歩約10分	大型車・障がい者用駐車場合む
2	楽天生命パーク宮城 (東北楽天ゴールデンイーグルス)	36,154	600	0.017	JR 仙石線宮城野原駅 徒歩約5分	通年利用可能一般駐車場のみの台数
3	メットライフドーム (埼玉西武ライオンズ)	33,556	1,290	0.038	西武狭山線西武球場前駅 徒歩2分※Googleマップより	臨時駐車場・大型車含んでの台数
4	ZOZO マリンスタジアム (千葉ロッテ)	30,119	740	0.025	JR 京葉線海浜幕張駅 徒歩15分	県立幕張海浜公園駐車場 FG ブロック駐車場の合計台数 ※F ブロック駐車場のみの台数 577 台では、 0.019 台/人 ※DF ブロック駐車場の合計台数 1,423 台では、 0.047 台/人 (幕張メッセ駐車場 6,000 台 別途使用可)
5	東京ドーム (読売ジャイアンツ)	46,000	670	0.015	JR 中央・総武線水道橋駅 徒歩5分※Googleマップより	東京ドームシティ全体としての駐車場台数。身障者用台数含む
6	明治神宮野球場 (東京ヤクルトスワローズ)	31,828	396	0.012	東京メトロ銀座線外苑前駅 徒歩約5分	絵画館駐車場の台数
7	ナゴヤドーム (中日ドラゴンズ)	36,700	不明	—	地下鉄ゆとりーとラインナゴヤドーム前矢田駅徒歩約5分	
8	京セラドーム大阪 (オリックス・バファローズ)	36,154	不明	—	徒歩すぐ	
9	MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島 (広島東洋カープ)	33,000	314	0.010	JR 線広島駅徒歩約10分	車椅子専用・バスを含んでの台数
10	福岡 ヤフオク!ドーム (福岡ソフトバンクホークス)	38,585	1,700	0.044	福岡市地下鉄唐人町駅 徒歩約15分	

※順番は北から南

※収容人数は野球観戦時の人数

※各球団公式HPより（楽天生命パーク宮城の駐車場台数は、提供資料より）

よって、公園内における駐車場の再整備にあたっては、こうした状況を踏まえて、スタジアムの利便性維持に配慮した配置や、可能な限り駐車需要を充足していくよう検討する必要もある。

駐車需要への対応については、休日かつプロ野球ゲーム開催日の DEFG ブロックの平均駐車台数約 900 台に、周辺の駐車場の利用台数約 700 台（各駐車場の利用傾向からの推察）を加えた約 1,600 台から、プロ野球ゲームや音楽等の A～G ブロックにて開催されるイベント開催日の DEFG ブロックの 1 日延べ駐車台数の合計値のピーク台数約 1,700 台の確保を念頭に置き、G ブロックの未供用等の活用も視野に駐車台数の確保を考えることとする。

また、NFC の設置に伴う増加分及び集客施設の導入による増加分は、施設規模に応じた必要台数を新たに確保することとする。

c) Z020 マリンスタジアム来場者等によるバス需要

バス需要への対応については、プロ野球ゲーム開催時への対応に加え、NFC 及び集客施設の導入による利用増を加味して考えることとする。

バス利用者の割合は、「第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査」の県立幕張海浜公園を含むゾーンにおける代表交通手段別・発着施設別発生集中量を用いて以下のとおりとし、「その他施設」における鉄道・地下鉄利用率の 1/2（※1/2 がバスに乗り換えると想定し $41.3\% \times 1/2 = 20.65\%$ ）と路線バス利用率（2.5%）を合計した約 23% と設定する。

図表 3-2・17 バス交通手段（率）の設定

施設	鉄道・地下鉄	路線バス	自動車	2輪車	自転車	徒歩	その他	不明	計
住宅・寮	35.8%	2.1%	23.3%	0.5%	13.8%	23.2%	0.3%	1.1%	100.0%
学校・教育・幼稚園・保育施設	48.0%	1.2%	9.6%	1.0%	11.2%	27.6%	0.0%	1.3%	100.0%
文化・宗教施設	57.7%	2.8%	26.6%	0.0%	5.8%	7.1%	0.0%	0.0%	100.0%
医療・厚生・福祉施設	16.9%	0.0%	38.0%	0.0%	15.2%	26.2%	0.0%	3.7%	100.0%
事務所・会社・銀行	67.0%	3.2%	15.9%	0.9%	7.2%	4.8%	0.2%	0.8%	100.0%
官公庁	57.6%	3.2%	27.9%	0.0%	1.3%	8.6%	0.0%	1.3%	100.0%
スーパー・デパート・SC	12.9%	1.5%	52.1%	2.8%	13.8%	15.4%	0.0%	1.6%	100.0%
その他の商業施設	35.7%	0.8%	29.7%	0.9%	11.6%	20.6%	0.0%	0.9%	100.0%
宿泊施設・ホテル	26.5%	3.3%	49.6%	1.4%	7.2%	12.0%	0.0%	0.0%	100.0%
工場・作業所	22.2%	0.0%	68.2%	0.0%	5.7%	3.9%	0.0%	0.0%	100.0%
交通・運輸施設	21.5%	6.4%	49.2%	0.0%	6.1%	16.9%	0.0%	0.0%	100.0%
倉庫・物流ターミナル	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
その他の施設	41.3%	2.5%	24.0%	0.0%	15.5%	15.2%	0.0%	1.5%	100.0%
不明	70.7%	2.6%	11.8%	3.8%	6.8%	0.8%	0.0%	3.5%	100.0%
合計	47.3%	2.3%	22.6%	1.0%	10.4%	15.2%	0.1%	1.1%	100.0%

資料：「第 5 回東京都市圏パーソントリップ調査」
東京都市圏交通計画協議会

$$\begin{aligned}
 & (41.3\% \times 1/2) + 2.5\% \\
 & 20.65\% + 2.5\% \\
 & \approx 23\%
 \end{aligned}$$

利用者は、プロ野球ゲーム来場者、NFC 来場者、集客施設来場者とし、それぞれの利用者数は、提供資料より設定した。

結果は、以下のとおりである。1 時間で全ての来場者を処理する場合は、1 時間に 60 台、バス所要時間から 1 回に必要となるバスは 20 台となり、バスロータリーの検討においては、20 台のバスが待機できる規模を確保することが必要である。なお、通常的大型バスを想定した場合、NFC 来場者や集客施設来場者が増えた場合においてもプロ野球ゲーム来場者数と比較して約 1 割程度であり、再整備によるスムーズな運用を考えると現状に対して影響は少ないと考えられる。

また、バス乗車客の滞留空間は、プロ野球ゲームの終了時に約 5,000 人が広場に滞留することを想定した場合、駅前広場計画指針の標準的な原単位である 1.0 m²/人を用いると約 5,000 m²の空間が必要になることから、スタジアム外周のオープンスペースや賑わいエリアの広場などを活用し、バス乗車客が滞留できるオープンスペースを確保することが必要である。

図表 3-2・18 バスの必要台数算定の条件と必要台数

①プロ野球ゲーム開催時来場者数(年間の1試合平均入場者数)	20,000 人/日
② NFC 関連来場者数(※)	1,540 人/日
③ 集客施設来場者数(ピーク時)	635 人
来場者数合計(①+②+③)	22,175 人
バス利用者分担(率)	23%
1 時間ピークバス利用者数合計	5,134 人
大型バス利用合計(人/台)	最大 85 人/台
1 時間に処理するために必要となる台数	60 台
バス所要時間(6×2(往復)+10(乗降等))	22 分
1 時間に処理するために必要となる処理回数	3 回
1 回に必要なバスの台数	20.13≒20 台

※JFA による交通協議資料に基づき設定

d) ZOZO マリンスタジアム来場者等による歩行者需要

歩行者需要への対応については、上記で設定した各施設来場者の合計約 22,000 人が、ピーク時間帯の 1 時間に歩行者の軸となる空間に集中したと想定して検討する。

大規模開発地区関連交通計画マニュアルによる歩道整備水準と歩行者流量より有効幅員を算出すると、以下のとおりとなる。

「ピーク 1 分交通量」=367

「整備水準 A (27 人/m・分以下)」を満たす必要幅員≒14m

上記結果より、新たな歩行者動線の軸として設定する空間においては、最低 14m 程度の幅員を有する歩行空間を確保することが必要である。

(2)新たな施設の導入に伴い再整備を要する共用施設

1)NFC 関連

a) 移設が必要となる既設の共用施設

NFC 整備中及び供用開始後、DE ブロック駐車場については、現状と同じく利用可能とされているが、駐車容量が約 200 台分減少する。

施設ができることで公園内の歩行空間が改変されるが、NFC 区域内については、一般利用者向けの動線が確保される。既存の歩行空間との連続性に関しては、十分に留意され計画されている。

b) 施設整備による需要増に対応して整備が必要な施設

NFC 設置後の運営計画ではイベントの開催等も予定されており、駐車需要としては約 364 台程度が見込まれている。

その場合は DE ブロック駐車場を使用することとし、NFC の設置とあわせて新たな駐車場を整備する計画は有していない。

図表 3-2・19 NFC 関連駐車需要増加想定 (台/日)

	現 状 (最大 1 時間駐車台数)	NFC 関連需要 増加分	合 計
日常的に行われる 300 人規模の イベント開催の場合	44 台	320 台	364 台
[特異日] プロ野球ゲーム及び来場者 1000 人規 模のイベントが同時開催の場合	399 台	555 台	954 台

資料：JFA

2)集客施設関連 (F ブロック)

a) 移設が必要となる既設の共用施設

賑わい創出のための集客施設の導入を進める際は、F ブロック駐車場を一部廃止せざるをえず、減少する駐車場容量約 600 台分を補完する必要がある。

あわせて、バスロータリーや路線バス乗降場の移設、進入路等の切り回しなどの再整備が必要となる。

建築物や駐車場、バスロータリーの配置によっては、(主)千葉船橋海浜線からのアクセス改善のための交差点改良、歩道橋の付け替えや F~G ブロックを結ぶ橋の新設等が必要になることも考えられる。

b) 施設整備による需要増に対応して整備が必要な施設

将来の集客施設の導入に伴う駐車需要が発生する施設の詳細が決まっていないことから、一般的な商業施設にかかる駐車容量を想定する。

① 集客施設の規模想定

集客施設の規模は、都市公園法 4 条 1 項の規定による建築面積の制限の範囲で建築可能な規模とする。

制限の基準値は集客施設の用途によって異なるが、飲食店・売店等の便益施設が含まれる可能性を考慮して 2% とする。なお、飲食店・売店などの収益施設については、改正都市公園法における Park-PFI の公募対象公園施設に該当し 10% まで緩和されるが、本調査では特例を適用せずに 2% で考えるものとした。

公園全体に許容される建築面積から 2% の基準が適用される既存の施設や計画されている施設の分を控除した建築可能な残面積約 7,500 m² (県あて本調査の開始時点にヒアリング) に基づき、約半分の 3,500 m² を集客施設とする想定とした。

図表 3-2・20 集客施設の施設建築物規模想定

	法 4 条 1 項基準 (建ぺい率 2% 以内)
都市公園面積	67.9ha
建築可能な残面積	約 7,500 m ²
集客施設の建築面積 (建築可能な残面積の半分程度)	3,500 m ² (1 階建て想定)

② 建築物規模に対応した駐車需要

想定する規模に応じて駐車場の附置が義務づけられている台数について、千葉市建築物における駐車施設の附置等に関する条例に基づき算定すると 1.7 台となる。

$$\begin{aligned}
 & \text{商業地域・近隣商業地域以外の用途地域における附置義務駐車台数} \\
 & \quad (\text{特定用途 (店舗・事務所) に係る床面積 (m}^2\text{-3,000 m}^2\text{)} \div 300) \\
 & \quad = (3,500 \text{ m}^2\text{-3,000 m}^2\text{)} \div 300 = 1.7 \text{ 台}
 \end{aligned}$$

次に、大規模小売店舗立地法の指針に基づく計算式により必要駐車台数を算出する。出式中の各要素 (A~E) については、原単位等の値を基準として採用する。

$$\begin{aligned}
 & \text{「必要駐車台数」} \\
 & = \text{「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」} \times \text{「平均駐車時間係数」} \\
 & = \text{「一日の来客 (日来客) 数 (人)」} (\text{「A : 店舗面積当たり日来客数原単位 (人/千m}^2\text{)」} \times \text{「当該店舗面積」 (千m}^2\text{)}) \\
 & \times \text{「B : ピーク率 (%)」} \\
 & \times \text{「C : 自動車分担率 (%)」} \\
 & \div \text{「D : 平均乗車人員 (人/台)」} \\
 & \times \text{「E : 平均駐車時間係数」}
 \end{aligned}$$

「必要駐車台数」

$$\begin{aligned} &= (1,400 - 40 \times 3.5) \text{ (人/千} \text{m}^2) \times 3.5 \text{ 千} \text{m}^2 \times 14.4 \text{ (\%)} \times 65 \text{ (\%)} \\ &\quad \div 2.0 \text{ (人/台)} \times (30 + 5.5 \times 3.5) / 60 \\ &= 1,260 \times 3.5 \times 0.144 \times 0.65 \times 0.821 \\ &= 169 \text{ 台} \\ &\approx 170 \text{ 台} \end{aligned}$$

上記結果より、設定した規模の新集客施設を導入した場合は、算出された約 170 台分、例えば G ブロックの駐車場規模とほぼ同等の駐車場を、未利用地等を活用しながら、新たに確保することが必要となる。

《原単位とは》

- ・人口指標や経済指標に用いられる。一人あたり原単位ともいい、トリップ数を経済指標（人口、面積等）で除することによって得られる。

③ 建築物規模に対応した歩行空間

集客施設の導入に伴い増加する来場者数を、大規模小売店舗立地法の指針に基づく計算式により算出する。歩行空間については、交通手段分担に関わらず、一日の来客数全体を対象として検討することとする。

$$\begin{aligned} \text{「一日の来客数」} &= (1,400 - 40 \times 3.5) \text{ (人/千} \text{m}^2) \times 3.5 \text{ 千} \text{m}^2 \\ &= 1,260 \times 3.5 = 4,410 \text{ 人} \end{aligned}$$

$$\text{「ピーク時間の来客数」} = 4,410 \times 14.4 \text{ (\%)} = 635 \text{ 人/h}$$

上記結果をもとに、大規模開発地区関連交通計画マニュアルによる歩道整備水準と歩行者流量より有効幅員を算出する。

$$\text{「ピーク 1 分交通量」} = 10.6$$

$$\text{「整備水準 A (27 人/m・分以下)」を満たす必要幅員} = 0.4\text{m}$$

$$\text{「側方余裕を付加した幅員」} = 0.4\text{m} + 0.5\text{m} \approx 1.0\text{m}$$

上記結果より、設定した規模の新集客施設を導入した場合は、施設周辺の歩行者動線を検討する場合は、約 1m の幅員を新たに確保することが必要となる。

3) 新たな施設の導入とあわせた魅力づくりのための施設

調査対象地の特徴としての海に面するロケーションを活用するため、「海辺のグランドデザイン」において、海辺エリアと隣接する市街地とのつながりや回遊性創出のしかけとして「なぎさプロムナード」の導入を位置づけており、集客施設の導入とあわせて、海浜幕張駅から DEF ブロックをつなぐ歩行者のための主要動線として整備することが望ましい。

図表 3-2・21 ゾーニングと活性化方策イメージ（海辺のランドデザイン）



(3) 動線パターンの検討

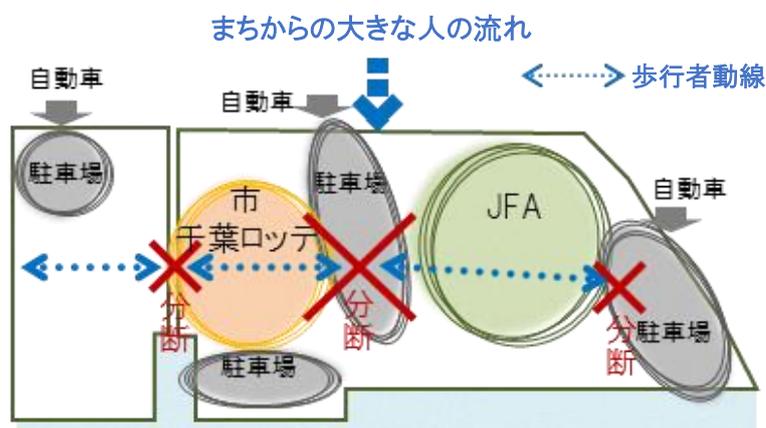
1) 現在の車両・歩行者の動線パターン

公園に向かう主たる車両動線は、幕張海浜公園交差点を經由してFブロック駐車場とのバスロータリーに向かう一般車両・路線バス等のアクセスで、ZOZO マリンスタジアムでのプロ野球ゲームの際に顕著となる。

一方で、これら車両動線によって公園内の歩行者動線が分断される形となっており、NFCの設置により交通量も増加することから、その傾向は一段と強まることとなる。

公園としての一体感を創出し、魅力の向上を図るためには、新たな施設の導入にあわせて、エリア全体の動線ネットワークの再編が必要であり、施設間の連携はもとより、市街地と海との関係性を十分に考慮したネットワークの形成が求められる。

図表 3-2・22 再整備前の交通動線イメージ

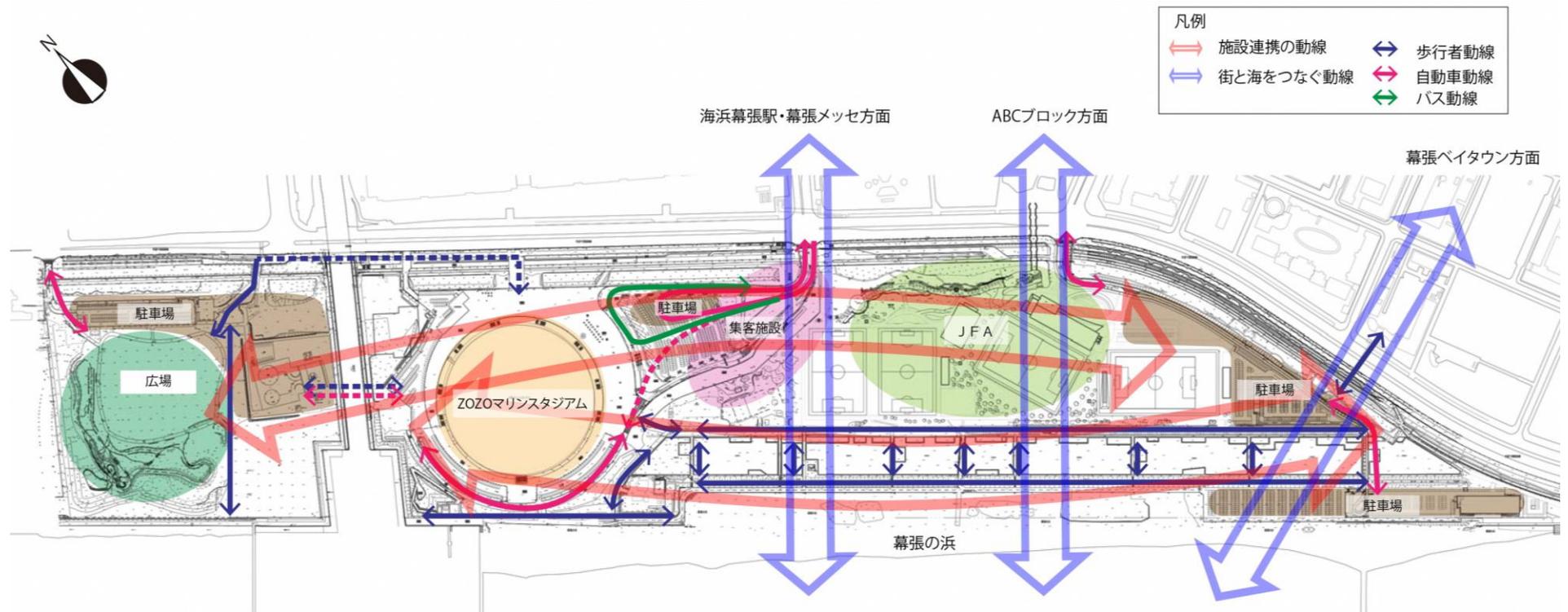


2) 動線ネットワークの再編イメージ

動線の設定にあたっては、当該公園の特徴である海に面するロケーションを活用するため、市街地と海をつなぐ軸と、東西方向の軸を設定する。

そして、新たな魅力創出の中心的役割を担うエリアである現在のFブロック駐車場・バスロータリー周辺を結節点として位置づける。

図表 3-2・23 動線ネットワークの再編イメージ



(4)新たな動線ネットワーク構築に向けた再整備プラン(案)と概算事業費の検討

1)再整備の内容と整備水準

想定される施設需要や四者へのヒアリングを踏まえ、新たな動線ネットワークの再編に向けた、駐車場及びバスロータリー等の再整備内容と整備水準を整理する。

a) 駐車場再整備

①駐車場の台数は、施設計画を考慮した必要台数を確保することを基本とする。

これまでの検討結果を踏まえ、都市公園内における駐車場の再整備にあたっては、施設計画を考慮し、Gブロックの未共用地等の活用も視野に駐車場台数の確保を考えることとする。

《整備水準》

現状において、プロ野球ゲーム開催やその他イベント開催のピーク時に必要となる台数を加味して、ZOZO マリンスタジアム来場者や集客施設の導入に伴う増設分を全てFGブロックで確保することは、Gブロックの芝生広場などオープンスペースの大部分が失われることにもなり、公園本来の目的・効用が低下する懸念がある。

そのため、本調査ではDEブロック駐車場も従来どおり全体の需要の受皿として考えたうえで、整備水準を設定することとした。(大型車及び身障者用は、現状台数を加味してそれぞれ13台、12台を確保する。)

なお、イベント開催にあたっては、可能な限りプロ野球ゲーム開催などスタジアムでのイベントとNFC関連イベントの開催調整を行うなど、イベント規模で想定される駐車需要と駐車利用ブロックを加味した事業者間調整などの工夫が必要である。

《整備水準》（つづき）								
ブロック			DE	F	G	合計	備考	
駐車場容量	①現状の台数		966	590	163	1,719		
	②既定計画による増減		220	0	0	220		
	③計(=①+②)		746	590	163	1,499		
駐車需要	④現在の利用実態		259	558	94	911	休日かつプロ野球ゲーム開催日の平均駐車台数。	
	将来の需要見直し	⑤ブロック別需要	a.ZOZOマリン	0	700		700	各施設の利用想定のうち、ブロックが限定されるもの。 例/幕張メッセPの利用者=本来FGブロックPの利用を希望とみなす。
			b.NFC	260	60	0	320	
			c.集客施設	0	170	0	170	
⑥ブロック別需要配分(=④+⑤)		519	1,138	444	2,101	新たな大規模イベントの開催に関わる駐車需要については、開催日の調整などを事業者間で調整するものとし、追加の需要台数に見込まないものとする。 ※⑤aの需要は、FGブロックで按分。		
再整備プラン整備水準	⑦追加整備を要する台数(=⑥-③)		-227	548	281	602		
	⑧整備可能容量		746	981	948	2,675	各ブロックでの最大整備可能台数。 ※Fブロックは一部立体化含む。 ※Gブロックは未供用地を活用。	
	⑨再整備後の台数(=③+⑦≤⑧)		746	1,355		2,101	約2,100台を再整備プランにおける概ねの目標とする。	

②駐車場の再整備にあたっては、白線引き直しを含む広場整備、夜間照明の設置を含む電気設備工事、駐車場管理ゲートの設置（パーキングシステム導入含む）などをあわせて行うこととする。

四者へのヒアリングなどを踏まえ、駐車場の再整備にあたっては、以下の整備をあわせて行うこととする。

- ・広場整備（舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等）
- ・植栽撤去（浜田川沿い）や立体駐車場整備
- ・電気設備工事、照明設置（ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等）
- ・パーキングシステム管理ゲート整備
- ・パーキングシステム製品購入

b) バスロータリー再整備

①バスの出入口は、幕張海浜公園交差点とする。

当該公園のバス出入口は、海浜幕張駅からのアクセスが主であることから、現状と同様、信号のある「幕張海浜公園交差点」を主要ゲートとする。

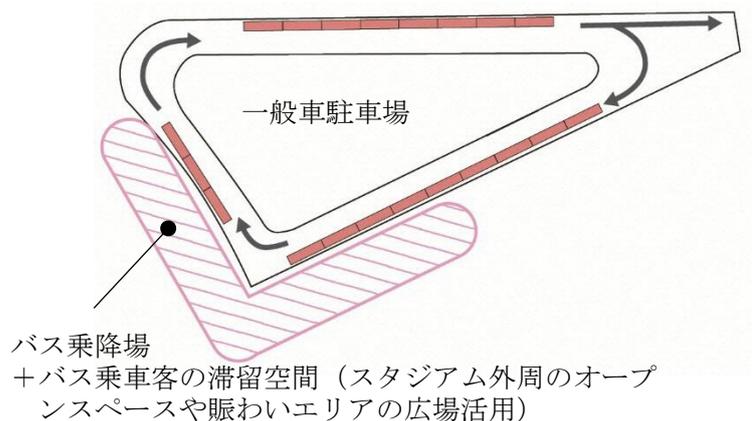
バスロータリーの配置は、NFC 関連施設の整備及び新たな魅力づくりに資する集客施設整備も考慮し検討する。

②バスロータリーの規模は、プロ野球ゲーム開催時のシャトルバス運行に対応する規模とする。

バスロータリーの規模は、接続バスのピーク時における乗降場並びに利用者の滞留空間、待機場（大型バス 20 台/ピーク時）、転回スペースを確保できる規模とする。

バスロータリーとあわせて身障者用バスを含む一般車駐車を設けるものとする。

図表 3-2・24 バスロータリー整備イメージ



③バス乗車客の滞留空間は、スタジアム外周のオープンスペースや賑わいエリアの広場などを活用し必要規模のオープンスペースを確保することとする。

バス乗車客の滞留空間は、プロ野球ゲームの終了時に約 5,000 人が広場に滞留することを想定し、スタジアム外周のオープンスペースや賑わいエリアの広場などを活用し、バス乗車客が滞留できる約 5,000 m²のオープンスペースを確保する。

④バスロータリーの再整備にあたっては、既存のインフラを活用し、白線引き直しを含む広場整備を行うこととする。

F ブロックのバスロータリー内の再整備とあわせて確保する一般車駐車場利用においては、駐車場満車時の公園内への車両進入抑制、イベント終了後の出庫時間調整、一般車両とバス動線との差別化など、バスのスムーズな運行確保に向けた工夫が必要である。

また、一般的車両のうち送迎のみの車両については、広場外での対応や DE ブロック

での対応など、一般車駐車場満車時の待機につながらないように工夫することが必要である。

c) 賑わいエリアの広場・インフラ整備

集客施設を誘致するため、駐車場とバスロータリーの移設とともに、エントランスやイベントスペース、荷卸しスペースなどの広場整備、インフラ整備など、以下の整備を行う。

- ・広場整備（舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等）
- ・電気設備工事、照明設置（ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等）
- ・ガス・水道整備

《整備水準》

- ・集客施設の規模：約 3,500 m²（1階想定）
- ・広場の規模：約 15,500 m²

d) 車両動線の再整備

① 駐車場から施設への車両のアクセス性に配慮する。

各ブロック内施設への車両アクセス利便性に配慮するとともに、駐車場への車両動線と歩行者動線の平面交差が極力発生しないよう配慮する。

特に、集客施設と ZOZO マリンスタジアム間においては、各動線の平面交差が発生しないよう、駐車場やバスロータリーの配置に留意する。

② 駐車場やバスロータリーの再整備に伴う出入口や交差点の改良を行う。

駐車場の再配置や拡張を行う場合において、既存の出入口の活用が難しい場合は、出入口や交差点において、新たな進入路の確保や既存交差点の跨線橋の架け替えや信号機移設等、以下の整備を行うこととする。

- ・ 車道・歩道改良
- ・ 植栽撤去
- ・ 横断歩道橋改良

e) 歩行者動線の新規整備

① 海浜幕張駅から幕張の浜までを結ぶ動線を軸に、公園内の各施設をネットワークする動線を設定する。

海浜幕張駅と海辺（幕張の浜）を結ぶ動線として、なぎさプロムナードの形成を図る。

なぎさプロムナードを主軸として、公園の各施設をネットワークする歩行者動線を設定し、新たに必要となる歩行空間として、以下の整備を行うこととする。

- ・ 広場整備（撤去、雨水排水整備含む）
- ・ 電気設備工事、照明設置（ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等）
- ・ プロムナード東側高圧幹線移設

《整備水準》

- ・ なぎさプロムナードは、プロ野球ゲーム観戦目的の来場者に加え、NFC や集客施設の来場者のピーク時における「サービス水準 A」を確保する幅員約 15 m に、植栽帯や街路灯などの環境空間も含めた空間を片側 5m ずつ加え、計 25m の幅員を設定する。

②FGブロックを結ぶ浜田川橋梁整備を検討する。

ZOZO マリンスタジアム来場者のアクセス利便性に配慮し、Gブロック駐車場とFブロックを結ぶ浜田川橋梁を整備することにより、公園内にて歩行者動線を確保する。駐車場の配置計画にあわせて、以下の整備を検討することとする。

- ・ 橋梁整備
- ・ 人道橋整備

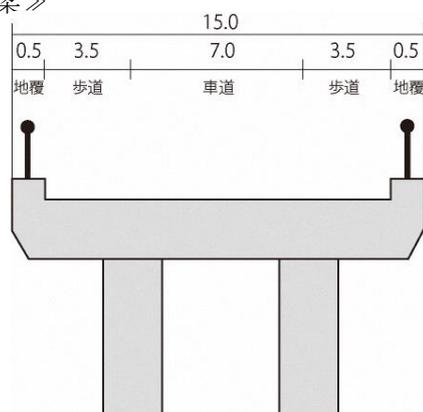
《整備水準》

- ・ 車両通行可能な橋梁の幅員は、道路構造令に基づき、右図のとおり設定する。

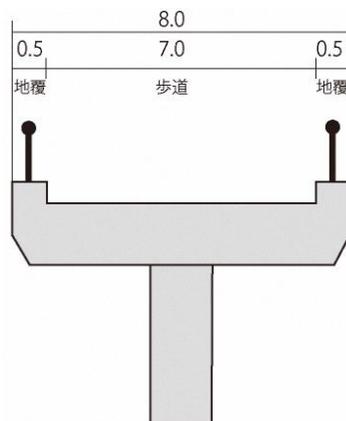
- ・ 人道橋の幅員は、プロ野球ゲーム観戦目的の来場者約 20,000 人の半数が 1 時間に利用することを想定し、右図のとおり「サービス水準 A」を確保する幅員約 7m と設定する。

図表 3-2・25 橋梁幅員構成イメージ

《橋梁》



《人道橋》



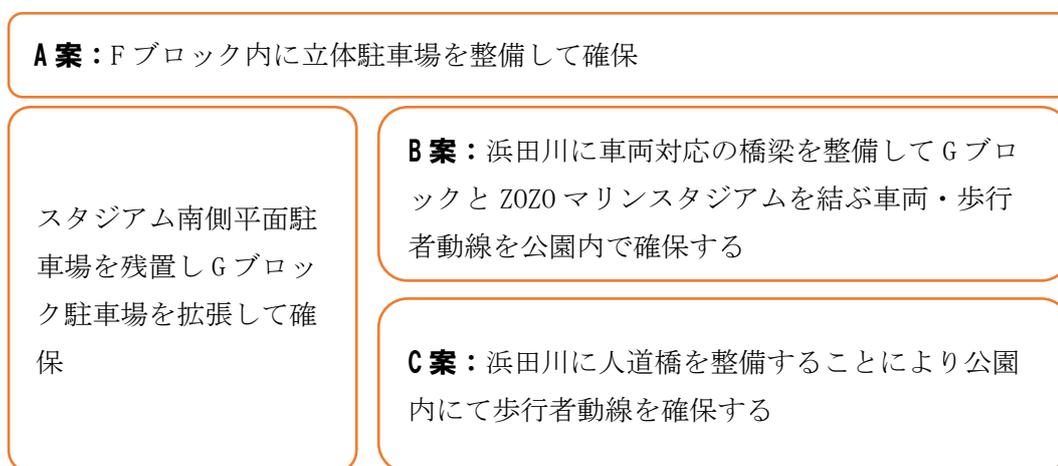
2)再整備プラン (案)

1)再整備の内容と整備水準を踏まえ、主として駐車場の配置と駐車場への車両動線の設定に応じて、再整備プランをA～Cの3案、バスロータリーの配置を各々2案で計6パターン検討した。

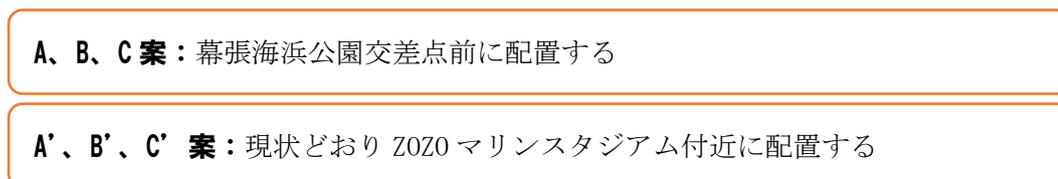
パターン別のプランは、図表 3-2・26～31 のとおりである。

また、駐車場再整備の考え方が異なる3案のうち、バスロータリーまでの引込延長が長いA'～C'の3案の概算事業費を、既往の調査における事業費算出結果を参考にして算出しており、詳細は3)に掲載するが、図表 3-2・31 に総額のみ記載する。

図表 3-2・26 駐車場再整備パターン



図表 3-2・27 バスロータリー再整備パターン



各案の特徴と各案の評価は次ページ以降のとおりである。

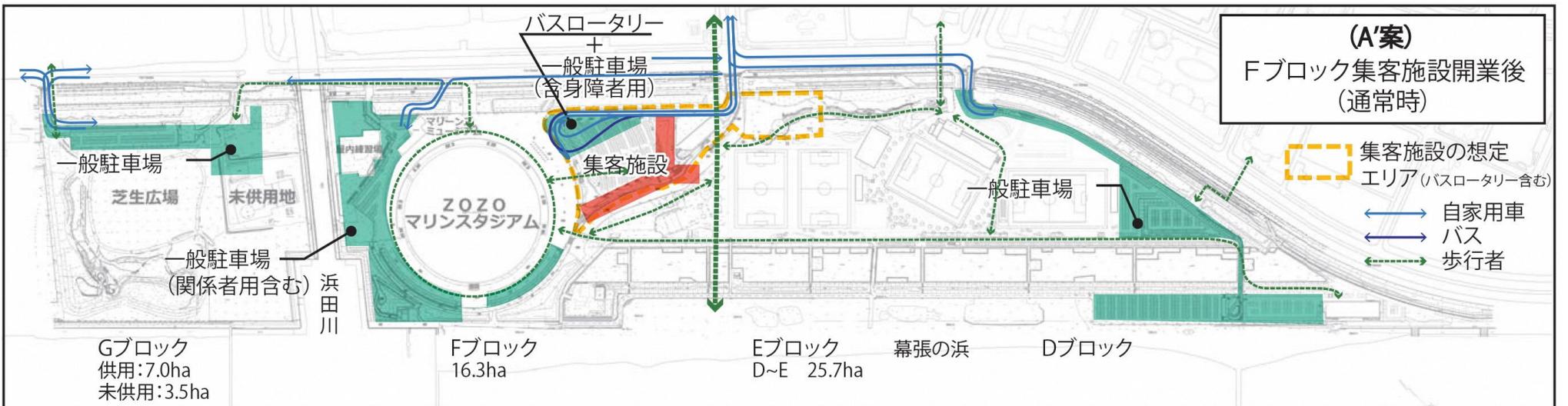
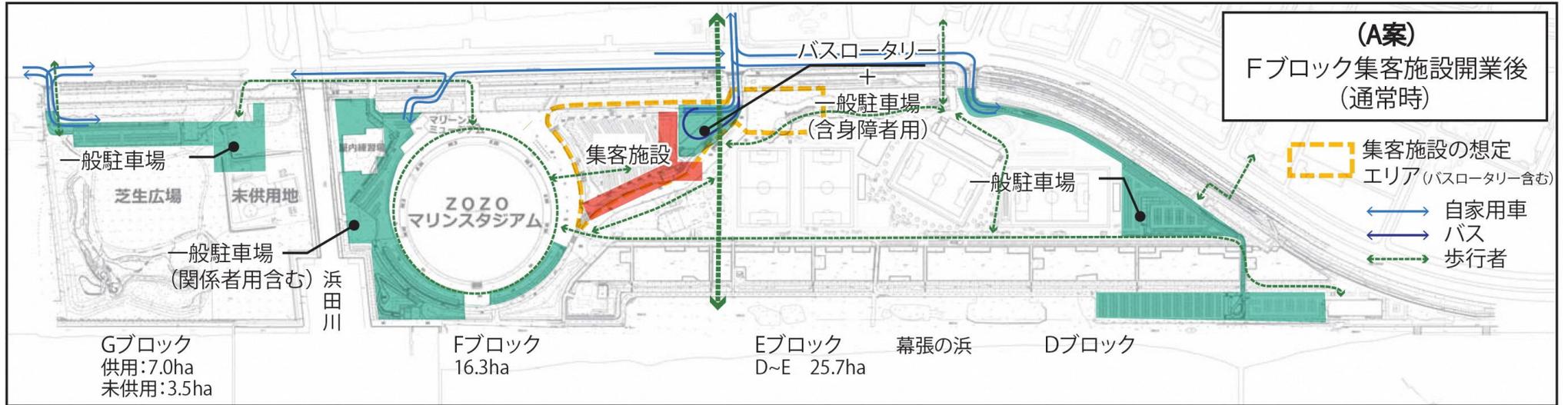
なお、各案の計画台数は、以下の条件において算定し、整備水準に応じた必要台数確保を行った。

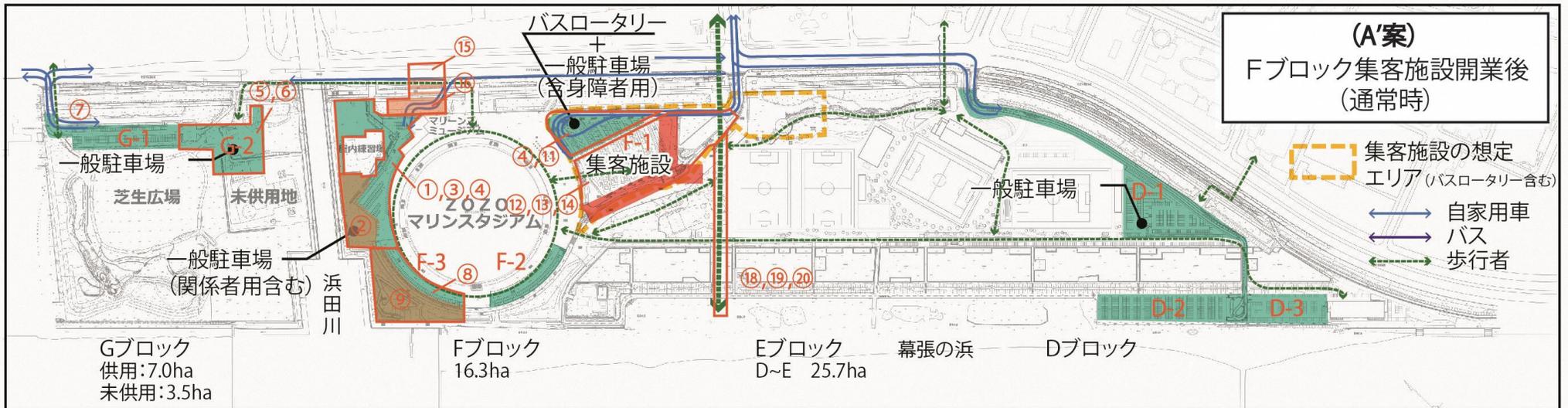
各案における各ブロックの計画台数表及び図を次ページ以降に示す。

- ・ 駐車マス (2.5m) ×5m + 車路 5m分を加味した1台あたりの駐車場面積 (25 m²/台) より算定
- ・ 大型車はG-2ブロックでの確保を想定。医療センターと共用している出入口の改良要検討。(大型車は駐車マス 3.3m×13m + 車路 5.5m分を1台あたりの駐車場面積 (約 61 m²/台) と設定)
- ・ 大型車をF-1内で確保することとした場合、バスロータリーの拡張や園内入口 NFC 側にて確保する案の検討が必要

図表 3-2・28 駐車場再整備パターン 集客施設の導入とあわせた再整備プラン (案) (A案、B案、C案) 図

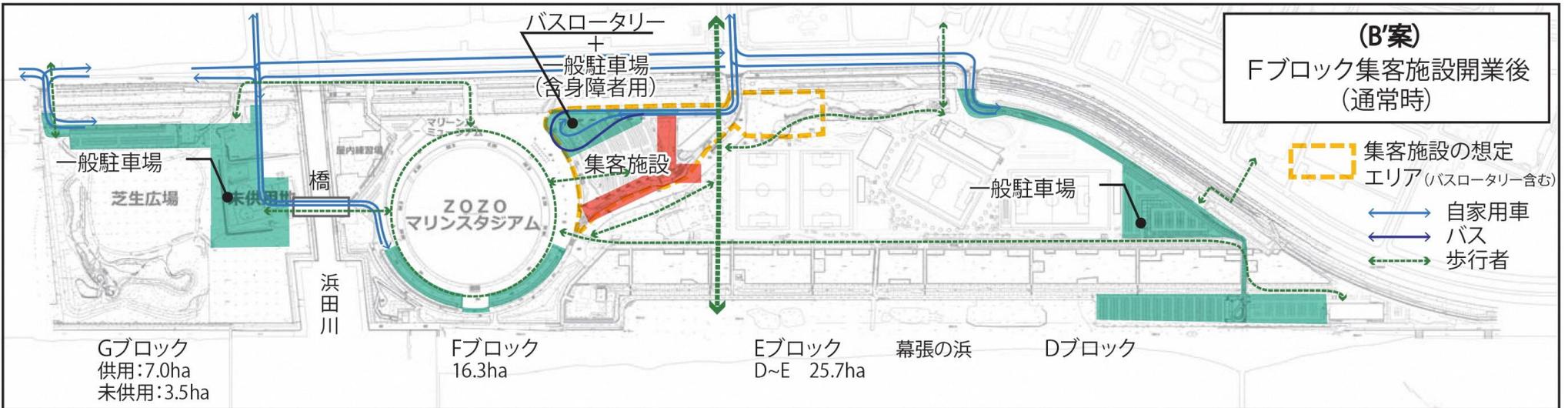
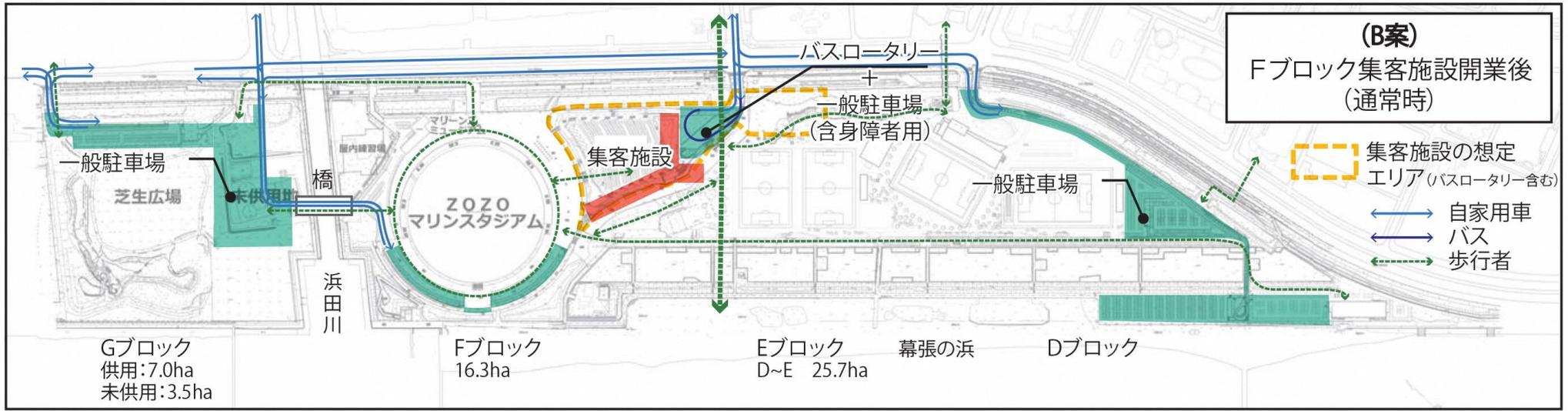
A案



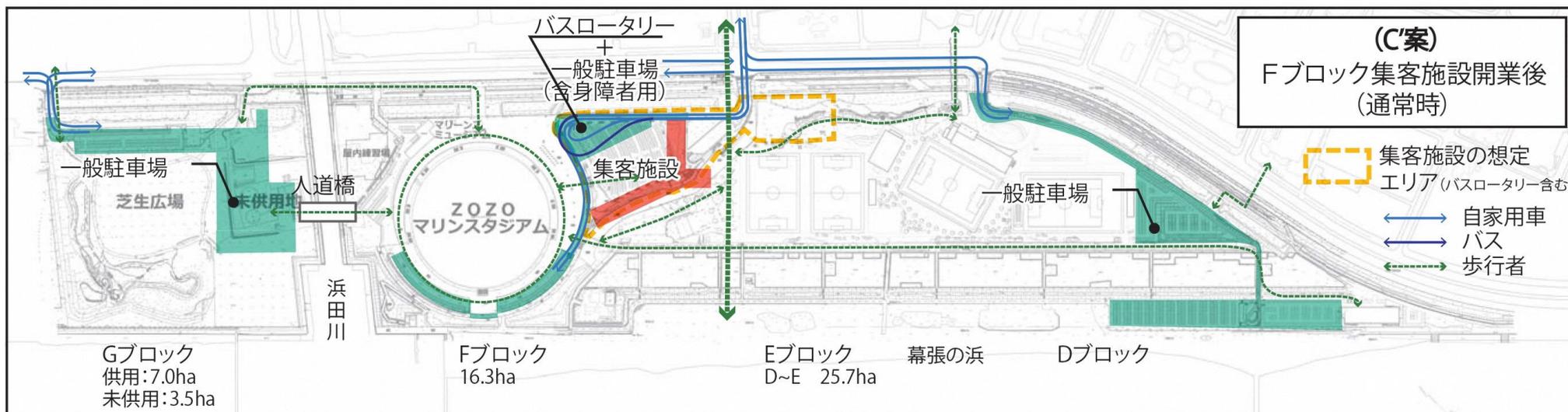
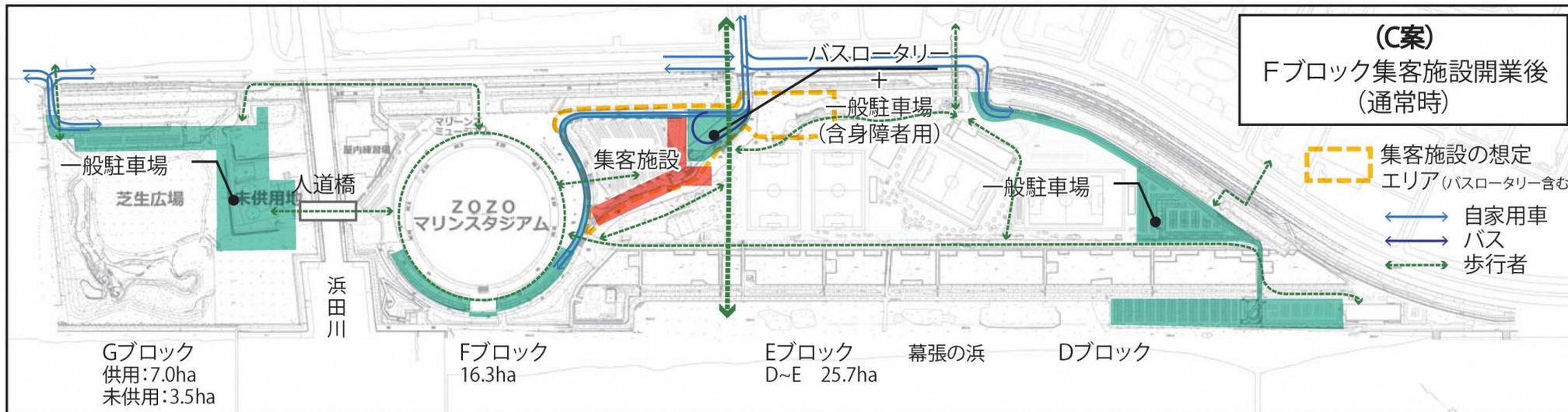


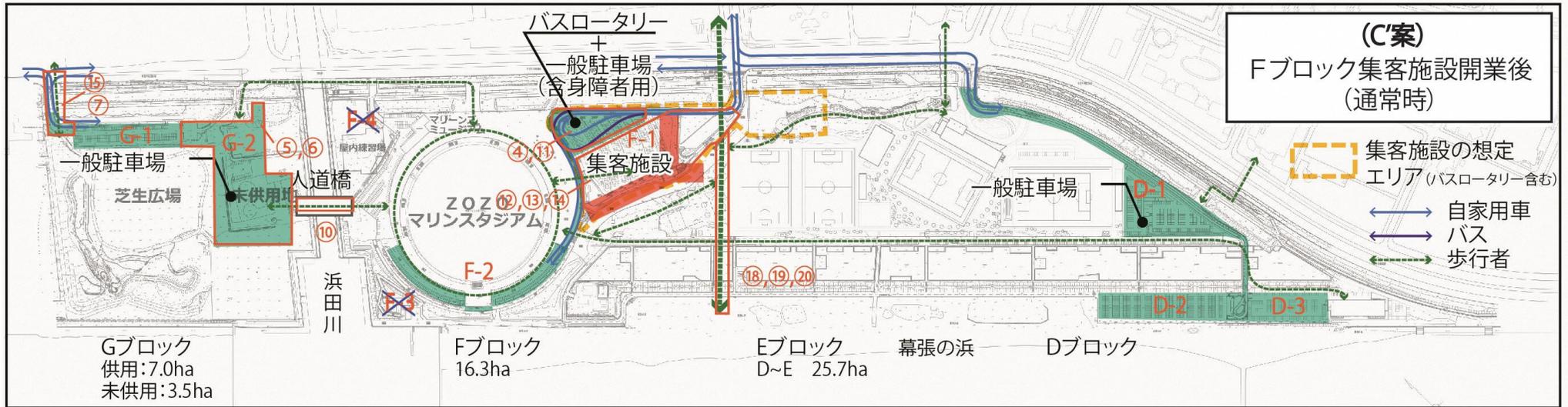
整備項目		No.	整備内容	対象面積
駐車場再整備	駐車場整備 (F)	①	広場整備 (舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	14,000 m ²
		②	植栽撤去 (浜田川沿い)	3,500 m ²
		③	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	14,000 m ²
		④	パーキングシステム管理ゲート整備 パーキングシステム製品代	二式 二式
	平面駐車場整備 (G)	⑤	広場整備 (舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	7,900 m ²
		⑥	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	7,900 m ²
		⑦	パーキングシステム管理ゲート整備 パーキングシステム導入関連	一式 一式
	立体駐車場整備 (F)	⑧	建設・基礎	12,000 m ²
		⑨	植栽撤去 (浜田川沿い)	6,000 m ²
浜田川橋梁整備		⑩	橋梁整備 人道橋整備	— —
賑わいエリア整備		⑪	バスロータリー整備 (区画線撤去・整備、縁石整備)	6,000 m ²
		⑫	ガス・水道整備	150m
		⑬	広場整備 (舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	15,500 m ²
		⑭	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	15,500 m ²
出入口・交差点改良		⑮	車道・歩道改良	4,600 m ²
		⑯	植栽撤去	2,400 m ²
		⑰	横断歩道橋改良	—
プロムナード整備		⑱	広場整備 (撤去、雨水排水整備含む)	6,500 m ²
		⑲	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	6,500 m ²
		⑳	プロムナード東側高圧幹線移設	一式

B案



C案





整備項目		No.	整備内容	対象面積
駐車場再整備	駐車場整備 (F)	①	広場整備 (舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	—
		②	植栽撤去 (浜田川沿い)	—
		③	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	—
		④	パーキングシステム管理ゲート整備 パーキングシステム製品代	一式 一式
	平面駐車場整備 (G)	⑤	広場整備 (舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	20,100 m ²
		⑥	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	20,100 m ²
		⑦	パーキングシステム管理ゲート整備 パーキングシステム導入関連	一式 一式
	立体駐車場整備 (F)	⑧	建設・基礎	—
		⑨	植栽撤去 (浜田川沿い)	—
浜田川橋梁整備		⑩	橋梁整備 人道橋整備	— 400 m ²
賑わいエリア整備		⑪	バスロータリー整備 (区画線撤去・整備、縁石整備)	6,000 m ²
		⑫	ガス・水道整備	150m
		⑬	広場整備 (舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	15,500 m ²
		⑭	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	15,500 m ²
出入口・交差点改良		⑮	車道・歩道改良	2,900 m ²
		⑯	植栽撤去	—
		⑰	横断歩道橋改良	—
プロムナード整備		⑱	広場整備 (撤去、雨水排水整備含む)	6,500 m ²
		⑲	電気設備工事、照明設置 (ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	6,500 m ²
		⑳	プロムナード東側高圧幹線移設	一式

図表 3-2・29 駐車場再整備パターン 集客施設の導入とあわせた駐車場再整備における駐車場計画台数（A'案、B'案、C'案）

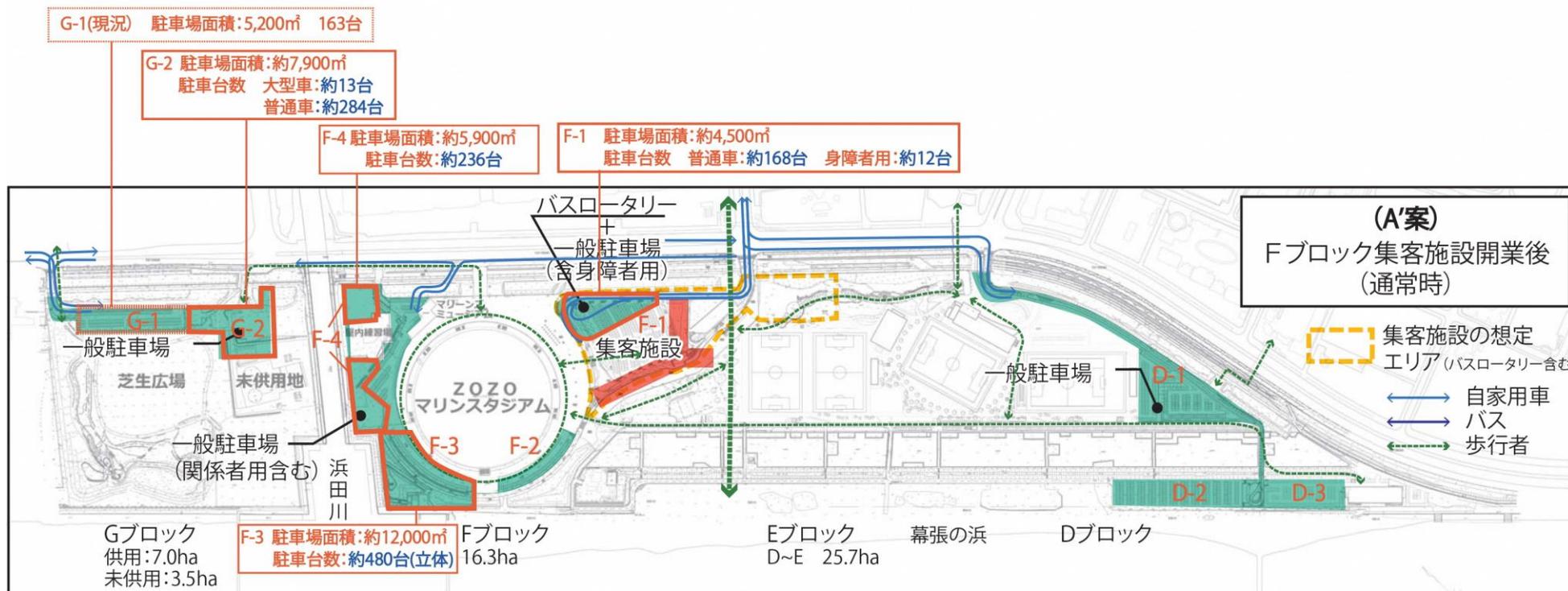
A'案

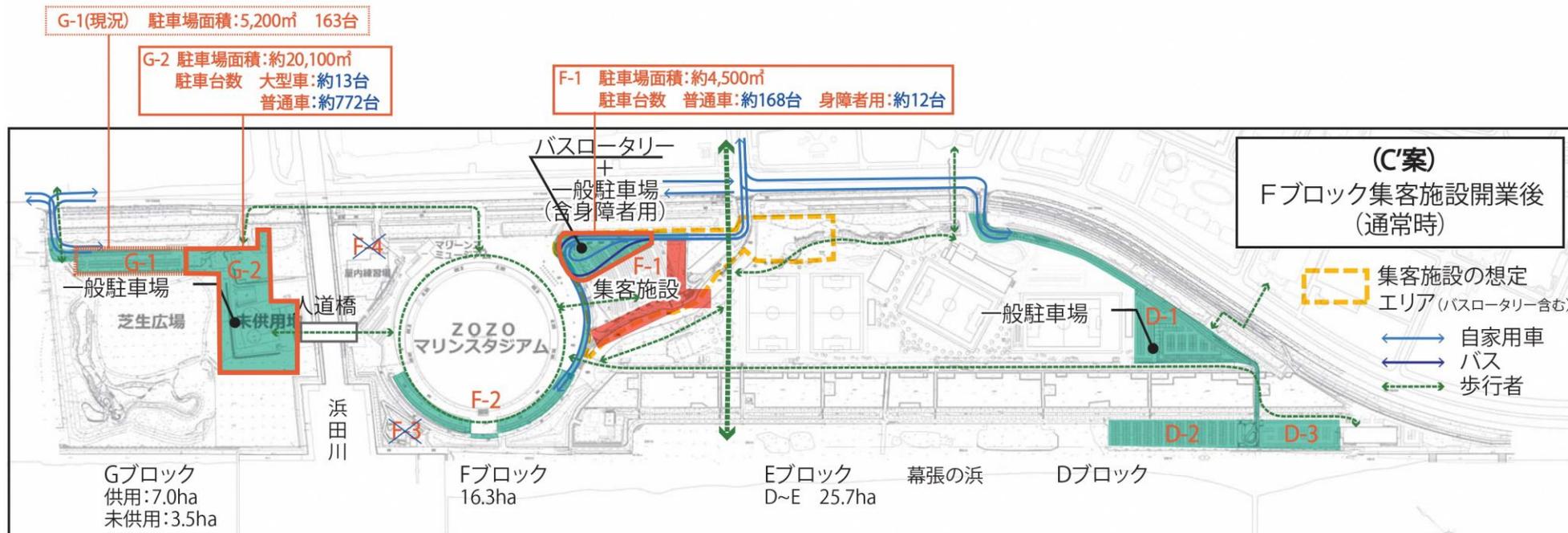
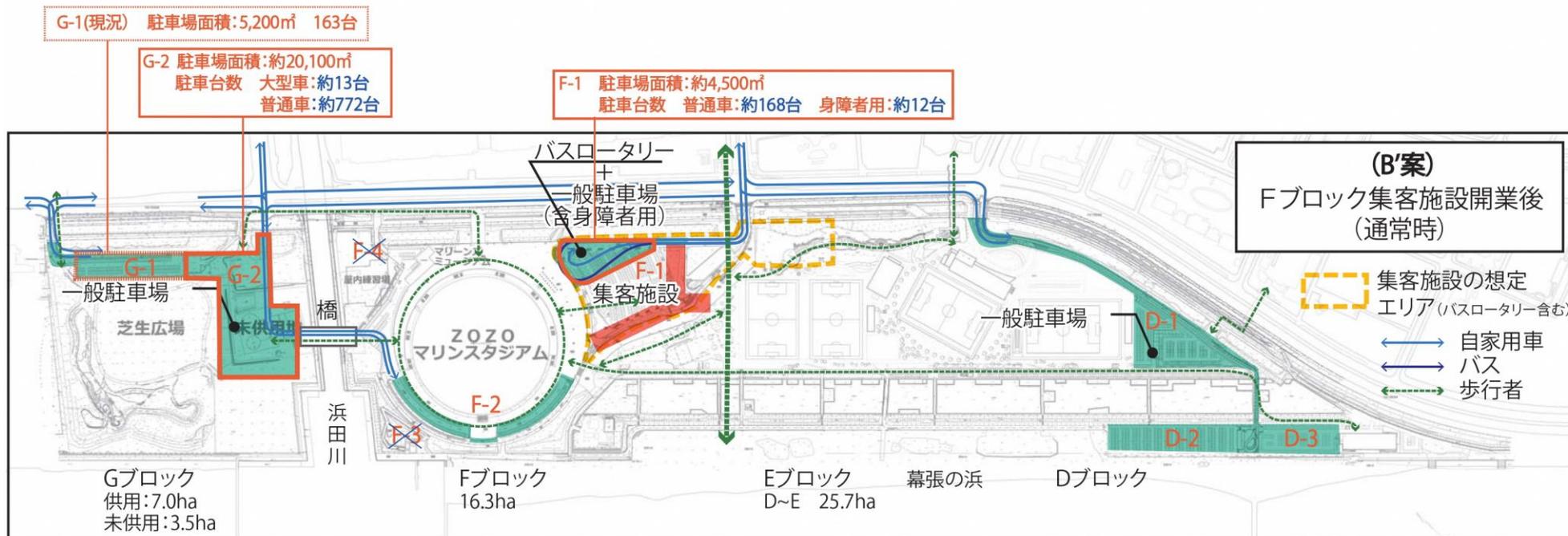
	Gブロック				Fブロック						DEブロック				合計		
	現況	計画			現況	計画					現況	計画			現況	計画	
小計	芝生広場 駐車場 (現状)	未共 用地 (拡 張)	小計	小計	ロータ リー内 (一部 移設)	スタジア ム南 (東半分 のみ)	浜田川沿 い・スタ ジアム南 (拡張・ 立体化 (※))	浜田川 沿い (拡張)	小計	小計	小計	松林北 (再整備)	幕張の 浜沿い (再整備)	幕張の浜 沿い・ スパ隣 (再整備)			小計
普通車	163	163	284	447	565	168	85	480	236	969	966	246	299	201	746	1,694	2,162
大型車	0	0	13	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13
身障者用	0	0	0	0	12	12	0	0	0	12	0	0	0	0	0	12	12
合計	163	163	297	460	590	180	85	480	236	981	966	246	299	201	746	1,719	2,187

B'・C'案

	Gブロック				Fブロック						DEブロック				合計		
	現況	計画			現況	計画					現況	計画			現況	計画	
小計	芝生広場 駐車場 (現状)	未共 用地 (拡 張)	小計	小計	ロータ リー内 (一部 移設)	スタジア ム南 (現状)	浜田川沿 い・スタ ジアム南 (現状)	浜田川 沿い (現状)	小計	小計	小計	松林北 (再整備)	幕張の 浜沿い (再整備)	幕張の浜 沿い・ スパ隣 (再整備)			小計
普通車	163	163	772	935	565	168	181	0	0	349	966	246	299	201	746	1,694	2,030
大型車	0	0	13	13	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	13
身障者用	0	0	0	0	12	12	0	0	0	12	0	0	0	0	0	12	12
合計	163	163	785	948	590	180	181	0	0	361	966	246	299	201	746	1,719	2,055

図表 3-2・30 駐車場再整備パターン 集客施設の導入とあわせた駐車場再整備における駐車場計画台数（A' 案、B' 案、C' 案） 算定図





図表 3-2・31 再整備プラン 主要施設に関する計画の考え方と評価

駐車場	A案 ★Fブロック内で対応	B案 ★Gブロックを活用	C案
駐車場の移設の考え方	Fブロック内での立体駐車場の整備により確保	Fブロックの駐車場のうちスタジアムの南側を残置し、その他をGブロックに移設	
FとGを結ぶ動線の考え方	現状のまま	公園内で確保 (浜田川に架橋)	公園内で確保 (浜田川に架橋(人道橋))
車両進入経路の考え方	バス：幕張海浜公園交差点を使用 一般：関係車両出入口付近に新設	バス：幕張海浜交差点を使用 一般：メッセ大橋交差点に出入口を新設して浜田川に架橋し、進入経路を集約	バス：幕張海浜交差点を使用 一般：幕張海浜交差点を使用し、スタジアム前の既存車路にてアクセス
○'案：概算事業費	約 27 億円	約 16 億円	約 12 億円
各プランの評価			
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・移設による利便性低下を最小限に抑えられる ・進入経路を主な歩行者動線と分離することで、集客施設を中心とした賑わいの一体感が担保できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・移設による利便性低下を最小限に抑えられる ・進入経路を主な歩行者動線と分離することで、集客施設を中心とした賑わいの一体感が担保できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・集客施設（JFA、新規）の一体感は担保できる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・立体化に伴う事業費の増加 ・新たな車両進入路の整備が必要 ・関係者駐車場（の運用）との調整が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・出入口の新設に伴い、メッセ大橋交差点や歩道橋の改修等が必要 ・浜田川に車両対応の橋梁整備が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・スタジアム～集客施設の車路を横断する歩行者の安全対策が必要

バスロータリー	A～C案共通	
	○案：交差点付近に配置	○'案：ZOZO マリンスタジアム付近に配置
各プランの評価		
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・スタジアム、NFC を含め各公園施設へのアクセス利便性を均しく確保する 	<ul style="list-style-type: none"> ・車路の延長を十分に確保できるため、交差点付近での混雑の解消に寄与する ・利用者の多いスタジアムなど、大量の旅客の適切な誘導を行うことや、滞留スペースを十分に確保できる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点に近い場合、駐車場待ちの車両が発生しないような誘導が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降場所から離れるため、サービスが低下する ・NFC や幕張の浜へのアクセス性は低下する

3) 概算事業費の算出

バス乗降場を ZOZO マリンスタジアム直近とするため車路が長くなり、整備費が高くなる（'案）のパターンを基準に ABC 各案の概算事業費を算出した。

立体駐車場と橋梁の整備にあたっては、海岸の埋め立て地の軟弱地盤における工事であり、基礎工にかなりの費用を要すると考えられる。

Fブロックの ZOZO マリンスタジアムの周囲に立体駐車場を整備する A 案の概算工事費が最も高く約 27.0 億円、立体駐車場整備は行わないが車両対応橋梁を整備する B 案が約 16.9 億円、橋梁を人道橋にすることによりコストを抑えた C 案が約 11.7 億円となった。

図表 3-2・32 再整備プラン 主要な整備項目と費用算定条件

整備項目		No.	整備内容	単価設置根拠(直接工事費)	
駐車場再整備	駐車場整備(F)	①	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	他駐車場整備業務実績(車止めなし、舗装材:アスファルト舗装)	
		②	植栽撤去(浜田川沿い)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計植栽撤去整備費	
		③	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計電気設備整備費	
		④	パーキングシステム管理ゲート整備	他駐車場整備業務実績費	
	平面駐車場整備(G)	⑤	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	他駐車場整備業務実績費(造成は別途、車止めなし、舗装材:アスファルト舗装))	
		⑥	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計電気設備整備費	
		⑦	パーキングシステム管理ゲート整備	他駐車場整備業務実績費	
	立体駐車場整備(F)	⑧	建設・基礎	杭工事、地盤改良工事を含まない建設単価(55,000 円/㎡) 5.5 万+2万(在来工法)+基礎・地盤改良=10 万円/㎡ 約 500 台 敷地面積 10,100 ㎡*建ぺい 60% 2 階想定 12,000 ㎡×10 万円/㎡≒12 億円	
		⑨	植栽撤去(浜田川沿い)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計植栽撤去整備費	
	浜田川橋梁整備		⑩	橋梁整備	鋼橋更新単価/公共施設等更新費用試算ソフト
				人道橋整備	鋼重の比率から橋梁整備費(鋼橋)の 90%と設定
賑わいエリア整備		⑪	バスロータリー整備(区画線撤去・整備、縁石整備)	他駐車場整備業務実績費(区画線整備、縁石整備抽出)区画線撤去は区画線整備の 2 倍と設定	

整備項目	No.	整備内容	単価設置根拠(直接工事費)
	⑫	ガス・水道整備	他駐車場整備業務実績費(上水 65,000 円/m、ガス 23,000 円/m)
	⑬	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	他駐車場整備業務実績費(舗装材:インターロッキング)
	⑭	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計電気設備整備費
出入口・交差点改良	⑮	車道・歩道改良	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計進入路整備費
	⑯	植栽撤去	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計植栽撤去整備費
	⑰	横断歩道橋改良	鋼重の比率から橋梁整備費(鋼橋)の90%と設定
プロムナード整備	⑱	広場整備(撤去、雨水排水整備含む)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計進入路整備費
	⑲	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備等)	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計電気設備整備費
	⑳	プロムナード東側高圧幹線移設	幕張海浜公園 DE ブロック実施設計電気設備整備費

※諸経費：国土交通省土木工事積算基準（平成 29 年度版）より算出

図表 3-2・33 再整備プラン 概算工事費

単位：円（税別）

各案とも、バスロータリーをスタジアム付近に設置する案による主要整備項目に基づく概算

整備項目		No.	整備内容	A 案 費用	B 案 費用	C 案 費用
駐車場再整備	駐車場整備(F)	①	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	42,000,000	0	0
		②	植栽撤去(浜田川沿い)	10,500,000	0	0
		③	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	14,000,000	0	0
		④	パーキングシステム管理ゲート整備	300,000	150,000	150,000
	パーキングシステム製品代		30,000,000	15,000,000	15,000,000	
	平面駐車場整備(G)	⑤	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	23,700,000	60,300,000	60,300,000
		⑥	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	7,900,000	20,100,000	20,100,000
		⑦	パーキングシステム管理ゲート整備	150,000	300,000	150,000
	パーキングシステム製品代		15,000,000	30,000,000	15,000,000	
立体駐車場整備(F)	⑧	建設・基礎	1,200,000,000	0	0	
	⑨	植栽撤去(浜田川沿い)	18,000,000	0	0	
直接工事費小計①				1,361,550,000	125,850,000	110,700,000
諸経費①				544,410,000	70,610,000	63,320,000
概算工事費小計①				1,905,960,000	196,460,000	174,020,000
浜田川橋梁整備	⑩	橋梁整備		0	300,000,000	0
		人道橋整備		0	0	180,000,000
直接工事費小計②				0	300,000,000	180,000,000
諸経費②				0	147,520,000	95,710,000
概算工事費小計②				0	447,520,000	275,710,000

			A 案	B 案	C 案
整備項目	No.	整備内容	費用	費用	費用
賑わいエリア整備	⑪	バスロータリー整備(区画線撤去・整備、縁石整備)	3,000,000	3,000,000	3,000,000
	⑫	ガス・水道整備	13,200,000	13,200,000	13,200,000
	⑬	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	139,500,000	139,500,000	139,500,000
	⑭	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	15,500,000	15,500,000	15,500,000
直接工事費小計③			171,200,000	171,200,000	171,200,000
諸経費③			91,730,000	91,730,000	91,730,000
概算工事費小計③			262,930,000	262,930,000	262,930,000
出入口・交差点改良	⑮	車道・歩道改良	138,000,000	129,000,000	87,000,000
	⑯	植栽撤去	2,400,000	0	0
	⑰	横断歩道橋改良	0	184,500,000	0
直接工事費小計④			140,400,000	313,500,000	87,000,000
諸経費④			77,510,000	153,080,000	51,590,000
概算工事費小計④			217,910,000	466,580,000	138,590,000
プロムナード整備	⑱	広場整備(撤去、雨水排水整備含む)	195,000,000	195,000,000	195,000,000
	⑲	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	6,500,000	6,500,000	6,500,000
	⑳	プロムナード東側高圧幹線移設	6,000,000	6,000,000	6,000,000
直接工事費小計⑤			207,500,000	207,500,000	207,500,000
諸経費⑤			107,940,000	107,940,000	107,940,000
概算工事費小計⑤			315,440,000	315,440,000	315,440,000
直接工事費計⑥(①+②+③+④+⑤)			1,880,650,000	1,118,050,000	756,400,000
諸経費計⑥(①+②+③+④+⑤)			821,590,000	570,880,000	410,290,000
概算工事費計⑥			2,702,240,000	1,688,930,000	1,166,690,000

※B 案の「メッセ交差点改良」は、別途信号機設置工事が必要

4) 事業計画の検討

a) 段階的整備の方針

A'～C'案の概算事業費は、F ブロックへの集客施設導入にあわせて駐車場の移設などの共用施設の再整備を一括で行う前提で算出したものである。

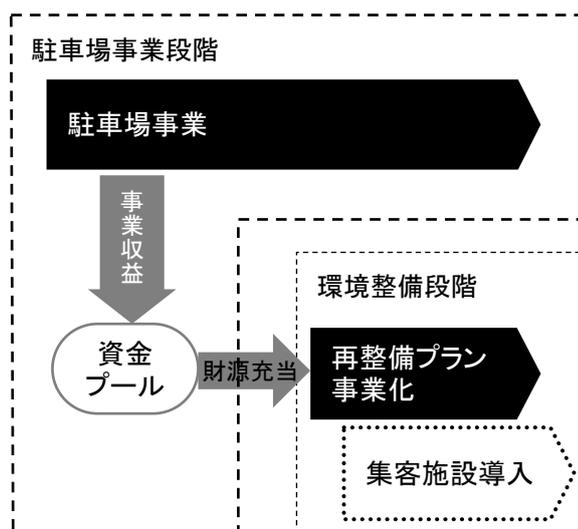
民間資金の活用を前提とする場合、最大で約 27 億円にも上る事業費がそのまま初期投資額となり、その回収方法は駐車場の利用料金や集客施設のテナント料収入を充てることが想定される。

後段でも触れているが、駐車場の管理・運営を行う事業者ヒアリングを行ったところ、期待される事業収益の規模に対して初期投資額が大きいことや、調査対象地域に対するポテンシャルが NFC 設置以降でないと評価が難しいとの感触が示された。

そのため、集客施設の導入までに数年間のインターバルを設けて、その間に先行的に既存の駐車場の運営を民営化し、駐車場自体の利便性を高めるとともに各施設との連携が図られた効果的な運用を行う体制を整え、公園利用の増進を図りつつ駐車場事業による収益を確保する。

そして、この駐車場事業による収益の一部を積み立てて、集客施設の導入に必要な駐車場・バスロータリーの移設など、環境整備を行うといった、段階的な整備を行うこととした。

図表 3-2・34 駐車場の効率的な運用を行う事業による収益を財源として環境整備を行う段階的整備のイメージ



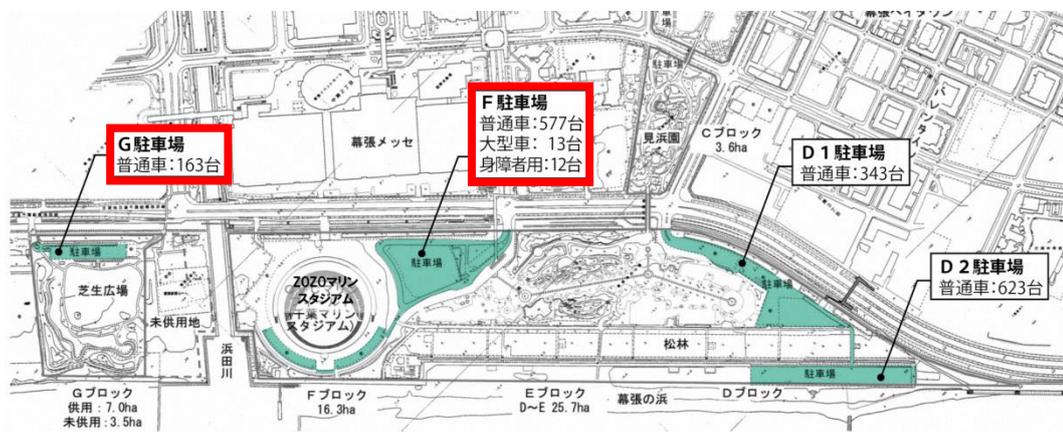
事業段階ごとの施設整備の考え方は以下のとおりである。

【駐車場事業】

現状の FG ブロック駐車場において民間事業者による駐車場事業を実施する。その際、利用者の利便性向上や柔軟な運用を行うための整備を行う。

整備内容の例としては、F ブロック駐車場の照明灯の設置、各施設の事業との連携に配慮した予約受付や入退場管理のためのサインや自動ゲートなどを備えたパーキングシステムの導入を行う。

□ 駐車場事業の対象施設



【環境整備事業】

集客施設を誘致するため、F ブロックの駐車場やバスロータリーなど、移設や広場・インフラ整備などを行う。

整備内容の例としては、F ブロック駐車場の駐車容量や需要見通しを踏まえた容量を、立体駐車場の整備や平面駐車場の拡張などで確保する。

また、G ブロックから F ブロックへの車両や歩行者のアクセス利便性を高めるための橋りょう、幕張海浜公園交差点から集客施設の区域に至るエントランス、同交差点から海までのアプローチ空間としてのなぎさプロムナードなどの整備があげられる。

b) 段階整備を想定した概算事業費の算出

事業段階を 2 段階に分けた場合の各段階の概算事業費は以下のとおりである。

いずれの案も整備費用が大きくなっており、駐車場料金収入のみでは財源が不足し、初期投資の回収にきわめて長期間を要することが見込まれる。別途、収支バランスを確保するための対策が求められると考える。(詳細は第 6 章参照。)

図表 3-2・35 再整備プラン 概算工事費

【駐車場事業段階】 現状の駐車場を活かした収益事業実施（照明灯増設、パーキングシステムの更新）

単位：円

整備項目	整備内容	費用
駐車場再整備	電線管整備、照明灯整備 (F)	8,500,000
	パーキングシステム管理ゲート整備 (F、G)	300,000
	パーキングシステム製品代 (F、G)	30,000,000
直接工事費計		38,800,000
諸経費		25,900,000
概算工事費計		64,700,000

図表 3-2・36 再整備プラン 概算工事費

【環境整備段階】 集客施設の導入とあわせた駐車場再整備

単位：円

整備項目			No.	整備内容	A 案 費用	B 案 費用	C 案 費用
駐車場再整備	駐車場整備(F)	①	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	42,000,000	0	0	
		②	植栽撤去(浜田川沿い)	10,500,000	0	0	
		③	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	14,000,000	0	0	
		④	パーキングシステム管理ゲート整備 パーキングシステム製品代	300,000 15,000,000	150,000 0	150,000 0	
	平面駐車場整備(G)	⑤	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	23,700,000	60,300,000	60,300,000	
		⑥	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	7,900,000	20,100,000	20,100,000	
		⑦	パーキングシステム管理ゲート整備 パーキングシステム製品代	0 0	150,000 15,000,000	0 0	
	立体駐車場整備(F)	⑧	建設・基礎	1,200,000,000	0	0	
		⑨	植栽撤去(浜田川沿い)	18,000,000	0	0	
直接工事費小計①				1,331,400,000	95,700,000	80,550,000	
諸経費①				533,210,000	55,950,000	48,310,000	
概算工事費小計①				1,864,610,000	151,650,000	128,860,000	

整備項目	No.	整備内容	A 案	B 案	C 案
			費用	費用	費用
浜田川橋梁整備	⑩	橋梁整備	0	300,000,000	0
		人道橋整備	0	0	180,000,000
直接工事費小計②			0	300,000,000	180,000,000
諸経費②			0	147,520,000	95,710,000
概算工事費小計②			0	447,520,000	275,710,000
賑わいエリア整備	⑪	バスロータリー整備(区画線撤去・整備、縁石整備)	3,000,000	3,000,000	3,000,000
	⑫	ガス・水道整備	13,200,000	13,200,000	13,200,000
	⑬	広場整備(舗装撤去・新設、雨水排水整備、区画線整備等)	139,500,000	139,500,000	139,500,000
	⑭	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	15,500,000	15,500,000	15,500,000
直接工事費小計③			171,200,000	171,200,000	171,200,000
諸経費③			91,730,000	91,730,000	91,730,000
概算工事費小計③			262,930,000	262,930,000	262,930,000
出入口・交差点改良	⑮	車道・歩道改良	138,000,000	129,000,000	87,000,000
	⑯	植栽撤去	2,400,000	0	0
	⑰	横断歩道橋改良	0	184,500,000	0
直接工事費小計④			140,400,000	313,500,000	87,000,000
諸経費④			77,510,000	153,080,000	51,590,000
概算工事費小計④			217,910,000	466,580,000	138,590,000
プロムナード整備	⑱	広場整備(撤去、雨水排水整備含む)	195,000,000	195,000,000	195,000,000
	⑲	電気設備工事、照明設置(ハンドホール新設、電線管整備、照明灯整備)	6,500,000	6,500,000	6,500,000
	⑳	プロムナード東側高圧幹線移設	6,000,000	6,000,000	6,000,000
直接工事費小計⑤			207,500,000	207,500,000	207,500,000
諸経費⑤			107,940,000	107,940,000	107,940,000
概算工事費小計⑤			315,440,000	315,440,000	315,440,000
直接工事費計⑥(①+②+③+④+⑤)			1,850,500,000	1,087,900,000	726,250,000
諸経費計⑥(①+②+③+④+⑤)			810,390,000	556,220,000	395,280,000
概算工事費計⑥			2,660,890,000	1,644,120,000	1,121,530,000

※B 案の「メッセ交差点改良」は、別途信号機設置工事が必要

第4章 パークマネジメント体制の検討

第3章では、既存及び今後設置される予定の施設の稼働に伴う共用施設（駐車場、バスロータリー等）の再整備について、再整備プランを検討し、概算事業費を算出した。

第4章では、その実現に向けて、関係者の相互の連携・調整を図りながら事業を進めることが出来るよう、それぞれの役割をふまえたパークマネジメント体制について検討する。

4-1 パークマネジメント体制の目的と役割

(1) パークマネジメント体制の目的

1) 施設運営に関する情報共有

ZOZO マリンスタジアムやNFCの集客力、千葉市民花火大会や音楽フェス等の大型イベントの来場者数を鑑みると、関係者がそれぞれイベント等を開催するにあたっては、事前にスケジュールや開催方法等の調整を図ることが必要になる。

DEブロックでは、過去にさまざまなイベントが開催されてきたが、今後は当該ブロックに設置されるNFCの運営と調整して来場者動線を計画する必要が生じるなど、相互に支障が無いよう、密な情報共有が求められる。

特に駐車場の利用調整は大きな課題であり、中でも相互のイベント等が重なる場合には、周辺交通や他施設の運営も考慮した駐車場・バスロータリーの運用について十分な調整を行う必要がある。

2) 共用施設再整備の事業化の検討や意思決定、リスク分担

調査対象地域においては、共用施設の再整備として駐車場再整備、浜田川橋梁整備、賑わいエリア整備（バスロータリー、広場、インフラ等の整備）、出入口・交差点改良、プロムナード整備を想定している。

詳細は「3-2. 共用施設の施設規模・配置の検討」で述べたとおりであるが、相互にメリットのある事業を前提としている中で、再整備内容の決定や必要な投資、資金調達の全てを一者の責任において実施することは現実的ではない。関係者が何らかの関わりを持ちながら、相互にメリットを享受し、リスクについても適正に分担する体制・組織を作る必要がある。

3) 持続的なパークマネジメント事業の展開

本調査で検討を進めているパークマネジメント事業では、駐車場の事業収益を原資に公園の魅力づくりを行っていくしくみを想定しており、長期間に渡って継続して取り組んで行く必要がある。

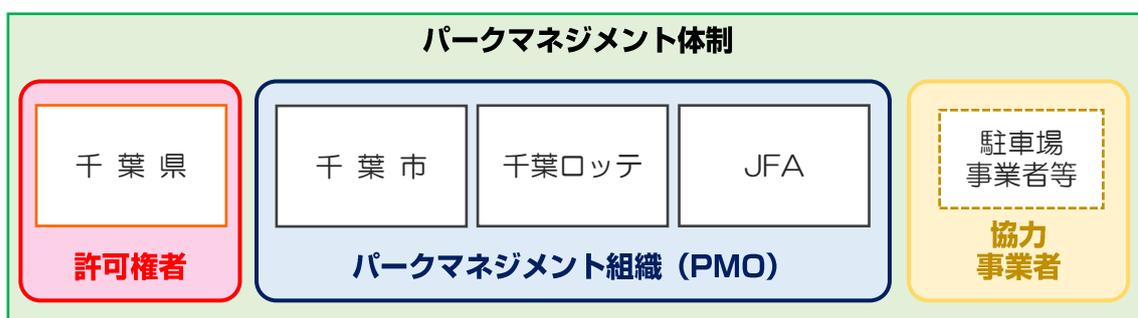
また、そのためには、関係者である県及び市、千葉ロッテ、JFAが目的を共有しながら連携・協力して課題に対応し、事業を推進していく安定的な体制を構築する必要がある。

(2) パークマネジメント体制のあり方

県は公園管理者であり、共用施設の再整備に関しては許可権者という関わりを持つ。そのため、パークマネジメント事業の実務は駐車場事業者などの協力事業者との連携を含め、その他の三者によるという考え方を基本に、事業を推進する体制の検討を行った。

本調査においては、この実務を担う三者による組織を「パークマネジメント組織 (PMO)」とし、行政機関である市を含む PMO がパークマネジメントの実務を担うことによって、行政としてのまちづくりの視点も持ち合わせながら、民間の機動力やノウハウを活かすことができる、新しい官民連携のあり方について検討する。

図表 4-1-1 パークマネジメント体制のイメージ



PMO の組織体制のあり方について、次項以降、次の 7 項目に基づいて検討を行うものとする。

- ① 構成員の責任範囲・役割を明確にすること
- ② 構成員の意向を調整しながら意思決定を行うこと
- ③ 共用施設の整備にあたって法令許可を取得する
- ④ 様々な事業リスクを公平に分担する
- ⑤ 再整備プラン実現のための投資・資金調達を行う
- ⑥ 組織として恒久性、継続性が担保されている
- ⑦ パークマネジメント事業にあたり協力事業者と事業推進協定 (※) 等を締結する

※事業推進協定とは、PMO と協力事業者との間で契約に準じて事業に関する事項を定める協定を示す。

4-2 パークマネジメント組織の検討

(1) 想定される組織の形態

PMO は、パークマネジメント体制の関係者の連携を促し、公園全体での魅力向上、賑わい創出のためにパークマネジメント事業を展開していく組織として考える。

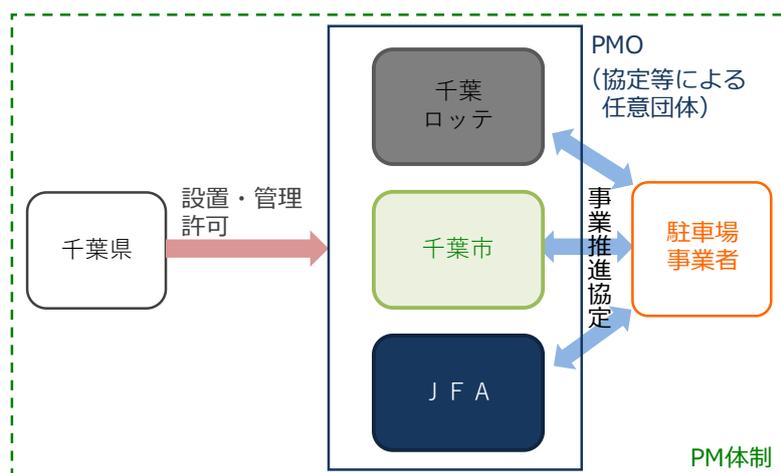
PMO は、組織形態の違いによる A～C の 3 案について、前項で整理したパークマネジメント体制の 7 項目について検証を行った。

1) 任意団体として三者で PMO を構成

パークマネジメント事業の初期の段階では、事業内容や PMO 内でのマネジメントのルールが調っていない状況が考えられるため、各者の責任範囲を明確に定めることが難しい。

そのため、柔軟性を持った組織形態として、各者が協定等を締結し、任意団体として PMO を組成する手法も、PMO のあり方の一例として検討する。

図表 4-2-1 任意団体として PMO を組成する場合の PM 体制案



① 構成員の責任範囲・役割を明確にすること

PMO は任意団体であるため、参画する事業者間で協定等を締結し、各者の責任範囲・役割を明確にする必要がある。

② 構成員の意向調整を図りながら意思決定を行う

三者で締結する協定等に基づき、各者が対等に官と民の立場から柔軟に意向を調整しながらパークマネジメント事業に関する意思決定を行う必要がある。

③ 共用施設の整備にあたって法令許可を取得する

都市公園法 5 条 2 項 2 号に定める当該都市公園の機能の増進に資する組織であれば、設置・管理許可を受けることが可能とされており、PMO が任意団体であっても、設置・管理許可を受けることは可能と考えられる。

④ 様々な事業リスクを公平に分担する

任意団体である PMO 内においては、協定等によりリスクを分担することが可能と考えられるが、駐車場事業等の事業リスクは、原則、駐車場事業者等と事業推進協定等を締結した者との間で分担するため、PMO 内の公平性という点においては課題が残ると考えられる。

⑤ 再整備プラン実現のための投資・資金調達を行う

任意団体である PMO が共用施設の再整備を行う際は、協定等で各者の責任範囲を明確にし、投資比率を調整するなどの検討が必要である。

また、資金調達に関しては、任意団体である PMO には権利能力がないため、PMO を構成する三者の与信により融資を受けることが想定される。

⑥ 組織として恒久性、継続性が担保されている

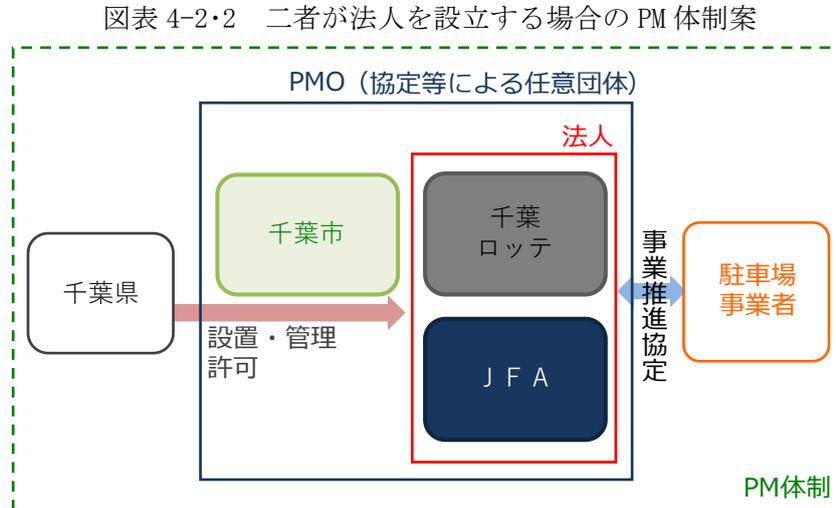
任意団体の場合は法的な拘束力がないため、PMO を構成する三者はいつでも PMO から脱退することが可能である。そのため、PMO は三者の意向や経営状況の影響を受けやすく、事業の継続性や組織の恒久性の担保という面では課題が残ると考えられる。

⑦ パークマネジメント事業にあたり協力事業者と事業推進協定等を締結する

任意団体である PMO には権利能力がないため、駐車場事業者等と事業推進協定等を締結することが難しいと考えられる。よってその際には、PMO を構成する三者のうちの一者が個別に行う必要がある。

2)市と法人（千葉ロッテ・JFA）でPMOを構成

千葉ロッテ、JFAが法人を設立し、法人と市でPMOを組成する。



① 構成員の責任範囲・役割を明確にすること

PMOは任意団体であるため、参画する事業者間（市・法人間）で協定等を締結し、各者の責任範囲・役割を明確に定める必要がある。

また、千葉ロッテ、JFAによる法人設立にあたっては、出資比率や責任範囲について、二者間で調整し、二者の責任範囲・役割を明確にすることも重要となる。

② 構成員の意向調整を図りながら意思決定を行う

参画する事業者間（市・法人間）での協定等に基づき、各者が対等に官と民の立場から柔軟に意向を調整しながらパークマネジメント事業に関する意思決定を行う必要がある。

③ 共用施設の整備にあたって法令許可を取得する

任意団体のPMOと千葉ロッテ、JFAによる法人のどちらも制度上は設置・管理許可を受けることが可能と考えられる。ただし、駐車場事業者等が参画する際には、権利能力を有する法人との間で事業推進協定等を取り交わすことになるため、法人が設置・管理許可を受けることが望ましい。

④ 様々な事業リスクを公平に分担する

任意団体であるPMO内においては、市と法人が協定等によりリスク分担を行うが、駐車場事業等の事業リスクは、駐車場事業者等と事業推進協定等を締結した法人との間で原則分担するため、PMO内の公平性という点においては課題が残ると考えられる。

⑤ 再整備プラン実現のための投資・資金調達を行う

PMO は任意団体であるため、共用施設の再整備をする際は、協定等で責任範囲を明確にして、投資比率を調整する等の検討が必要である。

また資金調達に関しては、任意団体である PMO には権利能力がないため、市または法人の与信により融資を受けることが想定される。

⑥ 組織として恒久性、継続性が担保されている

任意団体の場合は法的な拘束力がないため、PMO を構成する二者（市と法人）はいつでも PMO から脱退することが可能である。そのため、PMO は二者の意向や経営状況の影響を受けやすく、事業の継続性や組織の恒久性の担保という面では課題が残ると考えられる。

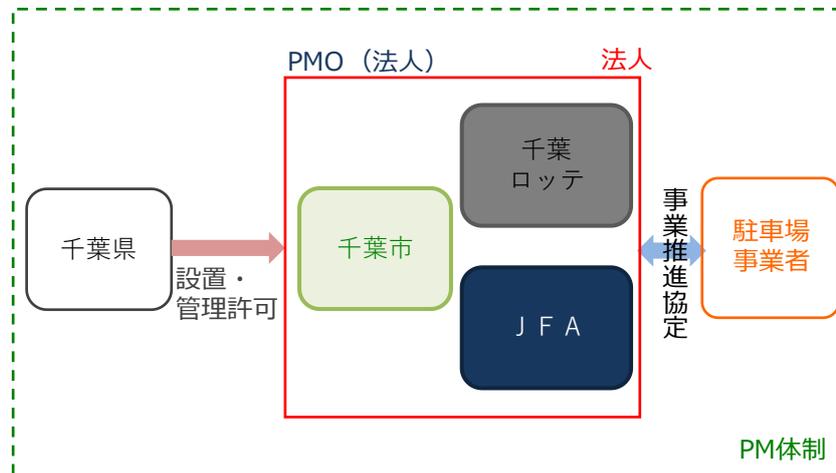
⑦ パークマネジメント事業にあたり協力事業者と事業推進協定等を締結する

任意団体の場合は権利能力がないため、駐車場事業者等と事業推進協定等を締結することが困難である。よってその際には、PMO を構成する市または法人のうちの二者が個別に行う必要がある。

3) 法人（市・千葉ロッテ・JFA）でPMOを構成

市、千葉ロッテ、JFAの三者で法人を設立してPMOを組成する。

図表 4-2・3 三者が法人を設立する場合のPM体制案



① 構成員の責任範囲・役割を明確にすること

法人設立にあたっては、参画する事業者間（市、千葉ロッテ、JFA）で出資比率や責任範囲・役割について規約等で明確にする必要がある。

② 構成員の意向調整を図りながら意思決定を行う

法人であるPMOの構成員の市、千葉ロッテ、JFAの三者で、官と民の立場から柔軟に意向を調整しながらパークマネジメント事業に関する意思決定を行う必要がある。

③ 共用施設の整備にあたって法令許可を取得する

法人であるPMOが設置・管理許可を受けてパークマネジメント事業を実施する。

④ 様々な事業リスクを公平に分担する

PMOに参画する三者の責任範囲は、法人設立時に明確化されているため、予め決められた規約等に従って事業リスクは公平に分担することができると考えられる。

⑤ 再整備プラン実現のための投資・資金調達を行う

PMOは法人格を有するため、法人の与信により共用施設の再整備に関する投資、資金調達を行うことが想定される。

⑥ 組織として恒久性、継続性が担保されている

PMOは法人格を有するため法的に拘束力があり、事業の継続性や組織の恒久性が高まると考えられる。

⑦ **パークマネジメント事業にあたり協力事業者と事業推進協定等を締結する**

駐車場事業者等が参画する場合には、法人格を有する PMO との間で事業推進協定等の締結が可能と考えられる。

図表 4-2・4 想定される組織比較表

体制案		A:任意団体として三者でPMOを構成	B:市と法人（ロッテ・JFA）でPMOを組成	C:法人（市・ロッテ・JFA）でPMOを構成
①	構成員の責任範囲・役割を明確にする	○参画する事業者間で責任範囲・役割を明確にする協定等を締結	○PMO内（千葉市と法人）で、責任範囲・役割を明確にする協定等を締結 ○法人設立時に責任範囲・役割を定款等で制定	○法人内は出資比率や責任範囲・役割を定款等で制定
②	構成員の意向を調整しながら意思決定を行う	○協定等に基づき、各者の意向を調整	○協定等に基づき、官と民の立場から柔軟に意向を調整	○定款等に基づき、三者で調整
③	共用施設の整備にあたって法令許可を取得する	○「当該都市公園の機能の増進に資する（都市公園法5条2項2号）」組織は、任意団体、法人に関わらず、設置・管理許可を受けることが可能		
④	様々な事業リスクを構成員が公平に分担する	○任意団体では様々な事業リスクを構成員が公平に分担するには課題が残る	○任意団体では様々な事業リスクを構成員が公平に分担するには課題が残る ○法人である千葉ロッテ・JFAの二者間では公平なリスク分担が可能	○法人である三社間で様々な事業リスクを構成員が規約等より公平に分担することが可能
⑤	再整備プラン実現のための投資・資金調達を行う	○協定等で定めた各々の責任範囲で投資比率を調整 ○市・千葉ロッテ・JFAの与信による融資	○協定等で定めた各々の責任範囲で投資比率を調整 ○市または法人の与信による融資	○法人の与信を活用した融資
⑥	組織として恒久性、継続性が担保されている	○市・千葉ロッテ・JFAの意向や経営状況の影響を受けやすく恒久性、継続性が担保が低い	○市・法人の意向や経営状況の影響を受けやすく恒久性、継続性が担保が低い	○PMO法人のリスク管理による事業の継続性や組織の恒久性の担保
⑦	パークマネジメント事業にあたり協力事業者と事業推進協定等を締結する	○PMOを構成する市・千葉ロッテ・JFAのいずれかと個別に事業推進協定等を締結	○PMOを構成する市・法人のいずれかと個別に事業推進協定等を締結	○PMO法人と事業推進協定等を締結

(2) 法人形態の整理

PMO は、パークマネジメント事業の事業化に伴って、組織として備えるべき機能・役割に応じて法人化を検討し、あわせていくつかの法人形態から選択をしていくことになる。

例えば、駐車場事業では、事業収益を次の段階の事業資金として積み立てる必要があり、その際には法人化が必須となる。

PMO の法人化にあたり考えられる法人形態について、1) 法人の種類、2) 法人の公益性、3) 法人への参画方法、4) 法人への課税、の4項目に基づき整理を行った。

1) 法人の種類

a) 株式会社（会社法）

株式会社とは、株式を有する株主から有限責任の下に資金を調達して、株主から委任を受けた経営者が事業を行い、利益を株主に配当する、「法人格」を有する企業形態である。外部からの出資等による資金調達に適しており、機動的な組織運営や意思決定が可能である。

本パークマネジメント事業では、参画する関係者の出資により設立されることになり、関係者の責任範囲は出資比率で定めることが一般的である。ただし、参画する関係者の経営状況（資金、体制等）が、パークマネジメント事業に影響する場合は考えられる。

b) 特定目的会社（資産の流動化に関する法律）

特定目的会社（SPC）とは、特別な目的のもとに設立された会社である。特別な目的とは、資産の流動化や証券化などを指し、利益の創出を目指した通常の企業活動の目的とは異なる。特定の事業の遂行のみを目的としているため、出資者の事業とは切り離れた経営が可能となる。

ただし、決算報告の際には、会社法による決算書類に加えて、利益の処分又は損失の処理に関する議案（利益処分案）や利益処分計算書、損失処理計算書の提出が義務付けられている。

c) 特定非営利活動法人（特定非営利活動促進法）

営利を目的とせず、特定非営利活動（特定非営利活動促進法2条 別表）を行うことを主たる目的とする法人である。PMO は、特定非営利活動の17分野のうち「まちづくりの推進を図る活動」「学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動」が該当すると考えられる。

また、特定非営利法人の特徴として、税制優遇の点があげられる。国や地方公共団体からの補助金や交付金、企業や個人からの寄附については、原則として課税対象にはならない（特定非営利活動促進法71条）ため、補助金や交付金、寄附を受ける場合の事業資金調達に適している。

ただし、特定非営利法人では、社員（正会員など、総会で議決権を有する者）の加入・脱退は原則として自由であり、法人の設立趣旨や活動目的に賛同する個人・団体等の入会を妨げるような条件を設定することは出来ないとされている。（NPO 法 2 条 2 項 1 号イ）。

d) 一般社団法人（一般社団法人及び一般財団法人に関する法律）

営利を目的としない非営利法人であり、人が集まることで法人格を取得することができ、目的や事業に制限がなく、幅広い活動が可能である。また、非営利型の一般社団法人とすることで、補助金や交付金、企業や個人からの寄附については、原則として課税対象にはならないため、補助金や交付金、寄附を受ける場合の事業資金調達に適している。

2) 法人の公益性について

本パークマネジメント事業は、駐車場事業などの収益を効率よく再投資して、公園全体の魅力向上に寄与する公益性の高い事業である。

そのような公益性の高い事業を展開する法人の形態としては、営利を目的としない特定非営利活動法人と一般社団法人（非営利型）が考えられる。この2つの法人形態は、事業で得た利益（剰余金、剰余財産）は、社員や理事が分配を受けることは出来ないこととされており、次年度の以降の事業に充てることとされているため、公益性は高いと考えられる。

一方、株式会社については、法人設立の趣旨は営利を目的としたものである。事業で得た利益は、配当として株主や社員に還元することが可能であり、次年度以降の事業に全て充てるとは限らない。よって前者の2法人に比べて公益性は低いと考えられる。

3) 法人への参画方法について

特定非営利活動法人と一般社団法人（非営利型）の社員総会等での議決権は原則一人一票であり、法人設立にあたって出資することはできないとされている。そのため、特定非営利活動法人と一般社団法人（非営利型）に参画する場合は、参画する事業者の社員から法人の理事や社員に出向することが必要となる。よって参画する事業者の意向を反映した法人経営としたい場合は、多くの人を法人に出向させる必要がある。

一方、株式会社の社員総会における議決権は、出資比率で決まる。関係事業者の出資した金額に応じて、議決権が付与されるため、各者の意向を反映した法人経営としたい場合は、多くの金額を出資する必要がある。

法人への参画については、上記のような違いがあるため、法人設立にあたり、参画する事業者の意向を踏まえながら、調整していく必要がある。

4) 法人への課税について

法人への課税については、駐車場事業が収益事業に該当するため、所得に対して法人税等（法人事業税、地方法人特別税、法人住民税等）が課税される。税率は所得の金額により変動するが、概ね所得の40%程度となるため、収益を効率的に積み立て公益性・公共性の高い事業への再投資の上では課題となる。税率は法人形態（株式会社、特定目的会社、特定非営利法人、一般社団法人）による違いはないが、公園への再投資を目的としたパークマネジメント事業が公益目的事業と認定され、一般社団法人が公益社団法人に移行した場合には、パークマネジメント事業での所得に対して税制優遇が適用される。

【参考】 一般社団法人の公益認定について

パークマネジメント事業の公共性・公益性を鑑みると、一般社団法人を設立し、公益認定を受けて公益社団法人に移行することで、税制上の優遇を受けることも考えられる。ただし、公益社団法人に移行するためには、公益認定の基準（18項目）全てを満たす必要があるため、移行の実現は不確定である。

また、公益認定の基準のうち、公益法人が主たる目的とすべき「公益目的事業」とは、「学術、技芸、慈善その他の公益に関する別表各号に掲げる種類の事業」であり、かつ、「不特定かつ多数の者の利益の増進に寄与するもの」のことを指しており、本パークマネジメント事業においては、「公益目的事業」（公益認定法2条の別表）のうち、「教育、スポーツ等を通じて国民の心身の健全な発達に寄与し、又は豊かな人間性を涵養することを目的とする事業」等として、認定される可能性が考えられる。

本調査で検討している法人は、幕張海浜公園のパークマネジメント事業を展開するためのものである。公益認定されるためには、幕張海浜公園での事業展開だけでなく、全国の公園に「スポーツを中心としたパークマネジメント事業」のモデルとして展開して、認定基準である「心身の健全な発達に寄与し、豊かな人間性を涵養することを目的とする事業」として、事業の影響力を高めることについても今後検討が必要となる。

<公益認定の基準（公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律5条）>

1. 公益目的事業を行うことを主たる目的とするものであること
2. 公益目的事業を行うのに必要な経理的基礎及び技術的能力を有すること
3. 社員、評議員、理事、監事、使用人その他法人の関係者に特別の利益を与えないこと
4. 株式会社その他の営利事業を営む者又は特定の個人若しくは団体の利益を図る活動団体に対して、寄附その他の特別の利益を与えないこと
5. 投機的な取引、高利の融資その他の事業であって、公益法人の社会的信用を維持する上でふさわしくない事業等を行わないこと
6. 公益目的事業に係る収入がその実施に要する適正な費用を償う額を超えないと見込まれること

7. 収益事業等を行う場合、公益目的事業の実施に支障を及ぼすおそれがないこと
8. 公益目的事業比率が 100 分の 50 以上となると見込まれること
9. 遊休財産額が一定額を超えないと見込まれること
10. 当該理事及びその配偶者又は三親等内の親族等である理事の合計数が理事の総数の 3 分の 1 を超えないこと（監事についても同様）
11. 他の同一団体の理事又は使用人である理事の合計数が理事の総数の 3 分の 1 を超えないこと（監事についても同様）
12. 会計監査人を設置していること（収益、費用及び損失その他の勘定の額がいずれも一定の基準に達しない場合を除く）
13. 理事、監事及び評議員に対する報酬等について、不当に高額なものとならない支給基準を定めていること
14. 社団法人の場合 ・ 社員の資格の得喪、議決権の行使に対し不当に差別的な取扱いをしないこと ・ 理事会を設置していること
15. 他の団体の意思決定に関与することができる株式等を保有していないこと
16. 公益目的事業に不可欠な特定財産がある場合、その旨並びにその維持及び処分制限等必要な事項を定款で定めていること
17. 公益認定取消し等の場合、公益目的取得財産残額に相当する財産を取消しの日等から 1 箇月以内に類似の事業を目的とする他の公益法人等に贈与する旨を定款に定めていること
18. 清算をする場合、残余財産を類似の事業を目的とする他の公益法人等に帰属させる旨を定款で定めている

図表 4-2・5 法人形態比較表

法人名		株式会社	特定目的会社 (SPC)	特定非営利活動法人 (NPO法人)	一般社団法人
組織面	根拠法	会社法	資産の流動化に関する法律	特定非営利活動促進法	一般社団法人及び一般財団法人に関する法律
	法人形態	営利	営利	非営利	非営利
	目的事業	定款に掲げる事業による営利の追求	特定した事業の遂行のみを目的とする	特定非営利活動 (20分野)	目的や事業に制約はない (公益事業、収益事業、共益事業等可)
	設立方法	公証人役場での定款認証後に登記して設立	公証人役場での定款認証後に登記して設立 (業務開始届出書の提出が必要)	所轄庁の認証後に登記して設立	公証人役場での定款認証後に登記して設立
	設立要件	資本の提供	資本の提供 1名以上の取締役 1名以上の監査役	特定非営利活動を行うことを主たる目的とすること 営利を目的としないものであること 社員の資格の得喪に不当な条件を付けないこと 社員10人以上 (常時) であること	社員2人以上
	議決権	出資比率による	出資比率による	原則 1 社員 1 票	1 社員 1 票
	余剰金の扱い	分配可能	分配可能	分配できない	分配できない
税制面 (法人税)	課税対象	全所得	全所得	収益事業に係る所得	全所得 (非営利型の場合は、収益事業に関わる所得のみ)
	法人税率	25.5% (所得金額年800以下の金額は15%)	25.5% (所得金額年800以下の金額は15%)	25.5% (所得金額年800万円以下の金額は15%)	25.5% (所得金額年800万円以下の金額は15%)
	みなし寄附	なし	なし	認定NPO法人について、収益事業に属する資産を特定非営利活動事業に支出した場合、収益事業から得た所得金額の50%又は年200万円を限度に損金算入可能	なし
寄付金控除		なし	なし	認定NPO法人への寄附者に係る所得税において、(寄附金額-2千円)について、所得控除又は40%の税額控除・条列で指定すれば、住民税でも最大10%の税額控除	なし
備考		○活動内容に制約がなく、出資等の資金調達に適しており、機動的な組織運営や意思決定が可能。 ○営利団体であり、地域的な共同活動のイメージに合わないことや出資比率に応じた議決権であるため、地域住民の同意・賛同を得にくい。 ○収益が上がった場合、出資者への分配を通じて地域外に資金が流出する可能性がある。	○特定した事業の遂行のみを目的としているため、出資者の事業の影響とは切り離れた経営が可能。 ○特定の要件を満たす場合、特定目的会社が支払う配当金を損金算入することが可能。(租税特別措置法第67条の14関連)	○対象となる活動が特定非営利活動 (20分野) に限定されているが、「まちづくりの推進」や「学術、文化、芸術又はスポーツの振興を図る活動」が含まれており、幅広い活動が可能。 ○補助金・交付金の受け皿や行政との連携、寄附の呼び込み等の面で適している。 ○出資による活動資金の調達や配当による利益分配は不可	○目的や事業に制限がなく、幅広い活動が可能。 ○補助金・交付金の受け皿や行政との連携、寄附の呼び込み等の面では非営利型組織が適している。

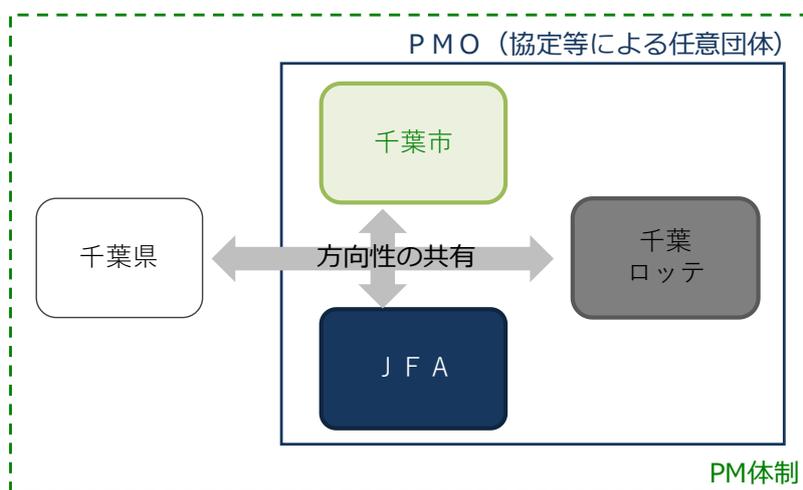
(3) 事業の段階に合わせた PMO の組織体系について

PMO の組織体制は、事業の進捗によって求められる機能・役割が異なることから、段階に応じて法人・非法人、法人形態などを選択していくことが考えられる。

1) パークマネジメント体制構築段階

パークマネジメント体制構築段階においては、関係者（県、市、千葉ロッテ、JFA）の意向確認、パークマネジメント事業の理念、ビジョン、スキーム、業務内容、経済条件等に対する関係者間での合意形成を行い、継続的な検討体制の設置にかかる協定を締結する。この段階においては、必ずしも法人格を有する必要はなく、任意団体として関係者間の調整を図ることも十分可能である。

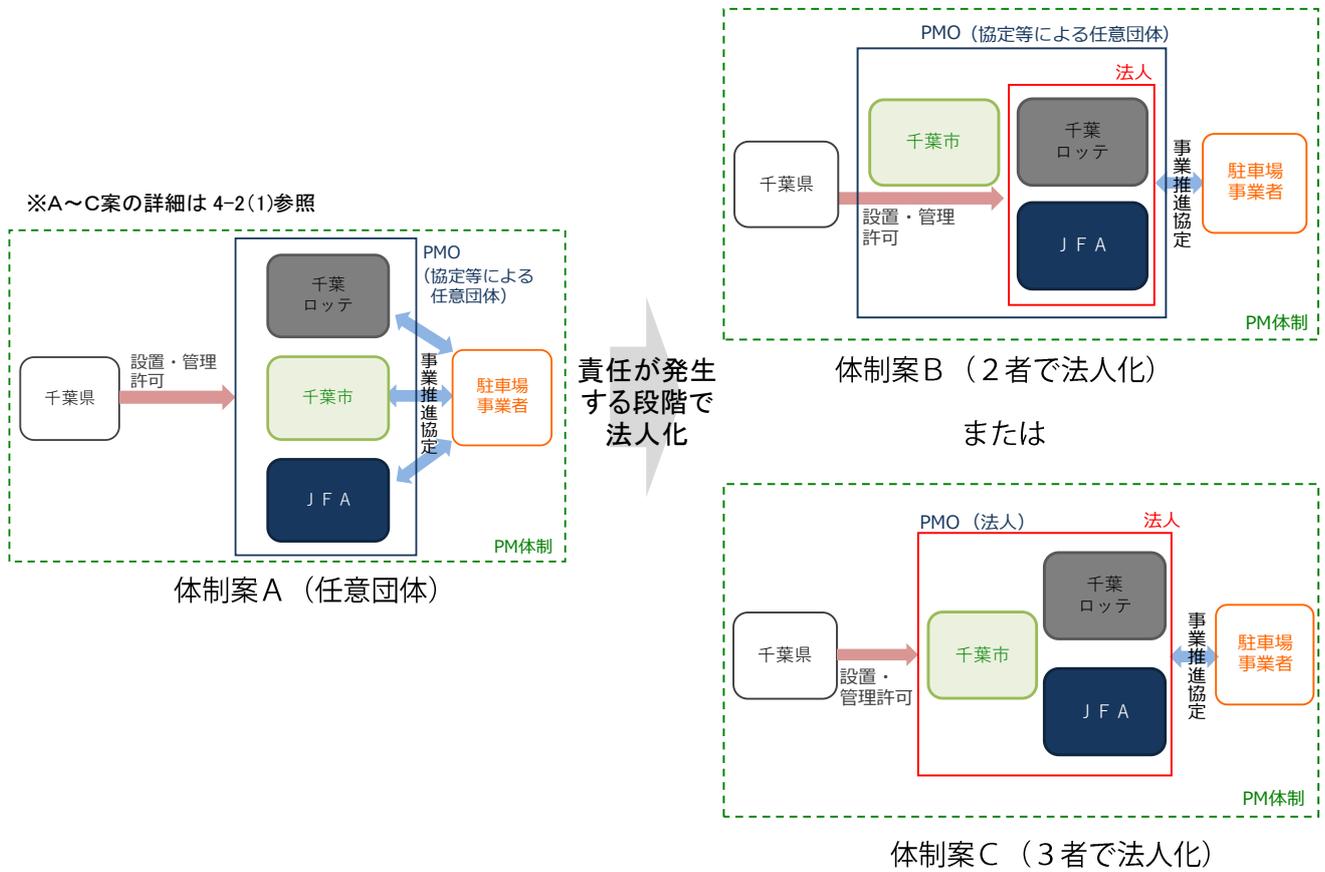
図表 4-2-6 体制構築段階における PM 体制案



2) 駐車場事業段階

事業化に向けた準備、事業者の募集・選定、新たな運用による駐車場の供用開始を行う段階では、任意団体として関係者間の調整は可能であるものの、協力事業者である駐車場事業者との協定締結等、事業に対する責任が発生することから、法的な権利能力を有する「法人」へと移行し、責任範囲を明確にした上で事業の体制を構築することが望ましい。

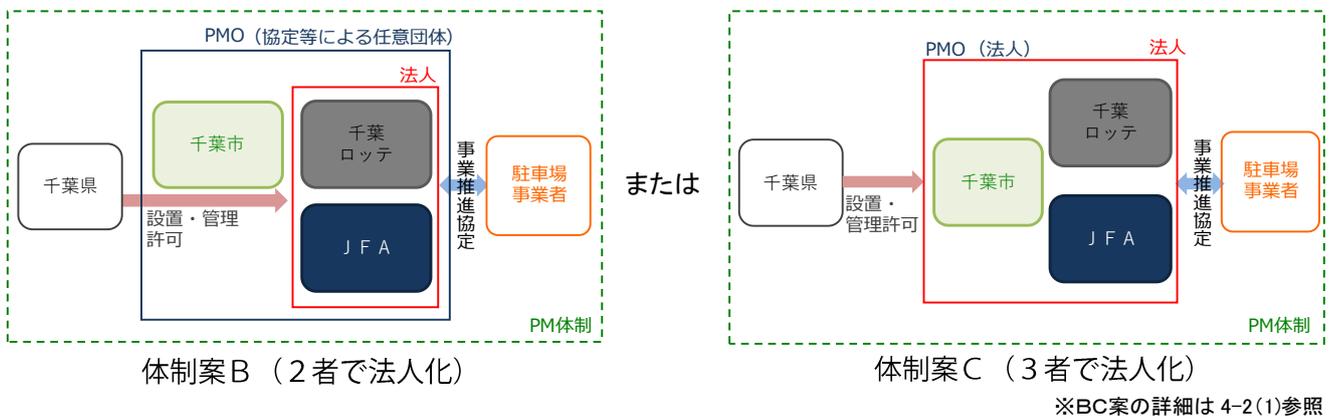
図表 4-2・7 駐車場事業段階における PM 体制案



3) 環境整備段階

環境整備段階では、公園の更なる魅力向上に向けて、F ブロックに集客施設を誘致するための環境を整備する。駐車場事業段階から引き続き、PMO は、責任範囲を明確にした上で法的な権利能力を有する「法人」とすることが望ましい。

図表 4-2・8 環境整備段階における PM 体制案



4-3 事業収益の取扱い

駐車場事業の収益を集客施設を誘致するための環境整備に投資していくため、事業収益を積み立てるための具体的な手法について検討を行う。

(1) 事業収益の積み立て手法について

積み立てる（プール）手法としては、「収益を組織の内部にプールする場合」と「基金を立ち上げて組織の外部にプールする場合」の2つがあると考えられる。そのうち後者の手法は、市主導の方法とPMO主導の方法の2通りが考えられる。

- ・ 収益をPMOの収入として計上し、プールする場合
- ・ 市またはPMOが基金等を立ち上げ、収益を外部にプールする場合

また、収益の積み立て手法については、以下の3点が重要であると考えられる。

- ・ 資金プールの効率性（税制優遇など）
- ・ 投資の自由度
- ・ 資金プール状況の透明性

上記3点から駐車場事業の収益を再投資するためのプールの手法について、以下に整理する。

1) PMOの収入として計上し、プールする

駐車場事業は収益事業に該当するため、所得は法人税の課税対象となる。将来の再投資は公益性・公共性の高いものではあるにも関わらず、そのための資金が課税対象となるため、資金プールの効率性が低いと考えられる。一方、再投資の判断については、PMO（法人）内で決断できるため、投資の自由度は高いと考えられる。

なお、資金のプール状況については、決算書（活動報告書）等により把握できるが、一般社団法人は決算報告の報告義務はないため、決算書が外部には公開されないケースが多い。そのため、資金プール状況の透明性は低いものと考えられる。

図表 4-3・1 PMO の収入として計上し、プールする場合の整理

	PMO（法人）の収入とする場合
資金プールの効率性（税制優遇）	法人税の対象となるため、資金プールの効率性が低い。 （公益法人に認定された場合は、税制優遇を請けることが可能）
投資の自由度	PMO（法人）内で決断をすることが可能で、投資の自由度が高い。
資金プール状況の透明性	決算書が公開される場合（上場している株式会社、NPO 等）は把握可能であり、透明性は高い。一方、一般社団法人は公開されないケースが多いため、その場合は資金プールの透明性が低い。

2) 市または PMO が基金を立ち上げ、収益を外部にプールする

市が基金を立ち上げる場合と PMO（法人）が基金を立ち上げる場合の両方のケースともに、特定の基金に対する負担金等の損金算入の特例（租税特別措置法 66 条の 11）の適応が可能な場合は、法人であれば全額損金算入が可能となるため、資金プールの効率性が高まると考えられる。一方、適応が不可能な場合は、基金にプールする際に課税対象となるため、資金プールの効率性は低いものと考えられる。

また、基金は特定の事業を行うことを目的として設立されるものであるため、投資の自由度は高いとは考えられないが、財政状況は広く外部に公開されるため、資金プール状況の透明性は高いと考えられる。

なお、市が基金を設置する場合は、条例を制定する必要があるため（地方自治法 241 条）、条例制定にかかる手続き及び関係者との協議が必要となる。

図表 4-3・2 市または PMO が基金を立ち上げ、収益を外部にプールする場合の整理

	市または PMO（法人）が基金を立ち上げる場合
資金プールの効率性（税制優遇）	損金算入の特例（租税特別措置法 66 条の 11）の適応可否により税制優遇が異なり資金プールの効率性が変わる。
投資の自由度	特定の事業を行うことを目的として設立されるため、投資の自由度は高くない。
資金プール状況の透明性	公開される財政状況により、資金プール状況を把握することが可能であり透明性は高い。

3) 事業収益の取扱方法の比較から得られる示唆

今回のパークマネジメント事業は、都市公園で展開される公共性・公益性の高い事業である。前述の項目3点の検討と、設立の手続き等を鑑みると以下の2つのケースの実現性が高いものと考えられる。

・PMO（法人）の収入とする場合

所得が法人税の課税対象となるため、資金プールの効率性は低下する。ただし「公益法人に認定された場合」は、税制優遇を受けることができるため、資金プールの効率性が高まると考えられる。またPMO内で収益の取り扱いの意思決定が可能のため、投資の自由度が高くなる。なお、資金プール状況の透明性は法人の形態により変化することになる。

・PMO（法人）が基金を立ち上げる場合

特定の基金に対する負担金等の損金算入の特例（租税特別措置法66条の11）の適用が可能な場合、全額損金算入が可能となるため、資金プールの効率性が高くなる。一方、特例の適用が不可能な場合は、課税対象となるため、投資効率は低下する。また、パークマネジメントを目的とした基金であれば、再投資の自由度が高く、財源の状況が開示されるため、資金プールの透明性は高まると考えられる。

なお実際の活用方法は、PMOが組成された後、上記の点に留意しながら、関係者間の協議によって選択していくことが望ましい。

4-4 複数の主体間の施設運営に関する調整方法について

「2-2 課題の整理」で記載したとおり、NFC の設置などに伴い調査対象地域での施設運営において複数の主体が介在することにより発生する課題としては「公園管理者と設置・管理を行う主体との間で、一貫したテーマに基づき公園の魅力向上に向けた取組を効果的に進めて行けるよう、利害を調整しながら円滑に事業を実施していくことができるしくみ・体制を整える必要があること」があげられる。それらの課題を解決するためには、事業者間での「各事業の実施にかかる情報共有の方法」が重要であり、情報共有を活かした「共用施設の利用調整の方法」の確立が必要と考えられる。

よって本項では、「各事業の実施にかかる情報共有の方法」と「共用する施設の利用調整の方法」について検討する。

(1)各事業の実施にかかる情報共有の方法

調査対象地域で行われる県、市、千葉ロッテ、JFA の事業や今後参入が想定される駐車場事業者や集客事業者などの民間事業者の実施する事業においては、各事業の内容が重複・競合が生じないように事業者間で情報共有を図り、調査対象地域の集客力向上など、相互にメリットを生み出すような連携のあり方を確立することが有効であると考えられる。

そのためには「公園の魅力向上に資するための情報共有」と「運営に支障が生じないようにするための情報共有」の2つの方法が重要であると考えられるため、これら2つの情報共有の方法を検討する。

1)公園の魅力向上に資するための情報共有の方法

a)公園の将来像の共有

今後、新たな施設の整備により、県立幕張海浜公園が新しい姿に変わり発展することが期待される。そのために、「公園の将来像を事業者間で共有」することで、各事業者が公園内での事業の方向性を把握し、公園の継続的な発展に寄与する事業やイベント活動を各事業との連携を含めて効果的に実施することが可能になると考えられる。具体的な共有方法としてはコンセプトブックによる「公園の将来像の共有」と活動報告書による「公園の将来像実現に向けた活動実績の共有」が考えられる。

① コンセプトブックの作成

コンセプトブックは、上位計画やこれまでの公園での活動経緯をベースに各事業者の意向を踏まえながら、今後の公園の目指すべき姿として公園の将来像の設定し、将来像を具現化した賑わいのイメージなどを作成、整理することで、各事業者が公園の将来像を共有する有効なツールになると考えられる。

② 活動報告書の作成

コンセプトブックに基づき実施される公園内の様々な事業やイベント活動について定期的に活動報告書を作成し公園の将来像実現に向けた活動実績を積み上げ、各事業者間で共有を図ることは、複数の主体が混在している公園内において、各事業者の今後の活動を共通のベクトルで進めていくことが可能となり、次年度以降の新たな協働活動の機会創出に繋がるものと考えられる。

b) 対外的な情報発信方法の共有について

事業者間で共有した公園の将来像や活動実績などをメディアを通じて広く対外的に情報発信することは、調査対象地域のエリアブランディングの戦略として非常に有効である。

効果的に情報を発信するためには、発信者、発信時期、発信方法、発信内容などをルール化して、予め事業者間で共有しておくことが重要である。そのような情報発信方法を事業者間で共有することで、相互に調整・連携し合い、調査対象地域全体で一体となった情報発信が可能となると考えられる。

2) 運営に支障が生じないようにするための情報共有の方法

複数の主体が介在するため、関係者間でイベントのスケジュールを事前に共有して、共用施設の運用を効率的に行うことが非常に重要となる。

具体的な方法としては、イベントカレンダーを作成して共有し、会議等の場で調整を図ることである。

a) イベントカレンダーの作成

千葉ロッテのプロ野球ゲームや JFA による日本代表の公開練習などの大規模な集客が想定される事業など、共用施設の利用調整に影響が生じるケースを対象に、予め共有するイベントカレンダーに登録しておくことで、予定の共有を図り、必要に応じて調整を行うものである。

b) 会議等の設置

利用調整などを行うため、関係者による会議等を設置して、イベントスケジュールの共有や共用施設の利用に係る調整を行い、恒常的なコミュニケーションの場を設定する。

① 定例会議

各事業者が施設運営に関する会議を定期的を開催する。短期的に実行されるイベントの開催頻度を想定すると、月1～2回程度開催するのが望ましいと考えられる。イベントカレンダーの共有だけでなく、今後開催予定のイベントの内容や、構想段階のイベ

ント内容等を定期的に事業者間で共有することで、効果的な情報共有が図られると考えられる。

② 年次総会（報告会）

各事業者が施設運営に関する報告会を年に一回程度開催する。一年間のイベントや活動を振り返るとともに、次年度のイベントの予定や活動方針を事業者間で共有することで、事業者は今後の予定を見通しながら、次年度以降の活動の方針を検討することが可能になると考えられる。

c) 運営マニュアルの作成

イベントを開催するにあたり、運営がスムーズに行われるためには、運営上のルールを定めて、運営マニュアルとして事業者間で共有することが望ましい。その中でもイベント申請マニュアルと場所貸し申請マニュアルが運用上重要なマニュアルと考えられる。

① イベント申請マニュアルの作成

イベントを開催するに当たり、イベントの基本的な情報（日程、会場、イベント種類、予想来場者数、搬入機材等）については、事業者間でイベント開催前に共有することが望ましい。イベントを開催する際には、開催日の特性、イベントの種類・規模別に事前申請期間を定めてイベントカレンダーに登録し、調整を図ったイベントのみ申請できるなど、イベントカレンダーと連携した運用などが効果的であると考えられる。

② 場所貸しマニュアルの作成

調査対象地域の事業者だけでなく、調査対象地域外の事業者も公園でイベントを開催することは、公園内の各事業との相乗効果など公園の魅力向上につながるものと期待される。調査対象地域外の事業者が、持ち込み企画のイベントを開催できるように、場所貸し（スペースレンタル）のルール（使用料、対象事業者、対象イベント等）を策定し、外部と連携した効果的な運用が可能になると考えられる。

(2) 共用する施設の利用調整の方法

複数の主体が混在する調査対象地域において、共用施設である駐車場の利用調整を図ることは各事業の円滑な施設運営を実施する上で非常に重要である。そこで駐車場の利用として想定される以下の2つの場合についての利用調整の方法について検討する。

- ・ 駐車場として利用する場合
- ・ 駐車場をイベント広場として利用する場合

1) 駐車場として利用する場合

a) 大規模なイベント日程（日時）の重複の回避

プロ野球ゲーム開催やJFAの日本代表公開練習など多くの来場者が想定される活動が重複する場合、プロ野球ゲームとJFA活動が同時開催とならないように、千葉ロッテとJFAで日程や時間の調整を実施する必要がある。例えば、プロ野球ゲームはナイター開催日とし、JFAの日本代表公開練習は昼の開催とする等の調整方法が考えられる。

このように同時開催を回避することで、公園全体の混雑緩和や周辺交通への影響を軽減することにつながり、各施設の利用者にとっての利便性を向上させることは相互にメリットがある調整方法と考えられる。なお、イベント日程の調整については先に述べたイベントカレンダーとも連携を行いながら各事業者にもメリットがあるような形で調整する方法が望ましい。

b) 公共交通機関の利用者にメリットがあるような施策の展開

プロ野球ゲーム開催日は、野球観戦者の利用による駐車場台数の不足が想定される。また周辺の交通にも渋滞を発生させる等の影響が懸念される。このような影響を軽減させるために、公共交通機関を利用することで観戦チケットにサインボール抽選などの特典をつけるなど、公共交通機関の利用者にメリットがあるような施策が有効であると考えられる。

c) 観戦チケットと駐車券をセットで販売

事前に駐車需要を把握でき、駐車場利用者の分散が期待できる利用調整の方法として野球観戦する駐車場利用者向けに、観戦チケットと駐車券をセットで販売する事が有効であると考えられる。駐車場予約システムの導入と平行して検討するなど事前に駐車場が確保できることにより、当日安心してスムーズに駐車場できることは、施設利用者のサービス水準向上につながり事業者へのメリットに加え、駐車場に入るための待機渋滞も軽減でき、周辺環境にも寄与することが期待される。

d) 時間帯別、ブロック別料金設定

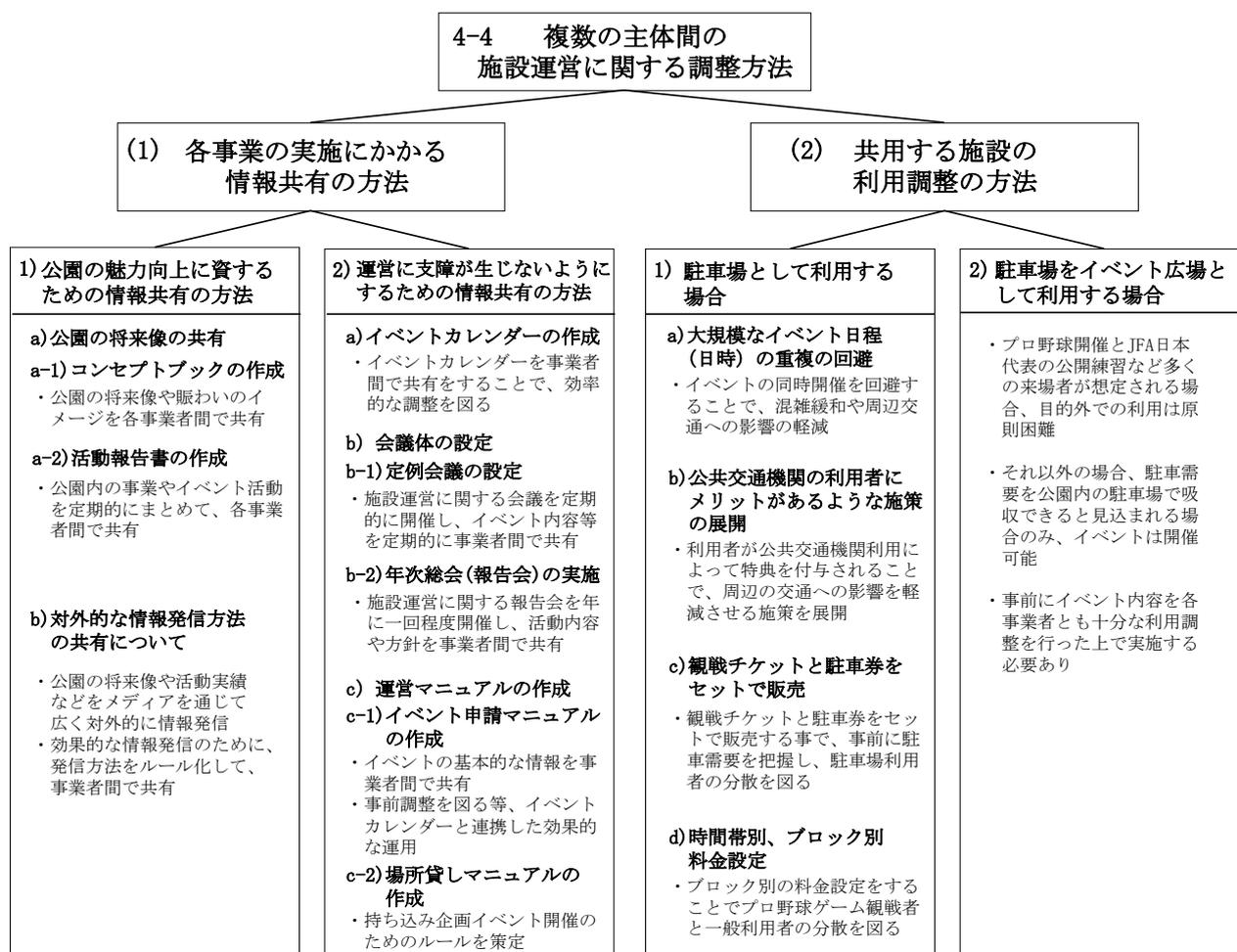
プロ野球ゲーム観戦者を対象に、当日の F ブロックの駐車場料金を時間帯別に特別料金に設定し、Gブロック駐車場とブロック別の料金設定をすることでプロ野球ゲーム観戦者と一般利用者の分散効果が期待できると考えられる。

2) 駐車場をイベント広場として利用する場合

プロ野球ゲーム開催と JFA の日本代表の公開練習など多くの来場者が想定される場合、駐車需要が増加して周辺交通にも多大な影響が発生し、施設利用者のサービス水準低下が想定されるため、目的外での利用は原則困難である。

それ以外の場合では、駐車需要が F ブロック以外の駐車場で吸収できると見込まれる場合など、事前に日程・内容・予想来場者数等を精査のうえ定例会議等で共有し、各事業者とも十分な利用調整を行った上で実施する必要がある。

図表 4-4-1 施設運営に関する調整方法のまとめ



第5章 パークマネジメント事業のスキーム検討

5-1 実現可能な事業スキームの検討

「3. パークマネジメント事業の検討」、「4. パークマネジメント体制の検討」から、実現可能な事業スキーム（事業区画・パークマネジメント体制・ロードマップ）の仮説を構築した。なお、本事業スキームは、パークマネジメント事業の実現に向けた課題を抽出し、実現可能な事業スキームの検討を目的としているため、本事業を推進するにあたって、本仮説・検証結果を参考にして、詳細な事業スキームの再構築を行うことを想定している。

(1) 想定する事業区画

パークマネジメント事業の対象とする事業区画は、調査対象地域のうち、市及び関係事業者である千葉ロッテ・JFA が「既に設置許可を取得している区画」及び「これから設置許可の取得を予定している区画」を除く全エリアを想定する。

PMO は、同区画を3つの区画に定義し、パークマネジメント事業を推進する。（図表 5-1・1 参照）

図表 5-1・1 想定する事業区画

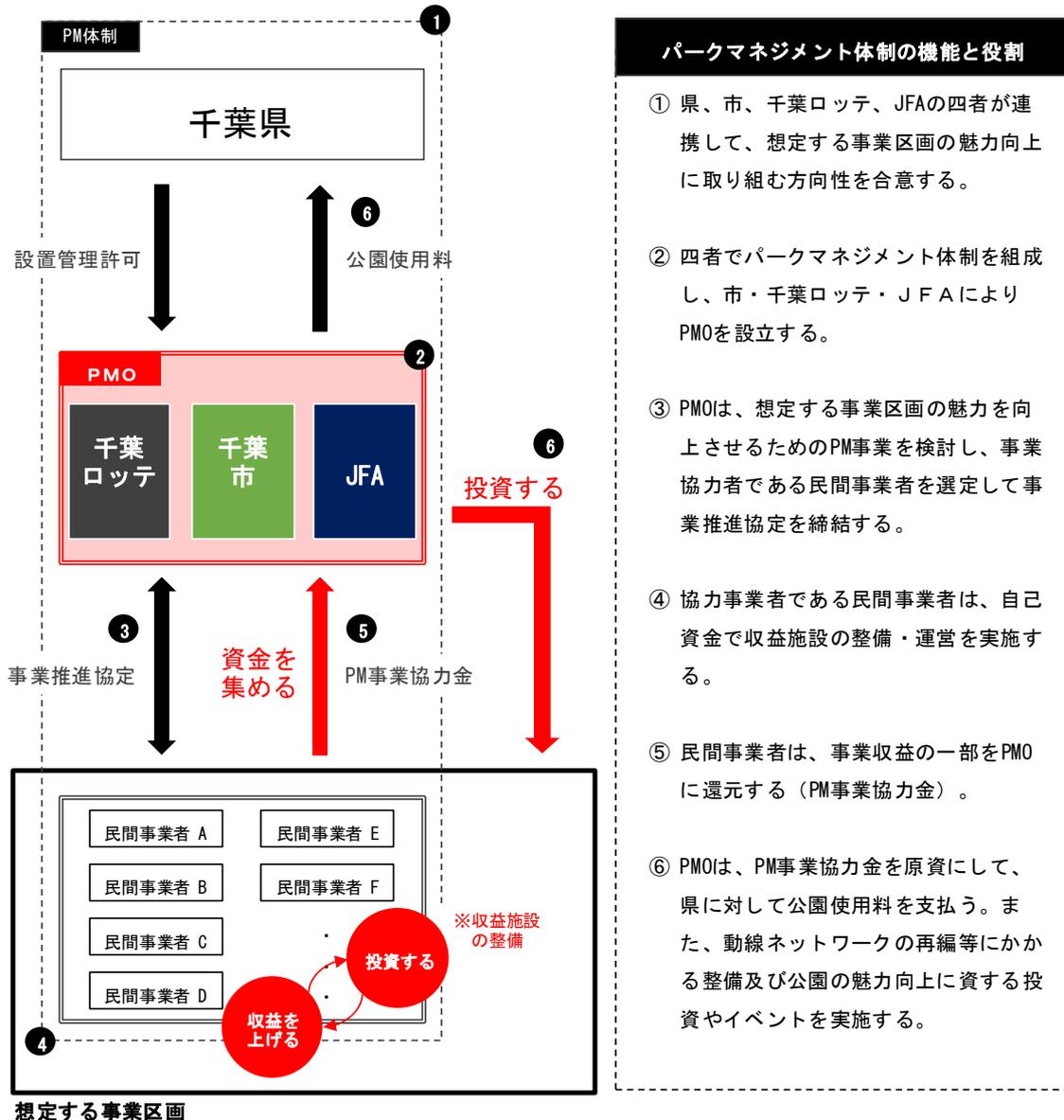
区画	区画用途	計画概要
I	駐車場事業区画	PMO が、駐車場事業者を誘致し、公園利用者のための駐車場を営む区画
II	集客事業区画	PMO が、駐車場事業者を誘致し、公園利用者のための駐車場を営む区画 PMO は、駐車場を一定期間営んだ後、集客事業者を誘致するための基盤整備を行う
III	上記 I・II 以外の公園区画	PMO が魅力ある公園づくりに向けた投資やイベント活動を行う区画

図表 5-1・1 の下部には、Zozo マリンスタジアムと JFA ナショナルフットボールセンター（平成32年3月予定）を含む敷地全体の平面図が示されています。赤い線で区画 I（駐車場）、区画 II（集客）、区画 III（上記 I・II 以外の公園）が示されています。右側の注釈には「区域全体（既存の設置管理許可区域を除く（設置管理許可申請予定区域を含む））」と記載されています。

(2) 想定するパークマネジメント体制

市及び関係事業者である千葉ロッテ・JFAが、PMOを組織し、パークマネジメント体制を構成する県及び協力事業者である民間事業者と共に、想定する事業区画の恒久的な維持管理、及び魅力創造を推進する。(図表 5-1・2 参照)

図表 5-1・2 想定するパークマネジメント体制 (千葉市案)



想定する事業区画

※PM=パークマネジメント

■ 想定する事業期間	概ね20年間 ※事業開始は2020年以降を想定
■ 特定公園施設の整備・運営	全てPMOの負担 (PM事業協力金から支払う)
■ 収益施設の整備・運営	全て民間事業者の負担
■ 売上の取扱い	全て民間事業者に帰属
■ PM事業協力金の算出方法	基本協力金 (固定) + 変動協力金 (売上連動)
■ 管理運営の責任	民間事業者による管理区域内のトラブル・事故等の処理は、全て民間事業者側の責任で実施

(3) 想定するロードマップ

PMO は、「3.3-2(4) 新たな動線ネットワーク構築に向けた再整備プラン（案）と概算事業費の検討」に示した再整備プラン（案）の実現に向け、以下に示す5つの段階を踏んでパークマネジメント事業を営む。（図表 5-1・3 参照）

1) Phase1 : PMO を設立し、パークマネジメント事業基本協定を締結する

①パークマネジメント体制の構築準備

- パークマネジメント事業の理念、ビジョン、スキーム、業務内容、経済条件等に対する四者間の合意を形成し、継続的な検討体制の設置にかかる基本合意書を締結する。

②PMO の設立

- パークマネジメント事業の内容を精査し、事業者ヒアリング等による募集条件を整理する。
- パークマネジメント事業計画書を策定する。
- PMO の主旨・体制・参画調整を行い、市、千葉ロッテ、JFA にて構成する PMO を設立する。

③パークマネジメント事業基本協定の締結

- 県と PMO との間で、パークマネジメント事業を推進するための基本協定を締結する。

2) Phase2 : 駐車場事業を営み、公園を整備するための資金を積み立てる

①駐車場事業者の募集・選定

- 駐車場事業者選定のための条件設定を行い、募集要項を作成する。
- 駐車場事業者から提出された応募条件をパークマネジメント事業計画書に展開し、経済条件等を検証する。
- 駐車場事業者を選定し、基本合意書を締結する。

②事業推進協定の締結

- PMO と駐車場事業者との間で詳細条件に関する合意を形成し、事業推進協定書を締結する。

③事業着手・運営

- パークマネジメント事業の実施に向けた協議調整（関係機関協議を含む）を行う。
- PMO が、駐車場事業者の協力を得ながら、設置管理許可などの法令許可手続きを行う。
- 駐車場事業者は、自らの資金で駐車場を改修し、駐車場事業を営む。また、

駐車場事業者は、PMO に対して PM 事業協力金を支払う。

- PMO は、駐車場事業者から支払われた PM 事業協力金を原資にしてパークマネジメント事業を営み、そこで得た収益を公園整備資金としてプールする。

3)Phase3：集客施設を誘致するための環境を整備する

① 駐車場再整備

- 駐車場事業者は、Fブロック駐車場の一部（収容台数：普通車 396 台、大型車 13 台相当）を県立幕張公園内（F・Gブロック）に移設する。
再整備プラン A 案： ブロック内に立体駐車場を整備して駐車場を確保する。
再整備プラン B 案： ZOZO マリンスタジアム南側平面駐車場を残置し G ブロック駐車場を拡張して駐車場を確保する。
再整備プラン C 案： B 案と同じ

② バスロータリーの再整備・賑わいエリアの広場・インフラ整備

- PMO は、Fブロック駐車場の移設跡地に集客施設を誘致するための環境整備（バスロータリー・広場・園路・インフラ・等）を行う。

③ 車両動線の再整備・歩行者動線の新規整備

- PMO は、駐車場と ZOZO マリンスタジアムを結ぶ動線整備を行う。
再整備プラン A 案： 駐車場の出入口及び交差点の改良を行う。
再整備プラン B 案： 駐車場の出入口及び交差点の改良を行う。
また、浜田川に車両対応の橋梁を整備して、Gブロックと ZOZO マリンスタジアムを結ぶ車両・歩行者動線を公園内で確保する。
再整備プラン C 案： 駐車場の出入口及び交差点の改良を行う。
また、浜田川に人道橋を整備することにより、歩行者動線を公園内で確保する。

④ 歩行者動線の新規整備

- PMO は、海浜幕張駅と海辺（幕張の浜）を結ぶ動線として、なぎさプロムナードを整備する。

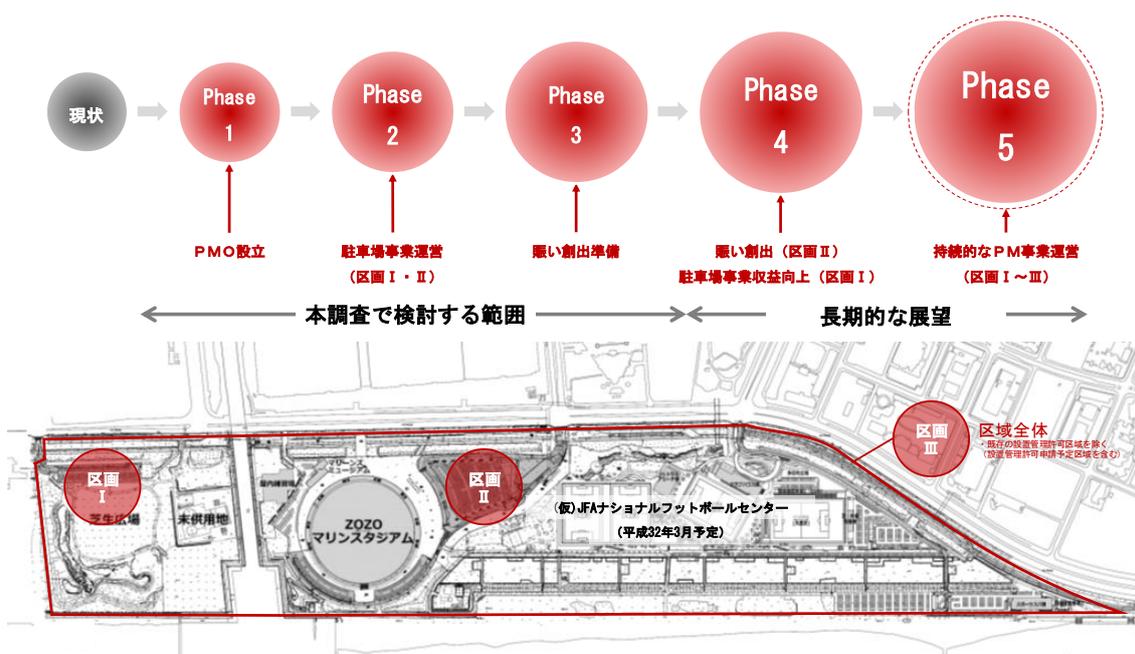
4)Phase4：Fブロック駐車場の移設跡地に集客施設を誘致する（長期的な展開を想定）

F ブロック駐車場の移設跡地に集客事業を誘致し、公園の魅力創造及び駐車場収益の向上を図る。

5) Phase5 : 本事業区画の、恒久的な維持管理、及び魅力創造を推進する（長期的な展開を想定）

シェアサイクル、ランニングロード、ランニングステーションなどを整備することで人の流動性を高め、継続的に公園全体の魅力を高め続けるエコシステムを構築する。

図表 5-1・3 想定するロードマップ



5-2 事業スキームの実現性検討のためのヒアリング調査・サウンディング調査

事業スキームの実現性検討のため、想定するロードマップのPhase1～3に関して、県、市、関係事業者である千葉ロッテ・JFAに対するヒアリング調査、及び事業協力者である民間事業者に対するサウンディング調査を行い、仮説検証を行った。

(1) 想定する事業区画において共有すべき方向性に関するヒアリング調査

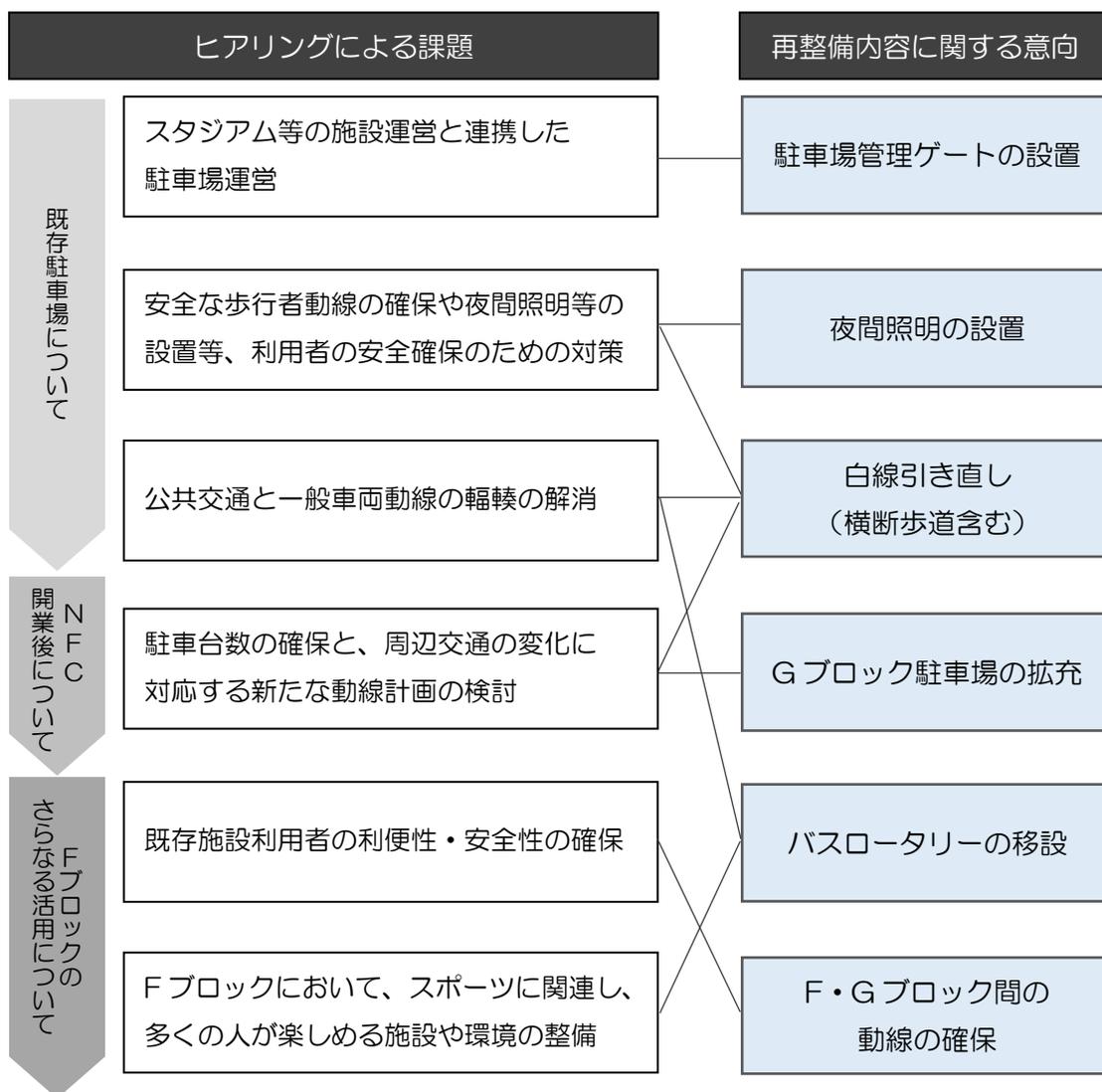
「3.3-1 方向性の共有及び意向の整理」に示すとおり、県、市、千葉ロッテ、JFAの四者に対して、「公園に関する目指すべき方向性」と、パークマネジメント事業として取り組む「共用施設の再整備」に関するヒアリング調査を実施した。

公園に関する目指すべき方向性、及び共用施設の再整備内容に関する四者の意向は以下のとおりである。

図表 5-2・1 公園に関する目指すべき方向性（図表 3-1・1 再掲）

**2大スポーツ（プロ野球、サッカー）の拠点として、
「にぎわい」「イベント・スポーツ」をテーマとした公園の活性化を目指す**

図表 5-2・2 共用施設の再整備内容に関する意向（図表 3-1・2 再掲）



(2) 駐車場事業に関するサウンディング調査

県立幕張海浜公園のF・Gブロックにおける駐車場事業の事業性を確認し、駐車場事業者の事業参画意向、駐車場整備・活用のアイデア、事業性を聴取することを目的に、サウンディング調査を実施した。

1) 調査の対象企業

サウンディング調査は、本事業で想定するパークマネジメント事業に留意し、千葉市に本社・支社・事業所等が立地し、駐車場の開発から運営までをコーディネート可能な駐車場事業者に対して行った。なお、個別企業名は記載しないため、便宜的に「駐車場事業者A」のように表記する。

2) 調査の内容

- a) 県立幕張海浜公園のF・Gブロックにおける駐車場事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見
- b) 事業参画を想定した場合に考えられる駐車場整備・活用のアイデアや事業展開に関する意見
- c) 事業参画するために必要と考える条件

3) 調査の結果

駐車場事業者に対するサウンディング調査から、以下の検討課題が示唆される。

- 想定する事業区画の駐車場需給バランスの観点から、営業時間や料金体系に柔軟性を持たせることが期待される。
- 駐車場事業の事業性の観点から、想定する事業区画のボールパーク化など、目的を持って訪れる場所への変換が期待される。
- ICT活用や集客事業との連携などにより、駐車場の利便性向上や収益の安定化を図ることが期待できる。
- 駐車場事業者に求める投資金額が大きいため、駐車場事業者と連携する際の条件設定が重要となる。

a) 駐車場事業者 A

県立幕張海浜公園の F・G ブロックにおける駐車場事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見

- 現状は、野球観戦者が駐車場売上の大部分を占めていると想定している。野球の試合が無い時は、駐車場の売上が見込めないため、営業時間や料金体系を変更する必要があると思う。
- NFC に、どれだけの方が車で来られるのかの実績が無いため、事業性を予測するのは困難な状況である。
- 県立幕張海浜公園一帯をボールパーク化し、野球観戦者以外が目的を持って訪れる場所にできれば、事業性が高まると思う。

事業参画を想定した場合に考えられる駐車場整備・活用のアイデアや事業展開に関する意見

- バス予約システムなど、ICT を活用したシステム提案が可能。渋滞の抑制・路上駐車対策などに効果を発揮すると思う。

事業参画するために必要と考える条件

- 以下の点から、駐車場料金の変更を検討頂きたい。
 - 1) 駐車場の利用料金を現状の一律から、場所毎の駐車場料金に設定することで、F ブロックに集中する車を他のブロックに分散させることが期待できる。
 - 2) 1回 600 円の料金体系を、最大料金付時間当たり料金に変更することで、短時間の駐車場利用者を取り込みやすくなる。
- 以下の点から、駐車場営業時間の変更を検討頂きたい。
 - 1) 現状、G ブロックが、ナイター開催の有無に関わらず、17 時 30 分に閉鎖するため、ナイター観戦者を取り込めない。
- Phase2 から Phase3 に移行する時期が前倒しになった場合は、未償却資産が残ってしまうため、残存簿価相当額の負担をお願いしたい。

b) 駐車場事業者 B

県立幕張海浜公園の F・G ブロックにおける駐車場事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見

F ブロック駐車場

- 現状、イベント開催やアウトレットなどの需要により、土日の駐車場稼働率は高いように見受けられる。また、平日についても、同理由からそれなりの駐車場需要が見込めると考えている。
- 現状、野球開催やイベント開催などが重なると、駐車場が不足することもある。NFC の運営開始により、更に駐車場が不足することが懸念される。

G ブロック駐車場

- F ブロック駐車場が満車になった時のバッファとしての位置付けになると思われる。

事業参画を想定した場合に考えられる駐車場整備・活用のアイデアや事業展開に関する意見

- 近隣施設にチケットを販売するなど、駐車場以外の事業との連携が期待できる。
- 駐車料金の設定について、柔軟性を持たせて頂けると良い。

事業参画するために必要と考える条件

- 「売上に下限値を設けて、下回った場合は事業協力金も減らす」ような条件を付けて頂く必要性が考えられる。
- 運営管理において、常駐人員が必須であることや、美観維持の要望レベルが高い場合（弊社が設置した施設であっても一般的な駐車場管理以上の美観維持が前提条件となる場合）などは、一括借上げでの運用が難しい可能性がある。また、それらの仕様について事前に詳しい取り決めが出来ない場合、大きな事業ゆえに高リスクだと判断する可能性がある。

c) 駐車場事業者C

県立幕張海浜公園のF・Gブロックにおける駐車場事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見

現状

- 集客力が高いZOZOマリスタジアムや幕張メッセなどの大型イベント施設に至近のため、イベント開催時は施設専用駐車場だけでは収容できない台数を当駐車場でカバーしている。イベント時以外は閑散とし、空きが目立っている。

NFCの運営開始後

- さらなる集客性が見込めるNFCのオープンにより、需要がさらに増え、ピーク時の供給台数が必要となることが予想される。駐車場の入出庫の処理能力の効率性向上が課題である。

事業参画を想定した場合に考えられる駐車場整備・活用のアイデアや事業展開に関する意見

- 最新機器による駐車場の入出庫処理が必要と考える。具体的な施策としては、交通ICカードやETCなど現金を用いない決済方法が考えられる。
- 予約システムの導入により利便性向上を図る。普通車だけでなく大型車（バス等）も可能である。繁忙期の需給に合わせ、普通車と大型車の台数を変動させるシステムも構築する。
- うろつき渋滞防止のため、周辺大型駐車場をネットワーク化し、交差点等の分岐点に総合満空灯を設置する。また、場内のうろつき防止のために、駐車場にもフロアやエリアごとの満空をリアルタイムに配信する。

事業参画するために必要と考える条件

- 売上が想定を下回った場合、協力金の協議をお願いしたい。
- 想定している投資を超えた場合、協力金もしくは初期費用の負担区分の協議をお願いしたい。
- 電気代（照明灯）は、PMOにて負担頂きたい。
- 土地整備費（舗装含む）は、PMOにて負担頂きたい。

(3)集客事業に関するサウンディング調査

県立幕張海浜公園のFブロックにおける集客事業の事業性を確認し、集客事業者の事業参画意向、活用のアイデア、事業性を聴取することを目的としてサウンディング調査を実施した。

1)調査の対象企業

サウンディング調査は、幕張新都心に立地している企業2社に対して行った。なお、個別企業名は記載しないため、便宜的に「法人A」のように表記する。

2)調査の内容

- a) 県立幕張海浜公園のF・Gブロックにおける集客事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見
- b) 事業参画を想定した場合に考えられる事業内容（マーチャンダイジング・取組内容等）や事業展開に関する意見

3)調査の結果

集客事業者に対するサウンディング調査から、以下の検討課題が示唆される。

- 幕張エリアにおける海辺エリアの環境は貴重な地域資源であり、当該地のポテンシャルを活かした活性化プランの策定が重要となる。
- 千葉ロッテやJFAとコラボレーションしたイベントの実施等による、賑い創出が期待される。
- スタジアムやNFCの集客に頼らない、独自の集客装置を導入できるかどうかのポイントとなる。目的性を持った集客コンテンツ（テーマ性が明確なもの）を設定することが重要となる。

a) 法人A

県立幕張海浜公園のF・Gブロックにおける集客事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見

- 幕張エリアにおける海辺エリアの環境は貴重な地域資源
- 隣接するスタジアムやNFCとの連携だけでなく、幕張メッセや周辺商業施設との回遊も見込まれる立地
- 幕張エリア全体の魅力向上や周辺にお住まいの方の生活の更なる充実の為に当該地のポテンシャルを活かしたエリア活性化が必要

事業参画を想定した場合に考えられる事業内容（マーチャンダイジング・取組内容等）や事業展開に関する意見

- 例えば「スポーツ」「音楽」「健康」「癒し」「地産地消」等をテーマとした施設の集積、更に、千葉ロッテやJFAとコラボレーションしたイベントの実施等による賑わいの創出
- スタジアムやNFCの集客に頼らない、独自の集客装置を導入できるかがポイント

【考えられる課題】

- ※ 上記テーマ等に沿った出店企業（店舗、アトラクション等）の誘致

b) 法人B

県立幕張海浜公園のF・Gブロックにおける集客事業のポテンシャル（集客力・事業性など）に関する意見

- 周辺には商業施設も多く、機能的には充足していると思われる。
- スタジアムやNFCは、年間の稼働日が限られるため、商業の成立性は厳しいと思われる。自己投資をして事業運営を行う民間事業者もなかなかいないのではないか。
- 同地域でスポーツ系の体験施設やトレーニング支援、スポーツアパレルなどを展開している施設もあるため、計画地で同様のことを行う場合の成立性は低いのではないか。

事業参画を想定した場合に考えられる事業内容（マーチャンダイジング・取組内容等）や事業展開に関する意見

- 事業として成立するイメージとすれば、公園をメインにその中でコンテナショップのような軽い設えの屋台村のようなものだと可能性はあるかもしれない。その場合も事業として成立するかどうかはわからない。スタジアム内で展開する飲食との競合も懸念される。
- 日々の集客や収益性が課題として考えられるため、目的性を持った集客コンテンツ（テーマ性が明確なもの）がないと成立しないのではないかと思われる。

5-3 事業性検証

想定する事業スキームの実現性を検証するために、事業性検証を実施した。なお、本検証は、課題抽出を目的に暫定的に組み上げた仮説の前提条件をもとに実施しているため、本事業を推進するにあたって、本仮説・検証結果を参考にして、詳細な事業性検証を行うことを想定している。

(1) 事業性検証の前提条件

事例調査・ヒアリング調査などを参考に、事業性検証を行うための前提条件を設定した。

1) 整備費用

「3. パークマネジメント事業の検討」より、新たな動線ネットワーク構築に向けた整備費用を設定した。(図表 5-3・1 参照)

図表 5-3・1 新たな動線ネットワーク構築に向けた整備費用

事業 Phase	整備項目	負担区分 (※)	整備費用 (千円：税抜き)		
			再整備プラン A 案	再整備プラン B 案	再整備プラン C 案
Phase2	駐車場再整備	駐車場 事業者	64,700	64,700	64,700
Phase3	駐車場再整備	駐車場 事業者	1,864,610	151,650	128,860
	浜田川橋梁整備	PMO (PM事業協力金)	-	447,520	275,710
	賑いエリア整備	PMO (PM事業協力金)	262,930	262,930	262,930
	出入口・交差点改良	PMO (PM事業協力金)	217,910	466,580	138,590
	プロムナード整備	PMO (PM事業協力金)	315,440	315,440	315,440

※(3) 想定するロードマップ参照

2) 駐車場収入

県立幕張海浜公園 (F・G ブロック) における平成 28 年度の駐車場利用実績より、以下の駐車場収入を設定した。(図表 5-3・2 参照)

- a) ケース A：現状に対して、以下の変更を想定 ---- 66,000 千円/年 (税抜き)
 - 駐車場 G ブロック駐車場の夜間営業 (ナイター観戦客の取り込み)
- b) ケース B：現状に対して、以下の変更を想定 ---- 95,000 千円/年 (税抜き)

- 時間制駐車料金の導入（1日最大駐車料金：平日1,000円、休日1,500円）
- 駐車場Gブロック駐車場営業時間延長（ナイター観戦客の取り込み）

図表 5-3・2 想定する駐車場事業収入

CASE A 1日600円の場合

(1) 平日利用

駐車時間	時間別利用割合	年間利用台数	幕張海浜公園駐車場 1日600円		備考
			料金設定	年間収入(円)	
1時間以内	45.0%	24,085	600	14,451,051	他業務事例(総合運動公園の駐車場)の駐車場利用実態調査の割合に基づき、時間別利用割合を設定
3時間以内	40.0%	21,409	600	12,845,378	
5時間以内	10.0%	5,352	600	3,211,345	
5時間以上	5.0%	2,676	600	1,605,672	
合計	100.0%	53,522		32,113,446	

↑平日年間利用台数は、平日・休日の年間利用台数に利用割合を乗じて算定した。

(2) 休日利用

駐車時間	時間別利用割合	年間利用台数	幕張海浜公園駐車場 1日600円		備考
			料金設定	年間収入(円)	
1時間以内	25.0%	16,295	600	9,776,826	他業務事例(総合運動公園の駐車場)の駐車場利用実態調査の割合に、野球開催時の時間を加味して、時間別利用割合を設定
3時間以内	25.0%	16,295	600	9,776,826	
5時間以内	40.0%	26,072	600	15,642,922	
5時間以上	10.0%	6,518	600	3,910,730	
合計	100.0%	65,179		39,107,304	

↑休日年間利用台数は、平日・休日の年間利用台数に利用割合を乗じて算定した。

(3) 平日+休日利用

駐車時間	年間利用台数	幕張海浜公園駐車場		備考
		料金設定	年間収入(円)	
総計	118,701	-	71,220,750	÷ 1.08 ≒ 66,000,000 千円/年

↑平日・休日の年間利用台数は、H28年度のF+Gブロックの利用台数を基に算定を行った。

CASE B 上限金額:平日1,000円、休日1,500円の場合

(1) 平日利用

駐車時間	時間別利用割合	年間利用台数	幕張海浜公園駐車場 20分:100円 上限:1000円		備考
			料金設定	年間収入(円)	
1時間以内	45.0%	24,085	300	7,225,525	他業務事例(総合運動公園の駐車場)の駐車場利用実態調査の割合に基づき、時間別利用割合を設定
3時間以内	40.0%	21,409	900	19,268,068	
5時間以内	10.0%	5,352	1,000	5,352,241	
5時間以上	5.0%	2,676	1,000	2,676,121	
合計	100.0%	53,522		34,521,955	

↑平日年間利用台数は、平日・休日の年間利用台数に利用割合を乗じて算定した。

(2) 休日利用

駐車時間	時間別利用割合	年間利用台数	幕張海浜公園駐車場 20分:100円 上限:1500円		備考
			料金設定	年間収入(円)	
1時間以内	25.0%	16,295	300	4,888,413	他業務事例(総合運動公園の駐車場)の駐車場利用実態調査の割合に、野球開催時の時間を加味して、時間別利用割合を設定
3時間以内	25.0%	16,295	900	14,665,239	
5時間以内	40.0%	26,072	1,500	39,107,304	
5時間以上	10.0%	6,518	1,500	9,776,826	
合計	100.0%	65,179		68,437,782	

↑休日年間利用台数は、平日・休日の年間利用台数に利用割合を乗じて算定した。

(3) 平日+休日利用

駐車時間	年間利用台数	幕張海浜公園駐車場		備考
		料金設定	年間収入(円)	
総計	118,701	-	102,959,736	÷ 1.08 ≒ 95,000,000 千円/年

↑平日・休日の年間利用台数は、H28年度のF+Gブロックの利用台数を基に算定を行った。

※ 野球開催日・イベント開催日185日に対して夜間開催を50%と設定。

Gブロック駐車場の夜間営業により、25%(≒185/364×0.5)の年間利用台数増を見込んだ。

3) イベント収入

「図表 2-1・17 D～G ブロックでのイベント開催状況（平成 28 年度）」の情報から、以下の条件を設定し、年間 20,000 千円のイベント収入を想定した。

- a) イベント開催日数 ----- 40 日／年
- b) イベント開催場所 ----- G ブロック 駐車場 (4,000 m² ≒ 163 台×25 m²)
- c) イベント開催頻度 ----- イベント対象面積に対して 125 円／(m²・日)

4) PM 事業協力金

駐車場事業者に対して、前述の整備費用、駐車場収入を想定した場合に支払える PM 事業協力金をヒアリングし、そのヒアリング結果を参考にして、PM 事業協力金を設定した。(図表 5-3・3 参照)

図表 5-3・3 想定する PM 事業協力金

事業 Phase	事業期間	想定する 駐車場収入	PM 事業協力金 (千円／年：税抜き) ※1		
			再整備プラン A 案	再整備プラン B 案	再整備プラン C 案
Phase2	5 年	(ケース A) 66,000 千円／年	※2	17,000	17,000
		(ケース B) 95,000 千円／年	※2	40,000	40,000

※1 実際の駐車場収入が想定する駐車場収入を上回った場合は、超過売上の 50%を折半することを条件とした。

※2 Phase3 に移行する際の整備費用が過大なため、各駐車場事業者から事業参画困難との回答を得た。

5) PM 事業運営費

PM 事業運営費として、以下の費用を想定した。

- a) 公園使用料：32,000 千円／年 (740 台×25 m²×145 円／(m²・月))
- b) PM 事業運営経費：6,000 千円／年

(2) 事業性検証の結果

前項の前提条件に基づき、事業性検証を実施し、Phase3に移行するまでの期間を算定した(図表5-3・4～5参照)。本検証結果から、駐車場収益・イベント収入を積み立てた資金のみを原資にして集客施設を誘致するための環境整備をする場合、駐車場事業運営開始からPhase3に移行するまでの間に相当な期間(約75～113年)を要することが試算された。よって、NFCの設置による新たな魅力づくり、賑い創出の好機を活かすために、収入増・支出減の両面から、期間短縮に向けたオプション案を検討していくことが求められる。なお、再整備プランA案については、各駐車場事業者から「Phase3に移行する際の整備費用が過大であり、事業参画困難」との回答を得たため、以降の検討は再整備プランB案及びC案を対象とする。

図表 5-3・4 駐車場事業運営開始から Phase3 に移行するまでの想定期間

	想定する駐車場収入	想定移行期間		
		再整備プラン A 案	再整備プラン B 案	再整備プラン C 案
駐車場再整備 (Phase3)	—	※2	駐車場事業者にて整備	
整備①：浜田川橋梁整備	(ケース A) 66,000 千円/年	※2	※3	※3
	(ケース B) 95,000 千円/年	※2	33.9 年	20.9 年
整備②：①+賑いエリア整備	(ケース A) 66,000 千円/年	※2	※3	※3
	(ケース B) 95,000 千円/年	※2	53.8 年	40.8 年
整備③：②+出入口・交差点改良	(ケース A) 66,000 千円/年	※2	※3	※3
	(ケース B) 95,000 千円/年	※2	89.2 年	51.3 年
整備④：③+プロムナード整備	(ケース A) 66,000 千円/年	※2	※3	※3
	(ケース B) 95,000 千円/年	※2	113.1 年	75.2 年

※1 お金の時間的価値は考慮せず

※2 Phase3に移行する際の整備費用が過大なため、各駐車場事業者から事業参画困難との回答を得た。

※3 収支がプラスマイナスゼロになったため、Phase3への移行が困難であると判断した。

図表 5-3・5 駐車場事業運営開始から Phase3 に移行するまでの想定期間（詳細）

（千円：税抜き）

		ケースA (駐車場収入：66,000千円/年)		ケースB (駐車場収入：95,000千円/年)	
		再整備プラン B案	再整備プラン C案	再整備プラン B案	再整備プラン C案
収入	PM事業協力金	17,000	17,000	40,000	40,000
	イベント収入	20,000	20,000	20,000	20,000
		37,000	37,000	60,000	60,000
支出	公園使用料	32,000	32,000	32,000	32,000
	PM事業運営費	6,000	6,000	6,000	6,000
		38,000	38,000	38,000	38,000
営業利益		▲ 1,000	▲ 1,000	22,000	22,000
年間積立資金	法人税等（40%想定）	0	0	8,800	8,800
		▲ 1,000	▲ 1,000	13,200	13,200
整備費用（整備①）		447,520	275,710	447,520	275,710
整備資金を積み立てるまでの想定期間		—	—	33.9年	20.9年
整備費用（整備②）		710,450	538,640	710,450	538,640
整備資金を積み立てるまでの想定期間		—	—	53.8年	40.8年
整備費用（整備③）		1,177,030	677,230	1,177,030	677,230
整備資金を積み立てるまでの想定期間		—	—	89.2年	51.3年
整備費用（整備④）		1,492,470	992,670	1,492,470	992,670
整備資金を積み立てるまでの想定期間		—	—	113.1年	75.2年

(3) オプション案の検討

駐車場事業運営開始から Phase3 に移行するまでの期間を短縮するための方策として、以下のオプション案を検討した。なお、これらオプション案を全て採用することができた場合、駐車場事業運営開始（Phase2）から集客施設を誘致するための環境整備（Phase3）するまでの期間を、約7～11年に短縮できることが期待できる。（図表 5-3・6、5-3・7、5-3・8 参照）

① 収入増に向けたオプション案

(ア) 平日の公園利用者増に向けたプログラム開発

(イ) 野球・サッカーコンテンツを活用したイベントの活性化

→ 事業性検証で想定する効果----- 駐車場収入 約 20%増
 (図表 6-1・1、6-1・2 参照) イベント収入 50%増

②支出減に向けたオプション案

(ア) 財政寄与^(※1)による公園使用料の減免措置

→ 事業性検証で想定する効果----- 公園使用料 70%の減免

(※1) スポーツ人口増 → 予防医療 → 医療費削減 → 財政への寄与
 賑い創出 → 就労人口増 → 税収増 → 財政への寄与

(イ) 公益法人化（公益目的事業認定）による税制優遇措置

→ 事業性検証で想定する効果----- 法人税減免

特定費用準備資金^(※2)

(※2) 公益目的事業会計において、収支相償を満たしていない場合（単年度決算で収益が費用を上回った場合）、中長期的に収支が均衡することが確認されれば、収支相償をみたまものとされている。この対応例として、「資産取得資金の積立」、「特定費用準備資金の積立」、「当期の公益目的保有財産の取得」などの考え方があり、「特定費用準備資金の積立」は、将来の公益目的事業の拡大などに利用される。

(ウ) 補助金等、公的資金等の活用

→ 事業性検証で想定する効果----- 整備費の 50%支援^(※3)

(※3) 官民連携による賑い創出事業という観点から、官民の負担比率を 50%に設定した。PMO 負担比率を 10～90% に可変させた場合の事業性検証を図表 5-3・9 に示す。

図表 5-3・6 駐車場事業運営開始から Phase3 に移行するまでの想定期間
 （オプション案採用時）

	想定する駐車場収入	想定移行期間		
		再整備プラン	再整備プラン	再整備プラン
		A 案	B 案	C 案
駐車場再整備（Phase3）	—	※2	駐車場事業者にて整備	
整備①：浜田川橋梁整備	120,000 千円/年	※2	3.3 年	2.1 年
整備②：①+賑いエリア整備	120,000 千円/年	※2	5.3 年	4.0 年
整備③：②+出入口・交差点改良	120,000 千円/年	※2	8.8 年	5.1 年
整備④：③+プロムナード整備	120,000 千円/年	※2	11.2 年	7.4 年

※1 お金の時間的価値は考慮せず

※2 Phase3 に移行する際の整備費用が過大なため、各駐車場事業者から事業参画困難との回答を得た。

図表 5-3・7 駐車場事業運営開始から Phase3 に移行するまでの想定期間
(オプション案採用時：詳細)

(千円：税抜き)

		オプション案が採用出来た場合 (駐車場収入：120,000千円/年を想定)		備 考
		再整備プラン B案	再整備プラン C案	
収 入	PM事業協力金	52,500	52,500	駐車場収入増加分の50%相当を加算
	イベント収入	30,000	30,000	イベント収入が1.5倍になることを想定
		82,500	82,500	
支 出	公園使用料	9,600	9,600	減免措置(70%減額)を想定
	PM事業運営費	6,000	6,000	
		15,600	15,600	
営業利益		66,900	66,900	
年間積立資金	法人税等			公益目的事業認定を想定
		66,900	66,900	
整備費用(整備①)		223,760	137,855	PMO負担比率 50%
整備資金を積み立てるまでの想定期間		3.3 年	2.1 年	
整備費用(整備②)		355,225	269,320	PMO負担比率 50%
整備資金を積み立てるまでの想定期間		5.3 年	4.0 年	
整備費用(整備③)		588,515	338,615	PMO負担比率 50%
整備資金を積み立てるまでの想定期間		8.8 年	5.1 年	
整備費用(整備④)		746,235	496,335	PMO負担比率 50%
整備資金を積み立てるまでの想定期間		11.2 年	7.4 年	

図表 5-3・8 PMO 負担比率の違いによる Phase3 に移行するまでの想定期間

		再整備プラン B案	再整備プラン C案
整備費用	整備①：浜田川橋梁整備	447,520	275,710
	整備②：①+賑いエリア整備	710,450	538,640
	整備③：②+出入口・交差点改良	1,177,030	677,230
	整備④：③+プロムナード整備	1,492,470	992,670

		再整備プラン B案				再整備プラン C案			
		整備①	整備②	整備③	整備④	整備①	整備②	整備③	整備④
PMO 負担比率の違いによる Phase3 に移行するまでの想定期間	オプション案不採用時 (図表5-3・4、5-3・5)	33.9年	53.8年	89.2年	113.1年	20.9年	40.8年	51.3年	75.2年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 100%)	6.7年	10.6年	17.6年	22.3年	4.1年	8.1年	10.1年	14.8年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 90%)	6.0年	9.6年	15.8年	20.1年	3.7年	7.2年	9.1年	13.4年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 80%)	5.4年	8.5年	14.1年	17.8年	3.3年	6.4年	8.1年	11.9年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 70%)	4.7年	7.4年	12.3年	15.6年	2.9年	5.6年	7.1年	10.4年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 60%)	4.0年	6.4年	10.6年	13.4年	2.5年	4.8年	6.1年	8.9年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 50%) (図表5-3・6、5-3・7)	3.3年	5.3年	8.8年	11.2年	2.1年	4.0年	5.1年	7.4年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 40%)	2.7年	4.2年	7.0年	8.9年	1.6年	3.2年	4.0年	5.9年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 30%)	2.0年	3.2年	5.3年	6.7年	1.2年	2.4年	3.0年	4.5年
	オプション案採用時 (PMO負担比率 20%)	1.3年	2.1年	3.5年	4.5年	0.8年	1.6年	2.0年	3.0年
オプション案採用時 (PMO負担比率 10%)	0.7年	1.1年	1.8年	2.2年	0.4年	0.8年	1.0年	1.5年	

第6章 実現に向けた事業スキームと課題への対応

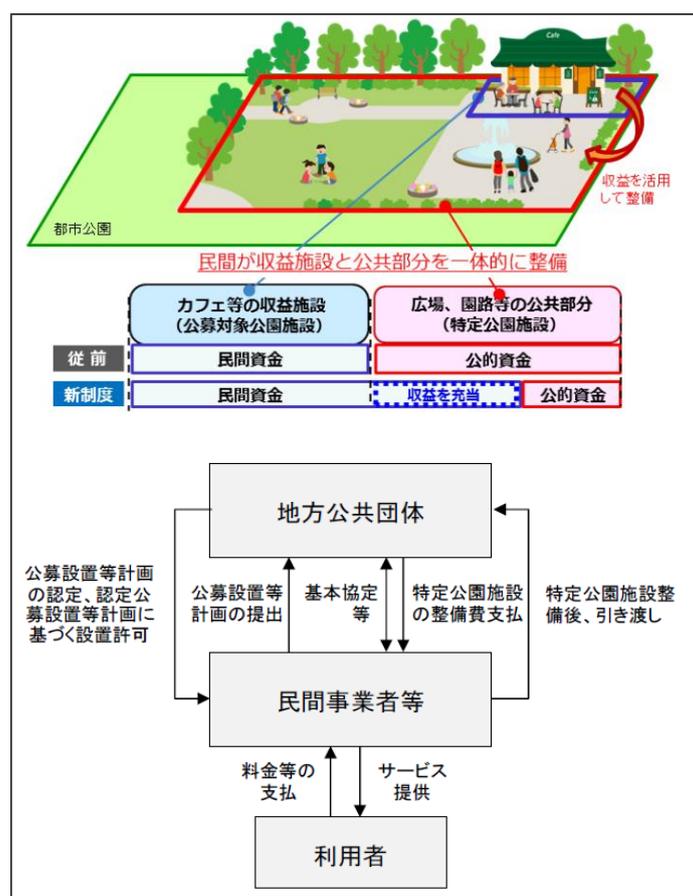
6-1 実現に向けた事業スキーム

新たな動線ネットワーク構築に向けた再整備プラン（案）の実現に向け、「5-3. (3) オプション案の検討」で検討したオプション案採用時の事業スキーム（案）（図表 6-1・1）を整理した。

(1) 事業体制（千葉市案）のポイント

- ・ PMO を公益法人として組織する。
- ・ Park-PFI の事業体制イメージ（図表 6-1・1 参照）を踏襲したかたちで、PMO が、地方公共団体（千葉県）に代わって、集客事業者の公募・選定を実施する。
- ・ PMO は、「公的資金」及び「PM 事業協力金」を原資にして、特定公園施設を整備し、地方公共団体に引き渡す。
- ・ PMO は、地方公共団体から公園使用料の減免を受ける。

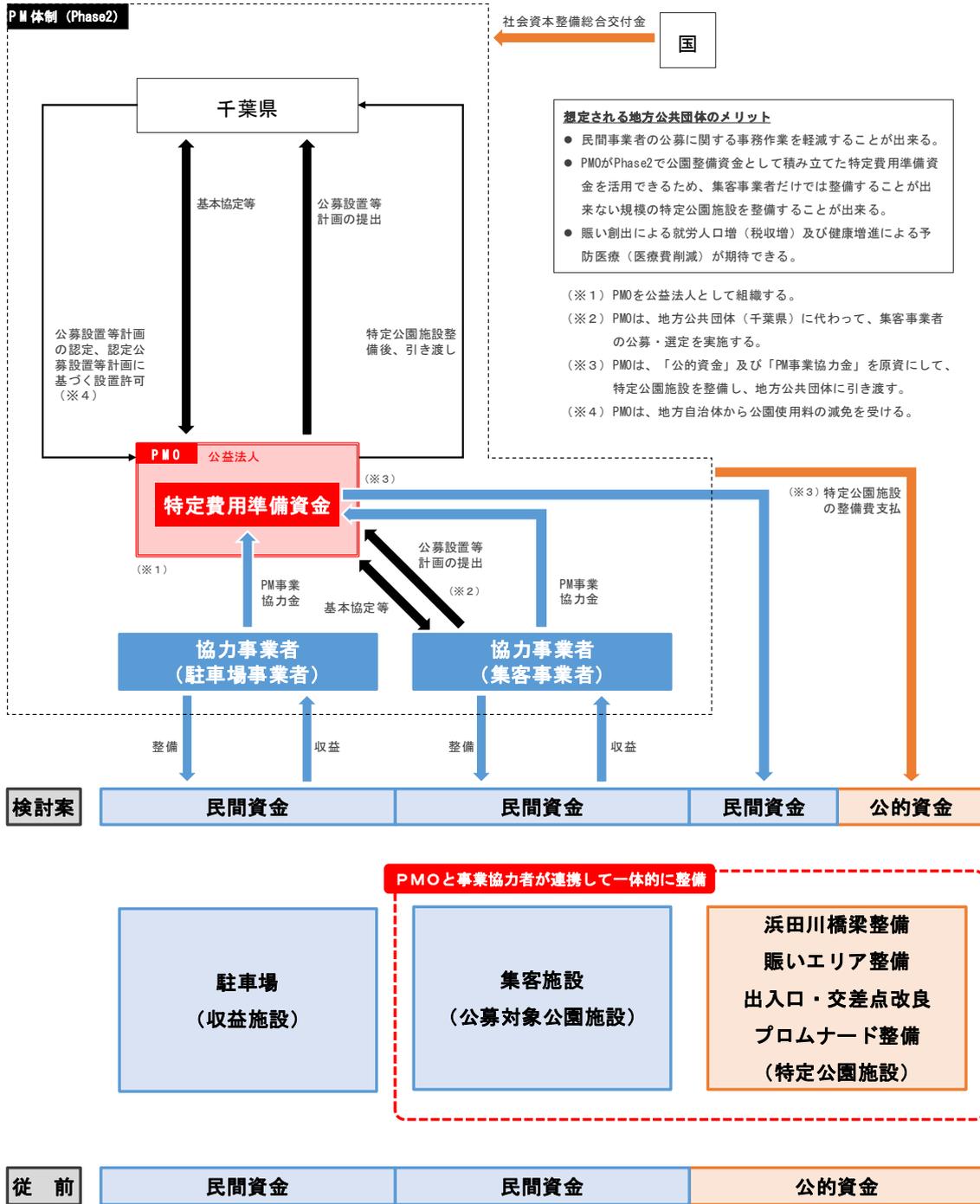
図表 6-1・1 参考にした事業体制



出典：特定公園の質の向上に向けた Park-PFI 活用ガイドライン

(平成 29 年 8 月 10 日 国土交通省 都市局 公園緑地・景観課)

図表 6-1-2 事業体制（千葉市案）



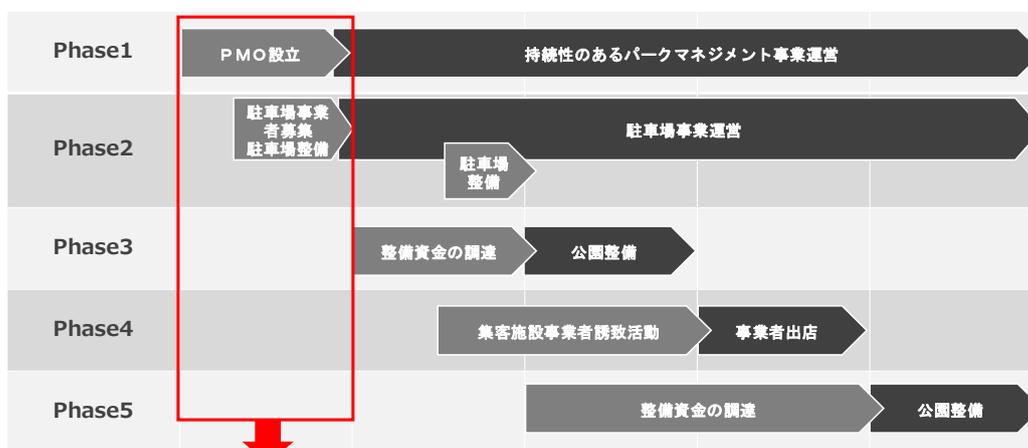
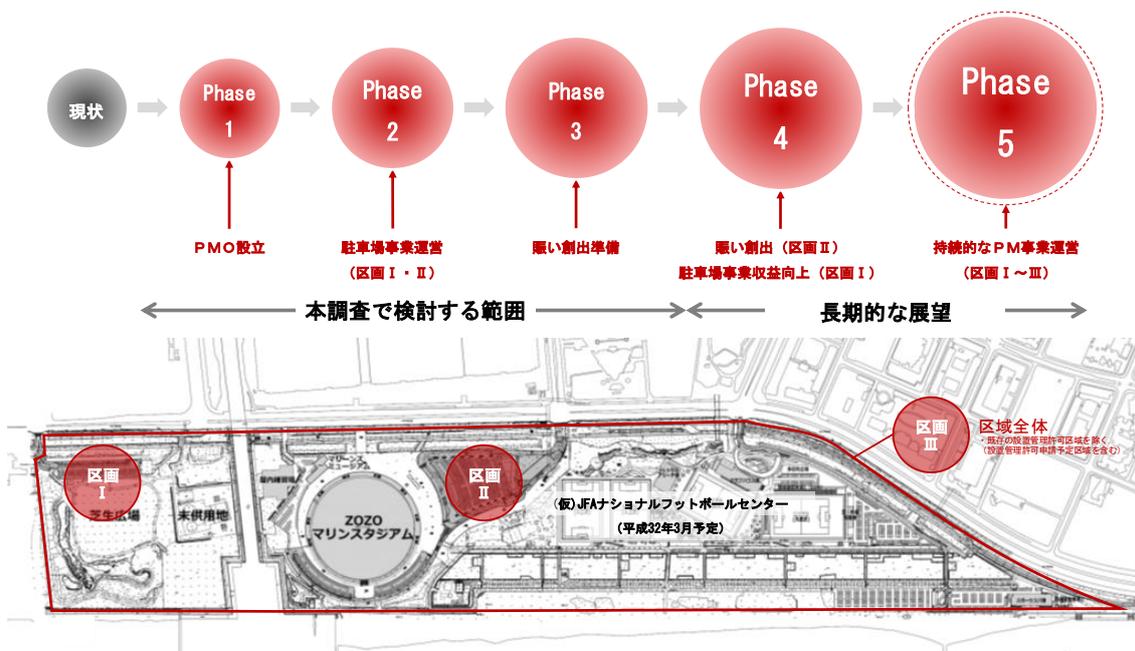
(※) 特定費用準備資金

公益目的事業会計において、収支相償を満たしていない場合（単年度決算で収益が費用を上回った場合）、中長期的に収支が均衡することが確認されれば、収支相償をみたすものとされている。この対応例として、「資産取得資金の積立」、「特定費用準備資金の積立」、「当期の公益目的保有財産の取得」などの考え方があり、「特定費用準備資金の積立」は、将来の公益目的事業の拡大などに利用される。

(2) 実現に向けたロードマップ

新たな動線ネットワーク構築に向けた再整備プラン（案）の実現に向けたロードマップ（図 6-1・2）を整理した。

図表 6-1・3 パークマネジメント事業の実現に向けたロードマップ



6-2 想定される課題と対応策

本調査の検討対象である Phase3 までの実現に向けて、ロードマップの Phase 1 及び 2 で想定される課題と対応策の検討を行った。

(1) 検討課題と課題解決のために想定される対応策 (Phase1)

Phase1 の獲得目標は、「市及び関係事業者で PMO を設立し、県と PMO との間で、パークマネジメント事業を推進するための協定を締結すること」である。そのためには、以下に示す 3 つの段階を踏んで四者の合意形成を進めていくことが望ましい。

1) パークマネジメント体制の構築準備

パークマネジメント事業を推進するにあたって、パークマネジメント事業の理念、ビジョンに関する四者間の合意を形成し、継続的な検討体制の設置にかかる基本合意書を締結することが求められる。そのためには、四者が一体となり、「県立幕張海浜公園の魅力を継続的に創造していくための理念、ビジョンを可視化していくための場の設定」と「場をコーディネートしていく役割を担う存在」が重要となる。

コーディネータの役割を担う存在として、いくつかの選択肢が考えられるが、四者が主体的に活動することがパークマネジメント事業を成功に導くカギとなるため、以下の優先順位でコーディネータ役を選任することが望ましいと考えられる。

- ① パークマネジメント体制を構成する四者の中から、コーディネータ役の立候補者を募る。
- ② パークマネジメント体制を構成する四者の中から、各 1 名代表者を選出し、コーディネータチームを編成する。
- ③ パークマネジメント体制への参画を希望する民間事業者から、コーディネータを募る。
- ④ パークマネジメント体制に参画しない第三者にコーディネータ役を委託する。

2)PMO の設立

パークマネジメント事業の継続的な検討体制の設置にかかる協定を四者間で締結した後、PMO 設立に向けて、各種調整や事業内容の精査を行っていく必要がある。

そのためには、パークマネジメント事業の理念、ビジョン、スキーム、機能、役割、経済条件等を可視化した「パークマネジメント事業計画書（図表 6-2・1 参照）」を策定する必要があるとともに、パークマネジメント事業計画書の策定を推進していく役割の存在が重要となる。また、前項の事業性検証結果（図表 5-3・4、5-3・5 参照）から、PMO 設立段階において、収入増・支出減の両面から、オプション案の検討（図表 5-3・6、5-3・7 参照）が求められる。

図表 6-2・1 パークマネジメント事業計画書の構成イメージ

1. パークマネジメント組織（PMO）の概要
2. パークマネジメント組織（PMO）の理念
3. 5年後のビジョン／20年後のビジョン
4. 事業ドメイン（公益事業の定義・収益事業の定義）
5. 本パークマネジメント事業を推進する社会的背景
6. 想定する公園利用者と市場規模（現状・将来）
7. 県立幕張海浜公園の強み
8. パークマネジメント組織（PMO）の強み
9. パークマネジメント組織が提供するサービス
10. 公園利用者が享受するメリット
11. バリューチェーンとキャッシュフロー
12. マーケティング戦略
13. パークマネジメント組織図（意思決定の流れと役割分担）
14. 財務計画

3)パークマネジメント基本協定の締結

PMO を設立した後、県と PMO との間でパークマネジメント事業基本協定を締結するための各種調整や協議を行っていく必要がある。

これら調整や協議を円滑に進めていくためには、パークマネジメント体制構築準備段階、PMO 設立段階から県との間で定期的に情報共有を行い、前述のオプション案の採用可能性など、パークマネジメント事業計画の軌道修正を行っていくことが求められる。

(2) 検討課題と課題解決のために想定される対応策 (Phase2)

Phase2 の獲得目標は、「区画 I・II で駐車場事業を営み、公園の魅力創造に向けた活動・整備資金を積み立てていける継続的なしくみを構築すること」である。

そのためには、以下に示す3つの段階を踏んで四者の合意形成を進めていくことが望ましい。

1) 駐車場事業者の募集・選定

本パークマネジメント事業の理念、ビジョンを共有し、想定する事業区画の恒久的な維持管理、及び魅力創造を、パークマネジメント体制に参画しながら、PMO と一体となって推進していける協力事業者である駐車場事業者を選定することが重要となる。

そのためには、駐車場事業者を選定するための提案依頼書には、経済条件や役割分担などの提案条件を盛り込むことに加え、パークマネジメント事業の理念やビジョンを可視化し、その理念やビジョンに対する協力事業者である駐車場事業者の考え方や取組に関する提案を求めることが望ましい。

なお、提案書に基づき優先交渉権者を選定した後は、優先交渉権者と PMO との間で基本的な条件の合意を形成し、継続的な検討体制の設置にかかる基本合意書を締結することが求められる。

2) 事業推進協定の締結

パークマネジメント事業の継続的な検討体制の設置にかかる協定を二者間で締結した後、事業推進協定の締結に向けて、各種調整や事業内容の精査を行っていく必要がある。

これら調整や協議を円滑に進めていくためには、優先交渉権者選定段階においてパークマネジメント事業計画の軌道修正を行い、事業推進協定締結に向けた検討課題を可視化しておくことが重要となる。

3) 事業着手・運営

動線ネットワークの再編等にかかる整備にできるだけ早く着手するためには、事業推進協定書締結後、設置管理許可などの法令許可手続きを行い、最短期間で事業運営を開始することが求められる。

そのためには、事業推進協定段階から定期的に県などの関係機関と情報共有を行い、設置管理許可区画の設定など、パークマネジメント事業計画の軌道修正を行っていくことが求められる。

第7章 調査のまとめ

本調査では、複数の主体が介在する大規模公園の機能整備において、複雑化する公園全体のマネジメントを担う行政を含む主体間が連携するパークマネジメント体制のあり方について検討を行ったものである。

最終章では、今後、調査成果に基づき実現に取り組むうえでの検討のポイントや課題について整理を行った。

7-1 パークマネジメントの方向性

(1) パークマネジメント体制の方向性

改正都市公園法により、官民の連携による公園の活用が加速され、一つの公園に複数の主体が介在する公園が増加していくものと考えられる。

調査対象地域である県立幕張海浜公園では、既存の施設設置者である市や千葉ロッテに今後 JFA が加わるほか、将来は新たな民間参入も見据えた体制を想定し、公園の将来像を共有しつつ各々が効果的に施設を運営していくために協力・連携していく体制の必要性を認識し、行政を含めたパークマネジメント体制の構築について検討を行った。

調査対象地域における体制構築の意義は、各施設の運営に密接な関わりを持つ交通インフラの改善という課題を共有し、利害を調整しながら相互に活用していくことができるようマネジメントすることにある。

公園の魅力向上のため、既存の施設管理者にも配慮しつつ新たな参入も成立させるしくみ・調整機能を果たしていくことができる連携体制を備えておくことが重要と考える。

検討のポイント

- ・公園の将来像や課題の共有
- ・継続的な協力・連携を担保する協定の締結
- ・相互にメリットを享受できる事業の企画・実施
- ・適切な役割・リスクの分担

(2) パークマネジメント事業の方向性

本調査では、課題対応型の事業として、共用施設である交通インフラの移設・拡張を行う再整備と効率的な運営をセットで行うこととし、先行して実施する事業収益を次の投資に回す段階的な事業展開の方法を検討した。

なお、調査対象地域の課題としては交通インフラの移設・拡充の実現であるが、関係事業者の中に多額の初期投資を負担して事業化を行える者がいないことから、事業化にあたっては、事業内容に応じた外部の民間事業者（協力事業者）をパートナーに迎える体制を検討した。

検討のポイント

- ・ 共通課題に対応した実現可能な事業から段階的に実施
- ・ 事業化にあたっては、公募による協力事業者を加えた体制を構築
- ・ 事業収益は公園の魅力向上のための再投資資金としてプールし、次の事業展開に活用

7-2 パークマネジメントを実現するための課題

(1) パークマネジメント体制の実現に向けての整理と課題

1) パークマネジメント体制構築に向けた推進主体

パークマネジメント体制には、関係事業者である千葉ロッテ、JFA の参画が重要である。体制構築に向けて、公園管理者である県を筆頭に、既存の施設設置・管理者である市、千葉ロッテ、JFA の四者による、将来像の共有と実現のための事業推進にかかる継続的な検討体制を設置する必要がある。なお、これらの検討体制には、四者が対等に議論を行うことができる枠組みとしていくことが必要である。

2) パークマネジメント体制を持続する枠組み

安定・継続的にパークマネジメントに取り組むためには組織の継続性を担保する必要がある。継続性を確保していくうえでは、関係者の合意形成や責任・リスクの適切な分担、そして事業による収益の取扱いなどを明確にしておく必要がある。

更に、事業の担い手となる PMO には、事業上必要な行為を自主・自立的に行えるよう、ある程度の裁量を持たせる必要があるが、都市公園法 5 条の設置・管理許可制度や指定管理制度などにより与えられる裁量を超える場合、PMO 構成員としての市に対して県特例条例や県市間協定等により裁量権を与えるしくみが考えられる。

(2) パークマネジメント事業の実現に向けての整理と課題

1) PMO に対するマネジメント裁量権の付与

公園施設の駐車場であることから周辺駐車場や他のスタジアムと比較して料金が低額となっているが、民営化による事業効果を獲得するためには、PMO の裁量権によって関係者間の調整のうえ料金体系を変更することができるしくみを整備する必要がある。

2) 公益性・公共性の高い整備事業に対する補助金や寄付を受ける枠組み

Phase3 の再整備プランは、駐車場事業の事業収益による資金プールだけで対応することは現実的に難しく、補助制度や寄付など様々なアプローチで財源の確保を検討して行く必要がある。

有力な補助制度として一つの手法として Park-PFI の活用が考えられるが、公募によって事業者を選定することが前提となっていることから PMO は対象とならないが、協力事業者は公募によって選定する方法が考えられることから、制度適用の可能性について議論していく必要がある。

3) 事業展開にあわせた公園使用料減免などの柔軟な枠組み

本調査によるパークマネジメント事業では、事業収益を公園の利便性や安全性、魅力創出のための再整備に還元していくことを踏まえ、事業収支が安定するまでの一定期間は使用料の減免を行い、また収益の規模に応じて使用料を定めるなど、公益性に着目した支援目的の減免などの取扱いが期待される。

4) 事業収益を効率的にプールするための課税の対応

PMOの法人形態を株式会社・SPC等とした場合、収益事業による所得として法人税の課税対象となり、効率的にプールすることができない。

そのため、事業の公共・公益性に着目して、税制面で優遇される公益法人としての可能性を視野に入れて検討を進めていく必要がある。

5) パークマネジメント事業と関係事業者の事業との連携

パークマネジメント事業は、関係事業者の事業の対象となる区域から外れた駐車場や園地・広場などの共用施設を活用して、駐車場事業を中心とする事業によって収益を獲得し、公園の魅力向上のために再投資していくことを目的に行うものである。

このような共用施設の活用のみならず、当該エリアはトップスポーツの機能が集積し、年間を通じて大規模なイベントが開催され、高いポテンシャルを有するエリアとして考えられることから、千葉ロッテやJFAが有するリソース、特にスポーツコンテンツを最大限活用した事業の展開も視野に入れ、エリアブランディングにも資するパークマネジメント事業を検討していく必要がある。

パークマネジメント体制による
大規模公園の再整備・運営に関する事業手法調査委託

平成30年3月

千葉県 都市局 海辺活性化推進課
〒260-8722 千葉県中央区千葉港2番1号
Tel 043-245-5309 Fax 043-245-5695
