

直轄駐車場維持管理・運営事業に係る
事後評価報告書

令和6年3月
国土交通省

はじめに

この「直轄駐車場維持管理・運営事業に係る事後評価報告書」は、「PFI 事業における事後評価等マニュアル」（内閣府）（以下「事後評価等マニュアル」という）に基づき、PFI 手法の導入による本事業の目的の達成状況を評価するとともに、本事業における課題や次期事業に向けた改善点等を整理することを目的としたものです。

また、事後評価等マニュアルでは、事業期間満了の概ね3～4年前に事後評価を行うことが推奨されていることから、本事業における事後評価の評価期間は、平成24年10月～令和4年3月としました。

なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響を受け、本事業の収益が計画値を大幅に減少したことを踏まえ、事業協定に基づき、令和7年9月30日までの事業期間を令和9年3月31日まで延長を行いました。

— 目 次 —

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 1. 事業の概要 | 1 |
| 1.1. 事業の概要..... | 1 |
| 1.2. モニタリングの状況..... | 4 |
| 1.3. 事業期間終了時の措置等..... | 4 |
| 2. 事業の評価 | 6 |
| 2.1. 事業実施状況..... | 6 |
| 2.2. 事業効果や課題・改善点..... | 15 |
| 3. 事業手法等の妥当性検証 | 21 |
| 3.1. 定量評価..... | 21 |
| 3.2. 定性評価..... | 22 |
| 3.3. 総括評価..... | 22 |
| 4. 次期事業について | 23 |
| 4.1. 各駐車場の今後の方向性..... | 23 |
| 4.2. 事業手法等の想定..... | 23 |
| 4.3. 現事業の評価に基づく次期事業における改善点等..... | 23 |
| 4.4. 今後のスケジュール（案）..... | 23 |

1. 事業の概要

1.1. 事業の概要

(0) 直轄駐車場整備の経緯

平成元年頃、モータリゼーションの進展等により都市部での駐車施設の整備が不十分となり、路上駐車蔓延、交通渋滞、交通事故の増加の要因となる一方で地価高騰の下、民間駐車場の拡大にも限界がきていた。

そのような状況を改善するため、平成3年に公共による駐車場整備の要請があり、道路法等の改正を行い道路管理者が道路上に有料駐車場の設置が可能となった。

そして、平成5年から道路の地下空間を活用し、国及び財団法人駐車場整備推進機構（以下「機構」という）が一体的に整備した。

(1) 本事業の目的

「直轄駐車場維持管理・運営事業」（以下「本事業」という）の対象施設である全国14箇所の駐車場（以下「本施設」という）は、路上駐車による交通渋滞の緩和及び交通事故の削減を目的に、国及び機構が一体的に整備及び維持管理・運営を実施してきたものである。

本事業は、本施設整備当初の目的を引き続き達成しつつ、民間の資金、経営能力及び技術的能力の活用により、効率的且つ効果的に維持管理・運営を行うとともに、併せて駐車場利用者の利便性向上を図ることを目的とし、平成24年10月より、民間事業者（以下「事業者」という）による、本施設の一部の駐車場資産の保有及び本施設の維持管理・運営が実施されている。

(2) 対象施設の概要

対象施設は全国14箇所に立地しており、いずれも国道下の地下空間を活用した地下駐車場施設である。

表1 対象施設の概要

| 名称 | 所在地 | 形式 | 駐車台数* | 供用年月日 | 国土交通大臣の事務を分掌する者 |
|-----------|---------------------------------|-----|-------|------------|-----------------|
| 北一条地下駐車場 | 北海道札幌市中央区北一条西5丁目1番2地先（一般国道230号） | 自走式 | 163 | 平成13年3月7日 | 北海道開発局長 |
| 長島地下駐車場 | 青森県青森市長島1丁目2番6号地先（一般国道7号） | 自走式 | 100 | 平成9年9月8日 | 東北地方整備局長 |
| 平和通り地下駐車場 | 福島県福島市大町4番20号地先（一般国道13号） | 併用 | 154 | 平成13年4月26日 | |
| 泉町駐車場 | 茨城県水戸市泉町1丁目地先（一般国道50号） | 自走式 | 200 | 平成9年12月10日 | 関東地方整備局長 |
| 赤坂公共地下駐車場 | 東京都港区元赤坂1丁目2番1号地先（一般国道246号） | 機械式 | 66 | 平成10年6月2日 | |
| 八日町地下駐車場 | 東京都八王子市八日町8番B3号（一般国道16号） | 機械式 | 200 | 平成15年7月5日 | |

| 名称 | 所在地 | 形式 | 駐車 台数※ | 供用 年月日 | 国土交通大臣の 事務を分掌する者 |
|------------------|---|-----|-----------|----------------------|---------------------|
| 羽衣・伊勢佐木 地下駐車場 | 神奈川県横浜市中区羽衣町 3 丁目 66 番 1 (一般国道 16 号) | 機械式 | 207 | 平成 14 年 4 月 27 日 | |
| 静岡駅前 地下駐車場 | 静岡県静岡市葵区黒金町 1 番地の 1 (一般国道 1 号) | 機械式 | 200 | 平成 15 年 10 月 14 日 | 中部地方 整備局長 |
| 大曽根 国道駐車場 | 愛知県名古屋市中区大曽根 4 丁目 1 番 37 号地先 (一般国道 19 号) | 自走式 | 196 | 平成 9 年 3 月 29 日 | |
| 四日市 地下駐車場 | 三重県四日市市浜田町 5 番 B1 号 (一般国道 1 号) | 自走式 | 203 | 平成 9 年 4 月 5 日 | |
| 桜橋 駐車場 | 大阪府大阪市北区梅田 1 丁目 1 番 7 号 (一般国道 2 号) | 自走式 | 200 | 平成 10 年 6 月 18 日 | 近畿地方 整備局長 |
| 紙屋町 地下駐車場 | 広島県広島市中区大手町 1 丁目地 下街 300 号 (一般国道 54 号) | 機械式 | 206 | 平成 13 年 3 月 28 日 | 中国地方 整備局長 |
| 松山地下 駐車場 | 愛媛県松山市二番町 4 丁目 7 番地 2 (一般国道 11 号) | 自走式 | 200 | 平成 11 年 2 月 13 日 | 四国地方 整備局長 |
| はりまや 地下駐車場 | 高知県高知市はりまや町 3 丁目 3 番地下 1 号 (一般国道 32 号) | 自走式 | 200 | 平成 10 年 3 月 24 日 | |

※事業協定上の駐車台数

(3) 本事業の概要

本事業の概要は、下表のとおりである。

表 2 本事業の概要

| | |
|----------|---|
| 事業名称 | 直轄駐車場維持管理・運営事業 |
| 施設所有 | <p>国と事業者の共有</p> <p>*当初機構が所有していた駐車場資産を事業者に譲渡し、躯体・建築物・設備を国と事業者が共有（料金設備等、一部設備は事業者が単独で所有）</p> <p>*一部の駐車場（静岡、松山）では、国・自治体・事業者の 3 者で駐車場資産を共有</p> |
| 事業者の業務範囲 | <p>【維持管理業務】</p> <p>清掃、点検保守、維持修繕、大規模修繕（管理室の空調設備及び給湯設備並びに事業者が単独で所有する設備（料金設備等）に限る）、災害復旧（事業者が単独で所有する設備（料金設備等）に限る）</p> <p>*躯体・建築物及び上記を除く設備の大規模修繕については、国が別途実施</p> <p>【運營業務】</p> <p>自動車整理等、安全管理、駐車料金徴収</p> |

| | |
|-----------|--|
| 事業期間 | 平成 24 年 8 月 7 日から令和 7 年 9 月 30 日 ※維持管理・運営は平成 24 年 10 月より開始 ※なお、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、利用台数が大幅に減少し、本事業の収益が大幅に減少したことを踏まえ、事業協定に基づく措置として、事業期間を令和 9 年 3 月 31 日まで延長することとした。 |
| 事業手法 | PFI (BOT) 方式 機構の駐車場財産を買取った事業者が、事業期間が終了するまでの間当該駐車場財産を所有し、国と事業協定及び兼用工作物管理協定を締結して維持管理・運営を実施 |
| 事業形態 | 独立採算型 |
| 選定方式 | 公募型プロポーザル方式 |
| 事業主体 | TFI 株式会社 (SPC) 《構成員※》タイムズ 24 株式会社 (代表企業) 《協力企業※》タイムズサービス株式会社 タイムズコミュニケーション株式会社 日本管財株式会社 |
| 駐車場資産買取金額 | 1,910 百万円 |
| 収入の帰属 | 事業者 |

※構成員は SPC から業務を受託し且つ SPC への出資を行う者。協力企業は SPC から業務を受託するが SPC への出資は行わない者。

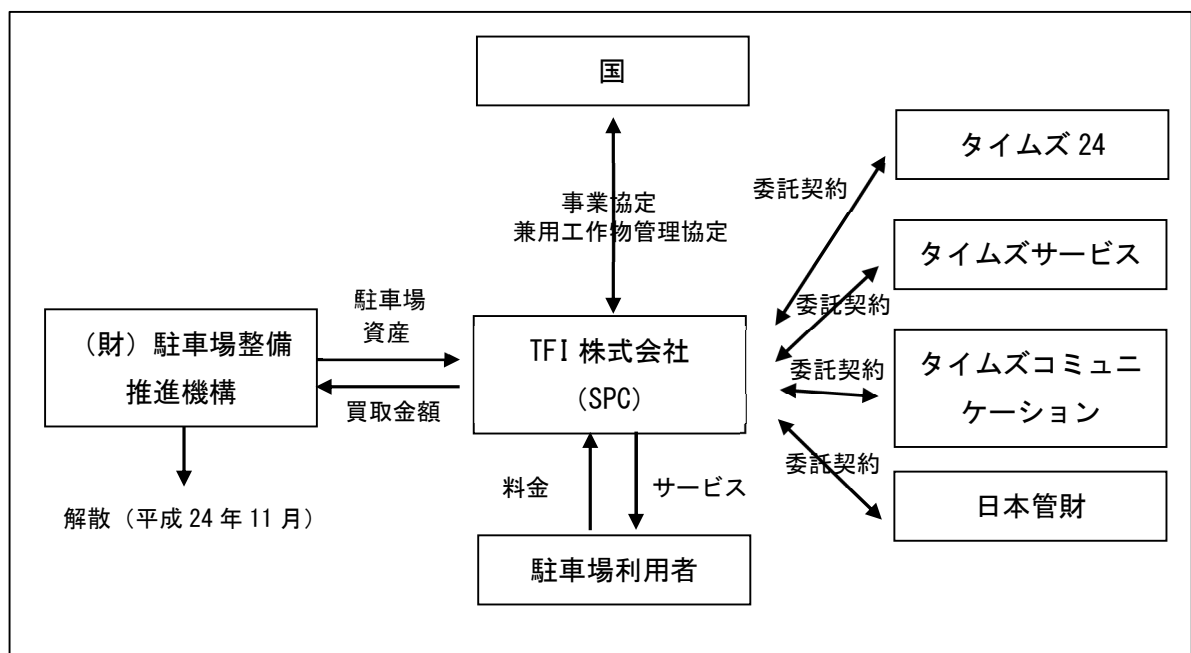


図 1 本事業のスキーム図

1.2. モニタリングの状況

各地方整備局・開発局は、事業者が作成する以下の書類や必要に応じて実施する現地確認等によって、事業者が事業協定、兼用工作物管理協定に定められた業務を適正且つ確実に履行し、要求水準書に示す要求水準を達成しているかについて確認を行っている。

表3 モニタリングにあたり事業者が作成・提出する書類

| 資料名 | | 資料内容 |
|-------------|-------|---|
| 年間作業計画書 | | 事業者は、業務計画書に基づき毎年度、運営方針及び体制、維持管理計画、運営計画等について記載した年間作業計画書を駐車場ごとに作成し、各地方整備局・開発局に対して事業年度開始前に提出 |
| 業務報告書 | 日報 | 少なくとも3年間日報を保管し、国の求めに応じて提出もしくは閲覧できる状態とする |
| | 月報 | 事業者は毎月、月報を作成し、各地方整備局・開発局に提出 |
| | 年度報告書 | 事業者は毎年、年度報告書を作成し、各地方整備局・開発局に提出 |
| 会計報告 | | 毎事業年度終了後、公認会計士又は監査法人による監査を経た事業者の会計報告を国土交通大臣に提出 |
| 利用者ニーズ調査報告書 | | 事業者は、駐車場利用者の意見・要望を把握し、利用者ニーズ調査報告書を作成し、各地方整備局・開発局に提出 |

なお、確認によって要求水準を満たさないことが判明した場合は、事業者に対して改善勧告を行う旨が事業協定に規定されているが、事業開始から令和3年度末時点において、改善勧告を行った例はない。

1.3. 事業期間終了時の措置等

事業期間終了時の措置等については、事業協定において「事業者が所有する資産は事業終了時に国または国が指定する第三者に無償で引き渡しを行う」旨が、要求水準書において「事業期間終了の1年前までに事業者が実施する大規模修繕等の維持管理について国と協議を行う」旨が規定されている。

○事業協定（抜粋）

（事業期間終了時の措置等）

第22条 事業者は、事業期間終了時に、本駐車場に係る事業者の財産（事業者が事業期間中に取得したものであって事業期間終了後の本駐車場の管理運営の継続に必要な設備及び備品を含む。以下、同じ。）を全て国又は国が指定する第三者に無償かつ何ら法的負担が付いていない状態で引き渡すものとする。

2 事業者は、要求水準書に定めるところに従い、事業者が大規模修繕を実施する設備については、引渡しから1年以内に大規模修繕を要しない状態で引き渡すものとする。

3 事業者が大規模修繕を実施する設備について、駐車場財産の引渡し後1年以内に大規

模修繕を必要とすることが判明した場合には、国は、6ヶ月以内に、事業者又は構成企業若しくは協力企業に対して、大規模修繕の実施を請求し、又は大規模修繕の実施に代え損害賠償を請求することができるものとする。

- 4 事業者は、構成企業及び協力企業をして、自ら前項の大規模修繕を行い又は必要となる負担を補償する旨の保証書を別途事業期間の終了時まで、国に提出させるものとする。
- 5 国及び事業者は、事業期間終了に伴う駐車場財産の引渡しが適切に行われるべく、国の合理的な要求に基づき事前に誠実かつ継続的に協議するものとする。
- 6 前項の協議においては、以下の事項について協議することとする。
 - 一 事業期間終了後の本駐車場の管理運営の継続に必要な駐車場財産の範囲
 - 二 抵当権等の権利義務の解除に関する扱い
 - 三 道路法 32 条に基づく占用許可物件の扱い
 - 四 維持管理・運営に関する記録、要領、取り決め等の扱い
 - 五 その他の本事業終了に伴い必要となる一切の事項
- 7 事業者は、本駐車場に係る事業者の財産の引渡しとともに、本事業に係る業務を国又は国が指定する第三者に適切に引継ぐものとする。

○要求水準書（抜粋）

6) 事業期間終了時の引継ぎ

事業者は、事業期間終了の1年前までに、事業期間終了時までには事業者が行う大規模修繕等の維持管理業務の実施計画について国と必要な協議を行い、協議の結果を反映した年間作業計画書に基づき維持管理業務を実施して事業期間終了時までには確認を受けること。

また、事業期間終了時に、国又は国の指定する第三者に円滑に対象施設の維持管理・運営を引き継げるよう必要な事前準備を適切に実施するとともに、引継ぎにあたっては、点検記録及び設備台帳を引き渡すこと。

2. 事業の評価

2.1. 事業実施状況

(1) 利用台数

平成 24 年 10 月～令和 3 年度の利用台数は、新型コロナウイルス感染拡大前の令和 1 年度までは、年間 152～168 万台程度と、平成 22 年度*の 168 万台から、ほぼ横ばいで推移していたものの、令和 2・3 年度は大幅に減少した。

大幅に減少した要因として、本施設の多くが駅前等の中心市街地に立地しており、新型コロナウイルス感染拡大の影響による移動制限や商業施設・飲食店等の営業時間短縮による人流抑制の影響が大きかったことが挙げられる。

※本事業（特定事業）の試算等として平成 22 年度の実績値を使用

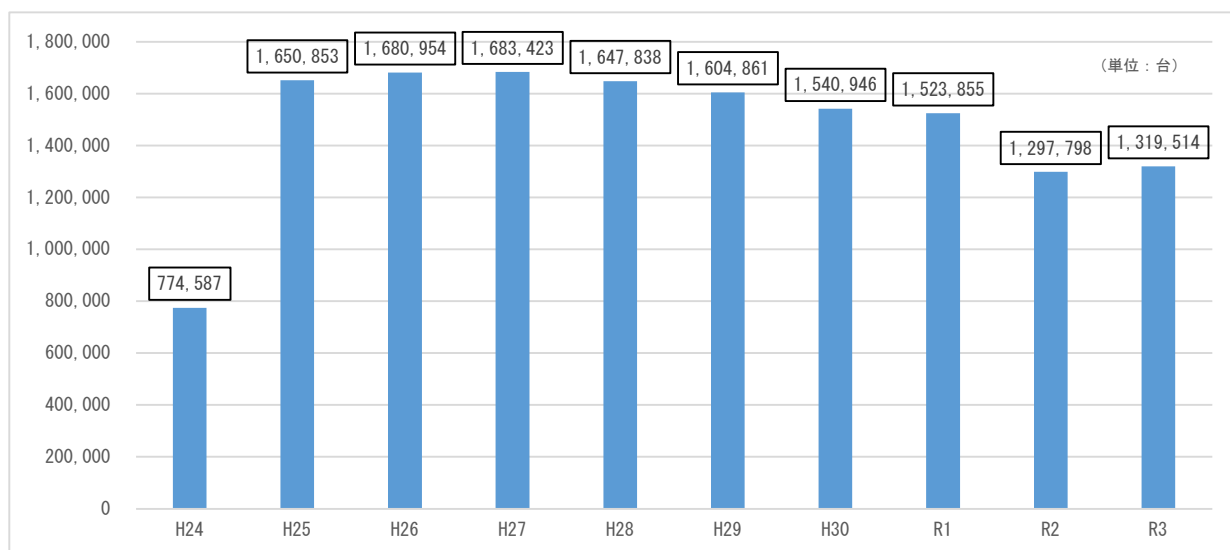


図 2 利用台数の推移

※平成 24 年度は 10～3 月の実績

(2) 収支状況

a) 収益及び営業費用の推移

本事業の収益及び営業費用の推移は下図のとおりである。

収益について、令和1年度までは10～11.1億円程度と、当初計画を上回る水準（平成22年度^{※1}の10億円と比較すると、横ばい又は増加）で推移しているものの、令和2・3年度は、2.1.(1)で述べた新型コロナウイルス感染拡大の影響による利用台数の減少により大幅に減少している。

営業費用については、全期間において当初計画を下回る水準で推移している。

※1 本事業（特定事業）の試算等として平成22年度の実績値を使用

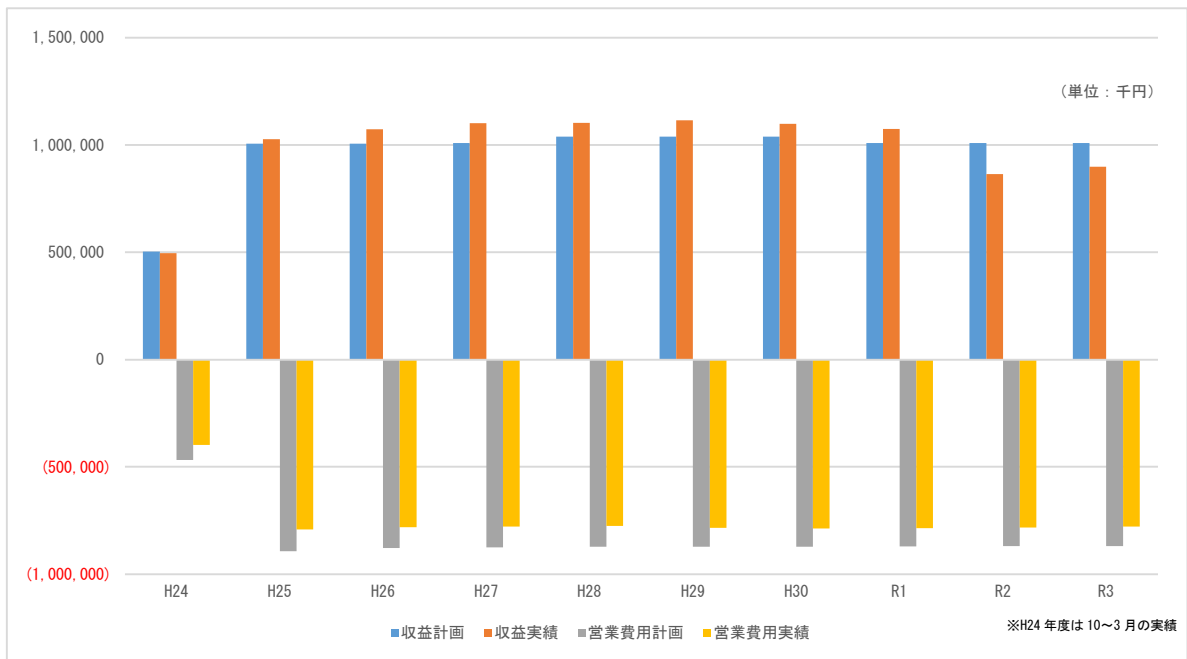


図3 収益及び営業費用の推移

b) 営業利益の推移

本事業の営業利益（収益－営業費用）は、新型コロナウイルス感染拡大前の令和元年度までは、概ね3億円程度と、当初計画を上回る実績で推移している。

令和2・3年度は、2.1.(2)a)で述べた新型コロナウイルス感染拡大の影響による収益減により営業利益が低下し、計画未達となっているものの、事業期間全体を通じた収支状況は良好と考えられる。

また、新型コロナウイルス感染拡大前の営業利益率は25%を上回り、駐車場業界の主要企業の営業利益率が5～23%程度であることを考えると、本社部門人件費等、一部の費目構成が異なることを加味しても本事業の採算性は高いものと考えられるが、本事業最終年度には、残存する耐用年数分の固定資産の無償譲渡による損失（約10億円）が特別損失として発生する計画であることに留意が必要である。

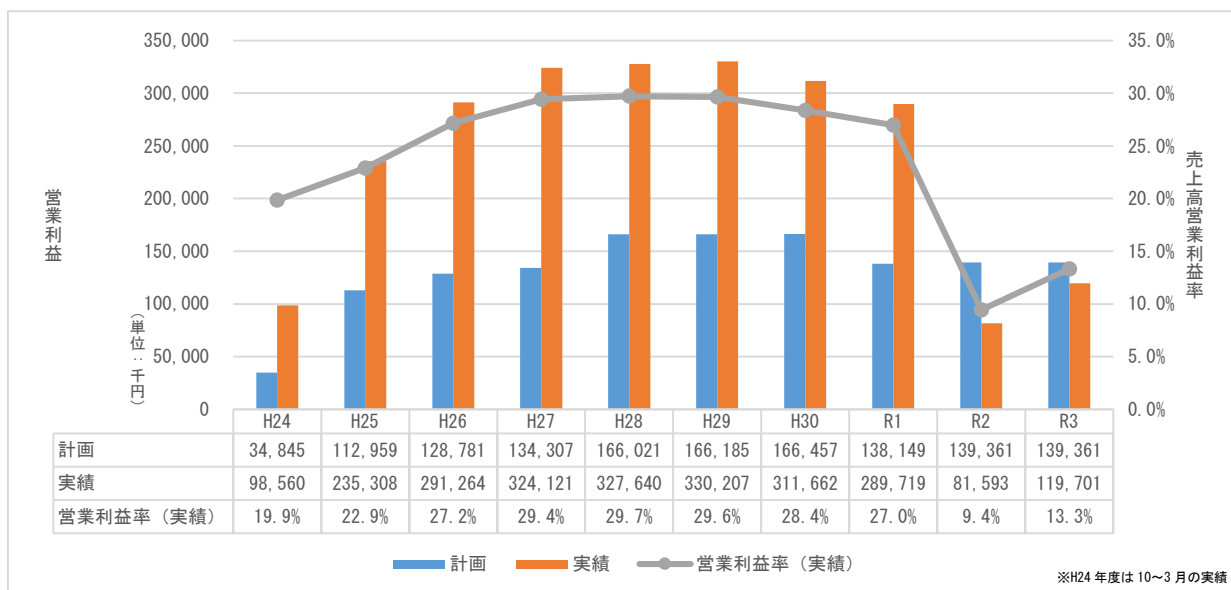


図4 営業利益の推移

(3) 経営状況

本事業の経営状況については、毎年度事業者より国土交通省に提出される「会計報告」（事業報告、計算書類、キャッシュフロー計算書、独立監査人の監査報告書）により確認を行っている。

独立監査人の監査報告書では、平成24～令和3年度の全ての年度において、「財務諸表が、全ての点において、「財務諸表作成の基礎に関する注記」に記載された会計の基準に準拠して作成されているものと認める」旨が記載されており、監査手続き及び監査結果に問題はなかったことが確認された。

本事業の業績については、2.1.(2)のとおり、当初計画を上回る収益、営業利益が確保されていること、債務超過や資金不足も生じていないことから、事業期間を通じて健全な経営がなされているものと考えられる。

(4) 事故・苦情等の状況

事故件数の推移については、年間 5～25 件程度（多くを対物の自損事故が占める）が発生している。

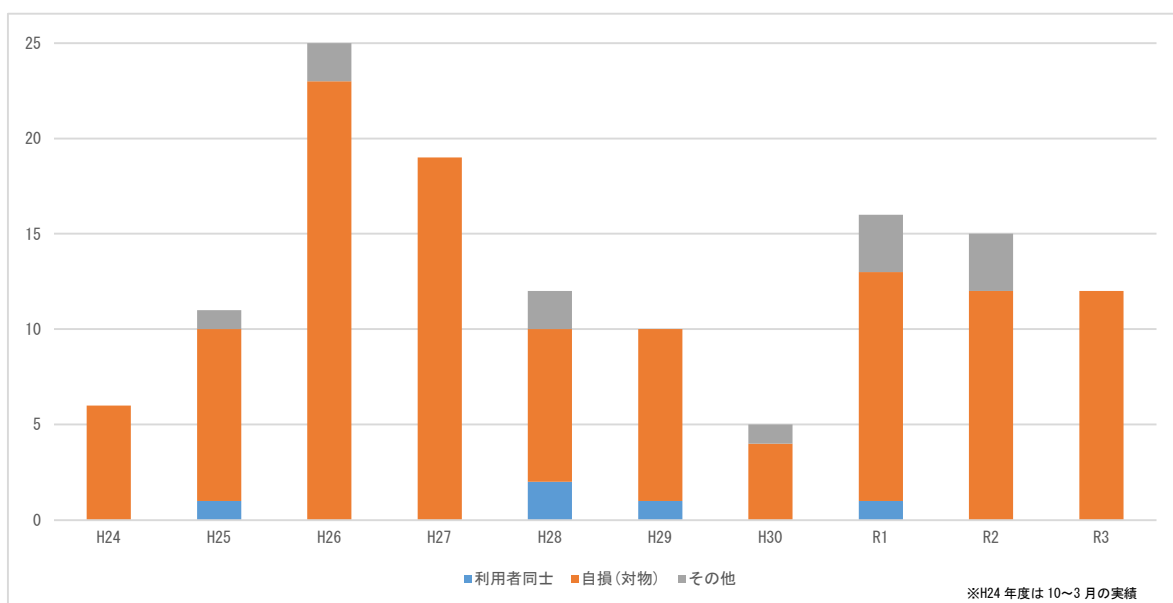


図5 事故件数の推移

苦情件数の推移については、運営初期（～平成 27 年度）に多く（20～40 件程度/年）発生している一方で、運営ノウハウの蓄積等により、近年（平成 28 年度～）は減少傾向（7～20 件程度）で推移している。

なお、近年（平成 28 年度～）の苦情の総件数 85 件のうち、36 件が機器・設備に関する苦情である。特に、平成 29 年度の機器・設備に関する苦情 12 件のうち、11 件が躯体漏水による車両汚損であり、その後の事業者による車室利用停止や応急処置、国による漏水対策等により、平成 30 年度以降の機器・設備に関する苦情は減少傾向（車両汚損に関する苦情も年間 0～2 件に減少）であるものの、施設の老朽化（特に躯体漏水）が利用者の苦情に繋がる事象が生じている。

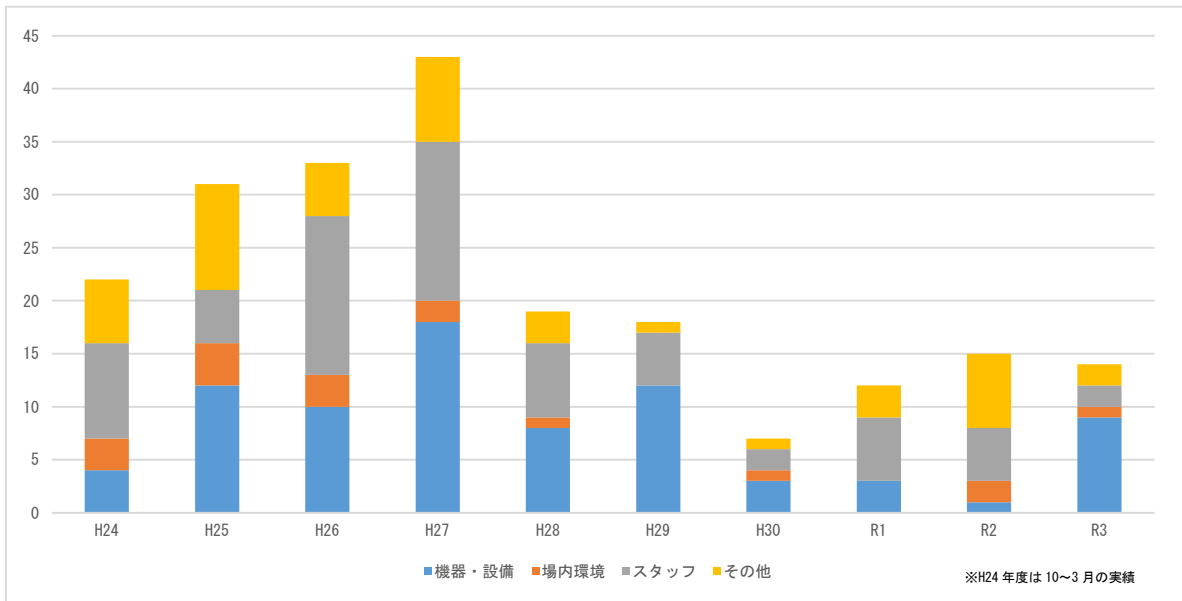


図6 苦情件数の推移

(5) 点検等の実施状況

点検等の実施状況については、事業者が年間作業計画書に点検・保守・清掃等の実施予定内容・時期等を、月報・年度報告書に実際の実施内容・時期等を記載し、各地方整備局・開発局に提出を行っている。

災害対応等の特段の事情がある場合を除き、全駐車場で計画された時期・内容のとおり点検等が実施されている。

また、各地方整備局・開発局へのヒアリングでは、一部の駐車場において車路の清掃等について課題があるとの意見が挙げられたものの、要求水準未達とは判断されておらず、他の駐車場では事業者の維持管理に対する課題等の指摘は挙げられていない。

以上より、事業期間を通じて事業者による適切な維持管理がなされたものと考えられる。

(6) 維持修繕・大規模修繕の実施状況

本事業では、維持修繕及び一部設備（管理室内の空調・給湯設備、事業者単独所有設備）の大規模修繕は事業者が実施し、躯体・建築物・上記を除く設備の大規模修繕は国が別途実施する役割分担となっている。

事業者による維持修繕・大規模修繕については、毎年度提出される年間作業計画書に基づき実施されており、大きな問題は生じていないものの、2.2(3)Cにおいて後述するように、修繕箇所によっては事業者と国の役割分担について解釈が異なる事案もあった。

また、躯体の大規模修繕については本事業の事業範囲外であるものの、機械式駐車場において躯体漏水等により利用不可の車室が発生しており、その数は年々増加傾向（令和3年3月時点の利用不可車室数は285台であり、機械式・併用駐車場の総車室数1,033台のうち、約3割の車室が利用不可となっている状況）にある。

この点は、会計検査院により令和3年5月に国会及び内閣に報告された会計検査法第30条の規定に基づく報告書「国が実施するPFI事業について」では、八日町地下駐車場において「予

算の範囲内で可能な限り修繕を行ってきたとしているものの、不具合を解消するための修繕を十分に行うことができていないなどのため、平成 27～30 年度の各年度末時点において使用することができなかった車室は、SPC 等が修繕を行うことになる不具合を要因として一時的に使用することができなかった車室を含めて、平均約 80 室（202 室の約 40%）となっていた。このため、PFI 事業に係る公共施設である機械式駐車場設備を十分に利用できない状態が継続していた。」と所見を述べられている。

なお、このような状況に対し、令和 3 年 9 月末時点において、八日町駐車場では全ての車室が利用可能となった。その後、それまでに修繕したところ以外の箇所において、新たな漏水等の不具合により使用することのできない一部の車室が生じたが、事業者とも協議を行いながら、令和 5 年度には全ての車室が利用可能となるように計画的な修繕を予定している。

14 駐車場ともに、整備されてから約 20 年が経過し老朽化が更に進むなかで、次期事業において、サービス水準を落とさない範囲で利用可能な車室をどの程度維持していくべきか、そのためにどの程度の修繕が必要か検討が必要である。

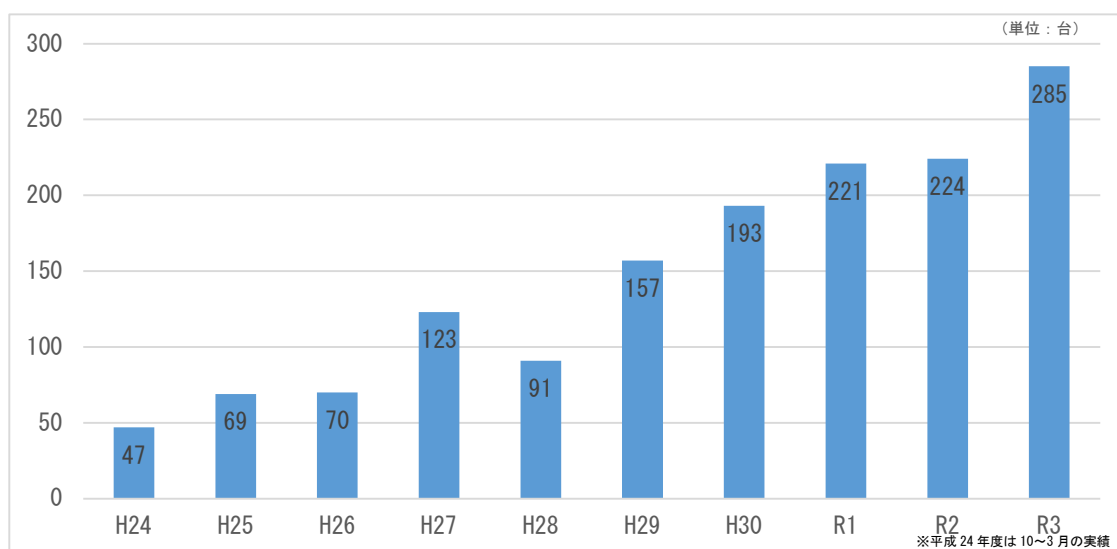


図 7 機械式及び機械式・自走式併用駐車場における
各年度 3 月時点の利用不可車室の推移

(7) 運營業務の実施状況

a) 運営内容の改善提案

運営内容に関する事業者提案の実現状況を、以下に示す。駐車料金の変更、場内外サインの設置・変更、料金設備のハイスペック化は多くの駐車場で実施され、運営内容の改善が見られる。とりわけ、駐車料金の変更については一部の駐車場において、最大料金の導入や需要に応じた値上げ・値下げ等、利用者ニーズに合わせた機動的な対応が行われている。

表4 年間作業計画書における事業者提案内容の実施状況（令和4年8月時点）

| 作業計画書における事業者提案内容 | | 北一条 | 長島 | 平和通り | 泉町 | 赤坂 | 八日町 | 羽衣 | 静岡 | 大曾根 | 四日市 | 桜橋 | 紙屋町 | 松山 | はりまや |
|------------------|--------------|-----|--------|------|--------|----|-----|----|----|-----|-----|----|-----|----|------|
| 運営内容の改善 | 営業時間の変更 | — | — | — | ● | — | — | — | — | — | — | — | — | ● | — |
| | 駐車料金の変更 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 場内外サインの設置・変更 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 地元サービス提携の追加 | — | — | ● | ● | — | ● | ● | — | — | — | — | — | — | — |
| | 料金設備のハイスペック化 | ● | ● | △ | ● | ● | ● | ● | — | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | 駐車場のオンライン化 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | △ | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 付帯事業 | 自動販売機の設置 | — | ● ※ | ● | ● ※ | — | — | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | カーシェアリングサービス | ● | — | — | — | — | — | — | — | — | — | ● | — | — | — |
| | 充電スタンドの設置 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | ● | — | — | — |

※△は提案内容の一部のみ実現を指す。

※自動販売機が設置されたものの後に撤去。

b) 付帯事業

カーシェアリングサービスや充電スタンドの設置については、利用者の利便性を高めるサービスとして、本事業より一部の駐車場で実現した。

また、自動販売機については、駐車場の構造や利用者動線等に起因して設置できなかった駐車場を除き、事業者による新規設置又は既存自動販売機の承継が行われた。

(8) 利用者満足度

事業者は、提供サービス等の改善による利用者満足度の向上につなげるため、毎年度、利用者ニーズ調査を実施している。利用者ニーズ調査のうち、利用者の満足度に関する設問とその選択肢及び評価した結果を以下に示す。

表5 利用者の満足度に関する設問内容

| | 設問 | 選択肢 |
|---|------------------------------|---|
| a | 駐車場の入り口は分かりやすいですか。 | 1. 非常に分かりにくい 2. 分かりにくい 3. 普通 4. 分かりやすい 5. 非常に分かりやすい |
| b | 駐車場の清掃状況についてご意見お聞かせください。 | 1. 良い 2. 普通 3. 悪い |
| c | 係員のサービス・接客態度についてご意見お聞かせください。 | 1. 非常に良い 2. 良い 3. 普通 4. 悪い 5. 非常に悪い |
| d | またこの駐車場を利用したいと思いますか。 | 1. はい 2. いいえ 3. わからない |

表6 利用者の満足度に関する回答の評価結果

(令和3年度までの利用者ニーズ調査報告書を基に作成※)

| | a. 入口のわかりやすさ | b. 清掃状況 | c. 係員のサービス・接客態度 | d. またこの駐車場を利用したいか |
|------|--|---|--|---|
| 判定方法 | <ul style="list-style-type: none"> 「普通」「分かりやすい」「非常に分かりやすい」の割合が全年度で80%以上：● 上記以外：△ | <ul style="list-style-type: none"> 「普通」「良い」の割合が全年度で80%以上：● 上記以外：△ | <ul style="list-style-type: none"> 「普通」「良い」「非常に良い」の割合が全年度で80%以上：● 上記以外：△ | <ul style="list-style-type: none"> 「はい」の割合が全年度で80%以上：● 上記以外：△ |
| 北一条 | △ (10年(※)のうち、3年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 長島 | ● | ● | ● | ● |
| 平和通り | △ (10年(※)のうち、9年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 泉町 | △ (10年(※)のうち、1年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 赤坂 | △ (10年(※)のうち、9年で80%を下回る) | ● | ● | △ (平成28年度はわからないが25.9%) |
| 八日町 | △ (10年間(※)全てで80%を下回る) | ● | ● | △ (平成28年度はわからないが25.3%) |

| | a. 入口のわかりやすさ | b. 清掃状況 | c. 係員のサービス・接客態度 | d. またこの駐車場を利用したいか |
|---------|-----------------------------|---------|------------------------------|----------------------------|
| 羽衣・伊勢佐木 | △ (10年(※)のうち、3年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 静岡 | △ (10年(※)のうち、3年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 大曽根 | △ (10年(※)のうち、9年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 四日市 | △ (10年(※)のうち、7年で80%を下回る) | ● | △ (平成25・26年度はわからないが59%以上) | △ (平成27年度はわからないが22.7%) |
| 桜橋 | △ (10年(※)のうち、6年で80%を下回る) | ● | ● | △ (令和2年度はわからないが28.6%) |
| 紙屋町 | △ (10年(※)のうち、3年で80%を下回る) | ● | ● | ● |
| 松山 | △ (10年(※)のうち、7年で80%を下回る) | ● | ● | △ (令和2・3年度はわからないが20%以上) |
| はりまや | △ (10年間(※)全てで80%を下回る) | ● | ● | ● |

※平成24～令和3年度

清掃状況や係員の接客態度は全駐車場で概ね満足であった。総合的な満足度（またこの駐車場を利用したいか）については、一部の駐車場において「はい」の割合が8割を下回っている年度があるものの、「わからない」という回答が多かったことに起因するものであり、全駐車場で総合的な満足度は高いと考えられる。

ただし、入口のわかりやすさについては、一部の駐車場を除き「わかりにくい」「非常にわかりにくい」と回答されている割合が高い年度が存在する。入口のわかりにくさは本事業前から課題とされており、平成25年度に現事業者による場内外サインのリニューアルが行われた。しかし、近年、「わかりにくい」「非常にわかりにくい」の回答割合が再び増加傾向にある。これは、平成24年度と比較し初めて本施設を利用する利用者が増加していることが挙げられる。

実際に、平成24年度と令和3年度の利用頻度に関する調査結果を比較すると、表6において「△」評価とした13駐車場のうち、9駐車場において「初めて本施設を利用する」の回答割合が増加している。

このような状況に対し、現事業者は場内外サインのリニューアルの他、自社HPにおける入口写真の掲載、自治体の駐車場検索システム等と連携した入口位置の周知等のソフト面の対策を行っている。今後も同様の状況が継続するようであれば、更なる対応が期待される。

2.2. 事業効果や課題・改善点

(1) 各地方整備局・開発局及び自治体による評価

表7 各地方整備局・開発局及び自治体による評価

| | |
|------------------------------------|--|
| <p>民間事業者が運営に携わることに 関するメリット</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 経常維持は事業者が対応しており施工に取りかかる時間等において、国や市が管理するよりも迅速に対応できていると考えられる。(四国) ・ 事業者が、地整と自治体の間に入っていることで、ある程度民間事業者のノウハウは活用できていると感じている。(四日市市) |
| <p>官民役割分担に 関する課題・改善点</p> | <p>【維持修繕・大規模修繕の役割分担について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 修繕の詳細な分担については都度協議とするのが良いのではないかと。修繕の内容によってどちらで対応するか判断が難しい場合があるため設備ごとに分担をひとつくりにするのは難しいのではないかと。(中部) ・ 次期事業に向けた現状の改善案として具体例を精査し、各地整へ展開してほしい。(中国) ・ 時期を定めて定期的に全交換する場合は、施設の項目によらず「大規模修繕」とすべき。(関東) ・ 非常時の起動用蓄電池等消耗品の経年劣化による全交換等判断が難しいものがあるので、明確に記載してほしい。(関東) ・ 最低限、国が実施すべきと考える大規模修繕は、躯体など本体構造物など道路に影響を及ぼす部分とし、直接道路に影響しない部分については、箇所によっては事業者の事業範囲としても良いのではないかと。(近畿) ・ 費用負担上の課題はあるものの、「躯体以外の大規模修繕は民間事業者が実施する」という分担が最も望ましいと考える。躯体以外は駐車場としての建築物・設備であり、民間事業者にノウハウがあるのではないかと。(四国) ・ 「躯体以外の大規模修繕は民間事業者が実施する」という分担が難しいのであれば、躯体以外の大規模修繕を、現事業者に随意契約等で委託できると良い。それも難しいのであれば、要修繕箇所の報告・要望だけでなく、修繕要望についても提案してもらえると良い。(四国) ・ 隣接施設(地下歩道等)と機能を共有する設備については、国が大規模修繕に関与した方が良いのではないかと。(北海道) |
| <p>その他の課題・改善点</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 自治体より、「自治体の公営駐車場の料金不均衡を生まないでほしい」という意見があり、引き続き、料金設定に配慮が必要と考えられる。(近畿) ・ 地下1階に地下歩道があり回遊性が高いという特徴を活かし、閑散期に駐車場の一部をイベント広場とする等の使い方ができないかと考えている。(北海道) |

(2) 現事業者による自己評価

表8 現事業者による自己評価

| | |
|----------------------------|--|
| <p>運営に関して工夫した点・効果があった点</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・看板のリニューアルにより、一般的に誰しものが時間貸として利用できる駐車場である意識付ができた。 ・全体的に立地条件を考慮して適性な駐車場料金の見直しを実施した。 ・法人会員の需要を新たに取り込むことができた。 ・全国展開しているグループ各拠点により周辺店舗への提携営業、定期券の販促活動を実施できた。 |
| <p>官民役割分担に関する課題・改善点</p> | <p>【維持修繕・大規模修繕の役割分担について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・兼用工作物管理協定別紙及び要求水準書本文の記載（考え方）に基づき、どちらが修繕負担するかを提案しているが、国は要求水準書別紙の具体例を基に判断しているため、解釈が異なる事案があった。 ・次期事業における維持修繕・大規模修繕の役割分担について、具体例を全て網羅するのは現実的ではない。 ・一定の金額までを事業者負担とする事例もあり、このような考え方もあり得る。 ・現状の役割分担では、空調の大規模修繕について、管理室内のみを対象としているが、管理室外も含めて事業範囲とする考え方もあり得る。 ・躯体・建築物・設備の大規模修繕を全て事業範囲とするのは事業者として対応不可能。設備の大規模修繕だけ全て事業範囲とする分担もハードルが高い。 <p>【災害対応の役割分担について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の対応、災害に起因した駐車場施設の損害について次期事業では配慮してほしい。国と事業者で「災害対応となる範囲」の認識が異なっている。 |
| <p>14 駐車場一括発注のメリット</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・コストの面でスケールメリットを発揮できている。各駐車場のサービス水準を均一に確保できていること、一括発注とすることで不採算駐車場についても運営が継続ができている。 |

(3) 事業効果や課題・改善点等の総括

a) コスト削減によるサービス水準の向上（特定事業選定における定性評価項目）

平成 23 年 11 月に公表された「直轄駐車場維持管理・運営事業 特定事業の選定について」では、本事業における定性評価項目として、「コスト削減によるサービス水準の向上」（事業者のこれまでの駐車場運営の経営能力及び技術的能力を活かし、駐車場の管理運営に係るコスト削減が可能となり、それにより生み出された利益の還元による、駐車場利用者や地域に対する既存サービスの質的向上が期待できる）が挙げられている。

「コスト削減」の観点については、本事業と機構運営時代とでは業務内容や費目構成が異なるため機構運営時代との営業費用の比較は困難であるものの、機構運営時代の実績を加味して事業者が設定した当初計画の営業費用・約 877 百万円/年に対して、平成 25～令和 3 年度の営業費用実績平均は約 783 百万円/年であり、事業者による本事業の実施により、当初見込んでいた以上のコスト削減がなされたものと考えられる。当該コスト削減及び、柔軟な料金設定等の収益増に向けた取組により、平成 25～令和 3 年度の営業利益実績平均は約 257 百万円/年と、当初計画の約 138 百万円/年を上回る利益が確保されている。

「サービス水準の向上」の観点については、全ての駐車場における老朽化した料金設備の改造・ハイスpekク化、視認性の高い駐車場サインへの変更、キャッシュレス決済への対応、新たなポイントサービスの導入など、事業者の利益を原資とした様々な運営改善策が実施されており、2.1(8)に記載の高い利用者満足度（多くの駐車場において、8割以上の利用者が当該駐車場を「また利用したいと回答」）を踏まえると、事業者の取組がサービス水準の向上に寄与しているものと考えられる。

b) 利用者ニーズに合致した新たなサービスの提供（特定事業選定における定性評価項目）

平成 23 年 11 月に公表された「直轄駐車場維持管理・運営事業 特定事業の選定について」では、本事業における定性評価項目として、「利用者ニーズに合致した新たなサービスの提供」（事業者の創意工夫により、利用者ニーズに合致した多様な付帯事業の実施や駐車場利用者の利便性向上に資する取り組みなど新たなサービスの提供が期待できる）についても挙げられている。

2.1(7)b)に記載のとおり、カーシェアリングサービスやEV充電器の設置など、本事業より社会環境の変化に応じた新たな付帯事業が実施されている。

また、利用者ニーズ調査等に基づく利用者意見を踏まえ、駐車料金の変更、駐車場サインの変更、営業時間の変更、一部四輪車室の二輪車室への転用など、利用者ニーズを踏まえた複数の駐車場の利便性向上策も実施されている。

c) 要求水準の適切性

2.2. で実施した各地方整備局・開発局及び現事業者へのヒアリングでは、「現状の要求水準は概ね適当である」という回答が多く挙げられた一方で、修繕業務の役割分担に関し、以下の2つの意見があった。

1 点目として、「当該修繕が、維持修繕か大規模修繕かで各地方整備局・開発局と事業者間で解釈が異なる」という事案が生じていることが挙げられる。

本事業の兼用工作物管理協定別紙及び要求水準書本文において、維持修繕及び大規模修繕の業務内容及び実施者（分担）については、以下のとおり規定されている。

表9 兼用工作物管理協定別紙及び要求水準書本文における維持修繕、大規模修繕の内容・分担

| 業務 | 業務内容 | 実施者 |
|-------|---|-----|
| 維持修繕 | ○躯体、建築物及び設備について、劣化・損傷した部位・部材又は機能を実用上支障のない状態に回復させるために実施する 補修、修理、部品の交換等のうち、日常的に発生する不具合に対応するためその都度行うもの。 | |
| 大規模修繕 | ○国と事業者が共有する設備のうち管理室の空調設備及び給湯設備、並びに事業者が単独で所有する設備（料金設備を含む）について、 (1)劣化・損傷した部位・部材又は機能を実用上支障のない状態に回復させるために実施する補修、修理、部品の交換等のうち時期を定めて計画的に行うもの。 (2)劣化・損傷した部位・部材又は機能を新しいものに取り替えること。 | 事業者 |
| 大規模修繕 | ○国と事業者が共有する建築物及び上記以外の設備について、 (1)劣化・損傷した部位・部材又は機能を実用上支障のない状態に回復させるために実施する 補修、修理、部品の交換等のうち時期を定めて計画的に行うもの。 (2)劣化・損傷した部位・部材又は機能を新しいものに取り替えること。 ○国と事業者が共有する躯体について、広範囲に実施する補修、修理。 | 国 |

また、要求水準書別紙において「維持修繕・大規模修繕の具体例」が規定されている。

表 10 国が大規模修繕を行う設備の維持修繕、大規模修繕の具体例

| 区分 | 具体例 | 実施者 |
|-------|--|-----|
| 維持修繕 | <ul style="list-style-type: none"> ・換気設備及び排煙設備のフィルター交換、ファンの修理 ・トイレの修理、便座の交換 ・ポンプの修理、排水管の清掃 ・火災報知器、誘導灯、バッテリー、消火器等の修理、交換 ・昇降機のロープ、モーター等修理、交換 ・受変電、自家発電設備等の無停電装置、蓄電池等の修理、交換 ・ITVカメラ、モニタ、記録装置等交換、修理 ・照明器具、表示ランプ、案内誘導灯の修理、交換 ・機械式駐車設備の制御システムの調整、修理 ・機械式駐車設備の消耗部品の修理、交換 ・ロードヒーティング設備の修理 等 | 事業者 |
| 大規模修繕 | <ul style="list-style-type: none"> ・機械式駐車設備の計画的な部品交換 ・幹線動力設備の修理、交換 ・昇降機設備のオーバーホール ・換気設備及び排煙設備の制御装置の交換、更新 ・トイレの全面改修（バリアフリー化等） ・給排水設備の制御装置の交換、更新 ・ポンプの交換、更新 ・消火設備の交換、更新 ・発電機装置の交換、更新 ・中央監視装置の制御装置の交換、更新 ・満空表示板の交換、更新 ・機械式駐車設備の部品交換（消耗品を除く）、更新 ・ロードヒーティング設備の交換・更新 等 | 国 |

上記のうち、例えば「蓄電池等の修理、交換」は「維持修繕」の具体例として規定されているため、基本的には当該修繕項目は「維持修繕」と考えられるが、時期を定めて計画的に修繕を行う「大規模修繕」とも解釈できる事案もあり、協議余地が生じた際は、都度、各地方整備局・開発局、事業者間で協議を行い、対応者を決定している。

しかしながら、一部の駐車場において、各地方整備局・開発局は「具体例」に基づき「維持修繕」であると認識する一方で、事業者は「兼用工作物管理協定別紙及び要求水準書本文の考え方」に基づき「大規模修繕」であると認識するなど、解釈が異なる事案があった。（一部駐車場の蓄電池、ポンプ・バルブ、ITV設備、自動ドア、シャッター等）

このため、次期事業においては、現事業の修繕業務の役割分担や具体例の見直しを含め、各地方整備局・開発局及び現事業者間の協議負担を軽減可能な、更なる明確な役割分担の構築が求められる。

2点目として、「事業者の大規模修繕要望への即時対応が困難」であることが挙げられる。

本施設の老朽化に伴い、各地方整備局・開発局において、想定を上回る大規模修繕事案が発生したため、事業者が要望する大規模修繕を速やかに実施することが難しく、機械式駐車場において一部の車室が利用不可となっている。

大規模修繕業務の多くを国の分担とする現事業のスキームは、事業者リスクの低減や事業者の応募意欲の向上等に寄与したものと考えられるが、一方で、大規模修繕業務を事業者の事業範囲とするスキームと比較すると、不具合に対する機動的な修繕が難しく、不具合等に対する対応が遅れる場合は、2.1.(4)で述べた利用者の苦情や、2.1.(6)で述べた利用不可車室発生 の長期化に繋がる恐れがある。

上記を踏まえ、次期事業においては、収支見通しや事業者のリスク等も踏まえた上で、事業者の大規模修繕範囲を拡大する等、修繕業務に関する役割分担の見直しが必要と考えられる。

d) リスク分担の適切性

2.2. で実施した各地方整備局・開発局及び現事業者へのヒアリングでは、「現状のリスク分担は概ね適当である」との回答があった一方で、現事業者より、「要求水準書において災害復旧に係る費用負担が規定されているが、「災害対応となる範囲」の認識が異なり、台風や豪雨時の費用負担について各地方整備局・開発局及び事業者間で解釈齟齬が生じる事案があった」との意見があった。このため、次期事業においては、「災害対応となる範囲」の明確化が必要である。

また、本事業は独立採算事業であることから、需要変動リスクは基本的には事業者の負担となるものの、新型コロナウイルス感染拡大の影響による計画値を大幅に下回る収益の減少に対しては、事業協定に基づく措置として、事業期間の延長が行われ、国・事業者間の適切なリスク分担が構築されたものと考えられる。

3. 事業手法等の妥当性検証

3.1. 定量評価

本事業は独立採算事業であることから、特定事業選定時は前提条件を設定の上、DCF法を用いて本事業の採算性及び事業成立性の評価を行った。

事後評価においても、特定事業選定時同様の前提条件（収入・費用項目、割引率）を設定の上、DCF法を用い、本事業期間中に得られるキャッシュフローの現在価値（正味現在価値）の合計が、機構の資産の買取費用（19.10億円）を上回る見通しであるかどうかについて確認を行う。

表11 採算性評価の前提条件

| 項目 | | 特定事業選定 | 事後評価 |
|-----------|---------------------------|------------------------------|-------------------|
| 評価に用いる収入 | 駐車料金収入、その他収入 | 機構の実績を踏まえ設定 | 現事業の実績より設定 |
| 評価に用いる費用 | 機構の駐車場財産の買取りに要する費用 | 機構の借入金の未償還額等を踏まえ設定 | 現事業における買取価格の実績を設定 |
| | 人件費、維持管理費、光熱水費、減価償却費、法人税等 | 機構の実績及び市場調査結果を踏まえ設定 | 現事業の実績より設定 |
| 評価に用いる割引率 | 5.0%* | 特定事業選定時に設定した割引率を事業評価においても設定* | |

※本事業に対する事業者のリスク等を踏まえ特定事業選定時は5%を採用しており、事後評価においても同様の割引率で評価を行う。現事業特定事業選定時と比較すると市場金利が低下していることを踏まえると、結果的に安全側での評価を行っているとも言える。

表12 採算性評価の結果

| 項目 | 特定事業選定 (13年) | 事後評価 (～令和3年度の9.5年) |
|--|-----------------|-----------------------|
| 事業期間中のキャッシュフローを現在価値に割り戻した値 (正味現在価値) | 24.39億円 | 24.56億円 |
| 機構の駐車場財産の買取りに要する費用 | 18.28億円 | 19.10億円 |
| 評価 | 独立採算事業として 成立 | 独立採算事業として 成立 |

上表のとおり、令和3年度までの9.5年間において、キャッシュフローの正味現在価値は機構の買取費用を上回り、本事業の採算性及び事業成立性を確認できた。

3.2. 定性評価

2.2(3)a)及びb)に記載のとおり、本事業では、事業者の豊富な駐車場運営ノウハウを生かした、様々な運営内容の改善策（料金設備のハイスペック化、キャッシュレス対応、視認性の高い駐車場サインへの変更）や付帯事業（カーシェアリングサービス、EV 充電器）等の実施により、サービス水準の向上や、新たなサービスの提供といった、本事業の実施にあたり期待された効果が発揮されたものと考えられる。

しかしながら、総合的な満足度は高いものの、躯体漏水等に伴う利用者の苦情や、利用不可車室の頻発といった事象も生じているため、更なる公共サービスの改善に向け、次期事業においては施設老朽化の進捗等を考慮した事業スキーム等の見直しが必要となる。

3.3. 総括評価

3.1 及び 3.2 より、定量面及び定性面から本事業の妥当性を確認できたことから、本事業をPFI 事業として実施したことにより、「民間の資金、経営能力及び技術的能力の活用により、効率的且つ効果的に維持管理・運営を行うとともに、併せて駐車場利用者の利便性向上を図る」という、本事業の目的は達成されたものと考えられる。

4. 次期事業について

4.1. 各駐車場の今後の方向性

本事業全体としては当初計画を上回る収益が確保されており、利用者満足度も高いことから、各駐車場は引き続き、駐車場として存続することが基本と考えられる。

しかしながら、特に機械式駐車設備の修繕・更新にこれまでより費用が必要となることが想定されることから、収支・稼働状況、地域のニーズ（所在自治体の意見・要望等）、周辺の開発予定の状況等を踏まえ、存続の妥当性の確認を行う。

4.2. 事業手法等の想定

本事業において、PFI (BOT) 方式の活用により、当初期待された効果が発揮されたことから、次期事業においても、PFI 方式等、事業者の資金、経営能力及び技術的能力を活用した事業手法の採用が見込まれる。

具体的な事業手法については、令和2年度の道路法改正により、公共施設等運営権者による自動車駐車場等運営事業に係る利用料金を自らの収入として収受させることが可能となったことを踏まえ、PFI（公共施設等運営（コンセッション））方式の導入を想定する。

4.3. 現事業の評価に基づく次期事業における改善点等

2.2(3)c)に記載の修繕業務に関する課題を踏まえ、各地方整備局・開発局と事業者の役割分担を明確化し、且つ事業者利益の一部を原資に事業者による大規模修繕範囲を拡大するなど、現状の修繕業務に関する役割分担及び収益還元の仕組みについて検討を行う。

また、2.2(3)d)に記載のリスク分担に関する課題を踏まえ、要求水準書における「災害対応となる範囲」の明確化の検討を行い、次期事業における公募資料への反映を行う。

4.4. 今後のスケジュール（案）

次期事業を PFI（公共施設等運営（コンセッション））方式で実施する場合の事業者選定スケジュール（案）は以下のとおりである。現時点の案であるため、スケジュールは今後変更となる可能性がある。

表 13 次期事業の事業者選定スケジュール（案）

| 時期 | 内容 |
|-----------|----------------|
| 令和7年3月頃 | 実施方針の公表 |
| 令和7年8月頃 | 特定事業の選定 |
| 令和7年10月頃 | 募集要項等の公表 |
| 令和8年6月頃 | 優先交渉権者決定 |
| 令和8年9月頃 | 公共施設等運営権実施契約締結 |
| 令和9年3月31日 | 現事業契約終了 |
| 令和9年4月1日 | 次期事業の開始 |

※事業方式は PFI（公共施設等運営（コンセッション））方式、事業者選定方法は公募型プロポーザル方式とした場合