



八王子市営駐車場 経営戦略

令和2年(2020年)4月～令和12年(2030年)3月



令和2年(2020年)3月

八王子市

目 次

第 1 章 計画のねらい	1
1.1 経営戦略策定の趣旨	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画期間	5
1.4 駐車場事業の概要	6
1.5 市営駐車場のあり方と経営戦略策定方針	8
1.6 駐車場事業の公共性と公営企業会計	10
第 2 章 環境分析	11
2.1 事業を取り巻く環境の変化	11
2.2 利用・収支概況（八王子駅北口地下駐車場）	15
2.3 利用・収支概況（旭町駐車場）	17
2.4 躯体・設備概況（八王子駅北口地下駐車場）	19
2.5 躯体・設備概況（旭町駐車場）	23
第 3 章 経営分析	26
3.1 収支分析（八王子駅北口地下駐車場）	26
3.2 収支分析（旭町駐車場）	30
3.3 経営比較分析表による類似団体との比較分析	33
3.4 周辺駐車場調査分析	38
3.5 アンケート調査分析	42
第 4 章 将来予測	43
4.1 将来収入の推計手法	43
4.2 将来収入（八王子駅北口地下駐車場）	45
4.3 将来収入（旭町駐車場）	46
4.4 将来支出の推計手法	47
4.5 将来支出（八王子駅北口地下駐車場）	48
4.6 将来支出（旭町駐車場）	51

第5章 将来の経営ビジョン	53
5.1 経営理念（長期ビジョン）	53
5.2 経営目標（中期ビジョン）	54
第6章 投資・財政計画（収支計画）	55
6.1 分析結果の整理と取組の方向性	55
6.2 投資・財政計画（八王子駅北口地下駐車場）	56
6.3 投資・財政計画（八王子駅北口地下駐車場）（総務省様式）	75
6.4 投資・財政計画（旭町駐車場）	77
6.5 投資・財政計画（旭町駐車場）（総務省様式）	95
第7章 計画フォローアップ	97
7.1 PDCA サイクルの確立	97
7.2 指標の設定（八王子駅北口地下駐車場）	99
7.3 指標の設定（旭町駐車場）	104
7.4 適切なフォローアップのために（おわりに）	107

第1章 計画のねらい

本章では、八王子市営駐車場の経営戦略策定の趣旨や位置づけ、計画期間など、計画の前提となる基本的事項を整理するとともに、駐車場事業を実施していく必要性やその考え方を整理します。

1.1 経営戦略策定の趣旨

市営駐車場を取り巻く環境はここ数年で大きく変化してきています。市営駐車場開設時は、駐車場不足による路上駐車が社会問題となっていました。自動車保有台数は減少し始め、中心市街地では遊休地を活用したコインパーキングが急増するなど、料金収入で運営経費を賄っている市営駐車場の経営は厳しい局面を迎えています。また、開設から約 20 年を迎え、施設設備や躯体の老朽化が進行しており、設備更新工事や躯体補修工事などに大きな費用が必要となります。

このような状況の中、将来にわたって安定的に駐車場サービスを提供していくためには、経営基盤の強化と財政マネジメントの向上に取り組む必要があります。そのため本市では、各市営駐車場のあり方を整理したうえで、「八王子市営駐車場経営戦略（以下「本計画」という。）」を策定しました。

本計画は、中長期的な経営の基本計画となります。その中心となる投資・財政計画は、施設・設備に関する投資の見通しを試算した計画（投資試算）と、財源の見通しを試算した計画（財源試算）を構成要素とし、収入と支出が均衡する中長期の収支計画です。

策定後においても本計画に基づいた進捗管理や乖離検証などを行い、その結果を踏まえた定期的な見直しを行うことで、市営駐車場の経営健全化に資する重要なツールとして活用していきます。

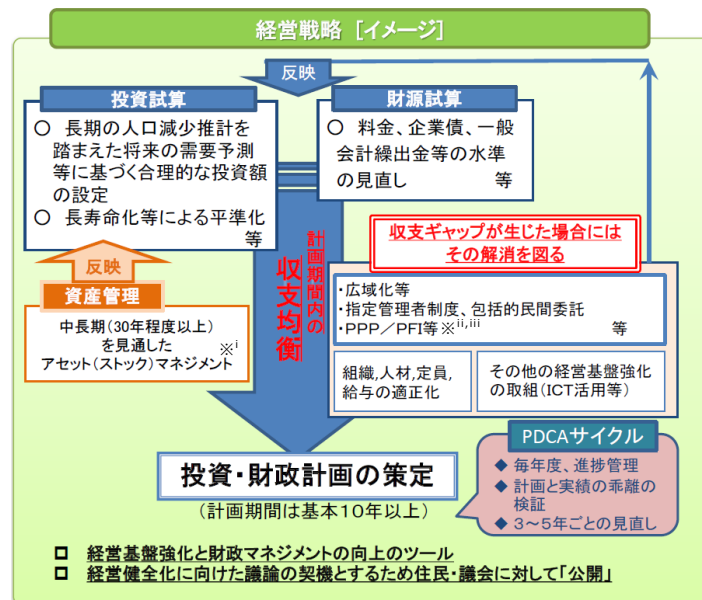


図 1.1 経営戦略のイメージ
出展：総務省 HP

- ⁱ アセット（ストック）マネジメント：持続可能な事業を実現するために施設の特性を踏まえつつ、中長期的な視点に立ち、施設のライフサイクル全体にわたって効率的かつ効果的に施設を管理運営する体系化された実践活動。
- ⁱⁱ PPP（Public Private Partnership）：公民が連携して公共サービスの提供を行うスキームで、PFI、指定管理者制度、市場化テスト、公設民営（DBO）方式、さらに包括的民間委託、自治体業務のアウトソーシング等も含まれる。
- ⁱⁱⁱ PFI（Private Finance Initiative）：公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行うことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るという考え方。

1.2 計画の位置付け

本計画は市営駐車場の行財政改革を進めるための経営的な視点に留まらず、中心市街地のまちづくりや交通施策、産業振興等の多角的な論点から構成された総合的な計画です。

上位・関連計画との関係性は下図のとおりで、今後策定予定の個別施設計画である「八王子市営駐車場維持管理計画（仮称）」と連携するものです。

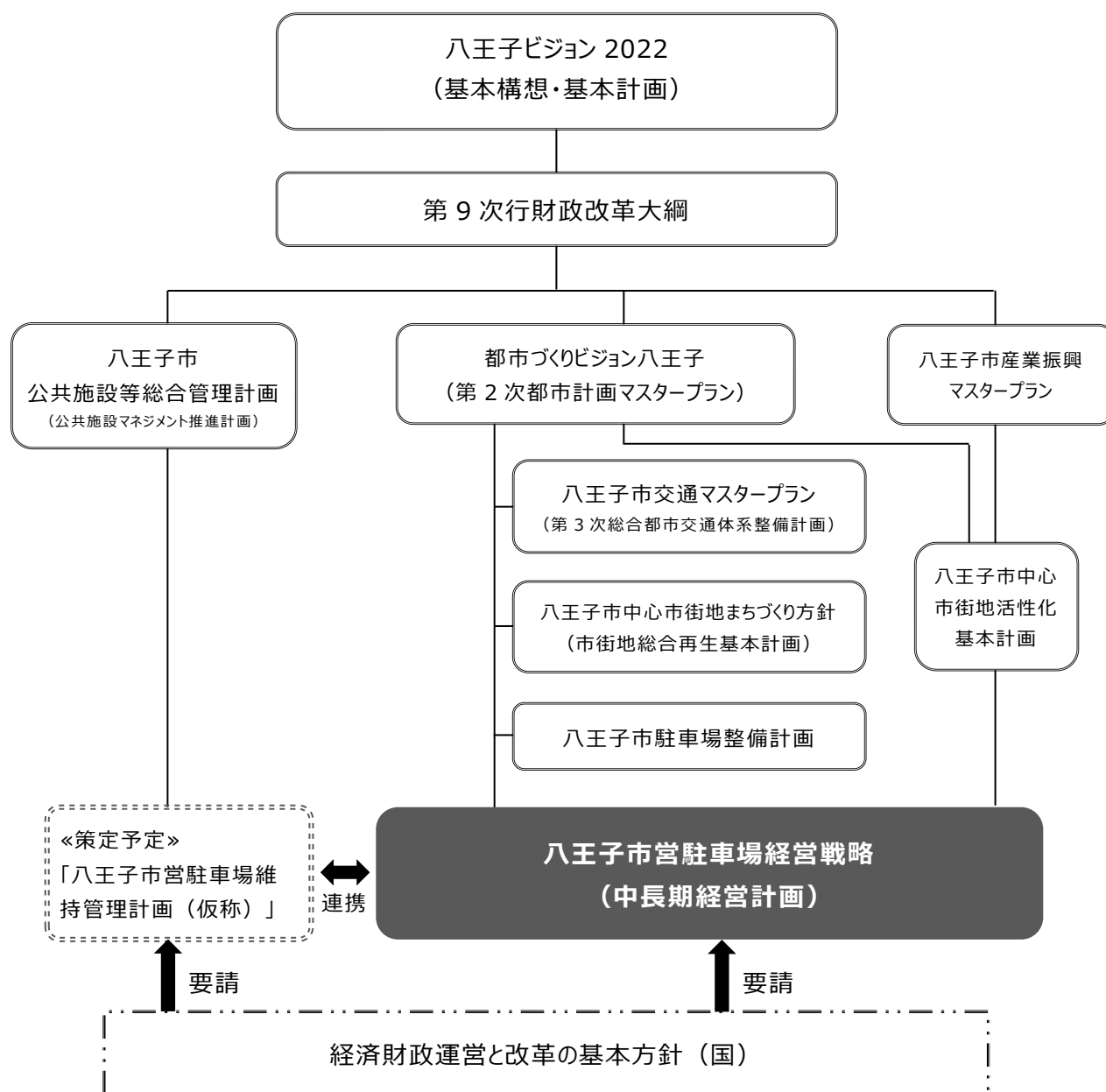


図 1.2 経営戦略に係る主な上位・関連計画の体系図

(1) 第9次行財政改革大綱（令和元年度～5年度）

「社会変化に対応した適正な行政サービスの維持」と「地域と職員の協創によるひととしくみづくり」の2点を目的として掲げ、①サービスの適正性の確保、②資源の効果的な運用、③職員と組織の能力を引き出す環境づくり、④情報の利活用・マネジメントの4つの柱を軸に、全ての取組について1. 機動力と起動力の向上、2. 組織を横断する柔軟な対応の2つの視点を持って推進するとしており、駐車場事業における経営改善の取組として経営戦略の策定が掲げられています。

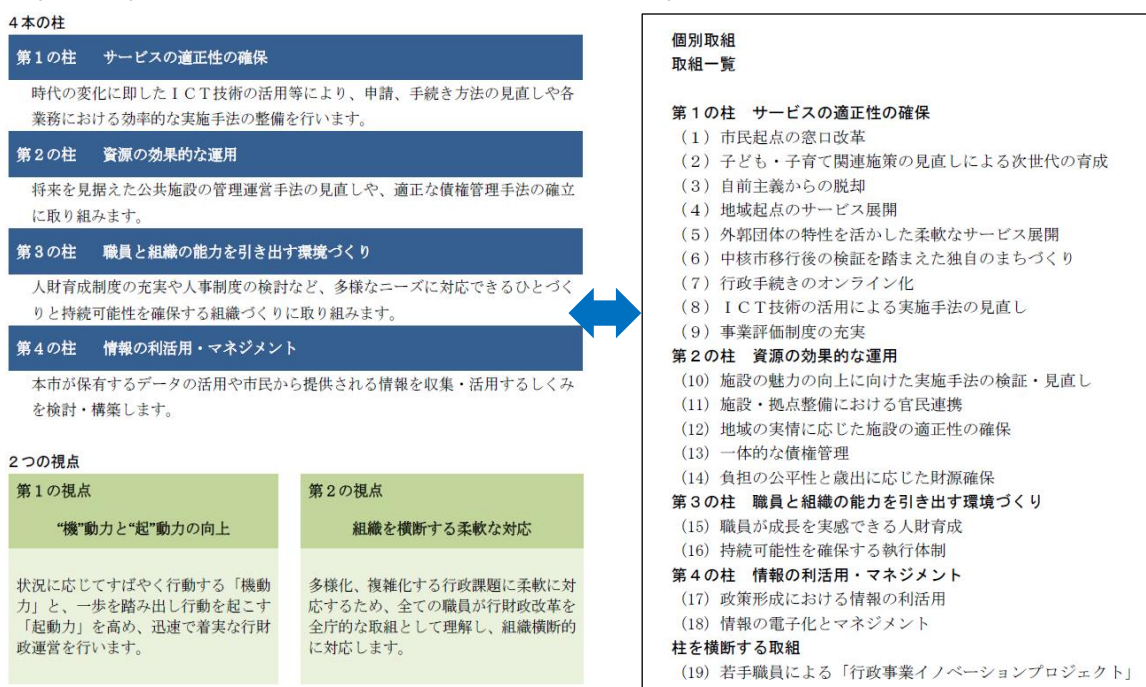


図 1.3 第9次行財政改革大綱体系図

(2) 中心市街地まちづくり方針

中心市街地のまちづくりの目標を「多様な人々が集い、暮らし、創造する中心市街地～わが町八王子の再生を目指して～」とし、新しい活力を創造する環境を整備するための戦略を4つ、これらを支えるマネジメントの戦略を3つの計7つの戦略を掲げています。

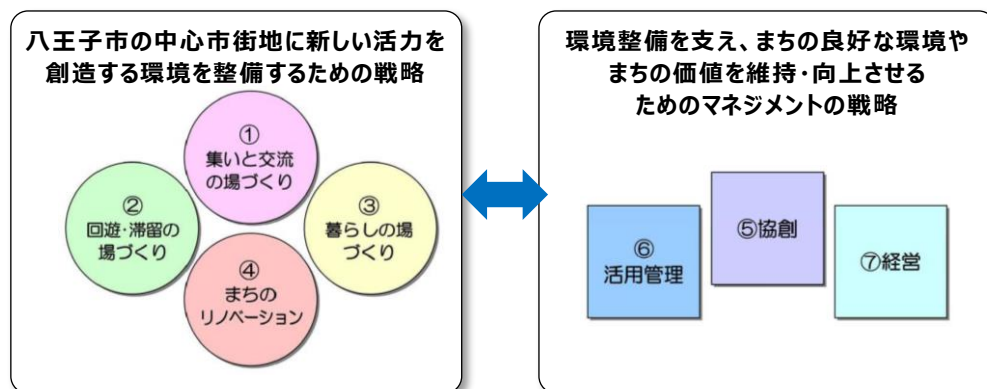


図 1.4 中心市街地まちづくり方針戦略

(3) 八王子市駐車場整備計画

駐車場整備地区（82.5ha）において、近い将来駐車場施設の量的な確保はほぼ達成する見込みから、今後は中心市街地の住民や各種事業者、来街者などのニーズに合った駐車施設を「駐車施設のマネジメント」により地域と協働して整備するとし、地域ルールの導入や既存駐車場の有効活用、駅前交通問題への対応等、5つの施策を挙げています。

(4) 中心市街地活性化基本計画

中心市街地活性化の課題を回遊性・滞留性の不足と経済活力の低下とし、基本理念を「世代をつなぎ、輝き続けるにぎわいのまち～来心地（きごこち）と居心地（いごこち）の良さの両立を目指して～」と定め、以下のとおり基本理念に基づく方針と目標を設定しています。

基本理念 世代をつなぎ、輝き続けるにぎわいのまち ～来心地(きごこち)と居心地(いごこち)の良さの両立を目指して～		
方針及び目標・指標		主要事業
方針① 来心地も居心地も良い暮らしやすいまちづくり 目標① <u>歩きやすく、憩いやすいまち</u> 指標：歩行者通行量（平休日平均） 124,297人/日（H28） ⇒ 128,764人/日（R4）	○来街者を誘引する歩行空間の整備 ○花と緑が感じられ、誰でも気軽に休める滞留空間の整備 ○歴史や文化などの個性を活かした、八王子らしさのあるまちなみの形成	・マルベリーブリッジの西側延伸 ・ユーロード周辺のにぎわい創出事業 ・中町民間駐車場及び周辺遊休地活用事業 ・民間共同住宅建設事業 など
方針② 出店したくなる魅力あるまちづくり 目標② <u>新たな老舗を生み出すまち</u> 指標：新規出店数（独自調査） 30店舗（H24～H28合計） ⇒ 59店舗（H30～R4合計）	○必要な業種や集客が見込める魅力ある店舗を増やすための出店促進事業の実施 ○新規出店者が、安心して安定した営業を継続できるような支援の実施 ○街区や通りなどが面としてまとまりのある魅力的な商業エリアの形成	・中町民間駐車場及び周辺遊休地活用事業（再掲） ・空き店舗改修・リノベーション事業 ・空き店舗マッチング事業 ・本気の創業塾 など
方針③ 買い物が笑顔に繋がるまちづくり 目標③ <u>買い物するのが楽しくなるまち</u> 指標：小売業年間商品販売額（独自調査） 7,742,391万円（H28） ⇒ 8,050,462万円（R4）	○既存店舗を、個性ある魅力的な店舗として継続させるため、店舗のレベルアップや商品価値の向上などを支援 ○店舗同士を繋ぐ、買い回りの仕組みの構築 ○店舗の売り上げ増加に繋がるようなイベント等の実施・支援 ○様々な交通手段による、まちに来やすい環境の整備	・民間商業施設建設事業 ・民間商業施設出店事業 ・中町民間駐車場及び周辺遊休地活用事業（再掲） ・目印は八王子賑わい事業 ・MICE開催による八王子ブランドの土土産等の販売促進事業 ・地域経済応援ポイントによる販売促進事業 など

図 1.5 中心市街地活性化基本計画の概要

1.3 計画期間

経営戦略の計画期間は、国のガイドラインでは中長期的な視点から経営基盤の強化等に取り組むことが出来るように 10 年以上を基本としています。

本計画の期間は、対象施設である八王子駅北口地下駐車場と旭町駐車場が JR 八王子駅前に立地し、周辺の商業施設数の影響を受けやすいということや、設備更新の進捗等を適切に計画に反映する必要があること等を考慮して、最短の 10 年間（令和 2 年度（2020 年度）～令和 11 年度（2029 年度））とします。

また、毎年度に進捗管理、3～5 年を目途に成果の検証・評価を行い、必要に応じて改定を行うことで、より質の高い計画にしていきます。

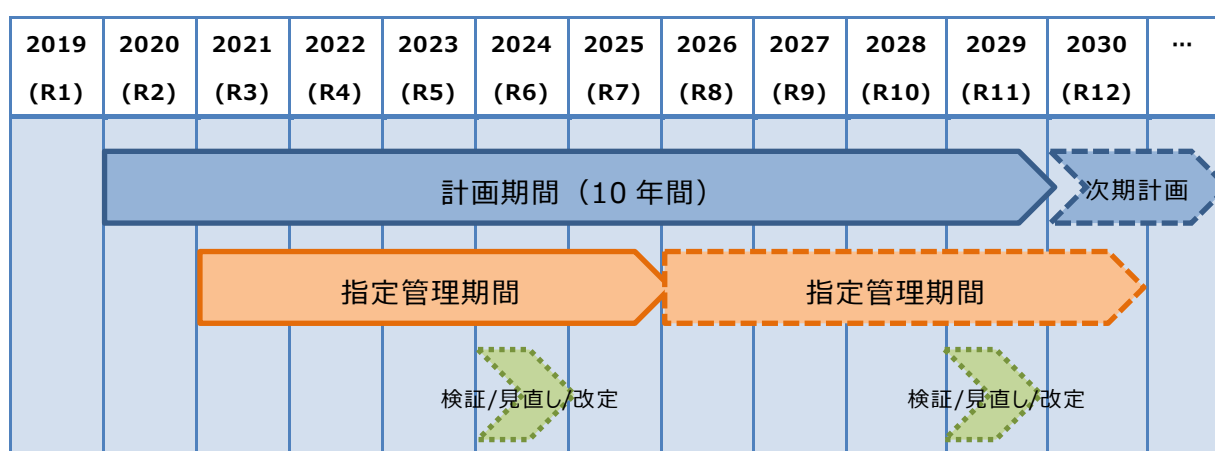


図 1.6 計画期間

1.4 駐車場事業の概要

(1) 事業概要

表 1.1 本計画の対象駐車場

		八王子駅北口地下駐車場		旭町駐車場				
				自動車		二輪車		
所 在 地		旭町 1番 B1 号		旭町 9番 1号				
立 地		JR八王子駅前		JR八王子駅前（八王子スクエアビル地下）				
用途地域		商業地域						
開 設		平成 11 年 4月 (経過年数：20年)		平成 9年 3月 (経過年数：22年)		平成 14年 2月 (経過年数：17年)		
構 造		地下式						
駐車形式		自走式		機械式（一部自走式）		自走式		
収容台数		430 台		148 台		75 台		
障害者区画		8 台		2 台				
使用面積		20,932 m ²		4,778 m ²				
入出庫可能時間		6:00～24:00		0:00～24:00（24時間）				
営業日数		365 日						
収益的収支比率 (過去3年)		H27： 37.8% H28： 45.8% H29： 54.4%		H27： 28.6% H28： 45.8% H29： 91.3%				
稼働率 (過去3年)		H27： 416.5% H28： 410.2% H29： 410.0%		H27： 85.8% H28： 79.7% H29： 76.4%				
民間活用の状況		指定管理者制度（代行制）						
料金		時間貸 駐車	7:00～ 24:00	100円/15分	7:00～ 24:00	100円/15分	0:00～ 24:00	400円/1回
			6:00～ 7:00	100円/30分				
			夜間駐車 0:00～ 6:00 ※入出庫不可	1,200円	0:00～ 7:00	100円/30分		
		定期 駐車	平日定期	30,000円/月	全日定期	40,000円/月	全日定期	10,000円/月
			※月曜日から金曜日（土休日を除く） 0:00～24:00					
駐車することができる 自動車		普通自動車 長さ 5.30 m以下 幅 2.00 m以下 高さ 2.10 m以下		機械式	普通自動車 長さ 5.00m以下 幅 1.95m以下 高さ 1.57m以下	大型自動二輪車（側車付を除く） 普通自動二輪車（側車付を除く）		
				自走式	普通自動車 長さ 5.80m以下 幅 2.10m以下 高さ 2.10m以下	※排気量50ccを超える自動二輪車		

(2) 駐車場事業に関する区分、根拠法令等

表 1.2 本計画の駐車場事業に関する区分、根拠法令等

		八王子駅北口地下駐車場	旭町駐車場
区 分	地方自治法 地方財政法	特別会計	
	地方財政状況調査	公営事業会計	
	地方公営企業法	非適用	
駐車場種別		・都市計画駐車場 ・届出駐車場	・届出駐車場 ・附置義務駐車施設^{iv}
関連法令		・駐車場法 ・都市計画法 ・道路法（道路付属物駐車場）	・都市再開発法（八王子スクエアビル） ・駐車場法 ・東京都駐車場条例

(3) 位置図

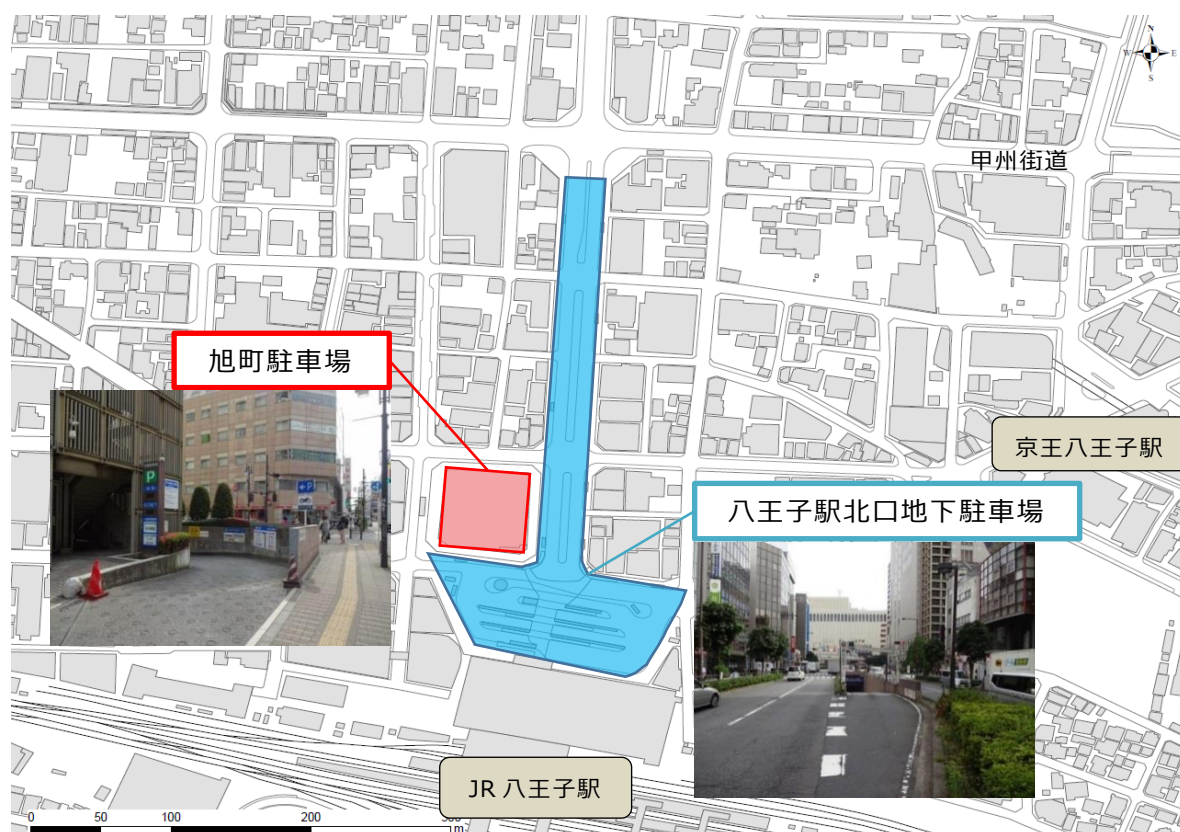


図 1.7 本計画対象の市営駐車場位置図

^{iv} 附置義務駐車施設：駐車場法に基づく地方公共団体の条例（附置義務条例）により、一定の地区内において、一定の規模以上の建築物を新築等する場合に、設けることが義務付けられている駐車施設。本市の場合は駐車場整備地区内において東京都駐車場条例による義務が発生する。

(4) 主な経過

表 1.3 これまでの主な経過

平成 2 年 7 月	八王子駅周辺の駐車場整備地区 ^v の都市計画決定
平成 6 年 3 月	八王子市駐車場整備計画策定
平成 7 年 3 月	八王子駅北口地下駐車場都市計画決定
平成 9 年 3 月	旭町駐車場開設
平成 11 年 4 月	八王子駅北口地下駐車場開設
平成 12 年 8 月	八王子駅北口地下駐車場・旭町駐車場開場時間の拡大
平成 12 年 11 月	八王子駅北口地下駐車場・旭町駐車場の料金を値下げ
平成 14 年 2 月	旭町駐車場に自動二輪車（大型バイク）の駐車区画を開設
平成 16 年 2 月	八王子駅北口地下駐車場・旭町駐車場の料金を変更
平成 18 年 11 月	旭町駐車場の開場時間を 24 時間に拡大
平成 27 年 4 月	八王子駅北口地下駐車場の開場時間を朝 6 時に拡大
平成 30 年 4 月	八王子市駐車場整備計画改定

1.5 市営駐車場のあり方と経営戦略策定方針

本計画は、庁内会議体である「八王子市営駐車場あり方検討会（以下「検討会」という。）」における各市営駐車場のあり方、将来の方向性に係る議論を踏まえたものです。検討会の議論の結果、八王子駅北口地下駐車場と旭町駐車場については経営戦略を策定し、駐車場事業として計画的・持続的な経営を行っていくことを確認しました。詳細は以下のとおりです。

(1) 八王子駅北口地下駐車場

表 1.4 八王子駅北口地下駐車場のあり方

施設のあり方	年間 65 万台以上の利用があり、道路交通の円滑化に大きく貢献している。八王子駅周辺の重要な都市施設であるため、今後も公共駐車場として維持するべきである。
今後の方向性	公営企業として『駐車場経営戦略』を策定し、戦略に基づいた計画的・持続的な経営を行っていく。 ① 老朽化対策等のマネジメントの強化 ② 利用料金制 ^{vi} 移行による柔軟な料金体系の導入
経営戦略	策定する

^v 駐車場整備地区：自動車交通が著しく集中する地区のうち、「道路の効用を保持し円滑な道路交通を確保する必要がある」と認められる区域について、駐車場整備を促進すべき地区として都市計画に定める地区である。地区に指定すると、駐車場法第 4 条の規定により、市は「駐車場整備計画」を定めることが義務付けられる。八王子市では、中心市街地における駐車場不足を改善し、交通機能の確保と地域の活性化に寄与するため、平成 2 年 7 月に駐車場整備地区を指定し、不特定多数の人が利用できる時間貸し駐車場を公共・民間合わせて整備していくこととしている。

^{vi} 利用料金制：地方自治法（昭和 2 2 年法律第 6 7 号）第 2 4 4 条の 2 第 8 項の規定により公の施設の利用に係る料金を指定管理者の収入とすることができる制度で、サービス水準の向上による利用の増加や経費の削減等、一般的に代行制と比べ指定管理者の自主的な経営努力を誘導しやすいとされ、また事業の会計事務の簡素化も期待できる。

(2) 旭町駐車場

表 1.5 旭町駐車場のあり方

施設のあり方	八王子駅北口地下駐車場と一体的に運用されており、駅周辺の自動二輪車需要に応えている。早期の黒字化は困難であるが、まちづくりの方向性を踏まえた駐車場ストックとしての活用が期待される。
今後の方向性	公営企業として『駐車場経営戦略』を策定し、戦略に基づいた計画的・持続的な経営を行っていく。 ① 無人化等の効率化による収支ギャップの解消 ② 駐車場地域ルールにおける集約駐車場としてまちづくりに寄与
経営戦略	策定する

(3) 南大沢駐車場

表 1.6 南大沢駐車場のあり方

施設のあり方	南大沢駅周辺では多くの民間駐車場が整備され、駅周辺の駐車場需要は充足している。利用台数は今後も減少していくことが予想されることから、今後も南大沢駐車場が公営駐車場として存続していく必要性は低い。
今後の方向性	市営駐車場条例の対象から除外し、民間事業者による運営等の手法により、フレスコ南大沢の駐車場への移行を検討する。
経営戦略	策定しない

(4) 高尾山麓駐車場・滝山観光駐車場のあり方

表 1.7 高尾山麓駐車場・滝山観光駐車場のあり方

施設のあり方	現状、市の振興施策と連動した「観光施設」として活用されており、道路交通環境の円滑化を主目的とする駐車場事業として位置付けるメリットや必要性は見当たらない。
今後の方向性	駐車場事業には位置づけないこととし、今後も観光振興を目的とする施設として管理・運営を行っていく。
経営戦略	策定しない

1.6 駐車場事業の公共性と公営企業会計

八王子駅北口地下駐車場と旭町駐車場は地方公営企業の駐車場整備事業（法非適用）に位置付けられています。

（1） 駐車場事業の公共性

駐車場の需要は逡減しているものの、八王子駅北口地下駐車場は年間約 65 万台の利用があり、本市の中心市街地における駐車場需要に対応し円滑な道路交通環境を確保する上で極めて重要な役割を担っています。また、旭町駐車場については隣接する八王子駅北口地下駐車場と一体的な運用を前提としながら、収益性の低さから民間による整備が進んでいない（大型）自動二輪車駐車場需要に対応しています。加えて、旭町駐車場には将来の中心市街地のまちづくりの方向性を踏まえた駐車場ストックとしての活用が期待されます。これらの理由から、公営企業としてサービスを継続していく必要があります。

（2） 公営企業会計の適用について

地方公営企業は、生活に密接に関係する事業を中心に、経済性を求めつつも公共の福祉の増進を図るという原則から、利潤を追求する民間企業とは異にした理念のもとで経営が行われています。

現行の制度では、駐車場整備事業は地方公営企業法の規定を当然には適用されず、条例で定めるところによりその全部または一部を適用することができるという位置付けになっており、平成 29 年度末時点で、全国の駐車場整備事業を行っている 216 団体のうち、法適用（含財務適用）事業は 6 団体となっています。駐車場の料金は、多くの事業者の価格競争の中で市場価格が形成される特性があり、公営企業の駐車場は経営の観点のみでの料金設定が難しい特徴があります。

本市では、駐車場事業の規模（施設数）や法適用移行に要する経費、職員の体制などを総合的に判断し、現時点では国の取組方針等を注視しながら、法適用への適切な対応を検討していきます。

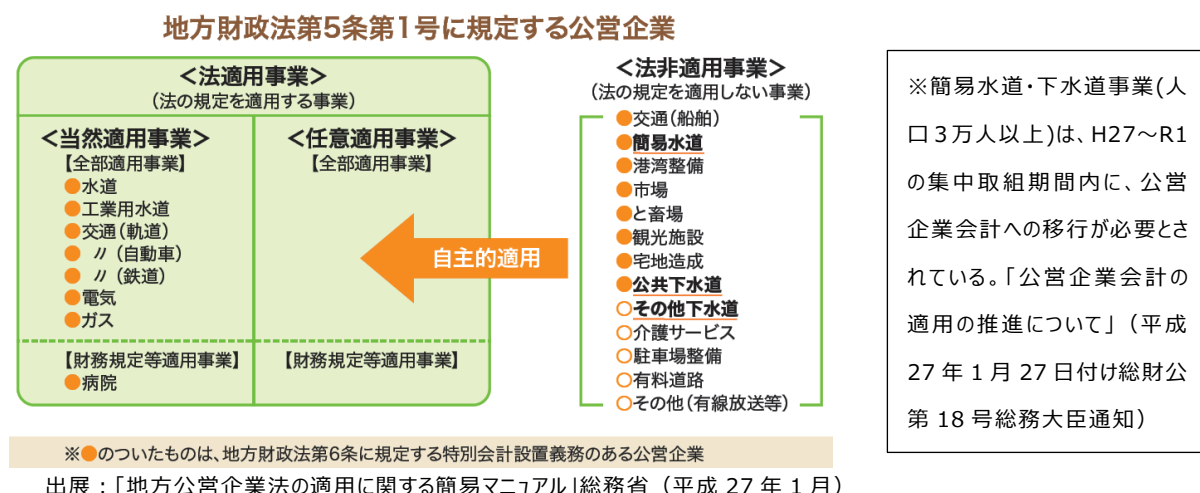


図 1.8 地方公営企業法の適用範囲

第2章 環境分析

本章では、駐車場事業を取り巻く経営環境について、中心市街地の産業構造や都市構造、交通状況の変化を含めて着目し、市営駐車場の利用状況や収支推移、施設・設備の老朽化状況について課題を抽出・整理します。

2.1 事業を取り巻く環境の変化

(1) 市の地勢

本市は、東京都心から西へ約 40 キロメートル、新宿から電車で約 40 分の距離に位置し、市域面積は東京都内で 2 番目に広い、186.38 平方キロメートルを有しています。

地形は、西の山地に源を発し、東に流れる浅川を中心として八王子盆地と呼ばれるひらけた半盆地状をなしており、東の関東平野へと続いています。一方、北・西・南の三方は海拔 200 メートルから 800 メートルほどの丘陵地帯に囲まれています。

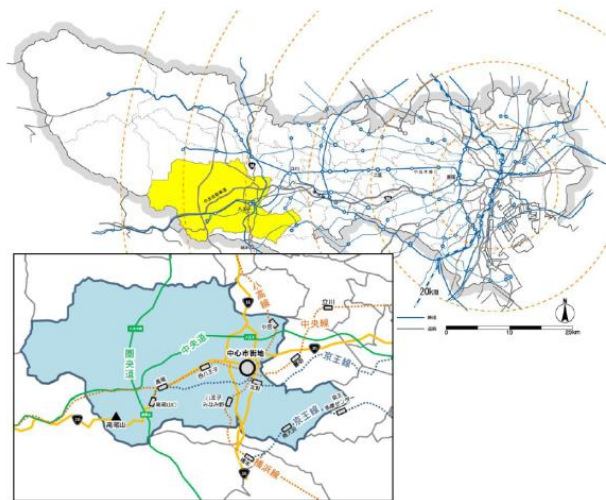


図 2.1 八王子市の地勢

(2) 人口の推移

本市の総人口は、昭和 40 年に 207,753 人でしたが、市郊外の丘陵を中心に宅地開発が行われ、さらに昭和 50 年代には多摩ニュータウンの入居が始まったことから人口が急増し、平成 22 年には 580,053 人となりましたが、平成 27 年では 577,513 人と減少に転じています。

生産年齢人口は平成 17 年をピークに減少しています。年少人口は昭和 55 年をピークに平成 7 年まで減少が続き、それ以降は、ほぼ横ばいとなっています。老年人口は人口及び割合がともに年々増加しており、平成 27 年には割合が 25.0%まで上昇しています。

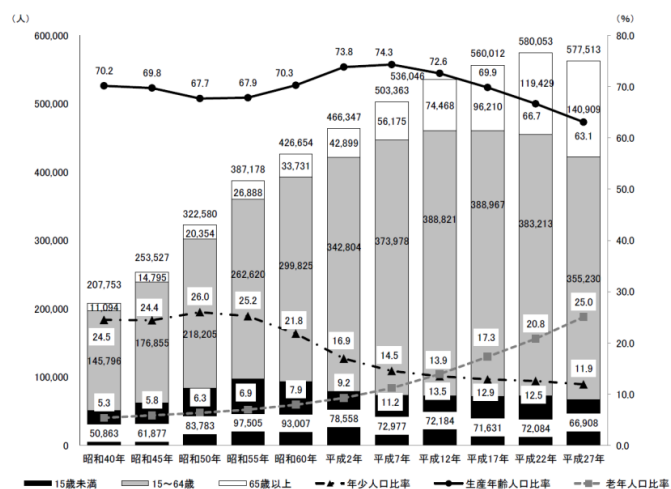


図 2.2 八王子市の人口の推移

※出典：「八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

八王子市(平成 30 年改訂版)

(3) 中心市街地における駐車場整備の経過

本市では、1980年代に郊外店舗の立地や周辺都市との競争の激化、社会的な商業環境の変化などの影響を受け、甲州街道沿道の大型店舗が続々と撤退を始めました。一方で、駅周辺ではさぞう八王子店（現 セレオ八王子）（昭和 58 年）、ヨドバシカメラ八王子店（平成 3 年）、KEIO21（現 京王八王子ショッピングセンター）（平成 6 年）、京王プラザホテル八王子（平成 6 年）、八王子東急スクエア（平成 9 年）が開業し、商業機能の中心が八王子駅周辺へと移りました。同時に、物販などを中心とした業種構成から、飲食業やサービス業など多様な業種が混在する地域へと変化してきました。

こうした中心市街地の発展に伴う自動車駐車場需要に計画的に対応するため、平成 6 年度に JR 八王子駅周辺を中心とする 82.5ha を駐車場整備地区に指定し、「八王子市駐車場整備計画」において公共・民間合わせて 5,900 台の駐車場を整備することとしました。

この計画に基づき、本市では、中心市街地の駐車場不足による渋滞、事故、違法駐車の解消及び将来的な駐車場需要の増加に対応するため、八王子駅北口地区再開発ビル（八王子東急スクエア）の建設にあたり、市が附置義務駐車場部分の権利を取得し、平成 9 年 3 月に一般公共用駐車場として旭町駐車場を開設しました。また、平成 11 年 4 月に都市計画駐車場として八王子駅北口地下駐車場を開設しました。

さらに、東京都駐車場条例に基づく駐車施設の附置義務などにより民間駐車場の整備が進められた結果、平成 28 年度時点では、公共と民間を合わせ、整備目標に近い、約 5,650 台の駐車場が整備されています。

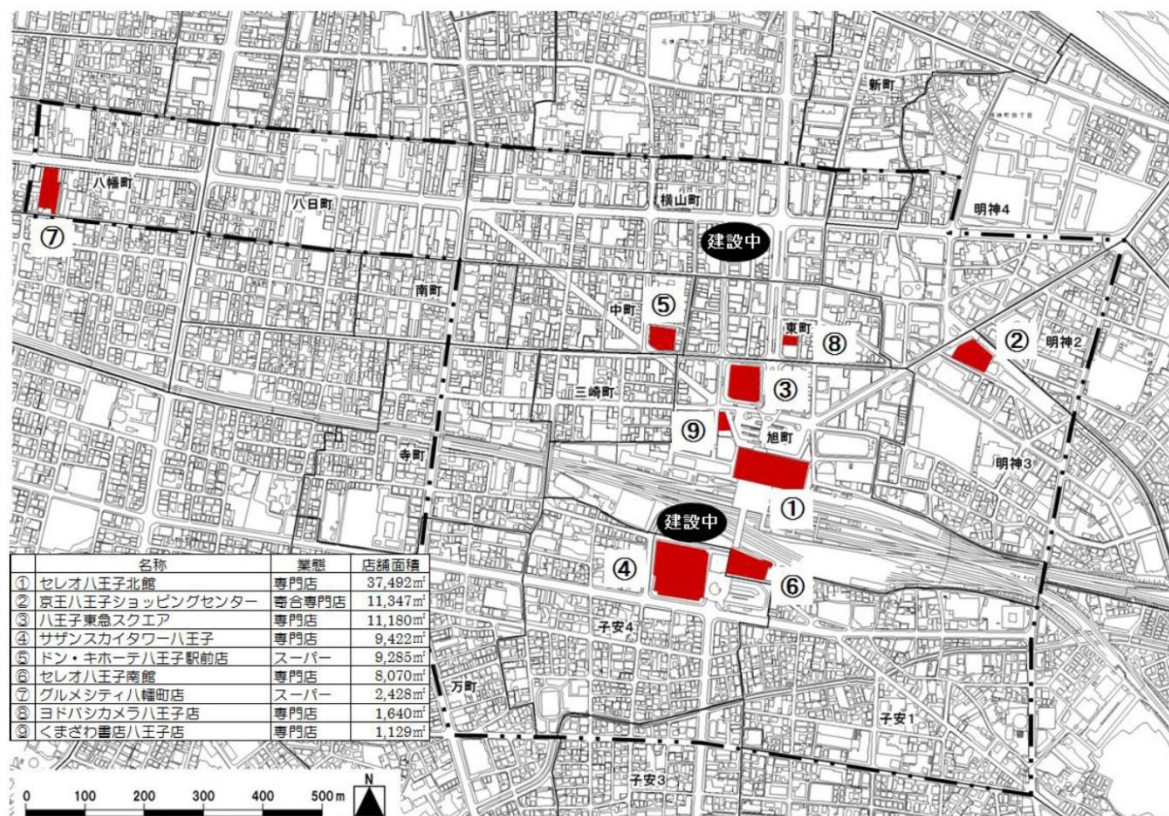


図 2.3 大型小売店舗（1,000 ㎡以上）の立地状況

※出典：「八王子市中心市街地活性化基本計画」八王子市（平成 30 年 4 月）

(4) 中心市街地における交通状況や都市構造の変化

本市では、周辺自治体との都市間競争のみならず、郊外型ショッピングセンターの進出、消費の多様化などの影響から、中心市街地における小売業年間商品販売額と小売業事業所数は減少し、経済活力が低下しています。また、市内の移動においては、中心市街地から周辺への放射状の移動が全体的に減少しています。

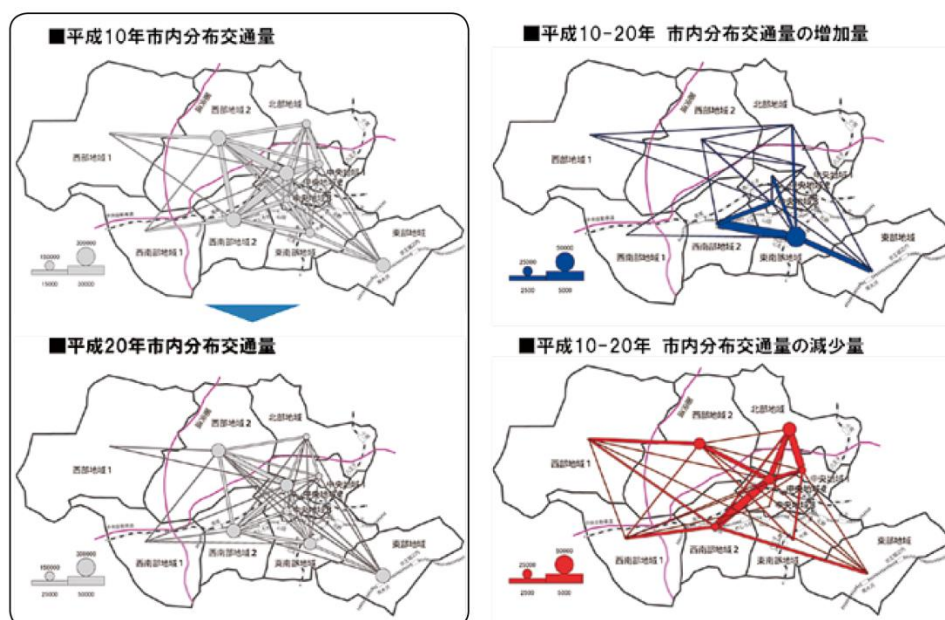


図 2.4 地域間移動における移動先別移動量の変化

※出典：「八王子市交通マスタープラン」八王子市（平成 27 年 3 月）

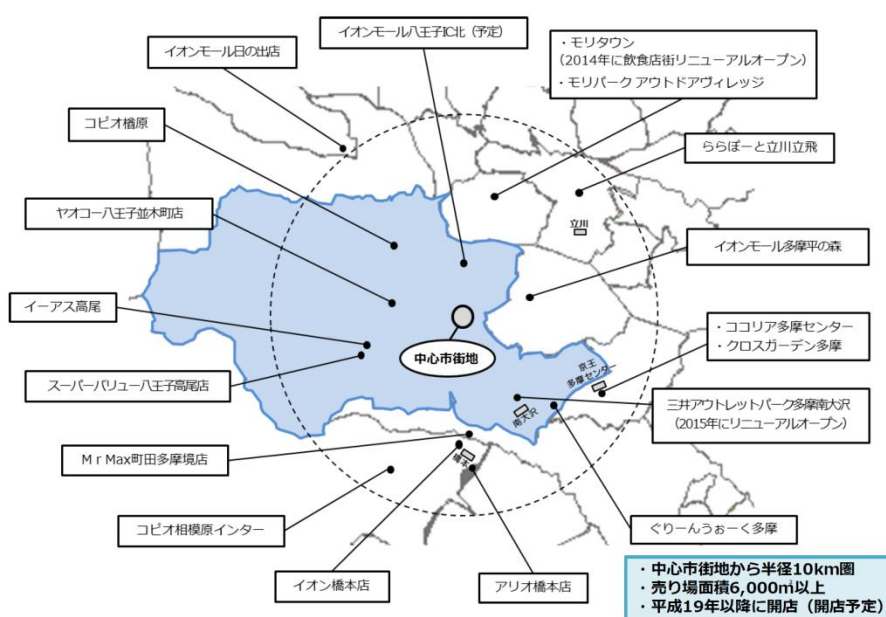


図 2.5 中心市街地周辺の大型店（6,000 m²以上）の立地状況

※出典：「八王子市中心市街地活性化基本計画」八王子市（平成 30 年 4 月）

(5) 市内における駐車場需給の推移

全国的に若年層の車離れが進んでおり、本市においても自動車保有台数は減少の一途をたっています。一方で、附置義務駐車施設の増加や、中心市街地における商業活動の衰退に伴う遊休地を活用した民間コインパーキングも多く見られるようになりました。こうした背景から、駐車場需給のアンバランスな傾向は顕著になっており、駐車場の配置の適正化や、空きスペースの有効活用など検討が進められています。

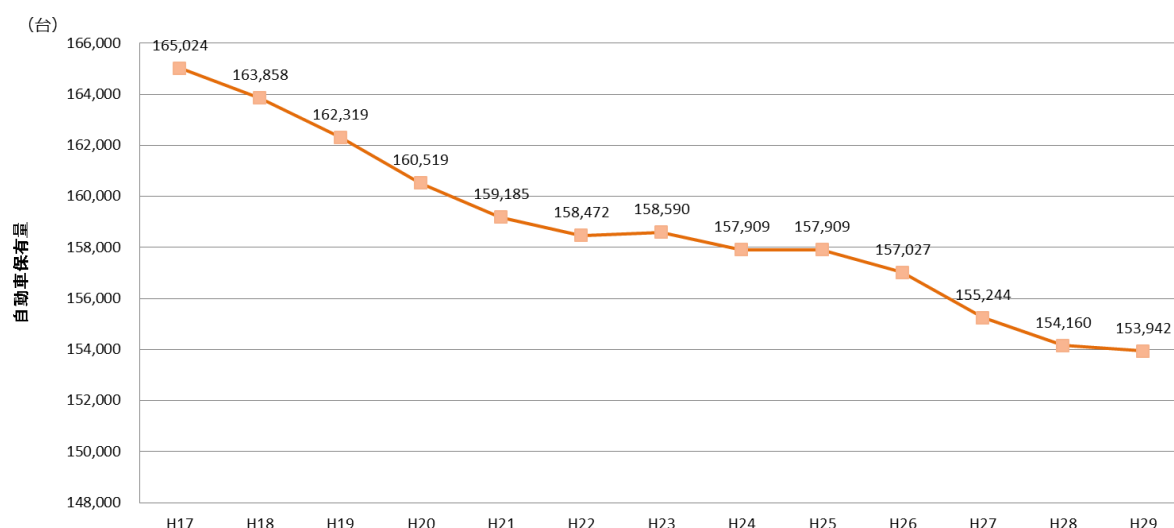


図 2.6 本市の自動車保有台数の推移

※出典：「統計八王子」登録自動車保有台数、八王子市／「東京都統計年鑑」地域別自動車保有台数及び有料駐車場、東京都 を基に作成

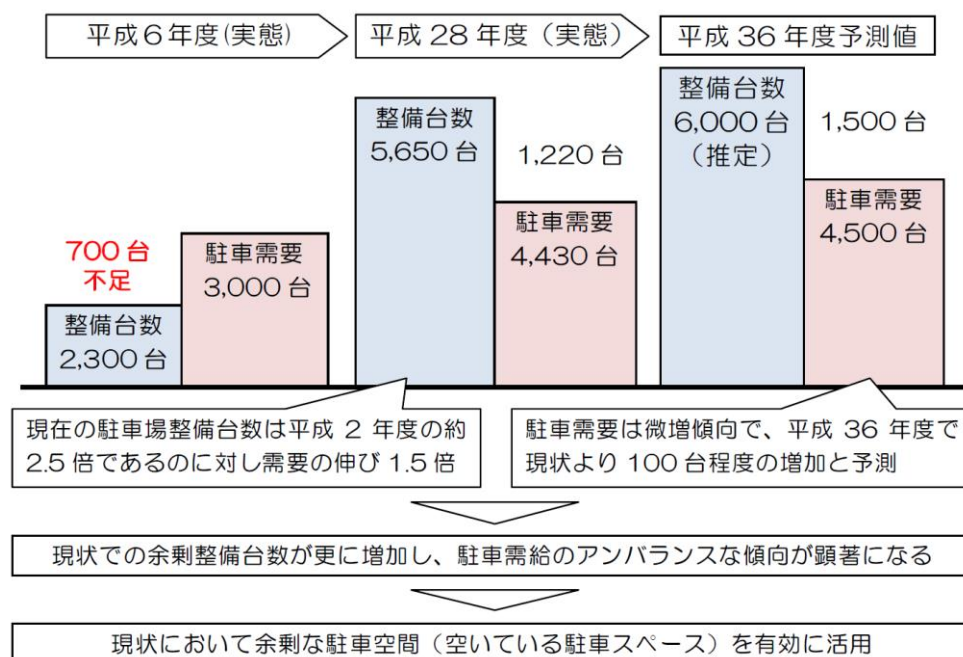


図 2.7 駐車場の整備台数とピーク時駐車場需要の推移

※出典：「八王子市駐車場整備計画」八王子市（平成 30 年）

2.2 利用・収支概況（八王子駅北口地下駐車場）

（1）利用状況

八王子駅北口地下駐車場の駐車台数は開設当時から増加傾向で推移してきましたが、平成25年度をピークに逡減しています。また、平日と比べて休日の利用が多く、ピーク時間帯では満車になる場合があります。なお、満車日数も減少傾向です。

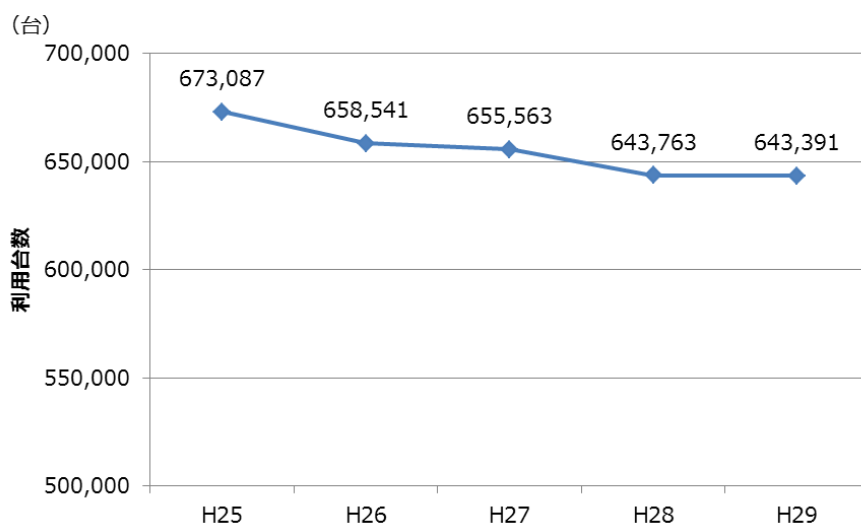


図 2.8 駐車台数推移

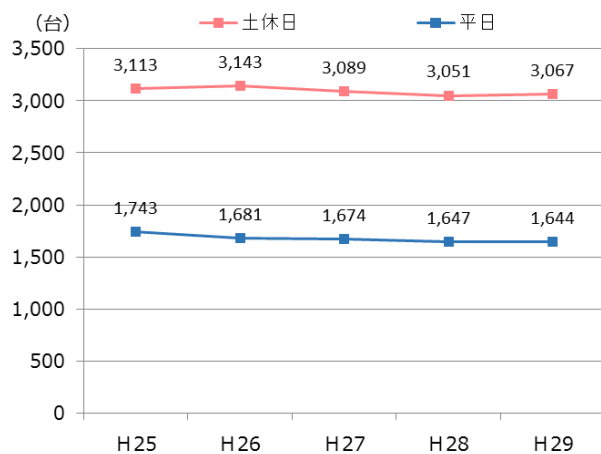


図 2.9 平均駐車台数推移

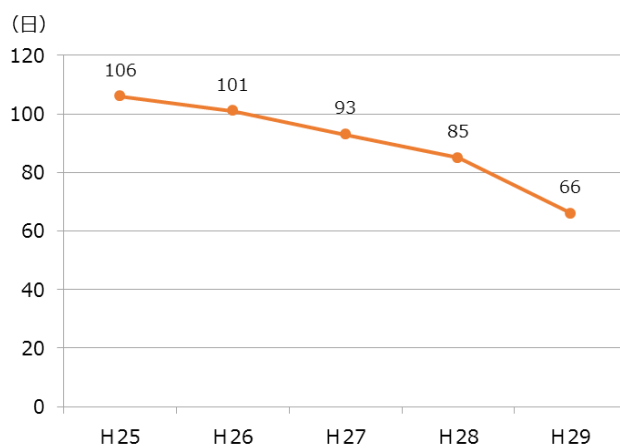


図 2.10 満車日数推移

(2) 収支状況

収入は逡減しており、サービス券使用料（提携先小売店舗が発行する駐車サービス券）の割合が大きく、収入の約 6 割を占めています。また、支出の約半分は指定管理料であり、人件費の高騰等により逡増しています。

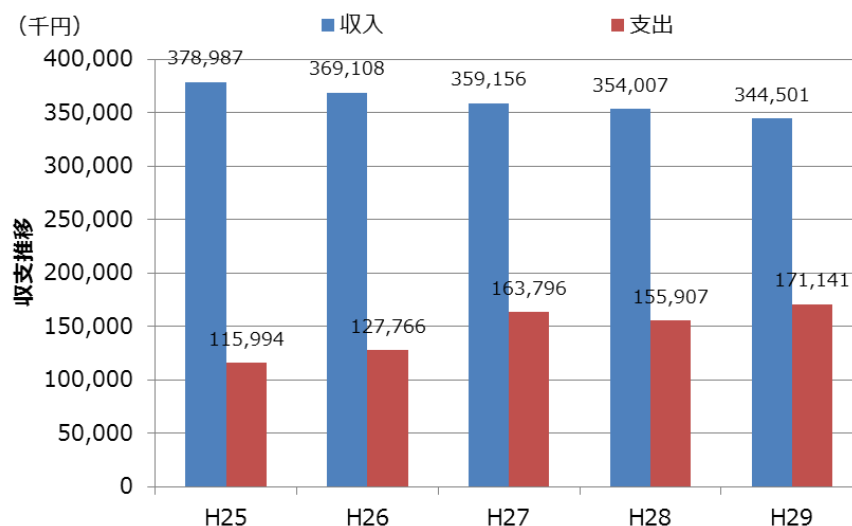


図 2.11 収入と支出の推移

※収入は駐車場の料金収入のみ。支出は地方債償還金を除く。

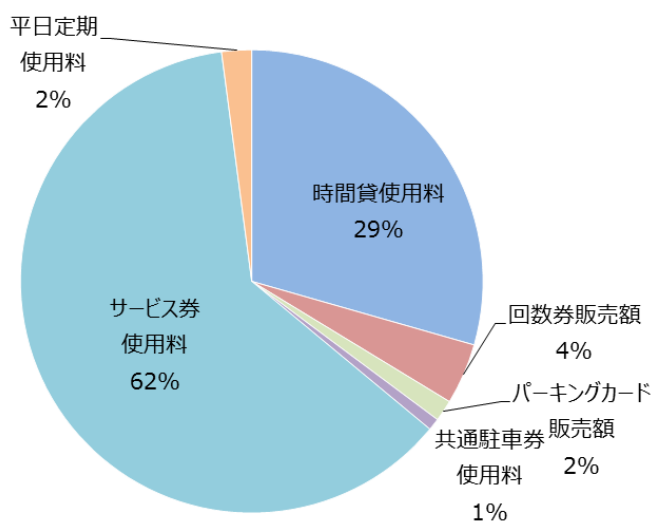


図 2.12 収入内訳（H29 年度）

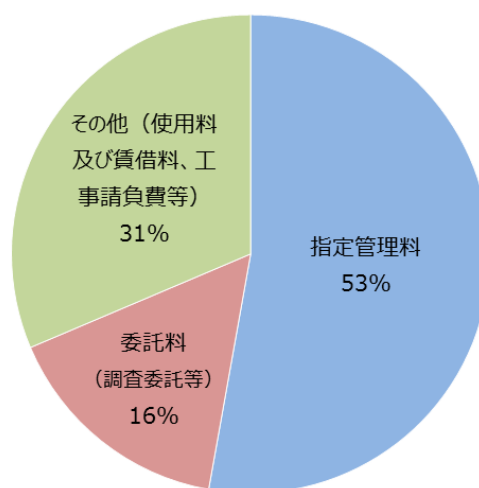


図 2.13 支出内訳（H29 年度）

2.3 利用・収支概況（旭町駐車場）

（1）利用状況

旭町駐車場の自動車の利用台数は減少していますが、自動二輪車はほぼ横ばいで推移しています。自動車の利用の内訳は、定期貸が大部分（約 85.9%）を占めており、時間貸の利用は極めて低い状況です。また、自動二輪車については、時間貸と定期貸どちらもほぼ満車の状態が続いていますが、収入に占める割合は多くありません。

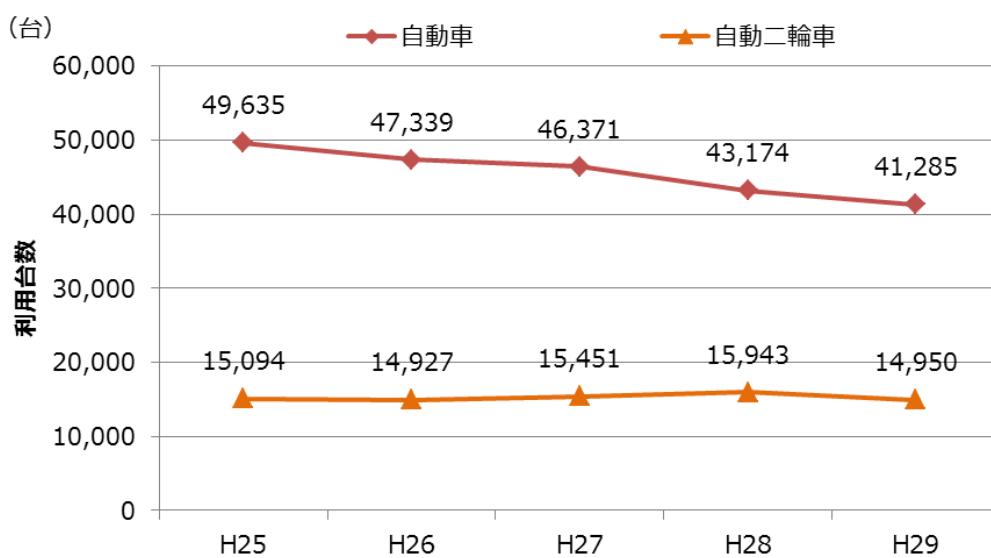


図 2.14 駐車台数推移

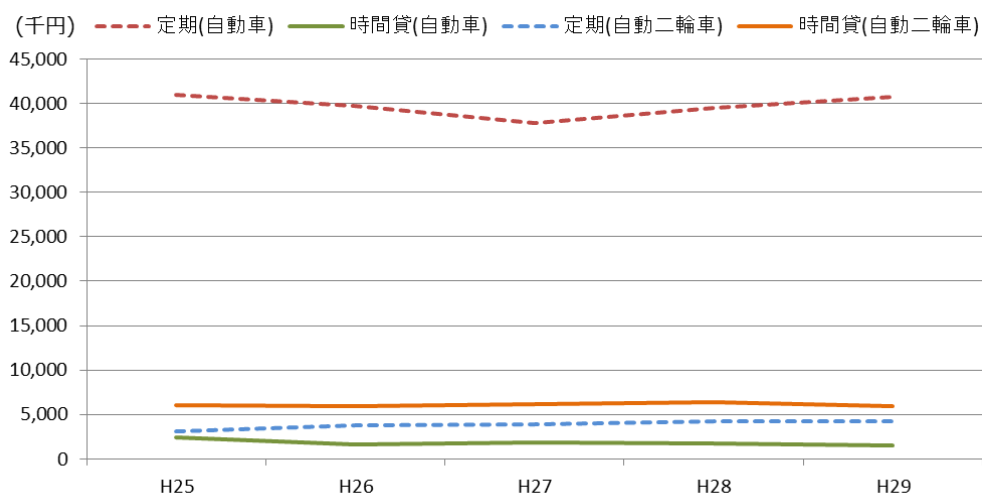


図 2.15 料金収入推移（駐車種別）

(2) 収支状況

支出が収入を上回っており、平成 11 年度から収支赤字が続いています。時間貸の利用はほとんど無く、収入の多くは自動車の定期貸利用によるものです。支出のうち、八王子スクエアビルの区分所有に係る地代や管理組合費、修繕費などの負担金（固定費）が大きな割合を占めています。平成 28 年度からは、八王子スクエアビルの大規模修繕に伴う修繕費負担金が一時的に増加しています。

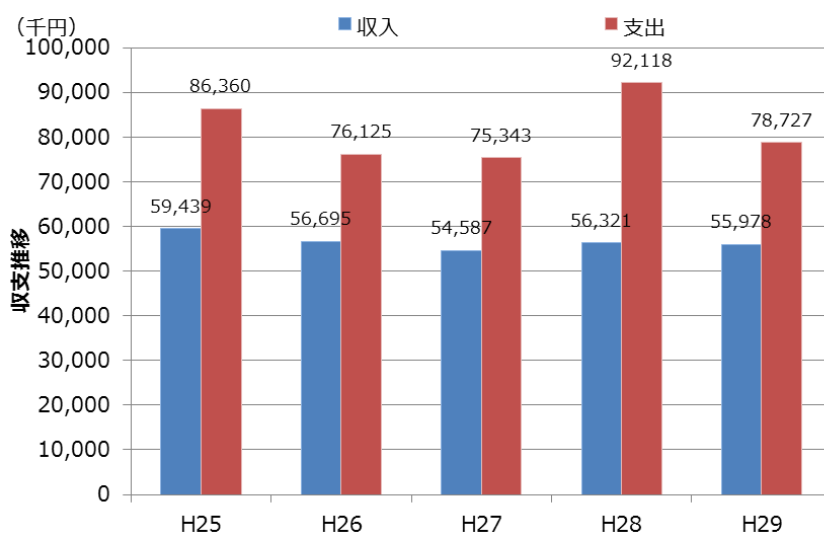


図 2.16 収入と支出の推移

※収入は駐車場の料金収入のみ。支出は地方債償還金を除く。

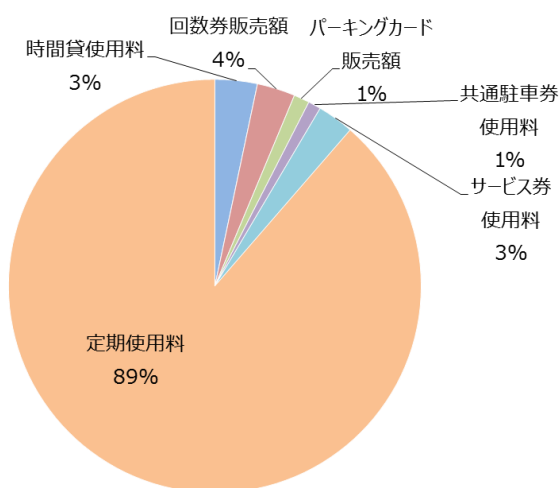


図 2.17 収入内訳 (H29 年度)

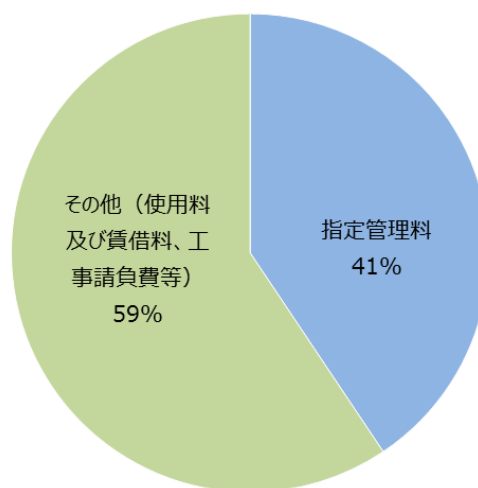


図 2.18 支出内訳 (H29 年度)

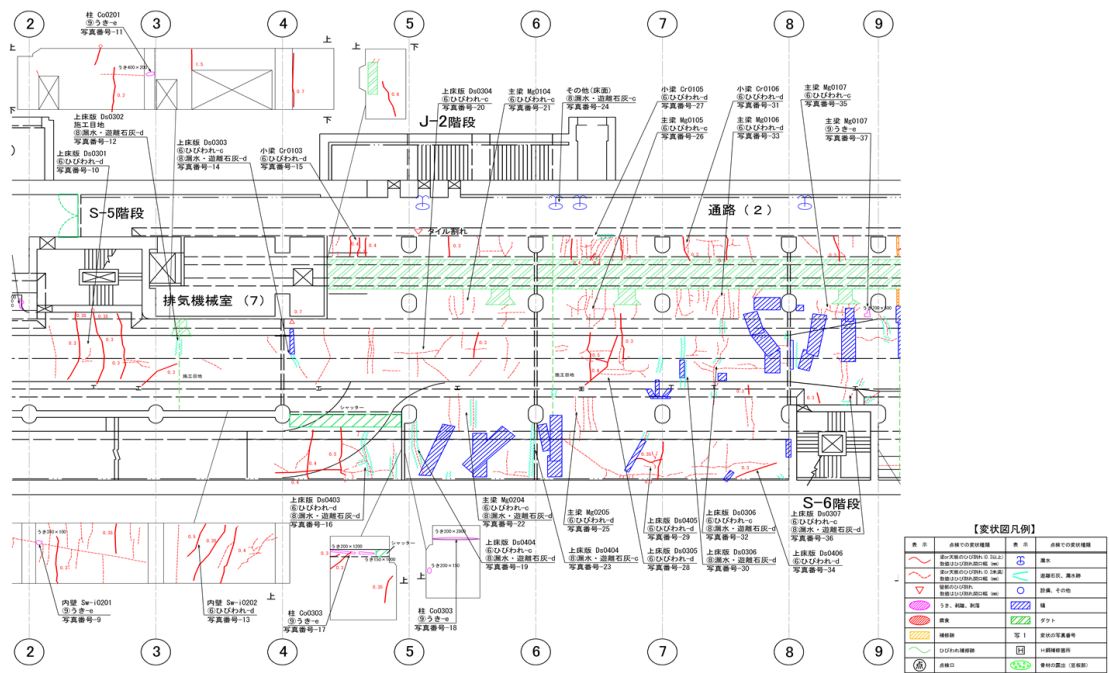


図 2.21 変状図



天井からの漏水



床面からの漏水



壁面からの漏水

写真 2.1 躯体老朽化状況

(2) 設備概況

八王子駅北口地下駐車場には、受変電設備等の電気設備と、給排気ファン等の機械設備を数多く設置しています。また、駐車場に必要な設備だけでなく、マルベリーブリッジや八王子駅北口地下自由通路、八王子駅北口地下自転車駐車場にも配電や給水をしており、こうした設備のほとんどは常時稼働しています。

建設から一度も更新せずに 20 年近く経過し、法定耐用年数やメーカーが推奨する耐用年数も超過している設備も多くあり、これらの更新工事のために今後は高額な更新費用を要する見込みとなっています。また、キャッシュレス決済等、時代の変化に対応した新技術の導入の検討が必要となっています。



高圧受変電盤
(マルベリーブリッジや地下自由通路、自転車駐車場にも配電)



自家用発電機設備
(非常時に電力を供給)



非常用放送設備
(非常放送や、平常時は閉場案内等を放送)



排気機械設備
(自動車の排気ガスを地上へ排出)



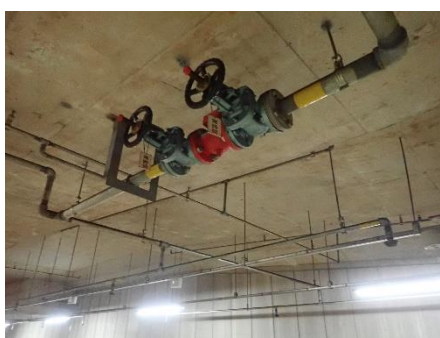
ITV モニター
(設備状態や利用者の安全を監視)



給水ポンプ
(トイレ等に給水)



泡消火設備
(火災時に泡で消化)



送水管
(火災時にスプリンクラーに給水)



券売機・事前精算機
(現金を管理)

写真 2.2 保有設備 (一部)

表 2.1 主な保有設備と耐用年数（一部抜粋）

項 目	主 な 設 備	耐用年数	
		法定	メーカー※
駐車場管制設備	駐車場管制設備、入口発券機、出口精算機、事前精算機、車番カメラ、車両誘導灯など	15	—
受変電設備	高圧受配電盤、非常用電源設備、分電盤など	15	11～30
防火・消火設備	自動火災報知設備、防火・防排煙設備、スプリンクラー、泡消火設備、二酸化炭素消火設備、送水管など	15	10～20
照明設備	照明管制設備、照明器具など	15	12～15
弱電設備	非常用放送設備、設備管理カメラ（ＩＴＶ）設備など	15	12～15
中央監視制御設備	中央監視制御設備	15	—
ロードヒーティング設備	ロードヒーティング設備	15	—
空調設備	空調管制設備、給気・排気・送風機など	15	10～20
給排水衛生設備	給水ポンプ、排水ポンプ、受水槽、トイレなど	15	10～20
自家用発電設備	自家用発電設備	15	30
昇降設備	エレベーター	15	25

※設備機器メーカーや保守会社へのヒアリング調査による。

2.5 躯体・設備概況（旭町駐車場）

（1） 躯体概況

旭町駐車場は八王子駅北口地区再開発事業で建設された八王子スクエアビルの地下2～3階に位置し、平成9年3月に開設しました。開設当初は自動車区画のみでしたが、現在はその一部を自動二輪車の駐車区画として運用しています。

八王子駅北口地下駐車場と同様に、床面や壁面コンクリートからの地下水の漏水が発生することがありますが、旭町駐車場に係る躯体部分及び共用部については八王子スクエアビル管理組合が維持管理を行っています。

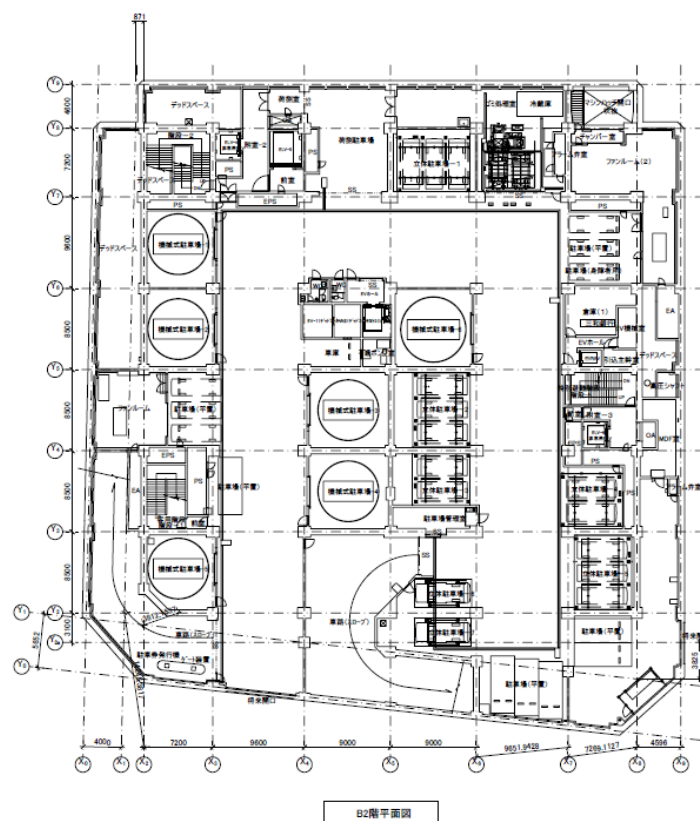


図 2.22 B2 階全体平面図

(2) 設備概況

旭町駐車場の自動車駐車区画のほとんどを占める大型の機械式駐車設備は、限られたスペースに多くの車両を駐車することができるため、広い駐車スペースを設けることができない都市施設において有効な設備です。その一方で、車両を載せて動かす際に大きな力が働くため、ひとたび事故が発生すれば、重大事故に繋がる危険性が高い機械装置でもあります。

そのため、国が定める指針等に基づき、安全基準を満たすために定期的な検査や部品交換を行う必要があります。加えて、旭町駐車場は開設から 20 年以上が経過しており、設備の機能維持に必要な消耗部品の交換及び定期点検は行っているものの、機械設備の法定耐用年数を超過している状態にあります。そのため、大型で高額な部品の交換等の更新工事を、計画的かつ効率的に実施していく必要があります。

なお、旭町駐車場は八王子スクエアビルの附置義務駐車場であり、法令に定められた駐車区画数を確保しなければならないため、これらの機械式駐車設備を安定的に稼働させていく必要があります。

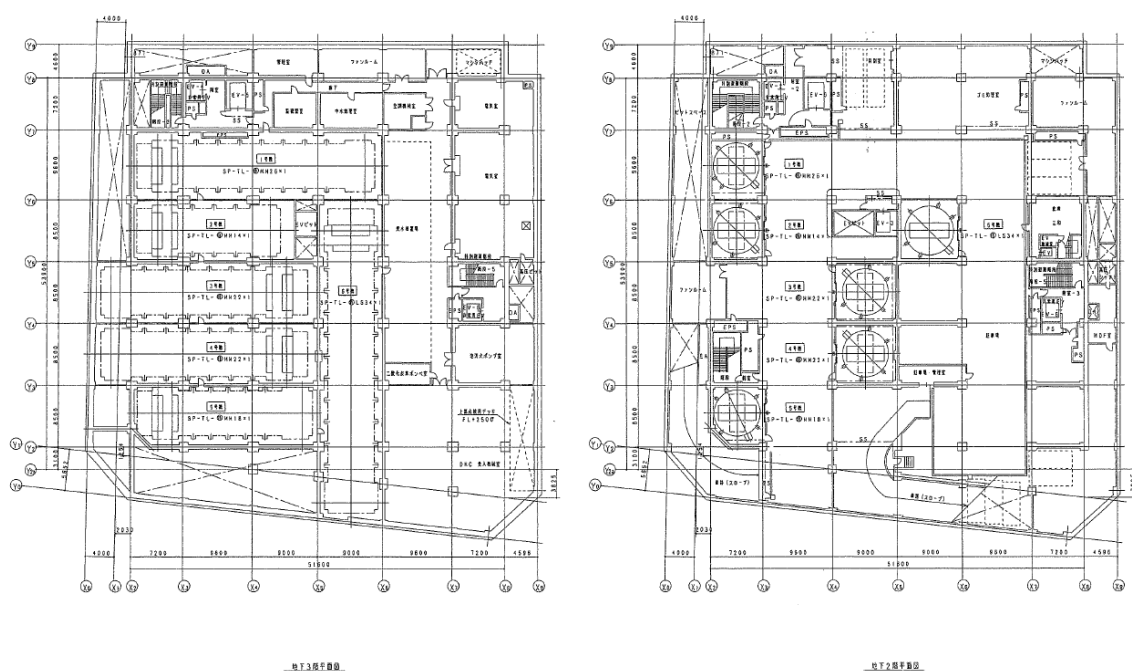


図 2.23 平面配置図

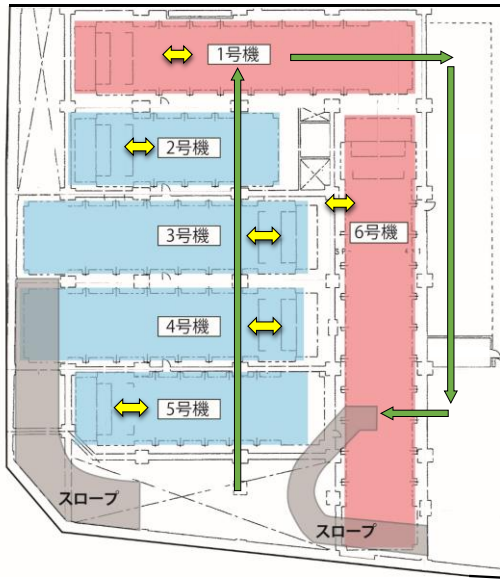


図 2.24 機械式駐車場設備配置図

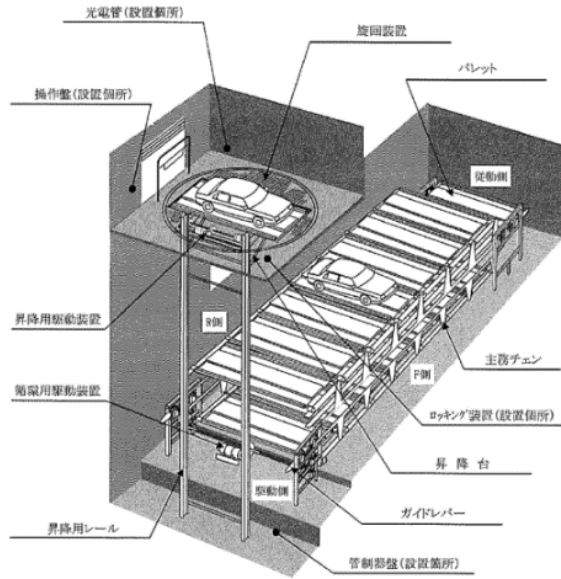


図 2.25 機械式駐車場設備のイメージ



写真 2.3 機械式駐車場設備

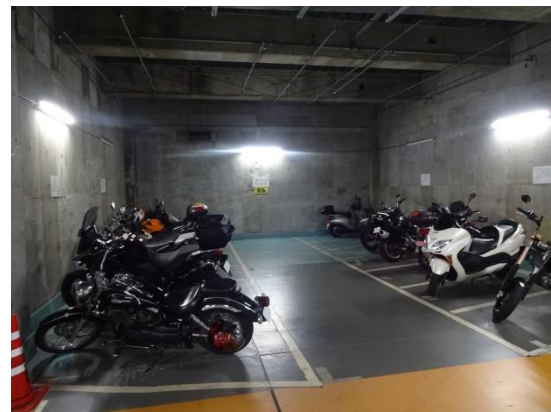


写真 2.4 自動二輪車駐車場区画

表 2.2 主な保有設備の耐用年数

項 目	主 な 施 設	耐用年数	
		法定	メーカー※
機械式駐車設備	スライド式機械駐車設備、二段式機械駐車設備など	15	15 (部品による)
駐車場管制設備	駐車場管制設備、入口発券機、出口精算機など	15	—

※メーカーや保守会社へのヒアリング調査による。

第3章 経営分析

本章では、駐車場事業の収支構造分析、経営比較分析表^{vii}を用いた類似団体の駐車場事業との経営指標の比較や、民間駐車場の利用実態調査等を行い、駐車場の経営状況の分析を行います。

3.1 収支分析（八王子駅北口地下駐車場）

（1）料金収入の構成

八王子駅北口地下駐車場の料金収入のうち、約 6 割がサービス券使用料、約 3 割が時間貸使用料であり、この 2 つが八王子駅北口地下駐車場収入の 9 割を占めています。

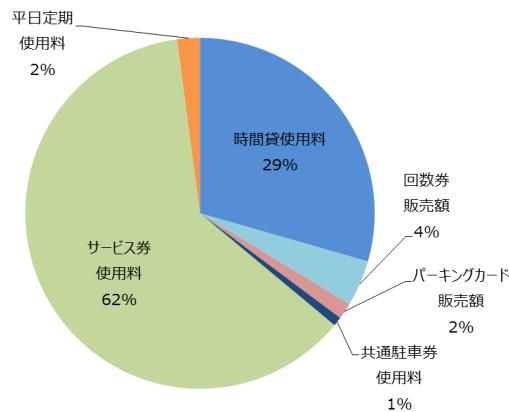


図 3.1 収入構成（H29）

（2）料金収入の推移

時間貸使用料と回数券販売額は共に減少傾向にあり、平日定期使用料の収入比率については、2%程度で推移しています。

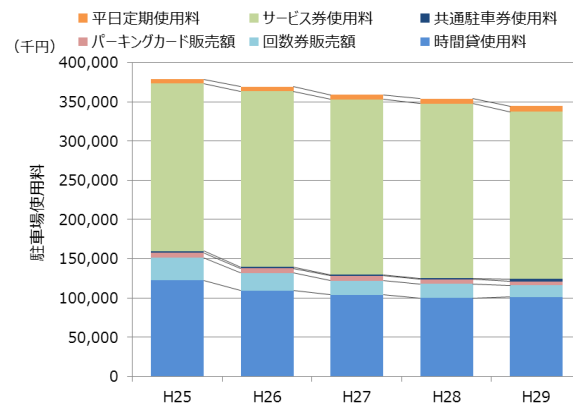


図 3.2 料金収入推移

^{vii} 経営比較分析表：各公営企業において、経営の現状及び課題を的確かつ簡明に把握するために、他公営企業との比較を行えるように全国統一的な様式としてとりまとめられたもので、総務省が公表を行っている。駐車場整備事業（法非適用）では、収益的収支比率、他会計補助金比率、売上高 G O P 比率、E B I T D A、稼働率等が指標として用いられる。

(3) 主な収入費目

① サービス券使用料

サービス券使用料は、提携している店舗の売り上げや来客数に影響される特性があります。八王子駅北口地下駐車場の収入のうち、約 6 割をこのサービス券使用料が占めていますが、その割合は近年増加傾向にありましたが、平成 28～29 年度には約 950 万円減少しました。

なお、駐車サービスの対象時間やサービスを受けることができる最低金額、商業ビル内のテナントでの買い物金額の合算の可否等の各条件は、提携店舗が決定しています。

表 3.1 サービス券使用料の傾向（H29）(千円)

主な提携先	H28	H29	差
店舗 A	154,238	150,346	△3,892
店舗 B	31,344	29,370	△1,974
店舗 C	22,659	19,335	△3,324

② 回数券販売額

回数券販売額は、提携を行っていない店舗の売り上げや来客数に影響される特性があります。回数券は、主に市営駐車場と提携契約をしていない周辺の店舗が独自に駐車サービスを行うために配布していることが多く、サービス券同様に、配布条件は店舗が決定しています。

近年の傾向として、周辺店舗の閉店や購入枚数の削減などにより減少傾向にあります。

③ 時間貸使用料

時間貸使用料は駐車時間に応じて課金される収入のことで、八王子駅北口地下駐車場の収入の約 3 割を占めています。

平成 29 年度の平均駐車時間は 1.3 時間で、1.5 時間未満が全体の半分以上を占めています。

30 分未満の短時間利用は増加傾向にあるのに対し、1 時間以上の長時間利用は減少しつつあります。修正回転率^{viii}も逡減しており、平均駐車時間が短くなってきていることが分析できます。

なお、10 分未満の短時間利用が約 1 割程度ありますが、これは施設内へ誤進入してきた車両への課金を防ぐために 10 分未満は料金を徴収せず出庫できる仕組みとしており、これがキスアンドライド^{ix}需要として利用されていることによるものです。

表 3.2 回転率等の推移（定期除く）

	H25	H26	H27	H28	H29
回転率（回）	4.3	4.2	4.2	4.1	4.1
平均駐車時間（h）	1.4	1.4	1.4	1.4	1.3
修正回転率（h）	6.0	5.9	5.9	5.7	5.3

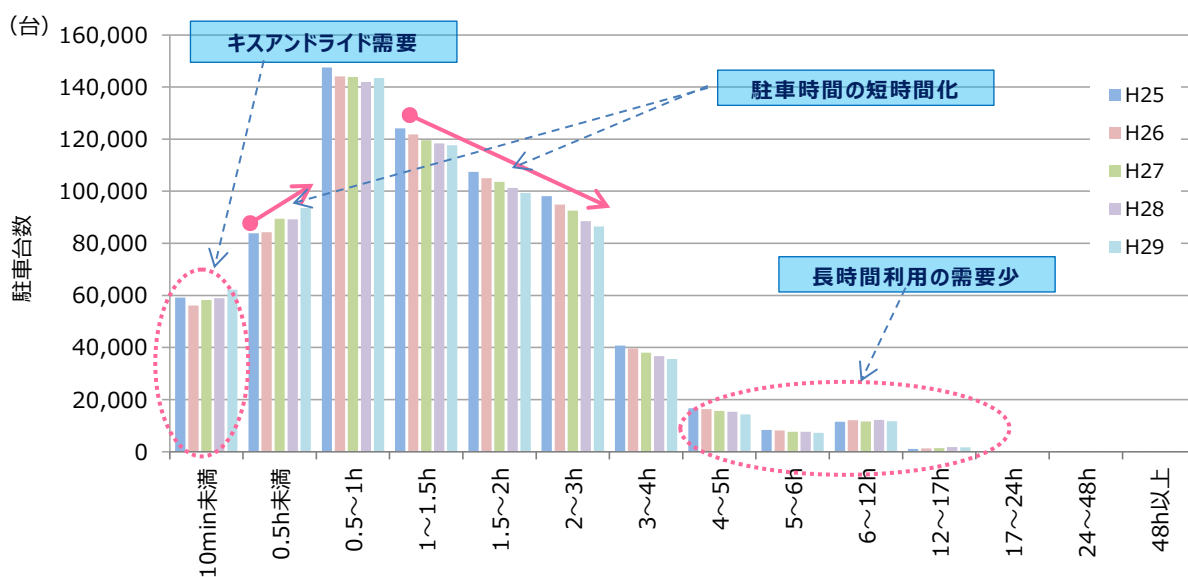


図 3.3 駐車時間の傾向（H29）

^{viii} 修正回転率：駐車場の利用状況の指標であり、1 日 1 駐車スペース当たりの利用回数を回転率とし、これに 1 台当たりの平均駐車時間を乗じたもの。

^{ix} キスアンドライド（K&R）：家族に最寄駅まで送迎してもらい、そこから公共交通機関に乗り換えて通勤や通学などを行う方法。

(4) 支出の構成

指定管理料のうち、大規模な設備の維持に係る保守委託費や光熱水費の割合が多く、また人件費や事務費に関しては、駐車場の事業特性から多くの専門的人員を配置する必要がないため規模が小さいことが特徴です。また、その他経費のうち最大となる躯体の点検調査委託料については5箇年にわたり実施され、令和元年度（2019年度）には完了する予定です。今後は老朽化による躯体補修や設備更新を行う必要があるため、工事請負費は増加する見通しです。

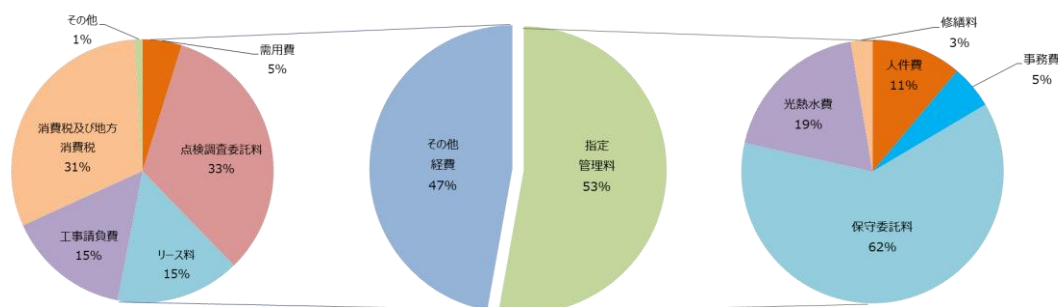


図 3.4 支出構成 (H29)

(5) 支出の推移

地方債償還金を除く支出の推移は以下のとおりで、指定管理料が約半分を占めており、その他経費は、指定管理業務以外の業務委託や駐車場管制設備リース料、工事請負費等で構成されています。

近年の人件費の高騰により逡増しているものの、駐車場事業の特性上、労働集約性はそれほど高くなく、運営に要する経費は固定的であるため、指定管理料はほぼ一定で推移しています。

その他の経費については躯体に係る点検調査委託や止水工事（躯体補修費）等により増加しています。

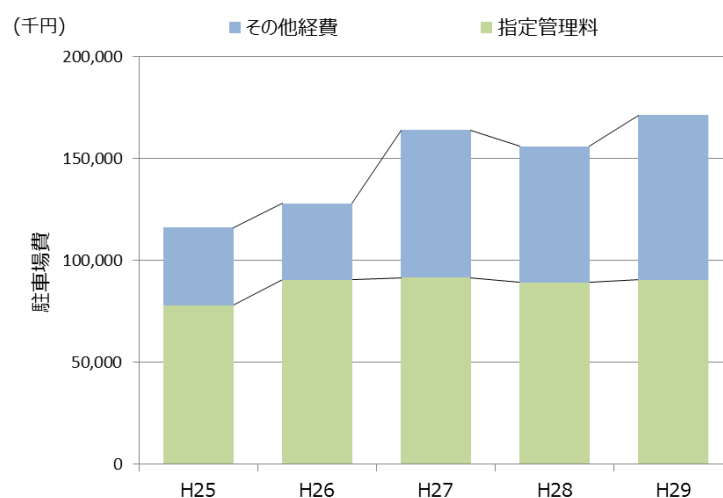


図 3.5 支出推移

3.2 収支分析（旭町駐車場）

（1）料金収入の構成

旭町駐車場には、八王子駅北口地下駐車場にはない自動二輪車（大型バイク）の収入があります。料金収入のうち、約7割は自動車の定期使用料が占めており、次に自動二輪車の時間貸・定期貸使用料が2割占めています。

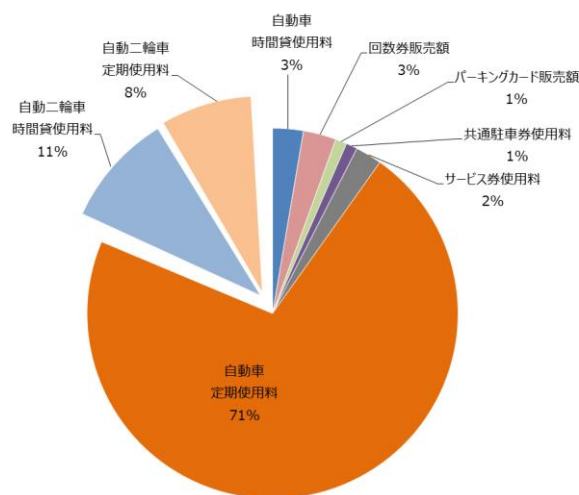


図 3.6 収入構成(H29)（自動車・自動二輪車合算）

（2）料金収入の推移

料金収入の費目は八王子駅北口地下駐車場とほぼ同様ですが、比率が大きく異なります。自動車の定期使用料はほぼ横ばいで推移し、その他の収入は減少傾向にあります。また、自動二輪車は定期使用料と時間貸使用料ともに横ばいで推移しています。

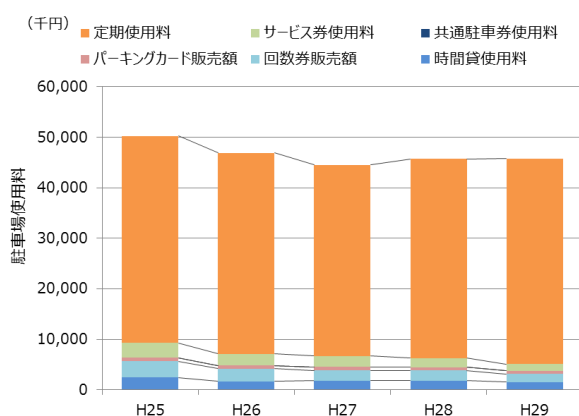


図 3.8 料金収入推移（自動車）

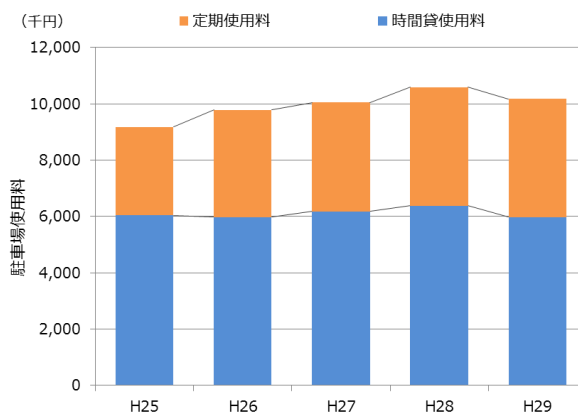


図 3.7 料金収入推移（自動二輪車）

(3) 主な収入費目

① 自動車定期使用料

料金収入の約 7 割を占めており、長期間の定期契約をしている利用者が多い一方で、新規の契約があまりないため、横ばいで推移しています。定期契約の相手方は主に企業・団体（社用車）ですが、若干の個人利用もあります。

② 自動車時間貸使用料

料金収入の僅か 3 %であり、自動車の時間貸はあまり収入に結びついていません。

③ 自動二輪車定期使用料・時間貸使用料

料金収入の約 2 割を占めており、横ばいで推移しています。自動二輪車においては時間貸と定期貸のどちらもほぼ満車の状態が続いていますが、附置義務駐車施設のため、自動車区画をこれ以上転用することはできません。

(4) 支出の構成

旭町駐車場の支出構成は、指定管理料が約 4 割、その他経費が約 6 割となっています。その他経費のうち、区分所有に係る支出（土地借上料・組合費・修繕費負担金）が約 6 割を占めており、開設以来数回の見直しはあったものの、固定費として継続的に発生し続けています。また、老朽化に伴う機械式駐車設備の更新工事も大きな支出となっています。

また、指定管理料のうち、24 時間開場における警備委託や、機械式駐車設備の保守委託等が約 8 割を占めています。

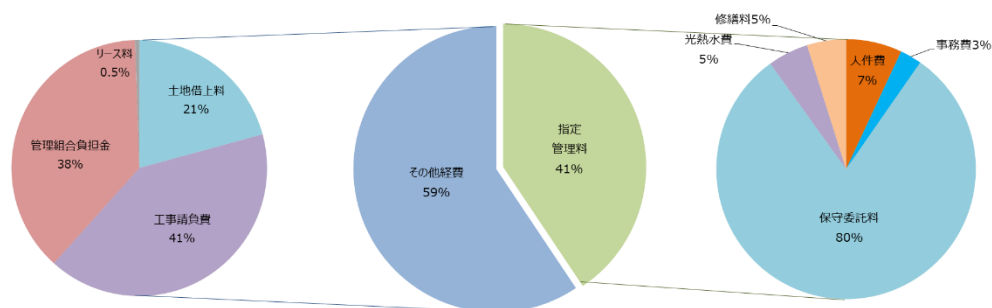


図 3.9 支出構成 (H29)

(5) 支出の推移

地方債償還金を除く支出推移は以下のとおりで、平成 26 年度に人員配置を見直したため指定管理料は減少しました。また、平成 28 年度には区分所有に係る修繕費負担金が増加しましたが、平成 29 年度には減少しました。

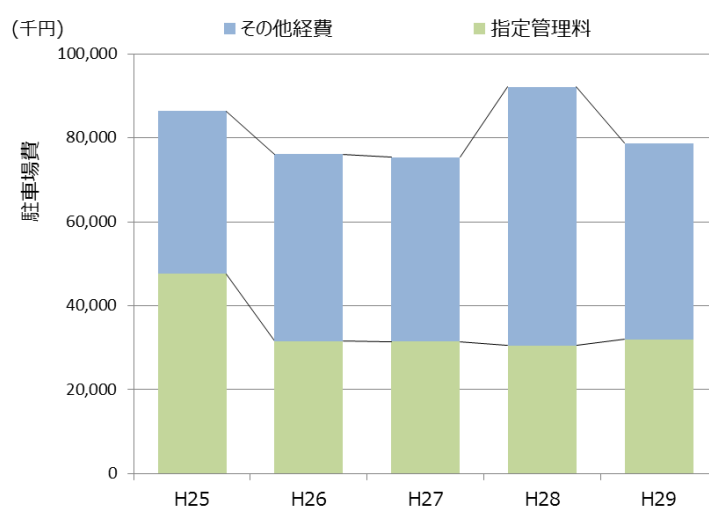


図 3.10 支出推移

3.3 経営比較分析表による類似団体との比較分析

総務省の経営比較分析表の指標のうち、（１）収益性と、（２）効率性の２つを使用して分析を行いました。比較対象は「本市の人口と同規模」かつ「駅前に立地」という２つの条件で、以下のとおり全国の公営 21 駐車場（いずれも公営企業法の法非適用事業で、以下「類似駐車場」という。）を抽出しています。

表 3.3 類似駐車場

施 設 名	設置主体	建設後の経過年数
八王子駅北口地下駐車場	八王子市	19
旭町駐車場	八王子市	21
静岡駅北口地下駐車場	静岡市	14
浜松駅南地下駐車場	浜松市	23
新長田駅前駐車場	神戸市	20
帯広市帯広駅北地下駐車場	帯広市	17
川口駅東口地下公共駐車場	川口市	11
川口駅西口地下公共駐車場	川口市	26
志木駅東口地下駐車場	志木市	17
狛江駅北口駐車場	狛江市	21
長野市長野駅東口地下駐車場	長野市	19
一宮駅東地下駐車場	一宮市	17
草津駅前地下駐車場	草津市	21
J R 芦屋駅北駐車場	芦屋市	20
生駒駅北地下自動車駐車場	生駒市	20
周南市営徳山駅前駐車場	周南市	46
丸亀駅前地下駐車場	丸亀市	26
足立区竹ノ塚駅西口公共駐車場	足立区	13
石神井公園駅北口駐車場	練馬区	15
大泉学園駅南口駐車場	練馬区	14
練馬駅北口地下駐車場	練馬区	21
赤羽駅西口駐車場	北区	21
品川駅港南口公共駐車場	港区	17
平均		20

(1) 収益性比較

① EBITDA

【算出式】

総収益 - 総費用 - 繰入金 + 支払利息

財務分析の際に使われる概念のひとつ。Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization の略で、減価償却前営業利益のこと。営業利益と同様に、その経年の推移を見て企業の収益が継続して成長しているかどうかを判断するための指標であり、キャッシュの利益を示しています。一般的に数値が大きいことが望ましいとされています。

全国平均及び類似駐車場の平均ともに、ほぼ横ばいで推移しています。

平成29年度の数値では、八王子駅北口地下駐車場は全国平均の約5倍、類似駐車場平均の約10倍と比較的良好ですが、減少傾向で推移しています。一方で、旭町駐車場はマイナスの数値であり、収支は赤字となっています。

表 3.4 市営駐車場と他自治体の比較（EBITDA）

EBITDA(千円)	H25	H26	H27	H28	H29
八王子駅北口地下駐車場	264,401	242,894	197,027	199,732	176,773
旭町駐車場	-19,465	-5,174	-7,687	-19,379	-5,312
類似駐車場の平均	5,185	16,487	16,972	21,521	17,646
全国平均	40,365	48,967	46,827	47,288	35,151

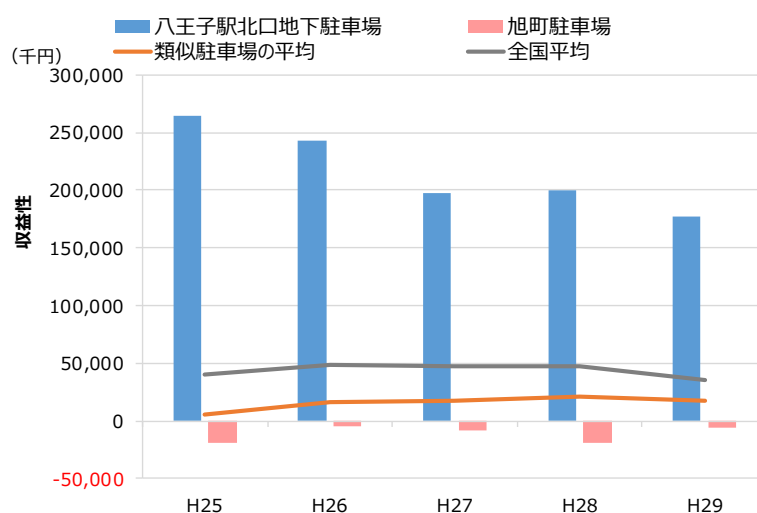


図 3.11 市営駐車場と他自治体の比較（EBITDA）

抽出駐車場の平均については、平成29年のデータが公表されていない自治体（港区、生駒市）を除く。

② 収益的収支比率

【算出式】

$$\text{総収益} \div (\text{総費用} + \text{地方債償還金}) \times 100$$

財務分析の際に使われる概念のひとつ。料金収入や一般会計からの繰入金等の総収益で、総費用に地方債償還金を加えた額をどの程度賄えているかを表す指標です。単年度の収支が黒字（100%以上）となっていることが必要であり、数値が100%未満の場合、単年度の収支が赤字であることを示しています。

全国平均と類似駐車場ともに、増加傾向です。

八王子駅北口地下駐車場は地方債の償還が完了していないため、類似駐車場の平均と比べて低調ですが、令和2年度の償還完了に伴い、大きく改善する見込みです。旭町駐車場は平成29年度の地方債の償還完了に伴い改善がみられ、収益的収支比率は八王子駅北口地下駐車場よりも良好となっていますが、全国平均や類似駐車場の平均を下回っている状況です。

表 3.5 市営駐車場と他自治体の比較（収益的収支比率）

収益的収支比率(%)

	H25	H26	H27	H28	H29
八王子駅北口地下駐車場	39.9	38.7	37.8	45.8	54.4
旭町地下駐車場	28.7	29.8	28.6	27.6	91.3
類似駐車場の平均	77.2	82.8	93.3	104.2	104.8
全国平均	110.6	118.2	120.9	191.4	141.3

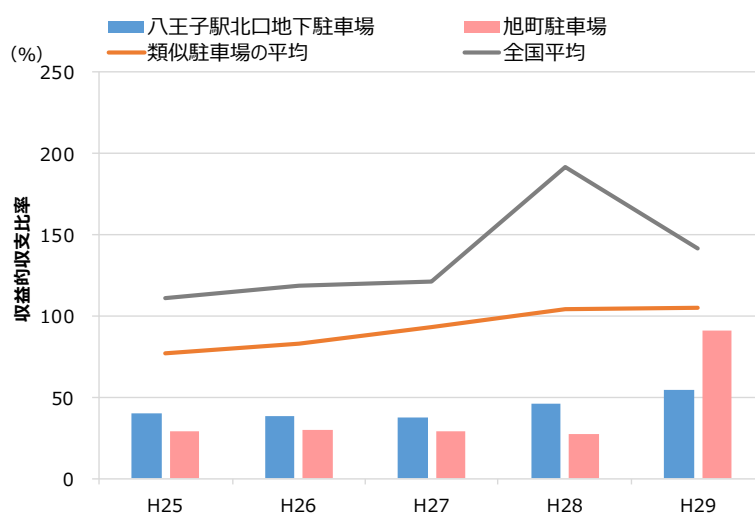


図 3.12 市営駐車場と他自治体の比較（収益的収支比率）

抽出駐車場の平均については、平成29年のデータが公表されていない自治体（港区、生駒市）を除く。

(2) 効率性比較

① 稼働率

【算出式】

$$1 \text{ 日平均駐車台数} \div \text{収容台数} \times 100$$

収容台数に対する一日当たり平均割合であり、施設の利用状況や適正規模を判断する指標です。経年比較において数値が減少傾向にある場合や類似施設との比較において数値が低い場合は、駐車場としての需要が減少している又は小さい可能性があるため、一般的に数値が高いことが望ましいとされています。

全国平均及び類似駐車場の平均ともに、ほぼ横ばいで推移しています。

八王子駅北口地下駐車場の稼働率は、全国平均や類似駐車場と比較しても約 2 倍と高水準であり、施設の効率性が良好であることが分析できます。一方で、旭町駐車場の稼働率は低水準で推移しています。

表 3.6 市営駐車場と他自治体の比較（稼働率）

稼働率(%)	H25	H26	H27	H28	H29
八王子駅北口地下駐車場	428.8	419.5	416.5	410.2	410.0
旭町駐車場	89.5	87.8	85.8	79.7	76.4
類似駐車場の平均	227.0	226.1	236.1	237.8	226.8
全国平均	199.1	191.4	194.7	193.0	186.8

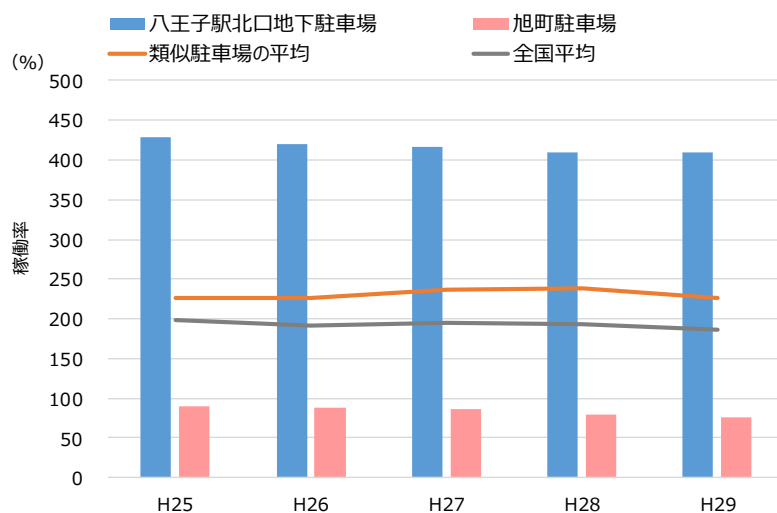


図 3.13 市営駐車場と他自治体の比較（稼働率）

抽出駐車場の平均については、平成 29 年のデータが公表されていない自治体（港区、生駒市）を除く。

② 「収益的収支比率」と「稼働率」（組合せ分析）

経常収支の内訳を分析する際に着目する指標の組み合わせです。八王子駅北口地下駐車場の稼働率は高い一方で、収益的収支比率は低い結果となっています。この結果は一般的に、「料金設定が低い」という分析となりますが、八王子駅北口地下駐車場の料金設定は周辺駐車場と同等の価格帯であり、値上げすることについては、多くの民間駐車場により強い市場原理が働くため慎重に判断する必要があります。

なお、令和２年度に地方債の償還を完了することから、当該数値は令和３年度には大幅に改善する見通しです。

旭町駐車場は稼働率と収益的収支比率が共に平均よりも低く、既に償還も完了しています。そのため、稼働率を上げるために支出削減を図りながら、料金設定の見直しも同時に行っていく必要があると分析できます。

3.4 周辺駐車場調査分析

JR 八王子駅北口周辺の民間駐車場（以下「周辺駐車場」という。）を対象に利用実態調査を行いました。

（1）調査概要

【調査対象】 立地条件が JR 八王子駅周辺に比較的近く収容台数が多い駐車場と、広場式で利用しやすい駐車場から 10 施設（周辺駐車場 A～J）を抽出しました。

なお、比較対象は八王子駅北口地下駐車場とし、旭町駐車場は定期利用が大半を占めているため比較分析は行いません。

【調査方法】 各駐車場の平日（木曜日）と日曜日の 9:00～21:00 の駐車台数を 1 時間毎に調査しました。

表 3.7 調査対象一覧

駐車場	収容台数（台）	構造・駐車形式
八王子駅北口地下駐車場	430	地下式・自走式
周辺駐車場 A	150	立体式・機械式
周辺駐車場 B	541	立体式・自走式
周辺駐車場 C	189	立体式・自走式
周辺駐車場 D	183	広場式・自走式
周辺駐車場 E	91	立体式・自走式
周辺駐車場 F	138	立体式・自走式
周辺駐車場 G	45	広場式・自走式
周辺駐車場 H	42	立体式・自走式
周辺駐車場 I	21	広場式・自走式
周辺駐車場 J	11	広場式・自走式

(2) 調査結果

八王子駅北口地下駐車場(430 区画)と、周辺駐車場（総数 1,411 区画）の駐車台数を 1 時間ごとに現地調査しました。なお、A～J の周辺駐車場の図中のピーク時間帯とはほぼ満車の状態を示しており、総区画数を 100 とした場合の 95 以上としました。

■利用台数調査結果【平日】

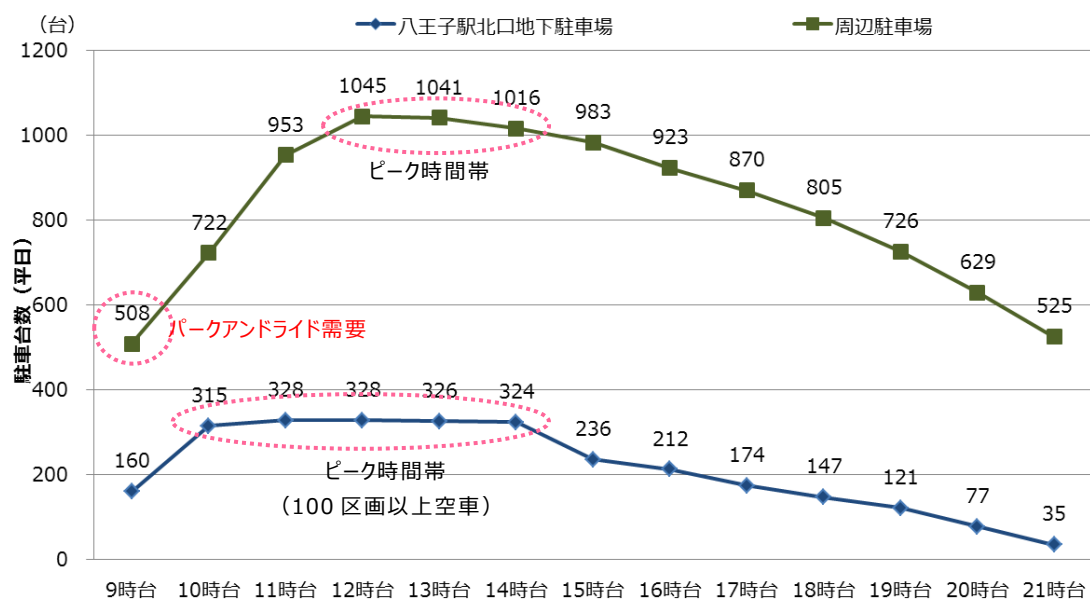


図 3.14 利用台数調査結果（平日）

■利用台数調査結果【休日】

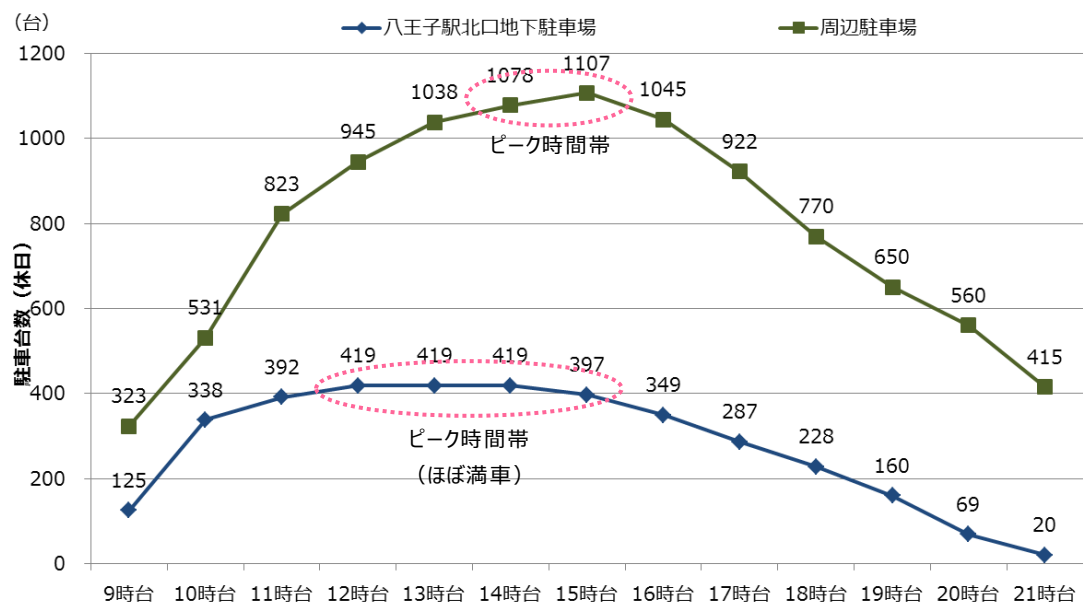


図 3.15 利用台数調査結果（休日）

(3) 結果分析

① ピーク時間帯

八王子駅北口地下駐車場の平日において、300 台強でピークを迎えていることから、八王子駅北口地下駐車場の平日はピーク時でも 100 区画以上利用されていない実態が分析できます。一方の休日では、400 台強でほぼ満車傾向となり、周辺駐車場とのピーク時間帯のズレから、利用者は八王子駅北口地下駐車場が満車で利用できない場合に、周辺駐車場を選択している構造が分析できます。

表 3.8 利用のピーク時間帯比較

	八王子駅北口地下駐車場	周辺駐車場
平日	・10 時から 14 時台の 5 時間程度 ・休日より早いものの、100 区画以上の空きがある。	・12 時から 14 時台の 3 時間程度
休日	・12 時から 15 時台の 4 時間程度	・14 時から 15 時台の 2 時間程度

② 時間帯による利用推移の比較

周辺駐車場の平日が休日と比べて 3 割～5 割多い点や、緩やかに減少している点について、通勤時に駐車場を利用するパークアンドライド^xとしての長時間の利用が考えられます。

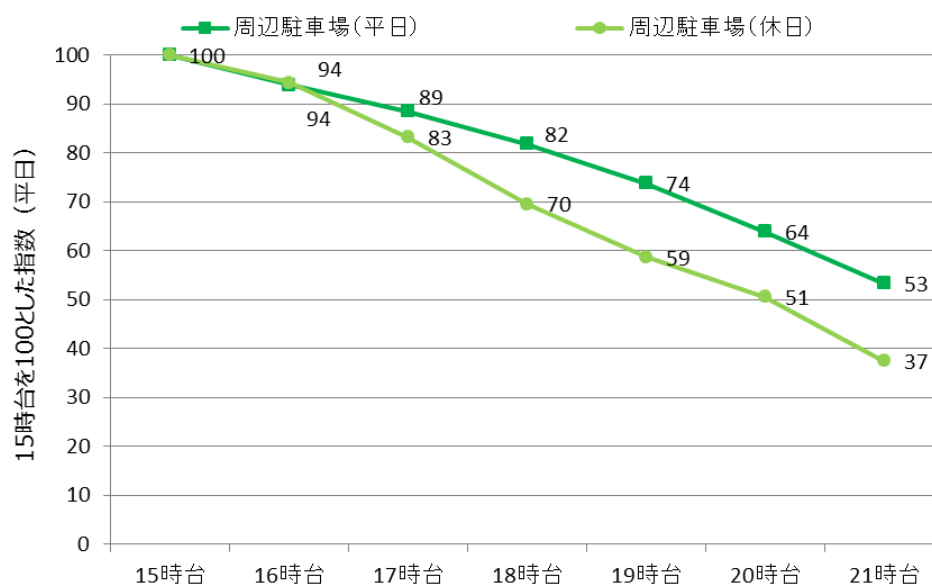


図 3.16 周辺駐車場の 15 時以降の減少率

^xパークアンドライド(P&R)：自動車等で最終目的地まで行くのではなく、鉄道駅やバス停留所などに設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法のこと。

一般的にパークアンドライド利用者は最大料金^{xi}を設定している駐車場を選好します。現在、八王子駅北口地下駐車場にはありませんが、周辺駐車場の多くは、平日のパークアンドライド需要に対応できるように、1,000～1,500 円を上限とする最大料金を設定しています。

表 3.9 時間帯による利用推移の比較

時間帯	八王子駅北口地下駐車場	周辺駐車場
午前	休日と平日の利用は同程度	休日に比べて平日の方が 3 割～5 割程度多い
午後	・平日は 15 時台に急激に減少 ・休日はピークから緩やかに減少	平日は休日と比べて緩やかに減少
深夜	平日・休日ともに利用されていない	平日 21 時台においてもピーク時の半数程度の利用がある

^{xi} 最大料金：長時間駐車する利用者向けのサービスで、駐車料金に上限を設けるもの。

3.5 アンケート調査

市営駐車場利用者の実態把握のため、アンケート調査を実施しました。

(1) 調査概要

【調査対象】 市営駐車場利用者、および八王子市内在住者等

【調査方法】 アンケート用紙の場内配票及びウェブアンケート

【調査期間】①お客様アンケート：平成 29 年 8 月 1 日～11 月 30 日

有効回答 109 件

②Web アンケート：平成 30 年 12 月 28 日～平成 31 年 1 月 28 日

(一部配票 平成 31 年 1 月 28 日～2 月 28 日)

有效回答 218 件

(2) アンケート結果

用紙配布によるお客様アンケートと Web アンケートの結果について、概要は以下のとおりでした。

① お客様アンケート

- 八王子駅北口地下駐車場の利用はリピーターが多く、駐車場の利用目的は、食事・買い物・レジャーが大半を占めています。
- 自由意見では、提携先案内看板の拡大・明示、場内照明の明度、EV 急速充電スタンドの設置、電子決済の利用といった駐車場環境に対する要望や、提携店舗との駐車サービスの内容改善などがあります。また、料金の上限設定や、駐車料金そのものの値下げの要望があります。
- 旭町駐車場に関して、自動二輪車利用者から時間貸し深夜 0 時区切りの見直しやロッカーなどの荷物置き場の設置の要望があります。

② Web アンケート

- よく利用する駐車場として、八王子駅北口地下駐車場が最も高く（58%）、次に八王子南口立体駐車場（21%）となっています。
- 駐車場の利用目的は、買い物や食事が大半を占めています（買い物：78%、食事：36%、複数回答方式）。
- 八王子駅周辺駐車場の利用頻度は、月 1 回の回答が最も多く（39%）、次に月に 2～3 回（17%）です。
- 1 回あたりの利用時間は、1～2 時間以内が半分を占め（50%）、次いで 2～3 時間（18%）、30 分～1 時間（16%）です。
- 自由意見では、旭町駐車場がどこにあるのか分からないという意見がありました。
- また、駐車料金の値下げ要望や、提携先の小売店舗の駐車サービス（料金、条件の違いなど）がありました。

第4章 将来予測

本章では、市営駐車場の将来の料金収入と設備更新費の傾向を予測します。

4.1 将来収入の推計手法

(1) 将来収入の考え方

市営駐車場の運営は、利用者が駐車区画を使用する対価として支払う「料金収入」で賄われています。その料金収入は前章までに分析したとおり、人口推移や自動車保有台数、周辺駐車場の整備状況や周辺店舗の出店状況等の複合的な要因による影響を受けてきました。

市営駐車場の周辺環境は、ペDESTリアンデッキ「マルベリーブリッジ」の西側延伸や、旭町・明神町地区の産業交流拠点整備など、数年の間に大きな変化を遂げることが想定されます。

市営駐車場の将来の料金収入を推計するためには、市域全体のみならず、まちの変化を正確にとらえることが不可欠です。そのため、本計画では建物の変化や人の移動の変化に焦点を当て、複数の手法を検討し、10年後の料金収入を予測しました。

(2) 将来料金収入の予測手法の検討

将来の駐車場需要の予測を行うに当たり、以下の3手法を検討しました。

表 4.1 需要予測手法の検討

①トレンド法	過去の料金収入の推移をトレンドとして捉え、将来の料金収入を推計する方法。
②伸び率法	将来人口の推移等、市営駐車場の利用に関係のある指標の予測を用いて、将来の料金収入を推計する方法。
③原単位法	パーソントリップ調査 ^{xii} 結果から、対象地域等の建物用途毎に自動車で移動する量（原単位）を求め、将来に予定される（または推定される）対象地区の建物用途別面積に原単位を掛け合わせることで将来の駐車場利用者数を予測し、その増減から料金収入を推計する方法。

市営駐車場の利用目的は周辺の商業施設等への来訪が多くを占め、その収入については商業・業務系建物の立地状況（床面積）に影響を受ける部分が大きと考えられます。

従って、将来のまちなみの変化を踏まえた需要予測が可能な「③原単位法」が最も適していると判断し、採用することにしました。原単位法により、施設周辺の「延べ床面積の変化」と「人の移動」という2つの視点から将来の駐車場需要を求め、料金収入の予測を行います。

^{xii} パーソントリップ調査：一定の地域内において「人の動き」（パーソントリップ）の実態を調査した統計データ。首都圏では1968年に第1回調査が行われ、10年毎に実施されている。

(3) 原単位法の推計手順

原単位法による料金収入の推計手順は以下のとおりであり、土地利用現況調査^{xiii}やパーソントリップ調査の統計を用いました。

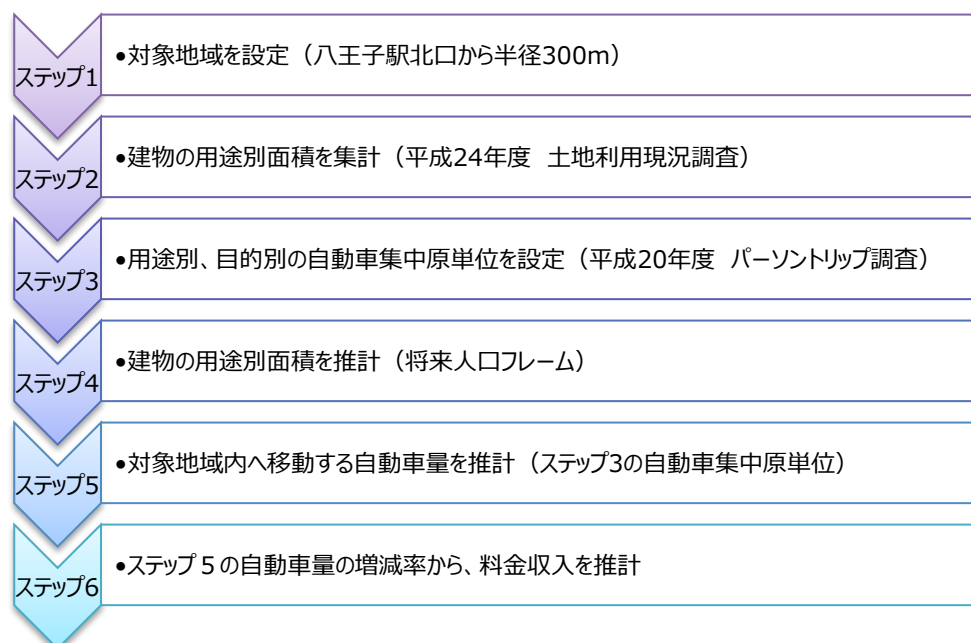


図 4.1 検討手順フロー図

(4) 将来人口フレーム（4 パターン）

推計で使用する将来人口フレームは、以下の 4 パターンを使用しました。

表 4.2 推計で使用する将来人口フレーム

①八王子ビジョン 2022
②八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略(シミュレーション 1)（平成 30 年改定版）
③八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略(シミュレーション 4)（平成 30 年改定版）
④国立社会保障・人口問題研究所

^{xiii}土地利用現況調査：都市計画法第 6 条の規定に基づく都市計画に関する基礎調査の一つとして、東京都が土地利用の現況と変化の動向を把握するために、おおむね 5 年ごとに実施している調査。

4.2 将来収入（八王子駅北口地下駐車場）

八王子駅北口地下駐車場の料金収入の試算結果は、以下のとおりとなりました。

将来人口フレームの違いによって、推計値の差が最大約 1,600 万円発生しましたが、楽観的な計画にはならないように、試算上最も条件の厳しいケースである②八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略(シミュレーション 1)を採用することとします。

(1) 人口フレームごとの推計

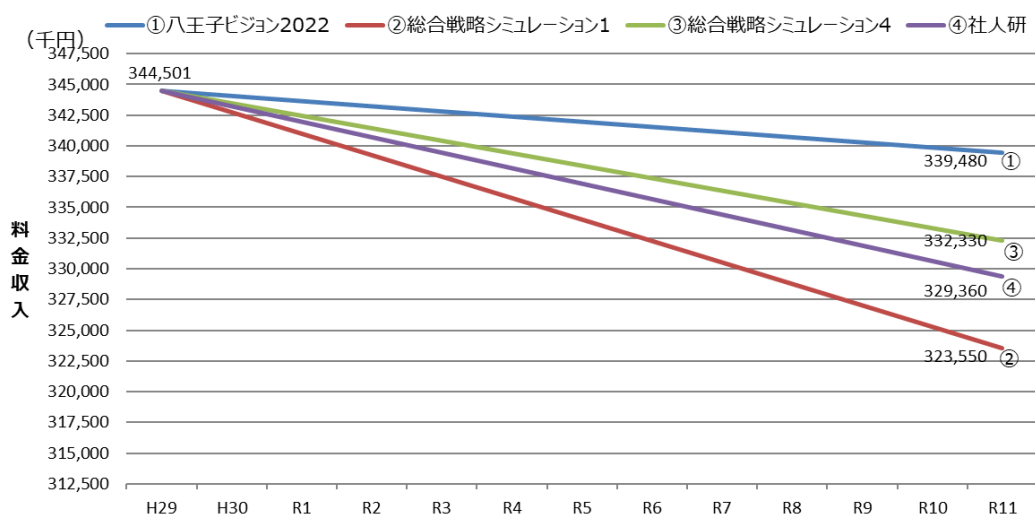


図 4.2 人口フレームごとの推計（八王子駅北口地下駐車場）

(2) 本計画で採用する推計値

表 4.3 料金収入推計結果（八王子駅北口地下駐車場）

	R2	R3	R4	R5	R6
料金収入(千円)	339,260	337,520	335,770	334,030	332,280

	R7	R8	R9	R10	R11
料金収入(千円)	330,530	328,790	327,040	325,300	323,550

※万単位四捨五入

4.3 将来収入（旭町駐車場）

旭町駐車場の料金収入の試算結果は、以下のとおりとなりました。

将来人口フレームの違いによって、推計値の差が最大約 260 万円発生しましたが、八王子駅北口地下駐車場と同様の②八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略（シミュレーション 1）を採用することとします。

（1）人口フレームごとの推計

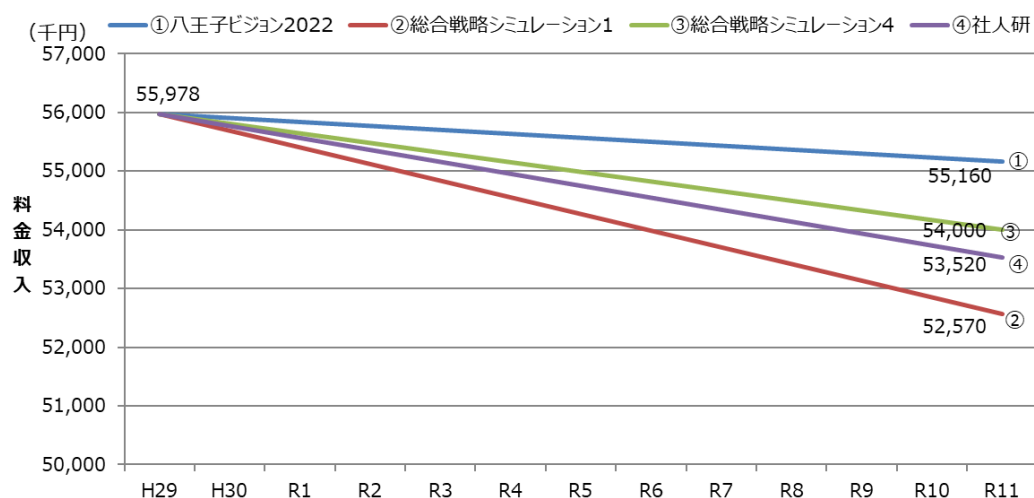


図 4.3 人口フレームごとの推計（旭町駐車場）

（2）本計画で採用する推計値

表 4.4 料金収入推計結果（旭町駐車場）

	R2	R3	R4	R5	R6
料金収入(千円)	55,120	54,840	54,560	54,280	53,990

	R7	R8	R9	R10	R11
料金収入(千円)	53,710	53,420	53,140	52,850	52,570

※万単位四捨五入

4.4 将来支出の推計手法

(1) 将来支出の考え方

損益分岐点を求めるために支出を分析する場合、利用者数に応じて増減する「変動費」と、利用者数に係わらず発生する「固定費」に分解を行います。駐車場における変動費は駐車券発行枚数や機械式駐車場の稼働回数など、支出の中で占める割合は極めて小さいという特徴があります。従って、本計画において分解は行わず、支出の全ては固定費（支出は駐車場利用者数に影響は受けない）とします。

(2) 指定管理料に関する支出

市営駐車場の運営に要する支出（指定管理料）は、指定管理者による設備保守や警備、清掃業務等で構成されるため、建築保全業務労務単価^{xiv}（以下「労務単価」という。）の変動による人件費等の増減を考慮します。また、光熱水費の価格変動等も傾向から試算するものとします。

(3) 躯体・設備に係る支出

躯体や設備に要する支出については以下のとおりに定義し、設備の更新工事費については「設備更新費」、八王子駅北口地下駐車場躯体の老朽化に伴う止水工事等については「躯体定期点検費」と「躯体補修費」として、計画期間内（10 年間）に要する支出を推計するものとします。なお、修繕は突発的に発生することがあり、予測が困難であることから、毎年度一定額の修繕を行うものとして推計しました。また、これらの更新計画は、令和 2 年度策定予定の「八王子市営駐車場維持管理計画（仮称）」との連携を図るものとします。

表 4.5 躯体・設備の支出定義

更 新	設備を新品に取り替え、性能及び機能を原状回復（初期水準）させること。
修 繕	劣化した部位の性能を回復させること。
補 修	躯体の現状を実用上支障のない水準まで回復させること。

^{xiv} 建築保全業務労務単価：国土交通省官庁営繕部計画課が毎年公表しているもので、各省各庁の施設管理者が、建築保全業務共通仕様書を適用する業務に関し、建築保全業務積算基準及び建築保全業務積算要領により官庁施設の建築保全業務に係る費用を積算するための参考単価として作成したもの。

4.5 将来支出（八王子駅北口地下駐車場）

(1) 指定管理料

労務単価及び光熱水費は逡増しているため、指定管理料は全体的に増加していく見通しです。

(2) 躯体定期点検費

八王子駅北口地下駐車場では平成 28 年度から令和元年度まで 4 か年かけて、コンクリートのひび割れや漏水の実態把握のため近接目視による詳細点検を実施しました。その結果、躯体全体の損傷度は健全性の診断区分「Ⅱ 予防保全段階」（構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。国土交通省「ジェット、大型カルバート定期点検要領（平成 26 年 6 月）」に準拠。）であることが判明し、損傷しているコンクリートの補修に要する費用は、総額約 1 億 7,000 万円になることが推計されました。

今回の点検で把握できたコンクリートのひび割れに対しては必要な補修を行うのと併せて、ひびの拡大や新規発生を常に把握していく必要があるため、定期点検は今後も手法を検討しながら継続していくものとします。また、急激にひび割れが拡大した場合等に、その原因を究明し対策を検討する調査も、必要に応じて実施するものとします。

(3) 躯体補修費

現在の躯体補修は、年間約 600 万円規模で自動車を停車させる区画（車室）と自動車の通路（車路）で実施していますが、電気設備や機械設備室についても漏水が確認されています。

詳細点検の結果から判明した総額約 1 億 7,000 万円規模の躯体補修費については、今後は設備更新に係る費用も考慮しながら、令和 3 年度から早期に集中投資した場合として年間 3,000 万円程度の規模で支出し、概ね 6 年間で完了する見通しとします。また、その後においても定期点検等で新たに損傷が発見された場合には、適宜補修を実施していくものとします。

表 4.6 概算躯体補修費（年）

八王子駅北口地下駐車場	3,000 万円
-------------	----------

なお、本計画策定時点では定期点検の手法や補修箇所の優先順位、補修の工法等の具体的な検討を始めた段階であり、その検討結果は令和 2 年度策定予定の「八王子市営駐車場維持管理計画（仮称）」に取りまとめる予定です。

(4) 設備更新費

八王子駅北口地下駐車場は、受変電設備や駐車場管制設備、非常用発電機など多くの設備を有しており、ほぼ全てが法定耐用年数を超えて使用していることから、更新の必要があります。

しかしながら、これら電気設備と機械設備の全てについて更新を行うには、駐車場収入では賄いきれず、また過剰投資となる恐れがあります。そのため、なるべく更新費を抑えるために、全ての設備について修繕を重点的に実施することで可能な限り長寿命化を図り、使用耐用年数を超過し、故障した際

のリスクが高い設備から更新を実施します。

例えば、給排気ファンのような修繕での運用が長期にわたり可能である設備については、積極的な更新を実施せずに不具合の都度修繕等で対応を行います。こうしたファシリティマネジメント^{xv}の考え方

の下で設備更新を実施していくものとします。

なお、計画期間の10年間における概算設備更新費の合計は約10億円で、更新が必要な全ての設備について実施する見通しとなっており、高額な設備更新投資などにおいては起債による世代間負担の公平化も念頭に置きつつも、更新時期を分散させながら可能な限り費用平準化で対応していくものとします。

表 4.7 設備更新費（一部・参考値）

区分	設備項目	主体構造	設備機器	数量	設置年 (西暦)	更新単価 (千円)	更新費 (千円)	耐用年数 (年)
電気設備	受変電設備	高圧受配電盤	キュービクル	1基	1995年	127,568	127,568	30
		非常用電源	発電機	1台	1997年	67,548	67,548	30
		盤類	電灯盤動力盤	1式	1995年	81,880	81,880	30
		配管配線		1式	1995年	9,500	9,500	40
	電灯設備	照明器具	照明器具	1式	1997年	23,549	23,549	25
		誘導灯	誘導灯	1式	1997年	9,217	9,217	25
		配線器具		1式	1997年	1,200	1,200	35
		配管配線		1式	1997年	7,500	7,500	40
	弱電設備	放送設備		1式	1997年	6,075	6,075	25
		ITV設備		1式	1997年	11,305	11,305	10
		インターホン設備		1式	1997年	1,589	1,589	25
		配管配線		1式	1997年	1,500	1,500	40
	防災設備	自動火災報知設備		1式	1997年	9,797	9,797	25
		配管配線		1式	1997年	3,000	3,000	40
	駐車場管制設備	駐車場管制設備		1式	2012年	208,946	208,946	20
		配管配線		1式	2012年	2,000	2,000	40
	中央監視制御設備	中央監視制御設備		1式	2012年	29,717	29,717	20
		配管配線		1式	2012年	1,500	1,500	40
機械設備	空気調和設備	空気調和機	パッケージ	1式	1995年	3,054	3,054	20
	換気設備	送風機	送風機	1式	1995年	57,705	57,705	30
		消音器	消音器	1式	1995年	32,948	32,948	24
	排煙設備	排煙機	排煙機	1式	1995年	13,649	13,649	30
	衛生設備	水槽	水槽	1式	1995年	2,837	2,837	30
		ポンプ	ポンプ	1式	1995年	6,333	6,333	20
	消火設備	ポンプ	ポンプ	1式	1995年	7,757	7,757	20

※更新単価はメーカーから取得した見積り価格やカタログ価格であり、耐用年数は一般財団法人建築保全センターの「平成31年版建築物のライフサイクルコスト第2版」を参考に設定した。

^{xv} ファシリティマネジメント：業務用不動産（土地、建物、構築物、設備等）全てを経営にとって最適な状態（コスト最小、効果最大）で保有し、運営し、維持するための総合的な管理手法のこと。

(5) 将来支出（合計）

八王子駅北口地下駐車場のこれまでの将来予測における各費目の合計は、以下のとおりです。なお、躯体補修費や設備更新費は、合算して「工事請負費」としています。

特徴としては、令和 5 年度に非常用設備一式の更新を見込んでいるために、工事請負費が増加しますが、前年度までの基金の積立等により対応することを想定しています。

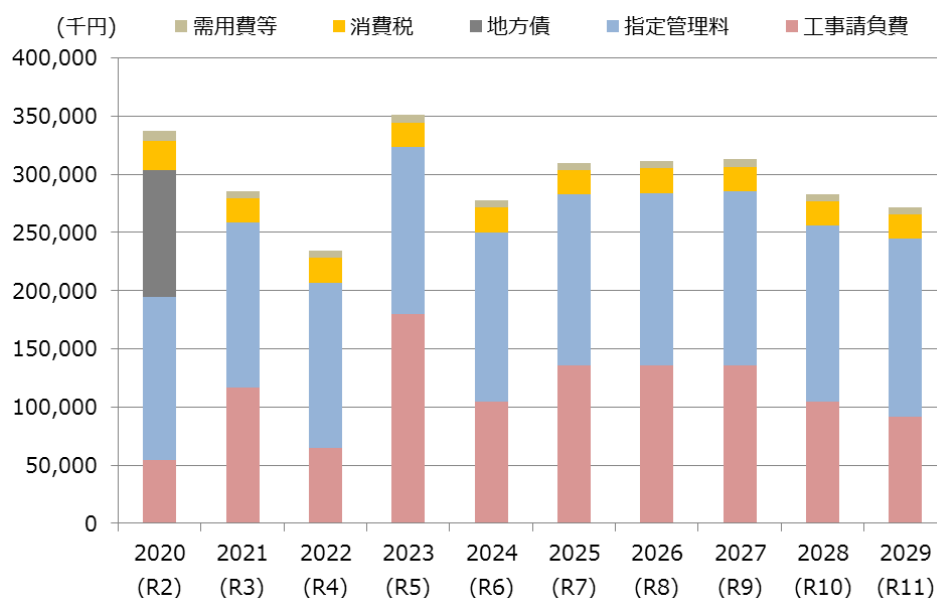


図 4.4 将来支出

表 4.8 各支出費目の将来予測

費目名	留意事項
需用費等	管制設備リース料や需用費等で構成され、固定的に推移していく見通しです。
消費税	収入の減が想定されるため、逡減していく見通しです。
地方債	令和 2 年度に償還が完了する見通しです。
指定管理料	労務単価や光熱水費の傾向から、逡増していく見通しです。
工事請負費	躯体補修費と設備更新費の合計値で構成されます。 設備更新費については優先度をつけ、可能な限り平準化しています。

4.6 将来支出（旭町駐車場）

（1）指定管理料

八王子駅北口地下駐車場と同じく、労務単価及び光熱水費は逦増しているため、指定管理料は全体的に増加していく見通しです。

（2）躯体補修費

旭町駐車場では、八王子駅北口地下駐車場とは異なり、躯体の点検や補修はスクエアビル管理組合で実施しているため、市では大規模修繕が行われた際に修繕費負担金として支払います。

管理組合が実施するこの大規模修繕は、地下の駐車場部分に限らず、建物全体の維持管理のために実施するものです。従って、現時点で管理組合が予定している大規模修繕計画を反映し、見通しが立っていない令和6年度以降については、令和5年までの最大値を想定しました。

（3）設備更新費

旭町駐車場は「スライド式機械駐車設備」「二段式機械駐車設備」「駐車場管制設備」の3つの設備を保有しています。照明設備や空調設備はスクエアビル管理組合の所有であるため、八王子駅北口地下駐車場と比べると設備数は少ないものの、機械式駐車設備の更新費用の割合が高いのが特徴です。なお、計画期間である10年間の旭町駐車場の設備更新の合計は約1億6,000万円で、一通りの更新が完了となる見通しです。

表 4.9 設備更新費（一部・参考値）

区分	設備項目	主体構造	数量	設置年 (西暦)	更新単価 (千円)	更新費 (千円)	耐用年数 (年)
電気設備	駐車場管制設備	光電感知器	2	2012年	218	436	15
	駐車場管制設備	駐車券発行機	2	2012年	3,040	6,080	15
	駐車場管制設備	カーゲート	2	2012年	690	1,380	15
	駐車場管制設備	カーゲート(バイク用)	2	2012年	650	1,300	15
	駐車場管制設備	事前精算機	2	2012年	11,000	22,000	15
	駐車場管制設備	全自動料金精算機	1	2012年	10,000	10,000	15
	駐車場管制設備	パターンマッチングカメラ(出入口用)	2	2012年	5,200	10,400	15
	駐車場管制設備	トリガーセンサー	2	2012年	1,200	2,400	15
	駐車場管制設備	入口表示灯	1	2012年	3,000	3,000	15
	駐車場管制設備	フロア満車灯	1	2012年	400	400	15
	駐車場管制設備	車両検知器	1	2012年	460	460	15
	駐車場管制設備	ループコイル	8	2012年	35	280	15
	駐車場管制設備	出庫車警報灯	1	2012年	2,060	2,060	15
機械設備	機械式駐車設備	スライド式機械駐車場	1	1997年	18,350	18,350	15
	機械式駐車設備	スライド式機械駐車場	1	1997年	18,350	18,350	15
	機械式駐車設備	スライド式機械駐車場	1	1997年	18,350	18,350	15
	機械式駐車設備	スライド式機械駐車場	1	1997年	18,350	18,350	15
	機械式駐車設備	スライド式機械駐車場	1	1997年	18,350	18,350	15
	機械式駐車設備	スライド式機械駐車場	1	1997年	18,350	18,350	15
	機械式駐車設備	二段式機械駐車場設備	3	1997年	1,300	3,900	25

※更新単価と耐用年数は、メーカーの見積や資料を参考に設定した。

(4) 将来支出（合計）

旭町駐車場のこれまでの将来予測における各費目の予測の合計は、以下のとおりとなりました。

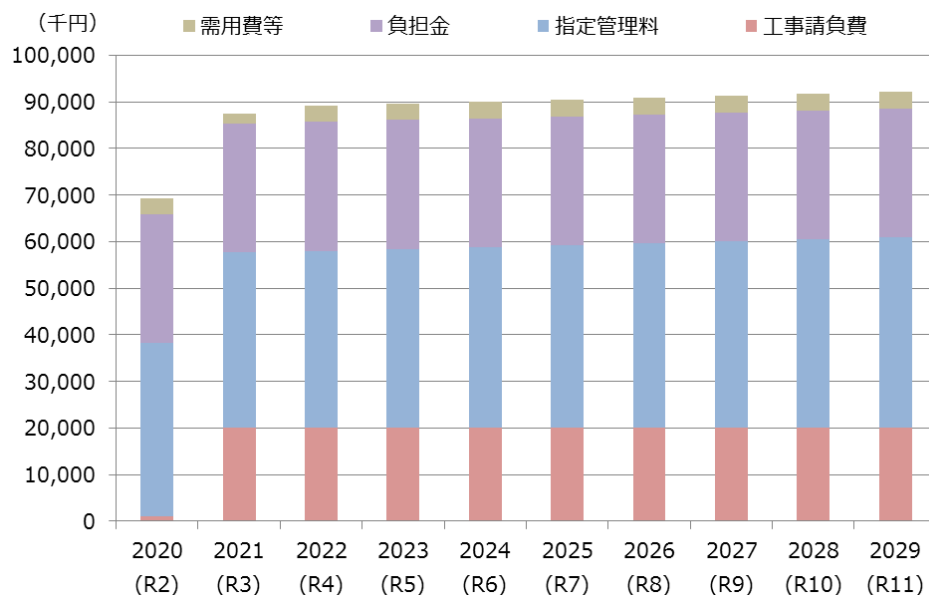


図 4.5 将来支出

表 4.10 各支出費目の将来予測

費目名	摘 要
需用費等	修繕費負担金等で構成されます。
負担金	土地借上料や管理組合費で構成され、固定的に推移する見通しです。
指定管理料	労務単価や光熱水費の傾向から、逡増していく見通しです。
工事請負費	令和 3 年度から機械式駐車設備の更新工事を一定規模で実施します。

第5章 将来の経営ビジョン

本章では、経営理念や経営目標等を定めます。

5.1 経営理念（長期ビジョン）

前章までの分析で各市営駐車場の特徴や課題を整理しましたが、ここで市営駐車場のあるべき姿を「経営理念」として以下のとおり定めました。

経営理念：都市（まち）のにぎわいを支える便利で安心な公共駐車場

理念に掲げる都市（まち）とは、市営駐車場が立地している中心市街地を指します。市営駐車場は、都市（まち）の空間におけるにぎわいを作り出すため、単に駐車場需要を受け入れることに留まらず、時代や周辺の変化に合わせて柔軟に運用変更を行い、中心市街地の活性化や更なる交通環境の改善など、公共施設の1つとしてにぎわいを支えていく必要があると考えています。

市営駐車場は駐車場利用者を選んでもらえるよう「利便性」と「安全性」を追求した公共施設マネジメントを実施し、将来にわたり快適で安全な空間を提供し続けていきます。

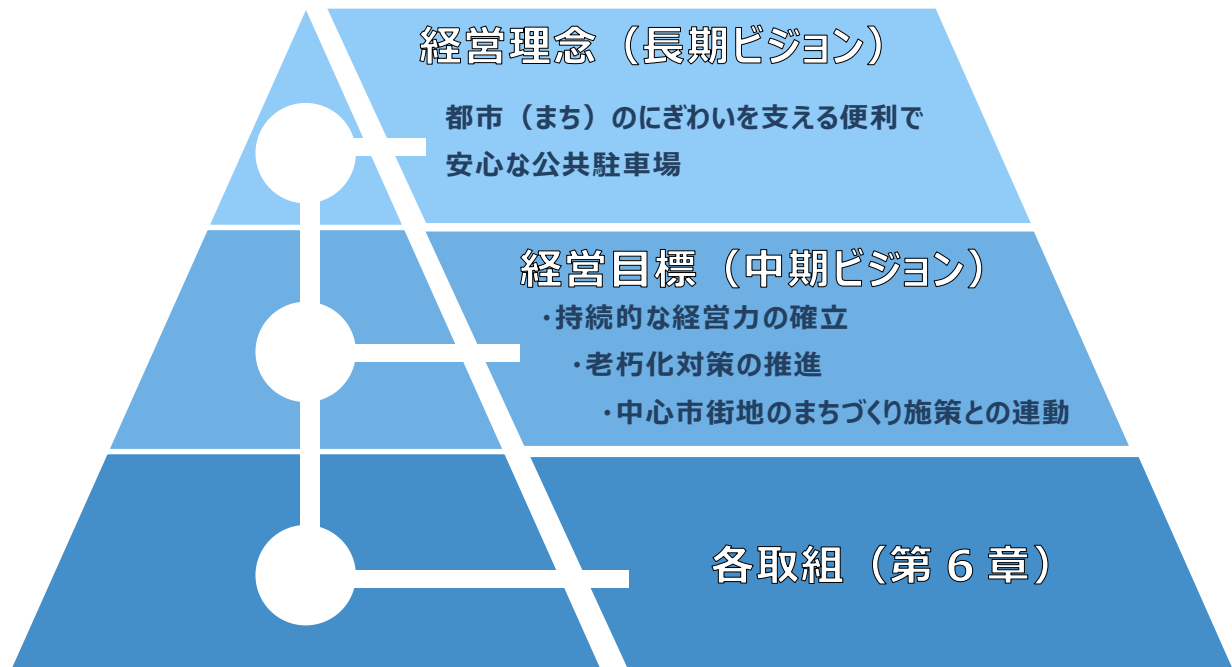


図 5.1 経営理念等体系

5.2 経営目標（中期ビジョン）

（1）持続的な経営力の確立

市営駐車場の建設当時と比較すると周辺の環境は変化し、将来において駐車台数は低下していく見通しではありますが、中心市街地の駐車場需要は未だに高く、今後も市営駐車場の役割を継続していくことが求められています。そのため、指定管理者制度を更に活用して官民連携を強化し、サービス水準の向上や徹底したコストカットによる経費削減を図り、持続的な経営力を確保していきます。

（2）老朽化対策の推進

八王子駅北口地下駐車場と旭町駐車場は開設から約 20 年を迎え、躯体や設備の老朽化が深刻な状況となっています。躯体補修や設備更新においてはファシリティマネジメントの考えの下、利用者の安全確保を第一とし、計画的かつ効率的に老朽化対策を行っていきます。また、IC カード決済が出来る機器の導入や、照明や場内カメラの改修による防犯機能の強化等、便利で安心な駐車環境を利用者に提供します。

（3）中心市街地のまちづくり施策との連動

中心市街地来訪者に長時間安心して駐車してもらい、より多くの買い物を促すように回遊性と滞留性を向上させることで、中心市街地の経済活性化を図ります。また、まちの変化に合わせた適切な提携案内等の掲示の改善などにより、快適な駐車場環境を利用者に提供していきます。

旭町駐車場については、八王子市駐車場地域ルールにおいて集約駐車場と位置づけ、周辺ビルの建て替えの際に生じる附置義務台数を受け入れることで効率的な建物利用を促すなど、まちづくりにおいて公共駐車場を既存ストックとして活用していくことを検討していきます。

上記の経営目標を達成するために、次章の投資・財政計画において、具体的な取組の検討を行います。

第6章 投資・財政計画（収支計画）

本章では、将来の収支予測を踏まえ、経営ビジョンの実現に向けた収支改善に係る取組の検討や効果推計、計画期間内の投資・財政計画の策定を行います。

6.1 分析結果の整理と取組の方向性

投資・財政計画の前段として、ここまでの調査・分析結果を踏まえ、収入増加（利用者や売上金の増）や支出削減（固定費や原価の減）などの収支改善策について整理します。

（1）八王子駅北口地下駐車場

表 6.1 八王子駅北口地下駐車場 分析結果の整理と取組の方向性

環 境	・駐車場需要が逡減している。 ・周辺駐車場の供給数が需要を上回っている。
利用・収支	・利用台数が逡減している。 ・平日利用者数が少ない。
将来の見通し	・料金収入は1年間で約160万円ずつ減少していく見通しである。 ・設備の老朽化対策のため、10年間で累計10億円程度要する見込みである。 ・躯体補修のため、継続した支出を必要とする。
取組の方向性	収支改善に繋がる取組や、平日の空きスペースを活用した取組を積極的に行っていく。

（2）旭町駐車場

表 6.2 旭町駐車場 分析結果の整理と取組の方向性

環 境	・駐車場需要が逡減している。 ・周辺駐車場の供給数が需要を上回っている。
利用・収支	・収支赤字が累積している。 ・区分所有に係る固定費と、機械式駐車設備に係る負担が大きい。 ・自動二輪車の需要はあるものの大きな収入には結びつかず、また法令上の制限から自動車区画の転用はこれ以上できない。
将来の見通し	・料金収入は1年間で約30万円ずつ減少していく見通しである。 ・設備の老朽化対策のため、10年間で累計1.6億円程度要する見込みである。
取組の方向性	独立採算を確立するために、既存ストックとしての活用や、八王子駅北口地下駐車場との連携強化等、固定費を大幅に削減する抜本的な収支改善の取組を行っていく。

6.2 投資・財政計画（八王子駅北口地下駐車場）

（1）投資・財政計画の考え方

八王子駅北口地下駐車場の10年間の収支は以下のとおりとなりました。収入については、逓減していくものの、支出については、人件費等の上昇を考慮し、指定管理料が逓増していくものとして試算しています。また、工事請負費については、平準化を図りましたが、令和5年度においては非常用設備更新工事に伴う支出増により赤字となります。その他の年度については、駐車場収入で賄えることができるため黒字で推移していく見通しとなりました。なお、令和5・8年度の赤字分についても、設置を予定している基金で対応可能になります。

しかしながら、今後収入が逓減していく見通しの中で、現状の施設規模を維持するのは勿論のこと、持続的な経営力の確立や更なるサービス水準を向上させるための投資等を考慮すると、収支改善への取組を実施していく必要があります。

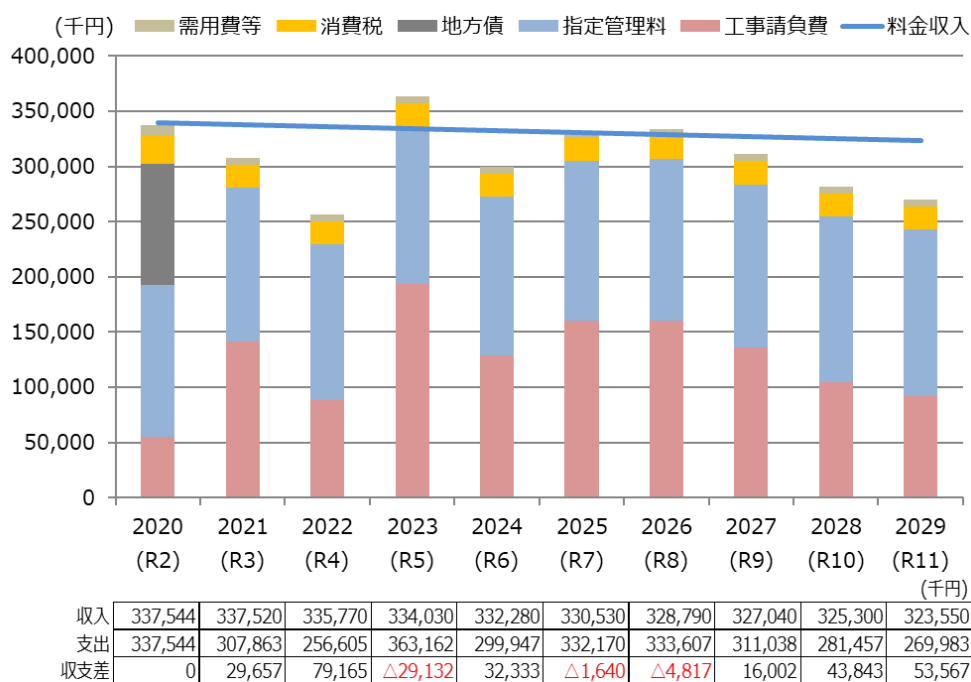


図 6.1 八王子駅北口地下駐車場 投資・財政計画(取組前)

(2) 取組内容の検討

八王子駅北口地下駐車場の取組の方向性は「収支改善に繋がる取組や、平日の空きスペースを活用した取組を積極的に行っていく。」としたことから、具体的な取組内容は、指定管理者制度を現行の代行制から利用料金制に移行した場合を前提条件とし、収入増加（利用者や売上金の増）と支出削減（固定費や原価の減）、施設の課題や特性等を総合的に踏まえ、以下の8つの取組を考案しました。

表 6.3 八王子駅北口地下駐車場 取組案

分 類	管理番号	取 組 内 容
前提条件	前提条件	指定管理者制度／利用料金制への移行
収入増加につながると考えられる取組	北入-1	最大料金の設定（平日のみ）
	北入-2	料金設定の見直し
	北入-3	駐車場使用料以外の財源確保
	北入-4	ICT、IoT の活用
支出削減につながると考えられる取組	北出-1	施設・設備のダウンサイジング
複数の的な効果につながると考えられる取組	複-1	一体運用の強化
	複-2	無料時間の設定(平日入庫から一定時間無料)

【前提条件】 指定管理者制度／利用料金制への移行

① 概要

・代行制と利用料金制の比較

現在の指定管理者制度／代行制（以下「代行制」という。）は、市が指定管理者に管理運営費用として指定管理料を支払い、駐車場運営で得た料金収入は、全て市に納付する仕組みです。そのため、指定管理者が収入増加や経費削減の努力を行っても、指定管理者の利益に直接反映されない方式となっています。

指定管理者制度／利用料金制（以下「利用料金制」という。）は、駐車場運営で得た料金収入（利用料金）は全て指定管理者の収入になる制度で、指定管理者は自らが有する運営のノウハウや経営努力を発揮し、収入増加や経費削減に積極的に取り組む方式です。また、料金収入から経費を差し引いた黒字分を市へ納付金として納めるため、市と指定管理者との会計処理の簡素化も期待できます。

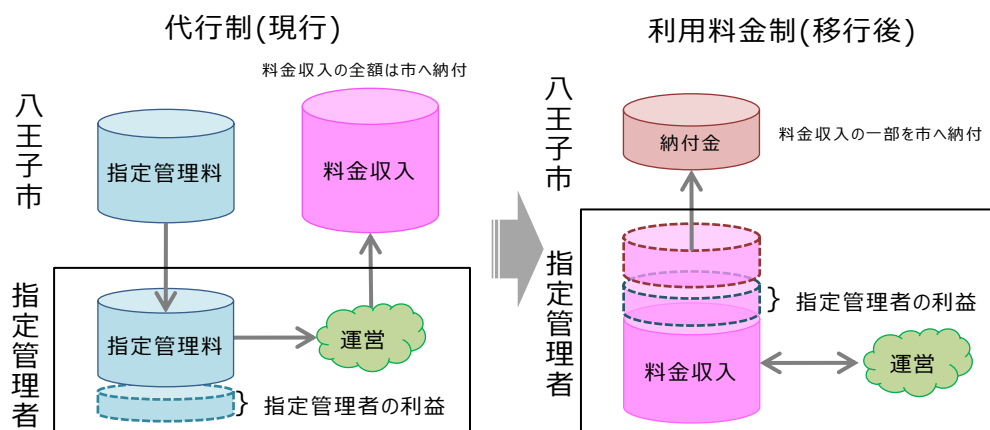


図 6.2 代行制と利用料金制のイメージ

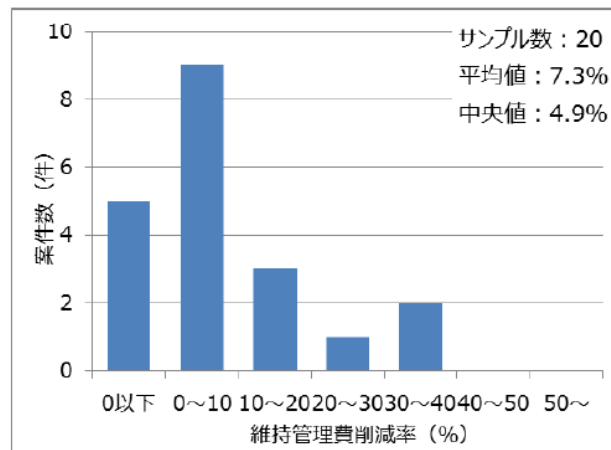
なお、本市の「八王子市指定管理者制度ガイドライン（平成 28 年 3 月）」では、「指定管理者の自主的な経営努力を発揮しやすくし、また、市及び指定管理者の会計事務の効率化を図れることから、利用料金制を積極的に導入することとしています。

八王子駅北口地下駐車場は、道路整備特別措置法に基づく地方債の償還が完了する令和 3 年度以降に移行できるようになります。

・支出について

指定管理者の有するノウハウや経営努力がどの程度支出削減効果をもたらすか数値で表すのは困難ですが、国土交通省の「VFM 簡易算定モデルマニュアル^{xvi}」（以下「VFM マニュアル」という。）によると、国土交通省関連の PFI 事業における維持管理・運営費の削減率は、平均で 7% の削減が実現されていると報告されています。

市営駐車場は既に代行制で運用しており、一部運営費削減に寄与しているとも考えられます。そのため、削減効果は利用料金制の導入によって、国土交通省平均の約半分である 4 % 程度の支出削減は期待できると考えます。



出所：国土省関連 PFI 事業等アンケート（平成 27 年度）

図 6.3 国土交通省関連 PFI 事業における維持管理・運営費削減率

・収入について

代行制と比べ、利用料金制がどの程度の利用者を増加させ、収入に結び付いていくのかは削減効果同様に未知数であり、また指定管理者が今後どのような方針で駐車場サービスを実施していくのかについても、現時点では未確定です。

VFM マニュアルによると、利用料収入は「官民連携事業への期待として、民間ノウハウを利用した質の高いサービス提供や積極的な営業活動等により収入増を期待することが考えられますが、具体的なサービスメニューや営業活動の内容が未確定な時点で、具体的に収入増加分を見積もることが難しいため利用料金については PSC^{xvii}と PFI-LCC^{xviii}で同じ収入とすることで差し支えありません。」とあります。そのため、投資・財政計画において利用料金制移行に伴う収入増加効果は計画値に反映しないものとします。

xvi VFM 簡易算定モデルマニュアル：平成 29 年 4 月に国土交通省が策定したもので、PPP/PFI 事業などの検討において、民間に事業運営をゆだねた場合の効果を検証するための資料。なお、VFM とは Value For Money の略で、一般に、「支払に対して最も価値の高いサービスを提供する」という考え方である。同一の目的を有する 2 つの事業を比較する場合、支払に対して価値の高いサービスを提供する方を他に「VFM がある」といい、残りの一方を他に「VFM がない」という。

xvii PSC：Public Sector Comparator の略で、公共が自ら実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担の見込額の現在価値をいう。

xviii PFI-LCC：PFI 事業として実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担の見込額の現在価値をいう。（LCC：Life Cycle Cost）

② 効果	
	サービス水準の向上に伴う利用台数の増加や支出削減、会計処理の簡素化が期待できますが、数値化が困難であるため投資・財政計画の計算には反映しません。

② 効果	
	サービス水準の向上に伴う利用台数の増加や支出削減、会計処理の簡素化が期待できますが、数値化が困難であるため投資・財政計画の計算には反映しません。

【北入－１】 最大料金の設定（平日のみ）

① 概要

・最大料金の種類

最大料金とは、長時間駐車場を利用する人向けの制度で、時間貸料金に上限（最大料金）を設けるものです。最大料金の設定方法には主に 3 種類あり、駐車場の使われ方から適切な上限を設定する必要があります。

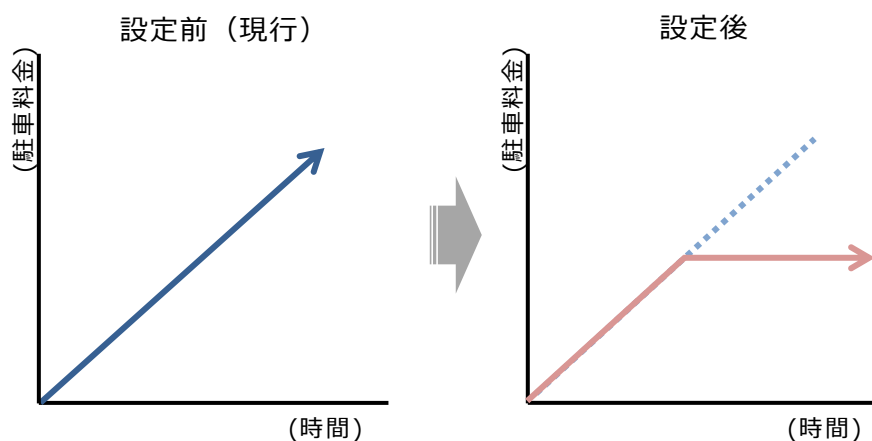


図 6.4 最大料金の設定イメージ

表 6.4 最大料金の類型

時間帯 最大料金制	指定された時間帯の駐車料金に上限を設け、その時間帯を超過すると課金されていくもの
駐車後時間 最大料金制	駐車後指定する時間の駐車料金に上限を設け、その指定時間を超過すると課金されていくもの
当日 最大料金制	1 日の駐車料金に上限を設け、日付の変更と同時に課金されていくもの

・八王子駅北口地下駐車場の最大料金の考え方

これまでに分析してきたとおり、八王子駅北口地下駐車場は「平日の利用者が周辺駐車場に比べて少なく、パークアンドライドの利用はほとんどされていない」「休日に満車になる時間帯がある」ことが分かっています。そのため、休日には多くの短時間利用に対応する必要があり、最大料金は平日に限定することが効果を発揮すると考えられます。

最大料金の時間をＪＲ八王子駅の始発・終電時間よりも長く設定することで、パークアンドライド需要を可能な限り受け入れることが出来るため、ここでは、開場時間を６：００～２４：００から４：００～２６：００に延長し、「当日最大料金制（一営業日）」を設定した場合を仮定し、試算を行います。

設定する金額については、平成２８年度に調査したＪＲ八王子駅北口周辺（駐車場整備地区内）の民間駐車場１９６ヶ所の料金相場を参考にします。

下表から、周辺駐車場で最も設定施設数が多いＢ群の中から最大料金を設定することとし、最も設定数が多い**１,０００円**（Ｂ群最小値）とした場合と、ＪＲ八王子駅までの立地条件も勘案して**１,４００円**（Ｂ群最大値）とした場合のそれぞれの試算を行います。

表 6.5 周辺駐車場の最大料金相場

価格帯	最大料金(円)	施設数割	
Ａ 群	500	1.0%	30.1%
	600	0.5%	
	700	4.1%	
	800	13.3%	
	900	10.7%	
	930	0.5%	
Ｂ 群	1,000	17.9%	37.2%
	1,030	0.5%	
	1,100	0.5%	
	1,200	10.7%	
	1,300	5.1%	
	1,400	2.6%	
Ｃ 群	1,500	9.2%	13.8%
	1,600	1.0%	
	1,800	3.6%	
Ｄ 群	2,400	1.0%	1.0%
	設定なし	17.9%	17.9%

※500円単位で分類。基本料金のみで、設定時間などは考慮しない。

② 試算

・利用者の増加分

最大料金制を設定することで、パークアンドライド利用者の増加が期待できます。平成 20 年に実施されたパーソントリップ調査の「乗降別・端末交通手段別トリップ数」の数値によると、1,957 人が J R 八王子駅まで車で来て電車に乗り換えています。この人数には一定のキスアンドライドも含まれていますが、駐車場を利用する可能性がある最大人数として試算します。

1,957 人を自動車台数に変換するため、国土交通省「道路交通センサス^{xix}」にある、自動車の平均乗車率の 1 台当たり 1.30 人の数値を使用します。

よって、パークアンドライド需要のターゲット台数は、 $1,957 / 1.30 = 1,505$ 台となります。

表 6.6 自動車平均乗車率（道路交通センサスより）

	昭和55年度	昭和60年度	平成2年度	平成6年度	平成11年度	平成17年度	平成22年度
乗用車	1.43	1.40	1.36	1.35	1.33	1.32	1.30
バス	15.98	16.92	19.04	15.04	15.98	13.82	13.59
小型貨物車	1.33	1.28	1.25	1.24	1.23	1.20	1.18
普通貨物車	1.29	1.25	1.20	1.21	1.23	1.26	1.31

（人／トリップ）

<資料> 国土交通省「道路交通センサス」(各年度)
注) バスには路線バスを含まない。

この 1,505 台は、J R 八王子駅をパークアンドライドとして利用する需要の期待値であり、この台数に対し、八王子駅から 300m 以内の民間駐車場全区画数（1,931 台）で按分します。

八王子駅北口地下駐車場の区画数比率 $430 \text{ 台} / (1,931 \text{ 台} + 430 \text{ 台}) = 18.21\%$
 パークアンドライド需要期待台数 $1,505 \text{ 台} \times 18.21\% = 274 \text{ 台}$

上記試算から、八王子駅の周辺平均相場である 1,000 円に最大料金を設定した場合、最大で 1 日あたり 274 台の利用が見込まれます。また、1,400 円とした場合は、1,000 円よりも 1.4 倍の価格差から、上限金額が高くなるにつれて周辺施設へ需要が流れることを考慮し、利用台数が 4 割減少（周辺相場から 2,000 円で 10 割減少と仮定）するものとします。

表 6.7 最大料金設定による増収額（平日のみ）

最大料金	計算式	増収額（期待値）
1,000 円	$274 \text{ 台} \times 240 \text{ 日} \times 1,000 \text{ 円}$	約 6,600 万円
1,400 円	$274 \text{ 台} \times 60\% \times 240 \text{ 日} \times 1,400 \text{ 円}$	約 5,500 万円

^{xix} 道路交通センサス：国土交通省が日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、全国的に実施している統計調査。正式名称は「全国道路・街路交通情勢調査」という。

・時間貸料金の減収分

最大料金制の導入により長期間駐車していた既存利用者からの収入が減少となるため、平成 25～29 年度までの過去 5 年間における駐車場利用時間の状況から、各利用時間別の料金収入を分析した結果、以下のとおりとなります。

表 6.8 最大料金設定による減収額（平日のみ）

最大料金	利用時間	減収対象台数	減収額
1,000 円	2 時間 30 分以上	109,879 台	約 2,300 万円
1,400 円	3 時間 30 分以上	49,320 台	約 1,400 万円

・警備員費の増加分

J R 八王子駅の始発終電時間を考慮すると、現行の警備体制では人員が不足することになるため、警備員を 1 名増員（勤務時間帯 0：00～6：00）した場合、以下のとおり増加となります。

平成 30 年度労務単価 警備員 B ……平日 1,625 円、夜間 406 円増

休日 2,194 円、夜間 548 円増

$(1,625 \text{ 円} \times 6 \text{ 時間} + 406 \text{ 円(夜間)} \times 5 \text{ 時間}) \times 240 \text{ 日} \div 283 \text{ 万円}$

$(2,194 \text{ 円} \times 6 \text{ 時間} + 548 \text{ 円(夜間)} \times 5 \text{ 時間}) \times 125 \text{ 日} \div 190 \text{ 万円}$

$283 \text{ 万円} + 190 \text{ 万円} \div 473 \text{ 万円}$

・光熱水費の増加分

J R 八王子駅の始発終電時間に合わせて開場時間を延長した場合（4：00～26：00）、電気が発生する時間帯は 20 時間から 24 時間になります。試算では、現行の開場時間（6：00～24：00）と比べて以下のとおり光熱水費が増加します。

平成 30 年度 八王子駅北口地下駐車場光熱水費 ……1,818 万円

$1,818 \text{ 万円} \div 20 \text{ 時間} \times 4 \text{ 時間} \div 364 \text{ 万円}$

・平日定期契約への影響

現行の八王子駅北口地下駐車場の定期契約は平日のみ利用可能であり、料金は月 3 万円です。そのため、最大料金制を導入した場合料金の見直しを行う必要がありますが、定期契約における利用料収入は全体の 2 %に留まり、また値下げによる契約者数の増加も期待できるため、平日定期契約の値下げによる減少は試算には含めないものとします。

③ 効果	
------	--

八王子駅北口地下駐車場におけるパークアンドライドの需要台数で試算しましたが、アンケートにおいて駐車料金値下げの要望がある点や、平日の稼働率が低いという状況を考慮すれば、利便性と稼働率の向上において、大きな効果が得られる取組であると考えられます。

本計画では、周辺相場や導入における減収額の低い **1,400 円**に設定した場合を仮定し、数値を反映するものとします。

なお、利用料金制では、駐車料金の設定は指定管理者が行うこととなります。

表 6.9 当日最大料金設定の効果

最大料金	収支差（収益）
1,000 円	3,500 万円
1,400 円	3,300 万円

【北入－２】 料金設定の見直し

① 概要

利用料金制の導入に伴い指定管理者による料金設定の見直しの可能性も考えられます。料金設定は経営を左右する重要な要素ですが、そのうちの時間貸料金をフルコスト^{xx}による原価分析を行った金額、もしくは周辺料金相場金額へ変更するものです。

表 6.10 駐車料金の設定に係る法令（抜粋）

道路法	第 24 条の 2 第 2 項(自動車駐車場又は自転車駐車場の駐車料金及び割増金) 付近の自動車駐車場又は自転車駐車場で道路の区域外に設置されており、かつ、一般公衆の用に供するものの駐車料金に比して著しく均衡を失しないものであること。
駐車場法施行令	第 16 条(駐車料金の額の基準) 1 能率的な経営の下における適正な原価を償い、かつ、適正な利潤を含む額をこえないこと。 2 自動車を駐車させる者に対し不当な差別的取扱となる額でないこと。 3 自動車を駐車させる者の負担能力にかんがみ、その利用を困難にするおそれのない額であること。

② 試算

・原価分析

フルコストによる原価分析を行った結果、以下のとおりとなりました。現行の料金設定よりも、原価の方が高い結果となったため、今後の持続可能な経営を考慮すると値上げを検討しなければなりません。また、平成 26 年と令和元年に実施された消費税率の引き上げにおいても料金は据え置きとしてきたため、消費税の適正な転嫁も検討する必要があります。しかしながら、アンケート結果では駐車料金が高いと感じている利用者がいることや、周辺民間駐車場の時間貸料金相場の分析からも、値上げの判断は慎重に行う必要があります。

表 6.11 原価分析による駐車料金

時間貸（1 時間あたり）		定期貸（1 月あたり）	
原 価	603 円	原 価	44,333 円
現 行	400 円	現 行	30,000 円

^{xx} フルコスト：事業費に職員費、減価償却費、租税公課等を含めたもの。

・周辺駐車場の時間貸料金相場分析

平成 28 年度に調査した J R 八王子駅北口周辺（駐車場整備地区内）の民間駐車場 196 ヶ所の時間貸料金相場は以下のとおりです。

八王子駅北口地下駐車場は C 群に属し、収容台数では 52.26%、施設数では 30.54% の価格帯になります。収容台数・施設数の割合から、八王子駅北口地下駐車場は周辺相場のほぼ中央に位置しており、B 群と C 群が市場価格を形成していると言えます。この価格を平均以下まで下げてしまうと、周辺の民間駐車場との均衡を損なう恐れがあり、慎重に判断していく必要があります。

表 6.12 周辺駐車場の時間貸料金相場

価格帯	基本料金	30分料金	60分料金	90分料金	120分料金	収容台数割		施設数割	
A 群	100	100	200	300	400	5.63%	10.40%	13.30%	27.59%
	200	200	200	400	400	4.77%		14.29%	
B 群	50	150	300	450	600	1.53%	16.50%	0.49%	34.48%
	100	200	300	500	600	10.02%		23.65%	
	200	200	400	600	600	1.79%		5.42%	
	300	300	300	600	600	3.15%		4.93%	
C 群	100	200	400	600	800	20.46%	52.26%	9.85%	30.54%
	200	200	400	600	800	16.28%		17.24%	
	400	400	400	800	800	15.52%		3.45%	
D 群	210	210	420	630	840	15.24%	15.24%	0.99%	0.99%
E 群	200	400	600	1000	1200	1.62%	5.61%	3.94%	6.40%
	300	300	600	900	1200	3.99%		2.46%	

※120 分料金を基準に分類。基本料金のみで、最大料金などは考慮しない。

③ 効果

原価分析やこれまで見送ってきた消費税の適正な転嫁の必要性から、時間貸料金の値上げを検討する必要がありますが、周辺駐車場の相場から慎重に判断していく必要があります。

なお、料金設定を大幅に変更することは困難であるため、投資・財政計画の計算には反映しないものとします。

【北入－３】駐車場使用料以外の財源確保

① 概要	
	自動販売機やコインロッカー等の設置、カーシェアの実施など、駐車場使用料以外の財源を確保するものです。
② 試算及び効果	
	指定管理者の自主事業として実施が見込まれますが、指定管理者の提案事項であるため、投資・財政計画の計算には反映しません。

【北入－４】ICT、IoT の活用

① 概要	
	電子マネー決済や電気自動車充電設備等を取り入れ、利便性向上による集客を狙うものです。
② 試算及び効果	
	新規の投資が必要であり、集客効果の数値化（費用対効果）が難しいため、投資・財政計画の計算には反映しません。

【北出－１】 施設・設備のダウンサイジング

① 概要	
	区画数や設備規模を縮小し、維持管理に係る経費を削減するものです。
② 試算及び効果	
	<u>・施設規模（区画数）のダウンサイジング</u> 休日は満車になる時間帯も存在することや、平日でも 75%程度利用されている時間帯がある（＝区画数を満たす需要が存在する）ことを考えると、駐車区画を減らすことは現実的ではありません。 <u>・設備のダウンサイジング</u> 設備規模の前提として、各設備の機能や能力は、建設当初に法令上要求されるものを上回るように設計されたもので、全て駐車場運営に必須のものです。利用者の安全確保のためにも安定的に稼働させる必要があります。 しかしながら、設置から約 20 年が経過し一部法令改正されたものがあります。例として、「駐車場法施行令の一部を改正する政令」（平成 28 年政令第 259 号）があります。これは、自動車の環境性能向上に伴い排気ガスが逡減したことを背景にし、換気装置に係る基準が大幅に緩和されました。八王子駅北口地下駐車場の給排気設備は、こうした法令の変化や省エネの観点から、空調管制装置の制御により必要最小限の箇所かつ、回転数で稼働しています。今後、空調設備の更新の際はダウンサイジングを行うことで、維持管理経費の一部削減は可能と考えますが、現在はいずれの設備においても積極的にダウンサイジングが可能なものはないと考えられます。 以上のことから、現時点においては投資・財政計画の計算には反映しないものとします。

【複－１】 一体運用の強化

① 概要	
	駐車場の使われ方に即した駐車機能の再配置(役割分担)を行い、人員配置の効率化等による経費削減を図ります。（詳細は、旭町駐車場の取組において記載）
② 試算及び効果	
	旭町駐車場との一体的な運用により効率的な警備体制が可能となり、警備費の削減が期待できます。

【複－２】 無料時間の設定（平日入庫から一定時間無料）

① 概要

現在八王子駅北口地下駐車場では、誤って駐車場に侵入してしまった車両への課金を防ぐため、料金を支払わずに出庫が可能な時間（10 分間）を設定していますが、これはキスアンドライド需要を想定したものではありません。

J R 八王子駅周辺の路上では、送迎（キスアンドライド）目的の一時停車車両が散見されており、円滑な交通の妨げとなっています。八王子駅北口地下駐車場で無料時間を設定することでこれらの送迎車両を解消し、市民サービスの向上を図ることが期待できます。

設定時間超過後に初めて課金を開始する仕組みでは、キスアンドライド目的でも長時間停車を招き、送迎のピーク時に混雑する原因となります。従って、「設定時間未満で出庫した利用者に限り無料とし、超過した場合は通常どおり課金される」という設定にすることで、キスアンドライド目的については短時間停車を促します。

八王子駅北口地下駐車場では主にキスアンドライド需要は通勤・通学時に生じるため、A：平日に限定します。また、試算上は仮に B：無料利用時間は 30 分間 とします。なお、10 分未満の利用台数（58,914 台）は料金を徴収していないため、試算に含みません。

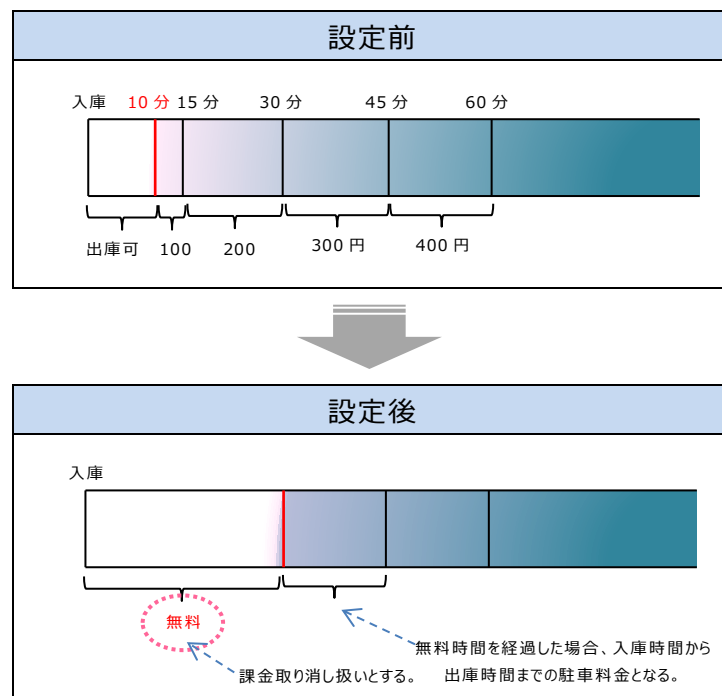


図 6.5 無料時間の設定イメージ

② 試算【仮に 30 分設定した場合】

平成 25～29 年度の平均値から、仮に 30 分設定した場合は以下のとおりです。

10 分以上 30 分未満の平日利用台数（平均） = 53,601 台

30 分未満の駐車料金（29 分） = 200 円

$53,601 \text{ 台} \times 200 \text{ 円} \times 60.87\% \div 1,100 \text{ 万円}$

試算から年間約 1,100 万円の収入減となります。この金額の規模は、平成 29 年度の時間貸駐車料金収入が 1 億円強であるため、比率としては時間貸収入のうち、約 10% 減となります。

③ 効果

無料時間の設定は、直接的には減収効果となりますが、J R 八王子駅周辺の路上に散見される一時停車車両が解消され、また、長期的な視点として利用者に対し、「普段から使っている親しみのある駐車場」という認知度の向上が期待できます。その結果として、選好性の向上（選ばれ易くなること）や、周辺店舗への買い物の促しによる商業活性化等、副次的効果へとつながっていくことが期待できます。

なお、大規模なキスアンドライド需要が発生し得る時間帯（平日朝方と夕方）における J R 八王子駅に近い A ブロックの混雑や、出入口の渋滞の懸念（およびそれに伴う時間超過トラブル）、指定された停車位置を守らない車両の誘導等、いくつかの運用上の課題があります。

表 6.13 無料料金時間設定の効果

直接的効果	時間貸駐車分 約 1,100 万円減収
副次的効果	・キスアンドライド需要を想定した稼働率の向上 ・路上における一時停車車両の解消による交通の円滑化 ・選好性の向上 ・短時間回遊性の向上
課題	・乗降箇所の混雑 ・車両の出入口渋滞や適切な誘導 等

(3) 取組効果まとめ

これまでの八王子駅北口地下駐車場の取組の検討結果をまとめると、以下のとおりとなりました。

表 6.14 八王子駅北口地下駐車場 取組案検討結果

管理番号	取組内容	検討結果
前提条件	指定管理者制度／ 利用料金制への移行	サービス水準の向上に伴う利用台数の増加や支出削減、会計処理の簡素化が期待できる。
北入-1	最大料金の設定 (平日のみ)	平日のパークアンドライド需要から、収益増加が見込まれる。 なお、料金設定は指定管理者が行うものとなる。
北入-2	料金設定の見直し	利用料金制の導入に伴い料金体系の見直しが見込まれるが、時間貸料金については大幅な変更は困難であるため、投資・財政計画には反映しない。
北入-3	駐車場使用料以外の 財源確保	指定管理者の自主事業として実施が見込まれるが、指定管理者による提案事項のため、投資・財政計画には反映しない。
北入-4	ICT、IoT の活用	利便性の向上が期待できるが、新規投資に対する費用対効果等の検討を要することから、投資・財政計画には反映しない。
北出-1	施設・設備のダウンサイジング	事業支出の適正化が図られるが、現時点において施設の一部廃止及び該当する設備が無いことから、投資・財政計画には反映しない。
複-1	一体運用の強化	旭町駐車場との役割分担により、さらなる効率性の向上が期待できる。
複-2	無料時間の設定 (平日入庫から一定 時間無料)	収入の減少は見込まれるものの、平日の送迎による路上の一時停車車両の解消や市民サービスの向上等、複数の効果が期待できる。

(4) 投資・財政計画への反映

これらの取組について、投資・財政計画に反映する内容は、以下のとおりとなります。また、これらの取組については、どの程度の期間をかけて効果を発揮し出すのか、現時点では具体的な見通しを立てることは困難であるため、取組開始目標を令和3年度に設定し、そのタイミングで最大の効果を発揮するものと仮定しています。

表 6.15 投資・財政計画に反映する取組

管理番号	取組内容	効果
前提条件	指定管理者制度／利用料金制への移行	移行による影響額は算出できないものの、納付金は、【北入-1】等の取組を実施することにより、最大で約2億4,000万円見込めます。
北入-1	最大料金の設定 (平日のみ)	最大料金を1,400円とした場合、約3,300万円の増収となります。
複-2	無料時間の設定(平日入庫から一定時間無料)	30分無料時間を設定した場合、約1,100万円の減収となります。

(5) 取組後の特徴

令和3年度の利用料金制移行により、指定管理料（約1.4億円）の支出が無くなり、地方債（約1.1億円）の償還も完了することから、今後必要となる躯体補修費や設備更新費等は指定管理者からの納付金で全て賄うことができるようになる見込みです。なお、その他の需用費等については、大きな増減は発生しない見通しとなっています。

前掲した各取組により、令和3年度以降は平均して約2億4,000万円の納付金が見込まれ、取組前と比べて収支が約5,500万円改善する計画となっています。

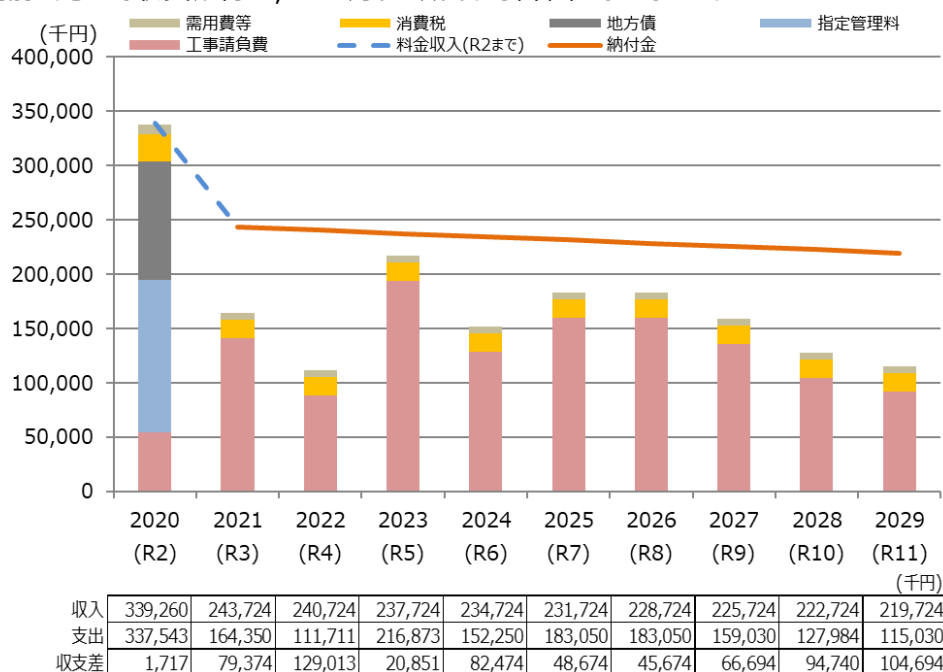


図 6.6 八王子駅北口地下駐車場 投資・財政計画(取組後)

(6) 留意事項

① 試算した値について

利用料金制へ移行後の運営について、どのような料金設定・開場時間を設定するのかは、指定管理者が市の承認を得て決定することになります。そのため、前述のような取組を考案・試算した結果、一定の効果が見込まれるものとなりましたが、指定管理者がどのような方針で運営をしていくのか未確定な段階での試算結果であり、変動が予想されます。

② 納付金について

本計画では、取組効果が最大発揮している時の収支差を納付額としています。しかし、実際に市へ納付される額は指定管理者の提案により決定されるため、計画値から変動することが予想されます。

③ 最大料金の設定について

最大料金の設定や無料料金時間は、具体的な改善策として試算結果が出ているため、次期指定管理者との協議の中で早期実現化を進めていきます。しかしながら前述したとおり、利用料金制においては指定管理者の経営判断によって開場時間や料金設定が流動的になることが予想されます。

④ 基金の設置について

躯体補修費や設備更新費については安全性や重要性、老朽化具合から平準化を図っているものの、突発的な故障等により計画に変更が生じ易いものです。従って、可能な限り計画通りに更新工事を行えるよう、基金等を創設して積み立てる仕組み作りや、市と指定管理者の修繕や更新工事の役割分担について検討を進めていきます。

6.3 投資・財政計画（八王子駅北口地下駐車場）（総務省様式）

八王子駅北口地下駐車場の投資・財政計画は、取組前が下表、取組後は次頁のとおりです。

表 6.16 八王子駅北口地下駐車場 投資・財政計画(取組前)

(単位:千円, %)

年 度		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区 分		(決 算)	(決 算)	(決 算)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)
収益的収支	1 総 収 益 (A)	355,640	346,125	346,695	342,701	340,984	339,244	337,494
	(1) 料 金 収 入 (B)	354,006	344,501	345,004	341,010	339,260	337,520	335,770
	(2) そ の 他 収 入	1,634	1,624	1,691	1,691	1,724	1,724	1,724
	2 総 費 用 (D)	181,746	189,633	187,040	166,648	174,972	166,763	168,144
	(1) 営 業 費 用	155,906	171,141	175,501	161,511	173,594	166,763	168,144
	(2) 支 払 利 息	25,840	18,492	11,539	5,137	1,378	0	0
	3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)	172,260	154,868	157,964	174,362	164,288	170,757	167,626
資本的収支	1 資 本 的 収 入 (F)	459,677	314,391	202,905	88,618	0	0	0
	(1) 他 会 計 補 助 金	459,677	314,391	202,905	88,618	0	0	0
	2 資 本 的 支 出 (G)	595,267	448,136	350,264	246,745	162,571	141,100	88,461
	(1) 建 設 改 良 費	0	0	13,096	11,022	54,620	141,100	88,461
	(2) 地 方 債 償 還 金 (H)	595,267	448,136	337,168	235,723	107,951	0	0
	3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 135,590	△ 133,745	△ 147,359	△ 158,127	△ 162,571	△ 141,100	△ 88,461
	収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)	36,670	21,123	10,604	16,235	1,717	29,657	79,165
	形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)	38,304	22,747	12,295	17,926	3,441	0	0
	収益的収支比率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)	46	54	66	85	121	203	201
	地 方 債 残 高 (X)	1,128,978	680,842	343,673	107,951	0	0	0

年 度		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
区 分		(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)
収益的収支	1 総 収 益 (A)	335,754	334,004	332,254	330,514	328,764	327,024	325,274
	(1) 料 金 収 入 (B)	334,030	332,280	330,530	328,790	327,040	325,300	323,550
	(2) そ の 他 収 入	1,724	1,724	1,724	1,724	1,724	1,724	1,724
	2 総 費 用 (D)	169,539	170,947	172,370	173,807	175,258	176,723	178,203
	(1) 営 業 費 用	169,539	170,947	172,370	173,807	175,258	176,723	178,203
	(2) 支 払 利 息	0	0	0	0	0	0	0
	3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)	166,215	163,057	159,884	156,707	153,506	150,301	147,071
資本的収支	1 資 本 的 収 入 (F)	29,107	0	1,649	4,843	0	0	0
	(2) 他 会 計 補 助 金	0	0	0	0	0	0	0
	2 資 本 的 支 出 (G)	193,623	129,000	159,800	159,800	135,780	104,734	91,780
	(1) 建 設 改 良 費	193,623	129,000	159,800	159,800	135,780	104,734	91,780
	(2) 地 方 債 償 還 金 (H)	0	0	0	0	0	0	0
	3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 164,516	△ 129,000	△ 158,151	△ 154,957	△ 135,780	△ 104,734	△ 91,780
	収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)	1,699	34,057	1,733	1,750	17,726	45,567	55,291
	形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)	0	0	0	0	0	0	0
	収益的収支比率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)	198	195	193	190	188	185	183
	地 方 債 残 高 (X)	0	0	0	0	0	0	0

表 6.17 八王子駅北口地下駐車場 投資・財政計画(取組後)

年 度 区 分		(単位:千円, %)															
		H28 (決 算)	H29 (決 算)	H30 (決 算)	R1 (決 算 推 計)	R2 (決 算 推 計)	R3 (決 算 推 計)	R4 (決 算 推 計)	R5 (決 算 推 計)	R6 (決 算 推 計)	R7 (決 算 推 計)	R8 (決 算 推 計)	R9 (決 算 推 計)	R10 (決 算 推 計)	R11 (決 算 推 計)		
収 益 的 収 入	収益的収入	1 総 収 益 (A)	355,640	346,125	346,695	342,701	340,984	243,724	240,724	237,724	234,724	231,724	228,724	225,724	222,724	219,724	
		(1) 営 業 収 益 (B)	354,006	344,501	345,004	341,010	339,260										
		ア 料 金 収 入	354,006	344,501	345,004	341,010	339,260										
		イ 受 託 工 事 収 益 (C)															
		ウ そ の 他															
		(2) 営 業 外 収 益	1,634	1,624	1,691	1,691	1,724	243,724	240,724	237,724	234,724	231,724	228,724	225,724	222,724	219,724	
		ア 他 会 計 繰 入 金															
		イ そ の 他	1,634	1,624	1,691	1,691	1,724	243,724	240,724	237,724	234,724	231,724	228,724	225,724	222,724	219,724	
	収益的支出	2 総 費 用 (D)	181,746	189,633	187,040	166,648	174,972	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250
		(1) 営 業 費 用	155,906	171,141	175,501	161,511	173,594	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250
		ア 職 員 給 与 費															
		ウ ち 退 職 手 当															
		イ そ の 他	155,906	171,141	175,501	161,511	173,594	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250	23,250
		(2) 営 業 外 費 用	25,840	18,492	11,539	5,137	1,378										
		ア 支 払 利 息	25,840	18,492	11,539	5,137	1,378										
		ウ ち 一 時 借 入 金 利 息															
	イ そ の 他																
	3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)	173,894	156,492	159,655	176,053	166,012	220,474	217,474	214,474	211,474	208,474	205,474	202,474	199,474	196,474		
資 本 的 収 支	資本的収入	1 資 本 的 収 入 (F)	459,677	314,391	202,905	88,618											
		(1) 地 方 債 債 償															
		ウ ち 資 本 費 平 準 化 債 償															
		(2) 他 会 計 補 助 金	459,677	314,391	202,905	88,618											
		(3) 他 会 計 借 入 金															
		(4) 固 定 資 産 売 却 代 金															
		(5) 国 (都 道 府 県) 補 助 金															
		(6) 工 事 負 担 金															
	(7) そ の 他																
	資本的支出	2 資 本 的 支 出 (G)	595,267	448,136	350,264	246,745	162,571	141,100	88,461	193,623	129,000	159,800	159,800	135,780	104,734	91,780	
		(1) 建 設 改 良 費			13,096	11,022	54,620	141,100	88,461	193,623	129,000	159,800	159,800	135,780	104,734	91,780	
		ウ ち 職 員 給 与 費															
		(2) 地 方 債 債 償 還 金 (H)	595,267	448,136	337,168	235,723	107,951										
		(3) 他 会 計 長 期 借 入 金 返 還 金															
		(4) 他 会 計 へ の 繰 出 金															
		(5) そ の 他															
		3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 135,590	△ 133,745	△ 147,359	△ 158,127	△ 162,571	△ 141,100	△ 88,461	△ 193,623	△ 129,000	△ 159,800	△ 159,800	△ 135,780	△ 104,734	△ 91,780	
	収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)	38,304	22,747	12,295	17,926	3,441	79,374	129,013	20,851	82,474	48,674	45,674	66,694	94,740	104,694		
積 立 金 (K)						79,374	129,013	20,851	82,474	48,674	45,674	66,694	94,740	104,694			
前 年 度 か ら の 繰 越 金 (L)																	
前 年 度 繰 上 充 用 金 (M)																	
形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)	38,304	22,747	12,295	17,926	3,441												
翌 年 度 へ 繰 り 越 す べ き 財 源 (O)																	
実 質 収 支 黒 字 (P)																	
(N)-(O) 赤 字 (Q)																	
赤 字 比 率 ($\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100$)																	
収 益 的 収 支 比 率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)	46	54	66	85	121	1,048	1,035	1,022	1,010	997	984	971	958	945			
地 方 財 政 法 施 行 令 第 16 条 第 1 項 に よ り 算 定 し た 資 金 の 不 足 額 (R)																	
営 業 収 益 ー 受 託 工 事 収 益 (B)-(C) (S)																	
地 方 財 政 法 に よ る 資 金 不 足 の 比 率 ((R)/(S)×100)																	
健 全 化 法 施 行 令 第 16 条 に よ り 算 定 し た 資 金 の 不 足 額 (T)																	
健 全 化 法 施 行 規 則 第 6 条 に 規 定 す る 解 消 可 能 資 金 不 足 額 (U)																	
健 全 化 法 施 行 令 第 17 条 に よ り 算 定 し た 事 業 の 規 模 (V)																	
健 全 化 法 第 22 条 に よ り 算 定 し た 資 金 不 足 比 率 ((T)/(V)×100)																	
他 会 計 借 入 金 残 高 (W)																	
地 方 債 残 高 (X)	1,128,978	680,842	343,673	107,951													
○他会計繰入金 (単位:千円)																	
年 度 区 分		H28 (決 算)	H29 (決 算)	H30 (決 算)	R1 (決 算 推 計)	R2 (決 算 推 計)	R3 (決 算 推 計)	R4 (決 算 推 計)	R5 (決 算 推 計)	R6 (決 算 推 計)	R7 (決 算 推 計)	R8 (決 算 推 計)	R9 (決 算 推 計)	R10 (決 算 推 計)	R11 (決 算 推 計)		
収 益 的 収 支 分		25,840	18,492	11,539	5,137	1,378											
	ウ ち 基 準 内 繰 入 金																
	ウ ち 基 準 外 繰 入 金	25,840	18,492	11,539	5,137	1,378											
資 本 的 収 支 分		595,267	448,136	337,168	235,723	107,951											
	ウ ち 基 準 内 繰 入 金																
	ウ ち 基 準 外 繰 入 金	595,267	448,136	337,168	235,723	107,951											
合 計		621,107	466,628	348,708	240,860	109,329											

6.4 投資・財政計画（旭町駐車場）

（1）投資・財政計画の考え方

旭町駐車場の10年間の収支は以下のとおりです。八王子駅北口地下駐車場と同様に収入については逓減していくものの、支出は指定管理料が逓増していくものとして試算しています。なお、旭町駐車場は平成11年度の八王子駅北口地下駐車場の開設から赤字となって以来収支赤字が続いており、令和3年度から機械式駐車設備の更新工事を一定規模で実施していくことに伴い、更に多額の収支赤字が見込まれます。

機械式駐車設備の更新工事は経営を継続していくためには不可欠であるため、旭町駐車場の収支改善の取組（収支ギャップの解消）の主軸は、財源の確保と指定管理料や負担金（固定費）の削減となります。

既存ストックとしての活用や、八王子駅北口地下駐車場との連携強化等、抜本的なアプローチの手法を考案し、指定管理料と負担金を大幅に削減するための計画を立案します。

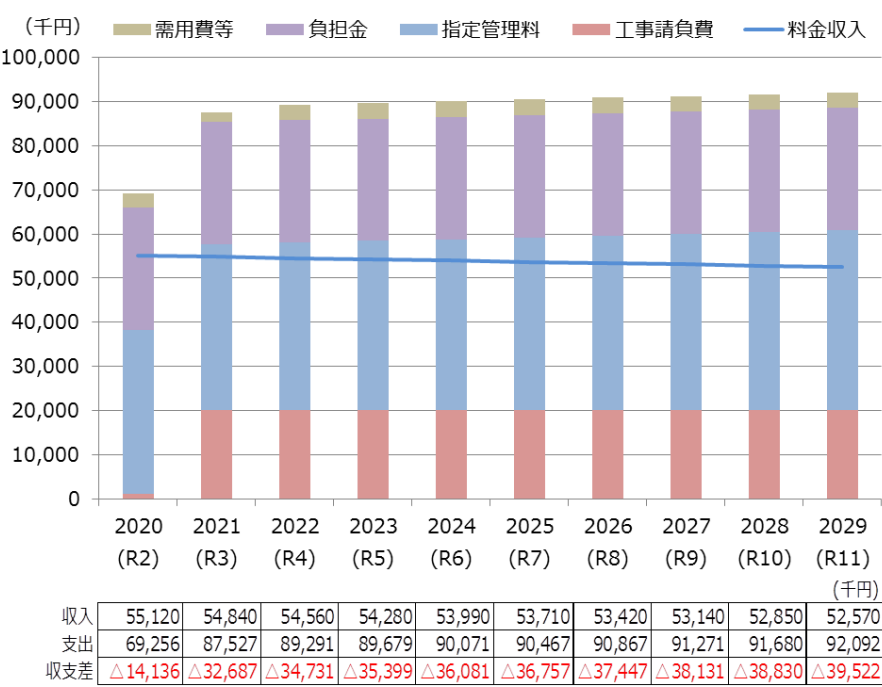


図 6.7 旭町駐車場 投資・財政計画(取組前)

(2) 取組内容の検討

旭町駐車場の取組の方向性は「独立採算を確立するために、既存ストックとしての活用や、八王子駅北口地下駐車場との連携強化等、固定費を大幅に削減する抜本的な収支改善の取組を行っていく。」こととしたため、具体的な取組内容は、指定管理者制度を現行の代行制から利用料金制に移行した場合を前提条件とし、収入増加（利用者や売上金の増）と支出削減（固定費や原価の減）、施設の課題や特性等を総合的に踏まえ、収支ギャップ解消のための取組を考案しました。

表 6.18 旭町駐車場 取組案

分 類	管理番号	取 組 内 容
前提条件	前提条件	指定管理者制度／利用料金制への移行
収入増加につながると考えられる取組	旭入-1	料金設定の見直し
	旭入-2	機械式駐車設備の改修による大型車両対応
	旭入-3	駐車場使用料以外の財源確保
	旭入-4	認知度向上のための名称変更
支出削減につながると考えられる取組	旭出-1	開場時間の短縮
	旭出-2	施設・設備のダウンサイジング
	旭出-3	区分所有に係る負担の適正化
複数の効果につながると考えられる取組	複-1	一体運用の強化
	複-2	地域ルールを活用（集約駐車場としての活用）

【前提条件】 指定管理者制度／利用料金制への移行

① 概要	
	料金収入を指定管理者の収入とする、利用料金制への移行を行うものです。
② 効果	
	サービス水準の向上に伴う利用台数の増加や支出削減、会計処理の簡素化が期待できますが、数値化が困難であるため投資・財政計画の計算には反映しません。

【旭入－１】 料金設定の見直し

① 概要	
	旭町駐車場の時間貸料金について、フルコストから原価分析を行った金額、もしくは周辺駐車場の時間貸料金相場へと金額を変更するものです。 利用料金の値上げについては慎重な判断が必要ですが、前掲で試算した経費削減策で十分な合理化を図っても収支ギャップの解消とはなりません。これは、現行の料金収入だけでは賄うことができない、「資金不足」に陥っている状態になります。そのため、料金設定の見直しを検討するものです。
② 条件設定	
	フルコストから原価分析及び周辺駐車場の時間貸料金相場分析を行い、自動車と自動二輪車それぞれの駐車料金を設定しました。 ・自動車 自動車定期貸の原価分析の結果、現行料金の 2 倍以上の金額となりました。また、旭町駐車場周辺で月極契約を行っている駐車場はあまり多くありませんが、25,000 円から 35,000 円程度が相場となっています。 J R 八王子駅の目の前という立地や、環境の整った地下空間という車両保全能力を考慮すると、現行の 40,000 円という料金設定も周辺相場から乖離したものではないと分析できます。料金の値上げ幅については、これまで消費税への転嫁等も控えてきた背景を考慮し、10% とします。 なお、時間貸も原価分析から値上げの余地はあるものの、隣接する八王子駅北口地下駐車場の考え方と同様に、周辺駐車場の料金相場との均衡から慎重な判断を要するため、改正料金の設定は行わないものとします。

表 6.19 時間貸(自動車) 駐車料金分析

時間貸 (1 時間あたり)		定期貸 (1 月あたり)	
原 価	846 円	原 価	82,983 円
周辺相場	400 円	周辺相場 (月極)	25,000 円 ～35,000 円
現 行	400 円	現 行	40,000 円
改正料金	設定せず	改正料金	44,000 円

・自動二輪車

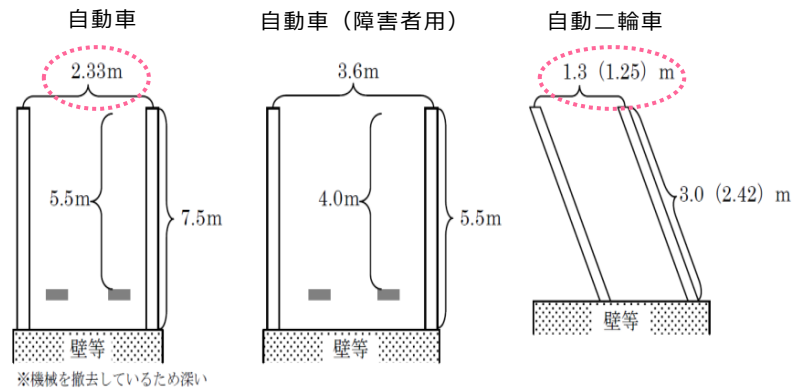
原価分析から、自動二輪車も料金値上げの必要があるという結果となりました。なお、J R 八王子駅北口周辺では、大型の自動二輪車区画を設置している駐車場はほとんどなく、旭町駐車場も需要増大を受けて、一部の自動車区画を自動二輪車区画に転用しています。

一般的に自動二輪車区画は屋外に整備されることが多くありますが、旭町駐車場は地下にあるため保管能力が高いことに加えて駅前という好立地のため、定期貸は予約待ちが発生しているほど需要が高い状況です。しかしながら法令上の制限があるため、これ以上自動車区画を減らし、自動二輪車区画に転用することは出来ません。

また、自動二輪車駐車場は、自動車駐車場と比べて収益を上げにくい構造上の問題があります。例えば、旭町駐車場の自動二輪車区画は自動車 1 区画に対して、2 区画も確保できない大きさです。また、自動二輪車の料金体系は自転車駐輪場でよく見られる 1 日課金制（時間制でなく、1 回の駐車で課金）が一般的であり、自動車 1 区画分のスペースでは、1 日 800 円（400 円×2 台）となります。これは、旭町駐車場の自動車区画であれば 1 台 2 時間の利用であげられる収益です。こうした区画の大きさと収益のバランス差が、民間による自動二輪車駐車場の整備が進みにくい要因の一つとなっています。そのため、「自動二輪車駐車場が周辺にほとんど整備されていないこと」と、「自動二輪車区画の占有面積に対する公平性」という 2 点を考慮し、自動二輪車駐車区画の料金を検討しました。料金の値上げ幅は、これまで消費税への転嫁等を控えてきたことや、時間貸がパークアンドライドとして利用されていることを等も踏まえて、現行料金から 25%増とします。

表 6.20 時間貸(自動二輪車) 駐車料金分析

時間貸 (1 回あたり)		定期貸 (1 月あたり)	
原 価	598 円	原 価	17,935 円
周辺相場	設置なし	周辺相場	設置なし
現 行	400 円	現 行	10,000 円
改正料金	500 円	改正料金	12,500 円



旭町駐車場の区画（平置き）の大きさ。機械式駐車区画は含まない。

図 6.8 旭町駐車場 駐車区画サイズ

③ 試算

平成 29 年度の料金収入に、現行料金の値上げ幅を乗じて試算します。

・自動車定期貸増加分

40,721,900 円 × 10% ≒ 400 万円

・自動二輪車時間貸増加分

5,980,000 円 × 25% ≒ 150 万円

・自動二輪車定期貸増加分

4,195,300 円 × 25% ≒ 100 万円

④ 効果

試算より、年間 650 万円程度の増収が期待できる結果となりました。

表 6.21 料金設定の見直しまとめ

自動車定期利用増加分	400 万円
自動二輪車時間貸増加分	150 万円
自動二輪車定期貸増加分	100 万円
計	650 万円

⑤ 備考

原価から分析したとおり、更なる値上げが必要ですが、利用者の理解が得られるよう、段階的に引き上げていく必要があると考えます。

【旭入－２】機械式駐車設備の改修による大型車両対応

① 概要					
	機械式駐車設備をハイルーフ車が利用できる大きさのものに取り替え、近年の車両の大型化に対応し、利用者の増加を図るものです。				
② 試算及び効果					
	大型車両に対応できる機械式駐車設備の場合、収容台数が減少し附置義務台数を減らしてしまうため、現時点では投資・財政計画の計算には反映しないものとします。なお、メーカーにヒアリングした結果は以下のとおりで、6号機を想定しました。なお、6号機の大型化は34台から17台に減少し、工期は15か月程度かかります。 表 6.22 スライド式機械駐車設備改修費(概算) <table> <tr> <th>撤去費（1基あたり）</th><th>撤去及び大型化（1基あたり）</th></tr> <tr> <td>約 2,000 万円</td><td>約 1 億 5 千万円</td></tr> </table>	撤去費（1基あたり）	撤去及び大型化（1基あたり）	約 2,000 万円	約 1 億 5 千万円
撤去費（1基あたり）	撤去及び大型化（1基あたり）				
約 2,000 万円	約 1 億 5 千万円				

【旭入－３】駐車場使用料以外の財源確保

① 概要	
	自動販売機やコインロッカー等の設置、カーシェアの拡大などの駐車料金収入以外の財源を確保するものです。
② 試算及び効果	
	指定管理者の自主事業の範囲で、提案事項であるため投資・財政計画の計算には反映しませんが、アンケート結果において、自動二輪車の利用者からロッカー等の荷物置場設置の要望がありました。定期利用者を対象に、月 2,000 円～3,000 円程度で貸し出すロッカー等の設置などは利便性向上として期待できます。 なお、仮に 1 月 3,000 円で、10 人のロッカー利用者を確保できた場合は $3,000 \text{ 円} \times 10 \text{ 人} \times 12 \text{ ヶ月} = 360,000 \text{ 円}$ の年間収入が期待できます。

【旭入－４】 認知度向上のための名称変更

① 概要	
	認知度向上のため、旭町駐車場の名称を変更するものです。アンケート結果からも、旭町駐車場がどこにあるのか知らないという意見もありました。この要因は名称にあると考え、例えば「市営八王子スクエアビル地下駐車場(仮称)」や「市営八王子スクエアパーク(仮称)」等の、ランドマークが明瞭なものに変更します。
② 試算及び効果	
	認知度の向上により利用増が見込まれますが、効果を測定するのは困難であるため、投資・財政計画の計算には反映しないものとします。また、ネーミングライツ等の手法も検討する必要があり、決定に時間を要することが考えられます。 なお、名称の変更は条例改正の必要がありますが、愛称の設定であれば条例改正は不要です。

【旭出－１】開場時間の短縮

① 概要

旭町駐車場は現在 24 時間開場としていますが、利用の無い夜間時間帯を閉場することで、人件費や光熱水費を削減するものです。

② 条件設定

旭町駐車場は平成 18 年 11 月 1 日に利便性向上のため、07：00～24：00 開場から 24 時間開場としましたものの、平成 28 年度における旭町駐車場の入出庫台数は以下のとおりであり、06：00 から入出庫が始まり、24：00 を過ぎた自動車の利用はほとんどありません。これは、定期契約の利用者の約 9 割が法人であり、夜間や早朝の時間帯に入出庫する必要性がないためと考えられます。従って、24：00～06：00 を閉場した場合の効果を試算します。

表 6.23 旭町駐車場 料金収入推移

H18	H20	H29
64,515,127 円	74,288,692 円	55,978,076 円

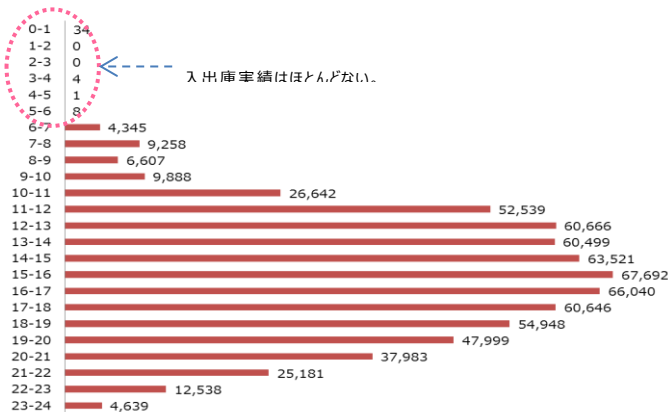


図 6.9 旭町駐車場 時間帯別入出庫台数（年間）
（自動二輪車は除く）

表 6.24 旭町駐車場 夜間時間帯の入出庫台数

令和元年(2019年)10月21日（月）					令和元年(2019年)10月19日（土）				
	自動車		自動二輪車			自動車		自動二輪車	
	入庫	出庫	入庫	出庫		入庫	出庫	入庫	出庫
00：00～00：30				2	00：00～00：30				
00：30～01：00				1	00：30～01：00				
01：00～01：30					01：00～01：30				
01：30～02：00	1				01：30～02：00				
02：00～02：30					02：00～02：30				
02：30～03：00		1			02：30～03：00			1	
03：00～03：30					03：00～03：30				
03：30～04：00					03：30～04：00				
04：00～04：30					04：00～04：30				
04：30～05：00					04：30～05：00				
05：00～05：30					05：00～05：30				
05：30～06：00			1		05：30～06：00			1	
合計	2 台		4 台		合計	0 台		2 台	

③ 試算

・人件費（年間削減量）

人件費は、平成 30 年度労務単価（警備員 B）から試算します。

平日削減分・・・283 万円

休日削減分・・・190 万円

283 万円 + 190 万円 ≒ 473 万円

・光熱水費（年間削減量）

光熱水費は、平成 30 年度の実績値から試算します。

1,766,304 円（平成 30 年度水光熱費）÷24 時間×6 時間 ≒ 44 万円

④ 効果

以上の試算により、開場時間を 6 時間（24：00～06：00）短縮することで、以下のとおり約 517 万円の削減効果が見込めました。なお、八王子駅北口地下駐車場同様、旭町駐車場においても利用料金制への移行を検討しているため、開場時間についても指定管理者の運営方針次第で変更される可能性があります。

表 6.25 開場時間の短縮効果まとめ

人件費削減分	473 万円
光熱水費削減分	44 万円
計	517 万円

【旭出－２】施設・設備のダウンサイジング

① 概要	
	施設規模（区画数）や設備規模を縮小し、維持管理に係る経費を削減するものです。
② 試算及び効果	
	旭町駐車場は附置義務駐車施設であり、機械式駐車設備の規模は、法令に定められている附置台数を根拠としているため、これ以上設備や区画を縮小することはできません。従って、現時点では投資・財政計画の計算には反映しないものとします。

【旭出－３】区分所有に係る負担の適正化

① 概要									
	旭町駐車場において、八王子スクエアビルの区分所有に係る固定費は以下の３つになります。このうち、１と３については負担の適正化により、旭町駐車場が負担する割合を軽減するものです。 表 6.26 旭町駐車場 区分所有に係る固定費 <table border="1"> <thead> <tr> <th>固定費</th><th>概要</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>１ 管理組合負担金</td><td>建物の共益費等に係るもの</td></tr> <tr> <td>２ 管理組合修繕費負担金</td><td>建物の大規模修繕に係るもの</td></tr> <tr> <td>３ 土地借上料</td><td>建物の土地に係るもの</td></tr> </tbody> </table>	固定費	概要	１ 管理組合負担金	建物の共益費等に係るもの	２ 管理組合修繕費負担金	建物の大規模修繕に係るもの	３ 土地借上料	建物の土地に係るもの
固定費	概要								
１ 管理組合負担金	建物の共益費等に係るもの								
２ 管理組合修繕費負担金	建物の大規模修繕に係るもの								
３ 土地借上料	建物の土地に係るもの								
② 試算及び効果									
	固定費の削減が期待できますが、１と３について適正化を進め、併せて約 2,100 万円の負担の適正化を見込みます。								

【複－１】 一体運用の強化

① 概要

八王子駅北口地下駐車場と旭町駐車場の利用のされ方は、これまで分析してきたとおり大きく異なりますが、それぞれの駐車場の使われ方に即した役割分担と一体的運用を徹底することで、「両施設が相互に補完し合う関係」を形成し、更なる経費削減を図っていくものです。

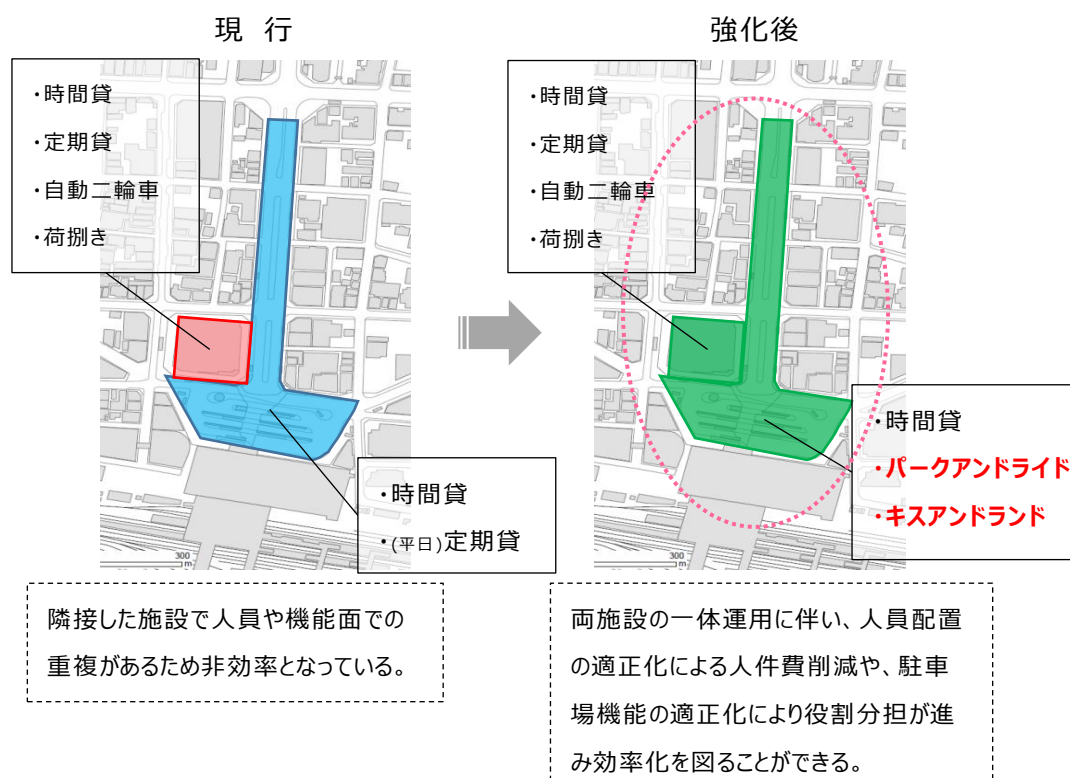


図 6.10 一体運用の強化イメージ

例 1：人員配置の適正化

市営駐車場では開場時間中は警備員が常駐しており、利用者の案内やトラブル対応のみならず、定期的な巡回を行うことで犯罪の抑止効果等を発揮しています。

この警備業務において、両駐車場がそれぞれ補完し合うことで人員配置を適正化し、警備費用等の経費削減を図ります。

例 2：駐車場機能の適正化（公共施設配置適正化の観点から）

駐車場は時間貸や定期貸、パークアンドライドやキスアンドライド、荷捌き等といった複数の機能を有しており、駐車場利用者が自動車を駐車（停車）させるという行動は同じでも、利用する目的は異なるものとなっています。この機能の重複する部分や施設の特性、使われ方に応じた利用者の誘導・分離を図ることで、経費削減を見込むことができます。

例えば、旭町駐車場を定期駐車に特化させることで、機械式駐車設備の操作を把握している契約者が自ら操作できる仕組みにします。これは、現在の定期利用者が、案内なしで操作し

ているものと同様です。そうすることで、例えば旭町駐車場入口立哨員や、振り分け誘導員などの人員をほぼ削減することができ、大幅な経費削減が期待できます。時間貸駐車機能は隣接する八王子駅北口地下駐車場が補完するため、利用者が限定される（＝公共性が損なわれる）ことはなく、旭町駐車場から入場してくる利用者も、理解しやすいものになります。

時間貸利用者を八王子駅北口地下駐車場が補完することに関して、駐車場利用者の選好性における最重要要因は、「いかに目的地に接近しているか」と言われています。その点で、八王子駅北口地下駐車場と旭町駐車場は隣接しているため利用者の目的地への影響はほとんど無いと判断できます。

さらに 1 日の入出庫の頻度を考えると、八王子駅北口地下駐車場は自走式であるためにキスアンドライド（短時間需要）及びパークアンドライド（平日長時間需要）の同時運用が行いやすいのに対し、旭町駐車場は機械式駐車設備で入出庫に時間を要するため運用面で課題があることも、利用者の誘導・分離を進めるべき理由の 1 つです。

② 試算及び効果

例 1 の人員配置の適正化により、両施設の巡回警備の共有・効率化につながり、旭町駐車場の警備体制を利用状況に応じて柔軟に変更することが可能となります。その結果、最大で約 2 名分（約 1,000 万円）の削減を見込むことができます。

表 6.27 旭町駐車場 一体運用の効果

人件費削減分	1,000 万円
--------	----------

【複－２】 集約駐車場としての活用

① 概要

旭町駐車場を「都市を構成する一つの施設」と考え、周辺建物が新築される際に、新たに発生し得る附置義務駐車施設を旭町駐車場に隔地し、稼働率の向上や附置義務担保による長期収入源の確保を図るものです。また、附置義務駐車施設の基準の緩和や隔地を認めることにより、新築建物の床面積の有効活用を図ることが可能になり、建物の更新を促すことも期待できます。

駐車場の配置適正化であるこの施策を行うためには「地域ルール」という一定のスキームを策定する必要があります。地域ルールは既に都内 23 区の一部で運用が始まっており、一定の条件のもと、附置義務台数の低減や、隔地規定の積極的運用などにより附置義務の軽減を図っています。

表 6.28 地域ルール導入事例

ルール名	主な内容
銀座ルール(中央区) H15.12～	隔地規定の積極的運用 集約駐車場の確保 負担金制度の導入
大丸有ルール(千代田区) H16.9～	附置義務台数の減免 負担金制度の導入
渋谷ルール(渋谷区) H23.12～	附置義務台数の減免 隔地規定の積極的運用 隔地距離の柔軟化 地域貢献協力金制度の導入
新宿駅東口ルール(新宿区) H25.11～	附置義務台数の減免 駐車場の出入口規制 隔地規定の積極的運用 隔地距離の柔軟化 地域まちづくり協力金制度の導入
新宿駅西口ルール(新宿区) ※当面未施行	附置義務台数の減免 隔地規定の積極的運用 地域まちづくり協力金制度の導入
八重洲ルール(中央区)	※現在検討中 (街路交通施設課オブザーバー参加)
虎ノ門ルール(港区)	※現在検討中 (街路交通施設課オブザーバー参加)
品川ルール(港区)	※現在検討中 (街路交通施設課オブザーバー参加)

出展：国土交通省資料「駐車場の附置義務制度」平成 29 年 9 月

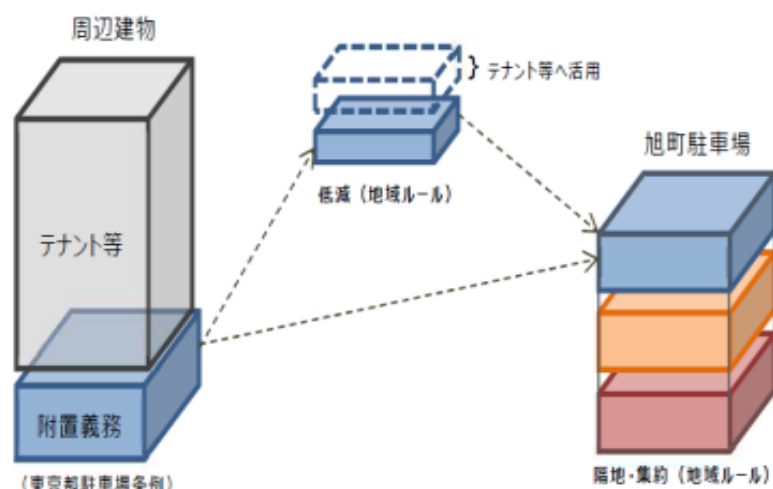


図 6.11 地域ルールの導入イメージ

② 試算及び効果

表 6.29 集約駐車場の効果

旭町駐車場	①稼働率の向上 ②附置義務担保のため建物側との契約による長期収入源の確保
新築建物 (オーナー)	附置義務駐車場整備負担の軽減及び空いた床面積の有効活用 (建て替えの促進、テナント等の売り場面積の向上など)
周辺地域	①建物の老朽化対策及び災害対策としての、建て替え促進 ②駐車場の出入口が減少（まちなみの連続性の確保）し、自転車・歩行者ネットワークの保全から、「歩きやすいまちなか」空間の形成

地域ルールの実用開始までに時間を要し、効果を試算することも難しいため、投資・財政計画の計算には反映しないものとします。

なお、附置義務駐車施設を受け入れる条件として、常に一定以上の空き区画が必要となります。そのため、休日に満車となる時間帯がある八王子駅北口地下駐車場を集約駐車場に位置づけることは現状においては困難であり、旭町駐車場が最も適していると考えられます。

また、旭町駐車場を集約駐車場として位置づける場合、国土交通省の資料によると「集約先の駐車場など今後に必要な駐車場については、都市の課題解消などに貢献できるような整備をすべき」とあります。従って、旭町駐車場では既に満空情報やカーシェア等は導入されていますが、八王子駅周辺の課題解消に貢献できるように、更なる高質化への取組を継続して模索していく必要があります。

- ①地球温暖化対策・・・電気自動車用充電器の設置、緑化
- ②災害時対策……………支援物資の備蓄倉庫、情報取得用wi-fi
- ③駐車場利便性向上…満空情報の提供、カーシェア拠点
- ④快適な都市環境……荷さばき拠点、良好な景観形成 等

出展：国土交通省資料「駐車場の配置適正化と高質化への誘導について」平成 29 年 10 月

図 6.12 駐車場の高質化のための整備例

(3) 取組効果まとめ

各改善策検討の結果、以下のとおりとなりました。

表 6.30 旭町駐車場 取組案検討結果

管理番号	取組内容	検討結果
前提条件	指定管理者制度／利用料金制への移行	サービス水準の向上に伴う利用台数の増加や支出削減、会計処理の簡素化が期待できる。
旭入-1	料金設定の見直し	利用料金制の導入に伴い料金体系の見直しが見込まれるため、原価分析により適正な料金設定を実施することで、収入増を見込む。
旭入-2	機械式駐車設備の改修による大型車両対応	大型化により入庫可能な車種が増えることで、利用増が期待できるが、現時点では区画数をこれ以上減らすことは出来ないため、投資・財政計画には反映しない。
旭入-3	駐車場使用料以外の財源確保	指定管理者の自主事業として実施が見込まれるが、指定管理者による提案事項のため、投資・財政計画には反映しない。
旭入-4	認知度向上のための名称変更	認知度の向上により利用増が見込まれるが、効果の数値化が困難なため、投資・財政計画には反映しない。
旭出-1	開場時間の短縮	利用がほとんど無い夜間の時間帯を閉場することで経費削減が見込まれる。
旭出-2	施設・設備のダウンサイジング	旭町駐車場は附置義務駐車施設であり、機械式駐車設備の規模は、法令に定められている附置台数を根拠としており、これ以上設備や区画を縮小することはできないため、投資・財政計画の計算には反映しない。
旭出-3	区分所有に係る負担の適正化	附置義務駐車施設の維持に係る負担の見直しにより、固定費の削減（支出削減）が見込まれる。
複-1	一体運用の強化	八王子駅北口地下駐車場との役割分担により、さらなる効率性の向上が期待され、支出削減が見込まれる。
複-2	地域ルールを活用（集約駐車場としての活用）	稼働率の向上や附置義務担保による長期収入源の確保などの複数の効果が期待できるが、準備に時間を要するため、投資・財政計画には反映しない。

(4) 投資・財政計画への反映

これらの取組について、投資・財政計画に反映する内容は、以下のとおりとなります。また、これらの取組については、どの程度の期間をかけて効果を発揮し出すのか、現時点では具体的な見通しを立てることは困難であるため、取組開始目標を令和 3 年からの設定し、そのタイミングで最大の効果を発揮するものと仮定しています。

表 6.31 投資・財政計画に反映する取組

管理番号	取組内容	効 果
前提条件	指定管理者制度／利用料金制への移行	移行による影響額は算出できないものの、納付金は、【旭入-1】、【旭出-1】、【複-1】の取組を実施することにより、最大で約 4,000 万円見込めます。
旭入-1	料金設定の見直し	料金の見直しにより、約 650 万円の増収となります。
旭出-1	開場時間の短縮	警備員費・光熱水費のを 6 時間分削減により、約 500 万円の削減となります。
旭出-3	区分所有に係る負担の適正化	旭町駐車場が負担する割合を軽減することにより、約 2,100 万円の削減となります。
複-1	一体運用の強化	人員配置の適正化により、人件費が約 1,000 万円の削減となります。 ただし、「旭出-1」と同時に実施する場合は、対象費用に重複が生じるため、「複-1」による削減は約 500 万円となります。

(5) 取組後の特徴

令和3年度の利用料金制移行により、指定管理料（約3,200万円）の支払いが無くなります。また、その他の需用費や負担金については、大きく増減は生じない見通しとなっています。

施設設備の更新費用（約1.7億円）については、取組前は独立採算性が保てず、賄うことが難しかったものの、取組後は収支が改善され、新たに起債等を行うことなく対応できるようになります。

これらの取り組みにより令和3年度以降、取組前と比べて収支が約3,600万円改善する計画となっています。

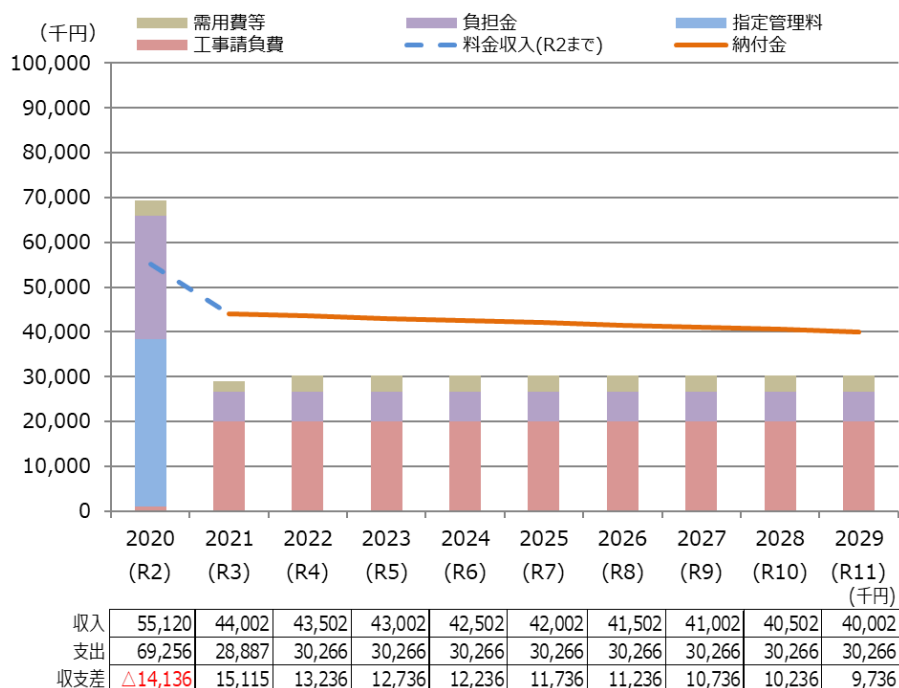


図 6.13 旭町駐車場 投資・財政計画(取組後)

(6) 留意事項

① 試算した値について

利用料金制へ移行後の運営について、どのような料金設定・開場時間を設定するのかは、指定管理者が市の承認を得て決定することになります。そのため、前述のような取組を考案・試算した結果、一定の効果が見込まれるものとなりましたが、指定管理者がどのような方針で運営をしていくのか未確定な段階での試算結果であり、変動が予想されます。

② 納付金について

本計画では、取組効果が最大発揮している時の収支差を納付額としています。しかし、実際に市へ納付される額は指定管理者の提案により決定されるため、計画値から変動することが予想されます。

③ 一体運用の強化について

旭町駐車場の効率化に伴い、警備員等の人員の削減を見込むことができたものの、例えば集約駐車場等の運用が開始し、利用者が増加した場合は、安全上警備員を増員する可能性も考えられます。

6.5 投資・財政計画（旭町駐車場）（総務省様式）

旭町駐車場の投資・財政計画は、取組前が下表、取組後は次頁のとおりです。

表 6.32 旭町駐車場 投資・財政計画(取組前)

(単位:千円, %)

年 度		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
区 分		(決 算)	(決 算)	(決 算)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)
収益的収支	1 総 収 益 (A)	56,323	55,981	54,465	55,403	55,122	54,842	54,562
	(1) 料 金 収 入 (B)	56,321	55,978	54,462	55,401	55,120	54,840	54,560
	(2) そ の 他 収 入	2	3	3	2	2	2	2
	2 総 費 用 (D)	78,211	59,503	66,761	73,329	68,256	67,527	69,291
	(1) 営 業 費 用	75,704	59,503	66,761	73,329	68,256	67,527	69,291
	(2) 支 払 利 息	2,507	0	0	0	0	0	0
3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)		△ 21,888	△ 3,522	△ 12,296	△ 17,926	△ 13,134	△ 12,685	△ 14,729
資本的収支	1 資 本 的 収 入 (F)	125,886	0	0	0	0	0	0
	(2) 他 会 計 補 助 金	125,886	0	0	0	0	0	0
	2 資 本 的 支 出 (G)	142,302	19,224	0	0	1,000	20,000	20,000
	(1) 建 設 改 良 費	16,416	19,224	0	0	1,000	20,000	20,000
	(2) 地 方 債 償 還 金 (H)	125,886	0	0	0	0	0	0
	3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 16,416	△ 19,224	0	0	△ 1,000	△ 20,000	△ 20,000
収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)		△ 38,304	△ 22,746	△ 12,296	△ 17,926	△ 14,134	△ 32,685	△ 34,729
形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)		△ 38,304	△ 22,746	△ 12,296	△ 17,926	△ 14,134	△ 32,685	△ 34,729
収益的収支比率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)		28	94	82	76	81	81	79

年 度		R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11
区 分		(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)	(決 算 推 計)
収益的収支	1 総 収 益 (A)	54,282	53,992	53,712	53,422	53,142	52,852	52,572
	(1) 料 金 収 入 (B)	54,280	53,990	53,710	53,420	53,140	52,850	52,570
	(2) そ の 他 収 入	2	2	2	2	2	2	2
	2 総 費 用 (D)	69,679	70,071	70,467	70,867	71,271	71,680	72,092
	(1) 営 業 費 用	69,679	70,071	70,467	70,867	71,271	71,680	72,092
	(2) 支 払 利 息							
3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)		△ 15,397	△ 16,079	△ 16,755	△ 17,445	△ 18,129	△ 18,828	△ 19,520
資本的収支	1 資 本 的 収 入 (F)	0	0	0	0	0	0	0
	(2) 他 会 計 補 助 金	0	0	0	0	0	0	0
	2 資 本 的 支 出 (G)	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	(1) 建 設 改 良 費	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	(2) 地 方 債 償 還 金 (H)	0	0	0	0	0	0	0
	3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000
収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)		△ 35,397	△ 36,079	△ 36,755	△ 37,445	△ 38,129	△ 38,828	△ 39,520
形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)		△ 35,397	△ 36,079	△ 36,755	△ 37,445	△ 38,129	△ 38,828	△ 39,520
収益的収支比率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)		78	77	76	75	75	74	73

表 6.33 旭町駐車場 投資・財政計画(取組後)

年 度 区 分		(単位:千円, %)														
		H28 (決 算)	H29 (決 算)	H30 (決 算)	R1 (決 算 推 計)	R2 (決 算 推 計)	R3 (決 算 推 計)	R4 (決 算 推 計)	R5 (決 算 推 計)	R6 (決 算 推 計)	R7 (決 算 推 計)	R8 (決 算 推 計)	R9 (決 算 推 計)	R10 (決 算 推 計)	R11 (決 算 推 計)	
収 益 的 収 支	収 益 的 収 入	1 総 収 益 (A)	56,323	55,981	54,465	55,403	55,122	44,002	43,502	43,002	42,502	42,002	41,502	41,002	40,502	40,002
		(1) 営 業 収 益 (B)	56,321	55,978	54,462	55,401	55,120									
		ア 料 金 収 入	56,321	55,978	54,462	55,401	55,120									
		イ 受 託 工 事 収 益 (C)														
		ウ そ の 他														
		(2) 営 業 外 収 益	2	3	3	2	2	44,002	43,502	43,002	42,502	42,002	41,502	41,002	40,502	40,002
	収 益 的 支 出	ア 他 会 計 繰 入 金														
		イ そ の 他	2	3	3	2	2	44,002	43,502	43,002	42,502	42,002	41,502	41,002	40,502	40,002
		2 総 費 用 (D)	78,211	59,503	66,761	73,329	68,256	8,887	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266
		(1) 営 業 費 用	75,704	59,503	66,761	73,329	68,256	8,887	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266
		ア 職 員 給 与 費														
		ウ ち 退 職 手 当														
	資 本 的 収 入	イ そ の 他	75,704	59,503	66,761	73,329	68,256	8,887	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266	10,266
		(2) 営 業 外 費 用	2,507													
		ア 支 払 利 息	2,507													
		ウ ち 一 時 借 入 金 利 息														
		イ そ の 他														
		3 収 支 差 引 (A)-(D) (E)	△ 21,888	△ 3,522	△ 12,296	△ 17,926	△ 13,134	35,115	33,236	32,736	32,236	31,736	31,236	30,736	30,236	29,736
資 本 的 支 出	1 資 本 的 収 入 (F)	125,886														
	(1) 地 方 債															
	ウ ち 資 本 費 平 準 化 債															
	(2) 他 会 計 補 助 金	125,886														
	(3) 他 会 計 借 入 金															
	(4) 固 定 資 産 売 却 代 金															
	(5) 国 (都 道 府 県) 補 助 金															
	(6) 工 事 負 担 金															
	(7) そ の 他															
	2 資 本 的 支 出 (G)	142,302	19,224			1,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	
	(1) 建 設 改 良 費	16,416	19,224			1,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	
	ウ ち 職 員 給 与 費															
(2) 地 方 債 償 還 金 (H)	125,886															
(3) 他 会 計 長 期 借 入 金 返 還 金																
(4) 他 会 計 へ の 繰 出 金																
(5) そ の 他																
3 収 支 差 引 (F)-(G) (I)	△ 16,416	△ 19,224			△ 1,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	△ 20,000	
収 支 再 差 引 (E)+(I) (J)		△ 38,304	△ 22,746	△ 12,296	△ 17,926	△ 14,134	15,115	13,236	12,736	12,236	11,736	11,236	10,736	10,236	9,736	
積 立 金 (K)							15,115	13,236	12,736	12,236	11,736	11,236	10,736	10,236	9,736	
前 年 度 か ら の 繰 越 金 (L)																
前 年 度 繰 上 充 用 金 (M)																
形 式 収 支 (J)-(K)+(L)-(M) (N)		△ 38,304	△ 22,746	△ 12,296	△ 17,926	△ 14,134										
翌 年 度 へ 繰 り 越 す べ き 財 源 (O)																
実 質 収 支 黒 字 (P)																
(N)-(O) 赤 字 (Q)																
赤 字 比 率 ($\frac{(Q)}{(B)-(C)} \times 100$)																
収 益 的 収 支 比 率 ($\frac{(A)}{(D)+(H)} \times 100$)		28	94	82	76	81	495	424	419	414	409	404	399	395	390	
地 方 財 政 法 施 行 令 第 16 条 第 1 項 に よ り 算 定 し た 資 金 の 不 足 額 (R)																
営 業 収 益 ー 受 託 工 事 収 益 (B)-(C) (S)																
地 方 財 政 法 に よ る 資 金 不 足 の 比 率 ((R)/(S)×100)																
健 全 化 法 施 行 令 第 16 条 に よ り 算 定 し た 資 金 の 不 足 額 (T)																
健 全 化 法 施 行 規 則 第 6 条 に 規 定 す る 解 消 可 能 資 金 不 足 額 (U)																
健 全 化 法 施 行 令 第 17 条 に よ り 算 定 し た 事 業 の 規 模 (V)																
健 全 化 法 第 22 条 に よ り 算 定 し た 資 金 不 足 比 率 ((T)/(V)×100)																
他 会 計 借 入 金 残 高 (W)																
地 方 債 残 高 (X)																
○他会計繰入金																
年 度 区 分		H28 (決 算)	H29 (決 算)	H30 (決 算)	R1 (決 算 推 計)	R2 (決 算 推 計)	R3 (決 算 推 計)	R4 (決 算 推 計)	R5 (決 算 推 計)	R6 (決 算 推 計)	R7 (決 算 推 計)	R8 (決 算 推 計)	R9 (決 算 推 計)	R10 (決 算 推 計)	R11 (決 算 推 計)	
収 益 的 収 支 分		2,507														
	ウ ち 基 準 内 繰 入 金															
	ウ ち 基 準 外 繰 入 金	2,507														
資 本 的 収 支 分		125,886														
	ウ ち 基 準 内 繰 入 金															
	ウ ち 基 準 外 繰 入 金	125,886														
合 計		128,393														

(2) ロジックモデルの設定

PDCA サイクルの検証を適切に実施していくため、以下のとおり簡易なロジックモデル^{xxi}を作成しました。ロジックモデルでは第5章で掲げる経営目標（中期ビジョン）を最終アウトカムに位置づけ、そこから8つの使用する指標等（アウトプット）の設定を行いました。

8つの指標をアウトプットするに、利用調査・経理調査・維持管理調査・利用者満足度調査（アンケート）・周辺駐車場調査の5つの視点から検証作業（インプット）を行います。

また、このロジックモデルも定期的な見直しの対象とし、適切なPDCAサイクルの確立を図ります。

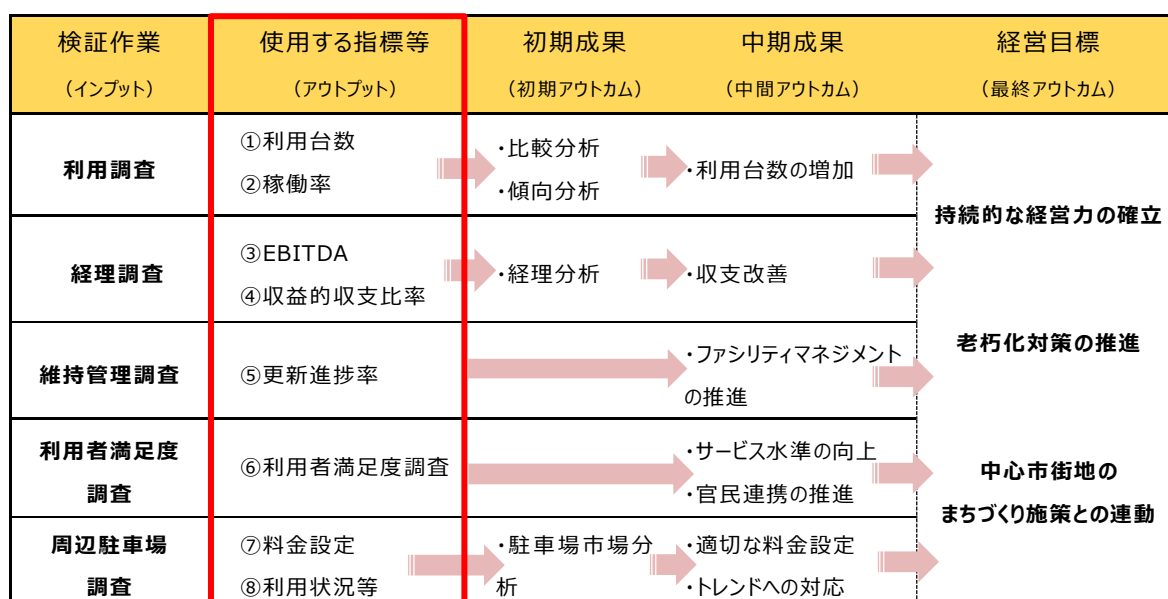


図 7.3 ロジックモデル

^{xxi} ロジックモデル：事業や組織（インプット）が最終的に目指す変化・効果（アウトカム）の実現に向けた道筋を体系的に図にしたもの。

7.2 指標の設定（八王子駅北口地下駐車場）

（1）利用指標

第4章の将来予測で分析したとおり、将来にわたって料金収入が減少していく見通しであるため、利用台数も年間約3,500台ずつ減少していく試算になります。

一方で、投資・財政計画で策定した取組を実施した場合、パークアンドライドやキスアンドライド需要を新規に受け入れることになり、利用台数・稼働率・平均駐車時間について、一定の影響があると考えられます。なお、試算ではパークアンドライドだけでも年間約39,360台の利用台数が増加することが期待されます。

表 7.1 パークアンドライド・キスアンドライドの影響

	利用台数	稼働率	平均駐車時間
パークアンドライド	増加	増加	長時間化
キスアンドライド	増加	増加	短時間化

キスアンドライド需要については、現在、誤侵入した車両へ課金を防止するための時間（10分間）を活用し、送迎用としてある程度の利用がされていることから、利用指標の設定から除いています。パークアンドライド需要については、10年間で徐々に周知されていくと仮定し、利用台数の自然減少分に加味して設定しています。

表 7.2 八王子駅北口地下駐車場 利用指標（計画値）

	R2	R3	R4	R5	R6
利用台数(台)	642,606	643,210	643,813	644,376	644,919
稼働率(%)	409	410	410	409	411

	R7	R8	R9	R10	R11
利用台数(台)	645,440	645,940	646,420	646,878	647,334
稼働率(%)	411	412	411	412	412

(2) 経理指標

八王子駅北口地下駐車場の経理指標については、総務省の経営比較分析表の指標のうち、「EBITDA」と「収益的収支比率」の計画値を検証に用いるものとし、その乖離について原因分析及び対策を講じるものとします。

表 7.3 八王子駅北口地下駐車場 経理指標（計画値）

	R2	R3	R4	R5	R6
EBITDA(千円)	167,390	219,474	216,474	213,474	210,474
収益的収支比率(%)	120.5	1,044.0	1,031.1	1,018.2	1,005.3

	R7	R8	R9	R10	R11
EBITDA(千円)	207,474	204,474	201,474	198,474	195,474
収益的収支比率(%)	992.4	979.5	966.6	953.7	940.7

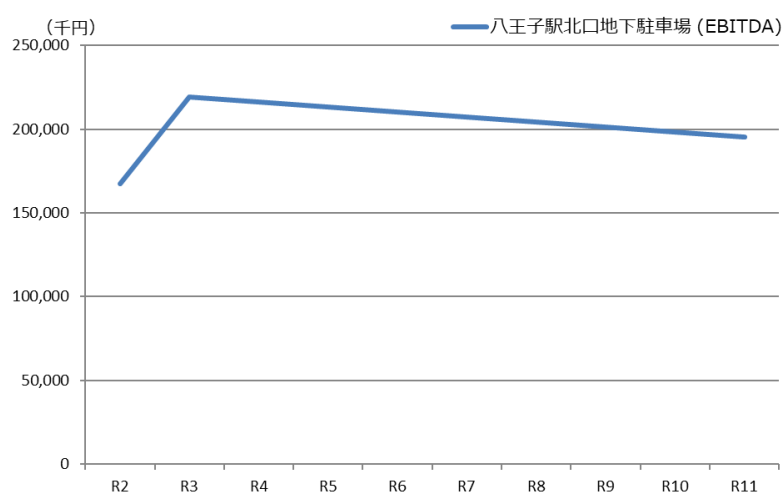


図 7.4 八王子駅北口地下駐車場 EBITDA（計画値）

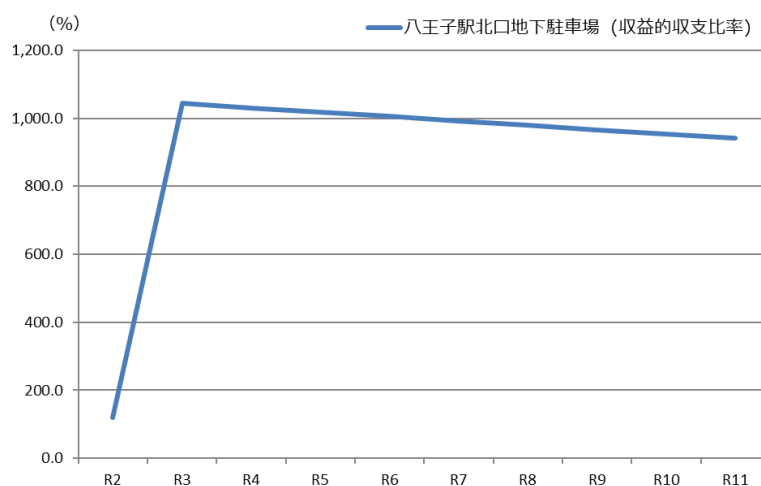


図 7.5 八王子駅北口地下駐車場 収益的収支比率（計画値）

※「EBITDA」と「収益的収支比率」は、総務省の経営比較分析表の指標のうち、「EBITDA」と「収益的収支比率」の計画値を検証に用いるものとし、その乖離について原因分析及び対策を講じるものとします。

(3) 維持管理指標

八王子駅北口地下駐車場の維持管理の指標には「更新進捗率」を用いるものとします。

更新進捗率とは、八王子駅北口地下駐車場の全体設備更新規模は約 10 億円で、10 年間の投資・財政計画期間内で一通りの設備更新が完了する予定となっていますが、その全体を 100%と定め、何割完了しているのか毎年度検証を行うものです。

この指標について修繕は含みませんが、突発的な故障等により緊急的に実施した工事（更新含む）は計画期間である 10 年間で発生する可能性があること、また予算等の兼ね合いから予定通りの更新工事が実施できないことも想定できるので、3～5 年の期間で見直しを実施していくことが望ましいと考えます。

なお、この指標では躯体補修費については考慮しないものとします。

表 7.4 八王子駅北口地下駐車場 維持管理指標（計画値）

	R2	R3	R4	R5	R6
更新費用(千円)	44,200	101,000	53,146	157,839	90,000
進捗率(%)	5	15	20	37	46

	R7	R8	R9	R10	R11
更新費用(千円)	118,000	118,000	118,000	89,758	78,000
進捗率(%)	58	70	83	92	100

(4) 利用者満足度調査

駐車場のサービス水準を検証するためには、利用者満足度調査（アンケート調査）は欠かせない要素となります。しかしながら、利用者の満足度について定量的な指標を設定することは困難であるため、指標は設けずに前年度との変動を比較・分析し、対策を検討するものとします。なお、具体的手法としては、現在既に行っている散布図分析を行うものとします。

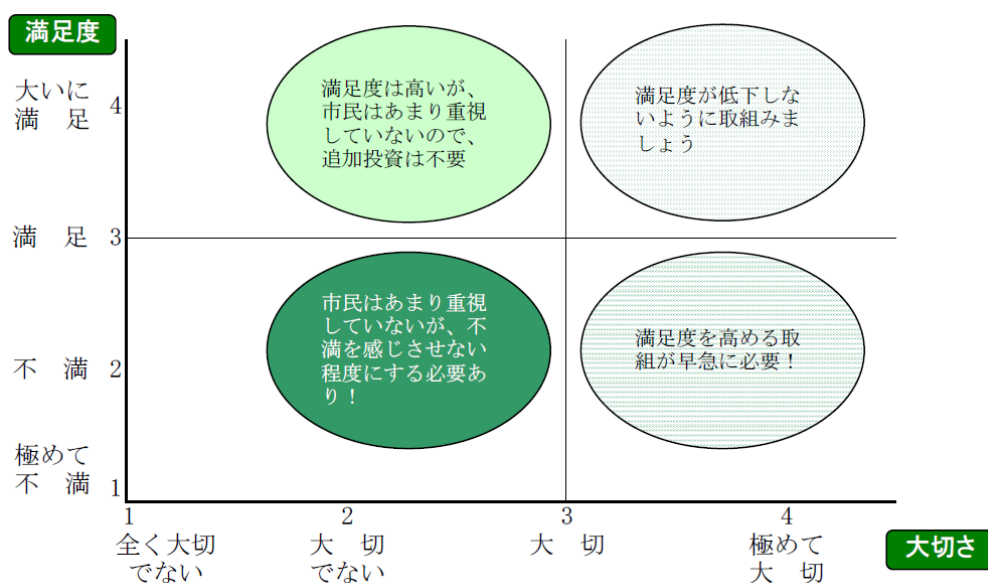


図 7.6 利用者満足度調査におけるマトリクス分析（市民満足度調査ガイドブックより）

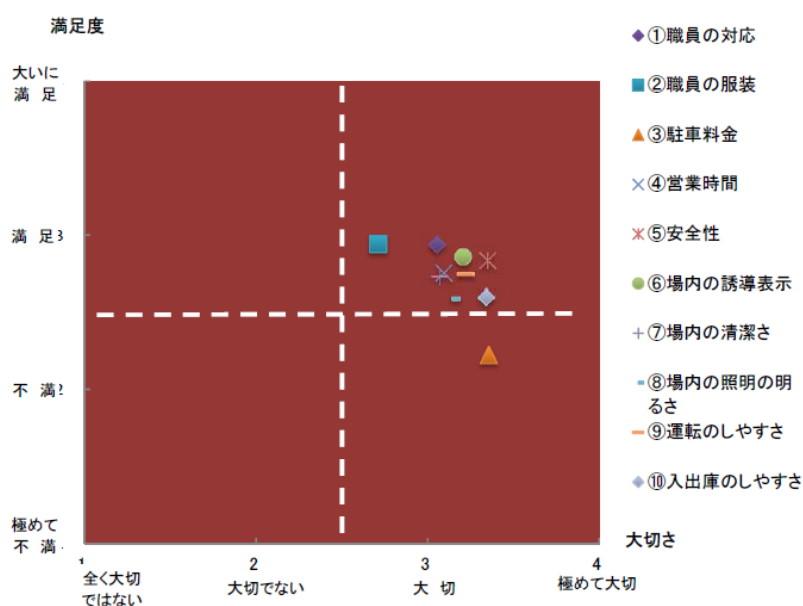


図 7.7 平成 30 年度八王子駅北口地下駐車場 散布図分析結果（参考）

(5) 周辺駐車場調査

駐車場事業はその特性として、多くの民間駐車場による市場価格が形成され易いため、常に周辺駐車場の運営状況を注視していく必要があります。そのため、複数の周辺駐車場に関して、料金設定（最大料金含む）や提携契約状況について定期的な比較分析を実施することが検証において必要になります。

比較する対象は、立体式・広場式を問わず、JR 八王子駅周辺の比較的収容台数が多い 100 台以上の駐車場とし、3～5 年毎に行います。

なお、追加調査として、対象駐車場のうち数か所において、平日・休日のそれぞれ 24 時間の利用状況（1 時間ごとの駐車台数）を分析し、周辺駐車場の総需要の分析を行います。

表 7.5 調査手法

条件	収容台数が 100 台以上
調査範囲	適宜設定

表 7.6 調査項目等

調査項目	着眼点
収容台数	区画数増減の有無等
料金設定	初回課金時間、最低料金、1 時間あたり換算料金等
最大料金設定	設定の有無、設定条件等
提携の有無	対象店舗数、店舗との距離、条件等
その他	開場時間、主な顧客層、サービス水準(支払方法)、月極契約の有無や料金、運用形態(サブリース)等

表 7.7 追加調査

条件	市営駐車場と類似若しくは特徴のある駐車場で、調査に協力を得られること
調査時間	平日・休日それぞれ 24 時間
調査項目	1 時間ごとの駐車台数等、検証に必要な全ての事項

7.3 指標の設定（旭町駐車場）

（1）利用指標

旭町駐車場自動車の約 8 割の利用が定期駐車であることや、自動二輪車の満車が続いている中で区画は増やせない現状については、投資・財政計画で策定した取組を実施した場合においても変化をもたらすことは難しいと想定されます。そのため、旭町駐車場について利用指標は設定しないものとします。

（2）経理指標

経理指標については、八王子駅北口地下駐車場と同様に、総務省の経営比較分析表の指標のうち、「EBITDA」と「収益的収支比率」の計画値を検証に用いるものとし、その乖離について原因分析及び対策を講じるものとします。

表 7.8 旭町駐車場 経理指標（計画値）

	R2	R3	R4	R5	R6
EBITDA(千円)	-13,134	35,115	33,236	32,736	32,236
収益的収支比率(%)	80.8	495.1	423.7	418.9	414.0

	R7	R8	R9	R10	R11
EBITDA(千円)	31,736	31,236	30,736	30,236	29,736
収益的収支比率(%)	409.1	404.3	399.4	394.5	389.7

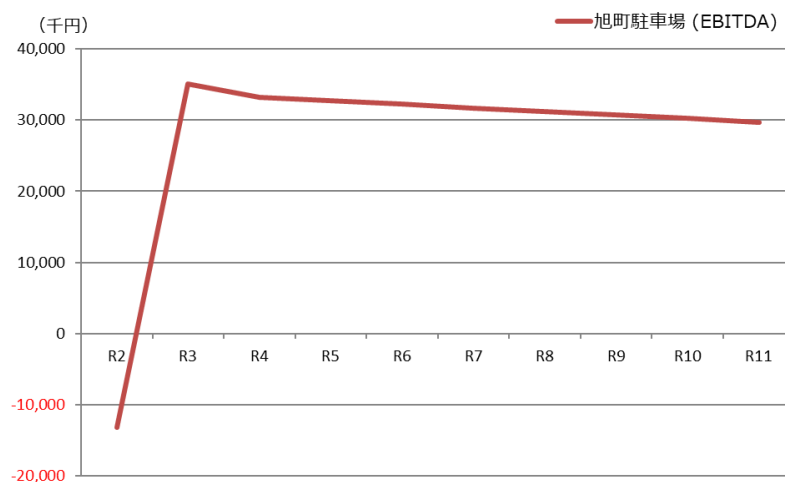


図 7.8 旭町駐車場 EBITDA（計画値）

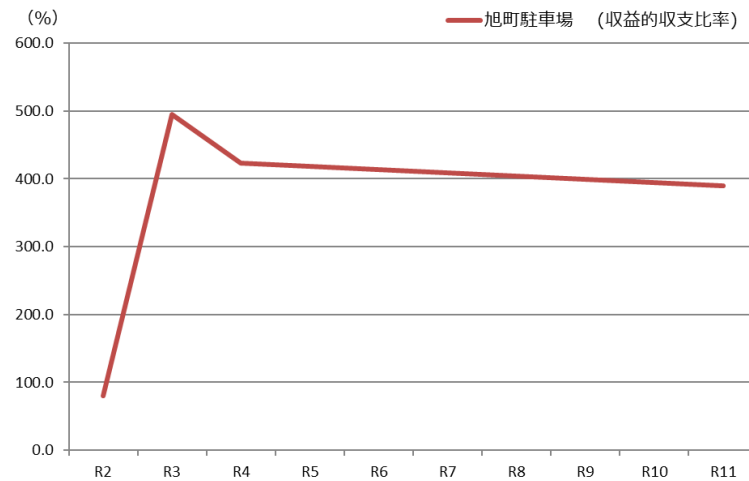


図 7.9 旭町駐車場 収益的収支比率 (計画値)

(3) 維持管理指標

旭町駐車場設備の更新計画については、投資・財政計画にて検討している内容に基づき、令和3年度から一定の規模で実施していきます。

表 7.9 八王子駅北口地下駐車場 維持管理指標 (計画値)

	R2	R3	R4	R5	R6
更新費用(千円)	1,000	20,000	20,000	20,000	20,000
進捗率(%)	1	12	23	34	45

	R7	R8	R9	R10	R11
更新費用(千円)	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
進捗率(%)	56	67	78	89	100

(4) 利用者満足度調査

旭町駐車場についても駐車場のサービス水準を検証するために、現在既に行っている散布図分析を行い、変動を比較・分析し、対策を検討するものとします。

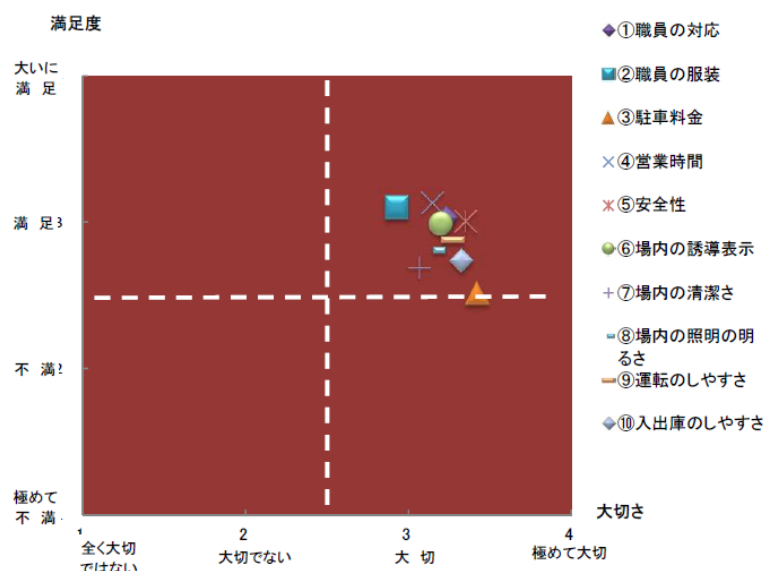


図 7.10 平成 30 年度旭町駐車場 散布図分析結果 (参考)

(5) 周辺駐車場調査

旭町駐車場についても八王子駅北口地下駐車場と同じように周辺駐車場調査を行い、比較・分析を行っていくものとします。特に月極駐車場の料金設定や、自動二輪車駐車場の整備状況等に注視していきます。

7.4 適切なフォローアップのために（おわりに）

本計画は、利用料金制への移行準備期間において作成されたもので、下表の視点を踏まえつつ可能な限り精緻な将来予測や収支改善効果の計算を行いました。しかしながら、令和3年度から指定される次期指定管理者による駐車場経営は現時点ではまだ開始されておらず、未定な部分が多くあります。次の見直しの際には、本計画の投資・財政計画で掲げた取組が本格的に稼働している見込であるため、本計画よりも更に明瞭化した将来予測や分析が出来ると考えます。

このため、見直し時には以下の通り複数の視点から、総合的に計画を見直します。

表 7.10 市営駐車場経営戦略の見直しに求められる視点

経営比較分析表の指標や、投資・財政計画等を総合的に策定する会計・経理の視点
躯体・設備の老朽化状況の把握及び更新計画を策定(見直し)するファシリティマネジメントの視点
周辺駐車場調査やパーソントリップ調査結果等の分析を行う統計・交通施策の視点
駐車場整備計画や駐車場の供給量の適正化、配置適正化等のまちづくり（都市計画）の視点

また、本計画の取組が推進され、駐車場の収支に改善が見られた場合は、さらなる民間活用の方法を追求できる環境が整っていると考えられます。国の法令改正や八王子駅前の環境の変化、利用状況の変化等を機微に捉え、施設のあり方について活発な議論を図っていきます。

八王子市営駐車場経営戦略

令和 2 年(2020 年)4 月 ～ 令和 12 年(2030 年)3 月

令和 2 年(2020 年)3 月 策定



発行：八王子市

編集：道路交通部交通事業課

東京都八王子市元本郷町三丁目 24 番 1 号

電話：042-620-7432

FAX：042-626-3137

E-mail：b510600@city.hachioji.tokyo.jp

あな
たの
み
ち
を、
あ
る
け
る
ま
ち。

