

## フェニックス通り駐車場の今後の方向性について

## 1 概要

## (1) 設置の経緯

フェニックス通り駐車場は、本市の商業、業務活動の中心地域における自動車交通の増大による著しい自動車需要の増大に対応し、交通の円滑化と商業及び業務活動の発展に資することを目的に、昭和 59 年 4 月に津都市計画区域における都市計画駐車場として位置付け、昭和 60 年 3 月に設置し、現在に至っています。

## (2) 機能、構造等

フェニックス通り駐車場は、228 台の駐車台数を有する地上 8 階 9 層の鉄骨造の立体式駐車場として設置し、平成 25 年 7 月に自家用車の規格が大型化したことへの対応及びおもいやり駐車場の増設のため、区画線の引き直し等の整備を行い、現在の駐車台数は、161 台となっています。また、地下 1 階部分に公共自転車等駐車場を有しています。

## (3) 有形固定資産の状況

フェニックス通り駐車場の有形固定資産は、土地、建物、機械及び装置等で、土地を除く令和 5 年度末の帳簿価額の合計は 9,492 万 7,000 円であり、当該駐車場は、昭和 60 年の設置から 39 年が経過しており、建物本体の減価償却は令和 13 年度で終了する予定です。

また、全ての有形固定資産（土地を除きます。）も、経年により減価償却率が 76.8%と高く、施設更新の必要に迫られています。

フェニックス通り駐車場の有形固定資産の状況（令和 5 年度末日時点）

（単位：千円）

|                 | 土地      | 建物                | 機械<br>及び装置       | 工具、器具<br>及び備品    | リース<br>資産       | 建設<br>仮勘定 |
|-----------------|---------|-------------------|------------------|------------------|-----------------|-----------|
| 帳簿原価            | 296,000 | 358,292           | 15,675           | 28,365           | 3,573           | 2,770     |
| 減価償却累計額         | —       | △ 276,990         | △ 13,566         | △ 22,980         | △ 212           | —         |
| 帳簿価額<br>(減価償却率) | 296,000 | 81,302<br>(77.3%) | 2,109<br>(86.5%) | 5,385<br>(81.0%) | 3,361<br>(6.0%) | 2,770     |
|                 |         | 94,927<br>(76.8%) |                  |                  |                 |           |

#### (4) 維持修繕及び改修工事の状況

フェニックス通り駐車場は、これまで収益的支出において、平成27年度に雨漏り修繕として88万6,000円、平成30年度にシャッター修繕として46万5,000円等を実施するなど、維持修繕を行ってきました。また、資本的支出の建設改良費において、平成28年度にエレベーター設備改修として1,206万4,000円、平成30年度に事前精算機更新として789万3,000円、令和元年度に消火設備等改修として1,329万9,000円等を実施するなど、改修工事を行ってきました。

なお、令和2年3月に策定した津市駐車場事業経営戦略（以下「経営戦略」といいます。）で令和3年度に計画していた吹付け耐火被覆、各種電気設備、給排水設備の改修、事前精算システムの設置、トイレの洋式化など約3億2,000万円（経営戦略では約2億1,000万円の財政計画でしたが、令和2年度に実施した設計積算業務で約3億2,000万円の見込みとなりました。）を要する大規模改修（以下「大規模改修」といいます。）について、新型コロナウイルス感染症（以下「感染症」といいます。）の影響等により延期を決定しました。

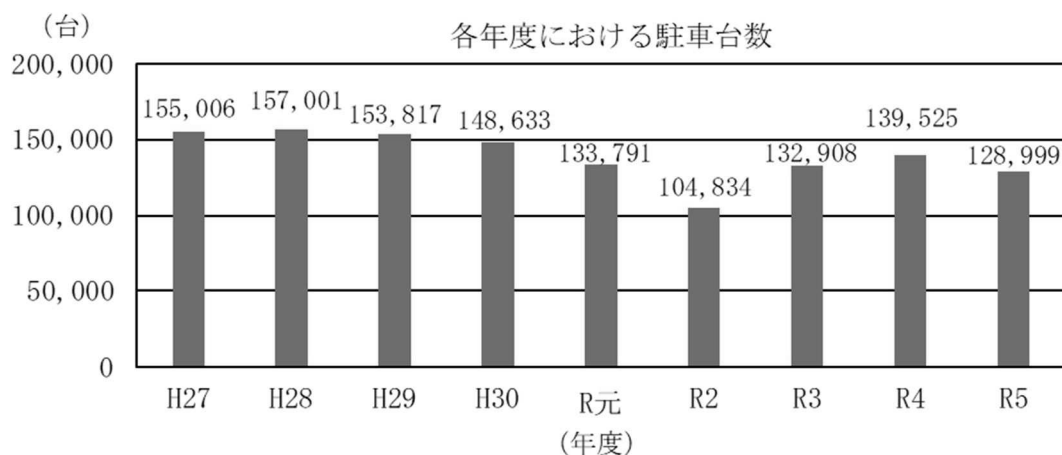
## 2 フェニックス通り駐車場の経営状況等

### (1) 利用状況

平成27年度から平成30年度までは、平均約15万3,600台となり、平成28年度は15万7,001台と最も多い駐車台数となりました。

令和元年度から令和3年度までは、感染症の影響を受け、平均約12万3,800台となり、令和2年度は10万4,834台と最も少ない駐車台数となりました。

令和3年度及び令和4年度には、感染症の影響が出る以前の水準まで回復しましたが、令和5年度は12万8,999台となりました。



(2) 収益的収支の状況

平成28年度の15万7,001台をピークに駐車台数が減少したことで事業収益も年々減少し、純利益は平成28年度の969万1,000円から平成30年度には162万6,000円にまで落ち込みました。

また、令和元年度から令和3年度までは、感染症の影響を受けたことから赤字に転落し、令和2年度には、純損失が最大規模の1,492万9,000円となり、令和3年度においても1,094万7,000円の純損失が生じたことから、経営戦略で同年度に予定していた大規模改修の延期を決定しました。

このことから、令和4年度は、管理業務委託に係る常駐管理人を廃止するなど、事業費用726万円を圧縮した結果、300万1,000円の純利益となりました。

さらに、令和5年度は、令和4年度に実施した事業費用の圧縮に加え、事業収益が感染症の影響が出る以前の水準まで回復したことで、1,036万9,000円の純利益となりました。

各年度における収益的収支の状況

(単位：千円)

| 年度  | 収益的収支    |          |                   |
|-----|----------|----------|-------------------|
|     | 事業収益 (A) | 事業費用 (B) | 差引収支<br>(= A - B) |
|     | うち共通分    | うち共通分    |                   |
| H27 | 44,086   | 39,149   | 4,937             |
|     | 51       | 3,297    |                   |
| H28 | 46,376   | 36,685   | 9,691             |
|     | 63       | 3,241    |                   |
| H29 | 43,668   | 38,963   | 4,705             |
|     | 1        | 3,083    |                   |
| H30 | 42,028   | 40,402   | 1,626             |
|     | 9        | 2,848    |                   |
| R 元 | 39,088   | 41,020   | △ 1,932           |
|     | 27       | 3,711    |                   |
| R 2 | 24,957   | 39,886   | △ 14,929          |
|     | 3        | 1,662    |                   |
| R 3 | 29,737   | 40,684   | △ 10,947          |
|     | 181      | 1,515    |                   |
| R 4 | 36,425   | 33,424   | 3,001             |
|     | 0        | 3,160    |                   |
| R 5 | 41,652   | 31,283   | 10,369            |
|     | 5        | 4,540    |                   |

※ 共通分は、事業収益の定期預金受取利息等、事業費用の人件費等、駐車場運営で生じた共通的な事業収益及び事業費用で、本市が経営する各駐車場の営業収益に応じ按分計算したものです。

(3) 資本的収支の状況

資本的収入の借入金は0円となっており、これは、資本的支出の建設改良費が1の(4)で示した改修工事にとどまったため、借入れの必要がなかったことによるものです。

なお、資本的収入が資本的支出に不足する額は、収益的支出の減価償却費等の現金支出を伴わない損益勘定留保資金等で補填しています。

各年度における資本的収支の状況

(単位：千円)

| 年度  | 資本的収支      |              |                   |
|-----|------------|--------------|-------------------|
|     | 資本的収入      | 資本的支出        | 差引収支<br>(= C - D) |
|     | 借入金<br>(C) | 建設改良費<br>(D) |                   |
|     |            | うち共通分        |                   |
| H27 | 0          | 0            | 0                 |
| H28 | 0          | 17,997       | △ 17,997          |
| H29 | 0          | 481          | △ 481             |
| H30 | 0          | 7,893        | △ 7,893           |
| R 元 | 0          | 13,299       | △ 13,299          |
| R 2 | 0          | 3,047        | △ 3,047           |
| R 3 | 0          | 17           | △ 17              |
| R 4 | 0          | 3,168        | △ 3,168           |
| R 5 | 0          | 3,286        | △ 3,286           |

※ 共通分は、駐車場で共通して使用した企業会計システムのリース料を本市が経営する各駐車場の営業収益に応じ按分計算したものです。

#### (4) 大規模改修を想定した今後の収支見込み

令和３年度に延期の判断をした大規模改修は、先送りできない状況にあるため、令和７年度に大規模改修を実施するものと想定し、今後の収支を試算すると、収益的収支では、令和８年度以降の減価償却費が毎年約１，３５０万円加算され、事業費用が増加することになります。

また、資本的収支では、大規模改修実施の財源として企業債等を借り入れる必要があり、償還期間を１０年間として３億円を借り入れた場合、令和９年度から令和１８年度まで毎年約３，３００万円を償還することになります。

### ３ フェニックス通り駐車場の今後の方向性

#### (1) 将来の在り方

フェニックス通り駐車場が立地する大門・丸之内地区では、官民連携組織であるエリアプラットフォーム「大門・丸之内 未来のまちづくり」が令和５年３月に策定した津市大門・丸之内地区未来ビジョンに基づくまちづくりの中で、土地集約・再編に向けた取組を進めていますが、現時点では駐車場が併設されている店舗や事務所は少なく、津センターパレスの利用者を始め、大門・丸之内地区での駐車場需要があることから、同地区において、都市計画駐車場は存続していく必要があります。

#### (2) 本市の駐車場における民間活力導入の方針

本市では、平成２９年１月に策定した津市公共施設等総合管理計画（令和４年３月改訂）において、「民間でできることは民間の活力を導入することを優先し、公共施設の譲渡を含め、民間事業者との連携を進める」ことを基本的な方針の１つとしています。

経営戦略では、このことを踏まえ、利用者の満足度の向上や収益性の改善を図るため、民間活力の導入検討として、指定管理者制度の導入、ＰＦＩ（ＲＯ方式）の導入、民間への貸付及び民間への売却について比較検討を行いました。（１－関係資料参照）

#### (3) フェニックス通り駐車場における民間活力導入の検討

フェニックス通り駐車場の経営状況を踏まえ、経営戦略で示した民間活力導入に関し、改めて５つの経営の方向性について検討を行いました。

| No. | 経営の方向性          | 今回検討を行った結果                                                                                        |
|-----|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | 直営の継続           | 本市が大規模改修を実施すると、毎年1,350万円の減価償却費が増加し、また、毎年約3,300万円の償還を要する。                                          |
| 2   | 指定管理者制度の導入      | 「1 直営の継続」の場合と同様に本市が大規模改修を実施することになり、その後も修繕等の負担が生じることから、民間活力導入の効果を十分発揮することができない。                    |
| 3   | P F I（R O方式）の導入 | 民間資金により大規模改修が実施されるが、民間事業者に対し、サービス購入の対価として、当該大規模改修費用を含む運営費を本市が毎年負担することになる。<br>また、事業実施までに相当の期間を要する。 |
| 4   | 民間への貸付          | 「1 直営の継続」の場合と同様に本市が大規模改修を実施することになり、その後も修繕等の負担が生じることから、民間活力導入の効果を十分発揮することができない。                    |
| 5   | 民間への売却          | 現状有姿で売却し、購入者に大規模改修を委ねることができる。その後も適正な維持管理が行われ、安全安心な都市計画駐車場を運営するのであれば、民間活力導入の高い効果が期待できる。            |

検討を行った5つの経営の方向性のうち、「1 直営の継続」から「4 民間への貸付」までの項目では、大規模改修の費用は本市が負担することになります。

一方、「5 民間への売却」は、唯一、本市が大規模改修の費用を負担することなく、都市計画駐車場としての需要に対応することができます。

また、民間への売却を想定すると、本市は、都市計画駐車場としての需要に対応しながらも、建物売却による売却収入を得られることに加え、売却後も、購入者から、当該建物等に係る固定資産税収入等による新たな税収を確保することが可能となります。

これらのことから、今後も都市計画駐車場として効率的に運営する条件

を付した上で、売却に応じる民間事業者があれば、「５ 民間への売却」が最も優位な手法であると判断できるため、フェニックス通り駐車場の売却に向けて取り組んでいくこととします。

#### ４ フェニックス通り駐車場に係る土地の取扱い

フェニックス通り駐車場の敷地である、本市所有の大門２７８番４の土地の取扱いに係る検討結果は次のとおりです。

| 区分    | 検討結果                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 売却する  | <p>土地の売却収入は得られるが、地価の下落等のため固定資産の帳簿価額より低額で売却せざるを得ない可能性があるため、単年度ではあるが特別損失が生じる。</p> <p>フェニックス通り駐車場の建物及び土地を売却する場合、都市計画駐車場としての機能を継続する条件を付すものの、購入者が経営不振や社会情勢等の変化により転売することも想定され、都市計画駐車場として継続されない可能性がある。</p>                                                             |
| 売却しない | <p>土地の売却収入は得られないが、フェニックス通り駐車場の建物の購入者と本市が借地契約を締結することになり、土地使用料収入が見込める。</p> <p>また、仮にフェニックス通り駐車場の建物の購入者が経営不振や社会情勢等の変化により、当該建物を本市の承諾又は裁判所の代諾許可なく転売した場合は、本市は借地契約を解除することができ、本市が専有部分の収去を請求する権利を有する者として、転得者に対し、フェニックス通り駐車場の建物を時価で売り渡すよう請求できるため、本市は、都市計画駐車場の継続を確保できる。</p> |

検討の結果、フェニックス通り駐車場の建物の売却後も都市計画駐車場として継続する必要があるため、当該土地を引き続き本市が所有することで、都市計画駐車場としての継続が担保されることになることから、フェニックス通り駐車場の建物の購入者に賃貸を行うこととします。

#### ５ フェニックス通り駐車場の特有の権利関係

フェニックス通り駐車場の建物は、建物の区分所有等に関する法律（以下「区分所有法」といいます。）に基づく、いわゆる区分所有建物であり、本

市及び株式会社津センターパレスがそれぞれ構造上区分された建物を所有しています。

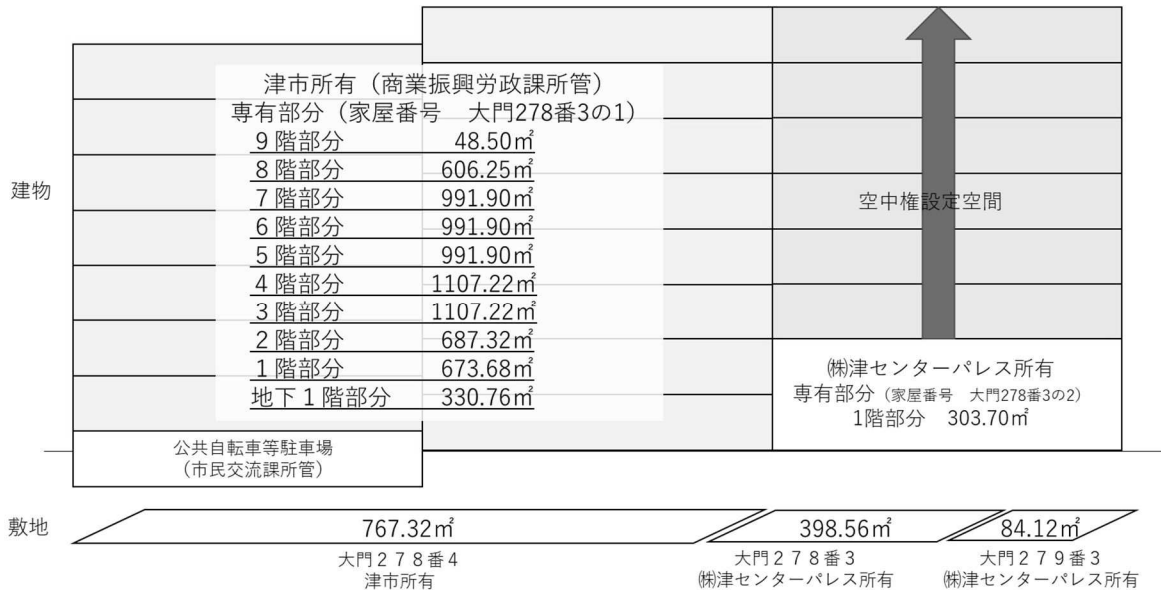
区分所有建物には、建物に係る区分所有権と土地の権利である敷地利用権があり、本市が所有する建物の敷地利用権は、大門278番4の土地所有権並びに大門278番3及び大門279番3に係る空間を目的とする地上権（以下「空中権」といいます。）から構成されています。

また、空中権は、昭和59年6月に本市と株式会社津センターパレスが締結した空中権設定契約書に基づきますが、空中権の存続期間は、本市がフェニックス通り駐車場を廃止するまでの期間となっています。仮に本市がフェニックス通り駐車場を廃止すると空中権が失効となり、本市は、大門278番3及び大門279番3の土地に係る敷地利用権を失うことになります。

なお、区分所有法第10条では「敷地利用権を有しない区分所有者があるときは、その専有部分の収去を請求する権利を有する者は、その区分所有者に対し、区分所有権を時価で売り渡すべきことを請求することができる。」と規定されており、これは、専有部分の収去を請求する権利を有する者のみの意思表示によって法律効果を生じさせることのできる形成権であることから、請求の意思表示があった段階で直ちに売買契約成立の効果が生じます。

したがって、仮に本市がフェニックス通り駐車場を廃止し、株式会社津センターパレス以外の者に売却した場合、株式会社津センターパレスは、購入者に対してフェニックス通り駐車場の建物の売渡しを請求する権利を有する者となります。

フェニックス通り駐車場の権利関係図



## 6 今後の取組

フェニックス通り駐車場の特有の権利関係を踏まえ、まずは、本市以外の唯一の区分所有者である株式会社津センターパレスと、フェニックス通り駐車場の売却に係る交渉を行うこととします。

同社は、令和6年4月1日に旧津市センターパレスホールを購入した実績があり、同社がフェニックス通り駐車場を購入した場合、同社が所有する大門・丸之内地区の中核である津センターパレスとの一体的な活用により、同地域の活性化につながることを期待できます。

なお、交渉に当たっては、売却に伴い課題となる公共性の継続や購入者の経営判断による事業廃止等への対応について、次の条件を付す予定です。

- (1) 利用者の安全性の確保及び利便性の向上のため、購入者の負担で改修を実施すること。
- (2) 広く市民の自動車利用に係る需要に対応するための都市計画駐車場（基幹的駐車場）として、建物の売買契約締結後、10年以上は運営を行うこと。

なお、駐車場の運営形態等を変更しようとする場合は、都市計画の変更手続等、あらかじめ必要な協議を本市の関係部局と行うこと。

- (3) 都市計画駐車場として位置付けられていることを踏まえ、現行の駐車料金体系を基本とした料金を設定すること。
- (4) 津センターパレスに入居する公共施設等の利用に配慮した駐車場運営を行うこと。
- (5) フェニックス通り駐車場における建物、駐車場運営に係る機械及び装置等の全ての有形固定資産（土地を除く。）を現状有姿にて購入すること。
- (6) 購入後も自転車等駐車場を継続すること。
- (7) 本市がフェニックス通り駐車場のために所有する大門278番4の土地は、本市と借地契約を結び、借り受けること。

## 7 スケジュール

全員協議会終了後、直ちに株式会社津センターパレスとの交渉を開始するとともに、資産価値を把握するため不動産鑑定評価を行います。同社との交渉が整えば、津市駐車場事業の設置等に関する条例の一部の改正についての議案を本市議会へ提出します。

位 置 図



津市駐車場事業経営戦略（令和２年３月策定）（４５及び４６ページ抜粋）

7 公営事業として実施する必要性など（指定管理制度等の民間活力導入の検討）

○経営の方向性の特徴と課題

| No. | 経営の方向性     | 特徴                                                                                                                                                                                                                                  | 課題                                                                                                                                                                                               |
|-----|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1   | 直営の継続      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来どおりのため、大きな対応などは不要です。</li> </ul>                                                                                                                                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場経営のノウハウのない職員が運営するため、専門の事業者と比較して効率的な経営が困難であることから、運営経費が高額になることや、サービスの質が劣る可能性があります。</li> </ul>                                                           |
| 2   | 指定管理者制度の導入 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・専門の事業者を選定することで直営と比較して効率的に運営を行い、経費を削減できる可能性があります。</li> <li>・条例の範囲内であれば、駐車料金価格が自由に設定できるため、ニーズや経営状況に応じて、柔軟な料金設定ができます。</li> <li>・運営ノウハウを持つ事業者を選定することで、業務を効率よく行い、サービスの質が向上する可能性があります。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・指定期間はPFI（RO方式）より短く、更新や修繕の度に指定管理料の協議プロセスが発生し、中長期的な視点での事業者の運営が困難な可能性があります。</li> <li>・一部業務を事業者にリスク分担できるが、事業者の行為も国家賠償法が適用されるなど、市の責任が発生する可能性があります。</li> </ul> |

|   |                              |                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                             |
|---|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 | P F I<br>( R O<br>方式)<br>の導入 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 専業の事業者を選定することで、直営と比較して効率的に運営を行い、経費を削減できたり、サービスの質が向上する可能性があります。</li> <li>・ 施設の更新や改修を行う場合、民間の資金や創意工夫を取り入れることで、サービス水準を維持した上で、建設費を削減できる可能性があります。</li> <li>・ 期間は一般的に指定管理者制度よりも長く、事業者は中長期の視点で経営できる可能性があります。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ P F I 法に沿って、業者選定等を行っていく必要があるため、導入の可能性について調査を要するほか、選定までのプロセスも時間を要します。このため、ある程度改修規模等が発生しないと、金額効果は生まれにくいほか、業者も参画しない可能性があります。</li> <li>・ 契約期間が比較的長く、その間、市側では運営の関与は限定的になります。</li> </ul> |
| 4 | 民間への貸付                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者の業務内容の自由度が高いため、専業の事業者を選定することで、直営と比較して効率的に運営を行い、経費を削減できたり、サービスの質が向上する可能性があります。</li> <li>・ 事業内容等について市が一定の条件付けが可能です。</li> </ul>                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駐車料金は自由に設定されるため、直営時よりも料金が高くなる（住民負担が大きくなる）可能性があります。</li> <li>・ 契約期間が比較的長く、その間、市側では運営の関与は基本的にできなくなります。</li> </ul>                                                                    |
| 5 | 民間への売却                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者の業務内容の自由度が高いため、専業の事業者を選定することで、直営と比較して効率的に運営を行い、経費を削減できたり、サービスの質が向上する可能性があります。</li> </ul>                                                                                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 売却後の市の関与はできません。</li> <li>・ 住民ニーズが高く公共性の観点において有用な場合でも、採算性やその他民間事業者の経営判断で廃止となる可能性があります。</li> </ul>                                                                                   |