

東戸塚駅東口地区での民間活力による
公共用自転車駐車場再整備についてのサウンディング調査（第2回目）
実施結果（概要）

- 1 調査名称
東戸塚駅東口地区での民間活力による公共用自転車駐車場再整備についてのサウンディング調査（第2回目）
- 2 実施主体
横浜市道路局交通安全・自転車政策課
- 3 対話期間
令和5年3月27日（月）～3月31日（金）
- 4 対話参加状況
3社
- 5 対話概要
別紙のとおり

1 施設計画の概要

施設用途、施設内容及び施設規模等のアイデアについてお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・テナントとしては、医療施設、学童施設、保育施設、図書館が考えられる。
- ・敷地形状がよくなく、テナントの確保が難しいため、行政関連施設などをテナントとして入れてはどうか。
- ・施設規模としては、工事の際の作業ヤードの確保が難しいため、施工性などを考慮し3階建までが良いと考えている。
- ・重量鉄骨造がリニューアルなどもしやすいため、適当であると考えている。
- ・5階建てで検討しているところ。1F テナント、2～3F 自転車駐車場、4～5F シティホテルとし、主にビジネスユースを考えている。既存の自転車駐車場の規模を継続する場合、駅直結のほうが利用者にとってはよいと考え、2～3F を自転車駐車場と考えている。
- ・今回市が提示した条件での事業の実現は困難であるとする。その理由は、敷地形状等による事業効率が悪い点、建設コストなどの事業費の増大、事業収支の算定にあたりテナント貸付料のミスマッチなどが考えられる。
- ・既存施設のリニューアル（内外装の大規模修繕、補強工事及び駐輪機器導入等）を提案したい。これにより、建物の長寿命化及び施設の利便性向上が図れる。
- ・リニューアル事業の場合、用途としては既存施設と同様、1～3階が自転車駐車場となる。
- ・建て替えが必要であると市が考える場合は、当該施設の建替え及び東戸塚駅周辺全施設の管理運営を含む長期の事業者募集も考えられる。この場合、収支状況によっては周辺施設の改修・改良や納付金の設定等も考えられる。

2 公共用自転車駐車場のサービス内容

(1) 自転車駐車場に付加する利便機能やサービスのアイデアについてお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・自転車やバイクのパンク修理ができるサービスの提供ができるとよい。
- ・太陽光パネルをのせるなど創電設備の導入ができるとよい。
- ・他地域でも実績のある当社が開発した駐輪場管理システムを導入する。
- ・ベルトコンベアなどの設備は東戸塚駅の実態に適したものを検討したい。
- ・定期利用のWEB 申込・WEB 決済化、一時利用の機械化に加え、自動販売機、宅配ロッカー、シェアモバイルバッテリー、大型自転車バッテリーの充電ボックスの設置等が考えられる。

2 公共用自転車駐車場のサービス内容

(2) 自転車駐車場の管理・運営体制及び料金体系に係る想定についてお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・現状の市営自転車駐車場の料金設定が安いので、民設民営で自転車駐車場を整備した場合、自転車駐車場の料金体系を見直さざるを得ない。現状の金額よりは上がると考えている。
- ・管理体制について、有人と無人の程よいバランスで利用者サービスとコストダウンを実現したい。
- ・自転車駐車場の利用料金は、既存の料金から逸脱した額にはしないようにしたい。
- ・駅舎に直接接続しており、非常に利便性の高い施設のため、利用料金が高くてもなお十分に需要が見込めるものとする。また、他施設と価格差を設けることにより利用の平準化が図れる効果も期待できると考える。

3 付帯施設等の内容

実施要領2(2)付帯施設条件、(3)その他条件に係るご意見をお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・立体横断通路動線の確保や、太陽光パネル・壁面緑化の導入は可能である。
- ・シェアサイクルポートの設置について、運営会社との検討が必要である。
- ・既存のシェアサイクルの自転車を出入りさせることは比較的容易にできる。
- ・ソーラーパネル導入実績から、壁面設置型PVを検討しており、自転車駐車場フロアはゼロエミッションを実現させたいと考えている。
- ・立体横断施設の設置は可能である。
- ・既存施設をリニューアルする場合、自転車駐車場の収容台数は減少するが、1階半分を店舗用に改装し、これを市で利用することは考えられる。(店舗区画を別途市側で事業者又はテナント募集をしてもらイメージ)なお、この場合の事業収支の試算はしておらず、実現可能かどうかはわからない。

4 事業方式

実施要領2(4)事業方式に係るご意見をお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・定期借地の貸付期間は、将来の労務単価が見込めないので20年が適当であると考えている。しかし、昨今の建築コスト増大に伴い、既存施設の解体から新築、運営までで多額の費用がかかることが想定され、20年でイニシャルコストを回収できるかわからない。
- ・リース方式であれば事業が成り立つ可能性があり、その場合の期間は10年がよい。土地は市から事業者が無償貸付をして、事業者が建物を建築する。リース料の考え方は、建物の建築費用を10(年)で割って1年あたりの金額を算出する。
- ・リース方式の場合、自転車駐車場は市営とし、余剰床にはその他の公共施設を入れ、全体として指定管理者制度を導入するイメージである。
- ・東戸塚駅開業43年となる現在の状況を考えると、事業用定期借地は50年未満が好ましいと考えている。
- ・定期借地期間は20年だとすこし短いと思われる。まちづくりの一端を担うという点からすると、活性化した事業にするには30年くらいまで見据えたい。
- ・イニシャルコストは20年では回収できないと思う。イメージとしては30~50年くらいがよいのではないか。
- ・リニューアル事業の場合は、現状有姿で建物のみ貸付契約(期間20年)を想定している。
- ・リニューアル費用は全額負担し、施設(公共用自転車駐車場)の料金収入で償還する。
- ・リニューアル内容及び市への納付額(賃借料)等を評価対象とした総合評価方式による募集が望ましいと考える。また、募集に既存施設の将来的な除却を含むことも考えられるが、この場合、市への賃借料は減額又は0になるものと思われる。

5 参加意向

当事業の公募に参加するご意向はあるかお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・検討中である。
- ・公募に参加したいと考えているが、事業の実施主体となる会社との意志統合が前提となるため、現段階では公募に参加する意思決定が直ちにできる状況ではない。
- ・現在、市が示している条件では参加できない。リニューアル事業であれば、公募に参加できるもの

と考える。

6 その他

(1) 事業実施に向けての課題について、ご意見がありましたらお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・実際に工事を着手する時点での建築コストの増大及び資材の納期が懸念される。
- ・東戸塚駅から直結の好立地条件を活かし、利便性の良い複合施設にしていきたい。
- ・中心的な商業施設（オーロラモール、イオンなど）と駅をつなぐ動線整備の役割を当施設に持たせたい。

5 その他

(2) 事業実施に向けて提供してほしい情報や、市へのご意見やご要望がございましたらお聞かせください。

【考え方・ご意見等】

- ・地盤調査資料、地質調査資料、既設建物に関するJR等協議資料を提供してほしい。
- ・東戸塚駅の乗降者データ、東戸塚駅とバスとの利用者数データ、パーソントリップ調査などの情報を開示いただけるとよい。