


師崎港観光センター周辺整備
事業化準備調査業務委託

報 告 書

令和4年3月

南知多町

 玉野総合コンサルタント株式会社

目次

報告書の概要	1
第1章 調査の概要	5
1.1 目的	5
1.2 南知多町の概要	5
1.3 調査対象	6
1.4 これまでの検討経緯と課題	8
第2章 課題の検討	9
2.1 基本情報の精査	9
2.1.1 師崎港における施設利用状況	9
2.1.2 既存立体駐車場及び平面駐車場の維持管理状況	10
2.2 将来需要の見通し	11
2.2.1 既存立体駐車場の利用状況	11
2.2.2 観光センターの利用状況	14
2.3 関係者との調整・意向把握	17
2.3.1 港湾管理者との調整	17
2.3.2 渡船事業者の意向確認	18
2.3.3 地元事業者の出店意向	19
2.4 対象施設の整備プラン及びLCCの見通し	20
2.4.1 道路形状及び新立体駐車場計画の検討	20
2.4.2 新観光センター計画の検討	27
2.4.3 概算整備費	29
2.4.4 駐車場料金収入のシミュレーション	30
2.4.5 観光センター料金収入のシミュレーション	31
2.5 町の財政負担可能水準の整理	32
2.5.1 基金積立金の位置づけ及び状況	32
2.5.2 既存立体駐車場のLCC	34
2.6 駐車場の事業スキームの検討	37
2.6.1 パターンの設定	37
2.6.2 コンセッションの導入により想定される自主事業の検討	38
2.7 観光センターの事業スキームの検討	39
2.8 サウンディング調査	41
2.8.1 民間事業者サウンディング調査結果	41
第3章 前提条件の整理	46
3.1 事業対象	46
3.2 事業期間	48
3.3 事業手法の整理	48
3.4 収支構造の整理	49
第4章 事業化検討	50
4.1 コンセッション方式による事業スキームの検討	50
4.1.1 コンセッション導入の前提条件の整理	50
4.1.2 コンセッション方式の事業スキームの検討	54
4.2 BOT方式の事業スキームの検討	56
4.3 事業スキームの比較検討	57
4.4 VFMの算定	58
4.4.1 算定諸条件の設定	58
4.4.2 VFM算定結果	60

4.4.3	感度分析	67
4.5	事業化検討のまとめ.....	68
第5章	公募条件の検討	69
5.1	事業内容.....	69
5.2	事業方式.....	69
5.3	事業者の収入	69
5.3.1	駐車場の収入	69
5.3.2	観光センターの収入.....	69
5.4	リスク分担	69
5.5	選定方法.....	69
第6章	今後の検討	70
6.1	事業スケジュール	70
6.2	事業化に向けた課題.....	73
6.2.1	事業化に向けた手続き	73
6.2.2	利便施設設置に関する課題.....	73
6.2.3	地元調整に関する課題	74

報告書の概要

第1章 調査の概要

1.1 目的

官民連携手法による観光センター整備の事業化に向け、町の負担軽減、渋滞解消、地域住民と観光客の利便性向上のため、調査を行う。

1.2 町の概要

町は知多半島南端に位置し、内海地区、豊浜地区、師崎地区と、篠島、日間賀島で構成される。

1.3 調査対象

師崎地区の師崎港に立地する観光センター及び駐車場を対象とし、官民連携手法による観光センターの建替えと駐車場の増設及びこれらの維持管理、運営方法を検討する。



1.4 これまでの経緯と課題

これまでの検討	本業務の課題
・地元意向を確認しながら、国の補助金を活用して事業化に向けた検討を進めてきた。	① 道路・建築プランの検討
・100台～150台の駐車場整備で概ねの渋滞解消が可能と試算	② 事業費の精査
・事業スキームの概略試算によりコンセッションも可と結論	③ コンセッション方式を中心とする官民連携スキームの検討（精査）
	④ 対象施設の将来需要の見通し（精査）
	⑤ テナント出店可能性の確認
	⑥ 事業者参入意向の確認

第2章 課題の検討

2.1 基本情報の精査

過年度整理の占有物に加え、給油用地下タンク、倉庫等は渡船事業者が整備・管理している旨確認。

2.2 将来需要の見通し

コロナの影響を受け利用者数が約2割減少している旨確認。

利用施設	状況
一時利用 駐車場	2回目の緊急事態宣言下である令和2(2020)年1月～3月で、前年比2割減少。GOTOトラベル実施時は増加しており年度合計は微減に留まる。
定期利用 駐車場	契約率は100%でコロナの影響はない。
フェリー等利用	令和2(2020)年度はコロナの影響で前年度比2割減少。GOTOトラベルでの増加も見られない。

2.3 関係者との調整・意向把握

□関係機関（港湾管理者）
・財産処分、土地利用計画変更の手続きが必要。
・建物所有者は町であるべき。
□地元事業者
・複数の地元事業者がテナント出店に興味を示しているが、希望賃料は5,000円/月坪程度と既存施設の家賃水準（9,000円/月坪程度）と比較しても低い。

2.4 対象施設の整備プラン及びLCCの見通し

道路付替え案を精査した上で、建築モデルプランを検討し概算事業費を算定。

□道路付替え案

自動車の動線を具体的に想定し道路付け替え案を2案作成し、交通安全の確保や建築の効率性の観点から優れた1案を抽出。



整備費
撤去 24 百万円・整備 101 百万円

□駐車場（新設）

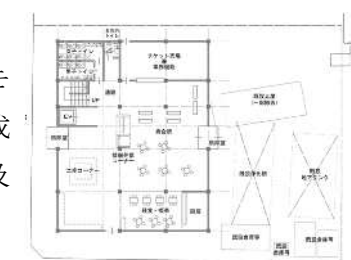
新設立体駐車場のモデルプランを作成し、駐車可能台数及び事業費を確認。



整備台数
既存台数 89 台、新規台数 220 台、
増加台数 131 台
整備費
撤去 4 百万円・整備 640 百万円

□観光センター

・観光センターのモデルプランを作成し、建物の納まり及び事業費を確認。



整備費
撤去 45 百万円・整備 512 百万円

2.5 町の財政負担可能水準の整理

既存立体駐車場のLCCを試算し、将来的な大規模修繕費・建替費を加味しても平均約1,500万円/年の収益があり、これらの収益や、現在積み上がっている基金（約4.5億円）を新施設整備に導入可能である旨確認。

2.6 駐車場の事業スキームの検討

基本的4パターンを設定

【パターン①】 BT+コンセッション方式： 建設費を独立採算型	【パターン②】 BT+コンセッション方式： 建設費をサービス購入型
【パターン③】 BTO方式： 建設費を独立採算型	【パターン④】 BTO方式： 建設費をサービス購入型

駐車場は、民間事業者による運営の裁量（自主事業（カーシェア事業の導入→定期利用台数の減少→一時利用台数の増加）、使用許可、利用料金設定、設備投資等）を与えることにより、収益性の向上と過大投資の抑制に繋げることが考えられる。
⇒島民アンケート調査から、カーシェアリングの導入可能性を確認

アンケート結果
510名中102名がカーシェアリングに興味あり

島民全体（潜在需要）
約280名

2.7 観光センターの事業スキームの検討

・BTO方式が前提となることを確認。
・テナント誘致のリスクを町が負うか事業者が負うかでスキームが変わる。

2.8 サウンディング調査

・カーシェアリングの実施を含め、BTO方式、コンセッション方式ともに興味を示す事業者を確認。
・整備費も含めた独立採算になるとリスク対応費や金利負担が大きすぎるとの意見あり。
・BTO方式でも駐車場の柔軟な運営やカーシェアリングの実施が可能との意見あり。

用語解説

コンセッション：公共施設の所有権を町が所有したまま、一定期間の運営権を民間へ売却し、民間が運営する方式

BT+コンセッション：民間事業者が施設を建設した後、所有権を町に移管し、民間事業者がコンセッションで運営する方式

BTO：民間事業者が施設を建設した後、所有権を町に移管し、民間事業者が運営する方式

独立採算型：利用者が支払う料金収入で民間事業者の収支を成立させる形態の事業類型

サービス購入型：町が民間事業者に費用を支払う形態の事業類型

カーシェアリング：会員間で自動車を共同使用するサービスで、短時間から手軽に利用できる場合が多い

(空白ページ)

第3章 前提条件の整理

3.1 事業対象/3.2 事業期間

- ・港湾管理者との協議を踏まえて道路付替の計画協議までは町で実施した後、以下の業務を官民連携手法で包括発注することを前提とする。

事業対象	<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設除却 ・道路付替(計画協議までは町が実施) ・観光センター建替・運営 ・新立体駐車場建設・運営 ・既存立体駐車場大規模修繕・運営
事業期間	整備期間：3か年 運営期間：20か年

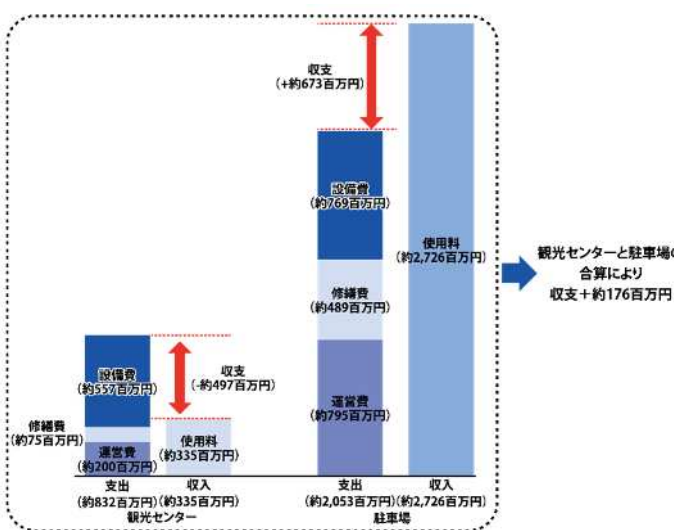
3.3 事業手法の整理

- ・港湾管理者との協議を踏まえて建物所有を町とし、民間資金で整備をすることを前提とすると、BTOまたはBT+コンセッションが選択される。

事業手法	BTO：○ BT+O：△ BT+コンセッション：○ DBO、DB+O：× BOT、BOO、リース：×
------	--

3.4 収支構造の整理

- ・観光センターの支出を駐車場の収益で賄う収支構造となる。



用語解説	ロスシェア：想定よりも収入が少なかった場合に、町と事業者で損失を分担すること。 プロフィットシェア：想定以上の収入があった場合に、利益を町と事業者で配分すること。
------	--

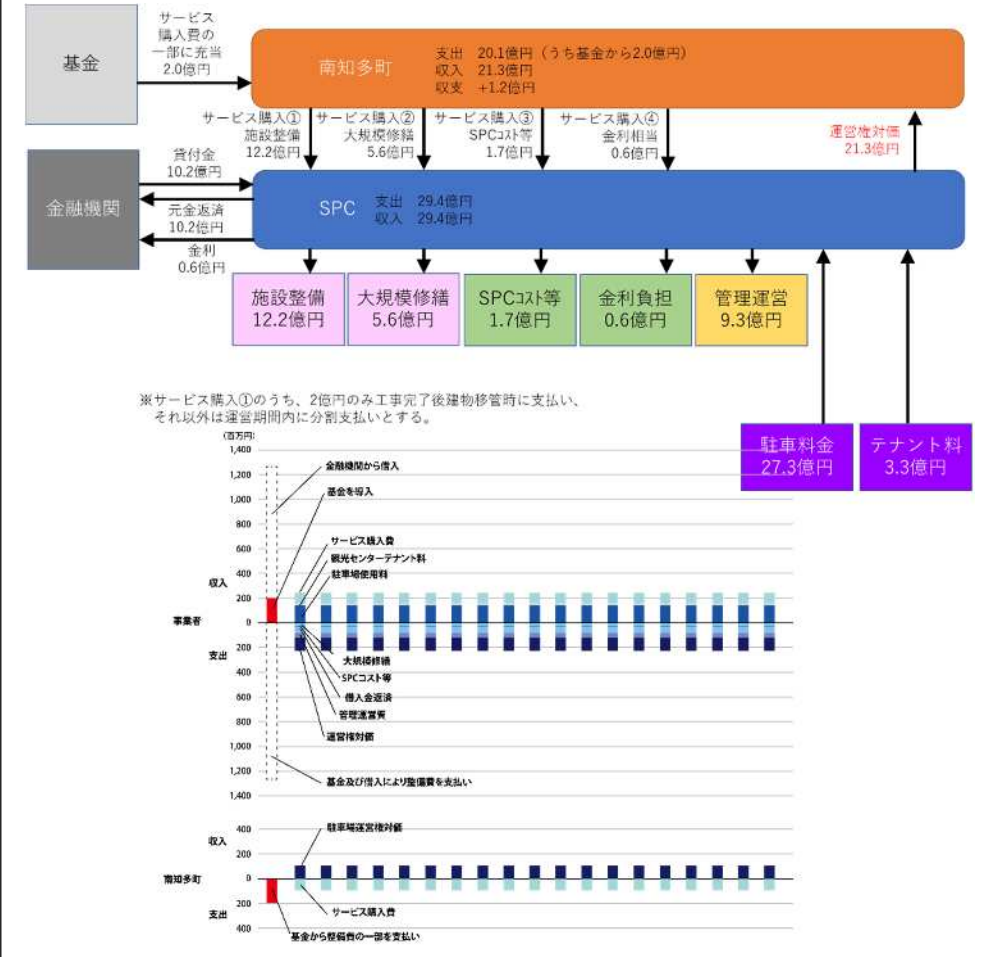
第4章 事業化検討

4.1 コンセッション方式による事業スキーム*の検討

※BT+コンセッション(観光センター部分はBTO)

以下により町の負担なく事業を実施。なお、ロスシェア・プロフィットシェアにより場合によって町の負担が発生。

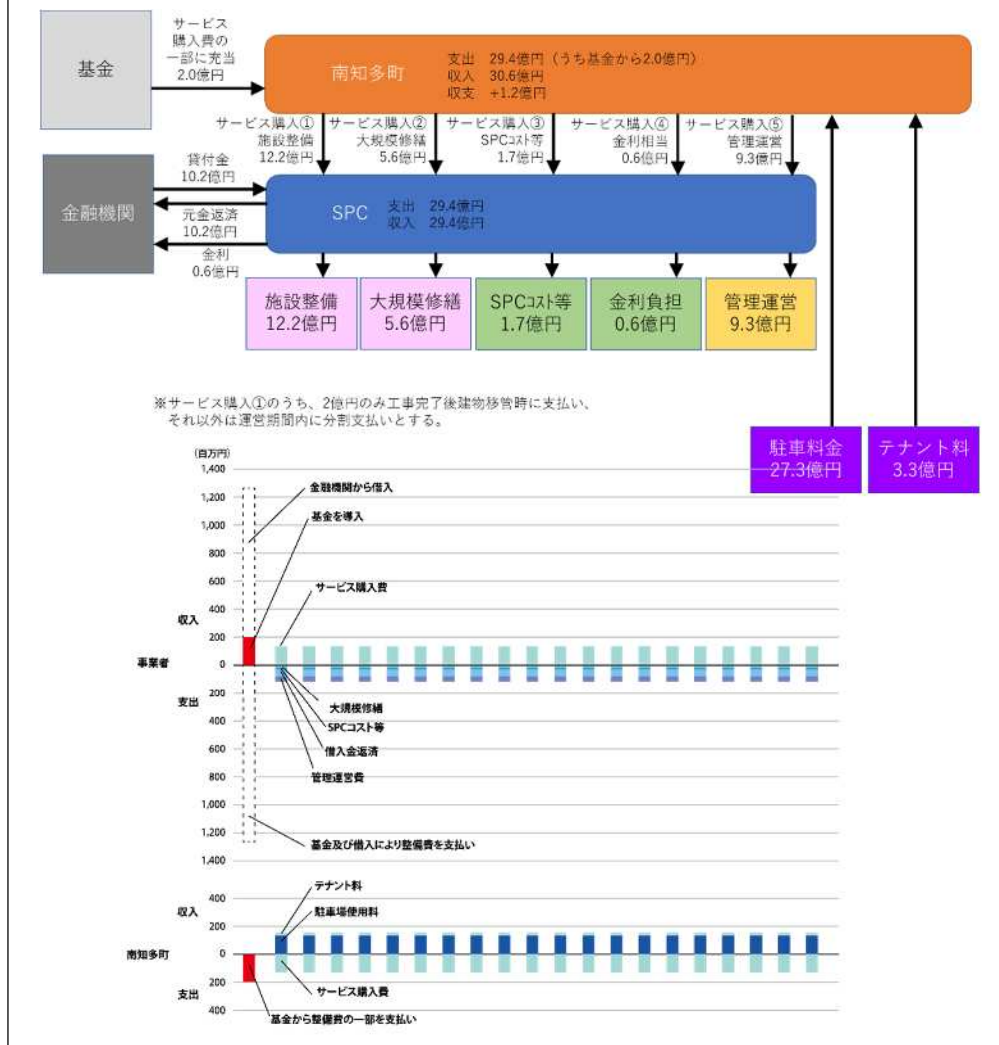
- ・サービス購入型とすることで金利負担を低減
- ・運営権対価、サービス購入費をそれぞれ分割払いとして相殺



4.2 BTO方式の事業スキームの検討

以下により町の負担なく事業を実施。なお需要減少の際は町の負担が発生。

- ・サービス購入型とすることで金利負担を低減
- ・町が駐車場利用料収入等を原資にサービス購入費を分割払い。



両手法とも事業者の参入意向が確認され、財政負担削減効果が確認された

第5章 公募条件の検討

- ・公募スケジュール等を考慮し、比較的事業者の応募負担が少ないBTO(ミックス型)での公募条件を整理する。
- ・施設整備費、維持管理・運営費はサービス購入費として町が支出するが、事業者の創意工夫により一時利用駐車場の収益が増加した場合はプロフィットシェアを行うこととし事業者モチベーションを与える。
- ・観光センターの使用料収入は町の収入とし、空きテナントが発生した場合は事業者が町に入居候補者を紹介する。
- ・災害・紛争等の不可抗力リスク、事業者が施工していない箇所の瑕疵リスク、利用者数の減少リスクは町が負担する。

第6章 今後の検討

- ・事業者公募までに財産処分、土地利用計画変更の手続きが必要。
- ・事業者からの提案を踏まえた条例改正が必要。
- ・観光センターの利便施設の規模・リスク負担の精査が必要。
- ・地元関係団体等との事業条件の調整が必要。

(空白ページ)

第1章 調査の概要

1.1 目的

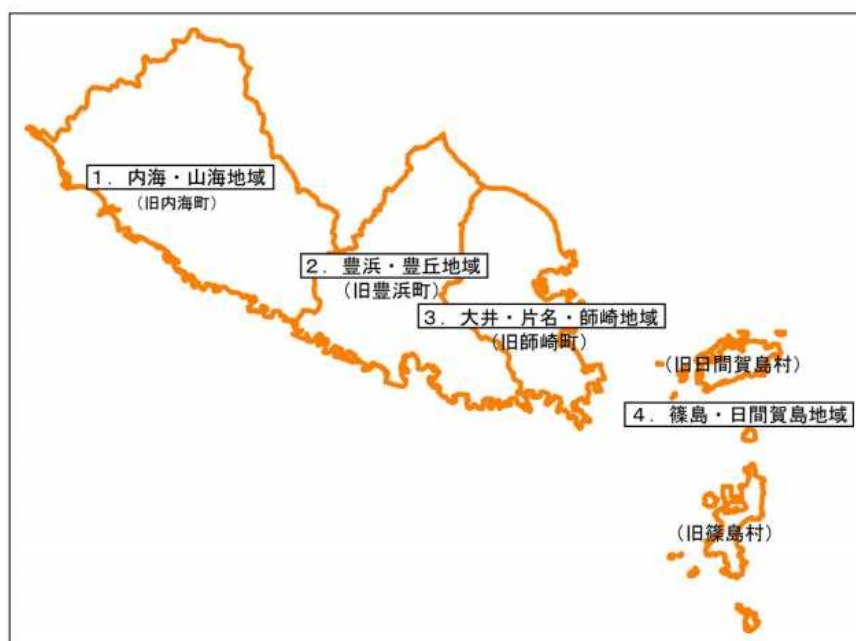
師崎港観光センターは、南知多町（以下、町という。）の離島である篠島、日間賀島への定期高速船等が発着する海上交通の拠点であり、多くの島民や観光客が利用している。しかし、竣工から約 50 年が経過して老朽化が著しく、施設内外の商業施設も撤退が続いており観光拠点としての機能が低下している。

また、住民や観光客の主要アクセス手段は自家用車であり、駐車場（平面及び立面）や周辺の民間駐車場に加え、繁忙期には臨時駐車場も開設される。繁忙期には多数の観光客により交通渋滞が発生し、住民・島民の生活にも支障をきたしている一方、繁閑の需要変動は大きいため、周辺の渋滞を解消しつつ、過大とならないよう駐車場の整備を検討する必要がある。

当業務は、町の新たな観光拠点を再整備すると同時に、官民連携手法による観光センター整備の事業化に向け、町の負担軽減及び渋滞解消、地域住民と観光客の利便性向上のための調査を行うことを目的とする。

1.2 南知多町の概要

町は、愛知県の知多半島南端に位置し、内海・山海地域、豊浜・豊丘地域、大井・片名・師崎地域、篠島・日間賀島地域で構成されている。面積は 38.37 km²で、北部は美浜町に接し、三方が海で東に三河湾、南西は伊勢湾に面している。



図表 1-1 南知多町の地域区分図
資料) 南知多町都市計画マスタープラン

1.3 調査対象

調査対象は師崎地区の師崎港に立地する観光センター並びに駐車場とし、官民連携手法による観光センターの建替えと駐車場の増設及びこれらの維持管理、運営方法を検討する。



図表 1-2 調査対象の位置図

調査対象敷地内には立体駐車場、平面駐車場、観光センター及び売店（屋外）があり、また、渡船事業者が所有するフェリー待合場や地元参拝客も訪れる羽豆岬・羽豆神社が隣接している。

図表 1-3 調査対象の詳細位置図



図表 1-4 既存建物概要

名称	建築主 (利用者)	構造	用途	延床 面積
観光センター	南知多町 (名鉄海上観光船(株))	RC造	待合室他	1,128.15 m ²
観光センター附属施設 (売店)	南知多町 (南知多町観光協会師崎支部)	S造	店舗	67.5 m ²
立体駐車場	南知多町 (島民、観光客)	S造	自動車車庫	8,992.5 m ²

※立体駐車場、観光センター、センター附属施設（土産物屋）は未登記（登記簿は見当たらない）

※観光センターは昭和 50（1975）年建築、立体駐車場は平成 16（2004）年建築

1.4 これまでの検討経緯と課題

令和2年度の「師崎港観光センター周辺整備調査業務委託」では、導入機能、事業スキーム、主要施設である立体駐車場の整備規模等を事業内容の整理を踏まえ、官民連携手法による事業実施が可能であるという結論が整理されている。

項目	これまでの検討内容	本業務における課題
基本的条件	<p><u>○観光センター整備に関連し、港湾施設である道路の形状変更も可能</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県との協議等を通じ、町の負担において道路形状を変更することも可能との見通しを得て道路の検討案を作成した。 	<p>①具体的な道路・建築プランの検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渡船事業者が整備した施設等の扱いの精査 ・関係者意向、具体的動線等を踏まえたプランの検討 ・港湾管理者等との手続き方法の確認
事業スキーム	<p>①<u>県管理の港湾区域内ではあるが、町を施設所有者とするPFI/コンセッション事業の実施は可能</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛知県及び国との協議等を通じ、建物の所有者が町である限りは、現行の法制度等の上でも事業が可能であろうとの見通しを得た。 <p>⑤<u>官民連携手法、特にコンセッション方式の導入可能性を確認</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・今後は資金調達及び使用料収入等の配分方法について協議を行う必要がある。 	<p>②事業費の精査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路・建築プランを踏まえた整備費の精査、既存立体駐車場のLCCを踏まえた維持管理費の精査 ・基金積立金の導入可能性の精査 <p>③コンセッション方式を中心とする官民連携スキームの検討（精査）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資金の流れの整理、自主事業の可能性の確認
整備すべき駐車場台数	<p>③<u>師崎港エリアのイメージ改善のためにも不可欠な駐車場の拡張規模として最低約100台を推計</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・100台以上の整備を行うことで、GWや盆休み等のピーク時約10日間を除き、これまでの週末等に発生していた満車状態は解消されることが見込まれる。 	<p>④対象施設の将来需要の見通し（精査）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コロナを踏まえた需要の確認
収益施設の需要	<p>②<u>対象地区における賑わい（物販・飲食）や利便機能については一定のニーズが確認出来るが、規模等については周辺の類似機能の状況やターゲットとする客の動向等も見つつ、慎重に検討が必要</u></p>	<p>⑤テナント出店可能性の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・賑わい・利便機能を提供するテナントの出店可能性の確認
事業者の参入意向	<p>④<u>官民連携による整備運営を前提とした場合、複数の事業者が参画に興味あり</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・案件規模としては決して大きくはないものの、駐車場の利用状況が堅調で、安定した事業運営が期待出来ることがその理由と考えられる。 	<p>⑥事業者参入意向の確認</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的条件を基にした事業者進出意向の確認

第2章 課題の検討

2.1 基本情報の精査

2.1.1 師崎港における施設利用状況

町が設置した施設に加えて、渡船事業者が旅客用テント、給油用地下タンク等を設置し利用している。

昨年度の報告書で整理された占有物に加え、浄化槽、給油用地下タンク及び給油ホースリール庫、倉庫等に対する設置者、管理者及び占有者、利用者について確認した。結果、以下のとおり渡船事業者である名鉄海上観光船株式会社（以下「名鉄海上」という。）が複数の施設を設置・管理していることを確認した。

図表 2-1 渡船事業者の施設利用状況

所有施設名	設置者	管理者・占有者	利用者
車両通路敷	県	県	名鉄海上
街路灯	町	町	町
乗船用回廊	名鉄海上	名鉄海上・町	名鉄海上
浄化槽	町	町	町
船舶用陸電ケーブル柱	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
浮棧橋	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
旅客用テント	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
給油用地下タンク	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
給油ホースリール庫	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
倉庫 A	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
倉庫 B	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
倉庫 C	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上
油倉庫 (200ℓ)	名鉄海上	名鉄海上	名鉄海上



右から倉庫 A～C、油倉庫

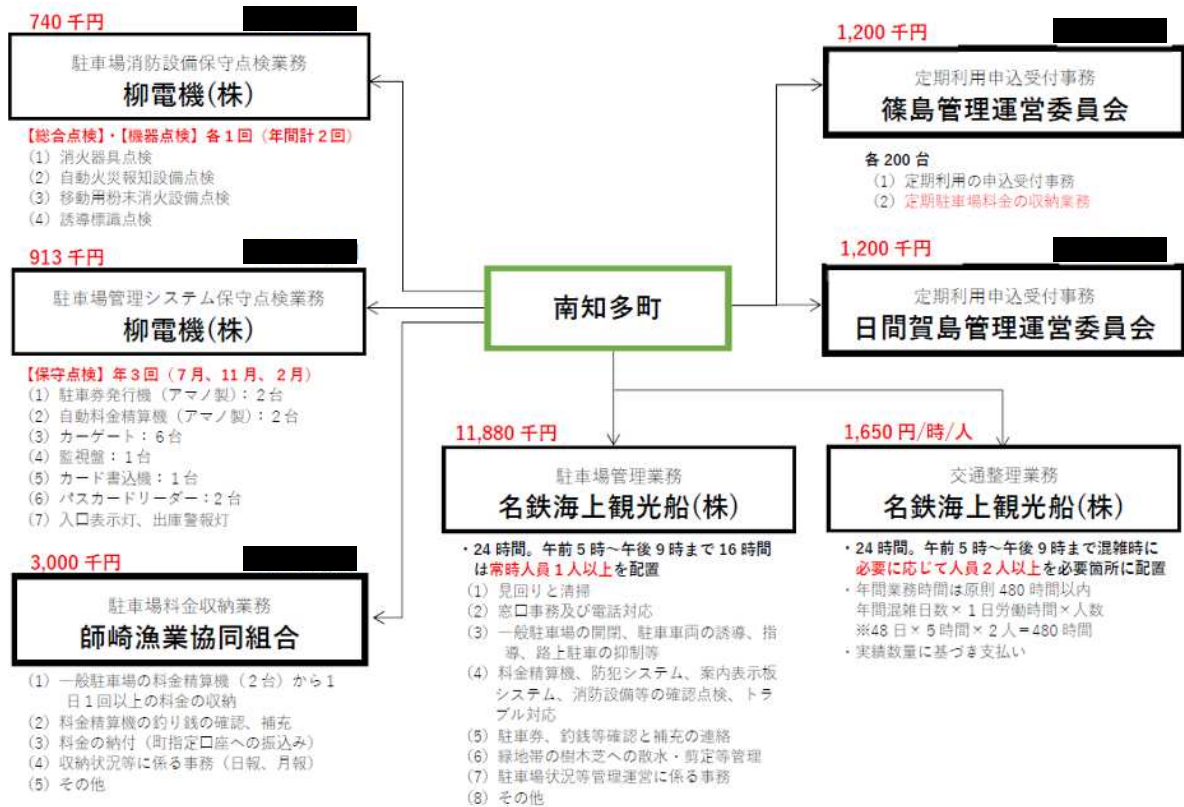


観光センターの浄化槽 等

2.1.2 既存立体駐車場及び平面駐車場の維持管理状況

駐車場関連の委託の一部は地元団体等に発注されており、地元との円滑な関係形成に寄与していると言える。

既存立体駐車場の維持管理状況について、具体的内容を確認した。現在以下のとおり複数の事業者・団体に業務を委託している。なお、地元住民との窓口業務等、業務の一部を地元組織である師崎漁業協同組合、篠島管理運営委員会及び日間賀島管理運営委員会に委託していることで、円滑な地元との関係形成と円滑な業務遂行に寄与していると言える。



図表 2-2 駐車場委託関係

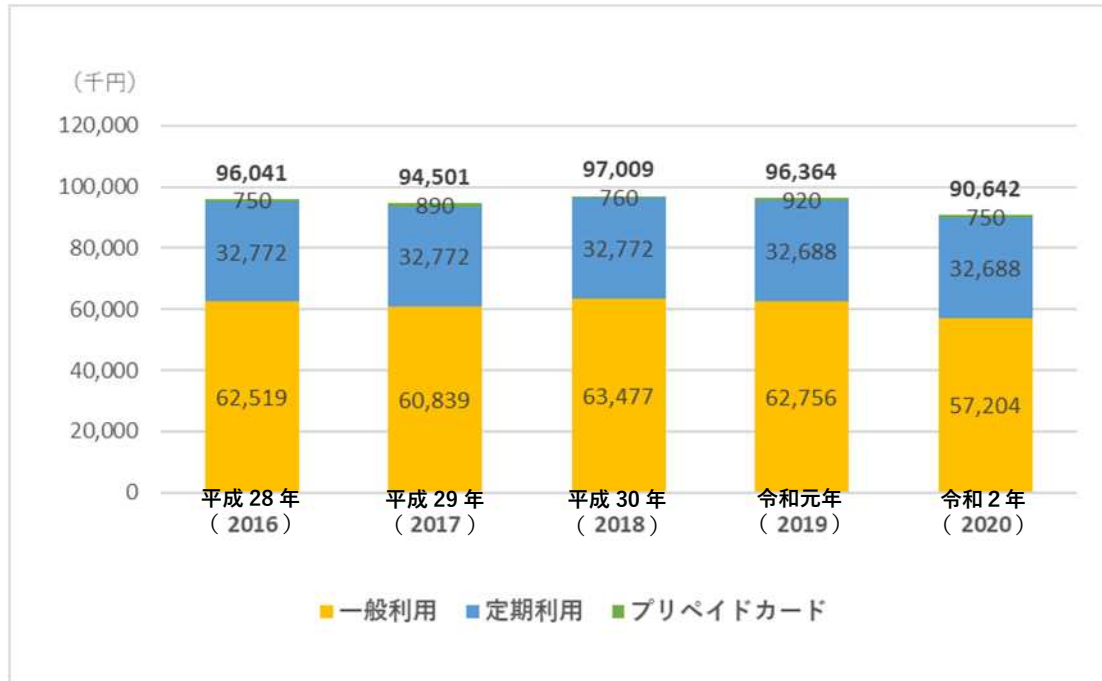
2.2 将来需要の見通し

2.2.1 既存立体駐車場の利用状況

(1) 料金収入の推移

コロナ禍の影響を受け、一般利用駐車場の料金収入は年間で約1割減少している。

料金収入について、平成28(2016)年から令和2(2020)年までの直近5年間の平均が約9,500万円である。令和2(2020)年度はコロナ禍の影響を受けて、令和元(2019)年度と比較し一般利用の料金収入が約1割減少している。



図表 2-3 料金収入推移

なお、駐車場料金は、町の定める条例により一般料金と定期料金の2種類が設定されている。駐車場供用開始後、平成20(2008)年度に一部料金改正を行い、現在の利用料金体系となっている。

営業時間	5:00~21:00	車種	普通自動車及び軽自動車
利用料金種類	一般立体駐車場(平面駐車場)	定期契約駐車	
収容台数	215台(89台)		409台
利用可能時間	入庫 5:00~21:00、出庫 終日		入庫 終日、出庫 終日
料金の算定方法	100円/時間 ・入庫後50分まで無料 ・20時間を超え24時間までは2,000円を上限とし、以後24時間ごとに同じ扱い		7,000円/月 立体駐車場 1階屋外 : 19台 2階 : 129台 3階 : 129台
			6,000円/月 立体駐車場 R階 : 132台

(2) 一般駐車場の利用状況

コロナの緊急事態宣言発令下では、一般利用駐車場の利用台数は前年同月と比べ約2割減少している。

一般駐車場の利用状況について、月別利用台数は5月及び8月の利用台数が多く、長期休暇がある月の利用が盛んである。

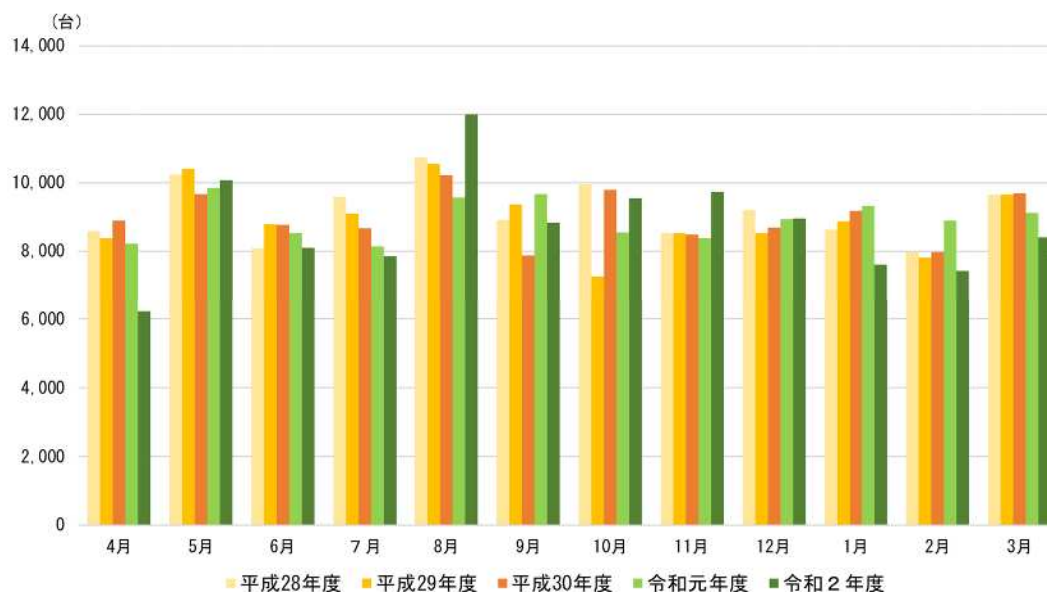
令和2(2020)年度の年間利用者を過去4年間と比較すると、8月～11月はGoToトラベル^{※3}の対象期間であったことが影響して増加しており、一方で緊急事態宣言発令下であった4月、1～3月は前年比2割減となっており、年間累計利用台数は微減に留まっている。

※3 GoTo(ゴートゥー)トラベルキャンペーンとは、日本における観光などの需要を喚起することで、令和2年新型コロナウイルス感染症の流行による緊急事態宣言に伴う外出自粛と休業要請で疲弊した経済の再興を図ることを目的とする日本国政府による経済政策である

(単位:台)

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成28年度	月毎	8,580	10,234	8,074	9,577	10,756	8,905	9,957	8,512	9,189	8,625	7,963	9,654
	累計	8,580	18,814	26,888	36,465	47,221	56,126	66,083	74,595	83,784	92,409	100,372	110,026
平成29年度	月毎	8,369	10,403	8,778	9,087	10,547	9,359	7,246	8,515	8,513	8,864	7,810	9,644
	累計	8,369	18,772	27,550	36,637	47,184	56,543	63,789	72,304	80,817	89,681	97,491	107,135
平成30年度	月毎	8,893	9,669	8,774	8,668	10,217	7,870	9,794	8,484	8,686	9,179	7,970	9,692
	累計	8,893	18,562	27,336	36,004	46,221	54,091	63,885	72,369	81,055	90,234	98,204	107,896
令和元年度	月毎	8,218	9,840	8,521	8,142	9,570	9,666	8,545	8,379	8,937	9,325	8,896	9,114
	累計	8,218	18,058	26,579	34,721	44,291	53,957	62,502	70,881	79,818	89,143	98,039	107,153
令和2年度	月毎	6,240	10,075	8,084	7,852	11,999	8,836	9,549	9,730	8,942	7,604	7,422	8,400
	累計	6,240	16,315	24,399	32,251	44,250	53,086	62,635	72,365	81,307	88,911	96,333	104,733

図表2-4 一般駐車場利用台数推移



(3) 定期駐車場の利用状況

定期利用駐車場の契約率は常に 100%である。

定期駐車場駐車場の利用状況（契約状況）としては、上限 409 台に対し直近 5 年は概ね稼働率 100%となっており、空きがない状況である。新型コロナウイルス感染症による定期駐車場利用に影響はない。

(単位：台)

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成 28 年度	月毎	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409
	累計	409	818	1,227	1,636	2,045	2,454	2,863	3,272	3,681	4,090	4,499	4,908
平成 29 年度	月毎	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409
	累計	409	818	1,227	1,636	2,045	2,454	2,863	3,272	3,681	4,090	4,499	4,908
平成 30 年度	月毎	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409	409
	累計	409	818	1,227	1,636	2,045	2,454	2,863	3,272	3,681	4,090	4,499	4,908
令和元 年度	月毎	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408
	累計	408	816	1,224	1,632	2,040	2,448	2,856	3,264	3,672	4,080	4,488	4,896
令和 2 年度	月毎	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408	408
	累計	408	816	1,224	1,632	2,040	2,448	2,856	3,264	3,672	4,080	4,488	4,896

図表 2-5 定期駐車場利用台数推移

2.2.2 観光センターの利用状況

(1) 建物概要

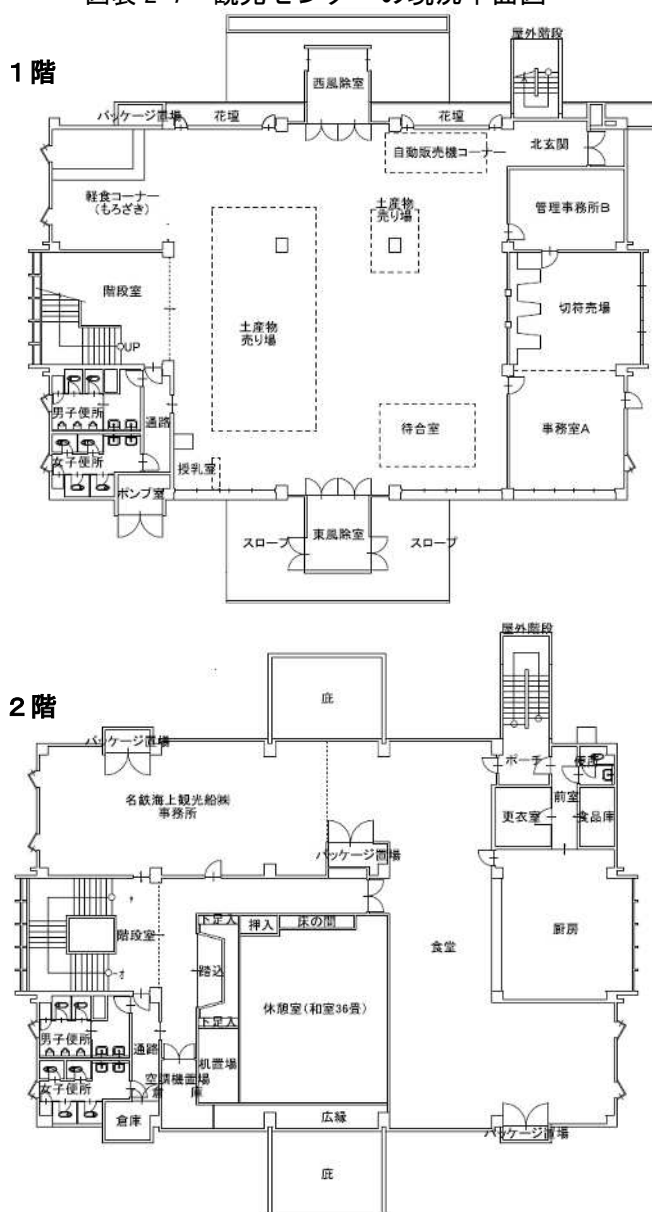
観光センターは、1階に切符売場、土産物売場等があり、2階には渡船事業者の事務室がある。飲食施設は両階とも営業していない。

観光センターの建物主要諸元及び現況図面は以下に示すとおり。なお、現在、1階軽食コーナー及び2階飲食店は営業していない。

図表 2-6 観光センターの建物主要諸元

主要用途	出札関連施設（休憩所）、土産屋、事務所、飲食店
建築面積	580.942 m ²
延床面積	1,128.154 m ²
構造（階数）	鉄筋コンクリート造（2階棟屋付）

図表 2-7 観光センターの現況平面図



(2) 観光センターの賃料設定

テナント賃料は、月坪 4,000 円（事務所）～9,000 円（食堂施設・現在空きテナント）である。

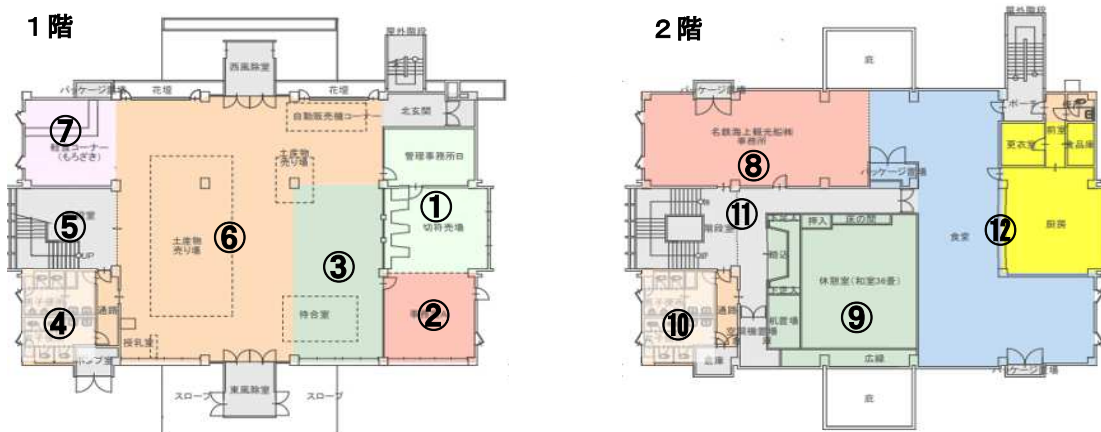
師崎港観光センターのテナント賃料は、現在渡船事業者が利用している 1 階出札関係施設が土産物売場等を含め 1,560 円/㎡・月、2 階事務所が 1,210 円/㎡・月、空店舗となっている 2 階食堂施設が 2,750 円/㎡・月である。

図表 2-8 既存施設の導入機能及び規模

階数	No.	機能	規模
1 階	①	切符売場	60 ㎡
	②	事務室	35 ㎡
	③	待合室	66 ㎡
	④	トイレ	35 ㎡
	⑤	共用（階段・EV 等）・倉庫	88 ㎡
	⑥	物販（土産売場）	228 ㎡
	⑦	飲食	35 ㎡
2 階	⑧	事務室	110 ㎡
	⑨	休憩室	95 ㎡
	⑩	トイレ	41 ㎡
	⑪	共用（階段・EV 等）	100 ㎡
	⑫	食堂・厨房	200 ㎡
合計			1,093 ㎡

図表 2-9 使用区分及び使用料（南知多町使用料条例）

区分	面積	単位	使用料（円）	単位使用料（円）		徴収時期
				㎡	坪	
出札関係施設 ①+②+⑥+⑦	358 ㎡	1 年 (1 カ月)	6,696,000 (558,000)	18,700 (1,560)	62,000 (5,200)	利用月
食堂施設 ⑫	200 ㎡	1 年 (1 カ月)	6,609,600 (550,800)	33,050 (2,750)	109,000 (9,000)	
事務室 ⑧	110 ㎡	1 年 (1 カ月)	1,600,560 (133,380)	14,550 (1,210)	48,000 (4,000)	
和風会議室 ⑨	95 ㎡	1 日	5,340	—		使用の許可を受けたとき
		半日	2,670	※9～13 時 or 13～17 時		
		1 時間	820	※1 時間未満も含む		



(3) 師崎港の利用状況

令和2(2020)年度はコロナ禍の影響を受け、過去4年間の平均と比較し約2割減少している。

師崎港は、人を篠島及び日間賀島へと運ぶ定期高速船便と車と人をそれぞれ篠島及び日間賀島へと運ぶカーフェリー便が運航しており、両島へのチケットを観光センターで販売している。

師崎港のフェリー利用状況について、月別利用状況^{※4}は駐車場利用同様に5月及び8月の利用者数が多く、長期休暇がある月の利用が盛んである。また、令和2(2020)年度の年間利用者を過去4年間と比較すると、8月～11月はGoToトラベルの対象期間であったことも影響して例年と変わらない利用者数であったが、一方で緊急事態宣言が発令された直後の4～7月は激減している。

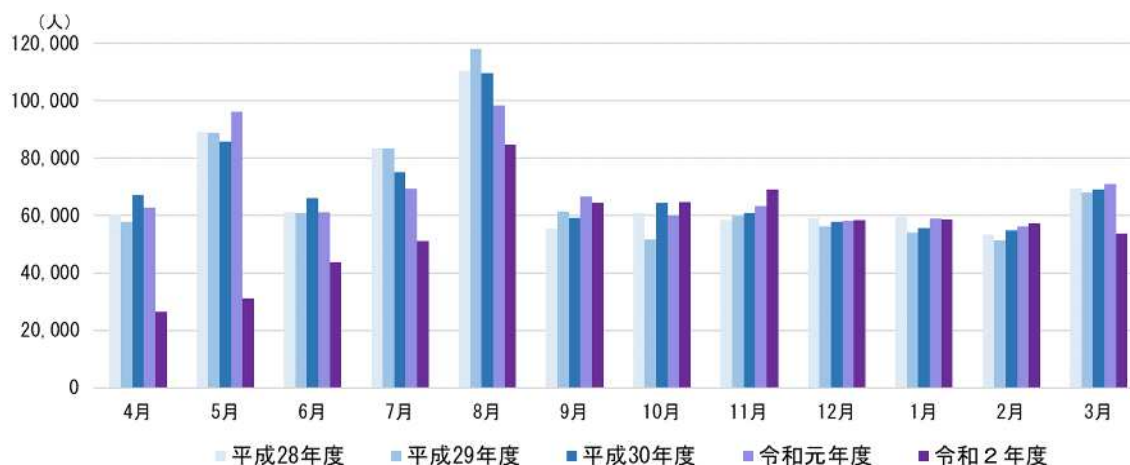
令和2(2020)年度の年間累計利用者数は約66万人であり、過去4年間の平均と比較して約2割減少している。

※4 統計における利用者数は定期高速船便とカーフェリー便の利用者合計値

(単位：人)

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成28年度	月毎	60,519	89,185	61,238	83,414	110,435	55,436	60,980	58,611	59,423	59,676	53,319	69,441
	累計	60,519	149,704	210,942	294,356	404,791	460,227	521,207	579,818	639,241	698,917	752,236	821,677
平成29年度	月毎	58,051	88,840	61,021	83,500	118,114	61,410	51,764	59,770	56,172	54,223	51,303	68,154
	累計	58,051	146,891	207,912	291,412	409,526	470,936	522,700	582,470	638,642	692,865	744,168	812,322
平成30年度	月毎	67,309	85,829	66,143	75,092	109,741	59,205	64,388	60,882	57,816	55,783	54,836	69,245
	累計	67,309	153,138	219,281	294,373	404,114	463,319	527,707	588,589	646,405	702,188	757,024	826,269
令和元年度	月毎	62,863	96,278	61,159	69,524	98,566	66,667	60,163	63,284	58,265	59,000	56,259	71,008
	累計	62,863	159,141	220,300	289,824	388,390	455,057	515,220	578,504	636,769	695,769	752,028	823,036
令和2年度	月毎	26,477	31,175	43,585	50,995	84,790	64,383	64,844	69,161	58,561	58,685	57,353	53,855
	累計	26,477	57,652	101,237	152,232	237,022	301,405	366,249	435,410	493,971	552,656	610,009	663,864

図表2-10 フェリー利用者数推移



2.3 関係者との調整・意向把握

2.3.1 港湾管理者との調整

港湾管理者から、建物所有は町有とするよう指示があった。

師崎港の港湾管理者である愛知県港湾課及び愛知県知多建設事務所（維持管理課、河川港湾整備課）に対し、整備に関する条件等の確認を行った。

結果、「建物所有者が町であればPFI手法でも整備可能であり、道路の形状を変更する場合には財産処分の手続き及び土地利用計画の変更が必要である。」とのことである。

その他、建築に際して必要な手続き等があるため対応が必要である。

項目	確認内容
建物所有者について	・PFI事業にあたりSPCを組成する場合において、 <u>町が建物所有者となり、PFI事業の発注者が町であれば開発及び建築申請者がSPCとなっても問題ない。</u>
道路の変更について	・港湾道路は補助を受けて整備したので、国と <u>財産処分の手続き</u> を行う必要がある。 ・財産処分の手続きと合わせて、 <u>土地利用計画</u> を変更する必要がある。土地利用計画の後、 <u>占用許可の事前協議、本協議</u> という流れ。
観光センターの導入機能について	・観光センターや新規立体駐車場を港湾施設として取り扱うことについて、 <u>建設当初の目的（観光センターであればフェリー待合場）に即していれば問題ない。</u> 具体的にどのような機能・規模であれば認められるかは、提案される計画を見て判断する。過大な収益施設は認められないと思われる。
開発許可について	・都計法第29条3「 <u>駅舎その他…公益上必要な政令で定める建物</u> 」について、施行令21条の7の港湾施設とするのか、26条とするのかは、町の解釈で申請すればよい。 <u>敷地形状が変わっても今回計画地（市街化調整区域）で開発許可不要で立体駐車場を増築する事は可能である。</u> 但し前回同様に都計法上の60条証明また建築基準法43条2項2号の許可、及び県条例25条の道路幅員が基準に満たないことに関する知事許可が必要となる。また建築基準法43条2項2号の許可に於いては建築審査会が必要となる。
立体駐車場確認申請について	・新設立体駐車場を既存立体駐車場の隣に別棟として設置することに対して問題はなく、認定品であれば延焼ラインは生じない。 <u>港湾道路に関しては道路斜線、日影制限及び道路緩和、角地緩和等の対象となる。</u>
不動産登記について	・道路の整備後は、将来的に適切な維持管理のために、整備された道路形状に合わせて土地を分筆し登記する必要がある。
土地利用用途の変更について	・緑地部分を駐車場にする、駐車場部分を緑地にする等、敷地内の土地利用の変更は、道路の変更に関する財産処分及び土地利用計画変更の手続きの後に実施すれば良い。
地下タンクについて	・土地利用計画図の物揚場（東側の海から3m）や岸壁（北側の海から10m）を外せば設置可能。 <u>既存給油用地下タンクも、物揚場の外に立地しているので問題ない。</u>

2.3.2 渡船事業者の意向確認

渡船事業者は、引続き観光センターに入居し渡船業務を行う意向があり、車両通行敷や給油用地下タンク等を維持する必要があるとのことである。

渡船事業者であり、引続きテナントとして入居意向がある名鉄海上に対し、整備時の占用施設の取扱い等に関する確認事項について意向確認を行った。

確認事項	意向概要
新施設への入居について	<ul style="list-style-type: none"> ・引き続き観光センターに入居し渡船事業を行う意向がある。
車両通路敷について	<ul style="list-style-type: none"> ・タンクローリー車が出入りするため、空間として必要。倉庫群を整理して通路を設ければ、タンクローリー車の問題は解決するが岸辺でフェリーのロープを投げたりするため、<u>護岸付近の土地を活用して人を滞留させることはなるべく避けたい。</u> ・また、過去にフェリーが停まっていた岸壁は、緊急時に使用できるよう維持したい。
給油用地下タンクについて	<ul style="list-style-type: none"> ・地下タンクは渡船事業を行う上で必要である。 ・地下タンクの移動を行う場合は、給油リール庫から給油が可能な位置であれば、渡船事業運用上は問題ない。
乗船用回廊の屋根について	<ul style="list-style-type: none"> ・20年前に900万円で設置し、緑色テントは最近700万円で設置した。もし観光センター建替えに際して<u>撤去するのであれば町で機能復帰することを望む。</u>
フェリー待合場について	<ul style="list-style-type: none"> ・フェリーに乗船する自動車の待合場として行先毎に1.5レーンずつ必要で併用は不可。 ・観光バスが来る際は、待合場の一部を無料で使用させているが、別途有料の観光バス駐車場を確保すれば良いのでは。
新観光センターのテナントについて	<ul style="list-style-type: none"> ・コーヒースタンドは、利用者が多いと思う。 ・地元土産を置いているようなコンビニがあると良いと思う。また、<u>2階は（テナント賃料が発生する）待合場ではなく、オープンスペースとして柔軟に利用できると良い。</u>
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・当建物は津波でも地震でも甚大な被害が予測される。法的的にもコンプライアンス的にも改善が急務である。 ・現在、観光センターが19:00に閉まり、フェリー最終便が19:30に着き、20:10のバスまでバス利用者は待合場がなく、無理やり風除室を開錠して利用している。一応外にトイレもあるが改善してほしい。 ・観光センターの横に広場を大きく設けてしまうと日常的に無秩序に原付や自転車が置かれてしまう。バス駐車場を広めにとって<u>目的の無い無駄なオープンスペースを計画しない方が良い。</u>

2.3.3 地元事業者の出店意向

複数の地元事業者がテナント出店に興味を示したが、希望賃料は現在の観光センターの賃料水準と比べて低い。

師崎商工会に加入する地元事業者を対象にアンケートを実施した。

回答を得た17者のうち、テナント入居に前向きに回答した8者を対象にテナント賃料について具体的に伺い、最大1,600円/㎡(5,290円/坪)での出店意向を確認した。なお、観光センターの利用状況で前述したように現観光センターの賃料設定は、事務所で1,200円/㎡(約3,970円/坪)、飲食で2,750円/㎡(約9,090円/坪)である。

図表 2-11 地元事業者の出店希望条件

対象者	業種	希望面積	希望賃料
A社	飲食（喫茶店） 物販（土産販売、地場物産） 生活・体験（水産加工体験）	75～100㎡ (23～30坪)	1,000円/㎡未満 (約3,300円/坪未満)
B社	物販（土産販売、地場物産）	100～125㎡ (30～38坪)	1,000円/㎡未満 (約3,300円/坪未満)
C社	水先案内人事務所	150㎡ (45坪)	1,600円/㎡程度 (約5,300円/坪程度)
D社	飲食（ラーメン）	～50㎡ (～15坪)	1,000円/㎡未満 (約3,300円/坪未満)
E社	飲食（喫茶店） 物販（地場物産）	50～75㎡ (15～23坪)	1,500円/㎡程度 (約5,000円/坪程度)
F社	物販（地場物産）	～50㎡ (～15坪)	1,000円/㎡未満 (約3,300円/坪未満)
G社	飲食（テイクアウト）	～50㎡ (～15坪)	1,000円/㎡程度 (約3,300円/坪程度)
H社	物販（土産販売）	50～75㎡ (15～23坪)	1,500円/㎡程度 (約5,000円/坪程度)

2.4 対象施設の整備プラン及びLCCの見通し

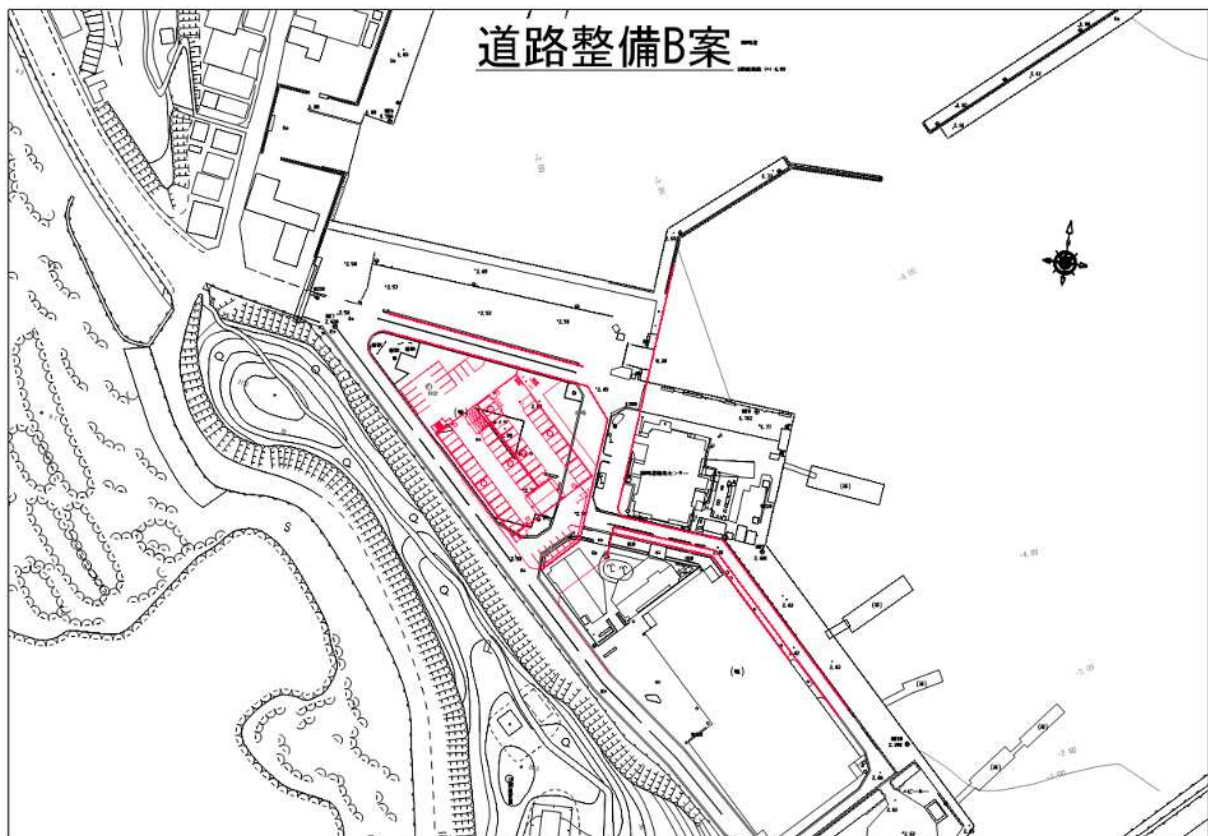
2.4.1 道路形状及び新立体駐車場計画の検討

新立体駐車場敷地確保のための道路形状の変更は、既存の道路形状に近い案（B案）の優位性が高い。

道路について、昨年度検討した道路形状をベースに、車両動線を具体的に想定した道路付替え案を検討し、所有者との協議や時間軸を踏まえて実現可能性の高い道路形状の比較検討を行った。

フェリーからの降車車両との干渉や送迎者の処理を鑑み、ロータリーを設置するA案、既設道路をベースとしたB案、駐車場を新規設置しないC案を比較検証し、整備コスト及び安全性、建築の効率性からB案が優位であることを確認した。なお、C案については駐車台数の増加があまり見込まれず、課題である渋滞緩和に寄与しないため、詳細検討は実施しなかった。以下に整備計画B案を示す。

整備計画B案は、既存平面駐車場を東側に拡張し、新立体駐車場を設置する。その際、現状道路と形状の近い道路を再整備する。新立体駐車場により観光センターの視認性が低くなるものの、現在と比較すると駐車増加台数が約160台となり、整備計画A案よりも駐車場待機台数の減少が期待できる。整備コストに関しては、フェリー乗船用回廊上屋の再整備費やバスシェルター設置費が不要となるため、整備計画A案よりも安価となる。

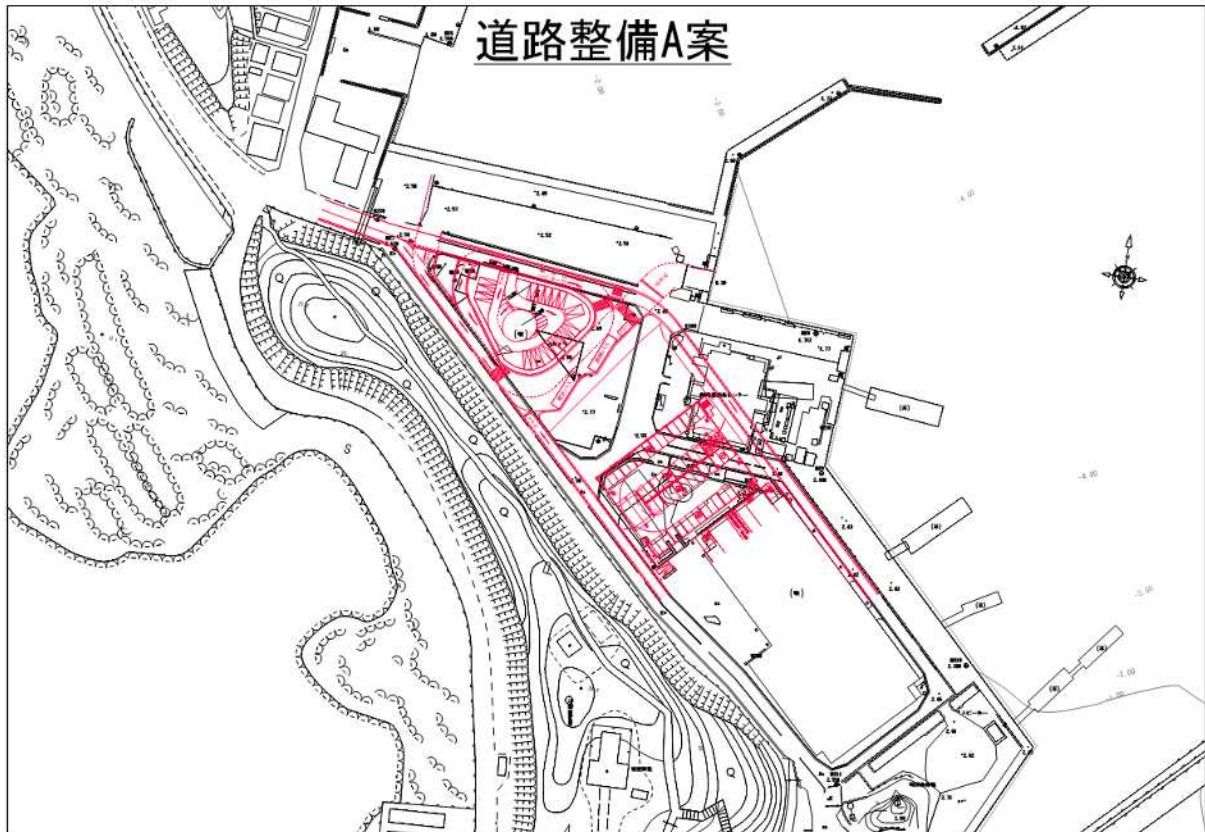


【参考】整備計画A案

整備計画A案は、既存平面駐車場を廃止し、ロータリーを設置。さらに、既存立体駐車場敷地を拡大し、新立体駐車場を新設する。

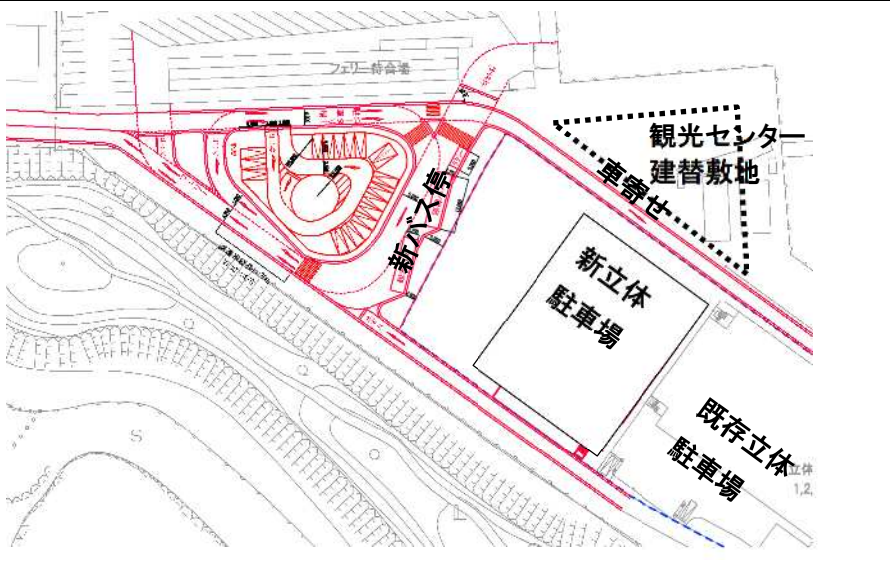
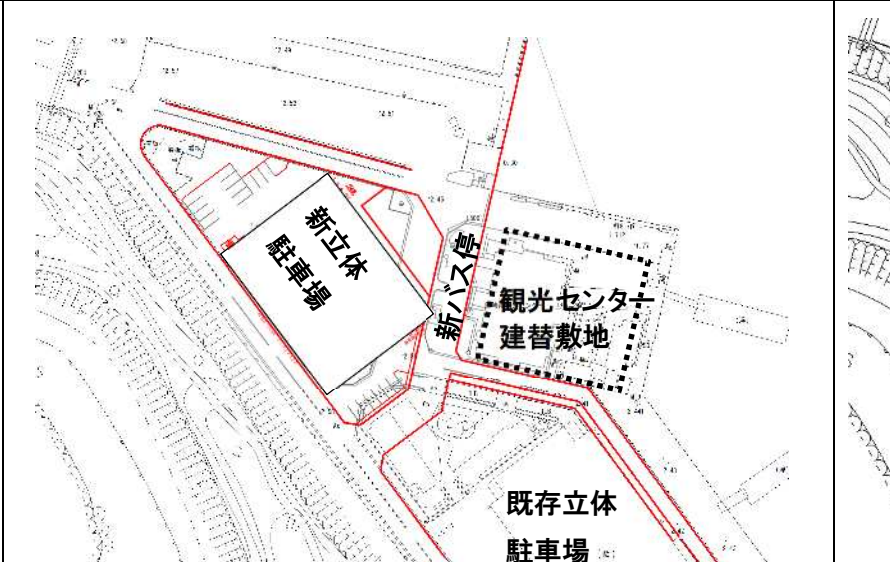
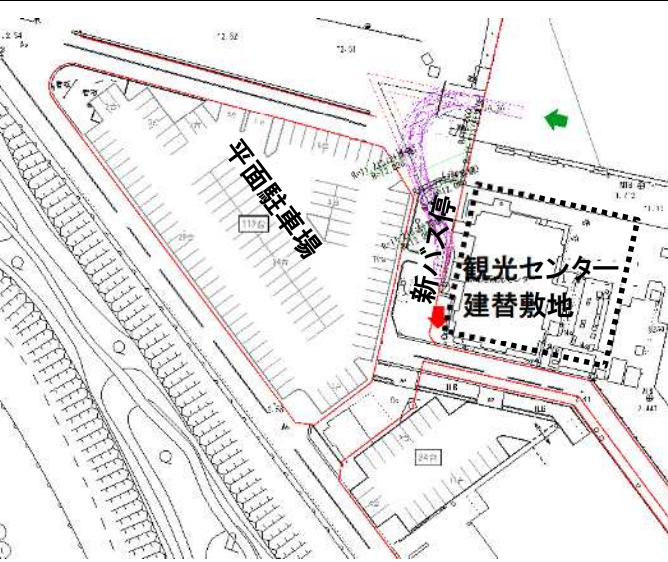
現在と比較すると駐車増加台数が約130台となり、駐車場待機台数の減少が見込まれる。また、ロータリー越しの新規観光センターは視認性が高くなる。

一方で、観光センターの建替えに際し、フェリー乗船用回廊上屋の再整備費やバスシェルター設置費が別途必要となる。



(空白ページ)

図表 2-12 道路形状比較検討資料 (1/2)

		A案 (ロータリー案)	B案 (三角地拡大+立体駐車場案)	C案 (三角地拡大+平面駐車場案)
イメージ図				
概要		<ul style="list-style-type: none"> 平面駐車場を廃止してロータリーを設置する。既存立体駐車場敷地が拡大されるため新立体駐車場を同一敷地内に増設する。 ロータリー内の余剰地を活用して平面駐車場等を配置することも可能。 <駐車場部分の建築概要> 駐車場敷地面積：7,510 m ² 既存立駐建築面積：3,108.25 m ² 既存立駐延床面積：8,992.50 m ² 新立駐建築面積：1,406.55 m ² 新立駐延床面積：4,135.83 m ² 建ぺい率：60% 容積率：175%	<ul style="list-style-type: none"> 平面駐車場を東側に拡張し立体駐車場を建設する。 <駐車場部分の建築概要> 新駐車場敷地面積：3,243 m ² 新立駐建築面積：1,406.55 m ² 新立駐延床面積：4,135.83 m ² 建ぺい率：43% 容積率：128%	<ul style="list-style-type: none"> 平面駐車場を東側に拡張する。 <駐車場部分の建築概要> 新駐車場敷地面積：3,243 m ²
駐車 場・ 交通 処理	駐車場	○ <ul style="list-style-type: none"> スキップフロアで200台程度の立体駐車場を配置可能。 上記に加えロータリー内に16台程度の駐車マスを配置可能。 町道の拡張等による接道条件の設定が可能であれば、より駐車しやすいフラットタイプの立体駐車場を設置可能。 増加駐車台数：約130台 	○ <ul style="list-style-type: none"> スキップフロアで200台程度の立体駐車場を配置可能。 上記に加え立体駐車場横に17台程度の駐車マスを配置可能。 既存立体駐車場の横に24台の駐車マスを配置可能。 増加駐車台数：約160台 	× <ul style="list-style-type: none"> 拡張した110台駐車場で台程度の駐車マスを配置可能。 既存立体駐車場の横に24台の駐車マスを配置可能。 増加駐車台数：約50台
	駐車場待ち (一般)	○ <ul style="list-style-type: none"> 一時利用駐車場の入口は、既存立体駐車場の入口に絞られるため、分かりやすい。 満車時は、ロータリーを利用して転回可能なので、臨時駐車場・民間駐車場等へ行きやすい。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 現状と同様に入り口は2か所に分かれるため、どちらに並ぶべきか利用者にとって判断しづらい。 	△ <ul style="list-style-type: none"> B案と同じ
	バス	△ <ul style="list-style-type: none"> 観光センターとバス乗り場の距離が離れるため、バス待ちの間に風雨をしのげるシェルターや、観光センターまでの間の上屋の整備が求められる。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 現状と同様の運用が可能。 バス待ちスペースを観光センター建物内に設置することも可能。 	○ <ul style="list-style-type: none"> B案と同じ
	送迎車	○ <ul style="list-style-type: none"> 満車時等も、ロータリーを利用して転回可能なので送迎車等にとって使いやすい。 ロータリー内に一般車停車ブースを設置出来ないものの、観光センター正面入り口前には送迎の為の車寄せを配置可能。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 現状の道路形態に近いので、慣れている人にとって分かりやすい。 	○ <ul style="list-style-type: none"> B案と同じ
	安全性	△ <ul style="list-style-type: none"> フェリーからの降車車両と、立体駐車場に向かう車両の動線が十字に交わる箇所がある。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 道路は基本的に丁字の取り付けになり、十字に交わる箇所は発生しない。 	○ <ul style="list-style-type: none"> B案と同じ

(空白ページ)

図表 2-12 道路形状比較検討資料（2 / 2）

手続き	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> ロータリーの形状が複雑なので、警察との協議によってはバス停や横断歩道の位置等に細かな条件が付く可能性がある。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> 警察との協議は発生すると思われるが、既存の形状に近い説明はしやすいと思われる。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> B案と同じ
観光センター 建築プラン	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> 建築敷地が三角形となるが、必要な機能は配置可能。 建物と荷上場（東側高速船乗場）の間が狭く、渡船事業者が設置した上屋を再整備する必要がある。 地下燃料タンクは、既存のものを使い続けるように建物を配置可能。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> 整形な敷地に観光センターを配置可能。 現在の観光センターと同位置にて建替えることで、渡船事業者が設置した上屋や地下燃料タンク、倉庫等をそのまま使い続けることが出来る。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> B案と同じ
景観	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光センターの建物は、道路（師崎街道）からは三角形の建物の鋭角側が見えることになる。 	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路（師崎街道）からは新立体駐車場しか見えず、観光センターの建物は、新立体駐車場の後ろに隠れることになり、建物直前まで入ってこなければ視認できない。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> 観光センターの建物は、道路（師崎街道）から平面駐車場越しに視認できる。
整備コスト	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> 再整備する対象面積自体は、A案、B案ともに大きく変わらないものの、渡船事業者が設置した上屋の再整備やバス停シェルター設置等の分だけ高コストとなる。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> A案と比べ、渡船事業者が設置した上屋の再整備やバス停シェルター設置等が発生せず低コストとなる。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> B案と比べ、立体駐車場の設置費用が発生せず、低コストとなる。
運用コスト	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> 一時利用駐車場のゲートは1箇所なので、B案と比較し安価に運用できる。なお、ロータリー内の平面駐車場にゲートを設置した場合は、B案と同程度の運用コストとなる。 	<p style="text-align: center;">△</p> <ul style="list-style-type: none"> 一時利用駐車場のゲートが2か所あるので、現状と同程度の運用コストが継続する。 	<p style="text-align: center;">○</p> <ul style="list-style-type: none"> 一時利用駐車場のゲートは1箇所なので、B案と比較し安価に運用できる。
まとめ	<p>景観面や送迎車の処理ではA案が優れているものの、全体の安全性や建築の効率性はB案が優れていると言える。 C案は駐車台数を+50台しか確保できず、渋滞緩和につながらない。</p>		

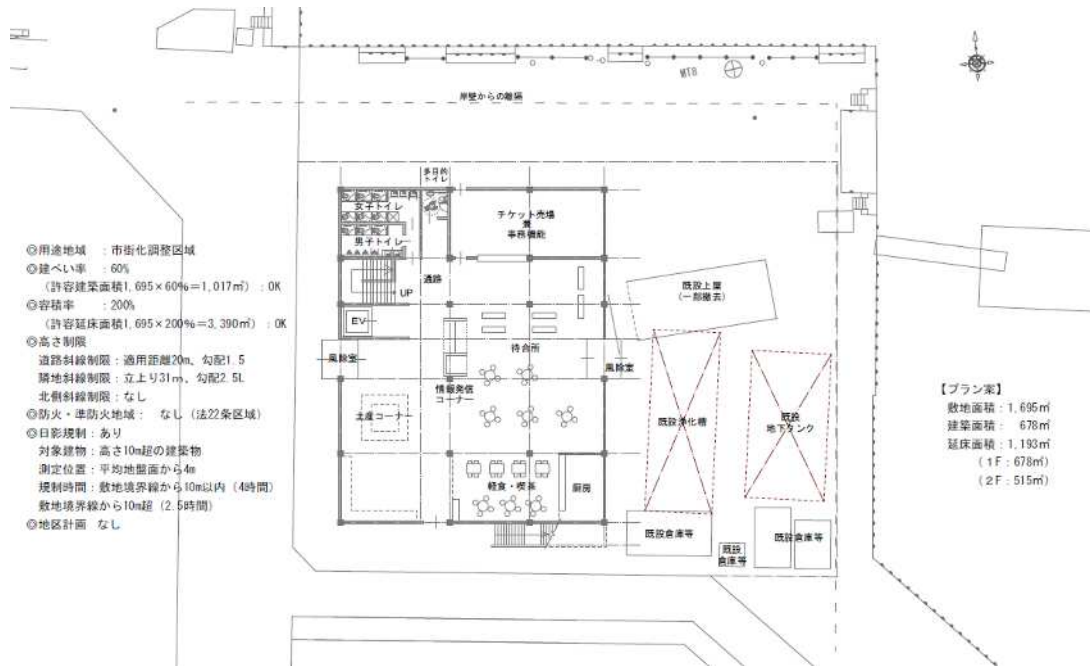
(空白ページ)

2.4.2 新観光センター計画の検討

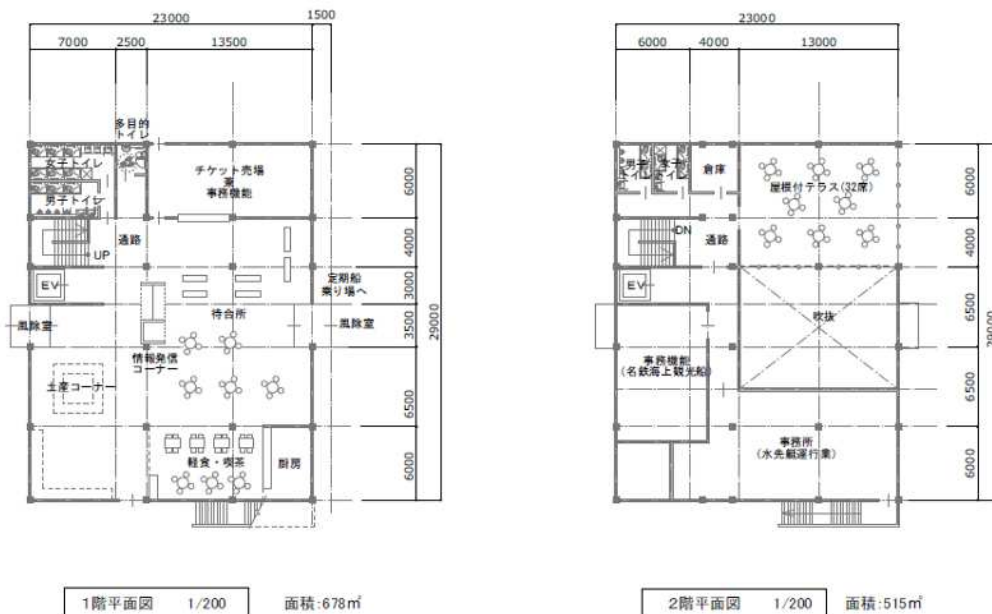
道路整備計画B案の場合、新観光センターの建築敷地が整形で、渡船事業者が設置した既存の上屋・地下タンク等を継続利用可能であり、効率的な整備が出来る。

道路整備計画B案に基づき、新観光センターの計画図案を作成した。建築敷地は整形であり、前提としてフェリー乗船用回廊上屋の再整備は行わず、給油用地下タンク及び浄化槽、倉庫等は既設物を継続使用することとする。

〈配置図〉



〈平面図〉

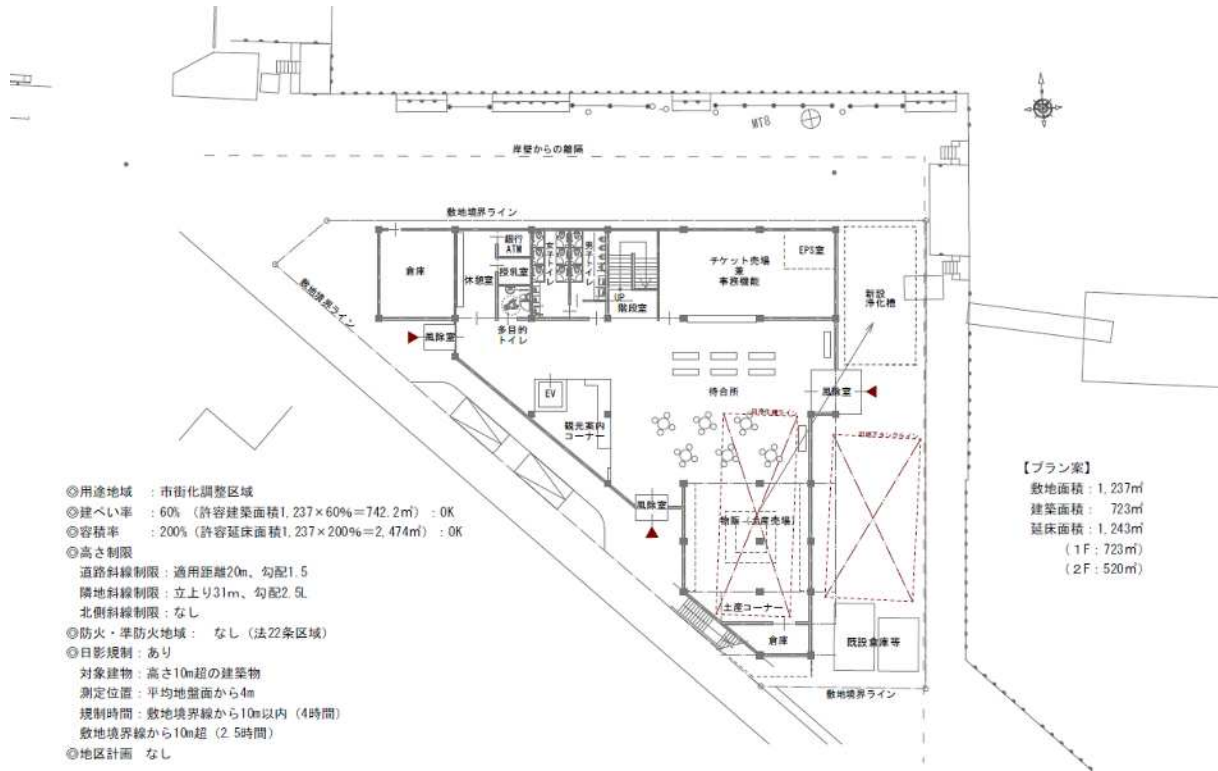


面積:1階2階計 1,193㎡

【参考】道路整備計画A案検討図面

道路整備計画A案に基づいた新観光センターの計画図案について、建築敷地は三角形であり、前提としてフェリー乗船用回廊上屋の再整備が必要であり、給油用地下タンクは既設のものを再配置することとする。

〈配置図〉



〈平面図〉



面積：1階2階計 1,398㎡

2.4.3 概算整備費

事業費を精査し、昨年度検討時よりも総事業費が大きくなった。

これまで検討した道路形状及び新立体駐車場、新観光センターの計画案に対する概算整備費を算出した。なお、昨年度検討時の概算整備費は約 9.7 億円であったが、本業務では観光センター及び新立体駐車場（自走式立体駐車場）の整備費を精査し、かつ、浄化槽除却・整備費や道路及びインフラの除却・整備費等を新たに見込んだ結果、約 13 億円となった。

項目	金額	備考
既存施設除却	72 百万円	観光センター建物、浄化槽、平面駐車場等除却
道路整備	97 百万円	道路、インフラ整備
観光センター整備	461 百万円	建物本体、設備等、浄化槽、備品等
立体駐車場整備	619 百万円	建物本体、設備等
道路設計	3 百万円	
観光センター設計・監理	51 百万円	
駐車場設計・監理	21 百万円	
合計	1,325 百万円	

2.4.4 駐車場料金収入のシミュレーション

駐車台数増加、休日値上げ等により、年間約 30 百万円の駐車場料金収入の増加が見込まれる。

平成 28 (2016) 年度から令和 2 (2020) 年度までの 5 年間の駐車場料金収入の平均から、駐車台数が現在と変わらない場合には、今後も約 95 百万円の駐車場料金収入があると仮定する。

(単位：千円)

区分	平成 28 (2016) 年	平成 29 (2017) 年	平成 30 (2018) 年	令和元 (2019) 年	令和 2 (2020) 年	平均
プリペイドカード	750	890	760	920	750	814
定期利用	32,772	32,772	32,772	32,688	32,688	32,738
一時利用	62,519	60,839	63,477	62,756	57,204	61,359
合計	96,041	94,501	97,009	96,364	90,642	94,911

新駐車場整備による駐車台数増加に伴う増収相当額は、昨年度報告書をもとに、満車により逸失していた台数を整備後の増加台数として考えると、年間約 9 百万円の駐車場料金収入の増加が得られる。

区分	増加台数	平均受領額 (円/台・日)	年間受領額 (千円)
平日	8,085	1,000	8,085
休日	1,635	700	1,145
合計	9,720	950	9,230

現在、50 分間の駐車料金無料時間を設定しており、昨年度報告書からは 1 日平均約 100 台が無料で駐車場を利用している。無料時間の見直しにより、これらの車両から 1 台あたり 100 円の収入を得られた場合、年間約 3.6 百万円の駐車場料金収入の増加が得られる。

項目	内容	備考
対象台数	100 台/日	1 日あたり平均の無料駐車台数
収入単価	100 円/台	現在無料で駐車している車から 100 円を徴収できるよう値上げするものと仮定
合計収入	3,650 千円	

現在、休日は駐車場が満車となることが多く、料金値上げをおこなっても需要が減少することは考えづらい。そこで、休日の駐車場料金を現在の 1.5 倍に値上げすると仮定した場合、年間約 17 百万円の駐車場料金収入の増加が得られる。ここまでの試算結果を合計すると、駐車台数増加、無料時間見直し、休日料金値上げにより、年間合計約 30 百万円の増収が見込まれる。

項目	既存台数分	台数増加分	合計
既存料金の場合の駐車場収入	61,359 千円	9,230 千円	70,588 千円
うち、休日の駐車場収入	25,979 千円	8,085 千円	34,064 千円
休日料金を 1.5 倍した時の増収額	12,989 千円	4,043 千円	17,032 千円

2.4.5 観光センター料金収入のシミュレーション

新観光センターのテナントからは年間約 17 百万円の収入が見込まれる。

新観光センター計画で設定したテナント床面積を基に、既存施設の食堂施設の使用料を参考に賃料設定を 3 千円/月・㎡と仮定した場合、年間収入は約 17 百万円となる。

用途	面積 (割合)	賃料設定	賃料	空室率	年間賃料
渡船事業者事務所	190 ㎡ (37%)	3 千円/月・㎡	570 千円/月	0%	6,840 千円
物販店	102 ㎡ (20%)		306 千円/月	20%	2,938 千円
飲食店	117 ㎡ (23%)		351 千円/月	20%	3,370 千円
貸事務所	100 ㎡ (20%)		300 千円/月	0%	3,600 千円
合計	509 ㎡ (100%)		1,527 千円/月	—	16,747 千円

なお、上記設定にてテナント部分の整備費・維持管理費を踏まえてテナント賃料を簡易的に試算したところ、投資回収年度 15 年目、投資利回り約 6.67%となり事業が成立することが確認できた。

項目		値	
試算の設定	支出	建築費	300,000 円/㎡
		修繕費	建築費の 0.5%/年
		火災保険	建築費の 0.1%/年
		港湾施設占用料	300,000 円/年
		借入金利	2%
	収入	テナント賃料	16,747 千円/年
試算結果	経常損益黒字化年度		1 年目
	累計損益黒字化年度		1 年目
	投資回収年度		15 年目
	投資利回り		6.67%

なお、周辺には賃貸テナントの物件が少なくテナント賃料相場の確認が難しいが、町内の貸事務所（築 28 年）で約 1 千円/月・㎡、美浜町内の貸事務所（築 1 年）で約 4 千円/月・㎡との事例があった。これらを踏まえ、新観光センターの家賃設定 3 千円/月・㎡は、大きく相場から外れていることは無いと思われる。

一方で、地元事業者の希望家賃は最大 1.6 千円/月・㎡ (2.3.3 地元事業者の出店意向 参照) のため、地元事業者の入居を優先する場合には、家賃を下げる等の対応を取る必要が生じる可能性がある。

2.5 町の財政負担可能水準の整理

2.5.1 基金積立金の位置づけ及び状況

南知多町師崎港駐車場事業特別会計の基金積立金が約 4.5 億円あり、本事業に導入できる可能性がある。

基金積立金は、南知多町師崎港駐車場整備事業に対する費用について、町の予算特別会計に以下のように位置付けられている。

【南知多町師崎港駐車場事業特別会計設置に関する条例】

(趣旨) 第 1 条	この条例は、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 209 条第 2 項の規定により、南知多町師崎港駐車場事業特別会計の設置について必要な事項を定めるものとする。
(設置) 第 2 条	師崎港駐車場事業に関する経理を明確にし、その円滑な運営を図るため、南知多町師崎港駐車場事業特別会計を設置する。
(歳入及び歳出) 第 3 条	この会計においては、使用料、県支出金、繰入金、町債その他の収入をもってその歳入とし、建設費、運営費、町債の元利償還金その他の支出をもってその歳出とする。

【南知多町師崎港駐車場事業基金に関する条例】

(趣旨) 第 1 条	この条例は、地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 241 条の規定に基づき、南知多町師崎港駐車場事業基金（以下「基金」という。）の設置及び管理について必要な事項を定めるものとする。
(設置) 第 2 条	師崎港駐車場事業の円滑かつ効率的な管理運営を図るため、基金を設置する。
(積立) 第 3 条	基金として積み立てる額は、南知多町師崎港駐車場事業特別会計歳入歳出予算（以下「予算」という。）で定める額とする。

【師崎港駐車場事業経営戦略（令和 3 年 3 月策定）】

5. 経営の基本方針

◆大規模修繕等を見据えた財源の確保◆

今後、実施が想定される立体駐車場の大規模改修等に多額の費用が必要となります。それらの費用にかかる財源は、毎年の決算剰余金を積み立て十分に確保します。

「南知多町師崎港駐車場事業特別会計」では、歳出項目に「基金積立金」が計上されており、当基金の平成 16 (2004) 年度以降の累計積立金額は令和 2 (2020) 年度時点で約 4.5 億円である。以下に平成 28 (2016) 年度以降の基本積立金及び累計積立金を示す。

(単位：千円)

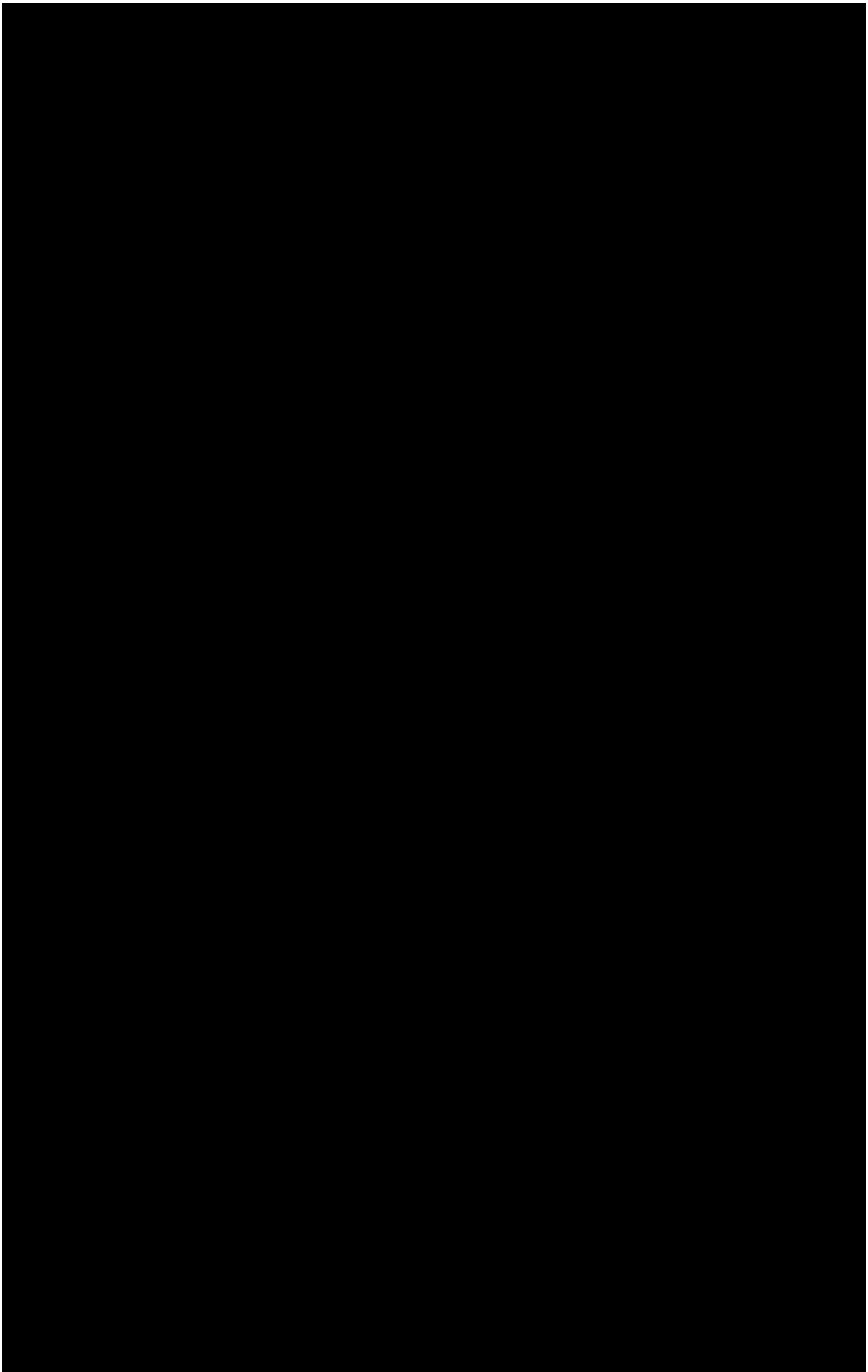
年度	基本積立金			累計積立金
		歳出予算	割合	
平成 28 (2016) 年度	38,960	94,703	41.1%	355,354
平成 29 (2017) 年度	33,116	91,649	36.1%	388,470
平成 30 (2018) 年度	30,659	92,602	33.1%	419,129
令和元 (2019) 年度	3,332	117,232	2.8%	422,461
令和 2 (2020) 年度	27,883	97,873	28.5%	450,344

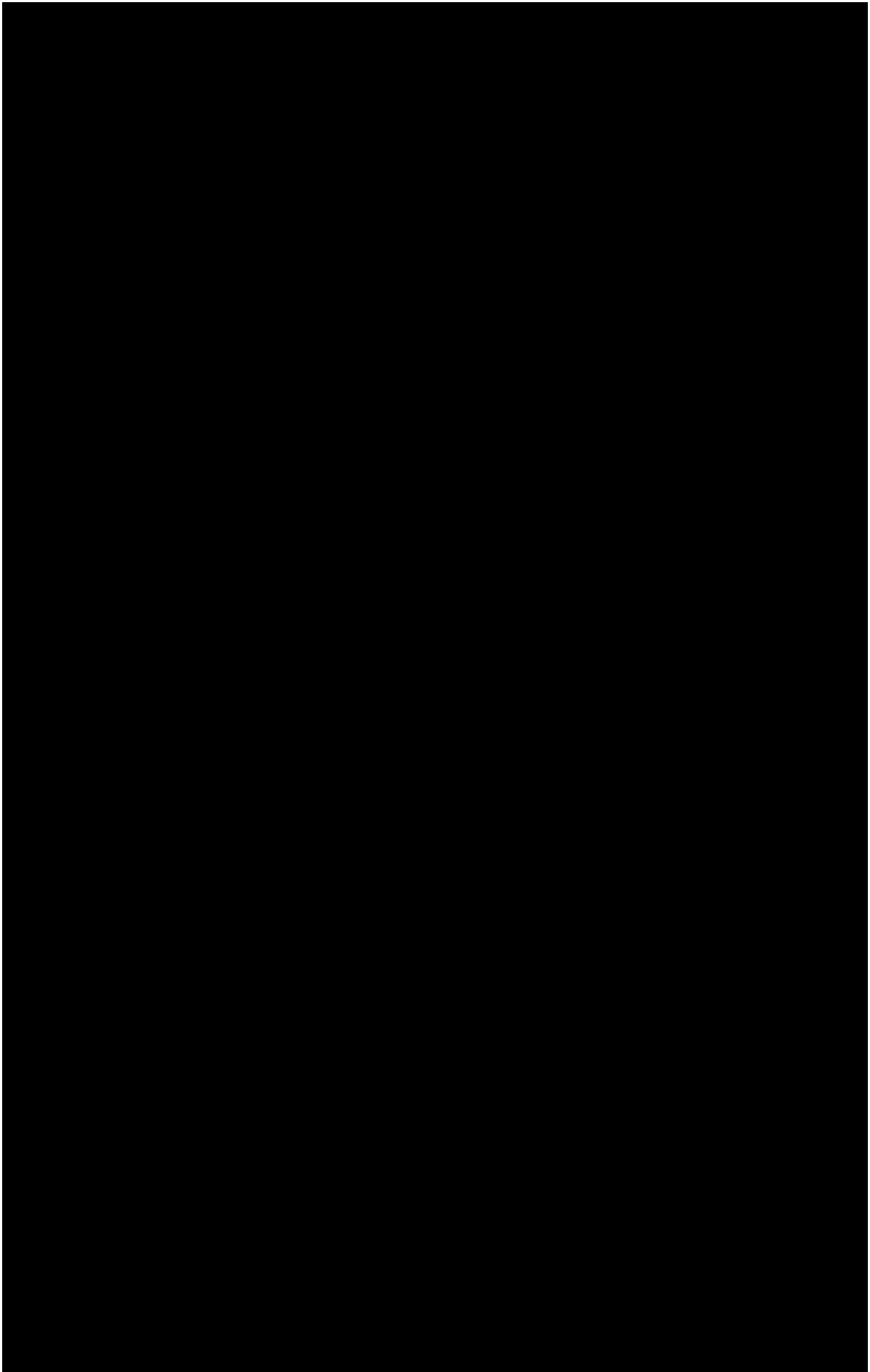
資料：南知多町

2.5.2 既存立体駐車場のLCC

既存立体駐車場の改修工事・建て替えを考慮しても、基金積立金は毎年増加するため、新立体駐車場整備への基金の導入が可能である。

既存立体駐車場を築65年（令和51（2069）年）で建替える場合を想定し、ライフサイクルコスト（以下、LCCという。）シミュレーションを行った。結果、2～3年ごとの駐車場改修工事に係る支出は生じるものの、積立金（次年度繰越金）により累計基金積立金は増加傾向にあり、建替え費用が約13億円と大きいのが、建替えを想定している令和51（2069）年時点で約11億円の基金積立金が残る検証結果となった。なお、新規施設整備に伴い、仮に令和3年（2021）度に基金積立金4億円を流用した場合においても資金不足は発生せず、既存立体駐車場の建替えを想定している令和51年（2069）時点には約7億円の基金積立金が残ることとなる。





2.6 駐車場の事業スキームの検討

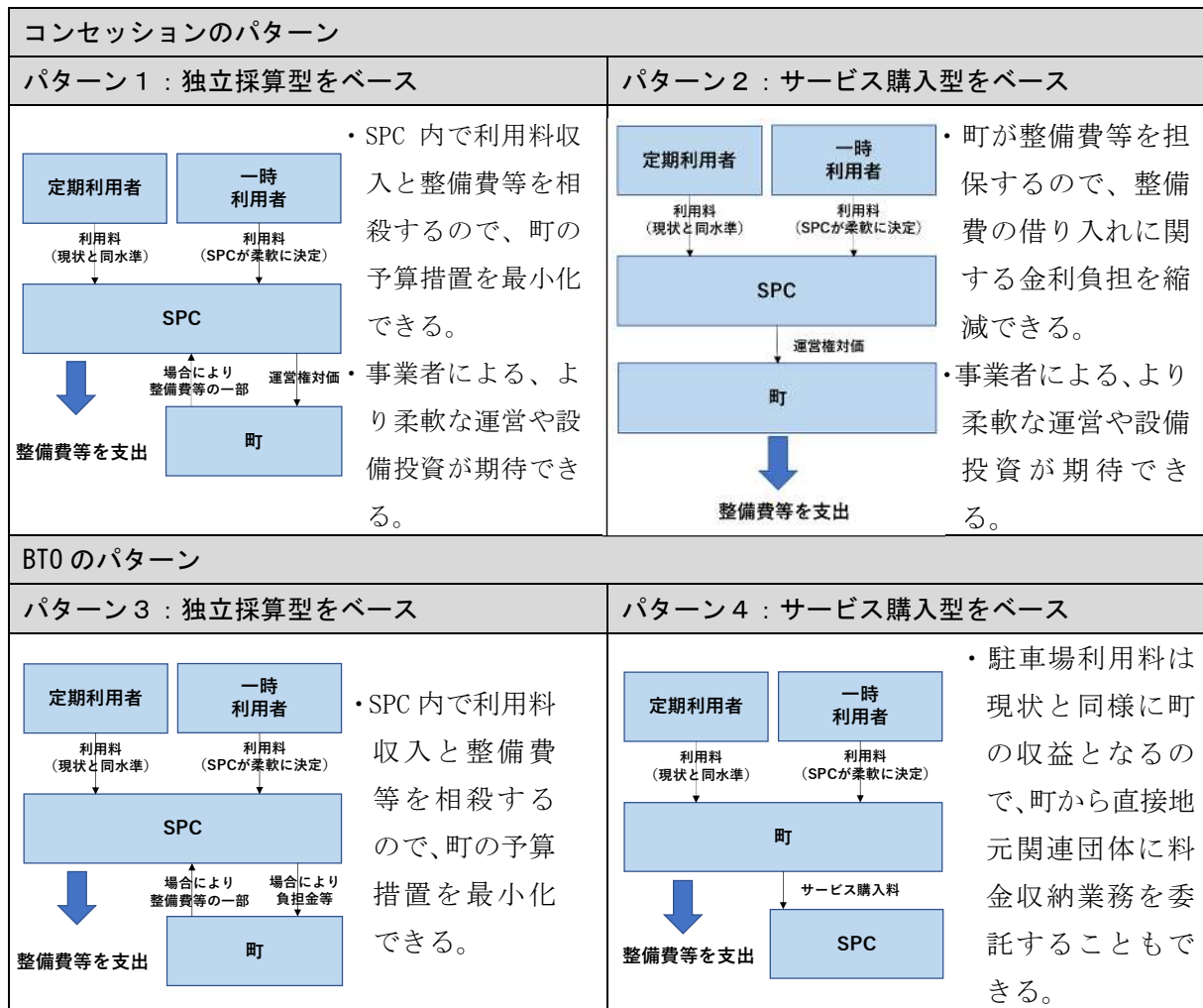
2.6.1 パターンの設定

駐車場は BT+コンセッションと BTO があり、それぞれ建設費部分を独立採算型とサービス購入型をベースにしたスキームが考えられる。

駐車場の事業スキームは、BT+コンセッションと BTO があり、それぞれ、建設費の支出方法が独立採算型をベースにしたスキームと、サービス購入型をベースにしたスキームが考えられる。

独立採算型をベースにしたスキームでは、SPC が利用料金収入と整備費等の支出のバランスを取り事業を進めることとなり、サービス購入型をベースにしたスキームでは、町が利用料金収入又は運営権対価収入を基に整備費等を支出することになる。

いずれの場合も、定期利用駐車場は離島住民の移動手段確保の観点から町が定めた現状と同水準の料金設定を維持することとし、一時利用駐車場は、利用増進や収益拡大、利用の平準化を目指し SPC が柔軟に料金設定等を行うことが出来るものとする。



2.6.2 コンセッションの導入により想定される自主事業の検討

シェアリングエコノミー（カーシェアリング）の導入による収益性向上・サービス向上が考えられる。

駐車場の運営をコンセッション方式とすることで、柔軟な料金設定や予約制、ポイント制の導入、観光センター内テナントとの連携、営業時間の変更等、収益性及びサービスレベルの向上が期待できる。

しかし、定期利用駐車場については、離島住民の本土側での移手段の確保のために公共性が強く、台数の削減や定期利用料金を値上げすることには馴染まない。

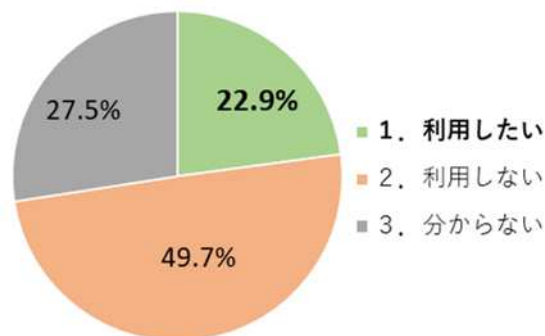
そこで、カーシェアリングを導入し、普段はあまり使われていない離島住民の自家用車をシェアリングの車に置き換えることが出来れば、離島住民の移手段の選択肢を増やし、移手段を確保しつつ定期利用駐車場の台数を削減し、一時利用駐車場の台数を増加させて収益性を向上させることが可能となる。

図表 2-13 駐車場の任意事業及び料金設定のイメージ

一時利用	料金	100 円/時間	→	柔軟に設定（条例の範囲）
	収容台数	215 台		215 台 + α
定期利用	料金	7,000 円/月 (R 階は 6,000 円)	→	カーシェア料金（任意事業） α 台
	収容台数	409 台		7,000 (6,000) 円/月 409 台 - α 台

なお、日間賀島及び篠島の島民に対し、カーシェアリングを導入した場合の利用意向を確認したところ、アンケート回答者 510 名の約 2 割に相当する 105 名がカーシェアリングの利用に興味を示していることが明らかとなった。離島全住民に換算すると、約 280 名がカーシェアリングを利用する潜在需要があり、民間カーシェアリング事業会社によると、このアンケートの結果から複数台のカーシェアリング車両導入の可能性があるとの見解が得られた。

図表 2-14 カーシェアリングの利用意向
(島民アンケート結果より抜粋)



2.7 観光センターの事業スキームの検討

観光センターはコンセッション方式の対象とならず、BTO方式が前提となる。

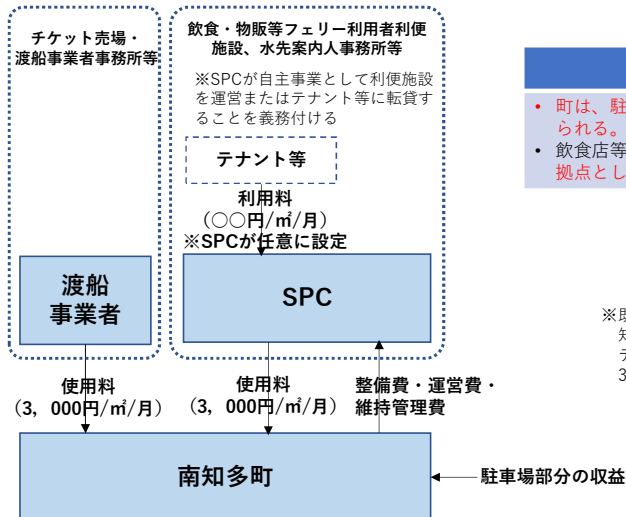
観光センターは利用料金を徴収する施設ではないため、コンセッション方式の対象とならず、BTO方式で整備することが前提となる。

観光センターの事業スキームでは、飲食・物販施設等の実現を義務付けるのか否か、テナント撤退時のリスクを誰が負うのかによって、以下の3パターンが考えられる。

なお、民間事業者サウンディング調査では、テナント撤退リスクを指摘する意見が多かったため、飲食・物販施設等の実現を必須とする場合には、パターン2のようにリスクを町が負担しなければ事業者の参入を得られない可能性がある。

【パターン1：事業者にリスクを負わせて賑わい機能を設置する】

- ・ 本体事業として飲食等の実施を**必須**とする。
- ・ **SPCが町に使用料を支払い**、テナント撤退リスクも負う。

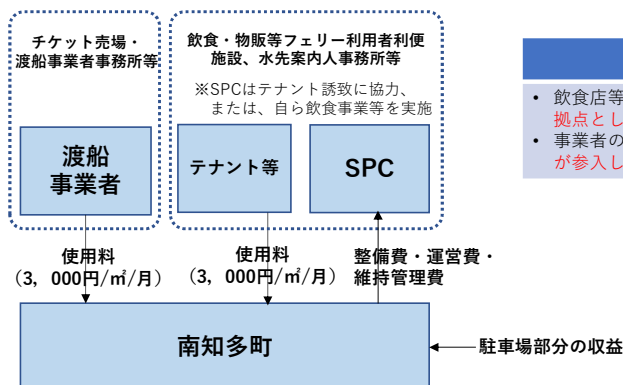


利点	留意点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 町は、駐車場を含む事業全体で収益を得られる。 ・ 飲食店等の実施を義務付けており、観光拠点としての機能向上が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元事業者の家賃負担可能額 (1,500円/m²/月) を超える3,000円/m²/月での自主事業を義務付けており、事業者の参入が得られるか不明。

※既存施設の賃料 (2階飲食店2,750円/m²)、知多半島内築浅店舗賃料 (知多奥田貸事務所4,000円/m²)、テナント部分のみの収支簡易試算 (3,000円/m²の場合に投資利回り6.67%) から、3,000円/m²とする設定値の妥当性は高いと考える。

【パターン2：町がリスクを負担して賑わい機能を設置する】

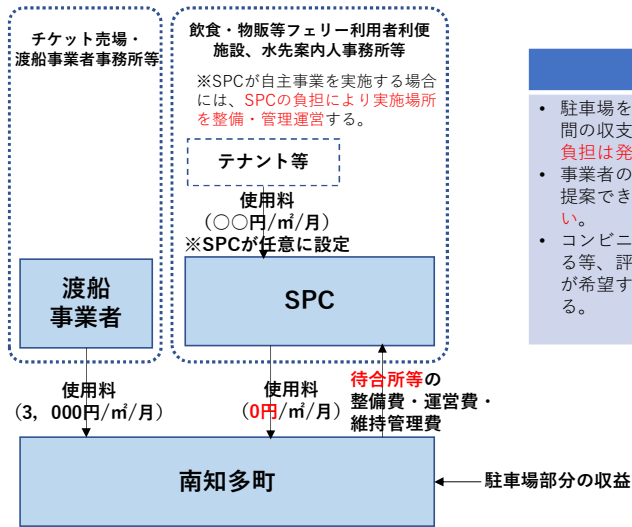
- ・ 供用開始時には、**飲食等のテナント誘致を必須**とする。
- ・ テナントが町に直接使用料を支払い、**テナント撤退リスクは町が負う**。



利点	留意点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 飲食店等の誘致を義務付けており、観光拠点としての機能向上が可能。 ・ 事業者のリスクを軽減しており、事業者が参入しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ テナントが撤退した場合、町の収益が減少し、場合によっては駐車場を含む事業全体で見ても赤字となる可能性がある。

【パターン3：賑わい機能の実現は事業者に委ねる】

- ・ 飲食店等の**実施は任意**とし事業者の**独立採算**で**整備・運営**する。
- ・ 町は、待合所、渡船事業者事務所等のみ費用負担する。



利点	留意点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場を含む事業全体で見た場合、20年間の収支は差し引き概ねゼロとなり町の負担は発生しない。 ・ 事業者の判断で自主事業を行うか否かを提案できるので、事業者の応募を得やすい。 ・ コンビニを提案した事業者を高評価とする等、評価基準に明記しておくことで町が希望する施設を誘致できる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自主事業の実施は事業者に委ねられるため、待合室と事務所だけで賑わい機能が無い必要最低限の施設となる可能性がある。

2.8 サウンディング調査

2.8.1 民間事業者サウンディング調査結果

BT+コンセッション、BT0 ともに興味を示す事業者が存在する。

民間事業者へのサウンディングを実施したところ、カーシェアリングの導入可能性を含め、BT0、コンセッションともに興味を示す事業者を確認した。

一方で、整備予定の新観光センター及び新立体駐車場の整備費も含めた独立採算になるとリスク対応費や金利負担が大きくなり、そのようなリスクを町と民間事業者でうまく分担できる仕組みが整うと参入しやすくなるとの意見も得られた。

また、コンセッションでなくても柔軟な駐車場料金設定やカーシェアリングの導入が可能との意見もあり、事業要件を整理する必要がある。

(空白ページ)

(1) デベロッパー・ゼネコン等意向調査

昨年度、意向調査を実施した事業者を中心に、デベロッパー・ゼネコン等に各事業スキームにおける参入意向・参入条件等を確認するためサウンディング調査を実施した。

		A 社	B 社	C 社
参入意向		・BOT であれば参入の可能性が高まる。	・事業規模が小さくて参入は不可。	・BTO(サービス購入型)であれば参入可能。BTO(ミックス型)でも可能性あり。
参入条件	事業期間	・15 年～20 年	—	15 年～20 年
	観光センター	・テナント賃料は、現行よりも高い水準で設定すべきだろう。 ・テナント賃料を高い水準で設定しないのであれば、極力、整備費用を抑えた計画が望ましい。 ・観光センター単独で整備するのではなく、駐車場の一角に観光センターの機能を入れることを検討されたい。	・観光センターのみで収益を得ることは難しいだろう。駐車場経営との包括が必須。	・島へ行く通過点であり、観光センターでお金を落とすアプローチは難しい。 ・新型コロナウイルス等の影響により、現在と同規模及び同機能を計画することは危険。 ・機能はコンパクトとし、フェリーのチケット売り場＋土産売り場程度が良い。 ・機能を限定し、想定されるリスクを減らすことが必要。
	駐車場	・既存立体駐車場についても新たに整備し、事業期間中の想定されるリスクを極力抑える方が良い。 ・沿岸地域である為、20 年を目安に更新が望ましい。	・駐車場は収支が回るだろうと考える。 ・駐車場料金は、現行の条例に基づく料金よりも、料金設定を底上げしても需要はあるだろう。	・立体駐車場を新設して、収益を負担していけるのか、不透明であるため、町の負担を検討してほしい。 ・場合によっては、立体駐車場の新設ではなく、外構を整備して平面駐車場を拡幅することを検討する価値はある。
その他	・名古屋市から車で1時間のアクセスが可能であり、注目しているエリア。 ・継続的な運営を行うには、地元協力業者との連携が必要不可欠。	・施設整備は、町が全額費用負担するのが望ましい。	・名古屋市から車で 1 時間のアクセスであり、魅力的な地域と捉えている。 ・駐車料金を柔軟に変更する機会は減多にないと思われ、運営権対価を支払ってまでコンセッション方式を採用するメリットはない。	
		D 社	E 社	F 社
参入意向		・いずれの手法も参入可能であるが、SPC を設置しない方法であれば、より参入意欲が高まる。	・いずれの手法も参入可能であるが、規模が小さいため、より詳細な試算が必要。	・いずれの手法も参入の可能性あり。
参入条件	事業期間	・15 年～20 年	・15 年～20 年	・10 年
	観光センター	・テナントが安定して入るか不透明であるため、規模及び機能は出来るだけコンパクトにして初期投資を抑える必要がある。 ・チケット売り場は本館、テナント部分は別館というようにすみ分けをしながら、整備をし、テナント部分については、簡易的な整備とし、初期投資を抑えながら少しでも賃料で回収する必要がある。	・テナント賃料は売上の歩合制にすることで出店意欲が期待できるだろう。 ・全体の事業期間は 15 年～20 年かと思うが、テナント出店者が20年というのは敷居が高いように感じる。	・観光センター単独では採算が見込めないだろう。 ・地元商店の意向を捉え、条件を設定すべき。
	駐車場	・定期的なメンテナンスを行うことにより、60 年程度の耐用年数を期待でき、既存立体駐車場の継続利用は十分に可能だろう。 ・駐車料金等サービスを変更せずに運営することもひとつの考え方であり、コンセッション方式が利用者にとってプラスに働くのかは不透明である。 ・カーシェアリングや予約システムの導入により、収益があがる可能性があるだろう。	・駐車料金でコンセッション方式の可能性はある。しかし、島民の理解が必要だ。 ・既存立体駐車場(築 17 年)については、明確なリスク分担が必要。	・既存立体駐車場(築 17 年)については、明確なリスク分担が必要。
その他	・継続的な運営を行うには、地元協力業者との連携が必要不可欠。 ・師崎漁業協同組合、日間賀島管理運営委員会、篠島管理運営組合が行っている業務は引続き、地元委託することを視野に入れて業務発注を検討されたい。	・知多半島道路と親和性を感じており、非常に魅力を感じているエリア。 ・新型コロナウイルス等を想定したリスク分担を明確にするべき。テナント賃料は需要変動に応じて設定する等。 ・地元事業者とのマッチングの機会を設けて欲しい。	・自主事業用地として、隣接する公園用地が使えると事業の可能性が広がる。 ・地元の建設業者、地元商店の意向の調整が必要。地元が参入できる条件設定をお願いしたい。 ・地震や津波等、不可抗力におけるリスク分担が必要。	
		G 社		
参入意向		・現段階で参入意向はない。公募の段階で再度、情報を共有してほしい。		
参入条件	事業期間	—		
	観光センター	—		
	駐車場	・新たな駐車場を整備して収益があるかが問題。		
その他	・社内の開発事業の中において、優先順位が高いわけではなく、反応は良くない。			

(空白ページ)

(2) 駐車場運営事業者意向調査

駐車場運営事業者等に対し、料金設定等の自由度を付与することで参入意向や事業性が向上するか確認するため、サウンディング調査を実施した。

結果、事業手法に関わらず参入意欲を有する事業者を確認した。また、コンセッションでなくとも条例の範囲内で柔軟な料金設定やカーシェアリングを行うことが可能との意見もあった。

	A 社	B 社
参入意向	<ul style="list-style-type: none"> 直接、整備することはないが、SPC や JV で協力会社として参入は可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 【コインパーキング】 管理運営は可能 【カーシェアリング】 一定数のカーシェアリングを設定して参入の可能性あり。
参入条件	<ul style="list-style-type: none"> 対象地は目的施設の駐車場であるため、現行の条例での駐車料金よりも、高く料金設定をしたとしても、需要はあるだろう。 予約フロアを設定することは可能。フェリーに定時に乗りたい観光客に需要があると考ええる。 料金精算機の定期的にメンテナンスをしたとしても、10年での更新が必要となる。沿岸地域であるため、塩害被害の懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 【コインパーキング】 駐車料金は、平日、休日で差をつけることで、駐車場の回転率をあげることは可能だと考える。 駐車料金は、既に町条例で運営しているのであれば、指定管理制度で運営した方が良いケースがある。コンセッションでは無くても、駐車料金の上限を定め、その範囲内で柔軟に変更出来る。 駐車料金の帰属の関係上、師崎漁業協働組合、日間賀島管理運営委員会、篠島管理運営組合が行っている事務の取り扱いはそのまま委託してもらった方が良い。 【カーシェアリング】 公共事業でカーシェアリング導入実績あり。コンセッションではなくても出来る。 現在の定期駐車を契約している島民の自家用車の利用頻度、利用目的などを踏まえると、カーシェアリング導入の可能性もあると考える。試験的に行い、今後、台数を増やすことも可能だろう。

第3章 前提条件の整理

3.1 事業対象

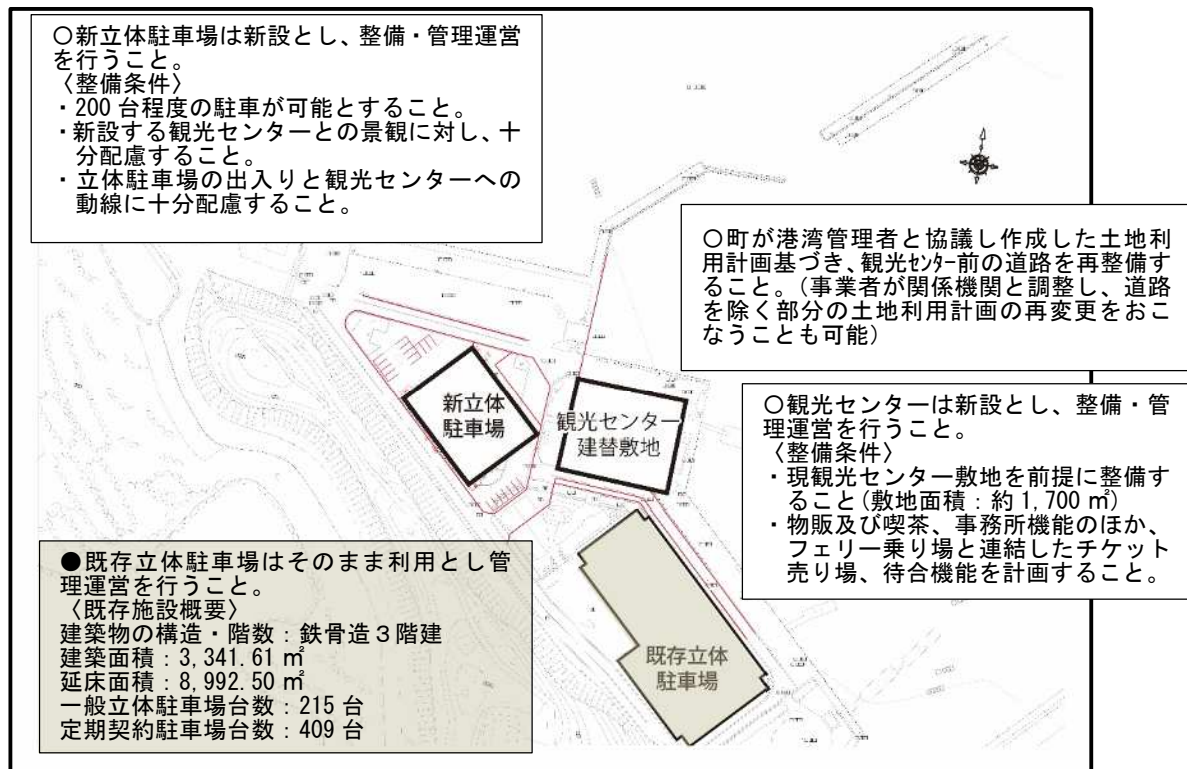
土地利用計画の変更及び道路付け替えの計画協議まで町がおこない、それ以外の設計・施工・運営業務を包括発注に含めるものとする。

港湾管理者との協議を踏まえて道路付替の計画協議までは町で実施した後、以下の業務を官民連携手法で包括発注することとする。

既存施設 除却	<p>事業者が検討する新施設の建設計画を踏まえた除却計画とする必要があり、以下の業務を行うこととする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路、道路上の工作物・占用物の除却 ・平面駐車場の除却 ・観光センター、土産物店の除却 ・工事期間中の仮設チケット売り場・待合室・トイレ・渡船事業者事務所の設置 ・工事期間中の臨時駐車場の設置及び必要に応じ送迎バスの運行 	
道路 付け替え	<p>あらかじめ、港湾管理者と港湾計画の変更等の協議を行う必要があるため、計画協議までは町が行い、選定された事業者が計画協議に基づき設計協議、実施設計、施工を行うものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町が指定する道路配置計画における港湾管理者・交通管理者との設計協議 ・実施設計 ・施工 	
観光センター	建替	<p>民間の創意工夫によるサービスの向上や効率化が図られることを目指し、観光センターの建替を業務に含めるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本設計 ・実施設計 ・施工
	運営	<p>民間の創意工夫によるサービスの向上や効率化が図られることを目指し、観光センターの維持管理、運営を業務に含めるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物及び設備管理（清掃、警備、保守点検等） ・テナント運営
新立体駐車場	新設	<p>民間の創意工夫によるサービスの向上や効率化が図られることを目指し、新立体駐車場の基本設計、実施設計、施工を業務に含めるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本設計 ・実施設計 ・施工
	運営	<p>民間の創意工夫によるサービスの向上や効率化が図られることを目指し、新立体駐車場の維持管理、運営を業務に含めるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物及び設備管理（清掃、警備、保守点検等）

		<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場運営（料金設定、料金収納、交通整理等）
既存立体駐車場	大規模修繕	<p>駐車場を運営しながらの円滑な修繕を実施することを目指し、既存立体駐車場の大規模修繕を業務に含めるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町が指定する大規模修繕計画に基づく塗装、機器更新等
	運営	<p>新立体駐車場との一体的な運営が必要であり、維持管理、運営を業務に含めるものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物及び設備管理（清掃、警備、保守点検等） ・駐車場運営（料金設定、料金収納、交通整理等）

〈整備・運営の条件〉



3.2 事業期間

事業期間は20年を想定する。

駐車場料金収入による整備費の返済を想定しつつ、新設した建物の大規模修繕が発生する迄の期間を事業期間として考え、開業後20年間とする。

3.3 事業手法の整理

BT+コンセッションまたはBT0が優位となる。

昨年度の検討では、立体駐車場の運営権対価の取得による町の財政負担の軽減と民間事業者とのリスク分担、また、柔軟な運営によるサービス向上を期待して、コンセッション方式による官民連携手法が最も適当であると整理されている（「師崎港観光センター周辺整備調査業務委託」報告書参照）。

ここでは、改めて本事業に適用可能な事業手法を整理した。港湾管理者との協議を踏まえて建物所有を町とし、民間資金で整備を行うとすると、BT0 または BT+コンセッションが優位となる。

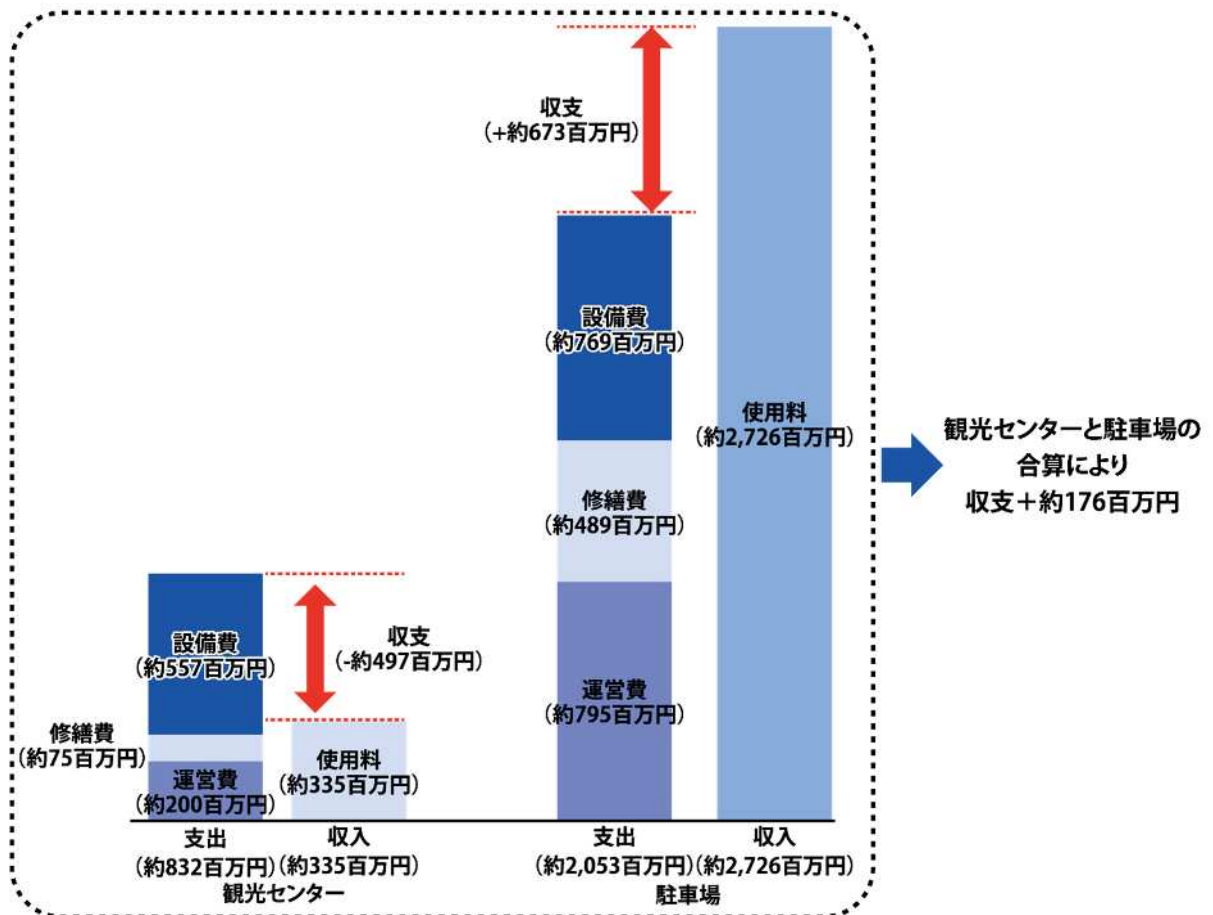
図表 2-15 事業手法比較検討

BT0	○	民間資金及び民間の柔軟な発想を活用した施設整備・運営が可能であり、本事業に適している。
BT+0	△	民間の柔軟な発想を活用するためには、設計施工運営の一括発注が望ましく、BT+0 よりも BT0 が適している。
BT+コンセッション	○	民間資金及び民間の柔軟な発想を活用した施設整備・運営が可能であり、本事業に適している。 ※観光センターは利用料金の徴収を行う公共施設ではないため、コンセッションの対象は駐車場のみとし、観光センター部分はBT0となる。
DB0、DB+0	×	財政負担の面から初期投資に民間資金を活用する必要があり、対応が難しい。
BOT、B00、リース	×	港湾管理者の意向から、民間所有の建物設置はできない。

3.4 収支構造の整理

観光センターの支出を駐車場の収益で賄う収支構造となる。

工事期間を3か年、運営期間を20年間とした場合、観光センターの収支はマイナス496百万円、駐車場の収支はプラス673百万円となる。そこで、観光センターと駐車場の業務を包括化し、駐車場利用料収入を観光センター及び立体駐車場の整備費等に充てることで、行政の負担を最小化することを目指すものとする。



第4章 事業化検討

ここまでの整理をもとに、「BT+コンセッション方式」による事業スキームと、「BTO方式」による事業スキームを検討する。

4.1 コンセッション方式による事業スキームの検討

4.1.1 コンセッション導入の前提条件の整理

(1) コンセッション導入対象の検討

駐車場はコンセッション方式の対象となるが、観光センターはBTOとなる。

コンセッション方式とは、利用料金を徴収する公共施設等を運営し、利用料金を自らの収入として収受するものを指す（民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律第2条参照）。一方で観光センターは、一部を旅客へのサービス提供等のために民間事業者を使用させようとするものであり、行政財産使用料を徴収する施設となるため、利用料金を徴収する公共施設等には該当しない。つまり、そこで、立体駐車場の運営にコンセッション方式を導入した場合でも、観光センターはBTO方式で運営することとなる。

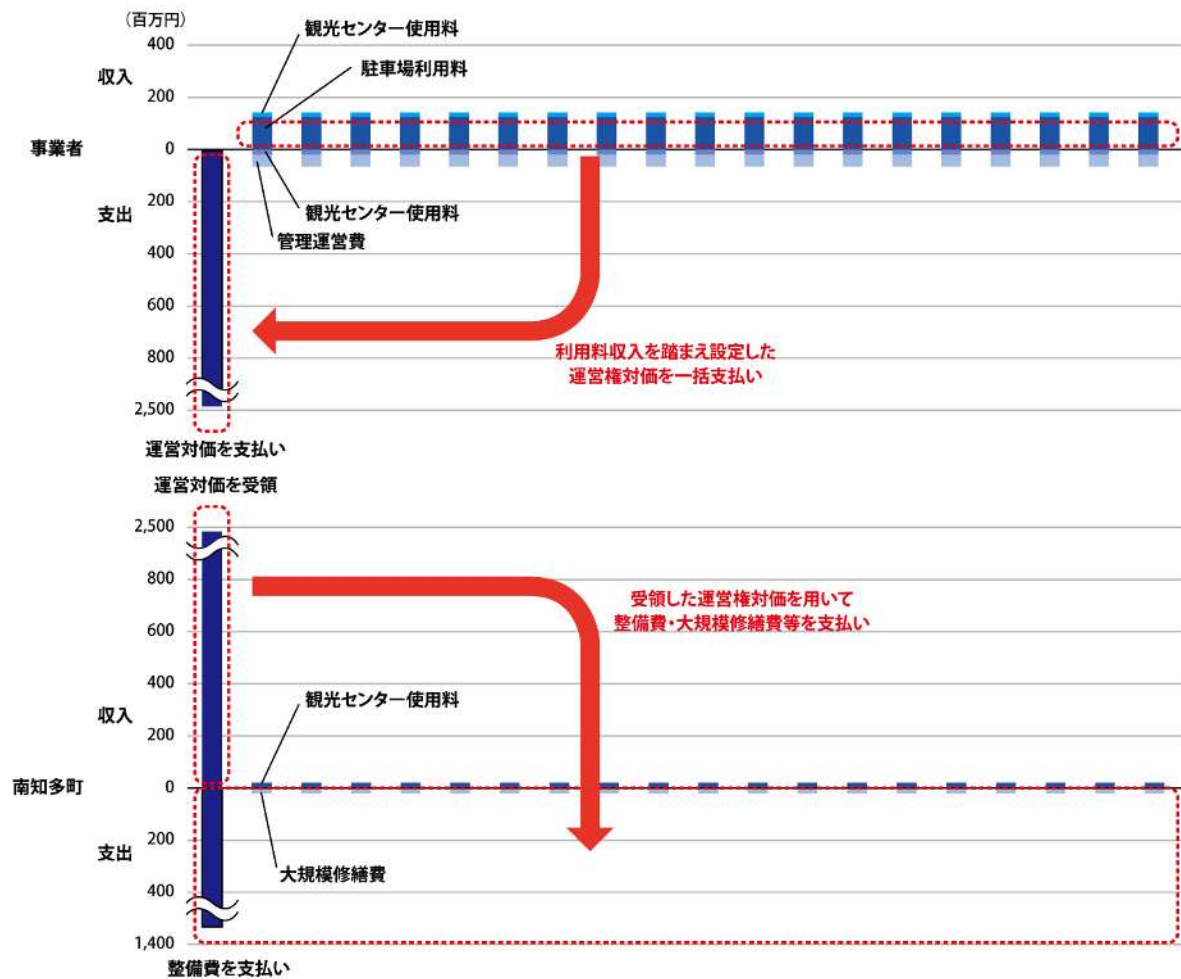
また、新たに整備する立体駐車場と、既存の立体駐車場は一体的に運営する必要があるため、これらの運営は同一の運営主体が、同一の手法にて運営することとなる。

	BTO方式	BT+コンセッション方式
観光センター建替・運営	事業者（指定管理者）が使用料を徴収する BTO 方式として実施可能。	利用料を徴収する施設ではなく、コンセッション方式の対象にならない。
新立体駐車場建替・運営 ＋ 既存立体駐車場大規模修繕・運営	事前に届け出をすることで料金設定の変更が可能であり、ある程度の柔軟な運営を行うことも可能である。	コンセッション方式とすることで、台数設定や料金設定等の自由度が高まり、柔軟な運営が可能となる。

(2) コンセッション方式の考え方

運営期間中に想定される駐車場の収益を運営権対価として徴収し整備費に導入することを考える。

運営期間の駐車場利用料収入・維持管理費支出を踏まえて設定した運営権対価を事業者が町に支払い、町は、この運営権対価を原資として観光センター・駐車場の整備・大規模修繕費を支払うことを事業のベースとして考える。



(3) 運営権対価の検討

運営権対価を事業当初に徴収する場合、事業者が運営権対価として支出可能な額は駐車場利用料収入に対して少額となりメリットが生じない。

運営権対価を事業当初に一括支払いする場合、駐車場の利用料収入 2,496 百万円（124.8 百万円×20 年間）に対し、運営権対価として事業者が南知多町に支払うことが出来る金額は、IRR がほぼ出ない（約 1%）としても 800 百万円となる。

これでは町の収入が少なくコンセッション方式を導入するメリットが生じないため、本事業には適していない。

【試算条件】

事業期間	20 年
借入金利	2 %
法人税	36%

【試算結果】

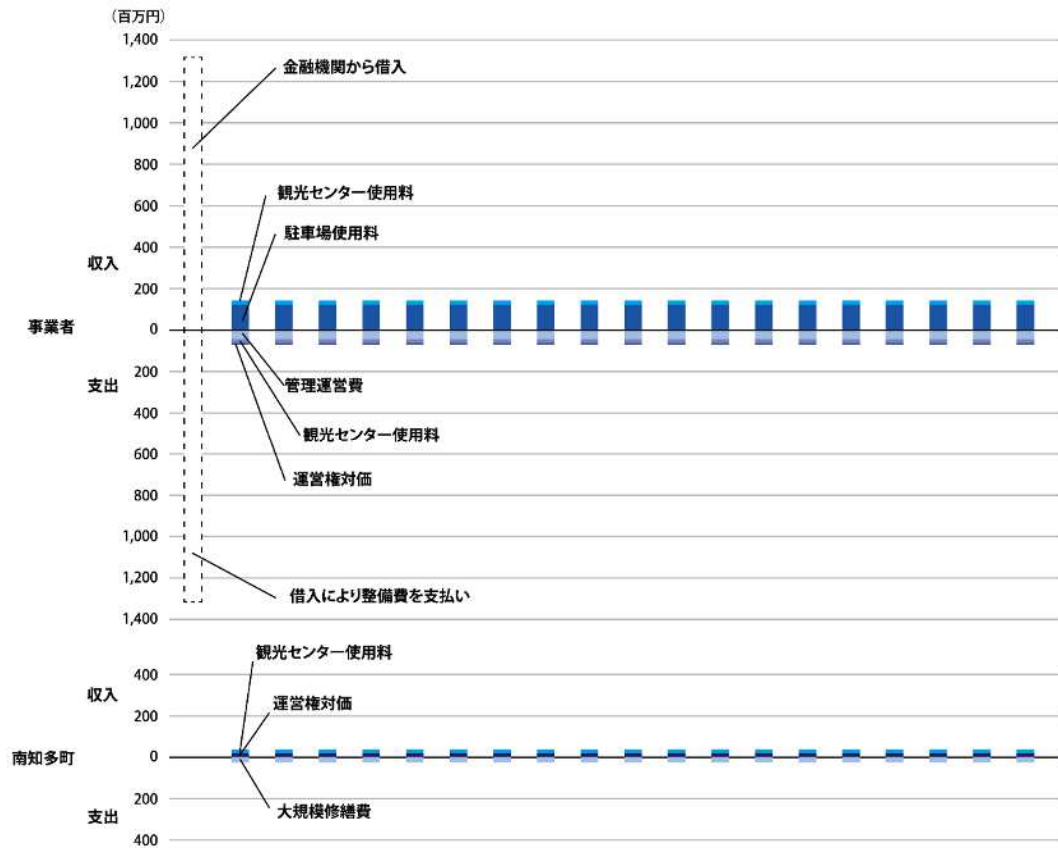
SPC の収入（駐車場利用料）	2,496 百万円	2,496 百万円	2,496 百万円
運営権対価	900 百万円	800 百万円	700 百万円
IRR	-1.05%	0.97%	3.34%

そこで、運営権対価の支払いを分割支払いとし、各年度毎に想定される駐車場利用料収入と経費の差額（各年度の収益見込み額）を運営権対価として設定することで、コンセッション方式による柔軟な運営をおこないつつ、過剰な金利負担等が発生せず収益増加が期待できる事業スキームを検討することとする。

(4) 本事業において想定される事業スキーム

本事業では、運営権対価を分割払いとしサービス購入費と相殺することが考えられる。

ここまでの検討を踏まえ、コンセッション方式で事業を行う場合には、以下のように、民間資金により施設を整備しつつ、毎年の運営権対価を原資に施設整備費相当のサービス購入費を分割払いし、これらの収支の相殺により町の負担軽減を図ることが考えられる。



4.1.2 コンセッション方式の事業スキームの検討

(1) 独立採算型をベースとした事業スキーム

建設費を独立採算型とすると金利負担が大きくなり最終的に町の持ち出しが発生する。

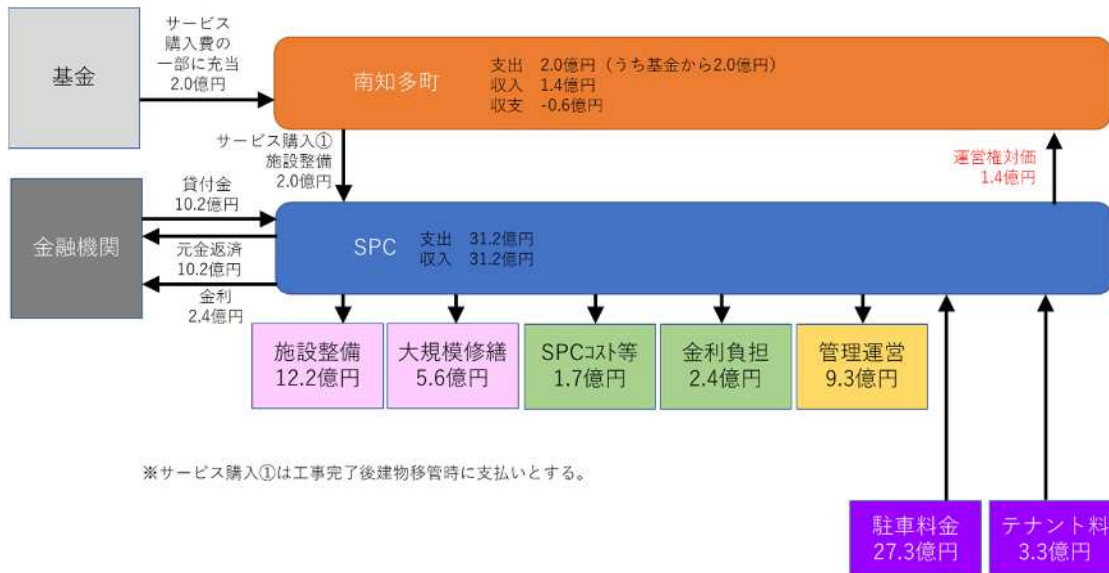
事業者は、基金積立金 2.0 億円と金融機関から借入した 10.2 億円を用いて施設を整備し、駐車料金収入・テナント料収入を基に施設を運営しながら借入金を返済することになる。

事業者の中で収支を相殺するので、町は、建設費の一部として基金積立金から 2.0 億円を充当すれば、それ以降は予算措置の必要がなく、運営権対価を加味すると実質負担 0.6 億円で事業を実施できることになる。

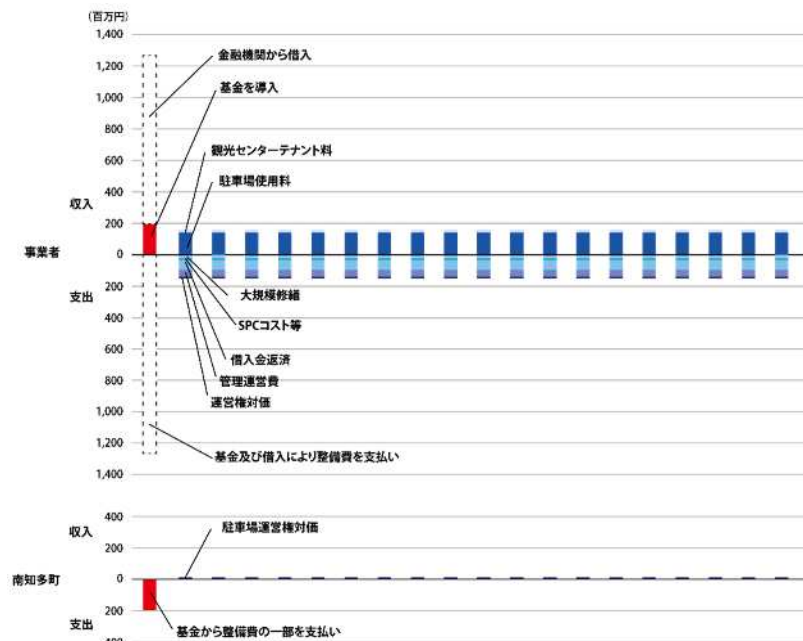
このスキームでは、事業者の支出 31.2 億円に対し、駐車料金収入 27.3 億円、テナント料 3.3 億円、基金積立金から整備費として充当可能な額が 2.0 億円で SPC の収入は計 31.2 億円となるため、差額の 1.4 億円が運営権対価の最低価格と考える。

なお、このスキームは需要変動リスクを事業者が負うことになるため金融機関の貸付金利も高くなっている。

【事業スキーム図】



【年度別の収支イメージ】



(2) サービス購入型をベースとした事業スキーム

建設費をサービス購入型とすると金利負担が小さくなり町の負担なしで事業を実施できる。

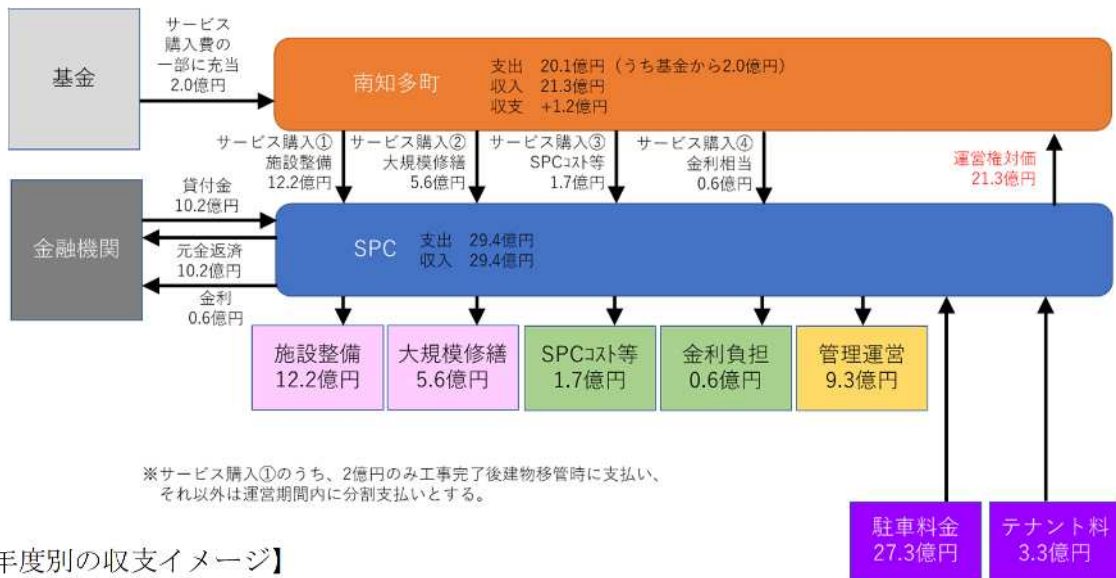
前頁で示した事業スキームでは、金利負担が大きく町の費用負担が発生している。そこで、柔軟な運営を可能としつつ金利負担を縮小することで、事業規模が小さい本事業に適した事業スキームを検討する。

「2.6 駐車場の事業スキームの検討」のパターン2のように、サービス購入費として、施設整備費が町負担であることを担保することで、BT0(サービス購入型)並に金融機関からの借り入れ金利を削減することが出来る。

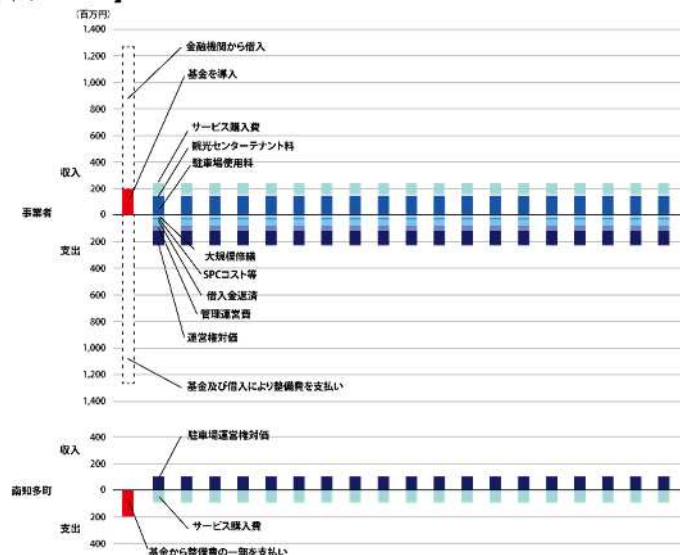
さらに、運営権対価の支払いを分割払いとすることで事業者の負担を軽減し、サービス購入費の分割払い分と相殺することで町の負担も軽減することが出来る。また、需要変動リスクをロスシェア・プロフィットシェアの考えを導入して事業者と行政で分担することで、稼働率向上のインセンティブを付与しつつリスク負担の低減を図ることが出来る。

これらを踏まえ、以下のようにサービス購入費を組み合わせることで、金利負担が削減され、町は初期投資として基金積立金から2.0億円を支出すれば、その後の分割払いのサービス購入費と運営権対価の受領が相殺され、結果として収支は+1.2億円となり、町の負担なしで事業を実施できることになる。

【事業スキーム図】



【年度別の収支イメージ】



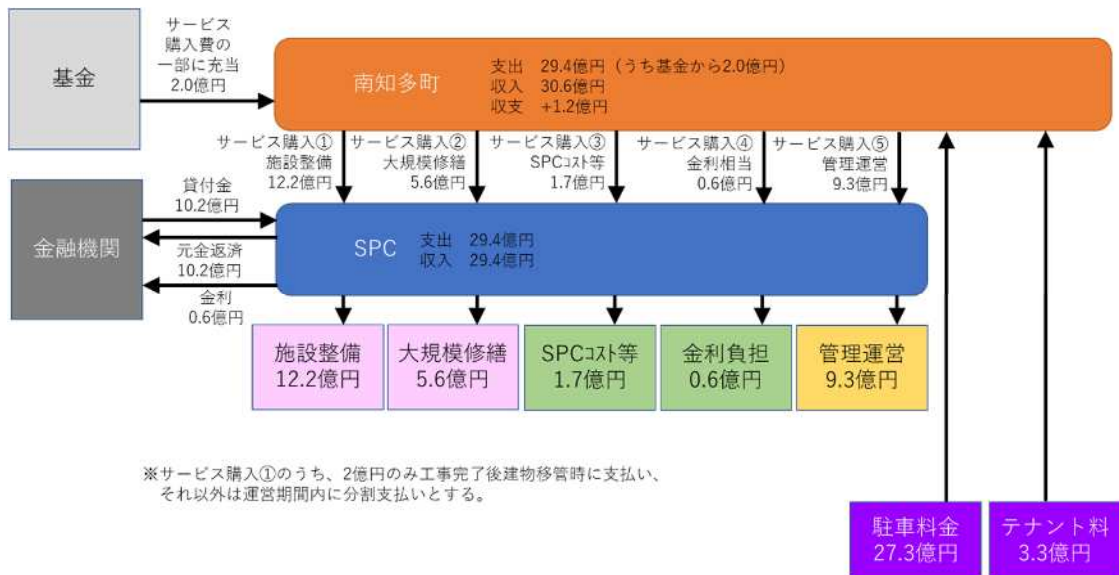
4.2 BT0方式の事業スキームの検討

BT0方式でも、建設費をサービス購入型とすると金利負担が小さくなり町の負担なしで事業を実施できる。

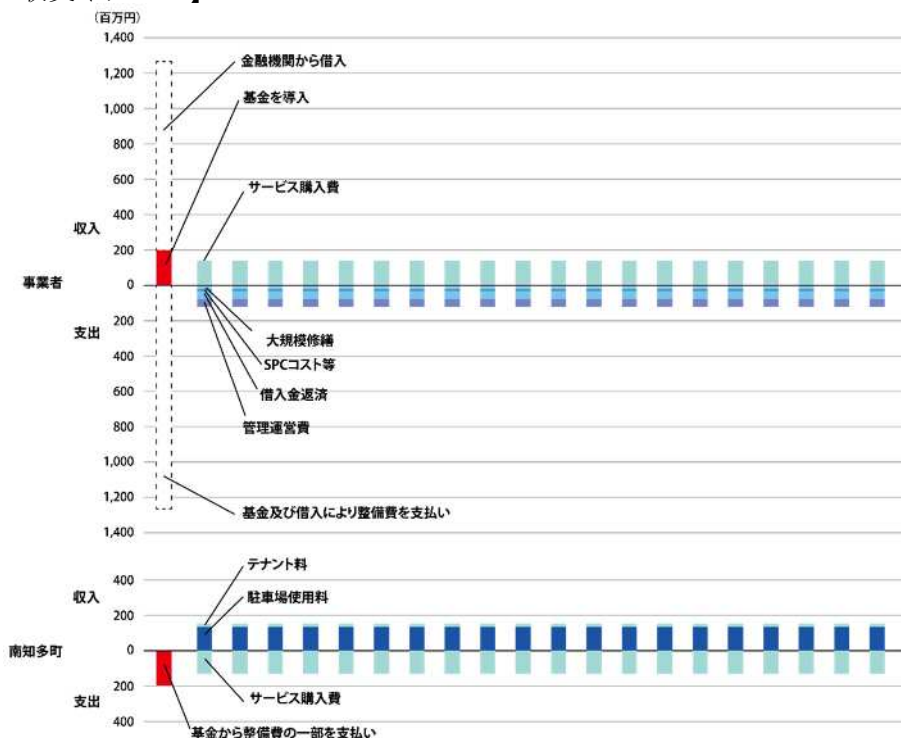
BT0方式の場合でも、コンセッション方式の場合と同様にサービス購入型とすることで金利負担を低減し、初期投資として導入する基金積立金の2.0億円を支出すれば、その後の分割払いのサービス購入費と運営権対価の受領が相殺され、結果として収支は+1.2億円となり、町の負担なしで事業を実施できることになる。

ただし、駐車料金収入・テナント料収入を町の収入とした場合には、事業者にとって稼働率向上のインセンティブが働かず、現在の指定管理方式と同程度の管理運営となる可能性がある。そこで、プロフィットシェアの考えを導入し、稼働率向上のインセンティブを付与することが考えられる。

【事業スキーム図】



【年度別の収支イメージ】



4.3 事業スキームの比較検討

BT+コンセッション方式、BT0方式ともに実現の可能性があると言える。

BT+コンセッション方式は事業者の運営の自由度が高く、より柔軟で利便性・魅力の高い事業運営が期待できる。一方で、BT0方式は事業者が参入しやすく、行政意向を踏まえた委託を行いやすい。いずれの手法も参入に前向きな事業者が確認されており、町の財政負担も変わらないことから、いずれも実現の可能性があると言える。

	BT+コンセッション方式	BT0方式(サービス購入型)
町の財政負担	支出 20.1 億円 収入 21.3 億円 収支+1.2 億円	支出 29.4 億円 収入 30.6 億円 収支+1.2 億円
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 運営権の設定により、小回りの利く料金設定の実施等、より柔軟な運営が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計施工運営の包括発注により民間の創意工夫を発揮しつつ、サービス購入型のためコンセッションよりも行政意向の反映が容易である。 事前の届出により一定の範囲内で柔軟な料金設定等も可能。
事業者のメリット	<ul style="list-style-type: none"> 運営権を取得することで、より柔軟な運営が可能となり収益性を高めることも可能である。 プロフィットシェア・ロスシェアを導入することで稼働率向上・リスク回避を行いやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> サービス購入型がベースのため、需要変動リスクの影響を受けづらく安定的に事業を実施できる。 プロフィットシェアを導入することで稼働率向上のインセンティブが発生する。
事業者のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> 運営権による運営リスクを負う。 リスクの評価に時間・費用を要する可能性があり、事業者募集に応募する際の負担が大きい可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッションと比べ運営の自由度は低い。
地元住民・観光客のメリット	<ul style="list-style-type: none"> 柔軟な運営を行うことで、利便性、魅力の向上が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッションと比べ運営の自由度は低いものの、利便性、魅力の向上が期待できる。
地元住民・観光客のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場の柔軟な料金設定を認めることで、値上げによる料金負担が増加する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 同左
行政のメリット	<ul style="list-style-type: none"> 民間の柔軟な発想による利便性・魅力の向上、賑わいの創出が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> サービス購入型がベースとなるため、地元組織への委託発注等、地元配慮した運営との両立を行いやすい。
行政のデメリット	<ul style="list-style-type: none"> 利用料金は事業者の収入となるため、地元組織への委託発注等、従来実施していた地元振興策を取れなくなる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッション方式と比較し運営の柔軟性が低く、行政の責任が大きくなる。
事業者意向との整合	<ul style="list-style-type: none"> コンセッション方式での進出を希望する事業者が存在する。 	<ul style="list-style-type: none"> BT0(サービス購入型)方式での進出を希望する事業者が存在する。
まとめ	<ul style="list-style-type: none"> 応募に際しての事業者の負担は BT0 よりも大きいものの、運営権による柔軟な運営が可能であるため、最も魅力的な施設となる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> コンセッションと比較し事業者が参入しやすい。また、コンセッションでなくても一定の条件下で柔軟な運用は可能であり、かつ、行政意向を踏まえた業務委託も可能。

4.4 VFMの算定

4.4.1 算定諸条件の設定

以下の条件設定においてVFMを算定する。

(1) 諸条件の設定

試算における諸条件を以下のように設定する。

項目	設定値	備考
事業手法	PFI(BT0)サービス購入型 PFI(BT)+コンセッション	
事業期間	工事期間2年、 運営期間20年	
基金導入	初期費用として 2億円を導入	需要減少リスクや既存立体駐車場の大規模修繕リスクを考慮しつつサービス購入費の分割払いに備える必要があるため、現時点で積み立てられた基金積立金4.5億円のうち初期費用には2億円を導入すると設定
起債金利	0.5%	近年の町の実績(約0.3%~0.5%)を参考に、0.5%として設定
借入金利 (基準金利)	0.133%	日銀調査資料「金利スワップ・レート10年」(2022/01/25)として設定
借入金利 (スプレッド)	0.4%	金融機関ヒアリングにより、サービス購入型のスプレッド事例(0.25%~0.4%)を参考に、0.4%として設定
建中金利	1.475%	日銀調査資料「プライムレート(主要行)短期」(2022/01/25)を基に設定
現在価値割引率	0.258%	VFMに関するガイドラインを参考に10年国債利回りの過去の平均値から設定
施設整備費用の 削減率	10%	師崎港観光センター周辺整備調査業務委託報告書(令和2年度)から10%と設定
大規模修繕費用の 削減率	—	事業規模が小さく、事業内容も一般的な内容であり従来手法もPFI手法もコストに差が生じないと考える
維持管理・運営費用の 削減率	7%	「VFM簡易算定モデルマニュアル」を参考に7%と設定

(2) 事業支出の設定

事業支出を以下のように設定する。

(単位：百万円)

項目		期間	従来手法	BT0	BT+ コンセッション
設計費・ 整備費	小計				
	既存建物・道路撤去費				
	道路整備費				
	観光センター整備費				
	新駐車場整備費				
大規模 修繕	小計				
	観光センター修繕費				
	新駐車場修繕費				
	既存駐車場修繕費				
管理 運営費	小計				
	観光センター管理運営				
	新旧駐車場管理運営				
	既存駐車場管理運営				
その他	小計				
	SPC 組成費				
	SPC ファイナンス経費				
	SPC 一般管理費				
	アドバイザー費用				
	モニタリング費				

(3) 事業収入の設定

事業収入を以下のように設定する。

(単位：百万円)

項目		期間	従来手法	BT0	BT+ コンセッション
観光 センター	小計				
	テナント賃料				
駐車場	小計				
	工事期間中の駐車場収入				
	従来分駐車場収入				
	台数増加分駐車場収入				
	無料時間縮小による収入増				
	休日料金値上による収入増				

(4) 運営権対価の設定

事業者が駐車場収入、観光センターテナント賃料の収入合計 3,061.2 百万円の中から管理運営費 925.3 百万円を賄うものとし、差額の 2,135.9 百万円を運営権対価として町に支払うものとする。なお、運営権対価の支払いは、各年度の駐車場・テナント賃料収入額と管理運営費支出額の想定額を踏まえて分割払いで毎年支払いするものとする。

4.4.2 VFM 算定結果

(1) VFM 算定結果

BT+コンセッション、BTO ともに従来手法と比べ若干の収益増加を確認。

VFM 算出を算出したところ、BT+コンセッション方式、BTO 方式ともに町の事業収支は現在価値ベースでプラス 107.3 百万円となり、従来手法と比較した VFM は 7.5 百万円の増収となった。

結果としては、従来手法と比べ財政負担縮減効果は大きくないものの、BT+コンセッション方式または BTO 方式で事業を行うことで、町の初期投資を抑えて事業を行うことができ、更に、プロフィットシェア等を導入することで事業者の創意工夫による更なる収益増加を目指すことも可能となるため、官民連携手法を導入する効果は発揮できると考える。

項目		換算前	現在価値ベース
PSC(現在価値ベース)の事業収支			
PFI	町の事業収支		
BTO 方式 サービス購入型	VFM(金額)		
PFI	町の事業収支		
BT+コンセッション方式	VFM(金額)		

(2) 従来手法の公的財政負担額 (PSC)

従来手法でも収支は99.8百万円のプラス。

従来手法の場合、現在価値換算で収入が2,870.3百万円に対し支出2,770.5百万円で、収支は99.8百万円のプラスとなる。

【収入】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
観光C使用料																								
駐車場利用料																								
収入合計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
収入 (現在価値換算)																								

【支出】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
起債を除く建設費																								
起債元金返済 (元金均等)																								
起債支払利息																								
管理運営費																								
修繕費																								
支出合計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
支出 (現在価値換算)																								

【収支】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
収支																								
収支累計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
収支 (現在価値換算)																								
収支累計 (現在価値換算)																								

(空白ページ)

(3) PFI (BT0 サービス購入型) の公的財政負担額 (PFI 事業の LCC)

BT0 の収支は 107.3 百万円のプラス。

BT0 サービス購入型の場合、現在価値換算で収入が 2,870.3 百万円に対し支出 2,763.0 百万円で、収支は 107.3 百万円のプラスとなる。

従来手法の収支 99.8 百万円に対し、PFI (BT0 サービス購入型) の収支は 107.3 百万円のため、VFM は 7.5 百万円となる。

【収入】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
観光C使用料																								
駐車場利用料																								
合計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
収入 (現在価値換算)																								

【支出】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
アドバイザー費																								
モニタリング費																								
設計・整備費 (基金・資本金除く、金利含む)																								
設計・整備費 (基金を充当)																								
管理運営費																								
修繕費																								
SPC組成費																								
SPCファイナンス経費																								
SPC一般管理費																								
支出合計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
支出 (現在価値換算)																								

【収支】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
収支																								
収支累計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
収支 (現在価値換算)																								
収支累計 (現在価値換算)																								

(空白ページ)

(4) PFI (BT+コンセッション) の公的財政負担額 (PFI 事業の LCC)

BT+コンセッションの収支は 107.3 百万円のプラス。

BT+コンセッションの場合、現在価値換算で収入 2,002.7 百万円に対し支出 1,895.4 百万円で、収支は 107.3 百万円のプラスとなる。

従来手法の収支 99.8 百万円に対し、PFI (BT+コンセッション) の収支は 107.3 百万円のため、VFM は 7.5 百万円となる。

【収入】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
観光C使用料																								
駐車場利用料																								
運営権対価																								
合計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
収入 (現在価値換算)																								

【支出】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
アドバイザー費																								
モニタリング費																								
設計・整備費 (基金・資本金除く、金利含む)																								
設計・整備費 (基金を充当)																								
管理運営費																								
修繕費																								
SPC組成費																								
SPCファイナンス経費																								
SPC一般管理費																								
支出合計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
支出 (現在価値換算)																								

【収支】

(単位：百万円)

項目	合計	-3	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
収支																								
収支累計																								
現在価値割引率 (換算率)																								
収支 (現在価値換算)																								
収支累計 (現在価値換算)																								

(空白ページ)

4.4.3 感度分析

条件によっては事業収支がマイナスになる。

新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて令和2年度の緊急事態宣言発出時には、一時利用駐車場の利用者数は2割減となっている。また、地元事業者のテナント賃料の希望額は1,500円/m²・月と低い。これらを踏まえ、駐車場利用料が、「2.4.4 駐車場料金収入のシミュレーション」と比べ2割減少した場合及び、観光センターのテナント賃料が3,000円から1,500円に減少した場合の収支を確認する。

結果、ベース案では136.1百万円の収益があったものが、①テナント賃料が供用開始6年目以降1,500円に減少した場合の収益はマイナス8.3百万円、②駐車場収入2割減が5か年継続した場合の収益は12.6百万円、①と②が同時に発生した場合の収益はマイナス102.9百万円となり、場合により町が費用を補填する事態が発生する。

(単位：百万円)		現在価値換算			
		収入	支出	収支	ベース案と比較した収益減少額
ベース案	PSC				
	PFI-LCC (BT0)				
	PFI-LCC (BT+コンセッション)				
①テナント賃料が供用開始6年目以降1,500円に減少した場合	PSC				
	PFI-LCC (BT0)				
	PFI-LCC (BT+コンセッション)				
②駐車場収入2割減が5か年(工事期間3年+供用開始後2年)継続した場合	PSC				
	PFI-LCC (BT0)				
	PFI-LCC (BT+コンセッション)				
①及び②両方の場合	PSC				
	PFI-LCC (BT0)				
	PFI-LCC (BT+コンセッション)				

4.5 事業化検討のまとめ

「BT+コンセッション」及び、「BTO」において、従来手法と比べ若干の収入増加となり、町が財政負担なしで事業実施が可能となるスキームを確認。

第4章では、「BT+コンセッション」による事業スキームと、「BTO」による事業スキームを検討し、それぞれの特徴を整理した上で、VFMを算出し財政負担軽減効果を確認した。

結果、運営権対価を事前に受領する形での「BT+コンセッション」は事業成立が難しいものの、運営権対価を分割払いとすることで事業性が向上し、更に、建設費相当をサービス購入費として町が担保することで金利負担を下げつつ、毎年の運営権対価収入とサービス購入費支払いを相殺することで若干の町の収入増加が可能であることを確認できた。

また、「BTO」の場合でも、建設費相当をサービス購入型とすることで金利負担を縮減し、サービス購入費を分割払いとすることで、利用料収入等と相殺し、町の財政負担を縮減可能であることを確認できた。

なお、VFMは両スキームとも低いものの、従来手法と比べて財政負担軽減が可能であるほか、一部基金を導入するほかは、町の初期投資が不要であり現在の町の財政状況を踏まえても、BT+コンセッションまたはBTO手法で事業を行う利点は大きいと言える。

感度分析では、場合によっては事業収支がマイナスとなり、町の財政負担が発生する可能性があることが明らかになった。そこで、緊急的な財政支出に備えてある程度基金を温存し、また、観光センターの維持管理費・運営費等にも基金を導入できるよう条例を改定すること等が考えられる。

第5章 公募条件の検討

5.1 事業内容

「第3章 前提条件の整理」「3.1 事業対象」で整理したとおり、観光センター（事務所、出札関連施設、物販スペース、飲食スペース、待合所）、既存立体駐車場、新立体駐車場の「設計・建設等業務」「維持管理業務」「運営業務」を行うものとする。

5.2 事業方式

なるべく早期に供用開始することを目指し、コンセッション方式と比較し事業者による提案書作成が容易なBTO方式にて事業を実施することとする。

5.3 事業者の収入

事業者が実施する施設の整備及び維持管理・運営業務の対価（以下「サービス購入料」という。）として、あらかじめ定める額を維持管理・運営期間にわたり事業者に支払う。

なお、サービス購入料の額は、金利変動及び物価変動に基づいて改定する。

5.3.1 駐車場の収入

駐車場の料金設定は、定期利用駐車場の台数設定・料金設定は従来通りとし、一時利用駐車場は事業者による提案をもとに条例で定めた範囲内において、事業者が設定するものとする。なお、駐車場利用料金収入は、町の収入とするものの、事業者の創意工夫により一定以上の収入があった場合にはサービス購入料に上乗せして事業者に還元する。

5.3.2 観光センターの収入

観光センターの使用料金は町の収入とし、空テナントが発生した場合には、事業者が町に対し入居候補者を紹介するものとする。

5.4 リスク分担

災害、紛争等の不可抗力リスク、事業者が施工していない箇所における施設の瑕疵リスク、利用者数の減少リスクは町が負うものとし、事業者は自ら設計・施工・運営したことにより生じるリスクを負うものとする。

5.5 選定方法

本事業における整備費は約13億円で、WTO政府調達協定適用の対象外であるものの、地方公共団体におけるPFI事業について（平成12年3月29日自治画第67号）では、民間事業者の選定に当たっては、総合評価一般競争入札によることを原則としており、本業務においても総合評価一般競争入札にて事業者選定を行うこととする。

第6章 今後の検討

6.1 事業スケジュール

事業者選定の後、設計・工事で3か年の事業スケジュールとなる。

事業者選定は令和4（2022）年度に実施するが、事業内容が多岐にわたるため複数の事業者によるコンソーシアムが応募することを想定し、事業者による提案書作成期間を十分に確保して事業者選定をおこない、令和5（2023）年度の6月議会において契約締結することを想定する。

なお、公募を開始する令和4（2022）年10月までに、港湾施設である道路の形状変更を関係機関と合意する必要がある、これまでに土地利用計画の変更等の関係機関協議を行うこととする。

設計業務は、令和5（2023）年度～令和6（2024）年度に実施するが、事業対象地は市街化調整区域であり、都市計画法施行規則第60条による許可または建築基準法43条2項2号の許可、駐車場整備に関連して県条例25条の道路幅員が基準に満たないことに関する知事許可が必要となり、実施設計の後にこれらの手続き期間が生じることとなる。

建設業務については、設計業務に関連する手続きが終了した後でなければ観光センタ・立体駐車場本体の建設業務に入れないものの、既存施設の解体や仮設施設の建設を予め実施することで、効率的な整備を行うこととする。

これらにより、令和7年度末に供用開始し、20年間運営するものとする。

【事業スケジュール】

	令和4年度												令和5年度												令和6年度												令和7年度											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
事業者選定・関係機関協議等																																																
事業者選定	実施方針の作成			特定事業の選定			募集要項の作成			要求水準書の作成			審査基準書等の作成			資料公表①			資料公表②			資料公表③			審査委員会①			事業者による提案書作成			審査委員会②			基本協定、事業契約調整			事業開始											
関係機関協議等	土地利用計画下協議・変更図書作成			港湾道路計画協議			埋設物調査等			土地利用計画の決定			港湾道路設計協議・港湾施設占用協議																																			
施設整備・運営開始準備																																																
設計業務										基本設計			実施設計			都計法60条許可、建築審査会、建築確認申請等																																
工事監理業務																																																
建設業務													屋外店舗解体			仮設待合所等整備・新道路整備			既存観光センター、平面駐車場、道路解体			観光センター・駐車場建築																					供用開始					
開業準備業務																																																
運営業務																																																
維持管理業務																																																
モニタリング支援																																																
設計モニタリング																																																
工事監理モニタリング																																																
建設モニタリング																																																
開業準備モニタリング																																																
運営モニタリング																																																
維持管理モニタリング																																																
定例会（月1回実施）																																																

(空白ページ)

6.2 事業化に向けた課題

6.2.1 事業化に向けた手続き

(1) 事業者公募までに町が実施する手続き

道路再整備に関し事業者公募までに国との財産処分の手続き等が必要となる。

本事業は、国の補助を受けて県が整備した港湾施設の道路を再整備した上で、港湾区域内で観光センターの再整備及び立体駐車場の増設を行おうとするものである。

なお、円滑な事業実施に向けて、道路の再整備に関する財産処分及び土地利用計画変更の手続きを事業者公募までに町が実施し、道路の配置位置や設計条件等を詰めた上で事業者に提示する必要がある。

(2) 事業者公募の後に町が実施する手続き

事業者からの提案を踏まえて町の条例改正が必要となる。

本事業で整備する観光センター及び立体駐車場は、事業者が提案した内容で整備・運営を行うことになる。そこで、観光センター及び立体駐車場の管理条例は、事業者の提案を受けて町で作成する必要がある。特に、駐車場は事業者による柔軟な運営を期待しているため、町として認めることが可能な料金設定の範囲を定める必要がある。

(3) 事業者が実施する手続き

事業者に、建築に関する手続き及び港湾施設の土地利用計画再変更の手続きが発生する。

本事業は、市街化調整区域において、港湾施設の道路（いわゆる、みなし道路）に接する敷地において立体駐車場及び観光センターを建築しようとするものである。そこで、事業者には都市計画法施行規則第 60 条による許可または建築基準法 43 条 2 項 2 号の許可、駐車場整備に関連して県条例 25 条の道路幅員が基準に満たないことに関する知事許可を得るよう求める必要がある。

また、港湾管理者からは、円滑な管理のために道路工事が完了した後は、現地の状況にあわせて土地を分筆・合筆し登記を行うよう求められており、事業者にて対応が必要である。さらに、場合により各敷地の使い方に応じて港湾施設の土地利用計画の再変更が発生する。

6.2.2 利便施設設置に関する課題

利便施設の整備規模、町・事業者のリスク負担の精査が必要。

観光センターは、地元要望として地域の拠点となる施設の整備を求められていることや、地元事業者から複数の出店意向があることを受けて、今回の検討では、観光センター内に飲食施設・物販施設等を設置し 3,000 円/㎡・月で民間事業者を使用させることを想定している。

一方で、地元事業者が希望する使用料は 1,500 円/㎡・月程度であり、SPC に利便施設部分の設置を委ねる場合には利便施設部分が実現しない可能性があるほか、地域振興のために利便施設の設置を必須とする場合には、町がリスクを負う必要がある可能性がある。

これらを踏まえ、利便施設部分の整備規模及び、町としてリスクをどの程度引き受けるかは、精査が必要である。

6.2.3 地元調整に関する課題

渡船事業者及び地元関係団体等との調整が必要。

現在の観光センターは、主に渡船事業者である名鉄海上観光が利用しており、整備後も同社が利用していくことが想定される。また、旅客用通路の上屋など、同社が整備した占有物も存在している。そこで、整備に向けて具体的な整備内容の調整、占有物の扱いの調整、施設使用料の調整などが必要となる。

また、駐車場の運営に関し、地元との円滑な調整等のために、現在は師崎漁業協同組合や、各島の管理運営委員会に業務委託を行っている。PFI 事業で観光センターの再整備及び運営を行う場合でも、引き続きこれら地元関係団体との関係を維持し、地元との良好な関係を継続する必要がある。

