第 7 回日野市指定管理者候補者選定委員会議事要点録

日　時	平成 26 年 8 月 15 日（金）午後 2 時 30 分～午後 4 時 00 分
場　所	市役所 4 階　庁議室
出席者	坪島委員長、岩崎委員、岡村委員、高橋委員、渡邊企画部長、篠崎総務部長、 石本まちづくり部長
議　題	1.本日の流れ、審査手順説明 2.審査 1（市営自転車等駐車場：日駐研・高見沢共同事業体） 審査 2（市営自転車等駐車場：B 社） 審査 3（市営自転車等駐車場：C 社） 3.次回の説明
議題 1	**● 本日の流れ説明、審査手順の説明** 事務局（企画調整課）より説明。 （1）市営自転車等駐車場の応募事業者のプレゼンテーション ・事業者（日駐研・高見沢共同事業体、B 社及び C 社）による説明 15 分 ・事業者及び主管課（道路課）への質疑 20 分 ・採点 10 分 （2）選定結果及び決定について ・次回報告する。
議題 2	**● 審査 1（市営自転車等駐車場：日駐研・高見沢共同事業体）** 事業計画書に基づくプレゼンテーション ＝主な質疑＝ （質問）共同事業体の本社はどこになるのか。 （回答）独立した共同事業体という会社を設置するわけではなく、港区にある日本駐車場工学研究会本社を拠点として運営を行う。 （質問）当該二社による共同事業体としての実績はあるのか。 （回答）共同事業体としての実績はない。ただ、青梅市等で、日本駐車場工学研究会が駐輪場を管理し、機械を高見沢サイバネティックスが管理したことがあり、その関係で今回は共同事業体として応募した。 （質問）サイクルシェアリングはとても良い提案だと思うが、日野で実際に実施できるものなのか。 （回答）いかに周知させるかが重要である。最初の頃は、あまり利用されないであろうが、長く続けることで利用者は増えていくと想定している。3 年前に立川市で実施しており、1 年目には 5～10 台であったが、3 年目には 20 台の利用者となっていた。また、現在、東村山市でも実施しているが、年々利用者は増加している。利用者に

	とって利点のある事業でなので、丁寧に周知すれば利用者は増加すると考えている。 （質問）レンタサイクルは、なぜ豊田駅と高幡不動駅なのか。観光面からは日野駅でも良いのではないか。 （回答）レンタサイクルの受付を事務所にて行うため、管理事務所を設置する豊田駅と高幡不動駅で実施することとしている。豊田駅では、可能であれば駅の近くに物件を用意し、事務所を設けたいと考えている。 （質問）集金が二日に一度では危ないのではないか。 （回答）機械によって管理しているので問題ない。金庫が満杯にならないサイクルが二日に一度である。また、金庫及びドアにも鍵がかかっており、さらに持ち上げ防止のガードもかかっており、機械自体が安全な金庫となっている。 運営面において、定期利用ではその場でお金を扱うことはなく、パスモやスイカで精算できるようになっている。持っていない人には、事務所にて別のカードを渡すことになる。したがって、定期利用でお金が一杯になるということもない。 （質問）一般管理費は収支計画書に項目としてないが計上されているのか。 （回答）市のﾌｫｰﾏｯﾄに一般管理費の項目がなかったため、人件費の項目に計上している。 （質問）駐輪システムの費用とは何を指しているのか。 （回答）入出庫のためのゲート、精算機、定期更新機の一式を駐輪システムとし、その費用を 5 年間で割賦した金額を計上している。 （質問）5 年後に駐輪システムを市に譲渡するとなっているが、5 年後においても管理費用はかかるとみてよいか。 5 年後に譲渡されても、その頃にはシステムが陳腐化してしまうのではないか。 （回答）5 年間で設備の費用は償還できるが、保守点検等の管理費用は継続してかかってしまう。 当該駐輪システムの耐用年数は 7 年間であるが、これまで 7 年間維持できなかったことはない。10 年以上維持できる場合もあるため、5 年後でも問題はないと考える。 （質問）駐輪システム等の整備をした場合収容台数が減少してしまうのではないか。 （回答）現在の駐輪場は、ラックや枠があるわけではなく、収容台数の設定根拠が明確ではないため多少の誤差は生じてくるであろう。ただ、現在利用率が低い駐輪場も存在しておりそちらに誘導していくことで問題は生じないと考えている。 （質問）収入の算出の根拠になっている台数は何か。 （回答）市が提示した収容台数ではなく、実際の乗入台数から有料化による利用減少分 20%を差し引いた値から算出している。 （質問）減免規定による影響はどう見積もっているか。 （回答）減免適用者は、他市の事例からみると 1%にも満たないと想定されるため、大きな影響はない。 （質問）放置自転車対策はどのような範囲を予定しているか。

	（回答）放置自転車対策は原則として市が行うことになるが、それとは別個に駐輪場整理員等が可能な範囲で路上放置自転車に警告札の貼付を行う予定である。ただし、あくまで駐輪場間の巡回中に発見した放置自転車であり、路上放置への警告のため巡回を行うわけではない。 （質問）自主事業の収支計画の根拠は何か。また、3 つの事業の内訳はどうなっているのか。 （回答）詳細は、申請書の自主事業提案書に記載している。収入において、サイクルシェアリングは 2,000 円/月×12 か月×75 台＝180 万円、コミュニティサイクルは 100 円/日×2 回/日×50 台×365 日＝365 万円として算出している。支出としては、現在開発中の設備を含めこれらに必要な設備費用を計上している。 （質問）駐輪システムの譲渡を市は受けられるものなのか。 （主管課から回答）原則として、駐輪システムは指定管理期間満了時に撤去することとしている。ただし、利用状況や次期指定管理者の提案する運営方法によって譲渡について協議をする場合も想定している。 **● 審査 2（市営自転車等駐車場：B 社）** 事業計画書に基づくプレゼンテーション ＝主な質疑＝ （質問）サポートセンターにはどのような問い合わせがあるのか。 （回答）利用料金や利用方法についての問い合わせが多い。 （質問）従事者には、ただ整理するだけでなく様々な面からサービス提供できるような教育体制を構築してほしい。 （回答）管理を開始する自治体においては、まず従事者全員に外部講師による接遇、クレーム対応、礼節等の研修を受講させるようにしている。そして、コンプライアンス、機器の使用法、ﾋﾞﾃﾞｵｶﾒﾗを使用した仕草の研修等を適宜実施し、改善に努めていきたい。 （質問）利用料金の根拠は何か。 （回答）駅からの距離や周辺の民営駐輪場の料金を考慮した金額となっている。 （質問）有料化後に収容台数の増減は予定しているか。機械化するとどうしても減ってしまうのではないか。 （回答）事業開始前には測量を実施し各駐輪場を図面化することで、正確な収容台数を算出することを考えている。極力収容台数が減ることのないようにしていきたい。 機械化は一概に収容台数減少には結びつかず、実際に昨年度立川市で機械化を実施したが既定の台数を維持することができている。 （質問）収入の根拠となっているのは何か。 （回答）仕様書において記載されている台数から、有料化後の利用率の変動を駐輪場ごとに細かく計算し算出している。 （質問）定期利用は電磁ロックではないのか。

	（回答）定期利用は、ゲートではなくＥＣＯＰＯＯＬによるシールの発行、シールの貼付によって管理を行っていく。不正利用が生じないように、十分な巡回を行っていきたいと考えている。 （質問）サイクルシェアリングは考えていないのか。 （回答）利用者ニーズのアンケートを把握した上で、ニーズがあれば実施していきたい。 （質問）研修による経費削減の取り組みとはどういうことか。 （回答）駐輪場ごとの経費や経営状況について毎月検討を行い、改善を進めていくことを考えている。 （質問）収入計画において、有料化による減少は試算しているのか。 （回答）市が提示している利用率の数字から、各駅、各駐輪場の状況から減少数や変動数を試算し算出している。 （質問）人の配置を多めに見積もっていると見られるが、どうなのか。 （回答）有料化初期ということもあり、十分な案内が必要であると考えておりそのための人員配置である。 （質問）ＥＣＯＰＯＯＬはどのくらい利用されているのか。 （回答）ＥＣＯＰＯＯＬは、さいたま市や鉄道事業者が運営している駐輪場ですでに導入している。最初は、事務所に直接申請する人も、後々ＥＣＯＰＯＯＬを使用するようになる場合が多い。 （質問）豊田駅北側の一時利用の確保についてどのように考えているのか。 （回答）豊田駅北側は仕様書の段階で、設備投資ができない箇所が多く一時利用を設けられなかった。ただ、当社は西友豊田駅前店の駐輪場など民営駐輪場の運営もしており、今後独自に整備提案をしていきたいと考えている。 **● 審査３（市営自転車等駐車場：Ｃ社）** 事業計画書に基づくプレゼンテーション ＝主な質疑＝ （質問）利用料金の設定の根拠は何か。 （回答）駅からの距離や坂道等の周辺環境を考慮した設定としている。 （質問）収容台数の減少は見込んでいるか。 （回答）収容台数は、数％減少すると予測しているが誤差程度であると考えている。 （質問）定期利用はどのような管理体制か。 （回答）すべてではないが、ｹﾞｰﾄや個別ロック式の導入を予定している。敷地が大きい駐輪場ではゲートを、敷地が狭い駐輪場では個別ロック式を考えている。 （質問）プレハブはどこに設置する予定なのか。 （回答）管理員が複数名いる駅周辺に関しては管理事務所を設置することを考えている。 （質問）自動精算機はどこに設置する予定なのか。

	（回答）日野駅・高幡不動駅周辺ではすべての駐輪場に自動精算器を設置する予定である。 （質問）工事の経費が毎年度計上されているがどういうことなのか。 （回答）施設の工事はリース契約で考えており、本来であれば使用料の項目に計上すべきであったかもしれないが、工事をどの程度するかを明確にするため工事費として計上している。 （質問）申請書の工事費とプレゼンの費用が異なるがどういうことなのか。 （回答）再リースの可能性も考慮し工事費すべてを収支計画書に計上しているわけではない。一部は当社が負担することを予定している。 （質問）募集要項では、設備の譲渡についてどう記載しているのか。 （主管課から回答）駐輪ｼｽﾃﾑが有効なのかどうかを現段階から判断することは困難であり、募集要項では譲渡等について協議事項としている。その設備が工事で行うのか、ﾘｰｽやレンタルで行うかによって譲渡可能かどうかも異なってくると考えている。 （質問）自動二輪車の受入は予定しているのか。 （回答）事業計画書においてバイクの料金を設定している駐輪場については自動二輪車を受け入れる予定である。 （質問）自転車を撤去した場合のクレームへの対応はどう考えているか。 （回答）利用者の意見をしっかり聞いていきたい。また、接遇面では十分な教育を行っていきたい。他の自治体でもクレームは経験しているため、対応に関するノウハウは有している。 （質問）収支計画に郵便料がないが。 （回答）郵便料は通信費の中で計上している。 （質問）日野市に支局をつくるのか。 （回答）各駅を統括する支局を市役所に近い日野駅等に設置する予定である。 （質問）勤務ローテーションによる経費削減とはどういうことか。 （回答）当社は、より多くの人を雇用するワークシェアの考え方で体制を構築していくことを考えている。一人の労働時間が長くなると社会保険料等の経費が多くかかってしまうので短時間で雇用することで経費削減を図る。 （質問）人員配置において、6:30～20:00 まで 2 交代制というのは、立川市や町田市でも同じ体制なのか。 （回答）人通りが多い駅では 6:30～20:00 の終日の体制、その他の駅では午前の 3 時間、帰宅時間に 3 時間といった体制をとっている状況である。場所や状況に応じて 2 交代制か 3 交代制で回していくことを想定しているが、管理を進めていく中で過不足があれば、利用者の不便にならない範囲で臨機応変に調整していく。
議題 3	● **次回の説明** 事務局（企画調整課）より説明。

	・前回の採点表の集計表（日野市立みなみだいら児童館ぷらねっと）を事務局から配布した。 ・次回選定委員会について 日時　平成 26 年 8 月 22 日（金）13:30 から 場所　市役所 4 階　庁議室 次回に向けたお願い ～第 7 回日野市指定管理者候補者選定委員会(市営自転車等駐車場)終了～