

IV-138

駐車場整備の助成制度に関する検討

オリエンタルコンサルタンツ 正会員 志田山智弘

オリエンタルコンサルタンツ 正会員 後藤 忠博

1. はじめに

地方都市圏においては、近年のモータリゼーションの進展による自動車の増加に、地価の高騰等の要因が相俟って、都心部での駐車場が不足しており、路上駐車等による交通混雑や駐車場の空き待ちを避ける来客者の郊外への流出が、中心市街地の衰退を招いている。一方、近年の公共事業のための用地の確保の困難さは、地方都市圏においても例外ではなく、魅力あるまちづくりのために公共が供給できる駐車施設の量に限界がある。したがって、地方都市圏で発生する駐車需要を収容するには、公共の駐車施設の整備のみでは不十分であり、民間の駐車施設の立地を誘導し、公共と民間をあわせて地域全体の駐車需要に対応することが必要となってくる。本稿では、民間による駐車場整備に対する支援策の一つである助成制度について、その導入にあたっての基本的な考え方を民間の駐車場の確保の観点から分析した。

2. 民間駐車場整備支援の必要性

(1) 民間駐車場整備支援の動機付け

本来、駐車場は駐車需要を発生させる目的施設側や駐車を行う者が責務として整備すべきであり、個々の施設の利用が目的となる限りでは、公共性は乏しい施設である。しかし、地域の住民が「まち」の効用や魅力を得るために利用する駐車場は、いつでも誰でも利用可能な駐車施設である必要があり、この点で駐車場は公共性の高い施設であると言える。これらの観点から、公共側では想定される駐車需要を満足すべく公共駐車場の確保に努めているが、地価の高騰や用地確保の困難さ等から、公共側の可能な範囲では十分な駐車場の整備は困難な状態にある。

そこで、必要な駐車場の確保のために、民間の駐車場整備の協力が必要となる。しかし、公共が整備する駐車施設は、まちづくりの一環として行うものであり、当然ながら利潤を追求するものではないのに対して、民間にとっての駐車場経営は採算のとれる一つの営利事業でなければならない。すなわち、駐車場の不足分を補うために民間駐車場の立地を促進

するには、民間の駐車場経営者が、経営に対し魅力を感じる事が重要である。現状の地方都市圏を考えた場合、民間が駐車場を経営するのは、採算性の面から困難な状況にあり、何もしない状態では駐車場の立地は期待できない。

したがって、このような問題を解消し、民間の駐車場立地の誘導を促進するために、公共による整備支援を講ずることが必要となる。

(2) 具体的な整備支援策

以上の観点から、現在、駐車場整備への支援策として、民間に対して公的融資制度や助成制度および税制の融合措置等が取られている。国や県などが定めた駐車場整備に関する主な助成制度等を以下に示す（表－1）。これらの制度は、所定の条件を満足すれば、概ね全国の市町村で利用可能なものである。しかしながら、各地方都市固有の問題を考慮すると、これだけの助成制度のみでは不十分な場合がある。本稿で取り上げている事例においても、既存の助成制度のみの提供では不十分と考えられ、以下に民間が駐車場を整備した場合の採算性を検証し、市独自で必要となる助成制度についての検討を行った。

表－1 助成制度の一例

融 資	整備主体	融 資 機 関		融 資 条 件			
				融 資 限 度	償 還 期 間	償 還 方 法	
民 間		道路開発資金	道路整備特別会計	80%	40%	20年 元金均等	
			道路開発振興センター		40%		
		日本開発銀行		30%	4.9%		25年
		民間都市開発推進機構		50%	4.5%		20年

補 助	整備主体	事 業 名	摘 要
	民間・第3セクター	共同駐車場整備促進事業	補助率1/3等 補助対策率1/4等
	地方公共団体、組合等	市街地再開発事業	補助率1/3等

税 制 優 遇 措 置	対 象	対象となる駐車場	特例の内容
	不動産取得税・固定資産税	①地下式・立体式の都市計画駐車場	Ⓐ:1/2, Ⓑ:2/3
		②主要な路外駐車場として位置づけられた地下式・立体式の届出駐車場	Ⓐ:2/3, Ⓑ:3/4
	事業所税	①路外駐車場	非課税とする
②附置義務駐車場		1/2に軽減する	

3. 助成制度の検討

(1) 前提条件の整理

本稿では、助成制度の検討にあたって以下の条件を設定した。

- 1) 駐車場経営者は駐車場となる土地を自ら所有している。
- 2) 駐車場経営者は自走式の立体駐車場を建設し経営する。また、建物施設の償却期間は40年、建物内設備の償却期間は15年とする。
- 3) 駐車場経営者は、駐車場利用者から料金を徴収し経営を行うほか、累積収支が黒字に転じた場合は資金運用を行ってさらに利益を上げる。
- 4) 駐車場経営にあたっての資金は、自己資金と公的資金の借入れによるものとし、場合によっては公的資金(市の補助金)が得られる。
- 5) 借入金の返済は、公的資金の制度に準ずる。
- 6) 土地や駐車場の建物資産、営業利益については現実に即した税制の適用を受ける。
- 7) 駐車場料金および駐車場経営にかかる人件費やその他の維持、管理等の費用は、年月の経過とともにある程度の上昇は見込む。

設定数値の詳細は表-2に示す。

(2) 駐車需要の設定

駐車需要を設定する上では、一日の中での時間別需要変動は平日、休日の別に設定した。また、1週間の曜日変動の状況は一年をとおして変わらないものとした。なお、これらの需要変動のパターンは、いずれも実態調査の結果から得ている。さらに、中心市街地の望ましい駐車場整備量として、休日のピーク時間の駐車需要に対応できるだけの量を設定することを目的としているため、休日のピーク時の需要量を駐車施設の収容台数と一致させている。

(3) 採算性の検討

採算性の検討については、初期投資額を考慮した収益の現在価値(式(1))によって行った。

$$NPV_T = \sum_{t=1}^T \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t} - I \quad (1)$$

$$B_t = f_{p_t}(D) + P_t(b_t); b_t = \sum_{i=1}^{t-1} (B_i - C_i) \quad (2)$$

$$C_t = R_t(I, A) + E_t + X_t \quad (3)$$

ここで、 NPV_T はT年間の収益合計の現在価値、 B_t 、 C_t はt年後の収入と費用、 I は初期投資額、 f_p は年間の駐車場収入、 D は駐車需要、 P はt年後の資金運用益、 R は返済金額、 A は公的補助額、 E は駐車場経営の経費、 X は税金である。

以上の条件での各年での現在価値を示すと、図-1の波線のとおりでである。

4. 補助の設定基準と補助金額

ここで、民間の土地所有者が駐車場経営に参入するための採算のラインを、駐車場内の各種設備が減価償却の終わる15年と考えると、

$$NPV_{15} = \sum_{t=1}^{15} \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t} - I \geq 0 \quad (4)$$

の必要があり、上記計算結果より4年ほど早く現在価値がプラスに転じる必要がある。したがって、民間の駐車場整備に対して、初期投資の段階で公共が補助を行うとすれば、式(1)から求められる補助額は、約8百万円となる。

5. おわりに

本稿では、民間の駐車場整備を誘導する施策として、補助制度の検討を行った。しかし、中心市街地で民間駐車場の確保のためには、本来の原因者負担の考え方からの附置義務制度の検討や、同じ中心市街地においても駐車場として整備すべき地区や商業・業務施設として整備すべき地区など、実態においては複合的に考えるべきさまざまな検討課題が含まれている。今後は、これらの複合条件を勘案して、さらに現実的な補助制度の検討を進めていく必要がある。

表-2 計算の設定数値

駐車場構造	立体自走式	減価償却	定率法
収容台数	100台	残存価値	10%
駐車料金	250円	人員配置	4人
事業費	2.40億円	上	駐車料金 1.5%/3年
資	道路開発資金 2割	昇	人件費 1.5%/3年
金	日本海発銀行 8割	率	水道光熱費 1.0%/1年
自己資金	0.24億円		保守点検費 1.0%/1年

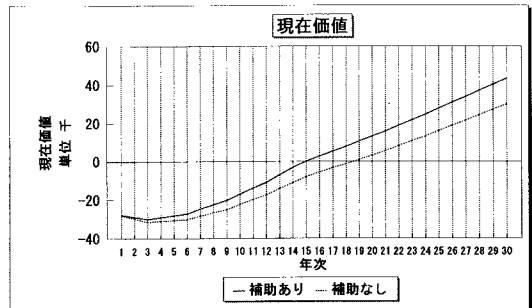


図-1 駐車場整備の採算性