

「大久保公園を活用したエンターテイメント&スポーツ施設整備事業」

募集要項

1 募集事業概要

(1) 背景

新宿区立大久保公園は、戦災復興区画整理事業により造成された公園であり、昭和25年区立公園として開園した。都市計画公園として都市公園法（昭和31年法律第79号）及び地方自治法（昭和22年法律第67号）に基づく新宿区公園条例（昭和50年条例第28号）により管理されている。歌舞伎町繁華街の北側に位置し、現在、管理上の問題から、周囲をフェンスで囲み指定の時間のみ開園している。

公園内には樹木等植栽のほかバスケットゴールが設置され、街角公園として通行者に利用されており、地元消防団の活動訓練場所として使用されている他は利用頻度が低く、ホームレスの溜まり場としても環境改善が問題となっている。

当公園は、新宿区が推進している歌舞伎町ルネッサンス活動の「エンターテイメントシティ：歌舞伎町賑わい軸の創出プロジェクト（セントラルロード～シネシティ広場～東京都健康プラザハイジア～新宿区立大久保公園）」※1の拠点のひとつとして位置付けられている。同プロジェクトでは、イベントなどによる街の賑わいの創出を目的に公共空間の活用を推進している。こうした中、大久保公園及び東京都健康プラザハイジアの活用が課題とされており、隣接する二つの施設の連携・活性化が必要とされている。

(2) 事業目的

エンターテイメントシティ歌舞伎町プロジェクトのひとつとして、エンターテイメント&スポーツ施設としての整備を行うことを目的とする。客層（集客のターゲット）の目安は、20歳から40歳の元気と活力にあふれる大人の層を中心に考えるが、それを含むものであれば、子どもからお年寄りまで幅広い年齢層を対象とする提案も評価する。

現在の大久保公園の土地に関わる土地利用規制を大幅に緩和し、民間活力導入による新しい施設整備、事業運営、維持管理を取り入れる。その必須要件は、公益機能（オープンスペース・防災機能・まちづくりへの波及効果）を担うことに限定し、それ以外の事業収益・利用内容等は民間提案に任せるものとする。提案の前提として、現在の都市公園としての都市計画決定を暫定的に変更し、創意あふれる土地の有効活用を可能とする。

また、隣接する「東京都健康プラザハイジア」及び「(財)東京都健康医療公社大久保病院」の新しい活用・連携方法や周辺地域（歌舞伎町2丁目を中心としたエリア〔後述の位置図を参照〕）のまちづくりビジョンもあわせて提案していただき、事業者、行政とのパートナーシップにより、地域全体のまちづくりの促進をはかる。

※1 歌舞伎町にぎわい空間軸の創出プロジェクトとは・・・

歌舞伎町のメインストリートであるセントラルロードからシネシティ広場、東京都健康プラザハイジア、新宿区立大久保公園を拠点にイベント等による情報発信を行い、それらを結ぶ動線を賑わい空間軸と位置づけ、歩行者の回遊性を高めた公共空間として整備するプロジェクト

(3) 事業内容

項目	内容
1. 事業の方向性	<p>① 大久保公園については、「エンターテイメント&スポーツ」をキーコンセプトにした施設を整備する。</p> <p>例えば、主催者と観客が一体となって楽しむことができるイベント、体験型のアミューズメント・プログラム、ショー、ライブ要素を含むアトラクションなどが考えられるが、これに限らず自由に創造的な提案を求める。なお、本募集要項における「スポーツ」とは、ゲームやレクリエーション、レジャー、文化芸術等も幅広く含むものとする。</p> <p>② また、①の事業と連動して、東京都健康プラザハイジアで運営されている各種事業との連携・テナントや施設の新しい活用、(財)東京都健康医療公社大久保病院との事業連携についても提案を求める。</p> <p>③ さらに、②を含めた歌舞伎町二丁目西側地域（〔位置図：詳細〕参考）のまちづくりビジョンについても自由な提案を求める。</p>
2. 事業期間・所有権等	<p>① 事業期間は20年間（2010年から2039年）※2</p> <p>② 土地は区が所有し、その上に定期土地賃借権を設定</p> <p>④ 賃料は、不動産評価額の10%〔5年ごとに改訂・期間中は固定〕と、本事業により整備された施設で得られる売上の5%〔毎年変化〕を合わせた金額</p> <p>⑤ 事業期間満了時には、事業者は更地にして土地を区に返却</p>
3. 事業内容	<p>① エンターテイメント&スポーツ施設の整備及び施設の管理運営等 「1. 事業の方向性」コンセプトに沿った施設整備及び管理運営</p> <p>② 公益機能（オープンスペース・防災機能・まちづくりの波及効果）に必要な設備・機能提供。現在の久保公園の担う公益機能のうち、「3. 条件等」に示す設備と機能を提供</p> <p>③ 東京都健康プラザハイジア・(財)東京都健康医療公社大久保病院等との連携事業の実施</p> <p>④ ①から③を含めた歌舞伎町のまちづくりへの協力・貢献</p>

※2 参考として、新宿区立旧四谷第五小学校を吉本興業東京本部として活用した事例では、事業期間を10年としている。

2 公園概要

(1) 位置 新宿区立大久保公園 住所：新宿区歌舞伎町二丁目43番

(2) 土地利用 商業地域 建ぺい率80% 容積率600% 防火地域 区画整理区域内

(3) 周辺道路 東側：6.52～6.77m 南側：6.14～6.17m

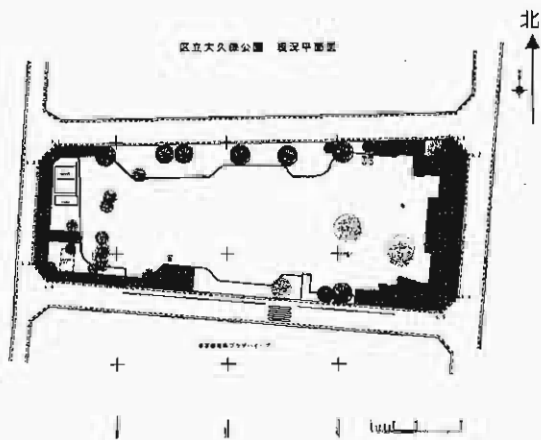
西側：4.15~4.20m 北側：6.16~6.20m

(4) 敷地面積 3,271.57㎡ (位置図：広域)



(位置図：詳細)





〔現況写真〕



(5) 占用物件

- ① 防火貯水槽（鉄筋コンクリート製 地下式 40 m³ 18.36 m³ 東京消防庁管理）
- ② 防火貯水槽（鉄筋コンクリート製 地下式 5 m³ 新宿区管理）
- ③ 消防署資器材格納庫（鉄製プレハブ製 9.93 m³ 地上 東京消防庁管理）
- ④ 町会防災対策用格納庫（物置 2.0 m³ 地上 歌舞伎町二丁目町会）
- ⑤ 消防水利標識（鉄板製 600 mm³ 鋼管1本柱 地上 東京消防庁管理）
- ⑥ 避難標識（鉄板製 1,000×700 mm³ 鋼管2本柱 地上 新宿区管理）
- ⑦ 町会用掲示板（木製 1,260×900×1,900 mm³ 地上 新宿区管理）

3 条件等

事業提案にあたって、以下の条件を満たす内容とする。

項目	内容
(1) 事業者へのインセンティブ	<p>本事業では、20年間にわたる施設整備・運営・管理のための行政負担が0（ゼロ）となることが必須条件である。したがって、それが満足された上で、民間が収益を上げた場合は、賃料として納める売上の5%を除いた全額を、リスクを負担した民間企業へのインセンティブとする。</p> <p>また、隣接する「東京都健康プラザ ハイジア」及び「(財)東京都健康医療公社大久保病院」の新しい活用・連携方法や周辺のみちづくりビジョンの提案を行うことができ、その推進に対して、行政から支援を得ることができる。</p>
(2) 行政からの支援	<p>エンターテインメントシティ歌舞伎町賑わい空間軸創出プロジェクトを推進する立場から、新宿区は事業者と「東京都健康プラザ ハイジア」等との連携やまちづくりビジョンの推進に向けた支援（ソフト面）を行う。また、事業の成功が区、事業者共通の希望であることを確認し、必要な協力を行う。</p>
(3) 既存占有物件の代	<p>以下の設備等については、従来規格又は同等の仕様のものを設置し、</p>

替機能の提供	<p>必要なときにいつでも使用できるように、事業者が維持・管理する。</p> <p>【防災】</p> <table border="0"> <tr> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="vertical-align: middle;"> 防火貯水槽(45 t) ①+② 消防署資機材格納庫 ③ 町会防災対策用格納庫 ④ 消防水利標識 ⑤ 避難標識及び町会用掲示板 ⑥+⑦ </td> <td style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="vertical-align: middle;"> 性能条件であり、 設置場所・形態・ 提供方法は自由 な提案を求める。 </td> </tr> </table> <p>【オープンスペース】</p> <p>地域の人たちのうるおい・やすらぎの空間として、現在の公園面積の20%以上のオープンスペース(床面積換算)を確保する。また、植栽・壁面・屋上緑化等によるみどりある空間づくりに配慮する。</p>	{	防火貯水槽(45 t) ①+② 消防署資機材格納庫 ③ 町会防災対策用格納庫 ④ 消防水利標識 ⑤ 避難標識及び町会用掲示板 ⑥+⑦	}	性能条件であり、 設置場所・形態・ 提供方法は自由 な提案を求める。
{	防火貯水槽(45 t) ①+② 消防署資機材格納庫 ③ 町会防災対策用格納庫 ④ 消防水利標識 ⑤ 避難標識及び町会用掲示板 ⑥+⑦	}	性能条件であり、 設置場所・形態・ 提供方法は自由 な提案を求める。		
(4)災害時の協力体制	「新宿区地域防災計画」(平成18年3月)を踏まえ、災害時の避難施設、備蓄機能を備えるとともに、地域住民の避難場所とする。				
(5)土地利用	構造改革特区制度等を活用し、20年間にわたり、本事業の対象地の都市計画決定(都市公園)を暫定変更し、有効活用する。				
(6)区民への配慮	公共の土地を活用した事業であることから、整備される施設・サービスに応じて、一定の区民利用への配慮(例えば、割引料金の適用や利用時間の優遇等)を行う。				
(7)関連計画との整合	「新宿区総合計画(平成19年12月)」、「新宿区都市マスタープラン(平成19年12月)」、「歌舞伎町まちづくり誘導方針(平成19年3月※現在改定中)」等の方針・上位計画を踏まえた計画とする。				
(8)法令順守及び周辺環境への配慮	施設建設及び運用にあたっては、関係法令及び規定等を遵守するほか周辺環境への配慮を十分に行う。				

4 評価基準等

■ 事業者の選定基準の考え方

(A 市場価値)

対象物件は、東京都新宿区の利便性のきわめて高い立地にあり、プロモーション(広告宣伝)やレジデンス(住宅)、ビジネス(業務)、アミューズメント(娯楽)等、さまざまな側面から複合的なアウトカムを引き出すことが可能であると考えられる。

(B 公益機能)

これまで大久保公園として新宿区民共有のオープンスペースとして、幅広い利用者によるうるおいとやすらぎ(緑化・景観・環境等)を与えてきた役割も大きいと考えられる。

現状は(A)を制限し、専ら(B)で利用している。財政状況が厳しい環境下で、質の高い維持管理を行うことは困難であり、利用時間を日中のみに限定している。(B)の役割を十分に発揮できないばかりか、(A)の価値(地域ブランド等)の毀損も危惧される状況となっている。

本提案公募は、(A)の機能にも光をあて、民間事業者によりその市場価値を発掘・増大させることで、(B)の機能を一定程度維持しながらも、建設・維持・管理の費用を(A)から生み出そうとすることを意図している。したがって、本事業の建設・維持・管理のコストが0(ゼロ)になることが区の求める必須条件であり、それが満足された上で、民間が収益を上げた場合は、リスクを負担して事業を行った民間企業へのインセンティブとする。

また、本事業による施設整備の効果をより一層引き出すために、①近隣施設「東京都健康プラザハイジア」及び「(財)東京都健康医療公社大久保病院」の新しい活用・連携手法と、②周辺地域のまちづくりビジョンを提案することができる。

■ 評価項目の構成と重み

《一次審査》資格審査の審査

事業提案を希望する者の資格状況を審査し、上位より最大5者を選定する。

事業目的と照らし合わせて、事業提案にふさわしい者を選定する。

項目	重み	合計
(Q) 資格面	15点	合計15点→二次審査に点数を持ち越す

(Q)【資格面】の評価基準と配点

項目	内容	配点
1. 財務状況	事業の経営・収支状況 ・ 過去3年間の経常収支の推移 ・ 事業経営に関わる資金調達的手法 等	5
2. 業務専門性	同種・関連業務の実績 ・ エンターテインメントまたはスポーツ施設の整備・運営 ・ 公益機能を含む市街地開発・施設整備 等	5
3. 運営体制	事業運営にあてる人員と体制 ・ 担当者の業務実績 ・ 配置予定人員の構成・役割分担 等	5

《二次審査》詳細提案+プレゼンテーションの審査

点数の割合 詳細提案(書類) 70% + プレゼンテーション 30%

項目	重み	合計
(Q) 資格面	15点(一次審査の点数)	

(P) 内容面	(A) 市場価値	60点	合計 100点
	(B) 公益機能	25点	

(P) 【内容面】 の評価基準

(A) 市場価値

項目	内容	配点
1. 収益性	「エンターテイメント&スポーツ」の提案内容・可能性 複合事業も含めた提案事業全体の収益可能性 等	15
2. 創造性	エンターテイメントシティ歌舞伎町の新たなシンボルと なるような提案 大久保公園の土地活用方法・コンテンツのユニークさ エンターテイメント&スポーツ拠点となるような提案 周辺施設との連携手法・アイデアの斬新さ 地域性を踏まえた、創造性に富んだまちづくり提案 等	35
3. 効率性	提案事業実施のための資金調達計画 提案事業の事業効果と投資のバランス 公益機能の運営・管理方法、コスト・パフォーマンス 等	10

(B) 公益機能

項目	内容	配点
1. オープン・ スペース機能	うるおい・やすらぎの提供 一般公開のスペース、利用方法	5
2. 防災機能	災害時の施設利用・平常時の利用方法 防災施設等の整備・管理手法 等	5
3. まちづくりへの 波及効果	東京都健康プラザハイジアで運営されている各種事業と の連携・テナントや施設の活用方法 (財) 東京都健康医療公社大久保病院との事業連携 歌舞伎町二丁目西側地域のまちづくりビジョン 集客数・社会的な認知度の向上可能性(地域の活性化へ の貢献・にぎわい創出) 等	15

■ 留意事項

都市計画公園を暫定変更することを前提として手続きを進めるが、2011年以降に遅延した場合は、区と事業者との再度協議を行い、事業の実施・中止を含むすべての条件について変更可能とする。

5 提案方法・選考手順

(1) 提案方法

提案は、第一次審査（資格審査）、第二次審査（事業提案（書類＋プレゼンテーション））の二段階で審査を行う。スケジュールは、(2)の通りとする。

【担当部署】 新宿区 区長室 特命プロジェクト推進課
 〒160-8484 東京都新宿区歌舞伎町一丁目4番1号
 電話 03(5273)4235 FAX03(5273)3931
 e-mail:tokumeipro@city.shinjuku.tokyo.jp

(2) スケジュール

2009年 4月10日～4月30日 募集要項の公表
 5月 1日～5月10日 質問等の受付
 5月15日 回答の送付
 5月20日～5月31日 第一次審査書類の受付
 6月 5日 第一次選定者の決定
 6月 6日～6月15日 選定者との競争的対話・事業内容等の質疑応答
 6月16日～7月10日 第二次審査書類の受付
 7月20日(予定) プレゼンテーション
 7月31日 特定事業者の決定

(3) 提案書の様式

事業提案書の様式は任意とする。用紙は A4 縦・片面・カラー印刷とし、10部（左ホッチキス止め・表紙不要）作成する。なお、提案者が特定できるような情報は記載しないこと。

《一次審査》（資格審査のための提出書類）

項目	内容
1. 資格審査のための書類	① 企業概要（組織、営業経歴等） 最大1枚
	② 業務実績一覧 最大1枚
	③ 財務諸表（過去3年間分） (任意様式)
	④ 特にアピールする業務実績 最大1枚

《二次審査》（詳細提案＋プレゼンテーションの審査のための提出書類）

項目	内容
1. 詳細提案	① (P) の (A) 市場価値に関する資料 最大3枚 ※事業推進手法（PPP等）や資金計画も含む
	② (P) の (B) 公益機能に関する資料 最大1枚
2. プレゼンテーション	上記をまとめた要約資料（A3・片面・カラー） 最大1枚

(4) 参考資料

本事業提案にあたり、下記の資料を貸与・閲覧することができる。

- ① 新宿区基本構想・新宿区総合計画（平成19年12月）
- ② 新宿区都市マスタープラン（平成19年12月）
- ③ 歌舞伎町ルネッサンス～誰もが安心して楽しめるまちへ
- ④ 新宿区用途地域等都市計画図（平成18年3月）
- ⑤ チェックリスト（関係法令・条例・要綱一覧）

このほかにも新宿区のホームページや区民情報センター（区役所本庁舎1階）からも、関連する情報を得ることができる。

以 上

平成21年度 PPP総論2課題 募集シミュレーション

都電荒川線を活用した
荒川区商店街活性化事業
— 募集要項 —

Bグループ 村上真紀 山田賢一 松本承子 水嶋啓

都電荒川線を活用した荒川区商店街活性化事業

— 募集要項 —

1. 背景

荒川区の小売業の実態を見ると、年間販売額、商店数は減少傾向にあり、商店街調査の結果では、空き店舗が増加したとする人が5割を超えている。また、商業者調査の結果を見ると、60歳以上で後継者のいない商業者は、6割を超え、今後空き店舗はますます増加していく可能性がある。

商店街を利用する消費者の視点で見ると、消費者調査の結果では、商店街を頻繁に利用する人は16%と低く、大型店の72%にはるかに及ばない状況にある。しかし、一方では、今後とも区内商店街に頑張ってもらいたいと思っている消費者が8割を超えており、地域商店街に対する期待は高い。

荒川区の商業店街の特徴としては、飲食食料品などの買い回り品の販売が多く、地域の生活を支える近隣型商業として成り立っていることが分かる。荒川区は、人口密度が23区中で第3位と高く、この5年間で人口が6%増加するなど身近な消費人口は十分にあり、商店街が新たな魅力を創出することができれば、商店街活性化の可能性は十分にある。

荒川区の商店街の魅力は、近隣型商店街として栄えてきた事を背景とした、人とひとのつながりや手づくり感と言った「下町情緒あふれる温かさ」にあると考える。そのため、この魅力を積極的に活かしたプロモーション活動や商店街の魅力をPRすることで、新たな魅力を創出することができるものとする。

荒川区では、都電荒川線沿いに複数の商店街が立地している。都電荒川線は、近年、下町を巡る路線として地域の通勤、通学の日常の足として使われるだけでなく、地域の都市型観光の観光資源として価値が認められてきている。荒川区民も区民が誇る荒川区の資源、活性化に貢献できる存在として7-8割が都電荒川線をあげており、商店街の活性化のためには都電荒川線を活用すること求められていると考えられる。

2. 事業目的

本事業は、荒川区内の商店街の活性化を図るために、地域資源である都電荒川線を地域商店街のプロモーションのツールとして活用し、商店街の魅力をPRするとともに、商店街活性化のための様々な取組を戦略的に展開し、近隣住民への商店街の魅力の再認識と都市型観光を目的として都電荒川線を利用する新たな顧客を商店街に呼び込む事を目的とする。

荒川区においては、商店街の活性化を目指して「商店街ルネッサンス事業」を推進しているが、大きな成果は上がっていない。本事業の実施に当たっては、これまで同様、区が商業者の自発的な取組を支援するだけでは限界があるため、民間のもつセールスプロモーションや広告宣伝のノウハウを活かし、効果的な事業展開を図ることを目的とする。

3. 事業者の行う業務

選定された事業者は以下の事業を行うものとする。

- ① 荒川区商店街の魅力をPRするため、効果的なプロモーション活動を立案し実践すること。
- ② プロモーションのツールとして都電荒川線を活用すること。
- ③ 商店街の空き店舗を活用し商店街の活性化に資する活動を展開すること。
- ④ 商店街におけるイベント開催、商業者の販促活動支援など商店街活性化事業を展開すること。
- ⑤ 上記の他、事業者の立案する商店街活性化事業の実践

※本事業におけるプロモーション活動は、荒川区商店街全体を対象とすること。空き店舗活用やイベント開催、販促活動支援等については、事業者の提案に基づいて特定の商店街における事業展開も可能とする。但し、区としては、区内商店街全体の振興を目的としていることに配慮し、特定の商店街における事業展開であっても他商店街への波及効果を期待する。

4. 事業実施の条件

(1) 区が選定事業者に対して行う支援策

区は事業者が本事業を実施するに当たって以下の支援を行う。

- ① 都電荒川線沿線商店街周辺にある区施設（公園、公共施設、駐輪場等）をプロモーション活動の媒体やイベントの開催場所として無償で事業者に貸し出す。
- ② 事業者が実施するプロモーション活動のため、事業者の提案内容に応じて都電荒川線の車両（10両）、停留所、交通局所有地等の施設を区の責任と費用負担にて確保し、事業者を使用させる。
- ③ 選定事業者が空き店舗を活用した事業を実施する際は、区の「空き店舗活用支援事業」助成制度を優先的に利用させる。
- ④ 事業実施に当たって、商店街組合等との連携や協議が必要な場合は、区が関係者の紹介や調整・交渉窓口となり支援する。
- ⑤ 区は事業期間中4.（3）に示す委託費を選定事業者に支払う。
- ⑥ 上記以外に、事業者が提案する直接的な費用負担を伴わない区の支援策の提供。

(2) 事業期間

事業期間は3年間とする。3年目終了時に事業成果の評価を行い、4.（4）に示す成果を上げている場合は、その後3年間の再契約を可能とする。

(3) 事業者の収入

事業者の収入は以下のとおりである。

- ① 区は、上限1000万円/年（税込み）の委託費
※事業者の事業計画に応じて、委託費不要という提案も認める。

- ② 4. (4) に基づく事業成果に応じ区が支払うボーナス
- ③ 事業者が集めた広告による広告料収入
- ④ イベント事業や空き店舗における事業による事業収入

(4) 事業評価

- ・ 区は、事業期間の最終年（3年目）に本事業開始前の3年間の都電荒川線沿線商店街の平均年間商品販売額（小売業）が向上しているかによって事業成果を評価する。平均年間販売額（小売業）が向上していれば、区は事業者にはボーナスとして300万円（税込み）を支払う。
- ・ 区は、事業期間の最終年（3年目）に本事業開始前の3年間の都電荒川線沿線商店街の平均年間商品販売額（小売業）が向上していなければ、再契約を行わない。

※ボーナス査定基準となる年間商品販売額（小売業）については、荒川区において調査を行い、その結果に基づいて評価を行う。

※提案において、区からの委託料を求めない場合であっても上記のボーナスの支払は行う。

(5) その他

- ・ 選定事業者は、本事業に関わる資金の管理を以下の方法により行うこと。
 - ①単体法人による場合は、本事業実施のための口座を開設し、本事業に関わる資金の入出金は全て当該口座にて行い、当該法人の別事業と区分した会計処理を行うこと。
 - ②複数法人による場合は、代表法人が本事業実施のための口座を開設し、本事業に関わる資金の入出金は全て当該口座にて行い、代表法人及び構成法人の別事業と区分した会計処理を行うこと。
- ・ 複数法人により本事業を実施する場合は、代表法人を定めると共に、法人間の責任、リスク、費用分担、利益配分等についての取り決めを定めた協定書を法人間において締結し、その写しを区へ提出すること。

5. 事業者の選定について

(1) 事業者選定方法

公募型プロポーザルにより事業者を選定する。

(2) 参加資格

- ①登録にある法人もしくは複数法人の連合に参加。
- ②複数法人による連合の場合は、代表法人を定めること。
- ③国税及び地方税の滞納がないこと。
- ④過去3年間に於いて赤字決算が無く健全な経営状況を有していること。
- ⑤複数企業による参加の場合は、構成する全ての企業が上記③④を満たすこと。
- ⑥セールスプロモーション、広告宣伝、イベント企画・開催などの実績を少なくとも1社が有していること（単体企業での参加の場合は、1社において全ての実績を有していること）。

(3) 選定方法

1) 選定方法

事業者の選定は、基礎審査として資格要件を満たしているか否かの確認を行い、基礎審査通過者のみ提案書審査（書類審査＋プレゼンテーション）を行い選定する。なお、基礎審査通過者（資格要件を満たす者）が4者以上の場合は、実績の数・内容によって3者を選定する。

2) 選定のための評価項目及び配点

評価項目	評価のポイント	配点
①下町らしさを活かしたプロモーション活動	<ul style="list-style-type: none"> ・下町の良さを認識したプロモーションとなっているか。 ・人のつながりやコミュニケーションを重視したプロモーションとなっているか。 	30
②都電の新たな活用法・価値や魅力の創出	<ul style="list-style-type: none"> ・都電の魅力を活用しているか ・プロモーション活動への都電の具体的活用策の提案があるか。 ・独創的な都電の活用を提案しているか。 	20
③商店街活性化につながる空き店舗の活用	<ul style="list-style-type: none"> ・空き店舗を使った事業が集客・賑わい効果を創出する活用内容となっているか。 ・プロモーション活動に連携した活用内容となっているか。 ・商店街へ波及効果のある事業内容となっているか。 	15
④事業目的をふまえ、的確性・独創性・実現性がある事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・応募者のノウハウを踏まえた独創性・実現性のある提案であるか ・具体的な事業内容と実施効果（販売額向上への貢献等）についての提案があるか。 ・継続的に事業運営が可能な資金計画となっているか。 	20
⑤商店街全体の集客、賑わい創出への貢献	<ul style="list-style-type: none"> ・集客効果のあるプロモーション活動の提案となっているか。 ・商店街の賑わい創出に資する空き店舗活用となっているか。 ・集客・賑わい創出に波及効果のある提案となっているか。 	15
⑥区からの委託費について	※区が示す上限価格以内であれば、その多寡を評価しない。但し、区の示す上限価格以上の場合は選定しない。	—
合計		100

3) 採点方法

提案審査の採点方法は、2) に示す「評価ポイント」に基づいて評価し、「評価項目」毎に以下に示す5段階評価で得点を付与する。

【採点方法】

評価	評価内容	採点基準
1	特に優れている	配点×1.00
2	優れている	配点×0.75
3	やや優れている	配点×0.50
4	優れた点はみうけられない	配点×0.25

(4) 提出書類

提案に当たっては以下の書類を提出すること

1) 基礎審査のための提出書類

- ①法人概要（複数法人の場合は全ての法人について提出）
- ②業務実績一覧（業務名称、実施場所、実施時期、業務概要を示すこと）
- ③過去3年分の財務諸表（複数法人の場合は全ての法人について提出）

2) 提案書審査

以下に示す事項を記載した提案書を提出すること

- ① 本事業実施に当たっての基本的な考え (A 4 1頁)
- ② 具体的なプロモーション方法の提案 (A 4 7頁)
下記の事項を記載すること
 - ・下町らしさの創出についての提案
 - ・都電荒川線の具体的な活用方法
 - ・空き店舗を活用した事業提案
 - ・商店街の活性化への貢献
- ③ 事業期間中の資金計画（委託への見積金額を含むこと） (A 3 1頁)
- ④ その他独自提案 (A 4 1頁)

荒川区商店街マップ

日暮地区

日暮地区は、荒川区の南西部に位置し、荒川沿いに発展してきた。伝統的な商店街と、近代的な商業施設が共存している。また、緑豊かな公園や、歴史的な建築物も数多く見られる。

日暮商店街
日暮商店街は、荒川区の中心部を走る主要な商店街の一つである。伝統的な和風建築の店舗が並び、様々な商品が揃っている。

日暮公園
日暮公園は、日暮地区の中心部にあり、市民の憩いの場となっている。緑豊かな環境と、様々なレクリエーション施設が揃っている。

日暮小学校
日暮小学校は、日暮地区の中心部にあり、地域の子どもたちの学びの場となっている。

柳井地区

柳井地区は、荒川区の東部に位置し、荒川沿いに発展してきた。伝統的な商店街と、近代的な商業施設が共存している。また、緑豊かな公園や、歴史的な建築物も数多く見られる。

柳井商店街
柳井商店街は、柳井地区の中心部を走る主要な商店街の一つである。伝統的な和風建築の店舗が並び、様々な商品が揃っている。

柳井公園
柳井公園は、柳井地区の中心部にあり、市民の憩いの場となっている。緑豊かな環境と、様々なレクリエーション施設が揃っている。

柳井小学校
柳井小学校は、柳井地区の中心部にあり、地域の子どもたちの学びの場となっている。

新井地区

新井地区は、荒川区の東部に位置し、荒川沿いに発展してきた。伝統的な商店街と、近代的な商業施設が共存している。また、緑豊かな公園や、歴史的な建築物も数多く見られる。

新井商店街
新井商店街は、新井地区の中心部を走る主要な商店街の一つである。伝統的な和風建築の店舗が並び、様々な商品が揃っている。

新井公園
新井公園は、新井地区の中心部にあり、市民の憩いの場となっている。緑豊かな環境と、様々なレクリエーション施設が揃っている。

新井小学校
新井小学校は、新井地区の中心部にあり、地域の子どもたちの学びの場となっている。

荒川地区

荒川地区は、荒川区の東部に位置し、荒川沿いに発展してきた。伝統的な商店街と、近代的な商業施設が共存している。また、緑豊かな公園や、歴史的な建築物も数多く見られる。

荒川商店街
荒川商店街は、荒川地区の中心部を走る主要な商店街の一つである。伝統的な和風建築の店舗が並び、様々な商品が揃っている。

荒川公園
荒川公園は、荒川地区の中心部にあり、市民の憩いの場となっている。緑豊かな環境と、様々なレクリエーション施設が揃っている。

荒川小学校
荒川小学校は、荒川地区の中心部にあり、地域の子どもたちの学びの場となっている。

日暮地区

日暮地区は、荒川区の南西部に位置し、荒川沿いに発展してきた。伝統的な商店街と、近代的な商業施設が共存している。また、緑豊かな公園や、歴史的な建築物も数多く見られる。

日暮商店街
日暮商店街は、日暮地区の中心部を走る主要な商店街の一つである。伝統的な和風建築の店舗が並び、様々な商品が揃っている。

日暮公園
日暮公園は、日暮地区の中心部にあり、市民の憩いの場となっている。緑豊かな環境と、様々なレクリエーション施設が揃っている。

日暮小学校
日暮小学校は、日暮地区の中心部にあり、地域の子どもたちの学びの場となっている。

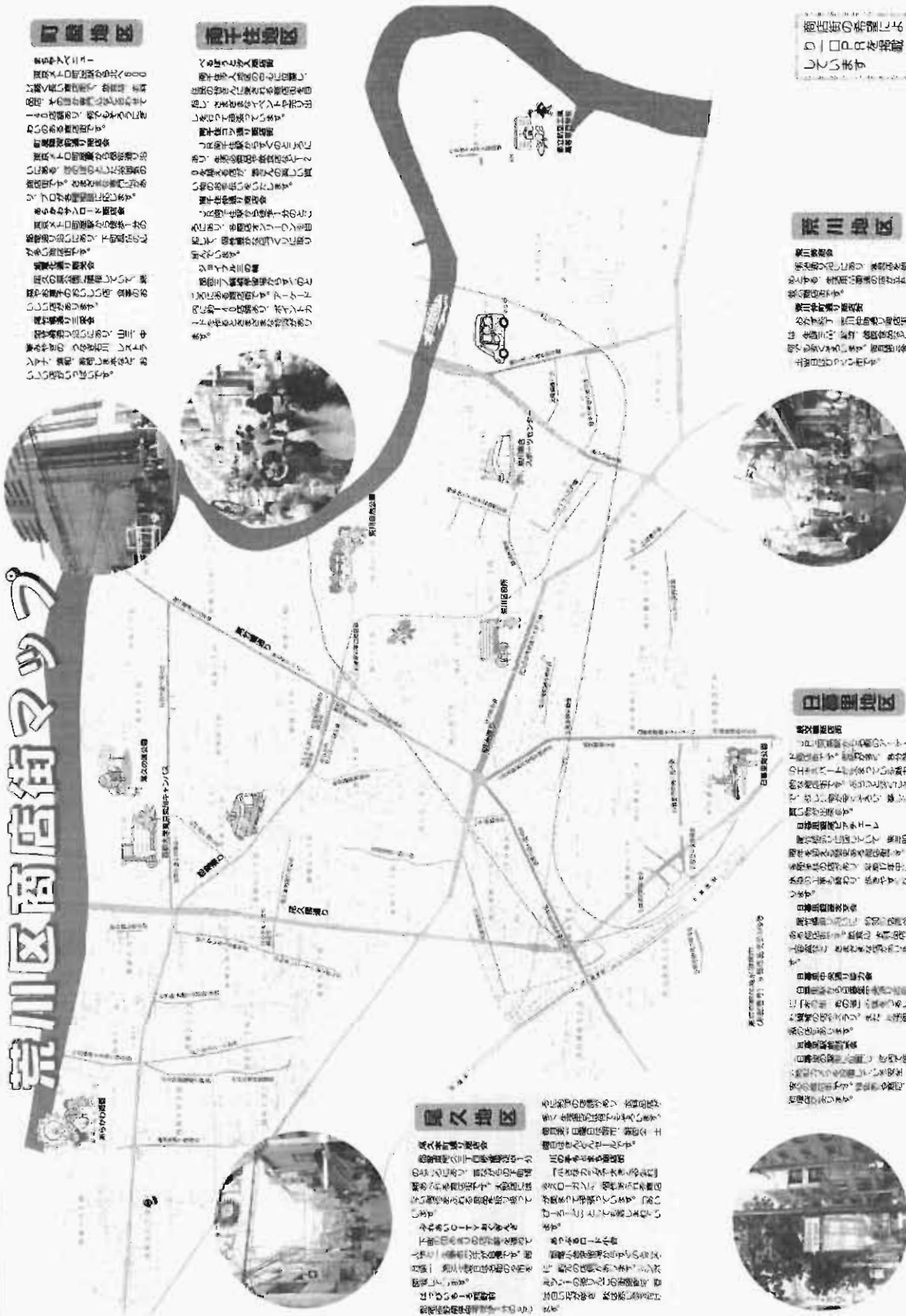
長久地区

長久地区は、荒川区の東部に位置し、荒川沿いに発展してきた。伝統的な商店街と、近代的な商業施設が共存している。また、緑豊かな公園や、歴史的な建築物も数多く見られる。

長久商店街
長久商店街は、長久地区の中心部を走る主要な商店街の一つである。伝統的な和風建築の店舗が並び、様々な商品が揃っている。

長久公園
長久公園は、長久地区の中心部にあり、市民の憩いの場となっている。緑豊かな環境と、様々なレクリエーション施設が揃っている。

長久小学校
長久小学校は、長久地区の中心部にあり、地域の子どもたちの学びの場となっている。



各停留所 1日当たりの乗降客数

(3) 乗降客数推移

停留場名	13年度		14年度		15年度		16年度		17年度		18年度	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
三ノ輪橋	2,913	2,763	5,758	2,913	2,763	5,676	2,854	2,707	3,198	3,138	6,336	3,080
荒川一中前	412	275	697	412	276	688	403	270	991	400	1,391	390
荒川区役所前	1,397	1,526	2,964	1,397	1,525	2,923	1,369	1,494	1,636	1,407	3,043	1,372
荒川二丁目	534	483	1,133	534	483	1,117	621	474	786	642	1,428	626
荒川七丁目	481	259	750	481	259	740	472	263	714	415	1,129	404
町屋駅前	5,802	6,787	12,769	5,803	6,787	12,590	5,685	6,650	4,940	6,532	11,472	6,369
町屋二丁目	800	545	1,364	800	545	1,345	784	534	1,350	648	1,998	632
東尾久三丁目	1,341	1,049	2,424	1,341	1,049	2,390	1,314	1,028	1,187	1,307	2,494	1,274
熊野前	2,346	2,203	4,615	2,346	2,203	4,548	2,299	2,159	2,023	1,906	3,929	1,858
宮ノ前	2,096	2,055	4,219	2,096	2,055	4,151	2,053	2,013	2,341	2,190	4,531	2,135
小台	2,331	2,258	4,655	2,331	2,258	4,589	2,284	2,212	2,015	2,057	4,072	2,006
荒川遊園地前	1,692	1,559	3,297	1,692	1,559	3,251	1,668	1,527	1,502	1,549	3,051	1,454
荒川車庫前	1,981	2,103	4,143	1,981	2,103	4,064	1,941	2,060	1,635	1,913	3,548	1,866
梶原	1,801	1,719	3,570	1,801	1,719	3,520	1,765	1,684	1,593	1,510	3,203	1,472
栄町	561	430	1,005	561	430	991	550	421	1,130	899	2,023	871
王子駅前	6,233	6,843	13,265	6,233	6,843	13,078	6,107	6,707	4,948	5,555	10,503	5,416
飛鳥山	619	513	1,148	619	513	1,132	606	503	965	661	1,616	644
滝野川一丁目	1,204	1,146	2,384	1,204	1,146	2,350	1,180	1,123	1,283	1,140	2,423	1,111
西ヶ原四丁目	1,888	1,952	3,936	1,888	1,952	3,880	1,850	1,952	1,245	1,314	2,559	1,281
新庚申塚	1,452	1,444	2,938	1,452	1,444	2,896	1,423	1,415	1,344	1,602	2,946	1,311
庚申塚	1,560	1,594	3,200	1,561	1,594	3,155	1,529	1,562	1,648	1,723	3,371	1,680
栗鴨新田	847	690	1,560	847	690	1,537	830	676	1,215	722	1,937	704
大塚駅前	5,863	5,925	11,957	5,863	5,925	11,788	5,745	5,805	4,867	5,128	9,995	4,999
向原	1,018	1,090	2,139	1,018	1,090	2,108	998	1,068	1,238	950	2,188	926
東池袋四丁目	2,943	3,333	6,366	2,943	3,333	6,276	2,884	3,266	2,175	3,178	5,353	2,120
雑司が谷	636	632	1,266	636	632	1,268	623	619	1,242	582	1,434	568
鬼子母神前	1,499	1,370	2,909	1,499	1,370	2,869	1,469	1,342	1,297	1,243	2,540	1,212
学習院下	1,179	1,037	2,247	1,179	1,037	2,216	1,155	1,016	1,073	1,073	2,146	1,047
西影橋	789	690	1,509	789	690	1,479	773	676	1,033	542	1,675	626
早稲田	2,359	2,365	4,724	2,359	2,365	4,724	2,312	2,317	2,156	2,450	4,606	2,388
台	56,677	56,677	113,354	56,679	56,679	113,368	55,535	55,535	54,470	54,470	108,940	53,108
計	56,677	56,677	113,354	56,679	56,679	113,368	55,535	55,535	54,470	54,470	108,940	53,108

(4) 荒川区と東京都交通局の都電荒川線活用の試み

①都電荒川線沿線におけるバラの植栽事業

バラの植栽事業は、都電荒川線の軌道敷（区内延長約4.8kmのうち植栽可能な約3km）を華やかなバラの花でいっぱいにしようと、昭和60年から始めたものである。平成21年3月現在、都電沿線には、140種約1万3,000株のバラが植栽されており、季節には多種多様なバラが人々の目を楽しませている。

都電の軌道敷を利用して行うものであるため、東京都交通局との連携が重要となり、東京都交通局と荒川区とで「都電荒川線及びその沿線の緑化に関する基本協定」を締結した。この協定に基づき、交通局は無償で敷地を提供し、区がバラの植栽と維持管理を行っている。

平成15年に区の呼びかけにより、バラの育成を行う「荒川バラの会」を結成した。現在、約50名の会員が三ノ輪橋駅とあらかわ遊園駅の2班に分かれて、それぞれの停留所周辺に植栽されたバラのお世話をしている。

平成17年度には（社）日本観光協会「花の観光地づくり大賞」を受賞した。



＜都電とバラ＞

②都電三ノ輪橋停留場をリニューアル

三ノ輪橋駅は起点の駅で乗降客が多い。平成19年5月に、昭和30年代のレトロ調にリニューアル。バラのゲートやガス灯がとまり、美しく生まれ変わった。

③都電おもいで広場開設

平成19年5月に、都電全盛期に活躍した車両を展示した「都電おもいで広場」を荒川車庫前に開設した。広場を活用してビアガーデンや納涼夏祭りを開催するなど、地域の皆様のいこいの場となっている。また、荒川区教育委員会の後援により、俳句や写真のコンテストを開催し、広場の車両内に入選作品を展示している。

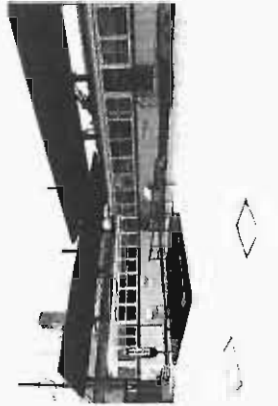


＜三ノ輪橋＞

④都電荒川線写真コンテスト

（主催：荒川区 共催：東京都交通局や北区、新宿区など 協賛：荒川区商店街連合会や沿線名物店各店など）

都電沿線の景観、人々の生活、喜怒哀楽、伝統行事などを題材とした作品を募集する。平成21年度で第22回目を迎えた。



＜都電おもいで広場＞

⑤都電荒川線沿線ウォークラリー

(主催：荒川区 後援：東京都交通局 協力：荒川区商店街連合会など)
都電荒川線を利用し、沿線の観光スポットや史跡文化財、商店街などを歩いて巡る4つのコースが設定されている。区内の商店街のお得な割引サービスの提供や、無料のつまみ食いコーナーを設けている。コース上の観光スポットでは、荒川区観光ボランティアガイドが説明している。各コースにあるチェックポイントで台紙にスタンプを押して、いずれかのコースをゴールすると、抽選で都電荒川線グッズなどがもらえる。毎年、秋に開催している。



(5) 都電荒川線の歴史

東京都内に唯一残る「都電荒川線」は、東京都交通局の管轄にあり、荒川区の「三ノ輪橋」から北区、豊島区を経て、新宿区の「早稲田」までの30駅、12・5kmを結んでいる。その前身は、明治44年(1911年)に大塚～飛鳥山間の開通した「王電」(王子電気軌道)に遡る。その後、昭和17年(1942年)に、戦時体制下の交通統制として、他の10事業とともに東京市に統合され「市電」となった。翌年には東京都制施行により「都電」となる。その後拡張を続け、最盛期の昭和18年(1943年)には、1日193万人もの利用があった。しかし、自動車交通量の増大、さらには都営地下鉄の開通などにより2系統をのこし、昭和42年(1967年)から47年(1972年)にかけて都電の181kmにおよぶ路線は撤去された。

現在は、専用軌道であり、代替交通手段を欠く三ノ輪橋～早稲田間が、住民の強い要望で継続運行され、1日平均5万4千人の利用を得ている。

当線は、沿線の住民、通勤、通学者等、地域に密着した重要な交通手段であり、黒字経営を続けているが、沿線企業の移転や少子化による乗降客は減少の一途をたどっている。平成19年(2007年)のレトロ調の新型車の導入や東京都と沿線4区との連携による様々なイベント企画が行われており、集客効果も高いが、周知範囲の問題も残り、今後、沿線内外からのさらなる、より効果的な集客努力が必要である。

荒川区の情報提供

以下に示すサイトから「荒川区の基本的な情報」を入手可能である。
提案書作成に際しての参考とすること。

1) 荒川区のホームページ

<http://www.city.arakawa.tokyo.jp/>

2) 荒川区の地域ポータルサイト ゆうネット

<http://www.arakawa-unet.jp/index.php>

「知る」「楽しむ・観光」を見ていただけるとおおよそ荒川区がわかります。

3) 荒川区の産業振興関係のサイト

<http://sangyo.city.arakawa.tokyo.jp/>

左の「メインメニュー」の「施策の概要」「商業振興」「産業振興懇談会」などを中心に見ていただけるとよいです。

下記の主なものをピックアップしました。

①荒川区の商業の特徴

<http://sangyo.city.arakawa.tokyo.jp/kondankai/hp7/subsub/5.pdf>

②商業実態調査の分析

http://sangyo.city.arakawa.tokyo.jp/kondankai/supplement/shogyo_bunseki.pdf

③荒川区産業振興懇談会商業振興分科会報告書

～商店街ルネッサンスの推進に向けて～H18年12月

http://sangyo.city.arakawa.tokyo.jp/kondankai/supplement/shogyo_honbun.pdf

④商店街空き店舗への出店事業者者募集要綱

<http://sangyo.city.arakawa.tokyo.jp/commerce/akitenpo/>

4) 空き店舗関連情報

①商店街の空き店舗数

3) ③のP15に商業実態調査では、空き店舗数は1商店街平均3.2店となっており・・・とありました。最近のデータは担当者に聞いたのですが把握していないとのことです。

②荒川区商店街連盟の加盟数の減少について（議事録より）

荒川区商連は昭和26年の10月に発足し、最盛期のバブル期には48の商店街がありましたが、このところの不況で最近5つの商店街が閉鎖のやむなきに至りました。しかし、現在区が特に商店街の活性化のために力を尽くしてくださいまして、区商連の会員としましてはありがたいところでございます。

最近、荒川区政は、空き店舗の活用の仕方について補助金を出して下さったり、荒川区の商店街活性化のため、「しあわせ通り」という歌を作ってくださいたり、大変活況を帯びてまいりました。難問が山積でございますが、荒川区はシャッター通りというのはまだございません。もちろん加盟店が2,800から1,900まで落ち込んでいるのですから、いいとは決して言えませんが、他区市の比ではないと思いますので、力を尽くして元の活性化を蘇らせたいと思っていますので、ご指導をよろしくお願い申し上げます。

③最近の空き店舗活用例

ここは荒川区の商店街での衰退が激しいところです。約7年前まで地区担当をしていたエリアでした。

<http://74.125.153.132/search?q=cache:FLdrEiel-eIJ:kosakaeiji.seesaa.net/article/l12690283.html+%E8%8D%92%E5%B7%9D%E5%8C%BA%E7%A9%BA%E3%81%8D%E5%BA%97%E8%88%97&cd=13&hl=ja&ct=clnk&gl=jp>

⑥魅力ある店舗創出事業

<http://sangyo.city.arakawa.tokyo.jp/commerce/koten/koten.html>

5) 荒川区は環境・交通でこのように取り組んでいます。

http://www.city.arakawa.tokyo.jp/a016/pdf/d02400013_06.pdf

カーシェアリングもあります。

http://trans.kuciv.kyoto-u.ac.jp/cs/3rdMeeting/6_kanagawa_abst.pdf

6) 荒川区の都電関連情報

①先月ウォークラリーが今月ありました。

http://www.city.arakawa.tokyo.jp/a004/pdf/d00600447_01.pdf

②都電沿線に植えたバラの花は結構、有名です。

平成17年に「花の観光地づくり大賞」を受賞しました。

<http://flower.nihon-kankou.or.jp/contents/03kantou/03arakawa/01.html>

③荒川バラの会（ボランティアの活動）

<http://www.arakawa-unet.jp/issue/volunteer/200510rose/index.html>

④ゆうネットにある特集「都電情報」

中ほどの右側にある「荒川都電すごろく」はお勧め

<http://www.arakawa-unet.jp/issue/index.html>

* 模型型常設運転場のぞみ会

* 懐かしい昭和の風景を探して

* 荒川車庫・荒川遊園地周辺

★①と②のビデオは楽しめます！

⑤東京都交通局 都電

<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp/toden/index.html>

7) 観光関係

<http://www.city.arakawa.tokyo.jp/a023/ma001.html>

* 南千住地区、尾久地区には都電関係があります。

* 右側の観光情報

・「荒川区観光ガイド」に<都電荒川線>があります。

・荒川のおすすめ品 区民が選んだおみやげ編に都電関連があります。

それ以外には・・・都電サブレ

<http://www.moonheart.co.jp/SHOP/T001.html>

* 区政の取り組みは「観光振興懇談会」

* 画像・動画もぜひご覧ください。

<余談>

良い提案書を作成するには、先ずは健康第一です！！。

ゆうネットの特集にある「あらかわNO！メタボ大作戦」

<http://www.arakawa-unet.jp/issue/0810/index.html>

赤羽駅周辺の自転車駐車マネジメント業務 事業候補者選定プロポーザル

募集要項

～「えき」と「まち」と「自転車」が共生するまちづくり～



平成 22 年 11 月 20 日
改：平成 22 年 11 月 27 日
改：平成 22 年 11 月 30 日

東洋大学大学院 経済学研究科 公民連携専攻 D グループ
北区、まちなまなか自転車利用推進委員会（略称：ママチャリ委）
大澤、菅野、松永、水上

1. 背景

「自転車」は、入手しやすく、維持費もあまりかからない誰もが利用しやすい「気軽な乗り物」と意識されてきたが、昨今、健康志向や低炭素社会への貢献（エコブーム）などに役立つ有益な乗り物として積極的に位置づけられ、その捉えかたは時代の変遷とともに変化してきている。北区（以下：区）としても、まちなかで誰もが使える交通手段として自転車利用を奨めているところであるが、まちの利便性や安全性、美観の確保において放置自転車^{※1}問題の解決が継続的な課題となっている。

今回対象とする赤羽駅は、放置自転車に関する調査において都内ワーストランキング（7. 参考情報 参照）の常連で、「放置自転車が多い駅」として印象が強い代表的な駅である。放置自転車に関する赤羽駅周辺のまちの声としては、主に以下のようなものが寄せられている。

- ① 特に朝の通勤・通学ラッシュ時に通行の邪魔になる。
- ② まちの美観やイメージが損なわれる。
- ③ 車いすを利用する歩行障害者や点字パネルを頼っている視覚障害者の方が迷惑する。
- ④ 災害時などの緊急時に迅速な対応が取れない恐れがある。

「まちのまんなか自転車利用推進委員会」（以下：ママチャリ委）では、簡易な文献・聞き取り調査を実施し、以下の結果を得ている。

- ① 赤羽駅が近距離路線と中距離路線の乗り換え駅であり、新宿方面にも東京方面にも行けるため、多少遠方からも自転車で駅に来る通勤・通学者が多数存在する。
- ② 大規模な駅には珍しく駅から近い範囲に区民の生活圏が形成されている。駅前商業施設が日常的な便利施設としても機能しており、朝、昼、夕を通して自転車が多数。
- ③ 駅に近いエリアで自転車を放置するのは駅前商業施設を短時間に利用する区民や不定期の鉄道利用者が大半を占めている。
- ④ 駅西側の大規模商業施設は駐輪場を整備済みであり、レシートを提示することで利用料を無料とするなど、来客の利便性確保と利用促進に努めている。しかしながら、店舗入口に近い路上や駅前広場上への放置自転車は後を絶たない。
- ⑤ 駅周辺には区営・民営あわせて11ヶ所の自転車駐車場および指定自転車置場（以下：駐輪場^{※2}）があるものの、駅から離れた区営駐輪場は利用率が低い。駐輪場の利用率向上が区の課題の一つである。
- ⑥ 区では放置自転車対策として、民間およびシルバー人材活用センターに委託して、巡回チェックと指導、放置自転車の強制撤去・移送とその保管、所有者への返却を行っている。一定の成果を上げているが、依然として都内の放置自転車数ランキングでは上位のままである。

以上のようなことから、赤羽駅周辺では自転車利用者の利便性、大型小売店などの周辺施設への影響に配慮しつつ、放置自転車を削減することで、通行者の利便性・安全性の向上、駅前広場の美観向上、イメージアップによるにぎわい創出が求められている。

【用語の定義】

※1：放置自転車とは、自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車であって、当該自転車の利用者が当該自転車を離れて直ちに移動することができない状態にあるものを言う。（自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条6）

※2：駐輪場とは区営・民営・名称を問わず、有料または無料で自転車を駐車することを目的として整備された施設・構築物・区画を言う。

2. 事業の概要

2.1 事業の目的

民間の技術やノウハウの活用により、自転車利用における公平性、安全性、利便性を確保しながら区の支出を増やすことなく放置自転車を削減することを本事業の目的とする。なお、提案および事業実施にあたっては、特に赤羽駅や駅周辺施設のすべての利用者の安全性・利便性に十分配慮すること。国内外において、まちと自転車が共有する様々な好事例があることを踏まえ、新しい発想による放置自転車削減の実現を期待するものである。

2.2 対象事業

選定された事業者は以下のハード・ソフト業務による「赤羽駅周辺の自転車駐車マネジメント業務」を行うものとする。

①放置自転車削減のための巡回・指導・広報業務

- ・対象エリア内の巡回
- ・自転車利用者への自転車放置禁止の指導
- ・放置自転車削減および駐輪場利用の広報活動

②放置自転車の撤去業務

- ・放置自転車への注意札取り付け、移送、移送先での管理、所有者への返却および返却時の手数料徴収
- ・一定期間所有者が現れない自転車の売却、売却代金の収受、区への納入
注意札取り付けから移送するまでの期間は区で定める
区指定の放置自転車移送先以外への移送、管理は不可とする
売却対象自転車の確認および売却決定は区が実施する

③放置自転車削減に寄与する独自事業

- ・応募者の技術力や創意工夫による放置自転車削減に効果のある業務を実施すること。事業内容は任意とするが、区および関係者との契約に基づき実施すること。また、事業期間途中での事業撤退は原則認めない。事業期間終了後も事業継続を認めるが、事業期間終了後の中止、譲渡、変更等を希望する場合には、事業終了1年前から区と協議をすること。

- ・区は応募者との協議にもとづき独自事業に対する国庫補助金を申請する予定である。
- ・応募者は、既存駐輪場の利用促進のための業務改善を提案することができる。実施および収入については優先交渉者決定後の区および民間の駐輪場運営者との契約によるが、区が所有し運営する駐輪場の業務に対しては、区は業務実施の対価を支払う。
- ・応募者は、駐輪場の新設、運営、維持管理業務を提案することができる。実施については優先交渉者決定後の区との協議によるが、基本的には応募者の責任による独立採算事業とすること。
- ・応募者は、個人所有の自転車利用に変わる移動手段の導入を提案することができる。実施については優先交渉者決定後の区との協議によるが、基本的には応募者の責任による独立採算事業とすること。

④自転車放置状況および駐輪場利用状況の調査、記録、区への報告

- ・毎月1回の自転車放置状況および台数の調査、記録、区への報告
- ・毎月1回の駐輪場利用台数の調査、記録、区への報告

3. 事業実施の条件

3. 1 事業対象エリアおよび対象施設

赤羽駅周辺の放置自転車禁止区域（下図、赤着色部）および駐輪場を事業対象エリアとする。なお、事業期間中の見直しは行わない。



図-1 事業対象エリア（赤着色部）

3. 2 区の放置自転車対策の現状

■現状収容台数（平成22年4月1日現在）

区立有料自転車駐輪場	: 2,570台
区立自転車指定置場	: 1,500台
JR有料自転車駐輪場	: 2,617台
合計	: 6,687台（他に民間等の駐輪施設あり）

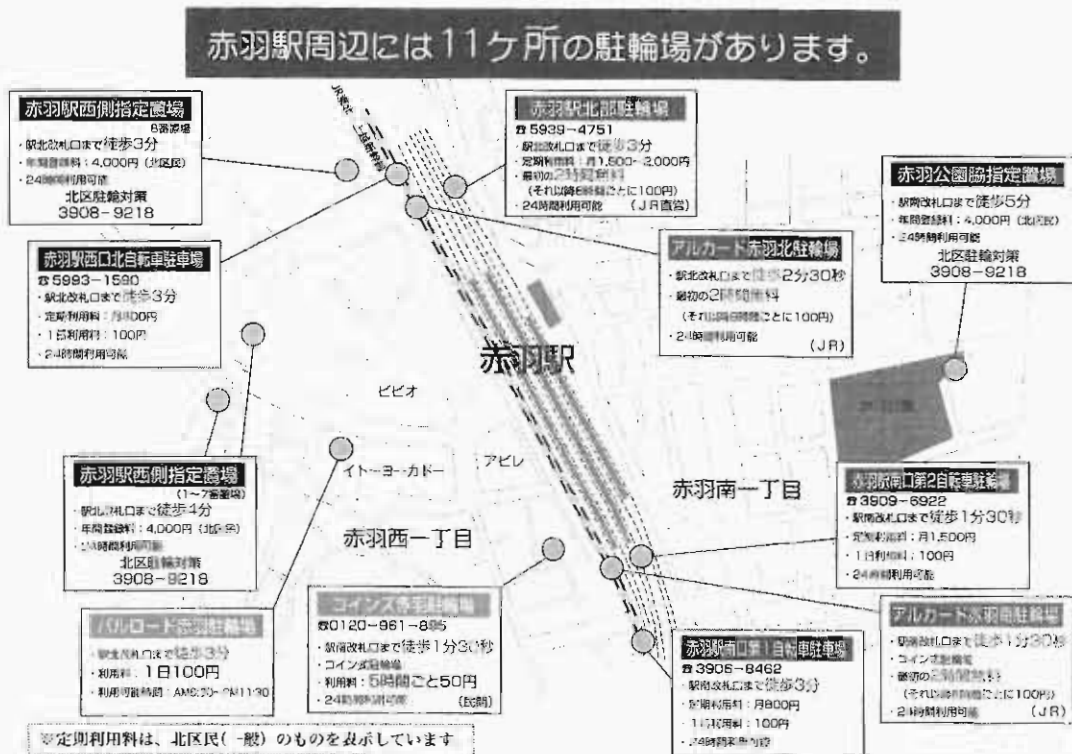


図-2 赤羽駅周辺の駐輪場

■赤羽駅周辺における放置自転車台数の推移および（都内ワースト順位）

平成16年調査	1,473台（9位）	
平成17年調査	1,425台（5位）	
平成18年調査	2,076台（1位）	←放置禁止区域拡張による前年度からの増加
平成19年調査	2,145台（1位）	
平成20年調査	1,081台（3位）	
平成21年調査	980台（2位）	

■赤羽駅での移送（撤去）台数の推移

平成18年調査	7,490台
平成19年調査	6,377台
平成20年調査	10,974台
平成21年調査	8,600台

3. 3 事業期間

事業期間は平成23年4月1日から平成28年3月31日の5年間(施設整備期間含む)とする。
なお、新規に駐輪場を整備する場合は、平成25年3月31日までに整備すること。

3. 4 事業者の収入

事業者の収入は以下の通りとする。

収入A：放置自転車削減のための巡回、指導、広報業務の対価（上限：5百万円/年）

収入B：放置自転車の撤去業務に対する補助金（上限：2,500円/台）

収入C：放置自転車返却時の手数料（上限：4,000円/台）

収入D：独立採算事業による収入および助成金

収入E：区営駐輪場の利用改善業務の対価（提案された場合に限る。上限：25百万円）

収入F：自転車放置および駐輪状況の調査、記録、区への報告への対価（上限：1百万円/年）

収入G：「3. 5 (2)」に定める事業成果に応じ区が支払う成果報酬

3. 5 事業の評価（KPI指標）

(1) 事業期間を通じ、年平均放置自転車台数を削減できた場合（いずれも平成21年度実績比）かつ事業者が希望する場合は、独自事業を含め次期事業者（平成28年4月1日から5年間を予定。独自業務含む）として優先交渉権を付与する。

(2) 毎年公表される東京都内駅前放置自転車数ランキングにおいて、上位10以内にランキングされず、区政モニターによる評価結果が向上した場合、翌年度の収入Bに下記の算定式で示す金額を増額する。なお、最終年度は事業終了前に評価結果を確認の上で、事業終了時に区が同増額相当額を事業者を支払う。

$$\text{上乗せ金額（年総額）} = \text{月平均放置自転車削減台数（前年比）} \times 1 \text{万円}$$

(3) 2年間連続して放置自転車台数が増加した場合には、翌年の収入Bおよび収入Eを最大10%減額する。なお、減額率は区によるモニタリング結果をもとに設定する。

(4) 区によるモニタリングの結果、放置自転車の撤去業務（注意札取り付け、移送、移送先での管理、所有者への返却）および区営駐輪場に関する業務に不正が認められた場合、区は事業改善を事業者を求める。区の要求にも関わらず改善が認められない場合には、契約を解除し、前年度の収入Aと同額の違約金の支払うものとする。

3. 6 区の役割

事業を実施する上での区の役割は以下の通りである。

- ① 周辺施設関係者、道路管理者、警察等との協議や交渉開始までの窓口
- ② 放置自転車への注意札取り付け、保管先への移送、保管先での管理、所有者への連絡、返却、料金徴収の実施許諾
- ③ 放置自転車返却手数料の設定
- ④ 放置自転車保管場所の確保、指定

- ⑤ 放置自転車売却対象の確認、売却の決定
- ⑥ 事業者が区所有地に新規駐輪場の整備を行う場合の区所有地の使用許可
- ⑦ 独自事業に対する国庫補助金および都補助金の申請、受理および同補助金を財源とする相当額の独自事業への助成
- ⑧ 事業者への委託料、補助金の支払い
- ⑨ 駐輪場利用率、放置自転車台数の公表
- ⑩ 自転車放置状況および駐輪場利用台数の調査日の指示

4. 提案内容

提案者は下記内容を記述した「事業提案書」を作成し、「5. 2 提案書類」に示す書類とともに提出すること。

4. 1 事業実施方針

赤羽駅や駅周辺施設のすべての利用者の安全性・利便性に十分配慮しながら、放置自転車を削減するための方策の概要とその特徴や留意事項などについて記述すること。また、対象エリア内の事業者（JR含む）との連携や調整について記述すること。（A4、1ページ程度）

4. 2 事業内容

以下の項目について、可能な限り詳しく記述すること。

- (1) 放置自転車削減のための巡回・指導・広報（A4、1ページ程度）
 - ・ 巡回体制、頻度、巡回および指導により放置自転車削減に寄与する方策
 - ・ 広報活動の体制、媒体、頻度など
 - ・ 独自の工夫のポイント
- (2) 放置自転車の撤去業務（A4、1ページ程度）
 - ・ 業務実施の具体的内容（体制、方法など）
 - ・ 放置自転車削減業務の撤去自転車1台あたりの単価
- (3) 独自事業の提案（A4、ページ数は任意）
 - ・ 事業概要
 - ・ 事業期間中の事業収支計画
 - 駐輪場整備等で区有地を借入する場合、借地料を40,000円/m²・年で試算すること。
 - 獲得可能な国庫補助金を提案し、その金額を見込んで計画すること。
 - ・ 独立採算事業による放置自転車削減効果（各年度目標台数）
- (4) 事業管理（A4、1ページ程度）
 - ・ 事業実施体制
 - ・ 自転車放置および駐輪状況の調査、記録、区への報告業務の内容

(5) 事業収支計画 (A4、ページ数は任意)

- ・ 事業期間中の収入A、収入B、収入C、収入Fの金額および内訳
- ・ 事業実施期間 (5年間) における放置自転車削減業務の事業収支計画

5. 提案要件

5. 1 提案者の資格

- ・ 法人格を有する単独の団体もしくは複数の団体 (以下、法人等)
- ・ 法人等は応募者グループ名を設定し、事業を統括する法人を代表者として選任すること。
なお、代表者の変更は認めない。
- ・ 法人等のうち1法人が、直近3年以内に100台以上の駐輪場を1か所以上運営する実績を有すること。
- ・ 会社更生法または民事再生法に基づく更生手続または再生手続を開始していないこと。
- ・ 申請書提出時に区の入札参加指名停止基準に基づく指名停止を受けていないこと。
- ・ 直近1年間において、所得税、法人税、消費税および地方消費税を滞納していないこと。
- ・ 直近3年間において、赤字決算が継続していないこと。
- ・ 代表者から、当事業期間を通じて業務を統括する統括責任者を選任すること。
なお、統括責任者は自転車の運転ができること。

5. 2 提案書類

- ① 「4. 提案内容」で示した内容を記述した事業提案書
- ② 法人等の概要 (複数団体の場合は全ての団体について提出すること)
- ③ 駐輪場の整備および運営実績 (事業名称、実施場所、駐輪台数、運営方式概要など)
- ④ 過去3年間の財務諸表 (複数法人の場合にはすべての法人について提出)
- ⑤ 統括責任者の経歴および自転車運転ができることを証明するもの (写真もしくはビデオ映像も可とする)

5. 3 公募スケジュール

- ・ 平成22年11月22日 : 入札公告
- ・ 平成22年12月6日 : 質問締め切り
- ・ 平成22年12月20日 : 質問回答および説明会
- ・ 平成23年1月15日 : 提案書類受付締め切り
- ・ 平成23年2月末日 : 優先交渉権者決定
- ・ 平成23年3月末日 : 事業契約締結
- ・ 平成23年4月1日 : 業務開始

6. 事業者の選定

6. 1 審査委員会の設置

学識経験者および区職員から構成される審査委員会を設立する。

6. 2 選定方法

公募型プロポーザルにより事業者を選定する。

(1) 資格審査

- ・ 提案書類②～⑤により提案者の資格要件を満たしていることを確認する。資格要件を満たしていない応募者は失格とする。

(2) 事業提案審査

- ・ プロポーザルの内容を審査委員会が審査して、最高得点を獲得した提案者を当事業の優先交渉権者として選定する。
- ・ 区は優先交渉権者と契約条件について協議し、契約条件について双方が合意した場合に、優先交渉権者と事業契約を締結し、事業者として選定する。
- ・ 収入A、収入B、収入Dのそれぞれが上限価格を超えた応募者は失格とする。

(3) 評価

- ・ プロポーザルの内容を審査委員会が審査して、最高得点を獲得した提案者を当事業の優先交渉権者として選定する。

6.3 選定基準

評価項目	評価ポイント	配点
事業実施方針	<ul style="list-style-type: none"> 北区全体もしくは赤羽駅周辺地区の特性を客観的に把握し、放置自転車削減方策がその特性を踏まえたものとなっているか。 放置自転車を削減する方策（独自事業も含む）が、創意工夫により効果を生むものとなっているか。 	20点
巡回・指導・広報業務	<ul style="list-style-type: none"> 体制、頻度、媒体等が具体的なものとなっているか。 効果を上げるための独自の工夫が提案されているか。 	10点
放置自転車の撤去業務	<ul style="list-style-type: none"> 放置自転車削減業務の対価が、放置自転車台数目標に対して妥当な水準となっているか。 放置自転車の撤去業務の体制、方法、独自の工夫が具体的に示されているか。 	10点
放置自転車削減数	平成21年調査の放置自転車台数より少ない毎年の放置自転車台数目標が示されており、妥当な根拠が示されているか。	10点
独自事業	<ul style="list-style-type: none"> 大幅な放置自転車削減が目標となっており妥当な根拠が示されているか。 財源確保や収支計画などが、確実性、安定性に優れたものとなっているか。 自転車駐輪場の利用特性（定期、非定期、昼間、夜間など）を考慮しており、すべての利用者にとって利用しやすく、利用を促進する工夫として適切か。 自転車が放置される道路等を新たに生み出さないための工夫が具体的に示されているか。 	30点
地域への配慮	<ul style="list-style-type: none"> 赤羽駅や駅周辺施設のすべての利用者の安全性・利便性への配慮が具体的に示されているか。 対象エリア内の事業者（JR含む）との連携や調整が示されており、良好な駅前環境の創出や地域の活性化に配慮しているか。 	10点
事業実施体制	<ul style="list-style-type: none"> 実効性のある事業体制となっているか。 事業実施の責任体制、リスク管理体制が明確か。 類似実績が優れているか。 	5点
資金調達計画 事業収支計画	資金調達計画および事業収支計画が事業内容や事業規模に比して無理のないものとなっており、確実な事業遂行が可能なものとなっているか。	5点
合計		100点

7. 参考情報

7. 1 過去3年間の放置自転車の多い駅（東京都内）

() 内は原付+自動二輪で、内数

年 順位	平成19年				平成20年				平成21年			
	駅名	路線名	区市名	放置台数	駅名	路線名	区市名	放置台数	駅名	路線名	区市名	放置台数
1	赤羽	JR京浜東北・埼京・高崎・宇都宮各線	北区	2,145 (0)	大塚	JR山手線 都電荒川線	豊島区	1,887 (0)	立川	JR中央・南武・青梅・五日市各線	立川市	983 (85)
2	大塚	JR山手線 都電荒川線	豊島区	1,623 (0)	池袋	JR山手線・西武線・東武線・メトロ丸の内・有楽町各線	豊島区	1,156 (72)	赤羽	JR京浜東北・埼京・高崎・宇都宮各線	北区	980 (0)
3	池袋	JR山手線・西武線・東武線・メトロ丸の内・有楽町各線	豊島区	1,590 (99)	赤羽	JR京浜東北・埼京・高崎・宇都宮各線	北区	1,081 (0)	新宿	JR・小田急・京王・メトロ等線	新宿区 渋谷区	958 (59)
4	光が丘	都営大江戸線	練馬区	1,520 (0)	王子	JR京浜東北線 メトロ南北線 都電荒川線	北区	1,028 (0)	王子	JR京浜東北線 メトロ南北線 都電荒川線	北区	950 (0)
5	王子	JR京浜東北線 メトロ南北線 都電荒川線	北区	1,347 (62)	田町	JR山手・京浜東北線・都営三田・浅草線	港区	990 (0)	蒲田	JR京浜東北線 東急池上・多摩川線	大田区	913 (100)
6	蒲田	JR京浜東北線 東急池上・多摩川線	大田区	1,268 (161)	蒲田	JR京浜東北線 東急池上・多摩川線	大田区	967 (71)	大森	JR京浜東北線	大田区	837 (66)
7	田町	JR山手・京浜東北線・都営三田・浅草線	港区	1,187 (0)	立川	JR中央・南武・青梅・五日市各線	立川市	931 (83)	吉祥寺	JR中央線 京王井の頭線	武蔵野市	808 (0)
8	錦糸町	JR総武線 メトロ半蔵門線	墨田区	1,046 (143)	錦糸町	JR総武線 メトロ半蔵門線	墨田区	889 (143)	新小岩	JR総武線	葛飾区	803 (86)
9	三軒茶屋	東急田園都市・世田谷線	世田谷区	1,035 (123)	浅草駅 (つくば線)	つくば エクスプレス	台東区	866 (0)	池袋	JR山手線・西武線・東武線・メトロ丸の内・有楽町各線	豊島区	780 (107)
10	立川	JR中央・南武・青梅・五日市各線	立川市	1,025 (71)	新小岩	JR総武線	葛飾区	845 (138)	田町	JR山手・京浜東北線・都営三田・浅草線	港区	754 (0)

7. 2 参考文献等

① 北区都市計画マスタープラン2010（素案）

北区のまちづくりに関する基本的な考え方が述べられている。

(<http://www.city.kita.tokyo.jp/docs/pubcome/441/044135.htm>)

② 放置自転車の実態調査（Cross Road 交通安全総合ネットワーク）

放置自転車対策の実態や好事例、海外の自転車対策などが報告書形式でまとめられている。

(<http://www.cross-road.go.jp/corner-6.html>)

③ 東京都北区交通安全計画（平成18年度～平成22年度）

交通事業者や道路交通に関する各種団体等の交通安全に関する取り組みの指針が示されている。

(<http://www.city.kita.tokyo.jp/docs/digital/147/014726.htm>)

④ 北区ホームページ 自転車・交通対策

北区自転車の放置防止に関する条例や区の各種取組の情報が示されている。

(<http://www.city.kita.tokyo.jp/docs/service/005/000538.htm>)

7.3 国土交通省の自転車駐車場整備に対する支援制度

事業名	整備主体	事業の概要	補助率
街路事業（道路整備特別会計）	地方公共団体	都市計画自転車駐車場として設置するもので、次の全てに該当し、事業費 50,000 千円以上のもの。 ①三大都市圏または人口 10 万人以上の都市圏（概ね通勤時間 1 時間圏）の市町村に存在する鉄道駅等の周辺における通勤、通学目的に利用する自転車（原動機付自転車を含む。以下同様）の駐車場であるもの。 ②自転車の駐車需給に関する「自転車駐車施設整備計画」を策定し、その一環として整備する自転車駐車場であるもの。 ③駅周辺に自転車（原動機付自転車を含む）が 500 台以上放置されているか、されることが推定されるもの。 ただし、中心市街地においては、上記の台数が 12m 以上の都市計画道路において満たされ、かつ放置自転車密度が 50 台/100m（のべ延長）以上であるもの。 ④自転車駐車場の敷地面積が 100 m ² 以上、駐車台数が 200 台以上のもの。 ⑤附置義務条例若しくは放置禁止条例が定められているか、定められることが確実な地区にあること。	用地費 1 / 3 施設費 1 / 2 ※用地費については通勤・通学目的に利用する自転車駐車場に限り補助
特定交通安全施設等整備事業（道路整備特別会計）	地方公共団体	幹線道路以上の道路において道路上に自転車が多数放置されており通行の安全を阻害されている箇所に小規模な自転車駐車場（都市計画自転車駐車場を除く。）を設置する場合に必要に応じ採択する。	用地費、施設費 1 / 2
交通結節点改善事業（道路整備特別会計）	地方公共団体	一日の乗降客数がおおむね 5,000 人以上の駅等を対象に、「駅周辺交通環境改善計画」等を策定した地区における自転車駐車場の整備。（他の条件は上記 2 つの制度に準ずる。）事業を実施する地区の全体事業費は 200,000 千円以上に限る。	用地費、施設費 1 / 2
都市再生交通拠点整備事業（一般会計）	地方公共団体 第 3 セクター 民間等	次の条件に該当する地区における、鉄道高架下等の自転車駐車場（駐車台数 200 台以上）の整備。事業を実施する地区の全体事業費は 100,000 千円以上に限る。 ①三大都市圏、道府県庁所在都市、人口 10 万人以上の都市圏に存する地区であること ②次のいずれかの要件に該当する地区であること a) 道路、鉄道等の公共施設又は大規模建築物群により市街地が分断される地区で、一体化の必要性が高い地区 b) 市街地環境上及び防災上、公共空間確保の必要性が高い地区 c) 交通機能の強化が必要な駅又はバス若しくは路面電車の停留所を中心とする地区 d) 地下を利用し一体的に連絡する必要のある地区	施設費 1 / 3

7. 4 参考写真（2010年10月撮影）



写真-1 朝の西口駅前広場



写真-2 昼の西口駅前広場



写真-3 夜の西口駅前広場



写真-4 深夜の東口歓楽街



写真-5 深夜の東口スーパー前



写真-6 休日昼間の西口駅前広場



写真-7 警備員による自主的活動

募集要項

目黒区・旧国鉄清算事業団宿舍跡地利活用

一住宅 商業施設 学童保育 防災機能一 旧国鉄清算事業団宿舍跡地 複合施設整備事業



東洋大学大学院 経済学研究科
公民連携専攻 Bグループ

石綿 晃
加藤 聡
山口 朋子
綿名 澄江

平成 23 年 11 月 26 日

目次

はじめに	4
I. 事業内容に関する事項	5
1. 事業の名称	5
2. 事業用地.....	5
1) 位置.....	5
2) 用地概要.....	6
3) 周辺の土地利用状況.....	6
4) 敷地内の状況.....	7
3. 整備方針.....	7
4. 導入機能・施設の内容及び条件.....	7
1) 住宅.....	8
2) 商業施設.....	8
3) 学童保育.....	9
4) 防災機能.....	10
5) その他.....	11
5. 事業手法.....	12
1) 基本的な考え方.....	12
2) 土地の貸付.....	12
3) 貸付期間.....	12
4) 借地料.....	12
6. 契約の枠組み.....	13
1) 基本協定.....	13
2) 事業契約の締結.....	13
3) 土地使用貸借契約.....	13
4) 定期借地権設定契約.....	13
7. 事業スケジュール.....	14
8. 事業実施にかかるリスク・責任等の分担（案）.....	14

II. 事業提案の募集及び選定等に関する事項	16
1. 基本的な事業の進め方	16
2. 事業提案の募集及び選定スケジュール	17
3. 応募者の資格要件	17
1) 基本的要件	17
2) 応募者の構成	17
3) 資格要件	18
4) 応募者の制限	18
5) 参加資格要件確認の基準日	19
4. 提案審査に関する事項	19
1) 審査方法	19
2) 審査体制	19
3) 審査項目、審査基準及び配点	20
5. 審査結果の概要等の公表	23
6. その他	23
別添：第1次提案書・必要記載事項	24

はじめに

目黒区では、平成7年3月10日に目黒区と東京都が、当時の日本国有鉄道清算事業団から購入した旧国鉄清算事業団宿舍跡地（以下「事業用地」という。）について、新たに複合施設を整備することにより利活用を図ることとしている。

事業用地は、購入後現在に至るまで整備は進んでおらず、ほぼ更地のまま遊休地となっており、事業用地の利活用は目黒区にとって長年の課題となっていた。

目黒区ではこれまで、中目黒を始め、自由が丘、学芸大学等の主要駅を中心とした駅周辺整備について、整備構想、整備方針、整備計画の策定が順次進めており、中目黒地区においては、既に中目黒駅周辺地区整備方針素案（以下「本整備方針素案」という。）を示したところである。そこで、事業用地の整備にあたっては、中目黒駅と代官山のほぼ中間に位置する立地の良さを生かした商業施設を整備することで、「地域の個性を活かした 文化の創出ができるまち」の実現に寄与するものにしたと考えている。

また、目黒区では主要政策の1つである「子育てにやさしいまちづくり」のもと、いわゆる待機児童の減少に向けて保育施設の整備を進めてきた。ここ数年で保育施設の定員を増加させたことから、数年後に就学年齢を迎える児童の保育需要が高まるため、放課後児童健全育成事業（以下「学童保育」という。）の整備も目黒区にとっての課題となっている。

一方、目黒区では今年度で2012年度からの3年間で、180億円の歳出を削減する緊急財政政策を発表したことから、かかる整備にあたっては、目黒区の財政負担を極力伴わない形での事業手法が望ましい。

そこで、事業用地に定期借地権制度を導入して、民間事業者（以下「事業者」という。）のノウハウや資本等を活用して、住宅、商業施設、学童保育及び防災機能を有した複合施設の整備（以下「本事業」という。）を目指すこととした。目黒区と事業者が連携・協働する官民連携（PPP）により、住宅、商業施設からの収益事業を行うことで、目黒区の財政負担を抑えながら、学童保育及び東日本大震災を踏まえた防災備蓄倉庫の整備等の公共的機能の両立が期待できるからである。

本募集要項は、本事業へのこうした背景の理解のもと、企画・整備・運営を安定的かつ確実に実行できる事業者を募集し、応募のあった事業者の中から、事業契約を締結する候補者（以下「事業候補者」という。）の選定を行うものであり、本事業のコンセプトや目黒区との連携・協働等についても十分に勘案しつつ、実現性・継続性の高い提案を求めるものである。

I. 事業内容に関する事項

1. 事業の名称

旧国鉄清算事業団宿舍跡地複合施設整備事業

2. 事業用地

1) 位置

事業用地は、東急東横線沿いの中目黒駅と代官山のほぼ中間に位置し、中目黒駅から徒歩2～3分のところにある。南側に山手通り、東側に東急東横線と駒沢通り、北側に旧山手通りに囲まれるように位置し、旧山手通り「代官山交番」から目黒川方面に向けて広がっている。

事業用地の位置図



2) 用地概要

事業用地¹の概要は下表の通りである。

事業用地の概要

項目	内容
所在地：	目黒区上目黒1丁目8番・9番（住居表示）
面積：	8,538 m ² （都有地：4,268 m ² 区有地：4,270 m ² ）
地目：	宅地
用途地域等：	第一種住居地域（第二種高度地区／絶対高さ 20m／容積率 300％ ／建蔽率 60％／準防火地域）

事業用地は2筆あり、現在、東京都と目黒区がそれぞれ所有しているが、事業契約締結時までに、目黒区が都有地を全て取得する予定である。

尚、目黒区と東京都が平成7年に事業用地を購入した目的は、東京都は101戸以上の都営住宅の建設、目黒区は高齢福祉住宅20戸と身体障害者生活寮10戸及び母子生活支援施設（20世帯と緊急一時保護用1世帯）及びこの年に発生した阪神淡路大震災を踏まえた防災備蓄倉庫の整備にあった。しかしながら、東京都の住宅政策の変更、バブル経済崩壊後の財政状況の悪化などが重なったことから、購入後現在に至るまで整備は進んでおらず、事業用地はほぼ更地のまま遊休地となっている状態である。

3) 周辺の土地利用状況

事業用地は、旧国鉄官舎の跡地で、同官舎が建築される前は岩倉具視の邸宅があった場所である。

中目黒から徒歩数分に位置する利便性の良さと、山手通りや駒沢通りから少し離れていることもあり、良好な環境を有する閑静な住宅地域となっている。また、道路を挟んだ西側には重要文化財にも指定されている旧朝倉家住宅、東側には約3,000坪を有する高級賃貸住宅のキングホームズ代官山が隣接しており、事業用地周辺は、高級住宅街として評価されているエリアでもある。

事業用地周辺は、周辺住民や買い物客らが代官山から中目黒に向かう通り抜けルートとしても知られており、古着店やインテリアショップなどが点在する商業エリアとしても人気定着している。

¹ 実際の用途地域等は「用途地域：第一種中高層住居専用地域 容積率：200％ 高度地区絶対高さ制限：17m」のところ、本募集要項においては、さまざまな提案がしやすいように、「用途地域：第一住居地域 容積率：300％ 高度地区絶対高さ制限：20m」と変更を加えております。本募集要項に従ってご提案ください。

平成 19 年 8 月に、東京都から上目黒一丁目地区プロジェクトが発表され、目黒区と都の共同により再開発が行われる計画であったが、開発内容などで地元住民らとの折り合いがつかず、現在も未利用地のままになっている。

4) 敷地内の状況

敷地内には現存する建物・施設はない。現在資材置き場として一時的に使用されているため、簡易建物、屋外トイレ等の工作物があるが、これらは事業契約締結時までに、目黒区の責任と費用分担において全て撤去された状態とする。また、事業用地にある約 100 本の立木の取り扱いについては、事業者の提案に基づき目黒区と協議の上決定するものとする。

3. 整備方針

整備方針は以下の通り、本整備方針素案に基づき、地域コミュニティを活かし、誰もが安全で安心して暮らし続けることのできるまちづくりに寄与するものとする。

- ① 地域特性を活かした美しいまち景観の形成
- ② 周辺地域が育んできた魅力ある文化の継承・発展
- ③ 環境にやさしい、歩いて楽しめるまちづくりに貢献する
- ④ 地形や豊かな緑を活かした良質な住環境の整備
- ⑤ 快適で安全な住環境の保全・改善・調和
- ⑥ 地区の活性化や都市型観光に寄与する商業施設の整備
- ⑦ 中目黒と代官山を結ぶ回遊性と楽しさの創出
- ⑧ 就学後の児童支援（学童保育）の充実
- ⑨ 災害等に強い安全・安心なまちづくりに資する

4. 導入機能・施設の内容及び条件

本事業は、整備方針に基づき、中目黒と代官山の結束地としての立地を活かした良質な居住空間と商業施設の創出のほか、学童保育と防災機能を有する複合施設を整備し、人々の交流と賑わいのあるまちの形成の実現に寄与することを目的とする。

この複合施設は、住宅、商業施設からなる「収益施設」と、学童保育と防災機能からなる「公共的施設」とに大別され、PPP の手法[※]を用いた手法により整備する。

[※] 公共的施設も含めて複合施設の整備・維持管理、事業運営等にかかる費用について、学童保育の運営に支払う委託料や防災機能に持ち込む備蓄物資などを除き、目黒区は一切負担しない。かかる費用は全て、事業者が資金調達も含めて、事業期間にわたり収益施設及び公共的施設から得る収益をもとに整備するものである。

事業者の業務範囲は、「収益施設」「公共的施設」を含む複合施設の設計、施工、施工監理、運営管理、解体（必要な許認可申請等の業務も含む。）までとし、それぞれの施設は以下の条件に沿って整備するものとする。

1) 住宅

住宅については、目黒区の財政負担を抑制しながら本事業を遂行するために、重要な収益事業との位置付けであることから、長期間にわたって安定的かつ確実に事業が遂行されるように下記業務を行う。

(ア) 施設内容

- ・整備方針に基づき、中目黒と代官山の結束地としての立地を活かした良質な居住空間の創出に寄与するものとする。

(イ) 施設規模等

- ・複合施設内における住宅の面積や住戸数についての絶対的な条件はないが、立地上、単身者向け（40平米以下）の戸数が全戸数の20%を超えないことが望ましい。
- ・住宅が設置されるフロア、各フロアの住戸配置計画、フロアあたりの住戸数、1住戸あたりの平米や間取りなどは事業者の提案によるものとする。
- ・エレベーターその他の設備等についても、事業者の提案によるものとする。

(ウ) その他

- ・周辺エリアの高級住宅街との調和に配慮した住宅であることが望ましい。
- ・賃貸か、定期借地権を使用した「定期借地分譲」かは、事業者の提案によるものとする。
- ・評価対象とする項目は、「Ⅱ. 事業提案の募集及び選定等に関する事項/4. 提案審査に関する事項/3) 審査項目、審査基準及び配点」の通りとする。

2) 商業施設

商業施設についても、住宅同様、目黒区の財政負担を抑制しながら本事業を遂行するために、重要な収益事業との位置付けであることから、長期間にわたって安定的かつ確実に事業が遂行されるように下記業務を行う。

(ア) 施設内容

- ・整備方針に基づき、中目黒と代官山の結束地としての立地を活かした良質な商業施設の創出が図れ、人々の交流と賑わいのあるまちの形成の実現に寄与するものとする。

(イ) 施設規模等

- ・複合施設内における商業施設の面積等については、法令の範囲であれば特段の条件は設定しない。

- ・商業施設スペースが設置されるフロア、フロアにおける各商業店舗の配置計画、フロアあたりの店舗数、各店舗の平米や間取りなどは事業者の提案によるものとする。但し、施設内容に従い、多様な業態の店舗が複数入居することが望ましい。また、物品を販売する店舗と飲食を提供する店舗が、それぞれ必ず1店舗以上含まれていることが望ましい。
 - ・エレベーターその他の設備等についても、事業者の提案によるものとする。
 - ・商業施設利用者専用のトイレ、駐車場や駐輪場等は、事業者の提案によるものとする。
 - ・事業用地にかかる法規制の範囲内であれば、その業種や業態も限定しない。
- (ウ) その他
- ・周辺エリアとの調和の観点に配慮した業態や店舗が構成された商業施設であることが望ましい。
 - ・賃貸か、定期借地権を使用した「定期借地分譲」かは、事業者の提案によるものとする。
 - ・評価対象とする項目は、「Ⅱ. 事業提案の募集及び選定等に関する事項/4. 提案審査に関する事項/3) 審査項目、審査基準及び配点」の通りとする。

3) 学童保育

目黒区では、主要政策の1つである「子育てにやさしいまちづくり」のもと、いわゆる待機児童の減少に向けて保育施設の整備を進めてきた。保育施設の定員は、平成23年度で3,450人と、過去5年間で600人増加させた結果、待機児童は過去3年間で144人（平成21年度）から59人（23年度）にまで減少するなど一定の成果を出してきたところである。

しかしながら、ここ数年で保育施設の定員を増加させたことから、数年後に就学年齢を迎える児童の保育需要は現在よりも大きくなると考えられ²、学童保育の整備を進めていくことが次なる課題となっている。

学童保育については、既に民設民営による整備・運営が本制度上認められており、目黒区でも実績があることから、下記業務を行うものとする。

(ア) 施設内容

- ・目黒区の政策及び整備方針に基づき、「子育てにやさしいまちづくり」に貢献する施設として、児童福祉法第6条の2第2項の規定に基づく学童保育施設を整備する。

² 全国学童保育連絡協議会（東京・文京区）によれば、学童保育の潜在需要ははまだ50万人あるとも言われている。

(イ) 施設規模等

- ・国のガイドラインに従い、1 育成室（教室）あたりの定員を 50 名とし、1 育成室の面積は 1.65 m²/人を確保するものとする。
- ・整備する育成室の数は事業者の提案によるものとする。但し、定員は多い方が望ましい。
- ・育成室のほか、学童保育事業に必要な事務室、トイレ等に必要な面積を確保するものとし、これら施設構成等の詳細は事業者の提案によるものとする。

(ウ) 学童保育の運営

- ・学童保育事業を実施する曜日・時間帯（以下「学童保育要実施時」という。）は以下の通りとする。尚、学童保育要実施時について、目黒区から定員 50 名のケースで 2,000 万円/年の委託料を支払う。
 - ① 平日：下校時～18:00（但し、長期休暇中は土曜日と同様とする。）
 - ② 土曜日：8:30～18:00
- ・学童保育要実施時以外について、事業者は学童保育スペースを学童保育事業以外の目的（収益事業を含む。）で利活用できるものとする。
- ・平日は、最大 21 時までの延長保育サービスを提供するものとする。この場合、延長保育料（延長保育時に補食等を提供するのであればそれら料金も含む。）は、収益事業の一環として、事業者が自ら延長保育料を定めて、利用者から直接徴収するものとし、目黒区から委託料の支払いは行わない。尚、延長保育が利用しやすいように、延長保育料の水準に配慮するものとする。
- ・本事業における学童保育で受け入れる児童は、公立小学校かどうかを問わず、目黒区在住の児童を対象とする。
- ・参考資料の「平成 23 年度 学童保育クラブ入所状況」に見る通り、目黒区にある全ての学童保育の在籍児数は、暫定定数は下回るものの、本来の定員を上回る施設が見られる。一方で、定員を下回る場所もあるなど、学区ごとに整備するが故の問題も生じている。そこで、こうした学区を超えて目黒区全域から要保育児童を受け入れる提案があれば、これも評価の対象とする。

(エ) その他

- ・学童保育のための通路等及び設備については、商業施設等と共有することを可能とする。
- ・評価対象とする項目は、「Ⅱ. 事業提案の募集及び選定等に関する事項/4. 提案審査に関する事項/3) 審査項目、審査基準及び配点」の通りとする。

4) 防災機能

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災の際には、中目黒駅周辺に多数の帰宅困難者が発生した。首都直下型地震や東海・東南海地震への備えに対する議論が活発化す

る中、目黒区としても、こうした帰宅困難者を始めとする人々への支援や避難可能な公共的空間を整備、また災害時における備蓄倉庫及び避難可能空間として防災機能（施設）を整備する必要性から、下記業務を行うものとする。

(ア) 施設内容

- ・整備方針に基づき、帰宅困難者を始めとする人々への支援や避難可能な公共的空間として、また災害時における備蓄倉庫及び避難可能空間として防災機能（施設）を整備する。

(イ) 施設規模等

- ・施設内容を実現する施設のあり方等についての条件は原則として定めず、事業者の提案によるものとする。但し、事業者の提案は、以下を含むものとする。
 - ◇ 備蓄倉庫は 200 m²以上とし、その設置場所（フロア）、運営（維持管理）方法等について提案する。尚、備蓄物資等については、原則として目黒区の負担で整備するものとする。
 - ◇ 帰宅困難者対策、避難可能空間としての運営等、災害発生時の対応について提案する。

(ウ) その他

- ・備蓄倉庫を含む防災施設について、目黒区は費用負担をしない。
- ・防災施設の目的は、事業用地の立地上、帰宅困難者対策を目的^{*}とするものであり、長期間にわたる避難者対策を目的とするものではない。
 - ^{*} 目黒区役所では、東日本大震災時に約 200 名を受け入れていることから、約 100 名を限度に受け入れを想定したものとする。

- ・評価対象とする項目は、「Ⅱ. 事業提案の募集及び選定等に関する事項 / 4. 提案審査に関する事項 / 3) 審査項目、審査基準及び配点」の通りとする。

5) その他

- ・応募者は、複合施設内の各施設の整備のほか、事業用地全体の利活用について提案するものとする。
- ・現在事業用地には、旧来からの慣行により、敷地内を通行するための通路（歩道）が開放されているが、建築基準法上の道路ではなく保存する必要はない。
- ・このほか、整備方針により合致すると想定される事項を自由に提案することができる。
- ・評価対象とする項目は、「Ⅱ. 事業提案の募集及び選定等に関する事項 / 4. 提案審査に関する事項 / 3) 審査項目、審査基準及び配点」の通りとする。

5. 事業手法

1) 基本的な考え方

借地借家法（平成3年法律第90号）に定める定期借地権制度を活用し、事業用地を事業者へ貸し付け、事業者のノウハウや資本等を活用することで事業用地に最適な施設の整備を目的とする。

施設整備・整備後の維持管理、学童保育や防災機能を含む運営事業に関しては、全て事業者が行うものとする。

2) 土地の貸付

借地借家法第22条又は同法第23条に定める定期借地権の設定を目的とする定期借地権設定契約を締結する。尚、貸付対象土地は、事業用地の全てとする。

3) 貸付期間

事業期間は、施設の設計・建設工事と解体工事（更地返還）の期間を含めた52年間とする。定期借地権設定契約は平成26年4月1日から平成76年3月31日までの50年間とし、事業者は目黒区に対して借地料を支払うものとする。尚、それまでの期間は、土地使用貸借契約を締結する。

4) 借地料

借地料は、事業者の提案及び目黒区が評価した額等を参考に、目黒区と事業者が協議し決定する額とする。

借地料（単価）の目安※： 800円/㎡・月

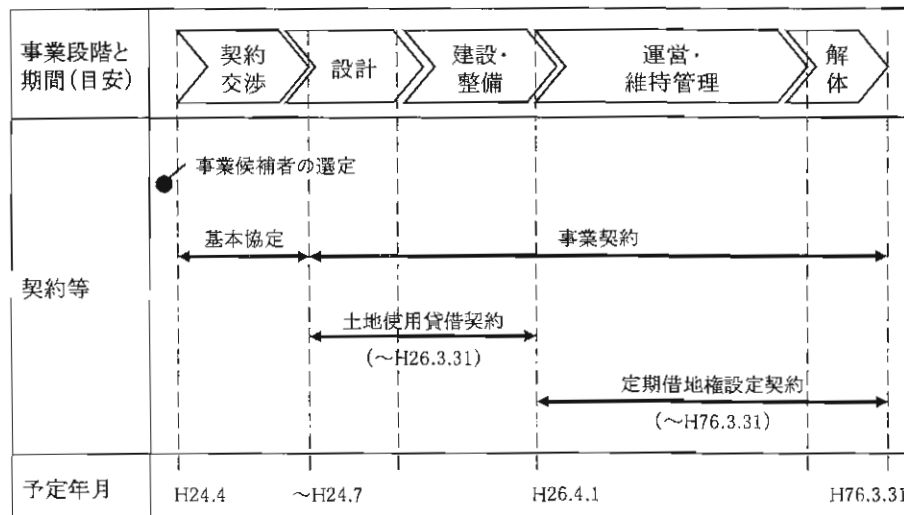
※ 上記単価はあくまで目安であり、事業者の提案は、上記に示す単価以上であることを条件とはしない。

尚、保証金については、毎月貸付料の12カ月分とし、定期借地権設定契約締結時に支払うものとする。保証金は、定期借地権設定契約終了後に返還するものとするが、利息は付さない。

6. 契約の枠組み

本事業における目黒区と事業者の契約の枠組みは、下図の通りとする。

契約の枠組み



1) 基本協定

事業候補者選定後速やかに、目黒区と事業候補者は、事業契約締結に向けた協議に関する事項や事業スケジュールを遵守するための準備行為に関する事項等を定めた基本協定を締結する。

2) 事業契約の締結

基本協定締結後、目黒区と事業候補者は、事業契約に関する協議を経て、事業契約を締結する。事業契約では、事業期間全体を通じて目黒区と事業者が実施すべき業務に関する事項、各種契約（土地使用貸借契約、定期借地権設定契約）の締結に関する事項及びその契約様式等について規定する。

3) 土地使用貸借契約

目黒区と事業者は、設計・建設等にかかる期間（みなし期間とし、事業契約締結日から平成26年3月末日までの期間とする。）にわたり、土地の使用に関する土地使用貸借契約を締結する。

4) 定期借地権設定契約

目黒区と事業者は、平成26年3月末日までに、借地借家法第22条又は同法第23条に定める定期借地権の設定を目的とする定期借地権設定契約を締結する。

7. 事業スケジュール

事業スケジュールの予定は下表の通りである。

尚、運営開始について、平成26年4月1日以降の開始は原則として認めないが、事業者の創意工夫によりそれ以前に前倒しで開始することは可能とする（但し、この場合も事業契約終了日は変更せず、平成26年3月31日とする。）。

事業スケジュール

平成24年4月	事業候補者の選定
平成24年4月	基本協定の締結
～平成24年7月	事業契約・土地使用貸借契約の締結
平成24年7月以降	施設整備着手
～平成26年3月	定期借地権設定契約の締結
～平成26年4月1日	運営開始
平成26年3月31日	事業契約終了

8. 事業実施にかかるリスク・責任等の分担（案）

事業実施にかかるリスク・責任等の分担案は、下表の通りである。詳細は、事業候補者選定後、目黒区と事業候補者との協議により事業契約等において明確にすることとする。

事業実施にかかるリスク・責任等の分担（案）

項目	内容	分担	
		目黒区	事業者
法令等の変更	本事業における整備施設に影響を与える法令等の変更により事業へ影響するもの	—	○
許認可取得	本事業遂行のための許認可取得に関するもの	—	○
建築確認申請	建築確認申請に関するもの	—	○
本事業の中止・延期	目黒区に起因する事由によるもの（目黒区の債務不履行、議会の不承認によるもの等）	○	—
	事業者起因する事由によるもの（事業者の事業放棄、破綻によるもの等）	—	○
周辺住民への説明	説明会の開催周知、会場手配、目黒区の施策説明に必要な資料等の準備	○	—
	事業に関する説明資料の準備、説明会への出席に伴う費用	—	○

項目	内容	分担	
		目黒区	事業者
資金調達	事業に必要となる資金の確保（出資、借入等）	—	○
権利設定	登記（本事業終了後の抹消を含む）等に要する費用	—	○
設計変更	目黒区に起因する事由によるもの	○	—
	事業者に起因する事由によるもの	—	○
施工監理	施工監理に関するもの	—	○
工事遅延	目黒区に起因する事由によるもの	○	—
	事業者に起因する事由によるもの	—	○
工事費増大	目黒区に起因する事由によるもの	○	—
	事業者に起因する事由によるもの	—	○
性能	施工不良等によるもの	—	○
瑕疵担保	施設に関する瑕疵担保責任	—	○
修繕	修繕や更新にかかる費用負担	—	○
施設の損傷	目黒区に起因する事由によるもの	○	—
	事業者に起因する事由によるもの	—	○
計画変更	目黒区に起因する事業内容・用途の変更及びそれらに伴う費用の増大に関するもの	○	—
	事業者の都合による変更及びそれらに伴う費用の増大に関するもの	—	○
契約終了時の原状回復	用地の原状回復、施設撤去に伴う費用及び諸手続きに関するもの	—	○

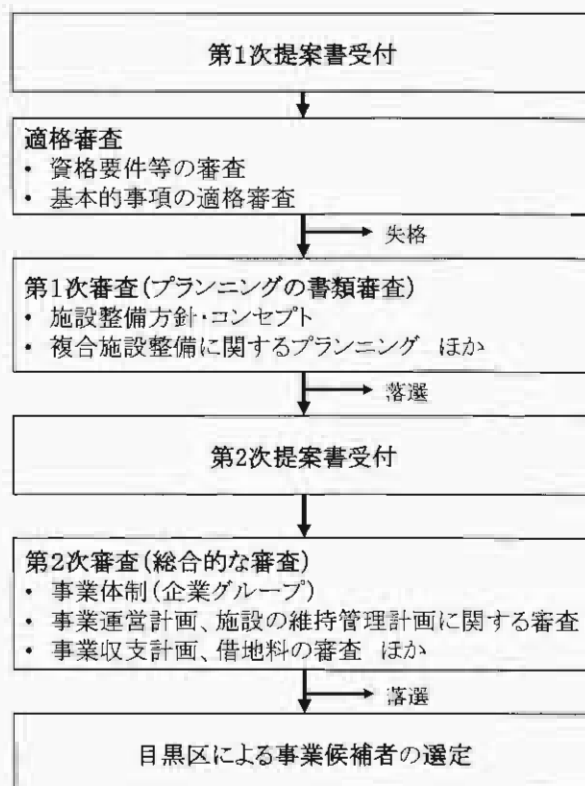
II. 事業提案の募集及び選定等に関する事項

1. 基本的な事業の進め方³

事業者の選定は、「一般公募型プロポーザル方式」により行う。公募により事業者を募り、「旧国鉄清算事業団宿舍跡地・複合施設整備事業審査委員会」（以下「審査委員会」という。）による審査の結果、最適な提案を行った事業者を事業候補者として選定する。

事業候補者の選定にあたっては、下図に記載の通り、2段階審査方式で実施する。第1次提案で優れた提案を行った者のうち上位3者（以下「第1次審査通過3者」という。）を選定する。その後、第1次審査通過3者により第2次提案を行い、第2次審査の結果、最も優れた提案を行った者を事業候補者として選定する。

審査フロー



³ 本募集要項では、事業候補者の選定を2段階審査方式で実施するとなっておりますが、今回の「PPP 総論Ⅱ」の授業では、第1次提案とその審査までを行うものになります。

2. 事業提案の募集及び選定スケジュール

本事業の募集及び選定スケジュールは、下表の通りである。

募集スケジュール

募集要項の公表・説明会	平成 23 年 11 月 26 日 (土)
募集要項等への質問書の受付	～平成 23 年 12 月 3 日 (土)
募集要項等への質問回答書の公表	平成 23 年 12 月 10 日 (土)
第 1 次提案書等の提出期限	平成 24 年 1 月 14 日 (土)
プレゼンテーション、第 1 次審査通過 3 者の選定	平成 24 年 1 月 21 日 (土)
第 2 次提案用募集要項等の公表・説明会	平成 24 年 1 月 23 日 (月)
第 2 次提案用募集要項等への質問書の受付	～平成 24 年 1 月 30 日 (月)
第 2 次提案用募集要項等への質問回答書の公表	平成 24 年 2 月 7 日 (月)
第 2 次提案書の提出期限	平成 24 年 3 月 27 日 (月)
プレゼンテーション、事業候補者の選定	平成 24 年 4 月 10 日 (月)
基本協定の締結	平成 24 年 4 月

第 2 次提案の募集については、第 1 次審査通過 3 者の選定後に速やかに、第 2 次提案用の募集要項及び要求水準書等を公表する。

3. 応募者の資格要件

1) 基本的要件

事業提案の応募者は、目黒区が目指すまちづくりの目標を十分に理解し、本募集要項に基づく整備方針等に沿った事業提案を作成する。

また、事業提案の応募者は、第 1 次審査を通過し、その後第 2 次審査の選定の結果、事業候補者となることを前提とし、事業契約期間にわたり、事業用地を定期借地し、安定して事業を運営できる企画力、技術力及び経営能力等を有している事業者とする。

2) 応募者の構成

(ア) 応募者は、原則として、複数の事業者により構成されるグループ（以下「企業グループ」という。）とする。

(イ) 企業グループは、グループを代表する「代表事業者」と、代表事業者以外の「参画事業者」で構成されるものとする。

- (ウ) 第1次審査通過3者は、第2次提案書の提出にあたって、参画事業者を変更することができる。但し、第2次提案書の提出時以降に参画事業者を変更することは原則として認めない。
- (エ) 第2次提案書の提出時点においては、応募者の代表事業者又は参画事業者は、他の応募者の代表事業者又は参画事業者として重複参加することはできない。

3) 資格要件

応募に際しては、企業グループの構成員の中に、次の(ア)～(オ)の資格要件を満たしている事業者が含まれていなければならない（但し、同一事業者が複数の資格要件を満たしている場合も可とする。）。

(ア) 設計業務

- ① 建築士法（昭和25年法律第202号）第23条の規定に基づく、一級建築士事務所の登録を行っていること。
- ② 過去10年以内に、提案内容と同等以上の建物の設計実績があること。

(イ) 建築業務

- ① 建設業法（昭和24年法律第100号）第3条第1項の規定に基づく、建築一式工事につき特定建設業の許可を受けていること。
- ② 過去10年以内に、提案内容と同等以上の建物の設計実績があること。

(ウ) 維持管理業務

- ① 提案内容と同等以上の建物の維持管理業務実績があること。

(エ) 運営業務

- ① 宅地建物取引業法（昭和27年法律第176号）第2条の規定に基づく宅地建物取引業者であること。
- ② 提案内容と同等以上の事業運営実績があること。

(オ) 学童保育運営業務

- ① 提案内容と同等以上の事業運営実績があること。

4) 応募者の制限

- (ア) 地方自治法施行令（昭和22年政令第16号）第167条の4の規定に該当しないこと。
- (イ) 目黒区競争入札参加者指名停止措置基準（平成2年4月1日付目総契第740号）に基づく指名停止期間中でないこと。
- (ウ) 経営不振の状態（会社の特別清算を開始したとき、破産の申立てがされたとき、会社更生法（平成14年法律第154号）第17条第1項に基づき更生手続開始の申立てがなされたとき、民事再生法（平成11年法律第225号）第21条第1項に基づき再生手続開始の申立てがなされたとき及び手形又は小切手が不渡りになったとき）でないこと。

- (エ) 最近1年間の法人税、法人事業税、法人住民税、消費税及び地方消費税を滞納していないこと。
- (オ) 暴力団（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条第2号に規定する暴力団を含む）でないこと。また、その構成員（暴力団の構成団体の構成員を含む。）もしくは暴力団の構成員でなくなった日から5年を経過していない者、またそれらの者の統制下にある者が関与していないこと。
- (カ) 目黒区契約における暴力団等排除措置要綱（平成23年7月28日付目総契第4070号）に基づく排除措置期間中の者でないこと。
- (キ) 無差別大量殺人行為を行った団体の規制に関する法律（平成11年法律第147号）第8条第2条第1号に掲げる処分を受けている団体に所属していないこと又は関与していないこと。

5) 参加資格要件確認の基準日

参加資格要件の確認は、第1次提案書の提出期限日及び第2次提案書の提出期限日とする。

4. 提案審査に関する事項

1) 審査方法

応募者から提出された提案書に対して、第1次審査及び第2次審査のそれぞれについて以下の通り実施する。

第1次審査においては、資格要件の審査並びに基本的事項の適格審査、施設整備方針、住宅、商業施設、学童保育及び防災機能のそれぞれにおけるプランニング、並びに概算借地料に関する評価による審査を行い、優れた提案を行った者のうち上位3者を第1次審査通過3者として選定する。

第2次審査においては、提案内容（事業体制、施設整備計画、住宅、商業施設、学童保育並びに防災機能のそれぞれにおける事業運営計画、施設の維持管理計画、事業収支計画及び借地料）について書類審査を行い、最も優れた提案を行った者を事業候補者として選定する。

尚、第2次提案書の締切日後に、必要に応じて、応募者に対してヒアリング等を行うことがある。

2) 審査体制

応募者から提出された提案書等の審査は、第1次審査及び第2次審査共に、審査委員会が行い、第2次審査後に事業候補者及び次点を選定する。

3) 審査項目、審査基準及び配点

適格審査及び第1次審査については、応募者から提出された第1次提案書を下表の審査項目と配点により、第1次審査通過3者を選定する。

第2次審査については、第1次審査通過3者から提出された第2次提案書を下表の審査項目と配点により、第1次審査と第2次審査の合計点により事業候補者を選定する。

審査項目と配点

(ア) 適格審査

審査項目	審査基準	配点
資格要件の審査	● 応募者（参画事業者を含む。）が、「Ⅱ-3. 応募者の資格要件」を満たしているか	適格・失格
基本的事項の適格審査	● 応募者の第1次提案書に、必要記載事項が全て盛り込まれているか	適格・失格

(イ) 第1次審査

審査項目	審査基準	配点
事業体制（企業グループ）	● 企業グループの事業体制が、第1次提案書の提案内容を十分に遂行するに足る実績及び能力を有しているか	5
施設整備方針・コンセプト	● 複合施設の全体の整備方針・コンセプトが、以下の観点から提案されているか ➢ 美しいまち景観の形成 ➢ 地域住民の交流や地域活性化への寄与 ➢ 周辺の住宅、商業施設との調和 ➢ 環境への配慮	10
	● 事業用地の全体の利活用について、以下の観点から提案されているか ➢ 地形や豊かな緑を活かした環境整備 ➢ 人々の交流と賑わいのあるまちの形成 ➢ 中目黒と代官山を結ぶ回遊性の創出	10
複合施設整備に関するプランニング		
住宅	● 以下の観点を踏まえて提案されているか ➢ 複合施設の全体の整備方針・コンセプトに合致 ➢ 長期間にわたる安定的かつ確実な事業遂行方針 ➢ 周辺の高級住宅エリアとの調和に対する配慮 ➢ 単身向け（40平米以下）戸数が全戸数の20%以下	10

審査項目	審査基準	配点
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の観点を踏まえて提案されているか <ul style="list-style-type: none"> ➢ 複合施設の全体の整備方針・コンセプトに合致 ➢ 長期間にわたる安定的かつ確実な事業遂行方針 ➢ 多数かつ多様な人が来訪するのに十分な施設・設備 ➢ 多様な業態が複数店舗入居し、物品販売と飲食店が最低1店舗含まれていること 	15
学童保育	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の観点を踏まえて提案されているか <ul style="list-style-type: none"> ➢ 学童保育の運営方針 ➢ 施設・設備等のハード面 ➢ 延長保育事業の運営方針（延長保育時間、延長保育料、補色等） ➢ 定員、学区外の児童の受入れ ➢ 学童保育要実施時以外の収益事業 	15
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 以下の観点を踏まえて提案されているか <ul style="list-style-type: none"> ➢ 備蓄倉庫 ➢ 帰宅困難者対策、避難可能空間としての運営方針 	5
概算借地料の審査	<ul style="list-style-type: none"> ● 概算借地料の水準（「I-5-4」借地料」に記載の単価（目安）800円/㎡・月を基準値として3点付与するものとし、基準値からの乖離に応じて加減する ● 概算借地料の算定根拠が合理的に示されていない場合は減点する 	5
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記の定性的事項の審査項目だけでは評価が十分にできない内容（応募者の自由提案を含む。）について総合的に評価し、加点方式により評価する。 	5
合計		80

(ウ) 第2次審査

第2次審査の審査基準は下表の通りとする。尚、さらに詳細な審査基準については、第1次審査通過3者の選定後に速やかに公表する（審査項目と配点は変更しない）。

審査項目	審査基準	配点
事業体制（企業グループ）	● 企業グループの事業体制が、第2次提案書の提案内容を十分に遂行するに足る実績及び能力を有しているか	15
施設整備・事業運営計画		
複合施設全体の企画・計画・技術的な評価	● 第1次審査における「施設整備方針・コンセプト」と同様の審査基準で評価する。但し、詳細は第1次審査通過3者の選定後に公表する	15
住宅	● 第1次審査における「複合施設整備に関するプランニング」の各施設と同様の審査基準で評価する。但し、詳細は第1次審査通過3者の選定後に公表する	10
商業施設		15
学童保育		15
防災機能		5
施設の維持管理計画	● ライフサイクルコストの観点に立った維持管理計画が構築されているか ● 大規模修繕を含む修繕計画が構築されているか	10
事業収支計画		
経営方針、事業運営方針	● 施設全体の管理・経営計画が構築されているか ● 事業安定化のための方策（リスク対応策を含む。）が図られているか	10
事業収支計画など財務的な評価	● 実現可能な資金調達計画になっているか ● 実現可能な事業収支計画になっているか ● 収入減や支出増が発生した場合の対応策が図られているか	10
借地料の審査	● 借地料の水準（「I-5-4 借地料」に記載の単価（目安）800円/㎡・月を基準にして、第1次審査通過3者の相対評価により評価する ● 事業収支計画との整合性が図れていない場合は減点する	10
総合評価	● 上記の定性的事項の審査項目だけでは評価が十分にできない内容（応募者の自由提案を含む。）について総合的に評価し、加点方式により評価する。	5
合計		120

(エ) 総合評価点

事業候補者は、下表の通り、第1次審査の点数と第2次審査の点数の合計点により選定する。

審査の種類	配点
第1次審査	80
第2次審査	120
合計	200

5. 審査結果の概要等の公表

審査結果は、各応募者に個別に通知するほか、目黒区ホームページにて公表する。

6. その他

- ① 第1次提案書の必要記載事項は別添の通りとする。
- ② 応募に必要な費用は、応募者の負担とする。
- ③ 提出した提案書等の内容の変更は原則として認めない。
- ④ 提出した資格要件事前確認書及び提案書等は返却しない。
- ⑤ 資格要件事前確認書又は提案書等に虚偽の記載のある場合は、応募を無効とすると共に、虚偽の記載をしたものについて、所要の措置を講じることがある。
- ⑥ 本事業に関して使用する言語は日本語とし、使用する単位は計量法（平成4年法律第51号）に定めるところによる。
- ⑦ 応募図書の著作権は、それぞれの応募者に帰属するが、公表、展示、その他目黒区が必要と認めるときには、目黒区はこれを無償で使用できるものとする。
- ⑧ 目黒区の配付する資料等は、応募にかかる検討以外の目的で使用することを禁じる。
- ⑨ 提案に必要な参考資料等があれば適宜配布する。

別添：第1次提案書・必要記載事項

第1次提案書については、特に提出書類の様式や枚数は定めない。但し、以下の必要記載事項を含むものとし、A4版でMicrosoft Word 又はMicrosoft PowerPointを用いて作成の上、提出することとする。

尚、第2次提案で提出する書類については、目黒区が指定する様式に従うものとし、第2次提案用の募集要項及び要求水準書等と共に、様式集を配布する。

第1次提案書における必要記載事項

必要記載事項	備考
事業体制（企業グループ）	
施設整備方針・コンセプト	・ 事業用地の土地利用、施設全体についての考え方を記載する。
複合施設整備に関するプランニング	・ 各施設・機能の整備についての考え方を記載する。 ・ 第1次提案書はコンセプトやプランニングを求めるものであり、必ずしも詳細な図面を求めるものではない。
住宅	
商業施設	
学童保育	
防災機能	
概算借地料	・ 第1次提案書の内容が実現可能性の観点から、事業収支を勘案したものであるかを確認するためのものであり、必ずしも事業収支計画の提出を求めるものではない。
その他提案事項	・ 任意記載事項であり、上記に該当しない提案内容があれば記載する。

東京都心3区におけるコミュニティサイクル実証事業

運営事業者選定プロポーザル

募集要項

平成24年12月1日

東洋大学大学院 経済学研究科 公民連携専攻 Sチーム

今津 造	亀井 誠一
栢工 裕史	北 英明
木下 俊男	黒川 智紀
松浦 良一	中里 朋訓

目次

第1 事業の背景	1
第2 事業内容に関する事項	2
1.名称	2
2.事業目的	2
3.事業主体	3
4.事業内容	3
(1) 事業主体者と運営事業者の役割分担	3
(2) 事業期間	4
(3) 事業エリア	4
(4) 事業規模	4
(5) 料金・付帯事業・収支	4
(6) 運営方法	4
(7) 利用方法	5
(8) ポート・自転車の仕様	5
(9) 留意事項	5
第3 事業者の募集に関する事項	7
1.事業者の募集及び選定	7
(1) 募集方式	7
(2) 事業者の選定	7
2.募集スケジュール	7
第4 応募資格に関する事項	8
1.応募者の構成等	8
2.応募者の資格要件	8
3.資格基準日	9
第5 提案の選定に関する事項	10
1.選定委員会の設置	10
2.選定方法	10
3.審査基準	10
4.選定結果の公表	12
第6 その他事業に関して必要な事項	13
1.参考資料	13
(1) ポート配置図	13
(2) 用語解説	14
(3) 先行事例	15
(4) 参考文献のサイト	18

第1 事業の背景

- (1) 東京都の千代田区、中央区、港区(以下「都心3区」という。)は日本の政治、官庁、経済、金融等の中心が集積しており、ビジネス交通需要が大きい。特に都心3区の自動車交通需要が大きく、23区内の幹線道路ではほぼ全域で慢性的な混雑状態にある。自動車の利用に伴う、排出ガス(二酸化窒素(NO₂)や浮遊粒子状物質(SPM)等)や騒音等が生活環境に大きな影響を及ぼしており、地球温暖化の一因ともなっている。
- (2) 交通渋滞は、需要が供給を上回るために発生するもので、増える自動車交通に対して道路整備が追いついていない。一方、近年の人口構成の変化や財政規律を維持する面から野放図的に供給を増やすことは現実的ではなく、自動車交通以外の公共交通を育てていくことが求められている。
- (3) 短距離移動の公共交通機関としての自転車が環境志向・健康・レジャーの高まりから近年注目を集めている。大きな交通需要をもつ都心3区において自転車(コミュニティサイクル等)への移動手段の転換が図れることは、東京全域の交通網の円滑化と環境負荷の低減をもたらすものである。
- (4) 自転車は5km程度の短距離移動においては、他の交通手段よりも所要時間が短く、自転車利用(コミュニティサイクル)は集積度の高い都心3区の新たな公共交通であり極めて効率的な移動手段として認識されている。
- (5) 有数のビジネス街として知られている都心3区では、利便性、快適性や環境負荷の低減への観点から、すでに業務でレンタサイクル等の自転車利用がなされており需要が大きい。
- (6) 東京駅周辺での1日当りの放置自転車数は平成23年に都内ワースト2位になっている。東京駅周辺の更なる再開発により商業施設が増え自転車乗り入れの増加に拍車がかかっており、このままではワースト1位になる可能性が非常に高い。
- (7) 都心3区民の移動ニーズと既存の公共交通サービス網との不一致が生じており、住民にとっては日常生活が不便な地域が存在している。交通混雑や違法駐車などにより路線バスの定時性も低下している。

特に自動車を運転することができない又は将来できなくなる高齢者などの「移動弱者」「買い物弱者」にとっては大きな問題となっている。このような状況から、自転車と歩行者を中心とする回遊性と利便性の高い住みやすいまちづくりを目指して、都心3区の商店街では関心を持ってその検討を進めている。

第2 事業内容に関する事項

1. 名称

東京都心3区におけるコミュニティサイクル実証事業

2. 事業目的

コミュニティサイクルを中心とする自転車利用が、都心3区のビジネスを中心とする近距離移動を担い、自動車利用や公共交通機関を補完する利便性・快適性の高い交通手段を提供することにより以下を実現することが本事業の目的である。

- (1) 地域・民間・行政協働のPPP(官民連携)を活用した自転車交通環境整備
- (2) 自動車、公共交通機関から自転車への転換による環境負荷の低減
- (3) 都心3区商店街等の活性化、快適化、安全性の向上

■本事業に関する基本的コンセプト

(1) 地域・民間・行政協働のPPP(官民連携)を活用した自転車交通環境整備

- ① 自転車利用料金とスポンサー・広告収入によるPPP(官民連携)型コミュニティサイクル事業を行う。
- ② コミュニティサイクルに関連し、付帯事業(レンタサイクル、駐輪施設等の事業)を一体的に管理、実施することにより、PPP(官民連携)型の事業を行う。
- ③ 東京駅や霞が関周辺を中心とする放置自転車対策を実施することにより放置自転車の削減を図る。
- ④ GPS機能等搭載自転車導入による故障や盗難予防等の安全性の向上及び流動化の確保を図る。

(2) 自転車、公共交通機関から自転車への転換による環境負荷の低減

ポート設置箇所は歩道上の利用を前提とし、事業主体がポート用地の道路占有について関係者と協議し許可を得るとともに、道路占有料を免除することによりコミュニティサイクルを中心とする自転車利用ポートの拡大を図り、都心3区内における自転車の利用を中心とした近距離移動を実現する。

(3) 都心3区商店街等の活性化、快適化、安全性の向上を実現する

- ① コミュニティサイクル、「パークアンドウォーク運動」の実施、及び「ゾーン30」の導入等により、子供、高齢者などの利便性、安全性を確保し、活性化、快適化につながる商店街等の実現を図る。
- ② ユニバーサルデザイン化を推進しコミュニティサイクル施設(自転車、ポート)と都心3区の景観の一体化を図る。

3. 事業主体

千代田区、中央区、港区

4. 事業内容

(1) 事業主体者と運営事業者の役割分担

- ① 事業主体者の役割は以下のとおりとする。
 - 事業主体として本事業全体の統括を行う。
 - 運営事業者が提案するポートの設置については、協議して決定する。また、ポート設置関係者との協議にあたり最大限に協力する。
 - ポート設置箇所は歩道上の利用を前提とし、ポート用地の道路占有については関係者と協議し許可を得るとともに道路占有料を免除する。
 - ポート、自転車の広告収入を得るため、「屋外広告物条例」の改正について東京都と協議する。
 - コミュニティサイクル利用促進のための広報活動等を実施する。具体的な広報活動(HP、広報誌、掲示板等)等については、運営事業者と協議のうえ決定する。(民間から提案することを可能とする。)
 - 都心3区職員の業務上での利用を積極的に促す。
 - 事業開始に伴う初期投資を補助するため、運営初年度に7,500万円を上限に事業に係る設備工事、自転車購入費等の額の2分の1を補助する。
 - 運営事業者と締結するSLAに基づき、事業に関するモニタリングを実施する。
 - サービス内容、利用料金等の変更があった場合の許認可権限を有する。
 - 住民及びコミュニティサイクル等自転車利用者の安全利用に関するルールの周知や運転マナーを向上させるための施策を実施する。
 - 運営事業者と協議の結果、事業主体が担うこととされた業務を実施する。
 - その他、事業実施に際して、運営事業者の支援を行う。
- ② 運営事業者の役割は以下のとおりとする。
 - ポート用地の確保及び運営に必要な機器・施設一式の用意、設置、維持管理、故障時の修繕、事業期間終了後の撤去、並びに会員募集、会員管理、貸出返却管理、事故クレーム対応、広報周知、ポート・自転車広告設置スポンサーの募集、その他付帯事業等事業内容に記載された事業を行う。
 - 採算性を向上させるため、コミュニティサイクルに付帯する事業(以下「付帯事業」という。)を実施することができる。(コミュニティサイクルの利用料金収入及び付帯事業収入は運営事業者の収入となる。)
 - コミュニティサイクル利用料金(会員料含む)、広告・スポンサー料、その他付帯事業に係る料金の徴収、事業実施にかかる一切の支払いを行う。
 - 上記利用料金、広告・スポンサー料、その他付帯事業収入は運営事業者の収入とする。
 - 住民及びコミュニティサイクル等自転車利用者の安全利用に関するルールの周知や運転

マナーを向上させる啓発活動を実施する。

- コミュニティサイクル等の運営によって得たデータ等（登録者数、利用者数、収支等）を、事業主体者に提供する。

(2) 事業期間

初年度は事業実施に向けた検討・協議・準備期間とし、事業運営期間は一般利用者への利用開始から5年とする。

(3) 事業エリア

都心3区内を範囲とする。

(4) 事業規模

事業開始時にポート設備を20箇所以上(自転車300台以上)用意する。

ポートの配置は放置自転車台数の多い箇所について留意すること。また事業開始後、段階的に拡大することを検討する。

(5) 料金・付帯事業・収支

- ① 公共的な交通機関として多くの利用者に利用されるよう、利用における回転率を高める工夫をする。また、路上への放置を抑止する方策を導入する。(短時間利用の場合は安価な価格設定とし、長時間の連続利用は利用料金を割高とするなど)。
- ② 付帯事業による事業外収益を含め、事業の採算性が見込まれ、継続的な事業実施が可能な事業モデルを前提とした事業を行う。

(6) 運営方法

- ① 事業の運営にあたっては、運営組織を確立し、円滑に行うものとする。営業時間中はコールセンター等を設置し、営業時間外は、事故等緊急時の対応のため、常時連絡および対応可能な体制とする。
- ② 配置している自転車に偏りが発生した場合には、配置台数を平準化するために自転車を再配置する。
- ③ 事故、トラブル等の対応を迅速に行う。利用者へのケガの補償及び損害賠償事故(対人、対物)への補償に備え、保険に加入する。
- ④ 利用者に対して、交通ルール、マナー等の啓発を行う。(歩道通行は徐行、公園・港湾緑地への乗り入れ 禁止等)
- ⑤ 防犯、盗難対策を行う。
- ⑥ 公共的な交通手段として多くの利用者を使用されるよう、短時間のポート間移動を基本とした運用を行い、自転車利用における回転率を高める工夫をする。
- ⑦ 利用者の利便性や、一時利用などの幅広いニーズへの対応を考慮し、クレジットカードに限らず、多様な決済方法とする。

- ⑧ 放置自転車対策と連携し、自転車の路上への放置を抑止する方策を導入する。
- ⑨ 自転車を借りたポートとは異なるポートに返却することが可能なシステムとする。
- ⑩ ポート設置・運用にあたり、利用者その他、違法駐輪の誘発等に対応するよう、必要に応じて現地へ説明員などを配置するなどの対策を講ずる。
- ⑪ 実施時間(貸出・返却時間)は、原則として24時間とし、必ずいずれかのポートで貸出・返却を可能とすること。
- ⑫ 料金体系利用料金設定については、他地域での事例を参考に、利用しやすい料金設定・料金体系とすることし、協議のうえ決定する。

(7) 利用方法

- ① 即日利用可能なものとする。
- ② 利用者登録、自転車の貸出・返却は利用者の利便性向上のため短時間で行うことが可能なものとする。
- ③ どここのポートでも貸出・返却が可能な(自転車を借りたポートと別のポートに返却しても良い)システムとする。
- ④ ポートの満空車情報を利用者に提供できるものとする。
- ⑤ ポート及び自転車のデザイン及び色は、地域の景観に配慮したものとする。
- ⑥ ポートは常時、無人での貸出・返却ができるシステムとする。
- ⑦ ポートは設置・撤去が容易なものとする。
- ⑧ 居住者、通勤者、来訪者など多様なニーズに対応できるものとする。
- ⑨ ポートには歩行者(視覚障害者を含む)の通行への安全性を確保する対策(フェンス等)を講ずること。

(8) ポート・自転車の仕様

- ① ポート及び自転車のデザインは、地域の景観と調和した美しいものとする。
- ② ポートは常時、無人での貸出・返却ができるシステムとする。
- ③ ポートは設置・撤去が容易なものとする。
- ④ 自転車は操作性、安全性、耐久性に優れたものとする。
- ⑤ ポート及び自転車のメンテナンスは技術力を持った者が適切に行う。

(9) 留意事項

- ① ポート候補地について
 - ポート候補地はポート設置を確約するものではなく、土地所有者・所管部署と調整が必要となること。
 - ポート候補地には、基本的に電源は無く、電気使用は電力会社と協議が必要となること。
 - 社会実験開始後に、様々な理由(イベント開催、違法駐輪の増加、歩行者への危険性増加等)により、ポートを移設・撤去する必要がある場合があること。その場合の費用負担等については協定で定めることとする。

- 交通安全に配慮すること。また、事故が起きた場合への対応方法を明確にすること。
- 各種想定されるトラブルへの対応方法を明確にすること。
- 損害保険には事業者が加入する他、事故やトラブル等は事業者の責任で処理すること。
- 都市イメージ向上に寄与するよう、ポートや自転車のデザインなどの調整が必要となること。

② その他

- 利用者登録時に得た個人情報については、「個人情報保護法」を遵守したうえで、適正に業務を履行すること。

第3 事業者の募集に関する事項

1. 事業者の募集及び選定

(1) 募集方式

運営事業者の選定は、公募型プロポーザル方式とし、民間事業者から、本事業に関する提案を求めることとする。

(2) 事業者の選定

公募により応募者の企画提案書等を受付け、審査を経て最適事業者候補者を選定する。

事業主体は、最適事業者候補者を選定するため、「東京都心3区コミュニティサイクル実証事業運営事業者選定委員会」(以下、「委員会」という。)を設置する。

2. 募集スケジュール

- | | |
|-----------------------------|-------------------|
| ● 募集要項の公表 | 平成24年12月3日 |
| ● 募集要項等に関する質問の受付 | 平成24年12月3日～12月14日 |
| ● 募集要項等に関する質問の回答 | 平成24年12月21日 |
| ● 参加申込書等の受付(第一次審査) | 平成25年1月7日～1月18日 |
| ● 第一次審査結果の通知 | 平成25年1月25日 |
| ● 提案書等の提出(第二次審査) | 平成25年2月18日～2月22日 |
| ● プレゼンテーション及びヒアリング審査(第二次審査) | 平成25年3月1日 |
| ● 第二次審査結果の通知 | 平成25年3月15日 |
| ● 基本協定書の締結 | 平成25年6月末日(予定) |

第4 応募資格に関する事項

1. 応募者の構成等

応募者の構成等は、次のとおりとする。

- ① 応募者は、本事業に意欲があり、本事業を行う企画力、資本金等経営能力を備えた単独企業(以下、「応募企業」という。)または、複数の企業により構成されるグループ(以下「応募グループ」という。)とし、この場合、代表企業を定めることとする。
- ② 応募企業または応募グループの構成員は、他の応募グループの構成員になることができない。
- ③ 企画提案書提出以降における応募グループの構成員の変更及び追加は、原則として認めない。

2. 応募者の資格要件

本プロポーザルに参加できる事業者は参加申込書の提出期限において以下の資格を全て満たすものとする。なお、参加者が協定締結までの間に参加資格を有しなくなった場合は、その時点で失格とする。また、複数企業による参加の場合も構成する全ての企業が以下の資格を全て満たすものとする。

- ① 地方自治法施行令(昭和22年政令第16号)第167号の4第1項(同令第167条の11第1項において準用する場合も含む。)の規定により一般競争入札への参加を制限される者及び同条第2項1から6号の規定に該当する者でないこと。
- ② 千代田区、中央区及び港区における委託業務等に関し指名停止を受けている期間中でないこと。
- ③ 会社更生法(平成14年法律第154号)第17条の規定による更生手続開始の申立て(同法附則第2条の規定によりなお従前の例によることとされる更生事件に係る同法による改正前の会社更生法(昭和27年法律第172号)第30条の規定による更生手続開始の申立てを含む。)がなされていない者。
- ④ 民事再生法(平成11年法律第255号)第21条の規定による再生手続開始の申立てがなされていない者。
- ⑤ 破産法(平成16年法律第75号)第18条又は第19条による破産の申立て(同法附則第3条の規定によりなお従前の例によることとされる破産事件に係る同法による廃止前の破産法(大正11年法律第71号)第132条又は第133条による破産の申立てを含む。)がなされていない者。
- ⑥ 直近5年以内に法人税、法人事業税、消費税及び地方消費税を滞納していない者。
- ⑦ 直近5年以内に市町村税を滞納していない者。
- ⑧ 東京都暴力団排除条例(平成23年条例第54号)第2条に定める暴力団、暴力団員またはこれらの者と社会的に避難されるべき関係を有しない者。
- ⑨ 千代田区暴力団排除条例(平成24年6月条例第23号)第2条及び中央区暴力団排除条例(平成24年3月条例第8号)第3条に定める暴力団、暴力団員またはこれらの者と社会

的に避難されるべき関係を有しない者。

- ⑩ 東京都内に本店または支店・営業所が所在していること。
- ⑪ 本業務を円滑に遂行できる、安定的かつ健全な財務能力を有すること。

3. 資格基準日

上記2の資格要件等の確認基準日は参加表明書の提出時から基本協定の締結時に至るまでの期間とする。

第5 提案の選定に関する事項

1. 選定委員会の設置

最適事業者候補者の選定にあたり、千代田区、中央区及び港区職員で構成される委員会を設置し、企画提案書等の審査を行い、最優秀提案及び次点を選定する。

2. 選定方法

本プロポーザルの審査は第一次審査と第二次審査の二段階方式とし、以下の要領で行う。

① 第一次審査

提出された書類をもとに評価を行い、上位の5者(書類等の提出が5者に満たない場合は全者)を、第二次審査対象者として選定する。なお、評価結果については、第一次審査終了後に参加者に対して通知する。

② 第二次審査

第一次審査を通過した事業者に対して企画提案書の提出を求め、プレゼンテーション及びヒアリングによる審査を行い、第一次審査の評価と合わせて最も優れた者を最適事業者候補者並びに次点と選定する。

3. 審査基準

企画提案書等の評価項目、評価基準及び配点は、次のとおりである。

① 適格審査

評価項目	評価ポイント	配点
資格要件の審査	応募者が、「資格要件」の応募基準を満たしているか。	合・否
基本的事項の 適格審査	応募者の提案書に、必要記載事項が全て盛り込まれているか。	合・否

② 企画提案審査

評価項目	評価ポイント	配点
事業実施体制	<ul style="list-style-type: none">● 事業体制(単独企業及び応募グループの構成)が、提案書の提案内容を十分に遂行するに足る実施及び能力を有しているか。● 業務を行うに十分な人員体制が考慮されているか。	10
事業全体目的の 理解度	<ul style="list-style-type: none">● コミュニティサイクル事業の目的を十分に理解しているか。	10
事業実施方針・ コンセプト	<ul style="list-style-type: none">● 基本方針に基づき企画力と実効性を有した事業計画となっているのか。● 事業の継続性について実現性が高い内容になっているか。● ポート配置や周辺施設、ポート利用者への対応が適切	40

	<p>か(自転車台数、ポート台数、設置場所、料金設定、維持管理(メンテナンス)、流動性の確保など)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 貸出・返却のしやすさや個人認証などのシステムが提案されているか(料金收受システム、GPS機能等情報システム、セキュリティなど) ● 事業に関連する法制度等が考慮されているか。 	
付帯条件	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティサイクル事業の付帯条件として以下の事項についての提案はあるか。 <ol style="list-style-type: none"> 1) 自転車利用料以外のスポンサー・広告収入を得るための提案 2) コミュニティサイクルに関連し、付帯事業(レンタサイクル、駐輪施設事業等)を一体的に管理、実施するための提案 3) 放置自転車対策についての提案 4) 都心3区活性化、快適化(特に景観)、安全性についての提案 <ol style="list-style-type: none"> ① ユニバーサルデザイン ② パークアンドウォーク運動 ③ 「ゾーン30」の導入 など 	25
資金調達計画・事業収支計画	<ul style="list-style-type: none"> ● 設備及び事業開始に伴って必要とされる資金の確保及び調達方法が適格であるか。 ● 事業運営による収支計画が事業内容と規模に対して的確に構成されており継続性があるか。 	10
交通安全・防犯、防災対策	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全、交通ルールの啓発について配慮されているか。 ● 事故等トラブルについての対処方法が適切に講じられているか。 ● 事業運営において発生が予想される盗難等の犯罪及び災害(自然災害を含む)に対して対策及び対処方法が構築されているか。 ● 個人情報の管理についての対策が講じられているか。 	5
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> ● 上記の事項の審査項目だけでは評価が十分にできない内容(応募者による自由提案事項を含む)について総合的に評価し、加点方式により評価を行う。(10点を上限とする) 	
合 計		100

プレゼンテーション 能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 提案内容を明確に説明しているか。 ● 審査委員の質問に対して的確に回答しているか。 ● 事業を行うに必要とされる法令・制度の理解を有しているか。 	20
-----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

4. 選定結果の公表

選定結果は各応募者に個別に通知するほか、各区ホームページにて公表する。

第6 その他事業に関して必要な事項

1. 参考資料

(1) ポート配置図



0 500 1000

(2) 用語解説

① コミュニティサイクル

環境にやさしく健康にも良い「自転車」を使った新しい公共交通システムで、自転車交通環境整備ともいう。歩道など公共空間を利用して、街のいたるところに自転車の貸出場所を配置し、事前登録をすれば誰でも低料金で自由に利用できる事業のこと。地域の環境・回遊性の向上が期待される。

② PPP

パブリック・プライベート・パートナーシップ(Public Private Partnership)の頭文字で、国や地方自治体が提供してきた公共サービスに民間の資金や技術、ノウハウを取り入れて、財政負担を減らしつつ良質な公共サービスを提供すること、民間部門に新たなビジネスチャンスを提供し経済の活性化を図ること。

③ パークアンドウォーク

自動車等の廃棄ガスがもたらす空気汚染、地球温暖化による環境問題や、交通量の増加により起こる渋滞問題、及びガソリン等を消費することによる資源問題への対策として、自家用車両等の運転を出来るだけ減らし(パーク)、徒歩(ウォーク)で地域内を移動することを指す。

特に自然、生態環境の維持、保全を重視する地域で実施。

④ ゾーン30

幅の狭い生活道路が集中する区域に30キロの速度規制をかけ、区域内の歩行者や自転車の安全を確保する交通施策。警察庁により昨年9月に通達が出され、2017年3月までに全国で約3千カ所が指定、整備される予定。

⑤ ポート

自転車置場の事。

⑥ ユニバーサルデザイン(Universal Design、UD)

異なる言語、老若男女に関わらず、かつ、身体の障害・能力の如何を問わずに利用することができる形状に設計された施設・製品であること。

⑦ SLA(Service Level Agreement)

事業者が運営する品質を定量的な指標によってあらかじめ明示する品質保証契約のこと。具体的な運営内容、保証する品質水準、責任の所在などを文書などの形式で明示し、その水準に達しなかった場合には、料金減額などのペナルティによる補償を規定する場合がある。

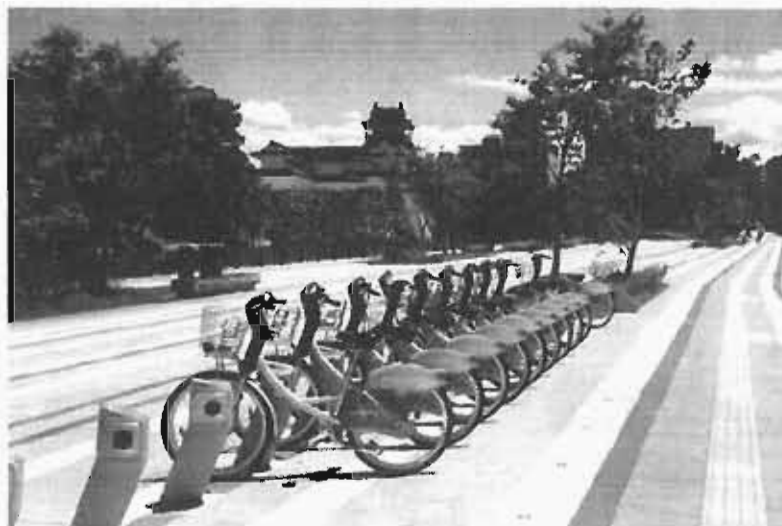
⑧ 公募型プロポーザル方式 (proposal)

業務の委託先や建築物の設計者を選定する際に、自治体による、複数の者に目的物に対する企画提案を募集し、その中から優れた提案を行った者を選定する方式のこと。

(3) 先行事例

① 富山県富山市

■写真1-1 自転車市民共同利用システム (愛称「アヴィレ」)



運営事業者はシクロシティ株式会社(同社はパリ市の Vélib' (ヴェリブ) 等、ヨーロッパの64都市でコミュニティサイクルシステムを運営する JCDecaux(ジェイシードウコー) 社が100%出資する日本法人。

利用者からの基本料及び利用料に加え、ステーション等の機器に添加した広告の収入により運営。

市内電車環状線の沿線付近など15カ所のステーションと150台の専用自転車が設置されている。

特徴は富山ライトレールのパスカ(ICカード)も利用できるシステム、24時間利用可能、利用開始から30分以内は無料、短区間ではあるものの自転車専用レーンが整備された点、等。

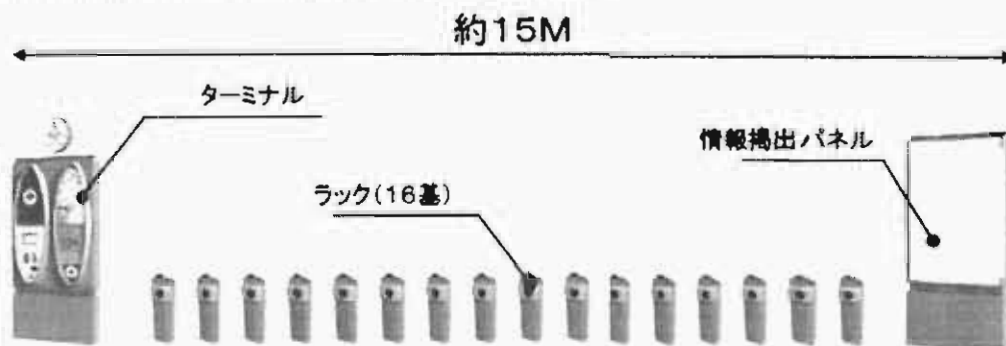
■写真1-2 ステーション(ポート)



■写真1-3 ステーション位置図



■写真1-4 ステーションと情報掲出パネルのイラスト



② 神奈川県横浜市

■写真2-1 横浜コミュニティサイクル (愛称「baybike」)



運営事業者はNTTドコモ。2011年4月から運営開始。18カ所のポート、200台の自転車数で運営開始。

携帯電話を活用した即時会員登録や予約管理システムにより運営している。

2012年3月時点では22カ所のポート、約300台で運営中。BayBikeは利用開始から60分以内は無料、利用時間は午前8時から午後9時30分まで。

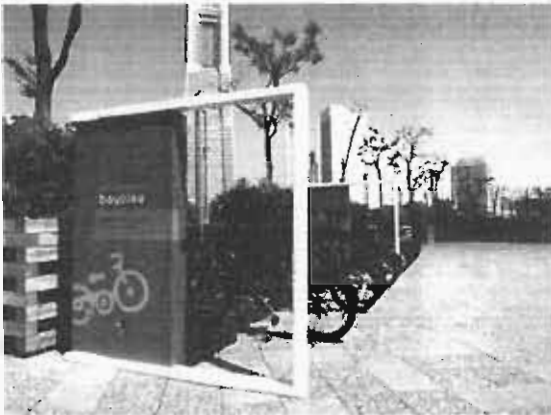
■写真2-2 サイクル



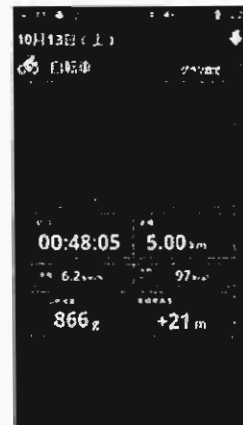
■写真2-3 ポート



■写真2-4 ポート



■写真2-5 携帯端末の画面（イメージ）



③ フランスパリ市

■写真3-1 フランス パリ市の自転車貸出システム（愛称「ヴェリヴ」）



運営事業者はエムシードゥコー株式会社(フランスのJCドゥコー社と日本の三菱商事の合弁会社)。2007年7月から運営開始。750ヶ所のスタシオン(本事業でいうポートと同意義)、10,648台の自転車数でスタート。2008年4月までに1,500のスタシオン、約20,000台の規模にまで拡充された。

1スタシオンあたり15個以上のポワン・ダタッシュ(points d'attache)(または、ボルネット - bornette)と呼ばれる駐輪機が設置されている。

スタシオンは約300メートルおきに配置されていて、利用開始から30分以内は無料、24時間、利用する事が可能。

■写真 3-2 スタシオン(ポート)



■写真 3-3 ボルヌ(利用端末)



(4) 参考文献のサイト

- ① 富山県富山市の自転車市民共同利用システム(アヴィレ)
http://www.hido.or.jp/14gyousei_backnumber/2010data/1007/1007community_cycle_toyamashi.pdf
- ② 神奈川県横浜市 横浜コミュニティサイクル(baybike)
<http://docomo-cycle.jp/yokohama/top>
- ③ フランス パリ市の自転車貸出システム(ヴェリヴ)
http://paris-travel.amary-amary.com/c_traffic/velib.php
- ④ 大阪府堺市コミュニティサイクルについて
http://www.city.sakai.lg.jp/city/info/_jitensya/img/cycle_annai.pdf
- ⑤ 福岡県北九州市コミュニティサイクル
http://www.city.kitakyushu.lg.jp/ken-to/file_0097.html
- ⑥ 京都府京都市まちかどミナポート
<http://minaport.jp/>