

君津市駐車場個別施設計画

令和3年3月

君津市

目次

| | |
|-----------------------|----|
| 第1章 駐車場個別施設計画の背景及び目的等 | 1 |
| 1 背景及び目的 | 1 |
| 2 計画期間 | 1 |
| 3 対象施設 | 2 |
| 第2章 駐車場の現状と目指すべき姿 | 3 |
| 1 設置目的・利用状況の実態 | 3 |
| 2 利用状況の実態を踏まえた目指すべき姿 | 7 |
| 第3章 駐車場の状況 | 8 |
| 1 老朽化の実態 | 8 |
| 2 老朽化状況の実態を踏まえた課題 | 10 |
| 第4章 対策の優先順位の考え方 | 11 |
| 1 優先順位の考え方 | 11 |
| 2 改修の優先順位 | 11 |
| 3 改修周期の設定 | 12 |
| 第5章 駐車場の今後の基本方針 | 14 |
| 1 公共施設の今後の考え方 | 14 |
| 2 機能・施設の方向性 | 15 |
| 3 改修の方針 | 16 |
| 第6章 駐車場の事業化の見込み | 18 |
| 1 事業化の見込み | 18 |
| 第7章 個別施設計画の推進 | 19 |
| 1 推進体制等 | 19 |

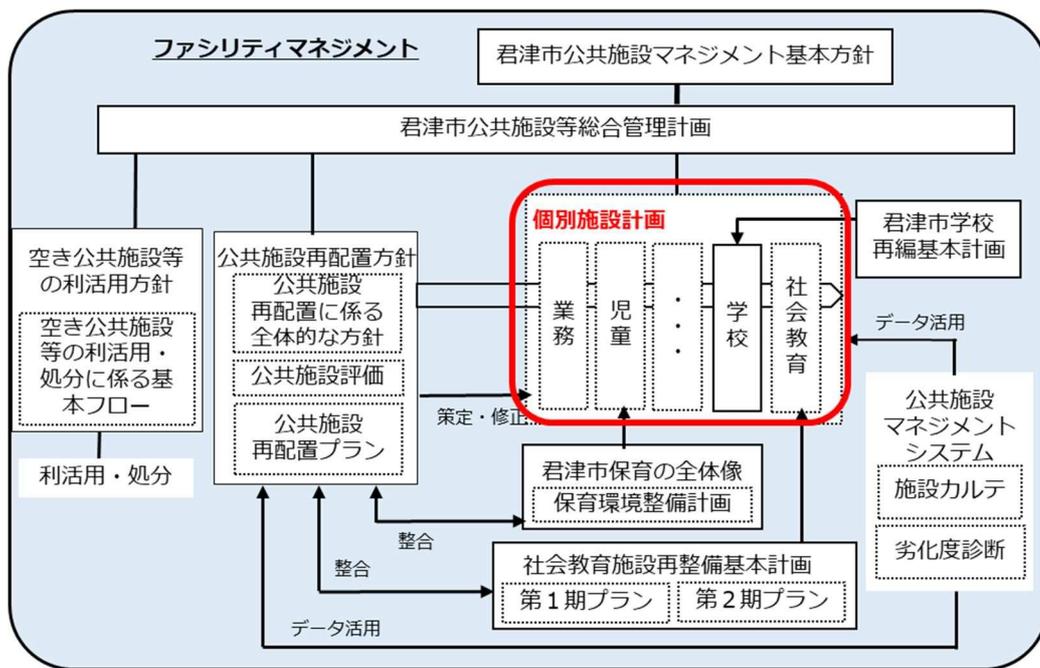
第1章 駐車場個別施設計画の背景及び目的等

1 背景及び目的

個別施設計画は、君津市公共施設等総合管理計画（以下「総合管理計画」という。）に基づき、個別施設ごとの具体的な対応方針を定める計画として、劣化度診断調査によって得られた個別施設の状態や維持管理・更新等に係る対策の優先順位の考え方、対策の内容や事業見込みを定めるものであり、国のインフラ長寿命化基本計画（平成25年11月策定）に準じ、策定する計画となる。

個別施設計画に基づき、戦略的な維持管理・更新等を行い、「質」、「量」、「財政負担」の最適化を図ることにより、需要に合った、ムダのない、持続可能な公共施設の管理を目指す。

図表1 個別施設計画の位置づけ



2 計画期間

計画期間は、総合管理計画の計画期間に合わせ、計画策定から令和28年度までとする。

ただし、社会情勢の変化、地域の人口構成やニーズの変化、事業の進捗状況に対応するため、原則5年を目安に見直しを行うこととし、君津市総合計画（以下「総合計画」という。）及び公共施設再配置方針等と整合、連携を図るため、必要に応じて適宜内容の見直しを行う。

3 対象施設

計画の対象施設は、以下の施設とする。

| 整理 番号 | 施設名 | 所在地 | 管理運営形態 | 敷地面積 (㎡) | 延床面積 (㎡) |
|----------|------------------|---------------------------|--------|-------------|-------------|
| 236 | 小櫃駅前自転車 駐輪場 | 末吉 147 番地 2 | 直営 | 627.89 | 151.41 |
| 237 | 君津バスターミ ナル駐車場 | 三直 733 番地 | 指定管理者 | 14,000.00 | 239.37 |
| 238 | 坂田駐車場 | 東坂田 3 丁目 1 番地先 | 指定管理者 | 7,429.27 | 34.64 |
| 239 | 自転車駐車場 | 東坂田 1 丁目 1 番 4・389 番 2 | 指定管理者 | 2,945.14 | 1,396.33 |

第2章 駐車場の現状と目指すべき姿

1 設置目的・利用状況の実態

(1) 設置目的

① 小櫃駅前自転車駐輪場

通勤、通学者の利便性を向上させることを目的とする。

② 君津バスターミナル駐車場

君津バスターミナル駐車場は、首都圏周辺への交通量の緩和及びバス利用者の利便性の向上を図る施設とすることを目的とする。

③ 坂田駐車場

坂田駐車場は、道路交通の円滑化を図り、もって公衆の利便に資するとともに、都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とする。

④ 自転車駐車場

自転車駐車場は、自転車等の利用者の利便を図るとともに君津駅周辺の環境整備に資することを目的とする。

(2) 関係法令、条例等

- ・ 君津市バスターミナル駐車場の設置及び管理に関する条例
- ・ 君津市駐車場の設置及び管理に関する条例
- ・ 君津市自転車駐車場の設置及び管理に関する条例

(3) 配置状況



(4) 利用状況

① 君津バスターミナル駐車場、坂田駐車場、自転車駐車場

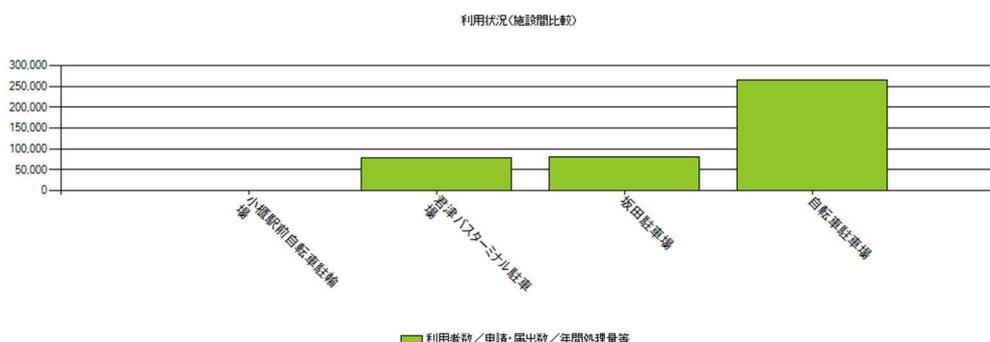
利用者数は、全体的に横ばいであるが、今後は、コロナ禍の影響による働き方の変化によって、利用者の減少が想定される。

※ 平成26、平成27年度の自転車駐車場の利用者数は、定期券所有者は毎日（日曜日、祝日、振替休日、休日を除く）1回利用するものとして算出している。

図表2 駐車場施設の利用者数推移

| 整理番号 | 施設名 | 利用者数 (人) | 平均利用者数 (人) |
|------|--------------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|
| | | H26 | H27 | H28 | H29 | H30 | |
| 236 | 小櫃駅前自転車駐車場 | — | — | — | — | — | — |
| 237 | 君津バスターミナル駐車場 | 76,742 | 79,122 | 80,144 | 80,388 | 79,216 | 79,122 |
| 238 | 坂田駐車場 | 76,962 | 81,735 | 85,279 | 81,109 | 81,284 | 81,274 |
| 239 | 自転車駐車場 | 522,086 | 513,728 | 274,710 | 270,761 | 264,730 | 369,203 |
| 合計 | | 675,790 | 674,585 | 440,133 | 432,258 | 425,230 | |

図表3 平成30年度駐車場利用者比較



(5) 駐車場施設のコスト

① 小櫃駅前自転車駐輪場

光熱水費はほぼ横ばいであり、平成29年度に電灯の修繕を行っている。

② 君津バスターミナル駐車場、坂田駐車場、自転車駐車場

コストは、人件費や施設の維持に係る委託料、使用料及び賃借料など事業の経費を含む。年度間の維持管理コストを比較すると、ほぼ横ばいとなっているが、施設の老朽化に伴い維持補修費が、年々増加することが想定される。

図表4-1 施設関連経費の推移（小櫃駅前自転車駐輪場）

単位：円

| 年度 | 光熱水費 | 電話代 | 委託料 | その他物件費 | 維持補修費 | 合計 |
|-----|--------|-----|-----|--------|--------|--------|
| H30 | 7,054 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,054 |
| H29 | 6,352 | 0 | 0 | 0 | 29,678 | 36,030 |
| H28 | 5,735 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5,735 |
| H27 | 6,802 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6,802 |
| H26 | 7,686 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,686 |
| 合計 | 33,629 | 0 | 0 | 0 | 29,678 | |

図表4-2 施設関連経費の推移（君津バスターミナル）

単位：円

| 年度 | 光熱水費 | 電話代 | 委託料 | その他物件費 | 維持補修費 | 合計 |
|-----|-----------|---------|------------|-----------|-----------|------------|
| H30 | 1,863,458 | 51,883 | 16,663,000 | 372,399 | 299,160 | 19,249,900 |
| H29 | 1,649,565 | 53,204 | 16,663,000 | 385,790 | 3,325,320 | 22,076,879 |
| H28 | 1,535,631 | 51,862 | 16,663,000 | 386,179 | 961,200 | 19,597,872 |
| H27 | 1,598,920 | 50,482 | 16,663,000 | 397,862 | 966,600 | 19,676,864 |
| H26 | 1,872,801 | 52,638 | 16,663,000 | 386,847 | 710,640 | 19,685,926 |
| 合計 | 8,520,375 | 260,069 | 83,315,000 | 1,929,077 | 6,262,920 | |

図表 4 - 3 施設関連経費の推移（坂田駐車場）

単位：円

| 年度 | 光熱水費 | 電話代 | 委託料 | その他物件費 | 維持補修費 | 合計 |
|-----|-----------|---------|------------|-----------|-----------|-----------|
| H30 | 405,366 | 95,445 | 6,171,000 | 739,666 | 292,378 | 7,703,855 |
| H29 | 494,722 | 87,717 | 6,171,000 | 253,324 | 629,008 | 7,635,771 |
| H28 | 539,953 | 89,261 | 6,171,000 | 236,061 | 779,630 | 7,815,905 |
| H27 | 646,613 | 76,786 | 6,171,000 | 254,056 | 809,438 | 7,957,893 |
| H26 | 975,283 | 78,071 | 6,171,000 | 355,000 | 822,020 | 8,401,374 |
| 合計 | 3,061,937 | 427,280 | 30,855,000 | 1,838,107 | 3,332,474 | |

図表 4 - 4 施設関連経費の推移（自転車駐車場）

単位：円

| 年度 | 光熱水費 | 電話代 | 委託料 | その他物件費 | 維持補修費 | 合計 |
|-----|-----------|---------|------------|-----------|-----------|------------|
| H30 | 1,221,532 | 141,397 | 0 | 449,712 | 1,599,480 | 3,412,121 |
| H29 | 1,168,309 | 189,639 | 0 | 449,712 | 1,502,388 | 3,310,048 |
| H28 | 1,031,709 | 141,516 | 0 | 449,712 | 1,542,240 | 3,165,177 |
| H27 | 1,211,882 | 86,813 | 14,175,000 | 481,915 | 1,590,840 | 17,546,450 |
| H26 | 1,533,064 | 81,460 | 14,175,000 | 486,064 | 1,539,000 | 17,814,588 |
| 合計 | 6,166,496 | 640,825 | 28,350,000 | 2,317,115 | 7,773,948 | |

（自転車駐車場は、平成 28 年度に使用料収受代行制から全部利用料金制に変更した。）

2 利用状況の実態を踏まえた目指すべき姿

① 小櫃駅前自転車駐輪場

現状、久留里線を利用している学生等に利用されている。利用状況の詳細は把握していないが一日13人程度が駐輪していると思われる。

また、目標使用年数を経過しているが久留里線利用者にとっては必要な施設と考えられるので減築の上、カーポート状の駐輪場に建て替える等の検討が必要と思われる。

② 君津バスターミナル駐車場

君津バスターミナル駐車場は、首都圏周辺へのバス利用者の向上を図る目的として整備され、地域交通の結節点でもあることから、施設の機能低下が生じないように、更新、維持管理を行っていく。

③ 坂田駐車場

坂田駐車場は、市街地駐車場の確保を目的に整備され、民間の駐車場と合わせて、需要は満たされているが、今後、君津駅周辺の土地利用の変化により、民間駐車場が減った場合は、駐車場需要に応じて見直しを行い、施設の機能低下が生じないように、更新、維持管理を行っていく。

④ 自転車駐車場

自転車駐車場は、自転車等の利用者の利便を図るとともに君津駅周辺の環境整備に欠かすことのできない施設であることから、更新、維持管理を行っていく。

第3章 駐車場の状況

1 老朽化の実態

(1) 劣化度診断調査の方法

劣化状況を把握し、屋根・屋上、外壁は目視状況により、内部仕上げ及び電気設備・機械設備は、部位の全面的な改修年からの経過年数を基本にA・B・C・Dの4段階で評価を行った。

【目視による評価（屋根・屋上、外壁）】

| 評価 | 基準 |
|----|----------------------------|
| A | 概ね良好 |
| B | 部分的に劣化がみられるが、安全上、機能上、問題なし |
| C | 広範囲に劣化がみられ、安全上、機能上、低下の兆しあり |
| D | 劣化の程度が大きく、安全上、機能上、早急な対応が必要 |

【経過年数による評価（内部仕上げ、電気設備、機械設備）】

| 評価 | 基準 |
|----|--------------------|
| A | 新築後又は改修後10年未満 |
| B | 新築後又は改修後10年以上20年未満 |
| C | 新築後又は改修後20年以上40年未満 |
| D | 新築後又は改修後40年以上 |

(2) 劣化度診断調査結果

評価結果及び総合劣化度（※）は以下のとおり。

図表5 駐車場施設の老朽化状況

| 整理番号 | 施設名 | 建物名 | 総合劣化度 | 築後年数 | 屋根・屋上 | 外壁 | 内部仕上 | 電気設備 | 機械設備 |
|------|--------------|------------|--------|------|-------|----|------|------|------|
| 236 | 小櫃駅前自転車駐輪場 | 小櫃駅前自転車駐輪場 | 73.33 | 8 | D | C | C | | |
| 237 | 君津バスターミナル駐車場 | 管理棟 | 44.00 | 17 | B | C | B | B | B |
| 237 | 君津バスターミナル駐車場 | シェルター | 40.00 | 17 | B | | | | |
| 237 | 君津バスターミナル駐車場 | シェルター(増設分) | 40.00 | 13 | B | | | | |
| 238 | 坂田駐車場 | 事務所 | 100.00 | 42 | D | D | D | D | D |
| 238 | 坂田駐車場 | 管理棟 | 100.00 | 42 | D | D | D | D | D |
| 239 | 自転車駐車場 | 自転車置場 | 60.00 | 33 | C | C | C | C | C |
| 239 | 自転車駐車場 | 管理棟 | 60.00 | 26 | C | C | C | | |

※各部位ごとのA・B・C・Dを評価

A : 10点 B : 20点 C : 30点 D : 50点

ただし、ひとつの部位の中で部材等によって、評価結果が複数ある場合は、そのうちのひとつを評価結果として表示している。

※総合劣化度＝劣化度の合計点／劣化度の最大値×100

○写真



劣化度診断調査の結果は、前ページのとおりとなった。大規模な改修が実施されていない施設において内装や外装の劣化、鉄骨の腐食などが見られた。

2 老朽化状況の実態を踏まえた課題

① 小櫃駅前自転車駐輪場

駐輪場の内装・外装は過去に外壁が破損して以来緊急性が無いことから、修繕されずにそのままになっている。

また、駐輪スペースはラインがない為、自転車は駐輪場の壁に沿って各々が駐輪する使われ方をしている。既に目標使用年数の50年を経過しているが久留里線利用者にとっては必要な施設と考えられるので減築による建替えの検討が必要と思われる。

② 君津バスターミナル駐車場、坂田駐車場、自転車駐車場

すべての施設が交通利便を図る施設として欠かすことのできない施設であり、老朽化が著しい施設の更新・維持管理が課題となっている。

第4章 対策の優先順位の考え方

1 優先順位の考え方

公共施設を計画的に維持管理していくためには、適切な対策を実施する必要がある。

しかし、本市の財政状況を考慮すると、すべてに対応できる財政的な余力はなく、一定程度の判断基準を設定し、優先すべき対策の検討や決定を行う必要がある。そのための判断基準として、公共施設の安全性、機能性、経済性、社会性の他、利用状況や劣化度等の観点から総合的に判断を行う。

ただし、すでに利用されている公共施設において、安全性が損なわれている施設や機能性が低下している施設は、優先的に対策を実施する。

【対策の優先順位の考え方】

| 視点 | 判断内容 |
|-----|---|
| 安全性 | 災害時や現状のまま放置しておく利用者に対して、直接又は間接に、人的及び物理的被害を及ぼす恐れがあるもの (例：消防設備の不備、部材等の落下) |
| | 施設及び敷地において、悪影響を及ぼす恐れがあるもの (例：機器故障による異音) |
| | 改修により施設の長寿命化・耐震化・機能改善が見込まれるもの (例：屋根防水の改修、外壁塗装、亀裂補修等、躯体の構造的強度の低下防止のための改修) |
| 機能性 | 設置当初の要求事項が満たせなくなったもの (例：漏水・雨漏り、設備機器の故障等による停止) |
| 経済性 | 予防保全によるライフサイクルコストの低減が見込まれるもの (例：早期対応により、損害の拡大・費用増大を防止できるもの) |
| 社会性 | 住民・利用者や社会のニーズの変化により、利用者満足度を満たせなくなったもの (例：LEDへの交換、バリアフリー、省エネルギー化等) |

2 改修の優先順位

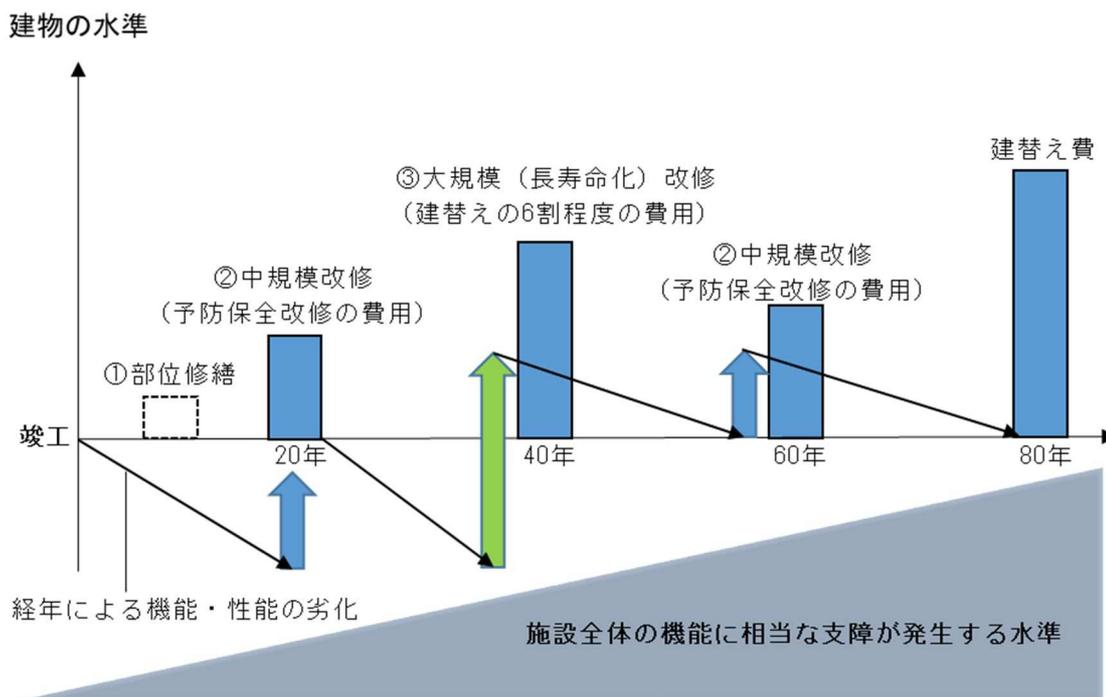
劣化度診断調査の結果、総合劣化度が60.00以上で、かつ施設を継続する必要性が高い施設は、大規模改修・建替え等にかかる費用を踏まえ、建物として保有する必要性を検討した上で、大規模改修や建替え等を早期に実施する。

一方、調査の結果、総合劣化度が60.00以上の施設で、施設を継続する必要性が低い施設は、原則として建替えを行わず、建物として保有するかを検討し、必要に応じ修繕を行う。また、保有しないと判断した場合、機能の維持について必要性を検討し、集約化あるいは統合、施設の除却等を進める必要がある。

3 改修周期の設定

予防保全の観点から、施設の長寿命化を図っていくために必要となる定期的な対策周期を設定する。なお、主な対策周期のイメージと各構造の具体的な改修周期は、以下のとおり。

【目標使用年数80年の対策周期イメージ】



出典：学校施設の長寿命化計画策定に係る解説書（文部科学省）を参考に作成

| | |
|--------------|--|
| ① 部位修繕 | 劣化度診断調査の結果、C評価は10年以内、D評価は5年以内に部位別の修繕を行うことを検討する。 ただし、大規模改修や建替え等の前後10年に重なる場合は、部位修繕を含めて実施する。 |
| ② 中規模改修 | 竣工後20年（木造13年）と60年目（木造39年）を目途に実施する改修で、屋上・屋根や外壁改修、設備機器の入替等を行う。 主に建物の機能回復を目的とする。 |
| ③大規模（長寿命化）改修 | 竣工後40年目（木造25年）を目途に実施する改修で、中規模改修の項目に加えて、給排水管の入替、空調ダクトの入替、躯体の中性化対策等を行う。 主に建物を現状の社会的要求水準まで高めること、以後40年間の使用に耐えうるものとする。 |

【公共施設の目標使用年数（構造別）】

| 構造 | 目標使用年数 | | | | 大規模改修 | | 中規模改修 |
|---------------------------------------|--------|-----|-------|-----|-------|-----|-------|
| | 事後保全型 | | 予防保全型 | | 事後 | 予防 | |
| | 旧耐震 | 新耐震 | 旧耐震 | 新耐震 | | | |
| 鉄筋コンクリート造、鉄筋鉄骨コンクリート造、鉄骨造、コンクリートブロック造 | 50年 | 60年 | 70年 | 80年 | 30年 | 40年 | 20年 |
| 木造、軽量鉄骨造、プレハブ造 | 40年 | | 50年 | | 20年 | 25年 | 13年 |

出典：建築物の耐久計画に関する考え方（一般社団法人日本建築学会）

第5章 駐車場の今後の基本方針

1 公共施設の今後の考え方

公共施設の方向性を以下のように定義し、各施設の方向性を示します。

| 用語 | 説明 |
|---------------|--|
| 機能の方向性 | |
| 継 続 | 公共施設が持つ機能を継続します。 |
| 集約化 | 公共施設が持つ機能が同じ場合、機能を集約化し、現在のニーズに合った機能規模に最適化します。 |
| 統 合 | 目的が異なる公共施設が持つ機能が類似している場合、機能を統合し、現在のニーズに合った機能規模に最適化します。 |
| 廃 止 | 公共施設が持つ機能を廃止します。 |
| 民営化 | 民間の活力を活かし、指定管理者や民営化をします。 |
| 施設の方向性 | |
| 除 却 | 機能の廃止等に伴い、不要となった施設を取り壊します。 |
| 売 却 | 機能の廃止等に伴い、不要となった施設を売払います。 |
| 改 修 | 施設の長寿命化を目的とした中規模改修や大規模改修を行います。 |
| 建替え | 老朽化した施設を取り壊し、建て替えます。 |
| 譲 渡 | 施設を無償で譲渡します。 |
| 転 用 | 施設の用途を異なる用途に変更し、機能に合わせた改修を行い、利用します。 |
| 複合化 | 異なる機能を持つ施設を1つの施設にまとめる改修を行い、効率や利便性を向上させます。 |
| 広域化 | 近隣の地方公共団体と施設を共同設置や相互利用することで、施設の整備、維持管理費などの費用を軽減します。 |

2 機能・施設の方向性

利用状況や総合劣化度を踏まえ、今後は以下のとおり実施する。

| 整理番号 | 施設名 | 延床面積 (㎡) | 構造 | 建築年度 | 使用年数 | 耐用年数 | 耐震 | | 利用状況 | 総合劣化度 | 機能の方向性 | 施設の方向性 |
|------|--------------|----------|-------|-----------|------|------|-----|----|---------|--------|--------|----------|
| | | | | | | | 診断 | 補強 | | | | |
| 236 | 小櫃駅前自転車駐輪場 | 151.41 | 鉄骨造 | S45 (H24) | 8 | 31 | 未実施 | 不要 | — | 73.33 | 継続 | 建替え |
| 237 | 君津バスターミナル駐車場 | 239.37 | 木造 | H15 | 17 | 24 | 新耐震 | 不要 | 79,122 | 41.33 | 継続 | 改修 |
| | | | 鉄骨造 | | | 15 | | | | | | |
| 238 | 坂田駐車場 | 34.64 | プレハブ造 | S53 | 42 | 38 | 未実施 | 不要 | 81,273 | 100.00 | 継続 | 改修 (建替え) |
| 239 | 自転車駐車場 | 1,396.33 | 鉄骨造 | S62 | 33 | 38 | 新耐震 | 不要 | 270,067 | 60.00 | 継続 | 改修 |

※構造は、代表建物の建物構造。

※建築年度、使用年数及び法定耐用年数は、代表建物の年数。

※利用状況は、5年間の平均利用者数、平均申請・届出件数等。

(自転車駐車場は、3年間の平均利用者数、平均申請・届出件数等。)

※総合劣化度は、建物ごとの総合劣化度の平均。

※実施スケジュールに方向性が複数ある場合は、括弧書きで記載。

① 小櫃駅前自転車駐輪場の方向性

公共施設の機能として継続します。

② 君津バスターミナル駐車場の方向性

君津バスターミナル駐車場は、高速バスのターミナルとして整備された施設であり、重要な公共交通の結節点であることから、事業を継続するために必要な維持管理を行っていく。

③ 坂田駐車場の方向性

坂田駐車場は、道路交通の円滑化を図るため設置された施設であり、今後も都市機能の維持及び増進に寄与することから、事業を継続するために必要な維持管理を行っていく。

④ 自転車駐車場の方向性

自転車駐車場は、自転車等の利用者の利便を図るため設置された施設であり、君津駅周辺の環境整備に資することから、事業を継続するために必要な維持管理を行っていく。

3 改修の方針

① 小櫃駅前自転車駐輪場

小櫃駅前自転車駐輪場は、久留里線の通勤・通学利用者に身近な施設として利用されており、今後も長期にわたって継続していくことが適当と考えられるが当施設は駐輪場利用を始めてからまだ8年であるものの、建物としては昭和45年に建造されたものであり、50年の使用年数に達している。

そこで駐輪場の減築による建替えを行うことにより利用者の利便性を高めたい。

② 君津バスターミナル駐車場

君津バスターミナル駐車場は、主要な交通結節点として、重要な役割を担っており、今後も長期にわたって継続していくことが適当と考えられることから、施設の長寿命化を図る。

目標とする使用年数は50年を標準とし、今後も安全に資産として活かすことを念頭に、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を行うとともに計画的な大規模改修を行うことで、減価償却資産の耐用年数等に関する省令における法定耐用年数（木造24年、鉄骨造15年）を超えて延伸させることとする。

なお、対策内容と実施時期の判断にあたっては、日常及び定期の点検結果を基に、利用者の安全・衛生に関わる指摘事項について最優先に改善を図るとともに、施設の長寿命化に必要な改修を実施する。

③ 坂田駐車場

坂田駐車場は、道路交通の円滑化を図り、都市機能の維持及び増進に寄与する役割を担っており、今後も長期にわたって継続していくことが適当と考えられることから、施設の長寿命化を図る。

目標とする使用年数は50年を標準とし、今後も安全に資産として活かすことを念頭に、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を行うとともに計画的な大規模改修を行うことで、減価償却資産の耐用年数等に関する省令における法定耐用年数（プレハブ造38年）を超えて延伸させることとする。

なお、対策内容と実施時期の判断にあたっては、日常及び定期の点検結果を基に、利用者の安全・衛生に関わる指摘事項について最優先に改善を図るとともに、施設の長寿命化に必要な改修を実施する。

④ 自転車駐車場の方向性

自転車駐車場は、自転車等の利用者の利便を図るため、重要な役割を担っており、今後も長期にわたって継続していくことが適当と考えられることから、施設の長寿命化を図る。

目標とする使用年数は80年を標準とし、今後も安全に資産として活かすことを念頭に、損傷が軽微な段階で予防的な修繕を行うとともに計画的な大規模改修を行うことで、減価償却資産の耐用年数等に関する省令における法定耐用年数（鉄骨造38年）を超えて延伸させることとする。

なお、対策内容と実施時期の判断にあたっては、日常及び定期の点検結果を基に、利用者の安全・衛生に関わる指摘事項について最優先に改善を図るとともに、施設の長寿命化に必要な改修を実施する。

第6章 駐車場の事業化の見込み

1 事業化の見込み

総合管理計画では、大規模改修、建替えの費用を推計したが、より精度を高めるため、本計画では、中規模改修、除却費なども計上するほか、構造や築年数によって各施設の目標使用年数等を考慮し、事業の見込みとする。

なお、この事業の見込みは、あくまでも現時点でのものであり、実際の対策費用とは異なる可能性があるため、今後の整備計画や本計画の見直しに合わせて精査していくこととする。

また、全体の期間は、令和3年度から総合管理計画の計画期間である令和28年度までとし、それを第1期から第3期までの3期に区分する。

| 整理番号 | 施設名 | 第1期 (~R12) | 第2期 (~R20) | 第3期 (~R28) |
|--------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| 236 | 小櫃駅前自転車駐輪場 | 建替え | | |
| 237 | 君津バスターミナル駐車場 | 改修 | 改修 | |
| 238 | 坂田駐車場 | 改修 (建替え) | | |
| 239 | 自転車駐車場 | 改修 | | |
| 概算(千円) | | 140,964 | 20,000 | |

※実施スケジュールについては、施設の老朽度などのハード面の状況と、財政フレームに合わせた財政負担のバランスが重要となるため、一定の基準に基づいて、平準化する必要がある。

そのため、今後の詳細なスケジュールは、総合計画の中で、どの施設から整備を進めていくかを明確化することとし、具体的な整備計画として、実施の時期を総合計画に定めていく。

第7章 個別施設計画の推進

1 推進体制等

(1) 推進体制

個別施設計画を継続的に運用していくため、小櫃行政センター、建設計画課を中心にファシリティマネジメント部門や企画（まちづくり）部門、建設部門等と連携を図るとともに、総合計画に反映し、全庁的な体制により計画の推進を図る。

(2) フォローアップ

施設改修等の実施にあたっては、庁内の合意形成を図り、総合計画において事業化を進め、予算化する。

また、事業の進捗状況や施設の点検結果等を反映するなど、定期的なフォローアップを実施し、必要に応じて計画の見直しを図るものとする。

(3) 今後の課題

本市においては、昭和55年以前に建築した施設の割合が多く、改築となる建物が増加する予定であるが、近年、老朽化による施設の改築事業の実績がなく、財政計画において予算化されていなかったため、改築事業の実施にあたっては予算の確保が大きな課題となる。

今後、老朽化した施設の更新は避けられないことから、中長期的な公共施設マネジメントについて全庁的な検討を行うとともに、継続的な維持管理を行う必要がある。