

2025年度第5回 川崎市PPPプラットフォーム意見交換会 実施結果概要

| | |
|-------|--------------------|
| 事業名 | 市バス塩浜営業所の建替え整備について |
| 事業所管課 | 交通局自動車部管理課 |
| 実施日時 | 令和7年10月24日（金） |
| 参加事業者 | 全4社 |
| 対話方式 | 個別対話 |

意見交換会における主な意見等

| | |
|----------|--|
| ①施設整備 | <ul style="list-style-type: none"> 一括発注の場合は、設計前に施工の概算金額を出すこととなる。自動車整備に係る施設は専門性が高く、設計後でなければ施工費が把握しづらいため、受注後に金額が合わなくなる可能性があるなど、参入のハードルが高い。また、自動車整備に係る施設は専門性が高く、設計を担当する事業者を確保することが困難であり、参入のハードルが高い。このため、本件の建物の規模感であれば従来方式の発注が効果的である。 設計・施工が別発注の場合、既存建築物の解体工事と新築工事をセットにすることは、作業工程の円滑化が図られると考えられる。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 一括発注は、解体工事を実施した上で新築工事に移行できることや、時間の効率化、仮囲い等の仮設工事に関するコスト削減の可能性もあり、メリットがある。一方、土壌に関する情報が不足した状態での発注は、事業者としてはリスク管理のため最もコストが掛かる条件を前提に設計することとなり、入札不調となる可能性もある。このため、本件については、従来方式が望ましいと考える。 既存建築物の解体工事と新築工事をセットにすることは、工事全体の施工ヤードの調整が柔軟に対応できるので、バスの車庫スペース確保の観点から、優位性があると考える。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 一括発注の場合は、必要となる専門知識等が増加し、事業者側の体制確保が困難となり、参入のハードルが高い。本件については、従来方式の発注が最も望ましい。 |
| | <ul style="list-style-type: none"> 車両整備や施設の維持管理は、業界が大きく異なり、一括とすることで参入のハードルが高まるため、従来方式が望ましい。 建物の規模が大きいため、設備工事は分離して発注する方が作業は円滑に進むことが考えられる。 建築物の難易度は高ないと考えるが、指定工場という条件がある中、車両整備に係る設備等の専門的な知識が必要になるため、自社での設計に関する対応は困難である。 設計・施工が別発注の場合、施工に当たり、敷地内整理、新築工事、解体工事を分離することで、人員を集中して配置することが可能となり、作業効率が向上する。 |
| ②施設の維持管理 | <ul style="list-style-type: none"> 設備保守に係る資格保有事業者が限定されるため、清掃業務と設備保守業務を分割した方が、より多くの事業者が参入可能となる。 長期契約（例えば15年間）では、近年の物価高騰の影響もあり、将来の価格変動が不透明な状況の中、参入を控える事業者が多くなっている傾向がある。契約期間を5年程度と短期間にすることで、参入する事業者が増える可能性があると考える。 <p>一括発注の場合、コスト面においてメリットは大きないと考える。</p> |
| ③施設の利活用 | <ul style="list-style-type: none"> 来客用の駐車場の確保、動線、安全面などを総合的に考慮すると、今回の利活用は難しいと考える。コスト面を考えるのであれば、余剰床を設けず施設規模を縮小することが、全体のコスト削減につながると考える。 路面階ではなく4階部分の活用となると、事業者の参入は難しいと考える。 本エリアは路面交通量が多くないため、利益を確保しながら永続的に活用していくことは非常に困難である。余剰床を設けない方が、全体事業費の抑制が図られる。 |
| ④車両整備 | <ul style="list-style-type: none"> 専門外のため、特に意見はない。 |

今後の対応

今回いただいた御意見を参考にしながら、効果的な事業手法等について検討を進めて参ります。

※上記内容については、参加事業者の承諾を得られたもののみ公表しています。

【お問合せ先】

所属：交通局自動車部管理課

電話：044-200-1508

メール：82kanri@city.kawasaki.jp