

板橋四ツ又駐車場の在り方に関する検討

東京都建設局道路管理部

令和2年3月

【1】検討にあたって

(1) 検討に至る経緯

平成 28 年度の包括外部監査が建設局を対象に行われ、監査意見が以下のとおり付された。

(意見 7－9) 板橋四ツ又駐車場の今後の在り方について

板橋四ツ又駐車場は、その車室の大部分が定期制利用に供されており、その約半分が車庫として使用されているという実態がある。都市計画駐車場は、不特定多数の駐車需要に応えるための時間制利用が原則であり、そのような需要がない地域であるならば、本来は都営駐車場として設置することの必要性に疑問がある。加えて、板橋四ツ又駐車場は、地下水脈のあった場所に立地しているため、これまで漏水が多く発生しており、これが駐車場施設自体や利用者の車両等に悪影響を及ぼす懸念があるなど施設のハード面で不安要素も抱えている。漏水により車室が度々閉鎖され、毎年のように漏水対応コストを要するとともに、漏水が多いゆえに、他の施設と比べ老朽化も早く、これに伴うコスト増加も懸念される。

建設局は、このような板橋四ツ又駐車場の利用実態や、近隣地域の駐車場需給状況に対して都が果たすべき役割を適切に分析・検証するとともに、常時漏水が発生している施設の状況を踏まえ、規模の縮小・廃止、PFI 等を含め都営駐車場としての在り方を関係部署と協働して検討することとされたい。

(平成 29 年 2 月「平成 28 年度包括外部監査報告書」P397 より抜粋)

上記の包括外部監査意見を踏まえて、施設の必要性等を整理検討することとする。

(2) 状況認識

①板橋四ツ又駐車場のこれまで

板橋四ツ又駐車場は、平成 5 年 1 月 22 日付板橋区告示第 24 号により「東京都市計画駐車場第 42 号板橋第一駐車場」として都市計画決定された。また、平成 5 年 9 月 8 日付建設省告示第 1810 号により東京都施行の都市計画事業として認可され、放射第 9 号線支線 1 の道路下に、首都高速王子線の橋脚と一体構造の道路附属物駐車場として、首都高速道路公団への委託により建設した。その後、平成 14 年 4 月に開設し、管理運営については、八重洲駐車場等 5 駐車場の管理を受託していた(財)東京都駐車場公社に委託した。

八重洲駐車場等 5 駐車場は、効率的かつ効果的な管理運営や利用者サービスの向上を目指して、平成 18 年度から指定管理者制度を導入したが、板橋四ツ又駐車場は道路附属物駐車場であり、利用料金制が活用できなかったため、導入を見送っていた。しかし、平成 20 年 3 月 31 日付国政第 36 号により、道路附属物駐車場について指定管理

者制度による利用料金制を実施することが可能である旨の国土交通省通知があったため、平成 23 年度から利用料金制及び指定管理者制度を導入した。令和 2 年 3 月現在、(公財)東京都道路整備保全公社が指定管理者として管理運営を行っている。

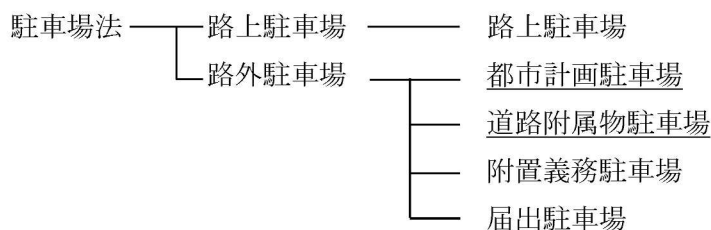
②法的位置づけと役割の整理

・ 駐車場法上の駐車場の分類について

駐車場法は、駐車場を路上駐車場と路外駐車場の二つに分類している。道路の路面に設置するものが「路上駐車場」、道路の路面外に設置するものが「路外駐車場」である。

路外駐車場は、都市計画決定を受け都市計画施設として設置される「都市計画駐車場」、道路管理者が設置する「道路附属物駐車場」、条例等で定められる建築物への附置義務によって設置される「附置義務駐車場」、面積が 500 m²以上で一般の利用に供し料金を徴収する「届出駐車場」があり、複数の性質を兼ね備える可能性がある。

(分類図)



・ 板橋四ツ又駐車場の法的位置づけ

板橋四ツ又駐車場は、路外駐車場に該当し、都市計画駐車場、道路附属物駐車場及び届出駐車場に該当する。

(路外駐車場)

路外駐車場とは、駐車場法第 2 条 2 項に「道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設であって一般公共の用に供されるものをいう。」と規定されている。『駐車場法解説』によれば、「道路の路面外とは…中略…道路法による道路の路面以外の場所をいう。したがって、道路の路面の下に設けられる地下駐車場は、路外駐車場である。また、道路管理者が道路に接して設ける道路法第 2 条 2 項第 6 号の自動車駐車場は、道路附属物として道路法の適用を受けるほか、路外駐車場として本法の適用を受けることとなるわけである。」と記載がある。

また、一般公共の用に供されるとは「不特定多数の者が駐車場管理者が定める管理規程に基づく営業時間内において、自由にこれを使用できる状態にあるもので、恣意的に特定の者の利用を拒むことができないものであると解される。つまり、店

舗、病院等の駐車場であっても、専用駐車場と明示することに加え、例えば、駐車場の出入口で管理人等が一般の利用を排除しているなど、厳密に当該建築物の利用者のみの利用に限定されている場合以外は、『一般公共の用に供する』と解される。」「さらに、定期利用の方法により、長時間の使用契約を締結して一定の自動車に駐車場を使用させることも一般公共の用に供しているものといえるのである。」とある。

(道路附属物駐車場)

道路法第2条第2項6号にて定義されているとおり、道路の附属物である。

当該条文が制定された際の国土交通省道路局長通知、平成3年11月1日付建設省道政発第58号によると、道路附属物駐車場という制度が制定された趣旨は以下のとおりである。「近年、都市の中心部等においては、路上での違法駐車が増大しており、道路の安全かつ円滑な交通の確保のため、道路管理者として適切な対応が求められている。…中略…道路管理者が整備した道路の附属物である自動車駐車場の利用者から駐車料金を徴収することができる制度を設けることにより、自動車駐車場の整備を総合的かつ計画的に推進するとともに、安全かつ円滑な道路交通の確保等に資することとしたものである。」

板橋四ツ又駐車場は、安全かつ円滑な道路交通の確保に資するために整備された駐車場であり、趣旨に合致している。

(都市計画駐車場)

『駐車場法解説』によれば、都市計画駐車場とは、「その対象とする駐車需要が広く一般公共の用に供すべき基幹的なもので、かつその位置に永続的に確保すべきものであるとして、都市計画に定められる路外駐車場」とされている。

一般公共の用に供するとは、路外駐車場の定義と同義であるので、定期利用については問題にならず、板橋四ツ又駐車場は都市計画駐車場の趣旨にも合致している。

なお、平成30年11月に国土交通省が発行している「第10版都市計画運用指針」によると、「公共が主体となって整備する駐車場については、都市計画に定めることが望ましい」とされている。

・駐車場施策における地方自治体の役割分担について

東京都都市整備局が策定している「総合駐車対策マニュアル—総合的な駐車対策の推進—」に、「【都の役割】都は、広域的な立場から計画立案のための方向性を示し、区市町村による総合的な駐車対策の実施を支援していくとともに、関係団体等と密接に連携し、必要な駐車場整備や駐車対策を推進していきます。」「【区市町村の役割】

多様化した駐車問題は、それぞれの地域の実情に合わせた対策が必要であり、基本的には区市町村が駐車対策の主体であると考えます。区市町村は、各地区の実情を十分に把握して、地元警察、地域の商店街や居住者、交通事業者などと連携・協力しながら、駐車対策を実施していくことが重要です。」と記載があるとおり、板橋四ツ又駐車場の設置されている板橋区においては、区が地域の駐車場施策を担っている。

駐車場法第 4 条には「駐車場整備地区に関する都市計画が定められた場合においては、市町村は、その駐車場整備地区における路上駐車場及び路外駐車場の需要及び供給の現況及び将来の見通しを勘案して、その地区における路上駐車場及び路外駐車場の整備に関する計画(以下「駐車場整備計画」という。)を定めることができる。」とされているが、板橋区は駐車場整備地区の都市計画を定めておらず、駐車場整備計画も定めていない。

板橋区では現在、駐車場施策に関する方針等は策定していない状況であるため、板橋四ツ又駐車場の開設当時の状況から、現在の状況を確認していくことにする。

③板橋四ツ又駐車場近隣地域の駐車場需要について

・開設当時について

板橋区市街地整備方針「まちづくりいたばし 21」(平成元年 3 月)では、当地域を、区の商業、業務、文化の中心地域として位置付けており、将来にわたり駐車需要増加が見込まれ、緊急な駐車対策が強く望まれるとしていた。

また、平成 4 年 12 月に東京都・板橋区・首都高速道路公団が作成した「四ツ又地区地下駐車場整備計画」によると、平成 2 年 2 月において路上駐車密度が 80 台/km と高く、路上駐車が交通混雑や交通事故の原因となっており、早急にその対策が必要とされていた。さらに、既存の駐車場用地がマンション等に転換されることが多く、既存の駐車施設が減少しつつある地域で、平成 12 年には一時預かり系の駐車場で約 440 台程度が不足すると予想されていた。

板橋区の公共駐車場整備の基本方針においても、板橋区役所前駅周辺は駐車場整備優先度の高い地域として位置づけられていた。

上記のような状況の中、放射第 9 号線支線 1 及び首都高速王子線の新設道路計画があり、道路と駐車場を同時期に整備するならば、放射第 9 号線支線 1 の地下が利用できる状況であったため、板橋四ツ又駐車場が建設された。

・現状について

警視庁管内自動車保有台数を確認すると、上記の路上駐車密度の調査を行った平成 2 年は 457 万台、平成 30 年は 443 万台とほぼ横ばいである。板橋四ツ又駐車場の開設により、周辺において現在、路上駐車はほとんど見られないが、都内の自動車保有台数にほぼ変化がないことから、駐車場需要は当時とほぼ同様の状況であるこ

とが推測される。

④板橋四ツ又駐車場の運営状況

板橋四ツ又駐車場は、公設の公共駐車場として、開設当初から障害者割引や低公害車割引を実施しており、バリアフリー社会推進や低公害車普及促進など、都施策への貢献に取り組んでいる。低公害車は定期契約車両の 3 分の 2 以上を占め、時間制利用においても月 100 台以上が割引の適用を受けている。

また、平成 27 年 10 月から、警視庁と連携し、増加する荷さばき車両対策や短時間の路上駐車対策として、30 分未満駐車料金無料化の取組を実施している。現在では年間 1,200 台を超える利用実績があるなど、近隣の路上駐車対策に貢献している。

さらに、防犯カメラの設置や警視庁・所轄警察との連携による駐車場内での実践的な防犯訓練を実施している。こうした取組により、(公財)東京防犯協会連合会から「東京都防犯優良駐車場」の指定を受けるなど、誰もが安心して利用できる駐車場を目指して運営している。

⑤定期契約者について

(2)②法的位置づけと役割の整理 で記載したとおり、定期利用についても、一般公共の用に供しているとされるため、都市計画駐車場及び路外駐車場として定期契約車両があることに問題はない。

また、横浜市の横浜市ポートサイド地下駐車場、さいたま市の市営北与野駅北口地下駐車場等、都市計画駐車場で定期契約を実施している駐車場は全国に多数存在している。

⑥まとめ

以上の内容を踏まえ、板橋四ツ又駐車場の状況を概括すると、板橋区役所前駅周辺は駐車需要に対して駐車場が不足しており違法路上駐車が多かったため、それを解消し円滑な交通を確保するために設置された板橋四ツ又駐車場は、現在も公共的役割を担っている駐車場であると言える。

(3)検討の視点

以上の認識に立ち、包括外部監査意見 7-9 にもあったとおり、板橋四ツ又駐車場の必要性を検討する。特に、駐車場の必要性については、地区レベルでの視点から「(1)駐車場の必要性」を検証し、その上で「(2)駐車場改修の在り方」を検討し、「(3)管理運営の在り方」についても検討する。

【2】板橋四ツ又駐車場の在り方の検討

(1) 駐車場の必要性について

① 周辺の駐車計画について

上述したとおり、板橋四ツ又駐車場は都市計画駐車場であり、永続的なものであるとの想定の下、板橋区のまちづくりが進んでいる。

例えば、板橋区役所本庁舎は平成 27 年に建替えが行われたが、板橋四ツ又駐車場の利用を前提として駐車場が整備されており、現在でも年間 4,000 台程度の区役所利用者が板橋四ツ又駐車場を利用している。板橋四ツ又駐車場の開設以前は、区役所の駐車場への入庫待ちにより周辺道路に渋滞が発生し、警察から指導を受けている状況でもあったとのことであるため、今、板橋四ツ又駐車場を閉鎖すると、同様の状況に陥ることは明白である。

また、板橋区の策定している「板橋区都市づくりビジョン 都市計画に関する基本的な方針」(平成 30 年 3 月)によると、板橋区役所前駅周辺では、公共施設の再編整備を促進するということだが、その際にも都市計画駐車場である板橋四ツ又駐車場の利用を前提とした施設整備が進むことが想定される。

② 板橋四ツ又駐車場の利用状況について

板橋四ツ又駐車場の地区における役割については上述のとおりであるが、実際の需要がどのような状況にあるかを確認する。

平日、休日共に時間を問わず、定期制・時間制を合わせて常時 150 台程度は駐車されている状況で、利用率も高い。

時間制利用については、特に 2～3 月の確定申告の時期には利用者が多く、日中は満車となることのある状態である。

③ 周辺の駐車場状況について

板橋四ツ又駐車場の周辺には、収容台数が数台程度の小さな駐車場は数か所あるが、半径 1km 以内で板橋四ツ又駐車場の次に大きな駐車場は板橋区役所の駐車場(35 台)である。しかし、区役所の駐車場は満車となることも多く、上述のとおり板橋四ツ又駐車場を利用している状況である。つまり、周辺の駐車場において、上記②で述べたような板橋四ツ又駐車場で受け入れている駐車需要を満たす駐車台数の確保できていない。

また、周辺に空き地もなく、新たに大きな駐車場が整備される可能性は極めて低い。

④ 検討のまとめ

板橋四ツ又駐車場は、駐車場施策を担っている板橋区が都市計画駐車場として決定し、既存ストックとして活用されていくべき駐車場と想定されており、今後のまちづくりにおいても活用されていくことが予想される。

板橋四ツ又駐車場の利用状況は、1日中150台程度の駐車を記録することが多く、地区の需要は高いものがあるといえる。

また、周辺に駐車場や空き地もなく、将来的にも駐車場の供給が増加することが見込めない地域で、現在の利用者の行き場がないことは明白である。

このように、利用状況等を鑑みると、都市計画駐車場である板橋四ツ又駐車場の規模は基幹的な能力として維持していく必要があるといえる。

(2) 規模の縮小の問題点について

(1)において、板橋四ツ又駐車場の必要性については確認できたが、監査意見にある、規模の縮小に係る問題点についてまとめる。

① 運営時間の短縮について

規模の縮小の方法としてまず考えられるのは、運営時間の短縮である。しかし、板橋四ツ又駐車場は都市計画駐車場で、一般公共の用に供する必要があり、24時間、365日運営することが求められるため、駐車重要がある限り、時間の短縮はできない。

なお、平日は1日200台程度、土日は1日100台程度出入りがあるため、運営日を短縮することは不可能である。次に検討するのは、1日の運営時間の短縮であるが、夜間から早朝も1時間10台程度出入りがあり、駐車需要がある。周辺に駐車場が少ない当該地域で運営時間を短縮することは、違法駐車を誘発しかねず、24時間出入りが自由でないことにより利用者が減少し、経営状況の悪化につながることも想定される。

② 一部閉鎖について

駐車場の出入口及び地下1階と2階を移動する車路がそれぞれ一方通行になっている駐車場の構造の関係から、一部閉鎖を行う場合は、地下2階のワンフロアを閉鎖する方法が考えられる。

しかし、常に150台程度駐車している状況であり、収容台数の半数となる約100台ある地下2階を閉鎖してしまうと、50台程度が駐車できなくなり、違法駐車につながるものが想定される。

また、運営費用面についても検討する。地下2階を閉鎖しても窓口対応や巡回業務等は変わらず、範囲が狭くなるだけであるが、現在、日中2名、夜間1名という人数で対応しているなか、これ以上減員することはできず、人件費の削減にはつながらない。また、中央監視システム、受変電設備等の大きな設備は施設全体を管理しているものであるため、地下2階が閉鎖されても同様の保守費用が必要となり、削減できない。よって、地下2階を閉鎖することでほぼ運営費用の削減ができないなか、駐車台数が減少してしまうため、運営状況の悪化を招くだけである。

③まとめ

都市計画駐車場として整備されている板橋四ツ又駐車場は、駐車需要があるなか、運営時間の短縮を行うことができない。そのため、規模の縮小としては一部閉鎖が考えられるが、地域の駐車需要にも応えられず、管理費抑制の効果も少なく、経営悪化につながるため、規模の縮小を行うメリットはない。

(3)改修について

①漏水の状況と改修の内容

監査での意見のとおり、板橋四ツ又駐車場では天井からの漏水が確認される。

そこで、平成30年度に道路施設定期点検調査を実施し、躯体の健全度調査を行ったところ、躯体は概ね健全であり、大規模な補修は不要であることが判明した。また、同時に劣化状況等調査も実施したところ、設備については開設後、大規模な修繕を実施していないため老朽化が進んでいるものの、漏水の影響での設備の故障等は認められなかった。

しかし、令和2年3月時点で14箇所の車室が漏水によって閉鎖されていることは、駐車場の運営にも影響があるため、措置が必要である。また、設備の老朽化も明らかとなっているため、板橋四ツ又駐車場の経営を続ける場合、対策を実施していく必要がある。

②民間参入の障害について

改修にあたっては、PFI事業による民間資金活用も想定されるが、それに向けた障害を検討する。

板橋四ツ又駐車場の大規模改修は、現在、第二次主要施設10か年維持更新計画（平成27年3月 東京都財務局）の中で位置づけられている。改修費用については今後の設計のなかで明らかになるが、同じ地下2階構造の八重洲駐車場の改修には約26億円かかる予定である。これに対して、駐車場営業による利益を見てみると、平成23年度からの指定管理期間5年間での都への納入金は約1億2千万円、平成28年度から現在まで続く5年間での都への納入金も同じく約1億2千万円となる。現在予定している大規模改修をこの利益で賄う場合には、約22年程度営業を続ける必要がある。しかし今回の改修で対象にならなかった設備等についても、10年から15年程度経つと、耐用年数の超過が目立ち、場合によっては今回改修したものの改修が必要となる機器が出てくることが予想される。つまり、現状の収益体制が続く限りは、PFIによる改修を行った場合には、受託した民間企業が利益を得ることは、厳しい状況にあることがわかる。

では、収益を拡大する余地がどの程度あるのか。板橋四ツ又駐車場は、道路下に設置することとして都市計画決定され、開設された道路附属物駐車場である。道路は道路管理者によって一般交通の用に供され、その効果として自由な通行が認められているこ

とが本来の目的であり(道路法第 2 条第 2 項)、この目的以外のために使用する場合には道路占用許可を受けなければならない(同法第 32 条第 1 項)。よって、板橋四ツ又駐車場において商業施設等の運営を行うためには、道路占用許可が必要となるが、道路の敷地外に余地が無く、やむを得ない場合にのみ許可を受けられるものであるため、この場合、道路占用許可も受けられない。このため、PFI 事業で、駐車場施設の改修にあわせて商業施設と一体化し、事業会社がそれによって利益を補うなどといった、駐車場施設や土地を利活用する形での利益拡大は難しい。

こうした中で、民間企業がインセンティブを得るには、コスト削減を目指す必要がある。しかし、板橋四ツ又駐車場の設置目的は、違法駐車を減らし、周辺の渋滞を抑止することであり、周辺の荷さばき車両受入れなど公共的役割がある以上、利益最優先の営業を実現することはそもそも難しい駐車場である。

なお、包括外部監査報告書において、国土交通省の直轄駐車場の事例が挙げられている。国土交通省は、平成 23 年、直轄駐車場を PFI で運営していく方針を示し、実際に現在運営が行われているが、それにあたり、維持修繕や大規模修繕について、事業者との役割分担を具体例を挙げて公表している。これを確認すると、「管理室の空調・給湯設備、料金設備等」以外の大規模改修、具体的には「ポンプの交換、更新」「排気・排煙設備の制御装置の交換」「消火設備の交換、更新」「発電機設備の交換、更新」等が国の行う業務の対象とされており、今後、板橋四ツ又駐車場で更新する種類の設備と同様のものが挙げられている。

③検討のまとめ

改修の在り方については、都が実施する以外にも、PFI 制度を利用して民間の資金による改修を実施するなどが考えられるが、道路管理者が管理する道路附属物駐車場であり、道路下の都市計画駐車場であることから制約が多く、民間参入のハードルは高い状況にある。また、国土交通省の直轄事業等においても、大規模改修は原則として国の負担となっている。

このような背景とともに、老朽化の状況等も踏まえると、日々の営業を着実に行うために必要な電気・機械設備等の改修を行う大規模改修は、今後とも同規模で安全・安心な駐車場として存続させる以上、東京都による早急な実施が必要である。

【3】管理運営の在り方

以上のとおり、地区における駐車場や大規模改修の在り方を検討してきたが、管理運営について、現在導入している利用料金制による指定管理者による管理と PFI 制度の比較検討を行う。

(1)PFI 制度について

PFI(PrivateFinanceInitiative)制度とは、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(以下 PFI 法)で規定されている公共施設等の整備・運営について、民間活力を活用することで、効果的で効率的な実施を図る制度である。

その方式には様々な種類が存在するが、その事業費の回収方法で見ると大きく分けて以下の様な事業類型となる。施設の所有権等は保有せず、行政目的を達成するためのサービスを、その提供費用のみ捻出し、サービスの実施運営等はすべて民間に任せるサービス購入型。施設運営による料金等収入で公共施設の施設整備等に係る事業者のコストが賄われる独立採算型形式。施設の所有権を公が持つが、その運営権を移転可能な物権として設定し、長期間にわたって付与するコンセッション方式。さらにこれらを組み合わせ、公共施設の整備等に係る事業者のコストを公共部門から支出されるサービス購入料と利用料金収入等から賄う混合型もある。

(2) 現在の制度と PFI による運営の比較

①現在の運営制度

板橋四ツ又駐車場は、公の施設として、平成 23 年度から地方自治法に基づく指定管理者制度を導入し、管理運営を行っている。また、指定管理者制度導入の際には、指定管理者の自主性を高めることで、効率性と良好なサービスを維持していくことを目的として、利用料金制を導入し継続してきた。

これにより、指定管理料を出資することなく、行政が直接運営するよりもより効率的で利用者目線に立った駐車場運営を行い、もって道路管理者として果たすべき違法路上駐車車両の削減による渋滞対策の展開を図ってきた。

また、利用料金制により、受託者や指定管理者から毎年度納入金として収入を確保し、これを大規模改修の費用として充当している。

こうした制度の運用により、渋滞対策という行政目的の達成とその為の施設の維持更新を効率的かつ安定的に行える制度を整えてきた。

②PFI 制度との比較

上述のとおり、現在の運営体制は、維持・運営に支出を伴わず、改修費用の捻出までも取り込まれているものである。既に述べたとおり、雨漏り対策や機器の劣化に対する改修工事については早急に実施するべきであり、現在の運営制度も改修を見据えたものとして成立しているが、改修費用の捻出という点も含めて、PFI 各手法と現制度との比較を行う。

まず、サービス購入型については、事業者が必要なコストを都が支払う手法となるが、現行制度では、都からの支出は施設改修費用のみで、維持管理費用は計上してこなかった。サービス購入型として運営していく場合には、これまでより都の支出は増加することが容易に想像される。

次に独立採算方式である。施設改修費用も事業者持ちとなることから、都では大幅な財政支出の抑制が期待できる。しかし、【2】(2)②で述べたとおり、現状の収益体制が続く限り、改修も含めて事業者が行うと、事業者が利益を得ることは厳しい状況にある。30分未満駐車料金無料や荷さばき駐車場の展開など公共性の高い施策を維持しながら、コストを安価に抑え、道路下にあることから施設の安全性を確保することが強く求められる施設を維持管理できるのか、不安が残る。

最後にコンセッション方式であるが、事業者に運営権を設定することにより、事業者は運営の権利を基に金融機関からの資金調達ができる等、自由度の高い運営が可能となることがメリットである。また、通常PFIの事業期間は資金回収のため、10年以上となることが想定されるため、現行の制度に比較すると、長期的な視点での設備投資等が可能となるなど、事業者側にはメリットが生まれる。しかし、利益を重視せざるを得ない民間事業者による自由な事業運営となると、独立採算方式と同様に、公共性の高い施策が維持されないことが危惧され、板橋四ツ又駐車場の管理運営にとっては、一概にメリットとも言えない。また、板橋四ツ又駐車場は道路であり、道路法第4条により私権が制限されるため、抵当権を設定しても担保能力がないものとなる。さらに、事業期間の延長については、事業期間を短縮した方がより競争原理が働き、経営の効率化が図られるという面もある。なお、現行制度においても指定管理期間を延長することは可能だが、都民サービスの安定的な供給と経営の効率化の観点から、5年を原則とするのが最適とされている。

③PFIの導入について

以上のとおり、PFIの導入による都としてのメリット・デメリットは事業類型により様々であるが、それらを踏まえて現行制度をやめ、PFIを導入するか否か検討する。

現行制度より都の支出が増えるサービス購入型や混合型については、民間資金等の活用による公共施設等の整備等に関する事業の実施に関する基本方針におけるPFI事業の意義の一つである費用の縮減と真逆となるため、導入の可能性はない。

独立採算型及びコンセッション方式については、大規模改修を都が実施する以上、都として導入のメリットは薄く、公共性の高い施策の維持、施設の安全性の確保を脅かす可能性があり、あえて導入をする必要性がないと考える。

また、PFIは民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用できる制度である。しかし、既に施設が建設されており、道路と一体構造となっているため改変の余地もなく、前述のとおり基幹的な都市計画駐車場として維持していく必要がある板橋四ツ又駐車場については、PFIのメリットである民間の経営能力や技術的能力を活用できる可能性は低い。

PFI制度導入についてはどの手法でも都への大幅なメリットはなく、逆に都市計画駐車場として地域の駐車場需要の基礎を担っていくための安定性を維持できないリスクを抱えていること、先に述べたとおり、現行制度は行政目的の達成とそのための施設の維持更

新を効率的かつ安定的に行える制度となっており問題点はないことから、現時点では現行制度を継続していくことが妥当であると考えられる。

参考文献・HP 等

財団法人駐車場整備推進機構編『駐車場法解説』ぎょうせい 2005 年

警視庁 HP『警視庁の統計』

https://www.keishicho.metro.tokyo.jp/about_mpd/jokyo_tokei/tokei/k_tokei30.files/toukei_1.pdf

国土交通省 HP『直轄駐車場維持管理・運営事業の民間事業者の募集について』
「要求水準書 別紙 2 維持修繕・大規模修繕の具体例」

http://www.mlit.go.jp/road/sisaku/parking/ope_mente/pdf2/1-2.pdf

全国地域 PFI 協会

<http://pfi-as.jp/>

『国土交通省の PPP/PFI への取組みと案件形成の推進』

<http://www.mlit.go.jp/common/001090778.pdf>

板橋区『板橋区都市づくりビジョン 都市計画に関する基本的な方針』2019 年

<http://www.city.itabashi.tokyo.jp/kouhou/midika/toshi/vision.zentai.pdf>

東京都都市整備局『総合駐車対策マニュアル—総合的な駐車対策の推進—』2007 年

<https://www.toshiseibi.metro.tokyo.lg.jp/kiban/honbun/0.pdf>

(HP はすべて令和 2 年 3 月 23 日最終確認)