

# 「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について(案)」への主な意見

- パブリックコメントの実施期間： 令和3年10月11日(月)から11月10日(水)までの31日間
- パブリックコメントに寄せられた意見： 7名（個人2、法人5）

	意見	都の見解
対象エリア	<p>地域の課題解決となる今回の地域ルール対象エリアの設定見直しについて賛同する。時代に合致した動きであり、今後の制度活用拡大が広がるものと期待される。(他4件)</p> <p>この考え方をまとめた際、コロナ禍は考慮されていないのではないかと疑念がある。パンデミックは繰り返し起きる。コロナ禍において、出勤せざるを得ない方は、公共交通機関を避け、車、バイク、自転車等、パーソナルな交通手段を選択する方が増えた。事実、都内の駐車場の稼働率も上がっている。この事実を考慮すれば、公共交通機関を利用する歩行者のみを優先すべきではない。</p> <p>「鉄道駅周辺のおおむね半径500m以内のエリア」で地域を分けることが、既に古い考え方だ。駅近の地域でも、自転車、バイクで訪れるし、例えばシェアサイクルやキックボードを利用して、駅から歩行者の移動範囲を超えた賑わいを作ることできる。駅からは「徒歩」この考え方はこれからの社会にそぐわない。</p>	<p>コロナ禍を契機として人々の働き方や行動様式が大きく変化する中で、東京都駐車場条例の対象である自動車（四輪車）だけでなく、自動二輪車、自転車や荷さばき車両、観光バス等も含めた現行のあらゆるモビリティを統合した駐車対策を推進することが重要です。自動二輪車の駐輪場が不足している地域では、附置義務台数の低減によりメリットを受ける建築主等が、地域貢献として自動二輪車駐輪場や駐輪場の整備に取り組むことも想定しています。</p> <p>なお、「鉄道駅周辺のおおむね半径500m以内のエリア」としたのは、以下の状況を踏まえたものです。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺の業務・商業活動が活発なエリアでは、一般車向け駐車施設に余剰がある一方、荷捌き車両の路上駐車等、駐車需給のミスマッチが発生していること。</li> <li>・物販、飲食店舗が集まる商業地域や建物利用者の大多数が公共交通を利用する事務所ビル等は、駅周辺の半径500m程度のエリアに集積していること。</li> <li>・人中心のまちづくりの取組は、鉄道駅周辺に多く見られること。</li> </ul>
地域ルールの内容	<p>地域ルール運用において、地域によっては台数低減に際して個別審査が必要となり、期間面で大きな負荷となる。この事が中小規模のビルの地域ルール適用の阻害となる要因と考える。地域需要に応じた一律の低減率を明示し、（個別審査なく）必要台数を算出できるようにすることで、地域ルールをより活用しやすくなる考える。</p> <p>地域ルールの円滑な運用には隔地を行っている建築主等に対し、隔地の確保状況が変化した際の対応を整えることが肝要と考える。（例えば年度毎の報告など）</p>	<p>地域ルールの適用により、地域の駐車場が不足して路上駐車が発生しないよう、附置義務台数を低減するにあたっては、個別審査を行う事が一般的です。一方、地域ルールによる附置基準を安全側に設定（低減率を小さく設定）することにより、審査を簡略化することを可能とする地域ルールの事例もあります。今後、手引を作成する際に、既存の地域ルールの事例などを紹介します。</p> <p>既存の地域ルールでは、地域ルールの実効性を確保する方策として、地域ルールを適用した者は、駐車施設の利用状況及び確保状況を1年毎に運用協議会に報告することとしています。</p> <p>今後、作成する手引にも記載する予定です。</p>
地域貢献	<p>新たなモビリティシステムの誕生などの可能性もあるため、周辺地域への共同配送システム整備などの取り組みも評価いただけるようなルールを検討いただきたい。</p> <p>低減台数に応じた協力金の負担に対し、地域貢献の取り組みを行った分評価（協力金負担減）されるようなルールを検討頂きたい。</p>	<p>ご指摘の意見は、手引を作成する際に、地域貢献策における取り組みの一つとして参考にさせていただきます。</p> <p>今回お示した(案)では、地域貢献策に対して協議会が協力金を活用した支援を行うことをイメージしておりますが、地域貢献の取組に依りて、協力金を低減するというやり方等も考えられます。今後、手引において既存の地域ルールにおける事例等をご紹介し、今後の地域ルール策定を支援したと思います。</p>
提案制度	<p>区市に代わり地権者やまちづくり関係者が地域ルールの検討案を提案できる制度や手引の作成について賛同する。但し、制度提案までの調整についてはまちづくりと連動した地域ルール策定の為に必要な道路占用の円滑な手続き支援や交通管理者との協議支援など、区市の協力が不可欠である旨を手引に記載頂きたい。</p>	<p>今後作成する手引において、関係者の役割を記載いたします。</p>

# 「駐車場附置に係る地域ルール制度の見直しの考え方について(案)」への主な意見

	意見	都の見解
運営	運用協議会を立ち上げ後から協力金の収入を得るまでの期間、地域ルールの運営費用を補填するため、都、区による補助や融資を検討いただきたい。(他1件)	運用初期に必要な費用も含め、地域ルールの策定に際しては、継続的に運用が可能な運用体制の検討をお願いしています。
	同一行政区を1エリアとするような運用協議会や共同運用組織を設立することで、安定的・持続的な制度運用が可能になると思慮(他1件)	ご指摘の意見は今後の検討課題として参考にさせていただきます。
	中・大規模開発が継続的に発生しない地区では、将来的に適用申請の数が少ない見込みのため、運用協議会を継続させることが難しい。地域における開発余地や、将来的なモビリティの需要実態に応じて、地域ルールを柔軟に終了させることも見据えた制度設計を検討いただきたい。	地域ルールが終了した場合、地域ルールを適用して附置義務台数を低減した建物は駐車場条例の基準に不適合となります。また、地域ルールは新築の建物だけではなく、既存建物に対して適用することも可能であり、継続的に運用する必要があります。地域ルールの策定に際しては、継続的に運用が可能な運用体制の検討をお願いしています。
	今後、車自体や車の使い方等が多様化していくことが想定され、これらにも柔軟に対応できるような制度設計が必要になる。地権者に限らず、地元まちづくりに関わりたい全ての人・法人等が意見を言えるようにした運用体制の整備が望ましい。	地域ルールの運用体制は、策定主体の区市、有識者、地元の代表(町内会、商店会等)、交通管理者(警視庁)及び都からなる協議会において、地域ルールの案の策定の際に合わせて検討します。地元の代表は、各地区の状況に応じて、策定主体の区市が調整・選定します。
	持続的な地域貢献策の取組に支障を来すことが無いよう、運用開始後のルール改定の柔軟性をご検討いただきたい。	地域ルール策定指針において、地域ルールは定期的な検証、見直しが必要であると定めています。
手引	多くの方が意見や提案をしやすいようにするため、駐車場地域ルールの運用フローや、相談窓口等も明確にいただきたい。	地域ルール策定に係る検討が円滑に進められるよう、新たに手引を作成します。その中で、運用体制や相談窓口についても記載する予定です。
大店法	大規模小売店舗法立地法の手続きにおいても、個別案件ごとに緩和や特別な事情により他の方法で必要台数を算出することはできるが、手続きに関する連携についても併せてご検討頂きたい。(他1件)	駐車場条例検討委員会には、大規模小売店舗立地法を所管する産業労働局も参加しており、制度の見直しを検討してきました。地域ルールの適用地区については、既存店舗の実績等を基に台数を低減するなど柔軟に対応し、制度間の連携を図っていきます。
二輪	自動二輪車の駐輪対策、駐車場整備は是非積極的に進めていただきたい。都内への通勤、通学者の居住地を考慮し、自転車のみならず、原付や二輪車の利用も考慮すべき。代替するためには、自動車以上に利便性の高い駐輪の環境が必要。	地域ルール制度においては、一般車の附置義務駐車台数の低減と合わせて、地域貢献策により自動二輪駐輪場や駐輪場等の整備を誘導する事としています。ご指摘の意見は、今後地域ルールを策定する際に、必要となる取組の一つとして参考にさせていただきます。
その他	MaaS、新たなモビリティの導入など、駐車場のあり方も変化することが考えられる。駐車場利用の実態を踏まえて、原単位の見直しについても検討いただきたい。	附置義務基準についての検証のため、来年度以降に駐車場利用実態調査を検討しています。